

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΣΤ'

Πέμπτη 4 Σεπτεμβρίου 2003 (πρωί)

Αθήνα, σήμερα στις 4 Σεπτεμβρίου 2003, ημέρα Πέμπτη και ώρα 11.37' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Β' σύνθεση) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ.

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

Με βαθιά λύπη σας ανακοινώνω ότι σήμερα στις 7 το πρωί έφυγε από τη ζωή ο συνάδελφός μας Βουλευτής της Β' Περιφέρειας Αθηνών και πρώην Υπουργός Ευάγγελος Γιαννόπουλος.

Γνωστός στο πανελλήνιο για τη μαχητική υπεράσπιση των πολιτικών του θέσεων και ιδεών ο Ευάγγελος Γιαννόπουλος ανέπτυξε μια ξεχωριστή σχέση με το λαό της πολυπληθέστερης περιφέρειας της χώρας, της Β' Περιφέρειας Αθηνών, και ασχολήθηκε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον με τα προβλήματα του λαού της περιφέρειας αυτής. Γι' αυτό και ο λαός τιμώντας τον για τη συνολική του προσφορά, τον περιέβαλε με την εμπιστοσύνη του, αναδεικνύοντάς τον μεταξύ των πρώτων ως Βουλευτή, συνεχώς από το 1977 μέχρι τις τελευταίες εκλογές.

Ο Ευάγγελος Γιαννόπουλος, όπως γνωρίζει η Βουλή, διακρίθηκε και για την επιμέλεια, την εργατικότητα και τη βαθιά γνώση των θεμάτων της αρμοδιότητάς του ως Υπουργός, σε μια σειρά τομέων του κυβερνητικού έργου. Ιδιαίτερα σημαντικό υπήρξε το έργο του στα Υπουργεία Εργασίας και Δικαιοσύνης, δύο τομείς για τους οποίους είχε και προσωπική ευαισθησία, αφ' ενός μεν ως αυτοδημιούργητος εργαζόμενος από την παιδική του ηλικία μέχρι το τέλος των σπουδών του και αφ' ετέρου ως έγκριτος νομικός, μια ηγετική προσωπικότητα του δικηγορικού κόσμου, διατελέσας πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών και της Ένωσης των Δικηγορικών Συλλόγων του Κράτους, ιδιότητες για τις οποίες, όπως θυμούμεθα όλοι, ήταν ιδιαίτερα υπερήφανος.

Τέλος ο Ευάγγελος Γιαννόπουλος υπήρξε παράδειγμα πολιτικού, που δεν απουσίασε από καμία δύσκολη στιγμή για τον τόπο, τόσο σε περίοδο πολέμου όσο και σε περίοδο ειρηνική, με ενεργό συμμετοχή σε όλους τους αγώνες, εθνικούς, πολιτικούς, κοινωνικούς, δημοκρατικούς, με αντίστοιχες επιπτώσεις και στην υγεία του ως τραυματίας του αλβανικού πολέμου, αλλά και ως δεσμών της απριλιανής δικτατορίας.

Στην αγαπημένη του σύζυγο και πρώην συνάδελφό μας, την Κωνσταντίνα Γιαννοπούλου και τα παιδιά του με τη δική σας συγκατάθεση θα διαβιβάσω τα θερμά συλλυπητήρια της Βουλής των Ελλήνων.

Η κηδεία του θα γίνει τη Δευτέρα στις 12 το μεσημέρι στο Α' νεκροταφείο.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Ηλίας Βλαχόπουλος έχει το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Ευάγγελος Γιαννόπουλος έφυγε. Έφυγε από κοντά μας, από το Κοινοβούλιο, από τους δικούς του. Ο συνάδελφος, ο συναγωνιστής, ο έγκριτος νομικός, ο Υπουργός για πολλά χρόνια σε ευαίσθητα Υπουργεία, ο άνθρωπος που τόσο αγάπησε ο απλός πολίτης και τίμησε ο κόσμος της δημοκρατικής παράταξης με την ψήφο του πάρα πολλές φορές, από την Εθνική Αντίσταση και τους δημοκρατικούς αγώνες του λαού μας στην αντιδικτατορική πάλη και ως μέλος του ΠΑΚ με τις φυλακίσεις και τις εκτοπίσεις και την υπεράσπιση στη συνέχεια στα στρατοδικεία των αντιδικτατορικών οργανώσεων.

Μέλος της Κεντρικής Επιτροπής του ΠΑΣΟΚ το 1976, Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου των Αθηνών, από τα ιδρυτικά στελέχη του Κινήματος, μαχητικός υπερασπιστής των ιδεών του, αλλά και των ιδεών και των αρχών του ΠΑΣΟΚ και της δημοκρατικής παράταξης, υπερασπίστηκε με σθένος τα συμφέροντα των λαϊκών στρωμάτων. Απλοί άνθρωποι τον θεωρούσαν ως δικό τους άνθρωπο.

Η μέχρι τώρα απουσία του από την Αίθουσα του Κοινοβουλίου έδειχνε καθημερινά σε όλους μας ότι κάτι έλειπε από την Αίθουσα. Έλειπε η ζωντάνια, η μαχητικότητα, ο αυθορμητισμός και η τόλμη του Βαγγέλη Γιαννόπουλου να υπερασπίζεται τις απόψεις του. Η οριστική του απουσία από σήμερα μας γεμίζει θλίψη.

Κύριε Πρόεδρε, εκ μέρους του Προέδρου του Κινήματος, του Πρωθυπουργού Κώστα Σημίτη, και εκ μέρους όλων των συναδέλφων της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ εκφράζω τα θερμά συλλυπητήρια στην οικογένεια του αγαπητού μας Βαγγέλη και παρακαλώ να μεταφέρετε στη σύζυγο και τα τέκνα του τα θερμά συλλυπητήρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Προκόπης Παυλόπουλος ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, έχει το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εκ μέρους του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας και της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης εκφράζουμε την οδύνη μας για το θάνατο του τέως Υπουργού και Βουλευτή Ευάγγελου Γιαννόπουλου. Και τον αποχαιρετούμε με μεγάλη λύπη στο τελευταίο ταξίδι του για την αιωνιότητα.

Ο Ευάγγελος Γιαννόπουλος συνεισέφερε πολλά με την παρουσία του, τη δράση του και τις θέσεις του στην εμπέδωση των θεσμών, στην εδραίωση της δημοκρατίας. Θα πρέπει να εξάρει κανείς πριν απ' όλα τη συμβολή του Ευάγγελου Γιαννόπουλου στο χώρο της δικηγορίας και της δικαιοσύνης γενικότε-

ρα την οποία υπηρέτησε αρχικά και ως δικηγόρος και ως Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών. Συνέβαλε δε, πέρα και έξω από παρατάξεις στο να μπορέσει το δικηγορικό λειτούργημα ν' αναδειχθεί σύμφωνα με την αποστολή του και με τις ανάγκες των περιστάσεων. Στη συνέχεια ως Βουλευτής και ως Υπουργός στάθηκε στο χώρο του Κοινοβουλίου χωρίς ποτέ να παραλείψει να επιτελέσει το καθήκον του. Υπηρέτησε με πάθος τις απόψεις του. Πάθος, το οποίο έφθανε πολλές φορές ως την οξύτητα. Οι αντιπαραθέσεις όμως που προέκυπταν από την οξύτητα αυτή δεν μπορούν να μειώσουν το γεγονός ότι τον διακατείχε πάντοτε η ειλικρινής πρόθεση να υπηρετήσει με συνέπεια τις ιδέες του, να υπηρετήσει τη Δημοκρατία. Και αυτό έχει σημασία κατά τον τελικό αυτό απολογισμό. Όπως επίσης, θα λείψει -όπως φαίνεται λείπει σιγά-σιγά γενικότερα, από τη Βουλή και από την πολιτική μας ζωή- μια θυμοσοφία, η οποία είναι το απόσταγμα, σε πολλές περιπτώσεις, και της εμπειρίας και της περίσκεψης.

Ο Ευάγγελος Γιαννόπουλος έφυγε από τη ζωή με δυο ιδιομορφίες. Σχεδόν έφυγε ανήμερα που το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα, στο οποίο μετείχε από την αρχή, κλείνει τριάντα χρόνια. Δηλαδή στην επέτειο της γέννησης του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος. Είναι ένα παιχνίδι της μοίρας, το οποίο δεν μπορεί να το παρακάμψει κανείς. Όπως επίσης ο Ευάγγελος Γιαννόπουλος έφυγε εν ενεργεία, όπως το ήθελε. Δεν ήθελε ποτέ και δεν μπορούσε να αισθανθεί ποτέ απόμαχος.

Θα τελειώσω λέγοντας ότι η τελευταία μεγάλη συμβολή του, ανεξάρτητα από τις διαφορές απόψεων ήταν κατά την Αναθεώρηση του Συντάγματος. Ιδίως στην πρώτη φάση, όταν ήταν ακόμη Υπουργός Δικαιοσύνης. Στη δεύτερη η υγεία του δεν του επέτρεψε ν' ασκήσει τα καθήκοντά του, όπως εκείνος θα ήθελε.

Όπως, επίσης, θα θυμάμαι πάντοτε -και θα θυμόμαστε όλοι- την τελευταία φορά που με δυσκολία ανέβηκε τα σκαλιά της Βουλής για να έρθει να υπερασπισθεί τις απόψεις του πάνω σ' ένα καίριας σημασίας ζήτημα, το οποίο αφορούσε την εφαρμογή συγκεκριμένης διάταξης του Συντάγματος, για την οποία εκείνος είχε αντίρρηση. Αποδεικνύοντας έτσι ότι όταν οι ιδέες του το επέβαλαν σε θέματα αρχής, δεν δίσταζε να έρχεται σε αντίθεση ακόμα και με τον κομματικό χώρο για τον οποίο αγωνίστηκε με τόσο πάθος και τόσα χρόνια.

Είναι πολύ λίγα αυτά μπροστά σε εκείνα που θα έπρεπε να λεχθούν -και νομίζω ότι θα λεχθούν στην πορεία- για τον Ευάγελο Γιαννόπουλο. Άλλωστε για τον καθένα η ιστορία κάνει τον τελικό απολογισμό πολύ αργότερα από τις λίγες στιγμές των επετείων. Εγώ εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας θέλω να εκφράσω στη σύζυγό του και τα παιδιά του τη βαθιά μας οδύνη. Και να τους διαβεβαιώσω ότι από πλευράς Νέας Δημοκρατίας πάντα θα κρατήσουμε από τον Ευάγελο Γιαννόπουλο τους κοινούς αγώνες και τα κοινά οράματα. Και θ' αφήσουμε πέρα και μακριά οξύτητες και διαφορές που τούτες τις ώρες δεν έχουν καμία θέση ούτε στην ιστορία ούτε στο Κοινοβούλιο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο κ. Τσιόγκας εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ : Κύριε Πρόεδρε, εκφράζουμε εκ μέρους του ΚΚΕ τα θερμά μας συλλυπητήρια στην οικογένεια του εκλιπόντος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο κ. Λαφαζάνης εκ μέρους του Συνασπισμού της Αριστεράς, των Κινήσεων και της Οικολογίας, έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ : Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω κι εγώ εκ μέρους του Συνασπισμού της Αριστεράς των Κινήσεων και της Οικολογίας να εκφράσω τη βαθύτατη και ειλικρινή θλίψη για το θάνατο του Ευάγγελου Γιαννόπουλου.

Απ' αυτό το επίσημο Βήμα της Βουλής και σε αυτήν τη δυσχερή θέση που έρχεται κανείς να πει δύο λόγια για τον Ευάγελο Γιαννόπουλο, ίσως ο χρόνος δεν είναι αρκετός, αλλά επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολύ σύντομα να εξάρω ιδιαίτερα ορισμένα σημεία από την πλούσια πολιτική σταδιοδρομία του Βαγγέλη Γιαννόπουλου, που οπωσδήποτε θα καταγραφούν ιστορικά και διαχρονικά ως μνήμη και ως παράδειγμα στο μέλλον για τους αγώνες και τις προσπάθειες

όλων μας.

Πρώτα απ' όλα θέλουμε να εξάρουμε τη συμβολή του Βαγγέλη Γιαννόπουλου στην Εθνική Αντίσταση και στα δύσκολα, θα έλεγα, μετεμφυλιακά χρόνια. Να εξάρουμε ιδιαίτερα τους αγώνες του κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες στη δικτατορία και τη συμβολή του -μαζί με τη συμβολή φυσικά πολλών άλλων, του ελληνικού λαού και ιδιαίτερα της νεολαίας- για την ανατροπή της δικτατορίας και την εμπέδωση μιας δημοκρατικής πολιτικής ζωής. Να εξάρουμε επίσης ιδιαίτερα τη συμβολή του Βαγγέλη Γιαννόπουλου στους πρώτους μεταπολιτευτικούς χρόνους για τη δημοκρατία, για τη μεταπολιτευτική δικαιοσύνη και την προσπάθειά του να κατακτήσει ο ελληνικός λαός ένα καλύτερο μέλλον.

Με αυτά τα λίγα λόγια, θα θέλαμε κι εμείς από την πλευρά μας να εκφράσουμε τα θερμά μας συλλυπητήρια στην οικογένειά του και στους δικούς του.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Βερελής έχει το λόγο.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών) : Κύριε Πρόεδρε, εκ μέρους του Πρωθυπουργού και της Κυβέρνησης εκφράζουμε τη βαθύτατη οδύνη μας για το θάνατο του Βαγγέλη Γιαννόπουλου, ενός αγωνιστή της δημοκρατίας, ενός επιφανούς στελέχους της Βουλής και του ΠΑΣΟΚ, ενός ανθρώπου ο οποίος τίμησε τα αξιώματα τα οποία κατέλαβε. Υπήρξε ο ίδιος καταφυγή των αγωνιστών της Εθνικής Αντίστασης, καταφυγή των αντιστασιακών της περιόδου της δικτατορίας, καταφυγή ανθρώπων οι οποίοι διώχθηκαν για τις ιδέες τους. Υπήρξε λαϊκός, με τη σωστότερη έννοια του όρου, υπήρξε άμεσος, υπήρξε ένας άνθρωπος, στον οποίο περνούσε -και δι' αυτού εκφραζόταν- ο παλμός στρωμάτων της ελληνικής κοινωνίας.

Θα λείψει απ' όλους αυτούς, θα λείψει απ' όλους εμάς και τη Δευτέρα στην κηδεία του η Κυβέρνηση θα εκπροσωπηθεί και θα καταθέσει σεβασμό στη μνήμη του.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ να τηρήσουμε ενός λεπτού σιγή.

(Όλοι οι Βουλευτές όρθιοι τηρούν ενός λεπτού σιγή)

Αιώνια η μνήμη του.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζεται η συνεδρίασή μας. Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Τμήμα.

(Ανακοινώνονται προς το Τμήμα από το Γραμματέα της Βουλής κ. Παναγιώτη Αντωνάκοπουλο, Βουλευτή Ηλείας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το ΚΤΕΛ Θεσ/νίκης ζητεί νομοθετικές ρυθμίσεις για την άρση του αδιέξοδου που δημιουργείται, μετά την επέκταση της Ζώνης Αστικών Συγκοινωνιών στο Νομό Θεσ/νίκης.

2) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Φορτοταξί Μαγνησίας ζητεί να δοθεί στον κλάδο των επαγγελματιών φορτοταξί, δικαίωμα επιστροφής οκοσκευής από όλη την Ελλάδα.

3) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Κηφισιάς ζητεί την ενίσχυση του Αστυνομικού Τμήματος Κηφισιάς με προσωπικό και μέσα για την αντιμετώπιση της εγκληματικότητας.

4) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων διαμαρτύρεται για την εγκατάσταση υδατοκαλλιεργειών στη θέση ΣΤΑΜΑΤΑ Σερίφου.

5) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Υπαλλήλων Νομών Λέσβου,

Χίου και Σάμου «ΑΣΤΕΡΙΑΣ» ζητεί την επίλυση εργασιακού προβλήματος των μελών του, εργαζομένων στο ΚΕΠ.

6) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Ιερός Μητροπολιτικός Ναός Υπαπαντής του Σωτήρος, νήσου Θήρας ζητεί οικονομική ενίσχυση για την ανακαίνιση του Εκκλησιαστικού Μουσείου της Ιεράς Μητρόπολης Θήρας.

7) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ύδρας ζητεί τη λήψη μέτρων για την πυροπροστασία της νήσου.

8) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε με την οποία ο Δήμος Κυθήρων Νομού Αττικής ζητεί την υιοθέτηση πρότασης σχετικά με την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία των νησιών Κύθηρα και Αντικύθηρα.

9) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε με την οποία ο Δήμος Πόρου Νομού Αττικής διαμαρτύρεται για την άρση της απαγόρευσης της Θήρας στο νησί του Πόρου.

10) Ο Βουλευτής Έβρου κ. ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία κάτοικοι της τέως Κοινότητας Μάκρης Αλεξανδρούπολης διαμαρτύρονται για τις πολεοδομικές και λοιπές ρυθμίσεις που θεσπίστηκαν με το Π.Δ..

11) Ο Βουλευτής Έβρου κ. ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Νικόλαος Κούτκας, απόφοιτος της Ανωτέρας Εκκλησιαστικής Σχολής Θεσσαλονίκης ζητεί την επίλυση προβλήματος διορισμού του, στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση.

12) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Βόλου ζητεί την ανάθεση του έργου της κατασκευής βαγονιών του ΟΣΕ στη Βιομηχανία Μεταλλικών Κατασκευών «Νικ. Κιολεΐδης», που εδρεύει στην Α' Βιομηχανική Περιοχή Βόλου.

13) Ο Βουλευτής Επικρατείας κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Πετρούπολης Αττικής ζητεί τη λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της έντονης δυσοσμίας που κατακλύζει το Δήμο, προερχόμενη από τη χωματερή Άνω Λιοσίων.

14) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία κάτοικοι του οικισμού Μουρνιών του Δήμου Ελευθερίου Βενιζέλου Νομού Χανίων ζητεί να παραμείνει ανοικτός ο επαρχιακός δρόμος Χανίων-Μουρνιών.

15) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι αποσπασμένοι υπάλληλοι του Πε.Σ.Υ.Π. Κρήτης ζητούν την επίλυση επαγγελματικού τους προβλήματος.

16) Ο Βουλευτής Καστοριάς κ. ΑΝΕΣΤΗΣ ΑΓΓΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Συντονιστική Φοιτητική Ένωση Βορειοηπειρωτού Αγώνα διαμαρτύρεται για το ενδεχόμενο χορήγησης διπλής υπηκοότητας στους Έλληνες της Βορείου Ηπείρου και ζητεί την αναβάθμιση του Ειδικού Δελτίου Ταυτότητας Ομογενούς.

17) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Σωφρονιστικών Υπαλλήλων Πρεβεντορίου Κρατουμένων Άμφισσας ζητεί την άμεση κάλυψη όλων των θέσεων τακτικού προσωπικού του Πρεβεντορίου Κρατουμένων Άμφισσας.

18) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία κάτοικοι του Δημοτικού Διαμερίσματος Μαραθιά και του Οικισμού Σκαλώματος Δήμου Ευπα-

λίου Φωκίδας ζητούν την κυκλοφοριακή σύνδεση του Δ.Δ. Μαραθιά με τη Ν.Ε.Ο. Ναυπάκτου- Ιτέας-Θερμοπυλών.

19) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μαρμαρίου Νομού Εύβοιας ζητεί την εκτέλεση έργων αποχέτευσης και βιολογικού καθαρισμού στο Δήμο του.

20) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τμήμα Καρύστου της Εταιρείας Ευβοϊκών Σπουδών διαμαρτύρεται για την κατασκευή συγκροτήματος κατοικιών στον περιβάλλοντα χώρο του Castello Rosso στην Κάρυστο.

21) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Αγροτικοί Συνεταιρισμοί και Σύλλογοι του Νομού Εύβοιας ζητούν τη στήριξη του εισοδήματος των αγροτών της Βορειοκεντρικής Εύβοιας και την καταβολή αποζημίωσης στους πληγέντες παραγωγούς.

22) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σκύρου Νομού Εύβοιας ζητεί την προσέγγιση στη Σκύρο του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου δρομολογιακής γραμμής Θεσσαλονίκης-Βορείων Σποράδων.

23) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος των απανταχού Οξυλιθωτών «Ο ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ» ζητεί την άμεση επισκευή και συντήρηση των Βυζαντινών Ναών του Οξύλιθου Κύμης.

24) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ-ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Πολυτέκνων Αγρινίου και Περιχώρων ζητεί να δοθεί η δυνατότητα διορισμού στους πολύτεκνους ιδιοκτήτες μουσικών σχολών σαν αναπληρωτές ή ωρομίσθιοι εκπαιδευτικοί μουσικοί.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 229/1-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μάριου Σαλμά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 65803-ΙΗ/24-7-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 229/1.7.2003 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μάριος Σαλμάς και αφορά στο Πανεπιστήμιο Αγρινίου, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Στο σχεδιασμό του ΥΠ.Ε.Π.Θ. με το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, για την ανάπτυξη των υποδομών της περιόδου 2001-2004, δεν υπήρχε πρόταση για ένταξη έργου αγοράς ακινήτου στο Αγρίνιο για τις ανάγκες του Πανεπιστημίου.

Στις συναντήσεις που θα γίνουν για το νέο σχεδιασμό της ανάπτυξης των υποδομών σε όλα τα Ιδρύματα Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης, θα εξετασθεί και το θέμα αυτό.

Εξ' άλλου στο ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας έχει ενταχθεί έργο, για την προσθήκη καθ' ύψος 2^{ου} ορόφου του Τμήματος Οργάνωσης και Διαχείρισης Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων, προϋπολογισμού 1.614.086 Ευρώ. Η ολοκλήρωση του έργου θα συμβάλει στην προσωρινή τουλάχιστον λύση του στεγαστικού προβλήματος.

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ»

2. Στην με αριθμό 333/3-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεώργιο Καρασμάνη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 16212/392/25-7-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της αναφοράς του Βουλευτή κ. Γ. Καρασμάνη, σχετικά με την καθυστέρηση καταβολής του τμηματικού ποσού της σύνταξης από το ΙΚΑ του ασφαλισμένου του ΟΓΑ με διαδοχικό χρόνο ασφάλισης στο ΙΚΑ κ. ΓΙΟΥΒΑΝΟΓΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ, που κατατέθηκε στη Βουλή με το ΑΠ. 333/3-7-2003, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Στις περιπτώσεις εφαρμογής των διατάξεων της διαδοχικής ασφάλισης υπάρχει καθυστέρηση στην απονομή της σύνταξης των ενδιαφερομένων, διότι για να ολοκληρωθεί η απαιτούμενη διαδικασία, θα πρέπει να γίνει η σχετική αλληλογραφία μεταξύ των ασφαλιστικών οργανισμών που έχουν υπαχθεί οι ενδιαφερόμενοι, προκειμένου να ορισθεί ο αρμόδιος για την απονομή της σύνταξης οργανισμός, να βεβαιωθεί ο χρόνος ασφάλισης τους, και να καθορισθεί το ποσό της σύνταξης τους με σχετικές αποφάσεις.

Επίσης οι χρόνοι διεκπεραίωσης των συνταξιοδοτικών υποθέσεων έχουν αυξηθεί σε σχέση με το παρελθόν και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, μετά την ψήφιση του ν. 2458/97 και την αλλαγή του συνταξιοδοτικού καθεστώτος του ΟΓΑ, οι συνταξιοδοτικές παροχές έχουν αυξηθεί (βασική, πρόσθετη, κύρια και διαδοχική ασφάλιση) και η επεξεργασία των συνταξιοδοτικών υποθέσεων απαιτεί πλέον περισσότερο χρόνο σε σχέση με το παρελθόν.

2. Επί πλέον με τις διατάξεις του άρθρου 8 του ν. 3050/30-9-2002, τροποποιήθηκε το άρθρο 13 του ν. 2458/97 και ρυθμίστηκε εκ νέου ο τρόπος υπολογισμού του ποσού της σύνταξης των διαδοχικά ασφαλισμένων στον ΟΓΑ και σε άλλους ασφαλιστικούς φορείς με σκοπό τη βελτίωση του ποσού της σύνταξης.

Συγκεκριμένα, με την παρ.3 του άρθρου 13 του ν.2458/97 καθορίστηκε ο τρόπος υπολογισμού του ποσού της σύνταξης και ορίστηκε ότι κάθε οργανισμός, υπολογίζει το ποσό της σύνταξης που κατά τη νομοθεσία του που τον διέπει αντιστοιχεί στο σύνολο του χρόνου και προσδιορίζει το τμήμα που αναλογεί στο χρόνο που διανύθηκε στην ασφάλισή του.

Επειδή όμως από την εφαρμογή της ανωτέρω διάταξης πολλοί ασφαλισμένοι που θεμελιώναν χωριστά και αυτοτελές συνταξιοδοτικό δικαίωμα έπαιρναν τελικά μικρότερο ποσό σύνταξης, με το άρθρο 8 του ν. 3050/30-9-2002 ορίστηκε ότι, το ποσό της σύνταξης, που προέκυπτε από τον υπολογισμό της παρ. 3 του άρθρου 13 του ν. 2458/97 δεν θα έπρεπε να είναι μικρότερο από το ποσό της σύνταξης που χορηγεί ο κάθε οργανισμός με βάση μόνο, με το χρόνο που διανύθηκε στην ασφάλισή του, εφόσον θεμελιώνει αυτοτελές δικαίωμα.

Επιπρόσθετα ορίστηκε και η χορήγηση εκ μέρους του ΟΓΑ του ποσού της συνταξιοδοτικής παροχής που προβλέπεται από το ν.4169/1961 και το Ν.Δ.4576/1966 (προνοιακού τύπου), όταν είναι αυτός συμμετέχων.

Με την ισχύ του ανωτέρου νόμου πιστεύουμε ότι θα διευκολυνθούν οι ασφαλιστικοί οργανισμοί, μεταξύ των οποίων και ο ΟΓΑ και το ΙΚΑ για την ταχεία διεκπεραίωση των εκκρεμών συνταξιοδοτικών υποθέσεων.

3. Πέραν αυτών, όπως μας εγνώρισε ο ΟΓΑ, με το Αρ. Πρωτ. 83647/11-10-2002 έγγραφό του, μετά τη δημοσίευση του Ν. 2874/29-12-2000 και προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή των διατάξεων της διαδοχικής ασφάλισης στον ΟΓΑ, απαιτείτο η κατάρτιση μηχανογραφικού προγράμματος από το Κ.Η.Υ.Κ.Υ.

Η αρμόδια υπηρεσία ζήτησε από το Κέντρο Ηλεκτρονικού Υπολογιστού Κοινωνικών Υπηρεσιών (Κ.Η.Υ.Κ.Υ) την κατάρτιση σχετικού προγράμματος για την εκκαθάριση αυτής της κατηγορίας των συντάξεων.

4. Όσον αφορά την συνταξιοδοτική υπόθεση του κ. Γιουβάνογλου Γεωργίου, όπως μας γνωστοποίησε ο ΟΓΑ με το Α.Π. 90022/14733/338/7-7-2003 έγγραφο, ο κ. Γιουβάνογλου συνταξιοδοτήθηκε από τον ΟΓΑ με την 2731/2001 Απόφαση για το χρόνο ασφάλισής του στον ΟΓΑ.

Στη συνέχεια ο ΟΓΑ με το υπ' αριθμ. 8969/23-6-2003 έγγραφό του, ζήτησε από το ΙΚΑ Θεσσαλονίκης να εκδώσει απόφαση και να προσδιορίσει το ποσό συμμετοχής στη σύνταξή του, που αναλογεί στο χρόνο ασφάλισης του στο ΙΚΑ, προκειμένου να του χορηγηθεί αυτό με συμπληρωματική Απόφαση, το συντομότερο δυνατόν.

Ο Υφυπουργός
ΡΟΒΕΡΤΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ»

3. Στην με αριθμό 104/1-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ.

Γεωργίου Καρασμάνη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 17018/402/25.07.2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση ερώτησης του Βουλευτή κ. Καρασμάνη Γεωργίου σχετικά με την συνταξιοδοτική υπόθεση του κοινού ασφαλισμένου ΟΓΑ - ΙΚΑ Κοσμίδη Σταύρου του Ιακώβου, κατοίκου Ο. Δ. Γερμανίας, που κατατέθηκε στη Βουλή με το Αρ.Πρωτ. 104/1-7-2003 έγγραφο, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Με το άρθρο 13 του ν.2458/97 «Σύσταση Κλάδου Κύριας Ασφάλισης Αγροτών», καθιερώθηκε ο θεσμός της διαδοχικής ασφάλισης, τόσο για τη θεμελίωση του δικαιώματος, όσο και για την προσαύξηση του ποσού της σύνταξης, για τους ασφαλισμένους του Κλάδου Κύριας Ασφάλισης Αγροτών.

Η ισχύς του νόμου αυτού άρχισε από 1/1/1998 διότι από την ημερομηνία αυτή ο ΟΓΑ θεωρείται αυτοτελής Κλάδος με σύστημα παροχών-εισφορών, που σκοπός του είναι η χορήγηση κύριας σύνταξης στους αγρότες που υπάγονται στην ασφάλισή του από την ημερομηνία αυτή.

2. Για τους ασφαλισμένους του παλαιού ΟΓΑ, που κατά την έναρξη λειτουργίας του νέου Κλάδου ΟΓΑ την 1-1-1998, δεν είχαν τη δυνατότητα να υπαχθούν στο νέο Κλάδο και να καταβάλλουν τις αναλογούσες ασφαλιστικές εισφορές, εφαρμόζονται οι διατάξεις ν. 4169/61, δηλαδή για τις περιπτώσεις αυτές (ν. 4169/61), που συνταξιοδοτούνται από τον ΟΓΑ και έχουν χρόνους ασφάλισης σε άλλους φορείς Κύριας Ασφάλισης εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 10 παρ.1 και 2 του Ν.Δ/τος 4202/61, όπως τροποποιήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ.3 του Ν.Δ/τος 1390/73, μία ιδιότυπη μορφή διαδοχικής ασφάλισης, λόγω της φύσεως του ΟΓΑ (προνοιακού τύπου έλλειψη ασφαλιστικών εισφορών), πριν την μετεξέλιξή του σε φορέα Κύριας Ασφάλισης.

Οι διατάξεις αυτές ορίζουν ότι οι ασφαλισμένοι των οργανισμών Κοινωνικής Ασφάλισης, οι οποίοι διακόπτουν την ασφάλισή τους στους οργανισμούς αυτούς και ασφαλίζονται στον ΟΓΑ, εφόσον έχουν πραγματοποιήσει πέντε συνεχή έτη ασφάλισης στον Οργανισμό πριν από την υποβολή της αίτησης συνταξιοδότησης, δικαιούνται να προσμετρήσουν στον ΟΓΑ τον χρόνο ασφάλισης που είχαν σε οργανισμούς Κύριας Ασφάλισης (ΙΚΑ, ΤΕΒΕ κ.τ.λ.) με την υποχρέωση των ασφαλιστικών οργανισμών να αποδώσουν στον ΟΓΑ το σύνολο των εισφορών ασφαλισμένου και εργοδότη.

Η προσμέτρηση του χρόνου αυτού γίνεται μόνο, για θεμελίωση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος και όχι για προσαύξηση του ποσού της σύνταξης, και προσαυξάνονται μόνο στην περίπτωση που υπάρχουν οικογενειακά βάρη (όταν υπάρχει σύζυγος άνω των 65 ετών που δεν λαμβάνει σύνταξη, ή ανήλικα παιδιά).

3. Σύμφωνα με το Α.Π. 57307/9-7-03 έγγραφο του ΟΓΑ ο κ. Κοσμίδης δεν υπήχθη στον νέο Κλάδο του ΟΓΑ, και στην περίπτωση του δεν είναι δυνατόν να εφαρμοσθούν οι διατάξεις της διαδοχικής ασφάλισης (άρθρου 13 του ν. 2458/97).

Επειδή, όμως έχει χρόνο ασφάλισης τόσο στον ΟΓΑ, όσο και στο ΙΚΑ πρέπει να εξεταστεί το αίτημά του για σύνταξη γήρατος από ελληνικής πλευράς είτε με συνυπολογισμό του γερμανικού χρόνου και του χρόνου ΙΚΑ, είτε με συνυπολογισμό του γερμανικού χρόνου και του χρόνου ΟΓΑ.

Για το λόγο αυτό, ο Κλάδος Διεθνών Ασφαλιστικών Σχέσεων του ΟΓΑ με το από 7-7-03 έγγραφό του, που κοινοποιήθηκε στον ενδιαφερόμενο, απέστειλε στο Περιφερειακό Υποκατάστημα Συντάξεων του ΙΚΑ Αθηνών τα δικαιολογητικά συνταξιοδότησης, γνωστοποιώντας και το ποσό τμηματικής σύνταξης γήρατος που δικαιούται από τον ΟΓΑ, με την παράκληση να εξετάσει την υπόθεση και να γνωστοποιήσει στον κ. Κοσμίδη το ποσό της σύνταξης ΙΚΑ, ώστε να επιλέξει ο ίδιος το συμφερότερο γι' αυτόν ποσό σύνταξης.

Ο Υφυπουργός
ΡΟΒΕΡΤΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ»

4. Στην με αριθμό 381/3-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αθανάσιου Μπούρα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32844/24-7-2003

έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, σας πληροφορούμε ότι για τα αντιπλημμυρικά και αποχετευτικά έργα στη λεωφόρο Καραμανλή αρμόδιο να απαντήσει είναι το συνενωτικό Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ, το οποίο και έχει ήδη προχωρήσει στην εκπόνηση αντίστοιχων μελετών.

Μετά την έγκρισή τους οι προαναφερόμενες μελέτες θα διαβιβαστούν και στο Δήμο Αχαρνών για την κατασκευή των έργων που υπάγονται στην αρμοδιότητά του.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ

5. Στην με αριθμό 206/01-07-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μάριου Σαλμά δόθηκε με το υπ' αριθμ.32845/24-07-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης του Βουλευτή κ. Μ. Σαλμά, σχετικά με την ολοκλήρωση του Βιολογικού Καθαρισμού του Δήμου Οινιαδών, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η πρώτη φάση του Βιολογικού Καθαρισμού του Δήμου Οινιαδών κατασκευάστηκε με πόρους του προγράμματος INTERREG II.

Για την ολοκλήρωση της κατασκευής του και τη σύνδεσή του με το δίκτυο αποχέτευσης λυμάτων του Δήμου, έτσι ώστε το έργο να καταστεί λειτουργικό, η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας προτείνει την ένταξη της δεύτερης φάσης του στο πρόγραμμα INTERREG III.

Η έγκριση του εν λόγω προγράμματος αναμένεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ

6. Στην με αριθμό 208/01-07-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μάριου Σαλμά δόθηκε με το υπ' αριθμ.32846/24-07-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης του Βουλευτή κ. Μ. Σαλμά και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων μας, σας γνωρίζουμε ότι για τον Δήμο Μενιδίου μέχρι σήμερα, έχουν ενταχθεί στο Ε.Π.Τ.Α έργα - δράσεις συνολικά εγκεκριμένου προϋπολογισμού 1.074.688 €, μεταξύ των οποίων έργα οδοποιίας προϋπολογισμού 772.811 €.

Ακόμη, στο ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας έχει ενταχθεί το έργο οδοποιίας «Βελτίωση και ασφαλοποίηση δρόμων για προσβάσεις οικισμών με την 36η επαρχιακή οδό Ν.Αιτωλνίας και την 4η Ε.Ο. Αγρινίου - Ιωαννίνων. Τμήματα Λαγκαδά - Καστριώτισσα και Μενίδι - Ελαιοχώρι», προϋπολογισμού 1.672.780 €.

Επίσης, η Ν.Α. Αιτωλνίας έχει συμπεριλάβει την ασφαλοποίηση του δρόμου Θεριακήσι με την 36η επαρχιακή οδό στο πρόγραμμα των συντηρήσεων του επαρχιακού οδικού δικτύου του Νομού με το ποσό των 115.000 €.

Τέλος, σας πληροφορούμε ότι ο Δήμος έχει ήδη εκτελέσει έργα ασφαλοποίησης σε τμήμα του δρόμου Θεριακήσι - Χρυσόπηγή.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ

7. Στην με αριθμό 224/1-07-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μάριου Σαλμά δόθηκε με το υπ' αριθμ.6009/24-07-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμό 224/2003 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Μ. Σαλμά, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα, σας πληροφορούμε τα εξής:

Σχετικά με τη σύσταση Κέντρου Προώθησης Απασχόλησης (ΚΠΑ) του Οργανισμού Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ) στην Πόλη του Μεσολογγίου, ο Νομός Αιτωλίας και

Ακαρνανίας αποτελεί την έδρα για ένα σημαντικό αριθμό διαφόρων Υπηρεσιών ΟΑΕΔ (Τοπική Υπηρεσία Μεσολογγίου, Τοπική Υπηρεσία Αγρινίου, Τοπική Υπηρεσία Ναυπάκτου, Κέντρο Προώθησης Απασχόλησης (ΚΠΑ) Αγρινίου και εκπαιδευτικές μονάδες σε Μεσολόγγι και Αγρίνιο). Οι παραπάνω Υπηρεσίες είναι εγκαταστημένες σε πόλεις στις οποίες μπορούν να έχουν πρόσβαση όλοι οι κάτοικοι του Νομού, για την καλύτερη εξυπηρέτησή τους.

Μια Τοπική Υπηρεσία του ΟΑΕΔ διαθέτει δική της Υπηρεσία Απασχόλησης, η οποία ασκεί τις αρμοδιότητές της στην περιοχή ευθύνης της. Ένα ΚΠΑ είναι δομή του Οργανισμού ανεξάρτητη διοικητικά από την Τοπική Υπηρεσία της περιοχής, αποτελεί όμως κι αυτό Υπηρεσία Απασχόλησης. Για το λόγο αυτό, σε περιοχές που λειτουργεί ΚΠΑ, δε λειτουργεί προς το παρόν παράλληλα και Υπηρεσία Απασχόλησης στην Τοπική Υπηρεσία του Οργανισμού.

Αναφορικά με την Ι.Π. Μεσολογγίου, η υπάρχουσα Τοπική Υπηρεσία αναβαθμίζεται κτιριολογικά και αισθητικά, ενώ στα πλαίσια της ανασυγκρότησης του ΟΑΕΔ, θα προσφέρει όλες τις υπηρεσίες ενός ΚΠΑ.

Ο Υπουργός
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ

8. Στις με αριθμό 583/8-7-2003 και 991/18-7-2003 ερωτήσεις των Βουλευτών κυρίων Αθανάσιου Μπούρα, Θεόδωρου Κατσιγιάννη και Ηλία Παπαηλία δόθηκε με το υπ' αριθμ. 753/24-07-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις υπ' αριθμ. 583/8-7-2003, 991/18-7-2003 ερωτήσεις και στην υπ' αριθμ. 270/15-7-2003 αναφορά που κατέθεσαν στη Βουλή των Ελλήνων οι Βουλευτές κύριοι Θ. Μπούρας, Θ. Κατσιγιάννης και Η. Παπαηλίας, σας γνωρίζουμε ότι το Ανώτατο Δικαστικό Συμβούλιο με την αριθμ. 49/03 απόφαση που εξεδόθη ύστερα από σχετικό ερώτημα της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπ. Δικαιοσύνης αποφάσισε, συνεκτιμώντας τις υπηρεσιακές ανάγκες και των άλλων Ειρηνοδικείων της χώρας, την απόσπαση στο Ειρηνοδικείο Αχαρνών 1 Ειρηνοδίκη, για 1 έτος. Το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα είναι για υπογραφή.

Τέλος, το Υπ. Δικαιοσύνης, σε συνεργασία με την Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου, βρίσκεται σε διαδικασία αναζήτησης κατάλληλου χώρου για τη μεταστέγαση του Ειρηνοδικείου Αχαρνών.

Ο Υπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ

9. Στις με αριθμό 393/3-7-2003 και 402/4-7-03 ερωτήσεις και με αριθμό 41/11-7-2003 αναφορά των Βουλευτών κυρίων Νικόλαου Αγγελόπουλου, Ανδρέα Μακρυπίδη και Ιωάννη Βαϊνά αντιστοίχως δόθηκε με το υπ' αριθμ. 16026B/15-7-2003 έγγραφο από την Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην αναφορά με αριθμό 41 που κατατέθηκε στις 11/7/2003 από τον Βουλευτή κ. Ιωάννη Βαϊνά καθώς και στις ερωτήσεις με αριθμό 393 και 402 που κατατέθηκαν στις 3/7/2003 και 4/7/2003 από τους Βουλευτές κ. κ. Ανδρέα και Μακρυπίδη και Νικόλαο Αγγελόπουλο αντίστοιχα, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η Δημόσια Επιχείριση Πολεοδομίας και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ Α.Ε.) με συμβολαιογραφική πράξη δωρεάς απέκτησε έκταση 547 στρεμμάτων στην Πάλαιρο Αιτ/νίας με σκοπό τη δημιουργία ομογενειακού χωριού, σύμφωνα με το σχετικό πρόγραμμα της Κυβέρνησης προ 18 μηνών.

Στο διάστημα αυτό η ΔΕΠΟΣ Α.Ε. προέβη στις κάτωθι ενέργειες.

- Επαφές με ομογενειακό στοιχείο με σκοπό να ερευνηθούν οι διαθέσιμες των Αιτωλοακαρνανίων ομογενών.

- Σύνταξη Προκαταρκτικής Πολεοδομικής μελέτης και Αρχιτεκτονικής Προμελέτης και Προκαταρκτικών μελετών Δικτύων και Βιολογικού Καθαρισμού.

- Επαφές και ενημέρωση του Δήμου Κεκροπίας επί των ανωτέρω.

- Σύνταξη Υλικού Παρουσίασης που περιελάμβανε σειρά εγχρώμων σχεδίων C.D. ROM. και Βιντεοταινίας με σκοπό την παρουσίαση του έργου.

- Παρουσίαση του ανωτέρω υλικού στο Τορόντο του Καναδά τον Σεπτέμβριο του 2000 στο Παγκόσμιο Συνέδριο των Αιτωλο-ακαρνανών Ομογενών.

- Στο Συνέδριο, όπου σημειωτέον η παρουσίαση έτυχε πολύ καλής υποδοχής, συζητήθηκαν και διατυπώθηκαν θέσεις και απόψεις πάνω στη μελέτη, οι οποίες ελήφθησαν υπόψη από τη ΔΕΠΟΣ για να συμπεριληφθούν στο επόμενο στάδιο μελέτης.

- Η μελέτη παρουσιάστηκε τον Νοέμβριο του 2000 στη Μόνιμη Κοινοβουλευτική Επιτροπή Αποδήμου Ελληνισμού και έτυχε πλήρους αποδοχής από το σύνολο της Επιτροπής.

- Από τον Οκτώβριο του 2000 η ΔΕΠΟΣ Α.Ε. εκπόνησε τις παρακάτω μελέτες που απαιτούνται για την έκδοση του απαραίτητου Π. Διατάγματος.

- α) Πολεοδομική Μελέτη
- β) Τεύχος Οικονομοτεχνικής Μελέτης
- γ) Μελέτη Οδοποιίας
- δ) Μελέτες Λοιπών Δικτύων (Υδρευση-Αποχέτευση)
- ε) Τεύχος διαγωνισμού για την Οδοποιία και τα δίκτυα με Προϋπολογισμούς
 - στ) Οριστική Αρχιτεκτονική Μελέτη, τύπος κατοικιών
 - ζ) Βιολογικός Καθαρισμός
 - η) Γεωλογική Μελέτη, κ.λ.π.
- Μετά την έγκριση του τελικού Ρυμοτομικού Σχεδίου η ΔΕΠΟΣ Α.Ε. θα προχωρήσει, εντός τριμήνου, στη σύνταξη νέων μελετών οδοποιίας και δικτύων καθώς και προϋπολογισμό και τευχών δημοπράτησης, των αντίστοιχων έργων.

Η Υφυπουργός
Ρ. ΖΗΣΗ»

10. Στην με αριθμό 4/1-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αδάμ Ρεγκούζα δόθηκε με το υπ' αριθμ. Δ13/Β/Φ 5.25/13052/24-7-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω σχετική ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Α. Ρεγκούζας, σας διαβιβάζουμε το υπ' αριθμ. 2472/22-7-2003 έγγραφο της Δημοσίας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (ΔΕΗ Α.Ε.), με το οποίο δίδεται απάντηση στα ζητούμενα στην ανωτέρω ερώτηση θέματα.

Ο Υπουργός
Α. ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ»

11. Στην με αριθμό 106/1-7-2003 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Δημητρίου Σιούφα και Προκόπη Παυλόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Δ5/ΗΛ/Β/Φ6 οικ 124/13/95/24-7-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθμ 106 /1.7.03 ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή από τους ως άνω Βουλευτές, σας διαβιβάζουμε συνημμένα, το υπ' αριθ. Γ.ΔΝΣ/2473/22.7.03 έγγραφο της ΔΕΗ, το οποίο καλύπτει το θέμα.

Ο Υπουργός
Α. ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ»

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

12. Στην με αριθμό 60/3-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κωνσταντίνου Κιλτίδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Δ5/ΗΛ/Α/Φ6 121/13192/24-7-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθ. 360/3-7-03 ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή από τον ως άνω Βουλευτή, σας διαβιβάζουμε συνημμένα, το υπ' αριθ. Γ.ΔΝΣ/ 2456/22-7-03 έγγραφο της ΔΕΗ Α.Ε. που καλύπτει το θέμα.

Ο Υπουργός
Α. ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ»

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

13. Στην με αριθμό 15/1-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ευτύχιου Δαμιανάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Δ5/ΗΛ/Α/Φ6/120/13191/24-7-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθ. 15/1-7-03 ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή από τον ως άνω Βουλευτή, σας διαβιβάζουμε συνημμένα, το υπ' αριθ. Γ.ΔΝΣ/2451/22-7-03 έγγραφο της ΔΕΗ Α.Ε. που καλύπτει το θέμα.

Ο Υπουργός
Α. ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ»

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

14. Στις με αριθμό 256/2-7-2003 και 79/1-7-2003 ερωτήσεις των Βουλευτών κυρίων Γεωργίου Παπαγεωργίου και Ιωάννη Χωματά δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ 90022/16438/779/17-7-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση των ερωτήσεων 256/2-7-2003 και 79/1-7-2003, που έχουν κατατεθεί στη Βουλή από τους βουλευτές κ.κ. Γιώργο Παπαγεωργίου και Ιωάννη Χωματά, σχετικά με το ύψος των συντάξεων του Τ.Ε.Α.Π.Α.Ε. μετά τη συγχώνευση του στο Ε.Τ.Ε.Α.Μ., όπως αυτό έχει συσταθεί με τις διατάξεις του άρθ. 6 του Ν.3029/2002 και λειτουργεί από 1-6-2003 (τ.Ι.Κ.Α.-Τ.Ε.Α.Μ.), σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σύμφωνα με το άρθρο 19 του Ν.2434/1996, τα ποσά συντάξεων των συγχωνευόμενων φορέων που την προηγούμενη της συγχώνευσης ημέρα είναι μεγαλύτερα από το κατώτατο όριο συντάξεων του Ε.Τ.Ε.Α.Μ. προσαυξημένου κατά 50% εξακολουθούν να καταβάλλονται, διατηρουμένης της επιπλέον διαφοράς ως προσωρινού επιδόματος, συμψηφιζόμενου όμως με τις Χρησιμοποιούμενες αυξήσεις των συντάξεων του Ε.Τ.Ε.Α.Μ. Από 1-1-2003 το κατώτατο όριο συντάξεων του Ε.Τ.Ε.Α.Μ. προσαυξημένο κατά 50% έχει διαμορφωθεί σε 147 ευρώ. Σύμφωνα με τα στοιχεία που μας γνώρισε το Τ.Ε.Α.Π.Α.Ε., η πλειονότητα των συνταξιούχων του κατά την 31-3-2003 λαμβάνουν ακαθάριστο ποσό μηνιαίας σύνταξης άνω των 147 ευρώ.

Επειδή με βάση τα ανωτέρω, η πλειονότητα των καταβαλλόμενων συντάξεων του Τ.Ε.Α.Π.Α.Ε. θα εμπίπτει μετά τη συγχώνευση στον παραπάνω περιορισμό, στο Υπουργείο μελετάται νομοθετική ρύθμιση, με την οποία θα προβλέπεται, ότι το ποσό της σύνταξης που αντιστοιχεί στο εκάστοτε κατώτατο όριο συντάξεων του Ε.Τ.Ε.Α.Μ. προσαυξημένου κατά 50% θα αυξάνεται σύμφωνα με τις αυξήσεις των συντάξεων του Ε.Τ.Ε.Α.Μ., χωρίς να επηρεάζεται η καταβολή της επιπλέον διαφοράς των συντάξεων.

Ο Υφυπουργός
ΡΟΒΕΡΤΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ»

15. Στην με αριθμό 529/8-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κωνσταντίνου Τσιπλάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 48120/ 24-7-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή ο βουλευτής κ. Κ. Τσιπλάκης, σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Σύμφωνα με την Παγκόσμια Έκθεση Επενδύσεων της UNCTAD υπήρξε μια σταθερή αύξηση εισροής Ξένων Άμεσων Επενδύσεων (Ξ.Α.Ε.) στη χώρα μας κατά τα έτη 1998-2001 (βλ. συνημ. πίνακες UNCTAD), παρά την διεθνή οικονομική ύφεση των τελευταίων χρόνων (πτώση χρηματιστηριακών δεικτών, με-

ωση εξαγορών και συγχωνεύσεων, βιομηχανική κρίση). Το έτος 2002 η αυξητική τάση εισροής Ξ.Α.Ε. στη χώρα μας ακολούθησε την πορεία του συνόλου σχεδόν των άλλων χωρών. Η εκτίμησή μας είναι ότι η κάμψη αυτή είναι όλως συγκυριακή και ήδη αναμένεται το 2003 και 2004 να υπάρξει σημαντική ανάκαμψη καθ' ότι η ανταγωνιστικότητα της χώρας λόγω των μέτρων που έχουν ληφθεί (απελευθέρωση αγορών ενέργειας, τηλεπικοινωνιών, πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων, κλπ), έχει αυξηθεί παρά τη συνεχιζόμενη παγκοσμίως ύφεση.

2. Οι τροποποιήσεις του αναπτυξιακού νόμου 2601/98 που προωθούνται από την Κυβέρνηση προβλέπεται να συμβάλλουν στην περαιτέρω αύξηση των Ξ.Α.Ε. τα επόμενα χρόνια.

3. Το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών επειδή αναγνωρίζει τη συμβολή των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας απ' ενός μεν λαμβάνει μέτρα για την φορολογική τους ελάφρυνση, βάσει των Νόμων 3091/2002, 2753/1999, 2873/2000, κ.ά., απ' ετέρου δε δίνει ιδιαίτερη σημασία στην κατά το δυνατόν αντικειμενικοποίηση των ελέγχων και στη δικαιότερη ελεγκτική τους αντιμετώπιση σύμφωνα με τις Υπουργικές Αποφάσεις 1061203/1148/ΠΟΛ 1144/1998, 1063790/1444/ΠΟΛ 1168/2001, 1044171/1369/ ΠΟΛ 1155/22-5-02 και 105250611-3801ΠΟΛ 1085/5-6-2003 κλπ, προκειμένου να καταστούν αυτές εύρωστες.

Ο Υπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ»

16. Στην με αριθμό 97/1-07-03 ερώτηση της Βουλευτού κ. Ιωάννας Στεργίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΤΚΕ/Φ2/14090/23-07-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της 97/1-7-03 ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή η Βουλευτής κ. Ιωάννα Στεργίου και αφορά μεταξύ άλλων στα μέτρα που έχουν ληφθεί για τη στελέχωση των Δημοσίων Υπηρεσιών με προσωπικό, ώστε οι συμμετέχοντες στα προγράμματα του ΟΑΕΔ να είναι πραγματικά εκπαιδευόμενοι και να μην καλύπτουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες των υπηρεσιών, θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

Στο πλαίσιο του προγραμματισμού των προσλήψεων, καταβάλλεται προσπάθεια εντός των ορίων πάντα του κρατικού προϋπολογισμού, να καλύπτονται κατόπιν σχετικού αιτήματος ανάγκες των φορέων του δημόσιου τομέα για προσωπικό.

Κατά τα έτη 2001-2002-2003 η Δ/ση Προσλήψεων Προσωπικού σε συνεργασία με το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, για τη βεβαίωση ύπαρξης των σχετικών πιστώσεων, εισηγήθηκε και προώθησε αιτήματα των φορέων του Δημόσιου τομέα προς την Τριμελή Επιτροπή Υπουργών του άρθρου 2 παρ. 1 της Π.Υ.Σ. 55/98, όπως ισχύει, ως εξής:

Κατά το έτος 2001 εγκρίθηκαν συνολικά 33.462 θέσεις προσωπικού στο Δημόσιο τομέα, ενώ κατά το έτος 2002 η ανάλογη έγκριση αφορούσε σε αριθμό 22.320 θέσεων. Τέλος, κατά το έτος 2003 και συγκεκριμένα έως τις 30-6-03, είχαν εγκριθεί 15.970 θέσεις.

Περαιτέρω σημειώνεται ότι το αντικείμενο απασχόλησης των συμμετεχόντων σε προγράμματα κατάρτισης του ΟΑΕΔ είναι ένα ζήτημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί από τον προαναφερόμενο φορέα σε συνεργασία με τις υπηρεσίες στις οποίες τοποθετούνται οι εκπαιδευόμενοι.

Για τα άλλα θέματα αρμόδια να απαντήσουν είναι τα συνδεδεμένα υπουργεία.

Ο Υφυπουργός
ΝΙΚΟΣ ΜΠΙΣΤΗΣ»

17. Στην με αριθμό 196/1-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μάριου Σαλμά δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ10035/16366/1126 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή, κ. Μάριο Σαλμά, σχετικά με το αίτημα των ιδιοκτητών χειριστών χωματουργικών μηχανημάτων, ασφαλισμένων του ΟΑΕΕ- ΤΕΒΕ, για την υπαγωγή του επαγγέλματός

τους σε κλάδο βαρέων και ανθυγιεινών επαγγελματιών, το οποίο εμπίπτει στην αρμοδιότητά μας, σας γνωρίζουμε ότι δεν μπορεί να ικανοποιηθεί, δεδομένου ότι από την υφιστάμενη νομοθεσία που διέπει τον ΟΑΕΕ- ΤΕΒΕ δεν προβλέπεται κλάδος βαρέων και ανθυγιεινών επαγγελματιών

Ο Υφυπουργός
ΡΟΒΕΡΤΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ»

18. Στην με αριθμό 524/8-7-03 ερώτηση της Βουλευτού κ. Μαρίας Δαμανάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ80000/16694/735/18-7-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση, σχετικά με το θέμα της συνταξιοδότησης των διαζευγμένων συζύγων, που κατατέθηκε στη Βουλή από τη Βουλευτή κ. Μαρία Δαμανάκη, σας πληροφορούμε ότι το θέμα της ρύθμισης των συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων των διαζευγμένων, η οποία σημειωτέον έχει πολυπλήρες κοινωνικές επιπτώσεις, συζητείται από την Επιτροπή, που έχει συσταθεί για το σκοπό αυτό.

Ήδη καταρτίζεται η σχετική νομοθετική ρύθμιση η οποία, αφού τεθεί υπόψη της ανωτέρω Επιτροπής, θα αποτελέσει διάταξη του υπό κατάρτιση νομοσχεδίου.

Ο Υφυπουργός
ΡΟΒΕΡΤΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ»

19. Στην με αριθμό 161/1-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχάλη Καρχιμάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 106867/32 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθ. 161/1.7.03 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής Μιχάλης Καρχιμάκης, σχετικά με την παραχώρηση των αποθηκών ελαιολάδου στην Ιεράπετρα προς την Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Ιεράπετρας, σας γνωρίζουμε ότι:

α) το εν λόγω ακίνητο έχει καταγραφεί ως Δημόσιο Κτήμα με ΑΒΚ 32 Ιεράπετρας και β) ο εν λόγω Αγροτικός Συνεταιρισμός θα πρέπει να υποβάλει στην αρμόδια Υπηρεσία μας (Δ/ση Δημόσιας Περιουσίας) αίτημα παραχώρησης του ανωτέρω ακινήτου, σύμφωνα με τις διατάξεις του αρ. 35, παρ. 8, του Ν. 1473/84 για να εξετασθεί.

Ο Υφυπουργός
ΑΠ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ»

20. Στην με αριθμό 200 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μάριου Σαλμά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32718/23/07/03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση των ανωτέρω ερωτήσεων, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

Στο πρόγραμμα Ε.Π.Τ.Α Ν. Αιτωλοακαρνανίας έχουν ενταχθεί, μέχρι σήμερα, έργα - δράσεις υποδομής και ανάπτυξης των ΟΤΑ συνολικού εγκεκριμένου προϋπολογισμού περίπου 60.448.274,16 ευρώ, όπως αναλυτικότερα φαίνεται στους συνημμένους πίνακες.

Οι Δήμοι, προκειμένου να καλύψουν την δαπάνη έργων που κρίνουν ότι έχουν προτεραιότητα, έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν σχετικό αίτημα στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας για τροποποίηση του Ε.Π.Τ.Α, στο πλαίσιο των εγκεκριμένων πιστώσεων.

Επιπλέον, στο ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας έχουν ενταχθεί έργα δράσεις για το Ν. Αιτωλοακαρνανίας συνολικού ύψους 115.310.982,83 ευρώ και δράσεις διανομαρχιακού επιπέδου για τους Νομούς Αιτωλοακαρνανίας, Αχαΐας και Ηλείας ύψους 40.892.303,98 .

Για την ένταξη νέων έργων στο ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας πρέπει να ακολουθηθούν οι προβλεπόμενες διαδικασίες και προϋποθέσεις που ισχύουν για το Γ' ΚΠΣ.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

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

21. Στην με αριθμό 10/1-07-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ελευθέριου Παπαγεωργόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32703/22-07-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, σας πληροφορούμε ότι ο Δήμος Μεσσαπίων υπέβαλε πρόταση με τεχνικό δελτίο στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας για το έργο «Αναπαλαίωση πρώην οικίας και παρελκομένων κτιρίων Κριεζώτη» με προϋπολογισμό 1.800.000,00 ΕΥΡΩ, προκειμένου να ενταχθεί στο Π.Ε.Π. και συγκεκριμένα στο Μέτρο 2.3 «Δράσεις Ανάπτυξης Πολιτιστικού Τουρισμού».

Το εν λόγω έργο βρίσκεται στο στάδιο της αξιολόγησης.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

22. Στην με αριθμό 368/3-07-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπυρίδωνος Ταλιαδούρου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32441/22-07-03 έγγραφο από τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμό 368/3-7-2003 ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Σ. Ταλιαδούρος, αναφορικά με την χρηματοδότηση των ΟΤΑ της Χώρας και ειδικότερα αυτών του Ν. Καρδίτσας, σας γνωρίζουμε κατά λόγο αρμοδιότητάς μας, τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με το ισχύον Σύνταγμα, το Κράτος υποχρεούται να λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την εξασφάλιση α) της οικονομικής αυτοτέλειας και β) των πόρων που είναι αναγκαίοι για την εκπλήρωση της αποστολής και την άσκηση των αρμοδιοτήτων που έχουν ανατεθεί στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, με ταυτόχρονη διασφάλιση της διαφάνειας κατά την διαχείριση των πόρων αυτών. Με την Συνταγματική Αναθεώρηση του 2001, προβλέφθηκε για πρώτη φορά ότι κάθε μεταβίβαση αρμοδιοτήτων από κεντρικά ή περιφερειακά όργανα του Κράτους προς την Τ.Α, συνεπάγεται και την μεταφορά των αντίστοιχων πόρων.

Με κινητήριο μοχλό το Νόμο 1828/89, το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης προώθησε την οικονομική αυτοτέλεια των ΟΤΑ, καθιερώνοντας διαφανείς και σταθερούς πόρους, οι οποίοι βοήθησαν ουσιαστικά στο σχεδιασμό και την υλοποίηση στόχων και προγραμμάτων, συμβάλλοντας στην όλη αναπτυξιακή διαδικασία της χώρας. Επίσης, στα πλαίσια της υλοποίησης του προγράμματος «Ιωάννης Καποδίστριας», με σειρά νομοθετημάτων, δόθηκε η απαιτούμενη ώθηση στην πρωτοβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση να αναλάβει πρωτοβουλίες, έχοντας την πλήρη στήριξη του Κράτους σε κάθε της προσπάθεια.

Η καθιέρωση των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων (ΚΑΠ) με το Ν. 1828/89, στοχεύει στη χρηματοδότηση των ΟΤΑ από δυναμικούς φόρους του κρατικού προϋπολογισμού, το ύψος των οποίων ορίζεται ρητά από την κείμενη νομοθεσία και δεν επηρεάζεται, κάθε φορά, από τη βούληση της κεντρικής διοίκησης, αλλά μόνο από τη δυναμική των φόρων αυτών, ώστε να διευκολύνεται ο οικονομικός προγραμματισμός των ΟΤΑ.

Η κατανομή κάθε χρόνο των ΚΑΠ βάσει πιστώσεων που εγγράφονται στον Κρατικό Προϋπολογισμό, ο οποίος περιβάλλεται τον τύπο του τυπικού νόμου, με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομίας και Οικονομικών, η οποία εκδίδεται ύστερα από πρόταση της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος, αποσκοπεί στην άμβλυνση των δημοσιονομικών και γεωγραφικών ανισοτήτων, κυρίως μέσω:

της εξασφάλισης κάλυψης των εξόδων λειτουργίας των ΟΤΑ της χρηματοδότησης ιδίως των κοινωνικών δράσεών τους και

της χρηματοδότησης εξειδικευμένων προγραμμάτων, που συντείνουν στη της ποιότητας παροχής υπηρεσιών προς τους πολίτες.

Οι Κεντρικοί Αυτοτελείς Πόροι από την καθιέρωσή τους μέχρι και σήμερα παρουσιάζουν σημαντική μέση ετήσια αύξηση, η οποία ανέρχεται σε ποσοστό 15% και αποτυπώνεται στον ακόλουθο πίνακα:

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟ διάθεσης σε δρχ	ΠΟΣΟ διάθεσης σε ευρώ.
1992	120.052.484.000	352.318.368
1993	139.006.000.000	407.941.306
1994	142.765.000.000	418.972.854
1995	166.588.000.000	488.886.280
1996	210.170.000.000	616.786.500
1997	239.855.000.000	703.903.155
1998	274.000.000.000	804.108.584
1999	330.734.000.000	970.606.016
2000	386.574.000.000	1.134.479.824
2001	464.085.148.970	1.361.952.015
2002	483.065.341.530	1.417.653.240

Από το έτος 2001., αναθεωρήθηκε ριζικά και εκσυγχρονίστηκε το σύστημα της τακτικής επιχορήγησης των ΟΤΑ, οι οποίοι πλέον χρηματοδοτούνται, πέραν του πραγματικού πληθυσμού τους σύμφωνα με την τελευταία απογραφή, που αποτελούσε το αποκλειστικό κριτήριο κατανομής των ΚΑΠ μέχρι το έτος 2000 με βάση την έκτασή τους, τον αριθμό των δημοτικών διαμερισμάτων τους και το σημαντικότερο με βάση την ανάγκη κάλυψης του ελάχιστου λειτουργικού τους κόστους.

Οι ΟΤΑ, πέραν της κάλυψης των λειτουργικών τους δαπανών, χρηματοδοτούνται για την άσκηση αρμοδιοτήτων που μεταφέρθηκαν σε αυτούς βάσει νόμων καθώς και για δράσεις τους, οι κυριότερες των οποίων αφορούν:

1) στην κάλυψη των δαπανών λειτουργίας, συντήρησης και μισθοδοσίας προσωπικού των παιδικών και βρεφονηπιακών σταθμών που μεταφέρθηκαν σε αυτούς με το Ν. 2880/2001,

2) στην κάλυψη των δαπανών λειτουργίας, συντήρησης και μισθοδοσίας προσωπικού των δημοτικών χώρων άθλησης που μεταφέρθηκαν σε αυτούς με το Ν. 2880/2001.

3) στην κάλυψη λειτουργικών δαπανών των σχολείων πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης,

4) στην υλοποίηση του προγράμματος λειτουργίας των κέντρων εξυπηρέτησης πολιτών,

5) στην υλοποίηση του προγράμματος βελτίωσης της ποιότητας ζωής των τσιγγάνων,

6) στην υλοποίηση προγραμμάτων πρωτογενούς πρόληψης κατά των ναρκωτικών σε συνεργασία με τον ΟΚΑΝΑ,

7) στην υλοποίηση δράσεων που αφορούν στην άσκηση κοινωνικής πολιτικής της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, όπως το πρόγραμμα «Βοήθεια στο σπίτι»,

8) στην χρηματοδότηση αυτών των παραμεθορίων περιοχών στα πλαίσια της υλοποίησης του προγράμματος «ΑΚΡΙΤΑΣ»,

9) στην υλοποίηση προγράμματος που αφορά τους παλιννοστούντες,

10) στην υλοποίηση του προγράμματος που αφορά τον σχολικό τροχονόμο,

11) στην δημιουργία υποδομών για την λειτουργία της δημοτικής αστυνομίας,

12) στην φύλαξη σχολικών κτιρίων, καθώς και άλλων δράσεων που αφορούν την Τοπική Αυτοδιοίκηση, οι οποίες προτείνονται από την ΚΕΔΚΕ.

Πέραν των ανωτέρω εσόδων από τους ΚΑΠ, στους ΟΤΑ α' βαθμού διατέθηκαν και άλλοι σημαντικοί πόροι από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, οι οποίοι εγγράφονται στον προϋπολογισμό του Υπουργείου μας και προορίζονται κυρίως για την οικονομική ενίσχυση δήμων και κοινοτήτων που δημιουργήθηκαν από συνένωση ΟΤΑ σύμφωνα με τους Ν. 1416/84 και Ν. 1622/86 καθώς και για αναπτυξιακά και οικονομικά κίνητρα των ΟΤΑ του Ν. 2240/94.

Ειδικότερα το έτος 2002, οι ΟΤΑ του Ν. Καρδίτσας έλαβαν από τους ΚΑΠ, συνολική τακτική επιχορήγηση ποσού 10.793.378,87 _ έναντι του ποσού των δρχ. 3.454.043.708

(10.136.591,95 _) που τους διατέθηκε συνολικά το έτος 2001. Παράλληλα επιχορηγήθηκαν για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας των σχολικών τους μονάδων, με ποσό 2.163.693,50 _ το οποίο είναι αυξημένο κατά 7,6% έναντι του ποσού των 2.010.769,18 _ που έλαβαν το έτος 2001, ενώ για λοιπές δράσεις, όπως για κάλυψη των δαπανών λειτουργίας των παιδικών και βρεφονηπιακών σταθμών και των αθλητικών κέντρων του Ν. 2880/2001, την υλοποίηση του προγράμματος που αφορά στο σχολικό τροχονόμο, του προγράμματος λειτουργίας των Κέντρων Εξυπηρέτησης Πολιτών, τη χρηματοδότηση του Δήμου Παλαμά που προήλθε από συνένωση σύμφωνα με τον Ν.1416/84, του Δήμου Καρδίτσας για την υλοποίηση του προγράμματος «Βοήθεια στο σπίτι» και του προγράμματος πρωτογενούς πρόληψης κατά των ναρκωτικών από τα Κέντρα Πρόληψης, του Δήμου Νεβρόπολης Αγράφων για την καταβολή του παραπληγικού επιδόματος, του Δήμου Σοφάδων όπου λειτουργεί καταυλισμός τσιγγάνων και για την εφαρμογή του διπλογραφικού λογιστικού συστήματος, επιχορηγήθηκαν με συνολικό ποσό 3.198.850,70 _.

Πέραν των ανωτέρω επιχορηγήσεων από τους ΚΑΠ, οι ΟΤΑ του Ν. Καρδίτσας χρηματοδοτήθηκαν με ποσό 109.240 _ από τα έσοδα των παραβόλων του άρθρου 71 παρ. 1 του Ν. 2910/2001, με ποσό 154.801,55 _ από το έσοδο του άρθρου 9 του Ν.Δ. 703/70 (φόρος ζύθου), καθώς και με ποσό 195.208,13 _ από την κατανομή του τέλους ακίνητης περιουσίας, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 19 του άρθρου 24 του ν. 2130/93.

Για το έτος 2003 και μέχρι να προσδιορισθεί το συνολικό ποσό της τακτικής επιχορήγησης που θα διατεθεί στους ΟΤΑ α' βαθμού, το οποίο θα καθορισθεί, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, μετά από πρόταση της ΚΕΔΚΕ, με την έκδοση της προβλεπόμενης Κοινής Υπουργικής Απόφασης κατανομής των ΚΑΠ, τα ποσά που αποδίδονται κάθε μήνα στους ΟΤΑ της χώρας αντιστοιχούν στο 1/12 της τακτικής επιχορήγησης που αυτοί έλαβαν συνολικά το προηγούμενο έτος.

Πέραν των ανωτέρω για το έτος 2003, διατέθηκε ήδη από το Υπουργείο μας στους Δήμους και τις Κοινότητες του Ν. Καρδίτσας συνολικό ποσό 2.836.022,69 _ για κάλυψη των δαπανών λειτουργίας των σχολικών τους μονάδων, των παιδικών και βρεφονηπιακών σταθμών τους και των αθλητικών κέντρων τους Ν. 2880/2001, καθώς και για την εφαρμογή του Διπλογραφικού λογιστικού συστήματος στους υπόχρεους ΟΤΑ του Νομού, έναντι αυτών που θα του αποδοθούν το τρέχον έτος και ποσό 163.041,04 _ από τα έσοδα του άρθρου 9 του Ν. 2880/2001 (τέλη διαφήμισης).

Επιπρόσθετα των ανωτέρω, μέσω του Ειδικού Προγράμματος Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΕΠΤΑ) που συνόδευσε τη μεταρρύθμιση που πραγματοποιήθηκε στην πρωτοβάθμια Αυτοδιοίκηση, με την ψήφιση και εφαρμογή του Ν. 2539/97, εντάχθηκαν σταδιακά από το 1998 έως σήμερα έργα και δράσεις με φορείς χρηματοδότησης διάφορα Υπουργεία και φορείς υλοποίησης τους ΟΤΑ. Ο αρχικά εκτιμώμενος προϋπολογισμός του Προγράμματος για την περίοδο 1998-2004 προσέγγιζε τα 2,9 δις ευρώ.

Έως σήμερα, έχουν ενταχθεί στο ΕΠΤΑ έργα συνολικού ποσού 3,4 δις ευρώ περίπου, έχει δηλαδή υπερκαλυφθεί το αρχικά εκτιμώμενο ποσό των 2,9 δις ευρώ.

Αναφορικά με την κατανομή των πιστώσεων της ΣΑΤΑ, σας πληροφορούμε ότι ο καθορισμός των κριτηρίων κατανομής τους γίνεται με την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομίας και Οικονομικών ύστερα από πρόταση της ΚΕΔΚΕ (άρθρο 13 παρ. 10 του Ν. 2539/97).

Η εκταμίευση των ανωτέρω πιστώσεων γίνεται τμηματικά κατά την διάρκεια του έτους και αναλογικά ως προς το ύψος της συνολικής χρηματοδότησης που πραγματοποιείται από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

Για το έτος 2003 δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία καθορισμού των κριτηρίων της ΣΑΤΑ διότι δεν έχει υποβληθεί η σχετική πρόταση της ΚΕΔΚΕ.

Σημειώνεται ότι από την έναρξη ισχύος του Ν. 2539/97 και σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 7 του άρθρου 13 αυτού,

απαγορεύεται η χρηματοδότηση των ΟΤΑ α' βαθμού με υπουργικές αποφάσεις από πόρους που δεν εντάσσονται στους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους ή στους πόρους του ΕΠΤΑ. Τονίζεται ότι η χρηματοδότηση των ΟΤΑ της χώρας από τους ΚΑΠ, γίνεται με Κοινή Υπουργική Απόφαση κατανομής αυτών κάθε έτος, ύστερα από πρόταση της ΚΕΔΚΕ, αναφορικά με τα κριτήρια και τη διαδικασία κατανομής τους, ενώ από το ΕΠΤΑ σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία έχει καθορισθεί με τις αριθμ. 45329/27.12.99 και 25437/19.6.02 αποφάσεις του Υπουργείου μας, που έχουν γνωστοποιηθεί στους ΟΤΑ της χώρας.

Τέλος, ως προς το δεύτερο σημείο της Ερώτησης, αναφορικά με την χορήγηση χαμηλότοκων δανείων, αρμόδιο να σας απαντήσει είναι το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, προς το οποίο κοινοποιούμε φωτ/φο αυτής.

Ο Υπουργός
Κ. ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ»

23. Στην με αριθμό 233/1-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μάριου Σαλμά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32245 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης, αναφορικά με το αντικείμενο του θέματος και κατόπιν σχετικού εγγράφου της Ν.Α Αιτωλοακαρνανίας, σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Τμήματα του οδικού άξονα Παραβόλας - Νερομάνα - Καλλιθέα - Στριγανιά - Λαμπίρη - όρια Νομού έχουν συμπεριληφθεί στο έργο συντήρησης του επαρχιακού οδικού δικτύου της Επαρχίας Τριχωνίδας.

2. Επίσης έχει συνταχθεί μελέτη για το έργο «Βελτίωση οδού Παραβόλας - Λαμπίρη (Καλλιθέα) - 13η Επαρχ. Οδό», που έχει ενταχθεί στο Γ' ΠΕΠ με ποσό 1.467.350 ΕΥΡΩ και ήδη η μελέτη και το τεχνικό δελτίο έχουν αποσταλεί στην Περιφέρεια για την πράξη ένταξης.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

24. Στην με αριθμό 603/9.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κωσταντίνου Τσιπλάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32370/21-7-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση, σας γνωρίζουμε ότι:

Από την Ελληνική Πολιτεία, για το σύνολο των πόλεων της Μακεδονίας που απελευθερώθηκαν με τους Βαλκανικούς Πολέμους την περίοδο 1912-1913, έχουν καθιερωθεί, χωριστά για κάθε πόλη, δημόσιοι εορτασμοί των επετείων του ιστορικού γεγονότος της απελευθέρωσής τους.

Με αυτόν τον τρόπο, αποδίδονται οι οφειλόμενες τιμές για τους συγκεκριμένους αγώνες, στους οποίους θυσιάστηκε πλήθος Ελλήνων και αναγνωρίζεται παράλληλα η σημασία των νικηφόρων αυτών πολέμων για την απελευθέρωση των υπόδουλων Ελλήνων αλλά και για τη δημιουργία του νέου Ελληνικού Κράτους.

Ο Υφυπουργός
ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

25. Στην με αριθμό 515/8-7-03 ερώτηση των Βουλευτών κ. Παναγιώτη Κοσιώνη, Αντώνη Σκυλλάκου και Άγγελου Τζέκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3244/22-7-03 έγγραφο από τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμό 515/8-7-2003 ερώτησης που κατέθεσαν οι Βουλευτές κ.κ. Π. Κοσιώνης, Α. Σκυλλάκος και Α. Τζέκης, αναφορικά με την χορήγηση έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης στους ΟΤΑ α' βαθμού για την καταβολή του παραπληγικού επιδόματος σε υπαλλήλους συνταξιούχους καθώς και μέλη των οικογενειών αυτών, σας γνωρίζουμε ότι τα αναλογούντα ποσά θα διατεθούν στους δικαιούχους αμέσως μετά την έκδοση της Κοινής Απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομίας και

Οικονομικών, αναφορικά με τα κριτήρια και τη διαδικασία κατανομής των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων (ΚΑΠ) έτους 2003, όπου έχει προβλεφθεί σχετική πίστωση για τον ανωτέρω σκοπό.

Σημειώνεται ότι, η παραπάνω Κοινή Υπουργική Απόφαση έχει σταλεί για συνυπογραφή από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών.

Ο Υπουργός
Κ. ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ»

26. Στην με αριθμό 124/1-7-03 ερώτηση της Βουλευτού κ. Έλσας Παπαδημητρίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32713/23-7-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Κατά τη συνεδρίαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Πελοποννήσου, στις 6-6-2003, προτάθηκε η ένταξη στο ΠΕΠ Πελοποννήσου του έργου «Υδρευση κοινότητας Αχλαδοκάμπου» με προϋπολογισμό 500.000,00 ευρώ. Επίσης, στην ίδια συνεδρίαση προτάθηκαν για ένταξη στο ΠΕΠ Πελοποννήσου και έργα ύδρευσης στους Δήμους: Κουτσοποδίου με προϋπολογισμό 450.000 ευρώ, Μιδέας με προϋπολογισμό 500.000 ευρώ Νέας Κίου με προϋπολογισμό 420.000 ευρώ και Νέας Τίρυνθας με προϋπολογισμό 500.000 ευρώ. Όταν γίνει η προκήρυξη του αντίστοιχου μέτρου από την Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης του Π.Ε.Π. Πελοποννήσου, θα πρέπει να υποβληθούν φάκελοι των έργων από τους τελικούς δικαιούχους και, αφού εξετασθεί η πληρότητά τους, θα αποφασισθεί η ένταξή τους στο ΠΕΠ Πελοποννήσου.

Με συγχρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής (1994-1999) εκτελέστηκαν έργα ύδρευσης και αποχέτευσης στους δήμους Άργους (12.707.615,55 ευρώ) και Ναυπλίου (8.217.168,01 ευρώ). Επίσης, έχει ενταχθεί στο Ταμείο Συνοχής 2000-2006 το Έργο «Κατασκευή και βελτίωση δικτύου ύδρευσης Δήμου Ναυπλίου, αποχέτευση ακαθάρτων και ομβρίων υδάτων Δήμου Ναυπλίου» με προϋπολογισμό 9.524.050,00 ευρώ.

Από το Ειδικό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης όλοι οι δήμοι εκτελούν έργα μελέτες ύδρευσης εγκεκριμένου προϋπολογισμού 6.203.594,10 ευρώ, όπως αναλυτικότερα φαίνεται στους συνημμένους πίνακες.

Τέλος από το πρόγραμμα ΕΑΠΤΑ/2 (1994-99) εκτελέστηκαν έργα ύδρευσης - αποχέτευσης εγκεκριμένου προϋπολογισμού 4.361.807,78 ευρώ.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

27. Στις με αριθμό 201, 227/1-7-03 ερωτήσεις του Βουλευτή κ. Μάριου Σαλμά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32718/23-7-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση των ανωτέρω ερωτήσεων, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

Στο πρόγραμμα Ε.Π.Τ.Α. Ν. Αιτωλ/νίας έχουν ενταχθεί, μέχρι σήμερα, έργα - δράσεις υποδομής και ανάπτυξης των ΟΤΑ συνολικού εγκεκριμένου προϋπολογισμού περίπου 60.448.274,16 ευρώ, όπως αναλυτικότερα φαίνεται στους συνημμένους πίνακες.

Οι Δήμοι, προκειμένου να καλύψουν την δαπάνη έργων που κρίνουν ότι έχουν προτεραιότητα, έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν σχετικό αίτημα στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας για τροποποίηση του Ε.Π.Τ.Α., στο πλαίσιο των εγκεκριμένων πιστώσεων.

Επιπλέον, στο ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας έχουν ενταχθεί έργα δράσεις για το Ν. Αιτωλ/νίας συνολικού ύψους 115.310.982,83 ευρώ και δράσεις διανομαρχιακού επιπέδου για τους Νομούς Αιτωλ/νίας, Αχαΐας και Ηλείας ύψους 40.892.303,98 ευρώ.

Για την ένταξη νέων έργων στο ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας πρέπει να ακολουθηθούν οι προβλεπόμενες διαδικασίες και προϋποθέσεις που ισχύουν για το Γ' ΚΠΣ.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

28. Στην με αριθμό 640/9.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αθανασίου Κατσιγιάννη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32733/23.7.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, σας πληροφορούμε ότι η κατανομή της σχετικής πίστωσης ύψους 1.049.000.00 ευρώ από το πρόγραμμα ΣΑΤΑ/2003 (Πολιτική Προστασία) στους ΟΤΑ της Ανατολικής Αττικής για την κάλυψη δράσεων πυροπροστασίας των δασών πραγματοποιήθηκε με τις αριθμ. 22583/26.5.03 και 29630/7.7.03 αποφάσεις μας, τις οποίες και επισυνάπτουμε, με κριτήριο το βαθμό επικινδυνότητας κάθε περιοχής.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

29. Στην με αριθμό 1271/1.7.03 ερώτηση της Βουλευτού κ. Κατερίνας Παπακώστα - Σιδηροπούλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 375/22/7/03 έγγραφο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του με αριθ. πρωτ. 127/1.7.03 εγγράφου σας, με το οποίο μας διαβιβάστηκε ερώτηση της Βουλευτή κ. Κ. Παπακώστα-Σιδηροπούλου που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων, σας γνωρίζουμε ότι μετά από σχετική έρευνα που πραγματοποιήθηκε δεν διαπιστώθηκε ότι οι εργασίες απαλλαγής αερίων «GAZ FREEING» των δεξαμενόπλοιων, ευθύνονται για την έντονη δυσσομία που παρατηρήθηκε στις περιοχές της Δυτικής Αττικής την 28η Ιουνίου του τρέχοντος έτους.

Ο Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ»

30. Στην με αριθμό 340/3.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ηλία Καλλιώρα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 381/22.7.03 έγγραφο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του με αριθ. πρωτ. 340/3.7.03 εγγράφου σας, με το οποίο μας διαβιβάστηκε ερώτηση του Βουλευτή κ. Η. Καλλιώρα που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων, σας γνωρίζουμε ότι στις δηλώσεις των πλοιοκτητών που έγιναν σε εφαρμογή του ν. 2932/2001 για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, δεν συμπεριελήφθησαν δρομολόγια από Αγ. Κωνσταντίνο προς άλλους λιμένες εκτός των Β. Σποράδων και της Θεσσαλονίκης. Εφόσον υποβληθεί από κάποια εταιρεία σχετικό αίτημα, το ΥΕΝ θα το εξετάσει θετικά.

Ο Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ»

31. Στην με αριθμό 419/4.7.03 ερώτηση των Βουλευτών κ. Αντώνη Σκυλλάκου, Νίκου Γκατζή και Δημητρίου Τσιόγκα, δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32204/21.7.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, σας πληροφορούμε ότι στο πρόγραμμα ΕΠΤΑ έχουν ενταχθεί έργα προϋπολογισμού 237.710,00 ευρώ για την αντικατάσταση του Εσωτερικού δικτύου ύδρευσης Δημοτικών Διαμερισμάτων Ελασσόνας.

Επίσης σας πληροφορούμε ότι υπάρχει έργο με τίτλο «Αντικατάσταση δικτύου ύδρευσης Δ.Δ. Αετοράχης» το οποίο έχει ενταχθεί στα ΟΠΑΑΧ του Υπουργείου Γεωργίας.

Ο Υφυπουργός
ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

32. Στην με αριθμό 15/1.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ευτύχη Δαμιανάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2468/21.7.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Αναφορικά με την ερώτηση 15/1-7-2003 που υποβλήθηκε στη Βουλή από τον Βουλευτή κ. Ευτύχη Δαμιανάκη σχετικά με τη λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση πυρκαγιών για την αντιπυρική περίοδο 2003 σε ότι αφορά το Υπουργείο Εσωτερικών,

Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σας γνωρίζουμε τα παρακάτω.

Το Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του, έγκαιρα εξέδωσε την αριθμ. 1/1039/17-3-2003 εγκύκλιο, βάσει της οποίας προβλέφθηκε η λήψη μέτρων και δράσεων απ όλους τους κρατικούς φορείς με στόχο την συντονισμένη δρομολόγηση των έργων και δράσεων που απαιτούνται για την καλύτερη αντιμετώπιση των πυρκαγιών.

Ειδικότερα για την ΔΕΗ ζητήθηκε έγκαιρα η λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την αποφυγή πρόκλησης πυρκαγιών, όπως το προληπτικό κλάδεμα δένδρων από συνεργεία της ΔΕΗ περιοχών που διέρχονται γραμμές ΜΤ, ΧΤ και Υ/Σ, η αποψίλωση χώρων που βρίσκονται κάτω από σημεία ζεύξης καθώς και ό,τι είναι αναγκαίο και προβλέπεται για την πρόληψη πυρκαγιών σε συνεργασία με τις κατά τόπους Περιφερειακές Δασικές Υπηρεσίες, Πολεοδομικές Αρχές και ΟΤΑ.

Ο Υφυπουργός
ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

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

33. Στην με αριθμό 5/1.7.03 ερώτηση της Βουλευτού κ. Πόπης Φουντουκίδου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32305/21.7.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντησης της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Πόπη Φουντουκίδου, αναφορικά με την καταβολή των οφειλόμενων αποζημιώσεων σε δικαιούχους κατοίκους του Δήμου Βεγορίτιδας του Νομού Πέλλας, από απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών τους για την κατασκευή της νέας Εθνικής Οδού Χαλκηδόνος-Γιουγκοσλαβικά Σύνορα, σας πληροφορούμε ότι με το υπ' αριθ. 30349/8.7.03 έγγραφό μας, ζητήσαμε στοιχεία για το θέμα αυτό από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, τα οποία θα σας αποστείλομε μόλις περιέλθουν στο Υπουργείο.

Ο Υφυπουργός
ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Τροποποίηση του ν.2668/1998 (ΦΕΚ Α' 282), εναρμόνιση με την Οδηγία 2002/39/ΕΚ, ρυθμίσεις θεμάτων του Οργανισμού ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛ.ΤΑ.) και άλλες διατάξεις».

Χθες συζητήθηκαν τα άρθρα 1 έως και 16, καθώς και το άρθρο 24, και ψηφίστηκαν. Σήμερα θα συζητηθούν τα άρθρα 17 έως και 27, πλην του 24 το οποίο έχει ψηφιστεί, και το απόγευμα θα συζητήσουμε τις δύο, ουσιαστικά, τροπολογίες. Γιατί η μία τροπολογία που είναι για τον ΟΑΣΑ είναι στο άρθρο 20, που θα συζητηθεί τώρα το πρωί. Επομένως μένουν για το απόγευμα οι δύο τροπολογίες.

Συμφωνεί το Τμήμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το Τμήμα συνεφώνησε.

Να σας γνωστοποιήσω, κύριοι συνάδελφοι, ότι η συνεδρίαση θα γίνει στις 5 το απόγευμα. Διότι αν χρειαστεί να γίνει ψηφοφορία, αυτή να γίνει νωρίς για να τελειώσουμε.

Ο κ. Αντωνακόπουλος εισηγητής της Πλειοψηφίας έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Έχετε κάποιες διορθώσεις; Έχετε μοιράσει το κείμενο έτσι δεν είναι;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τις έχουμε μοιράσει, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ωραία. Να τις δώσετε για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Εμμανουήλ Στρατάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες διορθώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

«Στην καινούρια παράγραφο 5 (πρώην 6), στο τέλος προστίθενται τα εξής: «Η απασχόληση των φοιτητών δύναμει της παρούσας διάταξης δεν υπολογίζεται ως προϋπηρεσία ή ως εμπειρία αυτών.»

Στο άρθρο 20

Στην παρ. 1 το υπάρχον κείμενο αριθμείται σε εδάφιο α και προστίθεται εδάφιο β ως ακολούθως:

«β. Στο άρθρο 1 του ν.δ. 304/1969(Α 195) προστίθεται εδάφιο β ως ακολούθως:

β. Κλινικών, νοσηλευτηρίων και θεραπευτηρίων.»

Στην παράγραφο 2 μετά τις λέξεις «του ν. 2366/1995» διαγράφονται οι λέξεις «της παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 2671/1998»

Στην παρ. 4 προστίθεται εδάφια γ, δ, ε και στ ως ακολούθως:

«γ. Η προθεσμία για την εκταμίευση των ενισχύσεων που προβλέπεται στην παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 παρατείνεται μέχρι 30.9.2004.»

«δ. Στο εδάφιο α της παρ. 6 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 προστίθεται η ακόλουθη φράση:

«Αν η αντικατάσταση λεωφορείων υπάγεται στην περίπτωση iii του εδαφίου β της παρ. 3 τότε από τον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 13 καλύπτεται έως το 15% της τιμής κτήσης αυτών.»

«ε. Στην παρ. 5 του άρθρου 9 του ν. 2963/2001 μετά τη λέξη «μπορούν» προστίθενται οι λέξεις «ή να συστήνουν κοινοπραξίες»

«στ. Στην παρ. 3 του άρθρου 32 του ν. 2963/2001 προστίθεται η ακόλουθη φράση «Για τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ νήσων με πληθυσμό κατά την τελευταία απογραφή μέχρι 3.000 κατοίκους το όριο ηλικίας των είκοσι τριών ετών του άρθρου 11 εφαρμόζεται από 1.1.2006.»

Στην παράγραφο 6 διαγράφεται το εδάφιο α και τα εδάφια β, γ και δ αριθμούνται ως α, β και γ αντίστοιχα.

Η πρώτη πρόταση του καινούριου εδαφίου α αναδιατυπώνεται ως εξής «Στην παράγραφο 2 του άρθρου 7Α 'του ν.

2669/1998 (Α 283) το οποίο άρθρο προστέθηκε με την παρ. 3 β. του άρθρου 14 του ν. 2867/2000 (Α 273) προστίθενται τα εξής εδάφια:» και στη συνέχεια ως έχει.

Προστίθεται παράγραφος 10 ως ακολούθως:

«10. Ανήλικα πρόσωπα, τα οποία αποκτούν δικαίωμα επί της αδειας κυκλοφορίας λεωφορείου ή φορτηγού δημόσιας χρήσης, ολοκλήρου ή ιδανικών μεριδίων, λόγω γονικής παροχής ή δωρεάς εν ζωή ή λόγω κληρονομίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 του ν.δ. 4278/1962 (Α 191) και του άρθρου 1 του ν.δ. 1061/1971 (Α 270) διατηρούν το δικαίωμα αυτό μέχρι την ενηλικίωσή τους. Μετά την ημερομηνία ενηλικίωσης και μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίες, τα πρόσωπα αυτά υποχρεούνται να αποκτήσουν την άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 346/2001 . όπως κάθε φορά ισχύουν.»

Στο άρθρο 23

Στην παρ. 2 ο αριθμός «ογδόντα» αντικαθίσταται από τον αριθμό «εξήντα»

Στην παρ. 3 μετά τις λέξεις «απλής ή ολοκληρωμένης υποδομής» διαγράφονται οι λέξεις «αστικών ή υπεραστικών συγκοινωνιών»

Στην παρ. 4 πριν τη λέξη «διπλωματούχους» τίθεται η λέξη «ιδιώτες»

Στο άρθρο 26

Στην παράγραφο 6 μετά τις λέξεις «του άρθρου 7» προστίθενται οι λέξεις «το εδάφιο ιδ της παρ. 1 του άρθρου 6.»

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θέλουμε όμως να προσθέσουμε κάτι ακόμα, που από παράλειψη δεν έγινε. Διότι στο άρθρο 20 αφαιρέσαμε την πρώτη παράγραφο στο σχέδιο το αρχικό και επειδή ακριβώς αφαιρείται αυτή η πρώτη παράγραφος πρέπει να αφαιρεθεί και η τρίτη παράγραφος, -στην παράγραφο 6 του άρθρου 20- γιατί δεν έχει καμία σκοπιμότητα η ύπαρξή της...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Η τρίτη παράγραφος του άρθρου 6 είπατε;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Του άρθρου 20, παράγραφος 6, εδάφιο 3.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το εδάφιο 3 της έκτης παραγράφου του άρθρου 20 αποσύρεται.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Στο άρθρο 20 στην παράγραφο 6 το εδάφιο β', ως αναριθμήθηκε μετά τις αλλαγές που καταθέσαμε, διαγράφεται και το εδάφιο γ' αναριθμείται σε β'.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Εμμανουήλ Στρατάκης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα προσθήκη, η οποία έχει ως εξής:

« Στο άρθρο 20 στην παράγραφο 6 το εδάφιο β' ως αναριθμήθηκε (μετά τις αλλαγές που καταθέσαμε διαγράφεται και το εδάφιο γ' αναριθμείται σε β'»)

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, το δεύτερο μέρος του υπό συζήτηση νομοσχεδίου ρυθμίζει θέματα της αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, θέματα που έχουν να κάνουν με μία ευρύτητα παρεχομένων υπηρεσιών.

Στο άρθρο 17 ρυθμίζονται θέματα του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Έτσι, λοιπόν, παρέχεται η δυνατότητα σε αυτόν τον οργανισμό να εκπνεεί ή να αναθέτει μελέτες κατά παρέκκλιση του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου στα πλαίσια βεβαίως των ευρωπαϊκών κανονισμών.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ)

Παράλληλα γίνεται κατανομή αρμοδιοτήτων στα μέλη της διοίκησης αυτού του Οργανισμού και δίνεται η δυνατότητα να ανατίθενται αρμοδιότητες συγκοινωνιακού έργου στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης σε όλο το Νομό Θεσσαλονίκης. Αυτό βεβαίως έχει να κάνει και με τις δυνατότητες του Οργανισμού και με τη σύμφωνη γνώμη των αρμοδίων Υπουργείων.

Επίσης ο Οργανισμός έχει τη δυνατότητα να αγοράσει ειδικά διασκευασμένα οχήματα για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Συγκεκριμένα προμηθεύεται μέχρι τις 31.12.2003 δύο τέτοια ειδικά οχήματα, τα οποία όμως δεν προσμετρώνται στο συνολικό στόλο του Οργανισμού. Η έναρξη της διαδικασίας των ειδικά διασκευασμένων οχημάτων γίνεται το πολύ σε δύο μήνες από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

Το άρθρο 18 ρυθμίζει θέματα και μια σειρά από εκκρεμότητες γύρω από την αδειοδότηση και τη νόμιμη λειτουργία συνεργείων αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων. Έτσι, λοιπόν, πρώτο ουσιαστικό βήμα είναι η κατάργηση των επιτροπών εξέτασης που χορηγούν άδειες στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις και η άδεια εκδίδεται απευθείας από τις υπηρεσίες. Αυτό γίνεται για να αποφευχθεί μια σειρά από ελεγχόμενες συμπεριφορές, χωρίς βεβαίως να υπονομεύεται η αξιολόγηση και η αυστηρή κρίση όσων καταθέτουν δικαιολογητικά για να πάρουν άδειες τέτοιας εργασίας.

Βεβαίως αυξάνονται τα κριτήρια. Έτσι, λοιπόν, όσοι καταθέτουν δικαιολογητικά για να πάρουν άδεια και έχουν τίτλους δευτεροβάθμιας ή μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης πρέπει να έχουν έναν επιπλέον χρόνο προϋπηρεσίας από αυτά που απαιτεί ο ισχύον νόμος. Όσοι βεβαίως έχουν τίτλους σπουδών κατώτερης βαθμίδας ταχυρρυθμής εκπαίδευσης του ΟΑΕΔ αυτοί με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο απαιτείται να έχουν επιπλέον δύο χρόνια προϋπηρεσία.

Ακόμα τακτοποιούνται εκκρεμότητες που έχουν να κάνουν με επαγγελματίες, οι οποίοι εργάζονται αρκετά χρόνια είτε είναι τεχνίτες είτε είναι ιδιοκτήτες ή συνιδιοκτήτες τέτοιων συνεργείων, αλλά δεν έχουν άδεια. Έτσι, λοιπόν, με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο μπορούν να αποκτήσουν άδεια μετά από αίτηση στις αρμόδιες υπηρεσίες των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων, αφού, πρώτον, αποδείξουν ότι εργάζονται οκτώ χρόνια την τελευταία δεκαπενταετία σε αυτό το αντικείμενο και, δεύτερον, αφού προσκομίσουν βεβαίωση αναγνωρισμένου από αρμόδια κρατική αρχή Κέντρου Επαγγελματικής Κατάρτισης πάνω στα αντικείμενα, στα οποία ζητούν να λάβουν άδεια άσκησης επαγγέλματος.

Στο άρθρο αυτό ορίζεται ότι ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζει τα προσόντα και τα κριτήρια, με τα οποία γίνεται η επιλογή των αρμοδίων επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών για τον έλεγχο της τήρησης των όρων λειτουργίας αυτών των επαγγελματιών, καθώς επίσης για τον έλεγχο της τήρησης της προστασίας του περιβάλλοντος από τη λειτουργία τους.

Το άρθρο 19 ρυθμίζει υπαλληλικά θέματα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Αναφέρεται ότι ο Γενικός Επιθεωρητής προσαλαμβάνεται με τριετή σύμβαση, η οποία μπορεί να ανανεώνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Το άρθρο 20 ρυθμίζει θέματα εμπορευματικών, επιβατικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.

Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές με οχήματα δημόσιας χρήσεως, καθορίζεται ότι αυτές μπορεί να γίνονται με οχήματα, των οποίων η έδρα είναι στη διοικητική περιφέρεια, εντός της οποίας δραστηριοποιούνται. Μπορούν να εκτελούν μεταφορές, εφόσον βεβαίως ο τόπος φόρτωσης είναι ο νομός, του οποίου η πρωτεύουσα είναι η έδρα τους. Μπορούν να μεταφέρουν προϊόντα σε όμορους νομούς. Ως όμοροι νομοί θεωρούνται αυτοί που έχουν κοινή ή τεχνητά -δηλαδή, γέφυρες ή σήραγγες- χερσαία σύνορα. Όσον δε αφορά τη νησιωτική χώρα, όμορα θεωρούνται τα νησιά που έχουν απευθείας ακτοπολική σύνδεση.

Προσδιορίζονται επιπλέον ποιοι νομοί έχουν μια ιδιαίτερη σχέση με αυτήν τη διάταξη. Από το Νομό Εύβοιας μπορούν να εκτελούνται μεταφορές προς το Νομό Αττικής και αντίστροφα, από το Νομό Καβάλας προς το Νομό Θεσσαλονίκης και από το Νομό Πιερίας προς τη Θεσσαλονίκη και αντίστροφα βεβαίως.

Όσον αφορά τον ΟΣΕ το νέο στοιχείο που εισάγεται είναι ότι διαχωρίζεται η διαχείριση της σιδηροδρομικής γραμμής από την εκμετάλλευση των μεταφορών. Αυτό μπορεί να ανατίθεται και να γίνεται ξεχωριστά από ανώνυμες εταιρείες.

Στο άρθρο 20 προβλέπονται κίνητρα για την ανανέωση του στόλου των αυτοκινήτων των ΚΤΕΛ. Αυτό βεβαίως προκύπτει από την ανάγκη για μια ασφαλέστερη και περιβαλλοντικά φιλικότερη διακίνηση και μετακίνηση των επιβατών στη χώρα. Εξάλλου γνωρίζουμε ότι μέσω των λεωφορείων των ΚΤΕΛ κινείται η συντριπτική πλειοψηφία των επιβατών που κινούνται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Έτσι, λοιπόν, το άρθρο 20 προβλέπει ότι για την αντικατάσταση παλαιών οχημάτων με καινούργια ή με οχήματα κυκλοφορίας ενός έτους από την ημερομηνία που γράφει το πλαίσιο κατασκευής η επιδότηση είναι 30%. Για αγορά οχημάτων που έχουν παλαιότητα από ένα έως πέντε έτη η επιδότηση είναι 10% επί της τιμής. Επιπλέον για την υποστήριξη της συνένωσης των ΚΤΕΛ σ' ένα νομό ή της συνένωσης των ΚΤΕΛ όμορων νομών ή της συνένωσης ΚΤΕΛ και δημοτικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές παρέχεται επιδότηση 35% στην πρώτη των περιπτώσεων για αγορά καινούργιων οχημάτων ή ενός έτους κυκλοφορίας και επιδότηση 15% για μεταχειρισμένα λεωφορεία.

Με το άρθρο αυτό ρυθμίζονται εκκρεμότητες που υπήρχαν στη νησιωτική χώρα για πράξεις νομαρχών όπου είχαν προχωρήσει σε συνενώσεις ΚΤΕΛ που δεν ήταν στον ίδιο νομό.

Στο άρθρο αυτό ρυθμίζονται και θέματα που αφορούν την κατασκευή του τραμ, όπου για την απρόσκοπτη εκτέλεση του έργου και βέβαια σε συνεννόηση με τις θεσμικές αρχές και πάντα με ενημέρωσή τους, οποιεσδήποτε δημοτικές εγκαταστάσεις ή εγκαταστάσεις υγιεινής ή αναψυχής ή οποιοσδήποτε άλλοι βοηθητικοί χώροι, όπως περπάτες που λειτουργούν σε δημόσιες, δημοτικές ή κοινόχρηστες εκτάσεις, αν αποτελούν εμπόδιο στην κατασκευή του τραμ, τότε με ευθύνη της διοίκησης της ΤΡΑΜ Α.Ε., μεταφέρονται σε άλλους χώρους και η επιβάρυνση της μεταφοράς ανήκει στην ΤΡΑΜ Α.Ε. Για όλες αυτές τις αλλαγές ενημερώνονται τα αρμόδια Υπουργεία, οι αντίστοιχες νομαρχίες και οι αντίστοιχοι δήμοι. Βέβαια η απομάκρυνση, επειδή απαιτείται ταχύτητα, γίνεται εντός δεκαπέντε ημερών από την κοινοποίηση των παραπάνω σχεδίων.

Επιπλέον σε αυτό το άρθρο γίνεται μια μεταφορά αρμοδιοτήτων από το Υπουργείο Χωροταξίας, Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικά με τις διατάξεις εποπτείας ή άλλης μορφής του ΥΠΕΧΩΔΕ γύρω από τις κατασκευές των δημοσίων έργων. Εξαιρείται βέβαια η έκδοση οικοδομικών αδειών.

Επιπλέον στο άρθρο αυτό υπάρχει διάταξη, η οποία προσαρμόζει την ελληνική νομοθεσία προς τη σύσταση 9837 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με το δελτίο στάθμευσης των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Επιπλέον καθορίζεται ότι οι απασχολούμενοι ως οδηγοί επιβατικών δημοσίων χρήσεως αυτοκινήτων, ιδιοκτήτες ή μη, δεν πρέπει να έχουν συμπληρώσει το εξηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας τους. Η ειδική άδεια οδήγησης παύει να ισχύει μετά τη συμπλήρωση του παραπάνω ορίου και η διάταξη τίθεται σε ισχύ τρία χρόνια μετά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού. Βεβαίως εδώ τηρούνται και όλοι οι έλεγχοι εκ μέρους των γιατρών και των αρμόδιων υγειονομικών επιτροπών, ούτως ώστε να μη δημιουργούνται κίνδυνοι για τους μεταφερόμενους επιβάτες.

Το άρθρο 21 ρυθμίζει θέματα του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου.

Στο άρθρο 22 γίνεται αναφορά στους Επιθεωρητές Προτύπων Ασφαλείας. Είναι γνωστό ότι στη χώρα μας χρειάζεται να κάνουν περισσότερα για τον έλεγχο των πτήσεων, για μεγαλύτερη ασφάλεια. Βεβαίως είμαστε σ' ένα πολύ καλό επίπεδο και αυτό είναι αναγνωρισμένο, ενόψει όμως και των Ολυμπιακών Αγώνων, όπου το 80% των επισκεπτών στη χώρα θα κινηθεί μέσω αεροπορικών γραμμών και με δεδομένο ότι πολλά αλλάζουν στις αερομεταφορές, απαιτείται να υπάρξουν στελέχη με υψηλή γνώση, δυνατότητα και εμπειρία πάνω στον έλεγχο των προτύπων ασφαλείας.

Έτσι, λοιπόν, συνιστώνται εξήντα θέσεις Επιθεωρητών Προτύπων Ασφαλείας Πτήσεων. Αυτοί επιβάλλεται να είναι υψηλών προσόντων, δηλαδή απαιτείται να υπάρχουν εννιά χιλιάδες ώρες πτήσεων συνολικά σε αεροπλάνα μεταφοράς επιβατών Πολιτικής Αεροπορίας σε αερομεταφορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

εκ των οποίων οι πέντε χιλιάδες να είναι ώρες κυβερνήτη. Επιβάλλεται να έχουν πιστοποιητικό ισχύος πτυχίου εναέριων γραμμών πτήσεων διά οργάνων και πιστοποιητικό υγείας Α', καθώς επίσης να γνωρίζουν ικανοποιητικά την ελληνική και την αγγλική, να έχουν ικανότητα τύπου σε τρεις κατ' ελάχιστο τύπους αεροσκαφών μεταφοράς επιβατών Πολιτικής Αεροπορίας Ελληνικού νηολογίου, να περατώσουν επιτυχώς εκπαίδευση στον αερομεταφορέα από τον οποίο προέρχονται, να μην είναι πάνω από πενήντα τεσσάρων ετών και βέβαια να μην τους έχει ποτέ καταλογισθεί αεροπορικό ατύχημα.

Πιστεύω ότι οι ελεγκτές πρέπει να έχουν μεγαλύτερες γνώσεις, εμπειρία –και οι δυνατότητες βεβαίως έχουν να κάνουν με τις γνώσεις– από τους ελεγχόμενους. Έτσι, λοιπόν, με όλα αυτά τα προσόντα που απαιτούνται για τους ελεγκτές, διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα της κρίσης τους.

Όσον αφορά το άρθρο 23, αυτό ρυθμίζει επιπλέον θέματα, τα οποία έχουν να κάνουν με τη λειτουργία των συνεργείων, τα οποία είχαν πάρει άδεια ορισμένου χρόνου κατά το παρελθόν. Αυτοδίκαια παρατείνεται η προσωρινή άδεια μέχρι τις 31.12.2003 και επιπλέον, μέσα από επιτροπή που συστήνεται με προεδρικό διάταγμα, εξετάζεται η δυνατότητα παράτασης για μια ακόμα τριετία. Προσδιορίζονται ποιες είναι οι ελάχιστες επιφάνειες για τη λειτουργία τέτοιων συνεργείων, καθώς επίσης ποιοι είναι οι όροι και οι προϋποθέσεις για χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων, εγκατάστασης φόρτισης ηλεκτροκινήτων οχημάτων, πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών, εγκαταστάσεων προετοιμασίας των προς παράδοση ακινήτων και λοιπές άλλες χρήσεις.

Σημαντικό στοιχείο εδώ είναι η μνεία που γίνεται για την προστασία του περιβάλλοντος, όπου εντός εννέα μηνών είναι υποχρεωτικό όλοι οι υπόγειοι σταθμοί αυτοκινήτων να έχουν ειδικά συστήματα απορρύπανσης και ιδιαίτερα για την απομάκρυνση του μονοξειδίου του άνθρακα. Όλα τα μηχανικά μέσα τα οποία βελτιώνουν το περιβάλλον σε αυτές τις εγκαταστάσεις δεν βαρύνουν πολεοδομικά με τον όγκο που κατέχουν ή τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις πάκτωσης ή τοποθέτησης και δεν απαιτούν ειδικές πολεοδομικές άδειες.

Στο άρθρο 25 ρυθμίζονται θέματα για την αντιμετώπιση των αναγκών των επικοινωνιών που δημιουργούνται ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων και ρυθμίζονται θέματα για την κατασκευή κεραιών και σταθμών βάσης κινητής τηλεφωνίας, καθώς επίσης και για την τοποθέτηση αυτοκινούμενων ή μεταφερόμενων κινητών κατασκευών που διευκολύνουν την επικοινωνία όλων των συστημάτων πληροφόρησης και αναπαραγωγής της εικόνας από τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Τέλος, το άρθρο 26 περιλαμβάνει καταργούμενες διατάξεις.

Το άρθρο 27 περιλαμβάνει μεταβατικές διατάξεις που έχουν να κάνουν με τις εξελισσόμενες διαδικασίες στον τομέα της χορήγησης αδειών και ειδικότερα των ειδικών αδειών. Έτσι, όσες αιτήσεις υπάρχουν για χορήγηση ειδικών αδειών, θα κριθούν με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο. Οι αιτήσεις που είναι αυτήν τη στιγμή σε κρίση, θα κριθούν και αυτές με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο.

Επίσης, ρυθμίζεται η δυνατότητα των Ελληνικών Ταχυδρομείων που ως οργανισμός πλέον γενικού οικονομικού συμφέροντος μπορεί να παρέχει υπηρεσίες για λογαριασμό τρίτων, όπως των δημοσίων, των δημοσίων επιχειρήσεων, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των ασφαλιστικών φορέων.

Το άρθρο 28 καθορίζει την έναρξη του υπό συζήτηση νομοσχεδίου.

Κύριοι συνάδελφοι, αυτά περιλαμβάνονταν στο δεύτερο μέρος, το οποίο εμπεριέχει άρθρα που αφορούν αρκετές πτυχές της καθημερινής ζωής, αρκετές υπηρεσίες. Βεβαίως κάθε ένα άρθρο δεν θα μπορούσε να είναι ένας ξεχωριστός νόμος, διότι ρυθμίζονται λεπτομέρειες θεμάτων που ήδη έχουν ρυθμιστεί μέσα από συγκεκριμένους νόμους.

Πιστεύω ότι, όπως και στην επιτροπή, σε πολλά απ' αυτά τα άρθρα έγινε ένας εποικοδομητικός διάλογος και συμφωνήσαμε, έτσι και εδώ επιβάλλεται για την τήρηση της συνέχειας του διαλόγου και της συμφωνίας να συμφωνήσουμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Κιλτίδης έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα ξεκινούμε τη συζήτηση των άρθρων του δευτέρου κεφαλαίου που, όπως και ο προλαλήσας συνάδελφος της Πλειοψηφίας ετόνισε, θα μπορούσε να είναι ένα ξεχωριστό νομοσχέδιο. Και εγώ με τη σειρά μου πιστεύω ότι ετόνισα παραστατικά το ίδιο πράγμα και στη συζήτηση επί της αρχής.

Στο δεύτερο κεφάλαιο του νομοσχεδίου συμπεριλαμβάνονται πάρα πολλά άρθρα, τα οποία, θα έλεγε κανείς, διαπραγματεύονται όλο το φάσμα του Υπουργείου Μεταφορών πλην ελαχίστων εξαιρέσεων. Νομίζω ότι αυτή η τακτική του ράβε-ξήλωνε θα πρέπει κάποτε να σταματήσει. Αυτή είναι μία ευχή που πιστεύω ότι θα αποδειχθεί από τη διαπραγμάτευση του θέματος, την οποία θα επιχειρήσω στα συγκεκριμένα άρθρα.

Πριν ξεκινήσω την αναλυτική παρουσίαση των άρθρων, θα ήθελα να θέσω ένα θέμα που σήμερα απασχολεί από το πρωί και νομίζω ότι δεν ευχαριστεί κανέναν. Πρόκειται για την κατάσταση που έχει δημιουργηθεί γύρω από το θέμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των γεγονότων που λαμβάνουν χώρα και έχουν ήδη πάρει άσχημη τροπή με την απεργία της Ολυμπιακής και με τα μέτρα για τα οποία –ευχή εκφράζουμε– πρέπει να παρέμβει το Υπουργείο. Δεν είναι σήμερα η κατάλληλη ώρα, για να γίνουν συλλήψεις ή οτιδήποτε άλλο αυτήν τη στιγμή βρίσκεται εν εξελίξει. Είναι μία μέρα και πιστεύω ότι θα περάσει. Έχουμε περάσει δυσκολότερες στιγμές στην πολιτική ζωή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ. Συζητήσαμε επί της αρχής για την τροπολογία της Ολυμπιακής. Τώρα συζητούμε συγκεκριμένα άρθρα του νομοσχεδίου και το απόγευμα θα συζητήσουμε το θέμα της Ολυμπιακής.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι σημαντικό αυτό το θέμα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριε Λαφαζάνη, σας παρακαλώ να μην ανοίξουμε τους ασκούς του Αιόλου. Δεν μπορούμε να συζητήσουμε και το πρωί για την Ολυμπιακή.

Συνεχίστε παρακαλώ, κύριε Κιλτίδη. Καταλαβαίνετε τι εννοώ. Εγώ δεν έχω κανένα λόγο να σας διακόψω, αλλά ό,τι θέλετε να πείτε, για την Ολυμπιακή θα τα πείτε το απόγευμα στη συζήτηση της σχετικής τροπολογίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, προσπαθούμε να προλάβουμε δυσάρεστα γεγονότα και τίποτα άλλο.

Έρχομαι στο άρθρο 17, που αφορά το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Πριν από ενάμιση περίπου χρόνο νομοθετήσαμε για το συμβούλιο. Μετά από ενάμιση χρόνο έρχεσθε να αλλάξετε τη θεμελιώδη διάταξη του συγκεκριμένου νομοσχεδίου που ψηφίσαμε περί ΟΑΣΘ, του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, με την οποία συνεστήθη και το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

Εάν δηλαδή μία κυβέρνηση δεν είναι σε θέση για ένα νομοσχέδιο που εισάγει, όταν το εισάγει, να έχει τη δική της τεκμηριωμένη άποψη, την όποια άποψη, και θεσπίζει την ώρα και το σκοπό ενός συμβουλίου που συστήνει κι έρχεται μετά από ενάμιση χρόνο να το αλλάξει, αυτό το αφήνω στην κρίση και του ελληνικού λαού, αλλά και αυτής της Αιθούσης και των συναδέλφων που μας παρακολουθούν. Αλλάζει τον τόπο συνεδρίασης. Ας δεχθεί κανείς ότι ήταν μία παράλειψη που δεν έπρεπε να υπάρξει. Δεκτό. Πιθανολογώ ότι το πνεύμα του νομοθέτη το κυβερνητικό μάλλον θα θέλει να πει εδώ, ότι μπορούν να περιφέρονται οι συνεδριάσεις για να δείξουν ότι μπορούν να καλύπτουν όλη την περιοχή της Θεσσαλονίκης. Αλλά να αλλάζει και η έδρα;

Δεν ξέρω πόσος λαϊκισμός ακόμη πρέπει να κυλήσει σ' αυτόν το μύλο της πολιτικής στην πατρίδα μας. Η έδρα του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης δεν θα έχει γραφεία, κύριε Υπουργέ; Θα αλλάζουν και τα γραφεία, κατά το δοκούν του διοικητικού συμβουλίου του συγκεκριμένου Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης; Πιστεύω ότι είναι αδιανόητα και πρωτάκουστα αυτά τα οποία βλέπουν το φως πάνω σ' αυτήν τη νομοθετική προσπάθεια που καταβάλλεται. Δεν ξέρω

αν είναι αβλεψία ή μια εύκολη προσέγγιση του θέματος, αλλά πρέπει να σας απασχολήσει.

Στη δεύτερη παράγραφο το συνηθισμένο τροπάριο. Εκπονεί μελέτες και συνάπτει συμβάσεις, κατά παρέκκλιση των κείμενων διατάξεων. Μέχρι τώρα στην ελληνική γλώσσα ξέραμε ότι η παρέκκλιση πρέπει να χρησιμοποιείται και στη ζωή μας ακόμη -όχι μόνο στην πολιτική- κατά σπάνιο τρόπο. Εδώ, έχουμε το σύνθημα φαινόμενο, σε όποια νομοθετική ρύθμιση φέρνει η Κυβέρνηση, να έχει παρέκκλιση των διατάξεων. Ε, τότε να μη φέρετε καμία διάταξη. Δεν έχει καμία αξία να νομοθετεί η Βουλή και συνεχώς από το πρώτο μέχρι το τελευταίο άρθρο να βλέπουμε παρέκκλιση διατάξεων. Νομίζω ότι αυτή η ιστορία κάποτε πρέπει να τελειώσει.

Στο άρθρο 18, διατηρείται το διπλό σύστημα. Στην Επιτροπή εξέφρασα τις αντιρρήσεις μου, λέγοντας τότε, ότι και οι δικηγόροι και οι γιατροί, για να αποκτήσουν τίτλους ειδικότητας και ασκήσεως του επαγγέλματος, δίνουν εξετάσεις. Εάν, όμως, η πρόθεση της Κυβερνήσεως είναι αυτή που σήμερα βλέπω να αποτυπώνεται και διορθώθηκε, να κρατηθεί δηλαδή το διπλό σύστημα και κάποιες περιπτώσεις πράγματι να ξεφύγουν από τη μέγκενη τη γνωστή της διαφθοράς που παρατηρείται σε τέτοιου είδους εξετάσεις, θα δεχθώ να δοθεί μια τέτοια λύση, όσον αφορά την άδεια ασκήσεως του επαγγέλματος για τα συνεργεία. Αλλά το άρθρο 18 έχει σχέση άμεση και με το άρθρο 23. Και εδώ θα ήθελα λίγο την προσοχή σας, κύριε Υπουργέ, προσπαθώντας να συμβάλω στην όσο το δυνατόν γίνεται καλύτερη νομοθέτηση επί του θέματος αυτού. Είναι θετικό και θα αναφερθώ και στα δύο άρθρα μαζί, γιατί είναι συναφή. Το άρθρο 23 ήταν τροπολογία που ενσωματώθηκε στο νομοσχέδιο. Για μένα είναι θετικό που ακούσατε τη φωνή των εκπροσώπων των συνεργείων και από τα ογδόντα τετραγωνικά μέτρα, για να δοθεί λύση σε ένα χρόνιο πρόβλημά τους, το κατεβάξετε στα εξήντα τετραγωνικά μέτρα.

Στην παράγραφο, όμως, 4 του άρθρου 23, κύριε Υπουργέ -όπου έχει παρεμφερή διάταξη και το άρθρο 18- έρχεσθε και στις διορθώσεις που φέρνετε -που εν πολλοίς είναι σωστές και τις καταθέτετε σήμερα στο Τμήμα- και λέτε ότι ο έλεγχος και η επιθεώρηση των συνεργείων, θα γίνεται, όχι από διπλωματούχους μηχανικούς ή αναλόγου ειδικότητας στις νομαρχίες ή αν το θέλετε από οποιαδήποτε άλλη κρατική υπηρεσία, αλλά προτίθεται ιδιώτες διπλωματούχους. Κι εδώ θα ήθελα να τονίσω, μία διαρκή σύγκυση που διακατέχει την Κυβέρνηση. Κάποτε θα πρέπει να καταλάβει, τι ανήκει στο δημόσιο και στις δημόσιες υπηρεσίες και τι μπορεί να εκχωρείται σε ιδιώτες. Η άσκηση έργου, αν το θέλετε και με χαρακτηριστικά δημόσιας υπηρεσίας, μπορεί να ανατίθεται σε ιδιώτη. Αλλά θα ανατίθεται και η επιθεώρηση σε ιδιώτη διπλωματούχο;

Και αυτό δεν το λέτε στο άρθρο 18 για τα άλλα συνεργεία, αναφέρετε μόνο διπλωματούχους, υπονοώντας αυτούς που υπηρετούν στις νομαρχίες και σε όποια άλλη κρατική υπηρεσία και έρχεσθε και το λέτε στο άρθρο 23. Είναι αβλεψία, είναι πρόθεση, την οποία είχατε και την εκφράσατε στην τροπολογία του άρθρου 23 και σας ξέφυγε στο άρθρο 18; Πάντως πρέπει επιτέλους αυτή η σύγκυση των εννοιών της κρατικής υπηρεσίας που δεν διαπραγματεύεται, να εμπεδωθεί στην κοινωνία ότι είναι αδιανόητο η επιθεώρηση, σε όλους τους τομείς της ζωής είτε είναι υγεία είτε είναι παιδεία, να εκχωρείται σε ιδιώτες. Νομίζω ότι πρέπει να το διορθώσετε γιατί εσείς έχετε την αντίφαση και την αντινομία. Στο άρθρο 18 που είναι παρεμφερές δεν βάζετε ιδιώτες και στην τροπολογία του άρθρου 23 βάζετε ιδιώτες διπλωματούχους.

Το άρθρο 20 είναι από μόνο του ένα νομοσχέδιο. Εδώ θέλω να ξεκαθαρίσω μια πάγια θέση της Νέας Δημοκρατίας όσον αφορά το συγκεκριμένο τομέα των μεταφορών και επικοινωνιών. Επειδή η Κυβέρνηση επί σειρά ετών έχει διαστρέψει τη λογική που έπρεπε να κυριαρχεί στις υποδομές και κυριαρχεί στις ευνομούμενες πολιτείες, θέλω να σας πω ότι άλλο είναι οι υποδομές, η χρήση των υποδομών και η διαχείριση των υποδομών των μεταφορών και άλλο είναι η λειτουργία της χρήσεως των υποδομών. Επιτέλους κάποτε -ασχέτως και αν υπάρχει κάτι δυσνόητο από τις δύο φράσεις, τις οποίες προσπαθώ να πω

όσο γίνεται πιο παραστατικά- πρέπει να καταλάβουμε ότι άλλο είναι η διαχείριση των υποδομών και άλλο είναι η διαχείριση της λειτουργίας των υποδομών.

Η Νέα Δημοκρατία είναι ξεκάθαρη σε αυτό και σας το προτείνει σήμερα σε αυτήν την Αίθουσα, μια και φέρνετε παρεμφερή διάταξη, αλλάζοντας παλαιότερο νόμο που εσείς νομοθετήσατε το 1995. Οι υποδομές έπρεπε και πρέπει να έχουν έναν ενιαίο χαρακτήρα, όχι απαραίτητα κρατικό, αλλά πάντως να έχουν το δημόσιο χαρακτήρα, αν το θέλετε, με όποια σύνθεση σε μετοχικά κεφάλαια εταιρειών που διαχειρίζονται τις υποδομές. Οι λειτουργίες θα μπορούσαν -όπως προβλέπουν και οι ευρωπαϊκές οδηγίες και με τις οποίες έχετε εναρμονιστεί και εσείς- να δίνονται και στους ιδιώτες και σε ιδιωτικές εταιρείες. Άλλο είναι οι λειτουργίες και άλλο είναι η διαχείριση των υποδομών.

Θεωρώ σκόπιμο να το ξεκαθαρίσουμε αυτό, ως υπεύθυνη Αξιοματική Αντιπολίτευση που αύριο-μεθαύριο ο ελληνικός λαός θα αποφασίσει αν θα πρέπει να κυβερνήσει αυτόν τον τόπο.

Στην παράγραφο 3 χρειάζονται εξηγήσεις, κύριε Υπουργέ, διότι αναφέρεσθε περί σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στο μέλλον σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τροποποιείτε παλαιότερο προεδρικό διάταγμα προσθέτοντας τη φράση «από κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης». Συνεχίζοντας όμως λέτε ότι: «Χορηγείται δικαίωμα πρόσβασης στην ελληνική υποδομή των σιδηροδρόμων υπό δικαίους όρους». Στη συζήτηση επί της αρχής σας είπα ότι αυτή η φράση δεν είναι απλώς νεφελώδης, αλλά δεν λέει τίποτε το «υπό δικαίους όρους». Μου θυμίζει αγόρευση για το αν θα είμαστε δίκαιοι ως άνθρωποι ή ως κυβερνήσεις ή ως κόμματα. Οι δίκαιοι όροι στη νομοθεσία διατυπώνονται, κύριε Υπουργέ. Είναι αδιανόητο να υπάρχει τέτοιου είδους κενό και να νομοθετεί σήμερα η ελληνική Βουλή με τον αόριστο και το γενικόλογό αυτόν τίτλο «υπό δικαίους όρους, με σκοπό την εκμετάλλευση των συνδυασμένων μεταφορών».

Σας το ανέφερα στη συζήτηση επί της αρχής και πάρα πολλές φορές σας το έθεσα και σε επίκαιρη ερώτηση και είχαμε την τύχη να το συζητήσουμε, κύριε Υφυπουργέ, επειδή υπάρχει και το προηγούμενο της Θεσσαλονίκης που στο σιδηροδρομικό σταθμό συγκεκριμένη αυστριακή εταιρεία και κάποιοι άλλοι συγκεκριμένοι κάνουν αυτό που κάνουν άναρχα, άδικα και παράνομα, ασκώντας συνδυασμένη μεταφορά χωρίς να έχουν φορολογική αναφορά στην ελληνική επικράτεια, εκεί δεν μπορώ να κατανοήσω τι διαπραγματεύεστε άραγε με την Ευρωπαϊκή Ένωση, όταν και η ευρωπαϊκή οδηγία είναι συγκεκριμένη ότι πρέπει να υπάρχει φορολογική αναφορά στο κράτος που ασκείται η μεταφορά και δεν έχει κανέναν πρόβλημα ούτε και οι Έλληνες μεταφορείς έχουν κανένα πρόβλημα με αυτό που ζητάει η Γαλλία, η Αυστρία, η Ολλανδία από αυτούς, προκειμένου να κάνουν συνδυασμένη μεταφορά στην πατρίδα τους. Είναι, λοιπόν, αυτονόητο ότι πρέπει να ισχύσει και στην πατρίδα μας.

Αν κάτι τέτοιο όμως υπονοείτε τώρα και για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πρέπει να ξεκαθαριστεί ότι αυτές οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να έχουν φορολογική αναφορά στο ελληνικό κράτος, στην ελληνική επικράτεια. Πρέπει να προσδιοριστεί αυτό που λέτε εσείς, το «υπό δικαίους όρους».

Στο άρθρο 4 έχουμε το θέμα των ΚΤΕΛ. Πάνω σε αυτό νομοθετήσαμε πριν από ένα χρόνο και ερχόμαστε ξανά να αλλάξουμε το συγκεκριμένο νόμο. Έχω να κάνω τις εξής παρατηρήσεις: Πρώτον, προς θετική κατεύθυνση κινούνται οι διορθώσεις του κυρίου Υπουργού. Λύνεται το θέμα των συνενωμένων ΚΤΕΛ παίρνοντας το 5% από το ειδικό ταμείο των ΚΤΕΛ. Εφόσον δεν υπάρχει αντίρρηση, για να λυθεί αυτό το θέμα, συναινούμε και συνηγορούμε κι εμείς να γίνει αυτό.

Έρχομαι τώρα στο θέμα που αφορά τα νησιά, για το οποίο φέρατε τη διόρθωση. Κύριε Υπουργέ, τα περισσότερα νησιά για τα οποία κάνανε τη συζήτηση έχουν πληθυσμό πάνω από τρεις χιλιάδες κατοίκους. Για να είμαστε δίκαιοι, πιστεύω πως πρέπει να μιλήσουμε για συγκεκριμένα νησιά που έχουν αποδεδειγμέ-

να «φτωχά» ΚΤΕΛ, όχι «πλούσια». Μπορεί κανείς να τα χαρακτηρίσει έτσι χωρίς να διακινδυνεύει ούτε από λαϊκισμούς ούτε από άλλους είδους υπερβολές.

Η Άνδρος, η Χίος, η Σάμος, η Λέσβος, η Λήμνος, η Κως, η Κάρπαθος δεν έχουν καλά ΚΤΕΛ. Τα άλλα νησιά μπορεί να είναι τουριστικά και να έχουν καλά ΚΤΕΛ. Δείτε τους ισολογισμούς τους, δείτε πώς πορεύονται και πάρτε μία απόφαση και εμείς θα συνηγορήσουμε σε αυτήν. Είναι και πρότασή μας.

Για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα πρέπει να μην υπολογίζεται ο χρόνος κατασκευής. Δεν είναι δυνατόν να υπολογίζεται ο χρόνος κατασκευής συνολικά ως χρόνος και όποτε και αν κατασκευαστεί το λεωφορείο το μεταχειρισμένο, να ξεκινούν τα πέντε χρόνια μετά από το χρόνο της κατασκευής.

Πρέπει ιδιαίτερα να προσεχθεί κάτι άλλο που σας το πρότεινε στην επιτροπή και δεν είχατε πάνω σε αυτό το ευήκοον ους που νομίζω ότι έπρεπε να υπάρχει. Χωρίς να θίγονται μισθολογικά ούτε να μετατάσσονται ούτε να αλλάζουν θέση κατά κατηγορία σπουδών, πρέπει να δώσουμε τη δυνατότητα στα ΚΤΕΛ να εκσυγχρονιστούν πραγματικά, χωρίς να χάσουν τίποτε οι εργαζόμενοι. Πρέπει να δοθεί στα ΚΤΕΛ η δυνατότητα να αλλάξουν τον οργανισμό τους και το οργανόγραμμά τους, για να μπορέσουν επιτέλους να πάρουν κάποιους υπαλλήλους που θέλουν να τους χρησιμοποιήσουν με εκσυγχρονιστική διάθεση ή διάσταση. Πιστεύω ότι αυτό πρέπει να το κάνετε.

Όσον αφορά στο τραμ, πιστεύω ότι, εφόσον ο κύριος Υπουργός και στην επιτροπή με γενναιότητα αφήρεσε τις ενστάσεις «θεραπείας» από τη δικαιοδοσία του Υπουργείου Μεταφορών και τις άφησε στο ΥΠΕΧΩΔΕ, σήμερα ολοκλήρωσε αυτό το θέμα και τον καλύτερο τρόπο με την αφαίρεση και του τρίτου εδαφίου.

Όσον αφορά την ΥΠΑ, θα πούμε περισσότερα για την Ολυμπιακή, αλλά δείχνει αυτό που σας λέμε. Έρχεστε άναρχα να νομοθετήσετε, φέρνετε διάταξη, ολόκληρο άρθρο για την ΥΠΑ και κατόπιν έρχεται η τροπολογία για την Ολυμπιακή. Εννοείται ότι, αν δει κανένας τα προσόντα όλων αυτών που θέλετε να πάρετε ως επιθεωρητές, μόνο από την Ολυμπιακή Αεροπορία θα μπορούσαν να προέρχονται.

Όσον αφορά το άρθρο 25, προσωπικά συνηγορήσαμε ως Νέα Δημοκρατία, αλλά δεν πρέπει να το εκλάβετε αυτό ως μία εν λευκώ εξουσιοδότηση. Η Νέα Δημοκρατία, αταλάντευτη και σταθερά προσανατολισμένη για όσο το δυνατόν καλύτερους Ολυμπιακούς Αγώνες, θα σας παρέχει τη στήριξη για να τους διεξάγετε. Όμως, να θυμάστε πάντα ότι είναι δική σας η ευθύνη του πώς θα διαχειριστείτε αυτήν την εξουσιοδότηση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ο κ. Τσιόγκας έχει το λόγο εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητώντας το άρθρο 17 του Β' κεφαλαίου για τις ρυθμίσεις θεμάτων του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, θέλουμε να επισημάνουμε τα εξής:

Λέτε στην πρώτη παράγραφο ότι με τον κανονισμό μπορείτε να μεταβάλλετε τον οριζόμενο στην προηγούμενη παράγραφο τόπο συνεδρίασης και λειτουργίας του συμβουλίου. Περιμένουμε μία απάντηση από τον κύριο Υπουργό, για να εξηγήσει και να ερμηνεύσει αυτήν την παράγραφο, γιατί δηλαδή δίνεται αυτή η δυνατότητα στο συμβούλιο να μεταβάλλει το χρόνο και τον τόπο της συνεδρίασης.

Επίσης παρακάτω στο ίδιο άρθρο λέτε ότι «Το ΣΑΣΘ δύναται για την πραγματοποίηση των σκοπών του, να εκπονεί μελέτες και να συνάπτει συμβάσεις παροχής υπηρεσιών κατά παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις σχετικά με την ανάθεση μελετών και υπηρεσιών τεχνικού, οικονομικού ή νομικού περιεχομένου». Αυτό είναι πολύ χοντρό. Δηλαδή μπορεί το ΣΑΣΘ να συνάπτει συμβάσεις κατά παρέκκλιση των κείμενων διατάξεων της χώρας μας;

Για το άρθρο 18 θέλω να πω τα εξής: Στην παράγραφο 1 λέτε: «Οι άδειες που προβλέπονται από το νόμο αυτόν εκδίδονται από τις υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών κάθε

Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης χωρίς εξετάσεις». Ρωτάμε, λοιπόν. Γιατί χωρίς εξετάσεις; Ο δε απαιτούμενος χρόνος προσαυξάνεται κατά ένα χρόνο και κατά δύο χρόνια για τους απόφοιτους κατώτερης τεχνικής σχολής και τους απόφοιτους μέσης τεχνικής σχολής. Κατά δύο χρόνια δε στους εμπειροτέχνες. Εμείς έχουμε διαφωνία και δεν συμφωνούμε με την αύξηση αυτού του χρόνου.

Πρέπει όμως να σας πω επίσης ότι η επισκευή των αυτοκινήτων είναι μία μεγάλη υπόθεση η οποία συμβάλλει τα μέγιστα στην ομαλή κυκλοφορία και στα λιγότερα ατυχήματα, τροχαία κλπ. και ως εκ τούτου χρειάζεται να γίνονται και εξετάσεις αλλά και η εκπαίδευση να μη γίνεται από τα γνωστά ΚΕΚ τα ταχύρυθμα, αλλά κατά την άποψή μας από τεχνικές σχολές νυχτερινές.

Έγινε συζήτηση στην αρμόδια κοινοβουλευτική επιτροπή. Παρ'ότι είναι διαβρωμένος ο μηχανισμός των εξετάσεων, το αν θα μάθει ή δεν θα μάθει στο ΚΕΚ κάποιος, είναι ένα πρόβλημα μεγάλο. Μάλιστα εμείς λέμε ότι τα ΚΕΚ δεν τα εμπιστευόμαστε. Είμαστε και αν θέλετε αντίθετοι με τη λειτουργία αυτών των ΚΕΚ, γιατί στην ουσία δίνουν κάποια πιστοποιητικά χωρίς να προσφέρουν παράλληλα κάποια γνώση σ' αυτούς που τα παρακολουθούν. Αντίθετα πιστεύουμε ότι εκεί ξεκοκαλίζουν οι αετονύχιδες και οι κομπιναδόροι διάφορα προγράμματα με δισεκατομμύρια.

Εμείς, λοιπόν, λέμε ότι πρέπει να δώσουμε εξετάσεις στο Υπουργείο Βιομηχανίας ή στα τμήματα της νομαρχίας. Παρ'ότι μας είπε ο πρόεδρος των συνεργείων ότι εκεί τα παίρνουν -δεν το είπε ακριβώς έτσι, αλλά αυτό άφησε να εννοηθεί- όμως εμείς θεωρούμε ότι εκεί πρέπει να είναι και εκπρόσωποι των εργαζομένων, αλλά και εκπρόσωποι των ιδιοκτητών. Όμως δεν πρέπει να καταργηθούν οι εξετάσεις. Πρέπει να εξυγιανθεί αυτό το σύστημα από τη σαπίλα που υπάρχει. Επαναλαμβάνω ότι δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε με την αύξηση του χρόνου προπαιδείας κατά δύο χρόνια για όσους έχουν πτυχίο κατώτερης σχολής και κατά ένα χρόνο για όσους έχουν πτυχίο μέσης εκπαίδευσης, για δε τον εμπειροτέχνη από τα έξι χρόνια να τον πάτε στα οκτώ χρόνια προπαιδείας. Να παραμείνει η προπαιδεία εκεί που είναι και φυσικά το ουσιαστικό για μας είναι να εξετάζονται γι' αυτά που μαθαίνουν και τις γνώσεις που αποκτούν. Μάλιστα στην πλειοψηφία τους είναι άνθρωποι που κατέχουν αυτές τις γνώσεις, ενώ αντίθετα αυτά τα ταχύρυθμα σεμινάρια δεν τους εξυπηρετούν. Θεωρούμε, λοιπόν, ότι πρέπει να δίνει κάποιος εξετάσεις για να αποκτήσει δίπλωμα επισκευής αυτοκινήτων.

Στο άρθρο 20 τώρα θέλουμε να πούμε το εξής: Κατ' αρχήν όλα τα δίνετε στο πιάτο στους επιχειρηματίες. Με την υποδομή που έγινε με χρήματα του ελληνικού λαού τα ξεπουλάτε όλα στους ιδιώτες. Δεν αφήνετε τίποτα και στα ΕΛΤΑ και στον ΟΣΕ. Στην Αγγλία που ιδιωτικοποίησαν τους σιδηροδρόμους υπάρχουν τα πιο συχνά σιδηροδρομικά ατυχήματα σε όλη την Ευρώπη. Δεν ξέρω αν αυτό ισχύει και για όλο τον κόσμο. Όμως αυτό έχει σχέση με την ιδιωτικοποίηση. Αυτοί που τα πήραν, τους ενδιαφέρει μόνο το κέρδος. Δεν τους ενδιαφέρει η συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου, με αποτέλεσμα να έχουμε τα πολλά ατυχήματα.

Έχουμε και το παράδειγμα της χώρας μας, όπου ιδιωτικοποιήθηκε λόγω χάριν η ναυσιπλοΐα. Το φετινό καλοκαίρι να δούμε μόνο, κάθε μέρα υπήρχαν βλάβες σε πλοία γραμμών της νησιωτικής Ελλάδας. Είχαμε επιδίωξη και εφαρμογή από την πλευρά των εφοπλιστών να ταξιδεύουμε τα καράβια με μειωμένη σύνθεση, χωρίς δηλαδή προσωπικό, θέτοντας σε κίνδυνο τη ζωή των επιβατών. Αυτό το καπιταλιστικό κέρδος έχει δημιουργήσει και τα ναυαγία τύπου «Σάμινα». Δίνετε, λοιπόν, τη συντήρηση των δρόμων στην «ΤΡΑΜ ΑΕ», δηλαδή στην ουσία παραχωρείτε εξουσία του δημοσίου σε μια ανώνυμη εταιρεία.

Επίσης, όσον αφορά τους οδηγούς στους οποίους αναφέρεστε στην παράγραφο δ', θέλουμε να πούμε ότι από όλη αυτήν την ιστορία η παράγραφος αυτή του νομοσχεδίου αναφέρεται μόνο στους οδηγούς των ταξί. Γιατί φωτογραφίζετε μόνο τους οδηγούς των ταξί; Ξέρετε, κύριε Υπουργέ και κύριοι Βουλευτές, ότι σε πάρα πολλά αστικά και υπεραστικά λεωφορεία, φορτηγά

και νταλίκες, δουλεύουν και απασχολούνται με μαύρη εργασία συνταξιούχοι άλλων επαγγελματιών οι οποίοι δεν είναι υποχρεωμένοι να καταθέτουν το δίπλωμά τους; Είναι πολλοί εκείνοι που έχουν επαγγελματικά διπλώματα οδήγησης και δουλεύουν και μετά τα εξήντα πέντε. Όλοι αυτοί οδηγούν και αστικά και υπεραστικά λεωφορεία και ταξί και νταλίκες ακόμα και διεθνών μεταφορών. Πολλοί απ' αυτούς μάλιστα δεν έχουν αυτήν την εμπειρία. Απλώς βγήκαν στη σύνταξη από κάποιο άλλο επάγγελμα και τώρα κάνουν τον οδηγό, επειδή δεν είναι υποχρεωμένοι να παραδίνουν το δίπλωμά τους.

Επίσης, στο άρθρο 20 με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται ο φορέας ή η υπηρεσία που θα έχει την ευθύνη συντήρησης των οδών και των τμημάτων αυτών από όπου διέρχεται το τραμ, αρμοδιότητα η οποία μέχρι σήμερα ανήκει στο δήμο Παλαιού Φαλήρου. Είναι προφανές ότι ο στόχος της ρύθμισης αυτής είναι η άνευ ανταλλάγματος παραχώρηση στην ιδιωτική εταιρεία «TRAM ΑΕ» τμήματος της οδού Αχιλλέως, η οποία είναι δημόσιο, κοινόχρηστο πράγμα και ανήκει στην κυριότητα του δήμου ο οποίος έχει αρνηθεί να την παραχωρήσει. Υπενθυμίζουμε ότι η «TRAM ΑΕ» έχει ήδη προκαλέσει τεράστια καταστροφή στο Παλιό Φάληρο κόβοντας επτακόσια σαράντα τρία δέντρα και στενεύοντας τα πεζοδρόμια. Είχαμε και τα γνωστά επεισόδια με τα ΜΑΤ.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ**)

Το ίδιο το νομοσχέδιο περιέχει και δεύτερη φωτογραφική διάταξη η οποία επιτρέπει στην «TRAM ΑΕ» να κατεδαφίσει και το μνημείο της Εθνικής Αντίστασης στην πλατεία του Δήμου Παλαιού Φαλήρου.

Για το άρθρο 22 το Σώμα των Επιθεωρητών Ασφαλείας Πτήσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, που συστάθηκε με το άρθρο 32 του ν. 2912/2001 και συγκροτήθηκε με το προεδρικό διάταγμα 57/2002 απετέλεσε πρόσχημα για τη δημιουργία σώματος αδρά αμειβομένων ημιαπασχολούμενων, αργόμισθων που επιλέγονται για καθαρά ρουσφετολογικούς λόγους. Παραπέρα απετέλεσε πρόσχημα για την επέκταση και την ανατροπή των εργασιακών σχέσεων στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και τη δημιουργία υπαλλήλων πολλαπλών ταχυτήτων καθώς και τη μέσω πρόσληψης προσωπικού σταδιακή κατάργηση της μονιμότητας. Αυτά είναι καταγγελίες των εργαζομένων στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας τα οποία θα πρέπει να τα δείτε, γιατί δεν μπορούμε να πάμε με ένα τέτοιο σώμα, όπως εσείς προτείνετε.

Θέλουμε επίσης να πούμε ότι η διατήρηση του ενιαίου και δημόσιου χαρακτήρα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σ' αυτόν τον ευαίσθητο τομέα της εποπτείας για την ασφάλεια των πτήσεων, θα πρέπει να συγκροτείται μόνο από μόνιμους υπαλλήλους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που ασκούν αυτήν τη δουλειά ούτως ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη ασφάλεια.

Σε ό,τι αφορά την τακτοποίηση του προσωπικού διαλυμένων ή ιδιωτικοποιημένων δημοσίων οργανισμών και επιχειρήσεων, είναι πρόβλημα που το δημιουργεί και το διευρύνει η πολιτική της Κυβέρνησης και που επιχειρεί να το λύσει μέσα από μετατάξεις στις οποίες συμφωνεί και η Νέα Δημοκρατία. Και έκανε προτάσεις εδώ στη συζήτηση.

Εμείς ως Κομμουνιστικό Κόμμα λέμε ότι πρέπει να είναι προσανατολισμένο στη διαφύλαξη της δημόσιας περιουσίας αυτό το σώμα, στην περιφρούρηση των εργασιακών και άλλων δικαιωμάτων των εργαζομένων και φυσικά μακριά από στήριξη συντεχνιακών θέσεων και προσωρινών λύσεων.

Είναι, λοιπόν, φανερό ότι δεν ψηφίζουμε και αυτό το άρθρο.

Σ' ό,τι αφορά τα υπόλοιπα άρθρα τα έχουμε συζητήσει.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού της Αριστεράς των Κινήσεων και της Οικολογίας κ. Παναγιώτης Λαφαζάνης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το πρώτο που θα ήθελα να επισημάνω προς την Κυβέρνηση είναι να σταματήσουν οι αυθαίρετες συλλήψεις οι οποίες γίνο-

νται ενόψει της απεργίας των εργαζομένων στην Ολυμπιακή. Δεν είναι δυνατόν να συμβαίνουν τέτοιες καταστάσεις. Φέρνεται ένα έκτρωμα εδώ ως τροπολογία στην Ολυμπιακή, αντισυνταγματικό, παράνομο πλήρως. Και προκειμένου να το προασπίσετε, να το θωρακίσετε, καταφύγατε στο να βγάλετε καταχρηστική και παράνομη άρση, άρση την απεργία της Ολυμπιακής. Και αφού τη βγάλατε καταχρηστική και παράνομη, επιχειρείτε τώρα με συλλήψεις και με παραπομπές σε απολύσεις να προασπίσετε το δίκαιο μιας αντισυνταγματικής τροπολογίας διάλυσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Αυτά τα πράγματα είναι ανεπίτρεπτα. Πού οδηγείτε αυτήν τη χώρα; Πού την οδηγείτε;

Νομίζω, λοιπόν, ότι πρέπει να σπεύσετε, διότι δεν θα μείνει έτσι αυτή η κατάσταση. Δεν μπορεί να συνεχίζετε μ' αυτήν τη λογική.

Όσον αφορά τώρα τις διατάξεις του κεφαλαίου Β': Για το άρθρο 17 αυτό που θα ήθελα να επισημάνω στην παράγραφο 2 είναι ότι δεν θεωρούμε σωστό το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης για την πραγματοποίηση των σκοπών του να εκπονεί μελέτες και να συνάπτει συμβάσεις παροχής υπηρεσιών κατά παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις σχετικά με την ανάθεση μελετών και υπηρεσιών τεχνικού, οικονομικού ή νομικού περιεχομένου, πλην εκείνων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Δεν καταλαβαίνουμε γιατί κάνετε αυτήν την παρέκκλιση, την παραχώρηση στο ΣΑΣΘ. Γιατί δεν πρέπει το ΣΑΣΘ να εφαρμόζει τις κείμενες διατάξεις όσον αφορά την ανάθεση μελετών και υπηρεσιών τεχνικού, οικονομικού ή νομικού περιεχομένου; Γιατί να υπάρχει για το ΣΑΣΘ ειδικός κανονισμός τον οποίο εκπονεί το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών;

Πιστεύουμε ότι ο κύριος Υπουργός θα δει αυτό το θέμα και θα αλλάξει τη σχετική διάταξη. Το ΣΑΣΘ θα υπάγεται, όπως όλες οι άλλες εποπτευόμενες υπηρεσίες, στις ίδιες διατάξεις όσον αφορά τις προμήθειες και την ανάθεση μελετών και υπηρεσιών.

Έρχομαι τώρα στο άρθρο 20. Αυτό που θέλω να επισημάνω ιδιαίτερα στο άρθρο 20 είναι το εξής: Στην παράγραφο 2 τι κάνετε; Λέει εδώ η παράγραφος 2:

«Οι δραστηριότητες του ΟΣΕ που αφορούν στη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και στην εκμετάλλευση των υπηρεσιών μεταφορών μπορούν να διαχωριστούν και να ασκηθούν από ιδιαίτερες ανώνυμες εταιρείες». Πηγαίνετε να εφαρμόσετε στον ΟΣΕ ό,τι κάνατε στην Ολυμπιακή, ό,τι έγινε και σε άλλες δημόσιες κοινωφελείς δραστηριότητες. Δηλαδή θα διαχωρίσετε τις λειτουργίες του, θα διαχωρίσετε και την υποδομή και θα τις αναθέσετε σε ανώνυμες εταιρείες που αύριο δεν ξέρουμε αν θα είναι και δημόσιες ή αν θα ιδιωτικοποιηθούν.

Αυτό ανοίγει το δρόμο για την ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ με το σπάσιμο φυσικά του ομίλου του ΟΣΕ σε επιμέρους ανώνυμες εταιρείες και το πέρασμα της υποδομής σε ανώνυμες εταιρείες. Ανοίγεται το δρόμο, λοιπόν, για τον κατατεμαχισμό του ΟΣΕ και την ιδιωτικοποίησή του.

Εμείς θεωρούμε ότι αυτή η διάταξη δεν πρέπει να παραμείνει, πρέπει να την αποσύρετε. Δεν είναι λειτουργική. Ο ΟΣΕ λειτουργεί πολύ καλύτερα και αποτελεσματικότερα όταν λειτουργεί ως όμιλος με δραστηριότητες, οι οποίες ανήκουν στον όμιλο και έχουν και συντονισμό, παρά μ' αυτήν τη λογική του κατακερματισμού του σε επιμέρους ανώνυμες εταιρείες, οι οποίες θα οδεύσουν αύριο είτε στο χρηματιστήριο είτε σε ιδιώτες στο όνομα της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών.

Ο Έλληνας φορολογούμενος έχει διαμορφώσει μια υποδομή, σήμερα χρηματοδοτεί το δημόσιο μαζί με την Κοινότητα υποδομής αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου –δεν μπαίνω επί της ουσίας πώς γίνονται αυτά τα πράγματα και τι προβλήματα έχουν, αλλά πάντως χρηματοδοτούνται- και εσείς ετοιμάζετε εδώ πέρα με μια παραγραφή να το δρόμο για να περάσουν αυτά αύριο στο όνομα της απελευθέρωσης και του ανταγωνισμού σε επιμέρους ανώνυμες εταιρείες, να γίνουν χρηματιστηριακά αγαθά και να ιδιωτικοποιηθούν. Αυτή είναι η λογική της παραγράφου 2. Εμείς κάνουμε έκκληση να αποσυρθεί αυτή η παράγραφος 2.

Περνάω τώρα στο θέμα της περιφέρειας «TRAM ΑΕ» λέει στην παράγραφο 5: «Δημόσιες ή δημοτικές εγκαταστάσεις υγιεινής,

αναψυκτηρίων, περιπτέρων και άλλων βοηθητικών χώρων, καθώς και ιδιωτικών αναψυκτηρίων και περιπτέρων, που λειτουργούν σε δημόσιες, δημοτικές ή κοινόχρηστες εκτάσεις, αν οι χώροι των εγκαταστάσεων αυτών είναι αναγκαίοι για τη διέλευση του τροχιοδρόμου ή την κατασκευή των αναγκαίων εγκαταστάσεων του (στάσεων, στύλων, υποσταθμών), απομακρύνονται και εγκαθίστανται σε νέες θέσεις με έξοδα της «ΤΡΑΜ ΑΕ».

Ποιος το αποφασίζει αυτό; Η «ΤΡΑΜ ΑΕ» Σε πόσο διάστημα εκτελούνται αυτές οι αποφάσεις; Σε δεκαπέντε ημέρες. Είναι δυνατόν να φέρνεται τέτοιες διατάξεις; Πού βρισκόμαστε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Οι ενστάσεις θεραπείας μένουν στο ΥΠΕΧΩΔΕ. Μπορούν να προσφύγουν.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Όχι, δεν είπα εγώ για τις ενστάσεις θεραπείας στο ΥΠΕΧΩΔΕ. Εδώ λέει ότι η «ΤΡΑΜ ΑΕ» αποφασίζει μόνη της και λέει: «Περνάει ο δρόμος από δω». Δεν ρωτάει κανέναν γιατί περνάει το τραμ από κει ή αλλού. Περνάει από κει. Το αποφασίζει η «ΤΡΑΜ ΑΕ». Και επομένως ό, τι υπάρχει εκεί σε δημόσια έκταση –αναψυκτήριο, εγκαταστάσεις υγιεινής, περίπτερα, ιδιωτικές δραστηριότητες- αυτά απομακρύνονται πάραυτα με απλή κοινοποίηση σε δεκαπέντε ημέρες με αποφάσεις της «ΤΡΑΜ ΑΕ».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Πρέπει να ξεκαθαρίσετε, κύριε Υπουργέ, αν δέχαστε την ένσταση θεραπείας του ΥΠΕΧΩΔΕ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Τι να ξεκαθαρίσουμε; Πρέπει να φύγουν αυτές οι διατάξεις.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έφυγε η διάταξη.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αφήστε τη διάταξη της θεραπείας. Δεν μιλάμε για τη θεραπεία τώρα, αναφέρομαι στην παράγραφο 5, στο εδάφιο α' και β'. Στο τι κάνει η «ΤΡΑΜ ΑΕ». Γιατί ανακατεύουμε άλλα πράγματα; Έχει δικαίωμα να τα κάνει αυτά η «ΤΡΑΜ ΑΕ» σε δεκαπέντε ημέρες;

Ορίστε τι λέει: «Από την «ΤΡΑΜ ΑΕ» αποστέλλεται στα Υπουργεία Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, στην οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, στον οικείο Δήμο ή Κοινότητα, στην Αστυνομική Αρχή και στον τυχόν ιδιοκτήτη, ενοικιαστή ή χρήστη σχέδιο, στο οποίο θα σημειώνεται η νέα θέση». Δηλαδή τη νέα θέση θα την ορίζει η «ΤΡΑΜ ΑΕ». «Οι εργασίες απομάκρυνσης ή μετεγκατάστασης θα αρχίζουν μετά την πάροδο δεκαπέντε ημερών από την κοινοποίηση των παραπάνω σχεδίων».

Αποφασίζουμε και διατάζουμε. Δικτατορικές εξουσίες στην «ΤΡΑΜ ΑΕ», μία ανώνυμη εταιρεία. Με ποιο δικαίωμα τα κάνετε αυτά; Δηλαδή η «ΤΡΑΜ ΑΕ» δεν έχει ανάγκη να βρίσκει συναινέσεις με τους δήμους, με τους κατοίκους;

Δεν χρειάζεται να κάνει κανένα διάλογο; Αποφασίζει και διατάσσει;

Η άποψη μας είναι ότι και τα δύο αυτά σημεία της παραγράφου 5 του άρθρου 20 πρέπει να αποσυρθούν ή εάν μείνουν να αλλάξουν ριζικά, έτσι ώστε αυτές οι διαδικασίες να εξασφαλίζονται με τις αναγκαίες συναινέσεις ή τουλάχιστον να επιδιώκονται οι αναγκαίες συναινέσεις. Και εάν μέσα από τη συναίνεση και το διάλογο δεν βρεθεί θετική λύση, τότε όχι η «ΤΡΑΜ ΑΕ», αλλά το Υπουργείο Μεταφορών να έχει τον τελικό λόγο. Αυτές είναι οι διαδικασίες που τηρούνται σε μια δημοκρατία. Τα άλλα είναι εναπόθεση δικτατορικών εξουσιών σε μια ανώνυμη εταιρεία.

Το εδάφιο δ' της παραγράφου 6 του άρθρου 20 αναφέρει ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται ο φορέας ή η υπηρεσία που έχει την ευθύνη συντήρησης των οδών ή τμημάτων αυτών από τις οποίες διέρχεται ο τροχιοδρόμος και των λοιπών χώρων, στους οποίους υφίστανται οι εγκαταστάσεις του, δηλαδή με μια απλή παράγραφο μπορείτε να αναθέσετε όλους τους δρόμους που περνά η «ΤΡΑΜ ΑΕ» στην «ΤΡΑΜ ΑΕ» όσον αφορά στην ευθύνη συντήρησης αυτών των δρόμων.

Μα, τι είναι αυτό το πράγμα; Να λέγατε τουλάχιστον ότι αναφερόσαστε στο συγκεκριμένο τμήμα του δρόμου που διέρχεται ο τροχιοδρόμος να το αντιληφθώ, αλλά εδώ κάνετε μια γενίκευση όπου παραχωρείτε στην «ΤΡΑΜ ΑΕ» όλους τους δρό-

μους, μιας και λέτε «των οδών ή τμημάτων αυτών από τις οποίες διέρχεται ο τροχιοδρόμος». Δίνεται, δηλαδή, τη συντήρηση των οδών που διέρχεται ο τροχιοδρόμος.

Σας κάναμε αυτήν την παρατήρηση και δεν ξέρουμε πώς θα τα βγάλετε πέρα με όλους τους δήμους και τι αντιδικίες και διενέξεις μπορεί να δημιουργηθούν όσον αφορά στη συντήρηση των δρόμων. Μπορεί να υπάρχει ένα πρόβλημα στο δρόμο, μια λακκούβα, για παράδειγμα. Ποιος θα το συντηρεί; Οι δήμοι θα κυνηγούν την «ΤΡΑΜ ΑΕ» να φτιάξει μια μεγάλη λεωφόρο ή ένα δημοτικό δρόμο από τον οποίο διέρχεται το τραμ; Τι απίθανες καταστάσεις είναι αυτές! Δεν καταλαβαίνω αυτήν την ευαισθησία που επιδεικνύεται να αναθέτете τα πάντα στην «ΤΡΑΜ ΑΕ». Από όπου θα περνά το τραμ θα είναι κυρίαρχη η «ΤΡΑΜ ΑΕ»; Έλεος πια!

Με το άρθρο 22 τι κάνετε; Κάνετε μια φωτογραφική εξυπηρέτηση σε κάποιους πιλότους, προκειμένου να διευκολύνεται τον κατατεμαχισμό και τη διάλυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Διαμορφώνετε θέσεις επιθεωρητών προτύπων ασφαλείας στην ΥΠΑ που δεν χρειάζονται, όπως σας εξήγησαν οι συνδικαλιστικοί φορείς των εργαζομένων που ήρθαν εδώ και μίλησαν γι' αυτό το θέμα. Δεν χρειάζεται η ΥΠΑ αυτές τις θέσεις, τις οποίες δημιουργείτε για να βολέψετε κάποιους πιλότους, προκειμένου να κατατεμαχίσετε, να διαλύσετε, να πουλήσετε άρον-άρον την Ολυμπιακή Αεροπορία μ' αυτήν την περίφημη τροπολογία.

Μάλιστα αυτά τα πράγματα που γίνονται είναι τουλάχιστον οργισμένα. Έχετε εξήντα θέσεις και βάζετε φωτογραφικές διατάξεις σε διαγωνισμό, προκειμένου να προσληφθούν ακριβώς αυτοί οι εξήντα πιλότοι. Φωτογραφίζετε μία προς μία όλες τις ιδιότητές τους. Τι διαγωνισμός είναι αυτός; Θέλετε να κάνετε αυτό το έκτρωμα που κάνετε με την Ολυμπιακή και το συμπληρώνετε με απαράδεκτες ρυθμίσεις, όπως αυτό το «διαγωνισμό μαϊμού» που είναι στην ουσία φωτογραφικός για εξήντα πιλότους της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Είναι δυνατόν, όμως, να ψηφίζει η Βουλή τέτοιου είδους ρυθμίσεις; Διαγωνισμός είναι αυτός; Εξήντα θα υποβάλλουν αίτηση και οι εξήντα θα περάσουν, γιατί κανείς άλλος δεν έχει αυτά τα προσόντα, τα οποία μάλιστα εξειδικεύεται τόσο αναλυτικά μη τυχόν και παρεισφρήσει να δώσει στο διαγωνισμό και κάποιος άλλος.

Το άρθρο 23 έχει μία σοβαρή διάταξη, η οποία πρέπει να προσεχθεί, κυρίως και κύριοι συνάδελφοι. Η παράγραφος 2 λέει ότι με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται καθορίζονται τα αρμόδια όργανα ως και οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας σταθμών αυτοκινήτων πάσης φύσεως κείμενων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ως και τα της ίδρυσης συμπληρωματικών εντός όλων των ανωτέρων εγκαταστάσεων δραστηριοτήτων, εμπορικών παροχής υπηρεσιών καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρων και άλλων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων με τις προ αυτών διερχόμενες εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές, κοινοτικές ή αγροτικές οδούς.

Δεν ξέρω αν έχουμε αντιληφθεί τι λέει εδώ πέρα. Θα σας δώσω ένα παράδειγμα. Δυτική λεωφόρος Υμηττού. Με νόμο του 1994 δίδεται η δυνατότητα να διαμορφώνονται και υπεράνω της λεωφόρου Υμηττού στην Α' ζώνη, δηλαδή στην προστατευόμενη ζώνη του Υμηττού, σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινήτων και χώροι εμπορικής εκμετάλλευσης. Ακουσον άκουσον! Στον Υμηττό χώροι εμπορικής εκμετάλλευσης.

Και έρχεστε εδώ πέρα και βάζετε το προεδρικό διάταγμα για να καθορίσετε με βάση και αυτό το νόμο -μιλώντας συγκεκριμένα για τη λεωφόρο Υμηττού- πώς εκτός σχεδίου πόλεως και χωρίς να λέτε πού είναι αυτό το εκτός σχεδίου πόλεως -μιλάμε για δασική έκταση; μιλάμε για δάσος;- θα αναπτύσσονται και μάλιστα, όταν είναι οι δρόμοι αυτοχρηματοδοτούμενοι, θα ανήκουν στους ιδιώτες. Δηλαδή δίνετε φιλέτα ολόκληρα εδώ, καταστρέφοντας δασικούς ορεινούς όγκους. Θα τα δίδετε αυτά στους ιδιώτες που θα τα κατασκευάζουν, προκειμένου να τα αξιοποιούν και να τα εκμεταλλεύονται. Έχουν γίνει εν μέρει τέτοιες εγκαταστάσεις στην Αττική Οδό. Θα τις επεκτείνετε και στην περιφερειακή λεωφόρο Υμηττού. Αυτό σημαίνει κάτι το

οποίο είχαμε προείπει, όταν ψηφιζόταν ο σχετικός νόμος για τη δυτική λεωφόρο Υμηττού, ότι θα καταστρέψετε όλο τον Υμηττό μ' αυτήν τη λεωφόρο. Αυτό είναι το σχέδιο, προκειμένου να εξυπηρετήσετε τέτοιου είδους συμβάσεις και ιδιώτες.

Εδώ πέρα νομίζω ότι πρέπει να είναι σαφή ορισμένα πράγματα, ότι δεν μπορούν τέτοιες εμπορικές χρήσεις, σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινήτων, υπηρεσίες κ.λπ., τα οποία είναι κερδοσκοπικής φύσης αντικείμενα και δραστηριότητες, να γίνονται σε χαρακτηρισμένες δασικές εκτάσεις και πολύ περισσότερο σε δάση. Το «εκτός σχεδίου πόλεως» δεν λέει τίποτα. Σημαίνει πάρα πολλά πράγματα. Είναι μία γενική διατύπωση που χωράει τα πάντα μέσα. Πρέπει να απαγορευτεί ρητά εδώ πέρα.

Αυτή η διάταξη είναι σκανδαλώδης. Θυμηθείτε τι θα γίνει σε όλα τα οδικά δίκτυα που θα κάνετε, ξεκινώντας από την Εγνατία που περνάει από ορεινούς όγκους κλπ. Θα πέφτει εμπορική εκμετάλλευση άγρια: βενζινάδικα, σούπερ-μάρκετ, ξενοδοχεία, μοτέλ, υπηρεσίες. Όλα αυτά θα περνάνε και θα χτίζονται γύρω από τις εθνικές οδούς καταστρέφοντας δασικές εκτάσεις και δάση.

Στο άρθρο 25 σας είπαμε ότι μπορεί να χρειάζονται ειδικές κεραίες κινητής τηλεφωνίας και άλλα συστήματα τηλεπικοινωνιών οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις και οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Δεν θα πάρете όμως εδώ πέρα μια γενική εξουσιοδότηση και με αποφάσεις θα εγκαθίστανται σε ολυμπιακές εγκαταστάσεις και σε χώρους κοντά σε ολυμπιακές εγκαταστάσεις κάθε είδους κεραίες κινητής τηλεφωνίας και συστήματα τηλεπικοινωνιών. Θα τα εξειδικεύσετε πρώτα αυτά τα πράγματα, θα καθορίσετε τι ανάγκες υπάρχουν και μετά θα έρθετε να εγκρίνει η Βουλή αυτά τα συγκεκριμένα που θέλετε να κάνετε. Εδώ παίρνουμε μια γενική εξουσιοδότηση που μπορεί να δημιουργήσει ενικότερα προβλήματα και στη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, σε θεατές που θα παρακολουθήσουν τους Ολυμπιακούς Αγώνες, αλλά και στις γύρω περιοχές.

Επίσης, θα ήθελα να μου επιτρέψετε να τελειώσω με μία φράση για το άρθρο 20, κατ' αρχάς γι' αυτό που βάζετε για τα νησιά μέχρι τρεις χιλιάδες κατοίκους. Νομίζω ότι πρέπει –και είναι σωστή η πρόταση, η οποία γίνεται– να εξειδικευτούν αυτά τα νησιά, γιατί υπάρχουν και νησιά με πάνω από τρεις χιλιάδες κατοίκους, τα οποία έχουν ανάγκη ειδικής ενίσχυσης των ΚΤΕΛ. Εδώ μπορούμε να πάμε όχι σε πλούσια νησιά, αλλά αυτές οι προτάσεις οι οποίες γίνονται και από την πανελλαδική ομοσπονδία αυτοκινητιστών υπεραστικών συγκοινωνιών είναι λογικές. Να ονομαστούν νησιά όπως η Άνδρος, η Τήνος, η Νάξος, η Χίος, η Σάμος, η Λέρος, η Λήμνος και η Κάρπαθος.

Νησιά τα οποία δεν έχουν έντονη την τουριστική δραστηριότητα δεν μπορούν να στηρίξουν τα ΚΤΕΛ. Έχουν όμως πάνω από τρεις χιλιάδες κατοίκους. Εγώ δεν λέω να συμπεριλάβετε τη Ρόδο ή τη Σαντορίνη, αλλά τέτοιου είδους νησιά πρέπει να μπουλνόμενα έτσι ώστε να διευκολυνθούν.

Πρέπει επίσης να προστεθεί στο άρθρο 20 η εξής διατύπωση: «Αν η αντικατάσταση των λεωφορείων υπάγεται στην περίπτωση 3 του εδαφίου β' της παραγράφου 3, τότε από τον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 13 καλύπτεται ως το 15% της τιμής κτήσης αυτών ή υπάγεται στην περίπτωση α' της παραγράφου 6 του ιδίου άρθρου». Αυτό σημαίνει ότι από τον ειδικό λογαριασμό που έχουν τα ΚΤΕΛ να μπορούν να κάνουν χρηματοδοτήσεις για την αγορά καινούργιων λεωφορείων. Δικά τους λεφτά είναι. Αν μπορούν να τα αξιοποιούν για την ανακαίνιση του στόλου δεν νομίζω ότι είναι άσχημο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Βούγιας έχει το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυο λόγια θέλω να συμπληρώσω σχετικά με τα άρθρα του δευτέρου κεφαλαίου που αφορούν την περιοχή της Θεσσαλονίκης.

Στο άρθρο 17 αναφέρονται ρυθμίσεις θεμάτων σχετικά με το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών της πόλης. Ακουστήκαν ορισμένα σχόλια προηγουμένων.

Να σας υπενθυμίσω ότι το συμβούλιο αυτό απέδιδε στο σύντομο διάστημα της λειτουργίας του πως ήταν απαραίτητο

για το συντονισμό των δραστηριοτήτων και των δράσεων στην περιοχή μας, το βασικότερο πρόβλημα της οποίας όπως αποδείχθηκε και ισχύει είναι ο κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων και των κέντρων λήψεων αποφάσεων σε διάφορους φορείς. Πολλές φορές δήμος, κεντρική εξουσία, νομαρχία, διαφορετικοί δήμοι μεταξύ τους αποφασίζουν για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης χωρίς να υπάρχει ο απαραίτητος συντονισμός.

Αυτός ο φορέας των Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης που ήρθε ως συμπλήρωμα του καινούργιου σχεδίου που κάναμε για τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, βοήθησε θα σας έλεγα πολλές φορές και καθ' υπέρβαση των αρμοδιοτήτων του, κάτι που δίνει τη δυνατότητα αυτό το σχέδιο νόμου τώρα να καλύψει και νομικά. Αντιμετώπισε και έλυσε προβλήματα τα οποία ήταν σημαντικά για την περιοχή της Θεσσαλονίκης, όχι μόνο για τα θέματα των αστικών συγκοινωνιών –ένα αποτέλεσμα της οποίας δράσης ήταν η πρόσφατη επέκταση των αστικών συγκοινωνιών σε ένα μεγάλο μέρος του νομού με έντονες δραστηριότητες και δραστηριοποίηση του ΣΑΣΘ– αλλά και για θέματα που φτάνουν και στη στάθμευση, που εξ' ορισμού δεν ανήκει στο αντικείμενο του ΣΑΣΘ. Δεν πρόκειται για αστική κυκλοφορία, για αστική συγκοινωνία, αλλά για ρύθμιση του κυκλοφοριακού προβλήματος. Πολλές φορές και με τον Πρόεδρο το Νίκο τον Ακριτίδη αλλά και με δραστηριότητα του ίδιου του ΣΑΣΘ, που έχει συγκοινωνιολόγους και έχει ένα συναινετικό συμβούλιο στο οποίο συμμετέχουν όλοι οι φορείς της πόλης, κατάφερε και παρενέβη σε ζητήματα κρίσιμα που αφορούσαν το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης.

Θα έλεγα, λοιπόν, πως είναι πολύ θετική η λειτουργία του μέχρι τώρα. Καλώς το σχέδιο νόμου οπλίζει με έναν εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας που δεν υπήρχε μέχρι τώρα αλλά και με καινούργιες αρμοδιότητες το ΣΑΣΘ. Έχω την εντύπωση πως σχεδόν από το πουθενά ένας φορέας ο οποίος δεν είχε τις αρμοδιότητες και οπλίζεται τώρα με αυτές, δίνει απαντήσεις χρήσιμες σε προβλήματα της πόλης, το βασικότερο ζήτημα της οποίας ήταν ο συντονισμός των αλληλοσυγκρουόμενων κέντρων λήψεων αποφάσεων και των αρμοδιοτήτων οι οποίες ήταν κατακερματισμένες σε διάφορους φορείς.

Ένα χρήσιμο και ενδιαφέρον στοιχείο επίσης στο ίδιο άρθρο που πρέπει να τονιστεί είναι η προμήθεια δύο ειδικά διασκευασμένων λεωφορείων τα οποία θα κινούνται δωρεάν για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Πρέπει να τονίζουμε όπου υπάρχει αυτή την ευαισθησία που δείχνει το Υπουργείο και ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών για τη μετακίνηση ανθρώπων με ειδικές ανάγκες.

Ένα τελευταίο ζήτημα που θα ήθελα να θίξω αφορά το άρθρο 20 και την παράγραφο 4 που αναφέρεται στα ΚΤΕΛ. Όπως προανέφερα, στην περιοχή του νομού μας τον τελευταίο καιρό έγινε μια επαναστατική θα έλεγα μετάβαση, κάλυψη αρμοδιοτήτων των αστικών συγκοινωνιών. Το 80% περίπου του νομού καλύπτεται σήμερα με αστική συγκοινωνία και παρά τα μικροπροβλήματα που υπάρχουν –που είμαι βέβαιος πως θα διορθωθούν– αυτήν τη στιγμή με φθηνότερο εισιτήριο, καινούργια λεωφορεία και πυκνότερα δρομολόγια οι πολίτες του νομού αισθάνονται μέρος του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Δεν έχει μόνο κυκλοφοριακό όφελος η ρύθμιση αυτή, η οποία να υπενθυμίσω πως θα επιβαρύνει το δημόσιο με 2 δισεκατομμύρια δραχμές ετησίως περίπου. Είναι, δηλαδή, μια γενναία παροχή στους πολίτες του νομού και πρέπει να τονιστεί αυτό. Υπενθυμίζω πως δεν είναι μόνο τα μεγάλα έργα που βοηθούν πολλές φορές την καθημερινή ζωή του πολίτη αλλά και τέτοιες ρυθμίσεις.

Έχουν και ένα αναπτυξιακό χαρακτήρα γιατί κάποιος θα μπορεί ευκολότερα να διαμένει ή να δουλεύει εκτός του Κεντρικού Πολεοδομικού Συγκροτήματος και να μετακινείται καθημερινά με αστική συγκοινωνία.

Οι όποιες παρενέργειες αντιμετωπίστηκαν ως τώρα θετικά και νομίζω πως θα λυθούν στο χρονικό διάστημα της μετάβασης στην πλήρη λειτουργία του συστήματος. Αυτό όμως που άφησαν πίσω είναι ένα από τα μικρότερα και φτωχότερα ΚΤΕΛ της χώρας. Ότι απέμεινε από το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, περίπου

το 10% του προηγούμενου παραγόμενου έργου –χαρακτηριστικά από τις εκατόν ογδόντα χιλιάδες και εκατόν ενενήντα χιλιάδες εισιτήρια καθημερινά πέφτει το έργο στις δεκαπέντε χιλιάδες με είκοσι χιλιάδες εισιτήρια- συρρικνώθηκε και από εκεί που ήταν μαζί με το ΚΤΕΛ Αττικής ένα από τα μεγαλύτερα, σήμερα είναι ένα από τα μικρότερα ΚΤΕΛ της χώρας.

Θα μπορούσε, λοιπόν, να μπει στο άρθρο 8 ή σε κάποιο άλλο άρθρο αφού ολοκληρωθεί η επέκταση και δούμε τα αποτελέσματά της, η αφαίρεση των όποιων απαγορεύσεων που υπήρχαν για το ΚΤΕΛ Αττικής και για το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης εξαιτίας του ότι ήταν τα μεγαλύτερα ΚΤΕΛ της χώρας. Για παράδειγμα τους περιόριζε μόνο σε εκτέλεση έργου στον ίδιο το νομό. Να συμβαίνει από δω και στο εξής ό,τι και για τους άλλους νομούς της χώρας, αφού το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης είναι ένα από τα μικρότερα ΚΤΕΛ, ώστε να έχει τη δυνατότητα –όχι υποχρεωτικά από το σχέδιο νόμου αλλά κατόπιν συνεννόησης με τους νομάρχες και απόφασης περιφέρειας- να εκτελεί έργο έξω από τα όρια του νομού και κατά περίπτωση εφόσον συμφωνήσουν όλοι οι γειτονικοί νομοί, όπως έχουν τη δυνατότητα και οι υπόλοιποι νομοί της χώρας. Αυτό που ίσχυε ως απαγόρευση για το ΚΤΕΛ του νομού μας μαζί με το ΚΤΕΛ Αττικής εξαιτίας του γεγονότος ότι ήταν πολύ μεγάλα ΚΤΕΛ, αυτήν τη στιγμή που έχουν αλλάξει οι συνθήκες και μέσα σε ένα χρονικό διάστημα, να αποκατασταθεί για να βοηθήσουμε να επιβιώσει το ΚΤΕΛ. Δεν μιλώ μόνο για λογαριασμό των ενδιαφερομένων λεωφορειούχων, αλλά εκ μέρους κάποιου τμήματος του νομού που δεν θα εξυπηρετείται όχι μόνο από την αστική συγκοινωνία, αλλά σχεδόν καθόλου γιατί ούτε διαδημοτικές επιχειρήσεις κάλυψης κάποιων χωριών μπορούν αυτήν τη στιγμή να δημιουργηθούν ούτε ένα ΚΤΕΛ που δεν είναι βιώσιμο, να λειτουργεί ως ΑΕ όπως έγινε το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης.

Πρέπει να υπενθυμίσω ότι αυτό είναι ένα από τα πρώτα ΚΤΕΛ που επωφελήθηκαν από τις χρήσιμες διατάξεις του νόμου και έγινε ΑΕ προσαρμοζόμενο στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού των υπεραστικών μεταφορών. Μία ιδιαίτερη μεταχείριση σε αυτό το ΚΤΕΛ θα άξιζε τον κόπο να γίνει. Είναι η πρώτη φορά που ομιλώ στη Βουλή με τοπικά στοιχεία παρεμβάσεως, αλλά νομίζω πως αξίζει τον κόπο και τα θετικά στοιχεία να αναφέρουμε για το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών και την εξέλιξη της επέκτασης αλλά να καλύψουμε και τις ανισομέρειες που δημιουργήθηκαν με τη μείωση του μεταφορικού έργου του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης.

Μία τελευταία κουβέντα να κάνω για το τραμ και τις επεκτάσεις του όπως και για την ανάγκη ολοκλήρωσής του σε σύντομο χρονικό διάστημα. Το κριτήριο για σχόλια σε τέτοιου είδους ζητήματα παροχής υπηρεσιών και ευκολίας υλοποίησης παρεμβάσεων –τόσο για τις μελέτες που πρέπει να κάνουν ή για το τραμ που πρέπει να ολοκληρωθεί στην ώρα του- θα πρέπει να μας οδηγεί να είμαστε γενναίοι ή σφιχτοί και παρατηρητικοί ανάλογα με τη σημασία του έργου. Είναι τόσο ωραίο αυτό που θα γίνει στην Αθήνα με το τραμ, ένα μεταφορικό μέσο που θα ζήλευαν πολλές άλλες περιοχές στην Ελλάδα και ειδικά η Θεσσαλονίκη και για το ότι θα ολοκληρωθεί στην ώρα του και γιατί όταν θα ολοκληρωθεί θα το απολαύσουν χιλιάδες κάτοικοι του Λεκανοπεδίου, που τέτοιου είδους διευκολύνσεις θα πρέπει να τις βλέπουμε με την απαραίτητη πολιτική γενναιοδωρία. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Καλογιάννης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Θα αναφερθώ στο άρθρο 20 του νομοσχεδίου περί ρυθμίσεων θεμάτων εμπορευματικών, επιβατικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η παράγραφος 4 αναφέρεται στις ενισχύσεις που δίνονται στα ΚΤΕΛ όλης της χώρας, προκειμένου να αντικαταστήσουν τα λεωφορεία τους. Όλοι αναγνωρίζουμε το ρόλο των ΚΤΕΛ και το έργο που παράγουν στην περιφέρεια. Αναφέρθηκε ο κύριος Υπουργός κατά τη διάρκεια της συζήτησης επί της αρχής του νομοσχεδίου στο ρόλο των ΚΤΕΛ και στο πόσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των επιβατών των ΚΤΕΛ της χώρας σε σχέση με την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Θέλω να κάνω μία αναφορά σ' αυτό και να πω ότι ο κύριος

Υπουργός παρέλειψε μία σημαντική παράμετρο –ενδεχομένως την πλέον σημαντική– δηλαδή το γεγονός ότι η χώρα στερείται σιδηροδρομικού δικτύου. Δεν έχουμε τρένα, κύριε Πρόεδρε, και ανταγωνιστής των ΚΤΕΛ δεν είναι η Ολυμπιακή Αεροπορία, αλλά ο σιδηρόδρομος. Έχουμε ολόκληρες περιφέρειες –αναφέρομαι βεβαίως στην Ήπειρο- οι οποίες στερούνται σιδηροδρομικής σύνδεσης. Τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης έρχονται και παρέρχονται χωρίς να γίνονται ουσιαστικά βήματα σε επίπεδο υποδομής μεταφορών, αφού είμαστε στον τομέα των μεταφορών. Δεν γίνονται ούτε καν μικρά βήματα.

Βεβαίως, δεν αναφέρονται σε δίκτυα τρένων μεγάλης ταχύτητας, όπως για παράδειγμα, το αντίστοιχο της Γαλλίας. Μάλιστα, στο σημείο αυτό θα ήθελα, κύριε Πρόεδρε, να μου επιτραπεί μία μικρή αναφορά στο TGV EST το οποίο είναι υπό κατασκευή σήμερα στη Γαλλία και συνδέει το Παρίσι με το Στρασβούργο, μια απόσταση μεγαλύτερη των τετρακοσίων χιλιομέτρων. Μόλις ολοκληρωθεί η συγκεκριμένη σύνδεση, κάτι που προβλέπεται να γίνει μέσα στην επόμενη τριετία, η συγκεκριμένη απόσταση θα καλύπτεται σε δύο ώρες και είκοσι λεπτά. Ποια είναι η αντίστοιχη κατάσταση στη χώρα μας; Αναφέρω μόνο ένα συγκεκριμένο παράδειγμα το οποίο κατά την άποψή μας είναι εξαιρετικά επίκαιρο και μείζον θέμα και έχει να κάνει με το τροχιαίο υλικό των σιδηροδρόμων και τα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά.

Αναφέρω ενδεικτικά ότι μία από τις προγραμματικές συμβάσεις που έχει υπογράψει ο ΟΣΕ με τα Ναυπηγεία αφορά την προμήθεια είκοσι τεσσάρων ηλεκτρο-αυτοκινητομαζών οι οποίες έπρεπε να έχουν ξεκινήσει να παραδίδονται από το 2002 μέχρι το 2004. Σύμφωνα με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών, μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες θα παραδοθεί μόνο μία. Η αιτιολογία αυτού του μείζονος, επαναλαμβανόμενου θέματος, από το Υπουργείο Μεταφορών είναι η εξής: «Αναμένεται μεν μέχρι το 2004 η παράδοση μόνο μιας αυτοκινητομάζας, αλλά η καθυστέρηση δεν δημιουργεί ζημιά στον ΟΣΕ, διότι η ηλεκτροδοτούμενη γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης δεν θα είναι έτοιμη στο άμεσο μέλλον από άποψη εγκαταστάσεων ηλεκτροκίνησης και συνεπώς δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Πέραν των παραδόσεων των αυτοκινητο-αμαζών είναι ο Ιανουάριος του 2006.»

Προχώρησα σ' αυτήν την μικρή αναφορά, κύριε Πρόεδρε, για να κάνουμε μία σύγκριση μεταξύ της υποδομής της Ελλάδος και ενός κράτους –μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου 20, έτσι όπως τροποποιήθηκε και προστέθηκε ένα εδάφιο –αναφέρομαι στο τρίτο, κύριε Πρόεδρε- παρατείνεται η προθεσμία για την εκταμίευση των ενισχύσεων που προβλέπεται στην παράγραφο 5 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 μέχρι 30/9/2004.

Εκτιμώ ότι στη συγκεκριμένη παράγραφο θα πρέπει να προστεθεί «να συνοδεύεται από το τιμολόγιο και τα λοιπά δικαιολογητικά μέχρι την ίδια ημερομηνία». Νομίζω ότι πρόκειται για μία παράλειψη την οποία θα πρέπει να δει ο κύριος Υπουργός.

Επίσης, θα ήθελα να κάνω μία αναφορά πάλι στο ίδιο 4 και να ρωτήσω εάν η ενίσχυση των ΚΤΕΛ με ποσοστό 30% σε ό,τι αφορά τις αγορές των νέων λεωφορείων θα έχει αναδρομική ισχύ, διότι από ό,τι γνωρίζω, κύριε Υπουργέ, χθες υπογράφηκε μία απόφαση που αφορά το ΚΤΕΛ Ιωαννίνων. Εκτιμώ, λοιπόν, ότι δεν είναι σωστό η συγκεκριμένη σύμβαση να προχωρήσει με 20%. Θα πρέπει και αυτοί να ενταχθούν στις ενισχύσεις του 30%.

Τέλος, είναι πολύ θετικό το γεγονός ότι ο κύριος Υπουργός με παρέμβασή του, για το άρθρο 20 πάντα παράγραφο 6, αποσύρει το εδάφιο το οποίο αφορούσε τις ενστάσεις θεραπείας για την «ΤΡΑΜ ΑΕ». Επαναλαμβάνω ότι είναι μία πολύ σωστή απόφαση, διότι σε διαφορετική περίπτωση απλώς η Βουλή, με πρωτοβουλία βεβαίως του κυρίου Υπουργού, θα κάλυπτε και να νομιμοποιούσε αυθαίρεσες οι οποίες ήταν απαράδεκτες, όπως αναφέραμε και κατά τη διάρκεια της συζήτησης επί της αρχής του νομοσχεδίου.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Σπυριούνης έχει το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, θα αρχίσω

από το άρθρο 17.

Επιτρέψτε μου, όμως, κύριε Υπουργέ, για να στηρίξω και τη βουλευτική μου προοπτική –αστεία το λέω βέβαια, αρκετά μου έδωσε ο λαός μας και τον ευγνωμονώ- να σας πω ότι μας έχει πικράνει η υπόθεση του μετρώ. Ο λαός της Θεσσαλονίκης διεκδικεί το μετρώ και με τον τρόπο που χειρίστηκαν κάποιοι το όλο θέμα εμείς έχουμε μία τροφοδοτούμενη ανησυχία ότι μετρώ τελικά στη Θεσσαλονίκη δεν θα γίνει!

Ένα δεύτερο σημείο που θα ήθελα να τονίσω όσον αφορά στο άρθρο 17 είναι ότι σαφώς συμφωνούμε με όσα ελέγχθηκαν από τον κ. Βούγια. Πράγματι το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης απέδωσε συγκεκριμένο έργο και κυρίως διέυρυνε το μεταφορικό χώρο των αστικών συγκοινωνιών, έτσι που σχεδόν το 85% με 87% του μεταφορικού έργου στο Νομό Θεσσαλονίκης πραγματοποιείται αστικά. Ειρήσθω ότι έμειναν μόνο τρεις δήμοι που εξυπηρετούνται από το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης. Αυτό βέβαια έχει και την αρνητική του πλευρά.

Όμως, κύριε Υπουργέ, έχουμε Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, Δήμο, Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών και όλα αυτά τα πράγματα οδηγούν σε έναν κατακερματισμό και σύγκρουση αρμοδιοτήτων, έτσι που ο καθένας με τη δική του ορμή να ίπταται και έξω από το χώρο της ευθύνης και των αρμοδιοτήτων του και να προκύπτουν γενικότερα προβλήματα νομιμότητας. Είμαι, λοιπόν, κατά της πολύμορφης οργανωτικής δομής για το ίδιο αντικείμενο.

Σαφώς το νομοσχέδιο έρχεται σήμερα να δώσει μια συγκεκριμένη διεύθυνση και να νομιμοποιήσει τις δυνατότητες που υπάρχουν για το περισσότερο και γονιμότερο έργο. Όμως στην παράγραφο 2 του άρθρου 17, όπου διαβάζω, κύριε Υπουργέ, το «κατά παρέκκλιση», μου τροφοδοτείται μία μόνιμη απορία. Γιατί να γίνεται κατά παρέκκλιση των υφιστάμενων διατάξεων-νόμων, που έχουμε ψηφίσει εμείς; «Κατά παρέκκλιση» εκτός από το Κοινοτικό Δίκαιο, κύριε Υπουργέ. Αυτομάτως έχουμε μία υιοθέτηση ότι το Κοινοτικό Δίκαιο ρυθμίζει πράγματα έξω από τον Έλληνα νομοθέτη. Εγώ δεν θέλω να δεχθώ αυτήν την ιεραρχία, να ενσωματώνουμε το Κοινοτικό Δίκαιο χωρίς να χάνουμε την εσωτερική μας ταυτότητα, την εθνική μας ταυτότητα. Ακόμα και στο χώρο του δικαίου η εθνική ταυτότητα πρέπει να μένει κυρίαρχο στοιχείο. Ας μας εξασφαλίσουν οι Ευρωπαίοι την οφειλόμενη αλληλεγγύη της Βουλής και τη στήριξη του αισθηματός ασφάλειας του ελληνικού λαού και μετά να μιλήσουμε για ενσωμάτωσή μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Να έρθουν να δουν την ανησυχία και να δουν τα τρισεκατομμύρια που χαλάει ο ελληνικός λαός για την εθνική του άμυνα και μετά να κουβεντιάσουμε τα υπόλοιπα.

Στην τρίτη παράγραφο υπάρχει μία ευαισθησία στα άτομα με κινητικά προβλήματα και ειδικές ανάγκες. Δεν ξέρω εδώ τα χρονικά όρια που λέει για τις 31.12.2003 και εντός δύο μηνών από τη δημοσίευση του νόμου, μήπως χρειάζεται μία άλλη ρύθμιση.

Το άρθρο 18 ρυθμίζει με εύστοχο τρόπο θέματα συνεργειών αυτοκινήτων κλπ. Δεν έχω να προσθέσω τίποτα άλλο.

Πάω στο άρθρο 20. Συμφωνώ απολύτως με τις ενισχύσεις που κάνετε στην παράγραφο 4 για τη βελτίωση του στόλου των αυτοκινήτων, που κατά κάποιο τρόπο είναι και μια απαίτηση της στοιχειώδους αξιοπρέπειας του λαού να μετακινείται και να μεταφέρεται με τις καλύτερες δυνατές προϋποθέσεις. Θα προσθέσω ότι ενώ ενισχύεται ο ΟΑΣΘ της Θεσσαλονίκης με τη διεύρυνση απορρόφησης του συγκοινωνιακού έργου σε μεγάλο βαθμό, ήδη περίπου εξυπηρετεί εκατόν σαράντα πέντε χιλιάδες από τη μια μεριά ο ΟΑΣΘ εις βάρος του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, που έμεινε δεκατέσσερις χιλιάδες –δεκαπέντε χιλιάδες. Είναι ένα πρόβλημα που δημιουργείται αυτομάτως για την επιβίωση του ΚΤΕΛ του Νομού Θεσσαλονίκης. Εξυπηρετείται βεβαίως το κοινό με τις ρυθμίσεις αυτές ή τις διευρύνσεις του ΟΑΣΘ, προκαλείται όμως ένα πρόβλημα επιβίωσης στο ΚΤΕΛ του Νομού Θεσσαλονίκης. Ζητάει, λοιπόν, το ΚΤΕΛ να αρθούν οι απαγορεύσεις που προβλέπει ο νόμος και να εξομοιωθεί το ΚΤΕΛ του Νομού Θεσσαλονίκης με όλα τα ΚΤΕΛ των λοιπων νομών της χώρας. Τα θέτω υπόψη σας, γιατί ομολογώ δεν έχω διασταυρωμένα στοιχεία. Μεταφέρω την παράκληση του ΚΤΕΛ. Βρίσκω δικαιολογημένη την ανησυχία του εν πολλοίς, με τα

στοιχεία και τους πίνακες. Η αποκλειστικότητα στις μεταφορές δημόσιας χρήσης του δρομολογίου Θεσσαλονίκη-Αθήνα είναι το δεύτερο σημείο. Και να ενισχυθεί η αύξηση που προβλέπεται της επιδότησης για την ανανέωση του στόλου κατά 10%. Σας τα θέτω υπόψη και είμαι σίγουρος ότι θα μελετήσετε τα αιτήματα.

Να πάω τώρα στο άρθρο 22 που αναφέρονται οι ρυθμίσεις για την ΥΠΑ και κυρίως για τα πρότυπα ασφαλείας πτήσεων, τους επιθεωρητές και την πρόσληψη εξήντα ανθρώπων. Δεν θα συμφωνήσω με τους συναδέλφους που επεσήμαναν ότι είναι ταυτοτικές οι ενδείξεις των προσώπων. Αλίμονο να μην τεθούν προσόντα. Τίθενται προσόντα που έχουν αντικειμενικότητα. Όποιος έχει αυτές τις προϋποθέσεις εννέα χιλιάδες ώρες πτήσεων, πτυχία εν ενεργεία περνάει από τα στοιχεία, διατηρεί την πτητική ικανότητα α', β', γ', σε τρεις τύπους αεροσκαφών. Όλα αυτά είναι αντικειμενικά στοιχεία. Σαφώς θα προσληφθούν από το σύνολο των εχόντων προσόντα, αλλά στους εξήντα με αυτά τα προσόντα δεν υπάρχει ταυτότητα. Έχεις τα προσόντα αυτά προσλαμβάνεσαι. Δεν έχω, δηλαδή, να προσθέσω καμία επιφύλαξη. Εξάλλου το ίδιο το έργο που καλούνται να επιτελέσουν οι κύριοι αυτοί απαιτεί και επιβάλλει την ύπαρξη ηυξημένου ύψους επιπέδου γνώσεων γενικών και ειδικών.

Με τις επισημάνσεις που έκανα, κύριε Πρόεδρε, ψηφίζω τα άρθρα της δεύτερης ομάδας του συζητούμενου νομοσχεδίου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Φλωρίνης έχει το λόγο.

ΑΘΗΝΑΙΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα αναφερθώ στο άρθρο 22, αφού πρώτα εκφράσω και εγώ την προσωπική μου θλίψη για την απώλεια του συναδέλφου Ευάγγελου Γιαννόπουλου, αλλά και τα ειλικρινή μου συλλυπητήρια προς την οικογένειά του.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε ένα νομοσχέδιο που πραγματικά χαρακτηρίζεται από προχειρότητα, αφού περιλαμβάνει διάφορες σχέσεις μεταξύ τους διατάξεις σε ένα νομοσχέδιο που στερείται αρχής και πολλοί το χαρακτηρίζουν, οι ειδικοί μάλιστα αντισυνταγματικό, οι συντάκτες βάζουν εμβόλιμα και ένα άρθρο, το άρθρο 22 με τίτλο «Για τη ρύθμιση θεμάτων ΥΠΑ και εναερίων μεταφορών, επιθεωρητές προτύπων ασφαλείας».

Όμως, και ο τίτλος αυτός έχει διατυπωθεί κατά λανθασμένο τρόπο, κύριε Υφυπουργέ. Το γεγονός και μόνο ότι με αυτό το άρθρο δημιουργούνται εξήντα θέσεις επιθεωρητών προτύπων ασφαλείας πτήσεων, τις οποίες θα καλύψουν πιλότοι της υπό διάλυση Ολυμπιακής Αεροπορίας, για την οποία –σμειωτέον- έρχεται ξεχωριστή «τροπολογία-μαμούθ», δείχνει πόσο πρόχειρα νομοθετεί η Κυβέρνηση. Κανονικά θα έπρεπε να έρθει ένα ξεχωριστό νομοσχέδιο το οποίο θα περιελάμβανε τα της παλαιάς ή της νέας Ολυμπιακής Αεροπορίας. Μέσα εκεί να υπήρχαν και τα θέματα αυτά των πιλότων, δηλαδή, πού θα πάνε και τι θα κάνουν. Και αυτό, επίσης, δείχνει πόσο πρόχειρα η Κυβέρνηση νομοθετεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι ρυθμίσεις του άρθρου αυτού είναι και εξωπραγματικές και φωτογραφικές. Στο όνομα της εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας δημιουργούμε προβλήματα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Φορτώνουμε νέα βάρη στον Έλληνα φορολογούμενο, αφού αυτός θα κληθεί να πληρώσει τα σπασμένα, τα οποία πληρώνει επί δεκαετία τώρα, λόγω της ανευθυνότητας και της ανικανότητας της Κυβέρνησης να χειριστεί το πρόβλημα που λέγεται «Ολυμπιακή Αεροπορία» και τα διάφορα προγράμματα εξυγίανσης τα οποία επιχείρησε μέχρι σήμερα.

Οι εξήντα θέσεις που δημιουργούνται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν χρειάζονται. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει άλλες ανάγκες, πολύ σοβαρές και μάλιστα επιτακτικές, τις οποίες επιβάλλεται να λύσετε, κύριε Υφυπουργέ. Απλώς οι θέσεις αυτές συστήνονται για να απορροφηθούν οι εξήντα πιλότοι της υπό διάλυση Ολυμπιακής Αεροπορίας. Με το άρθρο αυτό η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας γίνεται χώρος εξυπηρετήσεως δικών σας σκοπιμοτήτων σε βάρος της αποστολής της.

Ανέφερα ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν έχει ανά-

γκη από επιπλέον επιθεωρητές προτύπων ασφαλείας πτήσεων, αφού βάσει αυτών που ισχύουν σήμερα υπάρχει πλεονάζον προσωπικό σε αυτήν την ειδικότητα. Υπάρχουν δεκαεπτά πιλότοι, ενώ σύμφωνα με τα διεθνώς ισχύοντα απαιτούνται δεκαπέντε. Εμείς βάζουμε εξήντα, δηλαδή δημιουργούμε κάλυψη 500% και πλέον, ενώ υπάρχουν ειδικότητες που δεν έχουν ούτε το 50% της απαιτούμενης κάλυψης.

Είναι γνωστό, κύριε Υπουργέ, πώς λειτουργούν τα περιφερειακά αεροδρόμια: Ανοικτά τρεις-τέσσερις ώρες ημερησίως και τις υπόλοιπες ώρες σε αγρανάπαυση. Γιατί; Γιατί δεν υπάρχει προσωπικό. Υπάρχει 20-30% στελέχωση. Δεν προσλαμβάνουμε ειδικότητες που χρειαζόμαστε, για να λειτουργήσει καλά το όλο σύστημα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και για να λύσουμε κάποιο άλλο πρόβλημα, φορτώνουμε ένα επιπλέον πρόβλημα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, φορτώνοντάς της εξήντα επιπλέον επιθεωρητές προτύπων ασφαλείας πτήσεων.

Το εξοργιστικό, βέβαια, είναι ότι θέτουμε φωτογραφικά κριτήρια: Να έχουν εννέα χιλιάδες ώρες πτήσεων σε τύπους αεροσκαφών κ.λπ. Μα, τα κριτήρια αυτά υπάρχουν και ισχύουν διεθνώς. Δεν είναι ανάγκη εμείς να ξεφύγουμε απ' αυτά τα κριτήρια. Απλώς, εμείς θέτουμε αυτά τα κριτήρια, γιατί θέλουμε να βολέψουμε συγκεκριμένους. Φωτογραφίζουμε δηλαδή εμείς αυτούς τους ανθρώπους που θέλουμε να βολέψουμε.

Θα μπορούσα να μιλήσω πάρα πολλή ώρα για τα προβλήματα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Θα μπορούσα να μιλήσω για το ότι δεν υπάρχουν ραδιοβοήθημα σε συγκεκριμένες περιοχές. Θα μπορούσα να αναφερθώ στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν αυτά τα ραδιοβοήθημα που υπάρχουν. Θα μπορούσα να αναφερθώ στις ελλείψεις των αεροδρομίων και του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος». Θα μπορούσα να αναφερθώ στο ότι δεν έχει ληφθεί ακόμη μέριμνα για την κάλυψη των απαιτήσεων των ολυμπιακών αναγκών. Πολύ γρήγορα θα κληθούμε να αντιμετωπίσουμε αυτό το θέμα.

Αντί, λοιπόν, να ασχοληθούμε με σοβαρά θέματα, εμείς φορτώνουμε ακόμα την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας με προσωπικό, που –επαναλαμβάνω– όχι μόνο δεν χρειάζεται, αλλά θα δημιουργήσει τριβές και στο υπάρχον προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Τι άλλο να πει κανείς; Είναι προφανές ότι καταψηφίζω το άρθρο αυτό του νομοσχεδίου και θα επανέλθω το απόγευμα, όταν θα συζητήσουμε την «τροπολογία-μαμούθ» για την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Το λόγο έχει η κ. Κόλλια-Τσαρούχα.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, είχα την καλή τύχη και την τιμή να είμαι εισηγήτρια στο ν. 2963/2001, που είχε να κάνει και με τα ΚΤΕΛ και την ιδιωτικοποίηση των ΚΤΕΟ και από τότε παρακολουθώ την κίνηση και την προσπάθεια όλων των ανθρώπων, οι οποίοι αυτή τη στιγμή προσφέρουν ένα πολύ σημαντικό έργο στην ελληνική περιφέρεια. Θα συναινέσω, λοιπόν, με όλες αυτές τις διορθωτικές κινήσεις που κάνει, ο κύριος Υπουργός, μέσω του συζητούμενου νομοσχεδίου. Νομίζω ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Θα μου επιτρέψετε όμως να κάνω δύο-τρεις παρατηρήσεις.

Θα ήθελα κι εγώ, όπως και άλλοι συνάδελφοι, πριν από μένα υποστηρίξω, να γίνει μια διευκρίνιση για κάποια νησιά τα οποία είναι μεν μικρά, έχουν όμως κατοίκους πάνω από τρεις χιλιάδες. Θα συναινέσω και εγώ και υποστηρίζω ότι θα πρέπει να γίνει μια συγκεκριμένη αναφορά για τα νησιά μας αυτά, τα οποία πραγματικά χρειάζονται ό,τι μπορούμε να δώσουμε περισσότερο, ώστε να βοηθηθούν σ' ένα σημαντικό έργο. Όπως αναφέρθηκε, θα πρέπει να μνημονευθεί συγκεκριμένα η Άνδρος, η Χίος, η Σάμος, η Λέσβος, η Λήμνος, η Κως και η Κάρπαθος.

Επίσης, θα ήθελα, κύριε Πρόεδρε, να συμπληρώσω κάτι σ' αυτά που ειπώθηκαν από τον εισηγητή μας κ. Κιττίδη. Σχετικά με το 15% που καλύπτεται από την τιμή κτίσης για την αντικατάσταση των λεωφορείων στα συνενούμενα ΚΤΕΛ, εγώ θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, αφού κάνετε τόσο καλό, να δώσετε και ένα 5% στα μεμονωμένα ΚΤΕΛ άλλων περιοχών που δεν έχουν

ακόμα τη δυνατότητα να συνενωθούν.

Επίσης, θα συμφωνήσω, κύριε Πρόεδρε, στο να προστεθεί μια συγκεκριμένη ρύθμιση σε ό,τι έχει να κάνει με το να δοθεί η δυνατότητα μέσω αλλαγής των οργανισμών των ΚΤΕΛ, ώστε κάποιοι υπάλληλοι, οι οποίοι αυτή τη στιγμή δεν έχουν την τεχνογνωσία που απαιτείται για το καινούργιο έργο και τα νέα οικονομικά και άλλα δεδομένα της εποχής μας, να μετατίθενται σε ομοειδείς θέσεις μέσα στο συγκεκριμένο ΚΤΕΛ, ώστε να μπορεί το Διοικητικό Συμβούλιο να προσλαμβάνει άτομα με εξειδικευμένες γνώσεις. Νομίζω ότι θα βοηθήσει και αυτό στο να εκσυγχρονιστούν περισσότερο και να προσφέρουν καλύτερο έργο.

Θα ήθελα να δώσω και μια απάντηση στην άποψη του κ. Βούγια σχετικά με το να πάρει το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ένα μεγαλύτερο έργο από τα όμορα περιφερειακά ΚΤΕΛ, επειδή έχει συρρικνωθεί, κατά την άποψη των αξιότιμων και αγαπητών συναδέλφων του Νομού Θεσσαλονίκης. Εγώ θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, ότι έχει αντισταθμιστεί η όποια απώλεια. Και συμφώνησαν νομίζω και οι φίλοι μας του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης. Πήραν είκοσι έξι μετοχές. Επομένως, νομίζω ότι τουλάχιστον σε αυτή τη φάση, η κατάσταση πρέπει να παραμείνει ως έχει.

Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Και εγώ σας ευχαριστώ, διότι το λακωνίζω είναι μεγάλη υπόθεση, τελικά. Όχι μόνο φιλοσοφία, αλλά μεγάλη υπόθεση.

Το λόγο έχει ο κ. Κουρουμπλής.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, και εγώ από τη μεριά μου θα ήθελα να μου επιτρέψετε να εκφράσω τη βαθύτατη θλίψη μου για την απώλεια του αγαπητού συναδέλφου πολιτικού, δασκάλου, συναδέλφου δικηγόρου, ενός ανθρώπου ο οποίος υπερασπίστηκε τα κοινωνικά δικαιώματα. Και αισθάνομαι αυτή την ανάγκη, κύριε Πρόεδρε, αυτή τη στιγμή, γιατί υπήρξε κι εγώ ένας πολίτης, που διεκδικώντας αυτά τα κοινωνικά δικαιώματα, βρέθηκα στο εδωλίο του κατηγορουμένου κάποτε, ως φοιτητής και είχα την τιμή να με υπερασπιστεί αυτός ο άνθρωπος.

Κύριε Πρόεδρε, στο άρθρο 17 παρέχεται η δυνατότητα στον Οργανισμό Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης για την απόκτηση δύο ειδικά κατασκευασμένων λεωφορείων, τα οποία θα εξυπηρετούν ανθρώπους με κινητικά προβλήματα. Είναι μια σημαντική διάταξη, θετική, που διευρύνει τα κοινωνικά δικαιώματα, κατοχυρώνει την ουσία της δημοκρατίας και παρέχει σε ανθρώπους, που λόγω της ιδιαιτερότητάς τους, αλλά και της «αναπηρίας» που διαθέτουν όλες οι πόλεις μας από πλευράς προσπελασιμότητας δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν, τη δυνατότητα να εξυπηρετούνται μέσα από την ύπαρξη τέτοιων μέσων. Θα συνηγορούσα δε τέτοιες παρεμβάσεις να επεκταθούν σε όλες τις μεγάλες πόλεις, γιατί πραγματικά έτσι αποτυπώνουμε, με σεβασμό στο δικαίωμα της διαφορετικότητας, ως συγκροτημένη και συντεταγμένη πολιτεία, όχι μόνο την ευαισθησία, αλλά και το έμπρακτο ενδιαφέρον για κάθε κοινωνική ομάδα που δικαιούται αξιοπρεπώς –και το τονίζω, «αξιοπρεπώς»– να ασκεί τα δικαιώματά της ως πολίτη.

Στο άρθρο 20, κύριε Πρόεδρε, θέλω να εκφράσω τη θετική μου στάση απέναντι στην αποδοχή ενός αιτήματος που είχαν πάρα πολλοί οδηγοί οι οποίοι έχουν δουλέψει και έχουν προσφέρει με συνέπεια, με σοβαρότητα και υπευθυνότητα στο κοινωνικό σύνολο και οι οποίοι, συμπληρώνοντας το εξηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας, δεν είχαν λύσει μια σειρά ζητήματα που είχαν να κάνουν και με τα συνταξιοδοτικά τους δικαιώματα και με άλλα δικαιώματα. Ήταν ένα αίτημα το οποίο είχε τεθεί και σε προηγούμενο νομοσχέδιο και θεωρώ πάρα πολύ θετική τη στάση της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών να αποδεχθούν το αίτημα αυτών των ανθρώπων, προκειμένου να επιλυθεί ένα πραγματικό πρόβλημα το οποίο αντιμετωπίζουν οι άνθρωποι αυτοί.

Επίσης, είναι θετικό το ότι αυξάνεται το ποσοστό επιδότησης για την ανανέωση του στόλου. Είναι μια σκληρή πραγματικότητα το φαινόμενο των ελληνικών λεωφορείων των ΚΤΕΛ. Πρέπει με κάθε τρόπο να υπάρξει αυτή η στήριξη, ώστε να υπάρξει ανανέωση του στόλου σε μια χώρα που προσδοκά από τον του-

ρισμό πάρα πολλά. Η εμφάνιση των λεωφορείων στους δρόμους δεν είναι απειλή μόνο από πλευράς ασφάλειας των πολιτών, αλλά προσβάλλει και την αισθητική της κοινωνίας μας η εικόνα τέτοιων παμπάλαιων, πολλές φορές, λεωφορείων.

Επίσης, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να τονίσω ότι και στο άρθρο αυτό υπάρχει μια δεύτερη διάταξη που έρχεται να υλοποιήσει η Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και που λύνει ζητήματα που έχουν να κάνουν με τη στάθμευση των αυτοκινήτων των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Είναι και αυτή μια θετική ρύθμιση, που έρχεται να λύσει ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζουν πολλές φορές τα άτομα αυτά λόγω της έλλειψης χώρων στις μεγαλουπόλεις ιδιαίτερα, όπως είναι η Αθήνα, η Πάτρα, η Θεσσαλονίκη, και άλλες πόλεις, όπου πραγματικά οι άνθρωποι αυτοί αντιμετωπίζουν πρόβλημα πολλές φορές λόγω των μέτρων που υπάρχουν και που απαγορεύουν την προσωρινή στάθμευση αυτοκινήτων σε κάποια κεντρικά σημεία της πόλης.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι με αυτές τις διατάξεις λύνονται μια σειρά προβλήματα που αντιμετωπίζουν πολίτες αυτής της χώρας και νομίζω ότι η ανταπόκριση στην επίλυση αυτών των αιτημάτων είναι μια θετική συμπεριφορά της Κυβέρνησης απέναντι σ' αυτές τις ομάδες.

Σας ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ANNA ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ**)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, πριν δώσω το λόγο στον κ. Σφυρίου, θα ήθελα και εγώ να εκφράσω τα συλλυπητήριά μου για την απώλεια του εκλεκτού συναδέλφου, Ευάγγελου Γιαννόπουλου.

Το λόγο έχει ο κ. Σφυρίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Πράγματι πενθούμε όλοι στην Εθνική Αντιπροσωπεία και θέλω και εγώ να εκφράσω την οδύνη μου για το θάνατο του Ευάγγελου Γιαννόπουλου. Ενός εξαιρετικού Υπουργού και Βουλευτή, πολιτικού που επί πολλά χρόνια αφιέρωσε τη ζωή του για να υπηρετεί τα κοινά. Όταν κανείς κάνει μια αναφορά στη μνήμη του σ' ελάχιστο χρόνο, κινδυνεύει να μειώσει τη σημαντικότητά προσφορά του στο λαό, στον τόπο, στους θεσμούς και φυσικά στην κοινοβουλευτική μας δημοκρατία.

Κυρία Πρόεδρε, από τα άρθρα που συζητούμε στο χρόνο που έχω διαθέσιμο θα ήθελα να επικεντρώσω το ενδιαφέρον μου ειδικότερα στο άρθρο 20 παράγραφος 4. Μιλώ αργά γιατί περιμένω να έχει τη δυνατότητα να με παρακολουθήσουν οι κύριοι Υπουργοί.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σας ακούμε, κύριε συνάδελφε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Ευχαριστώ.

Κυρία Πρόεδρε, κάτι πρέπει να κάνουμε με τον υπόλοιπο χρόνο που έχω στη διάθεσή μου, εάν τελικώς τον υπερβώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το Προεδρείο έχει κατανόηση, κύριε συνάδελφε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Ευχαριστώ πολύ.

Κατ' αρχάς, κύριε Υπουργέ, οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο 20 και ειδικότερα στην παράγραφο 4, τονίζω ότι είναι διατάξεις σωστές που με βρίσκουν σύμφωνο. Θα ήθελα να κάνω μερικές παρατηρήσεις γιατί σε σχέση με το αρχικό κείμενο, πάνω στο οποίο έγινε η συζήτηση, και σε σχέση με τη συμπλήρωση που διανείμετε, νομίζω ότι πρέπει να τονιστούν ορισμένα πράγματα.

Η πολιτική της συγχώνευσης ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ και δημοτικών επιχειρήσεων είναι μια σωστή πολιτική, την επικροτώ, γι' αυτό και είμαι σύμφωνος με το συγκεκριμένο άρθρο. Δίνει τη δυνατότητα στις ανώνυμες εταιρείες να εκσυγχρονιστούν, να παρέχουν καλύτερες υπηρεσίες στους πολίτες, στους χρήστες –εξάλλου αυτός είναι ο αντικειμενικός σκοπός της ύπαρξής τους- και παράλληλα αποκτούν τη δυνατότητα να κάνουν έναν πιο σωστό, ολοκληρωμένο συγκοινωνιακό σχεδιασμό, που είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τις σωστές υπηρεσίες.

Το τονίζω, διότι η προθεσμία σε λίγο καιρό θα εκπνεύσει και θα ήθελα η πρωτοβουλία που θα πάρετε ως Υπουργείο να είναι ρηξικέλευστη για να μπορέσει να υλοποιηθεί το συγκεκριμένο άρθρο του νόμου όπου αναφέρθηκε και στο νομό μου.

Θα ήθελα με την ευκαιρία, κύριε Υπουργέ, να τονίσω ότι δεν πρέπει να χαθεί η προθεσμία που ορίζει ο ν. 2963/2001 και ειδικότερα στο άρθρο 20 αυτού του νόμου για τη συγχώνευση και στη δική μας περιφέρεια -αναφέρομαι ειδικότερα στο νησί της Ρόδου- εάν θέλουμε να αναβαθμίσουμε τις παρεχόμενες υπηρεσίες σ' ένα νησί που αποτελεί βιτρίνα, με την τουριστική του υπόσταση και να οργανωθεί καλύτερα η παροχή των υπηρεσιών.

Ως προς τα κίνητρα που δίνονται, θα ήθελα να πω το εξής. Βλέπω εδώ ότι το ποσοστό ενίσχυσης για την αγορά καινούργιων λεωφορείων είναι 35%. Θα ήθελα να το σχολιάσω αυτό, διότι έχουμε γίνει δέκτες κάποιων αιτημάτων από την πλευρά των ιδιοκτητών των ΚΤΕΛ που ζητούν ν' αυξηθεί το όριο απόσυρσης πέρα των είκοσι τριών ετών και να πάνε στα είκοσι πέντε χρόνια.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, θέλω να πω ευθέως ότι δεν συμφωνώ ν' αυξηθεί αυτό το όριο στα είκοσι πέντε χρόνια. Θα σας έλεγα να ενισχύσετε περισσότερο το κίνητρο για να αγοραστούν καινούργια λεωφορεία. Κάντε το 35%, 40% ή 45% για να αγοράσουν καινούργια λεωφορεία, όχι όμως να μεγαλώσει η «ηλικία» των λεωφορείων, τα οποία θα κινούνται, διότι αυτό θα έχει επιπτώσεις στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και θα εγκυμονεί βεβαίως τους κινδύνους που όλοι γνωρίζουμε.

Όμως, θα συμφωνήσω σε κάτι άλλο. Σε περιοχές που πράγματι τα ΚΤΕΛ αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα –κάνετε μία αναφορά με την προσθήκη την οποία μας διανείμετε, ειδικότερα για τα νησιά που έχουν πληθυσμό κάτω από τρεις χιλιάδες κατοίκους, προβάλλεται -και δικαιολογημένα- ένα αίτημα το οποίο εγώ θα σπεύσω να το υιοθετήσω. Δηλαδή, η «ηλικία» ταξινόμησης μπορεί να πάει στο δέκατο πέμπτο έτος, όταν τους δίνουμε τη δυνατότητα να τα κυκλοφορούν μέχρι το εικοστό τρίτο. Μάλιστα λέτε ότι θα πρέπει σ' αυτά τα νησιά, που έχουν πληθυσμό κάτω από τρεις χιλιάδες κατοίκους, να τα κυκλοφορούν και μέχρι το 2006, δηλαδή να φθάσουν στο εικοστό πέμπτο έτος «ηλικίας».

Άρα, από τη μία πλευρά να τους δώσουμε τη δυνατότητα να έχουν ευνοϊκότερους όρους εισόδου στην αγορά με αυξημένο ποσοστό ενίσχυσης για την αγορά καινούργιων λεωφορείων –γι' αυτό πρότεινα την αύξηση στο 35%- και από την άλλη να έχουν τη δυνατότητα να ταξινομούν στην δεκαπενταετία. Εγώ θα συμφωνήσω σ' αυτή την πρόταση και θα παρακαλέσω να την κάνουν αποδεκτή, κύριε Υπουργέ.

Θα ήθελα, όμως, να κάνω και μία άλλη παρατήρηση σε ό,τι αφορά την προσθήκη που μας διανείμετε. Λέτε ότι «για τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ νήσων με πληθυσμό, κατά την τελευταία απογραφή, μέχρι τρεις χιλιάδες κατοίκους το όριο ηλικίας των είκοσι τριών ετών του άρθρου 11, εφαρμόζεται από 1-1-2006».

Εγώ είμαι νησιώτης, πολιτεύομαι εδώ και αρκετά χρόνια στα νησιά και γνωρίζω ότι δεν υπάρχουν, (σύμφωνα με τα στοιχεία που έχω εγώ), ΚΤΕΛ σε νησιά κάτω από τρεις χιλιάδες κατοίκους. Είναι λάθος να παραμείνει η διάταξη αυτή. Αν υπάρχει κανένα, να μου το πει το Υπουργείο, γιατί εγώ δεν γνωρίζω κανένα νησί κάτω από τρεις χιλιάδες κατοίκους που να έχει ΚΤΕΛ, ώστε να έχει εφαρμογή, κύριε Υπουργέ, η διάταξη την οποία μας προτείνετε. Εγώ δε θέλω σε όλα τα νησιά εφαρμογή της διάταξης, αλλά με τα στοιχεία που έχετε, να δείτε ποια είναι εκείνα τα ΚΤΕΛ που αντιμετωπίζουν το μεγαλύτερο οικονομικό πρόβλημα και να εφαρμοσθεί η διάταξη αυτή που πρότεινα σε ό,τι αφορά τον χρόνο ταξινόμησης και την ενίσχυση για την αγορά καινούργιων λεωφορείων σε νησιά στα οποία τα ΚΤΕΛ αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα. Θα ήθελα να αναφέρω για παράδειγμα από τις Κυκλάδες, τη Νάξο. Να αναφέρω επίσης τη Χίο, τη Λέσβο, τη Λήμνο, τη Σάμο και την Κάρπαθο, για να κάνω μία αναφορά στα Δωδεκάνησα.

Θα παρακαλέσω, κύριε Υπουργέ, να τροποποιηθεί αυτή η διάταξη να μην μπαίνει όριο πληθυσμιακό, αλλά, αν θέλετε, να βάλουμε όριο το οποίο να έχει να κάνει με την προβληματικότητα των ΚΤΕΛ, διότι διαφορετικά θα κάνουμε μία διάταξη η οποία φοβούμαι ότι θα είναι εντελώς ανεφάρμοστη.

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

Τέλος, κλείνοντας, κυρία Πρόεδρε –και ευχαριστώ για την κατανόησή σας- θα ήθελα να επικροτήσω αυτό που προτείνετε στην παράγραφο 4 του άρθρου 20 στο εδάφιο β', σε ό,τι αφορά τις πράξεις των νομαρχών με τις οποίες συστήθηκαν ΚΤΕΛ. Είναι σωστή η διάταξη που κάνετε. Πράγματι για να λυθούν ανάγκες και να οργανωθούν οι συγκοινωνίες καλύτερα εξεδόθησαν αποφάσεις νομαρχών, προκειμένου να οργανωθούν οι επαγγελματίες σε ΚΤΕΛ και να μπορούν να εφαρμόσουν τον συγκοινωνιακό τους σχεδιασμό. Ένα τέτοιο παράδειγμα μιας τέτοιας απόφασης έχουμε στο δικό μας Νομό, στην Κάρπαθο, που είναι το δεύτερο μετά τη Ρόδο σε έκταση νησί της Δωδεκανήσου με δέκα τουλάχιστον πρώην κοινότητες που αποτελούν δύο Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης σήμερα. Εκεί έπρεπε πράγματι να γίνει αυτό που έκανε ο νομάρχης, προκειμένου να οργανωθεί καλύτερα η παροχή των υπηρεσιών στους κατοίκους μέσα από ένα νεοσύστατο ΚΤΕΛ.

Επικροτώ τη διάταξη που φέρνετε και φυσικά θα την ψηφίσω, διότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο κ. Αγγελόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, είμαι υποχρεωμένος από τις εξελίξεις να μην περιοριστώ στις διατάξεις των άρθρων του δευτέρου κεφαλαίου, το οποίο συζητείται. Και τούτο, διότι όπως πληροφορηθήκαμε σήμερα το πρωί, μετά την προκήρυξη της απεργίας από τους εργαζόμενους στην Ολυμπιακή Αεροπορία, έχουν εκδοθεί εντάλματα σύλληψης συνδικαλιστών και η διοίκηση της Ολυμπιακής έχει ξεκινήσει μία διαδικασία παραπομπής εργαζομένων στο συμβούλιο απόλυσης από την εταιρεία.

Ειλικρινά δεν μπορώ να καταλάβω, γιατί αυτή η πρεμούρα, αυτή η ταραχή, αυτή η απώλεια, η έλλειψη ψυχραιμίας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Για τον εισαγγελέα μιλάει ο κύριος συνάδελφος; Γιατί εντάλματα εκδίδει ο εισαγγελέας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ, κύριε Πάγκαλε. Αφήστε το αυτό στο Προεδρείο. Μιλάει για την Ολυμπιακή.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Αυτή η συζήτηση θα γίνει το απόγευμα. Δεν αναφέρθηκε κανείς για την Ολυμπιακή. Αν συζητούμε για την Ολυμπιακή, να πάρουμε το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ. Συνεχίστε, κύριε Αγγελόπουλε, επί των άρθρων που συζητούμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ίσως ο αστυνομικός διευθυντής, ο μάνατζερ της χρονιάς, ο κ. Καλόφωνος παραπέμψει τους εργαζόμενους στο συμβούλιο απόλυσης. Και τι θα γινόταν, κύριοι συνάδελφοι, αν υπερασπιζόμενοι το δικαίωμα της εργασίας οι εργαζόμενοι στην Ολυμπιακή έκαναν μία ημέρα απεργία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Αγγελόπουλε, παρακαλώ περιοριστείτε στα άρθρα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ερωτώ τους συναδέλφους: Αν τη διάταξη αυτή είχε τολμήσει να τη φέρει η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, μπορεί να μου πει κανείς, αν δεν θα είχε σκαφτεί το αεροδρόμιο, δεν θα είχαν καεί αεροπλάνα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ, κύριε Αγγελόπουλε, στο θέμα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: ... αν οι συνδικαλιστές του κυβερνώντος κόμματος δεν θα είχαν κρεμάσει τις αγωνιστικές πανοπλίες στον πλάτανο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Στο θέμα παρακαλώ, κύριε Αγγελόπουλε, διότι έπεται ο κ. Πάγκαλος που θα σας απαντήσει και άλλοι συνάδελφοι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν είναι άσχετο το θέμα, κυρία Πρόεδρε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Έχετε υπομονή. Το απόγευμα θα τα πούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Αγγελόπουλε, τα είπατε αυτά που θέλατε. Ας πούμε τώρα κάτι και για τα άρθρα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν έχει υπομονή η Κυβέρνηση να ψηφιστεί η διάταξη στη Βουλή και μετά να ενεργοποιηθεί

τους όποιους μηχανισμούς εκφοβισμού των εργαζομένων στην Ολυμπιακή Αεροπορία διαθέτει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα τα πούμε το απόγευμα. Ας έρθουμε τώρα στα άρθρα, αφού το θέλετε έτσι, αφού σας ενοχλεί πολύ το θέμα. Φαίνεται ότι επειδή σας ενοχλεί, γι' αυτό προσαθήσατε να το αντιμετωπίσει η Κυβέρνηση με τον τρόπο αυτό.

Το άρθρο 20 στην παράγραφο 2 αναφέρεται στις δραστηριότητες του ΟΣΕ που αφορούν στη διαχείριση σιδηροδρομικής υποδομής και στην εκμετάλλευση των υπηρεσιών μεταφοράς, λέγοντας ότι υπάρχει η δυνατότητα να ασκηθούν ξεχωριστά από ιδιαίτερες ανώνυμες εταιρείες. Βλέπουμε να επεκτείνεται η πρακτική που υπάρχει στον ΟΣΕ, οι άλλοτε γενικές διευθύνσεις να μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει και ο απαιτούμενος γενικότερος συντονισμός από τη μια μεριά και από την άλλη μεριά να δημιουργούμε κατ' αυτό τον τρόπο μια σειρά από εποπτευόμενες βέβαια από τον οργανισμό εταιρείες. Αυτό ίσως γίνεται, γιατί οι πολλές εταιρείες έχουν πολλά διοικητικά συμβούλια, τακτοποιούνται πάρα πολλοί άνθρωποι, πρόεδροι, διευθύνοντες σύμβουλοι, νομικοί σύμβουλοι κ.λπ.

Εμείς διαφωνούμε με την διάταξη αυτή και ζητούμε από τον Υπουργό να αφήσει το παλιό καθεστώς, όπως λειτουργούσε μέχρι σήμερα.

Ήδη και οι συνάδελφοι που μίλησαν πριν, αναφέρθηκαν στην παράγραφο 4 του άρθρου 20 και ζήτησαν την αύξηση της επιδότησης των αυτοκινήτων των ΚΤΕΛ και για τα καινούργια και για τα μεταχειρισμένα. Πιστεύουμε ότι πολύ σωστά έχει καθιερώσει το κίνητρο αυτό η Κυβέρνηση μέχρι σήμερα. Ήταν θετική η πρωτοβουλία αυτή της Κυβέρνησης. Να λέμε και να θετικά, κύριε Πάγκαλε. Βλέπετε ότι δεν λέμε μόνο τα στραβά, λέμε και τα θετικά της Κυβέρνησης. Ήταν πολύ θετική η πρωτοβουλία αυτή για την θέσπιση κινήτρων για την αντικατάσταση των παλαιών λεωφορείων, πλην όμως είδαμε ότι μέχρι σήμερα δεν απέδωσε το κίνητρο αυτό. Σκοπεύουμε ότι αν υπάρχει η δυνατότητα, θα πρέπει να αυξηθεί στο 40% για τα καινούργια αυτοκίνητα και από το 10% στο 20% για τα μεταχειρισμένα.

Επίσης, στην παράγραφο 7 του άρθρου 20, στο εδάφιο δ' θα έλεγα ότι η ρύθμιση που γίνεται για τους οδηγούς των επιβατικών δημοσίων χρήσεως αυτοκινήτων, των ταξί, με την καθιέρωση μεταβατικής περιόδου τριών χρόνων για την εφαρμογή της νέας διάταξης, όπως αυτή είχε ψηφιστεί με τον προηγούμενο νόμο, πρέπει να επεκταθεί και για τους οδηγούς των λεωφορείων των ΚΤΕΛ. Τούτο το λέω, γιατί με αυτή τη ρύθμιση ανατρέψαμε ώριμες προσδοκίες των εργαζομένων όχι ως προς το δικαίωμα στη σύνταξη, αλλά ως προς το δικαίωμα στην εργασία. Αυτοί οι άνθρωποι είχαν προγραμματίσει μία σειρά από ενέργειες, έχοντας ως δεδομένο ότι δεν υπήρχε μέχρι και πριν από έναν χρόνο όριο ηλικίας για την άσκηση του επαγγέλματός τους. Με αυτόν τον προγραμματισμό που είχαν κάνει για τη ζωή τους είχαν αναλάβει και κάποιες υποχρεώσεις, όπως αυτήν της αντικατάστασης των λεωφορείων ή κάποιες άλλες υποχρεώσεις στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού των ΚΤΕΛ.

Για τις ρυθμίσεις των θεμάτων στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αναφέρθηκαν οι προηγούμενοι συνάδελφοι. Πράγματι είναι μία διάταξη που προσπαθεί εν μέρει να τακτοποιήσει έναν αριθμό εργαζομένων στην παλαιά Ολυμπιακή και να τους μεταφέρει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Επιφέρει, όμως, μία σημαντική οικονομική επιβάρυνση για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ιδιαίτερα σ' έναν κλάδο που δεν απαιτεί αντίστοιχο αριθμό εργαζομένων και από την άλλη μεριά δημιουργούμε, αν θέλετε, έναν κλάδο στον οποίον μεταφέρουμε κάποιους εργαζόμενους, αν και ήδη υπάρχει υπεράριθμο προσωπικό για να αντιμετωπίσει τις υποχρεώσεις αυτού του κλάδου.

Επίσης, θα ήθελα να σταθώ και στην τροπολογία που κατατέθηκε τελευταία και αναφέρεται στην επέκταση των αστικών συγκοινωνιών στη Σαρωνίδα. Πράγματι υπάρχει αίτημα από την πλευρά των κατοίκων της περιοχής και πολύ σωστά, κύριε Υπουργέ, παίρνετε αυτήν την πρωτοβουλία.

Από την άλλη πλευρά, όμως, με το νόμο για τα ΚΤΕΛ είχαμε εκχωρήσει στα ΚΤΕΛ το μεταφορικό έργο μέχρι το 2011. Έρχε-

σθε τώρα εκ των υστέρων και με αυθαίρετο τρόπο, χωρίς να έρθετε σε συνεννόηση μαζί τους, να τους αφαιρέσετε μεταφορικό έργο, με αποτέλεσμα τούτοι εδώ οι εργαζόμενοι, το ΚΤΕΛ που ικανοποιούσε μέχρι σήμερα τις ανάγκες αυτής της περιοχής, να βρίσκεται σε δεινή θέση γιατί τους παίρνετε ένα από τα καλύτερα κομμάτια μεταφορικού έργου που είχαν στη διάθεσή τους. Ναι, μεν, πρέπει να ικανοποιηθεί το αίτημα των κατοίκων της περιοχής, αλλά από την άλλη πλευρά θα έπρεπε με την ίδια ρύθμιση να αντικαταστήσετε το μεταφορικό έργο, το οποίο αφαιρείτε από το ΚΤΕΛ της Αττικής.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στις δευτερολογίες και έχουμε την προτασόμενη δευτερολογία του κ. Πάγκαλου.

Ορίστε, κύριε Πάγκαλε, έχετε το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, θέλω να μιλήσω για την προστιθέμενη παράγραφο 9 στο άρθρο 20, για την οποία αν μόλις μίλησε και ο συνάδελφος της Νέας Δημοκρατίας.

Πιστεύω ακράδαντα ότι στην Αττική δεν μπορεί να υπάρχει χώρος για ιδιωτική συγκοινωνία. Πρέπει να υπάρχει δημόσια συγκοινωνία ή, αν θέλετε, κοινωνική συγκοινωνία με την έννοια της συμμετοχής και των τοπικών αυτοδιοικήσεων. Πρέπει να γίνει αποδεκτό από την κοινή γνώμη και γενικότερα από την πολιτεία ότι αυτή η συγκοινωνία θα είναι ελλειμματική και αυτό για λόγους υψίστους, οικονομικούς, κοινωνικούς και προστασίας του περιβάλλοντος. Έτσι γίνεται σε όλες τις μεγαλουπόλεις και έτσι πρέπει να γίνει και στη μεγαλούπολη της Αθήνας, η οποία τείνει να καταλάβει το σύνολο του Νομού της Αττικής με τη μία ή την άλλη χρήση.

Πρέπει, λοιπόν, ο Νομός Αττικής να καλύπτεται από ένα ενιαίο συγκοινωνιακό φορέα, ο οποίος θα οργανώνει και θα ιεραρχεί τα διάφορα μέσα συγκοινωνίας με σπονδυλική στήλη το σιδηρόδρομο και τα άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, όπως το τραμ και θα περιλαμβάνει ενδιάμεσα ως ένα δίκτυο τα μέσα επιφανείας.

Βεβαίως υπάρχουν τα ΚΤΕΛ, τα οποία έχουν επενδύσει μέχρι ενός σημείου ένα περιουσιακό στοιχείο, το οποίο έχει δεκάδες, για να μην πω εκατοντάδες φορές αποσβεστεί. Μην ξεχνάτε ότι το δικαίωμα στη λεωφορειακή γραμμή το αποκτούσε κανείς με μίαν άδεια, με ένα χαρτόσημο δραχμών 5 εκείνη την εποχή και βεβαίως με τα αντίστοιχα κομματικά πολιτικά προσόντα. Αποκλείονται οι οπαδοί όχι μόνο του δικού μας κόμματος ούτε καν του ευρύτερου χώρου που θα μπορούσαν να υποψιαστούν, οι ασκούσαν τον έλεγχο αυτό αστυνομικές αρχές, αλλά ευρύτερα οι λεγόμενοι συνοδοιπόροι. Ήταν, λοιπόν, από συγκεκριμένη παράταξη οι λεωφορειούχοι, ήταν συγκεκριμένοι στυλοβάτες της εξουσίας και μ' αυτό το πεντάδραχμο απόκτησαν μία μεγάλη περιουσία. Το να αποζημιωθούν επιπλέον, όπως λέει ο συνάδελφος, επειδή χάνουν τμήμα του μεταφορικού τους έργου, το βρίσκω απαράδεκτο. Επιπλέον δεν μπορεί να είναι κανείς και με τον «χωροφύλαξ» και με τον «αστυφύλαξ» μονίμως. Ή με τους κατοίκους της Σαρωνίδας θα είστε, στην οποία πλειοψηφείτε, θέλω να σας πω και εκλέγετε και τον πρόεδρο της κοινότητας, ο οποίος ανήκει στο κόμμα σας ή θα είστε με τους λεωφορειούχους. Τα λεωφορεία είναι σε αθλία κατάσταση, η συμπεριφορά των μεταφορέων είναι δεινή εναντίον του επιβατικού κοινού. Είναι απαράδεκτη. Υπάρχει εκμετάλλευση του επιβατικού κοινού και δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση.

Εγώ θα ήθελα να υπάρξει ρέκτης Υπουργός και ελπίζω να μεταβληθεί εις τοιούτον ο κ. Βερελής και να κάνει αυτά που λέω. Εφόσον όμως αυτά δεν γίνονται, τουλάχιστον ας υπάρξει επέκταση αυτής της γραμμής. Θα ήθελα απλώς να πω, επειδή νομίζω ότι είναι ασαφής η περιγραφή, πως ίσως θα έπρεπε να διορθωθεί η διάταξη αυτή κατά τον εξής τρόπο: να γραφεί ότι «με την παρούσα διάταξη επεκτείνεται η περιοχή αστικής συγκοινωνίας του ΟΑΣΑ, ώστε να περιλαμβάνει την παραλιακή ζώνη, περιλαμβανομένης και εκείνης της Κοινότητας της Σαρωνίδας». Αν διατυπωθεί κατ' αυτόν τον τρόπο, είναι πιθανόν να έχετε καλύτερα και σαφέστερα αποτελέσματα. Αν μου επιτρέψετε να την επαναλάβω: «Να επεκτείνεται η περιοχή αστικής συγκοινωνίας του ΟΑΣΑ, ώστε να περιλαμβάνει την παραλιακή

ζώνη μέχρι και την περιοχή της Κοινότητας Σαρωνίδας. Αυτό είναι σαφές. Από κει και πέρα, κατά την άποψή μου, πρέπει να επεκταθεί ο ΟΑΣΑ σε όλο τον Νομό Αττικής.

Θέλω να πω στον κύριο συνάδελφο, ότι εμένα δεν με ενόχλησε πριν, ότι εξεδήλωσε την άποψή του για οποιοδήποτε κοινωνικό ή πολιτικό φαινόμενο. Αυτό που με ενόχλησε, επειδή βρισκόμαστε σ' αυτήν την Αίθουσα, είναι η άποψη ότι εξεδόθησαν εντάλματα συλλήψεων, επειδή κάποιος έχασε την ψυχραιμία του. Κι αναρωτιέμαι, ποιος έχασε την ψυχραιμία του. Ο εισαγγελέας; Αν συμβαίνει αυτό, να μας πει ποιος εισαγγελέας χάνει την ψυχραιμία του και για ποιο λόγο. Ή μήπως η Κυβέρνηση έχασε την ψυχραιμία της και αυτομάτως ο εισαγγελέας εκδίδει, κατ' εντολή της Κυβερνήσεως, εντάλματα; Ε, αυτά, ξέρετε πολύ καλά, επειδή είστε έγκριτος νομομαθής, κυρία Πρόεδρε, ότι δεν μπορούν να συμβούν σε μία πολιτεία, παρά μόνο κάτω από συνθήκες ανωμαλίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Θα ακούσουμε μία προτασόμενη δευτερολογία ακόμη, του κ. Κατσανέβα, και θα περάσουμε στον κύριο Υπουργό.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΑΝΕΒΑΣ: Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να πω δύο λόγια για τον εκλιπόντα Ευάγγελο Γιαννόπουλο, τον οποίο έχω ζησει προσωπικά επί σειρά ετών όχι μόνο ως Βουλευτή της Β' Περιφέρειας Αθήνας, αλλά και ως μέλος της οικογένειας Παπανδρέου, με την οποία ο εκλιπών διατηρούσε στενές προσωπικές και πολιτικές σχέσεις.

Πάνω απ' όλα έζησα τον Ευάγγελο Γιαννόπουλο στην καθημερινή πολιτική πράξη, όταν διετέλεσα Διοικητής του ΟΑΕΔ και ο εκλιπών ήταν Υπουργός Εργασίας επί τρία – τέσσερα συναπτά έτη, αν θυμάμαι καλά.

Δεν θα αναφερθώ βεβαίως στα γνωστά, για το θυελλώδη, μαχητικό, αγωνιστικό, ακάματο χαρακτήρα του Βαγγέλη του Γιαννόπουλου. Θέλω ειδικότερα να τονίσω από το Βήμα της Βουλής ότι ο Ευάγγελος Γιαννόπουλος ήταν ένας εντυπωσιακά αποτελεσματικός πολιτικός που ενεργούσε με μεγάλη ταχύτητα, όταν έπρεπε να πάρει αποφάσεις και δεν δίσταζε να φέρει την ευθύνη της υπογραφής του. Είχε γρήγορα ανακλαστικά και γενικότερα με εντυπωσίαζε πάντοτε για την αποφασιστικότητα με την οποία ενεργούσε.

Δεν χρειάζεται επίσης να πω ότι ο γραφείο του –όσοι το ξέρανε– ήταν γεμάτο από βιβλία, από έγγραφα, αλλά δεν υπήρχε ποτέ έγγραφο προς υπογραφή σε εκκρεμότητα.

Ήταν γνωστός για το χιούμορ, για την εκρηκτικότητα, αλλά και τη δεκτικότητα σε χιούμορ.

Ο ουρανός που τον αγκαλιάζει σήμερα ασφαλώς θα τον δεχθεί με ανοικτές αγκαλιές και είμαι βέβαιος ότι θα συνεχίσει το πνεύμα του να αιωρείται και να αγωνίζεται για τα πιστεύω, για τις απόψεις, για τις πεποιθήσεις του.

Εμείς, θα τον θυμόμαστε πάντα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θέλω και εγώ με τη σειρά μου να εκφράσω τη βαθιά μου θλίψη και οδύνη για το θάνατο του αγαπητού συναδέλφου και πρώην Υπουργού του αείμνηστου Ευάγγελου Γιαννόπουλου και να πω ότι ίσως αυτό το σημερινό πολιτικό μνημόσυνο που κάνουμε εδώ έφερε στην Αίθουσα μια άλλη κατάσταση. Τα θέματα της σημερινής διαδικασίας κυλήσανε πιο ομαλά και ίσως ήταν αυτή η αιτία διότι χθες πήγε να εκτραπεί λίγο η συζήτηση και να μπούμε σε άλλες συζητήσεις που δεν είχαν σχέση με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Δεν παρελήφθη όμως και σήμερα να εκφραστούν διαφορετικές θέσεις και κάποιοι εξακολουθούν να επιμένουν για ξεχωριστό νομοσχέδιο και για ένα σωρό άλλα πράγματα που ακούστηκαν. Νομίζω ότι όταν μια κυβέρνηση κάνει μια προσπάθεια να κατανοήσει το τι ακριβώς συμβαίνει σε κάθε περίπτωση και να διορθώνει πράγματα που δημιουργεί η εξέλιξη και ενδεχομένως, κάποιες άλλες παρατηρήσεις ή απόψεις ή διατάξεις του παρελθόντος δεν καλύπτουν τη σημερινή εξέλιξη, είναι χρήσιμο και ωφέλιμο, αντί να κατηγορείτε, να βοηθάτε στην επίλυση.

Θέλω να προχωρήσω και να πω ότι εμείς χαίρουμε που η

σημερινή διαδικασία κύλησε πραγματικά μέσα σε ένα καλό κλίμα, το οποίο υπήρξε και στην επιτροπή και θα είναι θετικό αν προχωρήσουμε έτσι μέχρι το τέλος, ώστε να καλύψουμε τα όποια κενά διαμορφώνονται ή να καλύψουμε νομοθετικά ό,τι χρειάζεται να λειτουργήσει καλύτερα στην πράξη.

Έρχομαι αμέσως στα συγκεκριμένα άρθρα. Ακούστηκαν πολλά σε σχέση με το ΣΑΣΘ, που όπως αντιλαμβανόμαστε όλοι μας και γνωρίζουμε είναι ένας φορέας στον οποίο συμμετέχουν όλοι οι σχετικοί και αρμόδιοι φορείς της Θεσσαλονίκης και στον οποίο εμείς ουσιαστικά δεν κάνουμε καμία εκχώρηση. Έχει έναν περιορισμένο σχετικά ποσό χρημάτων το οποίο διαχειρίζεται, είναι το γνωστό 1% και του οποίου δίνουμε μια δυνατότητα να μπορεί στα πλαίσια της κείμενης νομοθεσίας να πραγματοποιήσει κάποιες δουλειές που θεωρούνται ως εντελώς αναγκαίες για να κάνει το έργο του.

Το κάνουμε αυτό γιατί θέλουμε στην ουσία να διευκολύνουμε από πλευράς χρόνου. Να μη χρειάζεται δύο ή τρία χρόνια να δώσει μια μελέτη, γιατί το πρόβλημα που θα πρέπει να μελετηθεί να μπορεί να έχει οξυνθεί σε τέτοιο βαθμό που να μην μπορεί να γίνει οτιδήποτε σχετικό στη συνέχεια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Εμείς δεν είπαμε γι' αυτό. Για την παρέκκλιση είπαμε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η παρέκκλιση όμως χρειάζεται σε κάθε περίπτωση γιατί ασφαλώς αν πάμε στις διαδικασίες του Υπουργείου Ανάπτυξης, για την προμήθεια ενός υπολογιστή για παράδειγμα ή για οτιδήποτε ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Δεν είναι παρέκκλιση αυτό.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι και αυτό παρέκκλιση.

Νομίζω, λοιπόν, ότι σ' αυτό πρέπει να σταθούμε και να δούμε πως αυτούς τους φορείς που είναι στην περιφέρεια, που τους δίνουμε κρατικές αρμοδιότητες, μπορούμε να τους διευκολύνουμε καλύτερα, εφόσον συμμετέχουν και κοινωνικοί φορείς, να κάνουν καλύτερα τη δουλειά τους.

Βέβαια στο θέμα που μπαίνει σχετικά με το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης εμείς πράγματι συζητάμε τα αιτήματα που τίθενται, τα βλέπουμε, θέλουμε όμως να δούμε πως λειτουργεί η νέα διαδικασία που έχουμε ξεκινήσει, η επέκταση δηλαδή, και αφού ολοκληρωθεί το όλο θέμα θα δούμε αν υπάρχουν προβλήματα και ποια είναι αυτά και πάντα σε συνεννόηση με την Ομοσπονδία των Λεωφορειούχων, των ΚΤΕΛ δηλαδή. Θα δούμε εάν χρειάζεται και αν υπάρχει ανάγκη να γίνει κάποια διόρθωση σε σχέση με το μεταφορικό έργο στο Νομό Θεσσαλονίκης ή οπουδήποτε αλλού.

Πρέπει να τονίσω και κάτι ακόμα σ' αυτά που έλεγα προηγουμένως. Όλες αυτές οι διαδικασίες, οι αρμοδιότητες που εκχωρούμε θα γίνουν μέσα από έναν καινούργιο κανονισμό που θα εγκριθεί από τους αρμόδιους Υπουργούς.

Σε σχέση με το επόμενο άρθρο και τους επιθεωρητές, στα όσα ακούστηκαν, νομίζω ότι η απόσπαση του επιθεωρητή είναι μια διαδικασία με την οποία θέλουμε να καλύψουμε ένα κενό του δημοσιοϋπαλληλικού κώδικα. Όλοι μας αντιλαμβανόμαστε ότι δεν υπάρχουν και πάρα πολλά ικανά στελέχη και όταν κάποιος κάνει καλά τη δουλειά του, καλό θα είναι να βρούμε έναν τρόπο να μπορέσουμε να του δώσουμε τη δυνατότητα να συνεχίσει όσο γίνεται καλύτερα αυτή τη δουλειά την οποία του έχουμε αναθέσει.

Ερχόμαστε στο άρθρο 20 για το οποίο έγιναν πολλές συζητήσεις. Κατ' αρχάς, θέλω να πω σε σχέση με το άρθρο αυτό ότι εμείς πράγματι δε θέλουμε μέσα απ' αυτό το άρθρο να δώσουμε τη δυνατότητα να γίνουν πράγματα που δεν πρέπει να γίνουν ή να καλυφθούν καταστάσεις που δεν πρέπει να καλυφθούν. Αναφερόμαι στο θέμα που έχει να κάνει κυρίως με τον ΟΣΕ.

Η προτεινόμενη διάταξη είναι ουσιαστικά μία προσαρμογή στην Οδηγία 91440 για σιδηροδρομικές μεταφορές και στο π.δ. 324/1996. Βέβαια το θέμα των συνδυασμένων μεταφορών, όπως γνωρίζουμε πολύ καλά, ρυθμίζεται από την Οδηγία 92106 και από το π.δ. 431/1995. Η χώρα μας είναι υποχρεωμένη να εφαρμόσει αυτές τις οδηγίες και να εναρμονίσει το δικό μας δίκαιο στις συγκεκριμένες οδηγίες.

Πιθανόν να δημιουργήθηκε μία σύγχυση πάνω στο συγκεκριμένο ζήτημα σε σχέση με τις συνδυασμένες μεταφορές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Είναι, όμως, σαφές ότι από την υπάρχουσα νομοθεσία η οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να έχει άδεια. Άρα, λοιπόν, θα πρέπει να ξεπεραστεί η παρεξήγηση που υπάρχει.

Εμείς στη συγκεκριμένη περίπτωση λέμε ότι εδώ δίνουμε τη δυνατότητα να γίνουν στον ΟΣΕ επιχειρήσεις, ώστε σε κάθε περίπτωση τα περιουσιακά του στοιχεία να μη χρειάζεται να μεταβιβαστούν. Εμείς, δηλαδή, θέλουμε μέσα από το νέο καθεστώς που πάει να δημιουργηθεί και σε επίπεδο Ευρώπης, να έχει ο ΟΣΕ τη δυνατότητα να διατηρήσει τα περιουσιακά του στοιχεία, αλλά ταυτόχρονα να μπορεί να κάνει άλλες επιχειρήσεις και να μπορεί να επιτελέσει οποιοδήποτε έργο θέλει. Νομίζω ότι αυτό είναι κάτι που το αντιλαμβανόμαστε, γιατί η ελληνική νομοθεσία και η οικονομία θα πρέπει να προσαρμόζονται στις εξελίξεις και να αξιοποιούν οποιοδήποτε δεδομένο μπορούν.

Θα πω επίσης ότι στο συγκεκριμένο θέμα απλά δε δίνουμε τη δυνατότητα για τους επιβάτες να υπάρχουν όλες οι συνδυασμένες μεταφορές, όπως μέχρι στιγμής προβλέπεται μόνο για τα εμπορεύματα. Νομίζω ότι αυτό είναι κάτι θετικό. Εφόσον υπάρχει αυτή η εξέλιξη, θέλουμε να δώσουμε τη δυνατότητα στον ΟΣΕ, μέχρι να έχει αυτή τη δυνατότητα, να μην επιτρέπονται οι συνδυασμένες επιβατικές μεταφορές. Θεωρώ ότι αυτή είναι μια πολύ θετική εξέλιξη που θα πρέπει να τη χειροκροτήσουμε και όχι να λέμε αντίθετα πράγματα από αυτά που ενδεχομένως πρέπει να γίνουν αυτήν τη στιγμή.

Εκείνο που θέλουμε να ξεκαθαρίσουμε είναι ότι ο ΟΣΕ πρέπει να διατηρήσει τα περιουσιακά του στοιχεία μέσα από τη δυνατότητα να δημιουργεί θυγατρικές εταιρείες. Αυτό θα γίνει με τη δημιουργία άλλων εταιρειών, γιατί πρέπει να δημιουργήσουμε άλλες εταιρείες για να είναι όμιλος. Σήμερα δεν είναι όμιλος. Είναι μία εταιρεία. Για να γίνει όμιλος, πρέπει να δημιουργήσει άλλες ανώνυμες εταιρείες όπως προβλέπεται, για να μπορεί πραγματικά να αξιοποιήσει και τις υποδομές που υπάρχουν.

Όσον αφορά το θέμα του τραμ, η δεύτερη διάταξη αφορά στη συντήρηση του έργου. Προβλέπεται να εκδοθεί κοινή υπουργική απόφαση για το ποιος θα συντηρεί το έργο. Συγκεκριμένα, λέμε ότι αυτός που θα συντηρεί το έργο μπορεί να είναι φορέας, μπορεί να είναι υπηρεσία και ασφαλώς θα υπάρξει το αποτέλεσμα μέσα από την κοινή υπουργική απόφαση. Βέβαια, σε καμία περίπτωση δε λέμε ότι δε θα μπορούσε η αρμόδια υπηρεσία να είναι μία δημόσια υπηρεσία ή το ΥΠΕΧΩΔΕ. Απλά θέλουμε να υπάρξει μια πρόβλεψη για το δίκτυο από το οποίο περνάει το τραμ ή για ό,τι έχει σχέση με το τραμ. Θα πρέπει να βρεθεί ένας ενιαίος φορέας που να μπορεί να κάνει τη συντήρηση αυτού του δικτύου. Βέβαια αυτό θα αποφασιστεί από τους αρμόδιους υπουργούς.

Όσον αφορά το άρθρο 20, θα ήθελα να αναφέρω μια προσθήκη που πρέπει να κάνουμε σχετικά με το όριο ηλικίας. Θεωρούμε ότι αυτό είναι σωστό, γιατί οι οδηγοί που μεταφέρουν επιβάτες δε θα πρέπει να οδηγούν μέχρι τα βαθιά γεράματα. Αυτό που προβλέπουμε στο νομοσχέδιο το επεκτείνουμε και στους οδηγούς σχολικών λεωφορείων, δίνοντας δυνατότητα εφαρμογής μόνο σ' ένα χρόνο σε σχέση με τους άλλους επιχειρηματίες που τους δίνουμε τρία χρόνια, όπως προβλέπεται στο νομοσχέδιο.

Θα ήθελα επακριβώς να διαβάσω πώς θέλουμε να διατυπωθεί αυτή η παράγραφος στο άρθρο 20 έτσι ώστε να μην υπάρχει καμία παρεξήγηση. Λέμε, λοιπόν, ότι στο άρθρο 20, παράγραφος 8, εδάφιο δ' προστίθενται τα εξής: «Το όριο ηλικίας του εξηκοστού πέμπτου έτους ηλικίας ισχύει και για τους απασχολούμενους ως οδηγοί σχολικών λεωφορείων. Η δε παρούσα διάταξη τίθεται σε ισχύ ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου».

Έγινε επίσης μεγάλη συζήτηση σε σχέση με τους επιθεωρητές προτύπων ασφαλείας. Δεν έγινε κατανοητό, παρ' ό,τι έγινε πολύ συζήτηση στην επιτροπή, ότι αυτούς τους ανθρώπους τους έχουμε ανάγκη, γιατί μπορεί μεν σήμερα να έχουμε ένα συγκεκριμένο αριθμό –μάλιστα κάποιος συνάδελφος είπε ότι

έχουμε υπεράριθμους- πλην όμως υπάρχει έργο το οποίο αυτή τη στιγμή ανατίθεται σε τρίτους και αυτό το αγνοούν οι κύριοι συνάδελφοι. Αντίθετα εμείς με τη δυνατότητα που δίνουμε στην υπηρεσία να έχει κατάλληλους, έμπειρους και ικανούς επιθεωρητές προτύπων ασφαλείας αυτό το έργο το οποίο σήμερα ανατίθεται σε τρίτους θα επιτελείται από αυτούς, ένα έργο το οποίο θεωρούμε πάρα πολύ σημαντικό ιδιαίτερα σ' ένα τομέα όπου ναι μεν οι αεροπορικές εταιρείες αυξάνονται και ίσως περνάει μια κρίση ο τομέας, αλλά από την άλλη κάποια πράγματα διευρύνονται και θα πρέπει αυτοί οι επιθεωρητές να κάνουν σωστά τη δουλειά τους, η οποία πρέπει να βγει προς τα έξω, έτσι ώστε να ξαναποκτηθεί η εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού προς τις αεροπορικές εταιρείες. Αυτή η διάταξη θα έπρεπε να προβληθεί περισσότερο διότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και δίνει τη δυνατότητα στις αεροπορικές εταιρείες να δέχονται ελέγχους και εν πάση περιπτώσει το αεροπορικό έργο να γίνεται με τον καλύτερο τρόπο, ξεπερνώντας παράλληλα τα διάφορα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί λόγω των συγκυριών και είναι γνωστές οι συγκυρίες και δεν θέλω να αναφερθώ σ' αυτές.

Αναφορικά τώρα με το άρθρο 23 και τη συζήτηση που έγινε κυρίως από την πλευρά του κ. Λαφαζάνη, σε σχέση με τις εγκαταστάσεις που θέλουμε να κάνουμε σε δάση δήθεν ή οπουδήποτε αλλού. Μα, αλίμονο αν θέλουμε να δημιουργήσουμε σύγχρονες υποδομές στη χώρα μας χωρίς να προβλέψουμε παράλληλα ότι σ' αυτές τις υποδομές θα πρέπει να υπάρξουν και όλες οι άλλες απαραίτητες υπηρεσίες, οι οποίες θα διευκολύνουν αυτούς οι οποίοι θα χρησιμοποιήσουν αυτές τις νέες υποδομές. Και αυτό κάνει το νομοσχέδιο. Δεν καταστρατηγείται κανένας άλλος νόμος που έχει να κάνει με δασικά θέματα ή οτιδήποτε άλλο. Είναι κάτι που πρέπει να προσεχθεί, γιατί όλοι μας μιλάμε για αναβάθμιση αλλά στην πράξη για να γίνει αναβάθμιση θα πρέπει εμείς να προβλέψουμε να θεσπισθούν κάποιες διατάξεις οι οποίες θα βοηθήσουν προς αυτή την πλευρά. Αυτή είναι η λογική μας και δεν έχει καμία διαφορετική σκοπιμότητα, εκτός και εάν ο κ. Λαφαζάνης επιμένει στις απόψεις διαφόρων που στην ουσία δεν θέλουν να γίνει κανένα έργο, να μη διευκολυνθεί δηλαδή το πολεοδομικό συγκρότημα της Αττικής, δημιουργώντας κάτι το διαφορετικό. Αυτό, λοιπόν, το κάτι διαφορετικό που χρειαζόμαστε λέμε να το καλύψουμε με άλλους τρόπους και άλλες μεθόδους και η Κυβέρνηση είναι σε θέση να προωθήσει όλα αυτά με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Θα πρέπει να πούμε ακόμα κάτι για τις καταργούμενες διατάξεις του άρθρου 26. Για να μην υπάρξει καμία παρεξήγηση, προτείνουμε στο τέλος του άρθρου 26 να διαγραφεί η τελεία και να προστεθούν οι λέξεις «και οποιαδήποτε άλλη διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος». Εκεί μιλάμε για συγκεκριμένες διατάξεις που καταργούνται, αλλά θα πρέπει να προβλέψουμε και όποιες άλλες διατάξεις θεσπίστηκαν κατά το παρελθόν που αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου.

Με όλες αυτές τις παρατηρήσεις και διορθώσεις που κάναμε, μπορούμε να πούμε ότι ολοκληρώνουμε τη συζήτηση του παρόντος νομοσχεδίου που ξεκίνησε προχθές, ένα νομοσχέδιο που θα συνδράμει και θα βοηθήσει αρκετά να ξεπεραστούν προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί σε διάφορες περιπτώσεις. Μάλιστα η συζήτηση που έγινε εδώ αλλά και οι προθέσεις του Υπουργείου υποδηλώνουν κάτι που πρέπει να προσεχθεί. Είμαστε ανοιχτοί σε κάθε θετική πρόταση που προέρχεται από κάθε πλευρά. Ακούσαμε όλους και αυτούς που θέλουμε να αναβαθμίσουμε. Κάναμε και τις αυξήσεις σε σχέση με τις επιδοτήσεις, που εδώ ίσως θα πρέπει να δούμε το θέμα της αναδρομικότητας. Ίσως πρέπει να υπάρξει κάποια διατύπωση, προκειμένου να καλύπτει και περιπτώσεις για τις οποίες έχει ξεκινήσει μία διαδικασία, ώστε να είναι ισομερώς κατανοημένα τα χρήματα αυτά, να δοθούν δηλαδή με δίκαιο τρόπο σε όλους τους εμπλεκόμενους. Αυτή η πρόθεση που φάνηκε και εδώ και στην επιτροπή δείχνει ότι εμείς θέλουμε να υπηρετήσουμε αυτούς τους τομείς με τον καλύτερο τρόπο. Γι' αυτό δείξαμε την ανάλογη διαλλακτικότητα σε κάθε περίπτωση, πράγμα που θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη για την παραπέρα συζήτηση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο κ. Παυλόπουλος.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Θα ήθελα να κάνω πέντε σύντομες παρατηρήσεις. Η πρώτη παρατήρηση αφορά στη διάταξη του άρθρου 17. Εκεί, κύριε Υπουργέ, έχετε μία ρύθμιση για τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με την οποία το συμβούλιο των συγκοινωνιών αυτών είναι δυνατόν, με Κανονισμό που θα εγκριθεί από εσάς, να προβαίνει σε αναθέσεις μελετών και άλλων συμβάσεων κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων πλην βεβαίως του κοινοτικού δικαίου. Να διευκρινίσω πρώτα-πρώτα ότι «μου αρέσει» που λέτε «πλην του κοινοτικού δικαίου». Λες και θα ήταν δυνατόν να γίνεται κατά παρέκκλιση και κατά παράβαση του κοινοτικού δικαίου. Εκείνος που το συνέταξε και το εμπνεύστηκε δεν έχει συναίσθηση του τι σημαίνει ιεράρχηση των κανόνων δικαίου στην ελληνική έννομη τάξη. Δεύτερον, έτσι που το έχετε βάλει τι σημαίνει; Λέτε κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων χωρίς αυτό να σημαίνει παράβαση του κοινοτικού δικαίου. Αν όμως είναι κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, σημαίνει ότι μπορεί να παραβιάζεται η αρχή της ισότητας σε άλλες αντίστοιχες περιπτώσεις. Γιατί όταν παρεκκλίνεις από τις κείμενες διατάξεις μπορεί να παραβιάζεις την αρχή της ισότητας. Δηλαδή υπονοείτε ότι μπορείτε να παρεκκλίνετε κατά την ανάθεση των μελετών αυτών και να παραβιάζετε το Σύνταγμα, αλλά να μην παραβιάζετε το κοινοτικό δίκαιο;

Αυτές οι κατά παρέκκλιση ρυθμίσεις είναι αντισυνταγματικές, κύριε Υπουργέ. Και είναι αστέιο να το λέτε. Δείχνουν πρόθεση απευθείας αναθέσεων, δείχνουν διαφθορά και διαπλοκή. Αν το θεσμοθετείτε, πείτε το μας. Γιατί αυτό κάνετε τόσα χρόνια. Κατηγορούμε εσάς, την Κυβέρνηση Σημίτη, τον «εκσυγχρονισμό» της ότι αντίθετα με ό,τι συνέβαινε πριν -που υπήρχε η νομοθεσία εναντίον της διαπλοκής και κάποιοι πήγαιναν να ξεφύγουν από αυτή και τους δαδάλους που περιείχε- τώρα τη θεσμοθετείτε και από πάνω. Υπάρχει σειρά διατάξεων με τις οποίες καθιστάτε νόμιμη τη διαπλοκή. Το ίδιο κάνετε και εδώ. Λέτε ότι μπορεί να γίνεται κατά παρέκκλιση ανάθεση, δηλαδή χωρίς διαγωνισμό, χωρίς τίποτε. Τι υπονοείτε με αυτό; Και γιατί θεωρείτε ότι πρέπει να γίνεται ειδικά για το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης; Ποια είναι η ιδιαιτερότητα εκείνη που επιτρέπει ή επιβάλλει αυτό το πράγμα;

Εμείς την καταψήφισουμε και καταγγέλλουμε ότι πίσω απ' αυτό κρύβεται μία νέα -σε μικρότερη, τοπική, κλίμακα- εστία νομιμοποίησης και της διαφθοράς και της διαπλοκής που την πληρώνουμε χρόνια. Και την πληρώνουμε χρόνια, γιατί σας λέει η Κεντρική Ευρωπαϊκή Τράπεζα ότι η παραοικονομία και η διαπλοκή κοστίζουν 3,5 τρισεκατομμύρια στην Ελλάδα. Και έρχεστε και πουλάτε υποχρέωση στον Ελληνικό Λαό τα ψίχουλα του 1 τρισεκατομμυρίου. Ένα τρισεκατομμύριο δίνετε και 3,5 τρισεκατομμύρια στη διαπλοκή. Αυτή είναι η μοιρασιά της «κοινωνικής δικαιοσύνης» Σημίτη. Επ' ευκαιρία αυτής της διάταξης δείχνετε τη νοοτροπία σας. Ή θα την πάρετε πίσω ή ομολογείτε ότι είστε μία Κυβέρνηση η οποία θεσμοθετεί τη διαπλοκή.

Σημείο δεύτερο. Στα άρθρα 18 και 23 είναι το θέμα των συνεργείων. Ελπίζω να σας έχει ξεφύγει. Δεν γνωρίζετε ότι η επιθεώρηση των συνεργείων των αυτοκινήτων, των μοτοσικλετών και των μοτοποδηλάτων είναι δημόσια υπηρεσία; Με ποια δυνατότητα μπορεί να γίνεται η επιθεώρηση και ο έλεγχός τους όσον αφορά την οδική ασφάλεια; Πώς είναι δυνατόν να γίνεται αυτό με ιδιώτες μηχανολόγους; Θα μπορούσε να τους ανατεθεί κατά παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας, να κάνουν τέτοιους ελέγχους. Αλλά αυτό προϋποθέτει ειδικό καθεστώς αδειών, ειδική εκπαίδευση και ένα σωρό άλλα πράγματα. Εσείς βάλατε μία διάταξη ότι είναι δυνατόν να γίνεται και με ιδιώτες. Έτσι απλά.

Είπαμε να κάνουμε ιδιωτικοποίηση αλλά σας το έχω πει. Από τον άκρατο τριτοκοσμικό σοσιαλισμό περάσατε στο νεοφιλελευθερισμό. Ο φιλελευθερισμός δεν σημαίνει έλλειψη κανόνων. Δεν σημαίνει να τα παραδώσετε όλα οπουδήποτε. Φιλελευθερισμός σημαίνει άλλα πράγματα τα οποία δεν γνωρίζετε. Και αυτό φαίνεται καθαρά από τέτοιες μικρολεπτομέρειες. Βγάλτε το

αυτό, γιατί σας είπα ότι είναι λάθος και έξω από τη λογική. Όταν παραχωρείτε δημόσια υπηρεσία -γιατί παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας είναι- γίνεται με όρους, με άδειες, με εσωτερικό έλεγχο, ο οποίος δείχνει αν αυτοί οι άνθρωποι είναι ικανοί να κάνουν αυτό το πράγμα.

Τρίτο σημείο. Έχετε μία ρύθμιση που δείχνει πάλι την προχειρότητα με την οποία το νομοσχέδιο έχει σχεδιασθεί. Λέτε ότι επιτρέπεται η παραχώρηση χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου, όταν πρόκειται για εταιρείες εγκατεστημένες στην Ευρωπαϊκή Ένωση και κάνουν συνδυασμένες διεθνείς μεταφορές. Γνωρίζουμε όλοι ότι συμβαίνουν αυτά.

Λέτε, όμως, «επιτρέπεται η χρήση υπό δίκαιους όρους». Η φράση «δίκαιος όρος», κύριοι συνάδελφοι, χρησιμοποιείται στο διεθνές δίκαιο, το οποίο περιέχει γενικές ρήτρες, μόνο και μόνο γιατί με τον τρόπο αυτό θέλει να αφήσει στα κράτη-μέλη, τα οποία εφαρμόζουν τις σχετικές διατάξεις, τη δυνατότητα να ρυθμίσουν τα επιμέρους θέματα με συγκεκριμένο τρόπο. «Δίκαιος όρος» στο ελληνικό δίκαιο δεν σημαίνει τίποτα. Ρωτήστε τους συμβούλους σας εάν υπάρχει στη νομολογία, στη θεωρία, στο Σύνταγμα, οπουδήποτε χρήση δικτύου υπό «δίκαιους όρους».

Ο «δίκαιος όρος» μπορεί να υπάρχει στο διεθνές δίκαιο και σε ό,τι αφορά την έκδοση αποφάσεων του Διεθνούς Δικαστηρίου ή άλλους χώρους όπου ισχύουν γενικές ρήτρες. «Δίκαιος όρος» όμως στο εσωτερικό μας δίκαιο δεν λέει τίποτα. Ο «δίκαιος όρος», που εννοεί το διεθνές δίκαιο, το οποίο θέλατε να το μεταφέρετε και το βάλατε αυτούσιο, σημαίνει υπό όρους. Σημαίνει από τη μία πλευρά ισότητα και από την άλλη ότι πρέπει να καταβάλεις τέλος ή οτιδήποτε άλλο. Πάντως δεν μπορείτε σε καμία περίπτωση να μεταφέρετε άκριτα τον όρο αυτόν, γιατί δεν λέει τίποτα. Είναι μία τόσο αόριστη νομική έννοια που δεν λέει τίποτα. Ούτε καν εξουσιοδότηση εν τω μεταξύ δεν έχετε για να μας πείτε τι είναι οι «δίκαιοι όροι». Αδυνατώ να καταλάβω τι σημαίνει αυτό. Ή τα χωράει όλα ή δεν χωράει τίποτα.

Βγάλτε, λοιπόν, τον όρο «δίκαιος όρος», βγάλτε μία εξουσιοδότηση και πείτε ότι οι όροι και οι προϋποθέσεις, που θα επιτρέπεται αυτή η χρησιμοποίηση με σεβασμό του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου, θα γίνει με μία υπουργική απόφαση ή κάτι άλλο. Πάντως τον όρο «δίκαιος όρος» βγάλτε τον γιατί θα μας δημιουργήσει πολλά προβλήματα. Πέραν του ότι θα γελάνε εκείνοι οι οποίοι θα το βλέπουν, αφού ο όρος μπήκε μόνο και μόνο για να επιτρέψει σε κάθε χώρα να ρυθμίσει τα θέματα αυτά ειδικότερα και όχι για να μπει αυτούσια στην ελληνική νομοθεσία.

Σε ό,τι αφορά τα ζητήματα τα οποία σχετίζονται με τα νησιά και τα ΚΤΕΛ. Σας ελέγχθη -και είναι σωστό και δίκαιο αυτό- το εξής: Ξέρετε κανένα νησί που έχει κάτω από τρεις χιλιάδες κατοίκους να έχει ΚΤΕΛ; Εγώ προσωπικά δεν ξέρω. Το είπε ο κ. Κιλιτδής, το είπε ο κ. Σφυρίου.

Κύριε Υπουργέ, μη βάζουμε πράγματα που δεν στέκουν. Η διάταξη αυτή είναι ανεφάρμοστη έτσι όπως την έχετε σήμερα. Απαριθμήστε αν θέλετε τα νησιά. Βάλτε κριτήρια. Βάλτε, εν πάση περιπτώσει, ότι πρόκειται για νησιά που έχουν ΚΤΕΛ και βάλτε ότι τα ΚΤΕΛ αυτά θα πρέπει να κριθούν με βάση τη σημασία. Παραδείγματος χάρη, του νησιού -ενδεχομένως το αν είναι ακριτικό νησί και τι γίνεται- και το δεύτερο και το κυριότερο απ' όλα, ποια είναι η κατάσταση του συγκεκριμένου ΚΤΕΛ. Γιατί υπάρχουν ΚΤΕΛ τα οποία χειμάζονται, επειδή είναι τέτοια η έκταση ή η υφή του νησιού και τα οποία δεν βρίσκονται σε καλή οικονομική κατάσταση. Θέλετε να βάλετε ένα οικονομικό κριτήριο; Θέλετε να πείτε εκείνα τα οποία δεν είναι βιώσιμα ΚΤΕΛ, γιατί φαίνεται καθαρά ότι δεν μπορούν να επιβιώσουν οικονομικά, είναι ελλειμματικοί οι προϋπολογισμοί τους; Βάλτε το έτσι. Πάντως, όμως, όχι κάτω από τρεις χιλιάδες κατοίκους γιατί δεν υπάρχει τέτοιο ΚΤΕΛ και επομένως η διάταξη είναι ανεφάρμοστη.

Τέλος, άφησα τη διάταξη για το τραμ. Είναι πολύ περίεργος ο τρόπος που την έχετε διατυπώσει. Εγώ θέλω να μείνει στην Αίθουσα μία δήλωση δική σας, κύριε Υπουργέ. Ή του κ. Βερελή ή η δική σας, κύριε Υφυπουργέ. Μιλάμε για τις ενστάσεις. Σίγουρα οι ενστάσεις αυτές δεν εκδικάζονται από την «ΤΡΑΜ

Α.Ε.»

Πρώτα-πρώτα να μιλήσουμε σε θεσμικό επίπεδο. Ενστάσεις υπάρχουν. Το καθεστώς των ενστάσεων δεν καταργείται. Θέλω δηλαδή τη διαβεβαίωση του κυρίου Υπουργού, αν δεν μπορεί να το βάλει, τουλάχιστον για να υπάρχει μέσα στα Πρακτικά. Άρα, η ένσταση διατηρείται ως θεσμός.

Δεύτερον, όταν λέμε ότι διατηρείται, δεν την κρίνει η «ΤΡΑΜ Α.Ε.» ως ελέγχων και ελεγχόμενος.

Τρίτον, την κρίνουν τα αρμόδια όργανα για τα θέματα των ενστάσεων αυτών, που είναι τα αρμόδια του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, όπως συμβαίνει στα υπόλοιπα δημόσια έργα.

Αυτό έχει τη σημασία ότι δεν παραβιάζουμε τις διατάξεις του Συντάγματος σχετικά με το δικαίωμα του αναφέρεσθαι και δεν παραβιάζουμε και τις διατάξεις εκείνες που θέλουν οι διαφορές αυτές, επειδή κρίνονται από διοικητικά όργανα και όχι από όργανα ιδιωτικού δικαίου, να είναι διοικητικές διαφορές. Ωστε να εκδικάζονται από τα διοικητικά δικαστήρια τα οποία, όπως και να το κάνουμε, είναι εθισμένα περισσότερο στον έλεγχο νομιμότητας των διοικητικών πράξεων απ' ότι είναι τα πολιτικά δικαστήρια τα οποία έχουν άλλη αποστολή, να κρίνουν ιδιωτικές διαφορές.

Άρα, θέλουμε αυτήν την τριπλή διαβεβαίωση ότι παραμένουν οι ενστάσεις όπως στην κείμενη νομοθεσία, οι ενστάσεις αυτές δεν κρίνονται από την «ΤΡΑΜ Α.Ε.», αλλά κρίνονται από τα αρμόδια όργανα του ΥΠΕΧΩΔΕ όπως ακριβώς συμβαίνει στην κοινή νομοθεσία των δημοσίων έργων. Άρα, εφαρμόζεται εδώ κατ' αναλογία ως προς τις ενστάσεις η νομοθεσία των δημοσίων έργων.

Αυτές τις πέντε παρατηρήσεις ήθελα να κάνω.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Ηλίας Βλαχόπουλος έχει το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Δύο παρατηρήσεις θα ήθελα να κάνω, κυρία Πρόεδρε.

Ακούστηκε και σήμερα από τους αξιότιμους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης ότι το νομοσχέδιο είναι πάλι ένα νομοσχέδιο ράβε - ξήλωνε. Νομίζω ότι η αντιπαράθεση εδώ μέσα είναι εύκολη να γίνεται γιατί δεν είναι ράβε - ξήλωνε. Επειδή, όμως, ακριβώς μας ακούει και μας βλέπει ο ελληνικός λαός και για να προστατεύσουμε το κύρος του ελληνικού Κοινοβουλίου, αλλά και για να προστατεύσουμε το κύρος του δικού μας, νομίζω ότι αυτό δεν πρέπει να επαναλαμβάνεται. Διότι εγώ ρώτησα χθες και νομίζω ότι και ο κύριος Υφυπουργός ρώτησε σήμερα: Θέλατε για μία ρύθμιση που γίνεται για τα ΚΤΕΛ ή τα συνεργεία να καταθέσει η Κυβέρνηση ένα ολόκληρο νομοσχέδιο;

Επομένως θα πρέπει να υπάρχει και το αίσθημα της αυτοπροστασίας και του Κοινοβουλίου, αλλά και των Βουλευτών. Τέτοια νομοσχέδια υπήρξαν, υπάρχουν και θα υπάρχουν. Επομένως δεν είναι ράβε-ξήλωνε.

Θα ήθελα να αναφερθώ στο άρθρο 17. Έφυγε ο κ. Παυλόπουλος, που πάντοτε στις τοποθετήσεις του φαντάζεται διαπλοκή, φαντάζεται ότι η Κυβέρνηση συνεχώς νομοθετεί για τη διαπλοκή και αναφέρθηκε στο άρθρο 17. Η διάταξη εδώ προβλέπει ότι κατά παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις σχετικά με την ανάθεση μελετών και υπηρεσιών τεχνικού, οικονομικού ή νομικού περιεχομένου, πλην εκείνων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, μπορεί το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης για την πραγματοποίηση των σκοπών να εκπονεί μελέτες και να συνάπτει συμβάσεις.

Εγώ θα θυμίσω στον αγαπητό συνάδελφο ότι υπάρχουν νόμοι, οι οποίοι βεβαίως κινούνται μέσα στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου, αλλά είναι κείμενες διατάξεις. Και θα πω ένα παράδειγμα: Υπήρχε ένας νόμος που έλεγε ότι τα δημόσια έργα δίνονται στους μειοδότες. Ήταν μέσα στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου. Αυτός ο νόμος είδαμε ότι δεν εξυπηρετούσε την εξέλιξη των έργων και άλλαξε. Και ψηφίστηκε ένας άλλος νόμος, πάλι από μας, που ήταν ο νόμος που ήθελε την αιτιολόγηση. Αλλά και αυτός ο νόμος κινούνταν μέσα στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου. Και αυτός ο νόμος δεν εξυπηρετήσε τα

έργα και έχουμε έναν άλλο νόμο, του μαθηματικού τύπου.

Άρα βλέπετε ότι οι κείμενες διατάξεις, που υπάρχουν μέσα στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: ...είναι κείμενη διάταξη.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Συγγνώμη, δεν με καταλάβατε. Και ο προηγούμενος νόμος ήταν κείμενη διάταξη. Και ο νόμος που ψηφίζεται τώρα θα είναι κείμενη διάταξη, αλλά θα είναι μέσα στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου. Δεν νομίζω λοιπόν ότι πρέπει συνεχώς να βλέπουμε διαπλοκές και ότι η Κυβέρνηση νομοθετεί τις διαπλοκές. Οι κείμενες λοιπόν διατάξεις μπορούν να αλλάζουν κινούμενες πάντα μέσα στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου.

Όσον αφορά το νομοσχέδιο τώρα.

Κύριε Υπουργέ, στο άρθρο 20 ακούστηκαν πολλές προτάσεις για το 30% που γίνεται 35%, για την επιδότηση της αγοράς των λεωφορείων. Νομίζω ότι αν θέλουμε να είναι αποτελεσματική αυτή η ρύθμιση, μπορούμε να συνδυάσουμε τις συνενώσεις των ΚΤΕΛ με ένα ισχυρότερο κίνητρο, που είναι το 40%. Προτείνω πως το δικαιούνται διότι ήδη υπάρχει η πρόθεση. Και νομίζω ότι οι συνενώσεις θα είναι ακόμη μεγαλύτερες αν το 30% γίνει 40% και το 10% γίνει 20%.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ.)

Όσον αφορά τώρα το άρθρο 18, κύριε Υπουργέ. Προβλέπεται ότι οι άδειες που προβλέπονται από το νόμο αυτόν εκδίδονται από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών κάθε Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης χωρίς εξετάσεις».

Τίθενται όμως κάποιες προϋποθέσεις που είναι οι εξής, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 2: «Ο απαιτούμενος χρόνος προϋπηρεσίας σε όμοια εργασία προσαυξάνεται κατά ένα έτος σε κάθε περίπτωση ενδιαφερόμενου κατόχου τίτλου σπουδών δευτεροβάθμιας ή μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και κατά δύο έτη για κάθε περίπτωση ενδιαφερόμενου κατόχου τίτλου σπουδών κατώτερης τεχνικής σχολής ή σχολής μαθητείας ή ταχύρρυθμης επαγγελματικής κατάρτισης». Για να δώσουμε όμως ένα κίνητρο στους μαθητές των κατώτερων σχολών που πηγαίνουν σε νυχτερινά ή εσπερινά σχολεία, μπορούμε να προσθέσουμε εδώ και ένα έτος για τους μαθητές εσπερινού και νυχτερινού σχολείου.

Αντί να διαρκεί δύο χρόνια η φοίτηση για τους μαθητές κατώτερης τεχνικής σχολής, αυτό να παραμείνει για τις ημερήσιες σχολές και για τις νυχτερινές σχολές να είναι μόνο ένας χρόνος. Έτσι θα δώσουμε ένα κίνητρο, διότι τα παιδιά αυτά που πηγαίνουν στις νυχτερινές σχολές εργάζονται σε συνεργεία, άρα αποκτούν μια επιπλέον εμπειρία.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Έχουν τελειώσει οι πρωτολογίες επί της ενότητας των άρθρων αυτών και μίας τροπολογίας.

Ο κ. Κιλτίδης έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, σε επέκταση των όσων είπα ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος κ. Παυλόπουλος, ο οποίος υποστήριξε κατά τον πλέον αξιόπιστο νομικό τρόπο πράγματα που στη δική μου εισήγηση ελέγχθησαν, θέλω κατ' αρχάς να ξεκαθαρίσω ορισμένα πράγματα, μιας και σήμερα κλείνει κατ' ουσίαν η διαδικασία ψήφισης αυτού του νομοσχεδίου και μένουν για το απόγευμα οι τροπολογίες.

Πρώτον -απευθύνομαι και στους κυρίους συναδέλφους που βρίσκονται στην Αίθουσα εκτός από τον κύριο Υπουργό και τον κύριο Υφυπουργό- ποτέ δεν έχω αμφισβητήσει την εντιμότητα και δεν έχω χρησιμοποιήσει έννοιες που περιπλέκουν τα πράγματα στην πολιτική πλην πολιτικών όρων. Δεν μου έλειψε ποτέ το πολιτικό θάρρος να αναγνωρίσω και σωφροσύνη και ορθότητα σε συμπεριφορές και σε έργο, όπως είχα την τύχη αυτό να διαδραματιστεί κατά κόρον με τη συγκεκριμένη ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπου χειρίστηκα θέματα ως εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Η συζήτηση όμως τίθεται πάντα πάνω στους διαλεκτικούς κανόνες της θέσης και όχι απαραίτητα της αντίθεσης, αλλά της όποιας διαφορετικής άλλης άποψης, για να προκληθεί και να επέλθει η σύνθεση. Είμαι ευτυχής που στα νομοσχέδια τα

οποία διαπραγματευτήκαμε με το συγκεκριμένο Υπουργό είχαμε πάρα πολλές τέτοιες συνθετικές συμπτώσεις, πράγμα που συνέβη και στην επιτροπή για το παρόν νομοσχέδιο και στο τμήμα όπου διεξάγεται εδώ και δύο μέρες η συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου.

Θέλω όμως να τονίσω ότι καλό είναι, επειδή κανείς συνάδελφος δεν ισχυρίζεται ότι γνωρίζει καλύτερα την ελληνική γλώσσα από τον άλλο, για να συνεννοηθούμε, απαραίτητως, μιας και είμαστε καλόπιστοι, να εννοούμε τα ίδια πράγματα όταν διατυπώνουμε μια άποψη.

Λέω, κύριε Στρατάκη, τούτο: Οι κείμενες διατάξεις είναι κείμενες διατάξεις, είναι δηλαδή θέσφατα νομοθετημένα από την ευνομούμενη πολιτεία διά μέσου της εκάστοτε κυβέρνησης. Η παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις είναι αυτή που ενοχλεί εμάς και ετέθη προς εσάς. Εάν εσείς τώρα εξισώνετε το οποιοδήποτε ΣΑΣΘ με το Υπουργείο που έχει τη δυνατότητα που του δίνεται από το Σύνταγμα των παρεκκλίσεων, τότε φοβούμαι πάρα πολύ ότι θα αναζητήσουμε από πού θα πηγάει το δίκαιο σε αυτήν τη χώρα. Δεν μπορεί το ΣΑΣΘ να κινείται κατά παρέκκλιση κείμενων διατάξεων. Αντιλαμβάνεστε πόσοι παρεμφερείς οργανισμοί υπάρχουν στην πατρίδα μας και αν ανοίξουν αυτοί οι ασκοί του Αϊόλου δεν θα σταματήσουν ποτέ. Τότε θα μέμφεστε κάποιους, που περισσότερο ή λιγότερο συνήθισαν να βλέπουν τα πράγματα υπό όποιο πρίσμα και να δηλητηριάζουν την πολιτική ζωή. Δεν φταίνει αυτοί που τα παρατηρούν, φταίνει αυτοί που τα νομοθετούν. Αυτό καλείστε να το αντιληφθείτε και πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι θα το διορθώσετε.

Στο άρθρο 20 στην παράγραφο 7 που αφορά στην ηλικία των επαγγελματιών οδηγών, είδα ο κύριος Υφυπουργός να θέτει ιδιαίτερη διάταξη περί των σχολικών λεωφορείων που εκτελούν τέτοια δρομολόγια. Είναι η πολλοστή φορά που επανέρχομαι σε αυτό το θέμα, ακόμα και με την ιατρική μου ιδιότητα.

Ο μέσος όρος ζωής των Ελλήνων έχει ανέβει. Είναι αδιανόητο από το δικαίωμα να μην το έχουν οι οδηγοί ΚΤΕΛ, να μην το έχουν άλλοι οδηγοί με την ευρύτερη έννοια που εκτελούν ένα δημόσιο λειτουργήμα οδηγού και να αφήνεται ασύδοτη η κατάσταση. Και αν δεν είναι ασύδοτη, είναι απεριόριστη η ηλικία στον ιδιωτικό τομέα, λες και ο οδηγός του ιδιωτικού, τουριστικού πούλμαν δεν κουβαλάει ανθρώπους, δεν κουβαλάει Έλληνες πολίτες, εκείνος μπορεί να τους σκοτώνει στα εβδομήντα δύο του, εάν έχει κριθεί ότι η υγεία του είναι καλά.

Είναι ευκαιρία -και ειλικρινώς σας δίδεται ένα παρθένο έδαφος- να νομοθετήσετε για ένα ενιαίο θεσμικό πλαίσιο ώστε να ισχύουν κανόνες ιατρικής επιτροπής γνωμοδότησης και ενός ανωτάτου ορίου ηλικίας για όλους τους οδηγούς που κρατάνε τιμόνι στα χέρια τους σε αυτόν τον τόπο.

Όσον αφορά τον ΟΣΕ, κύριε Στρατάκη, αναφέρεστε ξεκάθαρα στη διάταξη περί εμπορευμάτων. Δηλαδή αυτό που δεν μπορεί να κάνει μια μεταφορική εταιρεία διά του οδικού άξονα, διά του φορτηγού, θα το πράττει η σιδηροδρομική εταιρεία; Εγώ δεν σας ζήτησα τίποτε άλλο πέραν του να ξεκαθαριστεί το «δίκαιο όρο» που και ο κ. Παυλόπουλος σας έθεσε. Να ξεκαθαριστεί, διότι δεν ωφελεί σε τίποτα. Να ξεκαθαριστεί και αυτού του είδους τη λεπτομέρεια, διότι δεν μπορούμε να νομοθετούμε παρά τις ευρωπαϊκές οδηγίες και ό,τι συμβαίνει σε άλλες χώρες να συμβαίνει και στην πατρίδα μας. Οι συνδυασμένες μεταφορές να γίνονται, δεν είναι κανένας αντίθετος, αλλά να γίνουν με την κείμενη οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υπάρχει και την κείμενη νομοθεσία στην πατρίδα μας.

Και για την επιθεώρηση των συνεργείων -δεν άκουσα ενώ έγινε συζήτηση-νομίζω ότι διέλαθε της προσοχής σας ότι κάπως πρέπει να το τροποποιήσουμε. Νομίζω ότι δεν υπάρχει τέτοια αντίρρηση.

Όσον αφορά τα ΚΤΕΛ δεν θα επανέλθω για τα νησιά. Νομίζω ότι έχει εξαντληθεί. Εγώ θα ήθελα να σας πω ότι εφόσον, κύριε Υπουργέ, αυτήν την οποία υπόσχεση την θεραπεύσατε με το 5% για τα συνευόμενα και είναι από το κοινό ταμείο, τον ειδικό λογαριασμό των ΚΤΕΛ, δεν είναι κακό για να υπάρχει και ισονομία. Εάν το δώσατε από μια άλλου είδους επιδότηση θα έλεγα ότι υλοποιείται μία πορεία σας, μία υπόσχεση, μία πυρόσβεση που είχαμε για τη φωτιά που άναψε στην Κρήτη. Αλλά εφόσον είναι

από το ειδικό ταμείο, νομίζω ότι μπορεί, εάν δεν ενοχλεί τους ανθρώπους οι οποίοι είναι ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ και τα σωματεία τους, να δοθεί και ακόμη ένα 5% σε αυτούς από αυτό το ειδικό ταμείο που είναι δικό τους στο κάτω-κάτω της γραφής. Αν αυτοί δεν ενοχλούνται, γιατί να ενοχλούμεθα εμείς και εσείς ως Κυβέρνηση; Να δοθεί και στα ΚΤΕΛ για την καλύτερη απόδοση του μέτρου που ψηφίσαμε πριν από λίγο καιρό.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το λόγο έχει ο κ. Τσιόγκας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Με τη γνωστή ταχύτητα βγήκε μια άλλη απόφαση με την οποία συνεχίζεται η ίδια τακτική απέναντι στις εργατικές διεκδικήσεις. Άλλη μια απεργία εργαζομένων βγήκε παράνομη και καταχρηστική σήμερα. Φυσικά, μετά από αυτό υπήρχε και συνέχεια με απειλές σε βάρος των εργαζομένων να μην απεργήσουν, να σπάσουν την απεργία, μια απεργία που αποφάσισε η ομοσπονδία των εργαζομένων στο χώρο της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Φυσικά, αποφάσισαν γιατί έτσι πιστεύουν ότι υπερασπίζονται τα δικαιώματά τους, ότι υπερασπίζονται αυτόν το ρόλο της Ολυμπιακής αλλά, αν θέλετε, εκφράζουν και την αντίθεσή τους σε αυτό που γίνεται σήμερα στο Κοινοβούλιο με την περίφημη τροπολογία για τη διάλυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Φυσικά, δεν είναι η μοναδική απεργία που βγαίνει παράνομη και καταχρηστική. Έχουμε συνηθίσει όλες οι απεργίες οι οποίες έχουν αιτήματα υπεράσπισης, διεύρυνσης των δικαιωμάτων των εργαζομένων να βγαίνουν παράνομες και καταχρηστικές.

Στο άρθρο 23, παρά τη διάρθωση για τα συνεργεία από ογδόντα τετραγωνικά να πάνε στα εξήντα τετραγωνικά, όπως είχαμε ζητήσει, δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε γιατί ακριβώς παρακάτω δίνετε τη δυνατότητα με προεδρικά διατάγματα να καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση σε διάφορες επιχειρήσεις. Εμείς υποστηρίζουμε ότι έπρεπε αυτά να καθορίζονται με το νόμο, να έχει γνώση η Βουλή, να το συζητήσουμε, να μπαίνουν οι προϋποθέσεις και οι όροι.

Δεν πρέπει κάθε φορά με προεδρικά διατάγματα, με την πρόταση του αντίστοιχου Υπουργού να καθορίζονται αυτοί οι όροι χωρίς να τους γνωρίζει η Βουλή.

Υπήρξε μια θετική πρόταση από την πλευρά σας για την επέκταση και στα σχολικά λεωφορεία των όρων που βάλατε για τα ταξί. Το ερώτημα όμως παραμένει για τη μεγάλη πλειοψηφία των οδηγών οι οποίοι κουβαλάνε κόσμο.

Κύριε Υπουργέ, όταν αναφέρεσθε στα σχολικά λεωφορεία εννοείτε τα λεωφορεία των ιδιωτικών σχολείων που μαζεύουν τα παιδιά από τα σπίτια τους. Όμως, μαθητές ταξιδεύουν και με τουριστικά λεωφορεία στις γνωστές πανελλαδικές εκδρομές, στις πενήνήμερες, στις διήμερες, στις μονοήμερες. Μαθητές επίσης κουβαλάνε και τα ΚΤΕΛ από τα χωριά στις κωμοπόλεις όπου υπάρχουν γυμνάσια ή λύκεια. Φυσικά και εργαζόμενους κουβαλάνε και τα λεωφορεία που έχουν επιχειρήσεις για το προσωπικό τους.

Να επιστημονικά και πάλι ότι υπάρχει μία μεγάλη παρανομία σε ότι αφορά αυτό τον κλάδο. Δυσκολίες υπάρχουν και δεν υπάρχει έλεγχος. Μπορεί όμως το κράτος να βρει ποιοι οδηγοί είναι στο τιμόνι που δεν έχουν παραδώσει τα διπλώματά τους ενώ παίρνουν σύνταξη. Αυτοί οι άνθρωποι κάνουν τη δουλειά του οδηγού χωρίς καν να είναι ασφαλισμένοι γιατί παίρνουν σύνταξη. Και σ' αυτό το ζήτημα θα πρέπει να υπάρξουν έλεγχοι και αυστηρές ποινές.

Όσον αφορά το ζήτημα της επέκτασης του ΟΑΣΑ στη Σαρωνίδα, είναι θετική η διάταξη και συμφωνούμε. Θα αναφερθούμε περισσότερο σ' αυτήν στη συζήτηση των τροπολογιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Λαφαζάνης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Θα ήθελα να επαναλάβω ότι αυτήν την ώρα σε ένα όργιο αυταρχισμού συλλαμβάνονται συνδικαλιστές και παραπέμπονται από το διοικητικό συμβούλιο της Ολυμπιακής Αεροπορίας για απόλυση.

Τι είδους τρομοκρατία είναι αυτή; Εδώ διακυβεύονται νόμιμα

και ύψιστα δικαιώματα των εργαζομένων. Δεν έχουν δικαίωμα απεργίας; Και η απεργία τους είναι καταχρηστική και παράνομη και παραπέμπει το διοικητικό συμβούλιο το θέμα στη δικαιοσύνη; Δηλαδή αν δεν κάνουν τώρα απεργία οι εργαζόμενοι, τότε θα κάνουν; Θα κάνουν όταν τους ξεθεμελιώνετε όλα τα δικαιώματά τους, όλες τις ασφαλιστικές εγγυήσεις τους.

Επανερχομαι στο άρθρο 23. Δεν ξέρω αν έχετε καταλάβει τι κάνετε. Βεβαίως και έχετε καταλάβει τι κάνετε με την παράγραφο 2. Με προεδρικά διατάγματα πλέον θα καταστρέφονται δασικές εκτάσεις και ορεινοί όγκοι στο όνομα «χώρος στάθμευσης εξυπηρέτησης αυτοκινήτων και διαμόρφωσης χώρων εμπορικής εκμετάλλευσης και άλλων δραστηριοτήτων στις εθνικές οδούς». Επισημαίνω το γεγονός ότι επίκειται μέσα από τέτοιους είδους διατάξεις και με βάση το νόμο που έγινε η σύμβαση για τη δυτική λεωφόρο Υμηττού, η καταστροφή συνολικά του Υμηττού.

Έπαθε ανεπανόρθωτο πλήγμα ο Υμηττός με τον τρόπο που σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε η δυτική λεωφόρος Υμηττού, που εγκαταστάσε χθές. Παρακάμπτοντας το μέγα θέμα του οικοσυστήματος του Υμηττού και των συνεπειών που θα έχει. Αν με τέτοια προεδρικά διατάγματα δίνετε εξουσιοδοτήσεις να αναπτύσσονται όλες αυτές οι δραστηριότητες πάνω και κάτω από τους εθνικούς δρόμους και λεωφόρους, αντιλαμβάνεσθε τι μπορεί να γίνει.

Οι εθνικοί οδοί δεν είναι χώροι εμπορικής δραστηριότητας και μάλιστα από ιδιώτες κατασκευαστές, που λόγω αυτοχρηματοδότησης παίρνουν και το προνόμιο των εμπορικών εκμεταλεύσεων και των σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινήτων. Πρέπει να το αντιληφθείτε. Τουλάχιστον θέστε έναν περιορισμό ότι όλες αυτές οι δραστηριότητες δεν μπορεί να αναπτύσσονται σε εκτάσεις χαρακτηρισμένες ως δασικές και πολύ περισσότερο σε δάση και σε ζώνες που είναι προστατευόμενες ορεινών όγκων. Πολύ φοβάμαι ότι εδώ ανοίγετε τον ασκό του Αιόλου.

Θα ήθελα να επαναφέρω το θέμα της «TPAM Α.Ε.». Δεν είναι δυνατόν να μας λέτε ότι η «TPAM Α.Ε.» θα πάρει όλες αυτές τις εξουσίες και να επιμένετε αν το ψηφίσει η Βουλή.

Επίσης, θα ήθελα να υπογραμμίσω το θέμα των κεραιών. Δεν είναι απλό αυτό. Μπορεί να γεμίσει όλο το λεκανοπέδιο από διαφόρων ειδών κεραιές, επιβλαβείς, με συνέπειες και αρνητικές επιπτώσεις όχι μόνο για αυτούς που θα δουν τους Ολυμπιακούς Αγώνες αλλά και για τις γύρω περιοχές. Σας είπα: Αποσύρτε το άρθρο 25 με το οποίο δίνετε μία γενική εξουσιοδότηση, καθορίστε πρώτα τις πραγματικές ανάγκες σε κεραιές και φέρτε συγκεκριμένα να νομοθετήσει η Βουλή. Μη δίνετε γενικές εξουσιοδοτήσεις, διότι όλοι θα σας ζητούν, με βάση το άρθρο 25, προκειμένου να διευκολυνθεί η διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, αθρόες εγκαταστάσεις κεραιών που θα γίνονται στους κύριους και βοηθητικούς χώρους για την εξυπηρέτηση των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων. Δηλαδή σε όλο το λεκανοπέδιο. Μπορεί να ανοίξουν ορέξεις μεγάλες που δεν θα έχουν καμία σχέση με τους Ολυμπιακούς Αγώνες, γιατί έχουμε δει και τέτοιες περιπτώσεις. Βλέπουμε ΔΕΗ, ΟΤΕ που όλοι μπαίνουν στους Ολυμπιακούς Αγώνες για εξυπηρέτηση αυτών και κάνουν έργα με ταχύτατους ρυθμούς, τα οποία ζημιώνουν ολόκληρες συνοικίες. Σκεφθείτε τι θα γίνει με τις κεραιές.

Πρέπει να λάβετε επίσης υπόψη σας την παρατήρηση για τα νησιά, όταν δίνετε προνόμια για νησιά με κατοίκους κάτω των τριών χιλιάδων. Νομίζω ότι μπορείτε να το επεκτείνετε ονομαστικά σε κάποια άλλα νησιά που είναι άνω των τριών χιλιάδων κατοίκων και έχουν ανάγκες. Και αν χρειαστεί και παραλειφθεί κανένα, σε επόμενο νομοσχέδιο μπορεί να συμπληρωθεί. Αλλά βάλτε και άλλα νησιά, όπου έχουν πρόβλημα τα ΚΤΕΛ. Δεν μιλάμε για εύπορα νησιά.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Σφυρίου έχει το λόγο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Θα ήθελα να κάνω μία παρατήρηση σε όσα είπε ο αγαπητός συνάδελφος κ. Λαφαζάνης για την παράγραφο 3 σημείο 2 του άρθρου 23, εκφράζοντας τους φόβους που απορρέουν από μία διάθεση προστασίας του περιβάλλο-

ντος. Ο προβληματισμός μου είναι ο εξής:

Σήμερα και πριν από την έκδοση αυτών των προεδρικών διαταγμάτων, με ποιους όρους και προϋποθέσεις ιδρύονται τέτοιες εγκαταστάσεις;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν μπορούν να ιδρυθούν σε δασικές εκτάσεις και ορεινούς όγκους.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Εγώ, λοιπόν, βλέπω να ιδρύονται στις εθνικές και επαρχιακές οδούς ένα σωρό τέτοια καταστήματα. Εφόσον η εξουσιοδότηση που προτείνεται προβλέπει την έκδοση προεδρικού διατάγματος, το οποίο θα τύχει της επεξεργασίας του Συμβουλίου της Επικρατείας, ρωτώ: γιατί το Συμβούλιο της Επικρατείας δεν θα έχει την ευαισθησία να κρίνει ότι το προεδρικό διάταγμα θα κινείται στα πλαίσια του Συντάγματος και στα πλαίσια των νόμων; Μπορεί, δηλαδή, ο Υπουργός να καταργήσει νόμο ή διάταξη του Συντάγματος με ένα προεδρικό διάταγμα και να το στείλει στο Συμβούλιο της Επικρατείας και να βάλει σε κίνδυνο δασικές και ορεινές εκτάσεις;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Σφυρίου, μου επιτρέπετε σας παρακαλώ ένα λεπτό για να το διευκρινίσω;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Λαφάζανη, σας παρακαλώ πολύ! Αυτή τη στιγμή μιλάει ο κ. Σφυρίου. Εσείς είπατε την άποψή σας η οποία έχει καταγραφεί στα Πρακτικά. Ο κ. Σφυρίου θα διατυπώσει τη δική του άποψη. Δεν πρόκειται να σας πείσει, αλλά ούτε εσείς πρόκειται να πείσετε τον κ. Σφυρίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Θέλω να διατυπώσω την άποψή μου. Εγώ δεν κατηγορώ σε τίποτα τον συνάδελφο. Λέω ότι κινείται με μία διάθεση προστασίας του περιβάλλοντος. Θέλω όμως να μου αναγνωρίσει και μένα ως Βουλευτή, ότι έχω την ίδια τουλάχιστον διάθεση και το ίδιο ενδιαφέρον για την προστασία του περιβάλλοντος. Ειλικρινά, όμως, ήθελα να κάνω αυτήν την παρατήρηση η οποία νομίζω ότι είναι σημαντική.

Κύριε Υπουργέ, επειδή ο κύριος Υφυπουργός δεν μου έδωσε καμία απάντηση στις προτάσεις τις οποίες διατύπωσα, είμαι υποχρεωμένος να επανέλθω.

Επαναλαμβάνω για ακόμη μία φορά –και θα παρακαλέσω να έχω μία απάντηση– ότι δεν μπορεί να ψηφιστεί διάταξη που να μιλάει για νησιά που έχουν ΚΤΕΛ με πληθυσμό κάτω από τρεις χιλιάδες κατοίκους, διότι δεν υπάρχει ΚΤΕΛ σε νησί κάτω από τρεις χιλιάδες κατοίκους. Το πράγμα είναι απλό. Πρέπει να αλλάξει το κριτήριο.

Επαναλαμβάνω, λοιπόν, ότι αυτό το κριτήριο πρέπει να είναι η προβληματικότητα –ορίστε την όπως νομίζετε– των ΚΤΕΛ, εάν θέλετε κάποια που είναι εύπορα να μην τυχουν τέτοιων ρυθμίσεων. Μάλιστα, μπορείτε να προσδιορίσετε την προβληματικότητα, όπως θέλετε εσείς. Για να επαναλάβω τα συγκεκριμένα νησιά τα οποία ανέφερα ως παραδείγματα: τη Νάξο από τις Κυκλάδες, τη Χίο, τη Λέσβο, τη Λήμνο, τη Σάμο, την Κάρπαθο κλπ. Προσδιορίστε, λοιπόν, την προβληματικότητα για να γίνει πιο συγκεκριμένη η προτεινόμενη διάταξη.

Τώρα, όσον αφορά την ουσία, επαναλαμβάνω για να είναι καθαρή η άποψή μου, ότι εγώ υποστηρίζω δύο πράγματα. Τα κίνητρα για την αγορά νέων λεωφορείων πρέπει να είναι ενισχυμένα περισσότερο από το 35%. Τα κίνητρα για τα νέα λεωφορεία θα πρέπει να αυξηθούν στο 40% και στο 45% –δείτε τι περιθώρια έχετε και εφόσον υπάρχει το όριο των είκοσι τριών ετών, στα οποία σήμερα δίνετε τη δυνατότητα να κυκλοφορούν, ρωτώ, λοιπόν, γιατί...

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Σφυρίου, μου επιτρέπετε να σας ρωτήσω κάτι για να καταλάβω;

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Σφυρίου, όταν αναφέρεστε στο 35% εννοείτε τα συννευόμενα;

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Αναφέρομαι στο ποσοστό ενίσχυσης.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αναφέρεστε, λοιπόν, στο ποσοστό ενίσχυσης για τα συννευόμενα, γιατί για τα μη συννευόμενα το ποσοστό ενίσχυσης κυμαίνεται στο 30%. Επομένως, από ό,τι καταλαβαίνω εσείς αναφέρεστε στα μη συννευόμενα, στο 30%.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Μάλιστα, κύριε Υπουργέ. Καλώς κάνατε αυτήν τη διευκρίνιση. Εννοείτε ότι το 35%, ως κίνητρο συννευόμενα, είναι καλό.

Αν όμως, κύριε Υπουργέ, αυξηθεί το 30%, ώστε να αυξηθεί το ποσοστό ενίσχυσης για τα μη συννευόμενα –για παράδειγμα να αυξηθεί στο 40%, δεν μπορεί να παραμείνει και για τα συννευόμενα 35%. Το τονίζω αυτό γιατί ο αντικειμενικός σκοπός είναι η αναβάθμιση της ποιότητας και η ασφάλεια. Άρα, λοιπόν, πρέπει να δώσουμε έμφαση σ' αυτό.

Επίσης, θα ήθελα να επαναλάβω ότι δεν είμαι της άποψης ότι τα αυτοκίνητα των είκοσι τριών ετών θα πρέπει να γίνουν είκοσι πέντε ετών. Δεν συμφωνώ με αυτό, με την έννοια ότι χειροτερεύουμε την ποιότητα, δεδομένου ότι έτσι θα επιτρέπουμε την κυκλοφορία σε πιο παλιά αυτοκίνητα.

Ωστόσο, εφόσον δίνετε τη δυνατότητα να κυκλοφορούν τα αυτοκίνητα μέχρι και είκοσι τριών ετών, γιατί δεν δέχεστε αυτό που λέμε; Δηλαδή, αντί να γίνεται η ταξινόμηση στα έντεκα χρόνια, να γίνεται στα δεκαπέντε. Δεδομένου ότι έτσι και αλλιώς είναι κάτω από το όριο των είκοσι τριών ετών, στα οποία, όπως είπαμε, επιτρέπετε να κυκλοφορούν.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Σφυρίου, μου επιτρέπετε μία διακοπή;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, αφήστε τον κ. Σφυρίου να ολοκληρώσει και μετά να απαντήσετε επί αυτών που ακούσατε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαρίστως να παρέμβει ο Υπουργός, γιατί θα διευκολύνει τη συνεννόησή μας.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα ήθελα να σας πω ότι όσον αφορά τα ΚΤΕΛ έχουμε εφαρμόσει μία πολιτική, η οποία είναι υπέρ του μεταφερόμενου επιβάτη. Αυτό πιστεύω ότι είναι εκείνο που συνενώνει την Αίθουσα αυτή προκειμένου να δοθούν κίνητρα.

Για πρώτη φορά, όπως γνωρίζετε, από καταβολής ελληνικού δημοσίου δίνονται κίνητρα προκειμένου να αλλάξει ο στόλος. Για πρώτη φορά επιχορηγούνται με μεγάλα ποσά τα ασθενή ΚΤΕΛ. Για πρώτη φορά επίσης δίνονται χρήματα για τους σταθμούς άφιξης και αναχώρησης. Όλα αυτά μαζί τα κάνουμε διότι προσδοκούμε το αποτέλεσμα να είναι βελτιωμένες οι υπηρεσίες.

Όταν, λοιπόν, μιλούμε για νησιωτικά ΚΤΕΛ, γίνεται το εξής και μιλάω για νησιά τα οποία αναφέρθηκαν στα έγγραφα που έχουμε πάρει από την Ομοσπονδία. Παραδείγματος χάριν, η Μύκονος. Μπορούμε να αφήσουμε τη Μύκονο να μην έχει καινούργια λεωφορεία; Μπορούμε να αφήσουμε τη Σαντορίνη ή την Πάρο, νησιά τα οποία αυτή τη στιγμή είναι στο κέντρο της προσοχής όλου του κόσμου τουριστικά και μάλιστα το 2004 θα έχουμε εκεί, ενδεχομένως, ως αποτέλεσμα της Ολυμπιάδας, ένα κύμα επισκεπτών που θα θέλουν να τα δουν, και τα οποία ήδη θα τα έχουμε διαφημίσει μέσα από το γεγονός αυτό;

Αυτό, λοιπόν, το οποίο θα δεχθώ και είδα ότι είναι αίτημα πολλών ομιλητών, είναι για τα ΚΤΕΛ των νησιών, τα οποία δεν συνενώνονται να αυξηθεί κατά 5% η επιδότηση εκ του ιδίου των λογαριασμού. Θα διατυπώσουμε τη διάταξη και θα σας την ανακοινώσουμε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Θετική, κύριε Υπουργέ, η παρέμβασή σας.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε για τα κίνητρα που αποπνέουν αυτήν την πολιτική, όχι απλώς ήμουν σύμφωνος, αλλά θυμάστε ότι υπερασπίστηκα με πολλά επιχειρήματα το ν. 2963/2001, όταν τον συζητήσαμε σ' αυτήν την Αίθουσα.

Όμως, κύριε Υπουργέ, εγώ δεν αναφέρθηκα ούτε στη Μύκονο ούτε στην Πάρο ούτε στη Σαντορίνη αλλά σε συγκεκριμένα νησιά και είπα να βάλετε το κριτήριο που έχει σχέση με την οικονομική τους δυσπραγία.

Είπα και κάτι άλλο ακόμα: Κι εγώ συμφωνώ να είναι πιο σύγχρονοι οι στόλοι, γι' αυτό είπα να υπάρχει ενίσχυση στο ποσοστό –και χαίρομαι που το δέχεσθε– για την αγορά νέων λεωφορείων και δεν συμφώνησα να παρατείνουμε την «ηλικία» τους μέχρι τα είκοσι πέντε, αντίθετα είπα ότι μόνο η ταξινόμηση θα μπορούσε να γίνει σε μεγαλύτερη «ηλικία», να γίνεται μέχρι τα δεκαπέντε χρόνια. Γιατί; Γιατί δεν υπερβαίνουμε το όριο της

ηλικίας που τους υποχρεώνει να τα αποσύρουν (τα είκοσι τρία χρόνια). Γι' αυτό ακριβώς και το πρότεινα.

Σε κάθε περίπτωση οι προτάσεις αυτές οι οποίες κάνω -θέλω να γίνει κατανοητό- προσπαθούν να πετύχουν δύο πράγματα: Από τη μία πλευρά την αναβάθμιση της ποιότητας και της ασφάλειας και από την άλλη πλευρά εκείνα τα ΚΤΕΛ, που το μεταφορικό έργο δεν είναι τόσο, που να τους δίνει την οικονομική άνεση, να μπορέσουμε να τα ανακουφίσουμε με τέτοιου είδους μέτρα πολιτικής σαν και αυτά που πρότεινα.

Παρακαλώ σκεφτείτε τις προτάσεις τις οποίες έκανα για να έχω μία απάντηση, ελπίζω θετική.

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

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ήθελα να κάνω μία διευκρίνιση για τις τρεις χιλιάδες. Γιατί αυτό που ενδεχομένως δεν εξηγήθηκε καλά είναι η λογική της ένταξης μέσα σε μία ειδική ζώνη των νησιών τα οποία έχουν λιγότερους από τρεις χιλιάδες κατοίκους. Η λογική είναι ότι υπάρχει η προοπτική μέσα στα επόμενα χρόνια να ενταχθούν μέσα στα ΚΤΕΛ της ευρύτερης περιοχής νησιά όπως η Σχοινούσα, οι μικρές Κυκλάδες, η Δονούσα, η Ηρακλεία, η Τήλος και άλλα νησιά των Δωδεκανήσων και να έχουν την ειδική πρόνοια, προκειμένου να μπορούν να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακά. Αυτή είναι η λογική των τριών χιλιάδων κατοίκων. Αυτός είναι ο λόγος. Είναι η λογική, προκειμένου να μπορούν τα νησιά αυτά να αποτελέσουν κάτι το οποίο θα έλξει τα ΚΤΕΛ να τα εντάξουν στη δύναμή τους με κάποια ειδική συμφωνία. Σε ό,τι αφορά αυτά τα νησιά συνολικά νομίζω ότι το 5% το οποίο δίνουμε στα μη συνενούμενα ΚΤΕΛ καλύπτει αυτό το οποίο θελήσαμε να κάνουμε, προκειμένου να βοηθήσουμε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Τα συνενούμενα πρέπει να πάνε πάνω από 35%.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Τσιόγκας έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κύριε Υπουργέ, είπατε πριν ότι το ενδιαφέρον σας είναι για το επιβατικό κοινό για τον εκσυγχρονισμό των λεωφορείων κλπ. Δεν είπατε τίποτα όμως για τους δούλους που έχουν εκεί στα ΚΤΕΛ στα γραφεία που διακινούν τα δέματα και κάνουν τις μεταφορές. Ξέρετε ότι απολύουν το μόνιμο προσωπικό που έχει πλήρη εργασιακή σχέση και προσλαμβάνουν με δελτία παροχής υπηρεσιών; Γι' αυτό δεν είπατε κουβέντα. Τι θα κάνετε γι' αυτούς τους εργαζόμενους γι' αυτούς τους πολίτες;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για πέντε λεπτά, για να κλείσει επί των παρατηρήσεων και να μας πει τι διορθώσεις έγιναν στα άρθρα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θα ξεκινήσω με τις επαναλήψεις που έγιναν εδώ στην Αίθουσα. Θα πω δύο κουβέντες γιατί κάποιοι ενδεχομένως δεν έχουν αντιληφθεί ότι το κράτος πρέπει να λειτουργεί. Και εφόσον παραβιάζονται οι νόμοι σε κάθε περίπτωση αυτές οι παραβιάσεις θα πρέπει ασφαλώς να παρατηρούνται από τα αρμόδια όργανα. Από κάποιους γίνεται προσπάθεια να υπάρξει εκμετάλλευση. Δεν υπάρχει όμως περιθώριο γιατί όλοι πλέον σιγά-σιγά αντιλαμβανόμαστε ότι δεν μπορούμε να είμαστε σε τέτοιες λογικές. Όσοι έχουν αυτές τις λογικές εκ των πραγμάτων τίθενται στο περιθώριο.

Να επανέλθω για το τραμ. Επιμένει ο κ. Λαφαζάνης. Η διάταξη όμως είναι σαφής, κύριε Λαφαζάνη. Λέει ότι αυτό μπορεί να ανατεθεί με κοινή υπουργική απόφαση, το τραμ, σε άλλον φορέα ή σε υπηρεσία ΥΠΕΧΩΔΕ ή άλλη υπηρεσία. Εμείς δεν εκχωρούμε στο τραμ τίποτα με τη ρύθμιση που υπάρχει. Δίνουμε τη δυνατότητα στην κοινή υπουργική απόφαση να δώσει τη συγκεκριμένη αρμοδιότητα τη συντήρηση του δικτύου τμημάτων ή από όπου διέρχεται σε έναν και μόνο φορέα που μπορεί να είναι και το τραμ βέβαια αλλά μπορεί να είναι και δημόσια υπηρεσία ή οτιδήποτε άλλο, γιατί πρέπει να υπάρχει ενιαία αντιμετώπιση του όλου ζητήματος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αυτό λέμε, κύριε Υπουργέ.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν λέτε όμως αυτό. Λέτε ότι το εκχωρούμε

στο τραμ και ότι εκχωρούμε κρατικές αρμοδιότητες.

Όσον αφορά για τις κεραίες, οι κεραίες που αναφερόμαστε στο άρθρο μιλάμε μόνο για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Μετά την ολοκλήρωση των Ολυμπιακών Αγώνων αυτά όλα όπως προβλέπεται δεν θα ισχύουν. Εκείνο που έχει σημασία είναι ότι εμείς δίνουμε τη δυνατότητα της οικοδομικής άδειας που προβλέπεται για τις κεραίες να τις βγάλει η αρχή που εξέδωσε την άδεια για το συγκεκριμένο ολυμπιακό έργο. Αυτό κάνουμε και τίποτα περισσότερο στην πράξη. Νομίζω ότι θα πρέπει όλοι να συμβάλουμε ώστε να γίνει κατορθωτό οι νέες τεχνολογίες να εξυπηρετήσουν τη διενέργεια των Ολυμπιακών Αγώνων με τον καλύτερο τρόπο που νομίζω ότι αυτό είναι στις προθέσεις όλων μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Εξάλλου δεν είναι κάτι μόνιμο. Μόλις τελειώσουν οι Ολυμπιακοί Αγώνες θα φύγουν και οι κεραίες.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θέλω να πω δύο κουβέντες σε σχέση με τις ενστάσεις που αναφέρθηκαν από τον κ. Παυλόπουλο. Εμείς αφαιρέσαμε το άρθρο θα ισχύει ασφαλώς από εδώ και πέρα η υφιστάμενη νομοθεσία. Δεν βάζουμε άλλες διαδικασίες για τις οποίες θα μπορούσαμε να κατηγορηθούμε.

Σε ό,τι αφορά τους δικαίους όρους η διατύπωση που υπάρχει στο νομοσχέδιο είναι αυτούσια που προβλέπεται στην οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν κάνουμε κάτι καινοφανές να φέρουμε εδώ καινούργιους όρους.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Είναι η ελαστικότητα των ευρωπαϊκών οδηγιών, κύριε Υπουργέ. Γι' αυτό σας λέει δικαίους για να το κάνετε συγκεκριμένο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ακριβώς. Θα το κάνουμε συγκεκριμένο με τα προεδρικά διατάγματα με τις κοινές υπουργικές αποφάσεις και όταν θα έρθουν αυτά τότε ασφαλώς θα γίνει και αυτή η διαδικασία.

Όσον αφορά τώρα το θέμα που μπαίνει πολύ επιτακτικά που έχει να κάνει με το ΣΑΣΘ και τις αρμοδιότητες κατά παρέκκλιση των διατάξεων, εκείνο που θέλω να τονίσω στην Αίθουσα είναι ότι θα εκδοθεί κανονισμός που θα κυρωθεί από υπουργική απόφαση και θα ρυθμίζει το θεσμικό πλαίσιο, πού θα υπάρχει παρέκκλιση και πότε θα υπάρχει παρέκκλιση σε σχέση κυρίως ως προς τα ποσά και σε σχέση με το νόμο προμηθειών και μελετών που όλοι μας γνωρίζουμε ότι για ασήμαντα πράγματα δημιουργεί ένα σωρό δυσκολίες που θέλουμε να ξεπεραστούν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Μη βάζετε τη λέξη «παραίτηση» από τις κείμενες διατάξεις.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Βέβαια σε κάθε περίπτωση θα προβλέψουμε μέσα από τον κανονισμό αυτόν και την υπουργική απόφαση που θα τον επικυρώνει να υπάρχει ευέλικτη διαγωνιστική διαδικασία περισσότερο από αυτή που υπάρχει σήμερα για να μπορεί ακριβώς αυτός ο θεσμός που είναι θεσμός καταξιωμένος έστω και στο λίγο διάστημα που λειτουργεί σήμερα όπως τουλάχιστον τονίστηκε από πολλές πλευρές εδώ στην Αίθουσα. Είναι ένας θεσμός λοιπόν καταξιωμένος και πρέπει να μπορεί να επιτελέσει με τον καλύτερο τρόπο το έργο για το οποίο του ανατέθηκε αυτή η αρμοδιότητα.

Έρχομαι στην παρατήρηση που κατέθεσε ο κ. Βλαχόπουλος σε σχέση με το άρθρο 18, 1α και συγκεκριμένα την παράγραφο 2. Λέμε, λοιπόν, ότι θα πρέπει πριν από τις λέξεις «κατώτερης τεχνικής σχολής» να προστεθεί η λέξη «ημερήσιας». Στο τέλος της παραγράφου να διαγραφεί η τελεία και να προστεθούν οι λέξεις «και κατά ένα (1) έτος για κάθε περίπτωση ενδιαφερομένου κατόχου τίτλου σπουδών εσπερινής ή νυχτερινής κατώτερης τεχνικής σχολής ή σχολής μαθητείας ή ταχύρυθμης επαγγελματικής κατάρτισης». Με τη διατύπωση αυτή νομίζουμε ότι ικανοποιούμε το θέμα που τέθηκε, διότι διαβλέπουμε ότι κάπου υπάρχει δίκιο στο βαθμό, βέβαια, που όλοι αυτοί οι οποίοι φοιτούν σε νυχτερινά σχολεία εκ των πραγμάτων τα πρωινά εργάζονται στο αντίστοιχο επάγγελμα με αυτό στο οποίο θέλουν να πάρουν τη σχετική άδεια.

Πράγματι, υπήρξε σκόπιμη -γιατί ψάχναμε τη διατύπωση- παράλειψη από μέρους μου όσον αφορά το άρθρο 18 παρά-

γραφος 5. Προτείνουμε, λοιπόν, μετά τη λέξη «διενέργεια» να διαγραφεί η λέξη «από», να τεθεί κόμμα και οι ακόλουθες λέξεις: «εφόσον δεν επαρκούν οι μηχανικοί του δημοσίου, από ιδιώτες». Μετά τις λέξεις «αποδεδειγμένης εμπειρίας» να προστεθούν οι λέξεις «και πιστοποιημένους από αρμόδιο φορέα.» Αν δεν το κάνουμε αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι, στην πράξη είναι σαν να μη θέλουμε να γίνεται έλεγχος. Το παρατηρούμε και με πάρα πολλά άλλα παραδείγματα που έχουμε, όπως με τα μικτά κλιμάκια. Κάποιοι μας λένε ότι δεν μπορούμε να βγάλουμε γιατί δεν έχουμε κόσμο. Πρέπει, λοιπόν, να δώσουμε τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν ακόμη και ιδιώτες, γιατί ο μη έλεγχος είναι κάτι πολύ χειρότερο από τον όποιον αυστηρό έλεγχο ή, εν πάση περιπτώσει, από την όποια άλλη διασφάλιση βάζουμε, για να κάνουμε αυτόν τον έλεγχο.

Εμείς, λοιπόν, θέλουμε να υπάρχει η δυνατότητα να γίνεται αυτός ο έλεγχος. Γι' αυτό βάζουμε και αυτήν τη διατύπωση, ώστε πράγματι να έχουν τις απαιτούμενες πιστοποιήσεις, για να μπορούν να κάνουν ελέγχους. Είναι πολύ χειρότερο να μην κάνουμε ελέγχους παρά να χρησιμοποιούμε συμπολίτες μας με αποδεδειγμένα προσόντα και τις απαιτούμενες εγκρίσεις, για να κάνουν αυτούς τους ελέγχους.

Το ίδιο ακριβώς πρέπει να προστεθεί και στο άρθρο 23, διότι και εκεί αναφερόμαστε σε αξιοποίηση ιδιωτών μηχανικών. Στην παράγραφο 4 του άρθρου 23 μετά τις λέξεις «αποδεδειγμένης εμπειρίας» προστίθενται οι λέξεις «και πιστοποιημένους από αρμόδιο φορέα». Επίσης, μετά τη λέξη «διενέργεια» να προστεθεί κόμμα και μετά η ακόλουθη φράση: «εφόσον δεν επαρκούν οι μηχανικοί του δημοσίου». Διότι σ' αυτές τις δύο περιπτώσεις πράγματι πρέπει να γίνει χρήση και αυτών των ειδικοτήτων και αυτών των συγκεκριμένων ανθρώπων. Όσον αφορά την τροπολογία με γενικό αριθμό 1661 για τον ΟΑΣΑ μετά τη φράση «η περιοχή της Σαρωνίδας Αττικής» τίθενται οι λέξεις: «με εξυπηρέτηση και των σημείων από τα οποία διέρχεται η γραμμή του ΟΑΣΑ.» Αυτό γίνεται για να καλύψουμε το τμήμα της παραλιακής ζώνης, όπως αναφέρθηκε, που ασφαλώς δεν μπορεί να μείνει ακάλυπτο, αφού περνάει από κει η συγκεκριμένη συγκοινωνιακή γραμμή.

Τέλος, έρχομαι σε αυτό που είπε ο Υπουργός, στο άρθρο 20 παράγραφος 4 στο τέλος του εδαφίου δ'. Μετά τις αλλαγές που καταθέσαμε προστίθεται πρόταση ως εξής: «για τα ΚΤΕΛ μεμονωμένων νήσων, όταν δεν συντρέχει περίπτωση συνένωσης, το παραπάνω ποσοστό ανέρχεται σε 15% της τιμής κτήσεως αυτών».

Κύριε Πρόεδρε, τελείωσα με τις διορθώσεις που είχα να κάνω.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 17 έως και 27, εκτός του άρθρου 24 που ψηφίσαμε στην προηγούμενη ενότητα και εισερχόμαστε στην ψήφιση των άρθρων αυτών κεχωρισμένως.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 17 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 17 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 18, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 18 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 19 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το

άρθρο 19 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 20 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, μαζί με την υπ' αριθμόν 1161/86 τροπολογία, όπως τροποποιήθηκε και αυτή από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 20 μαζί με την τροπολογία υπ' αριθμόν 1161/86 έγιναν δεκτά, όπως τροποποιήθηκαν από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 21 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 21 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 22 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 22 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 23, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 23 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 25 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 25 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 26, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 26 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 27 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 27 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τρίτης 29 Ιουλίου 2003 και παρακαλώ το Τμήμα για την επικύρωσή τους.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς τα Πρακτικά της Τρίτης 29 Ιουλίου 2003 επικυρώθηκαν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχσεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 15.16', λύεται η συνεδρίαση για σήμερα ημέρα Πέμπτη 4 Σεπτεμβρίου 2003 και ώρα 17.00', με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Τροποποίηση του νόμου 2668/1998 (ΦΕΚ Α' 282), εναρμόνιση με την Οδηγία 2002/39/ΕΚ, ρυθμίσεις θεμάτων του Οργανισμού ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛ.ΤΑ.) και άλλες διατάξεις».

