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

ΘΕΡΟΥΣ 2003

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΔ'

Τρίτη 2 Σεπεμβρίου 2003

Αθήνα, σήμερα στις 2 Σεπτεμβρίου 2003, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.56' 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.

Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Τμήμα.

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

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1. Ο Βουλευτής Πέλλας κ. ΙΟΡΔΑΝΗΣ ΤΖΑΜΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το 'Ιδρυμα Μαραγκοπούλου για τα δικαιώματα του ανθρώπου διαμαρτύρεται για την κατάργηση του Γραφείου Πληροφοριών των Ηνωμένων Εθνών στην Αθήνα.

2. Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΪΝΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Τοπικός Οργανισμός Εγγείων Βελτιώσεων Τρικόρφου ζητεί χρηματοδότηση για την αντικατάσταση αγωγού άρδευσης.

3. Η Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΣΧΟΙΝΑΡΑΚΗ-ΗΛΙΑΚΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι αποσπασμένοι υπάλληλοι του ΠΕ.Σ.Υ.Π. Κρήτης ζητούν την ικανοποίηση εργασιακού τους αιτήματος.

4. Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Βουκολίων Νομού Χανίων ζητεί την αποστολή της τεχνικής μελέτης του Φράγματος Σεμπρωνιώτη.

5. Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία τα Σωματεία της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Πειραιά ζητούν την επιδότηση των ανέργων μελών τους.

6. Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι κύριοι Ταράσης Τριαντάφυλλος, Ταράσης Βασίλειος, Σεφερλής Γεώργιος, Καγκέλης Παναγιώτης και Σπίθας Νικόλαος καβοδέτες πλοίων ζητούν την απασχόληση καβοδτών, στον λιμένα της εταιρείας ΑΓΕΤ Καράβου Αλιβερίου.

7. Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μαρμαρίου Νομού Εύβοιας διαμαρτύρεται για τις αλλοιώσεις που θα επιφέρει στην περιοχή η εφαρμογή του σχεδίου "NATURA 2000".

8. Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μαρμαρίου Νομού Εύβοιας ζητεί την εκτέλεση έργων αποχέτευσης και βιολογικού καθαρισμού στο Δήμο του.

9. Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το ΚΤΕΛ Νομού Εύβοιας ζητεί την καθιέρωση υπεραστικής διανομαρχιακής γραμμής Χαλκίδα-Πάτρα, Πάτρα-Χαλκίδα.

10. Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων Α.Ε. ζητεί την εγκατάσταση προκατασκευασμένων αιθουσών και ανέγερση νέου διδακτηρίου στο Δημοτικό Σχολείο Κονιστρών Νομού Εύβοιας.

11. Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Λασιθίου ζητεί την επίλυση προβλήματος, που αφορά την τοποθέτηση πυλώνων μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος από το εργοστάσιο της ΔΕΗ στο Αθερινόλακο.

12. Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Κέντρο Θεραπείας Εξαρτημένων Ατόμων ζητεί να μην τροποποιηθεί το σημερινό καθεστώς λειτουργίας και διοίκησης του ΚΕ.Θ.Ε.Α..

13. Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ζητεί την έκτακτη οικονομική ενίσχυση των σχολείων του Δήμου Ζαγοράς Νομού Μαγνησίας, για την αντιμετώπιση λειτουργικών και στεγαστικών προβλημάτων τους.

14. Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Παλλήνης Νομού Χαλκιδικής διαμαρτύρεται, για την προκήρυξη διαγωνισμού από τα ελληνικά τουριστικά ακίνητα, σχετικά με την εκμετάλλευση της παραλίας στο Παλιούρι Χαλκιδικής.

15. Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το ΚΤΕΛ Ρεθύμνου Α.Ε. ζητεί χρηματοδότηση για αγορά λεωφορείων.

16. Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Πυροσβεστικών Υπαλλήλων Κρήτης ζητεί την επίλυση προβλημάτων που απασχολούν τον κλάδο των πυροσβεστών Περιφέρειας Κρήτης και την ίδρυση Λιμενικού Πυρ/κού Σταθμού στη Σούδα.

17. Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Σταματάκη Ιωάννα κάτοικος Χανίων ζητεί την επίλυση επαγγελματικού της προβλήματος, από το στρατολογικό γραφείο Χανίων.

18. Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΔΑΜΙΑΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης ζητεί την αξιοποίηση του Μινωϊκού πλοίου στις εκδηλώσεις της πολιτιστικής ολυμπιάδας 2004.

19. Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης ζητεί την αξιοποίηση του Μινωϊκού πλοίου στις εκδηλώσεις της πολιτιστικής ολυμπιάδας 2004.

20. Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Φορτοταξί Μαγνησίας ζητεί να δοθεί στα μέλη του η δυνατότητα και της επιστροφής της μετακόμισης από όλη την Ελλάδα.

21. Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Ίδρυμα Μαραγκοπούλου διαμαρτύρεται για την κατάργηση του Γραφείου Πληροφοριών των Ηνωμένων Εθνών στην Αθήνα.

22. Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Ίδρυμα Μαραγκοπούλου διαμαρτύρεται για την κατάργηση του Γραφείου Πληροφοριών των Ηνωμένων Εθνών στην Αθήνα.

23. Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Τορώνης Νομού Χαλκιδικής ζητεί την επάνδρωση του Αστυνομικού Σταθμού Συκιάς με προσωπικό και την αναβάθμισή του σε Αστυνομικό τμήμα.

24. Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣκατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γεώργιος Δαλαμάγκας ζητεί την επίλυση ασφαλιστικού του προβλήματος.

25. Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Δασικών και Γεωργικών Συνεταιρισμών Αρναίας ζητεί την αποζημίωση των πληγέντων παραγωγών σιτηρών της Βόρειας Χαλκιδικής, από τις ζημιές που υπέστησαν εξαιτίας των καιρικών συνθηκών.

26. Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Δασικών και Γεωργικών Συνεταιρισμών Αρναίας ενημερώνει σχετικά με τις δραστηριότητες και φορολογικές υποχρεώσεις των Δασικών και Αγροτικών Συνεταιρισμών.

27. Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Πολυγύρου Νομού Χαλκιδικής ζητεί την επίλυση φορολογικού ζητήματος που απασχολεί τους Αγροτικούς Συνεταιρισμούς.

28. Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κεντρική Συνεταιριστική Ένωση Σύκων και Ξηρών Καρπών ζητεί την πραγματοποίηση ελέγχων στην πρώτη ύλη και όχι στα τυποποιημένα προς εξαγωγή ξηρά σύκα.

29. Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Δ/νση Κτηνιατρικής της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Χανίων ζητεί τη σήμανση με μικροτσίπς των αιγοπροβάτων του Νομού Χανίων.

30. Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αταλάντης διαμαρτύρεται για το περιεχόμενο του δημοσιευθέντος Χωροταξικού Σχεδίου για την εν λόγω περιοχή.

31. Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Βουπρασίας Νομού Ηλείας ζητεί να είναι η έδρα του Φορέα Διαχείρισης των υγροτόπων Κοτυχίου-Στροφυλιάς, στον εν λόγω Δήμο.

32. Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Βουπρασίας Νομού Ηλείας ζητεί συμπληρωματική πίστωση, για το έργο της κατασκευής του κλειστού γυμναστηρίου στο Δήμο.

33. Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Υδρούσας Νομού Κυκλάδων διαμαρτύρεται για την καταγραφή περιοχής του Δήμου, ως δημόσιας περιουσίας.

34. Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΪΝΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Πολυτέκνων Αγρινίου και Περιχώρων ζητεί να δοθεί, στους πολύτεκνους ιδιοκτήτες Μουσικών Σχολών η δυνατότητα διορισμού, ως αναπληρωτές ή ωρομίσθιοι εκπαιδευτικοί μουσικοί.

35. Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΪΝΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Πολυτέκνων Αγρινίου και Περιχώρων ζητεί την επίστρωση με νέο ασφαλτοτάπητα της Εθνικής Οδού Αντιρρίου-Ιωαννίνων.

36. Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΪΝΑΣ κατέθεσε αναφορά με το Επιμελητήριο Αιτωλ/νίας διαμαρτύρεται για την υπό έκδοση Κοινής Υπουργικής Απόφασης, για τη διαχείριση του ονομαζόμενου «Εθνικού Πάρκου Λιμνοθαλασσών Μεσολογγίου-Αιτωλικού κλπ.».

37. Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Έπαρχος Θήρας ζητεί την άμεση τοποθέτηση Ειρηνοδίκη και Δικαστικού Επιμελητή στο Ειρηνοδικείο Θήρας.

38. Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Τήνου - Άνδρου ζητεί την ένταξη του έργου «Έργα βελτίωσης στο λιμάνι της Τήνου» στο ΠΕΠ 2000-2006 Νοτίου Αιγαίου.

39. Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία κάτοικοι της νήσου Άνδρου ζητούν την άμεση χρηματοδότηση και υλοποίηση της κατασκευής ΧΥΤΑ στη θέση «Κουραμένη-Πυθάρια» της Άνδρου κ.α..

40. Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Έπαρχος Άνδρου διαμαρτύρεται για την καταγραφή έκτασης ως δημόσιας, στο βιβλίο δημοσίων κτημάτων και ζητεί την επανεξέταση του ζητήματος.

41. Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων Σκυλίτσειου Νοσοκομείου Χίου ζητεί την επίλυση προβλημάτων του Κέντρου Υγείας Πυργίου, σχετικά με τις ελλείψεις προσωπικού, υλικών και οικονομικών μέσων.

42. Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Υπαλλήλων Νομών Λέσβου, Χίου και Σάμου «ΑΣΤΕΡΙΑΣ» ζητεί την επίλυση εργασιακού προβλήματος των μελών του, εργαζομένων στα ΚΕΠ..

43. Βουλευτής Λάρισας κ. ΧΡΙΣΤΟΣ ΖΩΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Κιλελέρ Νομού Λάρισας ζητεί την ένταξη των οφειλών προς τους ΟΤΑ από μη καταβολή μισθωμάτων δημοτικών και κοινοτικών αγρών, στη ρύθμιση του Ν.3074/2002..

44. Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εκτάκτων Αρχαιολόγων ζητεί την επαγγελματική αποκατάσταση των μελών του στην Αρχαιολογική Υπηρεσία, με αντικειμενικά κριτήρια.

45. Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Περιφερειακό Τμήμα Νομού Λάρισας της Πανελλήνιας Ένωσης Αναπληρωτών Εκπαιδευτικών ΠΕΑ ζητεί την ένταξη των αναπληρωτών καθηγητών Πληροφορικής, στον ενιαίο πίνακα της πληροφορικής, για το διορισμό τους.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 975/18-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ελευθέριου Παπανικολάου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 6123/12-8-03 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμό 975/2003 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Λ. Παπανικολάου, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Α. Σχετικά με την αναφερόμενη κατάταξη:

Τον Ιούνιο του 2003 δημοσιεύθηκε στην περιοδική έκθεση Statistics ίπ Focus κείμενο του ερευνητή κ. Axel Behrens με τίτλο: «How rich are Europe's regions («Πόσο πλούσιες είναι οι περιφέρειες της Ευρώπης») και υπότιτλο «Εχperimental calculations» («Πειραματικοί υπολογισμοί»).

Με βάση το συγκεκριμένο δείκτη κατάταξης, η Πελοπόννησος κατέχει την 182η θέση στο σύνολο της γεωγραφικής περιοχής της Ευρώπης καταγράφοντας απώλεια 11 θέσεων σε σχέση με τον προηγούμενο δείκτη του περιφερειακού Α.Ε.Π. Από ότι προκύπτει από την πρώτη ανάγνωση των δεδομένων υπάρχουν περιοχές που εμφανίζουν τεράστιες αποκλίσεις από την κατάταξη σε σχέση με την προηγούμενη μέθοδο υπολογισμού π.χ. η Πράγα έχει απώλεια 153 θέσεων, η Μαδρίτη 91 κλπ. Το γεγονός αυτό είναι μία πρώτη ένδειξη της επισφάλειας της χρησιμοποιηθείσης μεθόδου (πειραματικής όπως προκύπτει από τον ίδιο τον τίτλο της έρευνας), η οποία επιβάλλει και ιδιαίτερη προσοχή για την εξαγωγή συμπερασμάτων και χρησιμοποίησής τους για την άσκηση πολιτικής.

Περαιτέρω επιφυλάξεις ως προς την μεθοδολογία, ορολογία κλπ οι οποίες έχουν ακολουθηθεί από την συγκεκριμένη έρευνα είναι μεταξύ άλλων η αναφορά στην έννοια του πλούτου μόνον από την πλευρά της γένεσης εισοδήματος, η ταξινόμηση των περιφερειών με άλλο διοικητικό σύστημα από αυτό που ακολουθείται στην Ελλάδα, η επισφάλεια των περιφερειακών δεδομένων και ιδιαίτερα του υπολογισμού του ΑΕΠ σε περιφερειακό επίπεδο κ.ά.

Από τα παραπάνω συνεπάγεται ότι η πραγματοποιηθείσα κατάταξη προέρχεται από πειραματικούς υπολογισμούς - όπως προκύπτει άλλωστε και από τον ίδιο τον τίτλο της έρευνας - και επιβάλλεται ιδιαίτερη προσοχή για την εξαγωγή συμπερασμάτων και χρησιμοποίησης δεδομένων της για την άσκηση πολιτικής.

Β. Σχετικά με τα ειδικότερα ερωτήματα που τίθονται από τον κ. Βουλευτή, σας ενημερώνουμε ότι, στην Περιφέρεια Πελοποννήσου αναμένεται η δημιουργία 5000 νέων θέσεων απασχόλησης, μέσω έξι (6) προγραμμάτων τα οποία ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη. Ήδη έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία αξιολόγησης και η έγκριση 181 επενδύσεων στους τομείς μεταποίησης και τουρισμού και ξεκινά η υλοποίησή τους με επιχορήγηση σε ποσοστό 45% από το ΠΕΠ Πελοποννήσου, με στόχο τη δημιουργία 300 νέων θέσεων εργασίας.

Το σύνολο των ήδη ενταγμένων ιδιωτικών επενδύσεων, στα πλαίσια του αναπτυξιακού νόμου 2601/98 που πραγματοποιούνται στην Περιφέρεια Πελοποννήσου, δημιουργούν 861 νέες θέσεις εργασίας, ενώ το ύφος της επιχορήγησης ανέρχεται σε 32.021.000 ευρώ.

Τα προγράμματα που βρίσκονται σε εξέλιξη, καθώς και εκείνα που είναι ενταγμένα στο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Απασχόληση είναι τα εξής:

- «Βοήθεια στο Σπίτι»: Δημιουργούνται 150 θέσεις εργασίας στον κλάδο της κοινωνικής εργασίας, με στόχο τη στήριξη ατόμων Τρίτης Ηλικίας.
- Τοπικές Πρωτοβουλίες Απασχόλησης: Στο πρόγραμμα αυτό τόσο για απασχόληση όσο και για κατάρτιση συμμετέχουν ήδη 330 άτομα.
- Κέντρα εξυπηρέτησης Πολιτών: Σε αυτόν το νέο θεσμό, που δημιουργήθηκε και
κρατία στις δημόσιες υπηρεσίες και να επιφέρει ταχύτητα στις συναλλαγές, θα δημιουργηθούν 250 θέσεις απασχόλησης.
- Προγράμματα Κατάρτισης: Τον προσεχή Οκτώβριο θα λειτουργήσουν σε όλους τους νομούς της Περιφέρειας 61 Προγράμματα Κατάρτισης με συνολικό αριθμό καταρτιζόμενων 1.200 άτομα.
- Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Ανάπτυξης Αγροτικού Χώρου: Στοχεύει στη δημιουργία 600 θέσεων εργασίας.
- Πρόγραμμα Νέοι Αγρότες: Στο συγκεκριμένο πρόγραμμα έχουν ήδη ενταχθεί 1.100 άτομα ως νέοι αγρότες, ενώ με πρόσφατη προκήρυξη αναμένεται η έγκριση άλλων 450 ατόμων.

Επίσης, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της ΕΣΥΕ, για την Περιφέρεια Πελοποννήσου (συνημμένος πίνακας) καταγράφεται μείωση της ανεργίας από 8,4% το α' τρίμηνο του 2002 σε 7,4% το α' τρίμηνο 2003. Είναι προφανές από τα ανωτέρω στοιχεία, ότι η Πελοπόννησος εμφανίζει τον χαμηλότερο δείκτη ανεργίας από όλες τις περιφέρειες της χώρας.

Γ. Επισημαίνεται τέλος ότι με τα τρέχοντα προγράμματα του ΟΑΕΔ Νέων Ελεύθερων Επαγγελματιών και Νέων Θέσεων Εργασίας έχουν κατανεμηθεί συνολικά στην Περιφέρεια της Πελοποννήσου.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΝΘΕ 18-60	ΝΘΕ 18-30	ΝΘΕ 18-65	ΝΕΕ 18-60
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	1075	215	215	303

Ο Υπουργός
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ»

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

2. Στην με αριθμό 975/18-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ελευθέριου Παπανικολάου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 162/2003 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργία η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Λ. Παπανικολάου, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα έξής:

Οι Δήμοι Αβίας και Λεύκτρου του Νομού Μεσσηνίας συμπεριλαμβάνονται στην περιοχή παρέμβασης του Ταϋγέτου Ν. Λακωνίας των Ο.Π.Α.Α.Χ. του Υπ. Γεωργίας όπου και υλοποιούνται δράσεις όπως:

- Δημιουργία υποδομών (αντιπλημμυρικά, μικρά αρδευτικά, διευθετήσεις χειμάρρων, αγροτική οδοποιία κλπ.)
- Ιδιωτικές επενδύσεις (αγροτουρισμού, μικρομεσαίες επιχειρήσεις, εναλλακτικές μορφές τουρισμού κλπ.)
- Βελτίωση της παροχής υπηρεσιών σε εκμεταλλεύσεις, στον αγροτικό πληθυσμό και στην ύπαιθρο
- Αξιοποίηση ενδογενούς δυναμικού κάθε περιοχής
- Προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος
- Βελτίωση του επιπέδου ποιότητας ζωής
- Αύξηση της παραγωγικότητας της γεωργίας κ.λ.π.

Στο Νομό Μεσσηνίας όπως και στους υπόλοιπους Νομούς της Χώρας, υλοποιούνται μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Αγροτική Ανάπτυξη - Ανασυγκρότηση της Υπαίθρου 2000-2006» (ΕΠΑΑ-ΑΥ) οι εξής δράσεις:

- Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις σε επίπεδο γεωργικής εκμετάλλευσης
- Παρεμβάσεις σε επίπεδο μεταποίησης και εμπορίας του πρωτογενούς γεωργικού και δασικού προϊόντος
- Εγκατάσταση Νέων Γεωργών
- Παρεμβάσεις στο γεωργικό προϊόν
- Ανάπτυξη και προστασία φυσικών πόρων και περιβάλλοντος

Στα πλαίσια του ανωτέρω προγράμματος σας παραθέτουμε και τα εξής στοιχεία:

ΣΧΕΔΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ
(ΜΕΤΡΟ 1.1 ΤΟΥ Ε.Π. Α.Α. - Α.Υ. 2000 - 2006)

Α. Ανειλημμένες Υποχρεώσεις

Καταβλήθηκε Δημόσια δαπάνη ύψους 56.885,68 ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί στο υπόλοιπο των εγκρίσεων της Β' Προγραμματικής Περιόδου.

Β. Εγκρίσεις νέων Σχεδίων Βελτίωσης Περιόδου 2000 -2006

Α' Περίοδος 2002

Για το Νομό Μεσσηνίας έχουν εγκριθεί 14 Σχέδια Βελτίωσης κυρίως Φυτικής Παραγωγής με συνολικό ύψος Δημόσιας Δαπάνης 671.646,00 ευρώ και 2 Σχέδια Βελτίωσης κυρίως Ζωικής Παραγωγής με συνολικό ύψος Δημόσιας Δαπάνης 119.124,00 ευρώ.

Β' Περίοδος 2002

Δεν έχει ολοκληρωθεί η αξιολόγηση των υποβληθέντων Σχεδίων.

ΝΕΟΙ ΓΕΩΡΓΟΙ (ΜΕΤΡΟ 3.1 ΤΟΥ Ε.Π. Α.Α. - Α.Υ. 2000 - 2006) Α' Περίοδος 2001

Υποβλήθηκαν 181 αιτήσεις και εγκρίθηκαν 140 από αυτές (77,3%). Η συνολική Δημόσια Δαπάνη για τις εγκεκριμένες αιτήσεις, ανέρχεται σε 1.943.553,13 ευρώ ενώ έχουν ήδη καταβληθεί 1.073.542,86 ευρώ (Α' Δόση).

Β' Περίοδος 2002

Υποβλήθηκαν 150 αιτήσεις και εγκρίθηκαν 111 από αυτές (74,0%). Η συνολική Δημόσια Δαπάνη για τις εγκεκριμένες αιτήσεις, ανέρχεται σε 1.587.000,00 ευρώ ενώ έχει ήδη ξεκινήσει η καταβολή της Α' Δόσης.

Γ' Περίοδος 2003

Στις 21-7-2003 έληξε η περίοδος υποβολής των αιτήσεων για την 3η περίοδο.

Επίσης στα πλαίσια του Εγγράφου Προγραμματισμού Αγροτικής Ανάπτυξης 2000-2006 (ΕΠΑΑ) χρηματοδοτούνται τα εξής Μέτρο:

- Πρόωρη συνταξιοδότηση των Αγροτών
- Εξισωτική Αποζημίωση
- Γεωργοπεριβαλλοντικά Μέτρα
- Δάσωση Γεωργικών Γαιών

Τα ανωτέρω μέτρα αφορούν ολόκληρη τη χώρα με προτεραιότητα όμως σε περιοχές που αντιμετωπίζουν προβλήματα και παρουσιάζουν μειονεκτήματα σε σχέση με κάποιες άλλες (π.χ. ορεινές, μειονεκτικές, παραμεθόριες, νησιωτικές, οικολογικά ευαίσθητες περιοχές κλπ.).

Μέσω του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ) Πελοποννήσου 2000-2006 υλοποιούνται δράσεις που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΓΤΠΕ -Προσανατολισμός για την ενίσχυση μεγάλου αριθμού επενδύσεων στις αγροτικές εκμεταλλεύσεις, τη χρηματοδότηση αρδευτικών έργων υποδομής, τον αγροτουρισμό, την αναδιάρθρωση καλλιεργειών, αναδασμούς και παράλληλα έργα, μετεγκαταστάσεις κτηνοτροφικών μονάδων, την προστασία - διατήρηση - διαφύλαξη των δασών κλπ.

Επιπλέον, το ΠΕΠ Πελοποννήσου 2000 - 2006 υλοποιεί Ολοκληρωμένα Προγράμματα Ανάπτυξης Αγροτικού Χώρου (Ο.Π.Α.Α.Χ.) στα πλαίσια του οποίου χρηματοδοτούνται παρεμφερείς δράσεις με τα Ο.Π.Α.Α.Χ. του Υπ. Γεωργίας στις εξής περιοχές:

ΠΕΡΙΟΧΗ ΝΕΔΑΣ
- Δ. Αυλώνας
- Δ. Δωρίου
- Δ. Ανδανίας
- Δ. Αετού
- Δ. Είρας
- Δ. Αριστομένης
- Δ. Παπαφλέσσα
- Δ. Ιθώμης
- Δ. Βουφράδων
- Κ. Τριπύλλας
- Κ. Τρικόρφου

ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΛΑΓΟΝΙΑΣ

Δημοτικά Διαμερίσματα Αλαγονίας, Αρτεμισίας, Βέργα, Ελαιοχωρίου,. Καρβελίου, Λαδά, Λαϊκών, Μικράς Μαντίνειας, Νε60ύσης και Πηγών του Δήμου Καλαμάτας.

Δημοτικά Διαμερίσματα Αγρίλου, Αρφαρών, Βελανιδίων, Βρομόβρυσης, Σταματίνου και Αγ. φλώρου του Δήμου Αρφαρών.

Δημοτικά Διαμερίσματα Πολιανής και Αμφείας του Δήμου Θουρίας.

Την ευθύνη υλοποίησης αυτών των δράσεων έχει η Περιφέρεια ενώ το Υπ. Γεωργίας για τις δράσεις αυτές έχει ρόλο συντονιστικό που αφορά κατά κύριο λόγο τη χάραξη των πολιτικών αγροτικής ανάπτυξης

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας (Ε.Π.Μ. 2000 - 2006) είναι ένα πολυταμειακό πρόγραμμα που εντάσσεται στα πλαίσια του Γ ΚΠΣ και προωθεί την ανάπτυξη των παραγωγικών κλάδων του τομέα της αλιείας (αλιεία, υδατοκαλλιέργεια, μεταποίηση), ενώ ταυτόχρονα ενισχύει και τις υποδομές αλιείας.

Μέχρι σήμερα έχουν ενταχθεί στο Ε.Π.Α.Λ. 2000 - 2006 184 έργα από την περιοχή της Πελοποννήσου, συνολικού προϋπολογισμού ίσου με 21.597.241,86 ευρώ. Συγκεκριμένα από το Νομό Μεσσηνίας έχουν ενταχθεί 11 έργα συνολικού προϋπολογισμού 503.781,09 ευρώ. Ειδικότερα όσον αφορά τα έργα υποδομών, έχουν ενταχθεί ως σήμερα 3 έργα (μέτρο 6.1) στην περιοχή της Πελοποννήσου, συνολικού προϋπολογισμού 5.022.500 ευρώ.

Επίσης, στα πλαίσια του Μέτρου 4.3 του ΕΠΑΑ-ΑΥ, έχουν κατατεθεί Προγράμματα για δράσεις προβολής και προώθησης καθώς και πιστοποίησης αγροτικών προϊόντων στην αγορά της Ε.Ε.

Τα παραπάνω Προγράμματα εντάσσονται στην πρώτη πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, για την κάλυψη ποσού δημόσιας δαπάνης 8 εκατ. ευρώ και στα προϊόντα προς επιδότηση είναι και το ελαιόλαδο.

Το υπόλοιπο ποσό της δημόσιας δαπάνης, ύψους 12 εκατ. ευρώ περίπου, αναμένεται να προκηρυχθεί στα μέσα φθινοπώρου, για τις δράσεις που έχουν αναφερθεί και θα είναι δυνατή η κατάθεση νέων προτάσεων.

Επίσης, στα πλαίσια του Καν. 497/2003 για την τροποποίηση του Καν. (ΕΚ) 94102 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του Καν. (ΕΚ) 2826/2000 του Συμβουλίου σχετικά με ενέργειες ενημέρωσης και προώθησης των γεωργικών προϊόντων στην εσωτερική αγορά, είναι δυνατή η υποβολή προτάσεων για ανάλογες με τις προαναφερθείσες δράσεις.

Επιπροσθέτως, στα πλαίσια του Καν. 2702/99, μπορούν να υποβληθούν Προγράμματα για δράσεις ενημέρωσης και προώθησης αγροτικών προϊόντων σε τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένου και του ελαιόλαδου.

Οι παραπάνω Κανονισμοί αναφέρονται σε Επαγγελματικές και Διεπαγγελματικές Οργανώσεις Παραγωγών και υπάρχει η δυνατότητα υποβολής προτάσεων δύο φορές το χρόνο.

Η χώρα μας συμμετέχει σε προγράμματα προώθησης ελαιολάδου στη μεγάλη αγορά της Άπω Ανατολής ισότιμα με την Ισπανία και την Ιταλία. Ήδη συμμετείχαμε στην Ταϊλάνδη (Μπανκόγκ), στην Κίνα (Σαγκάη) και στην Ταϊβάν (Ταϊπέι) το Φεβρουάριο του 2001 και στο Τορόντο του Καναδά το Σεπτέμβριο του 2001. Το Νοέμβριο του 2001 πραγματοποιήθηκε στην Καλαμάτα εκδήλωση, σχετική με τη μεσογειακή διατροφή και το ελαιόλαδο, στην οποία συμμετείχαν επαγγελματίες των μέσων ενημέρωσης σε θέματα διατροφής από διάφορες χώρες (ΗΠΑ, Αυστραλία, Ιαπωνία, Καναδά, Ταϊλάνδη, Ταϊβάν, Κίνα και Βραζιλία). Τέλος στο Τορόντο του Καναδά τον Φεβρουάριο του 2002 πραγματοποιήθηκε εκδήλωση προβολής του ελληνικού

ελαιολάδου και της ελληνικής κουζίνας.

Ο Υπουργός
Γ. ΔΡΥΣ»

3. Στην με αριθμό 981/18-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Βλάχου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ. 900α/3653/6684/11-8-03 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθμ. 981/18-07-2003 ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Βλάχος, με θέμα την απομάκρυνση-κατάργηση του Πεδίου Βολής Σχολής Πυροβολικού (ΣΠΒ) της Νέας Περάμου, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το πεδίο βολής της ΣΠΒ εδώ και 50 περίπου χρόνια, λειτουργεί με ευθύνη της Σχολής και από το έτος 1955 έχει απαλλοτριωθεί (η έκταση ανήκει στο ΤΕΘΑ) και διαθέτει όλες τις προδιαγραφές για βολές όπλων καμπύλης τροχιάς.

Στο εν λόγω πεδίο βολής εκτελούν εκπαίδευση όλα τα εκπαιδευόμενα τμήματα της Σχολής Πυροβολικού, καθώς επίσης και λοιπές μονάδες του Νομού Αττικής, με συχνότητα βολών 1 τουλάχιστον φορά την εβδομάδα, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Το σύνολο των πυρκαγιών το έτος 2002 εντός του πεδίου βολής Μεγάρων ήταν απολύτως ελεγχόμενες από την εποπτεία της Σχολής και της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Μεγάρων. Ως εκ τούτου υπάρχει δυνατότητα εκτελέσεων βολών τους θερινούς μήνες χωρίς να υφίσταται κίνδυνος πυρκαγιάς.

Σε ότι αφορά την εκτέλεση των βολών της ΣΠΒ, με όπλα καμπύλης τροχιάς στο πεδίο βολής Θηβών, αυτό δεν είναι εφικτό διότι:

(α) Η απόσταση Ν. Πέραμου - Θηβών είναι 70 περίπου χλμ. και το κόστος μεταφοράς του προσωπικού και των υλικών είναι υψηλό, τα δρομολόγια εξαιρετικά επικίνδυνα για τα στρατιωτικά οχήματα με πυροβόλα, ιδιαίτερα κατά τους χειμερινούς μήνες με συνέπεια να υπάρχει μεγάλη πιθανότητα προκλήσεως ατυχημάτων.

(β) Εντός του πεδίου βολής Θηβών, ευρίσκεται το δάσος του Μοσχοποδίου και δεν πραγματοποιούνται βολές από 1 Ιουνίου έως 30 Οκτωβρίου κάθε έτους.

(γ) Στο πεδίο βολής του ΚΕΠΒ, πλην του ΚΕΠΒ, εκτελούν βολές και άλλες μονάδες (ΚΕΒΟΠ, 575 ΤΩΝ, ΕΒΟ κλπ.), με αποτέλεσμα το Κέντρο Εκπαιδεύσεως Πυροβολικού, να αναγκάζεται να χρησιμοποιεί το πεδίο βολής και απογευματινές ώρες, προκειμένου να εκτελεστούν όλες οι προβλεπόμενες βολές από τους νεοσύλλεκτους οπλίτες.

Συμπερασματικά, για τους παραπάνω λόγους, δεν υφίσταται ζήτημα μεταστάθμευσης της Σχολής Πυροβολικού από την Ν. Πέραμο, ή κατάργησης του Πεδίου Βολής αυτής.

Ο Υπουργός
ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ»

4. Στην με αριθμό 5/1-7-03 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Γεωργίου Καρασμάνη και Πόπης Φουντουκίδου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35833/11-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Κατόπιν των ανωτέρω σχετικών μας, σε απάντηση των υπ' αριθ. 11188/18.6.2003 ερώτησης και 5182/19.6.2003 ΠΑΒ, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γεώργιο Καρασμάνης, καθώς και της υπ' αριθ. 5/1.7.2003 ερώτησης που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Πόπη Φουντουκίδου, αναφορικά με την καταβολή αποζημιώσεων από απαλλοτριώσεις για την κατασκευή εθνικής οδού στα όρια του Δήμου Βεγορίτιδος Ν. Πέλλας, σας γνωρίζουμε ύστερα από τα στοιχεία που μας απέστειλε η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας με έγγραφό της, ότι το θέμα αυτό εμπίπτει στην αρμοδιότητα του συνερωτώμενου Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

5. Στην με αριθμό 992/18-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Γαρουφαλιά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 164/12-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Γαρουφαλιάς, σας πληροφορούμε τα εξής:

Έγκριση του προγράμματος – εφαρμογή και όροι ένταξης των παραγωγών:

Η έγκριση του Προγράμματος που περιλαμβανόταν στο Έγγραφο Προγραμματισμού Αγροτικής Ανάπτυξης (Ε.Π.Α.Α.) περιόδου 2000 - 2006 έγινε με την αρ. Ε (2000) 2733/27-9-2000 Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στα πλαίσια της Οδηγίας 91/676/ΕΟΚ για τη προστασία των υδάτων από τη νιτρορύπανση γεωργικής προέλευσης και εφαρμόσθηκε μέχρι σήμερα σχεδόν αποκλειστικά στην περιοχή της Θεσσαλίας. Επιλέξιμες καλλιέργειες σε αυτό το Πρόγραμμα είναι μόνον το βαμβάκι και ο αραβόσιτος σε αντίθεση με το Πρόγραμμα περιόδου 1995 - 1999 που ήταν και άλλες καλλιέργειες όπως τεύτλα, βιομηχανική ντομάτα, σιτηρά κλπ.

Η επιλέξιμη έκταση που εντάσσεται στο Πρόγραμμα ανά καλλιέργεια καθορίζεται από την παράγραφο 16 της αριθμ. 85154/574/14-3-2001 Υπουργικής Απόφασης σύμφωνα με την οποία: «...Οι παραγωγοί που καλλιεργούν τις επιλέξιμες καλλιέργειες δικαιούται να εντάξουν στο Πρόγραμμα έκταση που δεν μπορεί να υπερβαίνει για μεν τον αραβόσιτο τον μέσο όρο των εκτάσεων που δηλώθηκαν στο ΟΣΔΕ κατά την πενταετία 1996 -2000, για δε το βαμβάκι την έκταση βαμβακοκαλλιέργειας όπως αυτή ορίζεται στην Απόφαση του Υπουργού Γεωργίας«Διοικητικά μέτρα μείωσης περιβαλλοντικής επιβάρυνσης και στήριξης βαμβακοκαλλιέργειας 2001/02».

Όπως είναι αυτονόητο από τα παραπάνω δεν είναι εφικτή η αποσύνδεση της έκτασης με την οποία θα ενταχθεί ο παραγωγός και του δικαιώματος βάμβακος που αυτός κατέχει.

Επίσης στην παραγρ. 20.3 της παραπάνω Απόφασης ορίζεται ότι η, προτίμηση των παλαιών δικαιούχων (1995 - 1999) ισχύει για έκταση ίση με εκείνη την οποία είχαν εντάξει στο παλιό Πρόγραμμα.

Για την αντιμετώπιση του θέματος των δικαιωμάτων βάμβακος στους παλαιούς δικαιούχους οι οποίοι είχαν προβεί σε αμειψισπορά 20%, δηλαδή αντικατάσταση έκτασης βάμβακος με σιτηρά, εκδόθηκε το υπ' αρ. 51440/7-7-2003 έγγραφό μας βάσει του οποίου συνυπολογίζεται η αμειψισπορά στο δικαίωμα βάμβακος για τις εκτάσεις που καλλιέργησαν με βαμβάκι την περίοδο 1995 - 1999.

Υπενθυμίζουμε ότι τα διοικητικά μέτρα για την καλλιέργεια βάμβακος και την εφαρμογή υποχρεωτικής αμειψισποράς 5% για όλους τους παραγωγούς υιοθετήθηκαν από την καλλιεργητική περίοδο 2001.

Με βάση το ίδιο έγγραφο συνυπολογίζεται στο δικαίωμα βάμβακος για τους νέους δικαιούχους, που εντάχθηκαν για πρώτη φορά μετά το 2001 στο Πρόγραμμα μείωσης της νιτρορύπανσης και η αμειψισπορά του 5%.'

Επομένως δεν υπάρχει καμία διακριτική μεταχείριση νέων και παλαιών δικαιούχων που εντάχθηκαν στο Πρόγραμμα απλά εφαρμόσθηκαν οι προϋποθέσεις ένταξης των παραγωγών όπως προέκυπταν από την έγκριση του Προγράμματος από την Ε.Ε. και τις Εθνικές διατάξεις.

Ενέργειες του Υπουργείου Γεωργίας:

- Το Υπ. Γεωργίας έλαβε υπόψη του μετά από διάλογο με τους παραγωγούς και τους φορείς τους, τις προτάσεις τους και εξέδωσε το υπ αρ. 51440/7-7-2003 με το οποίο αντιμετωπίσθηκαν τα σημαντικότερα προβλήματα εφαρμογής του Προγράμματος που είχαν σχέση με το δικαίωμα βάμβακος. Με το έγγραφο αυτό αποφεύγεται η εφαρμογή διπλής αμειψισποράς (μείωσης) από τους παλαιούς δικαιούχους τόσο λόγω ορθής εφαρμογής του Προγράμματος μείωσης της νιτρορύπανσης την περίοδο 1995 -1999, όσο και των διοικητικών μέτρων της βαμβακοκαλλιέργειας. Είναι προφανές ότι παλαιοί δικαιούχοι που δεν εφάρμοσαν τις δεσμεύσεις του Προγράμματος την περίοδο 1995 - 1999 δεν μπορούν να ενταχθούν στο νέο Πρόγραμμα.

- Όσον αφορά την πληρωμή των δικαιούχων, έχουν δοθεί όλες οι απαραίτητες οδηγίες και η πληρωμή των φακέλων από τον ΟΠΕΚΕΠΕ θα γίνει άμεσα με την υποβολή των σχετικών

αιτήσεων από τους δικαιούχους και την εκκαθάριση της δαπάνης από τις αρμόδιες Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις.

- Το Πρόγραμμα δεν έχει καμία σχέση με την μείωση της βαμβακοκαλλιέργειας αλλά στόχο έχει την προστασία του περιβάλλοντος και την κάλυψη των υποχρεώσεων της χώρας μας όσον αφορά την μείωση της ρύπανσης των υδάτων από νιτρικά γεωργικής προέλευσης. Οι παρατηρήσεις των παραγωγών ελήφθησαν υπόψη και με την νέα τροποποίηση του ΕΠΑΑ το Πρόγραμμα καθίσταται ελκυστικότερο για τους παραγωγούς με την ένταξη περισσοτέρων καλλιεργειών πέραν του αραβοσίτου και βάμβακος.

- Δεν υπάρχει σε κανένα σημείο διαχωρισμός παλαιών και νέων παραγωγών, απλά με την βελτίωση του Προγράμματος λήφθηκε πρόνοια ώστε οι παλαιοί παραγωγοί να ενταχθούν με τις ίδιες προϋπόθέσεις με τους νέους λαμβάνοντας υπόψη τις δεσμεύσεις που ήδη είχαν αναλάβει καθώς και την εμπειρία εφαρμογής του Προγράμματος τα προηγούμενα χρόνια.

Ο Υφυπουργός
Ε. ΑΡΓΥΡΗΣ»

6. Στην με αριθμό 1046/21-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπήλιου Σπηλιωτόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35775/11-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης του Βουλευτή κ. Σπ. Σπηλιωτόπουλου, σχετικά με την ανακατασκευή επαρχιακής οδού Αιγείρας - Περιθωρίου του Ν. Αχαΐας, σας γνωρίζουμε ότι:

Εγκρίθηκε η ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων 2003 της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (ΣΑΕΠ 001) του έργου «Αποκατάσταση ζημιών στο Επαρχιακό οδικό δίκτυο και λοιπών ζημιών από τις θεομηνίες στο Νομό Αχαΐας» προϋπολογισμού 7.200.000 ευρώ, υποέργο του οποίου είναι το «Αποκαταστάσεις - Τεχνικά στην 17η Ε.Ο. (Αιγείρα - Περιθώρι) και 18η Ε.Ο. Αιγείρα -Εξοχή» προϋπολογισμού 500.000 ευρώ.

Το έργο δημοπρατήθηκε την 2.7.2003 και αναμένεται η υπογραφή του συμφωνητικού με τον ανάδοχο του έργου.

Επιπλέον, το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. προκειμένου να συμβάλλει στην αντιμετώπιση των ζημιών που προκλήθηκαν από τις θεομηνίες, χρηματοδότησε τη Ν.Α. Αχαΐας με το ποσό των 297.000,00 ευρώ καθώς και το Δήμο Αιγείρας με 70.000 ευρώ.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

7. Στην με αριθμό 1047/21-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπήλιου Σπηλιωτόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35933/12-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης του Βουλευτή κ. Σπ. Σπηλιωτόπουλου, σχετικά με την κατασκευή μαρίνας στο Δήμο Ακράτας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Μέχρι σήμερα και στο πλαίσιο προκηρύξεων των σχετικών μέτρων του Επιχειρησιακού Προγράμματος Δυτικής Ελλάδας 2000-2006, δεν έχει υποβληθεί από τον Δήμο Ακράτας Τεχνικό Δελτίο για την ένταξη στο πρόγραμμα του αναφερόμενου έργου.

Ακόμη, σας πληροφορούμε ότι αρμόδια υπηρεσία για την υποδοχή αιτημάτων για την κατασκευή μαρίνων είναι η Δ/νση Θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού του Υπουργείου Ανάπτυξης, στην οποία δεν έχει υποβληθεί αίτημα για την παραλία της Ακράτας.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

8. Στην με αριθμό 1075/22-7-03 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Άγγελου Τζέκη και Γεωργίου Χουρμουζιάδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35769/11-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης και όσον αφορά τις αρμοδιότητες μας, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

Ο Βιολογικός σταθμός Νέας Ποτίδαιας έχει κατασκευαστεί και είναι τριτοβάθμιας επεξεργασίας. Ωστόσο για την ολοκλήρωση του έργου απαιτούνται η κατασκευή αγωγού διάθεσης του επεξεργασμένου προϊόντος, καθώς και η κατασκευή μονάδας υποδοχής βοθρολυμάτων. Ο Δήμος Μουδανιών έχει ξεκινήσει τη διαδικασία εκπόνησης της περιβαλλοντικής μελέτης και χωροθέτησης του αγωγού.

Όσον αφορά τον βιολογικό καθαρισμό Αγίου Μάμα, ο Δήμος βρίσκεται σε συνεργασία με τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Χαλκιδικής για την εκπόνηση της μελέτης του έργου.

Μετά την ολοκλήρωση των μελετών θα εξετασθεί δυνατότητα ένταξης των έργων αυτών σε πρόγραμμα χρηματοδότησης, ώστε να λυθεί το αποχετευτικό πρόβλημα της περιοχής.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

9. Στην με αριθμό 1116/23-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Καρασμάνη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 190/12-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Καρασμάνης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Σχετικά με την παρτίδα αριθμ. 867, η οποία αφορούσε δικαιούχους παραγωγούς της Ν/Α Πέλλας-Δ/νση Γεωργίας Έδεσσας, η πληρωμή δεν είχε διεξαχθεί εγκαίρως, επειδή η Ν/Α Πέλλας είχε αναφέρει ότι στην συγκεκριμένη παρτίδα εφέροντο ως δικαιούχοι δύο παραγωγοί, οι οποίοι όμως είχαν απορριφθεί κατά τους ελέγχους.

Η επίλυση του προβλήματος αυτού έχει ολοκληρωθεί και η διαδικασία πληρωμής των δικαιούχων παραγωγών της παρτίδας αριθ. 867 βρίσκεται σε εξέλιξη και θα πραγματοποιηθεί εντός των προσεχών ημερών. Οι επιδοτήσεις που θα δοθούν στους δικαιούχους παραγωγούς, θα βαρύνουν το λογαριασμό ΕΛΕΓΕΠ [ρεζέρβα (4%)] και όχι τον κρατικό προϋπολογισμό.

Ο Υφυπουργός
Ε. ΑΡΓΥΡΗΣ»

10. Στην με αριθμό 1125/23-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Νίκου Λέγκα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35929/12-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, σας πληροφορούμε ότι από το ΥΠΕΣΔΔΑ προωθείται η επιχορήγηση του Δήμου Καστανιάς, με το ποσό των 25.000.00 ευρώ, για την αντιμετώπιση των ζημιών που προκλήθηκαν από τις θεομηνίες.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

11. Στην με αριθμό 1129/129/23-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεώργιου Καλού δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΑΣ 638/12-8-03 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Απετέλεσε αντικείμενο καταγγελίας προς την Ε. Επιτροπή η πρακτική του Οργανισμού Εκδόσεως Διδακτικών Βιβλίων (νομικού 'προσώπου δημοσίου δικαίου που εποπτεύεται και επιχορηγείται από το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων) να προβαίνει σε απ' ευθείας αναθέσεις για την έκδοση διδακτικών βιβλίων, με σκοπό την εν συνεχεία δωρεάν διάθεσή τους σε όλα τα σχολεία της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Ελλάδος, Κύπρου και εξωτερικού.

Η Ε. Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 226 της Συνθήκης ΕΕ στέλνοντας προειδοποιητική επιστολή στη χώρα μας, με βασικό ισχυρισμό ότι αντίκειται στο κοινοτικό δίκαιο η λογική της αποφυγής διενέργειας μειοδοτικού διαγωνισμού, την οποία υποστηρίζει και βεβαίως ακολουθεί ο ΟΕΔΒ, ακόμη και αν αυτή υπαγορεύεται από την ανάγκη να συμπιέζεται ο χρόνος της βιβλιοπαραγωγής και της αποθήκευσης των βιβλίων, ώστε να εξασφαλίζεται η αποστολή τους στους αποδέκτες τους πριν την έναρξη του εκάστοτε σχολικού έτους. Κατά την Ε. Επιτρο-

πή, το όλο έργο δεν εμπίπτει στις εξαιρέσεις της Οδηγίας 92/50/ΕΟΚ λόγω κατεπείγοντος χαρακτήρα και μπορεί να πραγματοποιηθεί - εμπρόθεσμα - με την έγκαιρη έναρξη της απαιτουμένης διαδικασίας.

Το αρμόδιο Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων επελήφθη του θέματος και υπέβαλε ερώτημα στο Νομικό Συμβούλιο - του- Κράτους για έκδοση σχετικής γνωμοδότησης. Με βάση τη γνωμοδότηση αυτή, θα συνταχθεί και θα αποσταλεί στην Ε. Επιτροπή απάντηση στην προειδοποιητική επιστολή της.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός
ΤΑΣΟΣ ΓΙΑΝΝΙΤΣΗΣ»

12. Στην με αριθμό 1138/23-7-03 ερώτηση της Βουλευτού κ. Μαρίας Δαμανάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35783/11-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης, σας πληροφορούμε ότι το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. δεν υλοποιεί κάποιο ειδικό πρόγραμμα για τις παιδικές χαρές. Τα σχετικά έργα προγραμματίζονται από τους Ο.Τ.Α. ανάλογα με τις προτεραιότητες που οι ίδιοι καθορίζουν, στο πλαίσιο των ετήσιων επιχορηγήσεων ιδίως της Σ.Α.Τ.Α., του Προγράμματος Ε.Π.Τ.Α. και των ιδίων πόρων τους. Οι Ο.Τ.Α. που έχουν την αρμοδιότητα μελέτης και κατασκευής των σχετικών έργων με τις τεχνικές τους υπηρεσίες, οφείλουν να εφαρμόζουν τις εγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές.

Σε κάθε περίπτωση θα ήταν χρήσιμο να λαμβάνονται υπόψη, κατά τη σύνταξη των μελετών τα αποτελέσματα των ερευνών που σχετίζονται με τη βελτίωση της λειτουργίας των παιδικών χαρών. Ειδικότερα όσον αφορά τη μελέτη του Γεωπονικού Πανεπιστημίου για την ατμοσφαιρική ρύπανση και το πράσινο στις παιδικές χαρές, αρμόδιο για την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων είναι το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

13. Στην με αριθμό 1145/23-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Νικολάου Κατσαρού δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35927 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης και σ' ότι αφορά την αρμοδιότητά μας, σας πληροφορούμε ότι στο Πρόγραμμα ΕΠΤΑ είναι ενταγμένα για το Δήμο Γόννων τα εξής έργα που αφορούν στην ύδρευση:

- Αξιοποίηση πηγής και μεταφορά νερού στο Δ.Δ. Καλλιπεύκης, με προϋπολογισμό 117.388 ευρώ και πληρωμές 117.388 ευρώ.

Μελέτη δικτύου ύδρευσης, με προϋπολογισμό 67.498 ευρώ και πληρωμές 59.463_.

- Ύδρευση, με προϋπολογισμό 208.364 ευρώ και πληρωμές 185.010 ευρώ.

Εντός των προσεχών ημερών ο Δήμος Γόννων θα καταθέσει στην Περιφέρεια σχετική μελέτη για το έργο ύδρευσης των δημοτικών διαμερισμάτων, προκειμένου να εξετασθεί η δυνατότητα χρηματοδότησης του εν λόγω έργου, στο πλαίσιο των οικονομικών δυνατοτήτων.

Τέλος, το ΥΠΕΣΔΔΑ προκειμένου να συμβάλλει στην αντιμετώπιση των ζημιών που προκλήθηκαν από τις θεομηνίες στα δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης και εσωτερικής - αγροτικής οδοποιίας, χρηματοδότησε το Δήμο Γόννων με το ποσό των 190.000 ευρώ.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

14. Στην με αριθμό 1154/23-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Φραγκιαδουλάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 198/12-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Όσον αφορά τη στρεμματική ενίσχυση στην καλλιέργεια ξηρής σταφίδας ισχύει ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1621/1999 της Επιτροπής, με βάση τον οποίο η ενίσχυση για την καλλιέργεια σταφυλιών χορηγείται για τα ειδικευμένα αμπελοτεμάχια που έχουν καλλιεργηθεί και συγκομισθεί πλήρως και τα οποία έχουν ελάχιστη απόδοση ίση με 300 κιλά/στρέμμα για τη Σουλτανίνα και 210 κιλά/στρέμμα για την Κορινθιακή (άρθρο 3, παράγραφος 1).

Σε ότι αφορά τις μειώσεις στις αποδόσεις λόγω ζημιών από φυσικές καταστροφές αναγνωρίζονται βάσει του παραπάνω αναφερόμενου Κανονισμού μόνον εκείνες που πιστοποιούνται από τον ΕΛΓΑ. Το Υπουργείο Γεωργίας δεν προτίθεται να προβεί σε μείωση της ελάχιστης απόδοσης λαμβανομένης υπόψη και της ικανοποιητικής κοινοτικής ενίσχυσης που εγκρίθηκε πρόσφατα και η οποία είναι αυξημένη έναντι της περυσινής κατά 17% και 10% περίπου για τη Σουλτανίνα και την Κορινθιακή αντίστοιχα.

Ο Υφυπουργός
Ε. ΑΡΓΥΡΗΣ»

15. Στην με αριθμό 1159/23-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπήλιου Σπηλιωτόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35923/12-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης του Βουλευτή κ. Σπ. Σπηλιωτόπουλου, σχετικά με την επισκευή γέφυρας στο ποταμό Κριό του Δήμου Αιγείρας, σας γνωρίζουμε ότι η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αχαΐας θα εξετάσει το αίτημα του Δήμου και στα πλαίσια των χρηματοδοτικών της δυνατοτήτων θα προβεί στις απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να προωθήσει τις εργασίες επισκευής της εν λόγω γέφυρας το συντομότερο δυνατό.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

16. Στην με αριθμό 1175/24-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπυρίδωνα Ταλιαδούρου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35932/12-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

- Στο Πρόγραμμα ΕΠΤΑ Νομού Καρδίτσας έχουν ενταχθεί και υλοποιούνται έργα υποδομής και ανάπτυξης, συνολικού προϋπολογισμού 35.683.045 ευρώ.

- Στο Πρόγραμμα «Ελλάδα 2004» έχουν ενταχθεί και υλοποιούνται έργα συνολικού προϋπολογισμού 13.646.368,29 ευρώ.

- Στο Γ' ΠΕΠ Θεσσαλίας και το Ταμείο Συνοχής έχουν ενταχθεί και χρηματοδοτούνται για το Νομό Καρδίτσας έργα, συνολικού προϋπολογισμού 93.398.145,44 ευρώ. Επίσης έχουν εγκριθεί από το Περιφερειακό Συμβούλιο έργα, συνολικού προϋπολογισμού 82.416.094,36 ευρώ.

Για τα ανωτέρω προγράμματα επισυνάπτονται οι σχετικοί πίνακες, όπου απεικονίζονται αναλυτικά τα έργα του Ν. Καρδίτσας.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

17. Στην με αριθμό 1181/24-7-03 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Τάκη Τσιόγκα, Αντώνη Σκυλλάκο και Νίκο Γκατζή, δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35926/12-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης και σ' ότι αφορά την αρμοδιότητά μας, σας πληροφορούμε ότι στο Πρόγραμμα ΕΠΤΑ είναι ενταγμένα για το Δήμο Γόννων τα εξής έργα που αφορούν στην ύδρευση:

- Αξιοποίηση πηγής & μεταφορά νερού στο Δ.Δ. Καλλιπεύκης, με προϋπολογισμό 117.388 ευρώ και πληρωμές 117.388 ευρώ.

Μελέτη δικτύου ύδρευσης, με προϋπολογισμό 67.498 ευρώ και πληρωμές 59.463ευρώ.

- Ύδρευση, με προϋπολογισμό 208.364 ευρώ και πληρωμές 185.010 ευρώ.

Εντός των προσεχών ημερών ο Δήμος Γόννων θα καταθέσει

στην Περιφέρεια σχετική μελέτη για το έργο ύδρευσης των δημοτικών διαμερισμάτων, προκειμένου να εξετασθεί η δυνατότητα χρηματοδότησης του εν λόγω έργου, στο πλαίσιο των οικονομικών δυνατοτήτων.

Τέλος, το ΥΠΕΣΔΔΑ προκειμένου να συμβάλλει στην αντιμετώπιση των ζημιών που προκλήθηκαν από τις θεομηνίες στα δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης και εσωτερικής - αγροτικής οδοποιίας, χρηματοδότησε το Δήμο Γόννων με το ποσό των 190.000 ευρώ.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

18. Στην με αριθμό 1186/24-6-03 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Τάκη Τσιόγκα, Αντώνη Σκυλλάκο και Νίκο Γκατζή, δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35767/11-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων μας, σας πληροφορούμε ότι από την ΣΑΕΠ 017 χρηματοδοτούνται εργολαβίες που αφορούν στην αποκατάσταση ζημιών από θεομηνίες στο επαρχιακό δίκτυο Ν. Λάρισας. Όσον αφορά την Γέφυρα στον Πηνειό μεταξύ Γόννων και Μακρυχωρίου, αυτή βρίσκεται σε στάδιο περάτωσης και χρηματοδοτείται από τη ΣΑΝΑ 3.

Για την αποκατάσταση ζημιών από θεομηνίες, το ΥΠΕΣΔΔΑ χρηματοδότησε το Δ. Γόννων με το ποσό των 190.000 ευρώ.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

19. Στην με αριθμό 1196/24-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αντώνιο Μπέζα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35768/11-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων μας, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

Το Περιφερειακό Συμβούλιο Ηπείρου, κατά τη συνεδρίασή του στις 17-122000, αποφάσισε την ένταξη του έργου «Κατασκευή της γέφυρας Γλυκής Βουβοποτάμου» στο Γ' Κ.Π.Σ., με προϋπολογισμό 733.675,72 ευρώ (250.000.000 δρχ.). Από τότε άρχισαν και οι διαδικασίες ωρίμανσης του έργου.

Πράγματι κατά το έτος 2002 είχαν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες για τη δημοπράτηση του έργου με το σύστημα «Μελέτη - Κατασκευή».

Όμως, ο προϋπολογισμός με τον οποίο είχε προταθεί, των 733.675,72 ευρώ δεν επαρκούσε για την εκτέλεση των απαιτούμενων εργασιών. Αναμένεται λοιπόν η αναμόρφωση του προϋπολογισμού και η υποβολή της σχετικής αίτησης ένταξης από την αρμόδια Υπηρεσία, τη Δ.Δ.Ε/Π. Ηπείρου.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

20. Στην με αριθμό 1206/24-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννη Λαμπρόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35770/11-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, σας πληροφορούμε ότι η Περιφέρεια Πελοποννήσου χρηματοδοτεί τη μελέτη του έργου «Ανδρομονάστηρο Μεσσηνίας» με προϋπολογισμό 146.735,14ευρώ και φορέα υλοποίησης τη Νομική Αυτοδιοίκηση Μεσσηνίας.

Όσον αφορά το τμήμα του δρόμου που αρχίζει από την επαρχιακή οδό Ελληνοεκκλησιά - Τρίκορφο, ο Δήμος Ανδρούσας θα εκπονήσει μελέτη για το τμήμα «Θέση Μάνη μέχρι Ανδρομονάστηρο» μήκους 4 χλμ και όταν ολοκληρωθεί θα υποβάλει αίτημα στην Περιφέρεια για χρηματοδότηση.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

21. Στην με αριθμό 1217/24-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Παπαγεωργίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35801/11-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στο ανωτέρω σχετικό, με το οποίο μας διαβιβάστηκε η ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Παπαγεωργίου, αναφορικά με το θεσμό των σχολικών φυλάκων, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το πρόγραμμα της απόκτησης εργασιακής εμπειρίας ανέργων στη φύλαξη σχολικών κτιρίων καταρτίστηκε πιλοτικά με την από 9-12-1999 προγραμματική Σύμβαση μεταξύ των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Δημόσιας Τάξης και της ΚΕΔΚΕ, του ΟΑΕΔ και της ΕΕΤ ΛΑ, και στόχο είχε τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας για την καταπολέμηση της ανεργίας.

Το πρόγραμμα πραγματοποιείται σε σχολικά συγκροτήματα όλων των βαθμίδων της εκπαίδευσης, σε 145 ΟΤΑ όλης της χώρας και καλύπτει 3300 ανέργους.

Δεδομένου ότι το εν λόγω πρόγραμμα θεωρείται μία από τις επιτυχημένες παρεμβάσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην τοπική της κοινωνία, το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης αποφάσισε το πρόγραμμα αυτό καθώς και η παραμονή των 3300 σχολικών φυλάκων να παραταθεί μέχρι 31-12-2003.

Ωστόσο, για τη συνέχιση του προγράμματος, πέραν της στήριξης που παρέχει το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης στο εν λόγω πρόγραμμα, απαιτείται η ενεργός βούληση των οικείων Δήμων, στα πλαίσια των πολλαπλών αρμοδιοτήτων που έχουν εκχωρηθεί στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Προς τούτο το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. με την Α.Π. οικ.8084/20-2-03 εγκύκλιο προς τις Περιφέρειες του Κράτους γνώρισε ότι, μετά τη λήξη του προγράμματος της Φύλαξης Σχολικών Κτιρίων, ήτοι 31-12-2003, οι Δήμοι που έχουν ενταχθεί στο εν λόγω πρόγραμμα είναι αναγκαίο να προβλέψουν στον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας τους θέσεις κατηγορίας ΔΕ κλάδου φυλάκων σχολικών κτιρίων.

Όσον αφορά Δήμους που δεν έχουν ενταχθεί στο ανωτέρω πρόγραμμα, αυτοί μπορούν να προβλέψουν τις θέσεις κατηγορίας ΔΕ κλάδου φυλάκων σχολικών κτιρίων στους Οργανισμούς Εσωτερικής Υπηρεσίας τους.

Μετά την πρόβλεψη αυτή, η κάλυψη των εν λόγω θέσεων θα γίνει με την καθοριζόμενη διαδικασία για την πρόσληψη μόνιμου προσωπικού σχολικών φυλάκων. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 27 παρ.5α και β του Ν.3013/02 παρέχεται η δυνατότητα στους Ο.Τ.Α. Α' βαθμού να προσλάβουν προσωπικό όλων των κατηγοριών, μεταξύ αυτών και σχολικών φυλάκων, πλην των κατηγοριών Π.Ε. Διοικητικού και Π.Ε. Οικονομικού, Τ.Ε. Διοικητικού-Λογιστικού και Δ.Ε. Διοικητικών Γραμματέων, με προκήρυξη που θα εκδώσουν, χωρίς να απαιτείται έγκριση της τριμελούς εξ Υπουργών Επιτροπής, αλλά με τήρηση της διαδικασίας του άρθρου 18 του ν. 2190/94, όπως ισχύει κάθε φορά.

Ειδικότερα, όσοι απασχολήθηκαν στο πρόγραμμα αυτό, εφόσον συμμετάσχουν σε διαδικασίες πλήρωσης θέσεων τακτικού προσωπικού του οικείου Ο.Τ.Α., δικαιούνται να λάβουν την προσαύξηση του κριτηρίου της εμπειρίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 παρ. 2 του ν. 3051/02.

Οι διατάξεις που αφορούν την προσαύξηση αυτή θα εφαρμόζονται σε προκηρύξεις πλήρωσης των θέσεων αυτών που θα εκδοθούν μέχρι 31-12-2004.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

22. Στην με αριθμό 1218/24.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Παπαγεωργίου δόθηκε με το υπ' αριθμ.35795 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση που κατέθεσε στη

Βουλή ο Βουλευτής κ. Γ. Ι. Παπαγεωργίου, που αναφέρεται στο αντικείμενο του θέματος, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Στο Νομό Ευβοίας σύμφωνα με τα στοιχεία που δόθηκαν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας λειτουργούσαν τα κάτωθι λιμενικά ταμεία: Λ.Τ.Αλιβερίου, Λ.Τ.Κύμης, Λ.Τ.Λίμνης, Λ.Τ.Σκύρου, Λ.Τ.Χαλκίδας, Λ.Τ.Ωρεών, Λ.Τ.Αιδηψού, Λ.Τ.Καρύστου, Λ.Τ.Νέων Στύρων, Λ.Τ.Μαρμαρίου, Λ.Τ.Ερέτριας.

Η υπηρεσία μας προέβη στην μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στους Δήμους Ερέτριας, Μαρμαρίου, Καρύστου, Αιδηψού και Νέων Στύρων και στην σύσταση αντίστοιχων Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων.

Διαπιστώθηκε όμως μετά από απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας ότι η ανωτέρω μεταβίβαση δεν μπορεί να ολοκληρωθεί γιατί βάσει των διατάξεων του Π.Δ.1100/80 «Περί συγχωνεύσεως των Λιμενικών Ταμείων του ΝομούΕυβοίας σε ένα, υπό τον τίτλο Λιμενικό Ταμείο Νομού Ευβοίας»προβλεπόταν ότι τα λιμενικά ταμεία Χαλκίδας, Ερέτρlας, Αλιβερίου, Κύμης, Στύρων, Μαρμαρίου, Καρύστου, Αιδηψού, Λίμνης, Ωρεών και Σκύρου συγχωνεύτηκαν σε ένα Λιμενικό Ταμείο με έδρα το Δήμο Χαλκίδας.

Το Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης μετά τη δημοσίευση του Π.Δ./τος *86/2003* περί «Διάσπασης του Λιμενικού Ταμείου Νομού Ευβοίας», συνέταξε Σχέδια Προεδρικών Διαταγμάτων για την σύσταση οκτώ δημοτικών λιμενικών ταμείων στο Νομό Ευβοίας, τα οποία απέστειλε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για υπογραφή από τον συναρμόδιο Υπουργό.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

23. Στην με αριθμό 1224/24.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπήλιου Σπηλιωτόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/3599 /8.8.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Σ. Σπηλιωτόπουλος, σας γνωρίζουμε ότι όλα τα οργανωτικής φύσεως ζητήματα που αφορούν διαρθρωτικού χαρακτήρα μεταβολές (ίδρυση-κατάργηση-διατήρηση, προαγωγή Υπηρεσιών, αύξηση-ανακατανομή οργανικής δύναμης κλπ.) των Αστυνομικών Διευθύνσεων νομών εξετάζονται από το Υπουργείο μας στα πλαίσια του ευρύτερου οργανωτικού προγράμματος, το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη και έχει ως στόχο την αναδιάρθρωση των περιφερειακών αστυνομικών Υπηρεσιών και την προσαρμογή τους στα σύγχρονα δεδομένα και απαιτήσεις μέσω του ορθολογικού οργανωτικού και λειτουργικού τους εκσυγχρονισμού. Προς τούτο, αξιολογούνται και εκτιμώνται όλα τα συναφή με το θέμα αυτό στοιχεία, σε συνδυασμό και με τις απόψεις και προτάσεις των Επιτροπών, που για το σκοπό αυτό, μετά από επιστολή μας, είχαν συσταθεί στις περιφερειακές Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, προκειμένου, με την ευρύτερη δυνατή στήριξη των τοπικών κοινωνιών, να ληφθούν οριστικές και με μακρόχρονη προοπτική για το ζήτημα αυτό αποφάσεις.

Στα πλαίσια αυτά και σε ενιαία βάση εξετάζεται και το θέμα της αναδιάρθρωσης αναδιοργάνωσης των Υπηρεσιών της Αστυνομικής Διεύθυνσης Αχαΐας, στο οποίο εντάσσεται, μεταξύ των άλλων ρυθμίσεων, και η δημιουργία Αστυνομικού Τμήματος στη δικαιοδοσία του οποίου θα υπάγεται ο Δήμος Μόβρης, με στόχο την περαιτέρω αναβάθμιση της αστυνόμευσης της περιοχής και την καλύτερη παροχή υπηρεσιών στους πολίτες.

Σε ό,τι αφορά την αστυνόμευση της περιοχής του ανωτέρω Δήμου, σας πληροφορούμε ότι αυτή αστυνομεύεται σε καθημερινή βάση με εποχούμενες περιπολίες, που διατάσσονται από το Αστυνομικό Τμήμα Κάτω Αχαΐας, ενώ το Τμήμα Τροχαίας Πατρών διενεργεί τακτικούς τροχονομικούς ελέγχους στο τμήμα της εθνικής οδού Πατρών Πύργου, που διέρχεται από τον εν λόγω Δήμο και κατά των παραβατών εφαρμόζει με αυστηρότητα τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ., Επίσης, στην περιοχή αυτή δραστηριοποιείται και η Ομάδα Πρόληψης και Καταστολής της Εγκληματικότητας, για τη διενέργεια συστηματικών ελέγχων, προσαγωγών υπόπτων, έλεγχο αλλοδαπών κλπ.

Τέλος στην Αστυνομική Διεύθυνση Αχαΐας δόθηκαν πρόσθετες εντολές και οδηγίες για εντατικοποίηση των προσπαθειών των Υπηρεσιών της, σε ό,τι αφορά την αστυνόμευση στο Δήμο Μόβρης και την παγίωση του αισθήματος ασφαλείας των κατοίκων.

Ο Υφυπουργός
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΤΣΕΡΤΙΚΙΔΗΣ»

24. Στην με αριθμό 1228/24.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτη Μελά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3580/11.8.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω σχετική ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Παναγιώτης Μελάς, και η οποία αναφέρεται στο αντικείμενο του θέματος, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το έτος 1997 εφαρμόστηκε στο Δήμο Περιστερίου το Πιλοτικό Πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι», και το έτος 1998, μετά την εφαρμογή του στον ανωτέρω δήμο, αποφασίστηκε η επέκτασή του σε 102 Δήμους της Χώρας που διαθέτουν επαρκώς οργανωμένο Κ.Α.Π.Η., σύμφωνα με τις προδιαγραφές και την αξιολόγηση της Κ.Ε.Δ.ΚΕ.

Σκοπός του Προγράμματος αυτού είναι η παραμονή των ηλικιωμένων στο φυσικό και κοινωνικό τους περιβάλλον, η διατήρηση ,της συνοχής της οικογένειας του ηλικιωμένου, η αποφυγή χρήσης ιδρυματικής φροντίδας και η βελτίωση και εξασφάλιση της ποιότητας ζωής τους.

Επειδή το πρόγραμμά αυτό θεωρείται μία από τις πιο επιτυχημένες παρεμβάσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Τοπική Κοινωνία, το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. και το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας προχώρησαν σε νομοθετική ρύθμιση του θέματος της συνέχισης της εφαρμογής του προγράμματος και της απασχόλησης των εργαζομένων.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.3146/2003 παρατείνεται η εφαρμογή του από τη λήξη του για δύο (2) χρόνια σε όσους Δήμους υλοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις της ΚΥΑ Π4β/5814/97 (ΦΕΚ 917/Β').

Με την αριθμ. 33/7-7-03 εγκύκλιό μας, γνωρίσαμε ότι το υπόψη προσωπικό θα συνεχίσει να προσφέρει τις υπηρεσίες του με τους όρους και τις προϋποθέσεις της αρχικής Κ.Υ.Α. Π4β/5814/2-1Ο-97 (ΦΕΚ 917/Β΄Ι17-1Ο-97),όπως ίσχυε.

Ήδη στο ΦΕΚ 925/Β/4-7-03, δημοσιεύθηκε η Π1γ/Γ.Π οικ.62329/27-6-20Ο3 Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, και Υγείας και Πρόνοιας με την οποία καθορίζεται η εφαρμογή του Προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι» από τη λήξη του και για δύο (2) χρόνια, σε όσους από τους Δήμους το υλοποιούν.

Κατ' εφαρμογήν της Κοινής Υπουργικής Απόφασης αυτής, το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας, οι οικείοι Δήμαρχοι και Πρόεδροι των ΚΑΠΗ και οι οικείες Δημοτικές Επιχειρήσεις θα υπογράψουν προγραμματικές συμβάσεις, σύμφωνα με τις οποίες θα ορίζονται οι προϋποθέσεις συνέχισης υλοποίησης του υπόψη προγράμματος.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

25. Στην με αριθμό 1252/24.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Γαρουφαλιά δόθηκε με το υπ 'αριθμ. 35928/12.8.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης και σ' ότι αφορά την αρμοδιότητά μας, σας πληροφορούμε ότι στο Πρόγραμμα ΕΠΤΑ είναι ενταγμένα για το Δήμο Γόννων τα εξής έργα που αφορούν στην ύδρευση:

Αξιοποίηση πηγής & μεταφορά νερού στο Δ.Δ. Καλλιπεύκης, με προϋπολογισμό 117.388 ευρώ και πληρωμές 117.388 ευρώ.

Μελέτη δικτύου ύδρευσης, με προϋπολογισμό 67.498 ευρώ και πληρωμές 59.463 ευρώ.

Ύδρευση, με προϋπολογισμό 208.364 ευρώ και πληρωμές 185.010 ευρώ.

Εντός των προσεχών ημερών ο Δήμος Γόννων θα καταθέσει στην Περιφέρεια σχετική μελέτη για το έργο ύδρευσης των δημοτικών διαμερισμάτων, προκειμένου να εξετασθεί η δυνατότητα χρηματοδότησης του εν λόγω έργου, στο πλαίσιο των οικονομικών δυνατοτήτων.

Τέλος, το ΥΠΕΣΔΔΑ προκειμένου να συμβάλλει στην αντιμετώπιση των ζημιών που προκλήθηκαν από τις θεομηνίες στα δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης και εσωτερικής αγροτικής οδοποιίας, χρηματοδότησε το Δήμο Γόννων με το ποσό των 190.000 ευρώ.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

26. Στην με αριθμό 1258/24.7.03 ερώτηση της Βουλευτού κ. Ζέτας Μακρή δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35925/12.8.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, σας ενημερώνουμε ότι από το πρόγραμμα ΣΑ ΤΑ έτους 2003 προωθείται η επιχορήγηση του Δήμου Αφετών, με το ποσό των 40.000 ευρώ για την επισκευή και συντήρηση σχολικών κτιρίων της αρμοδιότητάς του.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

27. Στην με αριθμό 1261/24.7.03 ερώτηση της Βουλευτού κ. Ζέτας Μακρή δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35798/11.8.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στο ανωτέρω σχετικό, με το οποίο μας διαβιβάστηκε η ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή η Βουλευτής κ. Ζέττα Μακρή, αναφορικά με το αντικείμενο του θέματος, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Από τις διατάξεις της παρ. 8 του άρθρου 18 του ν. 2539/97 (ΦΕΚ 244Τ.Α/4-12-97) και τις όμοιες της παρ. 12 του άρθρου 9 του ν. 2623/98 (ΦΕΚ 139/Τ.Α./25-6-98), δόθηκε η δυνατότητα στους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ να προσλαμβάνουν οι ίδιοι το μόνιμο προσωπικό για τις υπηρεσίες ανταποδοτικού χαρακτήρα, προκειμένου να καλύψουν κενές οργανικές θέσεις των υπηρεσιών αυτών, χωρίς την έγκριση της ΠΥΣ 236/94 και πάντοτε με τη διαδικασία και τα κριτήρια του άρθρου 18 του ν. 2190/94, όπως ισχύει κάθε φορά.

Από τη μέχρι τώρα εμπειρία έχει διαπιστωθεί, ότι η εφαρμογή της ανωτέρω διαδικασίας είναι αποτελεσματική, με την έννοια, ότι ολοκληρώνεται σε σύντομο χρονικό διάστημα η πρόσληψη του αναγκαίου προσωπικού και για το λόγο αυτό επεκτάθηκε και σε άλλες κατηγορίες.

Ειδικότερα:

Με τις διατάξεις του άρθρου 27 παρ. 5α και 5β του ν. 3013/2002 (ΦΕΚ 1Ο2/Τ.Α/1-5 2002) παρέχεται πλέον η δυνατότητα στους ΟΤΑ α' βαθμού, πλήρωσης των κενών οργανικών τους θέσεως, με άμεση ενεργοποίηση της διαδικασίας προκήρυξης χωρίς έγκριση στη Τριμελή εξ Υπουργών Επιτροπής, σύμφωνα με την ΠΥΣ 55/1998, όπως ισχύει, για όλες τις κατηγορίες και κλάδους πλην των κατηγοριών ΠΕ Διοικητικού και ΠΕ Οικονομικού, ΤΕ Διοικητικού-Λογιστικού και ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων.

Έτσι, αποφεύγοντας τη χρονοβόρα διαδικασία υποβολής στο Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης του σχετικού αιτήματος, τη διαβίβαση στην Τριμελή εξ Υπουργών Επιτροπή και την εν συνεχεία χορήγηση της σχετικής έγκρισης, οι ΟΤΑ έχουν τη δυνατότητα προγραμματισμού και άμεσης κάλυψης κενών θέσεων προσωπικού των υπηρεσιών τους, για την αποτελεσματική λειτουργία τους και την εξυπηρέτηση των αναγκών τους, με εφαρμογή του προβλεπόμενου ελέγχου από το ΑΣΕΠ.

Τέλος με τις διατάξεις της παρ. 12 του άρθρου 9 του ν. 2623/98, παρέχεται επιπλέον η δυνατότητα στους ΟΤΑ α' βαθμού προκειμένου να καλύψουν ταχύτερα τις ανάγκες τους σε προσωπικό, να προβαίνουν αμέσως στην πρόσληψη προσωπικού, μετά την κατάρτιση των πινάκων κατάταξης των υποψηφίων και πριν τον αυτεπάγγελτο ή κατ' ένσταση έλεγχο του ΑΣΕΠ. Μετά τη δημοσίευση των οριστικών πινάκων διοριστέων οι τυχόν ήδη προσληφθέντες που δεν περιλαμβάνονται σε αυτούς απολύονται.

Οι απολυόμενοι λαμβάνουν τις αποδοχές που προβλέπονται για την απασχόλησή τους έως την ημέρα της απόλυσής τους.

Όσον αφορά ειδικότερα την ανωτέρω αναφορά έχει γίνει έγγραφο προς την Περιφέρεια Θεσσαλίας προκειμένου να μας γνωρίσει πως έχει το όλο θέμα και όταν έχουμε απάντηση θα σας ενημερώσουμε.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

28. Στην με αριθμό 1277/25.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αθηναίο Φλωρίνη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35782/11.8.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, σας πληροφορούμε ότι η ασφαλτόστρωση του οδικού άξονα Αθύτου - Κασσανδρείας και ο απαραίτητος κόμβος έχει ενταχθεί στην ΣΑΝΑ3 (Π.Ε.Π. Κ. Μακεδονίας). Το έργο έχει δημοπρατηθεί, και εντός των ημερών υπογράφεται η σύμβαση για να αρχίσει η κατασκευή του έργου.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ"

29. Στην με αριθμό 1289/25-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ευτύχη Κοντομάρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35924/12-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, σας ενημερώνουμε ότι το ΥΠΕΣΔΔΑ από το πρόγραμμα ΣΑΤΑ έτους 2003 έχει επιχορηγήσει μέχρι σήμερα, τους Ο.Τ.Α. Ν. Κέρκυρας, με το ποσό των 217.700,29 ευρώ για την επισκευή και συντήρηση σχολικών κτιρίων της αρμοδιότητάς τους.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

30. Στην με αριθμό 1306/25-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Δημητρίου Πιπεργιά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35779/11-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων μας, σας πληροφορούμε ότι το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. προκειμένου να συμβάλει στην αντιμετώπιση των προβλημάτων από την πρόσφατη κακοκαιρία προχώρησε στη χρηματοδότηση των Δήμων α) Ιστιαίας με το ποσό των 60.000,00 ευρώ, β) Καρύστου με το ποσό των 90.000,00 ευρώ, γ) Κύμης με το ποσό των 60.000,00 ευρώ και της Ν.Α. Ευβοίας με το ποσό των 290.000,00 ευρώ.

Επίσης, εγκρίθηκε η ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) 2003 στη ΣΑΕΠ 066 του έργου «Αποκατάσταση ζημιών που προκλήθηκαν από έντονα καιρικά φαινόμενα (Ιαν.-Μάρτιος 2003) στο Ν. Ευβοίας» με προϋπολογισμό 11.000.000,00 ευρώ και πίστωση για άμεση διάθεση 5.500.000,00 ευρώ.

Όσον αφορά τον χαρακτηρισμό των περιοχών ως «θεομηνιόπληκτων» αρμόδιο να απαντήσει είναι το συνερωτώμενο Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

31. Στην με αριθμό 1336/28-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Στέφανο Μάνο δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35418/7-8-03 έγγραφο από τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση που κατατέθηκε από τον Βουλευτή κ. Στέφανο Μάνο, σας γνωρίζουμε ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54 παρ. 1 του Συντάγματος «Το εκλογικό σύστημα και οι εκλογικές περιφέρειες ορίζονται με

νόμο που ισχύει από τις μεθεπόμενες εκλογές, εκτός και αν προβλέπεται η ισχύς του άμεσα από τις επόμενες εκλογές με ρητή διάταξη που ψηφίζεται με την πλειοψηφία των δύο τρίτων του όλου αριθμού των Βουλευτών».

Περαιτέρω και όσον αφορά στις προτάσεις για την αλλαγή του εκλογικού νόμου, δεν εξετάζεται η προοπτική διενέργειας δημοψηφίσματος, δεδομένου ότι, η υποβολή των σχετικών προτάσεων εντάσσεται στα πλαίσια της θεσμοθετημένης νομοθετικής πρωτοβουλίας του εκάστοτε αρμοδίου κυβερνητικού οργάνου.

Επίσης, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και το γεγονός ότι, η τροποποίηση του εκλογικού συστήματος δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως κρίσιμο εθνικό θέμα, το οποίο θα δικαιολογούσε τη διεξαγωγή δημοψηφίσματος, καθώς και ότι, το ενδεχόμενο αυτό δεν έχει αντιμετωπιστεί και σε αντίστοιχες αλλαγές που προωθήθηκαν στο παρελθόν.

Ο Υπουργός
Κ. ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ»

32. Στην με αριθμό 1354/28-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ηλία Καλλιώρα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/3608/8-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Η. Καλλιώρας, σας γνωρίζουμε ότι η επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει το προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας και του Πυροσβεστικού Σώματος αποτελεί για το Υπουργείο μας θέμα πρώτης προτεραιότητας και καθημερινή μας επιδίωξη, με στόχο την αποτελεσματικότερη λειτουργία των Υπηρεσιών, αλλά και την περαιτέρω βελτίωση της επαγγελματικής, οικονομικής και κοινωνικής θέσης, καθώς και των συνθηκών εργασίας του προσωπικού, ώστε αυτό να επιδοθεί απερίσπαστο στο έργο του, για την καλύτερη αστυνόμευση και την αποτελεσματικότερη πυροπροστασία όλης της επικράτειας, καθώς και την αναβάθμιση των παρεχομένων στους πολίτες υπηρεσιών.

Σε συνεργασία με τις συνδικαλιστικές ενώσεις του προσωπικού εξετάζονται από το Υπουργείο μας τα προβαλλόμενα δίκαια θεσμικά και οικονομικά αιτήματά τους και σε όσα δεν έχουν δοθεί λύσεις καταβάλλονται συντονισμένες προσπάθειες, ώστε να αντιμετωπισθούν, σύμφωνα, βεβαίως, με τις υφιστάμενες υπηρεσιακές και δημοσιονομικές δυνατότητες.

Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά τα οικονομικά αιτήματα του ανωτέρω προσωπικού, παρά τα σημαντικά βήματα που έγιναν τα τελευταία χρόνια, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της οικονομικής θέσης του, πρόθεση της κυβέρνησης είναι η εξέτασή τους, μέσα από το διάλογο, τον οποίο, από πλευράς μας, είμαστε διατεθειμένοι να συνεχίσουμε με τις συνδικαλιστικές ενώσεις και η θετική αντιμετώπισή τους, αλλά σε συγκεκριμένα εύλογα πλαίσια που επιβάλλουν οι δυνατότητες της οικονομίας, σε συνεργασία βεβαίως και με το συναρμόδιο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

Ο Υφυπουργός
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΤΣΕΡΤΙΚΙΔΗΣ»

33. Στην με αριθμό 1369/28-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπήλιου Σπηλιωτόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35794/11-8-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Σ. Σπηλιωτόπουλος και αναφέρεται στο αντικείμενο του θέματος, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Οι αρμοδιότητες των Πρωτοβάθμιων ΟΤΑ προβλέπονται στο άρθρο 24 του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα. Το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης θα μελετήσει το σχετικό αίτημα για την μεταβίβαση της αρμοδιότητας διαχείρισης των αδρανών υλικών των χειμάρρων και ποταμών στα πλαίσια της επεξεργασίας του νέου Κώδικα Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

34. Στην με αριθμό 1424/29-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπήλιου Σπηλιωτόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35602/8-8-03 έγγραφο από τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμό 1424/29-7-2003 ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής Σ. Σπηλιωτόπουλος, αναφορικά με την απόδοση από την Πολιτεία πόρων προς τους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ, 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.

Επισημαίνεται ότι, η κατανομή κάθε χρόνο των ΚΑΠ πραγματοποιείται βάσει των 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 και 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 βελτίωση 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	1.437.653.240

Για το τρέχον έτος

με την αριθμ. 33689/24-7-2003 κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομίας και Οικονομικών η οποία εκδόθηκε μετά από πρόταση της ΚΕΔΚΕ, προβλέφθηκε η διάθεση στους ΟΤΑ α' βαθμού από τους ΚΑΠ συνολικού ποσού 1.540.000.000 ευρώ.

Από το έτος 2001, αναθεωρήθηκε ριζικά και εκσυγχρονίσθηκε 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, οι ΟΤΑ του Νομού Αχαΐας, κατά το έτος 2002, έλαβαν από τους ΚΑΠ συνολική τακτική επιχορήγηση ποσού 24.917.462,28 ευρώ, έναντι του ποσού των 23.253.334,10 ευρώ που τους διατέθηκε το έτος 2001.

Επισημαίνεται ότι τα ποσά που αποδόθηκαν κάθε μήνα στους ΟΤΑ της χώρας από τον Ιανουάριο μέχρι και τον Ιούλιο τρέχοντος έτους, αντιστοιχούσαν στο 1/12 της τακτικής επιχορήγησης που αυτοί έλαβαν συνολικά το προηγούμενο έτος. Μετά την έκδοση της αριθμ. 33689/24-7-2003 ΚΥΑ περί κατανομής των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων των Δήμων και Κοινοτήτων για το έτος 2003, με την οποία προσδιορίστηκε επακριβώς το ποσό το οποίο θα δοθεί ως τακτική επιχορήγηση στους ΟΤΑ α' βαθμού της χώρας κατά το έτος αυτό, στο ποσό που διατέθηκε στους ανωτέρω Οργανισμούς το μήνα Αύγουστο συμπεριλήφθηκε μέρος των διαφορών των προηγούμενων μηνών, ενώ στους επόμενους μήνες θα αποδοθεί το υπόλοιπο των διαφορών αυτών καθώς και το ποσοστό της αύξησης.

Επίσης, κατά το έτος 2002, οι ΟΤΑ του Ν. Αχαΐας επιχορηγήθηκαν για λοιπές δράσεις, όπως κάλυψη των δαπανών λειτουργίας των σχολικών τους μονάδων με ποσό 3.681.592,61 ευρώ, των παιδικών και βρεφονηπιακών σταθμών αυτών με 2.557.300,05 ευρώ, των δημοτικών και κοινοτικών χώρων άθλησης του άρθρου 14 του Ν. 2880/2001 με 334.556,13 ευρώ, καθώς και για την υλοποίηση Ολοκληρωμένου Προγράμματος Δράσης για την κοινωνική ένταξη των Ελλήνων Τσιγγάνων με 14.700 ευρώ, του προγράμματος λειτουργίας Κέντρων Εξυπηρέτησης Πολιτών με 515.610 ευρώ, του προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι» με 17.608 ευρώ, του προγράμματος για το Σχολικό Τροχονόμο με 71.280 ευρώ και τέλος για την υλοποίηση προγραμμάτων πρωτογενούς πρόληψης κατά των ναρκωτικών από τα Κέντρα Πρόληψης που συστήνονται με τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με ποσό 66.000 ευρώ. Ακόμα, οι ανωτέρω ΟΤΑ, επιχορηγήθηκαν με ποσό 32.763 ευρώ για την καταβολή του επιδόματος παρατετραπληγίας στους δικαιούχους αυτών.

Επιπλέον το 2002, πέραν των εσόδων από τους ΚΑΠ, οι ΟΤΑ του Νομού Αχαΐας έλαβαν συνολικό ποσό 834.399,62 ευρώ, που προορίζονταν για οικονομική ενίσχυσή τους στα πλαίσια των Ν.1416/ 84 και 1622/86, ποσό 214.520 ευρώ από τα έσοδα των παραβόλων του άρθρου 71 § 1 του Ν.2910/01, ποσό 385.732,89 ευρώ από το έσοδο του άρθρου 9 του Ν.Δ.703/70 (φόρος ζύθου) και ποσό 422.668,78 ευρώ από έσοδα του Τέλους Ακίνητης Περιουσίας κατά τις διατάξεις του άρθρου 24 παρ.19 του Ν. 2130/93.

Για το έτος 2003, στους ΟΤΑ του Νομού, διατέθηκαν ήδη από το Υπουργείο μας για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας των σχολικών τους μονάδων ποσό 1.840.796,30, των παιδικών και βρεφονηπιακών σταθμών αυτών ποσό 1.917.975,12 ευρώ και των δημοτικών και κοινοτικών χώρων άθλησης του άρθρου 14 του Ν.2880/2001 ποσό 250.917,09 ευρώ, έναντι αυτών που θα τους αποδοθούν το τρέχον έτος, καθώς και ποσό 21.000 ευρώ για την εφαρμογή του Διπλογραφικού Συστήματος. Επιπλέον, αποδόθηκε σε αυτούς ποσό 406.264,07 ευρώ κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 του Ν. 2880/01 (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.

Οι θεσμοθετημένοι πόροι του Προγράμματος είναι:

- ποσοστό 8,5% των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων (ΚΑΠ)
- ποσοστό 20% των πόρων που εγγράφονται στον προϋπολογισμό δημοσίων επενδύσεων (ΣΑΤΑ)
- ποσό των τόκων των χρηματικών υπολοίπων των ΟΤΑ στο Τ.Π.Δ.
- ποσοστό 80% του φόρου των τόκων καταθέσεων
- πόροι των εθνικών προγραμμάτων που διαχειρίζονται τα Υπουργεία και οι Περιφέρειες και αφορούν σε έργα ΟΤΑ.
- Πόροι του προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.) για έργα ΟΤΑ.

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.

Ειδικότερα έχουν ενταχθεί στο πρόγραμμα έργα και δράσεις των ΟΤΑ με χρηματοδότηση από:

- ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α, συνολικού ποσού 2,3 δις ευρώ
- Υπουργείο Μακεδονίας- Θράκης, συνολικού ποσού 33 εκατ. ευρώ
- Υπουργείο Αιγαίου, συνολικού ποσού 21 εκατ. ευρώ
- Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, συνολικού ποσού 880 εκατ. ευρώ
- Υπουργείο Πολιτισμού, συνολικού ποσού 63 εκατ. ευρώ
- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., συνολικού ποσού 37 εκατ. ευρώ και
- Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, συνολικού ποσού 85 εκατ. Ευρώ.

Για τα ενταγμένα στο ΕΠΤΑ έργα των ΟΤΑ μέχρι σήμερα έχουν απορροφηθεί από πόρους του Υπουργείου μας χρηματοδοτήσεις ύψους 1.615.964.182 ευρώ.

Κατά τα λοιπά αρμόδιο να σας απαντήσει είναι το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, προς το οποίο αποστέλλουμε φωτοαντίγραφο της σχετικής Ερώτησης.

Ο Υπουργός
Κ. ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ»)

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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Θα γίνει προεκφώνηση των νομοσχεδίων που είναι γραμμένα στην ημερήσια διάταξη.

Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο θα ψηφιστεί στο σύνολο στη συνέχεια.

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «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».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Ανώτατα Στρατιωτικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Α.Σ.Ε.Ι.).

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τη συνήθη διαδικασία.

Υπουργείου Πολιτισμού.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Συνθήκης του Παγκόσμιου Οργανισμού Διανοητικής Ιδιοκτησίας για την πνευματική ιδιοκτησία».

Το νομοσχέδιο έχει ψηφιστεί ομοφώνως στην επιτροπή.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Πολιτισμού: «Κύρωση της Συνθήκης του Παγκόσμιου Οργανισμού Διανοητικής Ιδιοκτησίας για την πνευματική ιδιοκτησία» έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Συνθήκης του Παγκόσμιου Οργανισμού Διανοητικής Ιδιοκτησίας για την πνευματική ιδιοκτησία

'Αρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος, η Συνθήκη του Παγκόσμιου Οργανισμού Διανοητικής Ιδιοκτησίας για την πνευματική ιδιοκτησία, που υιοθετήθηκε στη Γενεύη στις 20 Δεκεμβρίου 1996, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

'Αρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συνθήκης που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 21 αυτής."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Υπουργείου Πολιτισμού.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Συνθήκης του Παγκόσμιου Οργανισμού Διανοητικής Ιδιοκτησίας για τις εκτελέσεις και τα φωνογραφήματα».

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Πολιτισμού «Κύρωση της Συνθήκης του Παγκόσμιου Οργανισμού Διανοητικής Ιδιοκτησίας για τις εκτελέσεις και τα φωνογραφήματα» έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Συνθήκης του Παγκόσμιου Οργανισμού Διανοητικής Ιδιοκτησίας για τις εκτελέσεις και τα φωνογραφήματα

'Αρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος, η Συνθήκη του Παγκόσμιου Οργανισμού Διανοητικής Ιδιοκτησίας για τις εκτελέσεις και τα φωνογραφήματα, που υιοθετήθηκε στη Γενεύη στις 20 Δεκεμβρίου 1996, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

'Αρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συνθήκης που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 30 αυτής."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμαστε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
ΙΔΡΥΣΗ - ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΜΕΤΟΧΕΣ

Άρθρο 1

1. Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.) είναι η εταιρεία που συνιστάται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού και έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας, την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2743/1999 (ΦΕΚ 211 Α'). Η σύσταση εταιρειών άλλης νομικής μορφής, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις με το ίδιο αντικείμενο δραστηριότητας, δεν αποκλείεται.

2. Η Ν.Ε.Π.Α. μπορεί να συμμετέχει σε άλλες Ν.Ε.Π.Α..

3. Η Ν.Ε.Π.Α. είναι εμπορική.

Άρθρο 2

1. Η σύμβαση με την οποία συνιστάται η Ν.Ε.Π.Α. (καταστατικό) καταρτίζεται εγγράφως από δύο τουλάχιστον ιδρυτές και καταχωρίζεται στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 31 έως 33.

2. Η Ν.Ε.Π.Α. αποκτά νομική προσωπικότητα από την καταχώριση του καταστατικού της στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής. Για πράξεις που διενεργήθηκαν στο όνομα της υπό ίδρυση εταιρείας πριν αυτή αποκτήσει νομική προσωπικότητα, ευθύνονται εις ολόκληρο αυτοί που τις ενήργησαν. Αν η εταιρεία εγκρίνει τις πράξεις αυτές, ευθύνεται μόνο αυτή.

Άρθρο 3

1. Το καταστατικό πρέπει να περιέχει διατάξεις για:

α) την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας,

β) το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές,

γ) το διοικητικό συμβούλιο, τη γενική συνέλευση των μετόχων και τις αρμοδιότητές τους,

δ) τα δικαιώματα των μετόχων,

ε) τη διάλυση και εκκαθάριση της περιουσίας της εταιρείας.

2. Στο καταστατικό πρέπει να ορίζονται τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας.

Άρθρο 4

1. Η επωνυμία της Ν.Ε.Π.Α. πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής» ή τα αρχικά γράμματα των λέξεων αυτών «Ν.Ε.Π.Α.», καθώς και διακριτικό με το οποίο θα αποκλείεται η πρόκληση σύγχυσης με άλλη εταιρεία. Για τις διεθνείς συναλλαγές της εταιρείας η επωνυμία μπορεί να εκφράζεται και σε ξένη γλώσσα σε πιστή μετάφραση.

2. Έδρα της εταιρείας ορίζεται δήμος ή κοινότητα της ελληνικής επικράτειας.

3. Σε κάθε έντυπο της εταιρείας πρέπει να αναγράφεται τουλάχιστον η επωνυμία, η έδρα και ο αριθμός μητρώου της κατά το άρθρο 32.

4. Η Ν.Ε.Π.Α. έχει διάρκεια ορισμένου χρόνου που καθορίζεται στο καταστατικό. Η διάρκεια δεν μπορεί να οριστεί μεγαλύτερη των τριάντα ετών.

5. Ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο για την ίδρυση της Ν.Ε.Π.Α. ορίζεται το ποσό των δέκα χιλιάδων ευρώ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας το κεφάλαιο αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται.

6. Το κεφάλαιο της Ν.Ε.Π.Α. αναλαμβάνεται από τους ιδρυτές και καταβάλλεται στο σύνολό του, σε μετρητά, στο ταμείο της εταιρείας, κατά τη σύστασή της.

7. Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής δεν μπορεί να ορισθεί κατώτερη του ενός ευρώ.

8. Τα δικαιώματα του μετόχου που πηγάζουν από τη μετοχή είναι ανάλογα προς το ποσοστό του κεφαλαίου που αντιπροσωπεύει η μετοχή. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στην αξία των μετοχών του.

Άρθρο 5

1. Άκυρη είναι η σύσταση Ν.Ε.Π.Α. μόνο αν το καταστατικό δεν πληροί τις προϋποθέσεις των άρθρων 1, 2, 3 και των παραγράφων 1, 2, 5, 6 και 7 του άρθρου 4 ή αν κάποιος από τους ιδρυτές κατά το χρόνο υπογραφής της σύμβασης δεν είχε ικανότητα για δικαιοπραξία.

2. Η ακυρότητα κηρύσσεται με δικαστική απόφαση που εκδίδεται ύστερα από αγωγή οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, που απευθύνεται κατά της εταιρείας.

3. Με τη δημοσίευση της απόφασης με την οποία κηρύσσεται η ακυρότητα της εταιρείας, αυτή τίθεται σε εκκαθάριση.

4. Οι υποχρεώσεις της εταιρείας ή τρίτων προς την εταιρεία διατηρούνται και μετά την κήρυξη της ακυρότητας της εταιρείας. Οι ιδρυτές της εταιρείας έχουν υποχρέωση να καταβάλουν το κεφάλαιο που είχαν αναλάβει να καλύψουν στην έκταση που αυτό είναι αναγκαίο για τους σκοπούς της εκκαθάρισης.

Άρθρο 6

1. Οι μετοχές της Ν.Ε.Π.Α. είναι μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες και ενσωματώνονται σε τίτλο της μιας ή περισσότερων μετοχών.

2. Οι ανώνυμες μετοχές μεταβιβάζονται με συμφωνία και παράδοση του τίτλου.

3. Η μεταβίβαση των ονομαστικών μετοχών γίνεται με εγγραφή στο βιβλίο των μετόχων. Η εγγραφή αυτή χρονολογείται και υπογράφεται από τον κύριο και από αυτόν στον οποίο γίνεται η μεταβίβαση της μετοχής. Μετά τη μεταβίβαση κάθε ονομαστικής μετοχής εκδίδεται νέος τίτλος ή γίνεται σημείωση από την εταιρεία στον τίτλο που υπάρχει για τη μεταβίβαση που έγινε. Η σημείωση περιλαμβάνει τα ονοματεπώνυμα και τις διευθύνσεις αυτού που μεταβιβάζει τη μετοχή και αυτού προς τον οποίο γίνεται η μεταβίβασή της. Για την εταιρεία μέτοχος θεωρείται αυτός που γράφεται στο βιβλίο μετόχων.

4. Επιτρέπεται με το καταστατικό να επιβάλλονται περιορισμοί στη μεταβίβαση των ονομαστικών μετοχών. Στην περίπτωση αυτή η σχετική διάταξη του καταστατικού αναγράφεται πάνω στον τίτλο της μετοχής.

5. Σε περίπτωση κλοπής, απώλειας ή καταστροφής τίτλου ανώνυμης μετοχής μπορεί να ζητηθεί η ακύρωσή του από το

αρμόδιο δικαστήριο, που δικάζει σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας. Η απόφαση του δικαστηρίου επιδίδεται στην εταιρεία, η οποία έχει υποχρέωση να εκδώσει νέο τίτλο σε αντικατάσταση εκείνου που ακυρώθηκε. Στο νέο τίτλο γίνεται αναφορά ότι αυτός εκδόθηκε σε αντικατάσταση άλλου που ακυρώθηκε και αναγράφεται ο αριθμός της σχετικής, με την ακύρωση του τίτλου, δικαστικής απόφασης.

Άρθρο 7

1. Απαγορεύεται σε υπηκόους ή νομικά πρόσωπα κρατών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή δεν ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο να αποκτούν εμπράγματα δικαιώματα επί μετοχών Ν.Ε.Π.Α..

2. Κατ' εξαίρεση μπορεί να οριστεί με το καταστατικό ότι τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που αναφέρονται στην παράγραφο 1, μπορούν να αποκτούν εμπράγματα δικαιώματα σε μετοχές που αντιπροσωπεύουν συνολικά ποσοστό μικρότερο από το πενήντα τοις εκατό του εκάστοτε εταιρικού κεφαλαίου.

3. Κατά την έκδοση όλων των μετοχών αναγράφεται στην εμπρόσθια όψη τους αν μπορούν να μεταβιβασθούν ή όχι στα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

4. Από την απαγόρευση της παραγράφου 1 εξαιρείται η απόκτηση μετοχών αιτία θανάτου, λόγω γονικής παροχής ή αναγκαστικής εκτέλεσης. Επίσης εξαιρείται η σύσταση ενεχύρου επί μετοχών Ν.Ε.Π.Α. για την εξασφάλιση απαιτήσεων κατά της εταιρείας ή άλλων φυσικών ή νομικών προσώπων. Οι εξαιρέσεις της παραγράφου αυτής δεν θίγουν τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α'), όπως αυτό ισχύει μετά το π.δ. 11/2000 (ΦΕΚ 11 Α'), οι οποίες έχουν σε κάθε περίπτωση εφαρμογή επί των πλοίων της εταιρείας.

Άρθρο 8

1. Επιτρέπεται να ορίζεται στο καταστατικό ότι το διοικητικό συμβούλιο ή η γενική συνέλευση μπορούν να αποφασίζουν την αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου της εταιρείας μέχρι του συνολικού ποσού που αναφέρεται στο καταστατικό, με έκδοση νέων μετοχών. Στο καταστατικό ορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις αυτής της αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου. Οι αυξήσεις του κεφαλαίου κατά τις διατάξεις της παραγράφου αυτής δεν αποτελούν τροποποίηση του καταστατικού. Η καταβολή του ποσού της αύξησης του κεφαλαίου γίνεται σε μετρητά.

2. Σε κάθε περίπτωση αύξησης του κεφαλαίου παρέχεται δικαίωμα προτίμησης σε ολόκληρο το νέο κεφάλαιο υπέρ των κατά το χρόνο της αύξησης μετόχων της εταιρείας, ανάλογα με τη συμμετοχή τους στο εταιρικό κεφάλαιο. Αν κάποιος μέτοχος δεν ασκήσει το δικαίωμα προτίμησης μέσα στην προθεσμία που ορίζεται στο καταστατικό ή στην απόφαση αύξησης του κεφαλαίου, οι μετοχές που δεν έχουν αναληφθεί διατίθενται στους μετόχους που άσκησαν το δικαίωμα προτίμησης κατ' αναλογία συμμετοχής τους στο εταιρικό κεφάλαιο. Τυχόν υπόλοιπο που δεν αναλήφθηκε διατίθεται ελεύθερα από το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Άρθρο 9

1. Η Ν.Ε.Π.Α. διοικείται και εκπροσωπείται από το διοικητικό της συμβούλιο, το οποίο απαρτίζεται από τρία τουλάχιστον μέλη, μετόχους ή μη.

2. Νομικό πρόσωπο εκλεγόμενο ή οριζόμενο ως μέλος διοικητικού συμβουλίου οφείλει να υποδείξει αμέσως τον εκπρόσωπό του.

Άρθρο 10

1. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, με την επιφύλαξη της διάταξης της παραγράφου 2 του άρθρου 3, εκλέγονται με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων.

2. Η θητεία των μελών του διοικητικού συμβουλίου είναι τριετής, εκτός αν το καταστατικό ορίζει διαφορετικά, ποτέ όμως δεν μπορεί να υπερβεί τα έξι έτη. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου είναι πάντοτε ελευθέρως ανακλητά και επανεκλέξιμα. Αν λήξει η θητεία των μελών του διοικητικού συμβουλίου και για οποιονδήποτε λόγο δεν εκλεγεί νέο διοικητικό συμβούλιο, η θητεία του παλαιού παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι την εκλογή νέου από την αμέσως επόμενη γενική συνέλευση.

3. Αν κενωθεί η θέση ενός μόνο μέλους του διοικητικού συμβουλίου λόγω παραίτησης, θανάτου ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, τα υπόλοιπα μέλη του διοικητικού συμβουλίου εκλέγουν προσωρινό σύμβουλο μέχρι τη λήξη της θητείας του πιο πάνω μέλους. Η εκλογή αυτή υποβάλλεται προς έγκριση στην αμέσως επόμενη γενική συνέλευση. Οι πράξεις του συμβούλου που εκλέγεται με αυτόν τον τρόπο είναι έγκυρες, έστω και αν η εκλογή του δεν εγκριθεί από τη γενική συνέλευση.

Αν, εξαιτίας των παραπάνω λόγων, κενωθεί η θέση περισσοτέρων του ενός μελών του διοικητικού συμβουλίου, αρμόδια για την πλήρωση των κενών θέσεων είναι η γενική συνέλευση.

4. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου επιτρέπεται να είναι ταυτοχρόνως μέλη διοικητικών συμβουλίων άλλων Ν.Ε.Π.Α., εφόσον αυτό προβλέπεται στο καταστατικό.

5. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ευθύνονται έναντι της εταιρείας για κάθε πταίσμα.

Άρθρο 11

Η Ν.Ε.Π.Α. επιτρέπεται, εφόσον αυτό προβλέπεται στο καταστατικό, να συμβάλλεται με τους ιδρυτές, τους μετόχους, τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου και τους υπαλλήλους της, όταν ενεργούν ατομικώς ή ως εκπρόσωποι άλλου νομικού ή φυσικού προσώπου.

Άρθρο 12

1. Το διοικητικό συμβούλιο συνέρχεται στην έδρα της εταιρείας. Επιτρέπεται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου να ορίζεται άλλος τόπος συνεδρίασης, είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή.

2. Το διοικητικό συμβούλιο συγκαλείται από τον πρόεδρο αυτού. Ο πρόεδρος υποχρεούται να συγκαλέσει το διοικητικό συμβούλιο, αν ζητηθεί αυτό εγγράφως από μέλος του. Στην αίτηση πρέπει να ορίζονται τα προς συζήτηση θέματα. Αν η αίτηση δεν γίνει δεκτή ή παρέλθει άπρακτη δεκαήμερη προθεσμία από την υποβολή της, το διοικητικό συμβούλιο συγκαλείται ύστερα από απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της εταιρείας, που δικάζει σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας. Στην απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου ορίζονται τα προς συζήτηση θέματα.

Άρθρο 13

1. Το διοικητικό συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει εγκύρως αν παρευρίσκεται ή αντιπροσωπεύεται σε αυτό το μισό πλέον ενός του συνολικού αριθ- μού των μελών του. Ο αριθμός των συμβούλων που παρευρίσκονται ή αντιπροσωπεύονται σε αυτό δεν μπορεί να είναι κατώτερος από τρεις. Για την εύρεση του αριθμού της απαρτίας παραλείπεται το τυχόν κλάσμα.

2. Κάθε σύμβουλος μπορεί να αντιπροσωπεύει μόνο έναν σύμβουλο. Με την ίδια προϋπόθεση μπορεί η αντιπροσώπευση στο διοικητικό συμβούλιο να ανατεθεί και σε μη μέλη του.

3. Εφόσον το καταστατικό δεν ορίζει αυξημένη πλειοψηφία, οι αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων.

4. Οι αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου καταχωρίζονται σε πρακτικό, που υπογράφεται από όσους έλαβαν μέρος στη συνεδρίαση.

5. Πρακτικό που έχει υπογραφεί από όλα τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ισοδυναμεί με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου και αν ακόμη δεν έχουν τηρηθεί οι προϋποθέσεις των προηγούμενων διατάξεων.

6. Αντίγραφα και αποσπάσματα των πρακτικών συνεδριάσεων του διοικητικού συμβουλίου επικυρώνονται από τον Πρόεδρό του ή από άλλον σύμβουλο που ορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο για το σκοπό αυτόν.

Άρθρο 14

1. Το διοικητικό συμβούλιο είναι αρμόδιο να αποφασίζει για θέματα που αφορούν τη διοίκηση της εταιρείας, τη διαχείριση της περιουσίας της, την παροχή εγγυήσεων και κάθε εμπράγματης ασφάλειας υπέρ άλλων φυσικών ή νομικών προσώπων και γενικά για κάθε θέμα για την επιδίωξη του εταιρικού σκοπού.

2. Από την αρμοδιότητα του διοικητικού συμβουλίου εξαιρούνται τα θέματα που, κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού ή του καταστατικού, ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της γενικής συνέλευσης.

Άρθρο 15

1. Το διοικητικό συμβούλιο μπορεί με απόφασή του να αναθέτει συνολικώς ή κατά μέρος την άσκηση των εξουσιών ή των αρμοδιοτήτων του, πλην των θεμάτων εκείνων για τα οποία απαιτείται συλλογική απόφασή του, σε ένα ή σε περισσότερα μέλη του ή σε τρίτους, καθορίζοντας ταυτόχρονα και την έκταση των εξουσιών και αρμοδιοτήτων που αναθέτει. Η απόφαση αυτή καταχωρίζεται αυτούσια στο μητρώο ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής.

2. Πράξεις των οργάνων της εταιρείας μέσα στα όρια της κατά το νόμο εξουσίας τους δεσμεύουν την εταιρεία έναντι τρίτων, ακόμη και εάν οι πράξεις αυτές είναι εκτός του εταιρικού σκοπού.

3. Οι περιορισμοί της εξουσίας οργάνου της εταιρείας από το καταστατικό ή από απόφαση της γενικής συνέλευσης δεν αντιτάσσονται έναντι τρίτων ακόμη και αν έχουν καταχωρισθεί στο μητρώο των Ν.Ε.Π.Α..

4. Οι καταχωρίσεις στο μητρώο και τα πιστοποιητικά που εκδίδονται βάσει αυτών, που αναφέρονται στους εκπροσώπους της εταιρείας, αποτελούν πλήρη απόδειξη για την ιδιότητά τους αυτή.

5. Η αμοιβή των μελών του διοικητικού συμβουλίου για τις υπηρεσίες τους προς την εταιρεία καθορίζεται από τη γενική συνέλευση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ
ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

Άρθρο 16

1. Η γενική συνέλευση συνέρχεται στην έδρα της εταιρείας, τουλάχιστον μία φορά σε κάθε εταιρική χρήση. Κατ' εξαίρεση και εφόσον προβλέπεται από το καταστατικό, η γενική συνέλευση μπορεί να συνέρχεται σε άλλον τόπο στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή.

2. Η γενική συνέλευση καλείται τουλάχιστον τριάντα ημέρες πριν από τη συνεδρίαση. Η πρόσκληση πρέπει να αναφέρει το οίκημα, τη χρονολογία, την ώρα της συνεδρίασης, καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης και δημοσιεύεται σε μία ημερήσια πολιτική εφημερίδα που εκδίδεται στην Αθήνα έξι τουλάχιστον ημέρες της εβδομάδας και κατά την κρίση του διοικητικού συμβουλίου έχει ευρεία κυκλοφορία σε ολόκληρη τη χώρα. Αν στην έδρα της εταιρείας εκδίδεται ημερήσια εφημερίδα, η πρόσκληση δημοσιεύεται και σε αυτή. Αν η εταιρεία έχει εκδώσει ονομαστικές μετοχές, η πρόσκληση αρκεί να ταχυδρομείται με απόδειξη, τριάντα ημέρες πριν από τη συνεδρίαση, στη διεύθυνση κάθε μετόχου που αναφέρεται στο βιβλίο μετόχων.

3. Η γενική συνέλευση συνεδριάζει εγκύρως, αν είναι παρόντες ή εκπροσωπούνται σε αυτή όλοι οι μέτοχοι ακόμα και αν δεν τηρηθούν οι διατυπώσεις της προηγούμενης παραγράφου.

Άρθρο 17

1. Κάθε μέτοχος έχει δικαίωμα να συμμετέχει στη γενική συνέλευση αν έχει καταθέσει τις μετοχές πριν από τη συνέλευση σε τράπεζα και προσκομίσει σχετική απόδειξη ή καταθέσει τις μετοχές του στο ταμείο της εταιρείας ή στη συνέλευση κατά την έναρξη της συνεδρίασης.

2. Η γενική συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει εγκύρως, όταν είναι παρόντες ή αντιπροσωπεύονται σε αυτήν μέτοχοι που εκπροσωπούν ποσοστό μεγαλύτερο από το πενήντα τοις εκατό του εταιρικού κεφαλαίου.

3. Αν δεν υπάρχει απαρτία, η γενική συνέλευση συνέρχεται και πάλι την εικοστή ημέρα από την ημερομηνία που ματαιώθηκε η συνεδρίαση και αν η ημέρα αυτή είναι αργία ή εξαιρετέα, την αμέσως επόμενη εργάσιμη ημέρα, χωρίς πρόσκληση ή δημοσίευση. Κατά την επαναληπτική αυτή συνεδρίαση, η συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει εγκύρως με τα θέματα της αρχικής ημερήσιας διάταξης, με οποιοδήποτε ποσοστό εταιρικού κεφαλαίου εκπροσωπείται σε αυτή.

4. Επιτρέπεται με το καταστατικό να ορίζονται θέματα για τα οποία απαιτούνται αυξημένα ποσοστά απαρτίας σε σχέση με τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 2 και 3.

Άρθρο 18

1. Κάθε μετοχή παρέχει δικαίωμα μιας ψήφου.

2. Με την επιφύλαξη της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του άρθρου 27, οι αποφάσεις της γενικής συνέλευσης λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούνται σε αυτή.

3. Επιτρέπεται με το καταστατικό να ορίζονται θέματα για τα οποία απαιτείται αυξημένη πλειοψηφία.

Άρθρο 19

1. Η γενική συνέλευση είναι το ανώτατο όργανο της εταιρείας και αποφασίζει για κάθε εταιρική υπόθεση. Οι αποφάσεις της γενικής συνέλευσης δεσμεύουν όλους τους μετόχους, ακόμη και αυτούς που είναι απόντες ή διαφωνούν.

2. Η γενική συνέλευση, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 2 του άρθρου 3, της παραγράφου 1 του άρθρου 8 και της παραγράφου 3 του άρθρου 10, είναι αποκλειστικώς αρμόδια να αποφασίζει για τα ακόλουθα θέματα:

α) τις τροποποιήσεις του καταστατικού,

β) την εκλογή και ανάκληση των μελών του διοικητικού συμβουλίου,

γ) την έγκριση του ισολογισμού ή της λογιστικής κατάστασης της εταιρείας και τη διάθεση των κερδών,

δ) την απαλλαγή μελών του διοικητικού συμβουλίου από κάθε ευθύνη,

ε) την παράταση της διάρκειας ή τη διάλυση της εταιρείας και

στ) το διορισμό εκκαθαριστών.

Άρθρο 20

1. Απόφαση της γενικής συνέλευσης που αντίκειται στο νόμο ή στο καταστατικό είναι άκυρη.

2. Η ακυρότητα κηρύσσεται από το Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της εταιρείας, που δικάζει σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας, ύστερα από αίτηση του διοικητικού συμβουλίου ή μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό του εταιρικού κεφαλαίου, εάν αυτοί δεν συμφώνησαν στη λήψη της απόφασης ή δεν ήταν παρόντες στη γενική συνέλευση.

3. Η αίτηση για ακύρωση απόφασης της γενικής συνέλευσης ασκείται μέσα σε ανατρεπτική προθεσμία εξήντα ημερών από τη χρονολογία λήψης της απόφασης και απευθύνεται κατά της εταιρείας.

Άρθρο 21

1. Οι αποφάσεις της γενικής συνέλευσης καταχωρίζονται σε πρακτικό που υπογράφεται από τους παρόντες μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους. Αν κάποιος αρνηθεί να υπογράψει το πρακτικό γίνεται σχετική αναφορά σε αυτό.

2. Κάθε μέτοχος μπορεί να ζητήσει να καταχωρισθεί στο πρακτικό η γνώμη του σε περίληψη.

3. Απόφαση γενικής συνέλευσης λαμβάνεται και με την υπογραφή όλων των μετόχων σε πρακτικό, χωρίς να απαιτούνται άλλες διατυπώσεις.

4. Στις συζητήσεις της γενικής συνέλευσης, όταν καλούνται, συμμετέχουν και τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου. Στη λήψη όμως των αποφάσεων της γενικής συνέλευσης αυτά συμμετέχουν, μόνο αν είναι μέτοχοι ή εκπροσωπούν μετόχους.

5. Αντίγραφα και αποσπάσματα των πρακτικών των συνεδριάσεων της γενικής συνέλευσης επικυρώνονται από τον πρόεδρο και τον γραμματέα της γενικής συνέλευσης σύμφωνα με τα οριζόμενα στο καταστατικό. Επικυρωμένα αντίγραφα και αποσπάσματα πρακτικών συνεδριάσεων της γενικής συνέλευσης εκδίδει, αν αυτό προβλέπεται στο καταστατικό, και ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ
ΒΙΒΛΙΑ, ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

Άρθρο 22

1. Η εταιρική χρήση είναι διάρκειας δώδεκα μηνών και λήγει στις 30 Ιουνίου ή στις 31 Δεκεμβρίου κάθε έτους για τις εταιρείες που τηρούν βιβλία Γ' κατηγορίας σύμφωνα με όσα ορίζονται στο καταστατικό. Η πρώτη εταιρική χρήση για τις εταιρείες που τηρούν βιβλία Γ' Κατηγορίας μπορεί να οριστεί για χρονικό διάστημα που δεν θα υπερβαίνει τους είκοσι τέσσερις μήνες.

2. Στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσης το διοικητικό συμβούλιο συντάσσει ισολογισμό ή λογιστική κατάσταση, εάν τηρούνται βιβλία Β' Κατηγορίας, όπου φαίνεται η οικονομική κατάσταση της εταιρείας κατά την τελευταία ημέρα της εταιρικής χρήσης, βάσει των βιβλίων που τηρεί η εταιρεία, εκτός εάν το καταστατικό ορίζει διαφορετικά.

3. Τα βιβλία της εταιρείας τηρούνται στην ελληνική γλώσσα. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες πλοίων, που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, επιτρέπεται να τηρούν βιβλία και σε άλλη γλώσσα, εάν αυτό αποφασιστεί από τη γενική συνέλευση ή προβλέπεται στο καταστατικό.

Άρθρο 23

1. Η διάθεση των καθαρών κερδών γίνεται με απόφαση της γενικής συνέλευσης. Δεν είναι υποχρεωτική η διανομή μερίσματος ή ο σχηματισμός αποθεματικού, εκτός αν το καταστατικό ορίζει διαφορετικά.

2. Στο καταστατικό μπορεί να ορίζεται ότι ο ισολογισμός ή η λογιστική κατάσταση της εταιρείας, που συντάσσεται από το διοικητικό συμβούλιο πριν υποβληθεί για έγκριση στη γενική συνέλευση, πρέπει να έχει προηγουμένως ελεγχθεί από ανεξάρτητους ελεγκτές και να συνοδεύεται από σχετική έκθεσή τους.

3. Με απόφαση της γενικής συνέλευσης εκλέγονται οι ελεγκτές από το Σώμα Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών ή από ελεγκτικές επιχειρήσεις και ευθύνονται έναντι της εταιρείας και των μετόχων για κάθε πταίσμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΜΕΙΟΨΗΦΙΑΣ

Άρθρο 24

1. Ύστερα από αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό του εταιρικού κεφαλαίου, το διοικητικό συμβούλιο συγκαλεί υποχρεωτικώς τη γενική συνέλευση των μετόχων μέσα σε προθεσμία είκοσι ημερών από την ημέρα που υποβλήθηκε η σχετική αίτηση. Η αίτηση περιέχει το αντικείμενο της ημερήσιας διάταξης. Αν η αίτηση δεν γίνει δεκτή, η γενική συνέλευση συγκαλείται με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της εταιρείας, που δικάζει, ύστερα από αίτηση των παραπάνω μετόχων, κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας.

2. Ύστερα από αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό του εταιρικού κεφαλαίου αναβάλλεται υποχρεωτικώς, για μία μόνο φορά και για δέκα το πολύ ημέρες, η λήψη απόφασης από τη γενική συνέλευση για όλα ή ορισμένα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

Άρθρο 25

Ύστερα από αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό του εταιρικού κεφαλαίου, το διοικητικό συμβούλιο παρέχει στη γενική συνέλευση πληροφορίες για τις υποθέσεις της εταιρείας. Αν οι πληροφορίες δεν παρασχεθούν, το Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της εταιρείας, που δικάζει ύστερα από αίτηση των παραπάνω μετόχων, κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας, διατάσσει την παροχή των πληροφοριών.

Άρθρο 26

1. Ύστερα από αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν τα τρία εικοστά του εταιρικού κεφαλαίου το Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της εταιρείας, που δικάζει σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας, μπορεί να διατάξει τον έλεγχο της εταιρείας, αν πιθανολογείται κακή διαχείριση των υποθέσεών της. Με την απόφασή του το δικαστήριο διατάσσει κάθε πρόσφορο μέτρο για τη διεξαγωγή του ελέγχου, ορίζει τους ελεγκτές, καθώς και το χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο αυτοί υποχρεούνται να ολοκληρώσουν τον έλεγχο.

2. Το διοικητικό συμβούλιο σε περίπτωση που διατάσσεται ο έλεγχος της εταιρείας έχει υποχρέωση να συνδράμει στη διεξαγωγή του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ
ΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

Άρθρο 27

1. Η Ν.Ε.Π.Α. λύεται:

α) όταν λήξει ο χρόνος διάρκειάς της,

β) με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων, που λαμβάνεται με απόλυτη πλειοψηφία επί του συνολικού αριθμού των μετοχών της εταιρείας,

γ) με την κήρυξη της εταιρείας σε πτώχευση,

δ) με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου, που δικάζει σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας, ύστερα από αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον ή του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αν η εταιρεία επιδιώκει διαφορετικό σκοπό από αυτόν που αναφέρεται στο άρθρο 1,

ε) αυτοδικαίως, αν παρέλθει χρονικό διάστημα έξι μηνών από την ημερομηνία καταχώρισης του καταστατικού στο μητρώο και η εταιρεία δεν προκαλέσει σημείωση στο μητρώο, ότι απέκτησε την κυριότητα ή ότι ανέλαβε την εκμετάλλευση ή διαχείριση πλοίου αναψυχής που έχει χαρακτηρισθεί ως επαγγελματικό,

στ) αυτοδικαίως, αν παρέλθει χρονικό διάστημα έξι μηνών από την ημερομηνία που έπαυσε να έχει την κυριότητα ή την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίου αναψυχής που χαρακτηρίζεται ως επαγγελματικό. Αν με διοικητική πράξη παύσει, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2743/1999, να χαρακτηρίζεται ως επαγγελματικό το μοναδικό πλοίο αναψυχής, που η εταιρεία έχει στην κυριότητα ή την εκμετάλλευση ή τη διαχείρισή της, η λύση επέρχεται ύστερα από έξι μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της διοικητικής πράξης.

2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορί-

ζεται η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που προσκομίζουν οι εταιρείες στο μητρώο για καταχώριση σχετικώς με την απόκτηση ή μεταβίβαση της κυριότητας, την ανάληψη ή την παύση εκμετάλλευσης ή διαχείρισης πλοίων αναψυχής, που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια εφαρμογής των διατάξεων των περιπτώσεων ε' και στ' της προηγούμενης παραγράφου.

3. Αν η εταιρεία λύθηκε λόγω παρέλευσης του χρόνου διάρκειάς της και εφόσον δεν άρχισε η διανομή της περιουσίας της, μπορεί να αναβιώσει με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων, που λαμβάνεται και καταχωρίζεται στο μητρώο ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής, μέσα σε προθεσμία ενός έτους από τη λύση της.

4. Η συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της Ν.Ε.Π.Α..

Άρθρο 28

1. Η Ν.Ε.Π.Α. όταν λυθεί, εκτός από την περίπτωση της πτώχευσης, περιέρχεται σε κατάσταση εκκαθάρισης και θεωρείται ότι υπάρχει μόνο για το σκοπό της εκκαθάρισης. Κατά το στάδιο της εκκαθάρισης η γενική συνέλευση των μετόχων εξακολουθεί να λειτουργεί.

2. Η εκκαθάριση γίνεται από εκκαθαριστή ή εκκαθαριστές που ορίζονται από τη γενική συνέλευση, αν αυτοί δεν ορίζονται από το καταστατικό. Η γενική συνέλευση με απόφασή της μπορεί οποτεδήποτε να ανακαλέσει τους εκκαθαριστές και να ορίσει νέους.

3. Στις περιπτώσεις α', ε' και στ' της παραγράφου 1 του άρθρου 27, αν δεν ορίζονται εκκαθαριστές από το καταστατικό, εκκαθαριστές είναι τα, κατά το χρόνο της λύσης της εταιρείας, μέλη του διοικητικού συμβουλίου.

4. Με τον ορισμό των εκκαθαριστών παύει η εξουσία του διοικητικού συμβουλίου. Για τις ανάγκες της εκκαθάρισης, οι εκκαθαριστές επέχουν θέση διοικητικού συμβουλίου και εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του δεύτερου κεφαλαίου του νόμου αυτού.

Άρθρο 29

1. Οι εκκαθαριστές έχουν υποχρέωση να προκαλέσουν, χωρίς καθυστέρηση, σημείωση στο μητρώο των ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής, για τη λύση της εταιρείας και τη θέση αυτής σε εκκαθάριση.

2. Οι εκκαθαριστές διενεργούν απογραφή της εταιρικής περιουσίας, προβαίνουν σε κάθε αναγκαία πράξη για τη ρευστοποίησή της, ικανοποιούν τους δανειστές και καταβάλλουν το περίσσευμα στους μετόχους της εταιρείας.

3. Αν η εκκαθάριση διαρκέσει πέραν του έτους, οι εκκαθαριστές έχουν υποχρέωση να συγκαλούν τη γενική συνέλευση των μετόχων και να υποβάλλουν σε αυτή τους, μέχρι τη σύγκλησή της, λογαριασμούς εκκαθάρισης.

4. Οι εκκαθαριστές έχουν υποχρέωση, χωρίς καθυστέρηση, να προκαλέσουν σημείωση στο μητρώο Ν.Ε.Π.Α. για την περάτωση της διαδικασίας εκκαθάρισης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ
ΕΙΔΙΚΟ ΜΗΤΡΩΟ ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Άρθρο 30

1. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) τηρεί ειδικό μητρώο για τις Ν.Ε.Π.Α..

2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, καθορίζονται οι λεπτομέρειες σχετικά με την οργάνωση και λειτουργία του μητρώου Ν.Ε.Π.Α..

Άρθρο 31

1. Η τήρηση του μητρώου εποπτεύεται από τον Πρόεδρο του Τριμελούς Συμβουλίου Διοίκησης του Πρωτοδικείου Πειραιά.

2. Στο μητρώο καταχωρίζονται όλες οι Ν.Ε.Π.Α..

3. Το καταστατικό που υποβάλλεται προς καταχώριση στο μητρώο υπογράφεται από τους ιδρυτές. Το γνήσιο της υπογραφής τους θεωρείται από δημόσια αρχή ή συμβολαιογράφο. Η θεώρηση του γνήσιου των υπογραφών από δημόσια αρχή ή συμβολαιογράφο απαιτείται και για τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα που εκδίδουν αντίγραφα πρακτικών συνεδριάσεων των οργάνων της εταιρείας, που υποβάλλονται για καταχώριση.

Άρθρο 32

1. Το μητρώο αποτελείται από:

α) το βιβλίο μητρώου ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής,

β) το φάκελο κάθε εταιρείας,

γ) τη μερίδα κάθε εταιρείας και

δ) το ευρετήριο των εταιρειών.

2. Στο βιβλίο μητρώου καταχωρίζεται κατά χρονολογική σειρά η επωνυμία της εταιρείας που γίνεται δεκτή προς καταχώριση. Οι εταιρείες που καταχωρίζονται αριθμούνται. Ο αριθμός αυτός είναι μοναδικός, αποτελεί τον αριθμό μητρώου της εταιρείας και αναγράφεται στο φάκελο και στη μερίδα αυτής. Ο αριθμός μητρώου αναφέρεται σε κάθε έγγραφο που υποβάλλεται για να καταχωρισθεί, καθώς και σε κάθε έγγραφο ή πιστοποιητικό που προέρχεται από την υπηρεσία του μητρώου και αφορά καταχωρισμένη εταιρεία. Ο αριθμός μητρώου εταιρείας που λύθηκε δεν δίδεται σε άλλη εταιρεία.

3. Στο φάκελο της εταιρείας τηρούνται το καταστατικό και όλα τα έγγραφα που υποβάλλονται για καταχώριση στη μερίδα της εταιρείας.

4. Κατά την καταχώριση στη μερίδα της εταιρείας σημειώνονται η χρονολογία της εταιρικής σύμβασης, η επωνυμία, η έδρα, η διάρκεια, η διεύθυνσή της, καθώς και το κεφάλαιο αυτής. Επίσης, αναγράφονται τα ονοματεπώνυμα, οι διευθύνσεις της κατοικίας, οι αριθμοί των δελτίων αστυνομικής ταυτότητας ή άλλων αποδεικτικών στοιχείων ταυτότητας, που εκδίδονται με βάση την ειδική νομοθεσία κάθε χώρας, οι αριθμοί φορολογικού μητρώου των μελών του διοικητικού συμβουλίου, των προσώπων τα οποία από κοινού ή χωριστά εκπροσωπούν την εταιρεία δικαστικώς και εξωδίκως και δεσμεύουν αυτήν έναντι τρίτων, καθώς και του προσώπου που είναι εξουσιοδοτημένο για την παραλαβή των εγγράφων που κοινοποιούνται προς την εταιρεία. Στη μερίδα της εταιρείας σημειώνονται τα πλοία που έχει στην κυριότητα ή στην εκμετάλλευση ή στη διαχείρισή της και ο αριθμός της διοικητικής πράξης με την οποία αυτά χαρακτηρίζονται ή παύουν να χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά πλοία αναψυχής. Μεταβολές των παραπάνω σημειώνονται στη μερίδα της εταιρείας αμέσως μετά την υποβολή των σχετικών εγγράφων. Τροποποιήσεις του καταστατικού σημειώνονται στη μερίδα αμέσως μετά την υποβολή αντιγράφου της απόφασης της γενικής συνέλευσης, στην οποία αναφέρεται ολόκληρο το κείμενο των άρθρων που τροποποιούνται. Σημειώνονται επίσης η διάλυση της εταιρείας, ο διορισμός ή η αντικατάσταση των εκκαθαριστών, η περί αναβίωσης της εταιρείας απόφαση της γενικής συνέλευσης, κάθε δικαστική απόφαση που κηρύσσει την εταιρεία σε πτώχευση ή διορίζει ή αντικαθιστά σύνδικο.

5. Στο ευρετήριο των εταιρειών αναγράφεται κατ' αλφαβητική σειρά η ακριβής επωνυμία της εταιρείας. Για την τήρηση του ευρετηρίου δεν λαμβάνονται υπόψη οι λέξεις «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής» ή τα αρχικά γράμματα των λέξεων αυτών «Ν.Ε.Π.Α.» που υποχρεωτικά περιλαμβάνονται στην επωνυμία της εταιρείας. Δίπλα από την επωνυμία κάθε εταιρείας αναγράφεται ο αριθμός μητρώου της, καθώς και η ημερομηνία καταχώρισης αυτής.

6. Οι φάκελοι και οι μερίδες ταξινομούνται με βάση τον αριθμό μητρώου της εταιρείας.

7. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται ο ακριβής τύπος των βιβλίων μητρώου, των φακέλων, των μερίδων και του ευρετηρίου που προβλέπονται στο άρθρο αυτό, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την τήρηση του μητρώου των Ν.Ε.Π.Α..

Άρθρο 33

1. Με την υποβολή του καταστατικού και αν η εταιρεία έχει συσταθεί νομοτύπως, αυτός που τηρεί το μητρώο οφείλει να το καταχωρίσει στο βιβλίο μητρώου, το αλφαβητικό ευρετήριο και να ανοίξει φάκελο και μερίδα της εταιρείας.

2. Αν αυτός που τηρεί το μητρώο διαπιστώσει ότι το καταστατικό δεν έχει καταρτισθεί νομοτύπως, δεν το καταχωρίζει, αλλά το διαβιβάζει στον Πρόεδρο του Τριμελούς Συμβουλίου Διοίκησης του Πρωτοδικείου Πειραιά, ενημερώνοντας εγγράφως τους ιδρυτές. Η καταχώριση του καταστατικού της εταιρείας στην περίπτωση αυτή γίνεται μόνο μετά από πράξη του Προέδρου του Τριμελούς Συμβουλίου Διοίκησης του Πρωτοδικείου Πειραιά. Κατά απορριπτικής πράξης του Προέδρου του Τριμελούς Συμβουλίου Διοίκησης του Πρωτοδικείου Πειραιά, επιτρέπεται προσφυγή στο Πολυμελές Πρωτοδικείο του Πειραιά, που δικάζει σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας.

3. Τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2 εφαρμόζονται αναλόγως και για τις τροποποιήσεις του καταστατικού ή τη μεταβολή της εκπροσώπησης της εταιρείας, καθώς και για κάθε άλλη πράξη ή στοιχείο που πρέπει να καταχωρισθεί στο μητρώο.

4. Για οποιαδήποτε καταχώριση στο μητρώο υποβάλλεται αίτηση. Για την καταχώριση του καταστατικού που αναφέρεται στην παράγραφο 1 προκαταβάλλεται πάγιο τέλος υπέρ του Δημοσίου διακοσίων πενήντα ευρώ. Για τις καταχωρίσεις αποφάσεων των οργάνων της εταιρείας προκαταβάλλεται τέλος εβδομήντα ευρώ για κάθε καταχώριση.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται η διαδικασία καταβολής και είσπραξης των ανωτέρω τελών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 34

1. Η Ν.Ε.Π.Α. δεν μπορεί να αντιτάξει σε τρίτους πράξεις ή στοιχεία που δεν αναγράφονται στη μερίδα της, εκτός αν αποδεικνύει ότι ο τρίτος είχε γνώση αυτών.

2. Πράξεις ή στοιχεία που έχουν καταχωρισθεί στο μητρώο δεν αντιτάσσονται σε τρίτους πριν από την παρέλευση δεκαπέντε ημερών από τη καταχώρισή τους, αν οι τρίτοι αποδεικνύουν ότι δεν ήταν δυνατόν να τα γνωρίζουν.

3. Οι τρίτοι μπορεί να επικαλούνται πράξεις ή στοιχεία για τα οποία οι διατυπώσεις δημοσιότητας δεν ολοκληρώθηκαν ακόμη, εκτός αν η έλλειψη δημοσιότητας τα καθιστά ανίσχυρα.

Άρθρο 35

Το μητρώο των Ν.Ε.Π.Α. είναι δημόσιο έγγραφο. Η πρόσβαση σε αυτό και η λήψη αντιγράφων είναι ελεύθερη. Οι πληροφορίες σχετικώς με την επωνυμία της εταιρείας, τον αριθμό μητρώου, την ημερομηνία καταχώρισης, την έδρα και τη διάρκειά της δημοσιεύονται σε σχετική ιστοσελίδα του Υ.Ε.Ν., εφόσον υπάρχει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 36

1. Ανώνυμες εταιρείες μπορεί να μετατραπούν σε Ν.Ε.Π.Α. με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων, που λαμβάνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 29 και της παραγράφου 2 του άρθρου 31 του κ.ν. 2190/1920. Με την απόφαση περί μετατροπής το καταστατικό της εταιρείας που μετατρέπεται προσαρμόζεται στις διατάξεις του νόμου αυτού. Η απόφαση για τη μετατροπή, στην οποία περιέχεται το καταστατικό, προσαρμοσμένο όπως παραπάνω, εγκρίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 και καταχωρίζεται στο μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών και στο μητρώο Ν.Ε.Π.Α.. Ανακοίνωση για την απόφαση αυτή δημοσιεύεται στο Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως. Από την ολοκλήρωση των παραπάνω διατυπώσεων η εταιρεία που μετατρέπεται διαγράφεται ως ανώνυμη εταιρεία από το μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών και συνεχίζει ως Ν.Ε.Π.Α..

2. Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης μπορεί να μετατραπούν σε Ν.Ε.Π.Α. με απόφαση της γενικής συνέλευσης των εταίρων, που λαμβάνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 3190/1955. Με την απόφαση περί μετατροπής το καταστατικό της εταιρείας που μετατρέπεται προσαρμόζεται στις διατάξεις του παρόντος νόμου. Η απόφαση για τη μετατροπή, στην οποία περιέχεται το καταστατικό προσαρμοσμένο όπως παραπάνω, καταχωρίζεται στο μητρώο ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής και ανακοίνωση για την απόφαση αυτή δημοσιεύεται στο Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως. Από την ολοκλήρωση των παραπάνω διατυπώσεων η εταιρεία που μετατρέπεται συνεχίζει ως Ν.Ε.Π.Α..

3. Μετά την ολοκλήρωση της μετατροπής κατά τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων, οι εκκρεμείς δίκες συνεχίζονται χωρίς να επέρχεται η βίαιη διακοπή τους και χωρίς να απαιτούνται άλλες ειδικότερες διατυπώσεις ή ενέργειες για τη συνέχισή τους.

4. Μετατροπή Ν.Ε.Π.Α. σε εταιρεία άλλης νομικής μορφής δεν επιτρέπεται.

Άρθρο 37

1. Οι διατάξεις των άρθρων 1 και 2 του ν. 27/1975 (ΦΕΚ 77 Α') εφαρμόζονται και για τη Ν.Ε.Π.Α., εφόσον είναι πλοιοκτήτρια, καθώς και τους μετόχους αυτής.

2. Απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος και οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, εκτός τελών χαρτοσήμου:

α) η διανομή κερδών και το καθαρό προϊόν εκκαθάρισης αυτής, με εξαίρεση τις αμοιβές των μελών του διοικητικού συμβουλίου, που υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται οι διατάξεις του έβδομου εδαφίου της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 99 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος που κυρώθηκε με το ν. 2238/1994 (ΦΕΚ 151 Α'),

β) η ανάληψη κεφαλαίου και οι σχετικές εξοφλητικές αποδείξεις,

γ) οι εγγραφές στα τηρούμενα από την εταιρεία βιβλία, τα εισερχόμενα στην Ελλάδα δικαιολογητικά και άλλα έγγραφα που αφορούν πράξεις της εταιρείας στην αλλοδαπή,

δ) οι καταθέσεις και τα προς την εταιρεία δάνεια των μετόχων. Η απαλλαγή δεν καταλαμβάνει το φόρο εισοδήματος για τους τόκους καταθέσεων της εταιρείας, καθώς και τους τόκους που προκύπτουν από δάνεια που χορηγούν οι μέτοχοι στην εταιρεία,

ε) η κεφαλαιοποίηση των κερδών και

στ) η μη ανάληψη από τους μετόχους των κερδών.

Ως προς το φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίου εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

3. Οι διατάξεις της παραγράφου 2 δεν εφαρμόζονται για Ν.Ε.Π.Α., οι οποίες διαχειρίζονται ή εκμεταλλεύονται επαγγελματικά πλοία αναψυχής κατά τις διατάξεις του ν. 2743/1999 τα οποία ανήκουν σε τρίτους, αναφορικώς με τις υποχρεώσεις τους σχετικά με το φόρο εισοδήματος.

4. Οι Ν.Ε.Π.Α. που διαχειρίζονται ή εκμεταλλεύονται επαγγελματικά πλοία αναψυχής που ανήκουν σε τρίτους, τηρούν βιβλία Γ' κατηγορίας και έχουν όλες τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων. Οι Ν.Ε.Π.Α. που είναι πλοιοκτήτριες επαγγελματικών πλοίων αναψυχής έχουν υποχρέωση να τηρούν στην ελληνική γλώσσα βιβλίο εσόδων - εξόδων, να εκδίδουν, να λαμβάνουν και να φυλάσσουν τα προβλεπόμενα από τον Κώδικα αυτόν παραστατικά των συναλλαγών τους, καθώς και να υποβάλλουν στον Προϊστάμενο της αρμόδιας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας (Δ.Ο.Υ.) τις προβλεπόμενες δηλώσεις και φορολογικά στοιχεία.

5. Οι Ν.Ε.Π.Α. που έχουν στην κυριότητά τους πλοία των

οποίων η χορηγούμενη κατά τις διατάξεις του ν.2743/1999 άδεια επαγγελματικού σκάφους έπαυσε να ισχύει, έχουν τις ίδιες φορολογικές υποχρεώσεις που ισχύουν και για τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής.

6. Οι διατάξεις που αφορούν στην αναστολή του εισαγωγικού δασμού και στην απαλλαγή από το Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) και στις λοιπές φορολογικές επιβαρύνσεις του άρθρου 42 του παρόντος νόμου, ισχύουν και για τα πλοία αναψυχής που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2743/1999, των οποίων Ν.Ε.Π.Α. έχει την κυριότητα, την εκμετάλλευση ή τη διαχείρισή τους, υπό τις προϋποθέσεις που ορίζει το άρθρο αυτό.

7. Οι Ν.Ε.Π.Α. που έχουν στην κυριότητά τους πλοία των οποίων η χορηγούμενη κατά τις διατάξεις του ν. 2743/1999 άδεια επαγγελματικού πλοίου έπαυσε να ισχύει, υποχρεούνται να καταβάλουν το φόρο που αναλογεί σε αυτά κατά το χρόνο που εκδίδεται η διοικητική πράξη παύσης της ισχύος της άδειας του επαγγελματικού πλοίου, σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά κοινοτικές και εθνικές τελωνειακές και φορολογικές διατάξεις.

Κατά το χρόνο που εκδίδεται η διοικητική πράξη με την οποία παύει η ισχύς της επαγγελματικής άδειας, οι Ν.Ε.Π.Α. υποχρεούνται να καταβάλουν τους φόρους που αναλογούν στα καύσιμα και λιπαντικά, για τους οποίους έτυχαν απαλλαγής για τον προαναφερόμενο λόγο, από το χρόνο που έπαυσε να ισχύει η άδεια επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, όπως αυτός ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2743/1999 και εφεξής.

Άρθρο 38

Οι διατάξεις των άρθρων 76, 742 έως 784 του Αστικού Κώδικα, των άρθρων 18 έως 64 του Εμπορικού Νόμου, καθώς και του κ.ν. 2190/1920, όπως κάθε φορά ισχύει, δεν εφαρμόζονται για τις Ν.Ε.Π.Α..

Άρθρο 39

Τιμωρείται με φυλάκιση και με χρηματική ποινή τουλάχιστον 3.000 ευρώ, αν δεν τιμωρείται αυστηρότερα με άλλες διατάξεις, όποιος,

α) συναλλάσσεται ως εκπρόσωπος Ν.Ε.Π.Α. η οποία δεν υφίσταται,

β) εκδίδει πλαστές αποδείξεις σχετικώς με την κατάθεση μετοχών Ν.Ε.Π.Α. σε τράπεζα ή χρησιμοποιεί πλαστές αποδείξεις ή άλλα πλαστά έγγραφα για την άσκηση του δικαιώματος της ψήφου στη γενική συνέλευση των μετόχων Ν.Ε.Π.Α.,

γ) χωρίς εξουσιοδότηση μετέχει σε ψηφοφορία γενικής συνέλευσης των μετόχων Ν.Ε.Π.Α. στην οποία παρίσταται ως κύριος μετοχών που δεν ανήκουν σε αυτόν,

δ) ως ελεγκτής δεν τηρεί εχεμύθεια για όσα περιήλθαν σε γνώση του και αφορούν στη λειτουργία της εταιρείας,

ε) με πρόθεση, αν και έχει σχετική υποχρέωση, παρακωλύει ή δεν συνδράμει στη διεξαγωγή ελέγχου που διατάχθηκε από το δικαστήριο σύμφωνα με το άρθρο 26 ή δεν παραδίδει στους διορισμένους από το δικαστήριο ελεγκτές τα έγγραφα που κατέχει και αφορούν στη διαχείριση των εταιρικών υποθέσεων.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Άρθρο 40
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2743/1999 (ΦΕΚ 211 Α')

1. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 του ν. 2743/1999 προστίθεται περίπτωση ιγ' που έχει ως ακολούθως:

«ιγ) «Παραδοσιακό πλοίο»: Το πρωτότυπο και κάθε μεμονωμένο ομοίωμα ιστορικού πλοίου, που σχεδιάστηκε πριν το έτος 1965 και κατασκευάστηκε κατά το μεγαλύτερο μέρος από τα αρχικά υλικά.»

2. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 1 του ν. 2743/1999 προστίθεται εδάφιο που έχει ως ακολούθως:

«Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, καθώς και τα ειδικότερα τεχνικά και λεπτομερειακά κριτήρια, για το χαρακτηρισμό επαγγελματικού ή ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, ως παραδοσιακού και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

3. Η παράγραφος 2 του άρθρου 2 του ν. 2743/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Η άδεια υπόκειται σε τακτική θεώρηση, από την αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν. ανά πενταετία και ειδικότερα το τελευταίο εξάμηνο πριν από τη συμπλήρωση πέντε ετών: αα) από την έκδοση ή ββ) την προηγούμενη θεώρηση ή γγ) τη λήξη της κατ' εξαίρεση θεώρησης που τυχόν έχει χορηγηθεί και εφόσον έχουν εκπληρωθεί οι όροι που καθορίζονται στις παραγράφους 6 και 7 του άρθρου 3.

Για τη θεώρηση προσκομίζονται:

α) απόδειξη είσπραξης παραβόλου ή έντυπο παραβόλου,

β) επικυρωμένο αντίγραφο του Ειδικού Εντύπου Πληροφοριακών Στοιχειών Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής,

γ) βεβαίωση από το Ν.Ε.Ε. ότι δεν υπάρχουν οφειλές προς αυτό και

δ) πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας του δικαιούχου.»

4. Στο δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 του άρθρου 2 του ν. 2743/1999 οι λέξεις «τριών (3) ετών» αντικαθίστανται με τις λέξεις «πέντε (5) ετών.»

5. Το τρίτο εδάφιο της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 του άρθρου 2 του ν. 2743/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Με την αίτηση υποβάλλονται τα στοιχεία από τα οποία προκύπτουν τα πιο πάνω περιστατικά, καθώς και η απόδειξη είσπραξης του παραβόλου ή το έντυπο του παραβόλου που αναφέρεται στις διατάξεις του άρθρου 7.»

6. Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 2 του ν. 2743/1999 η λέξη «τριετία» αντικαθίσταται με την λέξη «πενταετία» και οι λέξεις « τριών (3) ετών» αντικαθίστανται με τις λέξεις «πέντε (5) ετών».

7. Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 2 του ν. 2743/1999 οι λέξεις « τριών (3) ετών» αντικαθίστανται με τις λέξεις «πέντε (5) ετών».

8. Η περίπτωση β' της παραγράφου 5 του άρθρου 2 του ν. 2743/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«β) Για την παύση ισχύος εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, στην οποία ορίζεται και η ημερομηνία της παύσης. Με όμοια απόφαση καθορίζεται ο τρόπος υπολογισμού της ημερομηνίας έναρξης της παύσης ισχύος της άδειας του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής λόγω μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 7 του άρθρου 3 σε συνδυασμό με τις διατάξεις της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 και της παραγράφου 4 του άρθρου 2.».

9. Στο τέλος της παραγράφου 7 του άρθρου 2 του ν. 2743/1999 προστίθεται εδάφιο που έχει ως ακολούθως:

«Οι διατάξεις της παραγράφου 5 για τον τρόπο υπολογισμού της ημερομηνίας παύσης της ισχύος της άδειας εφαρμόζονται αναλόγως.»

10. Η περίπτωση β' της παραγράφου 8 του άρθρου 2 του ν. 2743/1999 καταργείται και η περίπτωση γ' αναριθμείται ως β'.

11. Η περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 2743/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«β) Το δικαίωμα εκτέλεσης των ταξιδιών που αναφέρονται στην περίπτωση α' επεκτείνεται και στα πλοία αναψυχής που αναφέρονται στην περίπτωση δ' της παραγράφου 6 του άρθρου 10, εφόσον τα πλοία αυτά πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την εκτέλεση ενδομεταφορών στα κράτη που αναφέρονται στο ίδιο άρθρο και έχουν χαρακτηριστεί επαγγελματικά κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού.»

12. Οι περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 7 του άρθρου 3 του ν. 2743/1999 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«α) Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής πρέπει να συμπληρώνει κατώτατο, ανά πενταετία, όριο ημερών ναύλωσης, το οποίο ορίζεται σε τριακόσιες ημέρες, όταν εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, σε διακόσιες ημέρες όταν εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα και σε εβδομήντα πέντε ημέρες

όταν πρόκειται για χαρακτηρισμένο ως παραδοσιακό επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, ανεξάρτητα αν αυτό εκναυλώνεται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα. Για τη συμπλήρωση των ορίων αυτών υπολογίζονται οι ημέρες ναύλωσης που πραγματοποιούνται μέσα ή έξω από την ελληνική επικράτεια, εφόσον αποδεικνύονται ή πιστοποιούνται. Οι ημέρες ναύλωσης μέσα στην ελληνική επικράτεια αποδεικνύονται από το «Ειδικό 'Εντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής». Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται η διαδικασία, ο τρόπος πιστοποίησης των ημερών ναύλωσης που πραγματοποιούνται έξω από την ελληνική επικράτεια και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

β) Το έλλειμμα από τις ημέρες που αναφέρονται στην περίπτωση α' συμπληρώνεται από τυχόν πλεόνασμα της προηγούμενης πενταετίας.»

13. Η παράγραφος 5 του άρθρου 4 του ν. 2743/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις εκτέλεσης ταξιδιών, όταν το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής δεν είναι ναυλωμένο.»

14. α. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του ν. 2743/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ολικού μήκους μέχρι είκοσι μέτρα, επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετούν σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. Στις περιπτώσεις αυτές, με την απόφαση της παραγράφου 3, μπορεί να ορίζονται πρόσθετα μέτρα ασφάλειας των επιβαινόντων και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που αφορούν κυρίως στην επιτρεπόμενη έκταση των πλόων, στον εξοπλισμό ασφαλείας και στη συγκράτηση πετρελαιοειδών και λυμάτων, καθώς και κάθε άλλης ρυπογόνου ουσίας.»

β. Η περίπτωση β' της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του ν. 2743/1999 παύει να ισχύει.

15. Το άρθρο 7 του ν. 2743/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο 7
Παράβολα

1. Για την έκδοση άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, την έκδοση νέας άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 2, την κατ' εξαίρεση θεώρηση της άδειας, που προβλέπεται από την παράγραφο 3 του άρθρου 2 και την εκπρόθεσμη θεώρηση αυτής, που προβλέπεται από την παράγραφο 4 του άρθρου 2, καταβάλλεται παράβολο, το ύψος του οποίου ορίζεται σε τριάντα ευρώ ανά μέτρο ολικού μήκους του πλοίου.

2. Για την τακτική θεώρηση της άδειας για μια πενταετία, καταβάλλεται παράβολο, το ύψος του οποίου ορίζεται σε δεκαπέντε ευρώ ανά μέτρο ολικού μήκους του πλοίου.

3. Στις περιπτώσεις των προηγούμενων παραγράφων, το κλάσμα μέτρου στρογγυλοποιείται στην πλησιέστερη μονάδα, ενώ το 0,5 στρογγυλοποιείται στην επόμενη μονάδα.»

16. Η παράγραφος 4 του άρθρου 9 του ν. 2743/1999 καταργείται και οι παράγραφοι 5 και 6 αναριθμούνται ως 4 και 5 αντίστοιχα.

17. Η περίπτωση α' της παραγράφου 4 του άρθρου 9 του ν. 2743/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«α) Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία με ολικό μήκος μεγαλύτερο των δέκα μέτρων εφοδιάζονται με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.), που χορηγείται από τη λιμενική αρχή του τόπου μόνιμου ελλιμενισμού και αν δεν υπάρχει μόνιμος ελλιμενισμός, από τη λιμενική αρχή του λιμένα στον οποίο καταπλέουν για πρώτη φορά στην Ελλάδα.

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται τα κριτήρια, η διάρκεια και ο τρόπος απόδειξης του μόνιμου ελλιμενισμού.

Το ΔΕ.Κ.Π.Α., με ευθύνη του κυβερνήτη, προσκομίζεται για θεώρηση στη λιμενική αρχή κάθε λιμένα, στον οποίο καταπλέει ή από τον οποίο αποπλέει το πλοίο.»

18. Η παράγραφος 2 του άρθρου 10 του ν. 2743/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2.α) Οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 9 εφαρμόζονται και για τα πλοία αναψυχής με ξένη σημαία.

β) Η περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 9 εφαρμόζεται και για τα πλοία αναψυχής με ξένη σημαία, τα οποία είναι μόνιμα ελλιμενισμένα στην Ελλάδα και κυκλοφορούν για ιδιωτικούς λόγους.»

19. Η παράγραφος 4 του άρθρου 10 του ν. 2743/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«4. Οι διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 9 εφαρμόζονται και για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ξένη σημαία.»

20. Το άρθρο 11 του ν. 2743/1999 καταργείται.

21. Η παράγραφος 4 του άρθρου 13 του ν. 2743/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«4. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να καθορίζονται ορισμένες κατηγορίες, μόνιμα ελλιμενισμένων στην Ελλάδα, επαγγελματικών και ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, με βάση το ολικό μήκος ή τη χωρητικότητα ή τη μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες ή την έκταση των πλόων που απαλλάσσονται από την υποχρέωση να θεωρούν τα ναυτιλιακά τους έγγραφα και το ΔΕ.Κ.Π.Α. και να λαμβάνουν άδεια απόπλου ή να υποχρεώνονται σε περιοδική θεώρησή τους και λήψη άδειας απόπλου.»

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ
ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Άρθρο 41

1. Ο φόρος που επιβάλλεται βάσει της παραγράφου 1 του άρθρου 12 του ν. 27/1975 (ΦΕΚ 77 Α') αυξάνεται στο πενταπλάσιο για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία, καθώς και για τα πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2743/1999.

2. Οι απαλλαγές και οι μειώσεις από το φόρο, που προβλέπονται από τα άρθρα 12 και 13 του ν. 27/1975, δεν ισχύουν για τα πλοία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, με εξαίρεση την απαλλαγή που προβλέπεται από την παράγραφο 5 του άρθρου 13 του νόμου αυτού.

3. Το άρθρο 9 του ν. 438/1976 (ΦΕΚ 256 Α') καταργείται.

Άρθρο 42

Το άρθρο 10 του ν. 438/1976, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 603/1977 (ΦΕΚ 162 Α'), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

« 1. Η αναστολή του εισαγωγικού δασμού που προβλέπεται από το εκάστοτε ισχύον Κοινό Τελωνειακό Δασμολόγιο παρέχεται για τα είδη που προορίζονται για την κατασκευή, επισκευή, συντήρηση ή μεταποίηση, καθώς και τον εξοπλισμό ή τον εφοπλισμό πλοίων, εφόσον αυτά έχουν ναυπηγηθεί για την ανοιχτή θάλασσα και στα οποία το μέγιστο εξωτερικό μήκος του κύτους, χωρίς τα προσαρτήματα, είναι ίσο ή ανώτερο των δώδεκα (12) μέτρων, εφαρμοζομένων των εκάστοτε ισχυουσών περί ειδικού προορισμού κοινοτικών διατάξεων. Η προϋπόθεση του μήκους του κύτους δεν ισχύει για τα αλιευτικά και ναυαγοσωστικά πλοία.

2. Οι απαλλαγές από το Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) που προβλέπονται από τις ισχύουσες κάθε φορά Κοινοτικές και Εθνικές περί Φ.Π.Α. διατάξεις, ισχύουν και για τα πλοία του παρόντος νόμου.

3.α. Επιπλέον, απαλλάσσονται από τις λοιπές φορολογικές επιβαρύνσεις, σύμφωνα με τα οριζόμενα κάθε φορά από τις Κοινοτικές και Εθνικές διατάξεις, τα είδη που εισάγονται και προορίζονται για επαγγελματικά πλοία που εκτελούν θαλάσσιες επί κέρδη εργασίες, εφόσον αυτά πρόκειται να ενσωματωθούν ή χρησιμοποιηθούν στα πλοία αυτά με σκοπό την κατασκευή, επισκευή, μεταποίηση, συντήρηση και κίνησή τους, καθώς και

τα είδη που τυγχάνουν αναγκαία για την ψυχαγωγία, ασφάλεια του πληρώματος, των επιβατών και των εμπορευμάτων και την εκπλήρωση εν γένει των σκοπών για τους οποίους προορίζονται τα πλοία αυτά, ως και την κάλυψη των αναγκών των επιβαρύνσεων σε αυτά.

β. Η απαλλαγή της προηγούμενης περίπτωσης α' αφορά τις ακόλουθες κατηγορίες επαγγελματικών πλοίων:

1. Τα υπό ελληνική ή ξένη σημαία πλοία καθαρής χωρητικότητας δέκα τουλάχιστον κόρων, που εκτελούν πλόες εξωτερικού.

2. Τα υπό ελληνική ή ξένη σημαία πλοία καθαρής χωρητικότητας δέκα τουλάχιστον κόρων, που εκτελούν μικτούς πλόες. Η απαλλαγή για τα τροφοεφόδια στα ανωτέρω πλοία αφορά μόνο εκείνα τα οποία θα χρησιμοποιηθούν κατά τους πλόες τους στο εξωτερικό.

3. Τα υπό ελληνική ή ξένη σημαία πλοία καθαρής χωρητικότητας δέκα τουλάχιστον κόρων, που εκτελούν πλόες εσωτερικού, με εξαίρεση τα τροφοεφόδια.

4. Τα αναγνωριζόμενα από τις διατάξεις ως επαγγελματικά τουριστικά πλοία ή πλοιάρια, ανεξαρτήτου χωρητικότητας, με εξαίρεση τα τροφοεφόδια.

5. Τα υπό ελληνική ή ξένη σημαία πλοία, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, που εκτελούν θαλάσσιες επιστημονικές έρευνες ή εργασίες εκμετάλλευσης θαλάσσιου υπόγειου πλούτου, με εξαίρεση τα τροφοεφόδια.

6. Τα αλιευτικά και σπογγαλιευτικά σκάφη, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, με εξαίρεση τα τροφοεφόδια.

7. Άλλα πλοία, πλωτά μέσα και εν γένει ναυπηγήματα υπό ελληνική ή ξένη σημαία, καθαρής χωρητικότητας πέντε τουλάχιστον κόρων, για τις επί κέρδη εργασίες που πραγματοποιούν εκτός λιμένα, με εξαίρεση τα τροφοεφόδια.

4. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών ή με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά περίπτωση, καθορίζεται κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.»

Άρθρο 43
Αναστολή προθεσμιών και πλειστηριασμών λόγω σεισμών

Αναστέλλονται κατά το χρονικό διάστημα από 14.8.2003 έως και 31.10.2003:

1. Οι νόμιμες και δικαστικές προθεσμίες για την ενέργεια διαδικαστικών πράξεων και άλλων ενεργειών ενώπιον του Πρωτοδικείου Λευκάδας και των Ειρηνοδικείων Λευκάδας, Βονίτσης, Απολλωνίων και Σολλίου, εκτός εκείνων των ενεργειών και διαφορών που υπάγονται στη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, των αυτοφώρων πλημμελημάτων και των ανακριτικών τμημάτων.

2. Η διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης και η διενέργεια πλειστηριασμών που αφορούν κινητά ή ακίνητα και ευρίσκονται στη δικαστική περιφέρεια του Πρωτοδικείου Λευκάδας. Αναστέλλεται επίσης η διαδικασία και η διενέργεια των αυτών πράξεων οι οποίες στρέφονται κατά σεισμοπλήκτων κατοίκων των ιδίων περιοχών, καθώς και οι προθεσμίες άσκησης ανακοπών και αιτήσεων που αφορούν τη διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης για τις περιπτώσεις των προηγούμενων εδαφίων και εμπίπτουν στο ίδιο διάστημα.

Άρθρο 44

1. Για την αντιμετώπιση των δαπανών διεκδίκησης της διοργάνωσης της Παγκόσμιας Έκθεσης ΕΧΡΟ 2008 στη Θεσσαλονίκη, η συσταθείσα με το ν. 2687/1999 Ανώνυμη Εταιρεία «Ελληνικές Εκθέσεις HELEXPO Α.Ε.» δύναται να επιχορηγείται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μακεδονίας – Θράκης, μετά από πρόταση της Εκτελεστικής Γραμματείας, στην οποία θα μετέχει και εκπρόσωπος του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών. Με την απόφαση ορίζεται το ύψος της επιχορήγησης, ο τρόπος ελέγχου και κάθε άλλη λεπτομέρεια.

2. Οι αναγκαίες για την υποστήριξη των ενεργειών διεκδίκησης της παγκόσμιας Έκθεσης ΕΧΡΟ 2008 συμβάσεις με τρίτους συνάπτονται και εκτελούνται σύμφωνα με τις διέπουσες την Εταιρεία «Ελληνικές Εκθέσεις HELEXPO Α.Ε.» γενικές ή ειδικές διατάξεις.

'Αρθρο 45

1. Η ισχύς των διατάξεων του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επί μέρους διατάξεις του.

2. Οι διατάξεις του Μέρους Πρώτου του νόμου ισχύουν έξι μήνες μετά τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Τμήμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο των παραπάνω νομοσχεδίων.

ΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Το Τμήμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «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».

Για το νομοσχέδιο αυτό θα διατεθούν τρεις συνεδριάσεις. Η σημερινή συνεδρίαση θα διατεθεί για την αρχή του νομοσχεδίου και μετά την κατάθεση και της τροπολογίας του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για την Ολυμπιακή, εάν παραστεί ανάγκη, θα διατεθεί οπωσδήποτε μια ακόμα συνεδρίαση. Αλλά θα δούμε, αν στην τρίτη συνεδρίαση της Πέμπτης –είναι η τελευταία εβδομάδα και του Τμήματος αυτού- μπορούμε να μπούμε και στην τροπολογία ή αν θα πάμε σε μια εμβόλιμη συνεδρίαση την Τετάρτη για να τελειώσουμε την Πέμπτη.

Ας προχωρήσουμε και θα δούμε πώς θα οικονομήσουμε τα πράγματα. Θα διατεθεί οπωσδήποτε μια συνεδρίαση για την Ολυμπιακή και βλέπουμε πώς θα οργανώσουμε καλύτερα τη συζήτησή μας.

Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ ορίζεται ο κ. Ηλίας Βλαχόπουλος, του Κομμουνιστικού Κόμματος ο κ. Δημήτριος Τσιόγκας και ειδικός αγορητής του Συνασπισμού της Αριστεράς των Κινημάτων και της Οικολογίας ορίζεται ο κ. Λαφαζάνης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Δεν μπορώ να σας δώσω το λόγο διότι δεν το δικαιούστε. Αλλά ορίστε, περί τίνος πρόκειται;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν το δικαιούμαι; Για ποιο λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Διότι στο στάδιο αυτό δεν παίρνει το λόγο όποιος τον ζητήσει. Ο λόγος δίνεται στους εισηγητές.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Επί της διαδικασίας. Δεν μιλάω επί της ουσίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Επί της διαδικασίας, ακριβώς. Αλλά ορίστε, πείτε μου περί τίνος πρόκειται, χωρίς να βγάλετε λόγο όμως, να εξηγούμεθα. Πείτε ποιο είναι το θέμα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Το διαδικαστικό θέμα είναι το εξής: Εδώ έχουμε μία τροπολογία, η οποία συνιστά στην ουσία...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Λοιπόν, κοιτάξτε: Όταν έρθει η συζήτηση στην τροπολογία, θα πείτε ό,τι θέλετε γι' αυτή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν τελείωσα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Το λόγο έχει ο κ.

Αντωνακόπουλος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μα, μου αφαιρείτε το λόγο χωρίς να τελειώσω; Δεν με αφήνετε να τελειώσω;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Σας είπα: Όταν έρθει η τροπολογία για συζήτηση, εκεί θα πείτε ό,τι θέλετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δηλαδή τι «όταν έρθει»; Θα το συζητήσουμε ως άρθρο στο τέλος;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Αυτό λέει ο Κανονισμός, κύριε Λαφαζάνη.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Υπάρχουν μερικές προσθήκες μετά τη διαδικασία της επιτροπής.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Μιλάτε για το υπό συζήτηση νομοσχέδιο; Όταν θα μπούμε στα άρθρα του νομοσχεδίου, εκεί θα πείτε. Υποθέτω ότι θα είναι κάποιες βελτιώσεις που δεν αποτελούν αυτοτελείς ρυθμίσεις.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Είναι αυτοτελείς, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Αν είναι αυτοτελείς ρυθμίσεις, χωρίς τη συναίνεση του Τμήματος, δεν μπορεί να συζητηθούν, διότι έπρεπε να κατατεθούν ως τροπολογίες.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Αλλοιώνουν λίγο το νόημα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Δεν ξέρω. Αν το Τμήμα θεωρεί ότι είναι αυτοτελείς ρυθμίσεις, οι αυτοτελείς ρυθμίσεις πρέπει να κατατίθενται με τη μορφή τροπολογίας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Εξηγούμαι προς όλους, κύριε Λαφαζάνη, όχι μόνο προς εσάς.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν με αφήνετε να μιλήσω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Διότι πρέπει να κατανοήσετε ότι το λόγο τον λαμβάνουμε σύμφωνα με τον Κανονισμό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μη μου τον δίνετε. Αλλά όταν ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ναι, αλλά σας έδωσα το λόγο για να μιλήσετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν μπορείτε να εξηγείτε εσείς αυτό που λέμε και να το απορρίπτετε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μην υποτιμάτε τη νοημοσύνη μας. Θέλετε να μιλήσετε για την τροπολογία. Όταν άκουσα για την τροπολογία, εφαρμόζοντας τον Κανονισμό πρέπει να δώσω το λόγο όταν έρθει η τροπολογία για συζήτηση. Οι άλλοι είναι λιγότερο έξυπνοι από σας που δεν ζήτησαν το λόγο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν ξέρω τι είναι οι άλλοι. Ο καθένας έχει την πολιτική του ευθύνη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μη μιλάτε όπως θέλετε και όποτε θέλετε.

Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Αντωνακόπουλος έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το υπό συζήτηση νομοσχέδιο αποτελείται από δύο μέρη. Το πρώτο αφορά αποκλειστικά τα ΕΛΤΑ και τη ρύθμιση θεμάτων της ταχυδρομικής αγοράς στα άρθρα 1 έως 16. Το δεύτερο μέρος από τα άρθρα 17 έως και 24 αφορά ρυθμίσεις θεμάτων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Η σταδιακή απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς στον ευρωπαϊκό χώρο σαφώς και δημιουργεί νέες συνθήκες και νέα δεδομένα, τα οποία επιβάλλουν τη ρύθμιση και τροποποίηση του κανονιστικού πλαισίου στη χώρα μας. Ο υφιστάμενος ν. 2668/98 χρειάζεται βελτιώσεις και τροποποιήσεις που θα ανταποκρίνονται σε αυτό το πνεύμα της απελευθέρωσης. Το πλήρες άνοιγμα της ταχυδρομικής αγοράς με βάση τις ευρωπαϊκές συμφωνίες θα επέλθει την 1.1.2009.

Στην Ευρώπη ήδη υπάρχει μία διακύμανση αυτής της απελευθέρωσης της αγοράς. Πολλές χώρες παρακολουθούν αλλά με διαφορετικό βηματισμό. Στη μία άκρη είναι η Ολλανδία όπου υπάρχει πλήρης απελευθέρωση της αγοράς. Η χώρα μας χαρακτηρίζεται από τη μονοπωλιακή διάσταση της ταχυδρομικής αγοράς, προστατεύοντας τον φορέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών που είναι τα ΕΛΤΑ. Στην πατρίδα μας τα ΕΛΤΑ από τον υφιστάμενο νόμο έχει σαφώς την προνομιούχο θέση του αποκλειστικού φορέα. Με το συζητούμενο νομοσχέδιο διατηρεί αυτό το προνόμιο μέσω συμβολαίου διαχείρισης που συνάπτεται μεταξύ του Οργανισμού των Ελληνικών Ταχυδρομείων και του ελληνικού δημοσίου. Το συμβόλαιο αυτό επέχει θέση ειδικής αδείας.

Είναι γνωστό ότι τα Ελληνικά Ταχυδρομεία παρέχουν υπηρεσίες με έντονο κοινωνικό χαρακτήρα στην πατρίδα μας. Γι' αυτό έχουν χαρακτηριστεί ως υπηρεσία κοινής ωφέλειας. Με τη σύγχρονη ευρωπαϊκή ορολογία η υπηρεσία αυτή κατατάσσεται στις υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος και γι' αυτό έχει μία διακριτική μεταχείριση ακόμη και στην πλήρη απελευθέρωση της υπηρεσίας που προσφέρει.

Σήμερα, στα Ελληνικά Ταχυδρομεία εργάζονται έντεκα χιλιάδες τριακόσιοι εργαζόμενοι προσφέροντας καλής ποιότητας υπηρεσίες, οι οποίες κρίνονται καθημερινά. Τέτοιες κρίσεις έχουν οι καταναλωτικοί συνεταιρισμοί μετρώντας τους δείκτες ποιότητας και ικανοποίησης των συναλλασσομένων. Οι δείκτες είναι θετικοί για τα Ελληνικά Ταχυδρομεία.

Επίσης, η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων όσον αφορά την ποιοτική αποτύπωση του δείκτη Χ συν 1 δηλαδή την παράδοση της επόμενης ημέρας της ταχυδρομικής ύλης διαπιστώνει βελτίωση με θετικό πρόσημο σ' αυτή τη μέτρηση.

Σήμερα τα Ελληνικά Ταχυδρομεία βρίσκονται σε μία πορεία βελτίωσης. Παρατηρούμε ότι έχουμε μείωση του κόστους λειτουργίας, ενώ απελευθερώνεται η αγορά και παράλληλα διατηρείται άθικτο το δίκτυο διακίνησης αυτών των υπηρεσιών μιας και το δίκτυο αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για την διατήρηση της κοινωνικής συνοχής στην πατρίδα μας. Η ιδιαιτερότητα της ταχυδρομικής αγοράς στην Ευρώπη συνίσταται στο ότι το 60% του πληθυσμού έχει συγκεντρωθεί στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα και παράλληλα η ταχυδρομική αγορά περιλαμβάνει διακόσια είκοσι πέντε κατοικημένα νησιά που γι' αυτούς η μορφή επικοινωνίας μέσω των Ελληνικών Ταχυδρομείων είναι επικοινωνία ζωής.

Παρ' όλο το δύσκολο περιβάλλον μέσα στο οποίο κινούνται τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, τα τελευταία χρόνια παρουσιάζουν μία αύξηση 80% της κίνησης και συγκεκριμένα την τελευταία πενταετία και παράλληλα το έλλειμμά τους από 25 δισεκατομμύρια που ήταν έχει μετατραπεί σε κέρδη των 6 δισεκατομμυρίων. Παράλληλα παραμένουν τα τρίτα πιο φθηνά ταχυδρομεία στην Ευρώπη.

Βέβαια υπάρχουν ζητήματα που αφορούν στην ζημία που υφίστανται τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, όπως είναι ο αθέμιτος ανταγωνισμός. Σ' αυτό τον τομέα οι προσεγγίσεις γίνονται από διαφορετικές κατευθύνσεις και δεν υπάρχει ταύτιση απόψεων. Οι εργαζόμενοι εκτιμούν ότι το 15% της αγοράς των αποκλειστικών υπηρεσιών των Ελληνικών Ταχυδρομείων, δηλαδή του φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας, υποκλέπτεται υπό τη μορφή της ταχυμεταφοράς και αυτό οδηγεί σε ζημία των ΕΛΤΑ των 10 με 20 δισεκατομμυρίων, όπως αδρά εκτιμώνται.

Αντίθετα η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων δεν διαπιστώνει αθέμιτο ανταγωνισμό, αφού εξετάζοντας όλες τις καταγγελίες των Ελληνικών Ταχυδρομείων διαπιστώνει ότι το 95% αυτών των καταγγελιών δεν υφίστανται.

Με βάση λοιπόν, τον υφιστάμενο ν. 2668 που σήμερα τροποποιούμε και προσαρμόζουμε, δικαίωμα να εκτελούν ταχυδρομικό έργο της καθολικής υπηρεσίας έχουν οι εταιρείες εφόσον το αντικείμενο είναι πάνω από τετρακόσια πενήντα γραμμάρια και πάνω από το πενταπλάσιο του ελάχιστου τιμολογίου. Αυτό ανταποκρίνεται στην αγορά σε ένα μερίδιο του 2% με 3%.

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

Οι ιδιωτικές λοιπόν εταιρείες που σήμερα δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά έχουν γενικές άδειες και δραστηριοποιούνται στις ταχυμεταφορές. Ο αριθμός των εργαζομένων σε αυτές τις επιχειρήσεις είναι τέσσερις χιλιάδες πεντακόσια και χίλια άτομα στο δίκτυο. Είναι επιχειρήσεις καθαρά εντάσεως εργασίας και όχι εντάσεως κεφαλαίου.

Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται μία αύξηση στην αγορά

των ταχυμεταφορών που βεβαίως και τα Ελληνικά Ταχυδρομεία παίρνουν μεγάλο μερίδιο.

Ο νέος νόμος, λοιπόν, τον οποίο θα συζητήσουμε ενσωματώνει τις αρχές της απελευθέρωσης της αγοράς στην ελληνική νομοθεσία, ενισχύει το ρόλο της Εθνικής Επιτροπής Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών, μετατρέποντας αυτή ουσιαστικά σε ρυθμιστική αρχή της ταχυδρομικής αγοράς και παράλληλα διαφυλάσσει την καθολική υπηρεσία από όλους τους χρήστες.

Ο νέος νόμος προβλέπει ότι φορέας παροχής καθολικής υπηρεσίας είναι τα ΕΛΤΑ και έχει το αποκλειστικό δικαίωμα της συλλογής, διαλογής, μεταφοράς και διανομής αντικειμένων αλληλογραφίας εσωτερικού, διασυνοριακού και διαφημιστικού ταχυδρομείου. Βεβαίως οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται σε όρια τιμών και βάρους. Τα όρια αυτά καθορίζονται μετά από εισήγηση της επιτροπής από τον Υπουργό, ο οποίος έχει το δικαίωμα να υπογράφει παρεκκλίσεις από αυτές τις τιμές όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν άτομα με ειδικές ανάγκες, όπως είναι οι τυφλοί ή άτομα με σοβαρά προβλήματα όρασης.

Ο Υπουργός, έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να καθορίζει και τις μεταβολές των ορίων βάρους και τιμών. Αυτό γίνεται για να υπάρξει η μέγιστη διαφύλαξη αντικειμένου εργασιών των ΕΛΤΑ, για να μπορεί να έχει τέτοια έσοδα που να διασφαλίζουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες.

Ο Υπουργός αποφασίζει μετά από γνώμη της επιτροπής για τις διαφορές που προκύπτουν στην αγορά μεταξύ των χρηστών και των επιχειρήσεων και διασφαλίζει πάντοτε τα συμφέροντα του φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας.

Ο Υπουργός, επίσης έχει αποκλειστική αρμοδιότητα για τις επιδοτήσεις στον φορέα παροχής καθολικών υπηρεσιών.

Η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων αναγορεύεται πλέον σε Εθνική Ρυθμιστική Αρχή στις ταχυδρομικές υπηρεσίες. Είναι αυτή που χορηγεί τις άδειες γενικές και ειδικές. Είναι αυτή που εποπτεύει την αγορά, εποπτεύει αν τηρούνται οι όροι έκδοσης των αδειών και αν τηρούνται οι όροι του υγιούς ανταγωνισμού. Επιπλέον εγκρίνει τα κοστολογικά συστήματα μέσω των οποίων τιμολογούνται οι προσφερόμενες υπηρεσίες. Αυτό είναι ανάγκη για να μην υπάρχουν αυθαίρετες τιμές στην αγορά και για να μην υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός.

Επίσης στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο προβλέπονται οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες για τη χορήγηση των αδειών, γενικών και ειδικών. Είναι σαφές πλέον ότι συντομεύουν πάρα πολύ τα χρονικά περιθώρια μέσα στα οποία η Εθνική Επιτροπή πρέπει να απαντήσει θετικά ή αρνητικά σε μια αίτηση ενός φυσικού ή νομικού προσώπου. Έτσι όσον αφορά τις γενικές άδειες σε δεκαπέντε μέρες πρέπει να έχει απαντήσει. Βεβαίως ο αιτών έχει υποβάλει όλα τα νομιμοποιητικά έγγραφα όπου αποδεικνύονται και τα οικονομικά αλλά και τα στοιχεία γνώσης που έχει και σε σχέση με τη νομική υπόσταση αν υπάρχει εταιρεία. Βασικό στοιχείο εδώ είναι η προστασία των καταναλωτών γι' αυτό κάθε υποψήφιος για να πάρει γενική άδεια πρέπει να υπογράφει ότι θα τηρήσει τον χάρτη υποχρεώσεων προς τον καταναλωτή.

Όσον αφορά τις ειδικές άδειες, το νέο στοιχείο που εισάγει το νομοσχέδιο είναι ότι αυτές εκδίδονται από τη ρυθμιστική αρχή πλέον. Οποιαδήποτε αλλαγή στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των ειδικών αδειών ή οποιαδήποτε μεταβολή στη σύνθεση των μετόχων σε εταιρεία που έχει τέτοια άδεια, τουλάχιστον πάνω από το 5%, πρέπει να εγκρίνεται από την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών.

Στο νομοσχέδιο προβλέπονται και ποιές είναι οι υποχρεώσεις των επιχειρήσεων που κατέχουν γενικές και ειδικές άδειες. Η αλληλογραφία είναι μια διαδικασία μέσω της οποίας διακινούνται προσωπικά δεδομένα, απόρρητα έγγραφα επομένως θα πρέπει να διασφαλίζεται το απόρρητο της αλληλογραφίας, να τηρούνται οι αρχές του κανονισμού της Παγκόσμιας Ταχυδρομικής Ένωσης, να διασφαλίζεται η ισότιμη μεταχείριση όλων των Ελλήνων πολιτών σε όλα τα σημεία της επικράτειας, κυρίως η εθνική άμυνα και η ασφάλεια, να προστατεύονται τα προσωπικά δεδομένα, να τηρείται ο χάρτης υποχρεώσεων προς τον καταναλωτή και τέλος να προστατεύεται και το περιβάλλον μέσα από τη διακίνηση του υλικού.

Επίσης καθορίζονται κανόνες για τον έλεγχο των κοστολογιστικών συστημάτων των ταχυδρομικών επιχειρήσεων. Οι κανόνες αυτοί έχουν σκοπό να κρατήσουν χαμηλές και προσιτές τις τιμές αγοράς αυτών των υπηρεσιών. Οι κανόνες αυτοί εκπονούνται και διαμορφώνονται από την Εθνική Επιτροπή και σίγουρα ανταποκρίνονται κάθε φορά στις δυνατότητες της αγοράς.

Τα ΕΛΤΑ με συγκεκριμένο άρθρο στο νόμο αυτό διασφαλίζονται και κατοχυρώνονται ως ο φορέας παροχής καθολικών υπηρεσιών μέσα από συμβόλαιο που υπογράφουν με το ελληνικό δημόσιο και στο συμβόλαιο αυτό καθορίζονται τα πρότυπα ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών, οι όροι παροχής των υπηρεσιών, ο τρόπος κατάρτισης των τιμολογίων, καθώς και η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών.

Συστήνεται ειδικός λογαριασμός αποζημίωσης του φορέα παροχής καθολικών υπηρεσιών για κάλυψη ελλειμμάτων που προκύπτουν από την ζημιογόνο δράση άλλων επιχειρήσεων στην αγορά. Σ' αυτό το λογαριασμό καταθέτουν, εισφέρουν μόνο οι επιχειρήσεις που κατέχουν ειδικές άδειες.

Είναι προφανές ότι με βάση και την σημερινή εκτίμηση της απώλειας εσόδων από καταχρηστική δραστηριότητα πολλές φορές επιχειρήσεων στις παρυφές της ταχυδρομικής αγοράς που εμπίπτει στα πλαίσια δραστηριότητας των ΕΛΤΑ υπάρχουν απώλειες εσόδων από τα ΕΛΤΑ και κάποια στιγμή προφανώς αυτά τα ελλείμματα πρέπει να καλύπτονται, αλλά με ευθύνη αυτών που τα προκαλούν.

Όσον αφορά το εισερχόμενο ταχυδρομείο δηλαδή την αλληλογραφία που εισέρχεται στη χώρα από το εξωτερικό, εάν ο φορέας που διαβιβάζει αυτά στη χώρα μας δεν είναι αναγνωρισμένος φορέας καθολικής υπηρεσίας από τη χώρα προέλευσης, τότε τα καταληκτικά τέλη καθορίζονται μονομερώς από τα ΕΛΤΑ, από αυτόν που παρέχει καθολική υπηρεσία στη χώρα μας.

Επιπλέον, των παραβάσεων που υφίστανται σήμερα με τον υφιστάμενο νόμο θεσμοθετείται η παραβίαση των αποκλειστικών δικαιωμάτων του φορέα καθολικής υπηρεσίας. Είναι η παραβίαση η οποία έχει άμεση σχέση με την απώλεια εσόδων των ΕΛΤΑ. Τα πρόστιμα που προβλέπονται γι' αυτή την περίπτωση προσδιορίζονται από την Εθνική Επιτροπή και βεβαίως αποτελούν έσοδα του Ειδικού Λογαριασμού για να αποζημιώνονται τα ΕΛΤΑ.

Ο νόμος εξουσιοδοτεί τους Υπουργούς Εσωτερικών και Μεταφορών για να διαμορφώσουν το πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των ΚΕΠ και των ΕΛΤΑ. Ειδικά στις αγροτικές περιοχές τα Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών καλούνται να παίξουν ένα πού σημαντικό ρόλο εξυπηρέτησης του πολίτη και βελτίωσης της καθημερινότητάς του. Έτσι, λοιπόν, είναι αδύνατον να μην υπάρξει θεσμοθετημένη μορφή συνεργασίας μεταξύ των ΕΛΤΑ και των ΚΕΠ, ειδικά στις αγροτικές περιοχές.

Επιπλέον, προβλέπεται σύσταση του Ιδρύματος Φιλοτελικού Μουσείου από τον ΕΛΤΑ που βεβαίως ανήκει στο ελληνικό δημόσιο.

Ο ΕΛΤΑ αντιμετωπίζεται πλέον ως μια υπηρεσία που πρέπει να παράγει και θετικά οικονομικά αποτελέσματα. Για το λόγο αυτό, γίνεται αναδιάρθρωση του Οργανισμού στην κατεύθυνση των ιδιωτικο-οικονομικών κριτηρίων απόδοσης. Αυτά όσον αφορά το πρώτο κεφάλαιο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο (άρθρα 17-24) ρυθμίζονται θέματα που αφορούν αρμοδιότητες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, λύνονται εκκρεμότητες που αφορούν μεταφορές, σιδηροδρομικές, επιβατικές και εμπορικές, καθώς επίσης ρυθμίζονται θέματα που αφορούσαν στις εκδόσεις αδειών συνεργείων αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και άλλων μηχανημάτων.

Επίσης, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στο Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, καθώς και ρυθμίζονται τα θέματα των Επιθεωρητών Προτύπων Ασφαλείας.

Κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι, όπως και στην επιτροπή έτσι και στην Ολομέλεια, το συζητούμενο νομοσχέδιο είναι ένα νομοσχέδιο που συσπειρώνει τις συμφωνίες όλων, γιατί πράγ-

ματι αποτελεί μία τομή στην αγορά, διασφαλίζοντας την ποιότητα παρεχομένων υπηρεσιών, διασφαλίζοντας τις θέσεις εργασίας των εργαζομένων στα ΕΛΤΑ, διασφαλίζοντας την οικονομική βιωσιμότητα των ΕΛΤΑ και τέλος, διασφαλίζοντας τις «καθαρές» σχέσεις στην αγορά.

Πιστεύω ότι όλοι μας πρέπει να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, πράγματι όταν εισήχθη το νομοσχέδιο στην επιτροπή είχαμε την τύχη να κάνουμε μία γόνιμη συζήτηση. Επί της αρχής η Νέα Δημοκρατία αταλάντευτα προσηλωμένη στον ευρωπαϊκό προσανατολισμό της χώρας, θεώρησε και θεωρεί αδιανόητο να μη στηρίζει νομοσχέδια που αφορούν στην εναρμόνιση με ευρωπαϊκές οδηγίες, όταν αυτές μάλιστα δεν έρχονται σε ευθεία σύγκρουση με το εθνικό δίκαιο.

Έτσι, επιφυλαχθήκαμε επί των άρθρων και έγινε μία εποικοδομητική συζήτηση. Στην επιτροπή ο Υπουργός όσον αφορά κατεξοχήν το σκέλος εκείνο του νομοσχεδίου που αφορά τα ΕΛΤΑ εδέχθη πάρα πολλές από τις προτάσεις οι οποίες του έγιναν από την Αντιπολίτευση. Είχε το θάρρος να αποσύρει και μία επίμαχη διάταξη και να δεχθεί την πρότασή μας όσον αφορά τις ενστάσεις θεραπείας τις οποίες ήθελε να κρατήσει το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, με διάταξη στο άρθρο 20 και τελικώς εδέχθη να τις αποποιηθεί, διότι πιστεύουμε ότι αντελήφθη το μέγιστο σφάλμα το οποίο θα διέπραττε και δεν θα ταίριαζε στη διαλεκτική παρουσία την οποία είχε στο νομοσχέδιο.

Αυτήν τη στιγμή, όμως, με λύπη, αγαπητοί συνάδελφοι, έχουμε μπροστά μας όχι ένα νομοσχέδιο που, ακόμη και όταν ήρθε στην επιτροπή, είχε ένα διττό χαρακτήρα, αλλά έχουμε στην κυριολεξία ένα τριπλό νομοσχέδιο. Έχουμε συνηθίσει να το βλέπουμε στην Ελληνική Βουλή, προπάντων από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, όπου τα νομοσχέδια τα οποία συζητούνται, δυστυχώς, πάντα είναι συρραφή πολλών άλλων διατάξεων, οι οποίες υπερκαλύπτουν την αρχή που έρχονται να υπηρετήσουν.

Έτσι, και εγώ νιώθω σήμερα την ανάγκη να αναφερθώ επί της αρχής ομιλώντας για τρεις αρχές, γιατί το νομοσχέδιο είναι στην κυριολεξία τριπλό και ποιοτικά στο περιεχόμενο και ποσοτικά:

Έχουμε την εναρμόνιση με τα ΕΛΤΑ, η οποία καταλαμβάνει μαζί με την τροπολογία περί του αυτοματοποιημένου κέντρου διαλογής δεκαπέντε άρθρα αναλυτικά. Έχουμε άλλα δώδεκα άρθρα που αφορούν άλλες διατάξεις του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που άπτονται όλου του φάσματος του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Δεν μένει έξω κανένας τομέας. Περιλαμβάνονται ΟΑΣ, ΚΤΕΛ, ΟΣΕ, ΗΛΠΑΠ. Τα πάντα τίθενται προς συζήτηση. Όπως γνωρίζετε, προέκυψε και η τροπολογία της Ολυμπιακής Αεροπορίας, «ο μετασχηματισμός», όπως ονομάζεται, της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Βρισκόμαστε στη δυσάρεστη θέση να μην ψηφίζουμε σήμερα επί της αρχής, γιατί δεν υπάρχει αρχή. Διότι είναι δυνατόν επί του νομοσχεδίου αυτού σήμερα ένας σώφρων πολιτικός να ομιλήσει μόνο επί της εναρμονίσεως των ΕΛΤΑ σε ευρωπαϊκή οδηγία, όταν τα δύο τρίτα του νομοσχεδίου στην κυριολεξία αφορούν άλλες διατάξεις; Έτσι, θα σταθώ με προσοχή και με -όσο μπορώ- αναλυτική διάθεση και διάσταση στα τρία μείζονα ζητήματα που αποτελούν ξεχωριστά νομοσχέδια.

Αγαπητοί συνάδελφοι, η Νέα Δημοκρατία, όπως σας προανέφερα, αταλάντευτη και προσηλωμένη στον ευρωπαϊκό προσανατολισμό της χώρας, θεωρεί αδιανόητο να αντικρούσει την εναρμόνιση με την ευρωπαϊκή οδηγία. Τη δεχθήκαμε επί της αρχής. Συμβάλαμε. Δεχθήκατε, κύριε Υπουργέ, τροποποιήσεις και νομίζω ότι επετεύχθη το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα που θα μπορούσε να είναι καλύτερο, αν, όπως θα διαφανεί από τις επισημάνσεις μου, είχατε δεχθεί και τρεις-τέσσερις άλλες παρατηρήσεις, που νομίζω ότι ο κόσμος των ΕΛΤΑ, αλλά και η ελληνική κοινωνία κατεξοχήν τις ζητεί και τις θέλει.

Θέλω, όμως, να σταθώ με ιδιαιτερότητα προς όλες τις πλευρές της Βουλής, για να ικανοποιήσουμε τη σημερινή συζήτηση επί της αρχής. Όταν ομιλούμε περί ευρωπαϊκών οδηγιών, έχει περάσει προς την κοινωνία από πολλούς κακοθελητές ότι τούτη η Ευρωπαϊκή Ένωση, δυστυχώς, μηχανεύεται μόνο ληστείες, δημιουργία –αν το θέλετε- κέντρων θεσμικών ή εξωθεσμικών, ιδιωτικών κατεξοχήν, που σκέφτονται πώς θα λεηλατήσουν τον Έλληνα πολίτη ή τον Ευρωπαίο πολίτη.

Μια αναδρομή, αγαπητοί συνάδελφοι, στην ευρωπαϊκή οδηγία του 1997 και στην πρόσφατη οδηγία του 2002 «Περί εναρμονίσεως και απελευθερώσεως της αγοράς των ταχυδρομικών υπηρεσιών» πείθει περί του αντιθέτου. Επί δώδεκα συναπτά έτη και με προοπτική άλλων έξι-επτά ετών έρχεται η ευρωπαϊκή οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να πει προς την ελληνική Κυβέρνηση να συμμορφωθεί προς αυτονόητα πράγματα που αφορούν στην εξέλιξη των ταχυδρομικών υπηρεσιών. Μάλιστα, αφήνει περιθώρια να καθοριστούν από την εθνική αρχή –ανεξάρτητη ή κρατική- διατάξεις που να προστατεύουν την καθολική ταχυδρομική υπηρεσία και τον φορέα παροχής των καθολικών ταχυδρομικών υπηρεσιών, όπως είναι στην πατρίδα μας τα ΕΛΤΑ. Αυτό προς άρση κάθε παρεξηγήσεως, για να μην έχουμε ιδεολογικά συνονθυλεύματα και άσκοπα συμπεράσματα.

Όσον αφορά τώρα τα ΕΛΤΑ, οφείλω να γνωστοποιήσω στο Τμήμα και στους συναδέλφους -για να μη διαστρέφουμε την πραγματικότητα και το παρελθόν αυτού του τόπου, νομίζοντας ότι εφευρίσκουμε κατά καιρούς «Αμερικές», νεωτερίζοντας, γιατί δεν έχουμε ίσως να προτείνουμε κάτι ουσιαστικότερο- ότι τα ΕΛΤΑ, αγαπητοί συνάδελφοι, επί τριάντα δύο έτη λειτουργούν με την ιδιότητα και την επωνυμία της ανωνύμου εταιρείας και μάλιστα στο καταστατικό τους λένε απερίφραστα «με ιδιωτικά κίνητρα και κριτήρια προς παροχή και προστασία προς τους πολίτες και προς το δημόσιο συμφέρον».

Αυτό προς αυτούς που, επειδή μετατρέπουν κάποιους οργανισμούς σε ανώνυμες εταιρείες, νομίζουν ότι βρήκαν και τη λύση του προβλήματος. Τα ΕΛΤΑ, αγαπητοί μου συνάδελφοι, είναι επί τριάντα δύο χρόνια ανώνυμη εταιρεία! Αν επρόκειτο κανείς μόνο δι' αυτού, δι' αυτής της μετατροπής, να λύσει το πρόβλημα, νομίζω ότι δεν είναι η δέουσα πρόταση και λύση.

Θέλω να εξάρω και να επαναλάβω από το Βήμα της Βουλής στο ελληνικό Κοινοβούλιο, κύριε Υπουργέ, τη διαβεβαίωση - διότι αφορά η εναρμόνιση και η λειτουργία των ΕΛΤΑ τους εργαζομένους στα ΕΛΤΑ- που δώσατε στην επιτροπή ότι δεν υφίσταται θέμα αλλαγής των συλλογικών συμβάσεων, με κίνδυνο μάλιστα απολύσεως. Αυτό προς γνωστοποίηση και επαλήθευση, αν το θέλετε, στα Πρακτικά της σημερινής συνεδριάσεως αυτού που ελέχθη στην Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων.

Θέλω να σας υπενθυμίσω επίσης, κύριε Υπουργέ, -επειδή έτυχε εσείς ως Υπουργός κι εγώ ως εισηγητής να είμαστε και σε ένα άλλο νομοσχέδιο περί του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου- ότι είχατε αποδεχθεί την πρότασή μας περί ανταλλαγής του 10% των μετοχών του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου με τα ΕΛΤΑ, ούτως ώστε η πορεία αυτών των δύο δημοσίων υπηρεσιών, όποια μορφή κι αν αποκτήσουν, να συμβαδίζει και να πορευθούν για την εξυπηρέτηση του πολίτη σε οποιοδήποτε άκρο της ελληνικής επικράτειας. Αυτό πρέπει να υλοποιηθεί, διότι ως Κυβέρνηση είστε δέσμιοι αυτής της θέσεως και θα είστε υπόλογοι αν αλλάξετε πορεία καθ' οδόν, όπως λένε πολλά δημοσιεύματα που βλέπουν το φως της δημοσιότητος.

Όσον αφορά το νομοσχέδιο και τα ΕΛΤΑ νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι η συζήτηση επί της αρχής πρέπει να μας προβληματίσει για την καθολική ταχυδρομική υπηρεσία, που την κάνουν τα Ελληνικά Ταχυδρομεία. Δεχθήκατε στην επιτροπή ο κοινωνικός πόρος, αυτόν που η Ευρωπαϊκή Οδηγία προτείνει να δημιουργηθεί για να συμπληρώνει την επιπλέον, αν θέλετε, δραστηριότητα του φορέα της παροχής των καθολικών ταχυδρομικών υπηρεσιών, που είναι τα ΕΛΤΑ, να αποδίδεται από τα όποια διαθέσιμα της ΕΕΤΤ. Πιστεύω ότι έπρεπε να τεθεί και μια άλλη φράση, ότι, εν κατακλείδι, εάν δεν υπάρχουν και διαθέσιμα από την ΕΕΤΤ θα είναι το δημόσιο το οποίο θα αναλάβει αυτό το φορτίο, αυτό τον κοινωνικό πόρο. Ειδάλλως, διαστρέφουμε την πολιτική και την κριτική επί του φορέα παροχής των

καθολικών υπηρεσιών. Κρίνουμε τα ΕΛΤΑ και μας απαντούν τα ΕΛ.ΤΑ.: «Μα, πώς να αντεπεξέλθουμε στο ακρότατο σημείο των νήσων και της ακριτικής περιοχής των συνόρων, όταν δεν αποδίδεται από το δημόσιο κανένας κοινωνικός πόρος και εμείς, κατά τις επιταγές ακόμη και της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, επιτελούμε αυτό το καθήκον;»

Όσον αφορά τις άδειες που χορηγείτε ή που θα χορηγούνται από τούδε και στο εξής από την ΕΕΤΤ θα ήθελα να πω ότι δεν υπάρχει η εμπειρία και η στοιχειώδης εξειδίκευση στο αντικείμενο. Θεωρώ ότι είναι μια παράλειψη. Πιστεύω ότι είναι καταχρηστική η συνεργασία με τα ΚΕΠ εάν δεν ξεκαθαρίσετε τι εννοείτε όταν λέτε «συνεργασία των ΕΛΤΑ με τα ΚΕΠ», όταν είναι γνωστό ότι μπορεί να είναι και αντίπαλοι οργανισμοί στην διεκδίκηση μεριδίου της αγοράς.

Όσον αφορά τους φοιτητές που θα απασχολούνται, κύριε Υπουργέ, δεχθήκατε στην επιτροπή να μη λογίζεται ως εμπειρία ή ως προϋπηρεσία όταν πρόκειται να γίνουν προσλήψεις στα ΕΛΤΑ Νομίζω ότι θα έπρεπε να υπάρξουν και στοιχειώδη κριτήρια στην επιλογή αυτών των φοιτητών, όπως: η εντοπιότητα, η οικονομική κατάσταση και τρίτον, ο βαθμός -ως κίνητρο ενός φοιτητή- θα έπρεπε να ήταν ένα κριτήριο για την απασχόληση κατά τις εορτές και τους θερινούς μήνες.

Στο άρθρο 14 επιχειρείτε να εξαιρέσετε τα ΕΛΤΑ και τις θυγατρικές του από τον νόμο του ΑΣΕΠ. Όσοι το επιχείρησαν, κύριε Υπουργέ, στιγματίστηκαν. Τα αποδεκτά από όλους πλέον νομίζω ότι πρέπει να τείνουν προς την καλυτέρευση, και όχι να πάμε από το κακό στο χειρότερο. Οι αποσπάσεις δε των εργαζομένων είναι δεδομένο ότι πρέπει να γίνονται στις θυγατρικές εταιρίες με τη σύμφωνη γνώμη των εργαζομένων.

Όσον αφορά δε το αυτοματοποιημένο κέντρο διαλογής, κύριε Υπουργέ, καλούμαστε εν ονόματι πάντοτε του επείγοντος, πάντοτε της απώλειας κοινοτικών κονδυλίων, πάντοτε μέσα σε κάποια δυσκολία, να αναγορεύσουμε τους εαυτούς μας σε πολεοδόμους, να γίνουμε νομοθέτες αντισυνταγματικοί και δεν ξέρω πού μπορεί να σταματήσει αυτή η κατρακύλα. Πιστεύω ότι πρέπει να μην περάσει αυτή η τροπολογία, διότι αν διαβάσει κανείς αναλυτικά την τροπολογία θα αντιληφθεί το μέγεθος της νομοθετικής διαστροφής.

Είναι μείζον θέμα και δεν νομίζω ότι αξίζει σε κάποιον πολιτικό που θέλει να τιμά την παρουσία του τέτοια τύχη.

Όσον αφορά τις άλλες διατάξεις, πήρατε πίσω στην επιτροπή τη διάταξη για τη διατήρηση των ενστάσεων θεραπείας στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και τις αφήσατε στο ΥΠΕΧΩΔΕ όπως ήταν και όπως πρέπει. Νομίζω ότι πάλι επιχειρείτε μία καταστρατήγηση της κείμενης νομοθεσίας, όσον αφορά το Δημόσιο Δίκαιο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην εκχώρηση των δικαιωμάτων που δίνετε εσείς στην ΔΡΑΜΑ ΑΕ, που είναι μια ιδιωτική εταιρεία.

Όσον αφορά τον ΟΣΕ και τις συνδυασμένες μεταφορές, αναφέρεσθε αορίστως περί των δικαίων νόμων. Είναι πρωτοφανής αυτή η διάταξη, κύριε Υπουργέ. Είναι γνωστή η αντιδικία του τι συμβαίνει στη Θεσσαλονίκη στο σταθμό του ΟΣΕ. στη Θεσσαλονίκη. Δεν μπορούν κάποιοι Αυστριακοί να επιβάλουν με το «στανιό» εδώ μέσα, σ' αυτόν τον τόπο, ό,τι θέλουν αυτοί. Δεν μπορεί να καταστρατηγηθεί ούτε ευρωπαϊκή διάταξη που είναι ορθώς κείμενη ούτε και το εθνικό δίκαιο, εάν θέλουν να έχουν φορολογική αναφορά, όπως έχει ο κάθε Έλληνας και ο κάθε Ευρωπαίος πολίτης. Είναι αδιανόητο να περάσει αυτού του είδους η διάταξη στην Ελληνική Βουλή.

Στα ΚΤΕΛ γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, ότι τίποτα δεν έχει προχωρήσει. Ψηφίσαμε ένα νομοσχέδιο, σχεδόν συμβάλαμε όλες οι πτέρυγες της Βουλής και κανένα καινούργιο αυτοκίνητο δεν έχει παραγγελθεί. Εφόσον συμβαίνει αυτό, πιστεύω ότι το κονδύλιο, το οποίο έχετε εσείς ως Κυβέρνηση προτάξει και διαθέσει, μπορεί να απορροφηθεί μόνο εάν τα κίνητρα είναι γενναία. Να φτάσουμε στο 35%, να φτάσουμε στο 45% για τις συνενώσεις, να φτάσουμε στο 20% για τα μεταχειρισμένα, μέχρι τα πέντε έτη. Δεν νομίζω ότι είναι λαϊκισμός, η πραγματικότητα το επιβάλλει.

Και όσον αφορά την Ολυμπιακή, κύριε Υπουργέ, δύο λόγια. Οι Έλληνες είχαν υπερηφάνεια πάντοτε για τον εθνικό τους αερομεταφορέα. Την είχαν είτε ήταν στο δημόσιο είτε όταν ήταν σε ιδιωτικά χέρια. Ένιωθαν αυτή την περηφάνια. Δεν άξιζε τέτοια τύχη σ' αυτόν τον αερομεταφορέα, τη θρυλική και αγαπημένη Ολυμπιακή. Πιστεύω όμως ότι το τελευταίο έγκλημα, για να μην αναφερθώ στο παρελθόν, που αυτός ο οργανισμός ήταν χωρίς ισολογισμούς επί έξι χρόνια, μέχρι το 1990, όταν το τελευταίο έγκλημα συνετελέσθη στα Σπάτα, όταν έγινε η μεταφορά της Ολυμπιακής κατά τρόπο απαράδεκτο και επιφορτίστηκε από την αγορά των τεσσάρων «Air Bus» και από τις εγκαταστάσεις για τις τεχνικές βάσεις με 1,7 δισεκατομμύρια ευρώ, αν αυτοί που έπραξαν αυτό το έγκλημα λέγονται πολιτικοί, πρέπει να αλλάξουμε την έννοια στα λεξικά. Οι αποφάσεις σας και η τροπολογία προσπαθούν να απαξιώσουν τις εδαφικές υπηρεσίες του αερομεταφορέα. Δεν είναι έτσι, κύριε Υπουργέ. Οι υπηρεσίες εδάφους προσφέρουν κέρδη και το ξέρουν όσοι γνωρίζουν καλά περί των αερομεταφορών. Δεν έπρεπε να προχωρήσετε σ' αυτόν τον διαχωρισμό. Τον επιχειρήσατε. Θα μπορούσε η Ολυμπιακή με γενναιότητα, με μετατάξεις ξεκάθαρες και διαφανείς, με την αποχώρηση όσων ήθελαν, να βρει το δρόμο της κατά γενναίο τρόπο. Εάν όμως επιμένετε πάλι σ' αυτήν τη διάταξη, εγώ, ως εισηγητής και η παράταξή μου, σας λέμε ότι έπρεπε στοιχειωδώς να προβλέπεται στο μετασχηματισμό και στην ίδρυση της νέας Ολυμπιακής τις διαδικασίες εκκαθαρίσεως, κατά τον ταχύτερο τρόπο. Διότι πάλι θα ζήσουμε τα ίδια προβλήματα, τα ίδια ελλείμματα. Η ευθύνη είναι βαρύτατη στις πλάτες σας, αλλά πρέπει να αντιληφθείτε ότι αυτή τη στιγμή αντιπροσωπεύετε μία Κυβέρνηση που είναι ένοχη για ό,τι συνέβη στην Ολυμπιακή.

Ευχαριστώ.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα, μαζί με το νομοσχέδιο για τα Ελληνικά Ταχυδρομεία έρχεται για συζήτηση στη Βουλή μια τροπολογία για την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας με την οποία δείχνετε την απόφαση της Κυβέρνησης να μην αφήσει τίποτα στο δημόσιο.

Βεβαίως πρέπει να πούμε ότι στο άρθρο 74 του Συντάγματος αναφέρεται ότι νομοσχέδιο ή πρόταση νόμου που περιέχει διατάξεις άσχετες με το κύριο αντικείμενό τους, δεν εισάγεται για συζήτηση. Και εμείς θεωρούμε ότι η τροπολογία για το ξεπούλημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας είναι άσχετη με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Πρέπει αυτό το ζήτημα να συζητηθεί μόνο του σε άλλη συνεδρίαση όπως έχει γίνει άλλες δύο φορές στο παρελθόν.

Φαίνεται όμως ότι είσθε αποφασισμένοι να ξεπουλήσετε ό,τι έχει απομείνει στο δημόσιο. Η σημερινή σας στάση δείχνει ότι δεν έχετε ούτε ιερό ούτε όσιο και τα δίνετε όλα στους καπιταλιστές. Συναγωνίζεσθε με τη Νέα Δημοκρατία ποιος θα τους υπηρετήσει καλύτερα.

Ως ΚΚΕ ζητάμε να μη συζητηθεί αυτή η τροπολογία γιατί είναι άσχετη με το νομοσχέδιο. Θεωρούμε ότι η ιδιωτικοποίηση και το ξεπούλημα της Ολυμπιακής πρέπει να αποτελέσει ξεχωριστό νομοσχέδιο. Φυσικά το ΚΚΕ τάσσεται κατά της ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας και αγωνίζεται το σύνολο των αερομεταφορών να ανήκει στο κράτος, να είναι λαϊκή περιουσία σ' έναν δημόσιο φορέα μεταφορών που θα υπηρετεί τις ανάγκες του λαού και της λαϊκής οικονομίας και όχι τα συμφέροντα του κεφαλαίου.

Με την τροπολογία για τη διάλυση και την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας δίνεται και το καθοριστικό κτύπημα στη δημόσια Ολυμπιακή Αεροπορία. Η τροπολογία που φέρνετε είναι το τέλος μιας μακρόχρονης πολιτικής απαξίωσης για την Ολυμπιακή Αεροπορία, τόσο από τη σημερινή Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ ότι και από τη Νέα Δημοκρατία, αλλά και των επιταγών και των εντολών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι το ξεπούλημα μιας δημόσιας υπηρεσίας, η οποία φτιάχθηκε με τον ιδρώτα των εργαζομένων και με το υστέρημα του ελληνικού λαού.

Η κυβερνητική αναλγησία απέναντι στους εργαζόμενους

είναι απροκάλυπτη διότι στην τροπολογία αναφέρεσθε πολλές φορές στο κόστος των εργαζομένων. Για την Κυβέρνηση δηλαδή το κόστος λειτουργίας της Ολυμπιακής είναι οι εργαζόμενοι. Όμως, οι εργαζόμενοι είναι αυτοί που παράγουν τον πλούτο και γεμίζουν τις τσέπες της πλουτοκρατίας. Αποδεικνύεται για άλλη μια φορά πως η εργατική δύναμη είναι η μοναδική πηγή της κερδοφορίας.

Καυχιέται η Κυβέρνηση πως μειώνει κατά 45% την τιμή της εργατικής δύναμης αδιαφορώντας όχι μόνο για την υγεία των εργαζομένων, αλλά και για την ασφάλεια των πτήσεων δείχνοντας τι θέλουν οι καπιταλιστές, οι μνηστήρες της Ολυμπιακής που εσείς ονομάζετε αγορά. Θέλετε μέσα σε μια νύχτα με το γνωστό, αποφασίζουμε και διατάσσουμε να καταργήσετε δικαιώματα και κατακτήσεις των εργαζομένων. Καταργείτε κανονισμούς και συλλογικές συμβάσεις εργασίας, ό,τι έχει απομείνει από τις συνεχείς εξυγιάνσεις.

Η κυβερνητική στάση εκτός από κυνική είναι και ύπουλη αφήνοντας στο σκοτάδι το μέλλον των υπολοίπων για να μη βρει το σύνολο των εργαζομένων απέναντι στην κυβερνητική πολιτική. Αυτό φυσικά γίνεται και με τη στήριξη των παρατάξεων της ΠΑΣΚΕ και της ΔΑΚΕ.

Η Κυβέρνηση με τη συγκεκριμένη τροπολογία στέλνει χιλιάδες νέους στην ανεργία από 35 ως 40 ετών. Φυσικά εσείς αυτό το ονομάζετε διατήρηση των θέσεων εργασίας. Έχετε δηλαδή το θράσος τις χιλιάδες απολύσεις που ετοιμάζετε στην Ολυμπιακή να τις ονομάζετε διατήρηση των θέσεων εργασίας. Αυτό και αν είναι πλήρης αντιστροφή των εννοιών της κυβερνητικής προπαγάνδας για να μην πούμε κάτι χειρότερο.

Εμείς λέμε ότι οι εργαζόμενοι πρέπει να το παλέψουν ενωμένοι, πρέπει να απαντήσουν αγωνιστικά.

Η ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας έχει ξεκινήσει από το 1991 επί κυβερνήσεως Μητσοτάκη και από τότε μέχρι σήμερα έχουν δοθεί πάνω από 10 δισεκατομμύρια δραχμές για μελέτες σε εταιρείες συμβούλων. Όλες οι ενέργειες των κυβερνήσεων ήταν προσαρμοσμένες στην κατεύθυνση της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης ελεύθεροι ουρανοί.

Καμιά ρύθμιση δεν έγινε που να εξυπηρετεί τα συμφέροντα της εταιρείας και κατ' επέκταση τα συμφέροντα του δημοσίου και της χώρας. Η ιδιωτικοποίηση δυσκολεύτηκε να πραγματοποιηθεί γιατί εκτός από τα προβλήματα αγοράς είχε να αντιμετωπίσει και τη σύμβαση αγοράς της εταιρείας από τον Ωνάση.

Τα πέντε τελευταία χρόνια η λειτουργία της εταιρείας είναι προσαρμοσμένη στη διαμόρφωση της τιμής της εταιρείας προς τα κάτω. Η μεταφορική ικανότητα της εταιρείας από δέκα εκατομμύρια θέσεις και εβδομήντα πέντε αεροσκάφη έχει φτάσει στα έξι εκατομμύρια θέσεις και σαράντα πέντε αεροσκάφη. Έτσι, καταγράφεται σήμερα υπεράριθμο ιπτάμενο προσωπικό. Αν, δηλαδή, η εταιρεία μείνει με ένα αεροσκάφος, θα περισσεύουν όλοι οι εργαζόμενοι. Οι μισθοί των εργαζομένων είναι από τους μικρότερους στον κλάδο των αερομεταφορών στην Ευρώπη. Αυτά που λέμε είναι βέβαια με βάση τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικά δε για το προσωπικό εδάφους οι αμοιβές είναι μικρότερες και από Ελλήνων εργαζόμενων στην ελληνική αγορά εργασίας.

Το σπάσιμο της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε διαφορετικές εταιρείες ανάλογα με τη δραστηριότητα έχει στόχο να χαμηλώσει την τιμή της πώλησης της εταιρείας πτητικού έργου και συνάμα, υποτιμολογημένες υπηρεσίες από τις υπόλοιπες εταιρείες που θα φτιαχτούν. Για την υλοποίηση του προγράμματος θα εκποιηθούν περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας, όπως αεροσκάφη, ανταλλακτικά, αλλά και κτήρια.

Η καινούργια εταιρεία, όπως καταγράφεται στην πρόταση, στο εσωτερικό δίκτυο θα χρησιμοποιεί αεροσκάφη μικρότερης χωρητικότητας, καμιά πενηνταριά ατόμων, έναντι των σημερινών αεροσκαφών των εκατόν πενήντα ατόμων, με πρόσχημα την οικονομία.

Ένα ζήτημα ακόμη της γρήγορης και ιδιάζουσας ιδιωτικοποίησης είναι η αγορά είκοσι πέντε νέων αεροσκαφών που θέλετε να γίνει από τη νέα εταιρεία, στην οποία θα συμμετέχει και ιδιώτης και δεν θα έχει τον έλεγχο της Βουλής. Το κόστος αυτών των αεροσκαφών ξεπερνά τα 300 εκατομμύρια ευρώ.

Στον τομέα των εργασιακών σχέσεων το νομοσχέδιο θα το ζήλευαν ακόμα και οι φεουδάρχες του προηγούμενου αιώνα. Έως και το νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης –π.δ. 178/2002- καταργείται από το νομοσχέδιο.

Τελικά, η νέα εταιρεία θα εξυπηρετεί τα συμφέροντα του ιδιώτη και θα υποβαθμίσει τελείως την όποια προσφορά στο κοινωνικό σύνολο και στην οικονομία της χώρας.

Βεβαίως, η Κυβέρνηση βρίσκεται στην τελική ευθεία της ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Εταιρείας. Με απόφασή της δημιουργείται η Νέα Ολυμπιακή Αεροπορία, που θα αναλάβει το πτητικό έργο. Η Νέα Ολυμπιακή Αεροπορία, σύμφωνα με την Κυβέρνηση, θα συσταθεί με μέτοχο το ελληνικό δημόσιο και αμέσως μετά θα ιδιωτικοποιηθεί. Η ίδια τύχη περιμένει και την τεχνική βάση, καθώς και τις υπηρεσίες εδάφους.

Πολλές θα είναι οι αρνητικές συνέπειες για το λαό: μείωση των θέσεων εργασίας –μειώθηκαν κατά 50% τη δεκαετία του 1990- χειροτέρευση των συνθηκών εργασίας, γενίκευση των ελαστικών μορφών απασχόλησης, μερική απασχόληση, ωρομίσθιοι, εποχιακοί, αφαίρεση μισθολογικών και άλλων ασφαλιστικών δικαιωμάτων. Θα αυξηθεί το κόστος των εισιτηρίων και θα επιδεινωθεί η εξυπηρέτηση του λαού και των απόμακρων περιοχών της χώρας. Θα επιδεινωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και της ασφάλειας πτήσεων.

Η κύρια αιτία των μπλακ-άουτ και των αεροπορικών ατυχημάτων στην Αμερική, των ατυχημάτων στα αγγλικά τραίνα, των ναυαγίων κλπ. είναι οι ιδιωτικοποιήσεις και γενικά η ατομική ιδιοκτησία και το κυνήγι του καπιταλιστικού κέρδους. Ήδη, καλλιεργείται έντεχνα ότι στην Ολυμπιακή Αεροπορία γίνεται τάχα υπερσυντήρηση στα αεροπλάνα.

Αυτή η αντιλαϊκή πολιτική που εφαρμόζετε, αποτελεί στρατηγική και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και των καπιταλιστών. Πέρα από την Κυβέρνηση, αυτήν την πολιτική τη στηρίζει και η Νέα Δημοκρατία, αλλά και ο Συνασπισμός έχει ευθύνες, γιατί ψήφισε τη Συνθήκη του Μάαστριχτ και όλα αυτά τα χρόνια στηρίζει και εξωραΐζει την Ευρωπαϊκή Ένωση, που είναι βασικός υπεύθυνος για την απελευθέρωση των αγορών και για τις ιδιωτικοποιήσεις.

Αυτή η πολιτική απαιτεί, κατά την άποψη τη δικιά μας, απ' όλους τους εργαζόμενους αντίσταση και αγώνες. Εμείς, ως ΚΚΕ, είμαστε ενάντια στην ιδιωτικοποίηση, παλεύουμε το σύνολο των αερομεταφορών να ανήκει στο κράτος, να είναι λαϊκή περιουσία, ενταγμένο σε ένα δημόσιο τομέα μεταφορών που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες του λαού και της λαϊκής οικονομίας και όχι τα συμφέροντα της πλουτοκρατίας και των μονοπωλίων.

Θα μιλήσω τώρα για τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, μετά και τη συζήτηση στην αρμόδια επιτροπή, η οποία συζήτησε και ψήφισε το σχέδιο νόμου: «Ρυθμίσεις θεμάτων του Οργανισμού Ελληνικά Ταχυδρομεία και άλλες διατάξεις».

Η Κυβέρνηση παίρνει συγκεκριμένα μέτρα για την απελευθέρωση των ταχυδρομικών μεταφορών. Ταυτόχρονα με την πλήρη απελευθέρωση των ταχυδρομικών μεταφορών εντατικοποιείται η εργασία στα ταχυδρομεία, γενικεύεται η μερική απασχόληση με τα ωρομίσθια, τα δίωρα, τα τρίωρα, τα τετράωρα με τρίμηνες συμβάσεις ή στην καλύτερη περίπτωση με οκτάμηνες συμβάσεις. Τώρα προχωράτε και στην ενοικίαση εργαζομένων στα Ελληνικά Ταχυδρομεία και στη θυγατρικής της, τις Ταχυμεταφορές.

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο βάζετε πιο βαθιά το μαχαίρι στα δικαιώματα των εργαζομένων τα οποία με τον γενικό κανονισμό του προσωπικού πετσοκόβονται και φυσικά ο κανονισμός στο σύνολό του είναι σε βάρος του προσωπικού. Φυσικά αλλαγές έγιναν και τα προηγούμενα χρόνια σε επιχειρησιακό επίπεδο. Προχωρήσατε σε αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις όπου οι εργαζόμενοι αναγκάζονται να εργάζονται κάτω από αντίξοες συνθήκες με βροχές και χιόνια, με καύσωνα ή σε θερμοκρασίες κάτω από το μηδέν, ακόμη και σε δρόμους γεμάτους με χιόνια και πάγους. Το ίδιο άσχημη είναι η κατάσταση σε όσους εργάζονται μέσα στα γκισέ όπου και εκεί υπάρχουν ελλείψεις προσωπικού και αναγκάζονται να εργάζονται και πέρα από το κανονικό ωράριο.

Η διοίκηση των Ελληνικών Ταχυδρομείων αντί να καλύψει

αυτές τις ανάγκες με πρόσληψη μόνιμου προσωπικού προσπαθεί να καλύψει τα κενά με τους νέους που κάνουν την πρακτική τους ή τους εποχιακούς. Όλα αυτά τα προβλήματα τα έχουμε φέρει ως ΚΚΕ στη Βουλή για την επίλυσή τους από την Κυβέρνηση. Όμως παρά τις επανειλημμένες προτάσεις που έχουμε κάνει με ερωτήσεις και επερωτήσεις, τα προβλήματα όχι μόνο δεν λύνονται, αλλά οξύνονται ακόμη περισσότερο.

Ταυτόχρονα από το 2000 έως το 2003 αυξήσατε τα τιμολόγια στο 150% παραπάνω από πριν, ενώ συνεχίζετε να λειτουργείτε με τη λογική, πέντε φεύγουν και ένας προσλαμβάνεται, με αποτέλεσμα να λείπουν σήμερα από τα Ελληνικά Ταχυδρομεία πάνω από τριακόσιες θέσεις εργασίας. Εσείς λέτε ότι θα είναι πιο ανταγωνιστικό το σύστημα. Μαζί με τις άλλες αυξήσεις επιβάλατε και υπέρογκες αυξήσεις σε εφημερίδες συλλόγων, συνδικάτων κ.λπ. Ακόμη και τα γράμματα τα αυξήσατε από 70 δραχμές σε 150 δραχμές. Ταυτόχρονα υπάρχουν συγκεκριμένα μέτρα που προτείνει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την απελευθέρωση των ταχυδρομικών υπηρεσιών, όπως τη μείωση του ορίου του βάρους από το οποίο θα είναι δυνατή η είσοδος των ιδιωτικών εταιρειών, από τριακόσια πενήντα γραμμάρια στα εκατό γραμμάρια. Μείωση για τις αποστολές διαφημιστικού υλικού μέσω του ταχυδρομείου. Πλήρη απελευθέρωση της εξερχόμενης διασυνοριακής μεταφοράς εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πλήρη απελευθέρωση των υπηρεσιών εξπρές. Αναμένεται μέσα στο 2004 και νέα δέσμη μέτρων για την πλήρη απελευθέρωση των ταχυδρομικών υπηρεσιών από το 2007. Πρόκειται για πλήρες και προαποφασισμένο σχέδιο που δεν συζητά την απελευθέρωση, αλλά μόνο τις κρίσιμες χρονολογίες για την εφαρμογή του. Αυτός είναι και ο λόγος που προτείνονται τόσο μεγάλα χρονικά περιθώρια ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι οποιεσδήποτε αντιδράσεις. Σύμφωνα με την επιτροπή, τα μέτρα αυτά θα οδηγήσουν στην απελευθέρωση των δραστηριοτήτων που εκπροσωπούν το 23% της συνολικής ταχυδρομικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης έναντι του 3% σήμερα. Έτσι τα κρατικά ταχυδρομεία θα δουν την αξία των δραστηριοτήτων τους που προστατεύονται να μειώνεται από το 70% του συνόλου στο 50%.

Οι προτάσεις αποτελούν εισήγηση του αρμοδίου για την εσωτερική αγορά Ολλανδού Επιτρόπου Μπλοκενστάιν, πρώην υπαλλήλου της πολυεθνικής «SHELL». Οι προτάσεις της συγκεκριμένης οδηγίας 67/1997 που υλοποιεί η Κυβέρνηση είναι καταστροφικές και εάν εφαρμοστούν, αυτό σημαίνει το τέλος του κοινωνικού χαρακτήρα και ρόλου των ΕΛΤΑ, περιορίζοντας σημαντικά το υπάρχον κρατικό μονοπώλιο, ενισχύοντας ταυτόχρονα το ιδιωτικό κεφάλαιο. Έχουμε μια πλήρη απελευθέρωση των ταχυδρομικών υπηρεσιών. Οι προτάσεις του νομοσχεδίου είναι καταστροφικές, γιατί διαλύουν το ταχυδρομικό δίκτυο της χώρας μας.

Θεωρούμε τα ΕΛΤΑ εθνική υπηρεσία που πρέπει να κρατήσει την αποκλειστικότητα με μεγάλη γκάμα προϊόντων, με φθηνή εξυπηρέτηση για το λαό. Γι' αυτό πρέπει να χρηματοδοτούνται οι καθολικές υπηρεσίες, παραδείγματος χάρη, στις απομακρυσμένες ορεινές ή νησιωτικές περιοχές ή να έχουν και οι κάτοικοι των απομακρυσμένων περιοχών την ίδια ποιότητα υπηρεσιών, την ίδια εξυπηρέτηση με τους πολίτες των αστικών κέντρων.

Ακόμα πρέπει να σημειωθεί ότι και στις μεγάλες καπιταλιστικές χώρες όπως στην Ιαπωνία και στις Ηνωμένες Πολιτείες οι εθνικοί ταχυδρομικοί φορείς έχουν την αποκλειστικότητα, έχουν το μονοπώλιο για επιστολές βάρους μέχρι δύο κιλά, ενώ και στην Ευρώπη μόνο στην Ολλανδία και στη Σουηδία τάσσονται υπέρ της πλήρους απελευθέρωσης. Να τονίσουμε δε ότι στη Σουηδία που τάσσεται υπέρ της πλήρους απελευθέρωσης έγιναν δεκαπέντε χιλιάδες απολύσεις εργαζομένων.

Ακόμα εμείς διαφωνούμε με την ψήφιση του νομοσχεδίου, γιατί πλέον δεν χρειάζεται ούτε υπουργική απόφαση. Απλοποιείτε τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης των ταχυδρομείων. Με το ν. 2668/1998 χρειαζόταν έγκριση του Υπουργού. Τώρα δεν χρειάζεται καν η άδεια του Υπουργού.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Επίσης οι θυγατρικές εταιρείες των ΕΛΤΑ εξαιρούνται ακόμα και από τις διατάξεις του ν. 2190/1994. Δηλαδή, οι προσλήψεις του προσωπικού θα γίνονται με ρουσφέτι. Ακόμα μιλάτε για αποσπάσεις προσωπικού από τα ΕΛΤΑ στις θυγατρικές. Δηλαδή, οι ανεπιθύμητοι θα αποσπώνται σε θυγατρικές με αποσπάσεις εκβιαστικές, εάν δεν είναι «καλά παιδιά».

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Επίσης προχωράτε σε διατάξεις, όπου τα στελέχη μπορούν να ξοδεύουν εκατομμύρια, ενώ στους ταχυδρόμους δεν δίνετε ούτε τα εκτός έδρας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Καλώς.

Ο κ. Λαφαζάνης, ειδικός αγορητής του Συνασπισμού της Αριστεράς των Κινημάτων και της Οικολογίας έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Περιμέναμε περίπου ενάμισι μήνα για να συζητηθεί το νομοσχέδιο για τα ΕΛΤΑ. Ο λόγος ήταν απλός. Η Κυβέρνηση «μαγείρευε» τη διάλυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και ωσότου να την ετοιμάσει έβαζε «στο ψυγείο» το νομοσχέδιο για τα ΕΛΤΑ, για να μας το φέρει τώρα εκ των υστέρων μετά από μεγάλη καθυστέρηση εισάγοντας μια τροπολογία, η οποία είναι καθ' όλα απαράδεκτη και θα εξηγήσω και ορισμένα πράγματα, όσον αφορά την ουσία της, παρακάτω.

Κατ' αρχήν αυτό που θέλω να πω είναι το εξής: Εδώ δεν έχουμε να κάνουμε με μια τροπολογία -και λυπάμαι που έφυγε ο κύριος Υπουργός- για την Ολυμπιακή Αεροπορία αλλά για ένα συνολικό νομοσχέδιο, όσον αφορά το μέλλον και την τύχη του εθνικού μας αερομεταφορέα. Το να βαπτίζετε ένα νομοσχέδιο «τροπολογία» είναι πρωτοφανές και δεν έχει ιστορικό προηγούμενο! Πρόκειται μάλιστα για εξαιρετικότατης σημασίας νομοσχέδιο, κρίσιμο για τον ελληνικό λαό, κρίσιμο για τη χώρα μας, κρίσιμο για το μέλλον και την προοπτική της.

Με ποιο δικαίωμα αυτό το βαπτίζετε τροπολογία; Αυθαιρετείτε; Ό,τι θέλετε κάνετε για να τα ψηφίζετε με δεδομένη μια πλειοψηφία, που δεν ξέρω βεβαίως εάν είναι δεδομένη -δεν θέλω να το προεξοφλήσω- αλλά συνήθως αυτό γίνεται; Γιατί το νομοσχέδιο το μετατρέψατε σε τροπολογία;

Μάλιστα αυτό το νομοσχέδιο έπρεπε να συζητηθεί σε Ολομέλεια ενόψει όλων των Βουλευτών και να πάρει ο καθένας την ευθύνη του. Το φέρνετε στο Θερινό Τμήμα και το εισάγετε ως τροπολογία για να μη συζητηθεί και στην αρμόδια επιτροπή ως νομοσχέδιο και επομένως να μη γίνει αναλυτική συζήτηση ούτε καν να κληθούν φορείς ούτε καν να έχουμε εδώ γνωμάτευση και εισήγηση της Επιστημονικής Επιτροπής για τη συνταγματικότητα και τη νομιμότητα της τροπολογίας, την οποία φέρνετε.

Διαλύετε τα πάντα ως Κυβέρνηση σήμερα ενόψει εκλογών με τη συναίνεση φυσικά της νέας Δημοκρατίας, της οποίας η διακριτική σιωπή ήταν εμφανής. Δίδεται ένα λευκό χαρτί να προχωρήσετε, γιατί –σου λέει- μπορεί εγώ να έρθω μετά τις εκλογές να τα βρω έτοιμα από τη νεοδεξιά-μεταλλαγμένη Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ.

Κατά τη γνώμη μας, αυτή η τροπολογία που εισάγεται εντελώς αυθαίρετα από την Κυβέρνηση και κατά παραβίαση όλων των διατάξεων, είναι ένα πρωτοφανές νομικό και πολιτικό κατασκεύασμα που παραβιάζει όλο το δικαιϊκό πολιτισμό αυτής της χώρας, αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Είναι ένα νομικό και πολιτικό κατασκεύασμα που καταστρατηγεί το Σύνταγμα ευθέως και πιο συγκεκριμένα το άρθρο 20 του Συντάγματος, που καταργεί πλήρως την ελευθερία των συλλογικών διαπραγματεύσεων και κάθε ίχνος εργασιακών δικαιωμάτων. Είναι ένα νομικό και πολιτικό κατασκεύασμα που καταστρατηγεί όλο το εμπορικό δίκαιο –δείτε τις διατάξεις που περιέχει- ακόμα και αυτό τον Ποινικό Κώδικα και τα άρθρα του Ποινικού Κώδικα. Είναι μια τροπολογία που ποδοπατάει τα ασφαλιστικά ταμεία και τα συμφέροντα των ασφαλιστικών ταμείων, όταν η Κυβέρνηση μας μιλάει για κρίση στο ασφαλιστικό σύστημα και προβλήματα στα ασφαλιστικά ταμεία.

Θέλω να υπογραμμίσω λοιπόν ότι με όλα αυτά, όχι μόνο δεν έχει ιστορικό προηγούμενο αυτή η τροπολογία, αλλά η Κυβέρνηση επωμίζεται και ιστορικές ευθύνες φέρνοντας τέτοιου είδους διατάξεις. Ανοίγει τους ασκούς του Αιόλου για τη δημοκρατία και το δημοκρατικό πολίτευμα διότι παραβιάζονται τα πάντα. Δεν υπάρχει τίποτα από το Σύνταγμα, το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, από τις συλλογικές συμβάσεις από τον Εμπορικό, τον Ποινικό Κώδικα μέχρι και τον Κανονισμό της Βουλής που να μην τον παραβιάζει, προκειμένου να εισαχθούν τέτοιου είδους τροπολογίες.

Τι κάνει τώρα με αυτήν την τροπολογία; Με αυτήν την τροπολογία, στην ουσία, αποδιαρθρώνει η Κυβέρνηση, κατατεμαχίζει και διαλύει την Ολυμπιακή Αεροπορία. Στην ουσία με την τροπολογία αυτή και με αυτά που εισάγει η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν έχει κανένα απολύτως μέλλον ιδιαίτερα μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Βάζει τελεία και παύλα στον εθνικό αερομεταφορέα της χώρας μας. Για εδώ που φθάσαμε βεβαίως και γι' αυτήν την τροπολογία υπάρχουν εγκληματικές ευθύνες χρόνων αυτής της Κυβέρνησης, αλλά και της Νέας Δημοκρατίας. Διότι, τα αλλεπάλληλα σχέδια εξυγίανσης που έγιναν για την Ολυμπιακή Αεροπορία δεν ναυάγησαν γιατί αυτά τα σχέδια δεν μπορούσαν να ορθοποδήσουν την Ολυμπιακή Αεροπορία, αλλά ναυάγησαν λόγω της ανευθυνότητας και ανικανότητας της Κυβέρνησης.

Μιλάτε στην τροπολογία αυτή για υπεράριθμο προσωπικό στην Ολυμπιακή Αεροπορία και το αποδίδετε στους κανονισμούς εργασίας. Τους κανονισμούς όμως εργασίας τώρα πραξικοπηματικά καταργεί η τροπολογία και τους αποφασίζει –άκουσον, άκουσον- ο Υπουργός. Το είδε αυτό πουθενά; Πουθενά. Αυτούς λοιπόν τους κανονισμούς εργασίας ποιος τους ενέκρινε; Δεν τους ενέκρινε η Κυβέρνηση και η διορισμένη από εσάς διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας; Αν υπάρχει υπεράριθμο προσωπικό –λέω, αν υπάρχει- δεν οφείλεται στις δικές σας ρουσφετολογικές και πελατειακές προσλήψεις στην Ολυμπιακή Αεροπορία που τη χρησιμοποιούσατε επί χρόνια ως κομματικό φέουδο;

Εγκληματικές ευθύνες έχει και η Νέα Δημοκρατία. Άκουσα πριν από τον εισηγητή της να κλαίει και να οδύρεται ότι χάνουμε την Ολυμπιακή, τον εθνικό μας αερομεταφορέα. Τι λέτε κύριοι της Νέας Δημοκρατίας; Εγκληματήσατε πάνω στην Ολυμπιακή. Χρόνια κατηγορείτε συνεχώς, αδιαλείπτως την Ολυμπιακή Αεροπορία για όλα τα δεινά που έχει αυτός ο τόπος. Έχει καταντήσει σλόγκαν και σύνθημα. Ποτέ επιχείρηση σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου δεν έχει δυσφημιστεί, συκοφαντηθεί τόσο πολύ από μια παράταξη, όπως η Νέα Δημοκρατία και φυσικά από την Κυβέρνηση βεβαίως, όσο η Ολυμπιακή Αεροπορία. Αντί να κατηγορείτε την Κυβέρνηση για τις πολιτικές της ευθύνες για την Ολυμπιακή Αεροπορία κατηγορούσατε την ίδια την εταιρεία. Και ουδείς, πέραν της Αριστεράς, είπε καλά λόγια για τις υπηρεσίες που έχει προσφέρει η Ολυμπιακή Αεροπορία επί χρόνια στον ελληνικό λαό και ιδιαίτερα στις άγονες περιοχές. Ουδείς, πλην της Αριστεράς, μίλησε για την ασφάλεια που παρέχει επί χρόνια, αδιαλείπτως η Ολυμπιακή Αεροπορία στις γραμμές και τις πτήσεις.

Ουδείς πλην της Αριστεράς μίλησε για την ασφάλεια που παρέχει επί χρόνια, αδιαλείπτως, η Ολυμπιακή Αεροπορία στις γραμμές και τις πτήσεις της. Ουδείς πλην της Αριστεράς μίλησε για τον εθνικό ρόλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Την είχατε μετατρέψει σε μπαλάκι και κλοτσοσκούφι της μεταξύ σας δικομματικής, αλλά στην ουσία συναινετικής αντιδικίας.

Η Κυβέρνηση μας λέει ότι αυτή η τροπολογία έκτρωμα θα εξυγιάνει την Ολυμπιακή Αεροπορία και θα διαμορφώσει μία νέα Ολυμπιακή, που θα έχει μόνο το πτητικό μέρος και η οποία θα πάει καλά, εφόσον την πουλήσει –και θα την πουλήσει, όπως λέει- σε ιδιώτη.

Δεν υπάρχει μεγαλύτερο ψέμα. Έτσι διαλύεται οριστικά η Ολυμπιακή. Η Ολυμπιακή Αεροπορία εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, στους οποίους είναι και επίσημος χορηγός σημειωτέον –και έχει αυτήν την τύχη, τη μεταχείριση- κατατεμαχίζεται και αποδιαρθρώνεται και οι εργαζόμενοί της εκποιούνται μαζί με την Ολυμπιακή Αεροπορία, μαζί και με την κατάργηση φυσικά, που τη συνοδεύει, όλων των δικαιωμάτων τους.

Το καμπανάκι φυσικά από αυτήν την κατάσταση χτυπάει για όλους τους εργαζόμενους της χώρας μας, διότι αυτή είναι η μεταχείριση που τους επιφυλάσσουν οι δήθεν εκσυγχρονιστικές κυβερνήσεις τύπου ΠΑΣΟΚ.

Το νομοσχέδιο κατασκευάζει τεχνητά, από την παλιά, μια νέα εταιρεία που θα αναλάβει το πτητικό μέρος, η οποία θα ιδιωτικοποιηθεί. Για να κατασκευάσετε, όμως, αυτήν την εταιρεία και να την παραδώσετε τσάμπα εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων στον ιδιώτη, την απαλλάσσετε από όλα τα χρέη και βάρη της παλιάς Ολυμπιακής Αεροπορίας. Φθάνετε στο σημείο μάλιστα να απαλλάσσετε τις διοικήσεις της μέχρι σήμερα, όχι μόνο από ασφαλιστικές απαιτήσεις και ασφαλιστικά μέτρα αλλά και από ποινικές ευθύνες στη διαχείρισή τους.

Αυτό είναι πρωτοφανές βεβαίως σκάνδαλο, διότι αν απαλλάσσατε την υπάρχουσα Ολυμπιακή, τη σημερινή Ολυμπιακή, τον όμιλο των εταιρειών από τα χρέη και τα βάρη, αυτή θα ήταν και σήμερα ακόμη κερδοφόρα. Θα είχε πολύ υψηλά κέρδη και δεν θα χρειαζόταν να μιλάτε για προβληματική επιχείρηση. Ήδη μόνο από τα βάρη που επωμίσθη η Ολυμπιακή Αεροπορία από τη μετεγκατάστασή της, η οποία έγινε για άλλους λόγους -όχι γιατί η ίδια το επέλεξε- στα Σπάτα, πληρώνει ετησίως 30.000.000 δολάρια. Μόνο αυτά να μην είχε, θα είχε υψηλότατα κέρδη, που δεν θα τα είχε καμιά άλλη ευρωπαϊκή εταιρεία. Αυτό, όμως, εσείς της το επιβάλατε. Δεν ήταν επιλογή της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Γιατί, λοιπόν, δεν είναι κερδοφόρα η Ολυμπιακή, ακόμα και έτσι όπως είναι και όπως λειτουργεί; Και γιατί επιδοτείτε τη νέα Ολυμπιακή με την απαλλαγή από χρέη και βάρη, προκειμένου να την ιδιωτικοποιήσετε και δεν απαλλάσσετε την ήδη δημόσια από τα βάρη και τις υποχρεώσεις, για να την κάνετε κερδοφόρα και υγιή; Προφανώς εδώ υπηρετείτε τη σαφή, νεοφιλελεύθερη, δογματική σκοπιμότητα, την οποία έχετε.

Πέραν αυτού, για να την προσφέρετε στον ιδιώτη που περίπου έχετε φωτογραφήσει, διαλύετε όλα τα εργασιακά δικαιώματα. Πείτε μου πού ακούστηκε και σε ποια χώρα έχει γίνει κατάργηση διά νόμου των συλλογικών συμβάσεων και των κανονισμών εργασίας; Πού ακούστηκε, τις συλλογικές συμβάσεις και τους κανονισμούς εργασίας να τους αποφασίζει, να τους διαμορφώνει ο ίδιος ο Υπουργός; Σε ποια χώρα με δημοκρατία γίνονται αυτά τα πράγματα; Πού ακούστηκε η υποχρεωτική συνταξιοδότηση εργαζομένων σε ηλικία σαράντα χρόνων και κάτω από τα σαράντα χρόνια, με συντάξεις βεβαίως εξευτελιστικές, με καταστρατήγηση των δικαιωμάτων τους, της ασφάλειάς τους και των όρων με τους οποίους μπήκαν στη δουλειά και σε βάρος των ασφαλιστικών ταμείων, τα οποία ούτε καν τα αποζημιώνετε γι' αυτήν την επιβάρυνση, την οποία τους χρεώνετε;

Πείτε μου πού γίνονται αυτά τα πράγματα; Πού γίνονται τέτοιες μειώσεις προσωπικού, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ίδια τη λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας και την ίδια την ασφάλεια των πτήσεων; Τι πάτε να κάνετε; Πειρατική εταιρεία θα κάνετε ή θα έχετε μεταφορέα, ο οποίος θα τυγχάνει της εμπιστοσύνης του ελληνικού λαού και του Έλληνα πολίτη;

Υπάρχει, λοιπόν, πλήρης καταστρατήγηση Συντάγματος, Κοινοτικού Δικαίου περί διαδοχικότητας των επιχειρήσεων, πλήρης παραβίαση της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα.

Για ποια νέα Ολυμπιακή, λοιπόν, γίνεται λόγος; Προφανώς για μια συρρικνωμένη, αφυδατωμένη Ολυμπιακή εταιρεία, μιας μόνο χρήσης, για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, με αβέβαιο από εκεί και πέρα το μέλλον της. Μια αρπαχτή θα γίνει από τη νέα Ολυμπιακή, από τον ιδιώτη, γιατί ξέρουμε ποιοι ενδιαφέρονται.

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

Κανένας σοβαρός εθνικός μεταφορέας άλλης χώρας δεν ενδιαφέρεται να πάρει την Ολυμπιακή. Κάποιοι τυχοδιώκτες εδώ, πειρατές της εγχώριας αγοράς και κάποιοι ξένοι –όχι ακριβώς ξένοι, αλλά Έλληνες της αλλοδαπής- ενδιαφέρονται να την πάρουν, γιατί βλέπουν ψητό και είναι έτοιμοι να το αρπάξουν.

Θα ήθελα να προσθέσω και κάτι άλλο. Με αυτές τις ρυθμίσεις

που κάνετε, θα βουλιάξετε και το αεροδρόμιο των Σπάτων. Το αεροδρόμιο των Σπάτων φτιάχτηκε στη βάση μίας ισχυρής αναπτυσσόμενης Ολυμπιακής Αεροπορίας. Με μία τέτοια Ολυμπιακή Αεροπορία που διαμορφώνετε, το αεροδρόμιο των Σπάτων, που ήδη είναι ελλειμματικό, θα καταντήσει προβληματική επιχείρηση.

Επιτέλους, πείτε μου τα έσοδα. Φέρτε μας έναν ισολογισμό, φέρτε μας μία γνωμάτευση από τη διοίκηση του αεροδρομίου των Σπάτων για τα σχέδια που κάνετε για τη νέα Ολυμπιακή. Πού θα στηρίξετε πλέον αυτό το αεροδρόμιο, που λέτε ότι είναι το τέταρτο της Ευρώπης; Τι θα γίνει με τις υπόλοιπες υπηρεσίες, πέραν της πτητικής Ολυμπιακής;

Αν όλα αυτά συμβαίνουν με το ιπτάμενο προσωπικό, τους υπόλοιπους τους αναμένει ο Καιάδας. Ούτε μία ρύθμιση ούτε μία αναφορά δεν γίνεται για το ποια θα είναι η τύχη τους.

Διαμορφώνετε έτσι εταιρείες, κατά το δοκούν, αφήνετε τους εργαζόμενους στην τύχη τους και τους φορτώνετε και τα χρέη. Πού θα πάει η παλιά Ολυμπιακή με όλα αυτά τα χρέη, χωρίς τη συνεργασία ή χωρίς να ιδρύει έναν όμιλο με τη νέα Ολυμπιακή που θα αναλάβει το πτητικό μέρος; Τι εργασίες θα επιτελεί; Δεν έχω χρόνο, για να το αναλύσω, αλλά θα αναφερθούμε σε αυτό και στη συνέχεια.

Είναι βέβαιο, πλέον, ότι με αυτό το θερινό σχέδιο, με αυτήν την πραξικοπηματικού χαρακτήρα τροπολογία που μας εισάγετε, διαμορφώνετε νέα κατάσταση και σε λίγο θα μιλάμε για μία Ελλάδα, όπου δεν θα υπάρχουν παρά μόνον ιδιωτικές πειρατικές εταιρείες, όπως είναι ορισμένες, τις οποίες έχουν διαμορφώσει κάποιοι άλλοι Έλληνες, Ελληνοκύπριοι κλπ. Οδηγούμαστε σε τέτοιου είδους καταστάσεις.

Θα ήθελα να πω δύο κουβέντες μόνο για τα ΕΛΤΑ, γιατί μιλήσαμε για αυτό το θέμα αναλυτικά κατά τη συζήτηση στην επιτροπή. Τα ΕΛΤΑ χρειάζονταν μία ανασυγκρότηση-εξυγίανση, για να μπορέσουν να προσφέρουν υπηρεσίες, γιατί ξέρουμε τα προβλήματα που δημιουργούν σήμερα οι ταχυδρομικές υπηρεσίες των ΕΛΤΑ σε όλη την Ελλάδα και στους πολίτες, καθώς και τα παράπονα που υπάρχουν. Αυτό έπρεπε να κάνετε.

Αντί, όμως, να επιχειρήσετε αυτό το σχέδιο ανασυγκρότησης των ΕΛΤΑ με δημόσιο και κοινωνικό ρόλο, φέρνετε εδώ ένα νομοσχέδιο με το οποίο «απελευθερώνετε» την αγορά. Παραδίδετε πλέον τις ταχυδρομικές υπηρεσίες –το φιλέτο- στις ιδιωτικές επιχειρήσεις. Εισάγετε τα ΕΛΤΑ στο χρηματιστήριο, μετατρέποντας τις ταχυδρομικές υπηρεσίες σε χρηματιστηριακό κερδοσκοπικό αγαθό, πράγμα που θα έχει φοβερές συνέπειες για το ρόλο των ΕΛΤΑ στις απομακρυσμένες περιφέρειες και στις άγονες περιοχές της χώρας μας.

Επίσης κάνετε και το εξής τρομακτικό: Υποτίθεται ότι υπάρχει ένας λογαριασμός αποζημίωσης, τον οποίον έπρεπε να τηρήσετε, ώστε και οι ιδιώτες να συνεισφέρουν για τον ευρύτερο ρόλο που παίζουν τα ΕΛΤΑ και στην περιφέρεια και στις άγονες περιοχές. Καταργείτε στην ουσία αυτήν την αποζημίωση από τους ιδιώτες τροποποιώντας το ν.2668, ο οποίος ποτέ δεν εφαρμόστηκε. Πρέπει να πω ότι σε αυτό το θέμα παρανομούσατε εσείς, αλλά και η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών, γιατί δεν τον εφάρμοσε. Τώρα έρχεσθε και λέτε ότι θα συνεισφέρουν για την αποζημίωση των ΕΛΤΑ, όσον αφορά τις ζημίες που θα έχουν για το έργο που προσφέρουν σε άγονες περιοχές, από τις εταιρείες που έχουν ειδική άδεια. Ειδική άδεια όμως δεν έχει καμία εταιρία στην Ελλάδα. Όλοι οι ιδιώτες χρησιμοποιούν το τρικ, που χρησιμοποιείτε και εσείς στο νόμο, της γενικής άδειας, για να κάνουν τις ταχυμεταφορές τους και να αντλούν τα κέρδη τους.

Επομένως θα έχουμε ΕΛΤΑ που θα τα πάτε στο χρηματιστήριο χωρίς καμία αποζημίωση, χωρίς οι ιδιώτες να πληρώνουν μία δραχμή, αλλά αντίθετα τα ΕΛΤΑ θα επωμίζονται τα βάρη. Για να αντεπεξέλθετε σε αυτήν την κατάσταση, θα φουσκώνετε τα τιμολόγια τους, όπως τα φουσκώσατε τα τελευταία τρία χρόνια κατά 150%. Ύστερα φωνάζετε και διαμαρτύρεστε για την ακρίβεια που υπάρχει, την ακρίβεια που πρώτα απ' όλα δημιουργείτε εσείς με την προσπάθειά σας να κάνετε ελκυστικές τις δημόσιες επιχειρήσεις στους ιδιώτες επενδυτές και στους ιδιώτες αγοραστές τους.

Για όλους αυτούς τους λόγους, είναι προφανές ότι θα καταψηφίσουμε, όπως είπαμε και στην επιτροπή, το νομοσχέδιο για τα ΕΛΤΑ και θα αντιταχθούμε σθεναρά στην τροπολογία για την Ολυμπιακή. Εμείς καλούμε την Κυβέρνηση να αποσύρει αυτήν την τροπολογία. Αν δεν θέλει να την αποσύρει παντελώς, τουλάχιστον ας τη φέρει υπό μορφή νομοσχεδίου, για να συζητηθεί με κανονικές διαδικασίες στη Βουλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Σπυριούνης έχει το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, συζητάμε ένα νομοσχέδιο, που κυρίως καλύπτει τα θέματα των ΕΛΤΑ και συμπληρώνεται με διατάξεις που αφορούν θέματα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Δεν συζητούμε μεταξύ των τροπολογιών την αντίστοιχη τροπολογία, περί Ολυμπιακής Αεροπορίας. Καλό είναι να τηρήσουμε όλες οι πτέρυγες την ψυχραιμία μας, ώστε μεθαύριο να εναρμονίσουμε τις θελήσεις μας και να εξασφαλίσουμε τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό, με αγάπη και σεβασμό για την Ολυμπιακή και το προσωπικό της, που έγραψαν ιστορία, καθώς και την αντίκριση μιας πραγματικότητας, που όσο και αν είναι οδυνηρή ή μη ευχάριστη, επιβάλλει τη λήψη κάποιων μέτρων. Θυμάμαι ότι από το 1994 συζητούσαμε στο Κοινοβούλιο περί ρυθμίσεως χρεών, το επαναλάβαμε το 1997 τρεις φορές αυτό το πράγμα και η Ολυμπιακή Αεροπορία ακόμη βρίσκεται στην κατάσταση που όλοι γνωρίζουμε. Άρα, χρειαζόταν οπωσδήποτε μία νέα αντίκριση της ιστορίας. Το ένα είναι αυτό.

Ένα δεύτερο που θέλω να πω για τις δημόσιες ή τις ιδιωτικές επιχειρήσεις του δημόσιου ευρέως τομέα, σαφώς είναι η κοινωνική αντίληψη για το προσωπικό. Είναι τι πληρώνει ο ελληνικός λαός. Είναι και αυτός ένας βασικός παράγοντας. Μία επιχείρηση πρέπει να επιβιώνει. Αν μια επιχείρηση επιβιώνει με τη συνεχή αιμορραγία του ελληνικού λαού, τότε η επιχείρηση αυτή, είτε ιδιωτική είτε δημόσια, δεν πραγματώνει την αποστολή της. Είναι, λοιπόν, θέματα που πρέπει να τα βάλουμε κάτω, σε μία αρμονική σύνθεση, για να βρούμε την καλύτερη λύση. Πιστεύω ότι η σχετική τροπολογία φέρνει τον ερεθισμό εκείνο, γιατί με περίσκεψη, αν θέλετε, καβαφική, μπορούμε να αντικρίσουμε το βαθύτερο πνεύμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Το νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε, ρυθμίζει θέματα σε δύο διακεκριμένα κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο και στα άρθρα από 1 μέχρι 16, που αφορούν τα ΕΛΤΑ, κυρίως με την επιδιωκόμενη εναρμόνιση προς τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την 67/97 και την 39/02. Δεν είμαι εξ εκείνων που πιστεύουν στην άκρατη παρέμβαση στα εσωτερικά μας θέματα, οικονομικά, αμυντικά κλπ. της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Διατηρώ, κύριε Υπουργέ, πολλές επιφυλάξεις έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που απορρέουν κυρίως από το ότι δεν αποδέχονται οι Ευρωπαίοι και κυρίως οι μεγάλες ευρωπαϊκές δυνάμεις το πνεύμα και την αντίληψη αλληλεγγύης και συνδρομής που οφείλουν στις μικρότερες χώρες και οπωσδήποτε στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αντιμετωπίζουν προβλήματα ασφαλείας και επομένως αισθήματα ανασφάλειας και μειωμένης γαλήνης στο εσωτερικό τους από εξωτερικές απειλές. Εδώ, η μη ακόμη υιοθέτηση της ευρωπαϊκής εξωτερικής πολιτικής και της κοινής ασφάλειας θέτουν σε μεγάλο προβληματισμό κυρίως την Ελλάδα απέναντι στα γνωστά προβλήματα, που επιβάλλουν την αλληλεγγύη και τη στήριξη της χώρας μας έναντι των γνωστών απειλών.

Ωστόσο δεν μπορούμε να πορευτούμε στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίς να υιοθετήσουμε το μέτρο, στο οποίο η δική μας αντίληψη απορρέει από τα δικά μας συμφέροντα, το Κοινοτικό Δίκαιο. Τις περισσότερες φορές δεν μπορούμε να πράξουμε και αλλιώς. Επομένως έρχεται να εναρμονίσει και να ενσωματώσει αρχές και κανόνες, που διέπουν το συγκεκριμένο κεφάλαιο από το Κοινοτικό Δίκαιο. Το νομοσχέδιο δέχεται την υιοθέτηση των αρχών μιας σταδιακής απελευθέρωσης των ταχυδρομικών αγορών.

Τρίτον, ενισχύει το ρόλο της ρυθμιστικής επιτροπής, της εθνικής επιτροπής ταχυδρομείων και τηλεπικοινωνιών. Αφαιρεί ένα μέρος από τις αρμοδιότητες του Υπουργού Μεταφορών και τις μεταβιβάζει σε ό,τι αφορά τις άδειες στη ρυθμιστική επιτροπή.

Προβλέπεται η σταδιακή και η κατ' ολίγον ολίσθηση προς την πλήρη απελευθέρωση. Το ποτάμι καταλήγει στη θάλασσα, δεν υπάρχουν δυνατές εκτροπές, η Ελλάδα ζει στο ευρωπαϊκό γίγνεσθαι, είναι κύριο μέλος, θέλουμε δεν θέλουμε θα κινηθούμε σε μια ενιαία οικονομική πολιτική, θέλουμε δεν θέλουμε θα υιοθετήσουμε τα ισχύοντα εκείθε και επομένως όσο νωρίτερα προσαρμόσουμε τις δικές μας εσωτερικές λειτουργίες τόσο καλύτερα η Ελλάδα –και πρέπει να ειπωθεί εμφαντικά- θα δυνηθεί να αντιμετωπίσει το περιβάλλον του πέτρινου ανταγωνισμού που έχει διαμορφωθεί, όχι μόνο στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά οικουμενικά μέσα στα γνωστά σχήματα της μεταδιπολικής ζωής του οικουμενικού ανθρώπου. Περιλαμβάνει διάφορα στοιχεία που θα κουβεντιάσουμε στην επί της αρχής συζήτηση. Αυτά είναι του κεφαλαίου Α', στα άρθρα από 1 έως 16, που ρυθμίζονται όλα τα συναφή θέματα, από τη ρύθμιση των γενικών και ειδικών αδειών, από τον ειδικό λογαριασμό, από την τιμολογιακή ρύθμιση των συστημάτων, ό,τι έχει σχέση με το σύνολο των ρυθμίσεων που γίνονται για τα ΕΛΤΑ

Στο κεφάλαιο Β', στα άρθρα από 17 έως και 28 ακροτελεύτιο, ρυθμίζονται διάφορα θέματα.

Κύριε Πρόεδρε, πράγματι φαίνεται ότι δεν έχουμε το δεσμό της συνάφειας με το σύνολο του νομοσχεδίου, ωστόσο είναι επείγοντα θέματα του Υπουργείου Μεταφορών που αποτελούν αδήριτη ανάγκη ρυθμίσεων.

Τελειώνοντας θέλω να πω ότι ψηφίζω το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ευχαριστούμε, κύριε Σπυριούνη.

Ο κ. Τσίπρας έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ : Κύριε Πρόεδρε είναι αλήθεια ότι πρωταρχική και ιερή υποχρέωση –κατά τη δική μου άποψη- του Κοινοβουλίου είναι ο σεβασμός του Κανονισμού της Βουλής, αυτός ο οποίος πράγματι τηρείται με την δική σας εποπτεία - εάν το 8 λεπτά γίνουν 8,5 θα χτυπήσει το κουδούνι αυτόματα- αλλά και στο Σύνταγμα, το οποίο αποτέλεσε και αποτελεί έργο καθαρά του Κοινοβουλίου –προ δύο ετών ακριβώς ψηφίστηκε- και αλίμονο αν το Κοινοβούλιο, πνευματικό δημιούργημα του οποίου αποτελεί το Σύνταγμα, αθετεί, παρακάμπτει τις διατάξεις αυτού. Τότε ποιος θα είναι ο λόγος που θα δώσουμε στον ελληνικό λαό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Η ίδια η Βουλή, το άρθρο 100.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Εξηγούμαι γιατί τα λέω αυτά. Τα είπα και άλλη φορά, ακούστηκαν και από άλλους συναδέλφους, αλλά δεν είναι δυνατόν να μην επαναλάβω και πάλι το άρθρο 74, παράγραφος 5 του Συντάγματος, το οποίο λέει ότι «προτάσεις νόμων ή νομοσχεδίων δεν εισάγονται εφόσον είναι άσχετες με το περιεχόμενο του κυρίως νομοσχεδίου».

Εδώ όμως φαίνεται ότι επικρατεί μια άλλη αντίληψη. Εκ του Υπουργού εκπορεύεται την ταυτότητα των θεμάτων τα οποία εισάγονται με το νομοσχέδιο. Αν αυτά που εισάγονται είναι αρμοδιότητες του ιδίου Υπουργού, μπορούν να εισαχθούν στο νομοσχέδιο. Δεν είναι όμως αυτή η πηγή. Η ταυτότητα είναι εννοιολογική. Πρέπει τα θέματα τα οποία περιέχονται στο νομοσχέδιο ή και με τροπολογίες, να σχετίζονται άμεσα με αυτόν τον τρόπο.

Μία δεύτερη υποχρέωση επίσης του Κοινοβουλίου είναι θέματα, τροπολογίες νόμων οι οποίες εισάγονται στη Βουλή –προπαντός όταν πρόκειται περί σοβαροτάτων θεμάτων, όπως αυτό της Ολυμπιακής- να διέρχονται από την Επιστημονική Επιτροπή.

Εφευρέθηκε εδώ ο τρόπος της καταστρατήγησης, της ατραπού διά της οποίας θα διέλθουν και θα φθάσουν στο Κοινοβούλιο θέματα υψίστης σημασίας, χωρίς να ερευνηθούν και χωρίς να τεθούν υπόψη της επιστημονικής επιτροπής. Αυτή η οδός είναι το θέμα των τροπολογιών. Έχουμε εδώ σοβαρές τροπολογίες, αλλά έγινε αναφορά στο θέμα της μεταποίησης και του μετασχηματισμού της Ολυμπιακής Αεροπορίας, για την οποία θα πω δύο λόγια προς το τέλος.

Ερχόμαστε τώρα να δούμε τι είναι αυτό το νομοσχέδιο και ποια αρχή αναζητούμε. Γίνεται ρύθμιση θεμάτων που αφορούν τα ταχυδρομεία και άλλες διατάξεις. Άρα, μία αρχή που θα πρέπει να αναζητήσει και να κρίνει το Κοινοβούλιο είναι το τι σχετίζεται με τα ταχυδρομεία. Όμως, δεν φθάνει αυτό. Φθάνουμε στις άλλες διατάξεις, οι οποίες αναφέρονται σε προσωπικό του Υπουργείου. Κάποιο άρθρο ρυθμίζει την τύχη ενός επιθεωρητού, αν είναι τετραετής ή τριετής η θητεία του και αν μπορεί να παραταθεί. Τίθεται κι αυτό στο νομοσχέδιο.

Φθάνουμε στα θέματα ρυθμίσεως των συγκοινωνιών του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης. Ας το δεχθούμε κι αυτό, γιατί πράγματι υπάρχει μία ευαισθησία στα θέματα της συγκοινωνίας. Όμως, δεν φθάνει αυτό. Γίνεται και πολεοδόμος ο Υπουργός Μεταφορών και ρυθμίζει πολεοδομικά θέματα κατά παρέκκλιση αυτών που επιβάλλει το Σύνταγμα. Λέει πως στη θέση Μπάθη θα κτισθεί ένα οικόπεδο, πόσα μέτρα θα έχει η πρόσοψη, πόσα η κάλυψη και, απ' ό,τι άκουσα από συναδέλφους μηχανικούς εδώ, κατά παρέκκλιση των όσων ισχύουν μέχρι σήμερα.

Το θέμα, όμως, δεν είναι αυτό. Τι καλύπτεται πίσω από τη ρύθμιση αυτού του ακινήτου; Απ' ό,τι είδα, υπάρχει και τοπογραφικό σχέδιο στο τέλος. Επιτέλους, στα θέματα των ταχυδρομείων θα υπαχθούν τα πάντα; Θα νομιμοποιηθούν αγορές; Στη συνέχεια θα προχωρήσουμε στη δημιουργία των επιθεωρητών της Ολυμπιακής Αεροπορίας, εξήντα τον αριθμό, με αποδοχές περίπου ίσες με του Προέδρου του Αρείου Πάγου;

Αυτό το νομοσχέδιο, όπως και άλλα, συνοδεύεται και από μία πάγια αρχή του ΠΑΣΟΚ. Κάποιες αποφάσεις που θα ρυθμίζουν σοβαρά θέματα και κυρίως θέματα προσωπικού και αμοιβών, ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού. Γι' αυτήν την απόφαση η Κυβέρνηση θέλει την εξουσιοδότηση και την παίρνει με το νομοσχέδιο που ψηφίζεται. Έτσι, η Βουλή λύνει τα χέρια του Υπουργού να προσλάβει όσους θέλει και να καθορίσει όποιες αμοιβές θέλει. Όμως, το Κοινοβούλιο έχει την ευθύνη, γιατί αυτό ψηφίζει το νομοσχέδιο.

Ας δούμε αυτά τα επί μέρους νομοσχέδια που ρυθμίζονται εδώ. Το νομοσχέδιο είναι ένα, ενώ στην πραγματικότητα έπρεπε να είναι τρία ή τέσσερα. Θα σταθώ σε ένα άρθρο του πρώτου κεφαλαίου.

Κύριε Υπουργέ, είναι πράγματι χαρακτηριστικό το άρθρο 12 περί παροχής αδειών ταχυδρομικών υπηρεσιών. Τι δικαιολογητικά απαιτούνται; Απαιτείται μία δήλωση του ενδιαφερομένου στην οποία θα αναγράφονται ορισμένα στοιχεία και ποινικό μητρώο γενικής χρήσεως από το οποίο θα προκύπτει ότι ο ενδιαφερόμενος δεν καταδικάστηκε για κακούργημα.

Τι σημαίνει αυτό; Ότι ένας δικαστικός κλητήρας δεν μπορεί να μπει στη δημόσια υπηρεσία αν έχει καταδικαστεί για τρεις μήνες και άνω. Δεν μπορεί να προσληφθεί αν έχει καταδικαστεί για δέκα μέρες για ορισμένα ατιμωτικά αδικήματα, για παράβαση καθήκοντος, υπεξαίρεση, απάτη, κλοπή και άλλα πολλά ποινικά αδικήματα. Δεν μπορεί να διοριστεί δημόσιος υπάλληλος, τουτέστιν δικαστικός κλητήρας, τουτέστιν θυρωρός του Υπουργείου.

Μπορεί όμως να πάρει άδεια και να διαχειρίζεται απόρρητα των Ελλήνων πολιτών, όπως είναι τα καθήκοντα που ανατίθενται σ' αυτούς που παίρνουν άδεια με το άρθρο 14, προσωπικά δεδομένα, περιουσίες. Αυτός μπορεί να τύχει αδείας, αρκεί να μην έχει καταδικασθεί για κακούργημα. Έστω και αν καταδικάστηκε ακόμα και για καταχραστής του δημοσίου, μπορεί να πάρει άδεια, αρκεί το ποσόν να είναι κάτω των 50.000.000, αρκεί να είναι 49.999.000 δραχμές! Αν αυτό είναι το ύψος του εγκλήματος, καταδικάζεται για πλημμέλημα και συνεπώς αυτός μπορεί να τύχει αδείας. Μπορεί ο κλέφτης, μπορεί ο υπεξαιρέτης και εκείνος που καταδικάστηκε για απιστία και παράβαση καθήκοντος, να τύχει αδείας γιατί φέρει το χαρακτηρισμό του πλημμελήματος. Είναι πράγματι εντυπωσιακή αυτή η διάταξη και διερωτώμαι τι εύνοια υποκρύπτεται κάτω από αυτήν τη διάταξη, γιατί δεν μπορεί παρά να είναι μόνο χαριστική και να έχει υπ' όψιν της κάποια πρόσωπα που πρέπει να τύχουν αυτής της άδειας, εκτός φυσικά εάν πρόκειται περί παραβλέψεως, όπως είδαμε και προχθές σε άλλο νομοσχέδιο που έλεγε ότι «οι καταδικαζόμενοι πρωτοδίκως», αλλά τελικά ο κ. Φλωρίδης δέχθηκε ότι όχι μόνο πρωτοδίκως, αλλά πρέπει να είναι τελεσίδικη η

καταδίκη.

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

Όπως βλέπετε εδώ ο Κανονισμός τηρείται στο θέμα του χρόνου, γι' αυτό και είμαι υποχρεωμένος να τελειώσω.

Θα τελειώσω, κύριε Πρόεδρε, με εκείνο το περίφημο άρθρο που καθορίζει τους επιθεωρητές της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Πληροφορούμαι ότι δεκαπέντε οι οποίοι είναι εκπαιδευμένοι αυτήν τη στιγμή, κάθονται, δεν χρειάζονται και καλούνται πλέον εξήντα ακόμα να διοριστούν με υψηλότατες αμοιβές!

Αυτές οι διατάξεις, αυτές οι σκοπιμότητες, πιστεύετε, κύριε Υπουργέ, ότι υπηρετούν τα συμφέροντα του ελληνικού λαού, αυτού που πληρώνει τα χρήματα, ή αποτελεί εκκαθάριση σκοπιμοτήτων οι οποίες βοηθούν ενδεχομένως τις προεκλογικές επιδιώξεις της Κυβερνήσεως;

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Βούγιας έχει το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Κύριοι συνάδελφοι, αισθάνθηκα την υποχρέωση να συμβάλω και εγώ στη συζήτηση, γι' αυτό το νομοσχέδιο, πρώτον, γιατί είχα την τιμή, στο σύντομο διάστημα της παραμονής μου στο Υπουργείο να διαμορφώσω και εγώ την τελική του μορφή -και να συγχαρώ με την ευκαιρία το Υπουργείο για την ολοκληρωμένη και έγκυρη κατάθεση του νομοσχεδίου- και, δεύτερον, για να τονίσω τη σημασία του, που ενδεχομένως έχει υποτιμηθεί, διότι εμφανίζεται ως απλή εναρμόνιση με μια κοινοτική οδηγία και με ανανέωση ενός νόμου του 1998. Είναι όμως τόσο γρήγορες οι εξελίξεις στη διεθνή αγορά των τηλεπικοινωνιών αλλά και των ταχυδρομείων, ώστε απαιτούν συχνά προσαρμογές και απαραίτητες διευκρινίσεις, ώστε να εναρμονίζονται με τις εξελίξεις οι οποίες τρέχουν καθημερινά.

Είναι πολύ σημαντικό επίσης ότι αυτό το Υπουργείο έχοντας απελευθερώσει πολύ αποτελεσματικά και με μεγάλη επιτυχία τον ιδιαίτερα κρίσιμο κλάδο των τηλεπικοινωνιών πριν από μερικά χρόνια, έχει διαμορφώσει όχι μόνο μια τεχνογνωσία, αλλά και μια θεσμική υποδομή που επιτρέπει τώρα με τα ίδια όπλα να απελευθερώσουμε σταδιακά και την ταχυδρομική αγορά. Αυτό έγινε με τη συγκρότηση ενός ιδιαίτερα χρήσιμου και αποτελεσματικού θεσμού, την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, ο οποίος θα συμβάλει στη σταδιακή απελευθέρωση χωρίς κραδασμούς της αγοράς, αλλά και με ταυτόχρονη διασφάλιση της κοινωνικής παραμέτρου της καθολικής υπηρεσίας.

Αυτό το σχέδιο νόμου ουσιαστικά συνδυάζει τις ανάγκες της σταδιακής απελευθέρωσης μέχρι το 2009 και την υποχρεωτική ένταξη της ελληνικής αγοράς στο διεθνές πλαίσιο με την κοινωνική μας υποχρέωση να παρέχουμε ταχυδρομικές υπηρεσίες επαρκείς και ικανοποιητικές και στο τελευταίο ορεινό χωριό της κατακερματισμένης και δύσκολης γεωγραφικά χώρας μας. Και πρέπει να δεχθούμε εδώ πως το Υπουργείο μαζί με τα Ελληνικά Ταχυδρομεία έχουν καταβάλει τα τελευταία χρόνια μια πολύ μεγάλη προσπάθεια ώστε ο εκσυγχρονισμός, η ανανέωση των Ελληνικών Ταχυδρομείων και η προσαρμογή τους στις ανάγκες της αγοράς, να μη συνδυαστεί με αποψίλωση της κοινωνικής προσφοράς της επιστολικής αλληλογραφίας και στα πιο δύσκολα κομμάτια της χώρας μας. Η κοινωνική διάσταση διασφαλίζεται με τη δυνατότητα της Κυβέρνησης, δηλαδή του Υπουργού να διασφαλίζει την καθολική υπηρεσία. Δεν πρόκειται δηλαδή για μια πλήρη και ανεξέλεγκτη απελευθέρωση όπου η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων ρυθμίζει μια ανοικτή και απόλυτα ελεύθερη αγορά, με μόνο και αποκλειστικό σκοπό το κέρδος. Υπάρχει υποχρεωτικά η κυβερνητική παρέμβαση, την ευθύνη της οποίας αναλαμβάνει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου κάθε φορά, ώστε να διασφαλίζει τεχνικά, νομικά, αλλά και πολιτικά τους απαραίτητους όρους μιας αξιοπρεπούς και ικανοποιητικής καθολικής υπηρεσίας.

Θα ήθελα να θυμίσω εδώ –είμαι βέβαιος ότι θα το κάνει και ο Υπουργός στη συνέχεια- πώς, εκτός από τις τηλεπικοινωνίες, και τα Ελληνικά Ταχυδρομεία είχαν μια πολύ θεαματική εξέλιξη τα τελευταία χρόνια και σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών, εμφάνισης και αλλαγής της εταιρικής εικόνας τους. Σήμερα καλύπτουν το μεγάλο ποσοστό της καθολικής υπηρεσίας, αλλά και ανταγωνίζονται ικανοποιητικά στο επίπεδο της ανοικτής αγοράς, παραδείγματος χάριν στις ταχυμεταφορές. Πρόκειται λοιπόν για μια θεαματική βελτίωση όχι μόνο στο οικονομικό επίπεδο αλλά και στο επίπεδο των υπηρεσιών. Αν συγκρίνει κανείς τα Ελληνικά Ταχυδρομεία πριν από λίγα χρόνια με τη σημερινή τους εικόνα, θα διαπιστώσει ότι μέσα σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα έγιναν πολύ θεαματικές εξελίξεις χωρίς μοναδικό κριτήριο το κέρδος και ταυτόχρονα ότι από τα 20 δισεκατομμύρια χρέους κάθε χρόνο περνάμε σε μια κερδοφόρο επιχείρηση με περίπου 5 δισεκατομμύρια δραχμές το χρόνο κέρδος. Θα έλεγα ότι είναι μια πολύ μεγάλη επιτυχία του Υπουργείου αλλά και αποτέλεσμα της προσπάθειας που κατέβαλαν τα Ελληνικά Ταχυδρομεία ώστε να προσαρμοστούν στις καινούργιες συνθήκες της ανοικτής αγοράς.

Πιο αναλυτικά, ο καινούργιος νόμος κατ' αρχήν ρυθμίζει τις δυνατότητες και τις ομαλές συνθήκες της αδειοδότησης. Χαρακτηριστικά σας θυμίζω για τις προθεσμίες ότι μειώνονται τόσο δραστικά ώστε διασφαλίζουν σχεδόν άμεσα την αδειοδότηση σ' αυτούς που την δικαιούνται (από τους έξι μήνες σε έξι εβδομάδες για τις ειδικές άδειες και από τρεις μήνες σε δεκαπέντε μέρες για τις γενικές άδειες). Αυτή είναι μια πολύ θεαματική βελτίωση της αξιοποίησης των θεσμικών πλαισίων τα οποία διαμορφώθηκαν και της εξυπηρέτησης των ενδιαφερομένων σε όλους τους τομείς.

Ένα δεύτερο στοιχείο που ρυθμίζει το σχέδιο νόμου είναι τα ζητήματα της ρυθμιστικής αρχής. Οπλίζει την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων με όλα εκείνα τα απαραίτητα εργαλεία, ώστε αντικειμενικά και αμερόληπτα να ρυθμίζει μια ανοικτή αγορά που από το 2009 δεν θα επιτρέπει κανένα κρατικό παρεμβατισμό. Διασφαλίζεται παράλληλα και μια τιμολογιακή πολιτική που είχε στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, με τον οποίο κάνουμε τις συγκρίσεις, θεαματικά αποτελέσματα. Από την εποχή που ζητούσαμε και περιμέναμε μήνες και χρόνια για μια τηλεφωνική γραμμή, σήμερα έχουμε μια άμεση δυνατότητα σύνδεσης με πολλαπλή παροχή υπηρεσιών και σε πολλές περιπτώσεις με μείωση του κόστους. Τώρα η κοστοστρεφής προσέγγιση είναι υποχρεωτική από το νόμο. Πρέπει ο κάθε φορέας να αιτιολογεί τις τιμές και αυτές να προσαρμόζονται υποχρεωτικά σε ένα εύλογο κέρδος λίγο πάνω από τα όρια του κόστους τα οποία πρέπει να τεκμηριώσει στην Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων. Και βέβαια διασφαλίζεται ο ειδικός λογαριασμός ο οποίος πολλές φορές στο παρελθόν δεν έχει υλοποιηθεί. Υποχρεώνονται δηλαδή όλοι όσοι έχουν ειδικές άδειες -και ο νόμος το διορθώνει προς τη σωστή κατεύθυνση αυτό- να συμβάλουν, ώστε η καθολική υπηρεσία, η ανάγκη δηλαδή να πάει ένα γράμμα στον τελευταίο πολίτη της χώρας στο πιο απόμερο ελληνικό χωριό, να γίνει πραγματικότητα.

Θα έλεγα λοιπόν πώς αξίζει να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο και χαίρομαι, γιατί στη μεγάλη της πλειοψηφία η Βουλή συμφωνεί τόσο για τη σημασία όσο και για τη σκοπιμότητα της κατάθεσής του. Όσο για το δεύτερο κεφάλαιο των άρθρων που αφορά άλλα θέματα του Υπουργείου αλλά και για την κρίσιμη τροπολογία σχετικά με την Ολυμπιακή Αεροπορία θα κουβεντιάσουμε στις επόμενες συνεδριάσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Το λόγο έχει ο κ. Αγγελόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Από ό,τι φαίνεται, κύριε Πρόεδρε, από την μέχρι τώρα συζήτηση, η κατάθεση της τροπολογίας για την Ολυμπιακή Αεροπορία έθεσε σε δεύτερη μοίρα το συζητούμενο νομοσχέδιο για τα ΕΛΤΑ Για μεν το περιεχόμενο της τροπολογίας θα μιλήσουμε όταν αυτή συζητηθεί.

Νιώθω, όμως, την ανάγκη να επισημάνω ότι ο τρόπος που επέλεξε ο Υπουργός για να φέρει το θέμα στη Βουλή αποτελεί σοβαρό πολιτικό ατόπημα. Κάλεσε πρώτα τους δημοσιογράφους στις 11.00' το πρωί της Παρασκευής και ανακοίνωσε το περιεχόμενο της τροπολογίας και μετά, αφού εξήντλησε μέχρι λεπτού τις προβλεπόμενες από τον Κανονισμό προθεσμίες, την κατέθεσε στη Βουλή λίγα λεπτά πριν από τις 14.00' το μεσημέρι και για να μην προλάβουν να καταγραφούν στον Τύπο οι αντι-

δράσεις των κομμάτων και των εργαζομένων, αφού είναι γνωστό ότι η ύλη των εφημερίδων την ημέρα αυτή κλείνει στις 14.00' η ώρα το μεσημέρι.

Πρέπει να ομολογήσω ότι ο Υπουργός κατάφερε να πετύχει απόλυτα το στόχο του. Στον τομέα των εντυπώσεων πήρε άριστα. Όλο το Σαββατοκύριακο οι εφημερίδες και τα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας είχαν μόνο τις δικές του απόψεις, χωρίς να καταγράφονται πουθενά οι αντιδράσεις των άλλων κομμάτων της Αντιπολίτευσης και των εργαζομένων.

Αυτό, όμως, δείχνει σοβαρή έλλειψη σεβασμού προς το Κοινοβούλιο, προς τους Βουλευτές, αλλά και προς τους εργαζόμενους και την ιστορία της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Δεν άξιζε τέτοια τύχη, κύριε Υπουργέ, στην Ολυμπιακή Αεροπορία και πολύ περισσότερο τέτοια μεταχείριση. Με μία τροπολογία τριών σελίδων, τσόντα στο νομοσχέδιο για τα ΕΛΤΑ, να νομίζουν κάποιοι ότι έστω υπό τις παρούσες συνθήκες δίνουν λύση στο πρόβλημα. Διότι ακόμη και για επικήδειο τρεις σελίδες κείμενο είναι πολύ λίγο για μία επιχείρηση με χιλιάδες εργαζόμενους και με τόσο μεγάλη ιστορία.

Τα μεγάλα ζητήματα απαιτούν συναίνεση και συνεννόηση. Και η Ολυμπιακή είναι μεγάλο ζήτημα. Με τέτοιες, όμως, πρακτικές, συνεννόηση και συναίνεση δεν μπορεί να επιτευχθεί.

Τα υπόλοιπα επί της ουσίας θα τα πούμε κατά τη συζήτηση της τροπολογίας.

Με το ν.2698/88 για την οργάνωση του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις, ενσωματώθηκαν εν πολλοίς στο εσωτερικό δίκαιο οι ρυθμίσεις της οδηγίας 97/67 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Με την οδηγία αυτή ετίθετο σε ισχύ για πρώτη φορά ένα θεσμικό πλαίσιο για τη σταδιακή απελευθέρωση και την ανάπτυξη μιας ενιαίας αγοράς παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών. Το θεσμικό αυτό πλαίσιο στηριζόταν στην ιδέα της εξασφάλισης καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας υψηλής ποιότητας σε όλους τους χρήστες εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της εντός ορισμένων ορίων διατήρησης της αποκλειστικότητας στους εθνικούς φορείς παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών σε συνδυασμό με τη χορήγηση ειδικών αδειών σε επιχειρήσεις του ανταγωνισμού για τη δραστηριοποίησή τους στους απελευθερούμενους τομείς παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.

Εξάλλου η επιτυχία του εγχειρήματος απαιτούσε τη σύσταση εθνικών ανεξάρτητων κανονιστικών αρχών για τη ρύθμιση και παρακολούθηση της ταχυδρομικής αγοράς, ιδίως δε, μεταξύ άλλων, για την εξασφάλιση της τήρησης των αρχών τιμολόγησης και της διαφάνειας των λογαριασμών παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.

Με την οδηγία 2002/39 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου τροποποιήθηκε η οδηγία 97/67 με στόχο το περαιτέρω άνοιγμα των κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών στον ανταγωνισμό.

Το κεφάλαιο Α του συζητούμενου νομοσχεδίου εναρμονίζει το ν. 2668 προς την οδηγία 2002. Το κεφάλαιο Β του νομοσχεδίου αποτελεί συρραφή διατάξεων αποσπασματικού χαρακτήρα που συμπληρώνουν ή τροποποιούν την ισχύουσα νομοθεσία και ρυθμίζουν θέματα που αφορούν τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, θέματα συνεργείων αυτοκινήτων του ΟΣΕ, των τραμ, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Το μισό δηλαδή κείμενο του νομοσχεδίου κατά τη συνήθη κυβερνητική πρακτική αφορά ρυθμίσεις θεμάτων που ναι μεν δεν είναι άσχετες με το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών αλλά ουσιαστικά αλλοιώνουν και ακυρώνουν την όποια συζήτηση επί της αρχής. Γι' αυτό παρά τη θέση που πήραμε κατά τη συζήτηση στην επιτροπή, η Νέα Δημοκρατία θα καταψηφίσει το νομοσχέδιο επί της αρχής γιατί δεν έχει καμία σχέση με το κείμενο που αρχικά συζητήθηκε στην επιτροπή.

Και δεν είναι τυχαίο ότι και η έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής με τις όποιες παρατηρήσεις της αναφέρεται μόνο στο κεφάλαιο Α του νομοσχεδίου, μια και όλες οι άλλες διατάξεις αφορούν τροπολογίες που κατατέθηκαν μετά ή που δεν αναφέρονται στα θέματα που αφορούν τα Ελληνικά Ταχυδρομεία. Είναι θετικό πάντως ότι ο πάροχος της καθολικής υπηρεσίας παραμένει στα ΕΛΤΑ και για τους καταναλωτές και για τους εργαζόμενους σ' αυτά. Αυτό όμως δεν διασφαλίζει αυτόματα την αναβάθμιση των παρεχόμενων ταχυδρομικών υπηρεσιών και την επίτευξη του τελικού στόχου που πρέπει να είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση των καταναλωτών.

Οι ταχυδρομικές υπηρεσίες πρέπει να ακούν στη λογική του δημόσιου συμφέροντος και να συμβάλουν στην ανάπτυξη της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας. Να υπηρετούν τις αρχές του εκσυγχρονισμού, των κανόνων του ανταγωνισμού και του μετρήσιμου αποτελέσματος, όπως τόνισε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας. Και χαιρόμαστε που πληθαίνουν όλο και περισσότερο οι φωνές που υποστηρίζουν αυτήν την άποψη, που μέχρι πριν λίγο καιρό τύγχανε του γενικού αφορισμού.

Τα μετρήσιμα όμως αποτελέσματα που έχει σαν εικόνα σήμερα ο καταναλωτής συμπίπτουν απόλυτα με τις διαπιστώσεις της ΕΕΤΤ, η οποία υποχρεώνεται κατ' επανάληψη να επιβάλλει πρόστιμα στα ΕΛΤΑ για την κακή ποιότητα των παρεχόμενων ταχυδρομικών υπηρεσιών. Σχεδόν όλες οι κατηγορίες ταχυδρομικών αντικειμένων επιδίδονται με σοβαρή καθυστέρηση. Οι περιπτώσεις απώλειας συνεχώς αυξάνουν, ενώ πολλές είναι οι καταγγελίες για παραβίαση του απόρρητου της αλληλογραφίας και των προσωπικών δεδομένων.

Τα τελευταία χρόνια τα ΕΛΤΑ, φορέας παροχής καθολικών ταχυδρομικών υπηρεσιών, μειώνουν συνεχώς τα υποκαταστήματα, τα ταχυδρομικά γραφεία και τους διανομείς και αυξάνουν αντίστοιχα τα πρακτορεία. Προβλέπεται βέβαια ότι τα πρακτορεία Γ' κατηγορίας πρέπει να κάνουν διανομή, κανείς όμως δεν κάνει διανομή. Η αλληλογραφία συνήθως εγκαταλείπεται σε κάποιο τραπέζι του πρακτορείου που τις περισσότερες φορές είναι καφενείο, εκτεθειμένη στις ορέξεις του όποιου περίεργου και όχι μόνο.

Πριν από λίγα χρόνια ο ταχυδρομικός διανομέας με τα πόδια ή το μουλάρι επέδιδε έγκαιρα την αλληλογραφία και στο πιο απομακρυσμένο χωριό, γι' αυτό και είχε αναπτυχθεί μια προσωπική ανθρώπινη σχέση ανάμεσα στον ταχυδρόμο και στον πολίτη. Σήμερα, στην εποχή της τεχνολογίας, του μοτοποδήλατου, του αυτοκινήτου, η αλληλογραφία στην καλύτερη των περιπτώσεων εγκαταλείπεται στο καφενείο του χωριού, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη αν οι υπερήλικες κάτοικοι αυτών των χωριών μπορούν να παραλάβουν σίγουρα και έγκαιρα όχι μόνο την αλληλογραφία τους, αλλά και την αγροτική τους σύνταξη.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε. Αφαιρέστε μου χρόνο από τη δευτερολογία.

Τα ίδια ή χειρότερα συμβαίνουν και με την αλληλογραφία που εγκαταλείπεται στις εισόδους των πολυκατοικιών. Λογαριασμοί και επιταγές χάνονται ή παραλαμβάνονται εκπρόθεσμα, ενώ η πολιτική ή προεκλογική αλληλογραφία, για την οποίαν όμως έχει καταβληθεί ταχυδρομικό τέλος, συνήθως εξαφανίζεται από τους οπαδούς των αντίπαλων κομμάτων.

Βέβαια αυτά τα θέματα δεν μπορούν να επιλυθούν μόνο με την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου. Είναι θέματα που αναφέρονται στη σωστή διαχείριση, στην αποτελεσματική διοίκηση και λειτουργία και στον εκσυγχρονισμό των ΕΛΤΑ Και στον τομέα αυτό θα αναμείνουμε με τις καλύτερες των προθέσεων τις όποιες κυβερνητικές πρωτοβουλίες.

Επανερχόμενος στα θέματα που αναφέρονται στη διαδικασία και τις προθέσεις για τη χορήγηση των ειδικών αδειών, θα ήθελα να επισημάνω ότι οι σχετικές διατάξεις παρουσιάζουν σημαντικά κενά, ιδιαίτερα στα θέματα της απαιτούμενης εμπειρίας φθάνει μόνο το απολυτήριο λυκείου, του μη καθορισμού γεωγραφικών και πληθυσμιακών ορίων, το ύψος του τιμήματος, το κεφάλαιο της εταιρείας καθώς επίσης και τις προθεσμίες για την ενεργοποίηση της άδειας. Μέχρι σήμερα η άδεια ήταν αμεταβίβαστη. Τώρα μπορεί να μεταβιβάζεται, να πωλείται ή να μισθώνεται, πουθενά όμως δεν αναφέρεται με ποιες προϋποθέσεις.

Για τα υπόλοιπα θα μιλήσω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Καλογιάννης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Με το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα, ουσιαστικά τροποποιείται ο ν. 2668/98, ώστε να εναρμονιστεί με την οδηγία 2002/39 της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά στο περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς ταχυδρομικών υπηρεσιών στον ανταγωνισμό. Ενδυναμώνεται παράλληλα ο ρόλος της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, αφού πλέον οι ειδικές άδειες ταχυδρομικών υπηρεσιών χορηγούνται από την ΕΕΤΤ κατ' αντίστοιχο τρόπο με αυτόν που γίνεται στις τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες. Διαφαίνεται επίσης μια προσπάθεια απλοποίησης των διαδικασιών αδειοδότησης των επιχειρήσεων που μελλοντικά θα δραστηριοποιηθούν στο συγκεκριμένο τομέα και αυτό βεβαίως είναι θετικό.

Παρ' όλα αυτά στο σχέδιο νόμου δεν περιλαμβάνονται κατά την άποψή μας σημαντικά στοιχεία. Σε ένα περιβάλλον, όπως είναι των ταχυδρομικών υπηρεσιών, που μεταβάλλεται ραγδαία, στη νέα εποχή της απελευθερωμένης αγοράς των συγκεκριμένων υπηρεσιών, ποιος θα είναι ο ρόλος των ΕΛΤΑ; Πιστεύω ότι επ' αυτού θα έπρεπε να γίνει αναλυτική συζήτηση.

Αναφέρει το σχέδιο νόμου στο άρθρο 6 ότι οι επιχειρήσεις που παρέχουν ταχυδρομικές υπηρεσίες οφείλουν να τηρούν το απόρρητο, κάτι το οποίο βεβαίως όπως όλοι γνωρίζουμε σήμερα δεν ισχύει. Δεν αναφέρομαι στο απόρρητο των επιστολών, αλλά στο απόρρητο μεταξύ αποστολέα και παραλήπτη μιας επιστολής, ενός γράμματος, ενός δέματος. Πώς λοιπόν θα διασφαλιστεί το απόρρητο των συγκεκριμένων υπηρεσιών; Καμία κουβέντα απολύτως δεν γίνεται στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

Επίσης, στο σχέδιο νόμου αναφέρεται ότι τα ΕΛΤΑ είναι φορέας παροχής καθολικών ταχυδρομικών υπηρεσιών. Σε όλη όμως τη χώρα, όπως όλοι γνωρίζουμε, κλείνουν ή υποβαθμίζονται ταχυδρομικά γραφεία. Μόνο στο Νομό Ιωαννίνων έχουν κλείσει ήδη τα γραφεία στην ακριτική Πωγωνιανή, στο Παλιοσέλι Κονίτσης και αρκετά άλλα, ενώ έχουν υποβαθμιστεί γραφεία τα οποία βρίσκονται στο Καλέντζι, στο Κεφαλόβρυσο και σε άλλες περιοχές του νομού.

Το ερώτημα είναι βάσει ποιας μελέτης τα ΕΛΤΑ οδηγούνται στο κλείσιμο ή στην υποβάθμιση συγκεκριμένων ταχυδρομικών γραφείων, διότι στις σχετικές ερωτήσεις που έχουμε καταθέσει οι απαντήσεις τόσο των ΕΛΤΑ όσο και του αρμόδιου Υφυπουργού είναι ότι θέλουν να παρέχουν πιο ποιοτικές υπηρεσίες. Κλείνουν όμως τα γραφεία και εάν στο μέλλον δεν δημιουργηθούν προβλήματα ενδεχομένως να τα ξανανοίξουν.

Αυτό θυμίζει το αντίστοιχο γεγονός που έγινε με τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες. Έκλεισαν αρκετές σε ακριτικές περιοχές του Νομού Ιωαννίνων, διαμαρτυρηθήκαμε, μας είπαν ότι εκσυγχρονίζονται οι σχετικές υπηρεσίες, δεν χρειάζεται να είναι τόσες πολλές και, ω του θαύματος, πριν δέκα μέρες ο αρμόδιος Υφυπουργός έρχεται στο νομό και ξαναεγκαινιάζει τα γραφεία που ο ίδιος Υφυπουργός, η ίδια Κυβέρνηση έκλεισε.

Τέλος, θα ήθελα να αναφερθώ σε ένα θέμα που έχει σχέση με την «ΤΡΑΜ Α.Ε.». Μιλάω για το άρθρο 20 του σχεδίου νόμου, το οποίο στην παράγραφο 6 αναφέρει ότι τα όργανα της «ΤΡΑΜ Α.Ε.» γνωμοδοτούν ή αποφασίζουν κατά περίπτωση και στις εκκρεμείς κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου αιτήσεις θεραπείας των αναδόχων των έργων που εκτελούνται από την «ΤΡΑΜ Α.Ε».

Συμβαίνει αυτό και όχι όπως θα έπρεπε να γίνει, δηλαδή οι αντίστοιχες περιπτώσεις, οι αντίστοιχες αιτήσεις θεραπείας να εξετάζονται από το Συμβούλιο Δημοσίων Έργων, όπως συνέβαινε μέχρι τώρα.

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

Καλώ και εσάς, κύριε Πρόεδρε, ως μηχανικό να καταψηφίσουμε τη συγκεκριμένη διάταξη διότι μας προσβάλλει βάναυσα. Επίσης, καλό θα ήταν ο κύριος Υφυπουργός και ο κύριος Υπουργός, να δώσουν μια απάντηση και να μας πουν ποιες είναι, σήμερα που ψηφίζεται το νομοσχέδιο, οι εκκρεμείς αιτήσεις θεραπείας, από ποιον έχουν υποβληθεί, από πότε εκκρεμούν και γιατί αυτή η φωτογραφική διάταξη.

Τέλος, σε ό,τι αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία, επιφυλάσσομαι να τοποθετηθώ κατά τη συζήτηση της σχετικής τροπολογίας. Λυπάμαι να πω ότι ένα μείζον θέμα έρχεται να συζητηθεί ως τροπολογία σε ένα νομοσχέδιο εντελώς άσχετο.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα πω ότι πραγματικά δεν αξίζει ένα τέτοιο τέλος στην Ολυμπιακή εταιρεία που πριν πενήντα χρόνια με κόπους και θυσίες έστησε ο Ωνάσης, σε μια Ολυμπιακή εταιρεία, την οποία από το 1974 και μετά, επίσης με κόπους και θυσίες, η Νέα Δημοκρατία στήριξε και μεγάλωσε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Το λόγο έχει ο κ. Νεράντζης.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Θα προσπαθήσω στο σύντομο χρόνο που έχω στη διάθεσή μου να κωδικοποιήσω τις ελλείψεις του συζητουμένου σχεδίου νόμου.

Κύριε Υπουργέ, αυτό το σχέδιο νόμου είναι άναρχο –όχι αναρχικό- με άλλα λόγια στερείται αρχής. Πού κανείς μπορεί να βρει αρχή μεταξύ των Ελληνικών Ταχυδρομείων, των συνεργείων μοτοποδηλάτων, της συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης και των υπαλλήλων του Υπουργείου Μεταφορών; Όση ώρα και να ψάξει κανείς, δεν μπορεί να βρει αρχή σ' αυτό το νομοσχέδιο. Η συζήτηση, λοιπόν, επί της αρχής είναι σκιαμαχία. Είναι σαν να κυνηγάμε τους ανέμους. Μοιάζει με ένα δονκιχωτισμό. Αλλά μολονότι στερείται αρχής είναι βέβαιο ότι έχει τέλος, ένα τέλος -εγώ πιστεύω- κακό, ένα τέλος δυσάρεστο.

Εκτός όμως από άναρχο, το νομοσχέδιο είναι και πρόχειρο. Δεν φθάνει που αραδιάσατε ρυθμίσεις, περί παντός επιστητού, μέσα στο ίδιο το νομοσχέδιο, μας φέρατε και τέσσερις τροπολογίες, η μία εκ των οποίων είναι τεράστια, και από πλευράς εκτάσεως, αλλά κυρίως από πλευράς εμβελείας του ρυθμιστέου αντικειμένου, αυτό της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Φέρατε τροπολογίες, οι οποίες είναι άσχετες και μεταξύ τους αλλά είναι άσχετες και με όσα ξένα ρυθμίζει επί μέρους το συζητούμενο σχέδιο νόμου, δηλαδή την Ολυμπιακή Αεροπορία, την επέκταση των αστικών συγκοινωνιών, το ανταποδοτικό τέλος της ΕΡΤ και πάει λέγοντας.

Εκτός όμως από άναρχο και πρόχειρο το νομοσχέδιο είναι και αντισυνταγματικό. Άραγε κανένας από τους συμβούλους σας, κύριε Υπουργέ, δεν σας υπέμνησε τη διάταξη του άρθρου 74 του Συντάγματος, το οποίο λέει ότι νομοσχέδιο ή πρόταση νόμου το οποίο περιέχει διατάξεις άσχετες με το κύριο αντικείμενό του δεν συζητείται; Τι σχέση έχουν τώρα η Ολυμπιακή Αεροπορία, που μας φέρνετε με τροπολογία, με τα ΕΛΤΑ; Τι σχέση έχει η ρύθμιση θεμάτων που αφορούν τα συνεργεία μοτοποδηλάτων με ένα τέτοιο νομοσχέδιο; Είναι προεχόντως αντισυνταγματικό αυτό.

Βεβαίως έχουμε συνηθίσει σ' αυτήν την Αίθουσα δυστυχώς στα περιβόητα νομοσχέδια-σκούπα. Αυτά, όμως, τα νομοσχέδια-σκούπα συχνά αποβαίνουν νομοσχέδια-σούπα. Είναι χυλός. Δεν έχουν καμία ειδική ταυτότητα. Ο κ. Ευθυμίου, ο δικός σας Υπουργός, με την αβρότητα που σκιαγραφεί μερικές από τις εκφράσεις του, θα χαρακτήριζε ίσως –έτσι έκανε στο παρελθόν- αυτό το νομοσχέδιο, νομοσχέδιο «κουρελού». Εγώ, όμως, αποφεύγω αυτόν τον πειρασμό και για λόγους σεβασμού προς την Αίθουσα αλλά κυρίως για λόγους σεβασμού προς τη συμβολή της κουρελούς στην εξέλιξη του ελληνικού νοικοκυριού και μάλιστα της επαρχίας.

Εκτός τούτου όμως, το νομοσχέδιο είναι και ψευδεπίγραφο. Το νομοσχέδιο επιγράφεται: προσαρμογή, ενσωμάτωση της κοινοτικής οδηγίας στο Εθνικό Δίκαιο κλπ. Στην ουσία όμως εσείς δεν θέλατε να κάνετε τίποτε άλλο παρά να ρυθμίσετε τα θέματα της Ολυμπιακής. Γιατί δεν φέρνατε ένα νομοσχέδιο αυτοτελώς για την Ολυμπιακή; Την κάνατε αποπαίδι, με τις αλλεπάλληλες απόπειρες εξυγιάνσεως που την έφεραν στο χείλος του γκρεμού και στοίχισαν τρισεκατομμύρια δραχμών, εν πάση περιπτώσει, δεν άξιζε η Ολυμπιακή ούτε ενός αυτοτελούς νομοσχεδίου που να ρυθμίσει τα θέματά της;

Δεν είναι όμως ψευδεπίγραφο μόνο το σχέδιο νόμου αυτό, είναι και παραπλανητικό. Και την παραπλάνηση αυτή, κύριε Υπουργέ, δυστυχώς, λυπάμαι που το λέω, την επιχειρήσατε εσείς. Συγκεκριμένα, όταν ο ειδικός αγορητής του Συνασπισμού –ο οποίος ήταν εδώ πριν από λίγο- κατά την 22α Ιουλίου (όταν συζητείτο δηλαδή ενώπιον της Διαρκούς Επιτροπής το

σχέδιο νόμου), ζητούσε να κληθεί ο εκπρόσωπος της ΟΣΥΠΑ, με το σκεπτικό –και διαβάζω κατά λέξη τη δήλωση του κ. Λαφαζάνη- «υπάρχει ζήτημα της νέας Ολυμπιακής που φαίνεται από το νομοσχέδιο», εσείς (όπως έχει καταγραφεί στα Πρακτικά της επιτροπής) απαντήσατε «δεν νομίζω να υπάρχει θέμα Ολυμπιακής, κύριε Λαφαζάνη». Και όταν στην ίδια εκείνη συνεδρίαση της επιτροπής από πλευράς Νέας Δημοκρατίας ο κ. Παπαληγούρας εμφαντικώς σας ζητούσε «σας ερωτώ, υπάρχει περίπτωση να έλθει το θέμα της Ολυμπιακής στο συζητούμενο σχέδιο νόμου;» εσείς δεν απαντήσατε.

Παραπλανηθήκατε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ή παραπλανήσατε τη Βουλή; Αν συμβαίνει το πρώτο, αυτό αποδεικνύει ολισθηρή αφέλεια. Αν συμβαίνει το δεύτερο, τότε λυπούμαι, διότι επιχειρήσατε να εξαπατήσετε τη Βουλή και ελπίζω να μην έχετε τη φαεινή έμπνευση να μεταχειριστείτε την ίδια εκείνη ολισθηρή αφέλεια, να μας πείτε δηλαδή ότι το θέμα της Ολυμπιακής ανέκυψε από τις 22 Ιουλίου που συζητήθηκε στην επιτροπή αυτό το σχέδιο νόμου, μέχρι την περασμένη Παρασκευή που καταθέσατε την τροπολογία.

Όλη η ιστορία είναι για την Ολυμπιακή, όλη η ιστορία έγινε ακριβώς για να αιφνιδιαστεί το Τμήμα. Ο κ. Αγγελόπουλος σας είπε πολύ εύστοχα ότι καλέσατε τους δημοσιογράφους, ανακοινώσατε τις ρυθμίσεις περιφρονώντας τα πάντα, ούτως ώστε να έχετε το μονόλογο. Ο μονόλογος για εκείνο το διήμερο σας ανήκει. Σας ανήκει όμως και η δόξα του ενταφιασμού. Και πολύ φοβούμαι, κύριε Υπουργέ, ότι η έσχατη πλάνη είναι χείρον της πρώτης. Παραπλάνησαν οι κυβερνήσεις σας με τα εξυγιαντικά προγράμματα της Ολυμπιακής. Πλανηθήκατε φαίνεται και εσείς με αυτό το οποίο φέρνετε.

Το μόνο που θα μπορούσε να βρει κανείς σύμφωνο –εμάς μας βρίσκει συμφώνους αυτό- είναι ίσως αυτή η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην κοινοτική οδηγία. Όλα τα άλλα αποτελούν απλώς δικαιολογίες, προσχήματα, ενδύματα με τα οποία θέλετε να περάσετε τις ρυθμίσεις για την Ολυμπιακή. Επιφυλασσόμαστε πάντως στη συζήτηση κατ' άρθρο, αλλά κυρίως στη συζήτηση των τροπολογιών, να σας εκθέσουμε πλήρως –το στοιχείο του αιφνιδιασμού δεν θα υπάρχει- όλες τις απόψεις μας σχετικά μ' αυτό.

Επί του παρόντος εκφράζουμε απλώς τη λύπη μας και για τις μεθοδεύσεις τις οποίες μετήλθατε, κυρίως όμως για το πνεύμα που αναδύουν αυτές οι μεθοδεύσεις και το οποίο δεν ταιριάζει πια στον κοινοβουλευτικό και πολιτικό πολιτισμό αυτής της χώρας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Βερελής έχει το λόγο.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, έγινε μια συζήτηση στην επιτροπή η οποία ήταν αναλυτική. Υπήρξε σε πολλά θέματα συναίνεση. Υπήρξε ψήφιση στην επιτροπή επί της αρχής και υπήρξαν και τεχνικές διορθώσεις, οι οποίες ήρθαν σήμερα και οι οποίες απεστάλησαν και έγκαιρα σε όλα τα κόμματα.

Η τροπολογία που κατατέθηκε για την Ολυμπιακή και στην οποία θα αναφερθώ στη συνέχεια, εδώ και αρκετό χρονικό διάστημα έχει συζητηθεί δημόσια όχι ως προς τις τεχνικές της λεπτομέρειες –γιατί αυτές ρυθμίζουμε σήμερα- αλλά σε ό,τι αφορά τη λογική της, σε ό,τι αφορά το σχεδιασμό προκειμένου να διασωθεί η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Και εδώ, αγαπητοί συνάδελφοι, υπάρχει ένα μείζον ερώτημα: Είναι πολύ ωραία τα ρητορικά σχήματα, είναι πάρα πολύ ωραίες οι κριτικές για το αν η τροπολογία είναι μιάμιση σελίδα ή είναι δυόμισι σελίδες. Δεν ακούω όμως από κανέναν να προτείνει τι πρέπει να γίνει με την Ολυμπιακή. Αυτό είναι το ερώτημα, αυτό απασχολεί τον ελληνικό λαό, αυτό απασχολεί τους εργαζόμενους της Ολυμπιακής, αυτό απασχολεί και όλους τους Έλληνες φορολογούμενους.

Θα επανέλθω στη συνέχεια. Το νομοσχέδιο για τα ΕΛΤΑ ρυθμίζει κάτι που είναι απαραίτητο και διασφαλίζει τη διακίνηση της αλληλογραφίας και όλων των υπηρεσιών των ΕΛΤΑ σε όλη τη χώρα. Καθιστά τα ΕΛΤΑ ως φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας. Αυτό σημαίνει ότι και στο τελευταίο χωριό της χώρας και ο πιο απομακρυσμένος κάτοικος διατηρεί το δικαίωμά του να δέχεται όλα εκείνα τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που παρέχουν τα ΕΛΤΑ Να θυμίσω, κύριοι συνάδελφοι, ότι μέχρι πριν από λίγα χρόνια τα ΕΛΤΑ ήταν πραγματικά σε μία πολύ δύσκολη θέση. Κάθε χρόνο είχαν ζημιές –να σας αναφέρω τις τελευταίες που θυμάμαι- και το 1998 είχαν 25 δισεκατομμύρια δραχμές. Σήμερα η οικονομική τους κατάσταση έχει βελτιωθεί. Τα 25 δισεκατομμύρια δραχμές δεν τα πληρώνει ο Έλληνας φορολογούμενος, αντιθέτως ο Έλληνας φορολογούμενος διά του Υπουργείου Οικονομικών εισπράττει και μέρισμα και φόρο, διότι τα ΕΛΤΑ έχουν κέρδη διαρκώς από το 2000 μέχρι σήμερα και κάθε χρόνο τα κέρδη τους αυξάνονται. Και έχει φθάσει σήμερα να έχει κέρδη της τάξης των 20 δισεκατομμυρίων ευρώ. Παράλληλα υπάρχει μία μεγάλη προσπάθεια εκσυγχρονισμού των ΕΛΤΑ και αυτή η προσπάθεια είναι ορατή.

Οι ποιοτικοί δείκτες που πολύ αυστηρά εφαρμόζουμε πια και οι οποίοι δεν υπήρχαν πριν από τρία χρόνια, δημιουργήθηκαν μετά την ίδρυση της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων και βελτιώνονται κάθε χρόνο. Βελτιώνονται σημαντικά σε ότι αφορά την αλληλογραφία εξωτερικού και βελτιώνονται και σταδιακά σε ότι αφορά την αλληλογραφία του εσωτερικού. Και σήμερα που μας παρέδωσαν τους καινούργιους δείκτες –ο κ. Στρατάκης αναλυτικά θα αναφερθεί στα θέματα των ΕΛΤΑ- η εικόνα έχει βελτιωθεί. Υπάρχουν σοβαρά προβλήματα. Υπάρχουν τα θέματα που αναφέρθηκαν από συναδέλφους ότι στα χωριά αφήνονται τα γράμματα στα καφενεία ή ότι στις πολυκατοικίες δίνονται τα γράμματα στην είσοδο. Αυτό όμως, το οποίο γίνεται, είναι μία μεγάλη προσπάθεια, όπου ένα μόνο παράδειγμα θα αναφέρω. Σε όλη την ελληνική επικράτεια υπάρχει ένα τεράστιο πρόγραμμα να δημιουργηθούν προσωπικές γραμματοθυρίδες για όλους τους ανθρώπους των χωριών. Είναι πρόγραμμα αξίας 25 δισεκατομμυρίων. Ήδη περίπου τα 3 δισεκατομμύρια έχουν εφαρμοστεί. Και θα δείτε –φαντάζομαι ότι κάποιοι από την επαρχία θα το έχετε δει- ότι το πρόγραμμα αυτό αποδίδει.

Ακόμα υπάρχουν θέματα που ρυθμίζονται, που αφορούν τα ΚΤΕΛ. Το ΠΑΣΟΚ είχε την ευαισθησία και έφερε ένα νόμο για τα ΚΤΕΛ. Πρώτη φορά ήρθε τέτοιος νόμος, ο οποίος δίδει προοπτική για εκατόν πενήντα εκατομμύρια επιβάτες των ΚΤΕΛ, για αυτούς τους ανθρώπους της άλλης Ελλάδας . Διότι μιλάμε για την Ολυμπιακή αλλά ξεχνάμε ότι μεταφέρει τέσσερα εκατομμύρια οκτακόσιες χιλιάδες ανθρώπους, ενώ τα ΚΤΕΛ μεταφέρουν εκατόν πενήντα εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο. Όλη η άλλη Ελλάδα μεταφέρεται με τα ΚΤΕΛ, όλοι οι Έλληνες της επαρχίας, που δεν έχουν οικονομική δυνατότητα, με τα ΚΤΕΛ μεταφέρονται. Και δίνεται για πρώτη φορά η δυνατότητα να ανανεώσουμε το στόλο. Και πρέπει να διορθώσω τον αγαπητό μου συνάδελφο κ. Κιλτίδη ότι ήδη έχουν υπογραφεί τα πρώτα χρήματα για το ΚΤΕΛ Ιωαννίνων, που είναι είκοσι πέντε λεωφορεία. Δεν είναι θέμα του Υπουργείου αλλά των ίδιων των ΚΤΕΛ, πότε θα φέρουν τα δικαιολογητικά και πότε θα κάνουν τις προσαρμογές, διότι ανάμεσα σε αυτά που έχουμε ζητήσει είναι να γίνουν και ανώνυμες εταιρείες.

Για τα ΚΤΕΛ φέρνουμε μία σειρά από βελτιώσεις προκειμένου να βελτιώσουμε την επιδότηση, να δώσουμε και την τελική βοήθεια για να γίνουν καλύτεροι σταθμοί άφιξης-αναχώρησης, για να έχουν περισσότερα αυτοκίνητα που θα πάρουν επιδότηση. Και οι ίδιοι οι άνθρωποι που κυκλοφορούν με τα ΚΤΕΛ –γιατί πολλοί δεν κυκλοφορούν με τα ΚΤΕΛ και δεν γνωρίζουν τι γίνεται- βλέπουν ότι στους δρόμους κυκλοφορούν αυτοκίνητα που είναι σύγχρονα με αισθητή βελτίωση της ποιότητας.

Υπάρχουν και θέματα που ρυθμίζονται για το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Με την ευκαιρία να πω ότι το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο το 2000 και μέχρι τα μέσα του 2001 ήταν μία υπηρεσία του δημοσίου, αποκεντρωμένη. Πρόεδρος του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου ήταν ο εκάστοτε Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, κατά κανόνα συγκοινωνιολόγος.

Αυτό το οποίο το οποίο έγινε από τότε μέχρι σήμερα ήταν να υπάρξει μία επαγγελματική διοίκηση, να μετατραπεί σε ανώνυμη εταιρεία, να δοθούν καινούργια προϊόντα, να συνδεθεί με τα

ΕΛΤΑ και να αυξηθούν όλες οι θέσεις στις οποίες γίνονται συναλλαγές. Από εκατόν τριάντα δύο θέσεις που είχαν στα ΕΛΤΑ σε υποκαταστήματα έχουμε φθάσει στις χίλιες διακόσιες θέσεις, διότι προστέθηκαν όλα τα ταχυδρομεία της χώρας, όλες οι ταχυδρομικές θυρίδες, ακόμη και οι αγροτικοί διανομείς οι οποίοι φτάνουν στο τελευταίο σπίτι της επαρχίας, προκειμένου να κάνουν απλές τραπεζικές εργασίες πλην όμως αναγκαίες ώστε να εξυπηρετηθεί ο ελληνικός πληθυσμός. Η τράπεζα της γειτονιάς, η τράπεζα του χωριού είναι το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο.

Το αποτέλεσμα ήταν το 2000 να έχει κέρδη 60.000.000 ευρώ, το 2001 200.000.000 ευρώ κέρδη και το 2002 κέρδη 280.000.000 ευρώ. Είναι ένας παίκτης στην τραπεζική αγορά που ελπίζουμε ότι θα καταφέρει να βρει γρήγορα μέσα από τις διαδικασίες που εξελίσσονται μέσα από την Τράπεζα Αττικής τη δυνατότητα να αποτελέσει τον τέταρτο παίκτη, ο οποίος είναι αναγκαίος για να έχει ο Έλληνας πολίτης τη δυνατότητα της επιλογής και για να υπάρχει ανταγωνισμός στο τραπεζικό σύστημα, διότι υπάρχουν προβλήματα στο τραπεζικό σύστημα τα οποία ταλαιπωρούν τους συναλλασσόμενους και πολλές φορές φτάνουν εδώ στη Βουλή.

Έρχομαι στο θέμα της τροπολογίας για την Ολυμπιακή. Η Ολυμπιακή ξεκίνησε την πορεία της πριν από είκοσι πέντε χρόνια και από τότε αντιμετωπίζει προβλήματα τα οποία οφείλονται σε διάφορους παράγοντες, οι οποίοι αφορούν θέματα προσωπικού κατ' αρχήν. Αναφέρθηκε ότι τη δεκαετία του 1970 και στη συνέχεια μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980 η Ολυμπιακή είχε φτάσει να έχει δεκαεπτά χιλιάδες υπαλλήλους. Το 2000 είχε οκτώ χιλιάδες επτακόσιους μονίμους. Σήμερα έχει έξι χιλιάδες εκατόν εβδομήντα μονίμους. Αυτή η μείωση οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι πωλήθηκε η «OLYMPIC CATERING» και η οποία ιδιωτικοποιήθηκε με εξαιρετικά ευνοϊκούς όρους.

Η Ολυμπιακή κάλυπτε δρομολόγια με εντολές του πολιτικού συστήματος, γιατί σε μία χώρα όπως η Ελλάδα που είχε ανάγκη να αυξήσει τις δυνατότητές της, ιδιαίτερα τις τουριστικές, αν χρειαζόταν μία περιοχή αεροπορική σύνδεση είτε το δρομολόγιο έβγαινε είτε δεν έβγαινε, η Ολυμπιακή έπρεπε να πάει. Γι' αυτό είχαμε τα αποτελέσματα αυτής της εικοσιπενταετίας. Πολλές φορές ο Έλληνας φορολογούμενος έχει υποστεί τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής.

Πάντως η Ολυμπιακή Αεροπορία βοήθησε σημαντικότατα σε μία εποχή που δεν υπήρχε ιδιωτική αγορά, σε μία εποχή που έπρεπε να υπάρξει τουριστική ανάπτυξη, σε μία εποχή που τα σύμβολα της Ολυμπιακής πήγαιναν σε όλες τις ηπείρους. Αυτό το ρόλο της δεν πρέπει κανείς να τον ξεχνάει. Όμως από το 1999 η αγορά άλλαξε. Δεν υπάρχει η δυνατότητα στο μέτοχο να κάνει εκείνο που κάνει ένας ιδιώτης στην εταιρεία του. Όταν αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα αυξάνει το μετοχικό του κεφάλαιο. Αυτό δεν μπορεί να το κάνει η Ολυμπιακή. Από το 1999 τα πράγματα είναι παγωμένα. Έτσι η Ολυμπιακή έχει μεγάλες δυσκολίες διότι υπάρχει ο ανταγωνισμός, διότι υπάρχουν και άλλες εταιρείες οι οποίες διαμαρτύρονται και καταγγέλλουν δικαίως ή αδίκως. Έπρεπε, λοιπόν, να προχωρήσουμε σε μία νέα φάση προκειμένου να διασωθεί η Ολυμπιακή, να διασωθούν οι θέσεις εργασίας, το σήμα της, η περιουσία της.

Σας ζητώ, λοιπόν, να αναλάβετε τις ευθύνες σας. Τι προτείνετε εσείς να γίνει; Αν έχετε ένα γενικό καταγγελτικό λόγο δεν δίνετε καμία προοπτική, αλλά μία εικόνα ότι θέλουμε να κλείσει η Ολυμπιακή Αεροπορία. Ε, δεν θα κλείσει η Ολυμπιακή Αεροπορία. Το σχέδιό μας θα πετύχει διότι έχει μία προοπτική και διότι διατηρεί αυτό που πρέπει να διατηρήσει.

Να θυμίσω –το ξέρει το πανελλήνιο- ότι στις 11 Σεπτεμβρίου πριν από δυο χρόνια περίπου έγινε αυτή η γνωστή επίθεση στη Νέα Υόρκη, που είχε τεράστια καταστρεπτικά αποτελέσματα στις αεροπορικές εταιρείες. Τα αποτελέσματα αυτά οδήγησαν στο να χαθούν από τότε μέχρι σήμερα διακόσιες τριάντα πέντε χιλιάδες θέσεις εργασίας σε όλον τον κόσμο από τις αεροπορικές εταιρείες, να κλείσουν μεγάλες παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες οι οποίες ήταν πασίγνωστες. Να θυμίσω την «SABENA», την «SWISS AIR» και άλλες. Να σας πω ότι η «UNITED AIRLINES» και η «AIR CANADA» είναι σε καθεστώς πτώχευσης. Όλα αυτά δεν είναι πράγματα τα οποία πρέπει να μας προβληματίσουν, να δώσουμε επιτέλους μια λύση στο θέμα αυτό και να θυμηθούμε ότι όταν έγιναν οι προσπάθειες ιδιωτικοποίησης της εταιρείας στη συνολική της μορφή και με γεγονός ότι ο μέτοχος δεν έχει τη δυνατότητα με βάση τους κοινοτικούς κανονισμούς να επιδοτήσει την εταιρεία του ή να αυξήσει το μετοχικό κεφάλαιο, δεν θα υπήρχε άλλη λύση παρά το κλείσιμο της εταιρείας;

Δεν είναι γνωστό σε όλους ότι η εταιρεία αυτή μέσα σε πολύ λίγο διάστημα αν δεν υπάρξει λύση θα αναγκαστεί να σταματήσει τις εργασίες της και τότε βεβαίως το κόστος θα είναι πολλαπλό και για τον Έλληνα φορολογούμενο και για την οικονομία του τουρισμού σε όλη τη χώρα;

Αυτά μας οδηγούν να δώσουμε αυτήν τη λύση. Ο χρόνος ο οποίος υπάρχει δεν είναι απεριόριστος. Τώρα πρέπει να προχωρήσουμε στο να κάνουμε μια σειρά από ρυθμίσεις. Και επειδή ακούγονται πολλά και πρέπει να έχουμε μνήμη, να θυμίσω τα αποτελέσματα τα οποία υπήρχαν στις συγκεκριμένες περιόδους και να σας πω ότι οι πάντες έχουμε ευθύνη γι' αυτήν την ιστορία. Το 1993, όμως, όταν παρεδόθη η Ολυμπιακή Αεροπορία, το συσσωρευμένο χρέος της εταιρείας ήταν τότε 382.000.000.000 δραχμές. Εάν τα ανάγετε, αγαπητοί κύριοι ...

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Το 1989 πόσο ήταν;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ήταν 62.000.000.000 δραχμές. Θα σας τα πω!

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Η κατάπτωση των εγγυήσεων πόση ήταν;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): θα σας τα πω, κύριε Παυλόπουλε!

Αυτό το οποίο ήθελα να σας πω είναι ότι αν ανάγετε τα ποσά αυτά σε συγκεκριμένες αξίες, θα δείτε ότι είναι πολλά τα χρήματα αυτά. Δεν είστε, λοιπόν, αμέτοχοι των ευθυνών. Έχετε βάλει τη σκαπάνη προκειμένου να υπάρξει το μεγάλο πρόβλημα της Ολυμπιακής. Να μην το ξεχνάτε. Η πρώτη δε χρήση της Ολυμπιακής, η οποία κατάφερε να είναι ισοσκελισμένη, είναι η χρήση του 2001 με μεγάλους κόπους, με κόψιμο δρομολογίων, το οποίο δεν το βοηθήσατε, διότι όλα δόθηκαν βορά στο πολιτικό κόστος.

Αυτό, λοιπόν, το οποίο θα κάνουμε αυτήν τη στιγμή είναι να κάνουμε τη ρύθμιση αυτή, να δώσουμε τη δυνατότητα να μη χαθούν θέσεις εργασίας, να μην κλείσει η Ολυμπιακή, να διατηρηθούν οι αξίες της και να εξακολουθήσει να λειτουργεί για τη χώρα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Παυλόπουλος έχει το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν με εξέπληξε η αγόρευση του κυρίου Υπουργού. Την περίμενα. Η τακτική των κυβερνήσεων Σημίτη και των Υπουργών των Κυβερνήσεων Σημίτη είναι απλή: Σε καμία περίπτωση δεν έχουν το θάρρος, τόσο ο Πρωθυπουργός όσο και τα στελέχη των Κυβερνήσεων αυτών, να ομολογήσουν τις τεράστιες ευθύνες για το κατάντημα στο οποίο έχουν περιαγάγει τον Τόπο. Το παράδειγμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας είναι απτό.

Ας ξεκινήσω όμως από το νομοσχέδιο. Γιατί είναι δείγμα γραφής και της Κυβέρνησης και της «ευαισθησίας» που έχει απέναντι στη Βουλή.

Κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση έφερε στο Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής ένα νομοσχέδιο για προσαρμογή των Ελληνικών Ταχυδρομείων στα κοινοτικά δεδομένα. Τότε, όταν συζητούσαμε στην Επιτροπή, παρά τις μεγάλες αντιρρήσεις που είχαμε, δεχθήκαμε την αρχή του σχεδίου νόμου. Γιατί θελήσαμε να συμβάλουμε και εμείς με τις παρατηρήσεις μας στον εκσυγχρονισμό των Ελληνικών Ταχυδρομείων, σ' ένα έστω μικρό δειλό βήμα σε ό,τι αφορά την πορεία των Ελληνικών Ταχυδρομείων.

Και αποκαλύπτεται ότι όταν εμείς λέμε «ναι», ξαφνικά, στο πλαίσιο της Επιτροπής και στη συνέχεια, ξεφυτρώνουν οι γνωστές τροπολογίες που αποδεικνύουν τι κρύβεται πίσω από αυτή την ιστορία του σχεδίου νόμου.

Ξαφνικά, ξεφυτρώνει η τροπολογία που ενσωματώνεται με τη μορφή συγκεκριμένης ρύθμισης στο άρθρο 24 για τη θέση «ΜΠΑΦΙ-ΚΕΡΑΜΙΔΙ». Γι' αυτή την αμαρτωλή ιστορία θα μιλήσουμε στη συζήτηση των άρθρων. Εκεί όπου ένα συγκεκριμένο ακίνητο -το οποίο δεν μπορούσε να χτιστεί και το οποίο είναι ένα μπαζωμένο ρέμα- αγοράστηκε στη διπλάσια τιμή και για το οποίο ο κύριος Υπουργός μάς ζητάει να εγκρίνουμε, κατά τρόπο αντισυνταγματικό, όρους δόμησης που υπερβαίνουν κατά πολύ ακόμα και τους όρους που επικρατούν στην περιοχή για την εκτός σχεδίου δόμηση. Αυτές τις αμαρτίες, τις οποίες θα αποκαλύψουμε στη Βουλή στη συζήτηση επί των άρθρων, ζητάει να συγκαλύψουμε εδώ.

Φέρατε το θέμα της ΕΡΤ...

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Στην Επιτροπή συμφώνησε η Νέα Δημοκρατία. Σήμερα έχετε άλλη άποψη;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Στην Επιτροπή μας εξαπατήσατε, γιατί δεν μας είπατε ούτε την τιμή με την οποία το αγοράσατε, αλλά ούτε και γι' αυτό που ονομάζετε εσείς εδώ «αγωγό ομβρίων», το οποίο στην πραγματικότητα είναι ένα μπαζωμένο ρέμα. Θα τα πούμε, κύριε Βερελή και θα αποκαλύψουμε πώς αγοράστηκε, ποια ήταν η τιμή και τι κρύβεται από πίσω. Θα τα πούμε όλα σιγά-σιγά. Ένα-ένα! Η συζήτηση γι' αυτό το αμαρτωλό νομοσχέδιο θα διαρκέσει πολύ. Μη νομίζετε ότι θα ξεμπλέξετε εύκολα!

Τρίτον, όσον αφορά την ΕΡΤ, ήρθε η περίφημη τροπολογία –τροπολογία και εκεί- για την αύξηση των λογαριασμών της ΔΕΗ και για τα ζητήματα που αφορούν την ΕΡΤ. Δηλαδή να προικοδοτήσουμε την ΕΡΤ, προκειμένου να προχωρήσει σε προεκλογικές προσλήψεις για να μπορέσει να έχει αυτό το πρόγραμμα και αυτό το δελτίο ειδήσεων που βλέπουμε όλοι.

Τέλος, όσον αφορά το θέμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήρθε ολόκληρο νομοσχέδιο με τη μορφή τροπολογίας για να αποδειχθεί ότι το νομοσχέδιο για το οποίο συζητάγαμε στην αρχή και για το οποίο εμείς καλόπιστα λέγαμε «ναι», δεν ήταν τίποτα άλλο παρά ο πολιτικός «φερετζές» για να μπορέσει η Κυβέρνηση να κρύψει πίσω από αυτόν όλα εκείνα τα οποία ήθελε στη συνέχεια.

Μας καλούν, λοιπόν, να πούμε «ναι» επί ποιας αρχής; Ποια είναι η αρχή αυτού του νομοσχεδίου, κύριοι συνάδελφοι; Και μόνο το ότι η Κυβέρνηση έφερε την τροπολογία της Ολυμπιακής Αεροπορίας –μια τροπολογία που συνιστά ένα ολόκληρο νομοσχέδιο- αποτελεί κατάφωρη παραβίαση του Συντάγματος και περιφρόνηση του Κοινοβουλίου. Είναι ντροπή ολόκληρο αυτό το θέμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, το οποίο αποτελεί ένα ολόκληρο νομοσχέδιο, να έρχεται με τη μορφή τροπολογίας.

Επιπλέον όλα αυτά έρχονται μετά την επιτροπή για να μην μπορεί να αποφανθεί η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής. Τα περισσότερα από αυτά θα τα έκρινε αντισυνταγματικά και θα ετίθετο ζήτημα σε ό,τι αφορά ακόμα και τη συνταγματικότητα των συγκεκριμένων ρυθμίσεων. Ωστόσο, ας μη μείνω εκεί, γιατί πέρα από τη συνταγματικότητα υπάρχουν και θέματα ουσίας.

Ανέφερε ο κύριος Υπουργός τα θέματα της Ολυμπιακής στα οποία θα μείνω και εγώ. Λέμε «όχι» επί της αρχής του σχεδίου νόμου, γιατί δεν υπάρχει αρχή. Λέμε «όχι» επί της αρχή του σχεδίου νόμου, γιατί αυτό το σχέδιο νόμου είναι παραπλανητικό. Μιλάει για Ελληνικά Ταχυδρομεία, ενώ στην πραγματικότητα από πίσω κρύβεται μία «κολυμβήθρα του Σιλωάμ», προκειμένου να μπορέσει η Κυβέρνηση να συγκαλύψει τις ευθύνες της για όλα τα προβλήματα που έχουν συσσωρευτεί σήμερα στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών από τα λάθη, τις παραλείψεις και τις αβελτηρίες ενός ολόκληρου παρελθόντος.

Τι συνέβη με την Ολυμπιακή; Μια Κυβέρνηση που σέβεται τον εαυτό της, μία Κυβέρνηση η οποία είναι υπερήφανη γι' αυτό το οποίο κάνει, δεν θα μπορούσε ποτέ να λειτουργήσει με τους όρους με τους οποίους λειτούργησε.

Ο εθνικός αερομεταφορέας είναι τεράστια υπόθεση. Εάν η Κυβέρνηση σεβόταν πραγματικά τον εαυτό της –και βασικά μιλάω για τη μεθόδευση του όλου θέματος- θα έφερνε αυτό το ζήτημα με μία τροπολογία σε ένα άσχετο νομοσχέδιο, παραβιάζοντας κατάφωρα το Σύνταγμα και μάλιστα σε Τμήμα Διακοπής των Εργασιών της Βουλής;

Εάν ήταν υπερήφανη, θα κατέθετε ένα νομοσχέδιο στην Ολομέλεια, προκειμένου όλοι οι συνάδελφοι να έχουν τη δυνατότητα να μιλήσουν εδώ. Αντίθετα το έφερε σε Τμήμα Διακοπής των Εργασιών της Βουλής και μάλιστα με τροπολογία! Αυτός είναι ο σεβασμός απέναντι στη Βουλή και απέναντι στο μέλλον της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των εργαζομένων. Γιατί; Γιατί η Κυβέρνηση ντρέπεται και θέλει να συγκαλύψει την πραγματικότητα. Στη συνέχεια θα αποκαλύψω γιατί.

Ωστόσο δεν είναι μόνο αυτό. Την περασμένη Παρασκευή, ο κύριος Υπουργός έδωσε συνέντευξη Τύπου και κατέθεσε την τροπολογία στις 14.00' και κάτι στη Βουλή, όταν δηλαδή έχουν κλείσει οι εφημερίδες, ώστε να μην μπορεί να πει κανείς τίποτα απολύτως και να γλιτώσει το Σαββατοκύριακο. Βεβαίως πρόκειται για στρουθοκαμηλισμό, αλλά τι να κάνουμε; Αυτή είναι η πραγματικότητα με την οποία σκέφτεται η Κυβέρνηση. Αλλά στρουθοκαμηλικά δεν σκέφτεται η Κυβέρνηση για τα περισσότερα θέματα;

Έρχεται, λοιπόν, και μας λέει «να σκεφτούμε το μέλλον της Ολυμπιακής Αεροπορίας» με μία τροπολογία που τη φέρνει σε Τμήμα Διακοπής των Εργασιών της Βουλής και σε άσχετο νομοσχέδιο. Μάλιστα καταθέτει την τροπολογία την Παρασκευή το μεσημέρι, προκειμένου να συγκαλύψει αυτά που θέλει να συγκαλύψει.

Δεύτερον, δεν μας είπε ο κ. Βερελής και η Κυβέρνηση ποιος τέλος πάντων φταίει για το κατάντημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Η πάλαι ποτέ κραταιά Ολυμπιακή Αεροπορία που αυτή τη στιγμή πετάει με δανεικά καύσιμα.

Τόλμησε να πει ότι όλοι έχουμε ευθύνες! Ποιοι έχουν ευθύνες; Από το 1981 και μετά, κυβερνάει το ΠΑΣΟΚ και όλα αυτά τα χρόνια συνέβησαν τα εξής πράγματα τα οποία δεν μπορεί να αρνηθεί κανείς: Από το 1981 και μετά, η Ολυμπιακή Αεροπορία διοικήθηκε μέσω κομματικών καρεκλοκενταύρων. Οι χιλιάδες προσλήψεις που έγιναν μέσω κομματικών ρουσφετιών επιβάρυναν την εταιρεία. Ναι ή όχι; Πού οδήγησαν τα προγράμματα εξυγίανσης και ιδιωτικοποίησης;

Τρία προγράμματα εξυγίανσης και προγράμματα ιδιωτικοποίησης έγιναν, τα οποία έφθασαν να συζητούν την πώληση της Ολυμπιακής Αεροπορίας ως και σε παραμάγαζα της διαπλοκής. Αν δεν ήταν οι εργαζόμενοι, οι άλλες πολιτικές δυνάμεις της Αντιπολίτευσης και ιδίως η Νέα Δημοκρατία θα είχαμε φθάσει πραγματικά να πωληθεί η Ολυμπιακή Αεροπορία σε εταιρείες που στήθηκαν μόνο γι' αυτόν το σκοπό και που όταν δεν επετεύχθη ο σκοπός διαλύθηκε στους πέντε ανέμους. Ναι ή όχι; Αυτή ήταν η νοοτροπία της Κυβέρνησης απέναντι στην Ολυμπιακή Αεροπορία.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία έφθασε αυτήν τη στιγμή να πληρώνει τα τρία προγράμματα δήθεν εξυγίανσης πάνω από ένα τρισεκατομμύριο δραχμές.

Λέει ο κ. Βερελής «καθένας επιτέλους να αναλάβει τις ευθύνες του για την Ολυμπιακή Αεροπορία». Εμείς, κύριε Βερελή; Τώρα επειδή εδώ λέγονται όλα θα θυμίσω τι λέγατε τον Απρίλιο του 1998 εδώ μέσα. Μας φέρατε τότε τη νομοθετική ρύθμιση για την «εξυγίανση» της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Δεν την ψηφίσαμε, σας καταγγείλαμε και σας είπαμε ότι δεν οδηγείτε πουθενά και ακούστε τι έλεγαν –από τα Πρακτικά της Βουλής- οι συνάδελφοί σας για να θυμόμαστε για τι μιλάμε.

Ο εισηγητής σας την εποχή εκείνη, ο νυν Υφυπουργός Παιδείας, τότε Βουλευτής Θεσσαλονίκης απλώς, κ. Γκεσούλης: «Το σχέδιο νόμου έρχεται να ολοκληρώσει την εξυγίανση του εθνικού αερομεταφορέα και να του δώσει φτερά ανάπτυξης, ώστε να πετάξει προς το μέλλον». Τα φτερά φαίνονται τώρα, όταν η Ολυμπιακή Αεροπορία που σας είπα δεν έχει ούτε καύσιμα για να πετάξει και πετάει με δανεικά καύσιμα.

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Τάσος Μαντέλης την εποχή εκείνη έλεγε με αυταρέσκεια, αλλά με πλήρη άγνοια φυσικά: «Η Κυβέρνηση αποφάσισε να πάρει μέτρα με τα οποία θα μπορέσει να δώσει στην Ολυμπιακή τη δυνατότητα να σωθούν όλες οι θέσεις εργασίας, να σωθούν όλες οι επενδύσεις του ελληνικού λαού, να μπορεί η Ολυμπιακή να γίνει αντα-

γωνιστική, να μπορεί να αναπτυχθεί». Αυτά έλεγε ο κ. Μαντέλης.

Και ο κ. Παπαντωνίου, -ξέρετε ποιος είναι ο κ. Παπαντωνίου, είναι αυτός που έλεγε ότι το Χρηματιστήριο και η πτώση του έχει σημείο λήξης, είναι η νίκη του ΠΑΣΟΚ στις εκλογές του 2000, αυτός που έλεγε ότι «όλοι θα κερδίσουν» -όταν ο Κώστας Καραμανλής από αυτό εδώ το Βήμα του είπε ότι τα μέτρα τα οποία το νομοσχέδιο αυτό ευαγγελιζόταν δεν οδηγούν πουθενά, απάντησε: «Αυτό που λέει ο κ. Καραμανλής μόνο στο θέατρο του παραλόγου θα μπορούσε να ακουστεί» ότι δηλαδή θα αποτύχει όλο αυτό το σχέδιο εξυγίανσης. Και παρακάτω κόμπαζε ο κ. Παπαντωνίου κατά το συνήθη τρόπο του: «Το σχέδιο νόμου διασφαλίζει τη θετική πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας τα επόμενα χρόνια, αλλά και ανοίγει το δρόμο για μια δημοκρατική προσέγγιση στο μεγάλο πρόβλημα του εκσυγχρονισμού του 21ου αιώνα». Το σχέδιο νόμου με το οποίο καταβαραθρώθηκε η Ολυμπιακή Αεροπορία ήταν η ναυαρχίδα εκσυγχρονισμού του κ. Παπαντωνίου για την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Και άφησα τελευταίο τον αρχιερέα του εκσυγχρονισμού κ. Κώστα Σημίτη πάλι από αυτό το Βήμα. Ακούστε, κύριε Βερελή, τι έλεγε ο Πρωθυπουργός σας, μιας και μας ζητάτε να συμπράξουμε και εδώ. Τα ίδια μας λέγατε και τότε. Τι έχετε να πείτε; Σας λέγαμε ότι δεν οδηγούν πουθενά.

Να τι έλεγε ο Πρωθυπουργός σας την εποχή εκείνη: «Το κύρος της εταιρείας θα ανέβει κατακόρυφα και η Ολυμπιακή θα αποκτήσει μια προοπτική ιδιαίτερα σημαντική και ελπιδοφόρα και η χώρα θα ενισχύσει την αξιοπιστία την οποία έχει αποκτήσει με την οικονομική πολιτική τα τελευταία χρόνια. Εμείς «–συνέχιζε απτόητος ο κ. Σημίτης-« θέλουμε και επιδιώκουμε την εξυγίανση για μια νέα ανταγωνιστική Ολυμπιακή, μια Ολυμπιακή η οποία θα εξασφαλίζει απασχόληση, εισόδημα, καλές υπηρεσίες στον πολίτη και συμμετοχή στην αύξηση του εθνικού προϊόντος». Και κατέληγε: «Πιστεύουμε ότι θα πετύχουμε και αυτήν την επιτυχία την οφείλουμε στον ελληνικό λαό και στους εργαζομένους. Και θα την οφείλουμε και μελλοντικά στον ελληνικό λαό και στους εργαζομένους, οι οποίοι συμπαραστέκονται στην προσπάθειά μας».

Αυτά λέγατε τον Απρίλη του 1998. Σας λέγαμε «όχι» και μας λέγατε «δεν λέτε «ναι» σε μια εκσυγχρονιστική προσπάθεια». Συνενόχους ζητούσατε. Συνένοχοι στο έγκλημα που διαπράξατε στην Ολυμπιακή Αεροπορία δεν πρόκειται να γίνουμε. Το ίδιο δε, θα συμβεί και τώρα και θα σας τα πούμε την Πέμπτη όταν θα συζητάμε τα επιμέρους για να σας τονίσουμε ποιες είναι οι ευθύνες σας. Αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Είναι το γεγονός ότι δεν έρχεστε να πείτε την αλήθεια στη Βουλή, ότι φέρνετε μια ρύθμιση, η οποία δεν έχει την γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την οποία όλα εξαρτώνται.

Πετάτε την ευθύνη στο μέλλον. Φέρνετε μια ρύθμιση ξεχνώντας ότι η Ολυμπιακή αυτήν τη στιγμή εκτίει ποινή 194 εκατομμυρίων ευρώ για παράνομες επιχορηγήσεις. Και δεν λέτε ότι αυτό το σχέδιο, και αν ψηφιστεί –που ελπίζω να μην ψηφιστεί- από τη Βουλή των Ελλήνων, θα περάσει από κόσκινο από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία θα ελέγχει κάθε πρόωρη συνταξιοδότηση, κάθε μεταφορά υπηρεσίας ή υλικού από την παλιά στη νέα Ολυμπιακή Αεροπορία, για να φανεί αν κρύβεται πίσω κρατική επιδότηση. Δηλαδή στην πραγματικότητα όλα αυτά είναι στον αέρα.

Κυρίως, εκείνο που πραγματικά αποτελεί όνειδος και ύβρη εναντίον της Βουλής, κύριε Πρόεδρε, είναι η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Λυπάμαι για τους λειτουργούς του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Είναι πρωτοφανές να έρχεται μια ρύθμιση για την Ολυμπιακή Αεροπορία, η οποία στην ουσία αλλάζει όλη την εικόνα, και η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους να μας λέει ότι δεν μπορεί να δώσει ούτε ένα νούμερο για το ποιο είναι το όφελος και ποιο είναι το κόστος. Έχετε ξαναδεί ποτέ μέσα σε αυτήν την Αίθουσα τέτοιου είδους έκθεση, η οποία να μην μπορεί υπολογίσει; Είναι αντισυνταγματική και απαράδεκτη! Και μόνο γι' αυτόν το λόγο, η Βουλή δεν θα έπρεπε να συζητήσει αυτήν την τροπολογία.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία αυτήν τη στιγμή έχει ένα τεράστιο έλλειμμα ενός τρισεκατομμυρίου. Αυτό που εξήγγειλε ως δήθεν πακέτο κοινωνικής σύγκλισης ο κ. Σημίτης είναι μόνο το έλλειμμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, για να αποδειχθεί ποιος είναι ο κ. Σημίτης και η πολιτική την οποία ασκεί. Δηλαδή δίνει ψίχουλα στον Ελληνικό Λαό, που ισοδυναμούν με αυτά που χρωστάει η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Σύμφωνα με τελευταία στοιχεία της Κεντρικής Ευρωπαϊκής Τράπεζας είναι γνωστό ότι η διαπλοκή απορροφά στην Ελλάδα 3,5 τρισεκατομμύρια δραχμές, δέκα δισεκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή ο κ. Σημίτης «παραχώρησε», με τη μορφή ψιχίων, στον Ελληνικό Λαό και σ' εκείνους που υποφέρουν περισσότερο μόλις το 1/3 απ' αυτό που απορροφά η διαπλοκή και ίσον με αυτό που χρωστά η Ολυμπιακή Αεροπορία. Αυτό είναι το φιλότιμο της Κυβέρνησης Σημίτη!

Μας καλείτε, λοιπόν, να συζητήσουμε και να ψηφίσουμε αυτήν την τροπολογία; Να συζητήσουμε και να ψηφίσουμε επί της αρχής αυτό το νομοσχέδιο; Καλύτερα να απολογηθείτε στη Βουλή γιατί οδηγήσατε την Ολυμπιακή Αεροπορία εκεί που την οδηγήσατε, γιατί διαβεβαιώνατε απ' αυτό εδώ το Βήμα τον Απρίλιο του 1998 ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία θα εξυγιανθεί και θα πετάει και αυτήν τη στιγμή διαλύατε την Ολυμπιακή Αεροπορία, αφού προηγουμένως, όπως σας είπα, επιχειρήσατε να την εκποιήσετε ακόμη και σε παραμάγαζα της διαπλοκής που στήθηκαν μόνο και μόνο γι' αυτόν το λόγο. Αυτή είναι η πραγματικότητα και μη θέλετε να την αποφύγετε.

Όλες αυτές τις μέρες θα σας αποδείξουμε τι σημαίνει αυτό το νομοσχέδιο. Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που είναι «κολυμβήθρα του Σιλωάμ», για να συγκαλυφθούν αμαρτίες και προβλήματα. Και ελπίζω –και το ελπίζω πραγματικά- ότι και από την πλευρά των συναδέλφων του ΠΑΣΟΚ θα υπάρξουν φωνές θάρρους και υπευθυνότητας, που δεν θα ψηφίσουν αρκετές από τις διατάξεις αυτές και ιδίως τη διάταξη για την Ολυμπιακή Αεροπορία. Και μην ξαναπείτε, κύριε Υπουργέ, «όποιος έχει τις προτάσεις ας τις πει». Επτά σημεία σας ανακοίνωσε ο κ. Καραμανλής το 1998 για την εξυγίανση της Ολυμπιακής και τον ειρωνευόσασταν.

Σήμερα ποιος ευθύνεται για το ότι τα χρόνια πέρασαν και οδηγήθηκε η Ολυμπιακή Αεροπορία εδώ που οδηγήθηκε; Μη μου πείτε ότι φταίει η 11η Σεπτεμβρίου. Σε καμιά περίπτωση. Ξέρετε τι φταίει περισσότερο; Δεν είναι η 11η Σεπτεμβρίου. Είναι το γεγονός ότι ποτέ δεν ξεφύγατε από τον τριτοκοσμικό σοσιαλισμό ενός άλλου Σεπτέμβρη, ο οποίος δεν σας επιτρέπει να δείτε ποιο είναι το μέλλον των επιχειρήσεων του ευρύτερου δημόσιου τομέα και τι σημαίνει πραγματικά ιδιωτικοποίηση. Οι Ηνωμένες Πολιτείες επλήγησαν από την 11η Σεπτέμβρη. Εσείς είστε προσκολλημένοι στις αγκυλώσεις ενός τριτοκοσμικού σοσιαλισμού, όπου νομίζετε ότι είναι δυνατόν να γίνουν ιδιωτικοποιήσεις μέσω κομματικών καρεκλοκενταύρων, ιδιωτικοποιήσεις με το να χρησιμοποιείτε, ακόμη και σε κορυφαίες ΔΕΚΟ, που βρίσκονται κοντά στο χώρο της δικής σας αρμοδιότητας, ανθρώπους που επικαλούνται προϋπηρεσία ακόμη και σε εργοστάσια αρωματοποιίας στο Λάγος της Νιγηρίας! Τα στοιχεία, ό,τι ώρα θέλετε, σας τα δίνω, γιατί μας τα έφεραν στη Βουλή.

Κύρια Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, πραγματικά προκαλούσε θυμηδία το γεγονός ότι κορυφαίος διευθύνων σύμβουλος μεγάλης ΔΕΚΟ, ο οποίος αμείβεται πλουσιοπάροχα, μας έφερε εδώ, για να μπει –και επελέγη από την Κυβέρνηση, γιατί η Βουλή δεν μπορούσε να πράξει διαφορετικά- πτυχίο από τη Ρουμανία!

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Στο χώρο του Υπουργείου Μεταφορών;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κοντά σας, είπα.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Πάντως, όχι στο χώρο του Υπουργείου Μεταφορών. Αλλιώς θα λάμβανα τα μέτρα μου.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν έχει σημασία!

Με συγχωρείτε, κύριε Βερελή. Φέουδα έχετε; Δεν είστε μέλη της Κυβέρνησης Σημίτη;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): ...(Δεν ακούστηκε),

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ε, λοιπόν, δεν έχετε ενιαία πολιτική; Κορυφαία ΔΕΚΟ της Χώρας να έχει αυτήν τη στιγμή διευθύνοντα σύμβουλο έναν κύριο, ο οποίος έφερε πτυχίο

Χημείας από τη Ρουμανία και ο οποίος επικαλέστηκε προϋπηρεσία διευθύνοντας συμβούλου αρωματοποιίας στο Λάγος της Νιγηρίας; Αυτές είναι οι ιδιωτικοποιήσεις; Έτσι, θα έχετε την Ολυμπιακή Αεροπορία; Με αυτού του είδους τη νοοτροπία μας καλείτε να ψηφίσουμε μια τροπολογία, που είναι –επαναλαμβάνω- ομολογία των αμαρτιών και των λαθών του παρελθόντος; Ε, όχι!

Σας το είπα. Μέχρι να τελειώσει αυτό το νομοσχέδιο θα ακουστούν πολλά. Και για το «ΜΠΑΦΙ-ΚΕΡΑΜΙΔΙ» και για το θέμα του τραμ –άλλη αμαρτωλή ιστορία με την οποία περνάτε όλες τις ενστάσεις σε μια ανώνυμη εταιρεία, παρακάμπτοντας τη διοικητική δικαιοσύνη και μετατρέποντας τις διαφορές του Δημοσίου Δικαίου σε ιδιωτικού δικαίου και άλλα τινά, που, και αν δεν τα ξέρετε εσείς, ξέρουν οι σύμβουλοί σας γιατί το έβαλαν -όλα αυτά δεν πρόκειται να μείνουν έτσι. Όσες μέρες θα συζητάμε γι' αυτό, θα αποδειχθεί ότι μέσα στο καλοκαίρι αυτήν τη στιγμή και παρά την προσπάθεια που κάνετε –αυτήν τη θηριώδη επικοινωνιακή προσπάθεια- να δείξετε διαφορετική εικόνα απ' αυτήν που υπάρχει, η αλήθεια είναι μία: Όχι, απλώς και μόνο δεν ευαγγελίζεται τον εκσυγχρονισμό, αλλά η Κυβέρνηση Σημίτη αυτήν τη στιγμή βλάπτει τον Τόπο, υποβαθμίζει την ποιότητα της δημοκρατίας και κυρίως υποβαθμίζει τη Βουλή. Γιατί αυτός δεν είναι τρόπος συζήτησης μέσα στη Βουλή τόσο μεγάλων θεμάτων!

Και αν περάσει η τροπολογία –που ελπίζω να μην περάσει- για την Ολυμπιακή, να ξέρετε ότι δεν τελειώνουμε εδώ. Υπάρχει κοινοβουλευτικός έλεγχος και θα φτάσουμε μέχρι το τέλος: Και για το πώς οδηγηθήκαμε εδώ και τι κρύβεται από πίσω.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα θυμίσω μόνο ότι την Κυβέρνηση την ψηφίζει ο ελληνικός λαός. Να μην παρασυρόμεθα ότι εδώ, στην Αίθουσα, θα εκλέξουμε την επόμενη κυβέρνηση.

Εγώ χαίρομαι που γίνεται συζήτηση. Και θα χαρώ ακόμη πιο πολύ, αν κάποια στιγμή, μέσα στη συζήτηση, σας ξεφύγει και το μυστικό του τι πρέπει να γίνει. Γιατί δεν μου το λέτε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Εσείς θα απολογηθείτε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν μου το λέτε, το κρατάτε επτασφράγιστο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Εσείς θα απολογηθείτε γιατί αποτύχατε!

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θέλετε να το εφαρμόσετε κάποια στιγμή, όταν θα πάρετε την εξουσία;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Σας το είπαμε. Θα απολογηθείτε γιατί αποτύχατε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα αργήσει τόσο πολύ και σίγουρα δεν θα υπάρχει Ολυμπιακή τότε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Θα μας πείτε γιατί αποτύχατε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε Παυλόπουλε, μη διακόπτετε παρακαλώ.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Απλά συζητάμε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Απλά συζητάτε, αλλά δημιουργείται αναστάτωση.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Θα απολογηθεί η Κυβέρνηση γιατί τον Απρίλη του 1998 άλλα έλεγε και άλλα λέει τώρα; Θα απολογηθεί κάποιος σε αυτόν τον Τόπο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Έδωσα πέντε λεπτά στον κύριο Υπουργό. Αφήστε τον να ολοκληρώσει.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Θα δευτερολογήσω. Είναι μακριά η νύχτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, και μη δέχεστε και διακοπές και εσείς.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα μείνω σε κάποια σημεία, τα οποία σταχυολογώ και τα οποία θεωρώ κρίσιμα για την κουβέντα μας.

Το πρώτο το οποίο θεωρώ κρίσιμο και το οποίο με εκπλήσσει είναι το θέμα το οποίο μπαίνει εδώ για το εάν και κατά πόσο θα έπρεπε να έχουμε θέσει υπό την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τη ρύθμιση την οποία φέρνουμε εδώ στη Βουλή. Ε, όχι! Δεν υπάρχει προληπτικός έλεγχος από τη μεριά της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εμείς, αντί γι' αυτό, έχουμε την ομόφωνη απόφαση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, στο οποίο θέσαμε όλα τα ερωτήματα.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Με τον Πρόεδρο που έχει ορίσει η Κυβέρνηση.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εάν έχουμε την οποιανδήποτε αίσθηση ότι θα πρέπει να έχουμε μια συγκεκριμένη λογική ως Βουλή των Ελλήνων, ότι δηλαδή πρέπει να περνάνε οι ρυθμίσεις πρώτα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και από τη γραφειοκρατία των Βρυξελλών, ας το πούμε ευθέως.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Το Κτηματολόγιο σας λέει κάτι;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτό το οποίο ήθελα εγώ όμως να σας πω είναι ότι υπάρχει πλήρης επικοινωνία, έχουμε επανειλημμένα ενημερώσει, ενημερώνουμε για όλες τις εξελίξεις. Και πρέπει να σημειώσω ότι αυτό που είναι αναμενόμενο σε νομικά θέματα, όπως αυτά του ανταγωνισμού και της κρατικής βοήθειας, είναι οι απόψεις που εκφράζονται –συνήθως οι αντίθετες απόψεις- να επηρεάζονται από τη σκοπιά και από τα συμφέροντα και από τις επιδιώξεις εκείνων που τις εκφράζουν.

Υπάρχουν γνωστοί κύκλοι και εδώ και στις Βρυξέλλες, οι οποίοι επιθυμούν συγκεκριμένες λύσεις για την Ολυμπιακή. Αυτοί δεν έφτασαν ποτέ σε τέτοια ακραία νομική άποψη, όπως αυτήν που άκουσα εδώ πριν από λίγο. Ουδείς έχει εκφράσει αυτήν την ακραία νομική άποψη, ότι πρέπει, πριν περάσουμε από τη Βουλή των Ελλήνων, να πηγαίνουμε στις Βρυξέλλες και να παίρνουμε το πιστοποιητικό από τη γραμματεία της επιτροπής. Πιστεύω ότι αυτό θα πρέπει να επανορθωθεί και από τη μεριά της Νέας Δημοκρατίας.'

Το δεύτερο το οποίο θα ήθελα να πω είναι σχετικά με ό,τι άκουσα για την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Μα, δεν διαβάζετε προσεκτικά αυτό το οποίο γράφεται για το τι νομοθετείται; Η ρύθμιση η οποία γίνεται, πρώτον, δεν παράγει κόστος για τον Έλληνα φορολογούμενο. Μέσω του ειδικού λογαριασμού από το προϊόν της αποκρατικοποίησης γίνεται η όλη διαδικασία. Και δεύτερον, οι αποσχίσεις, όπως έχουν ρυθμιστεί με παλαιότερους νόμους, με το διάταγμα 1997/1972 και το νόμο 2166/1993, δεν φορολογούνται κατά τις μεταβιβάσεις. Αυτό αναφέρει επιπλέον εδώ η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου: άλλη μια φορά επαναλαμβάνει την πάγια φορολογική απαλλαγή, που ισχύει για όλες τις περιπτώσεις που μνημονεύουμε στην έκθεση.

Διαβάστε, λοιπόν, τους νόμους που σας είπα. Αν και εγώ δεν είμαι νομικός, είμαι χημικός, προσπάθησα και έκανα μια πολύ συγκεκριμένη δουλειά.

Το επόμενο το οποίο ήθελα να πω και το οποίο μου κάνει ακόμη μεγαλύτερη κατάπληξη: Έγινε προσφυγή εδώ και υπήρξε καταγγελία από την Ένωση Ελλήνων Αερομεταφορέων. Διάβαζε: Από τη μία ή τις δύο εταιρείες που υπήρχαν. Τώρα υπάρχει μόνο μία. Αυτή η Ένωση Ελλήνων Αερομεταφορέων πήγε τις δικές της απόψεις, τα δικά της νούμερα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Μέσα από την έκθεση αυτή, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έβγαλε μία απόφαση, υιοθετώντας τα συγκεκριμένα νούμερα.

Αυτός ο οποίος έχει προσφύγει στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο –να σας το γνωρίσω, αν και θα έπρεπε να το γνωρίζετε- δεν είναι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Είναι η ίδια η Ολυμπιακή. Και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητά αναβολές, προκειμένου να συζητηθεί το θέμα αυτό. Δεν το γνωρίζουμε; Καταδικάζουμε, πριν να υπάρχει έλεγχος, την Ολυμπιακή με τέτοια μεγάλη άνεση;

Σας τα αναφέρω, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, εδώ με κάθε ευθύνη, διότι αυτό το οποίο πρέπει να κάνουμε είναι να μην υιοθετούμε, από άγχος μήπως πετύχει αυτό το οποίο πάει να κάνει η Κυβέρνηση, το οτιδήποτε αναγράφεται στον Τύπο. Αυτό το οποίο υπάρχει είναι, με ευθύνη, η δυνατότητα που έχει η Ολυ-

μπιακή να μπορέσει να συνεχίσει και να υπάρχει. Στη συνέχεια της κουβέντας μας θα σας φέρω και περισσότερα στοιχεία και για το λάθος το οποίο έκανε, κατά την άποψή μας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και για τη νομική άμυνα, την οποία έχουμε αρθρώσει και για αυτό το, υποτίθεται, πρόστιμο, όπως το λέτε. Εδώ πραγματικά πρόκειται για κάτι το οποίο είναι πολιτικά κολάσιμο. Δεν πρόκειται περί προστίμου. Επικοινωνιακή τακτική κάνετε, προσπαθώντας να πείσετε τον ελληνικό λαό ότι θα πληρώσει λεφτά προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Λάθος είναι αυτό! Ψευδές είναι αυτό! Αυτό το οποίο είπε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι ότι θα έπρεπε η Ολυμπιακή να επιστρέψει στο Υπουργείο Οικονομικών, δηλαδή στον Έλληνα φορολογούμενο, κάποια χρήματα. Τα χρήματα αυτά –επαναλαμβάνω- δεν βγήκαν μετά από έναν έλεγχο της Ευρωπαϊκή Επιτροπής. Υιοθετήθηκαν αυτά τα οποία υπήρχαν στην καταγγελία. Και όταν ήρθε και το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους και οι διεθνείς ελεγκτές και είπαν ότι τα νούμερα αυτά δεν υπάρχουν, ότι δεν είναι σωστά και ότι δεν οφείλονται ποσά από την Ολυμπιακή παρά μόνον σε συγκεκριμένες περιπτώσεις -και αυτές αμφισβητήσιμες, διότι αναφέρονται στην τρίτη δόση αυξήσεως του μετοχικού κεφαλαίου του 1998- τότε υπήρξε αδυναμία τεκμηρίωσης και για το λόγο αυτό προσέφυγε η Ολυμπιακή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και για το λόγο αυτό υποθέτω ότι ζητά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να γίνει η συζήτηση, προκειμένου να εντοπιστούν αυτά τα ποσά εκ των υστέρων.

Εγώ έκανα μία έκκληση και την έκκληση αυτή την ξανακάνω στην Αίθουσα αυτή. Το θέμα δεν είναι μικροκομματικό. Δημιουργήσαμε τις εντυπώσεις μας. Υψώσαμε τις φωνές μας. Το θέμα είναι τι γίνεται από εδώ και πέρα με την Ολυμπιακή. Ας βοηθήσουμε, ώστε αυτή η εταιρεία να μπορέσει να επιζήσει. Να επιζήσει το σήμα της, να επιζήσει το δίκτυό της, να επιζήσουν οι υπηρεσίες τις οποίες προσφέρει με ασφάλεια, να δοθεί μία λύση. Για το λόγο αυτό πιστεύω ότι έστω και μέσα στη Βουλή, που είναι γνωστό στο πανελλήνιο ότι πολλές φορές οι εντυπώσεις επισκιάζουν την ουσία, θα μπορέσουμε να συνεννοηθούμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Πριν δώσω το λόγο στον κ. Βλαχόπουλο, εάν δεν έχετε αντίρρηση, να δώσουμε το λόγο στον κ. Σιούφα για τέσσερα λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ούτε δύο λεπτά δεν θα χρειαστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν είχα την ευκαιρία να παρακολουθήσω από την αρχή τη συζήτηση, αλλά ήμουν παρών σε όλη τη διάρκεια της απάντησης του κυρίου Υπουργού.

Πρώτον, κύριε Υπουργέ, εμφανιζόμενος σήμερα στην Εθνική Αντιπροσωπεία, ειδικά για την περίπτωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, και εσείς και η Κυβέρνηση θα έπρεπε να έρχεστε με ιδιαίτερη σεμνότητα και προσοχή μετά από τα όσα έχουν γίνει στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Πιστεύω δε ότι ειδικά εσείς δεν θα έπρεπε να έχετε αυτό τον επιθετικό τόνο απέναντι στη Νέα Δημοκρατία, γιατί προσπαθήσαμε αλλεπάλληλες φορές στο παρελθόν να προστατεύσουμε και την Κυβέρνηση, αλλά κυρίως το χρήμα του ελληνικού λαού που έρρευσε ασταμάτητα για όλα τα προγράμματα εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, τα οποία απέτυχαν όλα, για να εμφανίζεστε και ως τιμητές σήμερα στην Εθνική Αντιπροσωπεία.

Χίλια εκατόν πενήντα δισεκατομμύρια, κύριε Υπουργέ, περίπου τριάμισι δισεκατομμύρια ευρώ, θα μπορούσαν να λύσουν κολοσσιαία προβλήματα του ελληνικού λαού: να γίνουν σχολεία, να γίνουν δρόμοι, να γίνουν λιμάνια, να δοθούν αυξήσεις στις συντάξεις. Όμως πήγαν στη «μαύρη τρύπα» που δημιούργησαν τα αποτυχημένα σχέδια εξυγίανσης.

Σας είπε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας τι λέγατε εδώ το 1998, όταν και τότε ρωτούσατε τη Νέα Δημοκρατία τι το διαφορετικό προτείνει από αυτό το οποίο κάνατε εσείς και σας το είπαμε. Δεν τον ακολουθήσατε αυτόν το δρόμο και να τα αποτελέσματα.

Συνεπώς η προσέλευση στη Βουλή και ειδικά για τη συζήτηση -και μάλιστα με τροπολογία- ενός τόσο μεγάλου θέματος - που θα έπρεπε μόνοι σας να προτιμήσετε να είναι σχέδιο νόμου- θα έπρεπε να στοχεύει στο να κουβεντιάσετε, με ανοιχτή την καρδιά και το μυαλό, με όλες τις πολιτικές δυνάμεις του τόπου, τώρα που τα πράγματα έφθασαν εδώ που έφθασαν, τι διέξοδος μπορεί να υπάρξει με τη ρύθμιση, την οποία μπορεί να κάνετε.

Δεύτερον, λέτε κύριε Υπουργέ, ότι το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δίνει την απάντηση ότι τα κόστη της ρύθμισης θα προέλθουν από την εκποίηση μέρους της παλιάς Ολυμπιακής Αεροπορίας. Και το λέτε στην Εθνική Αντιπροσωπεία; Εμείς αυτό σας είπαμε αν θα επιβαρύνει τον προϋπολογισμό η ρύθμιση ή να έρθετε να μας πείτε τι κοστίζει κάθε μια από τις διατάξεις σας ανεξάρτητα πως θα πληρωθεί; Δεν το έχετε υποχρέωση στην Εθνική Αντιπροσωπεία αυτό ότι παράδειγμα η πρόωρη συνταξιοδότηση κοστίζει τόσο, η καινούργια συγκρότηση της εταιρείας κοστίζει τόσο, δηλαδή μία-μία τις διατάξεις τις οποίες έχετε; Το έχετε υποχρέωση απέναντι στην Εθνική Αντιπροσωπεία. Και απορώ γιατί είστε ένας νέος πολιτικός και δείχνετε - τουλάχιστον εγώ μένω με την πεποίθηση και την εντύπωση- ένα άλλο στυλ παρουσίας και ευθύνης και τουλάχιστον αντιμετώπισης αυτών των πολιτικών πραγμάτων και ιδιαίτερα των θεσμών του Κοινοβουλίου. Το οφείλετε αυτό και μπορείτε μέχρι την Πέμπτη να έρθετε εδώ και να πείτε αναλυτικά οι ρυθμίσεις αυτές τι θα κοστίσουν.

Εμείς, δεν ρωτάμε αν θα τα πληρώσει ο προϋπολογισμός έστω και η εκποίηση οψέποτε αυτή γίνει και πώς θα γίνει. Και δέστε πού κατάντησε η Ολυμπιακή Αεροπορία να πουλάει τα τμήματά της για να μπορέσει να λύσει το μεγάλο πρόβλημα, μετά από τρία σχέδια εξυγίανσης!

Και το τελευταίο και κλείνω, κύριε Υπουργέ: Διαβάζω στις εφημερίδες ότι έχετε έτοιμο τον αγοραστή, τους ομίλους αυτούς, οι οποίοι πρόκειται, ενδεχομένως, να αγοράσουν, γιατί κάνατε και ανακοινώσεις ότι πουλάτε και το 51% και παραπάνω. Από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας θέλω να σας δηλώσω τούτο: Όλες οι διαδικασίες τις οποίες θα ακολουθήσετε για όσο χρονικό διάστημα θα είστε Κυβέρνηση, πρέπει να διακρίνονται από δύο κανόνες, τη διαφάνεια και τη νομιμότητα και βεβαίως διεθνή διαγωνισμό με όρους και εγγυήσεις αξιοπιστίας και διαφάνειας. Οτιδήποτε άλλο θα επιχειρήσετε, δεν θα έχει απλά τον ψόγο ή τον έλεγχο, αλλά αντιλαμβάνεστε ότι αυτό δεν πρόκειται να περάσει έτσι. Για να έχουμε καθαρούς λογαριασμούς!

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, μια παρέμβαση για δύο λεπτά σας παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα ήθελα να διευκρινίσω κάτι το οποίο θεωρώ απαραίτητο διότι ο κ. Σιούφας δεν άκουσε την όλη συζήτηση. Κατ' αρχάς, για τα οικονομικά και τις ευθύνες τα είπαμε αναλυτικά, κύριε Σιούφα. Είπαμε κατά περιόδους τι κόστισε κ.ο.κ.

Το δεύτερο το οποίο θα ήθελα να διευκρινίσω είναι το εξής: Μιλούμε για το κόστος της ρύθμισης. Η ρύθμιση δεν έχει κόστος για τον Έλληνα φορολογούμενο, δεν έχει κόστος για το δημόσιο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ποιος το λέει αυτό;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Διαβάστε προσεκτικά και θα τα πούμε, κύριε Αγγελόπουλε, στη συνέχεια.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αυτό είναι πρωτοφανές.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα τα πούμε, κύριοι, στη συνέχεια.

Το δεύτερο το οποίο σας λέω...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Όταν πουλάτε μια επιχείρηση τα λεφτά δεν είναι του δημοσίου; Δεν είναι του Έλληνα φορολογούμενου;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ψυχραιμία. Θα πετύχει το σχέδιο και νομίζω ότι ουδείς θα χάσει. Θα κερδίσει ο ελληνικός λαός!

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τα ίδια λέγατε το 1995 και το 1998.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ψυχραιμία!

Το σχέδιο της μετάβασης θα επιτύχει και θα βρεθεί μετά από διαδικασίες –συμφωνώ απολύτως- διαφανείς, πλήρεις διαδικασίες...

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Διεθνής διαγωνισμός;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Οι τράπεζες έχουν αναλάβει την όλη διαδικασία και το Υπουργείο Οικονομικών που είναι και ο μέτοχος εποπτεύει αυτήν τη διαδικασία. Το Υπουργείο Μεταφορών συνεπικουρεί τη διαδικασία και πιστεύω ότι θα έχουμε αποτέλεσμα για πολύ απλούς λόγους. Τεχνικό είναι το θέμα. Αυτό το οποίο προσφέρεται είναι πολύ πιο ελαφρύ, άρα είναι πολύ πιο ελκυστικό.

Και το τελευταίο το οποίο ήθελα να σας πω: Η διάταξη την οποία ανέφερε προηγουμένως ο αγαπητός συνάδελφος κ. Παυλόπουλος και διευκρίνισα ότι επαναλαμβάνεται στο Γενικό Λογιστήριο εκ του περισσού –επαναλαμβάνεται όμως προς διευκρίνιση- μαζί με άλλες, είναι διατάξεις παλαιοτέρων νόμων, σας τους ανέφερα, και παγίως χρησιμοποιούνται στις αποσχίσεις κλάδων.

Βεβαίως στο δημόσιο δεν έχουμε πολλές αποσχίσεις κλάδων. Έχουμε ελαχιστότατες. Όμως είναι μια μέθοδος που εφαρμόζεται.

Να πω και κάτι άλλο τελευταίο. Στις αεροπορικές εταιρείες τα τελευταία χρόνια συνέβη κοσμογονία. Δεν μπορεί κανείς να υποστηρίξει σοβαρά ότι η 11η Σεπτεμβρίου δεν ήταν τίποτα, ότι δεν συνέβη τίποτα, ότι δεν σημαίνει τίποτα το γεγονός ότι έκλεισε η «SABENNA», η «SWISS AIR» κ.ο.κ. Αυτήν την πραγματικότητα την αγνοεί κανείς; Επ' αυτού, λοιπόν, με δεδομένη μια κατάσταση σας ρώτησα εάν μπορείτε να υποδείξετε και εσείς τη βελτίωση της όλης διαδικασίας; Εάν μπορείτε, μετά χαράς!

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτά τα λέγαμε από τον Απρίλιο του 1998.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σταμάτησε η πολιτική σας πορεία από το 1998 μέχρι σήμερα; Πάγωσε η εικόνα; Έμεινε άλαλη η Νέα Δημοκρατία από το 1998 μέχρι σήμερα;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Όταν οδηγείτε τη Χώρα στην καταστροφή, μη ζητάτε μετά από άλλους να τα διορθώσουν!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Παρακαλώ πολύ!

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

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, η Νέα Δημοκρατία δεν ήταν άλαλη αυτά τα χρόνια. Έχει καταθέσει εκατοντάδες ερωτήσεις και επερωτήσεις για την Ολυμπιακή Αεροπορία και φυσικά αυτός είναι ο λόγος που τώρα μάλλον φαίνεται ότι λυπούνται, διότι θα χάσουν τους βάρβαρους. Και όταν δεν έχουμε βαρβάρους, με τι θα ασχοληθούμε;

Έτσι, λοιπόν, κατά προσφιλή δική σας τακτική για πολλά χρόνια υπήρξε ένας καταιγισμός ερωτήσεων και επερωτήσεων για την Ολυμπιακή Αεροπορία και οι μόνες «προτάσεις» ήταν αυτές που διατυπώνονταν μέσα από τις ερωτήσεις και επερωτήσεις, οι οποίες όμως δεν ήταν προτάσεις.

Έφυγε ο κ. Παυλόπουλος -αλλά θα ήθελα να αναφερθώ στην τοποθέτησή του- ο οποίος έχει μια προσφιλή μέθοδο σε κάθε συζήτηση εδώ να βρίσκει την ευκαιρία και να αξιοποιεί το μικρόφωνο της Βουλής για να καταφέρεται κατά της γενικότερης κυβερνητικής πολιτικής και φυσικά κατά του Πρωθυπουργού. Είπε ο κ. Παυλόπουλος ότι η Κυβέρνηση δεν έχει το θάρρος να παραδεχθεί τα λάθη της και την κατάντια της χώρας.

Θα ρωτούσα, λοιπόν, τον κ. Παυλόπουλο για ποια «κατάντια» της χώρας μιλά. Για τη χώρα που βρίσκεται μέσα στις δεκαπέντε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Για την «κατάντια» που έχει φέρει τη χώρα μας στην ΟΝΕ, που είμαστε μια από τις χώρες που βρίσκονται μέσα στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση; Για μια χώρα που είναι εργοτάξιο, με υποδομές που δεν έχουν ξαναγίνει ποτέ; Για μια χώρα που προετοιμάζεται για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, που είναι η μικρότερη χώρα σε έκταση και πληθυσμό και που καταφέρνει να ετοιμαστεί για τους Ολυμπιακούς Αγώνες; Αυτή είναι η «κατάντια» της χώρας, αγαπητέ κύριε συνάδελφε;

Επίσης αναφέρθηκε υποτιμητικά στο έργο του Υπουργείου Μεταφορών. Ξεχνάει ο κ. Παυλόπουλος το μεγάλο έργο του Υπουργείου Μεταφορών που έχει σχέση, παραδείγματος χάρη, με τη λειτουργία του μετρό που όλοι δίνουν συγχαρητήρια γι' αυτήν τη λειτουργία, του οποίου την ευθύνη έχει βεβαίως η εταιρεία, αλλά κάτω από την ευθύνη και την εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών, ή για το έργο του τραμ που εξελίσσεται -και να αναφερθώ σε αυτό, διότι αναφέρθηκε ο κ. Παυλόπουλος, αλλά και άλλοι συνάδελφοι- και που καθυστερεί, επειδή κάποιοι δήμαρχοι καθοδηγούνται –και το λέω αυτό με βεβαιότητα- από τη Νέα Δημοκρατία- για να παρεμποδίσουν την εξέλιξη των εργασιών;

Είναι δυνατόν, κύριε συνάδελφε της Νέας Δημοκρατίας, όταν σ' ένα έργο είκοσι πέντε χιλιομέτρων που εξελίσσεται ομαλά, περνά από αρκετούς δήμους, οι δήμοι βοηθούν, συμφωνούν και πολλοί ζητούν να πάει και εκεί το τραμ, να υπάρχει ένας δήμος –ο Δήμος Φαλήρου- που για εκατό μέτρα δεν μετακινεί ένα περίπτερο; Περνούμε κάθε μέρα από εκεί! Είναι τακτική δική σας και το φέρνετε κι εδώ στη Βουλή για να καθυστερήσει το τραμ;

Το τραμ όμως είναι μία πραγματικότητα. Όπως ξέρετε, το έργο προχωράει πολύ καλά. Θα ξεπεραστούν και αυτά τα εμπόδια, βεβαίως με αυτές τις τροποποιήσεις που γίνονται και σήμερα και το έργο θα προχωρήσει και ο δήμαρχος θα κατεβάζει τον κόσμο και θα έχει ακόμα τα πανό εκεί: Δε θέλει τραμ στο Φάληρο γιατί νομίζει ότι το Φάληρο είναι το προάστιο ή η περιοχή ή ο δήμος που δεν πρέπει να περνάει κανένας άλλος, είναι μόνο για τον εαυτό του.

Επομένως το Υπουργείο Μεταφορών έχει κάνει μεγάλο έργο. Αναφέρθηκε ο κύριος Υπουργός στα ΚΤΕΛ. Θυμάμαι ότι συναινετικά και εσείς, από πλευράς της Νέας Δημοκρατίας, ψηφίσατε αυτό το νομοσχέδιο. Είναι πρώτη φορά που η Κυβέρνηση σκέφθηκε και την ελληνική περιφέρεια, τον κάτοικο και τον πολίτη της ελληνικής περιφέρειας που μετακινείται με τα ΚΤΕΛ. Και σήμερα, κύριε συνάδελφε, είπατε ότι ακόμα δεν έχει αγοραστεί κανένα λεωφορείο. Κάνετε λάθος. Και στην Κοζάνη αγοράστηκαν λεωφορεία. Λεωφορεία των 80 εκατομμυρίων δραχμών, που ο πρόεδρος μου είπε ότι αυτά τα λεωφορεία δεν είναι να τα κυκλοφορείς, είναι να κάθεσαι και να τα βλέπεις! Τόσο ωραία είναι. Με τέτοια λεωφορεία, λοιπόν, θα μετακινούνται οι κάτοικοι της ελληνικής περιφέρειας και αυτό γίνεται φυσικά με τα κίνητρα που δόθηκαν από το Υπουργείο Μεταφορών και από το νόμο που ψηφίσαμε πριν από μερικούς μήνες.

Φυσικά είναι και άλλα έργα του Υπουργείου Μεταφορών που έχουν σχέση με τη μετατροπή του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου σε ανώνυμη εταιρεία, με τον εκσυγχρονισμό, θα έλεγα, των ΕΛΤΑ –ειπώθηκαν τα αποτελέσματα των τελευταίων ετών- και με την προσαρμογή που γίνεται τώρα. Φυσικά θα έλεγα και το μεγάλο έργο που γίνεται στο χώρο του ΟΣΕ με την αναβάθμιση, την κατασκευή, τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου σε ολόκληρη τη χώρα με κονδύλια, τα οποία ξεπερνούν και το 1 τρισεκατομμύριο δραχμές. Είναι έργα τα οποία εξελίσσονται και βεβαίως θέλουν και τον απαραίτητο χρόνο. Αυτό είναι το μεγάλο έργο του Υπουργείου Μεταφορών, κύριοι συνάδελφοι.

Ερχόμαστε τώρα στις αιτιάσεις και στην κριτική που έγινε από συναδέλφους, κυρίως της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ότι το νομοσχέδιο είναι άναρχο.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουμε αρκετά χρόνια εδώ και νομίζω ότι και οι συνάδελφοι που αναφέρθηκαν σε αυτό είναι έμπειροι κοινοβουλευτικοί και γνωρίζουν πολύ καλά ότι υπάρχουν πολλά τέτοια νομοσχέδια, τα οποία μέσα στο περιεχόμενό τους συμπεριλαμβάνουν και ρυθμίσεις για διάφορους τομείς.

Θα ρωτούσα, όμως, εγώ: Θα θέλατε για μία ρύθμιση που γίνεται για το ΚΤΕΛ να κατεβάσουμε ένα ολόκληρο νομοσχέδιο; Για μία ρύθμιση που γίνεται για το προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας θα θέλατε να κατεβάσουμε άλλο νομοσχέδιο; Για μία άλλη ρύθμιση που γίνεται για ένα άλλο θέμα,

παραδείγματος χάρη κάποιο μικρό θέμα της Ολυμπιακής, όχι για την τροπολογία, να κατεβάσουμε άλλο νομοσχέδιο; Θέλω μία απάντηση για να δούμε δηλαδή, τι νομοσχέδια θέλετε να κατεβάζουμε. Βεβαίως πάντα σ' ένα νομοσχέδιο υπάρχει ένα κύριο θέμα που μπορούμε να πούμε ότι προσδιορίζει και την αρχή του νομοσχεδίου και στη συνέχεια έχουμε τέτοιες διατάξεις, οι οποίες λύνουν ζητήματα όπως, παραδείγματος χάρη, το σημερινό νομοσχέδιο για τις αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης. Θέλετε να κατεβάσουμε νομοσχέδιο για τη ρύθμιση αυτή; Πώς θέλατε, δηλαδή, να είναι η δομή ενός τέτοιου νομοσχεδίου;

Ερχόμαστε τώρα στο πόσο αντισυνταγματική είναι η συζήτηση της τροπολογίας για την Ολυμπιακή Αεροπορία, διότι επικαλεστήκατε το άρθρο 74.

Σε αυτό το νομοσχέδιο εγώ θα έλεγα ότι διακρίνουμε δύο κεφάλαια: Το πρώτο κεφάλαιο που αναφέρεται στα ΕΛΤΑ, στις ρυθμίσεις, στον εκσυγχρονισμό και στην εναρμόνιση των ΕΛΤΑ στις αντίστοιχες οδηγίες, την οδηγία 9767 και την οδηγία 39/2002 και το δεύτερο κεφάλαιο που έχει αυτές τις διατάξεις που προανέφερα. Αυτές οι διατάξεις είναι διατάξεις του Υπουργείου Μεταφορών. Άρα το νομοσχέδιο μπορούμε να πούμε ότι είναι ένα νομοσχέδιο που βεβαίως έχει σαν κύριο περιεχόμενο τα ΕΛΤΑ, αλλά έχει και διατάξεις που έχουν σχέση με το Υπουργείο Μεταφορών. Και η τροπολογία της Ολυμπιακής είναι μια τροπολογία που έχει σχέση με το Υπουργείο Μεταφορών. Επομένως γιατί είναι αντισυνταγματική η συζήτηση αυτής της τροπολογίας; Τώρα ως προς το αντισυνταγματικό της τροπολογίας νομίζω ότι είναι μία προσέγγιση που γίνεται από τη δική σας πλευρά και είναι μια άλλη προσέγγιση που γίνεται από τη δική μας πλευρά, που λέμε ότι δεν είναι αντισυνταγματική η συζήτηση αυτής της τροπολογίας.

Αλλά εφόσον μας ενδιαφέρει το περιεχόμενο, γιατί μιλάτε για αιφνιδιασμό του Υπουργείου Μεταφορών και του Υπουργού; Εδώ θα έχουμε, ίσως και δύο ημέρες, τη δυνατότητα να συζητήσουμε την τροπολογία της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Νομίζω ότι δύο ημέρες είναι αρκετές να συμμετάσχουν όλοι οι συνάδελφοι που βρίσκονται μέσα στη Βουλή.

Αναφέρθηκε επίσης ότι το νομοσχέδιο είναι παραπλανητικό, είναι πρόχειρο και επί παντός επιστητού. Και εσείς, αγαπητέ συνάδελφε, κύριε Παυλόπουλε, το είπατε. Νομίζω ότι αναφέρθηκα και είπα ότι η εμπειρία όλων μας είναι ότι υπάρχουν διατάξεις, που δεν μπορούν να γίνουν νομοσχέδια. Είναι νομοσχέδια, τα οποία αφορούν ακριβώς ολόκληρο το Υπουργείο Μεταφορών στη συγκεκριμένη περίπτωση ή άλλα Υπουργεία, που λύνουν μικρά θέματα.

Και ερωτώ πάλι εσάς, μια και είσθε εδώ, θα θέλατε να κατεβάσουμε νομοσχέδιο για μια ρύθμιση των συνεργείων;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Για την Ολυμπιακή.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Το λέω, επειδή μιλήσατε και γι' αυτό, ότι υπάρχουν δηλαδή στο νομοσχέδιο ρυθμίσεις επί παντός επιστητού.

Είπα και για την Ολυμπιακή ότι αυτό το νομοσχέδιο, πέρα από τα ΕΛΤΑ, περιλαμβάνει και αυτές τις ρυθμίσεις και τις διατάξεις, που έχουν σχέση με το Υπουργείο Μεταφορών. Και η Ολυμπιακή, λοιπόν, αφορά το Υπουργείο Μεταφορών και με την έννοια αυτή, εμείς κρίνουμε ότι αυτή η διάταξη δεν είναι αντισυνταγματική.

Όσον αφορά τα ΕΛΤΑ νομίζω ότι και ο εισηγητής μας στην εισήγησή του, αλλά και ο κ. Κιλτίδης που πάντα στα νομοσχέδια του Υπουργείου Μεταφορών θα έλεγα ότι είναι συναινετικός και πιστεύω ότι αυτό είναι αποτέλεσμα και της στάσης του Υπουργού...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Είναι αντιληπτό αυτό.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι αντιληπτό. Φαίνεται ότι καταλαβαίνει ορισμένα πράγματα ο άνθρωπος και τα εκτιμάει.

Λέω, λοιπόν, ότι αυτό είναι αποτέλεσμα και της συμπεριφοράς του Υπουργού, του κ. Βερελή, διότι στις συζητήσεις των επιτροπών βλέπετε πολύ καλά ότι πάντοτε οι προτάσεις, οι απόψεις, θα έλεγα οι παρατηρήσεις εν πολλοίς γίνονται αποδεκτές, όταν φυσικά υπάρχει μια αποδοχή από τον κύριο Υπουργό.

Ερχόμαστε, λοιπόν, στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Φυσικά θα έχουμε τη δυνατότητα, μετά από μια-δυο μέρες, να συζητήσουμε για την Ολυμπιακή Αεροπορία, αλλά η πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας, κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι είναι γνωστή σε όλους τα τελευταία είκοσι χρόνια.

Επειδή αναφέρθηκε από πλευράς της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ότι οι προσπάθειες εξυγίανσης στοίχισαν στον ελληνικό λαό, θα ήθελα να πω κι εγώ, κύριοι συνάδελφοι, ότι το 1993 παραλάβαμε την Ολυμπιακή Αεροπορία με μια καθαρή θέση μείον 382 δισεκατομμύρια δραχμές. Αυτή ήταν η καθαρή θέση της Ολυμπιακής Αεροπορίας το 1993, όταν ανέλαβε τις ευθύνες της διακυβέρνησης...

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τώρα είναι ένα τρισεκατομμύριο περίπου.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Η καθαρή θέση της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν 382 δισεκατομμύρια δραχμές. Στη συνέχεια, όταν έγινε εξυγίανση ή προσπάθεια εξυγίανσης το 1994 ήταν περίπου 600 δισεκατομμύρια δραχμές, τα οποία ρυθμίστηκαν με διάφορους τρόπους. Τώρα το πού οφείλονται τα δικά σας και το πού οφείλονται αυτά, για τα οποία εμείς είχαμε την ευθύνη και αυτό θα το συζητήσουμε μεθαύριο και θα δούμε και ποιο είναι αυτό το 1 τρισεκατομμύριο που λέτε εσείς, διότι είναι αυθαίρετο. Θα τα πούμε λοιπόν και μεθαύριο.

Αλλά εγώ θα ήθελα να σας ρωτήσω κάτι, κύριε συνάδελφε, επιγραμματικά, διότι αναλυτικά θα τα πούμε μεθαύριο. Είχε κέρδη η Ολυμπιακή Αεροπορία, όταν σαν Ολυμπιακή Αεροπορία την τριετία εκείνη αγόραζε δυο κτήρια μέσα στη Νέα Υόρκη; Το ξέρετε αυτό; Τα ξέρετε τα κτήρια που αγόρασε η Ολυμπιακή Αεροπορία στο κέντρο της Νέας Υόρκης, σ' έναν παράλληλο δρόμο της 5ης Λεωφόρου; Γιατί τα αγόρασε; Ήταν καμιά εταιρία real estate; Εσείς θα μας πείτε αύριο, γιατί αυτό το ερώτημα το θέτω από τώρα για να προετοιμαστείτε. Γιατί αγόρασε αυτά τα κτήρια; Όπως ξέρετε, τα κτήρια αυτά ήδη έχουν πουληθεί στην Κτηματική Εταιρία του Δημοσίου και φυσικά διετέθησαν για κάλυψη χρεών της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Να μας πείτε πώς έγινε το 1 τρισεκατομμύριο.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Να μας πείτε εσείς γι' αυτά και βεβαίως θα πούμε και για όλα τα υπόλοιπα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Έχασε η Ολυμπιακή από αυτήν την αγορά και πόσο;

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν ξέρω. Αν είχε περίσσευμα και έκανε αγορές κτηρίων, να δούμε ποιες ήταν οι σκοπιμότητες. Αγόραζε κτήρια για να παίρνει ενοίκια; Γιατί σας πληροφορώ ότι ούτε ενοίκια έπαιρνε. Έτσι κάθονταν αυτά τα κτήρια.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τουλάχιστον επί Νέας Δημοκρατίας αγόραζε. Δεν πούλαγε.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Επομένως, κύριοι συνάδελφοι, θα έχουμε τη δυνατότητα μεθαύριο να συζητήσουμε για την Ολυμπιακή.

Θα κλείσω την ομιλία μου επανερχόμενος στο νομοσχέδιο για τα ΕΛΤΑ, γιατί νομίζω ότι σήμερα θα ήταν μία ευκαιρία να μιλήσουμε θετικά για τα ΕΛΤΑ, να μιλήσουμε για τη μεγάλη προσφορά των ΕΛΤΑ τις δεκαετίες που πέρασαν. Όλοι γνωρίζουμε ότι ο καθένας περίμενε τον ταχυδρόμο στο χωριό του, γιατί τότε ήταν ο μόνος τρόπος επικοινωνίας κυρίως με τους δικούς μας ανθρώπους που είχαν μεταναστεύσει. Πάντοτε ο ταχυδρόμος ήταν αναμενόμενος με μεγάλη ικανοποίηση.

Είναι μεγάλη η προσφορά του προσωπικού των ΕΛΤΑ όλα αυτά τα χρόνια. Φυσικά έχουν αλλάξει τα πράγματα. Θα έλεγα ότι το μεγαλύτερο κομμάτι του πληθυσμού συγκεντρώθηκε στις μεγάλες πόλεις και έχουμε νέες δυσκολίες στη διακίνηση και του ταχυδρομικού υλικού και της προσφοράς τέτοιων υπηρεσιών, γιατί, όπως ειπώθηκε, υπάρχουν διακόσια δεκαπέντε περίπου νησιά, που είναι κατοικημένα. Όλα αυτά δημιουργούν δυσκολίες.

Παρ' όλα αυτά πρέπει να πούμε ότι τα ΕΛΤΑ εκσυγχρονίζονται. Το βλέπουμε και εμείς, που καθημερινά επισκεπτόμαστε καταστήματα, τα οποία είναι σύγχρονα και από πλευράς αισθητικής και από πλευράς συμπεριφοράς του προσωπικού. Όλα αυτά είναι θετικά.

Ειπώθηκε προηγουμένως ότι, ενώ πριν από μερικά χρόνια τα

ΕΛ.ΤΑ. είχαν 25 δισεκατομμύρια ζημιές, τώρα ήδη προχωρούν με κέρδη. Θα έχουμε τη δυνατότητα στα άρθρα να αναφερθούμε με περισσότερες λεπτομέρειες.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριοι συνάδελφοι, έχω συνεννοηθεί με τον Υφυπουργό, τον κ. Στρατάκη, να ακουστούν τώρα δύο δευτερολογίες, του ΚΚΕ και του Συνασπισμού.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είμαι και εγώ εισηγητής και έχω δικαίωμα δευτερολογίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε συνάδελφε, μιλάνε μόνο οι ομιλητές από το ΠΑΣΟΚ και τη Νέα Δημοκρατία. Ας ανακατέψουμε λίγο τα πράγματα. Εσείς τώρα είστε στη δευτερολογία και δεν είναι η σειρά σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Καμία αντίρρηση, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Άλλωστε, αν ακολουθούσαμε κανονικά τη σειρά, θα έπρεπε να ξεκινήσουμε από τον κ. Αντωνακόπουλο. Ας εναλλάσσουμε λίγο τα πράγματα.

Βεβαίως, αν ομιλούμε για το θέμα της σειράς, ο κύριος Υπουργός έχει ζητήσει το λόγο, αλλά ο ίδιος είπε ότι καλό θα είναι να ακούσουμε και κάποιον άλλον. Ο κύριος Υπουργός κανονικά έχει το δικαίωμα να μιλήσει τώρα. Εγώ, όμως, σκέφθηκα ότι θα ήταν καλό να ακούσουμε τώρα το ΚΚΕ και το Συνασπισμό. Μετά θα μιλήσει ο Υπουργός και ακολούθως εσείς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Σύμφωνοι, ας μιλήσει ο Υπουργός, ώστε στις δευτερολογίες μας να τοποθετηθούμε πάνω σε αυτά που θα πει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Το λόγο έχει ο κ. Τσιόγκας από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, προκειμένου να δευτερολογήσει.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να πω ότι είναι πολύ σημαντικές οι επισημάνσεις του Πρόέδρου, προκειμένου να ακουστεί και μία διαφορετική άποψη και πρόταση, αφού η συζήτηση που γίνεται ανάμεσα στο ΠΑΣΟΚ και τη Νέα Δημοκρατία επί της ουσίας δεν διαφέρει, ακριβώς γιατί έχουν την ίδια φιλοσοφία, ακριβώς γιατί πάνε προς την ίδια κατεύθυνση και οι μεν και οι δε.

Εμείς, λοιπόν, θεωρούμε ότι τα τελευταία χρόνια η κατάσταση στα ΕΛΤΑ έχει χειροτερέψει και χειροτερεύει καθημερινά από την πολιτική της απαξίωσης που ασκεί η Κυβέρνηση. Πρόκειται για μία πολιτική που συρρικνώνει τα ΕΛΤΑ, δίνοντας μεγάλο μέρος του έργου τους σε ιδιώτες, οι οποίοι με μία απλή δήλωση μπορούν να λειτουργήσουν, όπως λειτουργούν οι ιδιωτικές ταχυδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες δεν σέβονται καθόλου τους κανόνες που εσείς καθορίζετε. Δηλαδή δεν εφαρμόζονται από τις ιδιωτικές εταιρείες οι κανόνες για το τι θα μεταφέρουν, πόσα θα μεταφέρουν και με τι βάρος θα μεταφέρουν το αντικείμενο που υπάρχει στις ταχυδρομικές μεταφορές. Μπορούμε να πούμε με σιγουριά ότι οι ιδιωτικές εταιρείες μεταφέρουν ό,τι θέλουν μέσα στη χώρα και φυσικά προτιμούν ένα αντικείμενο που θα τους αφήνει κέρδη, ένα αντικείμενο κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα. Δεν σκέφτονται να υπηρετήσουν αυτόν το σκοπό και να λειτουργήσουν και στις ακριτικές περιοχές.

Βεβαίως αυτές οι ιδιωτικές εταιρείες, όπως είπα και προηγουμένως, δεν σέβονται ούτε το απόρρητο των πολιτών.

Βασική επιδίωξη της Κυβέρνησης με αυτό το νομοσχέδιο είναι κατά την άποψή μας να διαλύσει τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, να τα συρρικνώσει, να δοθεί η δουλειά στις ιδιωτικές εταιρείες που έχουν φτιαχτεί. Εμείς υποστηρίζουμε τη συνέχιση της λειτουργίας των ΕΛΤΑ με δημόσιο χαρακτήρα και μ' ένα νοικοκύρεμα που πρέπει να γίνει στη λειτουργία τους. Φυσικά θέλουμε εργαζόμενους στα ΕΛΤΑ με πλήρη εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα. Δεν συμφωνούμε με τα νέα μοντέλα που εσείς προωθείτε με την ανατροπή των εργασιακών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων, με τη χρησιμοποίηση ωρομίσθιων, με τη χρησιμοποίηση της μερικής απασχόλησης και σ' αυτόν το χώρο, δηλαδή με εργαζόμενους που θα είναι part-time.

Θεωρούμε ότι οι συγκεκριμένες προτάσεις που κάνετε μέσα από το νομοσχέδιο είναι καταστρεπτικές και φυσικά είναι άσχετες με την πραγματικότητα. Αν αυτές οι προτάσεις γίνουν νόμος, πιστεύουμε ότι θα σημάνουν και το τέλος των ΕΛΤΑ σαν υπηρεσία κοινής ωφέλειας. Για εμάς πρέπει να κρατηθεί αυτή η υπηρεσία με δημόσιο χαρακτήρα, αν θέλετε και με επιδότηση της παροχής των καθολικών υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια, τη συντήρηση του δικτύου και τη διατήρηση, όπως το ζητούν πολλοί δήμοι στη χώρα μας. Γιατί και στη χώρα μας στοιχίζει πολύ περισσότερα απ' ό,τι στοιχίζουν σε άλλες χώρες, όπως για παράδειγμα η Ολλανδία, όπου εκεί οι ταχυδρόμοι πάνε και μ' ένα ποδήλατο. Σε εμάς, λόγω των γεωμορφολογικών, πληθυσμιακών, κοινωνικών, εθνικών και άλλων ιδιαιτεροτήτων είναι ανάγκη όλοι οι Έλληνες πολίτες να έχουν τις ίδιες παροχές υπηρεσιών, την ίδια ποιότητα των υπηρεσιών, τα ίδια δικαιώματα και στα νησιά, αλλά και στα απομακρυσμένα ορεινά χωριά.

Κοιτάξτε, καμία ιδιωτική εταιρεία δεν ασχολείται με αυτές τις περιοχές. Ούτε με τα νησιά ούτε με τις ορεινές περιοχές. Και αυτό, ακριβώς γιατί σ' αυτές τις περιοχές και μεγάλο είναι το κόστος για να πάει να μεταφέρει τα πράγματα και τα κέρδη είναι λίγα. Το πιο πιθανόν ή το σίγουρο αν θέλετε είναι ότι δεν θα έχουν κέρδη οι ιδιωτικές εταιρείες απ' αυτήν τη δουλειά στα απομακρυσμένα χωριά και στα νησιά.

Έτσι, λοιπόν, με την πολιτική που ακολουθείτε, πιστεύουμε ότι στο τέλος το μεγαλύτερο μέρος της πίτας στα αστικά κέντρα, θα το πάρουν οι ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες λειτουργούν όπως είπαμε πριν με τους δικούς τους νόμους και κανόνες και φυσικά στα ΕΛΤΑ θα μείνουν οι δουλειές της επαρχίας.

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο ιδιωτικοποιείται το ταχυδρομείο με την εισαγωγή του 25% στο Χρηματιστήριο και φυσικά καταργείτε καθημερινά τα ταχυδρομικά γραφεία σε κεφαλοχώρια. Σας έχουμε κάνει και σχετικές ερωτήσεις και επερωτήσεις εδώ στη Βουλή. Μας είπατε ότι με το νέο τρόπο που δίνετε τα ταχυδρομικά αυτά γραφεία στα κεφαλοχώρια, τα δίνετε σε ιδιώτες, οι οποίοι έχουν κάποιο μαγαζί ή κάποιο πρακτορείο ΠΡΟΠΟ κλπ. και έτσι είναι καλύτερα. Ακόμη μας έχετε πει ότι είναι και ευχαριστημένοι κάποιοι.

Σε εμάς, τουλάχιστον από όσα γνωρίζουμε, έχουν διαμαρτυρηθεί και δημοτικά συμβούλια και δήμαρχοι. Και στο Δήμο Γιάννουλη στη Λάρισα υπάρχουν διαμαρτυρίες και αποφάσεις του δημοτικού συμβουλίου για να μην καταργηθεί το ταχυδρομικό γραφείο στη Φαλάνη και ο Δήμος Γόννων διαμαρτύρεται για να μην καταργηθεί το ταχυδρομικό γραφείο, το οποίο μάλιστα στεγαζόταν στο κοινοτικό κατάστημα επί σειρά ετών –δεκαετίες ολόκληρες- και σήμερα πάτε να το δώσετε σε κάποιο ιδιωτικό γραφείο. Και αυτά συμβαίνουν και στην ορεινή Βερδικούσια και στο ορεινό Λιβάδι.

Μ' αυτόν τον τρόπο φαίνεται ότι σε ορισμένα από τα χωριά στα οποία εσείς καταργείτε αυτά τα γραφεία, οι κάτοικοι θα αναγκάζονται να κατεβαίνουν στις πόλεις για να κάνουν κάποιες συναλλαγές που τις έκαναν μέσα από αυτά τα ταχυδρομικά γραφεία. Και βέβαια πρέπει να πούμε ότι αντί να οργανώσετε καλύτερα αυτά τα γραφεία, για να παρέχουν καλύτερες υπηρεσίες στους κατοίκους, εσείς τα καταργείτε.

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

Το λέμε αυτό γιατί είναι γεγονός ότι και σήμερα πετάνε τα γράμματα στο καφενείο. Δεν υπάρχει η δυνατότητα ακόμη και για τους λογαριασμούς ή για απόρρητα έγγραφα να υπάρχει μια διασφάλιση. Προς αυτήν την κατεύθυνση εμείς προτείνουμε τη βελτίωση των ταχυδρομικών γραφείων στα χωριά, αλλά με την λειτουργία των ΕΛΤΑ.

Τέλος θέλω να πω και να τονίσω ότι για την τροπολογία που φέρνετε για την Ολυμπιακή Αεροπορία εμείς, κύριε Υπουργέ, ζητάμε την απόσυρσή της, γιατί θεωρούμε ότι είναι μια τροπολογία απαράδεκτη.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Λαφαζάνης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δυστυχώς όσο ακούει κανείς τόσο την Κυβέρνηση να προσπαθεί να υπερασπιστεί την τροπολογία και συνολικότερα το νομοσχέδιο το οποίο έφερε, όσο

και τη Νέα Δημοκρατία να το «αντιπολιτευτεί», πείθεται ότι έχουμε να κάνουμε με δύο κόμματα, τα οποία κινούνται στον ίδιο άξονα πολιτικών, ιδεολογίας και αντιλήψεων και επιχειρούν να εφεύρουν διαφορές μεταξύ τους προκειμένου να δικαιολογήσουν μια ευτελή δικομματική αντιπαράθεση.

Άκουσα τον κύριο Υπουργό και εξεπλάγην κυριολεκτικά, όταν μίλαγε και αυτός, αλλά και η Νέα Δημοκρατία, για τη μαύρη τρύπα των χρεών της Ολυμπιακής. Γιατί εμπαίζετε και κοροϊδεύετε σκαιότατα, θα έλεγα, τους απλούς πολίτες και τον ελληνικό λαό;

Όλοι ταξιδεύουμε με την Ολυμπιακή. Έχω κάνει δρομολόγια με την Ολυμπιακή Αθήνα-Κοζάνη με δώδεκα επιβάτες. Έχω πάει με την Ολυμπιακή με αεροπλάνο είκοσι δύο θέσεων όπου είχε τέσσερις επιβάτες μέσα. Η Ολυμπιακή στήριζε γραμμές, δρομολόγια στο εσωτερικό, συνολικής κατεύθυνσης και συνολικής λογικής, τα οποία υπηρετούσαν όχι το συμφέρον και το κέρδος της Ολυμπιακής, αλλά άλλες προτεραιότητες εθνικού χαρακτήρα και ανάπτυξης.

Εσείς όλα αυτά τα καταγράφετε επί χρόνια στη μαύρη τρύπα, αλλά το αφανές κέρδος για την οικονομία, τον τουρισμό, την ανάπτυξη, τον πολίτη, από αυτήν τη δραστηριότητα της πολιτικής, πού το καταγράφετε; Σε μία ιδιωτικοοικονομική ανάλυση νεοφιλελεύθερου τύπου, η οποία αποκρύπτει την πραγματικότητα;

Είχαμε μια Ολυμπιακή των πέντε ηπείρων, μ' ένα εθνικό ρόλο, που εξυπηρετούσε κόσμο, που έφερνε τα χρώματα της Ελλάδας, αλλά και συνέδεε την Ελλάδα με τον ελληνισμό. Αυτό πώς το αποτιμάτε; Σαν μαύρη τρύπα ελλείμματος; Όταν δηλαδή αντιστράφηκαν οι όροι και κυριάρχησαν άλλα δόγματα, ερχόσαστε εκ των υστέρων, μετά από μια εικοσαετία, να τα καταγράφετε αυτά ως έλλειμμα και ως μαύρη τρύπα; Μαύρη τρύπα έχουν οι πολιτικές σας, δυστυχώς.

Βεβαίως η Ολυμπιακή είχε προβλήματα, αλλά όχι προβλήματα της τάξης που αναφέρετε, ώστε να τη δώσετε σε τυχάρπαστους ιδιώτες, οι οποίοι ξέρουμε που θα την οδηγήσουν και μάλιστα ταχύτατα, μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Είχε άλλου είδους προβλήματα.

Βεβαίως η κομματοκρατία έκανε ζημιά στην Ολυμπιακή, βεβαίως οι ρουσφετολογικές πελατειακές σχέσεις έκαναν ζημιά. Επανειλημμένως έχω αναφερθεί σε αυτά τα θέματα με έγκυρα, αδιάσειστα στοιχεία. Ήδη πριν τις εκλογές του 2000 αθρόα υπενοικιάζοντο εργαζόμενοι, για ρουσφετολογικούς σκοπούς, στην Ολυμπιακή μέσω τρίτων εταιρειών, παρανόμως κιόλας, για να πάρουν κάποιοι ψήφους. Αυτά είναι γνωστά.

Επίσης ξέρουμε πως τη χρησιμοποιούσαν ακόμη και τα κόμματα -δεν κάνω λαϊκισμό- πολλές φορές προεκλογικά και όχι μόνο, προκειμένου να μεταφέρουν τον κόσμο. Τότε δεν σκεφτόσασταν τη μαύρη τρύπα.

Νομίζω ότι αυτά είναι πολιτικές αθλιότητες της χειρότερης μορφής και ανευθυνότητες, οι οποίες δεν πρέπει να λέγονται σε αυτήν την Αίθουσα. Δεν μπορεί να αποτιμάται έτσι η ιστορία της Ολυμπιακής. Αυτά έπρεπε να τα αλλάξετε. Και αν τα αλλάζατε η Ολυμπιακή, χρόνια τώρα, θα είχε άλλη τύχη. Αλλά και τώρα –το είπα στη συζήτηση- αυτήν τη στιγμή που μιλάμε η Ολυμπιακή δεν επιβαρύνεται μόνο με «χρέη» -αυτό που λέτε εσείς μαύρη τρύπα- του παρελθόντος, τα οποία αθροίζετε συσσωρευτικά και τα οποία δεν έπρεπε να αθροιστούν έτσι κατά κανέναν τρόπο, αλλά επιβαρύνετε και με πολιτικές, τις οποίες ασκείτε εσείς τώρα, με την πολιτική του αεροδρομίου των Σπάτων, τη μετεγκατάσταση και τις επιβαρύνσεις που έχει από δανειακές συμβάσεις σήμερα η Ολυμπιακή.

Δεν ξέρω κατά πόσο ο ισολογισμός του 2002 αποτυπώνει πραγματικά όλα τα δεδομένα της εταιρείας. Θα ήταν πολύ κερδοφόρος και ίσως θα είχαμε την πιο κερδοφόρα εταιρεία μ' αυτά τα δεδομένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αν δεν είχε άλλα βάρη, τα οποία δεν τα επωμίζεται η Ολυμπιακή με δικές της αποφάσεις, αλλά με πολιτικές επιλογές της Κυβέρνησης. Κι όμως, όλα αυτά αθροίζονται στο έλλειμμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, για να οδηγηθούμε στην καταστροφή με μαθηματική ακρίβεια.

Δεν κάνετε λόγο για κάποια απλά πράγματα. Δεν άκουσα ούτε τη Νέα Δημοκρατία να κάνει λόγο. Η αντισυνταγματικότητα της συγκεκριμένης τροπολογίας δεν προέρχεται μόνο από όσα ανέφερα εισηγητικά. Υπάρχουν τεράστια θέματα που αφορούν εργασιακές σχέσεις και εργασιακά δικαιώματα.

Σε ποια δημοκρατία ακούστηκε να φέρνετε νόμο και να καταργείτε κανονισμούς εργασίας, συλλογικές συμβάσεις και πρακτικά συμφωνιών και να επιχειρείτε να τα αντικαταστήσετε με αποφάσεις του Υπουργού; Δηλαδή, μπορεί ο Υπουργός σε μία δημοκρατία να ρυθμίζει τους κανονισμούς εργασίας και τις συλλογικές συμβάσεις, τα ωράρια, τις αμοιβές και όλα αυτά που σχετίζονται με τη ζωή των εργαζομένων; Σε ποια δημοκρατία γίνονται αυτά τα πράγματα και πού μπορεί να έχουμε διαδοχή επιχειρήσεων και να μην τηρούνται τα δικαιώματα των εργαζομένων κατά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, το οποίο προσαρμόζει το γνωστό προεδρικό διάταγμα στο Εθνικό Δίκαιο;

Πού ακούστηκε να κάνετε υποχρεωτική συνταξιοδότηση στα σαράντα χρόνια για ανθρώπους τους οποίους αναγκάζετε διά νόμου να παίρνουν μια πολύ χαμηλή σύνταξη κι έτσι να ανατρέπετε τους όρους ζωής και προοπτικής που είχαν καθορίσει μπαίνοντας στην Ολυμπιακή Αεροπορία, όπως κάνετε με το καθεστώς των ιπτάμενων φροντιστών; Αυτά είναι πραξικοπήματα της χειρίστης μορφής.

Δε θέλω να επιβαρύνω τη συζήτηση και με άλλες καταστάσεις, αλλά αυτά δε γίνονται σε καμία δημοκρατία. Αυτά τα πράγματα τα κάνετε με θερινές τροπολογίες σε άσχετο νομοσχέδιο και δεν ακούμε ούτε τη γνώμη των εργαζομένων. Δεν υπάρχει εδώ επιτροπή να έλθουν να μιλήσουν αυτοί οι άνθρωποι και να πουν τι χάνουν, τι δικαιώματα πλήττονται και τι στοιχειώδεις εργασιακές εγγυήσεις καταργούνται.

Έχουμε μία κυβέρνηση η οποία διά του κ. Ρέππα έφτασε να λέει ότι πλέον οι άνεργοι που επιδοτούνται και παίρνουν αυτό το ισχνό επίδομα ανεργίας, το οποίο αυξάνετε κατά 10%, όπως μας είπε σήμερα ο κύριος Πρωθυπουργός, θα μπορούν να δουλέψουν πλέον σε επιχειρήσεις και οι επιχειρήσεις να τους πληρώνουν τα ασφαλιστικά δικαιώματα. Ξέρετε τι σημαίνει αυτό; Δουλεμπόριο. Αυτό σημαίνει μία κοινωνία ανέργων τους οποίους θα καρπώνονται μετά οι επιχειρήσεις με το επίδομα ανεργίας για να δουλεύουν δωρεάν απλώς με την ασφάλιση.

Σας λέω πού έχουμε φτάσει. Δυστυχώς υπάρχει νεοφιλελεύθερη παράκρουση. Έχετε χάσει τον έλεγχο, έχετε χάσει κάθε επαφή με το κοινωνικό πλαίσιο. Ιδιωτικοποιείτε δίκτυα, υποδομές, δρόμους, λιμάνια, ακτές, έχετε φτάσει να μην αφήνετε τίποτε από κοινωφελή δραστηριότητα.

Αυτά, κύριοι της Κυβέρνησης, αλλά και κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, δεν είναι απλά προς πώληση, δεν είναι υπηρεσίες που προσφέρονται προς κερδοσκοπική χρήση, χωρίς να κάνουν μεγάλη ζημιά στο κοινωνικό σύνολο, διότι δεν μπορούν να μετατραπούν σε χρηματιστηριακά αγαθά, χωρίς να τινάξουν στα ύψη τη δυνατότητα του απλού ανθρώπου να επιβιώσει.

Σήμερα, εκατομμύρια άνθρωποι σ' αυτήν τη χώρα αρχίζουν να καταλαβαίνουν ότι έχουν πρόβλημα επιβίωσης και οι ελεημοσύνες δε δίνουν απάντηση στο πρόβλημά τους. Αυτήν την ώρα, όπου λέτε ότι τηρείτε τις εργασιακές σχέσεις και την απασχόληση, τις διατηρείτε χωρίς δικαιώματα. Όμως, τέτοια απασχόληση είναι δουλεμπόριο. Δε μας λέτε καθόλου τι θα γίνουν οι υπόλοιποι. Ούτε καν ρυθμίζετε κάτι γι' αυτούς, έστω μ' αυτόν τον άγριο τρόπο. Οι εργαζόμενοι στην Ολυμπιακή Αεροπορία πετάγονται στον Καιάδα. Εκεί είναι πλέον η θέση τους. Δεν έχουν κανένα απολύτως μέλλον, όταν πάμε την Ολυμπιακή Αεροπορία σε έναν ιδιώτη, για να την παραλάβει και να την κάνει μία εταιρεία κερδοσκοπική, αλά «ΑΕGEAN». Ξέρετε τι εννοώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Στρατάκης έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι μέχρι το τέλος της συζήτησης στη Βουλή θα γίνει δεκτή η έκκληση του Υπουργού σε σχέση με την Ολυμπιακή, που κυριαρχεί ως θέμα, έστω και αν περιέχεται σε τροπολογία.

Δε θα πρέπει να ξεχνάμε ότι στην επιτροπή εκφράστηκε από στέλεχος της συντηρητικής παράταξης η άποψη ότι η εταιρεία

αυτή έπρεπε να έχει κλείσει εδώ και δέκα χρόνια.

Και αν υπάρχει αυτό ως αντίληψη, καλό θα είναι να ειπωθεί και εδώ, διότι φαίνεται ότι πολλές πλευρές εδώ αγνοούν τη σημερινή πραγματικότητα.

Ακούμε από τα αριστερά ότι πρέπει να διατηρήσουμε ένα καθεστώς που δεν μπορεί να διατηρηθεί, από την άλλη δε στην προκειμένη περίπτωση ο καθένας λέει ό,τι θέλει, αγνοώντας μια πραγματικότητα η οποία έχει να κάνει με το ότι πρέπει να διασφαλιστούν ασφαλώς τα συμφέροντα των εργαζομένων. Πρέπει να πω δε ότι δεν επηρεάζεται κανένα συμφέρον των εργαζομένων που μένουν στην Ολυμπιακή με την παλιά της μορφή. Διασφαλίζονται βέβαια με τον καλύτερο τρόπο και τα συμφέροντα αυτών που μετακινούνται στη νέα εταιρεία. Θα πρέπει δε να τονίσουμε ότι δεν υπάρχει εδώ κανένας στρουθοκαμηλισμός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Ποιος το είπε αυτό, κύριε Υπουργέ;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εσείς τα λέτε, κύριε συνάδελφε, και αν θέλετε να δούμε τα Πρακτικά.

Πρέπει να τα πούμε αυτά. Ελέχθη εδώ ότι δεν έγινε καμία συζήτηση, ενώ στην επιτροπή απαντήσαμε και στον κ. Παπαληγούρα, λέγοντας ότι έχουμε διάλογο με τους εργαζόμενους και όταν αυτός ολοκληρωθεί θα έρθουμε και θα καταθέσουμε με το νόμιμο τρόπο ό,τι καταθέσαμε στη Βουλή για να συζητηθεί με την προβλεπόμενη διαδικασία. Βέβαια αυτό δίνει την ευκαιρία ίσως στη Νέα Δημοκρατία να έχει διαφορετικές θέσεις. Απ' ό,τι διαφαίνεται σήμερα άλλα υποστήριζε στην επιτροπή, άλλα υποστηρίζει εδώ. Εκεί ψήφιζε την αρχή του νομοσχεδίου ενώ εδώ την καταψηφίζει.

Όμως, κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι το θέμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας δεν πρέπει να κυριαρχήσει γιατί το νομοσχέδιο που συζητάμε, παρά τα λεγόμενα από την πλευρά της Αντιπολίτευσης, έχει αρχή και μάλιστα είναι ουσιαστική αρχή. Και αυτή η ουσιαστική αρχή έχει να κάνει με το ότι επιδιώκεται με το νέο σύστημα να αξιοποιηθεί ο υγιής ανταγωνισμός που θα μας δώσει τη δυνατότητα να πάμε σε βέλτιστη αξιοποίηση και να πάμε σε καλύτερη ποιότητα σε ό,τι αφορά τις ταχυδρομικές υπηρεσίες.

Επ' αυτού θέλω να πω κάτι που θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό. Μάλιστα θα δώσω και κάποια στοιχεία τα οποία θα παρακαλούσα να καταγραφούν στα Πρακτικά. Από το 2001 και μετά έχει παρουσιαστεί μία συνεχής βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών και θα εξηγήσω στη συνέχεια γιατί έγινε αυτό. Σχετικά νούμερα θα καταθέσω στα Πρακτικά. Παρουσιάζεται σήμερα να έχουμε το πρώτο εξάμηνο του 2003 μια βελτίωση της τάξης του 25% σε σχέση με το δεύτερο εξάμηνο του 2002. Ένα άλλο στοιχείο είναι ότι έχουμε ένα ποσοστό της τάξεως του 58% αναφορικά με ό,τι έχει σχέση με την παράδοση της αλληλογραφίας την επομένη μέρα κατάθεσης. Η δε παράδοση τρεις μέρες μετά την κατάθεση έχει φθάσει στο 93%. Πρόκειται για πρωτοφανή νούμερα που καταδεικνύουν με απόλυτο τρόπο τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν προβλήματα. Όμως, υπάρχει και μια ουσιαστική θετική εξέλιξη που νομίζω ότι σε κάθε περίπτωση αυτή η εξέλιξη θα πρέπει να καταγραφεί.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Ε. Στρατάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Βέβαια εδώ γίνεται και μια άλλη προσπάθεια να φανεί κάτι διαφορετικό απ' αυτό που συμβαίνει στην πραγματικότητα. Εδώ σήμερα επιδιώκουμε να κάνουμε μια εναρμόνιση στη κοινοτική οδηγία που βέβαια έχει ως στόχο το πώς θα αναβαθμίσει την καθολική υπηρεσία και την ποιότητά της. Διαφαίνεται δε και μια άλλη αίσθηση που ορισμένοι θέλουν να κυριαρχήσει στην κοινή γνώμη, ότι τελικά οι μεγάλες επιτυχίες της ελληνικής Κυβέρνησης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν είχαν κανένα αποτέλεσμα, ήταν κινήσεις άνευ αντικρίσματος, ήταν αυτό που λεγόταν στο παρελθόν ότι έξω πάμε καλά, αλλά μέσα δεν πάμε καλά. Αντίθετα, αποδεικνύεται σήμερα περίτρανα κάτι πολύ ουσιαστικό, ότι οι επιτυχίες της ελληνικής κυβέρνησης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης αντανακλούν σε ζητήματα που αφορούν την καθημερινότητα του πολίτη. Και αυτό νομίζω ότι πρέπει να γίνει γνωστό στον ελληνικό λαό, γιατί είμαστε υποχρεωμένοι, εφόσον είμαστε μέσα σε μια μεγαλύτερη οικογένεια να προσαρμοστούμε στα δεδομένα αυτής της μεγαλύτερης οικογένειας.

Θα ήθελα να πω ότι πολλά πράγματα λέγονται για εντυπωσιασμό. Θέλω όμως να μιλήσω τώρα για την ουσία του νομοσχεδίου, γιατί αγνοούμε ότι το 1998 ψηφίστηκε ο ν.2668 εναρμονίζοντας την ελληνική νομοθεσία με την κοινοτική και συγκεκριμένα με την οδηγία 9767 των ευρωπαϊκών κοινοτήτων που καθιέρωνε κάποια συγκεκριμένα πράγματα, κυρίως την καθολική υπηρεσία, την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, που καθόριζε τις διαδικασίες με τις οποίες θα δίνονται οι γενικές και οι ειδικές άδειες, οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησής τους, ο φορέας καθολικής υπηρεσίας μέσα από το συμβόλαιο διοίκησης και όλα αυτά που είναι γνωστά από το νόμο και από την αρχική οδηγία.

Και ερχόμαστε σήμερα μετά το 2000 και συγκεκριμένα την 23η και 24η Μαρτίου 2000 στο Συμβούλιο Κορυφής στη Λισαβόνα που έβαζε κάποια στρατηγική μπροστά η οποία έλεγε ότι πρέπει να αρθούν τα εμπόδια των ταχυδρομικών υπηρεσιών και ότι πρέπει να υπάρξει απελευθέρωση για τη δημιουργία μιας πλήρως λειτουργικής αγοράς με στόχο να βελτιωθεί η ποιότητα. Αυτό δεν λέγεται εδώ σήμερα ή τουλάχιστον πάει να ξεχαστεί. Όλες αυτές οι προσπάθειες προσαρμογής σ' αυτά τα δεδομένα έχουν στόχο το πώς θα παρασχεθεί καλύτερη καθολική υπηρεσία και αυτό πρέπει να το πούμε σ' αυτήν τη φάση η οποία νομίζω ότι είναι καθοριστικής σημασίας.

Και βέβαια μέσα από την νέα οδηγία προβλέπεται μια αύξηση της ανταγωνιστικότητας. Είναι η καλύτερη κατά το δυνατόν αξιοποίηση αυτής της αρχής, αυτής της διαδικασίας που κυριαρχεί στο παγκόσμιο σύστημα. Νομίζω ότι εμείς κρινόμαστε από το πόσο μπορούμε να αξιοποιήσουμε τα θετικά και να αποτρέψουμε τα αρνητικά. Να μη λέμε ότι δεν συμμετέχουμε ή καταδικάζουμε ή καταγγέλλουμε, καθώς έτσι βάζουμε τον εαυτό μας στο περιθώριο. Κυρίως πρέπει με ενέργειες και πράξεις να προχωρήσουμε προς το μέλλον αξιοποιώντας ό,τι θετικό μας δίνει ο ανταγωνισμός και αποτρέποντας ό,τι αρνητικό ενδεχομένως προκύπτει από τη λειτουργία του συστήματος που στη δική μας αντίληψη δεν είναι να το υιοθετήσουμε, αλλά τουλάχιστον να τιθασεύσουμε τα όποια αρνητικά αυτό δημιουργεί.

Και βέβαια μέσα από την αύξηση της ανταγωνιστικότητας εκτιμάται –και αυτό είναι ένας κανόνας που δεν μπορεί να παραγνωριστεί- ότι θα καταστεί δυνατή η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται, υπηρεσιών που έχουν συνέχεια πιο απαιτητικούς πελάτες. Αυτό είναι μια θετική εξέλιξη της κοινωνίας, το ότι δηλαδή οι πολίτες διεκδικούν κάτι περισσότερο απ' αυτό που είχαν χθες. Εμείς αυτό θέλουμε να το ανταμείψουμε και αυτήν τη διαδικασία να την αξιοποιήσουμε και να δώσουμε πράγματι καλύτερες υπηρεσίες. Βασικός μας στόχος είναι η διασφάλιση της παροχής της καθολικής υπηρεσίας με αποκλειστική ανάθεση υπηρεσιών σε κάποιον φορέα και βέβαια η αύξηση της ζήτησης στον ταχυδρομικό φορέα μέσα από τη βελτίωση αυτών των υπηρεσιών.

Υπάρχουν όμως και κάποιοι παράγοντες που επηρεάζουν αυτήν την απασχόληση: η τεχνολογική ανάπτυξη και η αύξηση της αποδοτικότητας. Μπαίνει όμως και από την οδηγία και το νομοσχέδιο αυτό ένα χρονοδιάγραμμα για ελεγχόμενο άνοιγμα της αλληλογραφίας στον ανταγωνισμό, μπαίνει μια διαδικασία πώς να κάνουμε τη διατήρηση του διαφημιστικού και του διασυνοριακού ταχυδρομείου, κάτι που έχει να κάνει και με τις ζημιές ενδεχομένως που παρουσιάζει η εκτέλεση της καθολικής υπηρεσίας. Είναι ζητήματα που προβλέπονται και θεσμοθετούνται, γιατί πρέπει να τα διαφυλάξουμε με κάθε τρόπο.

Έρχεται, λοιπόν, η ΕΕΤΤ ως αναβαθμισμένη ελεγκτική υπηρεσία που καθορίζει χορήγηση αδειών σε σύντομους χρόνους, που προβλέπει κάποια συγκεκριμένα πράγματα που έχουν να

κάνουν με διαδικασίες για το ποιος έχει την ειδική άδεια. Το λέω αυτό, γιατί εδώ για λόγους εντυπωσιασμού ελέχθησαν διάφορα πράγματα, ότι εμείς προβλέπουμε γι' αυτόν που παίρνει την άδεια, αν έχει πάνω από τρεις μήνες φυλάκιση κλπ. Και όμως προβλέπεται αυτό. Αυτός που έχει την ειδική άδεια ή που μπορεί να κάνει με ειδική άδεια καθολική υπηρεσία έχει αυστηρούς κανόνες και περιορισμούς που πρέπει να τηρήσει. Αυτός που έχει τη γενική άδεια ασφαλώς δεν υποχρεούται να κάνει τέτοια πράγματα. Όμως η γενική άδεια είναι κάτι διαφορετικό και νομίζω ότι αυτό γίνεται κατανοητό.

Έρχομαι να πω τώρα σχετικά με την εξέλιξη που παρουσιάζεται ότι σήμερα έχουμε έναν οργανισμό, τα Ελληνικά Ταχυδρομεία. Παρατηρούμε την ποιοτική αναβάθμιση που κάνει στις συγκεκριμένες υπηρεσίες, αλλά κάνει και μια μεγάλη προσπάθεια, πέρα από την κερδοφορία που παρουσιάζει, να διαμορφώσει μέσα από τη νέα εταιρική ταυτότητα και την ποιότητα των γραφείων μια νέα αντίληψη στην εξυπηρέτηση του πολίτη.

Το πρόγραμμα των γραμματοθυρίδων των 25 δισεκατομμυρίων δραχμών που θέλουμε σε όλη την Ελλάδα να περάσει σαν μήνυμα και να μπουν παντού γραμματοθυρίδες για να διασφαλίσουμε και το απόρρητο, είναι ένα τεράστιο πρόγραμμα, όπως είναι το πρόγραμμα των πρακτορείων που εδώ λοιδορείται. Γιατί όπου καταργήσαμε πρακτορεία που πήγαινε ένας ταχυδρομικός υπάλληλος δύο ώρες και το υπόλοιπο διάστημα είχε υποχρέωση να κάνει αγροτική διανομή, εκεί που κάναμε πρακτορεία και ο πολίτης εξυπηρετείται δεκαπέντε και δεκαέξι ώρες το εικοσιτετράωρο για όλες τις υπηρεσίες που παρέχονται από τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, ασφαλώς εκεί έχουμε επαίνους, εκεί πραγματικά οι πολίτες μας επαινούν γι' αυτήν την προσπάθεια.

Και βέβαια εδώ υπάρχει και κάτι άλλο που δεν ειπώθηκε. Μ' αυτούς τους πράκτορες γίνεται συμβόλαιο για ένα χρόνο. Εάν δεν μας κάνουν τη δουλειά μας, έχουμε τη δυνατότητα να τους αλλάξουμε. Και αυτό είναι καθοριστικής σημασίας, διότι εμείς θέλουμε ο πολίτης πρώτα και κύρια να εξυπηρετείται. Και θεωρώ ότι αυτό είναι το κυρίαρχο στοιχείο.

Για τα υπόλοιπα που ειπώθηκαν κυρίως για εντυπώσεις, για παράδειγμα σε ό,τι αφορά τον κοινωνικό πόρο, θέλω να πω τα εξής: Εμείς φέρνουμε, μετά τη συζήτηση που έγινε στην επιτροπή, μία διόρθωση που λέμε πως ό,τι δεν μπορεί να καλυφθεί από τον πόρο που παρέχεται από άλλες εταιρείες ειδικής αδείας θα παρέχεται από τον καθολικό πόρο της ΕΕΤΤ Και αυτό είναι καθοριστικής σημασίας διότι διασφαλίζουμε ότι η καθολική υπηρεσία και στο ακρότατο σημείο της ελληνικής επικράτειας θα μπορεί να γίνεται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Βέβαια ακούστηκαν και κάποια άλλα που έχουν σχέση με την άδεια οικοδομής, σε ό,τι αφορά το οικόπεδο των ΕΛΤΑ που γίνεται στο πλαίσιο μιας βέλτιστης αξιοποίησης ενός οικοπέδου που αγοράστηκε το 1999 κάτω από διαφανείς όρους και διαδικασίες, με δημόσιο διαγωνισμό. Και, όμως, εδώ θέλουμε να δημιουργήσουμε εντυπώσεις.

Και βέβαια αγνοείται από πολλές πλευρές ότι τα ταχυδρομικά τέλη δεν αυξήθηκαν. Φέτος οι αυξήσεις είναι κάτω από τον πληθωρισμό και οι μέσες σταθμικές τιμές είναι στο μέσο επίπεδο τιμών των τελών σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, γίνεται μία προσπάθεια που έχει να κάνει με τους εργαζόμενους, ότι υποβαθμίζονται κλπ. Αγνοούν, όμως, αυτοί οι οποίοι διατείνονται αυτά τα πράγματα ότι όλο αυτό το τελευταίο διάστημα υπάρχει μιας μακράς διάρκειας εργασιακή ειρήνη στα Ελληνικά Ταχυδρομεία. Οι εργαζόμενοι αντιλαμβάνονται παντός άλλου καλύτερα ότι μόνο μέσα από αυτές τις διαδικασίες μπορούν και τις θέσεις τους να διατηρήσουν και βελτίωση στο μισθό τους να επιτύχουν και κυρίως να δώσουν ποιότητα εργασίας και προσφοράς στον Έλληνα πολίτη που την έχει ανάγκη και καλά κάνει και είναι απαιτητικός. Και εμείς θέλουμε αυτήν την απαίτηση να την αυξάνει για να βελτιωνόμαστε και εμείς περισσότερο ώστε να του παρέχουμε πραγματικά καλύτερες, κατά το δυνατόν, υπηρεσίες.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στις δευτερολογίες.

Ο κ. Κιλτίδης έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υφυπουργέ –μια και απουσιάζει ο κύριος Υπουργός- θέλω κατ' αρχάς να σας ξεκαθαρίσω ως εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας ότι -όπως και στην πρωτολογία μου πιστεύω άφησα όχι μόνο να νοηθεί, άφησα να διαχυθεί σ' αυτήν την Αίθουσα- όχι απλώς είμαστε αρωγοί και ότι συμβάλλουμε εις την καλυτέρευση όσον αφορά την εναρμόνιση για την οργάνωση των ΕΛΤΑ, αλλά απλούστατα υπερέβαλα λέγοντας ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν είναι μία ληστρική αφετηρία, αν το θέλετε, που ξεκινούν πάντοτε εντολές εναντίον του λαού και των πολιτών της Ευρώπης από εκεί.

Επομένως, ήμασταν ξεκάθαροι. Και ασχέτως των ενδοιασμών μας στην επιτροπή, επειδή υπήρχαν πάλι άλλες διατάξεις στο νομοσχέδιο που αφορούσαν το μισό ακριβώς νομοσχέδιο, για να συμβάλουμε σ' αυτήν την προσπάθεια και να στηρίξουμε όχι τους εργαζομένους απλώς, αλλά αυτόν τον φορέα που ταυτίστηκε με τη ζωή μας -και προπάντων τους προερχομένους από εμάς σ' αυτήν την Αίθουσα από την ύπαιθρο- τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, ήμασταν θετικότατοι και θα τολμούσα να πω όσο γίνεται εποικοδομητικοί για να προκύψει η καλυτέρευση στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

Όταν, όμως, εσείς ο ίδιος, κύριε Υφυπουργέ, ομολογείτε από το Βήμα της Βουλής ότι, είτε το θέλω εγώ είτε το θέλετε εσείς είτε όχι, επισκιάστηκε το νομοσχέδιο από την τροπολογία που προέκυψε, πιστεύω ότι δεν μπορείτε να μέμφεστε κανέναν σ' αυτήν την Αίθουσα ότι αλλάζει η στάση του όταν έχει πλέον ένα άλλο νομοσχέδιο και χάνεται η αρχή, η όποια υπήρχε στην επιτροπή.

Και μάλιστα, αν ενθυμήστε –και εγώ ενθυμούμαι καλώς- ήμασταν υπέρ το δέον θετικοί στο να λυθούν προβλήματα ακόμη και της μορφής αυτής που βλέπουμε τώρα να αποτυπώνεται σαν άρθρο 24. Και δεν θέλουμε να ξύνουμε πληγές και θέλουμε για το καλό των ΕΛΤΑ να προχωρήσει η προοδευτική αυτή διαδικασία, που θέλουμε να είναι ακόμη καλύτερη. Ομολογήστε όμως κι εσείς, κάντε μια αυτοκριτική. Ας κοιταχθούμε όλοι στον καθρέφτη και ας πούμε ότι εγκλημάτησαν κάποιοι.

Εγώ σ' αυτήν την Αίθουσα έχω μιλήσει πολλές φορές περί κομματικής ευθύνης, αλλά δεν διαπραγματεύομαι την προσωπική μου ευθύνη όταν απειλούνται οριακά επίπεδα ηθικής και εντιμότητας στην πολιτική. Εσείς δεν κάνετε αυτοκριτική. Δεν έρχεται κανένας σ' αυτήν την Αίθουσα να πει πώς αγοράστηκε μπαζωμένο οικόπεδο 2,7 δισεκατομμύρια. Εμείς χαμηλώσαμε τους τόνους για το καλό των ΕΛΤΑ και τώρα εσείς ζητάτε τα ρέστα από την Αξιωματική Αντιπολίτευση; Επιρρίψτε τις ευθύνες στους ανθρώπους που λειτούργησαν κατά τον τρόπο που λειτούργησαν. Ελέγξτε τους και τότε σε αυτήν την κολυμπήθρα του Σιλωάμ να πάμε όλοι μαζί και να συνδράμουμε τα ΕΛΤΑ και να πούμε «ναι, να γίνει το αυτοματοποιημένο κέντρο» για το καλό των ΕΛΤΑ και να προχωρήσουμε κατά το καλύτερο δυνατό.

Όποιος διαβάζει, κύριε Υπουργέ, το συγκεκριμένο άρθρο, έτσι όπως το βλέπω τώρα αποτυπωμένο στο νομοσχέδιο, ειλικρινά δεν χρειάζεται να έχει στοιχειώδεις γνώσεις ούτε καν γυμνασιακής παιδείας, αν το θέλετε. Όχι γνώσεις πολιτικής ή πολεοδομίας. Θα αντιληφθεί εκεί ότι δεν μπορεί να πηγαίνει ο νομοθέτης με ένα άρθρο και να λέει παραδείγματος χάρη ότι το ύψος θα είναι 1,40 από το δάπεδο, να έχει δηλαδή περιγραφές κατά τέτοιο προκλητικό τρόπο. Παρ' όλα αυτά και πάλι σας λέω, τουλάχιστον όσον αφορά εμένα, ότι αν πράγματι εσείς ομολογήσετε και κάνετε την αυτοκριτική σας, αν ελέγξετε αυτούς που ενήργησαν κατά τέτοιο τρόπο, τότε πράγματι να συζητήσουμε εάν πρέπει και επιβάλλεται εφόσον η ζημία έχει γίνει, για το καλό των ΕΛΤΑ, των εργαζομένων στα ΕΛΤΑ, αλλά πάνω απ' όλα για το καλό των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους Έλληνες πολίτες, να προχωρήσουμε. Έτσι έχει το επί της αρχής θέμα και οι όποιες διαφορετικές προσεγγίσεις που προέκυψαν σήμερα σ' αυτήν την Αίθουσα.

Όσον αφορά τώρα τα πρακτορεία: Κανένας δεν μέμφεται απολύτως τα πρακτορεία που αναπτύσσουν τα ΕΛΤΑ, κύριε

Υπουργέ. Το πνεύμα αυτών που ακούστηκαν σήμερα σ' αυτήν την Αίθουσα και από εμένα και τους συναδέλφους είναι άλλο. Δεν μπορούν, δηλαδή, τα ΕΛΤΑ –για το καλό τους, αν το θέλετε, δεν έχουμε καμία ματαιότητα για τη δικαίωση του εαυτού μας, αλλά για το καλό της αναπτύξεως των ΕΛΤΑ, για την καλύτερη απόδοση των υπηρεσιών τους- να έχουν πρακτορεία α', β', ή γ' κατηγορίας περισσότερα από τα υποκαταστήματα. Δεν μπορεί να χάνεται ο κορμός των υπηρεσιών. Το να αλλάζετε τον αγροτικό διανομέα το δέχομαι. Όταν όμως η ευρωπαϊκή οδηγία του 2002 –και διαβάστε την- λέει ότι το αγροτικό δίκτυο σε κάθε περίπτωση είναι χρήσιμο ...

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το αγροτικό πρακτορείο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Το αγροτικό δίκτυο λέει, δεν αναφέρετε πρακτορεία.

Όταν λέει ότι το αγροτικό δίκτυο καταστημάτων είναι απαραίτητο και αναγκαίο για τη συνοχή της υπαίθρου και μάλιστα και για εργασιακά θέματα, να υπάρχουν, δηλαδή, άνθρωποι που να εργάζονται σ' αυτά τα περιφερειακά υποκαταστήματα των ΕΛΤΑ, δεν μπορούμε εμείς να υπερβάλουμε της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εν ονόματι τελικά, κύριε Υφυπουργέ, αυτής της οδηγίας να διασύρεται και ολόκληρη Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο όποιος ευρωσκεπτικισμός υπάρχει, αν το θέλετε, και σε εμένα και σε άλλους, αλλά δεν είναι δυνατόν εμείς να υπερβάλουμε σε αυτά που οι ευρωπαϊκές οδηγίες λένε. Και είναι οδηγίες, δεν έχουν πειθαναγκασμό, δεν έχουν εντολή. Άνετα υπάρχουν διατάξεις και ευχολόγια μέσα στις οδηγίες αυτές και σ' αυτήν τη συγκεκριμένη και του 1997 που δίνουν πολλές δυνατότητες.

Παραδείγματος χάρη, ο κοινωνικός πόρος, στον οποίο συνδράμαμε. Εμείς είμαστε συγκεκριμένοι και στηρίζουμε τα ΕΛΤΑ σ' αυτήν την κατεύθυνση. Θεωρούμε εκ των ων ουκ άνευ ότι, όπως η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα πηγαίνει στο ακρότατο νησάκι και επιδοτείται από το κράτος, έτσι θα πάει και το γράμμα στο ακρότατο χωριουδάκι του νησιού.

Όταν λέμε εμείς αυτό, εσείς γιατί δεν προχωράτε κατά τον καλύτερο τρόπο, στηρίζοντας τα ΕΛΤΑ για να βαδίσουν με ειλικρίνεια;

Όσον αφορά στο τράμ, κύριε Υπουργέ, όταν υπάρχει εκχώρηση του δημοσίου δικαίου, αναζητείστε τη θεραπεία του. Το ελαχιστότατο που έχετε να κάνετε είναι να πείτε ότι η ανάγκη οδηγεί σε κάποιες λύσεις, και το πολιτικό κόστος ή την οποιαδήποτε αρνητική επίπτωση τη χρεώνεστε, εφόσον το θέλετε και εφόσον πιστεύετε ότι υπάρχει μεγαλύτερο καλό για μεγαλύτερη ομάδα πολιτών. Αυτό υπαγορεύει η ορθότητα μιας πολιτικής σκέψης.

Όσον αφορά δε στην Ολυμπιακή, ο κ. Λαλιώτης έχει εκχωρήσει δικαιώματα, τα οποία μετά από είκοσι πέντε χρόνια θα έρθουν στο δημόσιο. Η Ολυμπιακή πλήρωσε και για τις τεχνικές της βάσεις και για τις εγκαταστάσεις δισεκατομμύρια, τα οποία –άκουσον, άκουσον- μετά από είκοσι πέντε χρόνια δεν θα χρειαζόταν να τα δώσει, γιατί το αεροδρόμιο έρχεται στο ελληνικό δημόσιο. Τότε, η όποια Ολυμπιακή θα υπήρχε, θα είχε το κέρδος από το δημόσιο.

Αυτά συνέβησαν. Ας αναλογιστούμε όλοι τις πολιτικές ευθύνες μας στο μερίδιο που αναλογεί στον καθένα και τότε να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους. Είναι βέβαιο ότι αναλογούν οι μέγιστες ευθύνες στην Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και λόγω της μακράς θητείας της και λόγω των αποτυχημένων προσπαθειών που έκανε για να εξυγιανθεί η Ολυμπιακή.

Την Πέμπτη επιφυλάσσομαι να σας αποδείξω ότι δεν υπάρχει ούτε πολιτική βούληση ούτε ικανότητα για την Ολυμπιακή. Δεν είναι αποπαίδι η Ολυμπιακή των υπηρεσιών του εδάφους. Όπως σας είπα και στην πρωτολογία μου, η Ολυμπιακή είναι κερδοφόρα, απλά θέλει θάρρος, πολιτική βούληση και αποφασιστικότητα για να πούμε ότι οι υπάλληλοι που έχουν μισθολογική εξομοίωση με άλλους υπαλλήλους μπορούν να μεταταγούν.

Οι λύσεις υπάρχουν. Αναζητείστε τις εσείς πρώτα, να τις κρίνουμε εμείς και να συνδράμουμε εάν το θέλετε. Νομίζω ότι η ευθύνη πάντα βαρύνει την Κυβερνητική πλευρά, που οφείλει να αναλάβει τις πρωτοβουλίες.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Αντωνακόπουλος έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι η αποψινή συζήτηση επισκιάστηκε από την επικείμενη προς συζήτηση τροπολογία. Όμως, βρέθηκαν απροετοίμαστοι αρκετοί συνάδελφοι, μιας και δεν ήταν προγραμματισμένο να συζητείται μια τροπολογία στην αρχή της συζήτησης ενός νομοσχεδίου. Προσωπικά αισθάνθηκα ότι κάποιοι θα θελήσουν να απαντήσουν ή να τοποθετηθούν αύριο ή μεθαύριο για να διαμορφώσουν συγκεκριμένη θέση. Φάνηκε, όμως, ότι υπάρχει θέση εκ των προτέρων. Η θέση για την Ολυμπιακή είναι μη θέση, δηλαδή δεν υπάρχει κάτι συγκεκριμένο.

Αυτό δημιουργεί ερωτηματικά στον Έλληνα πολίτη, γιατί είναι συνηθισμένος πολλές φορές ο καταγγελτικός λόγος να προέρχεται από τα μικρότερα κόμματα, τα οποία δεν είναι κόμματα εξουσίας και επομένως, δεν έχει κανείς την προσδοκία να έχουν μία πρόταση για ένα πολύ μεγάλο θέμα της χώρας. Εκείνοι βέβαια οι οποίοι λένε ότι βρίσκονται στον προθάλαμο της εξουσίας για ένα τόσο μεγάλο θέμα, για το οποίο έχουν υποβάλλει άπειρες ερωτήσεις, έχουν γίνει πολλές επερωτήσεις, πολλές συζητήσεις, θα έπρεπε να έχουν ένα συγκεκριμένο σχέδιο σε κάθε χρονική περίοδο. Δεν μιλάω με την έννοια της εβδομάδας, αλλά από το 1998 μέχρι το 2003 είναι αρκετά τα χρόνια για να πει κάποιος ότι δεν πρόλαβε ή ότι έχει εμμονή στο 1998, όπου δεν ακούστηκε και γι' αυτόν το λόγο δεν λέει την πρότασή του.

Δεν υπάρχει πρόταση και αυτό είναι μία πραγματικότητα που δείχνει μία γύμνια δημιουργικής πολιτικής. Πρέπει να κατανοήσουν όλοι οι Έλληνες πολίτες ότι δεν μπορεί να δομείται η φιλοδοξία της διακυβέρνησης της χώρας στη μη πρόταση για ένα τόσο καυτό πρόβλημα.

Επομένως, εμείς που ασκούμε εξουσία όλα αυτά τα χρόνια βασιζόμενοι στη λαϊκή ετυμηγορία, έχουμε προτάσεις εκ των οποίων πάρα πολλές έχουν γίνει πράξη. Πολλές προτάσεις ανατρέπονται από απρόβλεπτες εξελίξεις, οι οποίες μπορεί να κινούνται με μεγαλύτερη ταχύτητα απ' αυτή με την οποία κινούμαστε εμείς. Έτσι, στο μεγάλο θέμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας έχουμε σήμερα νέα δεδομένα, τα οποία είναι φοβερά ανατρεπτικά σε σχέση με τα όσα ίσχυαν στο 2000.

Αμφισβητεί κανείς ότι έχουν χάσει τις θέσεις εργασίας τους περίπου διακόσιοι πενήντα χιλιάδες άνθρωποι στον κόσμο μετά την 11η Σεπτεμβρίου του 2001; Πρόκειται για μία σκληρή πραγματικότητα. Αμφισβητεί κανείς ότι κολοσσοί όπως η «SWISSAIR» ή η «SABENA» έκλεισαν επί της ουσίας;

Επομένως, χωρίς να παραβλέπουμε τις συμφωνίες που έχουμε κάνει σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την πορεία της Ολυμπιακής, οι οποίες απαγορεύουν ρητά τη χρηματοδότησή της έστω και με 1 ευρώ, αμφισβητεί κανείς ότι η πορεία αυτής της εταιρείας θα ήταν περαιτέρω φθίνουσα έως την οριστική παύση; Αμφισβητεί κανείς ότι οι μεγάλες εταιρείες ανέστειλαν τη λειτουργία τους μετά την 11η Σεπτεμβρίου, ενώ η Ολυμπιακή συνέχισε με όλο αυτό το δίκτυο του εσωτερικού και του εξωτερικού που έχει, το οποίο έχει και κοινωνική συνιστώσα, που σε πολλές περιπτώσεις επιδοτείται.

Γιατί πράγματι πρέπει να συγκρατηθεί ο κοινωνικός ιστός στα απόμακρα σημεία της πατρίδας μας και κυρίως στο νησιωτικό χώρο. Δεν είναι εκεί η προσέγγιση του παραγόμενου έργου στο πλαίσιο της μελέτης κόστους-οφέλους, αλλά στα πλαίσια ενός συστήματος κόστους-χρησιμότητας, γιατί αυτή η υπηρεσία είναι αναντικατάστατα χρήσιμη στους ανθρώπους που ζουν στο νησιωτικό χώρο ή στην ακρώρεια της ελληνικής υπαίθρου.

Όμως απόψε είδαμε μια περίεργη αναστροφή με αφορμή την εισαγωγή αυτής της τροπολογίας, όσον αφορά τη θέση της Νέας Δημοκρατίας επί του νομοσχεδίου, που αφορά τα ΕΛΤΑ. Ενώ στην επιτροπή η συζήτηση διεξήχθη κάτω από, αν θέλετε, ένα δημιουργικό διάλογο και έγιναν αποδεκτές πάρα πολλές προτάσεις-τροποποιήσεις και του εισηγητή και συναδέλφων από τη Νέα Δημοκρατία και συμφώνησαν επί της αρχής, σήμε-

ρα ψαχνόμαστε κάτω από την αίρεση, εάν ο υπόγειος εγκιβωτισμένος αγωγός είναι ανοικτό ρέμα, να αποτελέσει αυτό το μεγάλο πολιτικό έρεισμα της ανατροπής μιας συμφωνίας επί της αρχής σε ένα νομοσχέδιο που συζητήθηκε τρεις ή τέσσερις μέρες σε μια επιτροπή, όπου όλα τα είχατε περάσει από κόσκινο και δεν είχατε ανακαλύψει αν ένας υπόγειος εγκιβωτισμένος αγωγός είναι ανοικτό ρέμα.

Ε, λοιπόν, πιστεύω ότι αυτό δεν είναι σοβαρό πολιτικό επιχείρημα. Εν πάση περιπτώσει, εάν στην επιτροπή συμφωνήσατε σε όλα αυτά επί της αρχής και ένα τόσο μεγάλο σκάνδαλο, όπως αυτό εδώ απόψε στην Αίθουσα το παρουσιάζετε, το περάσατε έτσι, χωρίς να το καταλάβετε, τότε σημαίνει ότι δεν είστε καθόλου προσεκτικοί. Σημαίνει από την άλλη πλευρά ότι δεν νομοθετείτε σωστά, ότι πολύ καλά δεν πείθετε τους Έλληνες ότι μπορείτε να ασκήσετε διακυβέρνηση. Εσείς βέβαια είστε πολύ μεγαλύτεροι από εμένα και στην ηλικία και στην εμπειρία, αλλά πιστεύω, λοιπόν, ότι θα πρέπει να βρίσκουμε άλλους τρόπους πολιτικής εξόδου όταν αυτοπαγιδευόμαστε.

Άρα, λοιπόν, δεν αποτελεί ουσιαστικό πολιτικό επιχείρημα αυτό που λέτε, αλλά επειδή πλέον θέλετε να κάνετε μια σύγκρουση η οποία δεν θα έχει κανένα δημιουργικό στοιχείο, γιατί και η σύγκρουση πολλές φορές μετατρέπει την ενέργεια σε άλλης μορφής ενέργεια και μπορεί να παραχθεί έργο. Αυτή η σύγκρουση που θέλετε είναι άγονη και εντελώς επικοινωνιακή. Αντί, δηλαδή, η πολιτική να γίνει επικοινωνία, η επικοινωνιακή ανάγκη γίνεται πολιτική πάνω στο θέμα της Ολυμπιακής. Και αυτό το ξέρουν πάρα πολύ καλά οι Έλληνες, γιατί παρακολουθούν όλα αυτά τα χρόνια την πολιτική απέναντι στα μεγάλα προβλήματα.

Αλλά παρασύρθηκα και εγώ από τη συζήτηση για την Ολυμπιακή. Θα αναφερθώ μόνο για λίγο στο θέμα του νομοσχεδίου, που είναι τα Ελληνικά Ταχυδρομεία. Γνωρίζετε πολύ καλά όλοι, διότι αυτές οι εξελίξεις είναι σε σύντομο χρονικό διάστημα, ότι τα Ελληνικά Ταχυδρομεία έχουν βελτιωθεί πάρα πολύ τα τελευταία χρόνια, όχι μόνο στους οικονομικούς δείκτες, διότι μπορεί να πει κάποιος από αριστερά: Μα, επιτέλους, τι λαγνεία είναι αυτή με τους αριθμούς; Βεβαίως, παίζει και αυτό ένα ρόλο. Έχει και αυτό την κοινωνική του αναφορά. Διότι δεν μπορεί να σπαταλώνται οικονομικοί πόροι μέσα στα πλαίσια της σπανιότητας των πόρων σε οποιοδήποτε σύστημα οποιαδήποτε στιγμή. Δεν υπάρχουν άπειροι οικονομικοί πόροι να σπαταλώνται. Άρα, λοιπόν, πρέπει να μας ενδιαφέρει και η ορθολογική διαχείριση των δημοσίων πόρων σε μια υπηρεσία και τι οικονομικό αποτέλεσμα έχει αυτή.

Έτσι λοιπόν, τα ΕΛΤΑ τα τελευταία χρόνια από 25 δισεκατομμύρια έλλειμμα πήγαν στα 5 δισεκατομμύρια κέρδος και μιλάμε όχι για είκοσι χρόνια διαδρομή, για τέσσερα-πέντε χρόνια, ενώ το έργο της έχει αυξηθεί 80%, ενώ παράλληλα γίνεται συνωστισμός για τα πρακτορεία στα χωριά και είναι πολύ πετυχημένος ο θεσμός. Αν ήταν αποτυχημένος, θα υπήρχε απροθυμία ή εν πάση περιπτώσει θα υπήρχε καταγγελία. Είδαμε τους εκπροσώπους των εργαζομένων των ΕΛΤΑ στις επιτροπές να συμφωνούν σε αυτές τις τομές και σε αυτές τις διαπιστώσεις.

Κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι υπάρχει μεγαλύτερο πρόβλημα που έχει να κάνει με κρίση ταυτότητας ή φυσιογνωμίας της συντηρητικής παράταξης. Σε ουδεμία μετοχοποίηση, κρατικοποίηση, ιδιωτικοποίηση που έχει περάσει από την ελληνική Βουλή δεν έχει συμφωνήσει. Ουδεμία απ' αυτές έχει καταγγελθεί. Για ουδεμία απ' αυτές έχει προκύψει ενοχοποιητικό στοιχείο όχι βεβαίως από τη Νέα Δημοκρατία που προσπαθεί να τις ενοχοποιήσει πολιτικά, αλλά από τους άμεσα ενδιαφερόμενους που είναι και ανταγωνιστές σ' αυτήν τη διαδικασία. Δεν έχει προκύψει κανένα ψεγάδι. Η διαφωνία της Νέας Δημοκρατία είναι πάντα στη διαφάνεια μέσω της οποίας γίνονται αυτές οι διαδικασίες.

Δεν έχει διδαχθεί, λοιπόν, απ' όλες αυτές τις μέχρι τώρα αλλαγές στο ιδιοκτησιακό καθεστώς ότι αυτή η διαφάνεια για μας είναι η κορωνίδα της πολιτικής; Επομένως, αν βάζει θέμα διαφάνειας πάλι για την Ολυμπιακή, πάλι αυτό το προπέτασμα πίσω από το οποίο προσπαθεί να καλυφθεί, είναι διάτρητο και φαίνεται καθαρά η στείρα αντιπολιτευτική γραμμή μία τάση να ρίξουμε τούτο το χρονικό διάστημα το οποίο οιονεί μέχρι όταν γίνουν εκλογές, είναι ένα έντονο προεκλογικό διάστημα και επομένως πρέπει να πυροδοτήσουμε το κλίμα, πρέπει να δημιουργήσουμε εντάσεις στην κοινωνία για να μπορέσουμε να εισπράξουμε. Μόνο που σ' αυτές τις περιπτώσεις, δεν θα εισπράξετε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Παυλόπουλος έχει το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, αν πραγματικά δεν χρησιμοποιήσει κανείς το όπλο του χιούμορ για ν' αντιμετωπίσει αυτά που λέγονται ορισμένες φορές σ' αυτήν την Αίθουσα, πραγματικά η εικόνα θα ήταν ουσιαστικά καφκική. Παρακολουθώ το συνάδελφο της Πλειοψηφίας ο οποίος εισηγείται, να μέμφεται τη Νέα Δημοκρατία για την κριτική που ασκεί ως προς την Ολυμπιακή Αεροπορία. Να μέμφεται τη Νέα Δημοκρατία γιατί δεν ψηφίζει ένα νομοσχέδιο το οποίο επί της αρχής το ψήφισε στην επιτροπή και το οποίο αλλοιώθηκε στην πορεία σε τέτοιο βαθμό ώστε να έχει καταντήσει ένας θεσμικός καρνάβαλος. Χρειάζεται πολύ θράσος ή πολύ άγνοια για να μπορεί κανείς να εκφέρει τέτοιου είδους απόψεις μέσα στο Κοινοβούλιο.

Θυμίζω, λοιπόν, στον αγαπητό κύριο συνάδελφο που πιστεύω ότι δεν είναι πληροφορημένος περί τα πράγματα τα οποία τον οδήγησαν σ' αυτά τα συμπεράσματα, τα εξής:

Όταν η Κυβέρνηση έφερε αυτό το σχέδιο νόμου στην επιτροπή, δεν υπήρχαν ούτε οι διατάξεις περί Ολυμπιακής Αεροπορίας ούτε οι διατάξεις περί ΕΡΤ. Ήταν ένα νομοσχέδιο που η Κυβέρνηση μας το έφερε δήθεν για εκσυγχρονισμό των Ελληνικών Ταχυδρομείων και την προσαρμογή της νομοθεσίας και του καθεστώτος των Ελληνικών Ταχυδρομείων στα κοινοτικά δεδομένα. Παρά τις ελλείψεις, εμείς ψηφίσαμε επί της αρχής, παρακαλώντας μάλιστα τον κύριο Υπουργό να κάνει δεκτές ορισμένες τροποποιήσεις. Τις έκανε δεκτές. Και μολονότι είναι τροποποιήσεις ουσίας, εμείς δεν φέραμε καν αντίρρηση για να μη θεωρηθούν τροπολογίες και να ψηφιστούν εδώ.

Τι να κάνουμε όμως, κύριε συνάδελφε, του ΠΑΣΟΚ αν η Κυβέρνηση χρησιμοποίησε –και το λέω για δεύτερη φορά και θα το ξαναπώ- το νομοσχέδιο αυτό ως πραγματικό «φερετζέ», πολιτικό και θεσμικό «φερετζέ»; Είπαμε εμείς στην Κυβέρνηση όταν ψηφίζαμε το νομοσχέδιο αυτό ότι γνωρίζαμε ότι θα φέρει διατάξεις περί ΕΡΤ οι οποίες αυξάνουν τα τέλη της ΔΕΗ προκειμένου η ΕΡΤ να κάνει προεκλογικές προσλήψεις; Και κυρίως είπαμε εμείς στην Κυβέρνηση, όταν ψηφίζαμε το νομοσχέδιο, ότι θα είμαστε σύμφωνοι ένα ολόκληρο κείμενο νόμου που αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία να το προσθέσει με τη μορφή τροπολογίας καλοκαίρι, Παρασκευή μεσημέρι, για να μην το δουν οι εφημερίδες; Και μας ζητούν οι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ να υπερψηφίσουμε τις διατάξεις αυτές; Μας ζητούν να συμβάλουμε στην υποβάθμιση του Κοινοβουλίου, στην προσβολή της Εθνικής Αντιπροσωπείας;

Εγώ ξαναλέω κάτι πολύ απλό: Αν η Κυβέρνηση είναι υπερήφανη για το έργο που επιτελεί στην Ολυμπιακή Αεροπορία, γιατί δεν έφερνε ένα σχέδιο νόμου και να ζητήσει να ψηφιστεί κατά προτεραιότητα; Γιατί το κολλάει με τη μορφή τροπολογίας; Γιατί ντρέπεται, γιατί φοβάται, γιατί θέλει να συγκαλύψει την πραγματικότητα.

Σε ό,τι αφορά το νομοσχέδιο αυτό καθ' εαυτό και τις διατάξεις που περιέχονται στο νομοσχέδιο από την αρχή πλην Ολυμπιακής Αεροπορίας. Πρώτα- πρώτα, κύριοι συνάδελφοι, είτε το θέλετε είτε όχι, η ιστορία της σύμβασης του τραμ είναι αμαρτωλή. Είναι πολιτικά αμαρτωλή. Είναι ντροπή η «ΤΡΑΜ ΑΕ» σύμφωνα με τη ρητή διάταξη του νόμου, να εξετάζει τις ενστάσεις, οι οποίες αφορούν την ίδια τη σύμβαση. Δηλαδή ελέγχων και ελεγχόμενος. Η ίδια η «ΤΡΑΜ ΑΕ» ελέγχει τις ενστάσεις.

Και μετατρέπονται οι διοικητικές διαφορές σε πολιτικές. Αν εξετάζονταν από όργανα του δημοσίου -γιατί η «ΤΡΑΜ ΑΕ» είναι ανώνυμη εταιρεία- οι διαφορές θα ήταν διοικητικές. Θα πήγαιναν στα διοικητικά δικαστήρια όπου τη νομιμότητα την ελέγχουν σε πολύ μεγαλύτερο βάθος απ' ό,τι τα πολιτικά δικαστήρια. Αλλά με τη μετατροπή αυτή και η «ΤΡΑΜ ΑΕ» γίνεται ελέγ-

χων και ελεγχόμενος και τα πολιτικά δικαστήρια, που δεν μπαίνουν στο ίδιο βάθος του ελέγχου της αρχής της νομιμότητας, δεν πρόκειται ποτέ ιδίως σε θέματα πολιτικής προστασίας να φθάσουν στο επίπεδο που θα έπρεπε. Δηλαδή στην ουσία με την ιστορία της «ΤΡΑΜ ΑΕ» αυτήν τη σύμβαση θέλετε να τη φθάσετε μέχρι το τέρμα υπό όρους, που ξέρετε πολύ καλά τι εξυπηρετούν. Σ' αυτήν τη Βουλή σας αποκαλύψαμε τι έγινε με την ιστορία της Πύλης του Αδριανού και άλλα. Σας προειδοποιούσαν οι αρχαιολογικές υπηρεσίες αλλά άλλα κάνατε εσείς, τα αγνοούσατε. Και λέγατε και ψέματα στη Βουλή γι' αυτά.

Ύστερα μας λέτε για την ιστορία «ΜΠΑΦΙ-ΚΕΡΑΜΙΔΙ». Σας προκαλώ, κύριε Υπουργέ. Αν το αντέχει η θεσμική σας συνείδηση, κάντε την εξής κίνηση: Η έκταση στο «ΜΠΑΦΙ-ΚΕΡΑΜΙΔΙ» πρώτα απ' όλα αγοράστηκε στη διπλάσια τιμή από ό,τι αγοράστηκε δίπλα ένα ακίνητο. Και ξέρουμε πολύ καλά πώς αγοράστηκε και από ποιον. Το κυριότερο; Υπάρχει ένα μπαζωμένο ρέμα, το οποίο το εμφανίζουν ως αγωγό. Αν αντέχετε, κύριε Υπουργέ –μέχρι την Πέμπτη έχουμε καιρό- ζητήστε από την Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής, που δεν ανήκει στη Νέα Δημοκρατία, να αποφανθεί για τη συνταγματικότητα του άρθρου 24. Το αποφύγατε. Να μας πει η Επιστημονική Υπηρεσία αν και κατά πόσο είναι δυνατόν μπαζωμένο ρέμα, σύμφωνα με το άρθρο 24 του Συντάγματος, να εμφανίζεται ως αγωγός όμβριων ή αν είναι δυνατόν αυτή η κατ' εξαίρεση διαμόρφωση όρων δομήσεων, να θεωρηθεί συνταγματική. Προσδιορίζετε μεγαλύτερο συντελεστή δόμησης απ' ό,τι υπάρχει σε ό,τι αφορά την εκτός σχεδίου δόμηση. Είναι αντισυνταγματικό. Σας το προβλέπω και ας μείνει και στα Πρακτικά. Ένας να κάνει προσφυγή σε διοικητικό δικαστήριο, θα την κερδίσει.

Μας ζητάτε να ψηφίσουμε αντισυνταγματικές ρυθμίσεις;

Έρχομαι στο περίφημο θέμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Είπατε ότι επισκιάστηκε το νομοσχέδιο από τις ρυθμίσεις που αφορούν την Ολυμπιακή. Εμείς φταίμε; Για το γεγονός ότι χρησιμοποιείτε σαν πολιτικό και θεσμικό «φερετζέ» αυτό το νομοσχέδιο, για να φέρετε τις διατάξεις περί Ολυμπιακής Αεροπορίας, εμείς φταίμε; Δηλαδή μας το φέρατε αλλιώς, το μεταμορφώσατε, το καρναβαλίσατε στη συνέχεια και μας ζητάτε να συνεχίσουμε να το ψηφίζουμε; Είναι νοοτροπία αυτή; Έχετε χάσει κάθε αίσθηση σεβασμού στο Κοινοβούλιο;

Ολυμπιακή Αεροπορία: Θέλει πραγματικά πολύ μεγάλο πολιτικό θράσος να λέτε ότι φταίει και η Νέα Δημοκρατία για το κατάντημά της. Είκοσι χρόνια κυβερνάτε. Το 1981 όταν η Νέα Δημοκρατία παρέδωσε την εξουσία και την Ολυμπιακή Αεροπορία, η Ολυμπιακή δεν χρώσταγε τίποτε. Λέτε ότι η Νέα Δημοκρατία παρέδωσε την Ολυμπιακή με έλλειμμα 360 δισεκατομμυρίων δρχ. Ξεχνάτε ότι το 1989 επίσημα το χρέος ήταν 65 δισεκατομμύρια και ότι στη συνέχεια, εξαιτίας των καταπτώσεων που υπήρχαν, εξαιτίας της διαχείρισης του ΠΑΣΟΚ, στην πραγματικότητα όλο εκείνο που απέδωσε η Νέα Δημοκρατία ήταν η απώλεια της διαχείρισης του ΠΑΣΟΚ. Και εν πάση περιπτώσει από τα 300 δισεκατομμύρια που το ξεκινήσατε, το παραδώσατε 1.200 δισ. σήμερα. Λέτε ποιος είναι αυτός που ευθύνεται γιατί αγόρασε κτήριο η Ολυμπιακή Αεροπορία στη Νέα Υόρκη; Τουλάχιστον το αγόρασε, δεν ξεπούλησε. Εσείς είστε για το ξεπούλημα. Τουλάχιστον επένδυε την εποχή εκείνη η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Εσείς δεν ξέρετε παρά να πουλάτε. Και μέχρι προ τινος πουλάγατε τα ασημικά. Πρόσφατα αποδείχθηκε, με το θέμα της Τράπεζας της Ελλάδος, ότι πουλάτε και τα χρυσαφικά του κράτους, προκειμένου να συγκαλύψετε τα πολιτικά σας προβλήματα, να εμφανίσετε αυτό το απίστευτο πακέτο δήθεν σύγκλισης, το οποίο είναι πραγματικά μια προσπάθεια εκμαυλισμού συνειδήσεων. Και θα το λέω και θα θυμίζω. Εξαγγείλατε σήμερα ένα πακέτο 1 τρισεκατομμυρίου, το οποίο θα δοθεί από λεφτά της επόμενης τετραετίας για τα οποία βεβαίως δεν θα κυβερνάτε εσείς, όταν κατά την Κεντρική Ευρωπαϊκή Τράπεζα –προχθές δημοσιεύθηκαν τα στοιχεία και μάλιστα στην εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ», η οποία δεν στηρίζει τη Νέα Δημοκρατία- στοιχίζει η διαφθορά, η διαπλοκή και η παραοικονομία 3,5 τρισεκατομμύρια.

Πληρώνετε 3,5 τρισεκατομμύρια στη διαπλοκή και στη διαφθορά. Τώρα λέτε ότι θα δώσετε 1 τρισεκατομμύριο, το οποίο είναι ψίχουλα, διότι δεν μπορούν να θεραπεύσουν το πρόβλημα της κοινωνίας των 2/3 και μας καλείτε να είμαστε υπερήφανοι ως Έλληνες. Μόνο ο εκσυγχρονιστής κ. Σημίτης, ο οποίος από αυτό το Βήμα διαβεβαίωνε τον Απρίλιο του 1998 ότι θα λυθεί το πρόβλημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, μπορούσε να το σκεφθεί αυτό.

Επικαλεσθήκατε τις κοσμογονικές μεταβολές μετά την 11η Σεπτεμβρίου. Μα, το πρόβλημα για την Ολυμπιακή Αεροπορία είχε προκύψει πριν την 11η Σεπτεμβρίου. Πριν από τις 11 Σεπτεμβρίου προσπαθούσατε να πουλήσετε την Ολυμπιακή στα παραμάγαζα της διαπλοκής. Πριν από την 11η Σεπτεμβρίου στήθηκαν ναι ή όχι δήθεν αεροπορικές εταιρείες για να πουλήσετε την Ολυμπιακή; Αν δεν ήταν οι εργαζόμενοι και η Νέα Δημοκρατία θα την είχατε πουλήσει. Μπορεί η 11η Σεπτεμβρίου να αφορά τις ΗΠΑ και άλλες αεροπορικές εταιρείες, αλλά δεν αφορά την Κυβέρνηση Σημίτη. Σας είπα ότι είναι η τριτοκοσμική σας λογική. Είναι η διαπλοκή και η αδιαφάνεια για το γεγονός ότι σήμερα η Ολυμπιακή πετά με δανεικά καύσιμα.

Είστε οι τελευταίοι που μπορείτε να ρωτάτε ποιες είναι οι προτάσεις της Νέας Δημοκρατίας. Εμείς είχαμε κάνει επτά προτάσεις και σας καλέσαμε να τις συζητήσουμε. Ούτε κουβεντιάσατε καν. Τώρα αφού οδηγήσατε την Ολυμπιακή στην καταστροφή μας ρωτάτε τι προτείνουμε. Δηλαδή ακολουθείτε την τακτική Κουτούζωφ και μας ρωτάτε πώς θα φυτρώσει χορτάρι στο έδαφος, αφού προηγουμένως το κάψατε. Αυτή είναι η λογική του εκσυγχρονισμού. Κατά τον κ. Σημίτη «εκσυγχρονισμός» σημαίνει, αφού οδηγώ τα πράγματα στην καταστροφή, μετά λέω ελάτε να λύσουμε τα προβλήματα όλοι μαζί. Αφού αποκομίσω όποιο όφελος με όποιο ξεπούλημα, ελάτε μετά να μοιράσουμε την ευθύνη.

Κύριε Υπουργέ, είναι δύσκολη η υπόθεση του εκσυγχρονισμού και πάντως δεν σας ανήκει. Αύριο ας θυμηθείτε ότι ζείτε ακόμα με ιδεολογικά στηρίγματα και θεμέλια τα οποία βασίζονται στην κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής. Αύριο, επειδή είναι μια επετειακή ημέρα για σας θυμηθείτε τις ιδεολογικές σας καταβολές, από πού ξεκινήσατε και πού καταλήξατε, πόσο βλάψατε τη Χώρα και αφού πείτε ένα συγγνώμη στον Ελληνικό Λαό για ό,τι έχετε κάνει, ας προσπαθήσετε στο μικρό χρονικό διάστημα που θα μείνετε στην εξουσία να μην κάνετε μεγαλύτερο κακό στον Τόπο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Πριν από λίγους μήνες η Νέα Δημοκρατία έκανε την πρόβλεψη ότι η ανάπτυξη δεν πρόκειται να συνεχιστεί με τους ίδιους ρυθμούς, ότι τα στοιχεία τα οποία παρουσιάζει η Κυβέρνηση είναι ψευδή και ότι ως εκ τούτου δεν μπορεί να προσφέρει τίποτα στον ελληνικό λαό. Κατήγγειλε επανειλημμένα την Κυβέρνηση για αναλγησία, διότι κατά τη Νέα Δημοκρατία δεν μπορούσε να δώσει σε εκείνα τα στρώματα που έχουν ανάγκη και θα έπρεπε να ενισχυθούν.

Ποια είναι η πραγματικότητα; Από τις τριάντα πρώτες στη σειρά στην οικονομική δυνατότητα χώρες της υφηλίου μόνο τρεις παρουσιάζουν κατά το πρώτο τρίμηνο του 2003 θετικούς δείκτες ανάπτυξης. Μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Στη διαπλοκή και στη διαφθορά τι θέση έχουμε; Ξέρετε;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτό οδηγεί την Κυβέρνηση –όπως γίνεται εδώ και πενήντα χρόνια- κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, που είναι το μεγαλύτερο οικονομικό γεγονός της χώρας, να κάνει τη διαπίστωση των οικονομικών της δυνατοτήτων και να εξαγγείλει τα οικονομικά μέτρα για την επόμενη χρονιά. Αυτό έγινε σήμερα, αλλά διαπιστώνω ότι πόνεσε. Η Νέα Δημοκρατία βρίσκεται σε μία ταραχή. Θεώρησε ότι υπάρχει κίνδυνος να ανατραπεί αυτό το οποίο αποτύπωναν μέχρι τώρα οι μετρήσεις της κοινής γνώμης.

Εγώ πιστεύω ότι σήμερα θα έπρεπε να χειροκροτάτε. Θα έπρεπε να λέτε ότι ορθώς η Κυβέρνηση κατάφερε να έχει μία καλή οικονομική διαχείριση και να δώσει στον ελληνικό λαό μια

σειρά από μέτρα τα οποία ανακουφίζουν και τα οποία διαφοροποιούν το ΠΑΣΟΚ από τη Νέα Δημοκρατία. Βεβαίως, εσείς δεν θα σκεφτόσασταν ποτέ να δώσετε αυτά τα οποία δόθηκαν σήμερα σ' αυτές τις τάξεις.

Πιο συγκεκριμένα, θα σας έλεγα ότι υπάρχει μία μέθοδος η οποία στηρίζεται στο ότι λέγοντας διαρκώς τα ίδια πράγματα, θα πειστούν αυτοί οι οποίοι τα ακούν. Ακούω, λοιπόν, για παραμάγαζα τα οποία στήθηκαν για το διαγωνισμό. Θα σας θυμίσω ότι δύο ήταν εκείνοι οι όμιλοι, οι εταιρείες οι οποίες κατάφεραν να έχουν τη δυνατότητα να συζητήσουν σε τελική φάση. Στη μία περίπτωση υπήρχαν πιστοποιητικά διεθνών οίκων, η «Rothchild» του ομίλου Γιακουνάκου και στη δεύτερη περίπτωση του ομίλου «Resti» ήταν άλλες αντίστοιχες εταιρείες, μεγάλες εταιρείες του εξωτερικού, οι οποίες μιλούσαν για την οικονομική δυνατότητα.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Πού είναι;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Παυλόπουλε, αν έχετε να πείτε κάτι, πείτε το και όχι μέσω τεθλασμένης να αφήνετε μελάνι, διότι μπορεί να χειρίζεσθε καλά την πένα αλλά το μελάνι κρατήστε το. Δεν θα το πάρουμε.

Το δεύτερο σημείο που αφορά το τραμ έχει σχέση με το ότι μας καταγγέλλετε ότι εμείς παίρνουμε τις αιτήσεις θεραπείας από το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ. Τις αφήσαμε και αυτό έγινε μετά από συζήτηση που κάναμε εδώ στη Βουλή. Μάλιστα, θα ήθελα να σας πω ότι η «ΤΡΑΜ ΑΕ», ως κύριος του έργου, θα έχει τις ίδιες δυνατότητες που έχει η μητρική της εταιρεία, η «Αττικό Μετρό», η «Εγνατία» και η «ΕΡΓΟΣΕ». Αυτό γίνεται. Ό,τι γίνεται σε όλες τις περιπτώσεις.

Επίσης, θα ήθελα να σας πω για το οικόπεδο των «ΕΛΤΑ» το οποίο αγοράστηκε τον Αύγουστο του 1998 με τίμημα 2,6 δισεκατομμυρίων μετά από δημόσιο διαγωνισμό και μετά από εκτιμήσεις του ΣΟΕ, της εφορίας και εκτιμητών. Γιατί λέτε ότι αυτή η ιστορία είναι επιλήψιμη; Έχετε στοιχεία; Υπάρχουν καταδικαστικές αποφάσεις ή απλώς κάνουμε μία κουβέντα, πετάμε λάσπη και μετά δεν δίνουμε λογαριασμό σε κανέναν;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Βεβαίως, κύριε Υπουργέ, να πάτε στην Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Παυλόπουλε, το πολιτικό σύστημα –και γνωρίζετε ότι σας τιμώ και σας εκτιμώ- δεν κερδίζει απ' αυτές τις ιστορίες. Πρέπει, λοιπόν, να αρχίσω και εγώ και να λέω διάφορα αντίστοιχα πράγματα; Βοηθάει κανέναν; Έχετε κάτι το οποίο μπορείτε να αποδείξετε; Πείτε το, λοιπόν, εδώ. Σας προκαλώ τώρα!

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ζητήστε τη γνώμη της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής για το εάν είναι συνταγματική. Αν τολμάτε ρωτήστε τη γνώμη της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής που έχει διοριστεί από τον Πρόεδρο της Βουλής. Ρωτήστε εάν αυτή η αγορά είναι συνταγματική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ και κύριε Παυλόπουλε, σας παρακαλώ πάρα πολύ! Υπάρχει και Προεδρείο! Πρέπει να διακόπτετε με την άδεια του Προεδρείου.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Παυλόπουλε, ωραία ξεφεύγετε. Σας ρωτώ: Έχετε να καταμαρτυρήσετε κάτι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ πολύ! Δεν ζητήσατε την άδεια του Προεδρείου για να μιλήσει ο κ. Παυλόπουλος. Δεν είπατε ότι δέχεστε τη διακοπή. Θα πρέπει να τηρούμε και κάποιους κανόνες.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρία Πρόεδρε, είναι γνωστό στην Αίθουσα ότι ο κ. Παυλόπουλος έχει ένα ταμπεραμέντο και το εκφράζει. Ωστόσο, δεν θα ξεφύγει από το ερώτημά μου.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Βεβαίως, κύριε Υπουργέ, θα σας απαντήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Παυλόπουλος θα απαντήσει στην τριτολογία του και όχι με διάλογο.

Κύριε Υπουργέ, θέστε, λοιπόν, το ερώτημα και όταν τριτολογήσει ο κ. Παυλόπουλος θα σας απαντήσει.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Παυλόπουλε, σας ερωτώ και σας προκαλώ όσον αφορά τη συγκεκριμένη αγορά την οποία καταγγείλατε. Είπατε ότι αυτή η αγορά έγινε και ότι ήταν ένα σκάνδαλο. Πού είναι, λοιπόν, το σκάνδαλο; Θα μου το αποδείξετε εδώ ή θα πρέπει να σας κατηγορήσω ότι δημιουργείτε θέμα για τη δημιουργία πολιτικών εντυπώσεων; Αυτό περιμένω, λοιπόν, να ακούσω και εσείς μου αναφέρετε περί της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής. Η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής εξετάζει τις αγορές; Δίνει πιστοποιητικά;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Εξετάζει τη συνταγματικότητα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ πολύ, να σταματήσει ο διάλογος. Κύριε Παυλόπουλε, θα πάρετε το λόγο με την τριτολογία σας και θα πείτε ό,τι θέλετε να πείτε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Θα σας απαντήσω, κύριε Υπουργέ, στην τριτολογία μου.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Επίσης, θα ήθελα να προσθέσω και κάτι ακόμη για να δείτε πόσο εύκολα μπορούμε να διολισθήσουμε στη μετάπλαση της πραγματικότητας.

Μιλάτε για το τραμ και την Πύλη του Αδριανού. Στήσατε μια ολόκληρη επικοινωνιακή ιστορία, ως κόμμα, λέγοντας ότι αυτή η ιστορία στοίχισε στους φορολογούμενους 1,5 δισεκατομμύριο.

Ψευδέστατο! Να σας πω εγώ την αλήθεια. Σας την έχω πει αλλά την ξεχνάτε. Έχετε επιλεκτική μνήμη; Δεν νομίζω. Μια χαρά σας βλέπω. Αυτό, λοιπόν, το οποίο θέλω να σας πω είναι ότι όταν έγινε η χάραξη του τραμ η οποία παρουσιάστηκε στο λαό της Αθήνας, στους δημάρχους δύο χρόνια πριν γίνει αυτό το οποίο έγινε με την Πύλη του Αδριανού, το τραμ περνούσε από εκεί. Τι έγινε, λοιπόν; Έγινε μία δοκιμαστική τομή μήκους περίπου εκατόν είκοσι μέτρων. Πόσο στοίχισε αυτή; Στοίχισε 62 εκατομμύρια δραχμές. Είναι κατατεθειμένα τα στοιχεία στη Βουλή στη συζήτηση με τη διαδικασία σαράντα ένα άρθρων την οποία ακολουθήσαμε. Τα δώσαμε τα στοιχεία. Γιατί; Γιατί αυτό επιβάλλουν οι αρχαιολόγοι και αν έχετε εσείς κάποια δυνατότητα να γνωρίζετε αν υπάρχουν από κάτω αρχαία πριν σκάψουμε, να την καταθέσετε και θα σας είναι ευγνώμων ο ελληνικός λαός, διότι με τη μέθοδο της Νέας Δημοκρατίας θα πηγαίνει και θα βρίσκει αν υπάρχουν από κάτω αρχαία. Εμείς δεν την είχαμε τη μέθοδο αυτήν και κάναμε μία δοκιμαστική τομή. Αφού κάναμε αυτή τη δοκιμαστική τομή, ανακαλύφθηκε ότι υπήρχε το τείχος του Χαζεμί του 17ου αιώνα και μας είπε η αρχαιολογική υπηρεσία εγγράφως ότι αποτελεί ένα σπουδαίο εύρημα και γι' αυτό πρέπει να σταματήσουμε. Και κάναμε αλλαγή της χάραξης. Αυτό το πολύ απλό γεγονός απετέλεσε τη δημιουργία μίας εντύπωσης η οποία επαναλαμβάνεται.

Εγώ, λοιπόν, δεν θα κουράζομαι όταν θα έχω την ευκαιρία να σας θυμίζω ποια είναι η πραγματικότητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Παυλόπουλος έχει το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Να αρχίσω, λοιπόν, από το τραμ. Το τραμ το τελευταίο, κύριε Υπουργέ! Άντε να το δούμε πότε θα είναι πρώτο.

Το ερώτημα είναι το εξής -το θυμάστε εδώ στη Βουλή σε επερώτηση της Νέας Δημοκρατίας που φύγατε, επικαλεστήκατε σύσκεψη στο Μέγαρο Μαξίμου και αφήσατε τον κ. Στρατάκη ο οποίος δεν γνώριζε για το θέμα- τον Ιούνιο του 2001 η αρμόδια αρχαιολογική υπηρεσία σας ειδοποίησε. Τα χαρτιά ήταν στο γραφείο του κ. Βενιζέλου, τα κρύψατε, κάνατε πως δεν ξέρατε, χαράξατε εκεί που βόλευε εσάς και την εταιρεία –αυτό δεν μας αφορά- αλλά η ουσία είναι ότι χάσαμε ένα σωρό χρόνο και ένα σωρό χρήματα. Το πόσα ήταν δεν έχει σημασία; Για εσάς τα δισεκατομμύρια δεν έχουν μεγάλη αξία, έχουν όμως αξία για τον Ελληνικό Λαό. Είπατε ψέματα στον Ελληνικό Λαό ότι δεν το γνωρίζατε. Το Ιούνιο του 2001 η υπηρεσία σας είπε τι κρύβεται από κάτω, γιατί το ήξερε. Εσείς κάνατε πως δεν ξέρετε. Τα πετάγατε στον κ. Βενιζέλο. Ποτέ δεν ξέρατε τι γινόταν με το τραμ.

Σας το ξαναλέω, το τραμ είναι μία ιστορία η οποία σας διακρίνει. Δεν μπορείτε ένα έργο να το κάνετε ομαλά. Είτε το κάνε-

τε με μεγάλη καθυστέρηση είτε με ελλείψεις είτε με τεράστιο κόστος. Είστε μία Κυβέρνηση η οποία ό,τι βρήκατε από τη Νέα Δημοκρατία έτοιμο, κουτσά στραβά πάτε να το τελειώσετε με τεράστιο κόστος και ό,τι δεν βρήκατε έτοιμο ούτε καν να το σχεδιάσετε δεν μπορείτε.

Μπάφι-Κεραμίδι. Η τιμή που τα αγοράσατε είναι διπλάσια από εκείνη που δόθηκε για την έκτακτη που αγοράστηκε δίπλα . Θα σας φέρω τις αντικειμενικές αξίες.

Το δεύτερο και κυριότερο. Μου λέτε να αποδείξω τι; Εγώ σας προκαλώ και σας παρακαλώ αν το θέλετε έτσι. Υπάρχει εδώ στη Βουλή μία θεσμοθετημένη υπηρεσία που λέγεται Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής, που είναι προορισμένη να κοιτά τη συνταγματικότητα των διατάξεων και να βοηθά τη Βουλή να γνωρίζει η Βουλή αν είναι συνταγματικές οι διατάξεις. Επειδή το φέρατε με τροπολογία το θέμα στη Βουλή και ενσωματώθηκε στη συνέχεια, δεν αποφάνθηκε γι' αυτό η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής. Εγώ σας παρακαλώ πολύ –και αν μας ακούει ο κύριος Πρόεδρος της Βουλής- ζητώ τώρα να μου απαντήσετε. Ζητήστε εσείς, έχετε το δικαίωμα ως Υπουργός στον κ. Μαυριά, τον Πρόεδρο της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής –μόνο στη Νέα Δημοκρατία δεν ανήκει πολιτικά ο άνθρωπος- να σας πει εάν είναι συνταγματικοί οι όροι και οι περιορισμοί δομήσεως που ορίζονται στο άρθρο 24.

Ζητήστε του να αποφανθεί η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής εάν είναι συνταγματικοί οι όροι και περιορισμοί δομήσεως που ορίζετε στο άρθρο 24. Να έρθει η Επιστημονική Υπηρεσία να μας το πει. Αν δεν είναι πρόβλημα –για να μη χρησιμοποιήσω τη λέξη σκάνδαλο- το ότι αγοράζεται ένα κτήριο σε διπλάσια τιμή από όσο ένα διπλανό -εσείς κάτι πρέπει να ξέρετε γενικότερα από την πλευρά του Κομμουνιστικού Κόμματος γιατί κάτι αγοράστηκε δίπλα- και αν δεν είναι πρόβλημα το ότι ορίζονται, κατά παράβαση του λεγόμενου «περιβαλλοντικού κεκτημένου» που έχει καθιερώσει η ολομέλεια του Συμβουλίου της Επικρατείας και του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου όροι και περιορισμοί δόμησης που υπερβαίνουν τους κοινούς όρους και περιορισμούς δόμησης για την εκτός σχεδίου δόμηση, τότε δεν είναι πρόβλημα αυτό, κύριε Υπουργέ;

Εγώ σας δικαιολογώ γιατί είστε χημικός όπως ομολογήσατε και δεν είστε νομικός. Ρωτήστε τους συμβούλους σας. Εγγυώνται τη συνταγματικότητα της ρύθμισης; Σας το λέω, ένας να κάνει προσφυγή θα την κερδίσει. Μια αναστολή εκτελέσεως να γίνει αυτή η αναστολή εκτελέσεως θα αποδώσει. Αδίκως ταλαιπωρείτε τη Βουλή και χάνεται το χρήμα του δημοσίου.

Τώρα κατά τα λοιπά τι να πω από εκεί και πέρα για το θέμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας; Για την Ολυμπιακή Αεροπορία θα απολογείστε και όταν θα είστε αντιπολίτευση. Σας το λέω για πολλοστή φορά.

Μου είπατε προηγουμένως για τα μέτρα που εξήγγειλε η Κυβέρνηση και για τον δήθεν πανικό που κατέλαβε τη Νέα Δημοκρατία. Ποιος πανικός κατέλαβε τη Νέα Δημοκρατία; Πρώτα πρώτα πώς εγγυάστε να εφαρμόσετε αυτά που είπατε; –Το τι συνέβη στο Υπουργικό Συμβούλιο το ξέρετε από τις διαρροές. Είστε μια Κυβέρνηση η οποία αντί να μειώσει το δημόσιο χρέος, το αύξησε κατά 2,5 τρισεκατομμύρια μόνο το τελευταίο εξάμηνο. Είστε μια Κυβέρνηση που έχει εκτροχιάσει την εκτέλεση του προϋπολογισμού γιατί ενώ ο στόχος σας σε ό,τι αφορά τις δαπάνες σε μέγιστο ποσοστό αύξησης 5,2% το πήγατε 12,6%. Σε ό,τι αφορά τα έσοδα είστε περίπου στο μισό από ό,τι υπολογίζατε. Και λέτε στον Ελληνικό Λαό ότι θα δώσετε 1 τρισεκατομμύριο σύνολο παροχών που αναλογεί 1 ευρώ κάθε μέρα σε όλες αυτές τις ομάδες των ανθρώπων που χειμάζονται από την κοινωνία των 2/3 που εσείς κατοχυρώσατε όταν σύμφωνα με τα στοιχεία της Κεντρικής Τράπεζας δίνετε 1 τρισεκατομμύριο, αν το δώσετε, την ίδια στιγμή που πλουσιοπάροχα εξασφαλίζετε στη διαπλοκή, την αδιαφάνεια και την παραοικονομία, με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 3,5 τρισεκατομμύρια! Δίνετε 3,5 τρισεκατομμύρια στη διαπλοκή, καταληστεύετε την ελληνική κοινωνία με τους φόρους και δίνετε ψίχουλα 1 ευρώ την ημέρα και λέτε ότι με αυτό τρομάζει η Νέα Δημοκρατία. Οι μόνοι που τρομάζουν είναι οι οπαδοί σας οι οποίοι σκέπτονται πώς εμπιστεύτηκαν όλα αυτά τα χρόνια, μια Κυβέρνηση η οποία κατάφερε –και νομίζω ότι αυτό είναι «επίτευγμά» της- μέσα από μια απίστευτη προπαγάνδα και μια απίστευτη στήριξη διαπλεκόμενων Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης να συγκαλύψει την αλήθεια. Αλλά αυτό έφτασε στο τέρμα. Όλοι σας γνώρισαν.

Ξέρετε το έχω πει και άλλοτε, το επαναλαμβάνω, στο τέλος του καρναβαλιού όταν βγάζουν τις μάσκες συνηθίζεται να λέγεται η φράση «σας γνωρίσαμε». Σας γνώρισε ο Ελληνικός Λαός θα δείτε το αποτέλεσμα στις επόμενες εκλογές.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ : Κυρία Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Τι θέλετε, κύριε Βλαχόπουλε; Οι δευτερολογίες τελείωσαν. Είναι θέμα τριτολογίας του κ. Παυλόπουλου και τριτολογίας του κυρίου Υπουργού.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Είναι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το ξέρω ότι είναι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, αλλά δεν δευτερολόγησε όταν έπρεπε να δευτερολογήσει.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ : Ο κ. Παυλόπουλος τριτολόγησε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ναι, μα σας ρώτησα αν θέλετε να δευτερολογήσετε και δεν δευτερολογήσατε. Τι φταίω εγώ;

Εν πάση περιπτώσει, αν θέλετε κάτι να προσθέσετε, ορίστε έχετε το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ : Δύο λόγια θα πω.

Απλώς ήθελα να πω στον κ. Παυλόπουλο ότι βεβαίως μας γνώρισε ο ελληνικός λαός και μας γνωρίζει πολύ καλά και μια και δύο και τρεις φορές. Και επειδή μας γνώρισε πολύ καλά θα μας δώσει πάλι την εμπιστοσύνη του και γι' αυτό να είναι σίγουρος.

Είναι αλήθεια ότι μετά τα σημερινά μέτρα και τις εξαγγελίες, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, υπάρχει μια σύγχυση στην παράταξή σας και ξέρετε ότι ο πανικός είναι πολύ άσχημος φίλος αυτών που βρίσκονται σε πανικό. Από εδώ και πέρα θα έχουμε τη δυνατότητα να μιλήσουμε και για τις προσεχείς εκλογές.

Τώρα όσον αφορά την «ΤΡΑΜ ΑΕ» βλέπω ότι πραγματικά για το τραμ και όχι μόνο για την εταιρεία γι' αυτό το έργο που λέγεται «τραμ», συνεχώς αναφέρεστε, κάνετε κριτική, κάνετε ερωτήσεις κλπ. Δεν μπορείτε να κατανοήσετε ότι ένα τέτοιο έργο σχεδιάστηκε και πραγματοποιείται σε ένα χρόνο ρεκόρ και είναι ένα έργο για το οποίο δεν άνοιξε μύτη, με άψογες διαδικασίες και θα είναι ένα έργο το οποίο θα τελειώσει και στο χρονοδιάγραμμα το οποίο έχει προβλεφθεί από την αρχή. Επομένως για το τραμ δεν μπορείτε να πείτε τίποτα.

Αλλά δεν απαντήσατε στην ερώτηση του κυρίου Υπουργού. Ο κύριος Υπουργός ανέφερε για τη διπλάσια τιμή. Έχετε στοιχεία ότι αυτό αγοράστηκε σε διπλάσια τιμή;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Βλαχόπουλε, θα τα πει ο κύριος Υπουργός αυτά.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ : Εσείς, κύριε Παυλόπουλε, αναφερθήκατε σε σκάνδαλο και το ερώτημα του κυρίου Υπουργού ήταν αυτό.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ : Διπλάσια από ό,τι αγόρασε το ΚΚΕ.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ : Έχετε στοιχεία ότι ήταν διπλάσια η τιμή της αγοράς απ' αυτό που ισχύει;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ : Θα τα φέρουμε την Πέμπτη.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ : Απαντήστε στον κύριο Υπουργό λοιπόν, πως, ξέρετε ότι ήταν διπλάσια η τιμή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για να κλείσετε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το πρώτο που ήθελα να πω είναι ότι χαίρομαι που ο κ. Παυλόπουλος τη λέξη «σκάνδαλο» την υποκατέστησε με τη λέξη «πρόβλημα». Είναι μια πρόοδος σήμερα το βράδυ.

Το δεύτερο που ήθελα να πω είναι ότι το θέμα του κοινωνικού πακέτου που εξαγγέλθηκε σήμερα εσείς το θέσατε. Εσείς εκφράσατε την αγωνία σας. Εγώ δεν το ανέφερα καν. Θελήσα-

τε, ως βασικό στέλεχος της Νέας Δημοκρατίας, μέσα στην Αίθουσα να πείτε κάτι για το θέμα αυτό, στο οποίο κανένας άλλος δεν αναφέρθηκε. Γιατί άραγε; Νομίζω ότι είναι ευεξήγητο. Γιατί αυτό έχετε στο μυαλό σας. Αυτό είναι εκείνο το οποίο σας ταλαιπωρεί και σας ταράσσει.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Όσα χρωστάει η Ολυμπιακή τόσα δίνετε και εσείς στον Ελληνικό Λαό!

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Παυλόπουλε, αυτό που ήθελα να πω κλείνοντας –για να επανέλθω στο θέμα της Ολυμπιακής- είναι το εξής:

Σκεφθείτε πραγματικά τι είναι αυτό που θα μπορούσε να προσφέρει σήμερα η Βουλή στην Ολυμπιακή. Είναι ένα και απλό: Να τη βοηθήσει να περάσει στο επόμενο στάδιο. Είναι η μόνη λύση που υπάρχει, το μόνο πράγμα που θα μπορούσε να γίνει. Με γενναιότητα πείτε «ναι» σ' αυτήν την προσπάθεια. Δεν θα υπάρξει κανείς που θα σας κατακρίνει γι' αυτό. Αντιθέτως, θα υπάρξουν πάρα πολλοί, οι οποίοι, αν δείξετε μικροψυχία, θα πουν ότι το μόνο που ενδιαφέρει τη Νέα Δημοκρατία είναι να εξαγάγει μικροπολιτικά οφέλη.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τον Απρίλιο του 1998 τα ίδια λέγατε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου 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».

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς το νομοσχέδιο 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» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 23.28', λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Τετάρτη 3 Σεπτεμβρίου 2003 και ώρα 10.30' 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, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ **ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**