

# ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΖ'

Τρίτη 19 Νοεμβρίου 1996

Αθήνα, σήμερα στις 19 Νοεμβρίου 1996, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.35', συνήλθε στην Αίθουσα συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή, σε Ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την Προεδρία του Προέδρου κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ.

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

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από το κ. Ηλία Βεζδρεβάνη, Βουλευτή Θεσπρωτίας, τα ακόλουθα):

## Α' ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1. Ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Ποντίων Επιστημόνων ζητεί την ικανοποίηση των αιτημάτων των μελών της, όπως τη ρύθμιση της συνταξιοδότησή τους.

2. Ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Λάρισας ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Απόστρατοι Κατώτεροι Αξιωματικοί πρώην Χωροφυλακής Νομού Λάρισας ζητούν να συμπεριληφθούν με διάταξη στο υπόψηση νέο μισθολόγιο των στρατιωτικών.

3. Ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Λάρισας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Νηπιαγοί Κρατικών Παιδικών Σταθμών ζητούν να εξισωθούν μισθολογικά με τους υπαλλήλους τους κλάδου τους, τους υπηρετούντες στο Υπουργείο Εθνικής Παιδείας.

4. Ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Λάρισας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Καλλιθέας του Νομού Λάρισας ζητεί χρηματοδότηση για την κατασκευή αρδευτικού έργου στην περιοχή της.

5. Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματών Βιοτεχνών Φθιώτιδας ζητεί το γραφείο του ΤΕΒΕ της Λαμίας να γίνει διεύθυνση.

6. Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στους συμπληρωματικούς όρους για τη ρύθμιση των αμπελουργικών χρεών.

7. Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ κατέθεσε

δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στη διακοπή του επιδόματος των βαριά καθυστερημένων παιδιών.

8. Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην καθυστέρηση αποπεράτωσης του ξενώνα στην Κοινότητα Αμιρά Ηρακλείου.

9. Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Πολιτικών Συνταξιούχων του Νομού Ηρακλείου ζητεί τη νομοθετική ρύθμιση της συνταξιοδότησης των μελών του.

10. Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδας ζητεί την καθιέρωση της δυνατότητας για πρακτική εξάσκηση για τους πτυχιούχους των ΑΕΙ.

11. Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Ιδιοκτητών Γραφείων Εκμισθώσεως Αυτοκινήτων - Τουριστικών Επιχειρήσεων Νομού Ηρακλείου "Ηνίοχος" ζητεί νέες φορολογικές ρυθμίσεις για τον κλάδο.

12. Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. ΒΑΡΣΑΜΗΣ ΓΙΟΒΑΝΟΥΔΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Ορμυλίας του Νομού Χαλκιδικής ζητεί χρηματοδότηση για την κατασκευή 4 υπογείων διαβάσεων στον κάμπο της περιοχής της.

13. Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΤΣΙΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Λάκκας Αχαΐας διαμαρτύρεται για την αφάρεση της δυνατότητας από τον ΑΣΟ της παραλαβής Κορινθιακής σταφίδας.

14. Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΤΣΙΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Περιφερειακός Σύνδεσμος Εργολ. Εγκ/των Ηλεκτρολόγων "Ο ΒΑΤΤ" του Νομού Αχαΐας ζητεί να λειτουργήσει μονάδα εντατικής θεραπείας στο Γενικό Κρατικό Νοσοκομείο "Άγιος Αντρέας" στην Πάτρα.

15. Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Συνταξιούχοι ΙΚΑ - ΤΕΒΕ - ΤΣΑ - ΝΑΤ ζητεί την κατάργηση των αντιασφαλιστικών νόμων.

16. Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε αιτήματα ιδιοκτητών αυθαιρέτων κατοικιών.

17. Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Αγροτικών Συλλόγων Νομού Λασιθίου διαμαρτύρεται για το δελτίο που επιβάλλεται στην τιμή της τομάτας.

18. Ο Βουλευτής Λασηθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Ταξί Αγίου Νικολάου "Η Ένωσις" ζητεί να ληφθούν μέτρα κατάτων παράνομων μεταφορών από ιδιωτικά ΙΧ και ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα στο Νομό Λασηθίου.
19. Ο Βουλευτής Λασηθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Αγίου Ιωάννου Λασηθίου ζητεί τη δημιουργία επιποτάμιας λιμνοδεξαμενής για την επίλυση του προβλήματος άρδευσης της.
20. Η Βουλευτής Μαγνησίας κα κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Στρατού ζητεί επίδομα ευδοκίμου παραμονής 100% και αναγνώριση πεντακοστών συντάξεων.
21. Η Βουλευτής Μαγνησίας κα κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Βρύναινας Μαγνησίας ζητεί την παραμονή καθ'όλο το 24ωρο του γιατρού στο περιφερειακό ιατρείο.
22. Η Βουλευτής Μαγνησίας κα κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Μαγνησίας ζητεί το σχεδιασμό της διαπλάτυνσης της γραμμής Βόλου Παλαιοφαρσάλων.
23. Η Βουλευτής Μαγνησίας κα κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τεχνικό Επιμελητήριο - Τμήμα Μαγνησίας ζητεί την προώθηση και υλοποίηση έργων που αφορούν το Νομό Μαγνησίας.
24. Η Βουλευτής Μαγνησίας κα κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορές με τις οποίες ο Ιερός Αγίου Κωνσταντίνου και Ελένης Βόλου Νομού Μαγνησίας ζητεί χρηματοδότηση για τη δημιουργία Πνευματικού Κέντρου στο Βόλο.
25. Η Βουλευτής Μαγνησίας κα κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εκκλησιαστικό Συμβούλιο του Ιερού Ναού Κοιμήσεως Θεοτόκου Βελεστίνου ζητεί οικονομική ενίσχυση για την αποπεράτωσή του.
26. Η Βουλευτής Μαγνησίας κα κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Ποντιακών Σωματείων Νότιας Ελλάδας ζητεί τη ρύθμιση της διάθεσης της "ανταλλάξιμης" περιουσίας των μελών της.
27. Η Βουλευτής Μαγνησίας κα κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι συμβασιούχοι ΟΤΑ ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου ζητούν τη διευθέτηση του εργασιακού τους καθεστώτος.
28. Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Νηπιαγωγοί των Κρατικών Σταθμών ζητούν την αύξηση των αποδοχών τους.
29. Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ερανική Επιτροπή Ιερού Ναού του Αγίου Δημητρίου Τυρνάβου ζητεί την επίσπευση των διαδικασιών ανέγερσης του Ναού.
30. Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών της Ν.Α. Λάρισας ζητεί να θεσπιστεί επίδομα αυξημένης ευθύνης για τους υπαλλήλους των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.
31. Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Καλλιθέας του Νομού Λάρισας ζητεί χρηματοδότηση για την κατασκευή αρδευτικού έργου στην περιοχή της, στη θέση "Καράντερ".
32. Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ
- κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Κ. Αστέρης Μόσιος συγγραφέας φοιτητής της Ιατρικής ζητεί να γίνει δεκτό το αίτημα απονομής χάριτος, που έχει υποβάλλει στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας.
33. Ο Βουλευτής Αθήνας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΙΜΑΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμοι Αγίων Αναργύρων Ιαίου (Ν. Λιοσίων) Καματερού ζητούν τη διάσωση του πράσινου στο κτήμα "Πύργος Βασιλίσσης" στην περιοχή τους.
34. Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Υπαλλήλων Οργανισμού Βάμβακος ζητεί τη ρύθμιση των εκτός έδρας μετακινήσεων των δημοσίων υπαλλήλων.
35. Η Βουλευτής Λάρισας κα κ. ΑΝΔΡΙΑΝΗ ΛΟΥΛΕ Κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κρεδεμόνων 18ου Δημοτικού Σχολείου Αιγάλεω Αττικής ζητεί την αναπλήρωση δασκάλων στο 18ο Δημοτικό Σχολείο Αιγάλεω.
36. Η Βουλευτής Λάρισας κα κ. ΣΤΕΛΛΑ ΑΛΦΙΕΡΗ Κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο Δήμους Σαλαμίνας διαμαρτύρεται δια την κατάργηση της δωρεάν μεταφοράς των μαθητών της Σαλαμίνας.
37. Ο Βουλευτής Ροδόπης κ. ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ Κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Νεφροπαθών Νομού Ημαθίας ζητεί να στελεχωθεί με πρόσθετο ιατρικό προσωπικό η Μονάδα Τεχνητού Νεφρού του Γ.Ν.Ν. Βέροιας.
38. Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Κηπευτικός Συνεταιρισμός Αμαλιάδας, ο Αγροτικός Συνεταιρισμός και ο Ελαιουργικός Συνεταιρισμός Αμαλιάδας Ηλείας ζητούν ευοϊκές ρυθμίσεις για τα συνεταιριστικά χρέα.
39. Οι Βουλευτές κ.κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι Συνταξιούχοι ΙΚΑ και ΤΕΒΕ Λευκάδας καταδικάζουν την οικονομική πολιτική της κυβέρνησης.
40. Οι Βουλευτές κ.κ. ΣΤΑΥΡΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ, ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ και ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Νομαρχιακός Σύμβουλος Σερρών κ. Ν.Καρυπίδης ζητεί τη συγκρότηση επιτροπής παρακολούθησης του έργου "Νέο Νοσοκομείο Σερρών" σύμφωνα με το Ν. 1418/1984 και το Π.Δ. 609/1985.
41. Οι Βουλευτές κ.κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ και ΣΠΥΡΟΣ ΔΑΝΕΛΛΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελμάτων Δεσκάτης ζητεί την επίλυση των ασφαλιστικών προβλημάτων των κλάδων Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελμάτων Δεσκάτης Γρεβενών.
42. Οι Βουλευτές κ.κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Φοιτητών Κτηνιατρικής Καρδίτσας ζητεί τη λήψη μέτρων για την εύρυθμη λειτουργία της Κτηνιατρικής Σχολής.
43. Οι Βουλευτές κ.κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ και ΝΙΚ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Περιφερειακό Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας ζητεί χρηματοδότηση για την έναρξη της λειτουργίας του μέσα στο 1997.
44. Οι Βουλευτές κ.κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ και ΝΙΚ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Φροντιστηρίων Ξένων Γλωσσών διαμαρτύρεται για την εντολή του Βρεττανικού Συμβουλίου στα Φροντιστήρια Ξένων Γλωσσών να χρησιμοποιούν για τη διδασκαλία τα βιβλία των Βρεττανών συγγραφέων.

45. Οι Βουλευτές κ.κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ, ΣΠΥΡΟΣ ΔΑΝΕΛΛΗΣ και ΑΝΔΡΙΑΝΗ ΛΟΥΛΕ Κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Φροντιστηρίων Ξένων Γλωσσών διαμαρτύρεται για την παρέμβαση του Βρετανικού Συμβουλίου για τη χρησιμοποίηση ξενόγλωσσων διδακτικών βιβλίων αποκλειστικά βρεττανών συγγραφέων.

46. Οι Βουλευτές κ.κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΟΥΝΑΛΑΚΗΣ και ΑΝΔΡΙΑΝΗ ΛΟΥΛΕ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η ΕΛΜΕ Λέσβου ζητεί την κατ' εξαίρεση καταβολή μεγαλύτερων πιστώσεων για τις λειτουργικές ανάγκες των σχολείων των παραμεθόριων νησιών του Αιγαίου.

47. Οι Βουλευτές κ.κ. ΣΠΥΡΟΣ ΔΑΝΕΛΛΗΣ και ΣΤΕΛΛΑ ΑΛΦΙΕΡΗ Κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Εξωραϊστικός Σύλλογος "ΑΛΚΥΩΝ" Κοινότητας (Καραβύση) Ισθμία Κορινθίας ζητεί την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος στον οικισμό του.

48. Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΣΠΥΡΟΣ ΔΑΝΕΛΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Συνταξιούχοι Κρήτης των Ταμείων ΙΚΑ - ΤΕΒΕ - ΤΣΑ - ΝΑΤ ζητούν την επανασύνδεση των κατωτέρων συνταξεων με τα 20 ημερομίσθια του ανεδίκευτου εργάτη.

49. Οι Βουλευτές κ.κ. ΣΤΕΛΛΑ ΑΛΦΙΕΡΗ και ΑΝΔΡΙΑΝΗ ΛΟΥΛΕ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Καθαριστικών Δημοσίων Σχολείων Α' βάθμιας και Β' βάθμιας Εκπαίδευσης ζητεί την αλλαγή του εργασιακού καθεστώτος του κλάδου τους.

50. Οι Βουλευτές κ.κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ και ΝΙΚ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελματών Σκοπέλου Νομού Μαγνησίας ζητεί την πλήρωση των κενών θέσεων ιατρικού προσωπικού στο Κέντρο Υγείας Σκοπέλου.

#### **Β' ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ**

1. Στην με αριθμό 38/14-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 67790/6-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην αριθμ. 38/14-10-96 ερώτηση των Βουλευτών κ.κ. Στρατή Κόρακα και Απόστολου Τασούλα σας γνωρίζουμε τα έχήσ:

Με τις διατάξεις του άρθρου 3 του ν. 1648/86 καθορίζεται το ποσοστό των κενών θέσεων, στις οποίες προσλαμβάνεται προσωπικό, το οποίο προστατεύεται από το ν. 1648/86.

Στις αναφερόμενες στην ερώτηση προκηρύξεις για το Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Μυτιλήνης, μία (10 μόνο θέση του κλάδου ΥΕ Προσ/κού Καθαριότητας (Καθαριστών-τριών) δύναται να καλυφθεί από άτομο προστατευόμενο από το ν. 1648/86, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Ο Υπουργός

**Κ. ΓΕΙΤΟΝΑΣ"**

2. Στην με αριθμό 57/15-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 13/13-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. η ακόλουθη απάντηση:

"Επανερχόμενοι στην ερώτηση 57/15-10-96 του Βουλευτή κ. Βασ. Κορκολόπουλου, που σας διαβιβάστηκε με το υπ' αριθμ. 13/8-11-96 έγγραφό μας, σας πληροφορούμε συμπληρωματικά τα έχησ:

Μετά από έρευνα και μετά από πληροφορίες της Δ.Τ.Υ. Ν. Ηλείας ο Δήμαρχος Γαστούνης έχει ζητήσει άδεια κατασκευής γέφυρας (θέμα άσχετο με τον καθαρισμό του ποταμού Πηνειού), την οποία καθυστερεί να εκδώσει η Δ.Τ.Υ.Ν. Ηλείας, γιατί η κοίτη του ποταμού έχει στενέψει υπερβολικά στο σημείο της εκβολής και η κατασκευή της θα επιδεινώσει το πρόβλημα.

Ο Υπουργός

**Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"**

3. Στην με αριθμό 93/16-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3160/8-11-96 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 93/16-10-96 που κατατέθηκε στη Βουλή από τον Βουλευτή κ. Απ. Σταύρου, αναφορικά με υγειονομικά προβλήματα που δημοσιεύονται στην περιοχή του Λαυρίου από την ύπαρξη και διαχείριση τοξικών αποβλήτων και σύμφωνα με τα σχετικά (γ), σας γνωρίζουμε ότι:

Είναι γνωστό ότι το έδαφος της περιοχής Λαυρίου έχει αυξημένες συγκεντρώσεις σε βαρέα μεταλλα λόγω γεωλογικής σύστασής του με φυσική συνέπεια να παρουσιάζονται αυξημένες τιμές στο αίμα των κατοίκων, χωρίς να διαπιστώνεται όμως από υφιστάμενα στοιχεία μελετών υπέρβαση ορίων, όπως αυτά καθορίζονται στο σχετικό (δ), που να επιβάλουν την άμεση λήψη αντιρυπαντικών μέτρων για τον περιορισμό έκθεσης του πληθυσμού στις πηγές ρύπανσης. Από στοιχεία υπαρχόντων μελετών έχει εμφανισθεί πτωτική τάση στις συγκεντρώσεις μολύβδου στο αίμα.

Επιπλέον επισημαίνεται ότι σε συνέδριο που διοργανώθηκε στο Σούνιο του 1989 με συμμετοχή και αλλοδαπών ειδικών επιστημόνων υπό την αιγίδα του Περιφερειακού Γενικού Νοσοκομείου Αθηνών (Π.Γ.Ν.Α.) προτάθηκαν μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος (όπως επικάλυψη συσσωρευμένων παλαιών καταλοίπων επεξεργασίας μεταλλεύματος, αποφυγή μεταφοράς σκωριών, αποκατάσταση εδαφών με καλλιέργεια πρασίνου, ασφαλτόστρωση κ.λπ.) η υλοποίηση των οποίων ανήκει στην αρμοδιότητα του Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. και παράλληλα εξετάζεται η πραγματοποίηση συνάντησης αρμοδίων και ειδικών για την εκτίμηση των νέων δεδομένων.

Τα συνεργατώμενα Υπουργεία Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. και Ε.Θ.Ο. στα οποία κοινοποιείται επίσης η ερώτηση παρακαλούνται να απαντήσουν στα θέματα αρμοδιότητάς τους.

Ο Υφυπουργός

**ΕΜ. ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ"**

4. Στην με αριθμό 97/16-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 11522/7-11-96 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 97/16-10-96 του Βουλευτή κ. Γεώργιου Σούρλα που αφορά την αγορά ελικοπτέρων και αεροσκαφών για τη μεταφορά ασθενών σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

α. Στο Β' Κ.Π.Σ. το Υπουργείο μας έχει εντάξει την ανάπτυξη συστήματος αερομεταφοράς ασθενών και την προμήθεια 4 ελικοπτέρων και 2 αεροσκαφών προεκτιμούμενης δαπάνης 7.500.000.000 δρχ.

β. Ήδη έχει καταρτιθεί το μελέτη του επιχειρησιακού σχεδίου του συστήματος αερομεταφορών ασθενών και έχει υποβληθεί για έγκριση από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την τελευταία (6-7/10/96) συνεδρίαση της Επιτροπής Παρακολούθησης, την οποία περιμένουμε σύντομα.

γ. Στο μεταξύ έχουν προετοιμασθεί οι τεχνικές προδιαγραφές και μετά την έγκριση του επιχειρησιακού σχεδίου θα προχωρήσουν οι διαδικασίες προμήθειας των αεροπορικών μέσων.

Ο Υφυπουργός

**ΕΜ. ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ"**

5. Στην με αριθμό 121/18-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1316/6-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της 121/18-10-96 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Δ. Σαρρής σχετικά με τις πωλήσεις ακινήτων και παραδοσιακών κτισμάτων σε αλλοδαπούς -πολίτες κρατών- μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον επαναχαρακτηρισμό της νήσου Κρήτης ως παραμεθόριου περιοχής, καθώς και την παροχή κινήτρων στους ντόπιους για ενισχυση του τουρισμού και αγροτουρισμού, σας πληροφορούμε τα παρακάτω:

Για φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν ιθαγένεια τρίτων

χωρών (εκτός Ε.Ε.) ισχύει το Β.Δ. 9/11 Απρ 1938, βάσει του οποίου ολόκληρη η νήσος Κρήτη χαρακτηρίζεται ως παραμεθόριος περιοχή και το οποίο έχει εκδοθεί κατά εξουσιοδότηση των διατάξεων του Διατάγματος της 22/24 Ιουνίου 1927.

Για φυσικά ή νομικά πρόσωπα κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι παραμεθόριες περιοχές καθορίζονται με βάση το άρθρο 24 παρ. 1 του ν. 1892/90 και η νήσος Κρήτη δεν συμπεριλαμβάνεται σ' αυτές. Συνεπώς, συμφώνως με τον υπόψη νόμο, για τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν Ελληνική ιθαγένεια ή ιθαγένεια κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και για τους ομογενείς, δεν δύναται να υπάρχει καμία απαγόρευση δικαιοπραξιών ούτε και υποχρέωση τήρησης κάποιων ιδιαίτερων διατυπώσεων για τη σύναψη ή εκτέλεση οιασδήποτε μορφής δικαιοπραξίας.

Για τη νομοθετική ρύθμιση που εξασφαλίζει αυξημένη συνταξιοδοτική προστασία, που προβλέπεται στις διατάξεις του ν. 1897/90, στις περιπτώσεις των οικογενειών των τριών αξιωματικών των πεσόντων την 30 Ιανουαρίου 1996 στα Ίμια και την εξόφληση από το Δημόσιο των οφειλών των πεσόντων ή των συζύγων τους προς τις Τράπεζες και το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων δεν επηρήθη η προβλεπόμενη από το άρθρο 73 του Συντάγματος διαδικασία και ως εκ τούτου η θεσπισθείσα νομοθετική ρύθμιση είναι συνταγματικά ανίσχυρη και δεν παράγει συνταξιοδοτικά αποτελέσματα.

Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας βρίσκεται σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών για την άμεση επίλυση του θέματος, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Ο Υπουργός

#### ΑΘ. ΑΠ. ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ"

6. Στην με αριθμό 129/18-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 10/12-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 129/18-10-1996 που κατέθεσε ο Βουλευτής Κ. Π. Καμμένος, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η άνετη διαμονή και διαβίωση των εκπαιδευμένων στη Σχολή Αξιωματικών της Ελληνικής Αστυνομίας Δοκίμων Υπαστυνόμων αποτελεί πρωταρχικό στόχο και καθημερινή επιδιώξη του Υπουργείου μας.

Για το σκοπό αυτό, εκτός από τη μέριμνα που έχει ληφθεί για άμεση επίλυση των τυχόν προβλημάτων που παρουσιάζονται στις υφιστάμενες κτιριακές και λοιπές εγκαταστάσεις της Σχολής και τις συνεχείς προσπάθειες για βελτίωση της καλής λειτουργίας τους, συγκροτήθηκε στις 2-2-1996 πενταμελής επιτροπή καταγραφής των αναγκών και σύνταξης κτιριολογικού προγράμματος επέκτασης των κτιριακών εγκαταστάσεων.

Ηδη η επιτροπή αυτή υπέβαλε στην αρμόδια Διεύθυνση Τεχνικών του Υπουργείου μας, για υλοποίηση, σχετικό κτιριολογικό πρόγραμμα ανέγερσης νέου κτιρίου συνολικού εμβαδού 4.260 τ.μ., με το οποίο θα εξασφαλισθούν τελικά άνετες συνθήκες διαμονής και εκπαίδευσης.

Ο Υπουργός

#### ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

7. Στην με αριθμό 134/18-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 56/12-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 134/18-10-96 που κατέθεσε ο Βουλευτής Κ. Α. Φούσας, σας γνωρίζουμε ότι τα περί αποψίλωσης της Αστυνομικής Διεύθυνσης Ιωαννίνων κ.λπ. καταγγελλόμενα με αυτή δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Η αναφερόμενη Διεύθυνση έχει ενισχυθεί σημαντικά με προσωπικό για την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης, την πάταξη της μάστιγας των ναρκωτικών και γενικά για την πρόληψη και καταστολή της εγκληματικότητας στην περιοχή ευθύνης της και έχει δύναμη 170 ατόμων πέρα από την οργανική της.

Η τρίμηνη απόσταση 8 ατόμων από αυτή, για την ενίσχυση της Αστυνομικής Διεύθυνσης Κερκύρας, έγινε προκειμένου η τελευταία να αντιμετωπίσει τα αυξημένα κρούσματα λαθρομετανάστευσης και εγκληματικότητας.

Το γεγονός αυτό ουδόλως επηρεάζει την επιχειρησιακή ικανότητα της Αστυνομικής διεύθυνσης Ιωαννίνων και την αποτελεσματικότητα δράσης των λειτουργούντων στο νομό Μεταβατικών Αποστασμάτων.

Για την ανωτέρω απόσταση, δόθηκε εντολή και επιλέγησαν άγαμοι.

Πέραν αυτών σας πληροφορούμε ότι για την αποτελεσματικότερη διάωξη της εισαγωγής και διακίνησης ναρκωτικών έχει ενισχυθεί το Τμήμα Ασφαλείας Ιωαννίνων και το Αστυνομικό Τμήμα Κακαβιάς με δύο σκύλους ανίχνευσης και βρίσκεται στο στάδιο της υπογραφής πάπυρος προεδρικού διατάγματος με το οποίο ιδρύεται Υποδιεύθυνση και Τμήμα Διώξης Ναρκωτικών στη Διεύθυνση Ιωαννίνων. Επίσης μελετάται και η ενίσχυση των Μεταβατικών Αποστασμάτων με σκύλους ανίχνευσης και σύλληψης λαθρομεταναστών.

#### Ο Υπουργός

#### ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

8. Στην με αριθμό 140/21-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1080/12-11-96 έγγραφο από τον Υφυπουργό Παιδείας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 140/21-10-96 σχετικά με την αντιμετώπιση των προβλημάτων της Δθμιας Εκπ/σης στον Πειραιά, που κατέθεσαν οι Βουλευτές κ.κ. Στρ. Κόρακας και Ορ. Κολοζώφ, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Η χρηματοδότηση των σχολείων για την αντιμετώπιση των λειτουργικών τους δαπανών γίνεται από πιστώσεις του Υπουργείου Εσωτερικών και με τη φροντίδα του Υπουργείου αυτού, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3α του άρθρου 25 του ν. 1828/89 όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν μεταγενέστερα με τις διατάξεις της παρ. 6β του άρθρου 113 του ν. 1892/90 και του άρθρου 55 του Ν.1946/91.

Οι πιστώσεις που διατέθηκαν από το Υπουργείο Εσωτερικών για τις λειτουργικές δαπάνες των σχολείων το 1996 είναι 2 δις δρχ. (αύξηση 27,76%) έναντι των 16,5 δις δρχ. που διατέθηκαν το 1995 και των 13,5 δις που διατέθηκαν το 1994.

Είναι προφανές ότι με την αύξηση των 4,5 δις δρχ. για το έτος 1996 θα αντιμετωπισθούν ικανοποιητικά οι λειτουργικές δαπάνες όλων των σχολείων της χώρας.

2. Για το θέμα της σχολικής στέγης της Δθμιας Εκπ/σης στον Πειραιά ο ΟΣΚ από τον Οκτώβριο του 1993 έως σήμερα έχει προβεί στις ακόλουθες ενέργειες:

Α) Επιχορηγήσεις για την επισκευή και συντήρηση των διδακτηρίων προς τον Δήμο με τα ακόλουθα ποσά:

αρ. απόφασης του ΔΣ του ΟΣΚ Ποσό αιτολογία	
α) 724/19-9-94	320.000.000 επισκευή-συντήρηση
β) 361/9-5-95	319.000.000 "
γ) 808/17-10-95	57.000.000 "
δ) 239/2-4-96	279.300.000 "

Παρατήρηση: Τα ως άνω ποσά διατίθενται από τον Δήμο και για τις δύο βαθμίδες Εκπ/σης (Πλήμα και Δθμια).

ε) Έκτακτη επιχορήγηση για το 8ο Γυμνάσιο:

ποσό:103.000.000, απόφαση 158/21.295 του Δ.Σ. του ΟΣΚ

στ) Επιχορήγηση για την κατεδάφιση υφισταμένων κτισμάτων σε απαλλοτριούμενα οικόπεδα:

ποσό:28.000.000, απόφαση της 9-1-96 του Δ. Σ. του ΟΣΚ

ζ) Έκτακτη επιχορήγηση για τις ανάγκες του Ραλλείου:

ποσά:68.500.000, απόφαση της 22-4-96 του Δ. Σ. του ΟΣΚ.

Β) Παρακαταθέσεις αποζημίωσης των παρακάτω ποσών για την απόκτηση οικόπεδων:

α) Περίοδος τον Οκτώβριο 93 έως 31/12/93

Σχολείο Ποσό

3ο Γυμνάσιο 87.137.000

(Προσωρινή αποζημίωση, Πρωτοδικείο).

β) Περίοδος από 1/1/94 έως 31/12/95

3ο Γυμνάσιο 5.341.000

100 και 110 Λύκεια 491.194.200

(προσωρινή/Πρωτοδικείο).

Λύκειο Καμπινίων

588.400.000

8ο Λύκειο 131.326.500

100 και 110 Λύκεια 203.627.800

(οριστική αποζημίωση/Ε-

φετείο)

γ) Περιόδος από 1/1/96 ως σήμερα

3ο Γυμνάσιο 21.522.000

(οριστική αποζημ./Εφετείο)

Γ) Μελέτες Διδακτηρίων Δ/θμιας

α) Έχει ολοκληρωθεί η σχετική μελέτη για το 8ο Λύκειο και αναμένεται η σχετική γνωμοδότηση του Τεχνικού Συμβουλίου του Ο.Σ.Κ για να ακολουθήσει η δημοπράτηση.

β) Εκπονείται ειδική μελέτη 12θέσιου διδακτηρίου για το 3ο Γυμνάσιο.

Υπήρξε καθυστέρηση λόγω της διαδικασίας των εξώσεων.

γ) Εκπονείται μελέτη για το 11ο Γυμνάσιο. Υπήρξε καθυστέρηση λόγω χαρακτηρισμού του χώρου ως σταθμού αυτοκινήτων (γκαράζ).

Δ) Χώροι που βρίσκονται σε διαδικασία απαλλοτρίωσης.

Για το 2ο Γυμνάσιο ΚΑΛΛΙΠΟΛΗΣ έχει εκδοθεί για τμήμα του απόφαση του Πρωτοδικείου (ορισμός αποζημίωσης) και αναμένεται απόφαση για το υπόλοιπο τμήμα.

Για το 6ο Γυμνάσιο έχει επιλεγεί χώρος με νέο πρακτικό καταλληλότητας και αναγκαίοτητας.

Για το 10ο Γυμνάσιο αναμένεται κοινή Υπουργική απόφαση για την απόκτηση συμπληρωματικού χώρου.

Για τα ΤΕΛ και ΣΕΚ έχει απαλλοτριώθει ο χώρος αλλά στην περιοχή υπήρξε αναστολή οικοδομικών εργασιών. Για τη Ράλλειο υπάρχουν καθυστέρησης λόγω των αρχαιολογικών ανασκαφών στο στο μεγαλύτερο μέρος της επιφανείας του οικοπέδου.

'Έχουν συσταθεί οι αρμόδιες επιπροπές για την αναζήτηση χώρων προκειμένου να ανεγερθούν τα Λύκεια Ν. Φαλήρου, Αθλητικό Γυμνάσιο, ΤΕΛ/ΤΕΣ για το 3ο Διαμέρισμα, ΤΕΛ/ΤΕΣ για το 4ο Διαμέρισμα, ΤΕΛ/ΤΕΣ για το 5ο Διαμέρισμα Πειραιά και αναμένονται τα σχετικά πρακτικά.

Για το 7ο Γυμνάσιο πρόσφατα εκδόθηκε η απόφαση Πρωτοδικείου (Δικάσμος της 18-3-96)

Για το 7ο Λύκειο αναμένεται η απόφαση πρωτοδικείου (Δικάσμος της 23-9-96).

Για το 40 Γυμν. αναμένεται η απόφαση Πρωτοδικείου (Δικάσμος της 22-4-96).

-Στο χώρο Ερμουπόλεως και Κυθήρων (Καρύνια) που απαλλοτριώθηκε (οριστική αποζημίωση 84.648.700/16-3-95) θα ανεγερθεί διδακτηρίο Δ/θμιας Εκπαίδευσης.

-Για την απαλλοτρίωση του χώρου Νικηταρά, Παπαφλέσσα, Δογάνης που θα χρησιμοποιηθεί για ανέγερση διδακτηρίου Δ/θμιας Εκπαίδευσης έχει ορισθεί δικάσμος (Πρωτοδικείο).

Τέλος ειδικά για τη Ράλλειο προβλέπεται απόκτηση συμπληρωματικών χώρων (τμημάτων με αγορά και των υπολοίπων με αναγκαστική απαλλοτρίωση).

3. Στη Δ/νση Δ/θμιας Εκπ/σης Πειραιά διορίσθηκαν 149 μόνιμοι εκπ/κοί και μέχρι 4-11-96 χορηγήθηκαν 282 πιστώσεις για πρόσληψη προσωρινών αναπληρωτών.

Το ΥΠΕΠΘ γνωρίζει ότι υπάρχουν ακόμα κενά σε εκπ/κό προσωπικό.

Τε κενά αυτά προτιθέμεθα να καλύψουμε το συντομότερο δυνατόν.

Πρέπει να αναφέρουμε ότι τα κενά οφείλονται και στη λήψη ορισμένων θετικών μέτρων, κατά το τρέχον σχολικό έτος 1996-97, όπως μείωση του αριθμού των μαθητών των τμημάτων από 35 σε 30, μείωση των ωρών διδασκαλίας των καθηγητών με υπέρ 20 επή υπηρεσία - μια ώρα απ' τον Σεπτέμβρη του '96, μια ώρα απ' τον Ιανουάριο του '97 και φυσικά η καθέρωση των 2 επιπέδων της ξένης γλώσσας, που δημιούργησε νέες ανάγκες σε καθηγητές.

Τέλος σας γνωρίζουμε ότι οι προσωρινοί αναπληρωτές εκπαιδευτικοί προσλαμβάνονται για την αντιμετώπιση των λειτουργικών κενών που δημιουργούνται στην εκπαίδευση κατά το σχολικό έτος δηλ. κενών που οφείλονται λόγω αναρρωτικών αδειών, αδειών κύνησης, μετεκπαίδευσης των εκπ/κών κ.λπ.

Οι οργανικές κενές θέσεις εκπ/κών καλύπτονται με τους διορισμούς μονίμων εκπαιδευτικών, τους οποίους κάνει το

Υπουργείο κάθε χρόνο.

Ο Υφυπουργός  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ"

9. Στην με αριθμό 148/21-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1082/12-11-96 έγγραφο από τον Υφυπουργό Παιδείας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 148/21-10-1996 σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το κτίριο που στεγάζει το 40 και 120 δημοτικό σχολείο στο Κοντόπευκο Αγίας Παρασκευής, που κατέθεσαν οι Βουλευτές κ. Ορ. Κολοζώφ και Μήτσος Κωστόπουλος, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

'Όπως μας πληροφόρησε ο Ο.Σ.Κ. το συγκεκριμένο διδακτηρίο κατασκευάστηκε κατά το 1980 η δε μελέτη είχε εκπονηθεί από ιδιωτικό γραφείο.

Στις αρχές του 1991 έγινε μελέτη από τον Ο.Σ.Κ. για την αντικατάσταση του φέροντος οργανισμού, τοίχων πληρώσεως και δαπέδων. Ακολούθησε στις 6/5/1991 η σχετική σύσταση εργολαβίας και υπογράφτηκε το συμφωνητικό μεταξύ Ο.Σ.Κ. και αναδόχου. Η παρέμβαση που έγινε σε συγκεκριμένα -επί μέρους- σημεία αφορούσε:

α) Αύξηση διατομών ως και ενίσχυση με μανδύα υποστηλωμάτων, κόμβων δοκών και πεδίλων,

β) Κατασκευή συνδετήρων δοκών,

γ) Καθαίρεση δαπέδων, ανακατασκευή τοιχοποιίας και αποκατάσταση ρηγματώσεων.

Σύμφωνα με το πόρισμα της επιτροπής παραλαβής (η οποία αποτελείται από 3 Μηχανικούς - Υπαλλήλους του Ο.Σ.Κ.) και έχει συνταχθεί την 1η Δεκεμβρίου 1994:

α)...."ρωγμές δεν υπάρχουν στα φέροντα στοιχεία που ενισχύθηκαν αλλά ούτε και στα υπόλοιπα"....

β)....."Οσον αφορά το θέμα των παρεμβάσεων .... δεν κρίνεται σκόπιμο να γίνει μία πλεόν σοβαρή αντιμετώπιση αλλά επισκευή των υφισταμένων ρωγμών" ....

3) Κατόπιν των ανωτέρω και παρότι η αρμόδια Επιπροπή από Μηχανικούς του Ο.Σ.Κ. αποφαίνεται επίσημα σε μεταγενέστερο χρόνο (1/12/1994) ότι:

.... "δεν κρίνεται σκόπιμο να γίνει πλέον μία σοβαρή αντιμετώπιση"....

Ο Ο.Σ.Κ. συγκροτεί άμεσα επιπροπή από ειδικευμένους Μηχανικούς προς διενέργεια αυτοψίας και υποβολή σε σύντομο χρόνο προτάσεων που ενδεχομένως κρίνει απαραίτητες.

Ο Υφυπουργός  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ"

10. Στην με αριθμό 150/21-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 25/13-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 150/21-10-96 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κ.κ. Μήτσος Κωστόπουλος και Λέων Αυδής παρακαλούμε να πληροφορήσετε τους κ.κ. Βουλευτές τα εξής:

Ο Πειριφερειακός Δικτύος Απτικής που αποτελεί το κυριώτερο Συγκοινωνιακό Έργο έχει ενταχθεί και περιλαμβάνεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών και αποσκοπεί στην βελτίωση των Κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών συνολικά Λεκανοπέδιο.

Για τα έργα αυτά η αναγκαιότητα είχε διαπιστωθεί προ πολλών ετών και λύσεις είχαν ξεκινήσει να μελετώνται πολλές δεκαετίες πριν όταν ακόμα οι συνθήκες στο Λεκανοπέδιο δεν είχαν επιβαρυνθεί όσο τα τελευταία χρόνια.

Έτσι μέσα στα έργα που έχουν πρωθηθεί ΜΕΤΡΟ, Αν. Κόμβος κ.λπ. έχει πρωθηθεί η κατασκευή του μετά από πολυδάπανες μελέτες που έχει αναθέσει το Δημόσιο (συγκοινωνιακές, κυκλοφοριακές, υδραυλικές, περιβαλλοντικές), λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη το ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον.

'Όπως κατ' επανάληψη έχουν ενημερωθεί οι φορείς (Δήμοι, Κάτοικοι, Σύλλογοι) η τελική μορφή των έργων έχει λάβει υπόψη όλες τις παραμέτρους (τεχνικές, οικονομικές) αλλά κατ' εξοχή το σεβασμό στο περιβάλλον.

Αναλυτικά για κάθε περιοχή που αναφέρεται στην ερώτηση σας τα εξής:

## α. Περιοχή Βριλλησίων - Χαλανδρίου

Στην περιοχή διέρχεται το οδικό και σιδηροδρομικό έργο, (Προαστιακό τραίνο), και η μορφή οριστικοποιήθηκε σε συσχετισμό με το παρακείμενο ρέμα Χαλανδρίου (ιδιαίτερου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος), από τους κόμβους σύνδεσης με το υπάρχον δίκτυο (Λεωφ. Πεντέλης, Δουκίσσης Πλακεντίας) με τους σταθμούς του προαστιακού τραίνου τον παρακείμενο σταθμό του ΜΕΤΡΟ και τις υδραυλικές απαιτήσεις για αντιπλημμυρική προστασία των παρακείμενων περιοχών αλλά και όλου του Λεκανοπεδίου.

Τα παραπάνω έχουν τεθεί αναλυτικά υπόψη στους ενδιαφερομένους οι οποίοι δεσμεύτηκαν εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος να τεκμηρώσουν τις απόψεις τους όπως και ότι τυχόν εναλλακτική πρόταση θα πρέπει να τεκμηρώνεται από μελέτες.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει ήδη επιλέξει την μορφή των τεχνικών κάλυψης για δημιουργία χώρων πρασίνου σε περιοχές που επιτρέπουν οι τεχνικές (κυρίως υδραυλικές) παράμετροι έστω και αν το κράτος των έργων αυτών είναι πολλαπλάσιο. Άλλωστε συνολικά η μορφή του Έργου είναι δαπανηρή (κατασκευαζόμενο το πλείστον σε όρυγμα).

Η αναφορά στην ερώτηση για υπόγειο έργο είναι προφανές ότι δημιουργεί αδυναμία σύνδεσης με το υπάρχον οδικό δίκτυο μέσω κόμβων και επομένως ζεφεύγει από τον στόχο βελτίωσης των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών, αλλά και δημιουργεί προβλήματα στα υδραυλικά έργα (Όμβρια - Ακάθαρτα) με λύσεις που επιβάλλουν υπερβολικό κόστος 9ουσιαστικά μη πραγματοποιήσιμο έργο).

## β. Περιοχή Αγίας Παρασκευής

Για το έργο της δυτικής Περιφερειακής Λεωφ. Υμηττού επισημαίνεται ότι η τελική μορφή που θα προκύψει μετά την έγκριση περιβαλλοντικών όρων έχει σοβαρές διαφορές με πρόσθετα τεχνικά σήραγγες (κ.λπ.) δίνοντας ιδιαίτερο βάρος τόσο στον Υμηττό όσο και στο αστικό τμήμα (περιοχή Κοινόπευκου) και με συνολική δαπάνη κατασκευής 60 δισ., έναντι της αρχικά προϋπολογιζομένης 38 Δισ., (σε σταθερές τιμές 1994).

Ο Υπουργός  
Κ.ΛΑΛΙΩΤΗΣ\*

11. Στην με αριθμό 153/21.10.96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 26/13.11.96 έγγραφο από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 153/21.10.96 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής Κ. Βασίλης Μιχολάικος παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον Κ. Βουλευτή τα εξής:

Τα έργα της αντιπλημμυρικής θωράκισης και προστασίας που απαιτούνται για την Αττική έχουν προϋπ/σμό περίπου 250 δισ. δρχ.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει σχεδιάσει, εκτελεί και πρόκειται να αναθέσει έργα προϋπ/σμού περίπου 100 δισ. δρχ. γιατην περίοδο 1994-1999.

Το πρόγραμμα περιλαμβάνει συγκεκριμένα έργα και οι πόροι είναι εξασφαλισμένοι.

Μέχρι σήμερα έχει ενεργοποιηθεί σε διάφορες φάσεις (κατασκευή η δημιοπράτηση) τμήμα του προγράμματος με έργα συνολικού προϋπ/σμού 70 δισ. δρχ.

1. Κατασκευάζονται δύο έργα διευθέτησης του Κηφισού στα τμήματα από Τρεις Γέφυρες έως Κόμβο Δυραχίου και από κόμβο Δυραχίου έως τον κόμβο Καβάλας, συνολικού προϋπ/σμού 19 δισ. δρχ.

2. Στις 15.10.96 κατατέθηκαν οι τεχνικές και οικονομικές προσφορές για το έργο διευθέτησης Κηφισού από την Παραλιακή Λεωφόρο Ποσειδώνος μέχρι περίπου τις γραμμές ΗΣΑΠ προϋπολογισμού 9 δισ. δρχ. Προβλέπεται ότι στο πρώτο τρίμηνο του 1997 το έργο θα ξεκινήσει.

3. Για το τμήμα από γραμμές του ΗΣΑΠ μέχρι την περιοχή της Ιεράς οδού, η προετοιμασία για τη δημοπράτηση των έργων βρίσκεται στην τελική φάση. Το έργο έχει προϋπολογισμό 22 δισ. δρχ. και η προκήρυξη θα γίνει αρχές του 1997.

Με τα έργα αυτά που θα ολοκληρωθούν σταδιακά μέχρι το 1999 προστατεύονται οι Δήμοι του Αιγάλεω, του Ρέντη, του Ταύρου, του Μοσχάτου κ.λπ.

4. Επίσης για την περιοχή Ρέντη και Μοσχάτου έχουν δημοπρατηθεί αντιπλημμυρικά έργα προϋπ/σμού 800 εκ. δρχ. και είναι σε εξέλιξη η διαδικασία ανάθεσης.

5. Για την περιοχή Νίκαιας και Κορυδαλλού έχουν δημοπρατηθεί αντιπλημμυρικά έργα περίπου 800 εκ. δρχ. και είναι σε εξέλιξη η διαδικασία ανάθεσης.

6. Για την περιοχή Κερατσίνιου έχουν δημοπρατηθεί έργα δικτύων ομβρίων και βελτίωση οδών προϋπ/σμού 1,5 δισ. δρχ. και είναι σε εξέλιξη η διαδικασία ανάθεσης.

7. Εντός του 1996 θα προκηρυχθούν τρεις νέες εργολαβίες στους δήμους Κορυδαλλού, Ρέντη Νίκαια και Πειραιά συνολικού προϋπ/σμού 1,6 δισ. δρχ.

8. Αρχές του 1997 θα προκηρυχθούν στην περιοχή Καμνίων - παλ. Κοκκινιάς αντιπλημμυρικά έργα 750 εκ. δρχ.

Στη διάρκεια του 1996, ανατέθηκε και εκπονήθηκε από την ΕΥΔΑΠ μελέτη που αφορά στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού. Αυτό έγινε μετά από δέσμευση του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης για τη χρηματοδότηση του έργου με 140 εκατομμύρια.

Η ΕΥΔΑΠ αποφάσισε τη δημοπράτηση του έργου που ο προϋπολογισμός του θα ανέρχεται σε 380 εκατομμύρια δρχ. Η διαφορά χρηματοδότησης θα καλυφθεί από την ΕΥΔΑΠ. Έχει συναφθεί και σύμβαση μεταξύ ΕΥΔΑΠ και Δήμου Πειραιά για τη συμμετοχή του Δήμου.

Ο Υπουργός

Κ.ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

12. Στην με αριθμό 162/22.10.96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 52/8.11.96 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 162/22.10.96, που κατέθεσε στην Βουλευτής Κ. Β. Κοντογιαννόπουλος αναφορικά με τα παραπάνω θέμα σας πληροφορούμε ότι:

Για τις ζημιές σε βαμβακοκαλλιέργειες και αραβόσιτο στο Νομό Ηλείας από τις πρόσφατες βροχοπτώσεις και ανεμοθύελες (18 και 19 Οκτωβρίου) ο ΕΛΓΑ διενήργησε τις απαραίτητες επισημάνσεις με τους αρμόδιους γεωπόνους επόπτες του Υποκαταστήματος του ΕΛΓΑ στη Πάτρα οι οποίοι επισκέφθηκαν διάφορες περιοχές του Νομού προκειμένου να έχουν άμεση αντίληψη των ζημών και των προβλημάτων που δημιουργήθηκαν.

Σύμφωνα με τις παραπάνω επισημάνσεις δεν διαπιστώθηκαν γενικά ζημιές στις βαμβακοκαλλιέργειες. Η μείωση της παραγωγής που παρατηρήθηκε (περί το 15%) οφείλεται στις αντίστοιχες καιρικές συνθήκες που επικράτησαν από τη σπορά μέχρι το στάδιο της ωρίμανσης των καψών.

Σημειώνεται ότι για τον υπολογισμό της μείωσης της παραγωγής βάμβακος εξ αιτίας των αντίστοιχων καιρικών συνθηκών συγκροτήθηκε ειδική Επιτροπή σύμφωνα με την αριθμ. 4546/17.10.96 απόφαση του Υπουργείου Γεωργίας.

Τέλος όσον αφορά τις καλλιέργειες αραβοσίτου για τις οποίες η βροχοπτώση και η ανεμοθύελλα της 18 και 19 Οκτωβρίου δημιούργησαν προβλήματα στη συγκομιδή τους θα διενεργηθούν οι εκπιμήσεις και σε σύσεις περιπτώσεις διαπιστωθούν ζημιές θα καταβληθούν οι σχετικές αποζημιώσεις σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τον Κανονισμό του ΕΛΓΑ για την ασφάλιση της φυτικής παραγωγής.

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

13. Στην με αριθμό 163/22.10.96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 10/8.11.96 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

" Απαντώντας στην υπ' αριθ.163/22.10.96 ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής Κ. Αθανάσιος Βαρίνος, σχετικά με την κατάργηση του κωλύματος της εντοπιότητας των Δικαστικών Λειτουργών στους Νομούς Σάμου, Χίου και Λέσβου, σας γνωρίζουμε ότι λόγω του μικρού

πληθυσμού των Νομών αυτών οι Δικαστικοί Λειτουργοί, που κατάγονται από τις περιοχές αυτές, είναι φυσικό, να έχουν αυξημένο κύκλο γνωριμιών και συγγένειας λόγω του κλειστού των κοινωνιών αυτών με αποτέλεσμα να αναφύονται σημαντικές δυσκολίες στην αμερόληπτη άσκηση των καθηκόντων των και να ελλοχεύει πάντοτε κίνδυνος να τίθενται σε αμφισβήτηση ακόμη και απολύτως ορθές και δίκαιες αποφάσεις, ιδιαίτερα όταν κάποιο από τα διάδικτα μέρη είναι γνωστή ή συγγενής Δικαστού της Έδρας.

Για τους παραπάνω λόγους, το Υπουργείο Δικαιοσύνης δεν προτίθεται να προβεί στην κατάργηση του κωλύματος της εντοπιότητας, στους πιο πάνω Νομούς, επί του παρόντος.

Ο Υπουργός

### ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ"

14. Στην με αριθμό 176/23.10.96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 51/12.11.96 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην αριθμ. 176/96 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπ.Σπηλιωτόπουλου, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα σας πληροφορούμε τα εξής:

Α. Το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων αποδίδει ιδιαίτερη βαρύτητα στα θέματα πρόληψης των εργατικών αποχήματων και των επαγγελματικών ασθενειών και γενικά μεριμνά με συνεχείς προσπάθειες για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας. Ειδικότερα οι αρμόδιες υπηρεσίες (Διεύθυνση Συνθηκών Εργασίας και Κέντρο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας) αναπτύσσουν δράσεις στους παρακάτω τομείς.

Νομοθετικό

Οργανωτικό

Ενημερωτικό

Ευρευνητικό

Αναλυτικότερα το έργο του Υπουργείο την τελευταία τριετία στους παραπάνω τομείς έχει ως εξής:

#### α) Νομοθετικός τομέας

Το θεσμικό πλαίσιο το οποίο υπάρχει σήμερα στη χώρα μας θεωρείται από τα πληρέστερα των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η χώρα μας έχει εντάξει κατά την τελευταία τριετία στο εθνικό της δίκαιο δέκα (10) κοινοτικές οδηγίες για τα θέματα υγιεινής και ασφάλειας.

1. Π.Δ.395/94 "Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για τη χρησιμοποίηση εξοπλισμού εργασίας στους εργαζόμενους κατά την εργασία τους σε συμμόρφωση με την οδηγία 89/655/EOK".

2. Π.Δ.396/94 "Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για τη χρήση από τους εργαζόμενους εξοπλισμών απομικής προστασίας κατά την εργασία σε συμμόρφωση με την οδηγία 89/656/EOK".

3. Π.Δ.397/94 "Ελάχιστες απαιτήσεις υγιεινής και ασφάλειας για το χειρωνακτικό χειρισμό φορτίων όπου υπάρχει ιδιαίτερος κίνδυνος βλάβης της ράχης και οσφυικής χώρας σε συμμόρφωση με την οδηγία 90/269/EOK".

4. "Π.Δ. 398/94 "Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας κατά την εργασία σε εξοπλισμό με ισθόνη οπτικής απεικόνισης σε συμμόρφωση με την οδηγία 90/270/EOK".

5. Π.Δ. 399/94 "Προστασία των Εργαζομένων από τους κινδύνους που συνδέονται με την έκθεση σε καρκινογόνους παράγοντες κατά την εργασία σε συμμόρφωση με την οδηγία 90/394/EOK".

6. Π.Δ. 105/95 "Ελάχιστες προδιαγραφές για την σήμανση ασφάλειας και υγείας στην εργασία σε συμμόρφωση με την Οδηγία 92/58/EOK".

7. Π.Δ. 186/95 "Προστασία των εργαζομένων από κινδύνους που διατρέχουν λόγω της έκθεσής τους σε βιολογικούς παράγοντες κατά την εργασία σε συμμόρφωση με τις οδηγίες του Συμβουλίου 90/679/EOK και 93/88/EOK".

8. Π.Δ. 17/96 "Εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία για εναρμόνιση με τις οδηγίες 89/391/EOK (ΠΛΑΙΣΙΟ) και 91/383/EOK".

9. Π.Δ. 16/96 "Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας στους χώρους εργασίας σε συμμόρφωση με την Οδηγία 89/654/EOK" (έχει σταλεί για εκτύπωση στο Εθν.Τυπογραφείο).

10. Π.Δ. 305/96 "Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας που πρέπει να εφαρμόζονται στα προσωρινά ή κινητά εργοτάξια σε συμμόρφωση προς την οδηγία 92/57/EOK".

Στη διαδικασία υπογραφής από τους συναρμόδιους Υπουργούς βρίσκονται επίσης άλλα 4 σχέδια Π.Δ. για εναρμόνιση προς αντίστοιχες κοιν.Οδηγίες, που είναι.

1. "Ελάχιστες προδιαγραφές για τη βελτίωση της προστασίας, της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων στις εξορυκτικές δια γεωτρήσεων βιομηχανίες σε συμμόρφωση με την Οδηγία 92/91/EOK".

2. "Τροποποίηση π.δ. 186/95 "Προστασία των εργαζομένων από κινδύνους που διατρέχουν λόγω της έκθεσής τους σε βιολογικούς παράγοντες κατά την εργασία σε συμμόρφωση με τις οδηγίες 90/679/EOK και 93/88/EOK" (97/A)

3. "Τροποποίηση π.δ. 70α/88 "Προστασία των εργαζομένων που εκτίθενται στον αμίαντο κατά την εργασία" (31/A) σε συμμόρφωση με την οδηγία 91/382/EOK.

4. Σχετικά με την εφαρμογή μέτρων που αποβλέπουν στη βελτίωση της υγείας και της ασφάλειας κατά την εργασία των εγκύων λεχώνων και γαλουχουσών εργαζομένων σε συμμόρφωση με την Οδηγία 92/85/EOK".

Πρέπει επίσης να τονισθεί ότι με στοχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το ποσοστό ενσωμάτωσης των κοιν. οδηγιών στο εθνικό μας δίκαιο είναι από τα μεγαλύτερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Επιπροσθέτως βρίσκεται στο στάδιο της επεξεργασίας από ΣΥΑΕ σχέδιο Π.Δ. για τους όρους ίδρυσης και λειτουργίας υπηρεσιών προστασίας και πρόληψης (η ομάδα εργασίας που λειτουργεί στα πλαίσια του ΣΥΑΕ τελείωνε το έργο της και το σχέδιο Π.Δ. θα εισαχθεί στην ολομέλεια του ΣΥΑΕ.

#### β) Οργανωτικός τομέας

Διευκρίνιζεται ότι οι αρμοδιοτητες όλων των υπηρεσιών επιθεώρησης εργασίας της χώρας (ΚΕΠΕΚ, Δ/νσεις, Τμήματα ή Γραφεία Επιθεωρήσεων Εργασίας) δεν ανήκουν πλέον στο Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, αλλά στις αντίστοιχες Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις.

Ο Νομάρχης έχει πλέον την αρμοδιότητα για όλα τα θέματα στο νομό ευθύνης του, με στόχο βέβαια πάντα την εφαρμογή της πολιτικής των Υπουργείων και γενικότερα της Κυβέρνησης. Μεταξύ αυτών των αρμοδιοτήτων συμπεριλαμβάνεται και η διάρθρωση των υπηρεσιών του η πρόσληψη προσωπικού, οι τοποθετήσεις των υπαλλήλων κ.λπ.

Η κεντρική διοίκηση συνεχίζει να έχει, πέραν των αρμοδιοτήτων εισήγησης νομοθετικού έργου, έκδοσης κανονιστικών πράξεων, εγκυλίων κ.λπ., την αρμοδιότητα παροχής οδηγιών και κατευθύνσεων για την ορθή και αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας και γενικότερα της πολιτικής.

Ενδεικτικά πιο κάτω αναφέρονται ορισμένες από τις ενέργειες στις οποίες προέβη το Υπουργείο μας για την αποτελεσματικότερη προώθηση και εφαρμογή των θεμάτων που σχετίζονται με την υγεινή και ασφάλεια των εργαζομένων:

1. Με εγκύλιο του Κ. Υφυπουργού Εργασίας προς τους εκλεγμένους Νομάρχες επισημάνθηκε ο κοινωνικός ρόλος της τεχνικής και υγειονομικής επιθεώρησης εργασίας και ζητήθηκε από τους Κ.Νομάρχες να εντάξουν την υπηρεσία αυτή στη πρέπουσα θέση στους οργανισμούς της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης.

2. Συντάχθηκαν 8 εγκύλιοι για την εφαρμογή των Π.Δ. που εκδόθηκαν.

3. Συντάχθηκε εγκύλιος προς τους τεχνικούς επιθεωρήτες με οδηγίες και κατευθύνσεις για τον τρόπο δράσης τους και εγκύλιος για τον τρόπο απολογισμού της δράσης τους και τον τρόπο υποβολής στατιστικών για τα εργατικά αποχήματα.

4. Δόθηκαν 12 γνωμοδοτήσεις επι των φακέλων επικινδυνότητας που υπέβαλαν επιχειρήσεις που υπάγονται στις διατάξεις περί του κινδύνου αποχήματων μεγάλης έκτασης διατάξεις (seveso).

5. Διενεργήθηκαν έλεγχοι και μετρήσεις παραγόντων σε επιχειρήσεις σε αρκετές περιπτώσεις κατόπιν πρόσκλησης των αρμόδιων υπηρεσιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

#### γ) Ενημερωτικός τομέας

Οι κυρώτερες ενέργειες του Υπουργείου μας στο διάστημα των 3 τελευταίων χρόνων στον τομέα αυτόν ήταν:

1. Για επιμόρφωση των τεχνικών επιθεωρητών εργασίας σε θέματα εναρμόνισης του εθνικού μας δικαίου με τις κοινοτικές οδηγίες για την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων έγιναν 4 σεμινάρια, 2 στην Αθήνα και από 1 στην Θεσ/νίκη και στην Πάτρα.

2. Σχεδιάσθηκε και τυπώθηκε αφίσα με τα σήματα που πρέπει να τοποθετούνται στους χώρους εργασίας σύμφωνα με το νέο διάταγμα για τη σήμανση των χώρων εργασίας.

3. Διοργανώθηκε από το Υπουργείο Εργασίας σε συνεργασία με το τοπικό τμήμα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος στην Κέρκυρα, συνέδριο για την ασφάλεια και την υγεία στα εργοτάξια οικοδομών και τεχνικών έργων το οποίο παρακολούθησαν όλοι οι τεχνικοί επιθεωρητές εργασίας και οι εμπλεκόμενοι φορείς.

Επίσης σε συνεργασία με τη ΓΣΕΕ και τον ΣΕΒ:

1. Εγινε συμπόσιο για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και εκδόθηκε φυλλάδιο ενημερωτικό με τίτλο "Ασφάλεια και υγεία κατά την εργασία στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις".

2. Εγινε καμπάνια ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης σε θέματα ασφάλειας και υγείας στη γεωργία και εκδόθηκαν σε μεγάλο αριθμό ενημερωτικά έντυπα και βιντεοτασίνες που διανεμήθηκαν μέσω της ΠΑΣΕΓΕΣ σε όλους τους αγροτικούς συνεταιρισμούς.

3. Διοργανώθηκε διαγωνισμός αφίσας μεταξύ των εργαζομένων με θέμα: "Η πρόληψη καύτερη από τη θεραπεία".

4. Στις 20 Νοεμβρίου 1996 και στις 9 Δεκεμβρίου 1996 αντίστοιχα θα γίνουν στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη συνέδρια στα πλαίσια της "Ευρωπαϊκής Ερδομάδας Ασφάλειας και Υγείας στην Εργασία", με θέμα "Προοπτικές Εθνικής Πολιτικής για την ασφάλεια και την υγεία στην εργασία". Σκοπός της εκδήλωσης είναι η ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών και η κατάθεση προτάσεων με στόχο τον προσανατολισμό και τις

προοπτικές για χάραξη της εθνικής μας πολιτικής στον τομέα της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας.

Τα συμπεράσματα των συνεδρίων θα αποτελέσουν μοχλό για την παραπέρα δράση της χώρας μας στον τομέα της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, λαμβάνοντας υπόψη και τις προθέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον κοινωνικό τομέα, οι οποίες στρέφονται κυρίως σε μη νομοθετικά μέτρα για την πρόληψη του επαγγελματικού κινδύνου.

#### δ) Ερευνητικός τομέας

Από το Κέντρο Υγεινής και Ασφάλειας της Εργασίας (ΚΥΑΕ) έχουν διεξαχθεί τα παρακάτω ερευνητικά προγράμματα:

1. Αποτύπωση επιπέδων θιρύβου σε βιομηχανικούς χώρους.

2. Εκτίμηση των κινδύνων των εργαζόμενων που εκτίθενται σε μεταλλικό μόλυβδο και σε ενώσεις ίδιντων.

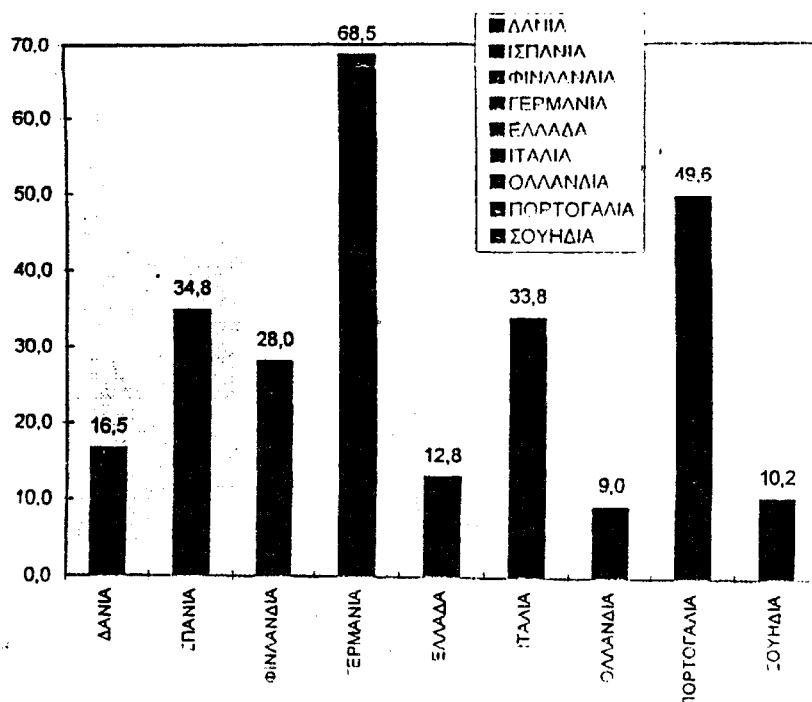
3. Αποτύπωση συγκέντρωσης βενζολίου σε εργασιακούς χώρους.

4. Προσδιορισμός συγκέντρωσης ινών αμιάντου σε εργασιακούς χώρους.

Επίσης το ΚΥΑΕ έχει συμμετάσχει στην ενδοβαθμονόμηση του προγράμματος "Measurements and testing" της Γενικής Δ/νσης XII της Ε.Ε. που αφορά στον προσδιορισμό συγκέντρωσης αρωματικών υδρογονανθράκων σε ενεργό άνθρακα με τη μέθοδο της αερίου χρωματογραφίας.

Πέραν αυτών το ΚΥΑΕ έχει συνέγαστεί σε ερευνητικά προγράμματα του Εργαστηρίου Υγεινής και Επιδημολογίας του Ιατρικού Τμήματος του Πανεπιστημίου Αθηνών.

B. Τέλος σας γνωρίζουμε ότι από στοιχεία που πάρχουν στην έκθεση του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας (YEARBOOK OF LABOUR STATISTICS - ANNUAIRE DES STATISTIQUES DU TAVAU 1995), προκύπτει ότι ο δεικτής των εργατικών αυτοχημάτων στη χώρα μας (δεικτής: αριθμός εργατικών αυτοχημάτων ανά 1000 εργαζομένους) είναι αισθητά μικρότερος από τον αντίστοιχο αρκετών χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως παραστατικά φαίνεται στο πιο κάτω διάγραμμα.



(Δεν αναφέρονται οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις οποίες δεν δημοσιεύονται ωπήν πάνω έκθεση τα απαραίτητα στοιχεία).

Γ. Ειδικά για το φαινόμενο αύξησης των εργατικών ατυχημάτων στις οικοδομές του νομού Αχαΐας ευαισθητοποιήθηκαν, εξ' όσων γνωρίζουμε, και όλοι οι τοπικοί φορείς του νομού. Έτσι, στην Πάτρα έλαβε χώρα στις 4.11.96, με πρωτοβουλία της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Τμήμα Δυτ. Ελλάδας, του Συνδικάτου Οικοδόμων και του Εργατούπαλληλικού Κέντρου Πατρών, ημερίδα με θέμα "Πάνω απ' όλα η ασφάλεια στην εργασία".

#### Ο Υπουργός

#### ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΓΩΝΝΟΥ"

15. Στην με αριθμό 177/23-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 29/13-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην Ερώτηση 177/23-10-96 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Σπήλιος Σπηλιωτόπουλος παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή τα εξής:

Η κατασκευή του οδικού άξονα της Ευρείας Παράκαμψης Πατρών (μήκους 118 χλμ. περίπου) εκτελείται κατά τμήματα, κυρίως από εγκαταστημένες αλλά και υπό εγκατάσταση εργολαβίες.

Η Ευρεία Παράκαμψη Πάτρας είναι ένα σύνθετο τεχνικό έργο, όπου τα τμήματα οδοποιίας αλληλοδιαδέχονται τις σήραγγες και τις κοιλαδογέφυρες διερχόμενα μέσα από κατοικημένες περιοχές, χώρο διάθεσης απορριμάτων, αρχαιολογικό χώρο, εδάφη με δυσμενείς γεωλογικές συνθήκες. Ως εκ τούτου παρουσιάζονται προβλήματα (απαλλοτριώσεων, περιβάλλοντος, μελετών), τα οποία για να επιλυθούν σύμφωνα με τους κανόνες του δικαίου, της τέχνης και τεχνικής και του περιβάλλοντος, απαιτούν επεξεργασία από ειδικούς επιστήμονες και συνεργασία διαφόρων συναρμοδίων Υπηρεσιών και Φορέων, διαδικασίες που βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη.

Παρά τα προαναφερθέντα ο ρυθμός προόδου του έργου είναι ικανοποιητικός και εντός των ορίων του καταρτισθέντος χρονοδιαγράμματος, η δε κατάληξη των θεμάτων αυτών, θα επιφέρει εντατικοποίηση και τελικά ολοκλήρωση των εργασιών εντός του συμβατικού χρονικού ορίου, που ούτως ή άλλως είναι καθορισμένο από το πρόγραμμα χρηματοδότησης των έργων.

#### Ο Υπουργός

#### Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

16. Στην με αριθμό 178/23-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 54/8-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμ. 178/23-10-96, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Χ. Παπαθανασίου αναφορικά με το παραπάνω θέμα, σας πληροφορούμε ότι:

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΕΛΓΑ από την Κοινότητα Αγίου Παντελεήμονα του Νομού Φλώρινας δεν υποβλήθηκαν δηλώσεις για ζημιές σε αμπελοκαλλιέργειες από τις πρόσφατες βροχοπτώσεις.

Οι αναφερόμενες στο Υπόμνημα του Αγροτικού Συνεταιρισμού της παραπάνω Κοινότητας ζημιές που προξενήθηκαν στα σταφύλια από προσβολή βοτρύτη, δεν καλύπτονται ασφαλιστικά και δεν αποζημιώνονται από τον ΕΛΓΑ.

Το Υπουργείο Γεωργίας συγκεντρώνει στοιχεία για τις ζημιές που προκλήθηκαν στη γεωργία από τις πράσφατες δυσμενείς καιρικές συνθήκες και οι οποίες δεν καλύπτονται ασφαλιστικά από τον ΕΛΓΑ, προκειμένου να μορφώσει σαφή και ολοκληρωμένη εικόνα της έκτασης και του ύψους των ζημιών αυτών και στη συνέχεια να εξετάσει τη δυνατότητα και αναγκαιότητα λήψης μέτρων υπέρ των πληγέντων παραγωγών.

Η ΑΤΕ κατά πάγια τακτική χορηγεί στους παραγωγούς που γεωργοκτηνοτροφικές τους εκμεταλλεύσεις ζημιώνονται από δυσμενείς καιρικές συνθήκες, πυρκαγιές και άλλα αίτια τις απαραίτητες πιστωτικές διευκολύνσεις (αναστολή εξόφλησης των ληξιπροθέσμων οφειλών, χορήγηση νέων καλλιεργητικών δανείων) για να μπορέσουν ν' αντιμετωπίσουν οικονομικές τους

δυσχέρειες από τις ζημιές που έπαθαν και να συνεχίσουν ομαλά την παραγωγική τους δραστηριότητα.

#### Ο Υπουργός ΣΤΕΦ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

17. Στην με αριθμό 190/23-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 863/7-11-96 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντούμε στην ερώτηση 190/23-10-1996 που κατέθεσε στη Βουλή η Βουλευτής κα Ελένη Ανουσάκη και σε ότι αφορά τα διαλαμβανόμενα σ' αυτή σας κάνουμε γνωστά τα εξής:

1.- Στο ν. 2435/96 "Για την επέκταση των πιμητικών συντάξεων και άλλες διατάξεις "με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα του υπουργείου Πολιτισμού (ΦΕΚ 189 Α/20-8-1996) συμπεριελήφθησαν ως άρθρο 5 διατάξεις, σύμφωνα με τις οποίες: α) η αυξημένη συνταξιδοποιή προστασία που προβλέπουν οι διατάξεις του ν. 189/7/90 για τις οικογένειες των θυμάτων τρομοκρατικών ενεργειών, επεκτείνεται και στις οικογένειες των πεσόντων στα Ιμια αξιωματικών του Π.Ν. και β) Οφειλές των πεσόντων ή των συζύγων τους προς τις Τράπεζες και το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων προερχόμενες από δάνεια χαρηγηθέντα μέχρι 30-1-1996 για απόκτηση ή βελτίωση στέγης, εξοφλούνται από το Δημόσιο.

2. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθ. 73 παρ. 2 του Συντάγματος "νομοσχέδια που αναφέρονται στην απονομή σύνταξης και τις προϋποθέσεις αυτής υποβάλλονται μόνον υπό του υπουργού των Οικονομικών, μετά από γνωμοδότηση της Ολομέλειας του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Τα νομοσχέδια περί συντάξεων πρέπει να είναι ειδικά, μη επιτρεπομένου επί ποινή ακυρότητος να αναγράφονται διατάξεις που αφορούν συντάξεις, σε νόμους με τους οποίους σκοπείται η ρύθμιση άλλων θεμάτων.

3. Για την επίμαχη διάταξη του άρθρ. 5 του ν. 2435/95 δεν επηρήθη η προαναφερόμενη διαδικασία και ως εκ τούτου η θεσπισθείσα ρύθμιση είναι συνταγματικά ανίσχυρη και δεν παράγει συνταξιδοποιήσεις.

4. Από την ισχύουσα νομοθεσία (ν. 1977/1991) προβλέπεται ειδική συνταξιδοποιή μέριμνα για τις οικογένειες των στρατιωτικών οι οποίοι φονεύονται κατά την εκτέλεση διαταγμένης υπηρεσίας που συνεπάγεται αυξημένο κίνδυνο μηχανισμών (ιπτάμενοι, εργαζόμενοι σε στρώση ναρκοπεδίων και εξουδετέρωση εκρηκτικών μηχανισμών, προσωπικό που ασχολείται με κατάσβεση πυργακιών κ.λπ.) Η αυξημένη "προστασία" που παρέχεται στις περιπτώσεις αυτές στις οικογένειες των φονευθέντων συνίσταται στην απονομή πλήρους σύνταξης με βάση τον μισθό του προκαταληκτικού βαθμού ή κλιμακίου του κλάδου του στρατιωτικού ή του υπαλλήλου στον οποίο ανήκαν κατά το χρόνο του παθήματος προσαυξημένο με ολόκληρο το χρονοεπίδομα. Το ανώτατο αυτό όριο του προκαταληκτικού βαθμού για τους στρατιωτικούς τέθηκε προκειμένου να βρίσκεται σε αρμονία με τις ειδικές πολεμικές καταστάσεις στις οποίες μετατάσσονται, δύσι οι καθίστανται ανάπτορη πολέμου. Προβλέπεται επίσης η χορήγηση αυξημένου μερίσματος, επικουρικού περιοδικού βοηθήματος ή "εφάπαξ βοηθήματος" με βάση τον απονεμώμενο προκαταληκτικό βαθμό της ιεραρχίας τους.

Εξάλλου σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρ. 19 του ν. 1911/90 (ΦΕΚ 166Α') παρέχεται η δυνατότητα στις χήρες των μονίμων αξιωματικών των Ενόπλων Δυνάμεων, οι οποίοι φονεύονται κατά την εκτέλεση διαταγμένων υπηρεσίας και ένεκα αυτής, να διορίζονται, κατ' εξαίρεση των ισχυουσών διατάξεων και ανεξάρτητα από την άποια στις οποίες μετατάσσονται, δύσι οι καθίστανται ανάπτορη πολέμου. Προβλέπεται επίσης η χορήγηση αυξημένου μερίσματος, επικουρικού περιοδικού βοηθήματος ή "εφάπαξ βοηθήματος" με βάση τον απονεμώμενο προκαταληκτικό βαθμό της ιεραρχίας τους.

5. Η μεταβιβαζόμενη σύνταξη στις οικογένειες ακολουθεί τις γενικές διατάξεις της νομοθεσίας (πολιτικών, στρατιωτικών και πολεμικών συντάξεων), και στον ισχύον ποσοστό δηλαδή στα 7/10 της απονεμητέας στον θανόντα σύνταξης, αν πρόκειται για χήρα με ένα παιδί ή για ένα μόνο παιδί και στα 5/10 αν πρόκειται για χήρα χωρίς τέκνα.

6. Κατ' εφαρμογή των ανωτέρω, οι οικογένειες των φουευθέντων στη θαλάσσια περιοχή της βραχονησίδας Ιμια αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού έτυχαν των προαναφερομένων ευεργετημάτων (σύνταξη-μέρισμα-εφάπταξ βοήθημα) με βάση τον βαθμό του Υποναυάρχου και του Πλωτάρχη, κατά περίπτωση, με πλήρη χρόνια, δυνατότητα διορισμού μελών της οικογένειας στο Δημόσιο και επί πλέον με τη διάταξη της παρ. 2 του επίμαχου άρθρου 5 η οποία σε αντίθεση με την παρ. 1 είναι ισχυρή, ορίζεται, ότι το Δημόσιο εξοφλεί τις οφειλές των πεσόντων ή των συζύγων τους προς τις Τράπεζες και το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων προερχόμενες από δάνεια για απόκτηση ή βελτίωση στέγης.

7. Επισημαίνεται επίσης ότι με δεδομένες τις ιδιαιτερότητες αλλά και την φύση ορισμένων υπηρεσιών στο Στρατό και τα Σώματα Ασφαλείας (ιππάριοι, εργαζόμενοι σε στρώση ναρκοπεδίων, εξουδετέρωση εκρηκτικών μηχανισμών, προσωπικό που ασχολείται με την κατάσβεση πυρκαϊών, διάση οινού εγκλήματος - λαθρεμπορίου - ναρκωτικών, στρατιωτικές ασκήσεις με πραγματικά πυρά, απυχήματα κατά την διάρκεια διαταγμένης υπηρεσίας κ.λπ.) είναι πολύ πιθανόν (αν και δόλιο το απευχόμαστε) να λάβουν χώρα, όπως έλαβαν χώρα στο παρελθόν, και στο μέλλον περιστατικά, στα οποία θα υπάρχουν θύματα και θα τεθεί και πάλι επιτακτικά το ίδιο ζήτημα.

Η νομοθεσία συνεπώς, επιβάλλεται, νηφάλια ν' αντιμετωπίζει τα περιστατικά αυτά με ενιαίους κανόνες αποφεύγοντας την παραβίαση βασικών συνταξιοδοτικών αρχών, που δημιουργούν "ρήγματα" στη συνταξιοδοτική νομοθεσία και την περιπτωσιολογική αντιμετώπιση των γεγονότων υπό το καθεστώς της συναισθηματικής φόρτισης.

Οιαδήποτε παρέκκλιση από τις ισχύουσες διατάξεις, στην προκειμένη περίπτωση, εμπεριέχει τον κίνδυνο μεγάλων αντανακλαστικών επιπτώσεων στη νομοθεσία, αφού για την ταυτότητα του λόγου, οι όποιες ρυθμίσεις θα πρέπει να επεκταθούν στις οικογένειες όλων των σώματων φουεύονταν κατά την εκτέλεση διαταγμένης υπηρεσίας ή πέφτουν θύματα δολοφονικής επίθεσης από άτομα ή ομάδες μη τρομοκρατικές, κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας τους η λόγω της ιδιότητάς τους, πολύ δε περισσότερο για τις οικογένειες των φουευθέντων στον πόλεμο, οι οποίες χρήζουν της ύψιστης από την Πολιτεία προστασίας-αρωγής.

8. Οι ρυθμίσεις που εισήγαγε ο ν. 1897/1990 (σύνταξη - μέρισμα - περιοδικό βοήθημα με βάση τον καταληκτικό βαθμό, η σύνταξη της οικογένειας στα 10/10 της απονεμητέας στον θανόντα, διπλάσιο εφάπταξ εκείνου που αντιστοιχεί στον καταληκτικό βαθμό) για την προστασία των θυμάτων τρομοκρατικών ενεργειών, οι οποίες επιχειρήθηκε να επεκταθούν και στους παθόντες από "βίαιο συμβάν" με τις διατάξεις του ν. 2435/1996 είναι "εξαιρετικού δικαίου" αφού υπερβαίνουν και την προστασία των παθόντων σε πόλεμο, και έχουν ως τελικό σκοπό, πέρα από την υλική συμπαράσταση της Πολιτείας στα θύματα της τρομοκρατίας και την ενδυνάμωση του φρονήματος των κρατικών υπαλλήλων-λειτουργών στην εκτέλεση του καθήκοντος τους, να διατραπένεται τη βούληση της Πολιτείας να προασπίσει τις δημοκρατικές ελευθερίες και τους θεσμούς, από εκείνους που αποτολούν έκνομες ενέργειες αναγορευόμενοι, αυθαίρετα, σε αυτοδιαχειριστές της δικαιοσύνης. Πέραν τούτου οι διατάξεις αυτές έχουν και προσωρινό χαρακτήρα, με την έννοια ότι η πολιτεία οργανώνεται και θα επιφέρει το τελειωτικό κτύπημα στην τρομοκρατία, οπότε και οι σχετικές διατάξεις θα καταστούν ανενεργές.

Κατ' ακολουθία των όσων προπαρατέθηκαν το υπουργείο Οικονομικών δεν προτίθεται να υπαγάγει στις ρυθμίσεις αυτές άλλες κατηγορίες υπαλλήλων ή λειτουργών.

#### Ο Υφυπουργός

#### ΝΙΚ. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ\*

18. Στην με αριθμό 190/23-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1318/8-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό 'Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της 190/23-10-96 ερώτησης που κατέθεσε η

Βουλευτής κ. Ελένη Ανουσάκη σχετικά με το θέμα της αύξησης της συνταξιοδότησης των τριών πεσόντων Αξιωματικών του Π.Ν. κατά την εκτέλεση του καθήκοντος στη διάρκεια των γεγονότων στις νήσους Ιμια, σας πληροφορούμε τα παρακάτω:

Το Υπουργείο Εθνικής 'Άμυνας είναι επαρκώς ενήμερο σχετικά με το θέμα της συνταξιοδότησης των οικογενειών των τριών πεσόντων Αξιωματικών. Η αναφορά όμως για άλλη μια φορά στις συντάξεις και στις παροχές που απονεμίζονται στις οικογένειες των φουευθέντων ηρώων της πατρίδας μας κατά την κρίση στις νήσους Ιμια θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμη, ούτως ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία εσφαλμένων εντυπώσεων.

Η σύζυγος του Αντιπλοιάρχου Καραθανάση, η οποία είναι εργαζόμενη και μητέρα ενός τέκνου, θα λάβει συνολικώς σύνταξη 318.259 δρχ., η οποία αναλύεται ως εξής: 106.040 δρχ. βασική σύνταξη, 12.000 επίδομα οικογενειακών βαρών και 180.219 ATA. Συνεπώς, το σύνολο της συντάξεως από το Δημόσιο καθοριζόμενο στις 298.259 δρχ και συνεπικουρούμενο από το επίδομα ετοιμότητας, το οποίο ανέρχεται στο ποσό των 20.000 δρχ. διαμορφώνουν τελικό ύψος σύνταξης αξίας 318.259 δρχ.

Η σύζυγος του αντιπλοιάρχου Βλαχάκου θα λάβει σύνταξη συνολικώς 253.396 δρχ. στην οποία περιλαμβάνεται και το προαναφερθέων επίδομα ετοιμότητας των 20.000 δρχ.

Τέλος, η σύζυγος τους Σημαιοφόρου Γιαλοφού θα λάβει σύνταξη 170.901 δρχ., στην οποία συμπεριλαμβάνεται το επίδομα ετοιμότητας των 13.500 δρχ.

Εκτός από τη σύνταξη του Δημοσίου θα λάβουν από το Μετοχικό Ταμείο Ναυτικού μέρισμα που ανέρχεται για μεν τις συζύγους των Αντιπλοιάρχων Καραθανάση και Βλαχάκου στο ποσό των 83.762 δρχ. για δε τη σύζυγο του Γιαλοφού στο ποσό των 55.230 δρχ.

Συνολικά για κάθε μήνα η κα Καραθανάση θα παίρνει 402.021 δρχ., η κα Βλαχάκου 337.158 δρχ., η κα Γιαλοφού 226.131 δρχ. Έχει αξία να αναφερθεί ότι έχουν λάβει από τα ταμεία του Πολεμικού Ναυτικού υπό μορφή εφάπταξ η χήρα Καραθανάση 18.000.592 δρχ., η χήρα Βλαχάκου 12.343.000 δρχ. και η χήρα Γιαλοφού 8.048.000 δρχ.

Κατά γενική παραδοχή, σε ένα ευνοούμενο κράτος η νομοθετική πρωτοβουλία θα πρέπει να εκδηλώνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να καλύπτει τις παρουσιαζόμενες ανάγκες της κοινωνίας. Αντιθέτως, η αποσπασματική αντιμετώπιση δεν αποτελεί δείγμα ασκησης αποτελεσματικού και συνεπούς νομοθετικού έργου. Προς τούτο, το Υπουργείο Εθνικής 'Άμυνας αναγνωρίζοντας την ιδιαιτερότητα του συμβάντος στα 'Ιμια εξετάζει τις δυνατότητες παραπέρα αύξησης των συνταξιοδοτικών αποταλμών των οικογενειών των πεσόντων Αξιωματικών. Επιπλέον, το Υπουργείο Εθνικής 'Άμυνας έχει ήδη προβεί στην πρόσληψη της αδελφής του Σημαιοφόρου κτώρα Γιαλοφού ως επίτακτης στο Πολεμικό Ναυτικό, ενώ ο Υπουργός Εθνικής 'Άμυνας υπέγραψε και έχει προωθήσει προς υπόγραφή προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης την πρόσληψη της συζύγου του Σημαιοφόρου Εκτορα Γιαλοφού ως μονίμου υπαλλήλου στο Δημόσιο.

Για τη νομοθετική ρύθμιση που εξασφαλίζει αυξημένη συνταξιοδοτική προστασία, που προβλέπεται στις διατάξεις του νομού 1897/90, στις περιπτώσεις των οικογενειών των τριών αξιωματικών των πεσόντων την 30 Ιανουαρίου 1996 στα 'Ιμια και την εξόφληση από το Δημόσιο των οφειλών των πεσόντων ή των συζύγων τους προς τις Τράπεζες και το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων δεν επηρήθη η προβλεπόμενη από το άρθρο 73 του Συντάγματος διαδικασία και ως εκ τουτού η θεσπισθείσα νομοθετική ρύθμιση είναι συνταγματικά ανίσχυρη και δεν παράγει συνταξιοδοτικά αποτελέσματα.

Το Υπουργείο Εθνικής 'Άμυνας βρίσκεται σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών για την άμεση επίλυση του θέματος, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

#### Ο Υπουργός

#### ΑΘ.ΑΠ. ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ\*

19. Στην με αριθμό 192/23-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 58/12-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην Ερώτηση με αριθμό 192/23-10-96, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Β. Κοντογιαννόπουλος αναφορικά με το παραπάνω θέμα, σας πληροφορούμε ότι κάθε χορήγηση ενίσχυσης καθώς και παρέμβαση στην απορρόφηση και εμπορία των σταφυλιών πρέπει να γίνεται σύμφωνα με το κοινοτικό καθεστώς.

Κατά συνέπεια το αίτημα της 'Ενωσης Αγροτικών Συν. Ηλείας δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί, γιατί είναι ασυμβίβαστο προς τις οδηγίες της Ε.Ε.

**Ο Υπουργός  
ΣΤΕΦ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"**

20. Στην με αριθμό 193/23-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32/13-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην Ερώτηση 193/23-10-96 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Βασίλης Κοντογιαννόπουλος παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή ότι για τον καθορισμό του ποταμού Βέργα έχουν διατεθεί:

α) Με την αρ. Δ7γ/3208/24-10-94 Απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ/Γ.Γ.Δ.Ε., 5.000.000 δρχ.

β) Με την αρ. Δ7α/3359/16-10-95 Απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ/Γ.Γ.Δ.Ε. από το πρόγραμμα αντιπλημμυρικών έργων, και από το Ταμείο Κοινωνικής Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης (ΤΑΣΕ), 60 εκ δρχ. για τους ποταμούς Κάρδανο, Βέργα, Σοχιά και Γκουρλέσσα Ν. Ηλείας.

Με τις εργολαβίες που συστάθηκαν μετά τις πιο πάνω Αποφάσεις, έγιναν παρεμβάσεις σε επιλεγμένες από την αρμόδια Υπηρεσία (1η ΔΕΚΕ Πατρών) θέσεις, προκειμένου να αρθούν τα πλημμυρικά προβλήματα.

**Ο Υπουργός  
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"**

21. Στην με αριθμό 194/23-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 33/13-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 194/23-10-96 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Τρυφωνίδης παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή ότι, προς το παρόν δεν προβλέπεται η χορήγηση παράτασης υποβολής αιτήσεων εκ μέρους των σεισμοπλήκτων του 1993 σε περιοχές του Ν. Πρέβεζας, δεδομένου, ότι έχουν παρέλθει δύο (2) χρόνια από το σεισμό αυτό, χρονικό διάστημα που κατά κανόνα χορηγείται για την εμπρόθεσμη υποβολή αιτήσεων των ενδιαφερομένων.

**Ο Υπουργός  
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"**

22. Στην με αριθμό 198/23-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 60/8-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 198/23-10-96, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ν. Νικολόπουλος αναφορικά με το παραπάνω θέμα, σας πληροφορούμε ότι στον προϋπολογισμό εξόδων τρ. έτους και στο Φ 29/120 "Αντιπυρική Προστασία" εγγράφηκε πρίστωση 6.600.000.000 δρχ. ως αμοιβές εποχιακού προσωπικού, προς κάλυψη της ανάγκης πρόσληψης εποχιακού προσωπικού για την αντιμετώπιση των δασικών πυρκαϊών.

Με την 136/25-04-96 πράξη Υπουργικού Συμβουλίου εγκρίθηκε η πρόσληψη εποχιακού προσωπικού διαφόρων ειδικοτήτων ορισμένου χρόνου από τις περιφερειακές υπηρεσίες για την κάλυψη αναγκών του προγράμματος αντιπυρικής προστασίας των δασών τρ. έτους και κατανεμήθηκαν στις περιφερειακές υπηρεσίες 5.700 περίπου άτομα εποχιακό προσωπικό διαφόρων ειδικοτήτων με αντίστοιχο όριο δαπάνης απασχόλησης για την εξυπηρέτηση αναγκών του προγράμματος αντιπυρικής προστασίας το οποίο σε καμά περίπτωση οι υπηρεσίες δεν μπορούσαν να το υπερβούν.

Επειδή όμως η εγκρίθείσα δυνάμει της 136/25-4-96 ΠΥΣ δαπάνη έχει εξαντληθεί αλλά και λόγω των παρατεταμένων

βροχοπτώσεων οι οποίες δημιούργησαν συνθήκες που δεν ευνοούσαν πλέον την έκρηξη δασικών πυρκαϊών, ζητήθηκε από τις περιφερειακές υπηρεσίες να διακόψουν τις σχετικές συμβάσεις.

Σε σύσκεψη που θα γίνει στο Υ.Γ. μέχρι τέλος Νοεμβρίου με αντιπροσώπους των περιφερειών και του λεκανοπέδου θα συζητηθεί το θέμα της απασχόλησης ατόμων στα πλαίσια της δενδροφύτευσης καθώς και σε άλλες δραστηριότητες ανάπτυξης της δασοπονίας και της δασικής πολιτικής.

**Ο Υπουργός  
ΣΤ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"**

23. Στην με αριθμό 199/23-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 68867/6-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην αρ. 199/23-10-96 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ν. Ι. Νικολόπουλου σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

Με την προκήρυξη για την πλήρωση θέσεων δημοσίων Υπηρεσιών και Νομικών Προσώπων από επιλαχόντες του διαγωνισμού της 8ης Απριλίου 1995, προκηρύχθηκε μεταξύ άλλων και μία θέση ΤΕ Λογιστικής για το Νομ. Γεν. Νοσοκομείου Παίδων Πατρών "Καραμανδάνειο".

Μετά τη δημοσίευση της κατάστασης των διοριζομένων στο ΦΕΚ 4/τ. ΑΣΕΠ/20-8-96, το Νοσοκομείο προέβει στις απαραίτητες ενέργειες για την ολοκλήρωση της διαδικασίας διορισμού της επιτυχούσης.

**Ο Υπουργός  
Κ. ΓΕΙΤΟΝΑΣ"**

24. Στην με αριθμό 201/23-10-1996 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1105/11-11-1996 έγγραφο από τον Υφυπουργό Παιδείας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 201/23-10-1996 σχετικά με την επίλυση των προβλημάτων στην Εκπαίδευση, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ν. Νικολόπουλος, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Θεωρούμε στόχο που πρέπει να κατακτήσουμε μέχρι το 2000, την πρωινή λειτουργία όλων των σχολείων της Π/θμιας και Β/θμιας Εκπ/σης και το ΥΠΕΠΘ, στα πλαίσια των οικονομικών δυνατοτήτων του, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την υλοποίησή του.

Σύμφωνα με τα υφιστάμενα στοιχεία στη διετία 1995-1996 θα έχουν παραδοθεί συνολικά 4.500 νέες αίθουσες διδασκαλίας.

Επισημαίνουμε ότι ο αριθμός των απαιτούμενων αιθουσών δεν είναι στατικό μέγεθος και δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί επακριβώς επειδή αφενός προστίθενται συνεχώς νέες εκπαίδευτικές ανάγκες που απαιτούν την προσθήκη νέων αιθουσών διδασκαλίας, αφετέρου δε υπάρχει συνεχής τάση κατάτμησης των τμημάτων, η οποία εκδηλώνεται μόλις κατασκευασθών νέες αίθουσες, πράγμα που αυτομάτως αυξάνει τον αριθμό των αναγκών αιθουσών.

Η απαιτούμενη δαπάνη για την αντιμετώπιση των αναγκών σε σχολική στάγη καλύπτεται από τις πιστώσεις του προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και του δανείου ΤΚΑΣΕ.

2. Κατά το τρέχον σχολ. έτος 1996-1997 έχουν διορισθεί ως μόνιμο εκπαίδευτικό προσωπικό, στην Π/θμια Εκπαίδευση 2.651 εκπ/κοι και στην Δ/θμια Εκπαίδευση 1.987 εκπ/κοι.

Εξάλλου μέχρι σήμερα διατέθηκαν οι παρακάτω πιστώσεις για την πρόσληψη προσωρινών αναπληρωτών:

(α) Π/θμια Εκπαίδευση: 7.316 (β) Δ/θμια Εκπαίδευση: 8.041, ύστερα και από τις πρόσθετες πιστώσεις που έχασφαλίσθηκαν από το Υπουργείο Οικονομικών για την κάλυψη πραγματικών αναγκών.

**Ο Υφυπουργός  
ΙΩΑΝ. ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ"**

25. Στην με αριθμό 205/23-10-1996 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 62/8-11-1996 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας

η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμ. 205/23.10.1996, που κατέθεσαν οι Βουλευτές κ.κ. Β. Μπούτας, Μ. Μπόσκου αναφορικά με το παραπάνω θέμα σας πληροφορούμε ότι:

'Οπως είναι γνωστό η Κορινθιακή σταφίδα αποτελεί στην παγκόσμια αγορά ελληνικό μονοπάτιο, (Αγγλία, Ολλανδία). Η ζήτηση της είναι ανελαστική και οι αυξεμεώσεις της παραγωγής μας έχουν ως συνέπεια μεγάλη διακύμανση της τιμής της.

Η αύξηση της τιμής της όμως έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση της κατανάλωσή της εξαιτίας της χρήσης υποκαταστάτων (σουλτανίνες, ξερά φρούτα) στα προϊόντα που χρησιμοποιείται (κέικ, σταφιδόψωμα) έτσι κατά την περιστήν περιόδο που η παραγωγή μας ήταν μικρή (33 χιλ. τον.) εξαιτίας ζημιών από βροχοπτώσεις και παγετό, οι τιμές μεν έφτασαν στα ύψη (μέχρι 500 δρχ./κιλό) ενώ οι εξαγωγές μειώθηκαν κατά 5,5 χιλ. τον. (από 32,5 σε 27,0 χιλ. τον.) έναντι της προηγούμενης χρονιάς που τόσο οι τιμές, όσο και η παραγωγή ήταν μέτρια (43 χιλ. τον.) και είχαμε και 2,5 χιλ. τον. αποθέματα.

Κατά τη φετινή περίοδο που η παραγωγή είναι σχετικά μεγάλη (53 χιλ. τον.), οι τιμές κυμαίνονται στα επίπεδα της σουλτανίνας (160-170 δρχ.) και είναι πάνω από τις τιμές αποθεματοποίησης (140-150 δρχ.).

'Οπως είναι όμως γνωστό, το κύριο εισόδημα των σταφιδοπαραγωγών προέρχεται από τη στρεμματική ενίσχυση η οποία αναλογικά είναι πολλαπλάσια της τιμής παραγωγού της σταφίδας, ήτοι 96.740 δρχ./στρεμ. για φέτος. Ως εκ τούτου για μία μεσητή απόδοση 250 κιλών/στρ. περίπου που αναμένεται κατά τη φετινή περίοδο αναλογεί ενίσχυση 380 δρχ./κιλό περίπου από κοινοτική ενίσχυση που μαζί με τις 160 δρχ./κιλό τουλάχιστον από τη διάθεση της σταφίδας δίνει συνολική τιμή πάνω από 540 δρχ./κιλό. Η πιμή αυτή κρίνεται ως ικανοποιητική, καθ'ότι είναι διπλάσια έως τριπλάσια αυτής των σταφυλιών προς οινοποίηση (40-60 δρχ./κιλό) και πάνω από τη μέση τιμή επιτραπεζίων σταφυλιών (120 δρχ./κιλό) - (1 κιλό σταφίδες=4 κιλά νωπά σταφύλια).

'Οσον αφορά τη χρηματοδότηση για την ενίσχυση του Οργανισμού Α.Σ.Ο. ύστερα από αλλεπάλληλες συζητήσεις η διοίκηση του ΑΣΟ, έστειλε προς την Αγροτική Τράπεζα επιστολή, με την οποία ζητά επιτέλους την ενίσχυση των 3 δισεκατομμυρίων δραχμών για να κάνει τη συγκέντρωση της σταφίδας.

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να εκσυγχρονισθεί ο Οργανισμός για να επιτελέσει το σκοπό για τον οποίο είχε ιδρυθεί.

Επίσης δόθηκε η εντολή στον ΑΣΟ να κάνει συγκέντρωση στο παρακράτημα για να εξασφαλιστεί η στρεμματική ενίσχυση των σταφυλοπαραγωγών. 'Ηδη υπάρχει συζήτηση με την Αγροτική Τράπεζα έτσι ώστε να ικανοποιηθεί το αίτημα του ΑΣΟ μέσα στα πλαισια της Τραπεζικά.

Ο Υφυπουργός

**ΣΤΕΦ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"**

26. Στην με αριθμό 207/24.10.1996 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1108/12-11-1996 έγγραφο από τον Υφυπουργό Παιδείας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με ραιθμό 207/24.10.1996 σχετικά με τη λειτουργία των σχολείων στο Λεωνίδιο Αρκαδίας, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Πέτρος Τατούλης, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

'Οπως μας πληροφόρησε ο Προϊστάμενος της Δ/νσης Δ/θμιας Εκπ/σης Αρκαδίας στο Γυμνάσιο και Λύκειο Λεωνίδιου καλύφθηκαν όλα τα υπάρχοντα κενά και κατά συνέπεια τα σχολεία λειτουργούν κανονικά.

'Οσον αφορά στη λειτουργία του νεοσύτατου ΕΠΛ Λεωνίδιου σας γνωρίζουμε ότι τα κάποια προβλήματα που παρουσιάστηκαν στην αρχή της λειτουργίας του πρόκειται να λυθούν σύντομα με πρόσληψη ωρομισθίων εκπαιδευτικών.

Ο Υφυπουργός

**ΙΩΑΝΝ. ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ"**

27. Στην με αριθμό 212/24.10.96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1110/12-11-96 έγγραφο από τον Υφυπουργό Παιδείας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 212/24.10.96 του Βουλευτή κ. Θεοφ. Δημοσχάκη, σχετικά με τη λειτουργία εργαστηρίου Ραδιοφωνίας στο Σχολικό Εργαστηριακό Κέντρο Αλεξανδρούπολης σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Στα πλαίσια της συμπλήρωσης και της ανανέωσης του εξοπλισμού των Σχολικών Εργαστηριακών Κέντρων (Σ.Ε.Κ.) και των Σχολικών Εργαστηρίων (Σ.Ε.) των Τ.Ε.Λ., η Δ/νση Σπουδών Δ/βάθμιας Εκπ/σης του ΥΠΕΠΘ σε συνεργασία με τον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων (Ο.Σ.Κ.) ολοκληρώνει τη σύνταξη των τεχνικών προδιαγραφών για τα ειδη εξοπλισμού των εργαστηρίων που θα αντικαταστήσουν τα εργαστήρια παλαιού εξοπλισμού των σχολείων.

'Ηδη ο Ο.Σ.Κ. έχει αποστείλει τους πίνακες των προδιαγραφών για εννέα (9) εργαστήρια του Μηχανολογικού, Ηλεκτρονικού και Ηλεκτρολογικού τομέα στο Υπουργείο Ανάπτυξης, το οποίο διενεργεί διαγωνισμό για την προμηθεία των ειδών εξοπλισμού. Ο διαγωνισμός για τον εξοπλισμό των εργαστηρίων Ραδιοφωνίας - Τηλεόρασης έχει ήδη ολοκληρωθεί και μέχρι το τέλος του έτους θα αποσταλεί σε όλα σχολικά εργαστηριακά κέντρα διαθέτουν τέτοιο εργαστήριο.

Είναι, λοιπόν, σαφές ότι στο Σ.Ε.Κ. Αλεξανδρούπολης θα διατεθεί σύντομα ο απαραίτητος εργαστηριακός εξοπλισμός για να λειτουργήσει το εργαστήριο Ραδιοφωνίας - Τηλεόρασης.

Ο Υφυπουργός

**ΙΩΑΝΝ. ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ"**

28. Στην με αριθμό 218/25.10.96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35963/13-11-96 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 218/25.10.96 ερώτηση Βουλής του Βουλευτή Α. Καραμάριου, σχετικά με το ζήτημα της αποχέτευσης του Δήμου Σύμης που αναφέρεται στο αντικείμενο του θέματος, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Η μεγάλη ανάγκη κατασκευής δικτύου αποχέτευσης στο Δήμο Σύμης, ως έργο άμεσης προτεραιότητας για την παραπέρα ανάπτυξη, αλλά και λόγω των συγκεκριμένων ιδιομορφών του χώρου, είναι γνωστή στις αρμόδιες υπηρεσίες σχεδιασμού των αναπτυξιακών έργων και προγραμμάτων του Υπουργείου μας και των Περιφερειακών του υπηρεσιών.

2. Το έργο περιλαμβάνεται στις προτάσεις της υπηρεσίας για ένταξη - υπαγωγή στις χρηματοδότησις του Μηχανισμού ΕΖΕΣ μέσω της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων με προϋπολογισμό 800 εκ. δρχ. και αιτούμενη κοινοτική συνδρομή 680 εκ. δρχ. (85%).

3. Η κατάσταση άμεσης εφαρμογής του έργου δυσχεραίνεται απ' την παλαιότητα της υπάρχουσας μελέτης και την ανυπαρξία μελέτης χωροθέτησης και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, για τα οποία έχει ενημερωθεί σχετικά η δημοτική αρχή και βρίσκονται σε εξέλιξη ενέργειες επικαιροποίησης - αναθεώρησης - ανάθεσης του απαραίτητου μελετητικού υλικού ώστε να προχωρήσουν απόρσοπτα πλέον οι διαδικασίες έγκρισης και έναρξης κατασκευής του έργου.

Ο Υφυπουργός

**ΧΡ. ΠΑΧΤΑΣ"**

29. Στην με αριθμό 220/96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1708/11-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην υπ' αριθμ. 220/96 ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Παν. Ψωμιάδης, σας πληροφορούμε:

'Οσον αφορά την ορθή χρήση από τρίτες χώρες της ονομασίας της Θεσσαλονίκης επισημάνεται ότι οι ελληνικές Προξενικές Αρχές δεν χορηγούν θεωρήσεις σε υπηκόους της ΠΓΔΜ, αλλά και άλλων χωρών, στα διαβατήρια των οποίων αναγράφονται σλαβοποιημένα τοπωνύμια, αντί της ελληνικής

επίσημης ονομασίας τους. Επίσης δεν γίνονται αποδεκτά έγγραφα συνοδευτικά εμπορευμάτων, στα οποία ελληνικά τοπωνύμια δεν αναγράφονται με την ορθή ονομασία τους.

Γενικότερα, πρέπει να υπογραμμισθεί ότι από τις ελληνικές Διπλωματικές και Προξενικές Αρχές καταβάλλεται προσπάθεια για την ορθή αναγραφή ελληνικών τοπωνυμιών διεθνώς.

Ο Υπουργός

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ"**

30. Στην με αριθμό 224/25-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 95/8-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 224/25/10/96, που κατέθεσαν οι Βουλευτές κ.κ. Ν.Γκατζής, Β. Μπουτάς, αναφορικά με το παραπάνω θέμα, σας πληροφορούμε ότι:

- Ιδιοκτήτης του βιομηχανικού σφαγείου Βόλου είναι ο ομώνυμος Δήμος, ο οποίος για την κατασκευή του έργου δανειοδοτήθηκε από την ΑΤΕ και έλαβε Εθνική και Κοινοτική οικονομική συνδρομή στα πλαίσια του Καν. 355/77/ΕΟΚ.

- Ως ιδιοκτήτης του σφαγείου, ο Δήμος είναι υποχρεωμένος να το θέσει σε λειτουργία είτε ο ίδιος αυτοτελώς είτε ενδεχομένως με άλλο συμφέρον σχήμα φορέα εκμετάλλευσης που θα επέλεγε.

- Η ανάγκη της έναρξης της λειτουργίας του νέου σφαγείου είναι επιτακτική και επείγουσα για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες σφαγής των ζώων της περιοχής, αφού τα παλαιά σφαγεία δεν μπορούν πλέον να συνεχίσουν τη λειτουργία τους διότι δημιουργούν σοβαρά υγειονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, αλλά και για τον πρόσθετο λόγο ότι υπάρχει υποχρέωση για τούτο επιβαλόμενη από Εθνικές διατάξεις (άρθρο 16 του π.δ/τος 410/94) σε εναρμόνισή τους προς Κοινοτικές υγειονομικές διατάξεις που έχουν θεσπιστεί στα πλαίσια της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Η παράταση της συνέχισης της λειτουργίας των παλαιών προβληματικών σφαγείων και η αναβολή της έναρξης και λειτουργίας του νέου σφαγείου από κάθε πλευρά δεν δικαιολογείται πλέον.-

Ο Υπουργός

**ΣΤΕΦ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"**

31. Στην με αριθμό 275/30-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 26/12-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στα ανωτέρω σχετικά με τα οποία μας διαβιβάστηκε η αριθμ. 275/96 ερώτηση των Βουλευτών κ.κ. Σ. Παναγιώτου, Μ. Μπόσκου και Σ. Κόρακα και η αριθμ. 367/26-7-96 αναφορά του Σωματείου Εργατοτεχνιών και Υπαλλήλων Εργοστασίων Ελαστικών Αυτοκινήτων Βορ. Ελλάδος, που κατατέθηκε στη Βουλή από τους παραπάνω Βουλευτές, σας πληροφορούμε ότι σας έχουμε ενημερώσει με την ενώπιον σας διεξαχθείσα προφορική συζήτηση στις 7/11/96, φωτοαντίγραφο των πρακτικών της Βουλής σας επισυνάπτουμε.

Ο Υπουργός

**ΜΙΛΤ. ΠΑΠΑΓΩΝΝΟΥ"**

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

32. Στην με αριθμό 320/31-10-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 135/12-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 320/31.10.1996, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ε. Μπασιάκος αναφορικά με το παραπάνω θέμα, σας πληροφορούμε ότι το Υπ. Γεωργίας με τη συνεργασία τόσο της πολιτικής ηγεσίας όσο και των αρμοδίων υπαλλήλων, διενεργεί σειρά ελέγχων του εισκομιζόμενου βάμβακος για την αποφυγή διπλούγιμων ή άλλου είδους ατασθαλιών.

Στόχος των ελέγχων αυτών είναι η εφαρμογή της Διύπουργικής

απόφασης 31100/25.10.1996 και των προσφάτων τροποποιήσεων της για την έννομη διαδικασία εισκόμισης βάμβακιού.

Ο Υπουργός  
**ΣΤΕΦ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"**

33. Στην με αριθμό 339/1-11-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 364/13-11-96 έγγραφο από τον Υπουργό Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

"Αναφερόμενοι στην ανωτέρω ερώτηση που κατατέθηκε από το Βουλευτή κ. Βαγγέλη ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟ, για ενημέρωσή σας και ενημέρωση του ενδιαφερομένου σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στη Χώρα μας, την παραδοσιακά θαλασσινή, αποτελεί συνταγματική επιταγή και τελεί υπό την εποπτεία του Κράτους.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι ο κατ' εξοχήν αρμόδιος φορέας για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών της Χώρας μας και την καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τα συμφέροντα των κατοίκων ή του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου ή να υποβαθμίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

2. Στα πλαίσια της ανωτέρω συνταγματικής επιταγής το ΥΕΝ έχει συστήσει από το 1972 την Διεύθυνση Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, έχει αναπτύξει ικανοποιητικό σύστημα αστυνόμευσης (εναέρια, πλωτά, χερσαία μέσα), συμμετέχει ενεργά και πρωτοστατεί στην πρωθυπηργία και λήψη αποφάσεων σε όλους του Διεθνούς Οργανισμούς (IMO, UNEP, Ευρωπαϊκή Ένωση κ.λπ.), ενώ έχει κυρώσει όλες τις συναφείς Διεθνείς Συμβάσεις. Παράλληλα έχει προσαρμόσει την Εθνική Νομοθεσία στις διεθνείς απαιτήσεις και προβλέπει για τους υπαίτους ρύπανσης της θάλασσας και ακτών αυστηρές ποινικές, πειθαρχικές και διοικητικές κυρώσεις (φυλάκιση από 10 ημέρες μέχρι 5 χρόνια, πρόσωρη ή οριστική στέρηση του ναυτικού επαγγέλματος, πρόστιμο ύψους από δύο εκατομμύρια (2.000.000) μέχρι εκατόν πενήντα εκατομμύρια (150.000.000) δρχ. αντίστοιχα.

3. Αναφορικά με τη ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής της Λευκάδας και των ακτών της από διερχόμενα πλοία σημειώνουμε, ότι την τελευταία τριετία διαπιστώθηκε ένα μόνο περιστατικό περιορισμένης έκτασης (18-7-95 απόρριψη σεντινών από άγνωστο πλοίο) για το οποίο επελήφθη άμεση η Λιμενική Αρχή Λευκάδας χωρίς να προκληθεί ρύπανση ακτών.

4. Πλέον των ανωτέρω σημειώνουμε, ότι στα πλαίσια των γενικότερων ενεργειών πρόληψης διενεργούνται τακτικοί και έκτακτοι έλεγχοι των καταπλεόντων πλοίων τόσο από έμπειρα στελέχη της Διεύθυνσης Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, όσο και από στελέχη της οικείας Λιμενικής Αρχής. Επίσης διανέμονται ενημερωτικά προς τούτο φυλλάδια με οδηγίες στους Πλοιάρχους και Μηχανικούς των πλοίων για τη λήψη όλων των ενδεδειγμένων μέτρων και αποτροπή ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και κατ' επέκταση των ακτών.

Ο Υπουργός  
**ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ"**

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν προχωρήσουμε στην ημερησία διάταξη, θα προβούμε στην ορκωμασία του συναδέλφου κ. Ανδρέα Καραγκούνη, ο οποίος εξελέγη στις εκλογές της 22ας Σεπτεμβρίου 1996, ο οποίος λόγω ενός ατυχήματος, το οποίο ευτυχώς ήτο πρόσκαιρο και μας τον αποδίδει υγιέστατον, δεν ορκίστηκε κατά τη συγκρότηση της Βουλής της Θ' Περιόδου.

Καλείται ο Βουλευτής κ. Α.Καραγκούνης να προσέλθει και να δώσει το νενομισμένο όρκο, ενώπιον του εκπροσώπου της Εκκλησίας.

(Στο σημείο αυτό προσέρχεται ο Βουλευτής κ. Ανδρέας Καραγκούνης για να δώσει το νενομισμένο όρκο, ο οποίος έχει ως εξής:

Ορκίζομαι στο όνομα της Αγίας και Ομοούσιας και Αδιαίρετης

Τριάδας να είμαι πιστός στην Πατρίδα και το δημοκρατικό πολίτευμα, να υπακούω στο Σύνταγμα και τους νόμους και να εκπληρώνω ευσυνείδητα τα καθήκοντά μου.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** 'Άξιος!'

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** 'Άξιος!'

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** 'Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το Δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Τετάρτης, 20ης Νοεμβρίου 1996, ώρα 18.00.'

**A. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ** Πρώτου Κύκλου, ('Άρθρο 30 παρ. 2 και 3 Καν. Βουλής).

1. Η με αριθμό 226/15.11.1996 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Στυλιανού Παπαθεμελή προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης να επανεξετάσει το αίτημα εισαγωγής των επιλαχόντων παιδίων πολυτεκνών στη Σχολή Ευελπίδων, οι οποίοι κρίθηκαν ως υπεράριθμοι και δικαιώθηκαν από το Διοικητικό Εφετείο.

2. Η με αριθμό 231/15.11.1996 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ.Θεόδωρου Κασσίμη προς τον Υπουργό Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, σχετικά με τις απολύσεις συντακτών και τις προσλήψεις νέων από την Ελληνική Ραδιοφωνία Τηλεόραση (Ε.Ρ.Τ.).

3. Η με αριθμό 240/18.11.1996 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ.Απόστολου Τασούλα προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με τις ενέργειες της Κυβέρνησης, προκειμένου να εφαρμοσθούν τα συμφωνηθέντα και οι συμβάσεις της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (Π.Ν.Ο.) με τους εφοπλιστές στα πλοία της γραμμής Πάτρας-Ηγουμενίτσας-Ιταλίας.

4. Η με αριθμό 228/15.11.1996 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κας Στέλλας Αλφιέρη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για στελέχωση της Γενικής Γραμματείας Ισότητας, τη λήψη μέτρων αναβάθμισής της κλπ.

5. Η με αριθμό 218/14.11.1996 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ.Ιωάννη Αράπη προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με τη δημοπράτηση ολοκλήρωσης των αποχετευτικών έργων των νησιών του Αργοσαρωνικού και την επιχορήγησή τους από το Β' Πακέτο Ντελόρ.

**B. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου** ('Άρθρο 13 παρ. 2 και 3 Καν. Βουλής).

1. Η με αριθμό 220/14.11.1996 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ.Γεωργίου Κίρκου προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, σχετικά με τα μέτρα προστασίας των κατοίκων της Κοινότητας Χορτάπη Θεσσαλονίκης από την ηλεκτρομαγνητική ρύπανση του περιβάλλοντος της περιοχής από το λεγόμενο "πάρκο κεραίων" των ραδιοφωνικών σταθμών.

2. Η με αριθμό 219/14.11.1996 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας κας Ελισάβετ Παπαδημητρίου προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με την υλοποίηση των έργων διαχείρισης των υδάτων στον Αργολικό κάμπο.

3. Η με αριθμό 241/18.11.1996 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ.Απόστολου Τασούλα προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με τη λήψη των αναγκών μέτρων εξόφλησης των δεδουλευμένων μισθών των ναυτικών του πλοίου "Mediterranean Sky", την εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών διαβίωσης και εργασίας κ.λπ.

4. Η με αριθμό 229/15.11.1996 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ.Ευάγγελου Αποστόλου προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με τη λήψη των αναγκών μέτρων για τη σωτηρία και αποκατάσταση μνημείων που ευρίσκονται στο Κάστρο της Χαλκίδας και τη λειτουργία του Μεσαιωνικού-Βυζαντινού Μουσείου.

5. Η με αριθμό 222/15.11.1996 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ.Ιωάννη Καρακώστα προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τις προθέσεις της

Κυβέρνησης για κατάργηση του Αυτόνομου Σταφιδοπαραγωγικού Οργανισμού (Α.Σ.Ο.) και τη λήψη των αναγκών μέτρων προστασίας των σταφιδοπαραγωγών'.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω, ότι με την υπ' αριθ. πρωτ. 6183/5044/15.11.1996 απόφαση του Προέδρου της Βουλής συγκροτήθηκε η προβλεπόμενη από το άρθρο 32Α του Κανονισμού της Βουλής Ειδική Διαρκής Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτικών Υποθέσεων για τη Θ' Περιόδο των Εργασιών της Βουλής.

Η Βουλή εγκρίνει:

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Η Βουλή ενέκρινε και η σχετική απόφαση, η οποία θα καταχωρισθεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης, έχει ως εξής.

"ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Θ'-ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

Αθήνα, 15 Νοεμβρίου 1996

Αριθμ. Πρωτ.: 6183

Αριθμ. Διεκπ.: 5044

ΑΠΟΦΑΣΗ

Ο Πρόεδρος της Βουλής

'Εχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 32Α του Κανονισμού της Βουλής,

2. Τις έγγραφες υποδείξεις των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,

αποφασίζουμε

συγκροτούμε 31 μελή Ειδική Διαρκή Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτικών Υποθέσεων, για τη Θ' Περιόδο των Εργασιών της Βουλής, αποτελουμένη από Βουλευτής του Εθνικού Κοινοβουλίου και 'Ελληνες Ευρωβουλευτές ως ακολούθως:

Από το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα

Βουλευτές

1. Αποστολίδης Λουκάς

2. Αδαμόπουλος Γεώργιος

3. Αργύρης Ευάγγελος

4. Καψής Ιωάννης

5. Ζαφειρόπουλος Ιωάννης

6. Ζιάγκας Ιωάννης

7. Φλώρος Νικόλαος

8. Χαραλαμπόπουλος Ιωάννης

9. Κανελλόπουλος Λάμπρος

10. Κατσανέβας Θεόδωρος

Ευρωβουλευτές

11. Αυγερινός Παρασκευάς

12. Κατηφόρης Γεώργιος

13. Κοκκόλα Αγγέλα

14. Κρανιδώτης Γάννης

15. Παναγόπουλος Στυλιανός

16. Ρουμπάτης Ιωάννης

Από τη Νέα Δημοκρατία

Βουλευτές

17. Βαρβιτσιώτης Ιωάννης

18. Γιαννάκου-Κουτσίκου Μαριέττα

19. Καραμανλής Κωνσταντίνος

20. Κεφαλογιάννης Εμμανουήλ

21. Μπακογιάννη Θεοδώρα

22. Μολυβιάτης Πέτρος

Ευρωβουλευτές

23. Αναστασόπουλος Γεώργιος

24. Δημητρακόπουλος Γεώργιος

25. Λαμπρίας Παναγιώτης

26. Σαρλής Παύλος

27. Χριστοδούλου Τίμος

Από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας

Βουλευτής

28. Κανταρτζής Αχιλλέας

Από το Συνασπισμό της Αριστεράς και της Προόδου

Βουλευτής

29. Δαμανάκη Μαρία

Από το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα

Βουλευτής

30. Ρόκος Γεώργιος

Από την Πολιτική 'Ανοιξη

Ευρωβουλευτής

31. Δασκαλάκη Αικατερίνη

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ  
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΧΡ. ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ"

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

#### ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Θα γίνει προεκφώνηση των νομοσχεδίων που είναι γραμμένα στην ημερήσια διάταξη ώστε, για όσα από αυτά δεν υπάρχει αντίρρηση να γίνουν δεκτά χωρίς συζήτηση.

Υπουργείου Οικονομικών:

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: "Τροποποίηση και συμπλήρωση του Τελωνειακού Κώδικα και άλλες διατάξεις".

Κρατείται για να ψηφιστεί στο σύνολο.

Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων  
Μόνη συζήτηση επί της αρχής των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης της Μελέτης Κατασκευής Αυτοχρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας-Σταυρού-Αεροδρομίου Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

**ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Κρατείται.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Υπουργείου Οικονομικών

2. Μόνη συζήτηση επί της αρχής των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Μισθολογικές ρυθμίσεις μονίμων στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων και αντιστοίχων της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού και του Λιμενικού Σώματος".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

**ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Κρατείται.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Υπουργείου Γεωργίας

Μόνη συζήτηση επί της αρχής των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της τροποποίησης του Καταστατικού του Μεσογειακού Προγράμματος Καταπολέμησης Ζωονόσων του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας". Έχει ψηφισθεί ομοφώνως στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Δεκτό, δεκτό.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Συνεπώς το νομοσχέδιο αρμοδιότητας Υπουργείου Γεωργίας "Κύρωση της τροποποίησης του Καταστατικού του Μεσογειακού Προγράμματος Καταπολέμησης Ζωονόσων του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας" έγινε δεκτό, σε μόνη συζήτηση, κατ'αρχήν, κατάρθρω και στο σύνολο ομοφώνως και έχει ως εξής:

**Κύρωση της τροποποίησης του Καταστατικού του Μεσογειακού Προγράμματος Καταπολέμησης Ζωονόσων του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας**

#### 'Αρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος η τροποποίηση του Καταστατικού του Μεσογειακού Προγράμματος Καταπολέμησης Ζωονόσων της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας, που έχει κυρωθεί με το ν. 1623/1986 (ΦΕΚ 115 Α') και η οποία αποφασίστηκε στην 11η Σύνοδο της Κοινής Συντονιστικής Επιτροπής του Μεσογειακού Προγράμματος Καταπολέμησης Ζωονόσων, που πραγματοποιήθηκε στην Κωνσταντινούπολη, στις 26-29 Σεπτεμβρίου 1995, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

#### MEDITERRANEAN ZOONOSES CONTROL PROGRAMME

11th Session of the Joint Coordinating Committee  
of the Mediterranean Zoonoses  
Control Programme

Pendik, Istanbul, Turkey, 26-29 September 1995

#### EXCERPT

from the CONCLUSIONS and RECOMMENDATIONS

#### RECOMMENDATION NO 6

According to article 10 of the Statute of the Programme, the Joint Coordinating Committee unanimously agreed:

- To amend the Statute so as to increase the level of the minimum annual contribution specified in Article 3.1 (c) from US \$ 15.000 to US \$ 20.000 with effect for the calendar year 1997. Any MZCP participating country in a position to transfer this amount of US \$ 20.000 before 1997, is encouraged to do so. The JCC request the Secretary of the JCC to officially inform the Governments of the MZCP Participating Countries of this decision.

- To amend paragraph 2 of article 1 of the Statute under the title "Objective and Scope of the Programme" of the existing Statute of the MZCP so that it reads as follows:

"The Programme shall cover all relevant aspects of veterinary public health both connected with traditional activities and deriving from new industrial technological development and urbanisation in Member countries, including the organization and management of services.

Particular relevance shall be given to most prevalent other foodborne diseases".

Επικυρώνεται ως ακριβές απόσπασμα από το πλήρες κείμενο των Πρακτικών της 11ης Συνόδου της Κοινής Συντονιστικής Επιτροπής του Μεσογειακού Προγράμματος Καταπολέμησης Ζωονόσων, Pendik, Κωνσταντινούπολις, Τουρκία, 26-29 Σεπτεμβρίου 1995.

Ο Διευθυντής του Μ.Π.Κ.Ζ.

(υπογραφή)

A. ΣΕΪΜΕΝΗΣ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΓΕΙΑΣ

ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΣ ΖΩΟΝΟΣΩΝ

11η ΣΥΝΟΔΟΣ ΚΟΙΝΗΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΙΚΗΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ (Κ.Σ.Ε.) ΤΟΥ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΣ

ΖΩΟΝΟΣΩΝ (Μ.Π.Κ.Ζ.)

Pendik, Κωνσταντινούπολις, Τουρκία,

26-29 Σεπτεμβρίου 1995

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

από τα ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ και τις ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

#### ΣΥΣΤΑΣΗ αριθ. 6

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του Καταστατικού του Προγράμματος, η Κ.Σ.Ε. συμφώνησε ομόφωνα:

- Την τροποποίηση του Καταστατικού ώστε να αυξηθεί το επίπεδο της ελάχιστης οικονομικής συμμετοχής που καθορίζεται στο άρθρο 3.1.γ. από δολ. Η.Π.Α. 15.000 σε δολ. Η.Π.Α. 20.000 (είκοσι χιλιάδες) με ισχύ από το ημερολογιακό έτος 1997. Οποιαδήποτε χώρα που συμμετέχει στο Μ.Π.Κ.Ζ. είναι σε θέση να διαβιβάσει το ποσό αυτό των δολ. Η.Π.Α. πριν το 1997, ενθαρρύνεται να το πράξει. Η Κ.Σ.Ε. ζητά από τον Γραμματέα να πληροφορήσει επισήμως για την απόφαση αυτή της Κυβερνήσεις των χωρών που μετέχουν στο Μ.Π.Κ.Ζ..

- Την τροποποίηση της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του Καταστατικού με τίτλο "Αντικειμενικός σκοπός του Προγράμματος" του υπάρχοντος Καταστατικού του Μ.Π.Κ.Ζ. έτσι ώστε

η ανάγνωση να έχει ως ακολούθως:

"Το Πρόγραμμα θα καλύπτει όλες τις σχετικές πλευρές της Κτηνιατρικής Δημόσιας Υγείας, τόσο εκείνες που συνδέονται με παραδοσιακές δραστηριότητες, όσο και εκείνες που προκύπτουν από τη νέα βιομηχανική τεχνολογική ανάπτυξη και την αστικοποίηση στα Κράτη-Μέλη, περιλαμβάνοντας την οργάνωση και διαχείριση υπηρεσιών. Ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί στις περισσότερες επικρατούσες τροφοασθένειες."

Ακριβής μετάφραση από τα αγγλικά του συνημμένου αποσπάσματος των Πρακτικών της 11ης Συνόδου της Κοινής Συντονιστικής Επιτροπής του Μεσογειακού Προγράμματος Καταπολέμησης Ζωνόσων, που συνήλθε στο Pendik, Κωνσταντινούπολις, Τουρκία, 26-29 Σεπτεμβρίου 1995.

Ο Διευθυντής Υγείας Ζώων

Υπουργείου Γεωργίας

(υπογραφή)

I. ΚΟΥΚΙΔΗΣ

**'Αρθρο δεύτερο**

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η ισχύς της τροποποίησης του Καταστατικού που κυρώνεται αρχίζει από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 10 του Καταστατικού αυτού.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση του παραπάνω νομοσχεδίου.

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου αρμοδιότητος του Υπουργείου Οικονομικών, "Τροποποίηση και συμπλήρωση του Τελωνειακού Κώδικα και άλλες διατάξεις".

Ο κύριος Υπουργός έχει κάποια παρατήρηση;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υψηπ. Οικονομικών):** Όχι, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Οι Εισηγητές έχουν καμάτη παρατήρηση; Καμία.

**ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Ορίστε, κύριε Κόρακα.

**ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ:** Όπως έχετε υπόψη σας ψηφίστηκε το τελευταίο άρθρο 24, χωρίς συζήτηση. Υπάρχουν φόβοι ότι συμπεριλαμβάνονται μέσα και ορισμένα κτήματα πολιτικών προσφύγων που είχαν δημευθεί ή που είχαν καταπατηθεί στη διάρκεια αυτής της δύσκολης περίοδου.

Θα ήθελα να παρακαλέσω τον κύριο Υπουργό να κάνει κάποια δήλωση ότι στις τελευταίες γραμμές αυτής της ρύθμισης όπου αναφέρεται πως ο κύριος Υπουργός Οικονομικών μπορεί με απόφασή του να εξαιρεί από την εκποίηση κατεχόμενα δημόσια κτήματα για αξιοποίηση κ.λπ. ή άλλες κοινωνικές ανάγκες, ότι αν διαπιστωθεί πως υπάρχουν τέτοια κτήματα θα εξαιρεθούν των ρυθμίσεων αυτού του άρθρου ως κοινωνικές ανάγκες.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Όπως αντιλαμβάνεστε, κύριε συνάδελφε, η οποιαδήποτε δήλωση του κύριος Υπουργού δεν έχει δεσμευτικό χαρακτήρα. Γι' αυτό, λοιπόν, εγώ συνηγορώντας σε αυτό που λέτε θα έλεγα το Υπουργείο Οικονομικών να δει μήπως υπάρχει θέμα επί της ουσίας, ώστε να επανέλθει με μια διάταξη που να αντιμετωπίζει επί της ουσίας το θέμα αυτό.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υψηπ. Οικονομικών):** Με καλύπτει, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Καλώς.

Κύριοι συνάδελφοι, ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό στο σύνολο το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών: "Τροποποίηση και συμπλήρωση του Τελωνειακού Κώδικα και άλλες διατάξεις" όπως έχει διανεμηθεί;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Δεκτό, δεκτό.

**ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ:** Κατά πλειοψηφία.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο, κατά πλειοψηφία, όπως έχει διανεμηθεί.

Συνεπώς το νομοσχέδιο, αρμοδιότητας Υπουργείου Οικονομικών, "Τροποποίηση και συμπλήρωση του Τελωνειακού Κώδικα και άλλες διατάξεις", έγινε δεκτό σε μόνη συζήτηση κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολο, κατά πλειοψηφία και έχει ως εξής:

**Τροποποίηση και συμπλήρωση του Τελωνειακού Κώδικα και άλλες διατάξεις**

**'Αρθρο 1**

**Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις του ν. 1165/1918 "ΠερίΤε-**

**λωνειακού Κώδικος" (ΦΕΚ 73 Α')**

1. Το άρθρο 23 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

**"Άρθρο 23**

1. Τα εμπορεύματα που εισέρχονται στο τελωνειακό έδαφος υπόκεινται από της εισόδου τους σε τελωνειακή επιτήρηση και έλεγχο, προσκομίζονται δε χωρίς καθυστέρηση και σύμφωνα με τους όρους που καθορίζει η τελωνειακή Αρχή εισόδου στην αρμόδια τελωνειακή Αρχή ή σε άλλο χώρο που καθορίζει η αρμόδια αυτή Αρχή.

Ομοίως προσκομίζονται στην αρμόδια τελωνειακή Αρχή και τα κοινοτικά εμπορεύματα που αποστέλλονται από άλλο Κράτος-Μέλος στην Ελλάδα και διακινούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις με την κάλυψη εγγράφου κοινοτικής διαμετακόμισης ή εγγράφου επέχοντος θέσης εγγράφου κοινοτικής διαμετακόμισης ή αντιτύπου ελέγχου T5. Στην περίπτωση αυτήν η εκπρόθεσμη κατάθεση των εγγράφων αυτών και η μη προσκόμιση των κοινοτικών αυτών εμπορευμάτων στην αρμόδια τελωνειακή Αρχή προορισμού, συνεπάγεται πλην των άλλων προβλεπόμενων κυρώσεων και την επιβολή, για κάθε ημέρα καθυστέρησης, ξεχωριστού προστίμου που προβλέπεται από την παράγραφο 1 του άρθρου 92 του παρόντος Κώδικα.

2. Η εκφόρτωση των εμπορευμάτων στις δημόσιες προσωρινές αποθήκες και χώρους ή σε οποιονδήποτε άλλο χώρο που καθορίζει η εγκίνει η αρμόδια τελωνειακή Αρχή, ως και η παράδοση αυτών στην αρμόδια αυτή Αρχή γίνεται, ύστερα από άδεια της εν λόγω Αρχής, με βάση το δηλωτικό εισαγωγής.

Το δηλωτικό εισαγωγής συντάσσεται σε έντυπο, το υπόδειγμα του οποίου καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών.

Ος δηλωτικό μπορεί να γίνει δεκτό από την αρμόδια τελωνειακή Αρχή και κάθε εμπορικό ή διοικητικό έγγραφο, που περιέχει όλα τα αναγκαία στοιχεία για την εξακρίβωση των εμπορευμάτων.

Ειδικά για τα εμπορεύματα που διακινούνται στο πλαίσιο διαδικασίας διαμετακόμισης, ως δηλωτικό χρησιμοποιείται αντίγραφο του αντιτύπου του παραστατικού διαμετακόμισης, που προορίζεται για το τελωνείο προορισμού.

Το δηλωτικό κατατίθεται με την προσκόμιση των εμπορευμάτων στην τελωνειακή Αρχή. Η εν λόγω Αρχή μπορεί να ορίζει, εφόσον συντρέχει δικαιολογημένη αιτία, προθεσμία κατάθεσης του δηλωτικού και εκφόρτωσης των εμπορευμάτων, που να λήγει το αργότερο την πρώτη εργάσιμη ημέρα μετά από την ημέρα προσκόμισης των εμπορευμάτων στην τελωνειακή Αρχή.

Σε περίπτωση μη κατάθεσης του δηλωτικού ή καθυστέρησης εκφόρτωσης των εμπορευμάτων, η τελωνειακή Αρχή, ανεξαρτήτως των άλλων προβλεπόμενων κυρώσεων, δικαιούται να διατάξει, με κίνδυνο και έξοδα του μεταφορέα, την εκφόρτωση των εμπορευμάτων από το μέσο μεταφοράς στο οποίο βρίσκονται, στους χώρους που έχουν καθορισθεί ή εγκριθεί

από την Αρχή αυτή, προκειμένου να εξασφαλίζεται ο έλεγχος τόσο των εμπορευμάτων όσο και του μέσου μεταφοράς.

Το δηλωτικό, που κατατίθεται, θεωρείται από την τελωνειακή Αρχή και φυλάσσεται από αυτήν, προκειμένου να ελέγχεται αν τα εμπορεύματα στα οποία αναφέρεται λαμβάνουν τελωνειακό προορισμό μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίες.

Επιτρέπεται, επίσης, το δηλωτικό να συντάσσεται ή και να κατατίθεται με τις μεθόδους της πληροφορικής.

3. Αν κατά την εκφόρτωση των εμπορευμάτων διαπιστωθούν ελλείμματα ή βρεθούν δέματα, δοχεία, κιβώτια ή άλλα μέσα συσκευασίας τους που φέρουν σαφή σημεία παραβίασης ή να διαρρέουν ή να είναι κενά του περιεχομένου τους, η παραλαβή των εμπορευμάτων από την τελωνειακή Αρχή γίνεται δια πρωτοκόλλου, που συντάσσεται και υπογράφεται από το διαχειριστή της αποθήκης και από το μεταφορέα ή τον αντιπρόσωπο αυτού.

Στο πρωτόκολλο αυτό αναγράφονται λεπτομερώς η κατάσταση και το περιεχόμενο των ανωτέρω μέσων συσκευασίας κατά βάρος, ποσό και εμπορευματολογική περιγραφή, καθώς και τα εξασφαλιστικά μέτρα που λήφθηκαν.

Για τα ελλείμματα αυτά η τελωνειακή Αρχή προβαίνει, εφόσον συντρέχει περίπτωση, στη βεβαίωση και είσπραξη των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων, που αναλογούν σ' αυτά.

4. Τα εμπορεύματα που τελούν σε κατάσταση προσωρινής εναπόθεσης, δεν επιτρέπεται να μετακινθούν ή απομακρυνθούν από τον τόπο που είχαν αρχικά τοποθετηθεί ή αποθηκευθεί, χωρίς την άδεια της τελωνειακής Αρχής. Τα εμπορεύματα αυτά επιτρέπεται να υποστούν μόνο επεξεργασία, που εξασφαλίζει τη διατήρησή τους στην αυτή κατάσταση, χωρίς μεταβολή της εμφάνισής ή των τεχνικών χαρακτηριστικών τους.

Επίσης επιτρέπεται, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και ύστερα από άδεια της τελωνειακής Αρχής, η εξέταση ή η λήψη δειγμάτων των εμπορευμάτων αυτών, με σκοπό να τους δοθεί τελωνειακός προορισμός.

5. Επιτρέπεται, με γραπτή άδεια της τελωνειακής Αρχής η εναπόθεση εμπορευμάτων, που κομίζονται απευθείας από το εξωτερικό ή αποστέλλονται κατόπιν διαμετακόμισης, σε προσωρινές αποθήκες ή χώρους, που βρίσκονται εντός της χωρικής της αρμοδιότητας τη διαχείριση των οποίων έχουν άλλα, πλην των τελωνειακών Αρχών, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, εφόσον τούτο κρίνεται αναγκαίο για την εξυπηρέτηση του εμπορίου.

Η εκφόρτωση των εμπορευμάτων στις ανωτέρω αποθήκες και χώρους γίνεται με βάση το δηλωτικό ή άλλο έγγραφο, το υπόδειγμα του οποίου καθορίζει η τελωνειακή Αρχή.

Η χρήση των προσωρινών αυτών αποθηκών ή χώρων επιτρέπεται να γίνεται από περισσότερους του ενός μεταφορείς και εισαγωγείς εμπορευμάτων.

Για τα εμπορεύματα που εναποτίθενται στις ανωτέρω αποθήκες ή χώρους εφαρμόζονται όλες οι διατάξεις των τελωνειακών νόμων και κανονισμών. Οι αποθήκες και οι χώροι αυτοί θεωρούνται ως προσωρινές τελωνειακές αποθήκες και χώροι, εντός των οποίων δύνανται να διεξάγονται από την τελωνειακή υπηρεσία όλες οι προβλεπόμενες τελωνειακές εργασίες και διαδικασίες, οι οποίες θεωρείται, ότι διεξάγονται εκτός τελωνειακού καταστήματος.

6. Οι τελωνειακές Αρχές ασκούν έλεγχο και εποπτεία επί των αποθηκών ή χώρων που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο. Για την άσκηση του ελέγχου και της εποπτείας δύναται να εγκαθίσταται εντός αυτών κλιμάκιο τελωνειακών υπαλλήλων.

7. Οι εκμεταλλεύμενοι προσωρινές τελωνειακές αποθήκες ή χώρους ευθύνονται έναντι του Δημοσίου για τους αναλογούντες δασμούς, φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις επί των εμπορευμάτων. Το Δημόσιο δεν υπέχει καμμία ευθύνη για οποιαδήποτε βλάβη, φθορά ή καταστροφή των εμπορευμάτων που εναποτίθενται στις αποθήκες ή χώρους αυτούς από οποιαδήποτε αιτία.

8. Στις προβλεπόμενες από το άρθρο αυτό προσωρινές αποθήκες ή χώρους, απαγορεύεται η αποθήκευση εμπορευμάτων που έχουν υπαχθεί στις διατυπώσεις της

τελωνειακής αποταμίευσης.

Η εναπόθεση εμπορευμάτων στις ανωτέρω αποθήκες ή χώρους που μπορούν από τη φύση ή την κατάστασή τους, να επηρεάσουν άλλα εμπορεύματα ή να προκαλέσουν κίνδυνο στη δημόσια υγεία, τάξη, ασφάλεια ή στις αποθηκευτικές εγκαταστάσεις, επιτρέπεται μόνο σε ειδικώς διαρρυθμισμένα ίδιατερα διαμερίσματα ή χώρους, εφόσον υπάρχουν και μπορούν να αποτρέψουν τους κινδύνους αυτούς.

Αν δεν υπάρχουν τέτοιοι ειδικοί χώροι, η εναπόθεση των εν λόγω εμπορευμάτων επιτρέπεται μόνο με άδεια της τελωνειακής αρχής στις κατάλληλες εγκαταστάσεις του εισαγωγέα αυτών.

Η τελωνειακή αρχή δύναται να μην επιτρέψει την εκφόρτωση σε προσωρινές αποθήκες ή χώρους εμπορευμάτων που έχουν υποστεί σήψη ή αλλοίωση, κατά τη γνώμη ιατρού της αστυνομικής ή υγειονομικής ή κτηνιατρικής υπηρεσίας ή άλλου ιατρού ή ειδικού επιστήμονα. Τα εμπορεύματα αυτά, εφόσον δεν ζητείται η καταστροφή τους, επανεξάγονται με δαπάνες που βαρύνουν τον κάτοικο αυτών.

9. Για τη λειτουργία των αποθηκών και χώρων προσωρινής εναπόθεσης της παραγράφου 5 απαιτείται άδεια του προϊσταμένου της οικείας τελωνειακής Περιφέρειας, που εκδίδεται μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου και εισήγηση της αρμόδιας τελωνειακής Αρχής.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται:

α) Οι προϋποθέσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι κατά την παράγραφο 5 προβλεπόμενες αποθήκες ή χώροι.

β) Η διαδικασία παραλαβής των εμπορευμάτων.

γ) Ο όροι αποθήκευσης και λογιστικής διαχείρισης των εμπορευμάτων.

δ) Ο τρόπος παρακολούθησης και άσκησης του τελωνειακού ελέγχου των εμπορευμάτων.

ε) Ο χρόνος λειτουργίας των αποθηκών αυτών και χώρων και οι λόγοι ανάκλησης της άδειας λειτουργίας πριν από το χρόνο λήξης.

στ) Οι παρεχόμενες εγγυήσεις για τη διασφάλιση των οφειλόμενων κάθε φορά προς το Δημόσιο επί των αποθηκευόμενων εμπορευμάτων δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων. Δεν απαιτείται παροχή εγγύησης όταν ο εκμεταλλεύμενος προσωρινές αποθήκες ή χώρους είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.

ζ) Κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την έγκριση και λειτουργία των αποθηκών αυτών.

Με όμοια απόφαση του Υπουργού Οικονομικών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, επιτρέπεται να ανατίθεται σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα η διαχείριση των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται σε δημόσιες προσωρινές τελωνειακές αποθήκες ή χώρους.

10. Οι εκμεταλλεύμενοι τις προσωρινές αποθήκες ή χώρους, της παραγράφου 5 του παρόντος, οφείλουν να γνωστοποιούν γραπτά στην τελωνειακή Αρχή κάθε επιπλέον ή επί έλαττον διαπιστώμενη κατά την εκφόρτωση διαφορά μεταξύ των αναγραφομένων στο δηλωτικό εμπορευμάτων και εκείνων, που εναποτέθηκαν.

Επί έλαττον διαφορές εμπορευμάτων, που δεν γνωστοποιήθηκαν γραπτά στην τελωνειακή Αρχή εντός 24 ωρών από την εκφόρτωση, δεν λαμβάνονται υπόψη, οι δε εκμεταλλεύμενοι τις προσωρινές αυτές αποθήκες ή χώρους, υποχρεούνται, επιφυλασσόμενων των περι λαθρεμπορίας διατάξεων, στην καταβολή των δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων, που αναλογούν στις διαφορές αυτές.

Για τη βεβαίωση και είσπραξη, σε βάση των εκμεταλλευμένων τις προσωρινές αποθήκες ή χώρους, των οφειλόμενων απ' αυτούς προς το Δημόσιο δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων επί των διαπιστώμενων κάθε φορά ελλειμμάτων ή διαφορών εμπορευμάτων, τα οποία εισήχθησαν στους χώρους αυτούς, εκδίδεται από την τελωνειακή Αρχή καταλογιστική πράξη.

11. Οι προθεσμίες εναπόθεσης των εμπορευμάτων στις

προβλεπόμενες από το άρθρο αυτό προσωρινές αποθήκες ή χώρους είναι εκείνες που ορίζονται στο άρθρο 39 του παρόντος.

Οι ανωτέρω προθεσμίες εναπόθεσης των εμπορευμάτων δύνανται να συντέμενονται ή παρατείνονται από την τελωνειακή Αρχή, όταν απαιτούν αυτό οι περιστάσεις. Η παράταση αυτή δεν μπορεί όμως να υπερβεί τις πραγματικές ανάγκες που δικαιολογούνται από τις περιστάσεις.

12. Τα εμπορεύματα που εναποτίθενται στις προσωρινές αποθήκες ή χώρους, πρέπει εντός των υπό της παραγράφου 11 προβλεπόμενων προθεσμιών να λάβουν τελωνειακό προορισμό που μπορεί να είναι:

- είτε η υπαγωγή τους σε οποιοδήποτε τελωνειακό καθεστώς
- είτε η εισοδός τους σε ελεύθερη ζώνη
- είτε η επανεξαγωγή τους εκτός του τελωνειακού εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- είτε η καταστροφή τους με την άδεια της τελωνειακής Αρχής και υπό τους όρους που η Αρχή αυτή καθορίζει
- είτε η εγκατάλειψή τους υπέρ του Δημοσίου, ύστερα από έγκριση της τελωνειακής Αρχής.

Η εγκατάλειψη ή η καταστροφή των εμπορευμάτων δεν συνεπάγεται καμμία δαπάνη για το Δημόσιο.

Η τελωνειακή Αρχή, όταν το απαιτούν οι περιστάσεις, μπορεί να καταστρέψει τα εμπορεύματα που έχουν τοποθετηθεί στις προσωρινές αποθήκες ή χώρους, πληροφορεί δε σχετικά τον κάτοχο των εμπορευμάτων. Τα έξοδα καταστροφής των εμπορευμάτων βαρύνουν τον κάτοχό τους.

Αν στα εμπορεύματα δεν δοθεί οποιοδήποτε τελωνειακός προορισμός, εντός των οριζόμενων προθεσμιών, εφαρμόζονται επ' αυτών οι περί αζήτητων εμπορευμάτων διατάξεις του παρόντος νόμου.

Τα εναποτίθέμενα εμπορεύματα στους ανωτέρω χώρους ή αποθήκες προσωρινής εναπόθεσης επιβαρύνονται με τα, κατά τις διατάξεις του άρθρου 67 του Τελωνειακού Κώδικα, προβλεπόμενα δικαιώματα υπερημερίας, μετά δύο ημέρες από της κατάθεσης ή έκδοσης του οικείου τελωνειακού παραστατικού εγγράφου με το οποίο δίνεται οποιοδήποτε τελωνειακός προορισμός στα εμπορεύματα αυτά.

13. Οι εκμεταλλεύμενοι τις προσωρινές αποθήκες ή χώρους της παραγράφου 5 υποχρεούνται να διαθέτουν εντός αυτών, αδιαπάνως για το Δημόσιο, κατάλληλο και ασφαλή στεγασμένο χώρο:

- για την εγκατάσταση της τελωνειακής υπηρεσίας, προς διενέργεια των κατά περίπτωση απαιτούμενων τελωνειακών και λοιπών συναφών εργασιών και διατυπώσεων,
- για τη μεταφορά των μη παραλαμβανόμενων εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών και κηρυσσόμενων αζήτητων εμπορευμάτων. Η μεταφορά αυτή ενεργείται με προσωρικό και μεταφορικά μέσα των εκμεταλλευμένων τις αποθήκες αυτές. Οι εκμεταλλεύμενοι τις προσωρινές αποθήκες δικαιούνται σε απόληψη προνομιακών των τυχόν οφειλόμενων αποθηκεύτρων και εξόδων εργατικών και μεταφορικών από το εκτλειστηρίασμα που επιτυγχάνεται.

Κατά την εκποίηση, διάθεση ή καταστροφή από την τελωνειακή Αρχή των εμπορευμάτων που περιέχονται στην κυριότητα του Δημοσίου κατά τις διατάξεις του άρθρου 44, οι απαιτήσεις των εκμεταλλευμένων τις αποθήκες ή χώρους αυτούς αποσβέννυνται.

14. Με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων του παρόντος ή άλλων τελωνειακών νόμων και κανονισμών περί των αδειών εισόδου ή εξόδου των εμπορευμάτων ή άλλων αντικειμένων, απαγορεύεται κάθε είσοδος και έξοδος στις υπό του παρόντος άρθρου προβλεπόμενες αποθήκες ή χώρους, οι οποίοι τελούν υπό τελωνειακή επίβλεψη, φρούρηση ή εποπτεία των κάθε φύσης αντικειμένων, εμπορευμάτων, οχημάτων και ατόμων, χωρίς έλεγχο των υπαλλήλων της τελωνειακής υπηρεσίας, οι οποίοι μπορούν να απαγορεύσουν την είσοδο προσώπων ή οχημάτων που δεν έχουν σχέση με συγκεκριμένη εργασία στους χώρους αυτούς.

Η εκμίσθωση χώρων για την εγκατάσταση επαγγελματών προς άσκηση του επιτηδεύματός τους, εντός των αποθηκών και

χώρων που τελούν υπό τελωνειακή επίβλεψη, επιτρέπεται μόνο με έγκριση της αρμόδιας τελωνειακής Αρχής.

15. Η αποθήκευση, ταξινόμηση, διαλογή των εμπορευμάτων και αποσκευών επιβατών, οι εργασίες για την επαλήθευση, εξέταση και τον έλεγχο αυτών, καθώς και οι λοιπές απαραίτητες εργασίες στις αποθήκες ή χώρους που τελούν υπό την αποκλειστική διαχείριση των τελωνείων του Κράτους, πραγματοποιείται από την κομιστική υπηρεσία, κατά τις υποδείξεις του προϊσταμένου της οικείας τελωνειακής Αρχής, κατά το χρόνο λειτουργίας της Αρχής αυτής.

Σε περίπτωση άρνησης εκτέλεσης ή παράβασης των υποδείξεων του προϊσταμένου της τελωνειακής Αρχής, επιβάλλονται στον υπαίτιο οι υπό της κειμένης νομοθεσίας, περί ασκήσεως πειθαρχικού έλεγχου των φορτεκφορτωτών, προβλεπόμενες κυρώσεις, μετά από αίτηση της αρμόδιας τελωνειακής Αρχής. Επί υποτροπής ο υπαίτιος απομακρύνεται της κομιστικής υπηρεσίας των τελωνείων, με απόφαση του προϊσταμένου του τελωνείου.

Το προσωρικό που προσλαμβάνεται από τους εκμεταλλεύμενους τις αποθήκες ή χώρους της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου για την φορτεκφόρτωση και διαχείριση των εμπορευμάτων, πρέπει να απομακρύνεται από αυτούς, ύστερα από υπόδειξη του προϊσταμένου της οικείας τελωνειακής Αρχής, για δικαιολογημένη αιτία.

Οι υπόχρεοι για την εκτέλεση φορτεκφορτωτικών εργασιών πρέπει να χρησιμοποιούνται, εφόσον κατά την κρίση των προϊσταμένων του τελωνείου επιβάλλεται τούτο, προς ταχεία και ασφαλή διενέργεια των εργασιών αυτών, τα κατάλληλα μηχανικά και λοιπά μέσα.

16. Το Δημόσιο δεν ευθύνεται για τις φυσικές απομοιώσεις, φθορές ή βλάβες των εναποτίθεμένων στις προσωρινές αποθήκες ή χώρους που τελούν υπό τη διαχείριση των τελωνείων, καθώς και για τις οφειλόμενες σε ανωτέρα βίᾳ.

17. Εάν από την τελωνειακή Αρχή διαπιστωθεί ότι ελεύπουν εμπορεύματα που έχουν εναποτεθεί στις αποθήκες ή χώρους της παρ. 5, χωρίς να έχουν τηρηθεί γι' αυτά οι τελωνειακές και λοιπές συναφείς διατυπώσεις και να έχει χορηγηθεί η κατά περίπτωση απαιτούμενη κατά τις διατάξεις του παρόντος ή άλλων τελωνειακών νόμων και κανονισμών γραπτή άδεια παράδοσης ή εξόδου ή φόρτωσης αυτών από την ανωτέρω Αρχή, εφαρμόζονται οι περί λαθρεμπορίας διατάξεις του παρόντος νόμου, ασχέτως της τυχόν λήψης από την τελωνειακή Αρχή εγγύησης ή άλλου διασφαλιστικού των δασμών και λοιπών φόρων μέτρου".

2. Το άρθρο 33 αντικαθίσταται ως εξής:

"Άρθρο 33

1. Αν το συνολικό ποσό από δασμούς, φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις, το οποίο βεβαιώνεται από την τελωνειακή Αρχή, έπειτα από την εξέταση των εμπορευμάτων που τελωνίζονται σε ανάλωση ή ελεύθερη κυκλοφορία, διαφέρει εκείνου που προκύπτει από τα στοιχεία δήλωσης του διασφαλιστή των εμπορευμάτων στη διασφήση που κατατέθηκε, επιβάλλεται ποινή ανακριβούς δήλωσης:

α. δεκαπέντε τοις εκατό (15%) επί της επιπλέον διαφοράς που διαπιστώνεται, και

β. πέντε τοις εκατό (5%) επί της επιπλέον διαφοράς που διαπιστώνεται. Η παραπάνω ποινή επιβάλλεται, βεβαιώνεται και εισπράττεται, έστω και αν τα εμπορεύματα απαλλάσσονται ολικά ή μερικά των δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του δασμολογίου ή άλλων ειδικών νόμων και κανονισμών.

2. Επιβάλλεται επίσης ποινή ανακριβούς δήλωσης τρία τοις εκατό (3%) επί του συνολικού ποσού, από δασμούς, φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις, που βεβαιώνεται στα εμπορεύματα που τελωνίζονται σε ανάλωση ή ελεύθερη κυκλοφορία, όταν από την περιγραφή τους στη διασφήση που κατατέθηκε δεν προκύπτει σαφώς η ακριβής δασμολογική τους διάκριση.

Η παραπάνω ποινή επιβάλλεται και για τα εμπορεύματα που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο της προηγούμενης παρ-

γράφου.

3. Οι ποινές ανακριβούς δήλωσης που προβλέπονται από τις προηγούμενες παραγράφους εισπράττονται έστω και αν τα εμπορεύματα εγκαταλείφθουν ή καταστραφούν.

4. Η επιβολή των παραπάνω ποινών δεν αποκλείει την εφαρμογή των περι λαθρεμπορίας διατάξεων, όταν συντρέχει περιπτώση.

5. Με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών επιτρέπεται να αυξάνονται μέχρι το διπλάσιο τα ποσοστά των ποινών που προβλέπονται από το άρθρο αυτό".

3. Οι παράγραφοι 11, 12, 13, 14 και 15 του άρθρου 37 αντικαθίστανται ως εξής:

" 11. Αν στο τελωνείο αποστολής προκύπτει δασμοφορολογική διαφορά μεταξύ διασάφησης διαμετακόμισης και εξέτασης (επαλήθευσης), η οποία προσδιορίζεται κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 33, επιβάλλεται και εισπράττεται από το τελωνείο αυτό σε βάρος του αποστολέα ποινή ανακριβούς δήλωσης, που ανέρχεται σε κάθε περίπτωση σε διπλάσιο της εξέτασης αυτής και της διασάφησης διαμετακόμισης, που κατατέθηκε στο τελωνείο αποστολής, εφόσον στο τελωνείο αυτό δεν έγινε εξέταση.

Το τελωνείο προορισμού σημειώνει για το σκοπό αυτόν λεπτομερώς όλα τα σχετικά στοιχεία με τη διαφορά που διαπιστώθηκε, στο αντίγραφο του αποσπάσματος δηλωτικού, που επιστρέφεται στο τελωνείο αποστολής. Το τελωνείο αποστολής επιφυλασσομένων των περί λαθρεμπορίας διατάξεων βεβαιώνει με πράξη του σε βάρος του αποστολέα και του εγγυητή και εισπράττει τη δασμοφορολογική διαφορά που αναλογεί, καθώς και την ποινή ανακριβούς δήλωσης σε κάθε περιπτώση.

12. Οι λοιπές διατάξεις του άρθρου 33 εφαρμόζονται ανάλογα και για τη διασάφηση διαμετακόμισης.

13. Η διασάφηση που κατατίθεται από το διασαφηστή των εμπορευμάτων στο τελωνείο προορισμού, κρίνεται ως προς την ποινή ανακριβούς δήλωσης αυτοτελώς και κατά τις διακρίσεις του άρθρου 33.

14. Επιφυλασσομένων των περί λαθρεμπορίας διατάξεων και των σχετικών διατάξεων του Ποινικού Κώδικα επιβάλλεται από το τελωνείο στο μεταφορέα ή τον προστίσαντα αυτόν, ευθυνομένων αλληλέγγυα, το πρόστιμο που προβλέπεται από την παράγραφο 4 του άρθρου 91, σε περίπτωση ρήξης, αντικατάστασης, αφαίρεσης ή αλλοίωσης των σφραγίδων ή άλλων σημείων αναγνώρισης που τέθηκαν στα μεταφορικά μέσα ή εμπορεύματα από αλλοδαπές τελωνειακές Αρχές, στα πλαίσια μεταφοράς εμπορευμάτων με διεθνή τελωνειακή διαμετακόμιση.

15. Εφόσον το τελωνείο αποστολής ή εισόδου διαπιστώνει από τους ελέγχους των τελωνειακών παραστατικών και λοιπών εγγράφων ότι τηρήθηκαν όλες οι διατυπώσεις διενέργειας μεταφοράς εμπορευμάτων με τελωνειακή διαμετακόμιση και ότι δεν προέκυψε καμμία διαφορά στα εμπορεύματα που διαμετακομίσθηκαν, επιστρέφει την εγγύηση που παρασχέθηκε."

4. Οι παράγραφοι 16, 17 και 18 του άρθρου 37 καταργούνται.

5. Η παράγραφος 12 του άρθρου 67 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"12. Οι εκτός των τελωνειακών αποθηκών χώροι, στους οποίους εκτελούνται τελωνειακές εργασίες, αποτελούν τους τελωνειακούς περιβόλους.

Ως τελωνειακοί περιβόλοι χρησιμοποιούνται και οι αναγκαίοι δημόσιοι λιμενικοί χώροι.

Ο τελωνειακός περιβόλος για κάθε τελωνειακή Αρχή καθορίζεται με απόφαση του προϊσταμένου της τελωνειακής Αρχής που εγκρίνεται, μετά από εισήγηση του προϊσταμένου της αρμόδιας τελωνειακής Περιφέρειας, από το Γενικό Γραμματέα της οικείας Διοικητικής Περιφέρειας".

6. Τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 2, 3 και 4 του άρθρου 90, 1 και 3 του άρθρου 91, 1, 2 και 3 εδάφιο τελευταίο του άρθρου 93, 1 και 2 του άρθρου 94 ανώτατα όρια των προστίμων και τελών, όπως αυτά έχουν αναπροσαρμοστεί και ισχύουν, τριπλασιάζονται.

Το προβλεπόμενο στην παράγραφο 4 του άρθρου 91 ανώτατο όριο του προστίμου, όπως αυτό έχει αναπροσαρμοσθεί και ισχύει, αυξάνεται σε πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) δραχμές.

Το προβλεπόμενο στην παράγραφο 1 του άρθρου 92 ανώτατο όριο του προστίμου, όπως αυτό έχει αναπροσαρμοσθεί και ισχύει, αυξάνεται σε εκατό χιλιάδες (100.000) δραχμές.

Το προβλεπόμενο στην παράγραφο 1 του άρθρου 103 ποσό, όπως αυτό αναπροσαρμόστηκε και ισχύει, αυξάνεται σε δέκα εκατομμύρια (10.000.000) δραχμές.

7. Στο άρθρο 91 προστίθεται παράγραφος 5, η οποία έχει ως εξής:

"5. Επιφυλασσομένων των περί λαθρεμπορίας διατάξεων ειδικά στο μεταφορέα παντός οχήματος που εκτελεί οδικές μεταφορές και μεταφέρει πετρελαιοειδή προϊόντα, αλκοόλη, αλκοολούχα ποτά ή βιομηχανοποιημένα καπνά, σε περίπτωση που δεν μεταβεί στο τελωνείο προορισμού ή εξόδου, μέσα στην προθεσμία που ορίστηκε από τις τελωνειακές Αρχές, επιβάλλονται τα παρακάτω πρόστιμα:

- Για μία ημέρα καθυστέρησης πρόστιμο ενός εκατομμυρίου (1.000.000) δραχμών.

- Για δύο ημέρες καθυστέρησης πρόστιμο πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) δραχμών.

- Για τρεις ημέρες καθυστέρησης πρόστιμο δέκα εκατομμυρίων (10.000.000) δραχμών, και

- Για τέσσερις ημέρες καθυστέρησης και άνω πρόστιμο ίσο με το ήμισυ του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης με τον οποίο επιβαρύνονται τα εν λόγω εμπορεύματα, εάν επιθεντο στην εγχώρια κατανάλωση και πάντας όχι μικρότερο των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) δραχμών.

Τα πρόστιμα αυτά δεν επιβάλλονται εάν η μη εμπρόθεσμη μετάβαση στο τελωνείο προορισμού ή εξόδου οφείλεται σε αποδεδειγμένη ανωτέρα βίᾳ."

8. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 5 του άρθρου 94 αντικαθίσταται ως εξής:

"Στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 70 έως και 70ιγ, επιβάλλεται για κάθε παράβαση και ανεξάρτητα από τις ποινές που προβλέπονται από τις διατάξεις για τη λαθρεμπορία, πρόστιμο μέχρι το διπλάσιο της αξίας FOB των εμπορευμάτων που προσδιορίστηκε για τελωνειακούς σκοπούς σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις."

9. Στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου 97 προστίθεται εδάφιο, που έχει ως εξής:

"Για πετρελαιοειδή προϊόντα, αλκοόλη, αλκοολούχα ποτά και βιομηχανοποιημένα καπνά το πολλαπλόν τέλος ανέρχεται στο πενταπλάσιο το μεχρι το δεκαπλάσιο των δασμών, φόρων, τελών και δικαιωμάτων που βαρύνουν αυτά".

10. Από το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 103, όπως το εδάφιο αυτό προστέθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 51 του ν. 1041/1980 (ΦΕΚ 75 Α' /2.4.1980), διαγράφεται η τελευταία φράση "Εφόσον η παράβαση διεπιστώθη προ της εξόδου των ειδών τούτων εκ του τελωνειακού χώρου".

Από την παράγραφο 3 του άρθρου 103, όπως αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 του α.ν. 1514/1950, που κυρώθηκε με το ν. 1591/1950, διαγράφεται η τελευταία φράση "ή αν τούτο είναι μονοπωλιακό είδος".

11. Στο άρθρο 120 προστίθεται παράγραφος 4 που έχει ως εξής:

"4. Βιομηχανοποιημένα καπνά, που κατάσχονται ως αντικείμενο λαθρεμπορίας καταστρέφονται, μετά την παρέλευση απράκτων των προθεσμών της παραγράφου 2 του άρθρου 116 του παρόντος, από τημελή επιπροπή αποτελούμενη από τον αρμόδιο επιθεωρητή τελωνείων, τον προϊστάμενο της αρμόδιας τελωνειακής Αρχής ή το νόμιμο αναπληρωτή του και έναν ελεγκτή της ίδιας τελωνειακής Αρχής. Για την καταστροφή συντάσσεται σχετικό πρωτόκολλο καταστροφής.

Επίσης καταστρέφονται τα παραπάνω προϊόντα σε περίπτωση δήμευσής τους από το Δικαστήριο.

Από την καταστροφή ουδέν δικαίωμα αποζημίωσης γεννάται ή δύναται να γεννηθεί κατά του Δημοσίου για οποιονδήποτε λόγο.

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται και για όλες τις εκκρεμείς υποθέσεις στα τελωνεία ή τις δικαστικές Αρχές."

#### 'Αρθρο 2

##### Τροποποίηση και συμπλήρωση του ν. 2127/1993 (ΦΕΚ 48Α')

1. Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 4 προστίθεται εδάφιο που έχει ως εξής:

"Για την εφαρμογή της παραπάνω περίπτωσης α', από την έναρξη ισχύος αυτής, ως έξοδος από το καθεστώς αναστολής των πετρελαιοειδών προϊόντων που τελούν υπό καθεστώς αναστολής εντός φορολογικών αποθηκών στο εσωτερικό της χώρας και ζητείται η θέση τους σε ανάλωση, θεωρείται η φυσική έξοδος των προϊόντων από τη φορολογική αποθήκη."

2. Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης α' της παρ. 2 του άρθρου 11 αντικαθίσταται ως εξής:

"Η προϋπόθεση αυτή δεν ισχύει για τους εγχώριους παραγωγούς, μεταποιητές, τα καταστήματα αφορολόγητων ειδών, καθώς και τους εφοδιαστές πλοίων και αεροσκαφών, υπό τον όρο ότι οι τελευταίοι δεν θέτουν βιομηχανοποιημένα καπνά σε ανάλωση στο εσωτερικό της χώρας".

3. Ο κωδικός αριθμός Σ.Ο. 22060091 που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 37 αντικαθίσταται από τους κωδικούς Σ.Ο. 22060031 και 22060039.

4. Στο άρθρο 42 προστίθεται παράγραφος 4, που έχει ως εξής:

"4. Για τα βιομηχανοποιημένα καπνά που αποτελούν αντικείμενο λαθρεμπορίας και δεν έχει καθοριστεί η τιμή λιανικής πώλησης αυτών, σύμφωνα με το άρθρο 45 του παρόντος, ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης υπολογίζεται προκειμένου για τασιγάρα στην πλέον ζητούμενη τιμή λιανικής πώλησης που ισχύει κάθε φορά, προσαυξημένη κατά δέκα τοις εκατό (10%), και για τα λοιπά καπνοβιομηχανικά προϊόντα στην ανώτατη τιμή λιανικής πώλησης των ομοειδών προϊόντων που κυκλοφορούν στο εσωτερικό της χώρας."

5. Στο τέλος του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 79 προστίθεται η φράση "εντός προθεσμίας δύο (2) εργάσιμων ημερών".

6. Η παράγραφος 1 του άρθρου 84 αντικαθίσταται ως εξής:

"1. Τα οχήματα του άρθρου 75 δύνανται να τίθενται σε καθεστώς φορολογικής αποθήκης και για το χρονικό διάστημα που παραμένουν στο καθεστώς αυτό τελούν σε αναστολή καταβολής του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης και του Φ.Π.Α."

7. Η παράγραφος 1 του άρθρου 85 αντικαθίσταται ως εξής:

"1. Για τη σύσταση και λειτουργία των φορολογικών αποθηκών απαιτείται άδεια της αρμόδιας τελωνειακής Αρχής, η οποία παρέχεται μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου".

8. Η περίπτωση α' της παραγράφου 2 του άρθρου 85 αντικαθίσταται ως εξής:

"α) Οι προϋποθέσεις με τις οποίες χορηγείται η άδεια σύστασης και λειτουργίας των φορολογικών αποθηκών".

9. Η περίπτωση στ' της παραγράφου 2 του άρθρου 85 καταργείται και η περίπτωση ζ' αριθμείται ως στ'.

10. Η παράγραφος 1 του άρθρου 86 αντικαθίσταται ως εξής:

"1. Για το χαρακτηρισμό προσώπου ως εγκεκριμένου αποθηκευτή απαιτείται άδεια της αρμόδιας τελωνειακής Αρχής, η οποία παρέχεται μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου".

11. Στο τέλος της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 του άρθρου 86 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

"- να ενημερώνει την αρμόδια τελωνειακή Αρχή για οποιαδήποτε μεταβολή των δεδομένων που έχουν ληφθεί υπόψη για τη χορήγηση της άδειας και να παρέχει τα επιβαλλόμενα από αυτή πρόσθετα διασφαλιστικά μέτρα".

12. Στο άρθρο 86 προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

"4. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση της άδειας εγκεκριμένου αποθηκευτή, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία

λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου".

13. Οι παράγραφοι 1, 2 και 3 του άρθρου 88 όπως ισχύουν, αντικαθίστανται ως εξής:

"1. Η με οποιονδήποτε τρόπο διαφυγή ή απόπειρα διαφυγής της καταβολής των οφειλόμενων φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων των αναφερομένων στο άρθρο 75 οχημάτων, καθώς και η μη τήρηση των προβλεπόμενων από τα άρθρα 75 και επόμενα διατυπώσεων, με σκοπό τη μη καταβολή των οφειλόμενων φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων χαρακτηρίζονται ως λαθρεμπορία και τιμωρούνται με τις περί λαθρεμπορίας διατάξεις του ν. 1165/1918.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου, η μη τήρηση των προβλεπόμενων από τα άρθρα 75 και επόμενα διατυπώσεων χαρακτηρίζεται ως τελωνειακή παράβαση του άρθρου 89 παράγραφος 1 του ν. 1165/1918 και επισύρει κατά των παραβατών τα κατωτέρω, κατά περίπτωση, πρόστιμα:

α) Για τη μη υποβολή της δήλωσης των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 79, πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών για κάθε όχημα.

β) Για την κυκλοφορία του οχήματος πέραν της προθεσμίας της παραγράφου 3 του άρθρου 79, πρόστιμο πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) δραχμών, το οποίο μειώνεται στο ένα πέμπτο (1/5), στην περίπτωση που ο ιδιοκτήτης του οχήματος είναι δικαιούχος οριστικής απαλλαγής βάσει των διατάξεων του άρθρου 83.

γ) Για τη μη τήρηση των προϋποθέσεων της παραγράφου 2 του άρθρου 87, πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών για κάθε όχημα.

δ) Για την εκπρόθεσμη υποβολή της ειδικής δήλωσης της παραγράφου 2 του άρθρου 80, την εκπρόθεσμη επαναποστολή ή εξαγωγή ή εγκατάλειψη ή καταστροφή του οχήματος, όταν δεν υποβάλλεται η ανωτέρω ειδική δήλωση, πρόστιμο για κάθε ημέρα καθυστέρησης ως εξής:

Επιβατικά αυτοκίνητα:

- Για τα μέχρι 1600 κυβικά εκατοστά πέντε χιλιάδες (5.000) δραχμές.

- Για τα από 1601 κυβικά εκατοστά και άνω δέκα χιλιάδες (10.000) δραχμές.

Φορτηγά αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες:

Ανεξάρτητα κυλινδρισμού, τρεις χιλιάδες (3.000) δραχμές.

Τα ανωτέρω πρόστιμα δεν μπορεί να υπερβούν το ύψος του αναλογούντος στο όχημα Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης.

ε) Για τη μη τήρηση της προϋπόθεσης της παραγράφου 4 του άρθρου 87 ή υπέρβασης της προθεσμίας παραμονής ή κυκλοφορίας του οχήματος που είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 90, πρόστιμο πέντε χιλιάδων (5.000) δραχμών για κάθε ημέρα μετά τη λήξη της προσωρινού τύπου άδειας κυκλοφορίας.

στ) Σε περίπτωση εμπρόθεσμης ή εκπρόθεσμης μεταβολής της ειδικής δήλωσης της παραγράφου 2 του άρθρου 80 και εκπρόθεσμης καταβολής του αναλογούντος ειδικού φόρου κατανάλωσης, καθώς και στην περίπτωση που μετά την εμπρόθεσμη ή εκπρόθεσμη υποβολή της ανωτέρω ειδικής δήλωσης ο παραλήπτης του οχήματος ζητήσει την επαναποστολή ή εξαγωγή ή εγκατάλειψη ή καταστροφή του οχήματος, πρόστιμο για κάθε ημέρα καθυστέρησης, όπως αυτό ορίζεται στην ανωτέρω περίπτωση δ'.

Το πρόστιμο αυτό δεν επιβάλλεται, όταν η εκπρόθεσμη καταβολή του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης δεν οφείλεται σε υπαιτότητα του παραλήπτη του οχήματος.

ζ) Σε περίπτωση κατοχής ή κυκλοφορίας οχήματος από πρόσωπο που δεν τυχάνει της προβλεπόμενης από την παράγραφο 2 του άρθρου 84 προσωρινής απαλλαγής, πρόστιμο ως εξής:

- Για τα μέχρι 1.600 κυβικά εκατοστά ένα εκατομμύριο (1.000.000) δραχμές.

- Για τα από 1.601 κυβικά εκατοστά και άνω δύο εκατομμύρια (2.000.000) δραχμές.

η) Σε περίπτωση οδήγησης οχήματος, που κυκλοφορεί στη χώρα, κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2 του άρθρου 84, από άλλο μη δικαιούχο πρόσωπο, πρόστιμο διακοσίων πενήντα

χιλιάδων (250.000) δραχμών, εφόσον το δικαιούχο πρόσωπο βρισκόταν στη χώρα κατά το χρόνο που συντελέστηκε η παράβαση, διαφορετικά το πρόστιμο αυτό διπλασιάζεται.

3. Πέραν της επιβολής των προστίμων που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο 2, τα οχήματα του άρθρου 75 υπόκεινται και σε προσωρινή συντηρητική δέσμευση με πράξη της τελωνειακής Αρχής που διαπίστωσε την παράβαση, η δε απόδοσή τους γίνεται μετά την καταβολή των οφειλόμενων προστίμων και τυχόν άλλων προβλεπόμενων επιβαρύνσεων.

Σε περίπτωση μη παραλαβής του οχήματος μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την οριστικοποίηση της καταλογιστικής πράξης επιβολής των προστίμων, το όχημα περιέρχεται αυτοδικαίως στην κυριότητα του Δημοσίου, διαγραφομένων στην περίπτωση αυτή των επιβληθέντων προστίμων.

14. Οι διατάξεις του δευτέρου εδαφίου της παραγράφου 3 του άρθρου 88 έχουν εφαρμογή και σε περιπτώσεις καταλογιστικών πράξεων, που έχουν οριστικοποιηθεί μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου. Στην περίπτωση αυτήν η τετράμηνη προθεσμία αρχίζει από τη δημοσίευση του νόμου αυτού στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

#### 'Άρθρο 3

##### Ρυθμίσεις στην κατανάλωση υγραερίων και μεθανίου

Οι διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 26 του ν. 2166/1993 (ΦΕΚ 137 Α'/24.8.1993) εφαρμόζονται και για τα υγραέρια και το μεθάνιο που τέθηκαν σε ανάλωση κατά το χρονικό διάστημα από 1.1.1993 μέχρι και 8.7.1993.

#### 'Άρθρο 4

##### Ρυθμίσεις στους ειδικούς φόρους κατανάλωσης αυτοκινήτων και το εφάπαξ πρόσθετο ειδικό τέλος

1. Στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του ν. 2093/1992 (ΦΕΚ 181 Α'), όπως ισχύει, προστίθενται εδάφια ως εξής:

"Προκειμένου για κλειστά φορτηγά που προέρχονται από μετατροπή επιβατικών αυτοκινήτων, τα παραπάνω ποσοστά φόρου διπλασιάζονται και υπολογίζονται επί της φορολογητέας αξίας, όπως αυτή διαμορφώνεται για τα επιβατικά αυτοκίνητα, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 3 του άρθρου 1 του ν. 363/1976 (ΦΕΚ 152 Α'), όπως ισχύει.

Ως κλειστό φορτηγό νοείται όχι μόνο αυτό που εκ κατασκευής το αμάξωμά του είναι κλειστό, αλλά κι αυτό που προκύπτει με την προσθήκη στο αμάξωμα του ανοικτού φορτηγού καλύμματος από άκαμπτα στερεά υλικά, ανεξάρτητα αν το κάλυμμα αφαιρείται εύκολα ή δύσκολα ή αν το πίσω μέρος του αμάξωματος παραμένει ανοικτό".

Η ισχύς του προστιθέμενου με την παρούσα παράγραφο πρώτου εδαφίου αρχίζει από 25.10.1996.

2. Η διάταξη του δευτέρου εδαφίου της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του ν. 2093/1992, όπως αυτή προστέθηκε με την προηγούμενη παράγραφο 1, δεν εφαρμόζεται για τα κλειστά φορτηγά που προέρχονται από μετατροπή επιβατικών αυτοκινήτων, τα οποία είχαν κομισθεί στη χώρα μέχρι την προηγουμένη της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της διάταξης αυτής.

3. Η περίπτωση δ' της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του ν. 2093/1992 (ΦΕΚ 181 Α'), όπως ισχυει μέχρι 31.12.1993, μετά την τροποποίησή της με την παράγραφο 2 του άρθρου 2 του ν. 2187/1994 (ΦΕΚ 16 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

"δ) Μεταχειρισμένες βάσεις φορτηγών των προηγούμενων περιπτώσεων, πέντε τοις εκατό (5%) για την περίπτωση α' και δέκα τοις εκατό (10%) για τις περιπτώσεις β' και γ'".

Η ισχύς της παρούσας διάταξης αρχίζει από 25.10.1996.

4. Η διάταξη της περίπτωσης δ' της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του ν. 2093/1992, όπως αυτή αντικαθίσταται με την προηγούμενη παράγραφο, δεν εφαρμόζεται για τις αναφερόμενες σε αυτήν βάσεις, οι οποίες είχαν κομισθεί στη χώρα μέχρι την προηγουμένη της ημερομηνίας έναρξης ισχύος αυτής.

5. Η υποχρέωση υποβολής της προβλεπόμενης από το άρθρο 79 του ν. 2127/1993 (ΦΕΚ 48 Α') δήλωσης άφιξης των αποστελλόμενων ή μεταφερόμενων από άλλα Κράτη-Μέλη της

Ε.Ε. βάσεων φορτηγών της δασμολογικής κλάσης 87.04, αρχίζει ένα (1) μήνα από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

6. Στην παράγραφο 5 του άρθρου 3 του ν. 363/1976 (ΦΕΚ 152 Α'), όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

"Ως αυτοκίνητο όχημα με μόνιμο κλειστό αμάξωμα νοείται όχι μόνο αυτό που εκ κατασκευής το αμάξωμά του είναι κλειστό, αλλά κι αυτό που προκύπτει με την προσθήκη στο αμάξωμα ανοικτού φορτηγού καλύμματος από άκαμπτα στερεά υλικά ανεξάρτητα αν αφαιρείται εύκολα ή δύσκολα ή αν το πίσω μέρος του αμάξωματος παραμένει ανοικτό".

7. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 18 του ν. 2308/1995 (ΦΕΚ 114 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

"Οι διατάξεις των άρθρων 38 παράγραφοι 2 και 41 του ν. 1882/1990 (ΦΕΚ 43 Α') εφαρμόζονται ανάλογα και για τα αυτοκίνητα του παρόντος άρθρου".

8. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 37 του ν. 1882/1990 (ΦΕΚ 43 Α') προστίθεται εδάφιο ως εξής:

"Ως καινουργές επιβατικό αυτοκίνητο νοείται αυτό που δεν έχει τεθεί σε κυκλοφορία, καθώς κι εκείνο για το οποίο συντρέχουν σωρευτικά οι ακόλουθες δύο προϋποθέσεις:

α) δεν έχει παρέλθει εξάμηνο από την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας, και

β) δεν έχει διανύσει περισσότερα από έξι χιλιάδες (6.000) χιλιόμετρα".

9. Το προβλεπόμενο από το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 38 του ν. 1882/1990 (ΦΕΚ 43 Α'), όπως ισχύει, προσοστό μείωσης κατά πενήντα τοις εκατό (50 %), αυξάνεται σε εβδομήντα τοις εκατό (70%).

10. Στην παράγραφο 4 του άρθρου 15 του ν. 2386/1996 (ΦΕΚ 43 Α') προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής:

"Σε περίπτωση που, λόγω θανάτου, η αποδέσμευση των αυτοκινήτων ζητείται από τους κληρονόμους των ανωτέρω προσώπων, τα αυτοκίνητα αυτά υποβάλλονται σε τόσα δέκατα του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης, ο οποίος υπολογίζεται με βάση τους συντελεστές που ορίζονται στην παρ. 2 του άρθρου 37 του ν. 1882/1990, όπως εκάστοτε ισχύει, όσα και τα εξάμηνα που υπολείπονται για τη συμπλήρωση του κατά περίπτωση περιοριστικού διαστήματος, του κλάσματος του εξαμήνου θεωρουμένου ως ολόκληρο εξάμηνο".

11. Οι διατάξεις του ν. 1573/1985 (ΦΕΚ 201 Α'), όπως ισχύουν, εφαρμόζονται και στις περιπτώσεις διασκευής ανοικτών φορτηγών αυτοκινήτων της δασμολογικής κλάσης 87.04, σε κλειστά φορτηγά της ίδιας δασμολογικής κλάσης μικτού βάρους κάτω των 3,5 τόνων και κυλινδρισμού κινητήρα άνω των 900 κυβικών εκατοστών.

#### 'Άρθρο 5

##### Τακτοποίηση αποσύρσεων επιβατικών αυτοκινήτων

1. Για τα αυτοκίνητα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας για τα οποία εφαρμόστηκαν οι διατάξεις του άρθρου 20 του ν. 1921/1991 (ΦΕΚ 12 Α'), χωρίς να πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις κατά τον τελωνισμό τους, δεν επιβάλλονται οι προβλεπόμενες από την κείμενη νομοθεσία κυρώσεις σε βάρος του αγοραστή ή του κατόχου, εφόσον, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, κατέβαλον στις αρμόδιες τελωνειακές Αρχές τις δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις, που δεν εισπράχθηκαν κατά τον τελωνισμό, καθώς και το Εφάπαξ Πρόσθετο Ειδικό Τέλος (Ε.Π.Ε.Τ.) και τα τέλη κυκλοφορίας, από τα οποία απηλλάγονται, στις κατά περίπτωση αρμόδιες τελωνειακές Αρχές και Δ.Ο.Υ..

2. Εφόσον τα ποσά της προηγούμενης παραγράφου καταβληθούν από οποιοδήποτε πρόσωπο της παραγράφου 1, μέσα στην προαναφερόμενη προθεσμία και αυτός που κατέβαλε καταθέσει υπεύθυνη δήλωση, ότι παραιτείται των προβλεπόμενων από το νόμο ένδικων μέσων:

α) δεν υπολογίζονται τέλη εκπρόθεσμης καταβολής,

β) αίρονται οι συνέπειες της λαθρεμπορίας, δεν ασκείται ποινική δίωξη για την πράξη αυτή και η τυχόν ασκηθείσα παύει

οριστικά, εφόσον δεν έχει εκδοθεί αμετάκλητη απόφαση του ποινικού δικαστηρίου,  
γ) καταργούνται οι δίκες στα διοικητικά δικαστήρια, εφόσον δεν έχουν εκδοθεί τελεσίδικες αποφάσεις.

δ) αίρεται η τυχόν επιβληθείσα κατάσχεση του αυτοκινήτου.

3. Ποσά τα οποία τυχόν έχουν καταβληθεί σε εκτέλεση πράξεων διοικητικών κυρώσεων της τελωνειακής Αρχής δεν επιστρέφονται.

4. Ο πωλητής του αυτοκινήτου ή εκπρόσωπός του ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο πλην του αγοραστή ή του κατόχου δεν υπόκεινται στη ρύθμιση της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου και εφαρμόζονται γι' αυτούς οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας ευθυνομένων προσέτι αλληλεγγύως και εις ολόκληρον για την καταβολή στην αρμόδια τελωνειακή Αρχή των ποσών της παραγράφου 1.

5. Για τις περιπτώσεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, η παραγραφή αρχίζει από τη διαπίστωση της παράβασης από την αρμόδια τελωνειακή Αρχή.

#### 'Αρθρο 6

##### Ρυθμίσεις για σκάφη αναψυχής που έχουν τελωνισθεί

Για σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, τα οποία τελωνισθηκαν πριν από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου και για τα οποία διαπιστώνεται από την αρμόδια τελωνειακή Αρχή ότι τελωνίσθηκαν με υποτιμολογημένη αξία, δεν επιβάλλονται οι προβλεπόμενες από την κείμενη νομοθεσία κυρώσεις, εφόσον:

α) Δεν έχει εκδοθεί αμετάκλητη απόφαση ποινικού ή διοικητικού δικαστηρίου.

β) Καταβάλει ο ενδιαφερόμενος, εφάπτας, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία τριών (3) μηνών από την επίδοση σχετικής πρόσκλησης της τελωνειακής Αρχής, το σύνολο των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων που δεν εισπράχθηκαν κατά τον τελωνισμό, χωρίς τέλη εκπρόθεσμης καταβολής.

γ) Υποβάλει ο ενδιαφερόμενος υπεύθυνη δήλωση, ότι παραιτείται των προβλεπόμενων από το νόμο ένδικων μέσων.

Ως δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις λογίζονται οι ισχύουσες κατά την ημερομηνία αποδοχής του παραστατικού τελωνισμού από την τελωνειακή Αρχή.

Εφόσον πληρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις δεν ασκείται ποινική δίωξη και η τυχόν ασκηθείσα παύει οριστικά, αίρεται η τυχόν επιβληθείσα κατάσχεση του σκάφους και οι σχετικές δίκες στα διοικητικά δικαστήρια καταργούνται.

Ποσά τα οποία τυχόν έχουν καταβληθεί σε εκτέλεση πράξεων διοικητικών κυρώσεων της τελωνειακής Αρχής για τις άνω παραβάσεις δεν επιστρέφονται.

Οι διατάξεις του άρθρου αυτού δεν έχουν εφαρμογή στις περιπτώσεις που κατά το στάδιο του τελωνισμού προσκομίσθηκαν πλαστά πιολόγια, για τις οποίες εφαρμόζονται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

#### 'Αρθρο 7

##### Προαιρετικός εξοπλισμός (EXTRA) επιβατικών αυτοκινήτων

1. Στα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα που απεταλήσαν ή μεταφέρθηκαν στο εσωτερικό της χώρας από άλλα Κράτη-Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή εισήχθησαν από Τρίτες Χώρες, μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, για τα οποία διαπιστώνεται ότι δεν δηλώθηκαν στο οικείο παραστατικό όλα τα είδη του προαιρετικού (EXTRA) εξοπλισμού, δεν επιβάλλονται οι προβλεπόμενες από την κείμενη νομοθεσία κυρώσεις, εφόσον ο ενδιαφερόμενος:

α) Δεν έχει εκδοθεί αμετάκλητη απόφαση ποινικού ή διοικητικού δικαστηρίου.

β) Καταβάλει εφάπτας στην αρμόδια τελωνειακή Αρχή το σύνολο των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων, που αναλογούν σε αυτά, οι οποίες και βεβαιώνονται συμπληρωματικά επί του οικείου παραστατικού.

γ) Καταθέσει υπεύθυνη δήλωση ότι παραιτείται των προβλεπόμενων από το νόμο ένδικων μέσων.

Ως δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις λογίζονται οι ισχύουσες κατά την ημερομηνία αποδοχής του οικείου παραστατικού του αυτοκινήτου από την τελωνειακή Αρχή, χωρίς την καταβολή τελών εκπρόθεσμης καταβολής.

Εφόσον πληρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις, δεν ασκείται ποινική δίωξη και η τυχόν ασκηθείσα παύει οριστικά, οι δε σχετικές δίκες στα διοικητικά δικαστήρια καταργούνται.

Ποσά τα οποία τυχόν έχουν καταβληθεί σε εκτέλεση πράξεων διοικητικών κυρώσεων της τελωνειακής Αρχής δεν επιστρέφονται.

2. Οι ως άνω διατάξεις έχουν εφαρμογή μόνο για τους αγοραστές ή κατόχους αυτοκινήτων. Για οποιοδήποτε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει συμμετάσχει στη διαδικασία τελωνισμού εφαρμόζονται οι κυρώσεις που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία ευθυνομένων προσέτι αλληλεγγύως και εις ολόκληρον για την καταβολή στην αρμόδια τελωνειακή Αρχή των ποσών της παραγράφου 1.

#### 'Αρθρο 8

##### Πρόδρομες ουσίες

Στο άρθρο 4 του ν. 1729/1987 (ΦΕΚ 144 Α'), όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 9 του ν. 2161/1993 (ΦΕΚ 119 Α'), προστίθενται παράγραφοι 5, 6, 7 και 8, που έχουν ως εξής:

"δ. Στους επιχειρηματίες που εμπίπτουν στην παραγράφο 2 του άρθρου 1 της Ε.2200/600/8003/1.7.1994 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνιών Ασφαλίσεων "Ρύθμιση διαδικασιών παραγωγής μεταποίησης, εμπορίας και ελέγχου των προδρόμων ουσιών, παρασκευής ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών" (ΦΕΚ 547 Α'/13.7.1994), οι οποίοι δεν τηρούν τις οριζόμενες στην παραγράφο αυτή υποχρεώσεις, επιβάλλεται πρόστιμο από διακόσιες χιλιάδες (200.000) μέχρι πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) δραχμές.

6. Στους επιχειρηματίες που προβαίνουν ή συμμετέχουν σε εισαγωγή, εξαγωγή, διαμετακόμιση, μεταποίηση, παρασκευή, κατοχή ή εμπορία προδρόμων ουσιών της κατηγορίας 1 του Παραρτήματος του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) 3769/1992, οι οποίοι δεν έχουν λάβει την έγκριση που προβλέπεται από την παραγράφο 3 του άρθρου 1 της κοινής υπουργικής απόφασης της προηγούμενης παραγράφου, επιβάλλεται πρόστιμο από πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) δραχμές μέχρι οκτακόσιες χιλιάδες (800.000) δραχμές.

7. Στους επιχειρηματίες που προβαίνουν ή συμμετέχουν σε εισαγωγή, εξαγωγή, διαμετακόμιση, μεταποίηση, παρασκευή, κατοχή ή εμπορία προδρόμων ουσιών της κατηγορίας 2 ή εξαγωγή προδρόμων ουσιών της κατηγορίας 3 του Παραρτήματος του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) 3769/1992, οι οποίοι δεν έχουν καταθέσει τα απαιτούμενα από την παραγράφο 4 της κοινής υπουργικής απόφασης της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου δικαιολογητικά για την καταχώρισή τους, επιβάλλεται πρόστιμο από τετρακόσιες χιλιάδες (400. 000) δραχμές μέχρι οκτακόσιες χιλιάδες (800.000) δραχμές.

8. Στους επιχειρηματίες, οι οποίοι πωλούν ή διαθέτουν πρόδρομες ουσίες της κατηγορίας 1 του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3769/1992 σε άλλους επιχειρηματίες οι οποίοι δεν κατέχουν την έγκριση της παραγράφου 3 του άρθρου 1 της κοινής υπουργικής απόφασης της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου ή δεν εμπίπτουν στην παραγράφο 8 του άρθρου 46 του ν.2214/1994 (ΦΕΚ 75 Α'), επιβάλλεται πρόστιμο από πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) μέχρι ενάμισι εκατομμύριο (1.500.000) δραχμές."

#### 'Αρθρο 9

##### Κατάργηση της Τ.5320/1975 Απόφασης του Υπουργού Οικονομικών και του άρθρου 3 του

από 1ης Ιουνίου 1927 ψηφίσματος

1. Η αριθμ. Τ.5320/1975 "περί διατυπώσεων υφ' άς επιτρέπεται η εισαγωγή, κατοχή και διάθεση ωρισμένων ειδών έξωτερικής προελεύσεως προοριζομένων προς εμπορίαν", απόφαση του Υπουργού των Οικονομικών (ΦΕΚ 1384 Β'/25-

11-1975), καταργείται.

2. Το άρθρο 3 του από 1ης Ιουνίου 1927 ψηφίσματος (ΦΕΚ 108 Α') "περί διαρρυθμίσεως της φορολογίας επί του καταναλισκομένου καπνού", όπως ισχύει, καταργείται.

#### 'Άρθρο 10

##### Τροποποιήσεις του ν. 1567/1985 (ΦΕΚ 171 Α')

1. Η παράγραφος 4 του άρθρου 5 αντικαθίσταται ως εξής:

"4. Από τις ναρκωτικές ουσίες που κατάσχονται από τις τελωνειακές Αρχές, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, διατίθενται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, οι απόλυτα αναγκαίες ποσότητες για την εκπαίδευση των τελωνειακών υπαλλήλων και των σκύλων ανιχνευτών, στον τομέα διάλογος της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών".

2. Στο άρθρο 5 προστίθεται παράγραφος 5 που έχει ως εξής:

"5. Με απόφαση επίσης του Υπουργού Οικονομικών καθορίζονται ο τρόπος και η διαδικασία της περιοδικής συσκευασίας και αποσυσκευασίας των, κατά τα παραπάνω διατίθέμενων ποσοτήτων ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, κατά τρόπο κατάλληλο για την εκπαίδευση και διατεταγμένη έρευνα των σκύλων ανιχνευτών καθώς επίσης και το πλαίσιο της απομείωσης των εν λόγω ποσοτήτων ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, η οποία δικαιολογείται εκ της επιβεβλημένης περιοδικής συσκευασίας - αποσυσκευασίας ή εκ των συνθηκών εκπαίδευσης και έρευνας των σκύλων - ανιχνευτών ή από οποιονδήποτε άλλο ειδικό λόγο".

3. Μετά το άρθρο 5 προστίθεται άρθρο 5α που έχει ως εξής:

#### "Άρθρο 5α

##### Πρακτική εξάσκηση διωκτικών υπαλλήλων στην αναγνώριση ναρκωτικών ουσιών

1. Η κατά το άρθρο 5 του ν. 1729/1987 κατοχή και αποθήκευση ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών δεν απαγορεύεται, εφόσον προορίζονται για εκπαίδευτικούς σκοπούς και διαχειρίζονται από αρμόδιες, κατά το άρθρο 20 του ίδιου νόμου, διωκτικές αρχές.

2. Η διάταξη της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζεται και για ποσότητες ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, οι οποίες, είχαν περιέλθει καθοιονδήποτε τρόπο, στις αρμόδιες, κατά το άρθρο 20 του ν. 1729/1987, διωκτικές αρχές και διαχειρίζονται από αυτές, για λόγους εκπαίδευσης των διωκτικών υπαλλήλων.

3. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, καθορίζεται το πλαίσιο της δικαιολογημένης ποσότητας ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών που απομειώνεται κατά την πρακτική εξάσκηση σε:

- τεστ χρωματικής αντιδράσεως για την αναγνώριση ύποπτων ουσιών
- εγκεκριμένες εκπαίδευσεις διωκτικών υπαλλήλων, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια."

#### 'Άρθρο 11

##### Τροποποιήση διατάξεων ατελείας που ισχύουν για τους ανάπτηρους

1. Η παράγραφος 2 του άρθρου 1 της αριθμ. Δ.697/35/1990 απόφασης του Υπουργού Οικονομικών, που κυρώθηκε με το ν. 1884/1990 (ΦΕΚ 81 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"2. Οι ανάπτηροι, που κατ' εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου προβαίνουν στη μεταβίβαση ή αλλαγή της χρήσης του αυτοκινήτου τους, δεν μπορούν να παραλάβουν άλλο αυτοκίνητο ατελώς με τις διατάξεις ατελείας που ισχύουν για τους ανάπτηρους.

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής δεν έχουν εφαρμογή και οι ανάπτηροι μπορούν να παραλάβουν άλλο αυτοκίνητο ατελώς με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά για αυτούς, αν η εν λόγω μεταβίβαση ή η αλλαγή της χρήσης του αυτοκινήτου γίνει μετά την πάροδο δέκα ετών από την ημερομηνία παραλαβής του και ύστερα από έγκριση της αρμόδιας τελωνειακής Αρχής".

2. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 39 του ν. 1882/1990 (ΦΕΚ 43 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου δεν εφαρμόζονται για τα εισαγόμενα επιβατικά αυτοκίνητα με βάση τις διατάξεις της

Δ.245/88 ΑΥΟ που κυρώθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 11 του ν. 1839/1989 (ΦΕΚ 90 Α/7.4.1989), εφόσον συντρέχει η προϋπόθεση του στοιχείου (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 5 της Απόφασης αυτής, καθώς και για τα επιβατικά αυτοκίνητα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, που παραλαμβάνονται με βάση τις διατάξεις ατελείας που ισχύουν κάθε φορά για τους αναπτήρους και τους πολύτεκνους γονείς.

Στην περίπτωση αυτή και όσον αφορά τους πολύτεκνους γονείς, το ποσοστό του ειδικού φόρου κατανάλωσης, που καταβάλλουν σύμφωνα με το άρθρο 36 του ν. 1563/1985 (ΦΕΚ 151 Α') θα υπολογίζεται με βάση τους συντελεστές του άρθρου 37 του ν. 1882/1990, όπως κάθε φορά ισχύει."

#### 'Άρθρο 12

##### Τροποποιήση και συμπλήρωση του ν. 2386/1996 (ΦΕΚ 43 Α')

1. Το προβλεπόμενο στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 17 του άρθρου 15 ποσοστό εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75 %) και το προβλεπόμενο στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 18 του ίδιου άρθρου ποσοστό είκοσι πέντε τοις εκατό (25 %) καθορίζεται, από την έναρξη ισχύος των τροποποιούμενων διατάξεων, σε εξήντα τοις εκατό (60 %) και σαράντα τοις εκατό (40%) αντίστοιχα.

2. Οι προθεσμίες των διατάξεων των παραγράφων 12,17 και 20 του άρθρου 15 του ν. 2386/1996 παρατείνονται μέχρι 31.5.1997.

3. Ποσά φόρου που καταβλήθηκαν από ξενοδοχειακές επιχειρήσεις κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 51 του ν. 2214/1994 (ΦΕΚ 75 Α') και της παραγράφου 17 του άρθρου 15 του ν. 2386/1996 για ποσοστό πετρελαίου κίνησης μεγαλύτερο του εξήντα τοις εκατό (60 %) συμψηφίζονται και τα επιπλέον καταβλήθεντα ποσά επιστρέφονται με τη διαδικασία της επιστροφής των αχρεωστήτων καταβληθέντων.

4. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 20 προστίθεται εδάφιο, που έχει ως εξής:

"Μερίσματα που έχουν καταβληθεί στους άνω υπαλλήλους από τους φορείς επικουρικής ασφάλισης για το εκτός υπηρεσίας χρονικό διάστημα που αναγνωρίστηκε ως συντάξιμο δεν επιστρέφονται από αυτούς."

5. Η παράγραφος 1 του άρθρου 19 αντικαθίσταται από τότε που ισχυει ως εξής:

" 1. Το Μετοχικό Ταμείο Πολιτικών Υπαλλήλων (Μ.Τ.Π.Υ.) είναι αποκεντρωμένη δημόσια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών και διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.), σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Οι διατάξεις που αφορούν το Μετοχικό Ταμείο Πολιτικών Υπαλλήλων (Μ.Τ.Π.Υ.) εξακολουθούν να ισχύουν στο σύνολό τους".

#### 'Άρθρο 13

##### Δασμολογικές και φορολογικές απαλλαγές προσωπικών ειδών που ανήκουν σε ιδιώτες

1. Το άρθρο 9 της Δ.245/1988 Α.Υ.Ο., που κυρώθηκε με το ν. 1839/1989 (ΦΕΚ 90 Α'), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

#### "Άρθρο 9

1. Κάθε παράβαση της παρούσας Απόφασης αποτελεί απλή τελωνειακή παράβαση και συνεπάγεται άμεσα την είσπραξη των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων, από τις οποίες έτυχαν απαλλαγής τα προσωπικά είδη, με τέλη εκπρόθεσμης καταβολής, τα οποία θα υπολογισθούν από την ημερομηνία αποδοχής τους κατά περίπτωση οικείου τελωνειακού Παραστατικού.

2. Σε περίπτωση που η διαπίστωση της παράβασης γίνει από τελωνειακή Αρχή άλλη από εκείνη της εισαγωγής - παραλαβής των προσωπικών ειδών, η έκθεση διαπίστωσης της

παράβασης στέλνεται στην Αρχή αυτή, η οποία και μεριμνά για τη βεβαίωση και είσπραξη των προβλεπόμενων στην παράγραφο 1 ποσών.

3. Η τυχόν άσκηση προσφυγής δεν αναστέλλει την είσπραξη των προαναφερόμενων ποσών.

4. Τα προσωπικά είδη, για τα οποία διαπιστώνεται παράβαση, ανεξάρτητα από τα επιτρεπόμενα κατά το ν.δ. 356/1974 μέτρα, υπόκεινται αμέσως σε προσωρινή δέσμευση, με πράξη της τελωνειακής Αρχής που διαπιστώσει την παράβαση.

Η δέσμευση αυτή που ισχύει μέχρι την τυχόν, σύμφωνα με το ν.δ. 356/1974, κατάσχεσή τους, συνίσταται:

α) για μεν τα "μέσα μεταφοράς", σε σφράγιση και ακινητοποίηση αυτών από την τελωνειακή Αρχή που διαπιστώσει την παράβαση, σε τελωνειακό χώρο. Κατά την κρίση της τελωνειακής Αρχής που διαπιστώσει την παράβαση, η σφράγιση και ακινητοποίηση των μέσων μεταφοράς μπορεί να γίνει σε χώρο δημόσιο ή ιδιωτικό και πάντοτε με την ευθύνη και την οικονομική επιβάρυνση του δικαιούχου προσώπου και του κατόχου των μέσων μεταφοράς, σε ολόκληρο,

β) για δε τα "είδη οικοσκευής", σε φύλαξη αυτών σε τελωνειακό χώρο, με οικονομική επιβάρυνση του δικαιούχου προσώπου και του κατόχου αυτών, σε ολόκληρο.

Σε περίπτωση που δεν καταβάλλονται τα κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου αμέσως απαιτητά ποσά, εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν.δ/τος 356/1974, περί αναγκαστικής είσπραξης των απαιτήσεων τούτων του Δημοσίου.

5. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δεν έχουν εφαρμογή σε περίπτωση οδήγησης για μία μόνο φορά μεταφορικού μέσου, αλλά επιβάλλεται πρόστιμο πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) δραχμών για το οποίο υπόχρεοι στην καταβολή του είναι το δικαιούχο πρόσωπο και ο οδηγός του αυτοκινήτου, η τυχόν δε προσφυγή στα Διοικητικά Δικαστήρια δεν αναστέλλει την εφάπαξ καταβολή του."

2. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 5 του άρθρου 9 της Δ. 245/1988 απόφασης Υπουργού Οικονομικών, όπως αντικαθίσταται με την παρ. 1 του άρθρου αυτού, εφαρμόζονται και σε εκκρεμείς υποθέσεις ενώπιον των τελωνειακών και δικαστικών Αρχών για προσωπικά είδη που έχουν παραληφθεί βάσει της πιο πάνω απόφασης καθώς και της Δ/264/23/1985 απόφασης Υπουργού Οικονομικών (ΦΕΚ 139 Β') που κυρώθηκε με το ν. 1591/1986 (ΦΕΚ 50 Α'), εφόσον δεν έχει εκδοθεί αμετάκλητη δικαστική απόφαση και οι ενδιαφερόμενοι παρατηθούν των ενδίκων μέσων και καταβάλουν τα ορίζομενα στις παρ. 1 και 5 ποσά, χωρίς προσαυξήσεις εκπρόθεσμης καταβολής μέχρι 30 Μαρτίου 1997.

Για επιβατικά αυτοκίνητα, τα οποία κατά το χρόνο τελωνισμού τους ήταν νέας ή αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και χρεώθηκαν ποσά ειδικού φόρου κατανάλωσης με βάση τους συντελεστές του άρθρου 1 του ν. 363/1976, επαναχρεώνονται με βάση τους συντελεστές του άρθρου 1 του ν. 1858/1989 (ΦΕΚ 148 Α') ή του άρθρου 37 του ν. 1882/1990, που ίσχυαν κατά τον ίδιο χρόνο.

Τυχόν ασκηθείσα πτοινή δίωξη πάνει οριστικά με πράξη του αρμόδιου εισαγγελέα και τα δεσμευθέντα ή κατασχέθεντα προσωπικά είδη αποδίδονται στους δικαιούχους.

Καταβλήθεντα ποσά σε εκτέλεση πράξεων ή αποφάσεων των αρμόδιων τελωνειακών Αρχών συμψηφίζονται με πράξη της αρμόδιας τελωνειακής Αρχής μέχρι των προσδιορισθέντων ποσών των παραγράφων 1 και 5 και τα τυχόν επιπλέον δεν επιστρέφονται.

3. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου 2 έχουν εφαρμογή μόνο για τα πρόσωπα, που ήσκησαν το δικαίωμα της μετοικεσίας και διαπιστώθηκε για τα άτομα αυτά παράβαση των σχετικών διατάξεων και όχι για άλλα άτομα, που καθ' οιοδήποτε τρόπο συμμετείχαν στην παραπάνω παράβαση για τα οποία εφαρμόζεται η κείμενη νομοθεσία.

#### 'Άρθρο 14

**Προσωρινή εισαγγαγή ορισμένων μεταφορικών μέσων και ειδών ατομικής χρήσης**

Οι παρ. 1, 2 και 6 του άρθρου 10 της Δ.247/1988 Α.Υ.Ο., που

κυρώθηκε με το ν. 1839/1989 (ΦΕΚ 90 Α'), αντικαθίστανται ως εξής:

"1. Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης επανεξαγωγής επιβατικών οχημάτων που παραδόθηκαν με βάση τις διατάξεις της παρούσας απόφασης, οφείλονται άμεσα τα παρακάτω πρόσθετα τέλη:

α) εφάπαξ πρόσθετο τέλος πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών για τη μη εμπρόθεσμη επανεξαγωγή και

β) πρόσθετο τέλος για κάθε ημέρα κυκλοφορίας του επιβατικού οχήματος μετά τη λήξη της προς επανεξαγωγή προθεσμίας ως ακολούθως:

- για επιβατικά οχήματα μέχρι 1.600 cc πέντε χιλιάδες (5.000) δραχμές

- για επιβατικά οχήματα από 1.601 cc και άνω δέκα χιλιάδες (10.000) δραχμές.

Για το χρονικό διάστημα της κυκλοφορίας μετά τη λήξη της προθεσμίας επανεξαγωγής, θα εισπράττονται και τα προβλεπόμενα τέλη κυκλοφορίας.

Προκειμένου για ρυμουλκούμενο όχημα (περιλαμβανομένου και του ρυμουλκούμενου τροχόσπιτου) που παρέμεινε στη χώρα μετά την επανεξαγωγή του οχήματος που το ρυμουλκούσε, το πρόσθετο τέλος για κάθε ημέρα παραμονής του ρυμουλκούμενου οχήματος μετά την επανεξαγωγή του κυρίως οχήματος ορίζεται σε δύο χιλιάδες (2.000) δραχμές."

"2. Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης επανεξαγωγής των λοιπών, εκτός των επιβατικών οχημάτων και των αλόγων ιππασίας, μεταφορικών μέσων που παραδόθηκαν με βάση τις διατάξεις της παρούσας απόφασης, οφείλονται άμεσα:

α) εφάπαξ πρόσθετο τέλος τριάντα χιλιάδων (30.000) δραχμών για τη μη εμπρόθεσμη επανεξαγωγή, και

β) πρόσθετο τέλος πέντε χιλιάδων (5.000) δραχμών για κάθε ημέρα μετά τη λήξη της προς επανεξαγωγή προθεσμίας."

"6. Σε περίπτωση οδήγησης μεταφορικού μέσου, πλην των αλόγων ιππασίας, από μη δικαιούχο, σύμφωνα με την παραγράφο 3 του άρθρου 8 της παρούσας, πρόσωπο, οφείλεται άμεσα εφάπαξ πρόσθετο τέλος διακοσίων πενήντα χιλιάδων (250.000) δραχμών, εφόσον το δικαιούχο πρόσωπο βρισκόταν στη χώρα κατά το χρόνο που διαπιστώθηκε η παράβαση, διαφορετικά το πρόστιμο διπλασιάζεται."

#### 'Άρθρο 15

**Τροποποίηση διατάξεων του ν. 718/1977  
(ΦΕΚ 304 Α') περί εκτελωνιστών**

1. Στην παραγράφο 1 του άρθρου 1 προστίθεται δεύτερο εδάφιο, το οποίο έχει ως εξής:

"Στις εκτελωνιστικές εργασίες συμπεριλαμβάνονται και οι διαδικασίες για τη διακίνηση των υποκείμενων σε Ε.Φ.Κ. κοινοτικών εμπορευμάτων, ως επίσης και οι διαδικασίες για την καταβολή του Ε.Φ.Κ. και του Ε.Π.Ε.Τ.."

2. Στην παραγράφο 2 του άρθρου 3 προστίθεται τρίτο εδάφιο, το οποίο έχει ως εξής:

"Η ως άνω δυνατότητα της ανάθεσης εκτέλεσης των εκτελωνιστικών εργασιών σε υπάλληλο του δικαιούχου δεν παρέχεται όταν πρόκειται για εξαγωγή επιδοτούμενων ή υποκείμενων σε ειδικό φόρο κατανάλωσης προϊόντων ή για αποστολή σε άλλο Κράτος - Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποκείμενων σε Ε.Φ.Κ. προϊόντων με έκδοση Συνοδευτικού Διοικητικού Εγγράφου."

#### 'Άρθρο 16

**Τροποποίηση και συμπλήρωση του  
ν. 2238/1994 (ΦΕΚ 151 Α')**

1. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης α' του άρθρου 17 αντικαθίσταται ως εξής:

"α) Αγορά αυτοκινήτων, δίτροχων ή τρίτροχων αυτοκινούμενων οχημάτων, πλοιών αναψυχής και λοιπών σκαφών αναψυχής, αεροσκαφών και κινητών πραγμάτων μεγάλης αξίας με εξαίρεση αυτά που αποτελούν αρδευτικό εξοπλισμό γεωργικής εκμετάλλευσης."

2. Στην παραγράφο 1 του άρθρου 24 προστίθεται περίπτωση

ζ, που έχει ως εξής:

"ζ) Από τόκους με τους οποίους προστένεται ο "Λογαριασμός Νεότητας Προσωπικού Ο.Τ.Ε.", που τηρείται στον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών Ελλάδας Α.Ε. και ο οποίος αποτελείται σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας του λογαριασμού αυτού από την τοποθέτηση των μηνιαίων εισφορών των υπαλλήλων του με σκοπό τη χορήγηση εφάπαξ χρηματικής παροχής στα ενήλικα τέκνα τους. Επί των τόκων αυτών ενεργείται παρακράτηση φόρου με συντελεστή δεκαπέντε τοις εκατό (15%) εξαντλουμένης της φορολογικής υποχρέωσης των δικαιούχων για τα εισοδήματα αυτά. Οι διατάξεις των παραγράφων 4 περίπτωση β' και 5 περίπτωση α' του άρθρου 54 εφαρμόζονται αναλόγως και στα εισοδήματα της περίπτωσης αυτής."

3. Αναστέλλεται από τότε που ίσχυσε και μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος η σχύση της διάταξης του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 15 του άρθρου 33, όπως αυτό προστέθηκε με την παράγραφο 8 του άρθρου 6 του ν. 2386/1996 (ΦΕΚ 43 Α').

'Οσοι δεν καταβάλλουν το φόρο της παραγράφου 15 του άρθρου 33 ή καταβάλλουν εκπρόθεσμα, υπόκεινται και στην πρόσθετη κύρωση της αφαίρεσης της άδειας άσκησης του επαγγέλματος.

4. Στο άρθρο 48 προστίθεται νέα παράγραφος 5 και η παράγραφος 5 αυτού αναριθμείται σε 6 ως εξής:

"5. Ως εισόδημα από ελευθέρια επαγγέλματα θεωρούνται και τα εφάπαξ χρηματικά ποσά που καταβάλλονται από τον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών Ελλάδας Α.Ε. βάσει κανονισμού του προσωπικού του από το Λογαριασμό Νεότητας στα ενήλικα τέκνα των υπαλλήλων αυτού από ίδια κεφάλαια. Στη εισόδημα αυτό διενεργείται παρακράτηση φόρου κατά την καταβολή του, από τον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών Ελλάδας Α.Ε. και ο φόρος υπολογίζεται με βάση την κλίμακα της παραγράφου 1 του άρθρου 9. Για την απόδοση του φόρου που παρακρατείται εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 59."

### Άρθρο 17

#### Παραχωρήσεις ακινήτων του Δημοσίου

1. Ακίνητα του Δημοσίου, που κατέχονται αυθαίρετα προ του έτους 1980 στις νησίδες Αγαθονήσι, Αρκιοί, Μαράνθη, Μεγίστη, Ψέριμο και Σαρία του Νομού Δωδεκανήσου, παραχωρούνται δωρεάν και κατά κυριότητα στους αυθαίρετους κατόχους τους κατά τη δημοσίευση του παρόντος, με τους εξής όρους και προϋποθέσεις:

α. Το παραχωρούμενο αστικό ακίνητο, μετά των κτισμάτων, δεν δύναται να υπερβαίνει τα οκτακόσια (800) τετραγωνικά μέτρα. Κατ' εξαίρεση μπορεί να παραχωρηθεί μεγαλύτερη έκταση, εφόσον αυτή που απομένει μετά την παραχωρηση των οκτακοσίων (800) τετραγωνικών μέτρων δεν αποτελεί άρπιο οικόπεδο ή δεν μπορεί να αποτελέσει άρπιο οικόπεδο σε συνένωση με άλλη συνεχόμενη έκταση του Δημοσίου. Αν ο δικαιούχος κατέχει μεγαλύτερη έκταση από την παραπάνω οριζόμενη, δύναται να του παραχωρηθεί επιπλέον έκταση μέχρι το πολύ οκτακόσια (800) τετραγωνικά μέτρα, με τίμημα ίσο προς το ένα πέμπτο (1/5) της τρέχουσας αγοραίας αξίας της, καταβλητέο σε πέντε (5) το πολύ ισόποσες ετήσιες άτοκες δόσεις.

β. Το παραχωρούμενο αγροτικό ακίνητο δεν δύναται να υπερβαίνει τα δέκα (10) στρέμματα.

Αν ο δικαιούχος κατέχει μεγαλύτερη έκταση από την παραπάνω παραχωρούμενη, δύναται να του παραχωρηθεί επιπλέον έκταση μέχρι δέκα (10) στρεμμάτων, με τίμημα ίσο προς το ένα δέκατο (1/10) της τρέχουσας αγοραίας αξίας της, καταβλητέο σε πέντε (5) το πολύ ισόποσες ετήσιες άτοκες δόσεις.

γ. Τα παραχωρούμενα ακίνητα, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την κάλυψη στεγαστικών ή επαγγελματικών αναγκών ή για γεωργικούς και κτηνοτροφικούς σκοπούς των δικαιούχων. Στην αξία των ακινήτων δεν υπολογίζονται οι δαπάνες αξιοποίησης και βελτίωσής τους που έγιναν από τους κατόχους, ως και η αξία των τυχόν ευρισκόμενων επ' αυτών κτισμάτων, που έχουν ανεγερθεί απ' αυτούς.

δ. Ο παραχωρησιούχος να έχει την ελληνική ιθαγένεια.

Η μεταβίβαση περαιτέρω των ακινήτων εν ζωή για οποιαδήποτε

αιτία επιτρέπεται μόνο σε φυσικά πρόσωπα που έχουν την ελληνική ιθαγένεια και μετά την πάροδο δεκαπέντε (15) ετών από την παραχωρηση του ακινήτου.

ε. Η παραχωρηση γίνεται ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου στην Κτηματική Υπηρεσία Δωδεκανήσου, με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, κατόπιν γνώμης του αρμόδιου Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου. Η απόφαση αυτή αποτελεί τίτλο κυριότητας που μεταγράφεται.

στ. 'Οσοι κατέχουν μεγαλύτερη έκταση, από την παραχωρούμενη κατά τα ανωτέρω, υποχρεούνται να παραδώσουν αυτή ελεύθερη στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών, με σχετικό πρωτόκολλο, εντός έξι (6) μηνών από την έκδοση του τίτλου μεταβίβασης της παραχωρούμενης έκτασης. Σε αντίθετη περίπτωση η παραχωρηση ανακαλείται αυτοδίκαια.

ζ. Παράβαση οποιουδήποτε από τους παραπάνω όρους και προϋποθέσεις συνεπάγεται την αυτοδίκαιη επάνοδο του ακινήτου στην κυριότητα του Δημοσίου.

2. Σε κάθε οικογένεια, που κατοικεί μόνιμα στις παραπάνω νησίδες και ο ένας τουλάχιστον από τους συζύγους έχει την ελληνική ιθαγένεια, καθώς και σε κάθε οικογένεια της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του ν. 719/1977 (ΦΕΚ 301 Α'), όπως αυτή αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 5 του άρθρου 35 του ν. 1473/1984 (ΦΕΚ 127 Α'), εφόσον στερείται ακινήτου στις παραπάνω νησίδες ικανού να καλύψει τις στεγαστικές ή επαγγελματικές ή γεωργικές και κτηνοτροφικές ανάγκες της παραχωρείται δωρεάν και κατά κυριότητα έκταση σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

3. Κοινόχρηστοι χώροι σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή σύμφωνα με τον τρόπο χρησιμοποίησής τους ή έχουν χαρακτηριστεί ως τοιούτοι, καθώς και έργα κοινής αφέλειας μαζί με τα κτίσματα και τις εγκαταστάσεις τους, με εξαίρεση τη ζώνη του αιγαλού, στις νησίδες της παρ. 1 παραχωρούνται δωρεάν και κατά κυριότητα στους οικείους Ο.Τ.Α. με τον παρόντα νόμο αυτοδίκαια και χωρίς άλλη διατύπωση.

Οι δήμοι και κοινότητες προς τους οποίους παραχωρούνται οι χώροι αυτοί υποχρεούνται όπως μη μεταβάλλουν την ιδιότητα τούτων ως κοινοχρήστων.

### Άρθρο 18

#### Ρυθμίσεις για το 'Ιδρυμα "ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΤΑΜΕΙΟ

##### ΓΙΑ ΤΗ ΦΥΣΗ (W.W.F.) ΕΛΛΑΣ"

Το κοινωφέλες 'Ιδρυμα με την επωνυμία "ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΤΑΜΕΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΦΥΣΗ (W.W.F.) ΕΛΛΑΣ", του οποίου η σύσταση εγκρίθηκε με το από 11.1.1994 προεδρικό διάταγμα (ΦΕΚ 22 Α'/18.1.1994), έχει διοικητική και διαχειριστική αυτοτέλεια και δεν εφαρμόζονται επ' αυτού οι διατάξεις του α.ν. 2039/1939, όπως εκάστοτε ισχύει, πλὴν εκείνων που αφορούν την υποβολή και έγκριση προϋπολογισμών και απολογισμών, δύσον αφορά την πήρηση των διατάξεων του Οργανισμού του.

### Άρθρο 19

#### Εξομίσωση Προϊσταμένων της Σ.Ε.Υ.Υ.Ο. -

##### Ρυθμίσεις για το Σ.Δ.Ο.Ε.

1. Στο άρθρο 7 του ν. 2343/1995 (ΦΕΚ 211 Α') προστίθεται παράγραφος 7, που έχει ως εξής:

"7. Εξομίσωση Προϊσταμένων της Σ.Ε.Υ.Υ.Ο.

Ο Γενικός Διευθυντής, ο Διευθυντής Σπουδών και ο Προϊστάμενος του Γραφείου Διοίκησης εξομοιούνται από την ανάληψη των καθηκόντων τους, ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις κείμενες διατάξεις για τους δημοσίους υπαλλήλους και τους υπαλλήλους Ν.Π.Δ.Δ., με τους προϊσταμένους οργανικών μονάδων επιπλέους Γενικής Διεύθυνσης, Διεύθυνσης και Τμήματος, αντίστοιχα".

2. Η διάταξη της προηγούμενης παραγράφου ισχύει από τη

δημοσίευση του ν. 2343/1995.

3. Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 32 του ν. 1828/1989 αντικαθίσταται ως εξής:

"Με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ορίζεται ή ανακαθορίζεται ο χρόνος έναρξης ή λήξης λειτουργίας των υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών, που συνιστώνται ή καταργούνται, καθώς και αυτών που συστήθηκαν ή προβλέπεται η κατάργηση τους, σύμφωνα με τις οικείες οργανωτικές διατάξεις."

4. 'Όπου από τις οικείες διατάξεις για την οργάνωση των υπηρεσιών του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (Σ.Δ.Ο.Ε.) προβλέπεται η κάλυψη των θέσεων Προϊσταμένων Διεύθυνσης, Αναπληρωτών Προϊσταμένων και Προϊσταμένων υποκείμενων οργανικών μονάδων της Κεντρικής Υπηρεσίας και των περιφερειακών υπηρεσιών αυτού, από τους κλάδους εφοριακών και τελωνειακών, ο Υπουργός Οικονομικών ορίζει ή ανακαθορίζει, με αποφάσεις του που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, τον κλάδο από τον οποίο καλύπτεται καθεμία από τις παραπάνω θέσεις.

5. Οι αρμοδιότητες των Προϊσταμένων των Δημοσίων Οικονομικών Υπηρεσιών (Δ.Ο.Υ.) και τελωνείων για την επιβολή προστίμων και πρόσθετων τελών που προβλέπονται από την παράγραφο 2 του άρθρου 34 του π.δ/τος 186/1992, που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 9 του ν. 1989/1991, την παράγραφο 1 του άρθρου 49 του ν. 1642/1986 και την παράγραφο 1 του άρθρου 99 του ν. 1165/1918, ασκούνται σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις και από τους Διευθυντές και αναπληρωτές Διευθυντές του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (Σ.Δ.Ο.Ε.).

#### 'Αρθρο 20

##### Αναπροσαρμογή αξίας ακινήτων των επιχειρήσεων

1. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 24 του ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α') αντικαθίστανται ως εξής:

"1. Από την υπεραξία που προκύπτει με βάση τις διατάξεις του άρθρου 22 του νόμου αυτού, παρέχεται η δυνατότητα στις επιχειρήσεις, κατά το χρόνο της εμπρόθεσμης υποβολής της δήλωσης υπεραξίας, να αφαιρεθεί αναλογικά η ζημία που επιτρέπεται κατά το χρόνο της αναπροσαρμογής να συμψηφισθεί με άλλα εισοδήματα ή να μεταφερθεί για συμψηφισμό με βάση τις διατάξεις που ισχύουν στη φορολογία εισοδήματος.

Η ζημία που αφαιρείται από την προκύψασα υπεραξία δεν συμψηφίζεται με άλλα εισοδήματα, ούτε και μεταφέρεται για συμψηφισμό στα επόμενα χρόνια.

Για τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις κάμπινγκ δεν υπόκειται σε φορολογία το πενήντα τοις εκατό (50%) της υπεραξίας που προκύπτει από την αναπροσαρμογή της αξίας ολόκληρου του γηπέδου επί του οποίου υφίστανται κτίσματα ή άλλες εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τις ανάγκες του ξενοδοχείου ή του κάμπινγκ.

2. Το υπόλοιπο ποσό της υπεραξίας φορολογείται με συντελεστή πέντε τοις εκατό (5%) για τα γήπεδα και οκτώ τοις εκατό (8%) για τα κτίρια."

2. Η παράγραφος 2 του άρθρου 25 του ν. 2065/1992 αντικαθίσταται ως εξής:

"2. Η δήλωση υποβάλλεται στην αρμόδια δημόσια οικονομική υπηρεσία μέχρι την τελευταία εργάσιμη για τις δημόσιες υπηρεσίες ημέρα του επόμενου μήνα από το χρόνο που έγινε η αναπροσαρμογή."

3. Η παράγραφος 1 του άρθρου 26 του ν. 2065/1992 αντικαθίσταται ως εξής:

"1. Ο φόρος που οφείλεται με βάση τις διατάξεις του άρθρου 24 του παρόντος καταβάλλεται από τις επιχειρήσεις σε τέσσερις (4) εξαμηνιαίες δόσεις, από τις οποίες η πρώτη με την υποβολή της εμπρόθεσμης δήλωσης και οι υπόλοιπες τρεις (3) μέχρι την τελευταία εργάσιμη, για τις δημόσιες υπηρεσίες, ημέρα του αντίστοιχου εξάμηνου."

4. Η παράγραφος 5 του άρθρου 26 του ν. 2065/1992 αντικαθίσταται ως εξής:

"5. Οι διατάξεις των άρθρων 66 μέχρι και 71, 74, 75, 84, 86, 87 και 113 του ν. 2238/1994, καθώς και του ν. 4125/1960 (ΦΕΚ 202

Α') εφαρμόζονται ανάλογα και στο φόρο που επιβάλλεται με το νόμο αυτόν."

5. Η περίπτωση δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 23 του ν. 2065/1992 αντικαθίσταται ως εξής:

"δ. Οι εταιρίες περιορισμένης ευθύνης θα κάνουν αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου με έκδοση νέων εταιρικών μεριδίων, τα οποία διανέμονται δωρεάν στους παλαιούς εταίρους, κατ' αναλογία των μεριδίων τους."

6. Στο άρθρο 23 του ν. 2065/1992 προστίθεται παράγραφος 4, η οποία έχει ως εξής:

"4. Σε περίπτωση κατά την οποία, λόγω της αναπροσαρμογής, τα κεφάλαια ανώνυμης εταιρίας, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και τα πάσης φύσεως αποθεματικά που έχει σχηματίσει, είναι επενδυμένα κατά την 31η Δεκεμβρίου του έτους αναπροσαρμογής σε αστικά ακίνητα κατά ποσοστό εξήντα τοις εκατό (60%) και άνω, οι διατάξεις του άρθρου 24 του ν. 2214/1994 (ΦΕΚ 75 Α') για την ονομαστικοποίηση των μετοχών της εταιρίας δεν έχουν εφαρμογή για τη χρήση αυτή."

7. Οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων 1 έως 6 έχουν εφαρμογή επί της αναπροσαρμογής της αξίας των ακινήτων που υποχρεούνται να προβούν οι επιχειρήσεις στο έτος 1996 και εφεξής.

#### 'Αρθρο 21

##### ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΜΕΝΩΝ

1. Οι διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 2198/1994 (ΦΕΚ 43 Α') έχουν ανάλογη εφαρμογή και στους φορολογούμενους, οι οποίοι μέσα σε ένα (1) μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου υποβάλλουν αρχική ή συμπληρωματική δήλωση για την καταβολή των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 του ως άνω άρθρου φόρων, τελών ή εισφορών υπέρ του Δημοσίου για εισοδήματα που αποκτήθηκαν μέχρι και το ημερολογιακό έτος 1995, καθώς και αρχικές ή συμπληρωματικές δηλώσεις για την καταβολή φόρων, τελών, εισφορών ή κρατήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, για τους οποίους η φορολογική υποχρέωση γεννήθηκε μέχρι και την 30ή Ιουνίου 1996.

Εξαιρετικά για την απόδοση του φόρου που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 2328/1995 (ΦΕΚ 159 Α') όπως ισχύει, η δήλωση υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 7 του εν λόγω άρθρου, καλύπτει υποχρέωσεις για διαφημίσεις που έγιναν μέχρι 9 Ιουλίου 1996 και ο φόρος καταβάλλεται εφάπαξ.

Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 13 του ν. 2198/1994 δεν εφαρμόζονται επίσης και για τα οικονομικά έτη και τα φορολογικά αντικείμενα των φορολογουμένων για τα οποία μέχρι την 25η Οκτωβρίου 1996 έχει εκδοθεί εντολή διενέργειας τακτικού ή προσωρινού ελέγχου.

2. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 13, εκτός της παραγράφου 6, του άρθρου 15 του ν. 2198/1994 εφαρμόζονται και για τα χρέα τα οποία έχουν καταστεί ληξιπρόθεσμα, κατά τις διατάξεις του Κώδικα Εισπραξης Δημοσίων Εσόδων, μέχρι και τις 30 Σεπτεμβρίου 1996. Στη ρύθμιση αυτή δεν υπάγονται ο φόρος εισοδήματος φυσικών και νομικών προσώπων οικονομικού έτους 1996 και τα τέλη κυκλοφορίας αυτοκινήτων του ίδιου έτους.

Η σχετική αίτηση για την υπαγωγή στη ρύθμιση πρέπει να κατατεθεί στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. ή Τελωνείο μέχρι και τη 15η Νοεμβρίου 1996, η πρώτη δόση πρέπει να καταβληθεί μέχρι και την τελευταία εργάσιμη ημέρα του ίδιου μήνα και οι υπόλοιπες δόσεις την αντίστοιχη ημέρα των επόμενων μηνών.

3. Στις διατάξεις της παραγράφου 14 του άρθρου 15 του ν. 2198/1994, όπως συμπληρώθηκαν με τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 34 του ν. 2214/1994 (ΦΕΚ 75 Α'), μπορούν να υπαχθούν και τα χρέα των φαρμακευτικών επιχειρήσεων που βεβαιώθηκαν στις αρμόδιες Δ.Ο.Υ. μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1993 και αφορούν ελέγχους που διενεργήθηκαν από τον Ε.Ο.Φ. μετά τη χρονολογία αυτή, αλλά αναφέρονται στις χρήσεις μέχρι του έτους 1993.

Η σχετική αίτηση για την υπαγωγή στη ρύθμιση πρέπει να

κατατεθεί στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. μέχρι και τη 15η Νοεμβρίου 1996, η πρώτη δόση πρέπει να καταβληθεί μέχρι και την τελευταία εργάσιμη ημέρα του ίδιου μήνα και οι υπόλοιπες δόσεις την αντίστοιχη ημέρα των επόμενων μηνών.

Σε όσες περιπτώσεις δεν έχει διενεργηθεί ακόμα έλεγχος από τον Ε.Ο.Φ. της παραπάνω περιόδου, η αίτηση για την υπαγωγή στη ρύθμιση μπορεί να γίνεται μέχρι την τελευταία εργάσιμη ημέρα του επόμενου μήνα από τη βεβαίωση στη Δ.Ο.Υ. των ποσών αυτών και η καταβολή της πρώτης δόσης μέχρι την ίδια ημερομηνία.

4. Χρέει προς το Δημόσιο, προερχόμενα από οποιαδήποτε αιτία, των Ποδοσφαιρικών Ανωνύμων Εταιριών (Π.Α.Ε.) και των Ερασιτεχνικών Αθλητικών Σωματείων, που έχουν βεβαιωθεί κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ (ν.δ. 356/1974) για είσπραξη στις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.) μέχρι και τις 30 Σεπτεμβρίου 1996, δύναται να καταβληθούν σε σαράντα οκτώ (48) ίσες μηνιαίες δόσεις, μαζί με το τριάντα τοις εκατό (30%) των προσαυξήσεων εκπρόθεσμης καταβολής που αναλογούν σ' αυτά μέχρι την ημερομηνία καταβολής της πρώτης δόσης της ρύθμισης. Το ποσό της κάθε μηνιαίας δόσης δεν μπορεί να είναι μικρότερο των πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) δραχμών.

Η καταβολή των δόσεων εξυπηρετείται με παρακράτηση του ποσού κάθε δόσης, που προέρχεται από την απόδοση διαγωνισμών του ΠΡΟ-ΠΟ που καταβάλλεται στις Π.Α.Ε. και τα Ερασιτεχνικά Αθλητικά Σωματεία. Η παρακράτηση της μηνιαίας δόσης θα ενεργείται από την Ε.Π.Α.Ε. βάσει εγγράφου των αρμόδιων δημόσιων οικονομικών υπηρεσιών και αποδίδεται σ' αυτές μέχρι την τελευταία εργάσιμη ημέρα κάθε μήνα. Σε περίπτωση που η παρακρατούμενη επιχορήγηση δεν καλύπτει το ποσό της οφειλόμενης δόσης, η διαφορά καταβάλλεται από την Π.Α.Ε. ή το Αθλητικό Σωματείο στην αρμόδια Δ.Ο.Υ.. Η επιχορήγηση κατά το μέρος που αναλογεί στο ποσό κάθε δόσης καθώς και η τυχόν επιπλέον διαφορά που καταβάλλεται από της Π.Α.Ε., ή τα Αθλητικά Σωματεία για τη συμπλήρωση του ποσού της δόσης είναι ακατάσχετες και υποχρεωτικά εκχωρητέες στο Δημόσιο για όσο χρονικό διάστημα διαρκεί η ρύθμιση. Για της Π.Α.Ε. και τα Αθλητικά Σωματεία που καταβάλλουν εμπρόθεσμα τις δόσεις αυτές δεν γίνεται παρακράτηση.

Στον τρόπο αυτόν καταβολής δύνανται να υπάγονται και τα χρέη προς το Δημόσιο της παραπάνω κατηγορίας οφειλετών (Π.Α.Ε., Ερασιτεχνικών Αθλητικών Σωματείων) που θα βεβαιώνονται οριστικά είτε ύστερα από φορολογικούς ελέγχους είτε ύστερα από οριστικές αποφάσεις διοικητικών δικαστηρίων και θα αφορούν υποχρεώσεις περιόδου μέχρι και 30.9.1996. Με την υπαγωγή και των χρεών αυτών αναπτροσαρμόζονται τα ποσά των δόσεων που είχαν καθορισθεί αρχικά και καταβάλλεται υποχρεωτικά το σύνολο της διαφοράς που προκύπτει και αφορά τις ληξιπρόθεσμες δόσεις μέχρι την ημερομηνία καταβολής της δόσης που ακολουθεί την αναπτροσαρμογή.

Προϋποθέσεις για την υπαγωγή στη ρύθμιση αυτή αποτελούν: α) η κατάθεση σχετικής αίτησης που θα συνοδεύεται από έγγραφη προσωπική εγγύηση του Προέδρου της ενδιαφερόμενης Π.Α.Ε. ή του Αθλητικού Ερασιτεχνικού Σωματείου στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. μέσα σε ένα (1) μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου και β) η καταβολή της πρώτης δόσης μέχρι την τελευταία εργάσιμη για τις δημόσιες υπηρεσίες ημέρα του επόμενου μήνα από τη δημοσίευση του νόμου αυτού. Οι υπόλοιπες δόσεις της ρύθμισης καταβάλλονται την αντίστοιχη ημέρα των επόμενων μηνών. Με την εν λόγω έγγραφη προσωπική εγγύηση ο πρόδρος δηλώνει ότι καθίσταται αλληλεγγύας και εις ολόκληρον συνυπόχρεος με την Π.Α.Ε. ή το Αθλητικό Ερασιτεχνικό Σωματείο παραιτούμενος της ενστάσεως της διζήσεως, για την εξόφληση του χρέους μέσα στις προθεσμίες που ορίζονται για τις δόσεις. Οφειλέτες των ανωτέρω Π.Α.Ε. και των Ερασιτεχνικών Αθλητικών Σωματείων που ρυθμίστηκαν με τους νόμους 2021/1992 (άρθρο 13) και 2166/1993 (άρθρο 22) μπορούν να υπαχθούν στον παρόντα τρόπο εξόφλησης των χρεών τους κατά το ανεξόφλητο υπόλοιπό τους.

Η μη καταβολή δύο (2) συνεχών μηνιαίων δόσεων της ρύθμισης

έχει ως συνέπεια εκτός των αναφερομένων στην παράγραφο 8 του άρθρου 15 του ν. 2198/1994 και τη βεβαίωση σε βάρος της οφειλέτης Π.Α.Ε. ή του Αθλητικού Ερασιτεχνικού Σωματείου με πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. του ποσού των προσαυξήσεων εκπρόθεσμης καταβολής, που δεν καταβλήθηκε για τις δόσεις που θα έχουν εξοφληθεί μέχρι την απώλεια του ευεργετήματος της ρύθμισης. Εφόσον εξοφλούνται οι δόσεις των προηγούμενων εδαφίων και δεν υφίστανται άλλες ληξιπρόθεσμες οφειλές της Π.Α.Ε. ή του Αθλητικού Σωματείου ή των εγγυητών προέδρων αυτών χορηγείται αποδεικτικό ενημερότητας των χρεών προς το Δημόσιο και δεν λαμβάνονται σε βάρος τους τα προβλέπομενα από τις διατάξεις των άρθρων 25 και 27 του ν. 1882/1990 (ΦΕΚ 43 Α'), 46 και 48 του ν. 2065/1992, 7 του ν. 2120/1993 (ΦΕΚ 24 Α') και του ν.δ/τος 356/1974 αναγκαστικά και διοικητικά μέτρα είσπραξης, τυχόν δε ληφθέντα αναστέλλονται. Επίσης, αναστέλλεται η συνέχιση της διαδικασίας της αναγκαστικής εκτέλεσης κινητών ή ακινήτων και με την προϋπόθεση ότι η εκτέλεση αφορά μόνο χρέη που ρυθμίζονται με τις διατάξεις αυτού του άρθρου.

Η αναστολή αυτή δεν ισχύει για κατασχέσεις που έχουν επιβληθεί στα χέρια τρίτων, τα αποδιδόμενα όμως ποσά θα λαμβάνονται υπόψη για την κάλυψη δόσης ή δόσεων του παρόντος τρόπου εξόφλησης.

Με τις διατάξεις αυτές δεν δημιουργείται καμία αξίωση κατά του Δημοσίου και υπέρ των Π.Α.Ε. και των Αθλητικών Σωματείων που θα υπαχθούν στη ρύθμιση αυτή, λόγω καταβολής πριν από την ισχύ του νόμου αυτού των χρεών που υπάγονται σε αυτές. Επίσης, δεν θίγονται ισχύουσες διατάξεις που απαιτούν την καταβολή ολόκληρης οφειλής για τη διενέργεια ορισμένων πράξεων.

Απαιτήσεις των Π.Α.Ε. ή των Αθλητικών Σωματείων που θα υπαχθούν στον προηγούμενο τρόπο εξόφλησης και θα είναι ενήμεροι σε αυτόν δεν θα συμψηφίζονται με τα χρέα αυτά. Θα συμψηφίζονται όμως με ληξιπρόθεσμα χρέη αυτών που δεν υπάγονται στις διατάξεις των προηγούμενων εδαφίων. Η υπαγωγή στην ανωτέρω ρύθμιση δεν εμποδίζει τη λήψη μέτρων προς διασφάλιση της οφειλής. Οι Π.Α.Ε. και τα Αθλητικά Σωματεία που δεν είναι συνεπείς στην παρούσα ρύθμιση και δεν καταβάλλουν εμπρόθεσμα τα πρέχουσες φορολογικές υποχρεώσεις τους δεν δικαιούνται να συμμετάσχουν στις αθλητικές διοργανώσεις της κατηγορίας τους.

Η παραγραφή των χρεών που έχουν υπαχθεί στον ως άνω τρόπο εξόφλησης αναστέλλεται για ολόκληρο το χρονικό διάστημα, το οποίο αφορά, ανεξάρτητα αν οι Π.Α.Ε. και τα Αθλητικά Ερασιτεχνικά Σωματεία είναι συνεπείς σ' αυτόν ή όχι. Μετά την παύση της αναστολής συνεχίζεται η παραγραφή και σε καμία περίπτωση δεν δικαιούνται να συμμετάσχουν στις αθλητικές διοργανώσεις της κατηγορίας τους.

5. Οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου ισχύουν από την 25η Οκτωβρίου 1996.

## 'Αρθρο 22

### 'Άλλες διατάξεις

1. Στις διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 6 του άρθρου 9 του ν. 2386/1996 (ΦΕΚ 43 Α') υπάγονται και οι οφειλέτες προς το Δημόσιο των περιοχών που καθορίζονται με τις αριθμ. 256/13.7.1994 και 75/4.4.1996 Πράξεις του Υπουργικού Συμβουλίου.

Η κατάθεση των σχετικών αιτήσεων για την υπαγωγή στην ανωτέρω ρύθμιση πρέπει να γίνει μέσα σ' ένα (1) μήνα από τη δημοσίευση του νόμου αυτού στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η δε καταβολή της πρώτης δόσης της ρύθμισης πρέπει να γίνει έως και την τελευταία εργάσιμη για τις δημόσιες υπηρεσίες ημέρα του επόμενου μήνα από τη δημοσίευση του νόμου.

Στην ανωτέρω ρύθμιση υπάγονται και βεβαιωμένα χρέη σε

δημόσια οικονομική υπηρεσία, εκτός των αναφερόμενων περιοχών που καθορίζουν οι υπ' αριθμ. 242/6.6.1995, 266/18.7.1995 και 75/4.4.1996 Π.Υ.Σ., τα οποία οφείλονται από επιχειρήσεις που έχουν την κύρια εγκατάστασή τους αποκλειστικά στις περιοχές που καθορίζουν οι ανωτέρω Π.Υ.Σ..

2. Στο άρθρο 27 του ν. 1882/1990 (ΦΕΚ 43 Α') προστίθεται παράγραφος με αριθμό 5, που έχει ως εξής:

"5. Το μέτρο της απαγόρευσης εξόδου από τη Χώρα δεν λαμβάνεται σε βάρος προσώπων που συμμετέχουν στα Διοικητικά Συμβούλια των επιχειρήσεων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός καθορίζεται κάθε φορά από τις ισχύουσες διατάξεις ή είναι εκπρόσωποι αυτών, εφόσον τα πρόσωπα αυτά έχουν τοποθετηθεί στη θέση αυτή με απόφαση του αρμόδιου κατά περίπτωση υπουργού και αφορούν χρέον προς το Δημόσιο, βεβαιωμένα στο όνομα του νομικού προσώπου.

Τυχόν ληφθέντα μέτρα για τα ως άνω χρέη ανακαλούνται και σχετικές εκκρεμείς δίκες καταργούνται."

3. Τα τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων που ορίζονται στη διατάξη της παραγράφου 2 του άρθρου 36 του ν. 2093/1992 (ΦΕΚ 181 Α'), όπως ισχύει, τα οποία ανέρχονται σε είκοσι χιλιάδες (20.000), τριάντα πέντε χιλιάδες (35.000), εβδομήντα πέντε χιλιάδες (75.000) και εκατό χιλιάδες (100.000) δραχμές, αυξάνονται σε είκοσι πέντε χιλιάδες (25.000), σαράντα πέντε χιλιάδες (45.000), εκατό χιλιάδες (100.000) και εκατόν τριάντα χιλιάδες (130.000) δραχμές, αντίστοιχα.

4. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου του άρθρου αυτού ισχύουν από 1.1.1997.

5. Στο άρθρο 6 του ν. 1642/1986 η παράγραφος 4 αντικαθίσταται ως εξής:

"4. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 και της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού εφαρμόζονται για ακίνητα, η άδεια κατασκευής των οποίων εκδίδεται από 1ης Ιανουαρίου 2000."

6. Στο άρθρο 56 του ν. 1642/1986, το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 8 αντικαθίσταται ως εξής:

"Στο φόρο προστιθέμενης αξίας υπάγονται και τα εργολαβικά προσύμφωνα ανέγερσης οικοδομών με το σύστημα της αντιπαροχής, τα οποία συντάχθηκαν μετά την 21.8.1986 και η σχετική άδεια εκδίδεται μετά την 1η Ιανουαρίου 2000."

7. Η ισχύς των διατάξεων των προηγούμενων παραγράφων 5 και 6 αρχίζει από 1.1.1997.

8. Η παράγραφος 3 του άρθρου 25 του ν. 2214/1994 καταργείται.

9. Οι εισπράξεις υπέρ του λογαριασμού ΔΕΤΕ θα κατατίθενται από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σε ειδικό έντοκο λογαριασμό που θα ανοιχθεί σε οποιοδήποτε από τις λειτουργούσες στην Ελλάδα αναγνωρισμένες τράπεζες.

10. Η διατάξη της προηγούμενης παραγράφου 9 ισχύει και για τις εισπράξεις υπέρ του λογαριασμού των Δ.Ε.Χ.Ε..

### 'Άρθρο 23

Μετά το εδάφιο 1 προστίθεται εδάφιο δεύτερο στην παράγραφο 1 του άρθρου 26 του ν. 1262/1982 με το ακόλουθο περιεχόμενο:

"Η άνω επιχειρήγηση παρέχεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας μετά από διαπίστωση της συνδρομής εκάστοτε των προϋποθέσεων του προηγούμενου εδαφίου."

### 'Άρθρο 24

1. Δημόσια κτήματα που βρίσκονται σε οικισμούς του Νομού Κιλκίς και χρησιμοποιούνται από τους κατόχους τους για την ικανοποίηση στεγαστικών αναγκών ή άσκηση επαγγελματικών δραστηριοτήτων και κατέχονται αποδεδειγμένα για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των σαράντα (40) ετών, εκποιούνται στους κατόχους τους με τίμημα ισάξιο του ενός δεκάτου (1/10) της τρέχουσας αξίας τους, χωρίς άλλη προϋπόθεση.

2. Οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή των ανωτέρω ρυθμίζονται

με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού Οικονομικών.

3. Ο Υπουργός Οικονομικών μπορεί να απόφασή του να εξαιρεί από την εκποίηση κατεχόμενα δημόσια κτήματα, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν με οποιονδήποτε τρόπο για τη στέγαση υπηρεσιών του Δημοσίου ή για άλλες κοινωνικές ανάγκες που καθορίζονται με την ίδια απόφαση.

### 'Άρθρο 25

#### 'Εναρξη ισχύος

1. Η ισχύς των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 16 αρχίζει από το οικονομικό έτος 1997, για τα εισοδήματα ή τις δαπάνες που αποκτώνται ή πραγματοποιούνται, κατά περίπτωση, από την 1η Ιανουαρίου 1996 και μετά.

2. Η ισχύς των λοιπών διατάξεων αρχίζει από τη δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις διατάξεις αυτές.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Παρακαλώ και πάλι το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Εισερχόμεθα στη συζήτηση του νομοσχεδίου αρμοδιότητας του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του νομοσχεδίου: "Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης της Μελέτης, Κατασκευής, Αυτοχρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας-Σταυρού-Αεροδρομίου Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού".

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Αλέξανδρος Βούλγαρης έχει το λόγο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γνωστό σε όλους μας ότι εδώ και πολλά χρόνια η Αθήνα είναι μια πόλη σε κρίση και μαζί με την Αθήνα όλο το πολεοδομικό συγκρότημα της Αττικής. Η κίνηση, ο ρυθμός, η λειτουργία της πόλης έχουν σπιγματισθεί από την έλλειψη κάθε σχεδιασμού, κάθε οργάνωσης, κάθε προγραμματισμού και πρόβλεψης για το μέλλον. Κάθε μέρα όλοι αυτοί που ζουν και εργάζονται στο χώρο αυτού, νοιώθουν τις συνέπειες αυτής της κρίσης. Κάθε μέρα όλοι μας συμπληρώνουμε τα κομμάτια μιας φωτογραφίας που εικονίζει μια ανοχύρωτη τσιμενταρισμένη, νεφόποληκτη και υποβαθμισμένη πόλη. Τα κομμάτια αυτά, βέβαια, έχουν το όνομά τους. Νέφος, κυκλοφοριακά προβλήματα, θόρυβος, χαμένος χρόνος και σπατάλη ενέργειας. Η αιχμαλώσια της Αττικής από το ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητο, ένα σύνολο κυριαρχίας, είναι ολοφάνερη και αποτελεί ταυτόχρονα την κυριαρχη αιτία για τα μεγάλα κυκλοφοριακά προβλήματα της Αττικής.

Η Αττική όπως έγινε και όπως είναι αποτελεί το Γόρδιο δεσμό της Ελλάδας. Και αυτήν την αλήθεια μπορούμε να την αποδώσουμε με αριθμούς.

Η περιφέρεια της Αττικής έχει συγκεντρώσει 3,5 εκατ. ανθρώπους, δηλαδή το 35%-40% του πληθυσμού της Χώρας, το 50% των βιομηχανικών δραστηριοτήτων και το 55% των κυκλοφορώντων αυτοκινήτων. Δεν αρκεί, όμως, να μένουμε στις διαπιστώσεις, γιατί η Αθήνα, η Αττική, δεν έχει μόνο παρελθόν, αλλά και μέλλον και αποτελεί χρέος μας, όχι μόνο να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους και να κάνουμε και την αυτοκριτική μας, αλλά κυρίως να αλλάξουμε ριζικά την πραγματικότητα στην οποία ζούμε, με την κινητοποίηση και τη συνεργασία όλων μας.

Η Αθήνα, η Αττική, χρειάζεται σχεδιασμό, στρατηγική, όραμα, στόχους και συγκεκριμένα έργα και παρεμβάσεις για να τη βάλει σε μια άλλη αναπτυξιακή τροχιά, αναβαθμίζοντας παράλληλα την ποιότητα ζωής των κατοίκων της. Αυτή η προσπάθεια απαιτεί νέες ιεραρχήσεις παρεμβάσεων και βασικών επιλογών και νέες προτεραιότητες μέτρων και έργων μικρής και μεγάλης κλίμακας.

Σπις βασικές αυτές επιλογές και στα έργα κυρίως μεγάλης κλίμακας εντάσσεται και το έργο της κατασκευής της ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας-Σταυρού-Αεροδρομίου Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού.

Με το συζητούμενο σήμερα σχέδιο νόμου κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η σύμβαση παραχώρησης, που αφορά στη Μελέτη, Κατασκευή, Αυτοχρηματοδότηση και Εκμετάλευση της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας- Σταυρού- Αεροδρομίου Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού. Ρυθμίζονται, επίσης, θέματα που αφορούν απαλλοτριώσεις, μελέτες και εκτέλεση από άλλους φορείς του Δημοσίου στην περιοχή του έργου, καθώς και άλλα συναφή με το έργο θέματα.

Η σύμβαση αυτή διαμορφώθηκε στην τελική της μορφή στα πλαίσια ενός διαγωνισμού που ξεκίνησε χρονικά το 1992 και ολοκληρώθηκε το Μάιο του 1996.

Ποια είναι, όμως, η αναγκαιότητα και η χρησιμότητα του έργου αυτού στην Αττική; Μπορούμε να απαριθμήσουμε ορισμένους βασικούς λόγους.

Το υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών στην Αττική λειτουργεί, όπως γνωρίζουμε όλοι, ακτινικά, από το κέντρο στην περιφέρεια, με αποτέλεσμα να υπάρχει μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος στο κέντρο και με τις γνωστές δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί. Έτσι το έργο του περιφερειακού δακτυλίου Αττικής έχει ζωτική σημασία για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και τη βιώσιμη και λοιρροποτή ανάπτυξη της Αττικής, διότι ο οδικός αυτός άξονας διαμορφώνει τον εσωτερικό δακτύλιο των Αθηνών και ολοκληρώνει ένα πλήρες οδικό δίκτυο γρήγορης και ασφαλούς κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Αττική. Μειώνει δραστικά την κυκλοφοριακή κίνηση και επομένως και το χρόνο μετακίνησης των πολιτών, μειώνει αισθητά την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, μειώνει επίσης δραστικά την κατανάλωση ενέργειας.

Αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου Πάτρα- Εύζωνοι, ενώνοντας την εθνική οδό από την Πάτρα με την εθνική οδό προς Θεσσαλονίκη, παρακάμπτοντας βέβαια το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας.

Εξυπηρετεί την κίνηση προς και από το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας στα Σπάτα.

Συμβάλλει ουσιαστικά σε ένα χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό της Αττικής.

Υλοποιεί τους στόχους και τις κατευθύνσεις του ρυθμιστικού σχεδίου της Αθήνας του v.1515/1985, ο οποίος έχει στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, τον περιορισμό της ρύπανσης και της ηχορύπανσης, ιδιαίτερα στις υποβαθμισμένες και πυκνοδομημένες περιοχές της Αττικής.

Το έργο αυτό, σύμφωνα με αποφάσεις που λήφθηκαν στις συνόδους κορυφής του Εσεν το Δεκέμβριο του 1994 και της Κέρκυρας τον Ιούνιο του 1995, αποτελεί έργο προτεραιότητας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η αναγκαιότητα του έργου έχει επισημανθεί από τη δεκαετία του 1950 και περιλαμβάνεται στη μελέτη-πρόταση του Συμβουλίου της Σμιθ του 1966 και μάλιστα στη σημερινή θέση.

Έτσι, με όλα τα δεδομένα των μελετών που εκπονήθηκαν και με σταθερή τη θέση του κεντρικού τμήματος της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας- Σταυρού, εκπονήθηκαν και οι χωροταξικές και οι πολεοδομικές μελέτες από τις περιοχές της Αττικής, από τις οποίες διέρχεται η Λεωφόρος.

Ειδικότερα για τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού, που αποτελεί ένα από τα βασικά αλλά περιβαλλοντικά ευαίσθητα τμήματα της ελεύθερης Λεωφόρου, μετά την ακύρωση τον Ιούνιο του 1993 από το Συμβούλιο της Επικρατείας της μελέτης του 1992 το έργο επανασχεδιάστηκε ριζικά και προς τη θέση του, αλλά και προς τη μορφή του. Οι βελτιώσεις αυτές βέβαια επιβάρυναν το κόστος κατασκευής του συγκεκριμένου τμήματος του έργου κατά 22 δισ. δρχ. σε τιμές του 1994, ανεβάζοντας τη δαπάνη κατασκευής του έργου της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού σε 60 δισ. δρχ., με τιμές του 1994, αντί των αρχικά προϋπολογιζόμενων 38 δισ. δραχμών.

Η ελεύθερη λεωφόρος Ελευσίνας-Σταυρού σαν έργο θα έχει αδιαμφοριστήτης θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, στην οικονομία και στην ανάπτυξη. Έτσι με στοιχεία υπηρεσιών του δημοσίου, οι προβλεπόμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι του έργου σε μονάδες επιβατηγών αυτοκινήτων είναι το 2001 σε ετήσιες εισόδους περίπου 62 εκατ. και το 2015 αυξάνεται σε 94 περίπου εκατομμύρια. Με το έργο επιτυγχάνεται εξοικονόμηση χρόνου, με παράλληλη βέβαια διασφάλιση άνετης και ασφαλούς μετακίνησης.

Προβλέπεται το έργο να απορροφήσει το πρώτο έτος της λειτουργίας του, το 6% του συνολικού αριθμού μετακινήσεων στην Αττική, με συνέπεια εξοικονόμηση χρόνου της τάξης των διακοσίων εβδομήντα χιλιάδων ωρών που αντιστοιχεί σε ετήσια αξία του χρόνου σε 416 εκατ. ECU σε σταθερές τιμές του '94.

Έτσι, με βάση μόνο την αξία του χρόνου που εξοικονομείται από τη λειτουργία του έργου, ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης του έργου κατά τα πρώτα δεκαοκτώ χρόνια της λειτουργίας του που είναι η περίοδος παραχώρησης εκμετάλλευσης, υπολογίζεται στο 18,75%, ενώ η αξία του κοινωνικοοικονομικού κόστους και ωφελειών, υπολογίζομενη με επιπότικα αναγωγής 5%, ανέρχεται σε 2.750 εκατ. ECU σε τιμές του '94. Επίσης το έργο, συμβάλλει σημαντικά στη μείωση κατανάλωσης καυσίμων με εξοικονόμηση καυσίμων στην Αττική, της τάξεως των 140 δισ. δρχ. το έτος. Αναμένεται μείωση στο 50% των ατμοσφαιρικών ρύπων και του θορύβου, στις υφιστάμενες διαδρομές στις περιοχές κατοικίας, καθώς και την αύξηση της μέσης ωριαίας ταχύτητας στο υφιστάμενο συνολικά οδικό δίκτυο στο Λεκανοπέδιο της Αττικής.

Δημιουργούνται επίσης θέσεις εργασίας, τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής δύο χιλιάδες περίπου θέσεις και πέντε χιλιάδες σε υποστηρικτικές θέσεις από παράπλευρες δραστηριότητες- όσο και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του και μετά την αποπεράτωση του έργου, κυρίως στα πρώτα δεκαοχτώ χρόνια λειτουργίας, με πεντακόσιες δεκατέσσερις μόνιμες θέσεις το 2000, πεντακόσιες εξήντα τέσσερις θέσεις το 2005 και πεντακόσιες εβδομήντα τέσσερις το 2015.

Όσον αφορά τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου, η τελική μορφή του έργου, έχει λάβει υπόψη διάφορες τις σύγχρονες απαιτήσεις των οδικών, σιδηροδρομικών καθώς και των έργων αντιπλημμυρικής προστασίας και των δικτύων κοινής ωφέλειας, αλλά κυρίως, την ένταξή του στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, με τη διαφύλαξή του και την ανάπτυξή του. Το έργο έχει μορφή αστικού αυτοκινητόδρομου, μήκους εβδομήντα χιλιομέτρων, με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα εκτάσης ανάγκης κατά κατεύθυνση και με δυνατότητα ανάπτυξης -αυτό έχει προβλεφθεί στο έργο- και προαστιακού τρένου στη μεσαία λωρίδα, αλλά και με πρόβλεψη έργων υποδομής για τρένο υψηλής ταχύτητας από την Αθήνα προς την Κόρινθο και Πάτρα.

Σπις καθαρά αστικές περιοχές, το έργο διαμορφώνεται σε όρυγμα, κάτω από την επιφάνεια του φυσικού εδάφους, προκειμένου να προστατευθούν περιβαλλοντικά και λειτουργικά οι αστικές αυτές περιοχές. Η σύνδεση του έργου με το βασικό οδικό δίκτυο του Λεκανοπέδιου, επιτυγχάνεται με είκοσι έξι ανισόπεδους κόμβους και προβλέπεται επίσης η σύνδεσή του με το μετρό της Αθήνας, στους σταθμούς του Σταυρού και Αμαρουσίου.

Η συντήρηση, λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου, διασφαλίζεται σύμφωνα με ένα σύνολο συμβατικών όρων και ρυθμίσεων που περιλαμβάνονται στη σύμβαση.

Λίγα λόγια όσον αφορά τη διαδικασία του διαγωνισμού. Ο διαγωνισμός για την επιλογή του αναδόχου, έγινε με το σύστημα της μελέτης, κατασκευής, αυτοχρηματοδότησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης.

Η πρώτη φάση, προεπιλογής, ξεκίνησε τον Φεβρουάριο του '92 και ολοκληρώθηκε τον Φεβρουάριο του '93 με προεκλογή τριών ομίλων.

Η δεύτερη φάση του διαγωνισμού, ξεκίνησε τον Αύγουστο του '94 και περατώθηκε στις 28 Φεβρουαρίου '95 με την επιβολή προσφορών από τους τρεις ομίλους. Σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού, οι προσφορές αξιολογήθηκαν σε δύο στάδια.

Στο πρώτο στάδιο, αξιολογήθηκε και βαθμολογήθηκε ο φάκελος της οικονομικής προσφοράς του διαγωνιζόμενου προκειμένου να διαπιστωθεί η δυνατότητά του να αξιολογηθεί στο δεύτερο στάδιο. Η αξιολόγηση αυτή έγινε με βάση πρώτον, το χρηματοδοτικό σχέδιο, δηλαδή τις ίδιες πηγές και δανειακά κεφάλαια, την ανάλυση κινδύνων, την προτεινόμενη ασφάλιση και τη χρηματοδοτική ανάλυση των περιόδων μελέτης, κατασκευής και λειτουργίας της εκμετάλλευσης.

Δεύτερον, την χρηματοδοσιμότητα των προσφορών που διερευνήθηκε με συγκεκριμένα χρηματοπιστωτικά κριτήρια.

'Όλες οι προσφορές συγκέντρωσαν την βαθμολογία που απαιτούσε ο διαγωνισμός, προκειμένου να αξιολογηθούν και σε δεύτερο στάδιο.

Στο δεύτερο στάδιο έγινε η αξιολόγηση του φακέλου συνολικής προσφοράς των διαγωνιζόμενων. Ο φάκελος συνολικής προσφοράς περιείχε τα ακόλουθα αξιολογούμενα στοιχεία:

Πρώτον, την απαιτούμενη χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου με ανώτατο όριο τα 250.000.000 ECU, αξία στις 30.6.1994.

Δεύτερον, τα προσφερόμενα ίδια κεφάλαια του αναδόχου με ελάχιστο όριο το 15% του προβλεπόμενου κόστους του έργου, ή τουλάχιστον το πλαφόν των 90.000.000 ECU, αξία στις 30.6.1994.

Τρίτον, την επιζητούμενη μέση απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας παραχώρησης.

Τέταρτον, το προσφερόμενο ανώτατο συμβατικό όριο διοδίων, τελών με οροφή τα 3,4 ECU χωρίς το φόρο προστιθέμενης αξίας.

Πέμπτον, την προσφερόμενη έκπτωση στο τιμολόγιο μελέτης των παραλληλών έργων, προϋπολογισμού 40 δισ. δραχμές σε τιμές του δεύτερου τρίμηνου του '94.

'Εκτον, την απαιτούμενη μέγιστη διάρκεια περιόδου παραχώρησης, η οποία συμπεριλαμβάνει και την περίοδο που απαιτείται για τις μελέτες και τις κατασκευές.

'Εβδομον, την αιτούμενη εγγύηση δανείου του αναδόχου εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου αποκλειστικά και μόνο για την περίοδο λειτουργίας και εκμετάλλευσης του έργου.

'Όλα αυτά τα στοιχεία εκφράζουν μία επιβάρυνση, δαπάνη για το κοινωνικό σύνολο, που σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού, με ένα μαθηματικό τύπο, προέκυψε ο δείκτης αξιολόγησης των προσφορών με τον τίτλο "ανοιγμένη κοινωνική δαπάνη". Αυτή η μέθοδος αποκλείει κάθε υποκειμενική κρίση για την αξιολόγηση των προσφορών. Και έτσι η προσφορά που επιτυγχάνει την μικρότερη ανοιγμένη κοινωνική δαπάνη, κατατάσσεται πρώτη.

Στις 31 Ιουλίου του '95, η επιτροπή εισήγησε για την ανάθεση ολοκλήρωσε το έργο της και ανακοίνωσε τα αποτελέσματα της αξιολόγησης και την κατάταξη των διαγωνιζόμενων ως εξής: Πρώτη, η "Κοινοπραξία ΑΤΤΙΚΗ Οδός", με ανοιγμένη κοινωνική δαπάνη 0,86236. Δεύτερος, ο 'Ομιλος "ΠΕΛΛΑ" με ανοιγμένη κοινωνική δαπάνη 0,95314. Τρίτος, ο 'Ομιλος "CONCIF" με ανοιγμένη κοινωνική δαπάνη 1,06201.

Μετά την υποβολή των ενστάσεων και των τριών Ομίλων, που εξέταστηκαν και απορρίφθηκαν, ανακηρύχθηκε η "Κοινοπραξία ΑΤΤΙΚΗ Οδός" ως προσωρινός αναδόχος, με δεύτερο τον 'Ομιλο "ΠΕΛΛΑ" ως πρώτο υποψήφιο προσωρινό αναδόχο και τρίτο τον 'Ομιλο "CONCIF" ως δεύτερο υποψήφιο προσωρινό αναδόχο.

Με το διαγωνισμό, όπως ολοκληρώθηκε, εξασφαλίστηκε: Πρώτον, το κόστος κατασκευής έργου, εγγυημένο και σταθερό χωρίς κίνδυνο για το Δημόσιο από τυχόν επεμβάσεις. Δεύτερον, χρονοδιάγραμμα αυστηρά δεσμευτικό για τημήματα και το έργο συνολικά με επιβολή ποινικών ρητρών. Και τρίτον, έναρξη των πρόδρομων εργασιών, των πρώτων εργασιών δηλαδή που απαιτούνται σε δύο διακεκριμένα στάδια, δηλαδή από την υπογραφή της Σύμβασης μέχρι την κύρωση και από την κύρωση της Σύμβασης μέχρι την έναρξη, παραχώρηση, με στόχο να συντομευθεί ο χρόνος εκπόνησης των μελέτων, ερευνών και την προετοιμασία της μελέτης κατασκευής του έργου.

Το Σεπτέμβριο του 1995 έγινε η έναρξη διαπραγματεύσεων με

τον προσωρινό ανάδοχο για την οριστικοποίηση των όρων της Σύμβασης παραχώρησης.

Πριν από το αποτέλεσμα του διαγωνισμού και την ανακήρυξη του αναδόχου και το πλαίσιο των δυνατοτήτων που παρέχουν οι όροι του διαγωνισμού, ο προσωρινός ανάδοχος ζήτησε τη διεύρυνσή του από εταιρείες που συμμετείχαν στους άλλους δύο ομίλους. Η διεύρυνση αυτή εγκρίθηκε, αφού προηγουμένως δήλωσαν εγγράφως, ότι αποδέχθηκαν ανεπιφύλακτα τη μέχρι τότε διαδικασία του διαγωνισμού που είχε προηγηθεί.

'Ετσι με τη διεύρυνση αυτή εξυπηρετήθηκε προφανέστατα το δημόσιο συμφέρον, αφού πρώτον, ενισχύθηκε προς οφέλος του έργου η κατασκευαστική και χρηματοδοτική ικανότητα του αναδόχου και δεύτερον, αναγωρίστηκε και έγινε αποδεκτή από όλους τους διαγωνιζόμενους η διαδικασία και το αποτέλεσμα του διαγωνισμού.

Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, εγκρίθηκε το αποτέλεσμα του διαγωνισμού και ανακηρύχθηκε η κοινοπραξία "ΑΤΤΙΚΗ Οδός" ανάδοχος του έργου. Στις 3 Μαΐου του 1986 υπογράφθηκε η σύμβαση παραχώρησης περέχεται με τη δημοσίευση του κυρωτικού νόμου.

Για τη συνολική διαδικασία της προκήρυξης και της επιλογής του αναδόχου, πρέπει να επισημάνουμε ότι ο διαγωνισμός διεξήχθη με απόλυτη και πλήρη διαφάνεια, έντονο ενδιαφέρον και κάτω από συνήκης διαρκούς, αλλά υγειούς ανταγωνισμού, αφού όλοι οι διαγωνιζόμενοι διατήρησαν αμείωτο το ενδιαφέρον τους μέχρι να ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός.

Τηρήθηκαν όλες οι διαδικασίες, οι όροι και οι προϋποθέσεις που προβλέπονταν, με αποτέλεσμα και οι τρεις προσφορές να κριθούν πλήρεις. Παρουσιάσαν ευκρίνεις διαφορές και σε έκταση και σε βάθος, που αποδεικνύει τη γνησιότητα των διαφορετικών προσεγγίσεων και εκτιμήσεων του κάθε διαγωνιζόμενου ομίλου.

Επίσης, ιδιαίτερη μνεία απαιτείται για το γεγονός ότι κατά την κατάρτιση του οριστικού κειμένου της σύμβασης επιτεύχθηκαν επιπλέον οι παρακάτω ρυθμίσεις σε οφέλος του Ελληνικού Δημοσίου, αλλά και της δυνατότητας χρηματοδότησης του έργου από διεθνείς τραπεζικούς οργανισμούς.

Πρώτον, μειώθηκε η αιτούμενη μέση απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου του αναδόχου από το προσφερθέν 11,83% στο 11,6%.

Δεύτερον, έγινε αποδεκτή από τον ανάδοχο, χωρίς καμία πρόσθετη επιβάρυνση του κόστους και έβδομη αποκλειστική τυμηματική προθεσμία χιλίων τετρακοσίων εξήντα ημερών, ειδικά για το τμήμα της δυτικής περιφερειακής λεωφόρου Υμηττού, που, όπως ανέφερα πριν, αποτελεί και το περιβαλλοντικά ευαίσθητο τμήμα της λεωφόρου. Ήταν έξασφαλιζεται η τήρηση των υποχρεώσεων του Δημοσίου από τη σύμβαση για την ανάπτυξη του νέου διεθνούς αεροδρομίου των Σπάτων.

Τρίτον, έγινε αποδεκτή από τον ανάδοχο ποινική ρήτρα για την από μέρους του μη τήρηση του συμβατικού επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών.

Τέταρτον, η ποσοστιαία αναλογία της συμμετοχής του Δημοσίου στο κόστος του έργου μειώθηκε από 36,4% στο 35,2%.

Πέμπτον, τα ίδια κεφάλαια του αναδόχου, όπως η συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου, επικυρωτοίονται με τα προβλεπόμενα από τα τεύχη δημοπράτησης και τη σύμβαση επιτόκια.

'Εκτον, μειώθηκε από τρεις μήνες σε δεκαπέντε τη ημέρες η προθεσμία κατάπτωσης των εγγυητικών επιστολών, ίδια συμμετοχής του αναδόχου στην περιπτώση της μη έγκαιρης καταβολής των δόσεων της ιδιαίς συμμετοχής του.

'Εβδομον, προβλέφθηκε προθεσμία δέκα μηνών από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης για την υποχρέωση του αναδόχου να εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση του έργου.

'Ογδοον, αυξήθηκε το ποσοστό των πρόδρομων εργασιών κατά 2% επί της συνολικής αξίας του έργου.

'Ενατον, προβλέφθηκε η διατηρησία με επιδιαιτητή επιλεγόμενο με κλήρωση μεταξύ των συμβούλων του Συμβουλίου Επικρατείας, στους οποίους συμπεριλαμβάνεται και ο Πρόε-

δρος και οι Αντιπρόεδροι του Συμβουλίου Επικρατείας.

Δέκατον, οι εγγυήσεις του αναδόχου διατηρήθηκαν μεν στο ίδιο επίπεδο, πλην όμως με διαφορετική κατανομή στα στάδια υπογραφής της σύμβασης, έναρξης ισχύος της και έναρξης παραχώρησης.

Τέλος, ενδέκατον, αυξήθηκε το ύψος των ποινικών ρητρών λόγω καθυστέρησης κατασκευής της κατασκευαστικής κοινοπραξίας από 4% σε 5% της αξίας του κατ' αποκοπήν αντικειμένου.

Ποια είναι τα κύρια σημεία της σύμβασης παραχώρησης; Το νόμισμα της σύμβασης είναι το ECU. Η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου είναι 250 εκατ. ECU σε παρούσα αξία 30.6.1994, ή σε δραχμές 85 δισ. σε σταθερές τιμές του 1994. Τρίτον, οι εγγυήσεις των δανειών από τον αναδόχο και στη συνέχεια από το Ελληνικό Δημόσιο μετά από την ολοκλήρωση του έργου. Τέταρτον, η συνολική προθεσμία της περιόδου μελετών - κατασκευών ορίζεται σε έξι χρόνια και περιλαμβάνει επίσης τμηματικές προθεσμίες. Πέμπτον, το κόστος της μελέτης κατασκευής και την επικυροποίησή του είναι σαφές, ότι η σύμβαση μελέτης - κατασκευής μεταξύ του αναδόχου και της κοινοπραξίας κατασκευής προβλέπει σταθερό και εγγυημένο δραχμικό κόστος κατασκευής ύψους 235 δισ. δραχμών σε σταθερές τιμές του 1994. Οι κίνδυνοι πληθωρισμού και ισοτιμίας αναλαμβάνονται εξ ολοκλήρου από τον αναδόχο.

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

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Πρέπει να συντομεύετε, κύριε Εισηγητά.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ:** Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

'Εκτον, τα ίδια κεφάλαια του αναδόχου ανέρχονται σε 112 εκατ. ECU σε παρούσα αξία 30.6.1994. Τα 112 εκατ. ECU αντιστοιχούν στο 16% του κόστους του κατ' αποκοπήν αντικειμένου σε παρούσα αξία στις 30.6.1994. Τα κεφάλαια αυτά είναι 100% εγγυημένα από τους μετόχους επενδυτές με ισότιμες εγγυητικές επιστολές. Έβδομον, το χρηματοδοτικό σχέδιο, σύμφωνα με την προσφορά του αναδόχου...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Κύριε συνάδελφε, λυπάμαι, αλλά πρέπει σε μισό λεπτό να κλείσετε την ομιλία σας για να τηρηθεί ο χρόνος.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ:** Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

...περιλαμβάνει τις χρηματοδοτικές απαιτήσεις σε τρέχουσες τιμές σε ECU και δεύτερον, τις πηγές χρηματοδότησης επίσης σε τρέχουσες τιμές σε ECU. Έχουμε τις εγγυήσεις της περιόδου μελετών-κατασκευών εκ μέρους του αναδόχου καθώς και τις κρατήσεις. Οι εγγυήσεις αυτές παρέχονται χρονικά, και συγκεκριμένα: κατά την έναρξη της παραχώρησης προβλέπονται ορισμένοι όροι, κατά την περίοδο μελετών-κατασκευών προβλέπονται εγγυήσεις. Έχουμε ποινικές ρήτρες, αποζημιώσεις προς τον αναδόχο.

Περιλαμβάνει η σύμβαση την επίβλεψη και τον έλεγχο της κατασκευής που θα γίνει από το Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε., την κατανομή των κινδύνων και τα οικονομικά στοιχεία του έργου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλες οι διαδικασίες αξιολόγησης και επιλογής του έργου στηρίχθηκαν στις αρχές της διαφάνειας, του υγειούς ανταγωνισμού και της κατοχύρωσης του δημόσιου συμφέροντος και με κριτήριο το σεβασμό και την προστασία του περιβάλλοντος.

'Όλοι οι εκπρόσωποι του Τεχνικού Επιμελητηρίου, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και του Συνδέσμου Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών που κλήθηκαν να πουν τις απόψεις τους για το έργο αυτό στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή, τόνισαν ότι η τιμή του έργου βεβαιώνει σαφώς το συμφέρον του Ελληνικού Δημοσίου. Είναι λογική και ανταγωνιστική με όλα τα άλλα συνήθη οδικά έργα που γίνονται στη Χώρα μας. Το 93% του κόστους του έργου θα παραμείνει σε χρήματα στη Χώρα μας, λόγω συμμετοχής των ελληνικών εταιρειών. 'Όλοι, επίσης, τόνισαν τη χρησιμότητα και σκοπιμότητα του έργου.

Το έργο της ελεύθερης λεωφόρου Ελευσίνας-Σταυρού, όπως και του μετρό της Αθήνας, το αεροδρόμιο των Σπάτων, η εκποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας, καθώς και τόσα άλλα μικρά και μεγάλα έργα και παρεμβάσεις, που έχουν αρχίσει να υλοποιούνται στην Αττική, έχουν ένα κοινό στόχο και σκοπό: Να

ξαναγίνει η Αττική, η Αθήνα, μία πόλη για τον άνθρωπο. Η πρωτεύουσα μιας ισχυρής Ελλάδας, ένας κυρίαρχος πόλος αναφορών στην Ευρώπη και στη Μεσόγειο.

Για όλες αυτές τις εξελίξεις το Κοινοβούλιο έχει το δικό του ρόλο και τη δική του ευθύνη.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα του ΠΑ.Σ.Ο.Κ.)

**ΜΙΛΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ (Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας):** Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Κύριε Πρόεδρε, έχετε κάποια σύντομη παρέμβαση ή θα μιλήσετε;

**ΜΙΛΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ (Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας):** 'Οχι, δε θα μιλήσω.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ.Μιλιάδης Έβερτ έχει το λόγο.

**ΜΙΛΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ (Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας):** Υπάρχει μία πορεία οικοδόμων η οποία έχει μπλοκάρει την κυκλοφορία. Μας ειδοποίησε ο συνάδελφος ο κ. Τρυφωνίδης ότι θα καθυστέρησε για πέντε λεπτά. Αν έχετε την καλοσύνη να προχωρήσουμε στα άλλα Κόμματα.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Μάλιστα.

Να ανακοινώσω, ότι η Νέα Δημοκρατία έχει ορίσει ως Κοινοβουλευτικό της Εκπρόσωπο στη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού το Βουλευτή Αρκαδίας κ.Δημήτριο Κωστόπουλο.

Το Κ.Κ.Ε. έχει ορίσει ως Ειδικό Αγορητή το δικό του κ.Δημήτριο Κωστόπουλο, τον Αντιπρόεδρο του Σώματος.

Ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου έχει ορίσει ως Ειδική Αγορητή τη Βουλευτή κα Μαρία Δαμανάκη.

Ο Πρόεδρος του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος έχει ορίσει ως Ειδικό Αγορητή το Βουλευτή κ. Γεώργιο Ρόκο.

Η κα Δαμανάκη, Ειδική Αγορητή στους Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου, έχει το λόγο.

**ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ:** Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, με τη συγκεκριμένη σύμβαση, την οποία κυρώνει σήμερα η Βουλή, προχωρεί στην υλοποίηση ενός μεγάλου έργου, το οποίο και εμείς πιστεύουμε ότι είναι ανάγκη να πραγματοποιηθεί.

Είναι ανάγκη να πραγματοποιηθεί το έργο αυτό διότι θα ανακουφίσει ένα μεγάλο μέρος κυκλοφοριακού φόρτου, που σήμερα διαχείται μέσα στην Πρωτεύουσα. 'Ενα τμήμα άλλωστε αυτού του δρόμου αποτελεί μέρος που εντάσσεται στον άξονα Πατρών-Θεσσαλονίκης. 'Ενα άλλο τμήμα του έργου επιβάλλεται, ιδιαίτερα μετά από τις πρόσφατες επιλογές, τις επιλογές του αεροδρομίου των Σπάτων και τις επεκτάσεις των σχεδίων πόλεων στην Αττική. Απ' αυτήν την άποψη νομίζουμε, ότι το έργο είναι πραγματικά ανάγκη να γίνει.

Θεωρούμε θετικό το γεγονός, ότι μαζί με την κεντρική λεωφόρο κατασκευάζεται και μία ορισμένη υποδομή -όχι πλήρης, αλλά μία ορισμένη υποδομή- για να υπάρξει γραμμή προαστιακό τρένου. Το προαστιακό τρένο είναι ένα μέσο ήπιας ενόχλησης για το περιβάλλον. Είναι ένα μέσο που μπορεί να υπερασπίσει και ορισμένες οικολογικές πλευρές της άλλης υπόθεσης της κυκλοφορίας στην Αττική. Και απ' αυτήν την άποψη θεωρούμε, ότι είναι ανάγκη να προχωρήσει αμέσως.

Στα θετικά του έργου συμπεριλαμβάνεται επίσης το γεγονός, ότι έχει εξασφαλίσει μερική χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Πρόκειται για χρήματα που τα έχουμε ανάγκη και πρέπει να απορροφηθούν.

Θεωρούμε επίσης εξαιρετικά θετικό το γεγονός, ότι το έργο αναλαμβάνεται σχεδόν αποκλειστικά από ελληνικές εταιρείες. Είναι η μόνη ελληνική σύμβαση, θα έλεγα, από τις συμβάσεις που υπογράφονται για τα μεγάλα έργα. Και είναι η πρώτη φορά που επιχειρείται ένα τόσο μεγάλο ειδικό οδικό έργο μεγάλης κλίμακας με ελληνικές δυνάμεις.

Αυτά είναι τα θετικά στοιχεία, τα οποία νομίζω ότι είναι ανάγκη να επισημάνουμε και τα οποία συνιστούν μια θετική δική μας στάση απέναντι στο έργο.

Υπάρχουν, όμως, σοβαράτα αρνητικά στοιχεία στη σύμβαση την οποία η Βουλή καλείται να επικυρώσει και έρχομαι αμέσως σ' αυτά τα αρνητικά στοιχεία.

Πολύ συνοπτικά λέω ότι αυτά τα αρνητικά στοιχεία, κατά τη γνώμη μας, συμπυκνώνονται πρώτον, στο γεγονός ότι η όλη διαδικασία δεν επιτρέπει στη Βουλή να αλλάξει μέρη της σύμβασης, να τροποποιήσει σημεία της και θα εξηγήσω γιατί. 'Ενα δεύτερο πολύ σοβαρό πρόβλημα είναι, ότι οι επιπτώσεις στον περιβάλλοντα πολεοδομικό ιστό δεν έχουν μελετηθεί επαρκώς και δεν έχουν μελετηθεί με επάρκεια τα αναγκαία μέτρα για να μη διαταραχθεί η λειτουργία της πόλης.

Και το τρίτο βασικό αρνητικό σημείο είναι, ότι η πραγματοποίηση του έργου, με τους συγκεκριμένους όρους δήθεν αυτοχρηματοδότησης ή δήθεν συγχρηματοδότησης, δεν καταλήγει τελικά προς οφέλος του Δημοσίου.

Θα ήθελα να αναπτύξω παραπέρα αυτές τις αρνητικές παρατηρήσεις που έχουμε για το νομοσχέδιο. Έρχομαι πρώτα στο θέμα της διαδικασίας με την οποία το νομοσχέδιο αυτό έρχεται για συζήτηση στη Βουλή. Κύριοι Βουλευτές, έρχεται στη Βουλή μια σύμβαση για να κυρωθεί. Η Βουλή είναι υποχρεωμένη να απαντήσει με ένα ναι ή με ένα όχι στη σύμβαση αυτή. Όμως, υπάρχουν πολλά αρνητικά στοιχεία τα οποία θα έπρεπε να τροποποιηθούν και δεν έχουμε τη δυνατότητα αυτή.

Και δεν έχουμε αυτήν τη δυνατότητα διότι έχει ήδη δοθεί η υπογραφή του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και υπάρχουν στο κείμενο της σύμβασης αν το δείτε, σοβαρές ρήτρες στην περίπτωση που δεν θα κυρωθεί η σύμβαση αυτή.

Εμείς πιστεύουμε ότι η διαδικασία αυτή ουσιαστικά υποβαθμίζει το ρόλο που μπορεί να παίξει η Βουλή και απλώς κατατέίνει στο να επιμεριστεί η ευθύνη του κυρίου Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Ουσιαστικά δηλαδή την ευθύνη, που και ο κύριος Υπουργός για συνταγματικός λόγους δεν μπορεί να την πάρει μόνος του, την μεταφέρει και στη Βουλή.

'Όμως, η Βουλή δεν είναι δυνατόν να παρέμβει ουσιαστικά σ' ένα τόσο μεγάλο έργο ουσιαστικής σημασίας, ούτε ουσιαστικές γνώμες να διατυπώσει ούτε να αλλάξει καίρια σημεία της σύμβασης. Θα μπορούσε αυτό να συμβεί αν η Βουλή μετείχε με μια ορισμένη διαδικασία σε στάδια πριν από την τελική κύρωση της σύμβασης. Και εδώ έρχεται μια βασική πρόταση που έχουμε κάνει εδώ και καιρό, που ισχύει και γι' αυτό το έργο και για άλλα, αν η Κυβέρνηση επιθυμεί πραγματικά η Βουλή να μετέχει και να ελέγχει ουσιαστικά θα πρέπει να δεχθεί τη σύσταση μιας Διακομματικής Επιτροπής από εμπειρογνώμονες, από ειδικούς, που θα μπορούν να παρακολουθούν το έργο ευθύς εξ αρχής, και πριν συγκροτηθούν ολοκληρωμένα τα τεύχη δημοπράτησης του έργου, πριν δηλαδή υπογραφούν οι συμβάσεις σε κάθε περίπτωση, έτσι ώστε να γίνονται παραπρήσεις σε όλη τη διάρκεια, να ενημερώνονται συνεχώς τα Κόμματα και να υπάρχει μία ουσιαστική συμβολή στην πορεία συγκρότησης της σύμβασης, κατάρτισης της σύμβασης και υλοποίησης του έργου.

'Ετσι όπως είναι τώρα τα πράγματα, να έρχεται ένα τέτοιο κείμενο τόσων πολλών σελίδων -δεν ξέρω πόσοι συνάδελφοι έχουν ασχοληθεί διεξοδικά- και να καλείται η Βουλή να απαντήσει με ένα ναι ή με ένα όχι, πιστεύουμε ότι αυτό είναι μία υποβάθμιση της ουσιαστικής διαδικασίας.

Και επαναφέρουμε με την ευκαιρία την πρότασή μας την οποία θα επαναλάβω και στο τέλος με περισσότερα στοιχεία, νομίζω ότι πρέπει να τη δεχθεί η Κυβέρνηση, αν πραγματικά επιθυμεί έλεγχο και διαφάνεια διακομματική στην εκτέλεση των μεγάλων έργων.

'Έρχομαι τώρα σε ένα δεύτερο σοβαρό θέμα, που αφορά τις επιπτώσεις του έργου και της σύμβασης, όπως εξελίσσεται στον περιβάλλοντα πολεοδομικό ιστό. Είπα πριν ότι οι επιπτώσεις αυτές δεν έχουν μελετηθεί και δεν έχουν αντιμετωπισθεί επαρκώς. Είναι γεγονός ότι η σύμβαση έχει βελτιωθεί σε σχέση με τις αρχικές προβλέψεις μετά από τις κινητοποιήσεις των κατοίκων, ιδιαίτερα στην περιοχή του Υμηττού και στις γύρω περιοχές, Αγία Παρασκευή, Χαλάνδρι, κ.λπ. και μετά από την προσφυγή στο Σ.Τ.Ε. το οποίο δέχθηκε ότι το έργο όπως είχε αρχικά αποφασιστεί να γίνει, έβλαπτε το περιβάλλον. Όμως είναι χαρακτηριστικό ότι και το κόστος αυτής της αλλαγής, η οποία πραγματικά συνιστά μία βελτίωση, θα το επιβαρυνθεί αποκλειστικά το Ελληνικό Δημόσιο. Δεν μπαίνει δηλαδή στο

συνολικό πακέτο, το οποίο συγχρηματοδοτεί και η εταιρεία. Άλλα και ό,τι άλλα έργα ενδεχομένως ζητηθούν στο μέλλον για περιβαλλοντικούς λόγους, και αυτά θα τα επιβαρυνθεί μονομερώς το Ελληνικό Δημόσιο.

Παρά τη βελτίωση αυτή -που την αναγνωρίζουμε- μετά την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, δεν έχουν παρθεί όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να μην επηρεάζεται σοβαρά το δομημένο περιβάλλον των δήμων μέσα από τους οποίους διέρχεται αυτός ο δρόμος. Είναι χαρακτηριστικό ότι το έργο σε ένα μεγάλο μέρος του περνά μέσα από πικνοκατοικημένες περιοχές με ένα μεγάλο όρυγμα το οποίο καλύπτεται σε ορισμένα σημεία και σε άλλα όχι, με αποτέλεσμα να κόβει κυριολεκτικά δήμους και πικνοκατοικημένες περιοχές στα δύο. Δίκαια κατά τη γνώμη μας προκαλεί αντιδράσεις των κατοίκων σε ορισμένους δήμους, όπως της Αγίας Παρασκευής, του Χαλανδρίου και του Υμηττού. Είναι χαρακτηριστικό το υπόμνημα που απέστειλε η ΤΕΔΚ στην επιτροπή μας, όταν είχε κληθεί για ακρόαση με τη σχετική διαδικασία.

'Ενα δεύτερο σημείο στο θέμα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι ότι, παρ' όλο που έχουν προβλεφθεί ορισμένα υδραυλικά έργα κατά την κατασκευή υπάρχουν ακόμα ορισμένοι φυσικοί αποδέκτες, όπως η περιφήμη ρεματιά Χαλανδρίου, για τους οποίους δεν έχουν ληφθεί τα αναγκαία μέτρα για την προστασία τους από την επιδραση του έργου. Μια ολοκληρωμένη περιβαλλοντική αντιμετώπιση του έργου θα οδηγούσε στην κάλυψη του σε πολλού μεγαλύτερο μέρος και σε υδραυλικά έργα που θα εξασφαλίζουν τους φυσικούς αποδέκτες και τα ρέματα της περιοχής. Θα προέβλεπε επίσης μία σύγχρονη κατασκευή προστατικού σιδηροδρόμου, ώστε να μη οδηγηθούμε στη λογική, μεγαλύτεροι δρόμοι, περισσότερα αυτοκίνητα, που αργότερα φρακάρουν και αναπαράγεται το γνωστό μοντέλο που έχει οδηγήσει την Αθήνα σε κόλαση.

'Ενα επίσης σοβαρό πρόβλημα είναι ότι ενώ είναι γνωστό ότι ένας τόσο μεγάλος άξονας θα δημιουργήσει μια γρήγορη αστική ανάπτυξη εκατέρωθεν του δρόμου δεν έχουν προβλεφθεί εκείνες οι χρήσεις γης που θα απέτρεπαν να γίνει η Αττική μια απέραντη πόλη. Υπάρχει ο κίνδυνος ο κάμπος των Μεσογείων να γίνει μια πικνοδομημένη πόλη. Αυτός ο κίνδυνος προβάλλει υπαρκτός μετά την κατασκευή αυτού του δρόμου. Αυτό το θέμα αφορά και προηγούμενες κυβερνήσεις, διότι πράγματα με την άνοδο της τιμής της γης, μετά την έναρξη του έργου, τα πράγματα δυσκολεύουν πολύ στο θέμα των απαλλοτριώσεων και των δεσμεύσεων.

'Έρχομαι τώρα στο οικονομικό μέρος, όπου που παράχουν πολλά αρνητικά σημεία. 'Έχουμε την περίφημη συγχρηματοδότηση ή αυτοχρηματοδότηση. Ευθύς εξ αρχής θέλω να πω ότι δεν πρόκειται για συγχρηματοδότηση, ούτε για αυτοχρηματοδότηση. Η κοινοπράξια η οποία αναλαμβάνει το έργο μετέχει σ' αυτό με ένα ποσοστό 13,7%, το οποίο υποτίθεται ότι προήλθε μετά από σκληρή διαπραγμάτευση. Μπορεί να έγινε διαπραγμάτευση και σκληρή ενδεχομένως. Όμως, είναι αναμφισβήτητο ότι το 13,7% καθιονδήποτε τρόπο δεν συνιστά συγχρηματοδότηση ή αυτοχρηματοδότηση. Αρκεί να σας πω ότι στα συνήθη δημόσια έργα οι εργολάβοι συνήθως προσέρχονται με προκαταβολές της τάξεως του 10 έως 15%.

Αν δηλαδή το Δημόσιο προχωρούσε με δανεισμό και παρακολουθούσε το ίδιο το έργο, αν είχε τις δυνατότητες να το κάνει, τότε ουσιαστικά η κοινοπράξια δεν θα διέθετε μεγαλύτερα κεφάλαια. Το Δημόσιο μετέχει στο βασικό έργο με ένα ποσοστό που φτάνει το 30%, χωρίς τις απαλλοτριώσεις. Και αν μάλιστα ληφθούν υπόψιν και τα παράλληλα έργα όπου πηδούν να γίνουν υπερβάσεις, η συμμετοχή του Δημοσίου πηδούει το 50%. Και επιπλέον το Δημόσιο εγγυάται δάνεια, τα οποία παίρνει η κοινοπράξια τουλάχιστον όσον αφορά το μέρος τους που θα υπάρξει μετά την κατασκευή του έργου. Επομένως δεν πρόκειται για αυτοχρηματοδότηση.

'Εναντι αυτών των πενιχρών οικονομικών στοιχείων που συνεισφέρει η κοινοπράξια, θα εκμεταλλεύεται το έργο για τουλάχιστον είκοσι τρία χρόνια. Ενδεχομένως να έχουμε εκμετάλλευση και για περισσότερα χρόνια διότι σε παράξουν

υπερβάσεις μέσω των παραλλήλων έργων, θα υπάρχει δυνατότητα να επεκταθεί αυτός ο χρονικός ορίζοντας. Και μάλιστα η εκμετάλλευση αυτή θα γίνει με διόδια, που θα είναι ενιαία καθ' όλο το μήκος του δρόμου. Δηλαδή ανεξάρτητα από ποιο σημείο εισέρχεται κάποιος στο δρόμο και σε ποιο εξέρχεται, θα πληρώνει ενιαίο διόδιο το οποίο θα είναι αρκετά υψηλό. Οι πληροφορίες μας μιλάνε για 600 έως 1000 δραχμές. Βεβαίως, εδώ μπορεί να μου αντείπει κανείς, ότι αυτός που κινείται έχει το δικαίωμα της επιλογής, δηλαδή να μην κάνει χρήση του έργου και να πάει από άλλους δρόμους για να μην πληρώσει τα διόδια.

Αλλά, κύριοι Βουλευτές, υποθέτω ότι το Δημόσιο συνεισφέρει με ένα τέτοιο μεγάλο ποσό, για να μπορούν οι χρήστες να κάνουν με λογικούς όρους χρήση του έργου. Επομένως, αυτό που λέγεται, ότι μπορούμε από οποιονδήποτε άλλο δρόμο να καταλήξουμε στον ίδιο προορισμό, επιτρέψει μου να πω, ότι δεν έχει ουσιαστικό αντίκρισμα. Δεν είναι δυνατόν, όταν ο ιδιώτης συνεισφέρει ένα τέτοιο ποσό της τάξεως του 13% και το Δημόσιο συνεισφέρει όλα αυτά, όπως τις απαλλοτροίωσεις επιπλέον, το περιβαλλοντικό κόστος, γιατί όλα αυτά είναι εκτός του έργου, αναλαμβάνει τις εγγυήσεις στις τράπεζες για τα δάνεια του ιδιώτη, να του δίνουμε τέτοιες δυνατότητες.

Υπάρχουν δύο ακόμη σημεία. Το ένα είναι ότι η επίβλεψη γίνεται μέσω ενός ανεξαρτήτου μηχανικού. Και εδώ είναι ένα πρόβλημα που συνδέεται με την κατάσταση των υπηρεσιών του Υπουργείου Δημοσίων Έργων και το πώς έχουμε καταλήξει εκεί μέσω του Δημοσίου. Όσον αφορά το κύριο έργο αυτό να επιβλέπεται από ανεξάρτητο μηχανικό, τα παράλληλα έργα υποτίθεται ότι θα τα επιβλέπουν οι μηχανικοί του Δημοσίου και από εκεί και πέρα, όπως αντιλαμβάνεσθε, η εισήγηση που θα υπάρχει και τα προβλήματα που θα παρουσιασθούν από τη μετάθεση του κόστους από τη μία πλευρά στην άλλη, θα είναι σε βάρος του έργου.

Βέβαια αυτό που θεωρώ πιο σοβαρό είναι, ότι σ' αυτήν τη σύμβαση υπάρχει η περίφημη ρήτρα της διαιτησίας. Στην περίπτωση διαφωνίας μεταξύ Δημοσίου και κοινοπραξίας που αναλαμβάνει το έργο, δεν θα παρέμβουν τα δικαστήρια γενικώς, όπως συνηθίζεται -αυτό υπάρχει και σε άλλες συμβάσεις για μεγάλα έργα ακόμα και με ζένες κοινοπραξίες- αλλά θα προσφύγουμε, στη διαιτησία.

Κύριοι Βουλευτές, θα μπορούσε να πει κανείς ότι αυτό κατ' αρχήν δεν είναι αρνητικό. Όμως είναι αρνητικό. Και εδώ θέλω να κάνω μία ερώτηση στους κυρίους Υπουργούς τους εμπλεκόμενους: Ας μου πουν μία περίπτωση που το Δημόσιο κέρδισε διαιτησία. Δεν υπάρχει. Επομένως, είναι περίπου τεκμηριωμένο, ότι με την προσφυγή στη διαιτησία, οι απαιτήσεις του αναδόχου κατά κανόνα θα ικανοποιούνται. Δεν θέλω να γίνω μάντης κακών, αλλά είναι η πραγματικότητα που είναι πολύ χαρακτηριστική.

Επομένως, για όλους αυτούς τους λόγους, όπως καλούμαστε σήμερα να την κυρώσουμε, χωρίς επαναλαμβάνω να έχουμε δυνατότητες τροποποίησης, περιέχει πολλούς αρνητικούς όρους και δεν εξασφαλίζει με επάρκεια τα συμφέροντα του Δημοσίου. Γι' αυτούς τους λόγους δεν πρόκειται να την ψηφίσουμε όπως έχει.

'Όμως το έργο πρέπει να γίνει και θεωρούμε θετική τη συμμετοχή των ελληνικών εταιρειών σε ένα έργο τόσο μεγάλης κλίμακας. Επιτέλους, έχουμε να αντιμετωπίσουμε σαν Κοινοβούλιο μία ελληνική σύμβαση για ένα μεγάλης αξίας έργο.

Με την ευκαιρία θα ήθελα να καταθέσω ορισμένες προτάσεις, που πιστεύω πως πρέπει να μελετηθούν σε ένα καλό πνεύμα, αν θέλουμε να μιλάμε για μια καλύτερη πορεία εκτέλεσης των μεγάλων έργων.

Η πρώτη πρόταση έχει σχέση με τις υπηρεσίες του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ. Εγώ θα αναγνωρίσω ότι ορισμένα από τα αρνητικά σημεία της σύμβασης, οφείλονται στο γεγονός ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος, όπως είναι συγκροτήμένο, δεν μπορεί να παρακολουθήσει με επάρκεια ένα τέτοιο μεγάλο έργο. Βέβαια είναι ευθύνη όσων κυβέρνησαν αυτόν τον τόπον, το γεγονός ότι φθάσαμε ως εδώ. Ουσιαστικά, επιτρέπουμε σε έναν ιδιώτη με

13,7% να παίρνει το έργο, γιατί εμείς σαν Δημόσιο δεν μπορούμε να το παρακολουθήσουμε. Νομίζω πως είναι καιρός να δοθούν οι δυνατότητες, ώστε το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. να προσλάβει άξιους επιστήμονες οι οποίοι να αμείβονται με ένα σωστό τρόπο και ακόμα, να υπογραφούν συμβάσεις με εξωτερικούς συνεργάτες, ώστε να μπορούμε να παρακολουθούμε αντίστοιχα έργα με κανονική διαδικασία, με πλήρη μελέτη, με προϋπολογισμό, με σωστή επίβλεψη, κάτι που θα συμβάλλει αποφασιστικά στη μείωση του κόστους αντίστοιχων έργων.

'Ενα δεύτερο σημείο είναι ότι πρέπει να πάψει η ισχύ των εγκυκλίων που έχουν τροποποιήσει το βασικό ν. 1418 και να δοθεί μεγάλο βάρος στη σύνταξη των μελετών κατ' αρχήν και στην επίβλεψη, ώστε να μην έχουμε τις υπερβάσεις, ιδιαίτερα στα λεγόμενα ειδικά έργα.

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

Τέλος, πιστεύουμε πως είναι ανάγκη, αν μιλάμε για ουσιαστική συμμετοχή της Βουλής, να συγκροτηθεί η επιπροπή εμπειρογνωμόνων που ανέφερα πριν, η οποία να είναι παρούσα σε όλες τις φάσεις μελέτης του έργου. Να μπορεί να έχει όλα τα στοιχεία στη φάση που μελετάται το έργο, στη φάση που καταρτίζονται τα τεύχη δημοπράτησης, στη φάση που καταρτίζεται η σύμβαση και στη φάση που τελικά οδηγείται για υπογραφή. Αν αυτό δεν γίνει, νομίζω ότι το να έρχεται η Βουλή απλώς να επικυρώνει μια σύμβαση, η οποία εμφανίζεται ενώπιόν μας ως πακέτο, χωρίς δυνατότητα τροποποίησης, απλώς οδηγεί σε επιμερισμό της ευθύνης ανάμεσα στα Κόμματα και όχι ουσιαστική συμβολή του Βουλευτή, που πιστεύω ότι είναι μέσα και στο πνεύμα και στο γράμμα του σχετικού άρθρου του Συντάγματος.

Για όλους αυτούς τους λόγους, επαναλαμβάνω, εμείς δεν μπορούμε να ψηφίσουμε τη σύμβαση. Συμφωνούμε με την αναγκαιότητα του έργου και πιστεύουμε ότι μπορούν να γίνουν αλλαγές, ώστε τουλάχιστον στα επόμενα μεγάλα έργα, να είναι σαφέστερη, ουσιαστικότερη και αποτελεσματικότερη η παρουσία του Ελληνικού Δημοσίου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός):** Ο Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Τρυφωνίδης έχει το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συναδέλφοι, το έργο της κατασκευής του αυτοκινητροδρόμου Σπάτα-Σταυρός-Ελευσίνα με τη δυτική περιφερειακή λεωφόρο Υμηττού, αποτελεί το μεγαλύτερο συγκοινωνιακό έργο περιφερειακού χαρακτήρα, καθώς με προβλεπόμενη κυκλοφοριακή φόρτιση 200.000 αυτοκινήτων την ημέρα, θα αποσυμφορήσει πραγματικά το κέντρο της Αθήνας και τις περιφερειακές λεωφόρους. Ακόμα το έργο έχει εθνική διάσταση και σημασία. Αποτελεί μέρος του ΠΑΘΕ μια και συνδέει τους αυτοκινητροδρόμους Αθήνα-Κόρινθος και Αθήνα-Λαμία, παρακάμπτοντας την πόλη των Αθηνών. Έτσι θα προσφέρει πολλά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην Αττική και θα συμβάλλει αποφασιστικά και ποικιλότροπα στην προστασία του περιβάλλοντος, ενώ συγχρόνως μεγάλη θα είναι και η οικονομική ωφελιμότητα του έργου, λόγω εξοικονομήσεως χρόνου και καυσίμων.

'Ολες οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας είχαν αναγνωρίσει τη σημασία αυτού του έργου από παλιά και είχαν πρωθήσει μελέτες και δεσμεύσεις της ζώνης διελεύσεως του έργου και ακόμα προχώρησαν και στην κατασκευή τμημάτων αυτού. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. διέκοψε τις διαδικασίες αυτές μόλις ανήλθε στην κυβέρνηση το 1982. Αντίθετα, η Νέα Δημοκρατία το 1990, όταν επανήλθε, προχώρησε σε απαλλοτρώσεις της ζώνης κατάληψης με πιστώσεις από τη φορολογία καυσίμων, που θέσπισε με ειδική διάταξη το 1991 και προχώρησε το έργο.

To 1992 δημοπρατείται η πρώτη φάση του έργου και στη συνέχεια μετά την επιλογή των διαγωνιζόμενων κοινοπραξιών το Φεβρουάριο του 1993, ολοκληρώνεται η τεχνική μελέτη και η μελέτη δημοπράτησής του με το σύστημα της παραχώρησης, δηλαδή της κατασκευής και εκμετάλλευσης του έργου με κατ' αποκοπήν τίμημα. Το έργο έχει δημοπρατηθεί και το ΠΑ.ΣΟ.Κ.

δεν μπορούσε να σταματήσει τη διαδικασία. Με αρκετή καθυστέρηση τον Οκτώβρη του 1994, στέλνονται τα τεύχη της δεύτερης φάσης του διαγωνισμού στους τρεις επιλεγέντες ομίλους. Τα τεύχη της δεύτερης φάσης ανέτρεπαν βασικούς όρους της αρχικής διακήρυξης της πρώτης φάσης του 1992 και προσέθεταν άλλους όρους σε βάρος του Δημοσίου. Ουσιαστικά καταργούσαν το σύστημα της αυτοχρηματοδότησης-συγχρηματοδότησης, γιατί ενώ διατηρούσαν τα οφέλη του αναδόχου, τον απήλλασσαν από τους κινδύνους και τις ευθύνες της αυτοχρηματοδότησης, σύμφωνα με τον όρο της ανάληψης από το Δημόσιο της εγγύησης για τα δάνεια, που θα συνάψει ο ανάδοχος έναντι της δανειστριας ευρωπαϊκής τράπεζας επενδύσεων και των άλλων εμπορικών τραπεζών.

'Ομως η Κυβέρνηση του ΠΑ.Σ.Ο.Κ. δεν σταμάτησε εκεί. Μετά την υποβολή των οικονομικών προσφορών εκ μέρους των διαγωνισθέντων προχώρησε και σε άλλους δυσμενείς για το Δημόσιο όρους, τους οποίους συμπεριέλαβε στην υπογραφείσα υπό κλήρωση σύμβαση παραχώρησης. Έτσι έχουμε ουσιαστικά μία επανάληψη της ιστορίας της σύμβασης Ρίου-Αντιρρίου με τη γαλλική κοινοπραξία της "ΓΕΦΥΡΑΣ Α.Ε." Βέβαια η γαλλική έκδοση ήταν περισσότερο αποικιακή, όπως είναι φυσικό και λόγω της ειδικής τεχνογνωσίας που έπρεπε να κατέχει ο ανάδοχος. Στην παρούσα ελληνική έκδοση, που δεν απατείται ειδική τεχνογνωσία κατασκευής, έχουμε τουλάχιστον την ικανοποίηση, ότι τα θετικά για τον ανάδοχο στοιχεία της σύμβασης, καταλήγουν ως οικονομικά οφέλη σε ελληνικές εταιρίες, αν εξαιρεθεί η μικρή συμμετοχή στην κοινοπράξια της γαλλικής "TRANSROUTE SA".

Αλλά ας εξετάσουμε τα κυριότερα δυσμενή στοιχεία για το Δημόσιο, που περιέχονται στη σύμβαση αυτή.

Πρώτον, είναι η εγγύηση των δανείων του αναδόχου από το Ελληνικό Δημόσιο. Η υποχρέωση αυτή απεκλείεται στα τεύχη δημοπράτησης της πρώτης φάσης του διαγωνισμού, βάσει του οποίου έξεδήλωσαν ενδιαφέροντος οι τρεις όμιλοι που συμμετείχαν. Στη δεύτερη φάση, στα τεύχη δημοπράτησης συμπληρωματική προκήρυξη και σχέδιο σύμβασης παραχώρησης, περιελήφθη διάταξη που ανέτρεπε αυτόν τον όρο της μη εγγυοδοσίας του Δημοσίου. Έτσι η Κυβέρνηση του ΠΑ.Σ.Ο.Κ. με τον τρόπον, αυτό πρώτον, κατήργησε τις βασικές αρχές του υγιούς ανταγωνισμού. Έτσι ο οποιοσδήποτε έχει έννομο συμφέρον και τα απαιτούμενα προσόντα, θα μπορεί να προσφύγει στα ελληνικά ή ευρωπαϊκά δικαστήρια ζητώντας την κατάργηση του διαγωνισμού με το αιτιολογικό ότι, δεν έλαβαν μέρος στην πρώτη φάση εξ αιτίας του βασικού αυτού όρου, ο οποίος καταργήθηκε στη δεύτερη φάση. Και όπως είναι φυσικό, περισσότεροι διαγωνιζόμενοι, σημαίνει περισσότερο όφελος για το Δημόσιο.

Δεύτερον, θεμελίωσε κινδύνους επιβάρυνσης του Δημοσίου με ένα μέρος των τελευταίων τοκοχρεολυτικών δόσεων του δανείου λόγω πιθανής εξάντλησης της περιόδου εκμετάλλευσης που θα μπορεί να συμβεί όχι τόσο από τα μειωμένα έσοδα διοδίων αλλά από επιβαρύνσεις της κατασκευής και συντήρησης του έργου, εξ αιτίας και του χαλαρού ή ανύπαρκτου ελέγχου του Δημοσίου.

Τρίτον, καταργεί ουσιαστικά την έννοια και το σύστημα αυτοχρηματοδότησης του διαγωνισμού. Το Ελληνικό Δημόσιο με τη χρηματοδοτική του συμβολή και την εγγύηση των δανείων κατασκευής του έργου ουσιαστικά το χρηματοδοτεί κατά 100%. Άλλα ο ανάδοχος έχει ακόμη βοήθεια και στην κατάθεση των ίδιων κεφαλαίων του. Σύμφωνα με τη σύμβαση υπάρχει η διευκόλυνση, ώστε το μισό των κεφαλαίων να είναι δάνεια εταιρών, δηλαδή των κοινοπρακτούντων εργοληπτικών εταιριών προς αυτή.

Επίσης η προκαταβολή του αναδόχου προς την κοινοπραξία κατασκευής του έργου, μπορεί να αντικατασταθεί από εγγυητικές επιστολές του αναδόχου προς τις εργολαβικές εταιρίες, που είναι που οι ίδιοι μέτοχοι του αναδόχου. Έτσι με εγγυητικές επιστολές δάνεια εταιρών και προκαταβολές του Δημοσίου συνολικού ύψους 23 δισεκατομμυρίων εξασφαλίζονται τα λογιστικά εργαλεία και το ζεστό χρήμα για να αρχίσει το έργο.

Αλλά ας γυρίσουμε στην εγγύηση του Δημοσίου. Σε τελευταία ανάλυση, αυτή θα έπρεπε να λειτουργεί μετά την εγγύηση του αναδόχου και των μελών της κοινοπραξίας, που θα έπρεπε να εγγυηθούν ως πρωτοφειλέτες.

Δεύτερον, η διατησία. Στα τεύχη δημοπράτησης πρώτης και δεύτερης φάσης του διαγωνισμού, Φεβρουάριος '93 και Οκτώβριος '94, προβλεπόταν επίλυση διαφορών από τα αρμόδια δικαστήρια, δηλαδή το Διοικητικό Εφετείο Αθηνών. Στο ν. 2052 περι δυνατότητος εφαρμογής της διατησίας, ρητά αναφέρεται ότι, η ρήτρα της διατησίας μπορεί να ισχύει στα μεγάλα έργα μόνο αν προβλέπεται στα τεύχη δημοπράτησης. Πάλι και γιατί έγινε αυτή η αλλαγή; Τα Διοικητικά Εφετεία έχουν αποκτήσει μεγάλη εμπειρία στα θέματα δημοσίων έργων και το Δημόσιο είναι απολύτως ικανοποιημένο από τις εκδιδόμενες κατά καιρούς αποφάσεις τους. Ο όρος αυτός θα αποβεί εις βάρος του Δημοσίου με επιβαρύνσεις αγνώστου ύψους.

Τρίτον, η οικονομικότητα της προσφοράς. Λόγω του περιορισμένου αριθμού των διαγωνιζομένων, τρεις μόνο όμιλοι, και της ζητούμενης τότε στην πρώτη φάση της διακήρυξης του όρου της αυτοχρηματοδότησης με ίδια κεφάλαια και δάνεια αναδόχου, χωρίς την εγγύηση του Δημοσίου, ανεμένετο μια έκπτωση 20% με 25% επί της αξίας του έργου, το οποίο είχε κοστολογηθεί με τιμές '94 γύρω στα 220 δισεκατομμύρια. Η προσφορά των 235 δισεκατομμυρίων είναι μεγάλη. Σήμερα με την επικαιροποίηση μπορεί να αγγίξει τα 5 δισεκατομμύρια ανά χιλιόμετρο, τιμή που κρίνεται υπερβολική αν συγκριθεί με άλλα παρόμοια έργα, όπως είναι η περιφερειακή Θεσσαλονίκης, που μόλις έχει τελειώσει η μελέτη της από το σημείο K1 μέχρι το K2 μήκους πέντε χιλιομέτρων περίπου, που έχει γέφυρες συνολικού μήκους τετρακοσίων μέτρων, δύο κόμβους εν επιχώματι και τα δάνεια χώματα μεταφέρονται από απόσταση περίπου είκοσι χιλιομέτρων. Στο έργο λοιπόν αυτό, μαζί με την αναθεώρηση και ένα τμήμα του ΦΠΑ, προβλέπεται ένα κοστολόγιο γύρω στα 2,4 δισεκατομμύρια ανά χιλιόμετρο. Το κόστος λοιπόν της παρούσης συμβάσεως κρίνεται υπερβολικό στα 5 δισεκατομμύρια.

Ακόμη εντονότερα παρουσιάζεται υπερβολική η κοστολόγηση, αν συγκρίνει κανείς τα κοστολόγια με τα οποία εκτελείται σήμερα την προμήτη του έργου αυτού με την κλασική όμως μέθοδο των δημοσίων έργων και εκεί βέβαια το Δημόσιο χρηματοδοτεί άμεσα το 100% του έργου.

Αλλά και στη δική μας περίπτωση ο ανάδοχος δεν αναλαμβάνει κανένα επιχειρηματικό ρίσκο, μια και το Δημόσιο εγγυάται τα δάνεια όπως αναφέρει την προγραμμάτων, και πάρει προκαταβολές της τάξεως των 23 δισεκατομμυρίων δραχμών. Η μία είναι 19 δισ. και αναφέρεται στο κατ' αποκοπήν τμήμα και η άλλη είναι 4 δισ. από το τμήμα των παραλήρων έργων. Ο κύριος Υπουργός στη Διαρκή Επιτροπή ισχυρίστηκε ότι, οι προκαταβολές αυτές είναι έντοκες και ως εκ τούτου ο ανάδοχος δεν έχει πρόσθετα οφέλη από τη μη επικαιροποίηση των προκαταβολών αυτών στους λογαριασμούς, βάσει των οποίων θα πληρώνεται τημηματικά το έργο. Και αυτό το δέχομαι.

Έχουμε όμως, τέταρτον, ένα πρόσθετο οφέλος του αναδόχου από αλλαγή του νομίσματος ECU σε δραχμή. Θα ήθελα την προσοχή σας. Στα τεύχη δημοπράτησης προβλέπονταν ότι αν καθυστερούσε η έναρξη της περιόδου παραχώρησης, το κατ' αποκοπήν τμήμα θα αναθεωρούνταν για το χρονικό διάστημα της καθυστέρησης με το δείκτη πληθωρισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ECU. Ουδεμία άλλη αναθεώρηση θα πληρωνόταν στον ανάδοχο. Η προσφορά του αναδόχου σε σταθερές τιμές 1994 ήταν 814 MECU ή 235 δισ. Με πρόβλεψη ισχύος της σύμβασης από 1.1.1997 το κατ' αποκοπήν τμήμα εκπεφρασμένο σε ECU με πληθωρισμό 2,5% περίπου σημαίνει, ότι το τίμημα θα είναι 932 δισ. ή με σημερινές δραχμές 280 δισ.

Στη σύμβαση, λοιπόν, κατασκευής μεταξύ Αναδόχου και Κοινοπραξίας η αναθεώρηση γίνεται με δείκτη τιμών καταναλωτού και έτσι έχουμε μία επιπλέον επιβάρυνση του Δημοσίου, της οποίας το ύψος θα παρακαλέσω τον κύριο Υπουργό να

μας αναλύσει ακριβώς. Αυτό δεν προβλεπόταν όπως είπαμε στα τεύχη δημοπράτησης.

Ακόμη στη σύμβαση αυτή υπάρχουν διάφοροι όροι που δεν προβλέπονται και θεωρούνται ως δώρα στον ανάδοχο όπως είναι η δυνατότητα δημιουργίας αποθεματικού κεφαλαίου του αναδόχου, ίσο με 32 δισ. περίπου, το οποίο μπορεί να διαχειρίζεται καθ' όλη τη διάρκεια κατασκευής του έργου, όπως και άλλες φορολογικές ελαφρύνσεις. Χαρακτηρίζονται οι εργολαβίες και οι υπεργολαβίες ως επί μέρους κοινοπράξιες και δεν φορολογούνται με 3,5% φόρο εισοδήματος.

Βέβαια, θα υπενθυμίσουμε ότι ο ίδιος αυτός όρος του αποθεματικού έχει συμπεριληφθεί και στη σύμβαση παραχώρησης Ρίου-Αντίρριου χωρίς να προβλέπεται και τότε στα τεύχη δημοπράτησης. Και τότε πάλι είχαμε επισημάνει ότι το γεγονός αυτό θα δημιουργούσε προηγούμενο και ότι θα άνοιγε τους ασκούς του Αιόλου εις βάρος του Δημοσίου.

'Εκτον, η συντήρηση του έργου: Σε κανένα σημείο της σύμβασης λειτουργίας δεν αναφέρεται πώς θα ανατίθενται και πώς θα πληρώνονται οι άλλες πρόσθετες εργασίες περιοδικών και εκτάτων συντηρήσεων και βελτιώσεων του έργου, με ποιες τιμές μονάδος και με τι έγκριση ή ποιόυ φορέα, του αναδόχου ή του Δημοσίου θα εκτελούνται.

Δεν περιλαμβάνονται στη σύμβαση αυτή όροι που να διασφαλίζουν τα συμφέροντα του Δημοσίου. Το αντικείμενο της συντήρησης είναι τεράστιο. Είναι μία άλλη μεγάλη εργολαβία που αφήνεται σε οικιακώδεις περιβάλλον.

Στο άρθρο 10 της υπογραφής της σύμβασης λειτουργίας προβλέπονται πώς θα γίνουν οι διάφορες διαδικασίες. Και συνολικά στο σχέδιο 3, πάλι της σύμβασης, προβλέπεται ένα ποσό γύρω στα 5 δισ. το χρόνο που επικαιροποιούμενο θα φθάσει τα 100 δισ. καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας της σύμβασης. Η δαπάνη αυτή είναι αυθαίρετα υπολογισμένη και απαραδέκτητα υψηλή. Πέραν όμως αυτού, δεν είναι δυνατόν μία τέτοια δαπάνη γύρω στα 100 δισ. να στερείται κανόνων διαχειρίστης και ουσιαστικού ελέγχου του Δημοσίου.

Ακόμη ο ανάδοχος θα μπορεί εκμεταλλεύμενος το ασαφές αυτό καθεστώς διαχειρίστης, να επιμηκύνει το χρόνο εκμετάλλευσης του έργου, όταν από άλλους λόγους, δηλαδή από μεγαλύτερη απόδοση των ιδίων κεφαλαίων, θα ήταν δυνατόν να συντομευθεί ο χρόνος παραχώρησης αυτών.

'Εβδομον, ο ανεξάρτητος μηχανικός: Ο έλεγχος του Δημοσίου είναι σχέδιον ανυπάρκτος, λόγου του προβλέπομένου από τη σύμβαση ανεξαρτήτου μηχανικού και των προβλεπομένων επίσης αρμοδιοτήτων του, όπως επίσης και της διαδικασίας ασκήσεως αυτών. Σύμφωνα με το άρθρο 21, ο ανεξάρτητος μηχανικός με αρμοδιότητες και ελέγχου και επίβλεψης των μελετών και των κατασκευών, έχει απολύτως αποφασιστικό χαρακτήρα. Απέναντι του Δημοσίου έχει μόνο την υποχρέωση να ενημερώνει τον κύριο του έργου για τις δικές του ενέργειες ή έγκρισεις ή αποφάσεις.

Το Δημόσιο έχει μόνο τη δυνατότητα να διατυπώνει τις απόψεις του εντός τριάντα ημερών και αν δεν συμφωνεί ο ανεξάρτητος μηχανικός, το Δημόσιο να μπορεί να προσφέγει εντός επτά ημερών στη διαιτησία. Έτσι το Ελληνικό Δημόσιο έχει απεμπολήσει, όχι μόνο το δικαίωμα της επίβλεψης του έργου με δικά του όργανα αλλά και ουσιαστικά δεν βλέπω για ποιο λόγο στη σύμβαση χαρακτηρίζεται Κύριος του 'Έργου, όταν ουσιαστικά έχει αυτοπειριοστεί στο ρόλο του "κυρίου" που πληρώνει μόνο το έργο. Το Κράτος επαφίεται στην καλή θέληση του ανεξάρτητου μηχανικού να το ενημερώνει για τις δικές του εγκρίσεις, ενέργειες ή αποφάσεις. Και εδώ γεννάται το εξής ερώτημα: Τι γίνεται αν ο ανεξάρτητος μηχανικός δεν ενημερώσει τον κύριο του έργου για μία απόφαση ή έγκριση βλαπτική για τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου. Και αν αυτό επαναλαμβάνεται τακτικά, ποια είναι η δυνατότητα του Ελληνικού Δημοσίου να ενημερώνεται και να παρεμβαίνει, όταν όλα τα στοιχεία του έργου, αλληλογραφίες, αποτυπώσεις, συμβάσεις, μονομερείς πράξεις, γνωμοδοτήσεις κ.λπ. Θεωρούνται εμπιστευτικά στοιχεία σύμφωνα με το άρθρο 61 της σύμβασης και κανένας δεν μπορεί να έχει πρόσβαση στα στοιχεία αυτά του έργου;

'Ογδοον, τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης. Κατά το άρθρο 60 παρ. 3 προβλέπεται ότι οι συμβαλλόμενοι δεν μπορούν να αρνούνται αδικαιολόγητα την τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης, εφ'όσον το απαιτήσουν οι δανειστές ή οι μελλοντικοί δανειστές, άγνωστοι σήμερα, για τη χρηματοδότηση του έργου. Και το σπουδαίο είναι αν σύμφωνα με το άρθρο 17,6 της σύμβασης παραχώρησης η τροποποίηση αυτή μπορεί να γίνει με προεδρικό διάταγμα, ενώ σε κάθε άλλη περίπτωση θα απαιτείτο κύρωση αυτής της τροποποίησης από τη Βουλή. Μήπως αυτές οι διατάξεις 60,3 και 17,6 θα αποτελέσουν το μέσον οποιασδήποτε τροποποίησης της σύμβασης παραχώρησης, αρκεί να συμφωνήσουν κάποιοι άγνωστοι σήμερα δανειστές;

'Εναντον, Εμπιστευτικότητα των στοιχείων της σύμβασης. Όπως προανέφερα, αξιοσημείωτη είναι η προσθήκη του άρθρου 61 της σύμβασης περί εμπιστευτικότητος όλων των σχετικών στοιχείων με τη σύμβαση αυτή, ακόμη και της περιόδου των διαπραγματεύσεων. Γιατί πρέπει να είναι εμπιστευτικά στοιχεία, όπως προανέφερα, οι αποτυπώσεις, η αλληλογραφία, οι συμβάσεις, οι μονομερείς πράξεις, οι γνωμοδοτήσεις κ.λπ.; Μήπως εδώ η Ελληνική Βουλή και μάλλον η Πλειοψηφία σας, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., νομοθετεί την αδιαφάνεια λίγα χρόνια πριν από το 2000, σε μία Χώρα που θέλει να ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση;

**Συμπερασματικά:** Το έργο του Σταυρού-Ελευσίνας-Σπάτα πρόκειται για ένα πολύ μεγάλης σημασίας εργολαβικό εγχείριμα στη Χώρα μας. Βελτιώνει άμεσα τη ζωή εκατομμυρίων πολιτών, μια και αναβαθμίζει ποικιλότροπα το περιβάλλον που ζουν, ενώ συγχρόνως προσπορίζει τεράστια οφέλη στην ελληνική οικονομία.

Η Νέα Δημοκρατία αισθάνεται υπερήφανη γιατί όχι μόνο προχώρησε στη μελέτη και στη δημοπράτηση του έργου, τη σύμβαση του οποίου σήμερα συζητάμε, αλλά γιατί από πολλά χρόνια, επίμονα, πρωθυσίση την υλοποίησή του με διάφορους τρόπους, αλλά κυρίως γιατί μαζεύοντας χρήματα σαν το μυρμηγκι, από εθνικούς πόρους, προχώρησε στις απαραίτητες απαλλοτριώσεις, ώστε να είναι σήμερα δυνατή η εκτέλεση του έργου. Προσπάθεια δύσκολη και επίπονη με μεγάλο πολιτικό κόστος, λόγω της έντονης δόμησης και εκμετάλλευσης της γης στην περιοχή του έργου. Αυτά όσον αφορά το έργο.

'Οσον αφορά τη σύμβαση. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. στην πράξη διαστρέβλωσε τη φιλοσοφία της συγχρηματοδότησης των έργων ως συγχρόνου τρόπου κατασκευής δημοσίων έργων. Όπως και στα άλλα λεγόμενα μεγάλα έργα, Ρίο-Αντίρριο κ.λπ., έτσι και εδώ, οι όροι που περιέχονται στη σύμβαση, αναιρούν στην ουσία την έννοια της συγχρηματοδότησης. Αντί ο ανάδοχος να αναλαμβάνει επιχειρηματικό ρίσκο και να είναι δεμένος με το έργο καθ'όλη τη διάρκεια της σύμβασης, φροντίζοντας τη συντήρηση ενός άριτμα κατασκευασμένου έργου, που θα του δίδει τα έσοδα για να ξεπληρώνει τα δάνεια του, εδώ όπως και στο Ρίο-Αντίρριο κ.λπ., θεσπίζονται συνθήκες που δημιουργούν κίνητρα -δεν φταίνε οι ανάδοχοι που αναλαμβάνουν τα έργα- ώστε να αντιμετωπίζουν το όλο εγχείρημα ως κλασικό Δημόσιο έργο.

Αφού βγάλουν αυτά που θέλουν, να μπορούν να εγκαταλείψουν ένα ασυντήρητο και κακής ποιότητας έργο στο Κράτος, που θα αναλαβεί τη συντήρησή του αλλά και την αποπληρωμή των δανείων τα οποία το ίδιο το Κράτος εγγυήθηκε.

Η Νέα Δημοκρατία, λοιπόν, για τους παραπάνω λόγους, λέει να στο έργο, αλλά δεν κυρώνει την παρούσα σύμβαση με τη θετική της ψήφο. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός):** Ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας έχει το λόγο.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ (Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας):** Κύριε Πρόεδρε, μία μικρή παρέμβαση. Δεν πρόκειται να υπεισέλθω στην ουσία της συμβάσεως, διότι πράγματα δεν είμαι τεχνικός και δεν έχω διαβάσει όλες της πις λεπτομέρειες και οι συνάδελφοι θα αναπτύξουν τους λόγους για τους οποίους το Κόμμα μας δεν πρόκειται να την ψηφίσει.

Είπα, όμως, προηγουμένως στον κύριο Υπουργό, θα το επαναλάβω στην Αίθουσα και ας αναλάβει τις προσωπικές του ευθύνες, ότι ενώ στα τεύχη δημοπρατήσεως η τιμή αναθεωρήσεως λόγω καθυστερήσεως του έργου γινόταν με βάση τον πληθωρισμό και την ανατίμηση του ECU, στη συνέχεια, στη σύμβαση που υπεγράφη, η αναπροσαρμογή γίνεται σε δραχμές. Η διαφορά του πληθωρισμού είναι σημαντική και με συνέπεια το έργο θα επιβαρυνθεί με 17 δισ. δραχμές επιπλέον. Εάν δε υπάρξει περαιτέρω καθυστέρηση, τότε θα επιβαρυνθεί περίπου με 35 δισ. δραχμές.

Κύριε Πρόεδρε, μου απήντησε ο κύριος Υπουργός -βέβαια θα εξηγήσει τους λόγους- ότι δεν είναι 17 είναι 2. Αν είναι 2 ακόμα καλύτερα. Είτε 2, όμως, είτε 17, αν δεν επανέλθει στους όρους που περιέχονται στα τεύχη δημοπρατήσεως όπου συμμετείχαν όλοι οι εργολάβοι, θα υποχρεωθώ να στείλω αυτήν την υπόθεση στον εισαγγελέα. Ευχαριστώ.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.):** Θα κάνω μία επισήμανση μικρή και εγώ σε αυτά που είπε ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Έβερτ. Θέλω με κάθε κατηγορηματικότητα να δηλώσω στη Βουλή, ότι αυτό το έργο είναι ένα έργο πνοής, που για την αναγκαιότητά του και τη χρησιμότητά του συμφωνούν όλες οι Πτέρυγες της Βουλής και όλοι οι κοινωνικοί και επιστημονικοί φορείς. Είναι ένα έργο το οποίο έχει ενταχθεί στο ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας εδώ και πολλές δεκαετίες και είναι η μοναδική φορά που μπορεί να γίνει πραγματικότητα.

Δεύτερον, αυτό το συγκεκριμένο έργο με την ταυτότητά του και τα τεχνικά του χαρακτηριστικά, έχει σταθερό και εγγυημένο κόστος, γιατί είναι ένα έργο που αναφέρεται σε κατ'αποκοπήν τίμημα.

Τρίτον, σε όλες τις πτυχές του έργου, σε όλη την εξέλιξη από το 1992 μέχρι σήμερα που φέρουμε αυτήν τη σύμβαση στη Βουλή για να κυρωθεί, έχουν ακολουθηθεί με ευλαβική συνέπεια και πίστη οι ακόλουθες αρχές.

Η πίστη μας στην αρχή της διαφάνειας, η πίστη μας στην αρχή του υγιούς ανταγωνισμού, η πίστη μας στην αρχή της κατοχύρωσης και της διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος, η πίστη μας να προστατεύει το περιβάλλον και να αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής σε όλη την Αττική, αλλά και στις περιοχές από όπου περνάει αυτή η ελεύθερη λεωφόρος Σταυρού, Ελευσίνας και Υμηττού.

Σε αυτά που είπε ο κ. Έβερτ, θα ήθελα να απαντήσω ως εξής:

Πρώτον, αναλαμβάνω όλες τις προσωπικές μου και πολιτικές μου ευθύνες, γιατί έχω ήσυχη τη συνείδησή μου, διότι με αυτήν τη σύμβαση και η διαφάνεια έχει τηρηθεί, και ο υγιής ανταγωνισμός έχει διασφαλισθεί και το δημόσιο συμφέρον έχει κατοχυρωθεί.

Φέρνουμε αυτήν τη σύμβαση στη Βουλή για να κυρωθεί, όχι γιατί θέλουμε να αποποιηθούμε τις ευθύνες ως Κυβέρνηση ή ως Υπουργός εγώ προσωπικά ή η επιτροπή μεγάλων έργων ως ένα συλλογικό κυβερνητικό όργανο.

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

Φέρνουμε, λοιπόν, αυτήν τη σύμβαση για να κυρωθεί στη Βουλή, διότι, πρώτον, υπάρχει συμβατικός όρος στο διαγωνισμό του 1992, ότι αυτή η σύμβαση θα κυρωθεί με νόμο από την Ελληνική Βουλή και δεύτερον και σημαντικό, γιατί εκχωρούνται δικαιώματα προς τρίτους, δηλαδή προς την ανάδοχο κοινοπραξία και τα δικαιώματα αυτά που είχε σήμερα το Κράτος, δεν μπορεί να τα παραχωρήσει, σύμφωνα με το Σύνταγμα, παρά μόνο η Ελληνική Βουλή.

Σ' αυτά που είπατε, κύριε Πρόεδρε, θέλω να σας πω ότι ο γενικός κανόνας σε όλα τα συμβατικά κείμενα για την επικαιροποίηση του κεφαλαίου, -που καταθέτει το Ελληνικό Δημόσιο, ως ίδια συμμετοχή, δηλαδή τα 250 εκατ. ECU, που ήταν ως βασική αναφορά στο διαγωνισμό και αποτελεί ουσιώδη όρο του διαγωνισμού- η πρόβλεψη για την επικαιροποίηση σε

όλη αυτήν τη φάση, με καμπύλη ομολόγων ECU.

Υπάρχει μια αναφορά στην ειδική συγγραφή υποχρεώσεων, που λέγεται ΕΣΥ το 1994, ότι από το 1995 και μετά η οποιαδήποτε καθυστέρηση θα μπορεί να γίνει με τον πληθωρισμό ECU. Αυτή η διαφορά υπάρχει. Κι εδώ θα ήθελα να σας πω το εξής:

Σύμφωνα με όλες τις γνωματεύσεις και τις συμβουλές που έχει δώσει ο οικονομικός σύμβουλος, που ήταν στο έργο, η χρηματοδοτική συμβολή του κύριου του έργου, δηλαδή του Ελληνικού Δημοσίου, έχει οριστεί μέσω του διαγωνισμού και είναι 250 εκατ. ECU σε παρούσες αξίες, δηλαδή 30.6.94.

Αυτή η συμμετοχή και ο τρόπος ορισμού της αποτελούν, όπως είναι φυσικό, θεμελιώδη συμβατικό όρο του διαγωνισμού. Η χρήση των παρουσών αξιών στο διαγωνισμό ενείχε από την αρχή, από την ίδια τη λογική της και τον τρόπο της επικαιροποίησης μέσω της καμπύλης ομολόγων ECU στη διάρκεια της κατασκευής.

Η προσφορά της "Αττικής Οδού", της αναδόχου κοινοπραξίας, είχε ενσωματώσει αυτόν το μηχανισμό επικαιροποίησης στο όλο χρηματοδοτικό της σχέδιο. Το ίδιο είχαν κάνει κατ' αντιστοιχία οι άλλες δύο κοινοπραξίες που πήραν μέρος, κατ' εφαρμογήν του γενικού κανόνα της επικαιροποίησης, όπως είπα πριν. Το ερώτημα της επικαιροποίησης προέκυψε από την μετάθεση του χρόνου της υποθετικής έναρξης από 30.6.95 σε 30.6.96. Και προέκυψε το ερώτημα αυτό πάλι, γιατί στην αναφορά της ειδικής συγγραφής υποχρεώσεων στο κείμενο ΕΣΥ, γι' αυτό το διάστημα από το 1995 και μετά η επικαιροποίηση θα γίνει με πληθωρισμό ECU. Αυτή η αναφορά της ειδικής συγγραφής υποχρεώσεων για την επικαιροποίηση, σύμφωνα με τη γνωμάτευση του οικονομικού συμβούλου, είναι σε ευθεία αντίθεση με το μηχανισμό επικαιροποίησης και με την έννοια των παρουσών αξιών, που χρησιμοποιήθηκαν στην προσωρινή προκήρυξη του διαγωνισμού.

Ακριβώς γι' αυτόν το λόγο, ο οικονομικός σύμβουλος πρότεινε, όπως και για το διάστημα αυτό, δηλαδή από 30.6.95 μέχρι και 30.6.96 να χρησιμοποιηθεί η καμπύλη ομολόγων ECU, διότι η χρήση του πληθωρισμού ECU γι' αυτό το διάστημα οδηγούσε σε μείωση του ουσιώδους συμβατικού όρου, που ήταν να καταβάλει το Ελληνικό Δημόσιο 250 εκατ. ECU. Και επομένως δεν έπρεπε να ανατραπεί με τον οποιονδήποτε τρόπο ο θεμελιώδης αυτός όρος του διαγωνισμού. Δηλαδή η καθορισμένη τιμή της συμβολής της χρηματικής του κυρίου του έργου.

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

Κύριε Πρόεδρε, είναι πολύ σημαντικό το θέμα και πρέπει να το διευκρινίσω.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Ο κ. Έβερτ για μισό λεπτό είπε κάτι, απαντήστε, για να κλείσει η συζήτηση αυτή και να προχωρήσουμε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.):** Τελειώνω.

Η διαφορά με την επικαιροποίηση που προκύπτει και πρέπει να υπολογιστεί στη συμβολή του κυρίου του έργου, δηλαδή στη συμβολή του Ελληνικού Δημοσίου, δηλαδή με αναφορά στα 250 εκατ. ECU με τις δύο μεθόδους είναι περίπου 13 εκατ. ECU σε παρούσες αξίες του 1994. Η εφαρμογή των ιδίων κριτηρίων επικαιροποίησης για το διάστημα αυτό γίνεται και για τα ιδία κεφάλαια του αναδόχου, που οδηγεί σε αύξηση κατά 4,37 MECU σε παρούσες αξίες του 1994. Αν αφαιρέσουμε το 4,37 από το 13 υπάρχει μια διαφορά 8 εκατ. ECU, 63 ECU δηλαδή περίπου 2,5 δισ. σε παρούσες αξίες. Η μείωση που πετύχαμε στα πλαίσια της διαπραγμάτευσης, δηλαδή η μείωση του δείκτη απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων από 11,83 που ήταν στην προσφορά του αναδόχου κατέβηκε στο 11,6. Ισοδυναμεί με μείωση των κερδών, άρα όφελος του Ελληνικού Δημοσίου κατά 2,5 δισ. σε παρούσες αξίες του 1994. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Έβερτ, έχει το λόγο.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ (Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας):** Κύριε Πρόεδρε, όχι μόνο δεν μας είπε τίποτε ο κύριος Υπουργός για την ταμπακέρα, αλλά επιβεβαίωσε με όσα είπε,

με όσα μάλλον δάβασε και του έχουν υπαγορεύσει, τα όσα υπεστήριξα.

Είπε δηλαδή ο κύριος Υπουργός, ότι η αναθεώρηση γίνεται σε ECU. Αντί λοιπόν να γίνει σε ECU βάσει του πληθωρισμού ECU 2,5%, γίνεται τελικά η αναθεώρηση δραχμική και η διαφορά του πληθωρισμού ECU και δραχμής οδηγεί, κατά την άποψή μας, σε μια επιβάρυνση 17 δισ. δραχμών.

Ο κύριος Υπουργός λέει δεν είναι 17,5 είναι 2,5. Εάν είναι μόνο 2,5, πριν ολοκληρωθεί η σύμβαση, πριν ψηφιστεί να πάει να βρει τους αναδόχους και να τους πει, "για 2,5 δισ. μη με οδηγείτε σε παρανοία", διότι αυτός υπήρξε ουσιώδης όρος των συμβατικών υποχρεώσεων στη διατύπωση που περιέχεται στα τεύχη δημοπρατήσεως.

Πρέπει να καταλάβει ο κύριος Υπουργός ότι είναι παράνομος και ότι γι' αυτήν η τροποποίηση την οποία έκανε, οποιοισδήποτε ξένος σύμβουλος και αν την εισηγήθηκε, την τελική ευθύνη την φέρνει ο ίδιος. Εγώ του επαναλαμβάνω, ότι δεν είναι δυνατό να δεν θεωρούμε μια αύξηση του κόστους της τάξης του 9% με μια τροποποίηση, η οποία γίνεται στην αναθεώρηση μεταξύ του πληθωρισμού του ECU και της δραχμής, η οποία μπορεί να οδηγήσει στο μέλλον σε μια υπέρβαση της τάξεως των 30 δισεκατομμυρίων.

Και του επαναλαμβάνω ότι θα είμαι υποχρεωμένος διότι δεν μπορεί να φέρουμε την ευθύνη, να στείλουμε τη συγκεκριμένη υπόθεση στον εισαγγελέα. Το εάν το έργο κάνει 5 δισ. το χιλιόμετρο ή 2,5 δισ., δεν είμαι σε θέση να σας απαντήσω. Αυτά λένε οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας. Αυτό, όμως, το οποίο του λέω, είναι βέβαιο. Και τον παρακαλώ να καθήσει με τον κ. Κωστόπουλο να του το εξηγήσει με απλά μαθηματικά, με απλή αναλογιστική εξέταση του θέματος και θα διαπιστώσει ότι πρόκειται περί μιας επιβαρύνσεως 17 δισ. δρχ. σε σημερινές τιμές, με τη ψήφιση του νόμου σήμερα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.):** Κύριε Πρόεδρε,

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Μια στιγμή, κύριε Υπουργέ. Ζήτησε το λόγο ο Πρόεδρος του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κίνηματος, να απαντήσετε και στους δύο.

Θα παρακαλέσω να κλείσει αυτό το παρεμπίπτον θέμα για να προχωρήσει η συζήτηση.

Ορίστε, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.Κ.Ι.):** Κύριε Πρόεδρε, πράγματι, έχει δίκιο ο κ. Έβερτ σ' αυτό που επισημαίνει και ήθελα να πω στον κύριο Υπουργό, γιατί είναι και νομικό και πολιτικό θέμα και το ζέρετε πολύ καλά και εσείς κύριε Πρόεδρε. Γιατί περιέχεται ως όρος στη δημοπράτηση, στη διακήρυξη και δεν έχει δικαίωμα κανένα όργανο, εκ των υστέρων, να αλλάξει αυτόν τον όρο και ειδικά πολύ περισσότερο, όταν ο όρος αυτός είναι επιβλαβής για τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου. Άρα, αυτό πρέπει να διορθωθεί οπωσδήποτε, ανεξάρτητα από το εάν η ζημιά μέσα απ' αυτήν την αλλαγή που τη θεωρούμε και εμείς απαράδεκτη, είναι 17 ή 15 ή 5 ή 2,5 δισ. δραχμές.

Διότι στην πορεία μπορεί να αποδειχθεί πολύ μεγαλύτερη και από τα 17 δισ. αν καθυστερήσει το έργο. Είναι γνωστό τι γίνεται με τις αναθεωρήσεις.

'Ενα δεύτερο και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Είπε ο κύριος Υπουργός ότι είναι πλεονέκτημα υπέρ του Δημοσίου το ότι το έργο αυτό εκτελείται με το σύστημα της κατ' αποκοπήν. Κατ' αποκοπήν, όμως, είναι μόνο τμήμα του έργου ύψους δαπάνης 235 δισεκατομμυρίων. Εδώ έχει παρακάτω τα λεγόμενα παράλληλα έργα, που προβλέπονται στο ζήτημα της εισηγητικής ως δαπάνην 35,4 δισ., που, όμως, εκεί περιλαμβάνει -επεξηγώντας τι εννοεί παράλληλα έργα- διάφορα έργα των οποίων η δαπάνη βαρύνει τον κύριο του έργου, δηλαδή τον Κρατικό Προϋπολογισμό, το Ελληνικό Δημόσιο.

Δεν επιμένω, όμως, άλλο πάνω σ' αυτό, γιατί θα αναφερθώ στην κανονική ομιλία μου.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Κύριε Πρόεδρε, προφανώς ως σχήμα λόγου είπατε ότι "γνωρίζω το θέμα".

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.Κ.Ι.):** Νομικό είναι. Από νομικής πλευράς.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Σε αυτήν την Αίθουσα τα νομικά είναι και πολιτικά θέματα πάντοτε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.Κ.Ι.):** Ασφαλώς.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι υπάρχει μια σύγχυση σε αυτό το θέμα που έθεσε ο κ. Έβερτ. Προσπάθησα να το εξηγήσω και στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή. Γι' αυτό κάλεσα και τους Εισηγητές ή τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους να τους δώσωμε περισσότερα στοιχεία, έτσι ώστε να υπάρχουν συγκεκριμένες και αναλυτικές απαντήσεις στα ερωτήματα σας. Αυτό το είπα και προς τη Νέα Δημοκρατία, και προς τα άλλα Κόμματα και προς τον εκπρόσωπο του ΔΗ.Κ.Κ.Ι..

Πριν κάνω μια ειδική μνεία σε αυτό πάλι -γιατί νομίζω ότι έχει δίκιο ο Πρόεδρος της Βουλής πως πρέπει να κλείσει, να ξαναέρθουμε στη συζήτηση- θα ήθελα να πω, σχετικά με την αναφορά που κάνατε, κ. Έβερτ, ότι υπάρχει βλάβη του δημοσίου και ότι θα το στείλετε στον εισαγγελέα, πως αυτή η υπόθεση σε ό,τι αφορά το ήθος, δεν αγγίζει ούτε την Κυβέρνηση μας ούτε εμένα προσωπικά ούτε την επιτροπή μεγάλων έργων που είχε μια συμμετοχή στο χειρισμό αυτής της σύμβασης ή στην Κυβερνητική Επιτροπή ή στο Υπουργικό Συμβούλιο που την επικύρωσε.

Η στάση της Κυβέρνησης μας και σε αυτήν τη σύμβαση και σε κάθε σύμβαση διέπεται από τις τρεις αρχές που σας είπα, από την αρχή της διαφάνειας, την αρχή του υγιούς ανταγωνισμού και την αρχή της διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος. Άρα, αυτά που λέτε περί εισαγγελέα άμα θέλετε, ό,τι θέλετε, μπορείτε να το κάνετε. Καθαρός ουρανός αστραπή δε φοβάται. Και σε αυτήν τη σύμβαση και σε κάθε σύμβαση.

Επανέρχομαι τώρα στο θέμα της ουσίας που περιέγραψε και ο Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.Κ.Ι.. Τα τεύχη δημοπράτησης καθόριζαν ως νόμισμα της σύμβασης παραχώρησης το ECU, επειδή ο διαγωνισμός ήταν διεθνής και έπρεπε να κριθούν όλες οι προσφορές σε κοινή βάση. Το ECU παραμένει ως νόμισμα της σύμβασης παραχώρησης και επομένως ο ισχυρισμός ότι η σύμβαση παραχώρησης ή αναθεώρησης γίνεται με δείκτη την Ελλάδος, είναι παντελώς ανακριβής.

Επίσης, εδώ θα ήθελα να σας πω ότι πράγματα αναφέρεται η επικαιροποίηση σε δραχμές και προβλέπεται η επικαιροποίηση με δείκτη τημών καταναλωτή, για τη σύμβαση κατασκευής. Τη σύμβαση, όμως, κατασκευής, τη συνάπτει η παραχωρησιούχος εταιρεία που αναλαμβάνει το έργο με την κατασκευαστική κοινοπραξία που τυχαίνει να είναι κατά 93% η ίδια η παραχωρησιούχος. Άρα εκεί, υπάρχει αυτό το θέμα.

Για τα παράλληλα έργα, υπάρχει η συγκεκριμένη ταυτότητα των παραλλήλων έργων και δεν μπορεί να αλλάξει το κόστος, κύριε Τσοβόλα, παρά μόνο εάν αλλάξει το τεχνικό αντικείμενο. Και πήραν τα παράλληλα έργα μετά από ενσωματωμένο διαγωνισμό και προσφορά που υπήρχε στις προσφορές της κοινοπραξίας. Και η συγκεκριμένη κοινοπραξία, που είναι η ανάδοχος κοινοπραξία για τα παράλληλα έργα, είχε μια πολύ μεγάλη διαφορά έναντι των άλλων δυο. Είχε έκπτωση 25% ενώ ο δεύτερος είχε 5% και η τρίτη κοινοπραξία είχε 3%. Αναφέρονται με κάθε λεπτομέρεια στην εισηγητική έκθεση.

Πιστεύω, ότι αν υπήρχε νηφάλια προσέγγιση με τα δεδομένα που έχουμε καταθέσει στην εισηγητική έκθεση και εάν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι ερχόντουσαν να συζητήσουν στο Υπουργείο μαζί με τους συμβούλους, δε θα υπήρχε αυτή η παρεξήγηση.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Ο κ. Δημήτριος Κωστόπουλος Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, έχει το λόγο.

Προηγουμένως, ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα, ότι ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιλτιάδης Έβερτ και οι Βουλευτές Δημήτριος Κωστόπουλος, Ιωάννης Τζωάννος, Νικόλαος Νικολόπουλος, Γεώργιος Βουλγαράκης, Αναστάσιος Παπαληγούρας, Ευάγγελος Μπασιάκος, Ευάγγελος Μεϊμαρά-

κης, Αθανάσιος Νάκος, Εμμανουήλ Κεφαλογιάννης, Γεώργιος Αλογοσκούφης, Θεόδωρος Σκρέκας, Σταύρος Δήμας και Γεώργιος Παναγιώταπουλος, κατέθεσαν πρόταση νόμου για τη δικαιότερη κατανομή των φορολογικών βαρών και την ενίσχυση της κεφαλαιαγοράς, η οποία παραμπέπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Επίσης, οι Βουλευτές κύριοι Δημήτρης Παντερμαλής και Ευάγγελος Στάκος ζητούν την άδεια του Σώματος για απουσία τους στο εξωτερικό, ο πρώτος από 21.11.96 μέχρι 28.11.96 και ο δεύτερος από 19.11.96 μέχρι 22.11.96.

Εγκρίνει το Σώμα;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Συνεπώς, το Σώμα ενέκρινε.

Με την ευκαιρία θυμίζω στους κυρίους συναδέλφους στις αιτήσεις αυτές να αναφέρουν και τις ημέρες που θα απουσιάζουν, ώστε να λαμβάνεται υπόψη στο σχετικό κατάλογο που υπογράφουν.

Ορίστε, κύριε Κωστόπουλε, έχετε το λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Κύριοι Βουλευτές, δε χωρά αμφιβολία ότι το ζήτημα που έθεσε ο κ. Έβερετ είναι σοβαρό. Μακάρι, όμως, να ήταν μόνο αυτό.

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

Δε θα τολμούσαμε να πούμε "σιγά να μη στάξει η ουρά του γιαϊδάρου", ωστόσο υπάρχουν πάρα πολλά κενά σ' αυτήν τη Σύμβαση και η Κυβέρνηση επωμίζεται σοβαρή ευθύνη, όπως εξάλλου ο κύριος Υπουργός είπε ότι θα την αναλάβει. Θα την αναλάβει. Ωστόσο, απαντώντας στον κ. Έβερετ, υπογράμμισε ότι όλοι οι κοινωνικοί και οι επιστημονικοί φορείς συμφωνούν με τη σύμβαση αυτή. Το ίδιο πράγμα είπε και στην Επιτροπή σε ερώτηση, εάν οι Δήμοι, οι ΟΤΑ δε συμφωνούν κ.λπ. και είπε ότι έχει μία καλή επικοινωνία, αν θυμόμαστε καλά, ότι έχει μία καλή συζήτηση και ότι υπάρχει ένα καλό κλίμα.

'Έχω στα χέρια μου ένα υπόμνημα των Δήμων Χαλανδρίου και Βριλησσίων. Θα σας διαβάσω το τελευταίο απόσπασμα και στη συνέχεια θα το καταθέσω για τα Πρακτικά της Βουλής.

Λένε σ' αυτό το υπόμνημα: "Είμαστε αντίθετοι στη νομοθετική κύρωση της Σύμβασης παραχώρησης. Ζητούμε από τους 'Ελληνες Βουλευτές να μην προχωρήσουν στη νομιμοποίηση του έργου με τη σημερινή του μορφή και καλούμε τους Βουλευτές των Κομμάτων σε επανεξέταση του σχεδιασμού του έργου, ώστε να διασφαλίζεται το στοιχειώδες επίπεδο ζωής των πολιτών στην περιοχή των Δήμων μας, αλλά και το περιβάλλον σε ολόκληρο το Λεκανοπέδιο".

(Στο σημείο αυτό ο Αντιπρόεδρος της Βουλής ο κ. Ν. Κωστόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά της Βουλής, το προαναφερθέν υπόμνημα, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο της Στενογραφικής Υπηρεσίας και είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου).

Είναι αντίφαση: Είναι απόκρυψη: Ας είμαστε πιο ακριβείς καμιά φορά στις τοποθετήσεις μας. 'Όχι, δε συμφωνούμε. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Δε συμφωνούμε, όχι στο αν είναι αναγκαίο το έργο. Αυτό είναι εκ των ων ουκ άνευ, θα έλεγε κανείς. Ετοί όπως διαμορφώθηκε η κατάσταση δυστυχώς είναι εκ των ων ουκ άνευ, γιατί η ιεράρχηση έπρεπε να είναι άλλη. Να δεις και την επαρχία, να δεις και τη βιομηχανία, να δεις την αγροτική οικονομία κ.λπ. Ωστόσο, η Αθήνα πεθαίνει. Συνεπώς, είναι ανάγκη να γίνει. Όμως, με ποιους όρους και με ποιες προϋποθέσεις θα γίνει; Πάνω σ' αυτά έχουν λόγο οι φορείς. Και το λόγο αυτό τον είπαν.

Το ΚΚΕ έχει διατυπώσει την άποψή του αναλυτικά τον Αύγουστο όταν πρωτοήρθε αυτή η Σύμβαση. Δεν άλλαζαν οι όροι, τα δεδομένα ώστε να διαφοροποιήσουμε την πολιτική μας αρνητική στάση απέναντι στη Σύμβαση.

Είπαμε και επαναλαμβάνουμε ότι το έργο χρειάζεται για λειτουργικούς, για οικονομικούς, όσο και για περιβαλλοντικούς λόγους, παρ' ότι δεν έπρεπε να διαμορφωθούν αυτές οι προϋποθέσεις, ώστε να είναι στην ιεράρχηση από τα πρώτα

έργα. Δυστυχώς, επαναλαμβάνω, έτσι διαμορφώθηκε η κατάσταση.

'Όμως, μάυτήν την αναγκαιότητα δε σημαίνει ότι κλείνουμε τα μάτια και ψηφίζουμε στα τυφλά ότι συμφώνησε η Κυβέρνηση και οι μεγαλοεργολάβοι της Χώρας, οι διαπλεκόμενοι.

Υπογραμμίσαμε και εξηγήσαμε αναλυτικά ότι την ευθύνη από την αρχή για την κατασκευή, τη λειτουργία, την εκμετάλλευση του δρόμου, πάντα με κοινωνικά κριτήρια να την έχει το Ελληνικό Δημόσιο.

Στην εκτέλεση του έργου έπρεπε να παρθούν υπόψη δύο σημαντικοί παράγοντες:

α) Η γνώμη των τεχνικών της Χώρας μας, γνώμη χωρίς σκοπιμότητα, κυρίως των αρμόδιων φορέων και προφανέστατα των ΟΤΑ. 'Όταν λέμε "σκοπιμότητες" εννοούμε σαφώς ότι οι όποιοι τεχνικοί φορείς του Δημοσίου δεν έπρεπε να έχουν καμία εμπλοκή, καμία διαπλοκή έμμεση ή άμεση, με τον όποιο κατασκευαστή. Η καταγγελία που έγινε στην Επιτροπή ότι ο εκπρόσωπος του ΤΕΕ μίλησε σαν εκπρόσωπος των εργολάβων, μας ανησύχησε πάρα πολύ.

β) Οι απόψεις για περιβαλλοντική διαχρονική προστασία.

Από όλα τα παραπάνω έχουμε στα χέρια μας τη σύμβαση, η οποία δεν μπορεί να αλλάξει κιόλας, που προβλέπει να γίνει το έργο, αλλά όλοι ή σχεδόν όλοι οι άλλοι παράγοντες δεν πάρθηκαν υπόψη.

Τα επιχειρήματα που δικαιολογούν αυτήν την άρνηση της Κυβέρνησης να δειξει, δηλαδή, ευαισθησία σε άλλες προτάσεις και κριτικές, τα γνωρίζουμε, τα έχει πει κατ' επανάληψη ο αρμόδιος Υπουργός. Ωστόσο γνωρίζουμε επίσης τις αποφάσεις, τα ψηφίσματα -ένα από αυτά κατέθεσε πριν από λίγο- τις κινητοποιήσεις των κατοίκων σε όλη τη ζώνη του έργου, αποφάσεις που δεν ήταν άρνηση, αλλά θέση. Συχνά ήταν μια κραυγή αγωνίας για το μέλλον. Κύριοι της Κυβέρνησης, γυρίσατε την πλάτη σε όλα αυτά.

'Έχουμε ακόμα υπόψη μας μελέτες, που αναγκάστηκαν να κάνουν κάποιοι δήμοι της περιοχής με τα πενιχρά τους οικονομικά, τα οποία απειλεί να κόψει ο Υπουργός Εσωτερικών σήμερα, προκειμένου με αυτές πις μελέτες να πείσουν ότι το έργο είναι χρήσιμο, αλλά αυτό σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει ότι οι μπουλντόζες θα πρέπει να ισοπεδώσουν τα πάντα στο πέρασμά τους, περιουσίες, όνειρα χιλιάδων ανθρώπων, ελπίδες. Αδιαφορήσατε και γι' αυτά.

Οι προτάσεις για υπόγεια σήραγγα, σε περιοχές που μπορούσε και έπρεπε να γίνει, με πολύ μικρή διαφορά στο κόστος, αγνοήθηκαν. Οι προτάσεις για περιβαλλοντική προστασία σε βάθος χρόνου, ώστε να μην βρισκόμαστε στα ίδια, ύστερα από μία 10ετία, περιφρονήθηκαν με τον ίδιο ανάλγητο τρόπο, που έγινε και για το αεροδρόμιο των Σπάτων.

Οι προτάσεις για σιδηροδρομική κάλυψη σε όλο το μήκος δεν πάρθηκαν υπόψη στο βαθμό που μπορούσε και έπρεπε να γίνει. Η βιασύνη να κατασκευαστεί το έργο σε χρόνο που να εναρμονίζεται με την κατασκευή του αεροδρομίου στα Σπάτα, δεν είναι ισχυρό επιχείρημα. 'Όλοι και εμείς και οι ΟΤΑ και οι κάτοικοι των περιοχών τις οποίες θα διασχίσει ο δρόμος, όλοι οι Αθηναίοι, οι υποψήφιοι καρκινοπαθείς, όπως θα λέγατε και σεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. σε άλλες παλαιότερες μέρες που βασανίζονται και μαρτυρούν καθημερινά, δεν επιθυμούμε κωλυσιεργία. Δε θέλουμε, όμως, και έργο που το βασικό του κριτήριο θα είναι το κέρδος και από κει και πέρα "γαία πυρί μειχθήτω".

Το έργο για πολλά χρόνια θα το εκμεταλλευτούν οι εργολάβοι, οι ανάδοχοι, όπως αναφέρεται στη σύμβαση. Δίνουν ελάχιστα και παίρνουν τη μερίδα του λέοντος. Τι σημαίνει αυτό: Λάθος της Κυβέρνησης: Μα, γίνονται λάθη εκατοντάδων δισεκατομμυρίων δραχμών: Γίνονται συμβιβασμοί στο χώρο των διαπλεκόμενων: Συνειδήτη επιλογή για να κερδίσουν κάποιοι γνωστοί στους παροικούντες την Ιερουσαλήμ πολλά χρήματα, χωρίς να διακυνδυνεύουν τίποτα, ώστε να είναι "και η πίτα ολόκληρη και ο σκύλος χορτάτος": Δηλαδή, και αυτοί να έχουν τα λεφτά και η Κυβέρνηση να έχει τη στήριξή;

Μη μας πει κανείς ότι είναι, έστω όπως το αναδιατύπωσε

στην Επιτροπή ο κύριος Υπουργός, συγχρηματοδότηση. Ποια συγχρηματοδότηση; Τα λεφτά τα βάζει το Δημόσιο. Αυτοί, λέει, οι ανάδοχοι, θα δανειστούν και θα εξοφλήσουν αυτά τα δάνεια με την εγγύηση του Δημοσίου από τη λειτουργία του έργου, από το χαράτσι, δηλαδή, που θα μπαίνει. Ποιον πάνε τώρα να ξεγλάσουν;

Αυτά τα ερωτήματα μπαίνουν από τους απλούς πολίτες. Αυτά τα ερωτήματα θα ενταθούν αύριο όταν αρχίσει να λειτουργεί ο δρόμος και θα κληθούμε όλοι, όσοι θα κινηθούμε στον άξονα αυτό, να πληρώνουμε δίδια -λες και τα χρωστούσαμε- χιλιάδων δραχμών, πανωπροίκι, για να εξοφλήσουν τα δάνεια οι εργολάβοι.

Ο κύριος Υπουργός στην Επιτροπή απάντησε ως εξής σ' αυτό: Ο κάθε πολίτης -δεν ξέρω αν μας ειρωνεύτηκε ή όχι ή αν έτσι το πιστεύει- μπορεί να πάει από άλλο δρόμο αν θέλει να αποφύγει το χαράτσι του Δημοσίου. Δεν ξέρουμε αν οι Αθηναίοι έχουν ελικόπτερα.

Να επικοινωνούμε σε μία σοβαρή βάση. Ο άξονας κόβει όλη την Αθήνα στη μέση. Θες δε θες θα τον περάσεις.

Αν η Κυβέρνηση συμφωνήσει για επανεξέταση βασικών και κρίσιμων σημείων της Σύμβασης, ο χρόνος που θα χαθεί είναι λίγος και η δαπάνη όχι απαραίτητα μεγαλύτερη. Ισα-ίσα μπορεί να γίνει και μικρότερη, πολύ μικρότερη κάτω από άλλους όρους. Άλλα καλύτερα να υπάρξει μία μικρή καθυστέρηση παρά να ψηφίσουμε μία σύμβαση που σε λίγα χρόνια θα αποδειχθεί λάθος και μεγάλη ζημιά για το λαό του Λεκανοπεδίου.

'Έχουμε στα χέρια μας έντυπο της επιτροπής "Αγώνα" των βορειοανατολικών προαστίων -αυτών που βρίσκονται σε μία καλή επικοινωνία με τον κύριο Υπουργό, όπως μας είπε στην Επιτροπή- για την άρση των συνεπειών από την κατασκευή του δρόμου. Στο έντυπο αυτό αντικροθετίζεται η αγωνία αλλά και το πάθος των ανθρώπων που δε θέλουν να κλέψουν το μέλλον των παιδιών τους, που αγωνίζονται για μία ανθρώπινη πόλη, κόντρα στα στενά συμφέροντα κάποιων εργολάβων, στα συμφέροντα, όπως είπα, των διαπλεκμένων. Διαβάζω όντος λόγια απ' αυτό το έντυπο: "Πρόκειται για ένα έργο, για ένα δρόμο τέρας, που θα διέρχεται από τον άξονα της σημερινής οδού Αττικής, διατρέχοντας δηλαδή, ολόκληρη τη συνορεύουσα πλευρά Βριλησσίων-Χαλανδρίου. Το προβλεπόμενο πλάτος του δρόμου φθάνει τα εξήντα πέντε και πάνω μέτρα, είναι δηλαδή υπερδιπλάσιο των σημερινών εθνικών οδών, περιλαμβάνει τρεις κύριες και δύο βοηθητικές λωρίδες κυκλοφορίες ανά κατεύθυνση. Τα Βριλήσσια θα επικοινωνούν με το Χαλάνδρι μόνο μέσω όντος υπέργειων διαβάσεων της οδού Λεωνίδου, που θα υψώνεται κατά 4,40 μέτρα πάνω από το φυσικό έδαφος και της οδού Αθαρίκου, ύψους 3,50 μέτρων. Αυτή είναι η εφιαλτική εικόνα, που θα αντικρίσουμε μεθαύριο, αν σήμερα δεν προωθήσουμε μία βελτιωτική εναλλακτική πρόταση."

Ο κάθε καλόπιστος άνθρωπος διαβάζοντας τέτοια κείμενα, αλλά και εκείνο που κατέθεσα των Δήμων Βριλησσίων και Χαλανδρίου, διερωτάται: Γιατί η Κυβέρνηση δεν έσκυψε πάνω σ' αυτά, με μεγάλη φροντίδα, με μεγάλη ευαισθησία, μια που συχνά μιλάνε για κοινωνικές ευαισθησίες ορισμένοι κυβερνητικοί παράγοντες κ.λπ.; Γιατί στο όνομα της βιασύνης πρέπει να ποδοπατηθούν τα πάντα; Γιατί στην καλύτερη περίπτωση, κοιτάζει μόνο το σήμερα και αδιαφορεί παντελώς ή αδιαφορεί για το μέλλον; Γιατί επιτέλους σε συνάρτηση με το άλλο τέρας, το αεροδρόμιο των Σπάτων -όπως το καταγγέλαμε στη Βουλή- να αρρωστήσει με βαριά φυματίωση ένας κρίσιμος πνεύμονας, αυτός της Ανατολικής Αττικής, που σύμφωνα με όλες τις μελέτες, θα ήταν μελλοντικά η σωτηρία της Αθήνας;

Σ' αυτά τα ερωτήματα η απάντηση είναι -το επαναλαμβάνουμε- το κέρδος για τους λίγους. Αυτό μετράει πάνω απ' όλα. Και, όμως, υπάρχουν πράγματα που δεν μπορεί κανείς να τα μετράει με αυτήν τη μεζούρα, γιατί με μία τέτοια λογική εδώ και πέντε δεκαετίες έγινε αυτό που έγινε στην Αθήνα και σήμερα δεν μπορούμε να ανασάνουμε. Επειδή ο καθένας κρίνεται και για τον τρόπο που βλέπει το αύριο, έχουμε καθήκον να πούμε αυτά τα πράγματα και ο καθένας αναλαμβάνει τη δικιά του ευθύνη.

Ο τίτλος της σύμβασης λέει ότι το έργο, όπως σημείωσα αρχικά, αυτοχρηματοδοτείται. Ο κύριος Υπουργός μας είπε για συγχρηματοδότηση. Εμείς είπαμε στην Επιτροπή -και νομίζουμε ότι είναι μάλλον πιο ακριβής ο όρος- για μονοχρηματοδότηση. Τα περισσότερα χρήματα, αν υπολογίσουμε και τις αποζημιώσεις για απαλλοτριώσεις, δεν είναι ανακριβεία καθόλου να πούμε ότι το πάνω από 80% θα πέσει στις πλάτες του Ελληνικού Λαού.

Το έργο θα το πληρώσει ο λαός. Να πούμε καθαρές κουβέντες στο λαό. Το Δημόσιο με άμεση καταβολή ή με τις εγγυήσεις του, θα δώσει τα περισσότερα χρήματα, αν υπολογίσουμε και τις αποζημιώσεις για απαλλοτριώσεις, δεν είναι ανακριβεία καθόλου να πούμε ότι το πάνω από 80% θα πέσει στις πλάτες του Ελληνικού Λαού.

'Ετσι οι εργολάβοι, χωρίς στην ουσία να ρισκάρουν τίποτε -και εδώ που τα λέμε, πότε έχουν ρισκάρει- θα πάρουν τα πάντα. Και τα χρήματα για την κατασκευή ήδη τα πάρουν και τα χρήματα από την εκμετάλλευση για πάνω από δύο δεκαετίες περίπου. Το συνολικό τελικό κόστος του έργου δε γνωρίζουμε πόσο ακριβώς θα είναι. Δεν μπορούμε να βγάλουμε άκρη από όσα λέει η Σύμβαση και οι μετέχοντες. Πάντως με ένα δικό μας λογαριασμό, υπολογίζουμε ότι δε θα είναι 315 δισ. αλλά διπλάσια. Και εξηγούμαστε ευθύς αμέσως: Πέρα από το κόστος αυτού καθ' αυτού του έργου, της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνος, όπως περιγράφεται στη Σύμβαση πρέπει να συνυπολογιστούν τα χρήματα για τις απαλλοτριώσεις, τα χρήματα για τα παραλληλά έργα, έργα χωρίς όριο υπερβάσεων, τα χρήματα από τις υπερβάσεις που προβλέπονται από τα παραθύρα της Σύμβασης για το κυρίως έργο.

Και ενώ αυτή είναι η πραγματικότητα, πραγματικότητα που την επιβεβιώνει καθημερινά, το έργο του μετρό δηλαδή, που έχει υπερβεί κατά 100% το αρχικό κόστος, η Κυβέρνηση αρνείται τις προτάσεις των φορέων ΟΤΑ για διαφορετική κατασκευή, για έργο μέλλοντος και όχι όπως όλα έγιναν στην Αθήνα εδώ και δεκαετίες για να μην μπορούμε σήμερα να κυκλοφορήσουμε. Και, όμως, επιμένει, δημιουργώντας εύλογα ερωτηματικά στον κάθε λογικό ανθρώπο.

Σοβαρά ερωτηματικά υπάρχουν και για τους διαγωνισμούς. Στον πίνακα στις τελευταίες σελίδες που έχει η Σύμβαση τις εταιρείες των αναδόχων βλέπουμε και εκείνους που με τις προσφορές τους τέθηκαν εκτός έργου. Πώς γίνεται τώρα να είναι στο "παιχνίδι", να είναι μετέχοντες ανάδοχοι; Ήταν στημένο από την αρχή: 'Εγινε εκ των υστέρων κάποια άλλη συμφωνία που δε γνωρίζουμε; Τι συμβαίνει; Ποια είναι η πραγματικότητα;

'Εγινε διαγωνισμός. Κάποιος μειοψήφησε, κάποιος πλειοψήφισε, εκείνος που έχει την καλύτερη τιμή για το Δημόσιο παίρνει το έργο. Πώς τρύπωσαν οι άλλοι μέσα; Υπήρξε από την αρχή κάποιο καρτέλ που είπε "βαράτε με αυτές τις τιμές. Τραβηγχείτε πίσω, το παίρνω εγώ και σας μπάζω από το παράθυρο;" Αυτά πρέπει να παπαντηθούν στον Ελληνικό Λαό. Δεν είναι μόνο τα 17,2 δισ. από τις αναπτροσαρμογές ECU και δραχμής. Είναι και αυτά σοβαρά ζητήματα. "Είναι διαγωνισμός διαφανής, γνήσιος, έντιμος κ.λπ." μας είπε ο κύριος Υπουργός. Είναι;

Η Σύμβαση αυτή καθ' αυτή μπάζει. Και κοντά σε όλα τα άλλα περιέχει και κεφάλαιο με κάποιο ανεξάρτητο μηχανικό, όπως τον ονομάζει, για τον έλεγχο του έργου. Γιατί; Λείπουν τα άλλα ελεγκτικά όργανα; Και επειδή το αξίωσαν κάποιοι, πρέπει να γίνει δεκτό: 'Ετσι κι αλλιώς το αξίωσαν οι ξένες τράπεζες. Κάτι τέτοιο νομίζω ότι ακούσαμε στην Επιτροπή.

Και επειδή έγινε η συζήτηση στην Επιτροπή, επιτρέψτε μου να πω ότι και ο εκπρόσωπος του ΤΕΕ και άλλοι παράγοντες εκεί που κουβεντιάζαμε, άφηναν πολλά κενά στις απαντήσεις τους. Τι είναι αυτός ο ανεξάρτητος μηχανικός και αν υπάρχει δυνατότητα το Ελληνικό Δημόσιο να ελέγχει ένα έργο, που στο κάτω -κάτω της γραφής θα πληρώνει μέχρι και τελευταία δραχμή. Υπάρχει, μάθαμε. Εξακριβώσαμε ότι στο ΤΕΕ κατ' ανάγκη υπάρχουν. Μηπορούσε το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. να συγκροτήσει επιτροπή ελέγχου του έργου. Γιατί είναι καλύτερος ο ανεξάρτητος μηχανικός, ο οποίος με άλλη ονομασία στο μετρό, τίναξε επάνω αυτά τα πανωπροϊκά; Αυτή είναι η

πραγματικότητα και πρέπει να υπάρξει καθαρή εξήγηση. Μας τα επέβαλε η Κυβέρνηση και να πάρει την ευθύνη καθαρά απέναντι στο λαό. Να υποδείξει ποιοι τα επέβαλαν.

Τί προτείνουμε, κύριοι Βουλευτές; Αναπροσαρμογή στα σχέδια του έργου, σύμφωνα πάντα με τις προτάσεις των φορέων, δηλαδή, να γίνει υπογειοποίηση σε αρκετά σημεία, σύμφωνα με το σχέδιο επιπροπής δήμων, το οποίο δόθηκε στην Κυβέρνηση πριν τις εκλογές και αγνοήθηκε παντελώς. Να υπάρξουν πρόσθετα και αυστηρότερα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, γιατί στην εισηγητική έκθεση διαβάζουμε πάρα πολλά για την προστασία του περιβάλλοντος. Η ουσία, όμως, δεν είναι αυτή. Θα καταστραφεί αν δεν παρθούν ορισμένα μέτρα.

Να ληφθεί ειδική μέριμνα τόσο για το πράσινο, όσο και για τη μη διακοπή του ρου των ρεμάτων που μπορεί να είναι καταστροφική. Έχουμε ζήσει δραματικές στιγμές σε περιοχές της Αθήνας από τα μπαζώματα που διέκοψαν το ρου των ρεμάτων.

Επιμένουμε ότι την εκτέλεση και εκμετάλλευση του έργου, όχι με λογική χαραστώματος, πρέπει να την έχει το Δημόσιο. Θα μπορούσε να συζητηθεί και πρόταση για εκμετάλλευση από τους ΟΤΑ κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις.

Να προσδιορισθεί με σαφήνεια το συνολικό κόστος του κυρίου έργου και των παράλληλων, ώστε να γνωρίζουμε για ποιο ποσό μιλάμε και τι αποφασίζουμε. Η ασφεία σε αυτό το σημείο δημιουργεί πολλά έρωτήματα που θα ενταθούν στην πορεία.

Τέλος, σημειώνουμε ότι ο εκπρόσωπος του ΤΕΕ κατά τη συζήτηση στην Επιπροπή της Βουλής άφηνε πολλά κενά στην εκπροσωπεί. Τα ερωτήματα που τέθηκαν και παραμένουν είναι για το λεγόμενο ανεξάρτητο μηχανικό, ποιο είναι η θέση του. Ας αφήσει ο εκπρόσωπος του ΤΕΕ τους δικολαβίσμους. Καθαρές κουβέντες. Είναι εκπρόσωπος ενός συμβούλου του λαού.

Κάνουμε λόγο για τις προτάσεις των φορέων της περιοχής για τεχνικά ζητήματα, κυρίως για το τι λέει ο εκπρόσωπος του ΤΕΕ. Κάνουμε λόγο για τις συνέπειες πάνω στο περιβάλλον σε βάθος χρόνου, τι λέει το ΤΕΕ. Σε όλα αυτά πρέπει να απαντήσει. Και βεβαίως, έχει και πολιτικό λόγο για να πει ότι το έργο πρέπει να πάει στο Δημόσιο.

Κύριοι Βουλευτές, το Κ.Κ.Ε., με βάση όλα αυτά τα στοιχεία που καταθέσαμε, δε θα ψηφίσει αυτήν τη σύμβαση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Ο Ειδικός Αγορητής του ΔΗ.Κ.Κ.Ι. κ. Ρόκος έχει το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ:** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλώντας κανείς για ανάπτυξη σ' αυτήν τη Χώρα δεν μπορεί παρά να ομολογήσει ότι υπάρχει ανάγκη έργων. Λέμε ότι είμαστε η Χώρα του τουρισμού, η Χώρα του εμπορίου και κατά συνέπεια πρέπει να σχεδιάσουμε και να υλοποίησουμε έργα. Και στη βάση δε θα διαφωνούσε κανένας. Υπάρχει, όμως, ένα ζητούμενο, αυτό που είναι η κακοδαιμονία της Χώρας μας επί πολλά χρόνια. Κάθε φορά καθένας θέλει να σχεδιάζει χωρίς να ορθολογεί. Το κάνει για να το κάνει.

'Ετσι και εμείς αυτήν τη στιγμή είμαστε εδώ για να κυρώσουμε τη Σύμβαση ενός έργου, χωρίς να έχουμε σκεφτεί, αν πράγματι ήταν έργο πρώτης προτεραιότητας. Μπορεί να πει κανείς ότι είναι έργο πρώτης προτεραιότητας, είναι έργο πνοής, έργο σχεδιασμένο εδώ και σαράντα χρόνια. Ξεχνάμε, όμως, ότι πολλά άλλα έργα με πολύ μεγαλύτερη σημασία έχουν μείνει στην άκρη. 'Αραγε η Εγνατία Οδός δεν είναι έργο πνοής; Αν θέλει κανείς να συμβάλει στην ανάπτυξη και στον εκσυγχρονισμό της οικονομίας μας δεν πρέπει κάποια στιγμή να δει, ότι ο πόλος παραγωγικότητας της Χώρας είναι ο βοράς; Το ρόλο της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να τον βάλουμε στην άκρη;

Θα πρέπει το γιγαντισμό που οι κυβερνήσεις που πέρασαν όλα αυτά τα χρόνια δημιούργησαν εδώ στην Αθήνα, να το μεγεθύνουμε; Μήπως θα έπρεπε πριν απ' όλα, πριν μπούμε στις ορολογίες και στις τεχνικές αναζητήσεις να σκεφτούμε πολιτικά και να δούμε πώς πρέπει να αναπτυχθούμε σ' αυτόν τον Τόπο.

'Ετσι κανείς έρχεται στη δεινή θέση, ενώ συμφωνεί με την

ανάπτυξη και τον σχεδιασμό έργων να καταψηφίζει. Και το ΔΗ.Κ.Κ.Ι. καταψήφισε και θα καταψηφίσει αυτήν τη Σύμβαση. Γιατί, αν κανείς θελήσει να μπει σε επι μέρους συζητήσεις, θα πρέπει να μιλάει για ώρες. Και θα πρέπει πάνω απ' όλα να είναι συνεπής με τον εαυτό του και να κάνει έργα συμφωνώντας με όλους τους παράγοντες που τα αφορούν.

'Ελεγε προηγουμένως ο κ. Κωστόπουλος για ένα κοινό υπόμνημα των Δήμων Χαλανδρίου και Βριλησσίων. Κάπου ανασκαλεύοντας, εγώ βρήκα την αντίθεση σ' αυτό το έργο και άλλων περιφεριακών δήμων, όπως του Δήμου της Ραφήνας. Σε ποια λογική πρέπει να μπει κανείς; Λέει μα, αυτό το έργο είναι αναγκαίο διότι προϋπήρχε ένα άλλο έργο, αυτό του αεροδρομίου των Σπάτων και ότι τα έργα αυτά είναι συνυφασμένα και ότι δεν μπορεί να λειτουργήσει το αεροδρόμιο των Σπάτων χωρίς αυτό το έργο και κατά συνέπεια πρέπει να το κάνουμε. Είναι ένα έργο 350 δισ. δραχμών.

'Όμως, θα θυμίσω αυτά που έλεγε ο κ. Πάγκαλος στη συνεδρίαση της 22ας Αυγούστου, ότι και τότε το έργο των Σπάτων είχε προεπιλεγεί εκτός Βουλής αν και είχε επικυρωθεί από τη Βουλή. Πάντως σημειώνω ότι άλλοι αποφασίζουν για μας χωρίς εμάς. Είναι αυτοί που άλλος θα πάρει τα χωματουργικά, άλλος θα πάρει τα ηλεκτρικά έργα, άλλος θα πάρει τις τηλεπικονιωνίες. Είναι αυτοί που μας απασχόλησαν και θα μας απασχολούν δυστυχώς για πολύ καιρό ακόμα. Είναι οι διαπλεκόμενες λογικές και τα εμπλεκόμενα συμφέροντα.

Κύριοι συνάδελφοι, είμαστε σήμερα εδώ για να κυρώσουμε τη συγκεκριμένη Σύμβαση χωρίς να έχουμε μια προηγούμενη ουσιαστική συμμετοχή στη διαμόρφωση αυτού του έργου και αυτού του σχεδιασμού, χωρίς να έχουμε άποψη από τα τεύχη δημοπράτησης, χωρίς να έχουμε σχέση με την εξέλιξη της υπόθεσης, απλώς ερχόμαστε να επικυρώσουμε μια διαδικασία στην οποία εμπλέκονται πολιτικά αλλά και οικονομικά στοιχεία. Πρόκειται για ένα έργο 350 δισ. μήκους εβδομήντα χιλιομέτρων όπου εκεί μέσα εμπλέκονται η κατασκευή, η μελέτη, ο διανεισδόμενος, ο δαπάνες εκμετάλλευσης διοίκησης, οι αποσβέσεις, συναλλαγματικές διαφορές και τόσα άλλα ζητήματα. Μπορεί κανείς τόσο εύκολα να τα δεχτεί και να τα επικυρώσει; Υπάρχουν κενά που δημιουργούν πραγματικά αμφιβολίες. Υπάρχουν εκπτώσεις ακόμα 25%, 5% και 3%. Είναι χαρακτηριστικά μεγάλες αυτές οι διαφορές. Μιλάμε για κάποια δισ. και δεν έχω ποιος παίρνει την ευθύνη για αυτές τις τρομακτικά μεγάλες διαφορές. Μήπως θα έπρεπε να γίνει κάπι που το ΔΗ.Κ.Κ.Ι. έχει προτείνει, δηλαδή τη θεσμοθέτηση Επιπροπών Διακομματικών που θα ελέγχουν από την αρχή μέχρι το τέλος την υλοποίηση των έργων.

Κύριοι συνάδελφοι, δεν είμαι προετοιμασμένος ιδιαίτερα για τα επιμέρους τεχνικά ζητήματα και γι' αυτό δε θα κάνω ιδιαίτερη ανάλυση. Βέβαια, σεις μιλήσατε εκ προοιμίου για χαμένα κάποια 17 δισ. που κάποιος άλλος τα αναφέρει και κάποιος άλλος βλέπει ότι υπάρχει νομικό κώλυμα ή δημιουργούν ακόμα πολιτικό ζητήμα. Βέβαια, είναι ζητήματα που για μας τους νέους Βουλευτές δημιουργούν ρίγος και, όμως, θα έλθουμε να ψηφίσουμε αλλά, επαναλαμβάνω, μας δημιουργεί φόβο η ευκολία, με την οποία κάποιοι που εξ ονόματος της απόφασης που παίρνεται έχω απ' αυτούς μέσα από αδιαφανείς διαδικασίες ακόμα και σε επίπεδο εσωκομματικών ισορροπιών, εμάς μας τρομάζει.

Βέβαια, πρέπει να εκφράσουμε και μια άλλη γνωιά της Ελλάδας, γιατί πλέον πρέπει να σταματήσει αυτό το κακό να μεγαλώνει, να γιγαντώνεται η Αθήνα. Το λέω γιατί όσα έργα υποδομής και αν κάνετε και ας πιστεύετε ότι με τα Σπάτα δημιουργείτε εκατό χιλιάδες θέσεις εργασίας και άλλες είκοσι χιλιάδες με το δρόμο που θα κάνετε, ξεχνάτε ότι θα φέρετε άλλους πεντακόσιες χιλιάδες κατοίκους μέσα εδώ. Σκεφθείτε μια φορά την αποκέντρωση.

'Ελεγε προχθές ο κύριος Πρωθυπουργός -σε σας το έλεγε- ότι μπορούμε να παίξουμε ένα κυρίαρχο ρόλο στη Βαλκανική και στις εξελίξεις. Μπορούμε να είμαστε ο χώρος ανάπτυξης των Βαλκανίων μέσω Αθηνών ή μήπως μέσω Θεσσαλονίκης;

Πολλές φορές και εσείς ρητορεύοντες λέτε, η Θεσσαλονίκη

είναι η πύλη εμπορίου των Βαλκανίων προς τον υπόλοιπο ανατολικό κόσμο. Γιατί, λοιπόν, δεν κάνετε εκεί τα έργα; Γιατί ένα γιγαντιαίο αεροδρόμιο των Σπάτων δεν έγινε ένα μεστό αεροδρόμιο Βαλκανίων στη Θεσσαλονίκη;

Θυμήθηκα και κάτι άλλο, ένα έργο λέει, τον περιφερειακό δρόμο της Θεσσαλονίκης και είδα κάποια νούμερα. Εκεί στοίχισε 2,5 δισ. το χιλιόμετρο. Βλέπω εδώ στη μελέτη σας 5 δισ. κόστος ανά χιλιόμετρο. Γιατί; Μήπως κάποια στιγμή πρέπει με σοβαρότητα και μέσα απ' αυτήν την προκατάληψη που αρχικά δημιουργείται, να σκύψουμε και να μελετήσουμε; Μήπως πρέπει να διευρύνουμε, λοιπόν, αυτές τις επιτροπές ελέγχου;

Εμείς, έτσι και αλλιώς, έχουμε εξηγήσει στον Ελληνικό Λαό ότι είμαστε υπέρ της δημιουργίας έργων, εκπιμώντας πράγματα ότι είμαστε η Χώρα του τουρισμού, η Χώρα του εμπορίου, η Χώρα της μικρομεσαίας μεταποιητικής επιχείρησης. Χρειαζόμαστε αυτά τα έργα, αλλά με ορθολογισμό και σωφροσύνη. Γίαυτό εμείς θα καταψήφισουμε, μέχρι να βρεθεί κάτι, ώστε να συμπορευθούμε πολιτικά στη χάραξη μιας άλλης πολιτικής ανάπτυξης αυτού του Τόπου.

Ευχαριστώ.

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

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ:** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει πρώτα να εκφράσω τη δίκη μου ικανοποίηση, ότι τελικώς αυτό το έργο φαίνεται ότι πρόκειται να γίνει. Και λέω την ικανοποίησή μου -για τη Σύμβαση θα σας πω σε λίγο- διότι ασχολούμαστε με το έργο αυτό της Σταυρού-Ελευσίνας από τότε που πρωτοπολεύτηκα το 1977. Και επειδή λησμονούμε γρήγορα το πώς γίνονται τα πράγματα στην Ελλάδα και επειδή θεωρώ σημαντικό να υπάρχει μια τουλάχιστον μαρτυρία του πώς φθάσαμε να γίνεται ένα τόσο μεγάλο έργο, θεώρησα καλό να σας θυμίσω ορισμένα γεγονότα με τα οποία έχω συνδεθεί ο ίδιος και να ξεκινήσω από το 1979.

Το 1979 ήμουν Υφυπουργός Οικισμού με Πρωθυπουργό τον Κωνσταντίνο Καραμανλή. Έκείνη λοιπόν την εποχή εργάστηκα για το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας. Την 'Ανοιξη του '79, υπό την Προεδρία του τότε Πρωθυπουργού, έγιναν αλλεπάλληλες συσκέψεις για την ολοκλήρωση του ρυθμιστικού σχεδίου της Αθήνας, συσκέψεις στις οποίες συμμετείχαν όχι μόνο κυβερνητικοί παράγοντες, αλλά δεκάδες κυριολεκτικά εκπρόσωποι φορέων τεχνικών, οικονομικών και κοινωνικών οργανώσεων. Απ' αυτήν την εξαιρετικά επίπονη διαδικασία προέκυψε το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας, το οποίο τότε το ονομάσαμε "Πρωτεύουσα 2000". Μιλάμε για τον Απρίλιο του 1979. Γ' αυτό το σχέδιο εξεδόθη τότε ένα μικρό τεύχος, ένα τεύχος το οποίο θα καταθέσω στα Πρακτικά με την ελπίδα ότι μερικοί θα θελήσουν να το κοιτάξουν, διότι θα ανακαλύψουν ότι το '79 υπήρχαν ήδη όλα εκείνα για τα οποία συζητούμε σήμερα.

Σ' αυτό λοιπόν το τεύχος, το οποίο προλόγισα, περιλαμβάνονται για πρώτη φορά κατά τρόπο συγκροτημένο, μολονότι συνεζητούντο πολλές φορές στο παρελθόν, η Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνος, το Αεροδρόμιο στα Σπάτα, το ΜΕΤΡΟ, και όλα τα μεγάλα έργα, τα οποία στη συνέχεια μπήκαν στη ζωή μας.

Θα καταθέσω, λοιπόν, αυτό το τεύχος, το οποίο, ελπίζω, ότι ο ίδιος ο κύριος Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων θα θελήσει να του ρίξει μια ματιά. Είμαι βέβαιος ότι θα το βρει ενδιαφέρον.

(Στο σημείο αυτό, ο Βουλευτής κ. Στ. Μάνος καταθέτει για τα

Πρακτικά της Βουλής, το προαναφερόμενο τεύχος, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο της Στενογραφικής Υπηρεσίας και είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου.)

**ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ:** Το έχει, είναι στο αρχείο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (ΥΠ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Το έχω.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ:** Δε θα έλεγα ότι το έχετε, κύριε Υπουργέ, αν κρίνω απόσα κατά καιρούς λέτε, δύοτι, για σας, πρόσεξα ότι η ιστορία άρχισε το 1993. Ακριβώς τότε, δύοτι με απασχόλουσε πώς θα εξασφαλίσουμε την διαδρόμους απότοπου θα περνούν οι μεγάλες λεωφόροι, ίδρυσα μια ειδική υπηρεσία, λίγο πριν φύγει ο Καραμανλής και τον διαδεχθεί ο Ράλλης, με το π.δ. 414 για τη διασφάλιση των αξένων κυκλοφορίας, για να αρχίσουν από τότε οι απαλλοτριώσεις που θα εξασφαλίσουν τους διαδρόμους, όπου θα κινηθούν αυτές οι μεγάλες λεωφόροι τις οποίες χρειάζεται η Αθήνα.

Το Μάιο του 1980, Υπουργός τότε πια του Υπουργείου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος, εγκατέλειψα το Υπουργείο, όταν ανέλαβε ο κ. Ράλλης. Επανήλθα στο ίδιο Υπουργείο δέκα χρόνια αργότερα, τον Απρίλιο του 1990 και σας βεβαίωνω ότι παρέλαβα την ίδια ακριβώς κατάσταση μεκείνη που παρέδωσα. Χάθηκαν κυριολεκτικώς δέκα χρόνια. Για ποιο λόγο; Μεσολάβησε ο Αντώνης Τρίτσης στο Υπουργείο και μεταξύ των πρώτων πράξεών του, ήταν να βγάλει από το ρυθμιστικό σχέδιο το αεροδρόμιο των Σπάτων και το μετρό της Αθήνας, με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου, με Πρόεδρο τον Ανδρέα Παπανδρέου τον Ιανουάριο του 1982.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ:** Με Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ:** Βεβαίως, με κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Απλώς θυμίζω πότε, με ποιον Πρωθυπουργό και με ποιον Υπουργό έφυγαν και το αεροδρόμιο των Σπάτων και το μετρό. Ετσι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χάθηκαν δέκα ολόκληρα χρόνια.

'Ηλθε η κυβέρνηση Μητσοτάκη τον Απρίλιο του '90 και μια από τις πρώτες δηλώσεις τις οποίες έκανα ως Υπουργός στις 10/5/90, ένα ακριβώς μήνα αφ' ης ανέλαβα το Υπουργείο -το τονίζω αυτό, γιατί, νομίζω, είχα άλλη αισθηση του χρόνου ως Υπουργός- ήταν ότι με αυτοχρηματοδότηση θα γίνουν τα μεγάλα δημόσια έργα. Δημοσιεύθηκε η δήλωση εκείνη, που ήταν προϊόν μακράς συζήτησης μέσα στο Υπουργικό Συμβούλιο, την 11η Μαΐου. Έχω το απόκομμα της εφημερίδας "EXPRESS" και θα το καταθέσω. Έλεγα τότε: "Το Δημόσιο δεν είναι σε θέση πλέον να κάνει επενδύσεις και ως εκ τούτου οφείλουμε να αναζητήσουμε τρόπους κινητοποίησης των ιδιωτικών πόρων για την κατασκευή των μεγάλων δημόσιων έργων", και προσδιόριζα ότι το Μάιο του '90 θα γίνουν τα εξής έργα με αυτοχρηματοδότηση: Το Αεροδρόμιο των Σπάτων, τα μεγάλα οδικά έργα της Αθήνας, γκαράς στην Αθήνα, η ζεύξη του Ρίου-Αντιρρίου και άλλα ακόμα. Τα λέω αυτά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να συνειδητοποίησετε την τύχη που έχει ο Υπουργός κ. Λαλιώτης να παραλαμβάνει σήμερα το έργο που τότε έκανήσε. Θέλω να αναλογισθείτε εσείς του ΠΑ.ΣΟ.Κ. τι θα παραδώσει ο κ. Λαλιώτης στο διάδοχο του κ. Λαλιώτη, διότι έκτοτε τίποτε καινούριο δεν πέρασε οπουδήποτε, τίποτε απολύτως, ούτε μια γραμμή καινούρια δεν υπάρχει.

(Στο σημείο αυτό, ο Βουλευτής κ. Στ. Μάνος καταθέτει για τα Πρακτικά της Βουλής το σχετικό δημοσίευμα της εφημερίδας "EXPRESS" το οποίο έχει ως εξής:

109.

ΕΞΠΡΕΣ/Παρασκευή 11 Μαΐου 1990/Σελίδα 5

280

Εκκληση του ΥΠΕΧΩΔΕ σε ιδιώτες

# Με αυτοχρηματοδότηση τα μεγάλα δημόσια έργα

«Το Δημόσιο δεν είναι σε θέση πλέον να κάνει επενδύσεις και ως εκ τούτου οφείλουμε να αναζητήσουμε τρόπους κινητοποίησης των ιδιωτικών πόρων για την κατασκευή των μεγάλων δημόσιων έργων».

Τη βαρυσήμαντη αυτή δήλωση έκανε ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Στ. Μάνος, μιλώντας σε συνεπίσταση που οργάνωσε η Εταιρία Ελληνικών Σπουδών στο ξενοδοχείο ΧΑΙ-

τον.  
Με τη δήλωση αυτή, ο κ. Μάνος κάνει έκκληση προς την ιδιωτική πρωτοβουλία να αναλάβει τη χρηματοδότηση και κατασκευή των μεγάλων δημόσιων έργων της χώρας και για ένα χρονικό διάσπασμα να τα εκμεταλλευτεί. Για το θέμα αυτό όλλωστε, ο υπουργός τόνισε ότι μέσα στον Μάιο θα καταθέσει νομοσχέδιο στη Βουλή, με το οποίο θα παρέχονται διευκολύνσεις και κίνητρα προς τους ιδιώτες επιχειρηματίες, ώστε να είναι συμφέρουσα πικέλεστη δημόσιων έργων από αυτούς.

Ο κ. Μάνος διευκρίνισε ότι το μόνο έργο που δεν θα ανατεθεί με αυτοχρηματοδότηση είναι το μειότερη της πρωτεύουσας, σε αντίθεση με τη Θεσσαλονίκη, της οποίας το με-

Εκτός από το ΜΕΤΡΟ

τρό (εναέριο) θα αναλάβουν ιδιώτες επιχειρηματίες.

Τα υπόλοιπα δημόσια έργα, για την κατασκευή των οποίων απευθύνεται στην ιδιωτική πρωτοβουλία, είναι:

- **Το αεροδρόμιο των Σητάτων,** για το οποίο προτίνει είτε την κατασκευή και εκμετάλλευσή του από ιδιώτες κατασκευαστές για οριαμένο χρονικό διάσπημα, είτε δημιουργία κοινής εταιρίας Δημοσίου και ιδιωτών, όπου το Δημόσιο θα προσφέρει τη γη και θα κατέχει τη μειοψηφία των μετοχών και οι ιδιώτες θα κατασκευάσουν το έργο και θα κατέχουν την πλειοψηφία των μετοχών.

- **Τα μεγάλα οιδικά έργα της Α. Θώνας,** για τα οποία πρότεινε η απόσθεση της κατασκευής τους να γίνει με διοδία. Με διόδια επίσης πρότεινε να αποσθεστεί η κατασκευή της γέφυρας Περάματος - Σαλαμίνας, με την προϋπόθεση να αναμορφωθεί το οιδικό δίκτυο στο Πέραμα.

- **Νέα γκαράζ,** τα οποία μπορούν να κατασκευαστούν είτε σε ιδιωτικούς, είτε σε δημόσιους χώρους, χωρίς να επιβαρύνουν το περιβάλλον. Πρόθεση του κ. Μάνου

είναι μέσα στο 1990 να αρχίσει η κατασκευή 20.000 νέων θέσεων στάθμευσης. Για τα έργα αυτά προτίνει τη μέθοδο της αντιπαροχής.

- **Η σεάξη Ρίου - Αντιρρίου,** για την οποία είπε όμως ότι η υπάρχουσα λύση δεν είναι η ορθότερη και ότι θα πρέπει να κατασκευαστεί κρεμαστή γέφυρα.

- **Η διαμόρφωση της παραλίας της Θεσσαλονίκης,** με κατασκευή γκαράζ 3.000 - 5.000 θέσεων.

- **Τα έργα βιολογικού καθαρισμού** της επαρχίας, όπου οι ιδιώτες θα αποσθέσουν την κατασκευή τους με νομοθετικές διαδικασίες είσπραξης τελών.

- **Η οιδική σήραγγα** που θα περάσει κάτω από τον Λυκαβηττό, η απόσθεση της οποίας θα γίνει με διοδία. Για το έργο αυτό προβλέπεται και η κατασκευή γκαράζ.

- **Τα έργα για την ενίσχυση των υδάτινων αποθεμάτων** της πρωτεύουσας, για τα οποία είπε ότι «η κυβέρνηση είναι διατεθειμένη να πληρώσει κάθε κυβικό μέτρο νερού στους ιδιώτες που θα αναλάβουν αμέσως να συνδέσουν με αγωγούς τον ποταμό Εύποτο και τη λίμνη της Τριχωνίδας με τον Μόρφων, χωρίς πολλούς διαγωνισμούς και κρατικές πυρεμβάσεις.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ:** Το φθινόπωρο του '90 -μιλούμε δηλαδή για τις 3 Οκτωβρίου- επισκέπτεται το Υπουργείο Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. ο τότε Πρωθυπουργός κ. Μητσοτάκης και οριστικοποιούμε τα έργα που θα γίνουν στην Αθήνα. Μιλάμε για τη Λεωφόρο Σταυρού-Ελευσίνος, μιλούμε για τη Λεωφόρο Κύμης, μιλάμε για την υπόγεια σήραγγα που θα ενώσει το Πέραμα με τη Σαλαμίνα, περιοχή όπου τώρα εκλέγεται ο κ. Λαλιώτης, αλλά έχει ξεχάσει αυτό το έργο.

Μιλάμε επίσης για τη σήραγγα που θα ενώσει την Αργυρούπολη με το Κορωπί. Μιλάμε για έργα δηλαδή για τα οποία ζεκίνησαν οι πρώτες κινήσεις για να εγκαταλειφθούν στη συνέχεια.

Ακόμη και οι σημερινές μακέτες, πις οποίες δημοσιεύει ο κ. Λαλιώτης, υπερήφανος για τη Σταυρού-Ελευσίνος, είναι φτιαγμένες όταν ήμουν εγώ Υπουργός. Αυτές εξακολουθεί να δημοσιεύει ο κ. Λαλιώτης στις εφημερίδες.

Η ανάδοχος εταιρεία που ονομάστηκε "ΑΤΙΚΗ ΟΔΟΣ" έχει το όνομα που έδωσα στην Λεωφόρο Σταυρού-Ελευσίνας. Την εβάπτισα έτοι και έκλεψαν το όνομα.

Αυτά είναι που έγιναν, αυτή είναι η ιστορία.

Και κάτι άλλο ακόμη: Το περιβόλιο ρυθμιστικό, που κάθε τόσο μνημονεύει ο κ. Λαλιώτης, το v.1515/85, εκείνον που δεν περιέχει τα Σπάτα, δεν περιέχει το "ΜΕΤΡΟ", τον τροποποίησα για να περιλάβω τα Σπάτα και το ΜΕΤΡΟ, με το νόμο που κύρωσε τη σύμβαση για το "ΜΕΤΡΟ" της Αθήνας, τον v. 1955. Στο άρθρο ενδέκατο περιλαμβάνεται η τροποποίηση του ρυθμιστικού, προκειμένου να μπουν τα Σπάτα και το "ΜΕΤΡΟ" της Αθήνας.

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

Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να συνεχίσω με την ανοχή σας για λίγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Θα έχετε αυτήν τη μικρή ανοχή.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ:** Επίσης θα ήθελα να πω ότι το 1980, όπως σας είπα και πριν, συνέστησα ειδική υπηρεσία για την εξασφάλιση των αξόνων.

Το 1991 με το προεδρικό διάταγμα 91 συνιστώ πάλι ειδική υπηρεσία δημοσίων έργων για τη μελέτη ή κατασκευή των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων του Νομού Αττικής. Γι' αυτό σήμερα έχουμε Σταυρού-Ελευσίνος, διότι ενοποιήθηκαν οι μελέτες, διότι μπήκαν μπρος οι απαλλοτρώσεις.

Οι απαλλοτριώσεις, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δε φέρνουν ψήφους, δυσαρέσκεις φέρνουν μόνο. Όταν, λοιπόν, ξεκινήσαμε τότε τις απαλλοτρώσεις, ξεδένουντας χρήματα, βάλαμε 5 δραχμές αργότερα στη βενζίνη για να έχουμε χρήματα, να φωνάζετε εσείς, αλλά για να γίνει το έργο. Γινόντουσαν οι απαλλοτρώσεις. Και διαβάζω εδώ τι απορροφήσαμε. Ακούστε λίγο γιατί είναι και σε τότε δραχμές. Το 1989-1992 25 δισ. - κρυφά χρήματα, ξεδέναμε χρήματα για να έχουμε σήμερα το δρόμο- το 1993-1994 29 δισ. το 1994-1995, όταν δεν είχε αποφασίσει ακόμη η Κυβέρνηση αν θα κάνει το αεροδρόμιο στα Σπάτα, ξεδένουν για τις απαλλοτρώσεις της Σταυρού-Ελευσίνος μόνο 2,5 δισ. δραχμές. Και μόνο το 1996 πάλι μας έπιασε η βιασύνη και ξεδέψαμε πάλι 26 δισ. δραχμές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επειδή με κυνηγάει και ο Πρόεδρος, θέλω να τελειώσω με δύο τελείως σύντομα σχόλια για τη σύμβαση.

Μιλάει ο κύριος Υπουργός -και τον έχω ακούσει πολλές φορές να μιλάει με έπαρση- για την πίστη του στη διαφάνεια και στον υγιή ανταγωνισμό. Διαφάνεια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι να μπορεί να ξέρει ο καθένας από μας τι ακριβώς συμβαίνει, τι μπήκε, γιατί μπήκε μέσα στη σύμβαση, τι ακριβώς κρύβεται. Τίποτε από αυτά δεν ξέρουμε. Υπάρχει πλήρες σκοτάδι.

'Οταν διαπραγματεύμουν τη σύμβαση με το "ΜΕΤΡΟ", σε κάθε φάση, κάθε γράμμα που μου έστελναν οι διάφοροι ενδιαφερόμενοι το έστελνα στον Ανδρέα Παπανδρέου, στο κ. Φλωράκη, στη κα Δαμανάκη σ' όλους τους Αρχηγούς της Αντιπολίτευσης για να γνωρίζουν όλοι τι ακριβώς συμβαίνει, τι διαπραγματεύμαστε. Ποιος από σας ξέρει τι διαπραγματεύτηκε και πού μέσα εδώ;

Μας μιλάει επίσης για υγιή ανταγωνισμό ο κύριος Υπουργός. Το

βασικότερο σημείο, το οποίο πρέπει να σας προκαλεί ερωτηματικά, είναι ότι έγινε ένας διαγωνισμός, συμμετείχαν τρεις κοινοπράξιες και στο τέλος για να κατακυρωθεί ο διαγωνισμός ενώθηκαν και οι τρεις σε μία! Αυτός είναι ο υγιής ανταγωνισμός! Και κάτω από αυτές τις συνθήκες μπορούν όλα να συμβαίνουν....

**ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ:** Καλά, πώς συνέβη αυτό;

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ:** Διαβάστε την εισηγητική έκθεση, κύριε Κόρακα.

**ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ:** Το ξέρω.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ:** Α, το ξέρετε. Λέω, λοιπόν, ότι ενώθηκαν και αυτός είναι ο υγιής ανταγωνισμός κατά δήλωση του κυρίου Υπουργού!

Τα λέω αυτά γιατί πάντοτε πρέπει να είμαστε με ερωτηματικά στο μυαλό μας. Και το βασικότερο σημείο, για το οποίο θέλω να σας επιστήσω την προσοχή για άλλη μία φορά, είναι οι απαλλοτριώσεις. Θα τελειώσουν εγκαίρως οι απαλλοτριώσεις; Θα μπορέσουμε να έχουμε ετοιμάσει...

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ:** Δεν τελείωσαν ακόμη;

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ:** Όχι, βέβαια. Θα μπορέσουμε, λοιπόν, να έχουμε τελειώσει το έργο εγκαίρως για να εξυπηρετήσουμε το αεροδρόμιο στα Σπάτα; Αυτά είναι κρίσιμα ερωτηματικά, διότι χάσαμε χρόνια, απέλειωτα χρόνια συζητώντας.

Χάσαμε δέκα χρόνια στην περίοδο του ΠΑΣΟΚ και τώρα τρία χρόνια που ουσιαστικά δεν κάνουμε τίποτα και αφήνουμε το χρόνο να περνά. Όπως ακούσατε, πριν από μέρες, είχαμε μία διαμάχη με τον κ. Δρυ. Απεδείχθη ότι ο Υφυπουργός Οικονομικών, όταν μιλάμε για χρόνο στο ΠΑΣΟΚ, θεωρεί ότι ο χρόνος δεν κοστίζει τίποτα, τζάμπα είναι, γι' αυτό δεν ήθελε ο κ. Δρυς να βάλει τόκους. Θυμόσαστε που έγινε φασαρία την προηγούμενη βδομάδα. Πέρασαν, λοιπόν, άλλα τρία χρόνια, δύσκα τη Θεώ προχωρούμε. Ελπίζω να φθάσουμε στο τέλος και να τον χαρούμε αυτό το δρόμο, ο οποίος πραγματικά θα αλλάξει την μορφή όλου του Νομού Αττικής και θα έλεγα όλης της Ελλάδος.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, το λόγο παρακαλώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Μισό λεπτό, κύριε Κηπουρό.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.):** Θα ήθελα να κάνω ένα μικρό σχόλιο, σε αυτό που είπε, ο κ. Μάνος, για να μη δημιουργούνται εντυπώσεις ή να μην υπάρχουν συγχύσεις.

Θεωρώ ότι ο κ. Μάνος με τον απολογισμό που έκανε των πεπραγμένων του, βεβαίως έχει συμβάλει σε αρκετά έργα τα οποία βρίσκονται σε εξέλιξη, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι έχει τη δυνατότητα ή το προνόμιο της εκλεκτικής μνήμης. Και θα πω γιατί. Το 1989, όταν αναλάβατε, ήταν έτοιμη όλη η διαδικασία και ο διαγωνισμός για το "ΜΕΤΡΟ" της Αθήνας. Δε δεχθήκατε τη διαδικασία και το ακυρώσατε.

Δεύτερον, το ίδιο είχε συμβεί και με τη διαδικασία για το έργο πνιοής, τη ζεύξη "Ρίου-Αντιρρίου". Απλώς, για να θυμάστε και να μη λέτε ότι το ΠΑΣΟΚ ανέτρεψε όλους τους βασικούς σχεδιασμούς της Νέας Δημοκρατίας.

Θα ήθελα, όμως, να πω το πώς έγινε η Αθήνα. Για το πότε και το γιατί ιστορίας έχουν διαχρονικά. Υπάρχει το χρονικό της αλλοίωσης του απτικού τοπίου και της καταστροφής του απτικού τοπίου. Και βεβαίως υπάρχει ένας σχεδιασμός που δεν μπορεί να διχοτομείται σε χρόνο, ένας σχεδιασμός που ενσωματώνει τα έργα πνιοής που αναβαθμίζουν την ποιότητα ζωής τρεισήμηση εκατομμυρίων ανθρώπων και που σχετίζονται με το σχεδιασμό για τη βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη της Ελλάδας. Γιατί: Διότι η Αττική είναι ο γόρδιος δεσμός και

πρέπει να τον λύσουμε ή να τον κόψουμε.

Θα ήθελα να επισημάνω -για να μην είστε άδικος- ότι στην εισηγητική έκθεση υπάρχει σαφής αναφορά για το πότε άρχισε ο διαγωνισμός του συγκεκριμένου έργου το 1992. Επίσης στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή -δεν ήσασταν- είχα πει με μεγάλη έμφαση ότι είναι πολύ σημαντικό στην εξέλιξη αυτού του έργου το στοιχείο της συνέχειας και της συνέπειας της Πολιτείας και ως προς το σχέδιασμό και ως προς τις διαδικασίες και ως προς την τελική επιλογή για την έναρξη του έργου.

Και βεβαίως, κύριε Μάνο, εγώ δεν πρόκειται να αποσιωπήσω και τη δική σας συμμετοχή ή και των άλλων συναδέλφων σας και του Αχιλλέα Καραμανλή, γιατί το ίδιο έκανα όταν παρουσιάσαμε στο Ζάππειο αυτήν τη σύμβαση. Έκανα ειδική μνεία για το πότε άρχισε, πώς άρχισε και για τα πρόσωπα στα οποία είχαν συμμετοχή. Και επειδή στην ρύμη του λόγου δεν είχα αναφερθεί στο δικό σας όνομα, είχα την ευαισθησία να σας πάρω αμέσως μετά και να σας ζητήσω συγγνώμη. Και το επανόρθωσα αμέσως μετά σε όλες μου τις δηλώσεις. Είχα αναφέρει όμως το όνομα του Αχιλλέα Καραμανλή. Αυτά για την αποκατάσταση της αλήθειας.

Σε ό,τι αφορά τη σύμβαση θα απαντήσω στην ομιλία μου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, το λόγο, παρακαλώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Ο Επίτιμος Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μητσοτάκης έχει το λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ:** Θέλω να κάνω μία παρέμβαση, κύριε Υπουργέ και κύριοι συναδέλφοι, επί του θέματος που συζητείται. Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι είναι εκτός αμφισβήτησεως το ότι το ΠΑΣΟΚ στην πρώτη οκταετία του σταράτησε αυτά τα σημαντικά για το μέλλον της Αθήνας έργα, κατά τρόπο αδικαιολόγητο.

Και τα Σπάτα, που εκείνη την εποχή είχαμε προχωρήσει, είχαμε κάνει τις απαλλοτριώσεις και είχαν αρχίσει τα χωμάτουργικά, και το ΜΕΤΡΟ και το έργο του "Σταυρού Ελευσίνας", τα ξαναθυμήθηκε στη δεύτερη περιόδο του, αφού χάθηκαν τα πρώτα οκτώ χρονια και χάθηκαν και τα δεύτερα δύο χρόνια μέχρις ότου έρθει ο κ. Σημίτης. Είναι μια ιστορική πραγματικότητα. Δεν αναζητεί κανείς από μας προσωπικά εύσημα, κύριε Πρόεδρε, αλλά είναι ανάγκη αυτό το πράγμα να λεχθεί άλλη μια φορά κατηγορηματικά στην Ελληνική Βουλή.

Και ακόμη θα ήθελα να προσθέσω, ότι στη δεύτερη φάση το ΠΑΣΟΚ ήταν ακόμη πιο αδικαιολόγητο, διότι είχε και το πακέτο Ντελόρ II, έχει η Ελλάς το μεγάλο ευτύχημα αυτή την ώρα να έχει χρήματα που δεν μπορεί να τα απορροφήσει, κύριε Λαλιώτη. Και αυτό είναι το τραγικό φαινόμενο που παρουσιάζεται σήμερα. Δεν είναι απλώς ότι καθυστέρισατε, καθυστέρισατε χάνοντας, μερικώς τουλάχιστον, μια μοναδική ευκαιρία. Ας ελπίσουμε τουλάχιστον ότι από όω και πέρα θα σκεφθείτε σοβαρότερα και θα προχωρήσετε με ταχύτερους ρυθμούς.

Η ανησυχία μας, κύριε Πρόεδρε, που νομίζω ότι είναι ανησυχία ολόκληρου του Ελληνικού Λαού, είναι η βραδύτητα, με την οποία προχωρούν αυτά τα έργα, κύριε Λαλιώτη, για τα οποία εσείς προσωπικά είσθε υπεύθυνος και βεβαίως οι συμβάσεις όλες είναι δύσκολες και βεβαίως όποιος υπογράφει συμβάσεις αναλαμβάνει και ευθύνες. Την εποχή που εμείς ήμαστε κυβέρνηση, ήσαστε πάντοτε έτοιμοι να κατηγορήσετε εκ προϊσμού κάθε σύμβαση, να προσπαθήσετε να σπιλώσετε αυτούς οι οποίοι προχωρούσαν, για να παρεμποδίσετε τα έργα, ήταν η πολιτική της Αντιπολίτευσης που κάνατε τότε στη δική μας κυβέρνηση. Έχετε και το πρόσθετο ευτύχημα αυτήν την ώρα, ότι έχετε απέναντί σας μια Αντιπολίτευση, η οποία εν πάση περιπτώσει δε σας μιμείτε σ' αυτό.

Ας ελπίσουμε τουλάχιστον, κύριε Πρόεδρε, από όω και πέρα, ότι τα πράγματα θα πάνε καλύτερα.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Ο επίτιμος Πρόεδρος, ο κ. Μητσοτάκης, έκανε αναφορά συμπληρωματική σ' αυτήν του κ. Μάνου, ότι όλα τα έργα είχαν σχεδιαστεί επι τέλεος Νέας

Δημοκρατίας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ:** Τρία έργα είπα, δεν είπα όλα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Ορισμένα έργα είχαν σχεδιαστεί από το 1974 ως το 1981, διότι μια κυβέρνηση που διαχειρίζεται την τύχη της Χώρας έπρεπε να πάρει ορισμένες αποφάσεις. Οι αποφάσεις όμως αυτές ήταν στα χαρτιά, δεν είχε αρχίσει η διαδικασία υλοποίησης, παρά μόνο η απαλλοτρίωση στο χώρο των Σπάτων για το αεροδρόμιο των Σπάτων.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ :** Και η μελέτη του "ΜΕΤΡΟ".

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Και η μελέτη του μετρό. Υπήρξε το ρυθμιστικό σχέδιο και οι απόψεις του αείμνηστου Αντώνη Τρίτση που μετέθεσε χρονικά το "ΜΕΤΡΟ" Άλλα, από το 1986 και μετά έκινησε μια διαδικασία με διεθνή διαγωνισμό τον οποίο παραλάβατε το 1989 στην τελική του φάση και ακυρώσατε αυτόν το διαγωνισμό. Αυτή είναι η αλήθεια. Μην έχετε επιλεκτική μνήμη. Το ίδιο έγινε και για το Ριο-Αντίρριο και το ξέρετε πολύ καλά. Για την Σταυρού-Ελευσίνας το ΠΑΣΟΚ δεν είχε ποτέ καμιά αντίρρηση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ:** Απλώς το διέγραψε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Δεν το διέγραψε, κύριε Μητσοτάκη. Και πρέπει να πούμε, ότι για την περίοδο 1981-1989 υπήρξε μια κοσμογονία στην ανάπτυξη της περιφερείας, γιατί έπρεπε να δοθεί προτεραιότητα για να υπάρχει εξισορρόπηση ανάμεσα στη περιφέρεια και στην Αττική. Και αυτή ήταν συνειδητή μας επιλογή και είναι η πρώτη φορά που υπήρξε ισόρροπη ανάπτυξη και υπήρξε και αντιστροφή του ρεύματος της αστυφιλίας ή μείωση του ρυθμού αυτού του ρεύματος.

Αν θα πάρετε τα στατιστικά στοιχεία 1981-1991, θα το δείτε. Και αυτό είναι αποτέλεσμα μιας συνειδητής επιλογής για την περιφερειακή ανάπτυξη που είχε και έχει το ΠΑΣΟΚ.

Σε ό,τι αφορά την απορρόφηση. Δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα ως προς την απορρόφηση των κονοτικών πόρων και να μην έχετε καμιά αμφιβολία, κύριε Μητσοτάκη, και καμιά αγωνία δικαιολογημένη, γιατί το πρόγραμμα έχει μια διάρκεια από το 1994 μέχρι το 1999 και μέχρι το 1999 δεν πρόκειται να χαθεί ούτε ένα ECU και θα πρωθεθούν όλα τα χρήματα.

Το έτος 1995 και 1996 για το ΥΠΕΧΩΔΕ, που χειρίζεται ένα πολύ μεγάλο ποσοστό αυτού του προγράμματος, υπερκάλυψε τις συγκεκριμένες πιστώσεις και το 1997 είναι το έτος απογείωσης, γιατί όλα τα έργα έχουν μπει σε πορεία εξέλιξης και πραγμάτωσης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ:** Το λόγο παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Ο Επίτιμος Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μητσοτάκης έχει το λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ:** Δυστυχώς, το έτος απογείωσης μετατίθεται από έτος είς έτος. Και την απογείωση εγώ τουλάχιστον δεν τη βλέπω. Και όχι απλώς είμαι ανήσυχος, αλλά είμαι σχεδόν απελπισμένος και είμαι βέβαιος ότι δυστυχώς δεν θα προλάβει η Ελλάς -και μιλών για την Ελλάδα και όχι για την Κυβέρνησή σας, η οποία σήμερα είναι και αύριο ελπίζω ότι δεν θα είναι- να απορροφήσει τις πιστώσεις.

Θα ήθελα όμως να προσθέσω και κάτι άλλο στον κύριο Υπουργό.

Κύριε Πρόεδρε, ουδείς μπορεί να αρνηθεί την πραγματικότητα, ότι το ΠΑΣΟΚ της οκταετίας αυτά τα τρία έργα τα ματαίωσε. Τα πήγε οκτώ χρόνια πίσω. 'Ημουν Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας στην πρώτη φάση και στη συνέχεια Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, κύριοι συναδέλφοι του ΠΑΣΟΚ, και πολλοί από εσάς θα θυμάστε ίσως τις απεγνωσμένες εκκλήσεις που έκανα. Επιτέλους, γιατί σταματάτε αυτά τα έργα. Από κακία και μόνο, επειδή η Νέα Δημοκρατία τα έβαλε μπροστά; Αντίλογος δεν υπήρχε.

Σήμερα βεβαίως έχουμε την ικανοποίηση ότι έρχεσθε στη δική μας πολιτική, έστω και με καθυστέρηση και γι' αυτό είπα

αυτά, που είπα προηγουμένως.

Ο κ. Μάνος είχε απόλυτο δίκιο, κύριε Υπουργέ. Το αχάριστο κομμάτι των αναπτυξιακών έργων είναι οι απαλλοτριώσεις. Η Νέα Δημοκρατία έκανε όλες τις αναγκαίες απαλλοτριώσεις αυτών των έργων, όταν ήταν Κυβέρνηση, με ταχύτατους ρυθμούς.

Εγώ, κύριε Πρόεδρε, φώναζα στους αρμοδίους Υπουργούς, ότι πρέπει να κάνετε τις απαλλοτριώσεις, έστω και αν αυτές είναι αχάριστες και πολιτικά, ζημιά φέρουν και όχι κέρδος. Είναι βέβαιο ότι το έργο Σταυρού-Ελευσίνος δεν μπορεί να γίνει, αν δεν ολοκληρωθούν οι απαλλοτριώσεις.

Είχα την ελπίδα, κύριε Υπουργέ, ερχόμενος εδώ, ότι οι απαλλοτριώσεις έχουν ολοκληρωθεί. Άκουσα όμως ότι δεν έχουν. Αν ούτως έχει το πράγμα, τουλάχιστον τελειώστε γρήγορα τις απαλλοτριώσεις, διότι αλλιώς αντλούμε εις πύθον Δαναΐδων.

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

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.):** Κύριε Πρόεδρε, έχω ζητήσει τόση ώρα το λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Κύριε Τσοβόλα, προηγούνται άλλοι...

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.):** Ποιοι προηγούνται;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Θα σας πω αμέσως. Ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. 'Εβερτ, ο οποίος ζήτησε το λόγο και επέτρεψε να απαντήσει στην παρέμβαση που έκανε ο κύριος Υπουργός, ο κ. Μητσοτάκης, στον οποίον απαντούσε ο κύριος Υπουργός. Μετά τον κ. 'Εβερτ έχετε το λόγο. Παρεμβάλλεται όμως ο κύριος Υπουργός.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.):** Εγώ, κύριε Πρόεδρε, ζήτησα το λόγο, διαρκούσης της ομιλίας του κ. Μητσοτάκη. Επομένως, εδώ δε λέει ο Κανονισμός ότι πάει κατά σειρά, αλλά κατά χρόνο που ζητά ο υποβάλλων την αίτηση. Απλά το λέω αυτό, για να μην καθιερώσουμε πρακτικές, που δεν είναι σύμφωνες με τον Κανονισμό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Είχε ζητήσει το λόγο ο κ. 'Εβερτ ακριβώς μετά την πρώτη παρέμβαση του κ. Μητσοτάκη. Άρα, προηγείτο από εσάς.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, για να απαντήσετε στον κ. Μητσοτάκη και αμέσως μετά το λόγο έχει ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. 'Εβερτ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Δυστυχώς απουσιάζει αυτήν τη στιγμή ο κ. Μητσοτάκης, αλλά δεν υπάρχει προσωπική αναφορά σ' αυτό που θέλω να πω.

Επιμένει ο κ. Μητσοτάκης ότι στα οκτώ χρόνια του ΠΑΣΟΚ, δηλαδή στην περίοδο 1981-1989, αναβλήθηκαν ή ακυρώθηκαν τα έργα. Δεν είναι έτσι τα πράγματα. Για το "ΜΕΤΡΟ" της Αθήνας σας είπα ότι από το 1986-1987 ήταν Υπουργός ο κ. Κουλουμπής, ζεκίνησε διεθνή διαγωνισμό, μετά ήταν ο κ. Κεδίκογλου και σας παραδόσαμε ένα διεθνή διαγωνισμό στην τελική φάση, τον οποίο ακυρώσατε το 1989. Η ίδια διαδικασία είχε γίνει και για το Ρίο-Αντίρριο και ακυρώσατε και αυτόν το διαγωνισμό το 1989...

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ:** Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, μη λέτε ανακρίβεις.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Δε λέω ανακρίβεις.

Τώρα ένα σχόλιο για το αεροδρόμιο των Σπάτων και την καθυστέρηση. Υπήρξε μια καθυστέρηση από το '93 μέχρι το '95. Και υπήρξε αυτή η καθυστέρηση γιατί η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ θεωρήσε αναγκαίο και χρήσιμο να επαναδιαπραγματευθεί τους όρους και τις προϋποθέσεις για την κατασκευή αυτού του έργου. Τότε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είχε πει ότι μια υπογραφή λείπει, αν τη βάλετε μπορεί να προχωρήσει. Εμείς βάλαμε την υπογραφή αυτή μετά από ορισμένους μήνες, γιατί επαναδιαπραγματεύθηκαμε και να διασφαλίσουμε μέσα σε συνθήκες διαφάνειας υγιούς ανταγωνισμού, το συμφέρον του Ελληνικού Δημοσίου, που μέσα από τη μετατροπή των όρων και των προϋποθέσεων της κατασκευής, το Ελληνικό Δημόσιο κέρδισε πάνω από 100 δισ. δραχμές. Αυτό κάναμε και αυτό ας μην το ξεχνάει κανείς. Και αυτά, έχουν συζητηθεί στην Ελληνική

Βουλή, έχουν κατατεθεί αριθμοί και στοιχεία, υπάρχει τεκμηριωμένη ανάλυσή μας στην οποία δεν απάντησε ποτέ η Νέα Δημοκρατία.

Αλλά θα ήθελα να δώσουμε τέλος σ' αυτήν τη συζήτηση.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, το λόγο επί προσωπικού για τις ανακρίβειες του Υπουργού.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Κύριε Μάνο, σας παρακαλώ!

Ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Εβερτ έχει το λόγο.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ (Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας):** Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, φαντάζομαι να έχετε όλοι την αίσθηση ότι μας ακούει ο ελληνικός λαός και γελάει. Διότι, εδώ και δεκαπέντε χρόνια, με την ευθύνη των δώδεκα ετών από το ΠΑΣΟΚ, αν θέλετε να αναγνωρίσουμε και εμείς την ευθύνη μας των τριών ετών, δεν έχει γίνει κανένα μεγάλο έργο μέσα στο Λεκανοπέδιο της Αττικής.

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να σας υπενθυμίσω ένα πράγμα και μόνο. Εάν δείτε σε σταθερές τιμές τις επενδύσεις των δημοσίων έργων το '81 και τις επενδύσεις των δημοσίων έργων το '85, θα διαπιστώσετε πως σε σταθερές τιμές, υπολειπόμεθα. Ενώ εκάλυπταν κάποτε το 17% του ακαθαρίστου εγχωρίου προϊόντος, τώρα δεν καλύπτουν ούτε το 13%. Και δε μιλώ μόνο για το Λεκανοπέδιο της Αττικής.

Πείτε μας μέσα στη δεκαετία του '80 ποιο μεγάλο σημαντικό έργο έγινε. Πείτε μας ένα.

'Όταν, λοιπόν, μιλάμε ότι μέσα σε δεκαπέντε χρόνια δεν μπόρεσε να γίνει το "ΜΕΤΡΟ", που σε άλλες χώρες θα είχαν γίνει τρία τέσσερα "ΜΕΤΡΟ", είναι αστείο να αρχίζει η συζήτηση τη παραλάβαμε εμείς και τι δώσατε εσείς. Εδώ, η Νέα Δημοκρατία, μόλις ανέλαβε, όπως σας εξήγησε ο κ. Μάνος, ζεκίνησε όλες τις σχετικές διαδικασίες. Εγώ θυμάμαι ως Υφυπουργός Οικονομικών το 1978 τελείωσα τις απαλλοτριώσεις των Σπάτων. Και το αεροδρόμιο, ακόμα βρίσκεται στα χωματουργικά. Και είσαστε υπερήφανος; Μα, θα πρέπει να ντρεπόμαστε όλοι σ' αυτή την Αίθουσα. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Θα πρέπει να ντρεπόμαστε ως λαός, γιατί δεν προχωράει τίποτα. Και την ευθύνη, εσείς την έχετε, κύριε Υπουργέ. Και ο κ. Μάνος εξήγησε σαφέστατα τι έκανε η Νέα Δημοκρατία και πώς, ξαναερχόμενοι, σταματήσατε όλα τα έργα. Θα σα πω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα. 'Ένα από τα σημαντικά έργα της Αθήνας, είναι η ανάπλαση της Πλάκας. Γιατί; Διότι την ξεκίνησε ο Πλυτάς, στη συνέχεια ο κ. Μάνος, ο Τρίτσης, η Μερκούρη, ο ένας διαδεχόμενος του άλλον, συνέχιζαν αυτό το έργο. Γ' αυτό τελικά ολοκληρώθηκε. Εάν και αυτοί είχαν κάνει την ίδια διαδικασία, την οποία επιχειρήσατε σε όλα τα άλλα μεγάλα έργα, δεν θα είχε γίνει κανένα έργο και αυτή είναι η κακομοιριά της Ελλάδος. Αφήσατε επί 12 χρόνια την Ελλάδα χωρίς κανένα έργο. Και δεν το λένε μόνο οι αριθμοί σε συγκεκριμένα έργα, το λένε στα συνολικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας. Και γι' αυτό η Ελλάδα οπισθοδορεί σήμερα, είτε λέγεται "ΔΕΗ" είτε λέγεται "ΟΤΕ" είτε λέγονται έργα οδοποίας είτε γέφυρες, οι διδήποτε θέλετε είτε σιδηρόδρομος. Δεν έγινε κανένα μεγάλο έργο.

(Θύρυβος στην Αίθουσα)

Ποιο φυσικό αέριο; Έχετε δει να μπαίνει κανένας σωλήνας στο φυσικό αέριο;

Κύριε Πρόεδρε, πιστεύω ότι αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα στην Πατρίδα μας και πρέπει να το συνειδοποιήσει ο κύριος Υπουργός, γιατί μας ανησύχησε απόψε ακόμη περισσότερο, διότι διακατέχεται από μία μακαριότητα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Ο Πρόεδρος του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Τσοβόλας έχει το λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.):** Κύριε Πρόεδρε, προηγουμένως, ο κ. Μητσοτάκης, ο Επίπιπος Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας μίλησε εξ ονόματος της Αντιπολίτευσης και ασφαλώς, όσο μας αφορά δεν τον έχουμε εξουσιοδοτήσει ποτέ να μιλήσει για λογαριασμό της Αντιπολίτευσης και του ΔΗ.Κ.ΚΙ. Προφανώς θα εννοούσε την αντιπολίτευση που ο ίδιος κάνει -και το ζούμε όλοι- μέσα στη Νέα Δημοκρατία. Και αυτό, βέβαια, δε μας αφορά εμάς.

Αφορά τον ίδιο και τη Νέα Δημοκρατία.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Κύριε Τσοβόλα, επειδή δεν είναι παρών ο κ. Μητσοτάκης, θα παρακαλούσα...

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.Κ.Ι.):** Δε φταίμε εμείς. Εγώ ζήτησα το λόγο όταν ήταν παρών.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Θα παρακαλούσα να μη βγάζετε αυτά τα συμπεράσματα.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.Κ.Ι.):** Δε θα δώσουμε λόγο εμείς, κύριε Πρόεδρε, για το πότε είναι μέσα ο οποιοσδήποτε που μιλάει και όταν έρχεται η σειρά η δική μας να μιλήσουμε, τότε να μη ζητάμε το λόγο επειδή φεύγει με ευθύνη δική του ο κάθε ομιλητής.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Σας παρακαλώ επί του νομοσχεδίου.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.Κ.Ι.):** Σας παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε. Δεν εξουσιοδοτήσαμε κανέναν να μιλάει εξ ονόματος των Κομμάτων της Αντιπολίτευσης, πέραν του εαυτού του ή του Κόμματος στο οποίο ανήκει. Διότι εδώ παρατηρούμε, από την έναρξη της Συνόδου, μέσα στο χώρο της Νέας Δημοκρατίας να υπάρχουν εμφανέστατα δύο εξουσίες. Και τελικά, ο Ελληνικός Λαός και εμείς δεν μπορούμε να αντιληφθούμε ποια είναι η θέση. Και ασφαλώς, ως επίσημη θέση είμαστε υποχρεωμένοι να πάρουμε τη θέση του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας, που κατά τον Κανονισμό της Βουλής είναι αυτός ο οποίος εκπροσωπεί το Κόμμα.

Ήθελα απλά να το επισημάνω, γιατί τελικά δημιουργείται μία μεγάλη σύγχυση, η οποία δεν μπορεί να αποβαίνει σε βάρος άλλων Κομμάτων.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΗΠΟΥΡΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα αναφερθώ στο πολιτικό μέρος του έργου, γιατί η σημερινή Αθηναϊκή Βασιλωνία δεν έπεσε ξαφνικά από τον ουρανό. Είχε πίσω της πολιτικές προτεραιότητες με όνομα και επίσημη και κυρίως, πρωταγωνιστές εφαρμογής.

Δύο τουλάχιστον ιστορικούς κύκλους μπορεί κανείς να διακρίνει. Τον πρώτο κύκλο μετά τον πόλεμο και το δεύτερο κύκλο πριν το νέο αιώνα. Ο πρώτος κύκλος αφορά τη θεμελίωση του Αθηναϊσμού, αυτό δηλαδή που από την προηγούμενη δεκαετία ονομάσαμε Αθηναϊσμό, του οποίου προηγουμένως ακούσαμε ένα ενδιαφέρον εγκώμιο ένθεν και κείθεν. Ο δεύτερος κύκλος αφορά την επαναθεμελίωση του Αθηναϊσμού. Αυτόν τον διανύουμε σήμερα.

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

Το χάσμα, η ρωγμή όμως μεταξύ Αθήνας και Περιφέρειας, μοιάζει με το χάσμα και τη ρωγμή που υπάρχει μεταξύ Ελλάδας και Ευρωπαϊκής 'Ενωσης. Η περιβόητη σύγκλιση για το εσωτερικό του ελλαδικού σώματος, αν θέλουμε να είμαστε ειλικρινείς, κύριε Υπουργέ, έμεινε γράμμα κενό.

Είπατε και προηγουμένως, ότι στη δεκαετία του '80 έγιναν έργα στην Περιφέρεια. Πώς έρμηνεύετε τότε το γεγονός ότι από τις πεντακόσιες χιλιάδες αύξηση πληθυσμού που είχαμε μεταξύ των δύο μετρήσεων και απογραφών, οι τριακόσιες πενήντα χιλιάδες αφορούν το Λεκανοπέδιο;

Και σε εμβρυώδη μορφή τη δημιουργία της Γ' Αθηνών η οποία στα επόμενα είκοσι χρόνια δεν ξέρω εάν θα έχει και άλλο γράμμα της αλφαριθμητικής θέσης.

'Ετοι, λοιπόν, τη σημερινή αθηναϊκή μονοκεντρικότητα τη συναντάει κανείς μόνο σε χώρες που δεν μας τιμά εμάς...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης):** Κύριε συνάδελφε, η Γ' Αθηνών ποιά είναι; Γιατί εμείς είμαστε της Β' Αθηνών.

**ΜΟΣΧΟΣ ΓΙΚΟΝΟΓΛΟΥ:** Το υπόλοιπο Αττικής!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΗΠΟΥΡΟΣ:** Είναι η νέα πολιτεία, που θα γίνει με την κατασκευή του Αεροδρομίου των Σπάτων, που θυμόσαστε, κύριε Υπουργέ, όπως ήταν ιστορικά, πολιτικά και ηθικά φυσιολογικό, εγώ δεν το είχα ψηφίσει.

Κύριε Πρόεδρε της Βουλής, προχθές διάβαζα μία μελέτη και μία

ανάλυση που έλεγε ότι προβλέπεται πως γύρω στο 2025 αυτή η περιοχή θα έχει πλήθυσμό τριακόσιες είκοσι χιλιάδες κατοίκους περίπου. Αλίμονο, όμως, αν η ανάπτυξη της Χώρας ανετίθετο σε τριποσμικού τύπου μοντέλα. Σπήν ουσία, έχουμε αλλεπάλληλες ήττες της Περιφέρειας. Αυτή είναι η αλήθεια. Θα το πω αριθμητικά: Αθήνα - Περιφέρεια, 5-0. Για να μην είμαστε πολύ αυστηροί ας πούμε 5-1. "ΜΕΤΡΟ", Σπάτα, "Σταυρού-Ελευσίνας", "Αττική-SOS" και "Ολυμπιακοί 2004" είναι το 5. Με οικονομικούς όρους αυτό σημαίνει ότι το κόστος συντήρησης της Αθήνας, του Αττικού αυτού μορφώματος, είναι υψηλότατο και -πρέπει να παραπρήσω- διαρκώς αυξανόμενο. Τίποτα δεν μπορεί να πάει μπροστά, καμιά σύγκλιση, δύσο διατηρούνται αυτές οι προτεραιότητες. Είναι αιτία, δηλαδή, της συσσίφειας ταλάντωσής μας και ταλάντωσης κάθε ελληνικής πολιτικής που εμπεριέχει αυτά τα μοντέλα αναπτυξιακής, οικονομικής και δημοσιονομικής πολιτικής, το ένα είναι αλυσίδα με το άλλο. Και όλα αυτά, παρ' όλο που η γεωικονομία και η γεωστρατηγική εντονότατα τα τελευταία χρόνια διαμόρφωναν ένα νέο ορίζοντα προτεραιοτήτων: Χερσόνησος Αίμου, Εύξεινος Πόντος.

Χάσαμε, όμως, τα λόγια μας, ιδιαίτερα όταν μετά την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας η πολυκεντρική Ελλάδα ως πολιτική είναι πλέον όρος, ταυτόχρονα και εθνικής επιβίωσης.

Το αίτημα για ανακατανομή του II Πακέτου Ντελόρ υπέρ της Περιφέρειας, που υιοθέτησαν όλες οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις στο πρώτο συνέδριο τους, έμεινε αναπάντητο. Φοβάμαστη, ότι το 1997 θα έχουμε -και μπορεί να είναι ικανοποιημένος ο κ. Εβερτ- μία ανακατανομή του II Πακέτου Ντελόρ υπέρ του Λεκανοπεδίου, γιατί η ταχύτητα προώθησης των έργων της Περιφέρειας δεν είναι αυτή που έπρεπε να είναι.

Ξέρω, κύριε Υπουργέ, ότι σας δυσαρεστώ, αλλά εσείς ταυτοπήκατε με την επαναθεμελώση του αθηναϊσμού όχι εγώ. 'Οχι, βέβαια, μόνο εσείς ή μόνο το υπαρκτό ΠΑΣΟΚ. Υπάρχει μία ομοφωνία κυβερνώντων και αντιπολιτευόμενων. Υπάρχει μία πλειοδοσία σε αθηναϊκό συνδικαλισμό. 'Όλα τα αθηναϊκά πολιτικά Κόμματα έδωσαν εξετάσεις στη Θράκη, στη Μακεδονία, στην Ηπειρο και απέτυχαν. Απέτυχαν σε ολόκληρη την Περιφέρεια. 'Ομως, εκεί που απέτυχαν περισσότερο είναι στην ίδια την Αθήνα και αυτό το γνωρίζει καλά όλος ο κόσμος.

Αν στα εθνικά μας ζητήματα προπτορικό αμάρτημα είναι το Νταβός, στην ανάπτυξη προπατορικό αμάρτημα είναι το "ΜΕΤΡΟ". Το λέω αυτό, γιατί τελευταία βγήκαν και μερικοί όψιμοι αντιαθηναϊστές.

Αναπτυξιακή χωρίς προτεραιότητες, είναι "μία τρύπα στο νερό". Σήμερα είναι η στιγμή να φανεί ποιοι το πιστεύουν αυτό. Επί πλέον, υπάρχει και ένα ζήτημα Δημοκρατίας, για το οποίο δεν έγινε λόγος εδώ μέσα. Ποιος αποφασίζει, ποια έργα θα γίνουν και πού θα γίνουν: Ζήτημα Δημοκρατίας αποτελεί και αυτή καθ' ευαυτή η συζήτηση σήμερα εδώ μέσα.

Να αποφασίσουμε πι; Τα προαποφασισμένα;

Εμείς, οι Βουλευτές της περιφέρειας τελικά με ποιους είμαστε; Με τα λόμπι των Αθηνών ή με την Περιφέρεια; Αυτό οφείλουν να το γνωρίζουν καλά, ιδιαίτερα όσοι κατά καιρούς προσέφυγαν σε κινδυνολογίες περί Λέγκας ή περί ομοσπονδιοποίησης, ότι είναι, δηλαδή, αυτού του τύπου οι απόφεινες μας.

Σε ό,τι αφορά τα περί Λέγκας, αυτό έχει απαντηθεί. Εάν υπάρχει μια Λέγκα αυτό είναι το Λεκανοπέδιο. Σε ό,τι αφορά όμως την ομοσπονδιοποίηση όλοι αυτοί και από τον πολιτικό κόσμο και από τον Τύπο, οφείλουν να γνωρίζουν ότι εμάς η ομοσπονδιοποίηση ποτέ δε μας ενέπνευσε, ούτε για την Ελλάδα ούτε για την Κύπρο.

Επειδή όμως, ούτε οι μουχτάρηδες της Αθήνας ούτε οι καίμακάμπδες της Περιφέρειας μας εμπνέουν, επειδή τελικά εμένα με εμπνέουν οι ιστορικές περιφέρειες της χώρας, Θράκη, Ηπειρος, Αιγαίο, Ρούμελη, Μωριάς, Κρήτη, Θεσσαλία, Ιόνιο, Μακεδονία, ώστε αντότητες, όχι ως κατασκευές, ώστε ιστορικές και πολιτισμικές οντότητες, γι' αυτόν ακριβώς το λόγο αποτελούν ταυτόχρονα και τα κλειδιά της επαναθεμελίωσης της Χώρας μας.

Νομίζω, ότι όλες αυτές οι ιστορικές περιφέρειες μπορεί να αποτελέσουν την αφετηρία επαναθεμελίωσης της Χώρας μας.

ενσωματούμενες στο ελλαδικό σώμα και κοινωνικά και οικονομικά και πολιτικά, αντί αυτής της εκτρωματικής ενσωμάτωσης που ζούμε όλη αυτήν την περίοδο, η οποία ξεκίνησε από γραφειοκρατική, έγινε κομματοκρατική, κατέληξε τηλεκρατική, αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι ενσωμάτωση πολιτική.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, πράγματι είναι μεγάλη ευτυχία που έστω σήμερα, μετά από τόσα χρόνια, κάποιο όνειρο των Αθηναίων μπορεί να γίνει πραγματικότητα. Δεν ξέρω πότε θα υλοποιηθεί, τουλάχιστον, όμως, θα κυρωθεί. Η Πλειοψηφία θα κυρώσει αυτήν τη σύμβαση για ένα έργο πνοής, που θα δώσει μία άλλη διάσταση στη ζωή μας, θα δώσει μία άλλη εικόνα στην πρωτεύουσά μας. Κανείς, νομίζω, δεν μπορεί να αμφισβητήσει, να αμφιβάλει, ότι η Αθήνα, η ωραία αυτή πρωτεύουσα, βρίσκεται σε μια τέτοια τραγική κατάσταση από πλευράς οικιστικής αναρχίας, από πλευράς νέφους, και όλοι όσοι ζούμε σ' αυτήν, δεν νοιμίζω ότι είμαστε τόσο ευτυχείς.

Διερωτάται κανείς στα τόσα χρόνια που πέρασαν, τόσοι Υπουργοί που βρέθηκαν σ' αυτό το Υπουργείο, εάν είχαν ταξιδέψει στο εξωτερικό, εάν είχαν πάρει κάποια γεύση συγχρόνων πόλεων. Τέλος πάντων, ας μη μιλήσουμε λογιστικά, τι έκανε η Νέα Δημοκρατία, τι έκανε το ΠΑΣΟΚ.

'Εχετε βαρυτάτη ευθύνη, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, που επί τόσα χρόνια διαχειριστήκατε αυτόν τον τομέα, διαχειριστήκατε την εξουσία κι όμως, έχετε να μας παρουσιάσετε μια τραγικότητα.

Εάν το ρυθμιστικό σχέδιο, το προ σαράντα ετών, που είχε τότε περιγραφή του Συμφ. είχε κάποια λογική -και πραγματικά είχε λογική- και είχε τη φαντασία που σας είπα, ότι τώρα μπορεί να εκπληρωθεί, τι μπορείτε να μας πείτε για το σχεδιασμό του ρυθμιστικού σχεδίου Αθήνα 2000, το οποίο από το 1978, ακούσατε τον κ. Μάνο, είχε από εμάς σχεδιαστεί;

Και τι έρχεται; 'Ένα 1981 που όλα τα έργα ξεχνιούνται. Το έργο των Σπάτων για δικούς σας λόγους, πολιτικούς καθαρά, κομματικούς ιδιαίτερα, φτάνει σ' αυτήν την απροσία. Μιλάμε τώρα για 1996 και ακόμα η πρωτεύουσα της Ελλάδας, η Αθήνα, δεν έχει ένα σύγχρονο αεροδρόμιο. Είμαστε σοβαροί όταν βρίσκεται κανείς να λέει διάφορες δικαιολογίες ότι σ' αυτήν εδώ τη Χώρα δεν μπορέσαμε να φτάσουμε στην υλοποίηση αυτή, λόγω του ότι δεν είχε ολοκληρωθεί ο σχεδιασμός, δεν είχαν γίνει κάποιες προκαταρκτικές εξετάσεις.'

Θα ενθυμήστε -αν δεν το ξέρετε θα το φρεσκάρω στη μνήμη μας- ότι το 1981 ξεκίναει στην Κωνσταντινούπολη ένα σύγχρονο αεροδρόμιο. Το αεροδρόμιο αυτό τελείωσε μέσα σε τρία χρόνια. Τι συνέβη; Αυτή είναι η τραγικότητα η οποία υπάρχει σήμερα, ώστε το Αεροδρόμιο του Ελληνικού να θεωρείται ένα υποδεεστέρω ευρωπαϊκό αεροδρόμιο, που το EURO CONTROL δεν του δίνει δυνατότητες πρεταίρων ανάπτυξης, διότι δεν έχει. Και δεν μπορεί να έχει αυτή τη χωρητικότητα που θα προέβλεπε το Αεροδρόμιο στα Σπάτα, με αποτέλεσμα η Τουρκία να διεκδίκει επιχειρησιακό ενέργειο χώρο δικό μας. Να, λοιπόν, που είναι και οι βαρύτατες εθνικές ευθύνες, τις οποίες έχετε.

'Όταν μιλάγαμε για το σχέδιο αυτό, το ρυθμιστικό, οι δρόμοι Σταυρός-Ελευσίνα, η περιφερειακή λεωφόρος Υμηττού, η ελευθέρα Πεντέλης, όπως σας είπα, είχαν μεγάλη σημασία και αξία. Και βέβαια, η ελευθέρα Πεντέλης -την οποία καν δεν αναφέρατε, αλλά υπάρχει σε κάποιο σχεδιασμό, που θα κάνω κάποια μικρή αναφορά μετά- σχεδιάζετο στην επέκταση της Κατεχάκη, αλλά πλέον είναι ασύμφορη να γίνει, γιατί αντιλαμβάνεστε ότι πρέπει να γκρεμιστεί ο μισός Χολαργός και ο μισός οικισμός του Παπάγου.'

Αυτό πραγματικά μας δημιουργεί απορίες, κύριε Υπουργέ, όσον αφορά τη φερεγγυότητα της απόφασής σας για το δρόμο Σταυρός-Ελευσίνας. Δε θα ήθελα προσωπικά να υπεισέλθω σε ορισμένες παραμέτρους και πτυχές της όλης συμβάσεως, που

πραγματικά δεν είναι του γνωστικού μου αντικειμένου. Θα ήθελα, όμως, να κάνω κάποιο σχόλιο σε ορισμένες αναφορές τις οποίες κάνατε.

Λέγεται επί παραδείγματι, ότι στις οικιστικές ζώνες, στην περιοχή δηλαδή των βορείων προαστίων, με το όρυγμα που θα περνάει η λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας δημιουργούνται προϋποθέσεις ώστε να μην υποβαθμιστούν τα προάστια αυτά. Πιστεύετε ότι και με το όρυγμα αυτό των κάποιων μέτρων, δε θα καταστραφούν -όχι θα υποβαθμιστούν- τα προάστια αυτά που θα διέλθει η λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας;

Αναφέρεστε πάλι στο θέμα του "ΜΕΤΡΟ" και λέτε ότι, θα γίνει η σύνδεση με το "ΜΕΤΡΟ" στην περιοχή του Σταυρού και στην περιοχή του Αμαρουσίου. Πού ακριβώς στο Σταυρό; Γι' αυτό σας φέρνω ακριβώς στο δρόμο της ελευθέρας Πεντέλης.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας πω το εξής, λόγω του ότι γνωρίζετε το θέμα: Οι ενστάσεις μου, οι οποίες υπάρχουν αυτήν τη στιγμή, όχι για τη λεωφόρο Σταυρού-Ελευσίνος, αλλά για τον όλο σχεδιασμό, είναι ακριβώς στο δρόμο ελευθέρα Πεντέλης λόγω κάποιας, όπως γνωρίζετε, προσωπικής ιδιοκτησίας. Σας λέω, όμως, ότι ο δρόμος αυτός, η ελευθέρα Πεντέλης, δεν έχει καμία πλέον σημασία τη σπιγμή που γίνεται η περιφερειακή λεωφόρος Υμηττού, μια λεωφόρος δύο χιλιομέτρων που θα εκπονώσει μια πολύ μικρή κυκλοφοριακή συμφόρηση. Θα μου πείτε βέβαια, ότι έχετε τον καιρό να το μελετήσετε.

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

Ακούσατε από τον κ. Μάνο ότι για να επισπεύσετε την όλη διαδικασία θα πρέπει να έχετε την τόλμη των απαλλοτρώσεων. Δεν ζέρουμε τι δυνατότητες έχετε πάνω σ' αυτό το θέμα. Δε βλέπουμε να μας παραθέτετε τα στοιχεία με ενάργεια και σαφήνεια. Γι' αυτό είμαστε διστακτικοί, όχι ως προς την τόλμη σας και ως προς τη φαντασία σας, αλλά ως προς το βαθύτο της υλοποίησεως σε μικρό χρονικό διάστημα της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας.

Πάντως όλες αυτές οι περιοχές κρατιούνται σε μία ομηρία, επειδή πραγματικά δεν έχετε τη δύνατότητα ν' απαλλοτρώσετε αυτά που εσείς έχετε προδιαγράψει. Έχουν πάρα πολές αναφορές στην αξιοποίηση ακριβώς της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής του Λαυρίου, αν την ενθυμείσθε, τότε που ξεκίναγε γραφικά το τρενάκι και έφθανε μέχρι το Λαύριο και γινόντουσαν τα πατητήρια στο Κορωπί και στο Λιόπεσι. Έχετε πει και αυτό το σχεδιασμό. Δεν ξέρω, όμως, πού βρίσκεσθε. Δε νομίζω ότι εκεί θα μπορέσετε να δώσετε κάποια λύση.

Θα ήθελα, επίσης, να σχολιάσω όσον αφορά τις τελευταίες σας αναφορές, που κάνατε στον Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας, για το θέμα της κάποιας δικής σας παλικαριάς που δε φοβόσαστε ο πιδήποτε έχει σχέση με την εισαγγελική αρχή. Κανείς δεν τρομάζει κανένα. Κανείς δεν λέει ότι λειτουργεί σαν μπαμπούλας η Αντιπολίτευση στη Συμπολίτευση. Αυτό που λέει η Αντιπολίτευση, αυτό που είπαμε εμείς είναι αυτό που πραγματικά σας δίνει τη δύναμη να προβείτε σε τέτοια μεγαλόπνια έργα, αλλά κάτω από συνήθηκες συγκεκριμένης διαφάνειας. Είμεθα και εμείς υπέρ της διαφάνειας, είμαστε και εμείς υπέρ του υγιούς ανταγωνισμού, είμαστε και εμείς θεματοφύλακες της προστασίας του δημοσίου συμφέροντος. Άλλα πρός Θεού, κύριε Υπουργέ, μη μονοπωλείτε αυτές τις αρχές, δεν ανήκουν σε σας, ανήκουν σε όλους μας. Δώστε μας, τέλος πάντων, εσείς οι φίλοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ δείγματα γραφής. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, μία μικρή παρατήρηση να κάνω σε αυτά που είπε ο κύριος

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Κύριε Υπουργέ, θα απαντάτε σε κάθε ομιλητή;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** 'Όχι.

Μία μικρή παρατήρηση να κάνω σε αυτά που είπε ο κύριος συνάδελφος. Η δική μου αναφορά στις τρεις αρχές, διαφάνειας, υγιούς ανταγωνισμού και της διάσφαλτης του δημοσίου συμφέροντος, δεν έγινε κατ' αντιπαράθεση με τα άλλα Κόμματα

ή με τους άλλους συναδέλφους. Επειδή ο κ. Έβερτ έκανε αναφορά, ότι υπάρχει ολίσθημα στη σύμβαση και γι'αυτόν ακριβώς το λόγο θα πρέπει να το στείλει στον εισαγγελέα, είπα "καθαρός ουρανός αστραπές δε φοβάται", διότι και η Κυβέρνηση μας και η επιτροπή μεγάλων έργων στο σύνολό της και εγώ προσωπικά δεν έχουμε να φοβηθούμε τίποτε.

'Ομως, γι'αυτό πήρα το λόγο, και με αυτά που είπα ως απάντηση στον κ.Έβερτ, αλλά και με αυτά που προσπαθήσαμε να εξηγήσουμε στους αξιόπιστους εκπροσώπους της Νέας Δημοκρατίας, υπάρχει ένα συμπέρασμα: Οι τεχνοκράτες μάλλον της Νέας Δημοκρατίας έδωσαν λάθος πληρόφορη στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους ή ενδεχομένως και στον Αρχηγό της Νέας Δημοκρατίας, και έτσι τον οδήγησαν σε ένα πολιτικό ολίσθημα, με αποτέλεσμα να προβάλει ανυπόστατες συσχετίσεις ανάμεσα στην επικαιροποίηση με δραχμές ή με ECU και να κάνει προέκταση αυτού, και να ισχυρίζεται ότι θα παραπέμψει το θέμα στους εισαγγελείς. Δεν είναι έτσι, κύριοι συναδέλφοι. Θα αποτελούσε πράξη κοινοβουλευτικής γενναιότητας η απόσυρση εκ μέρους των αξιοτίμων συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας αυτών των απειλών, γιατί είναι μία σκανδαλολογία που φθείρει το Κοινοβούλιο. Έχετε κάνει λάθος, είναι πολιτικό το ολίσθημά σας. Και πρέπει να έχετε τη γενναιότητα να το αποσύρετε.

Η δεύτερη σκέψη είναι σοφότερη της πρώτης. Απλώς μετά από πολύ συζήτηση καταλάβαμε ότι δεν είχατε καταλάβει και κυρίως δεν είχαν καταλάβει, όχι οι εκπρόσωποί σας, αλλά οι τεχνοκράτες σας, που σας οδηγούν σε λάθη και πολιτικά και κοινοβουλευτικά.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Κύριε Κωστόπουλε, ζητάτε το λόγο να κάνετε την τοποθέτησή σας;

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Να απαντήσω στον κύριο Υπουργό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Όχι, δεν έχετε το λόγο.

Η κα Έλσα Παπαδημητρίου έχει το λόγο.

Απούσα, διαγράφεται.

Ο κ.Αχιλλέας Καραμανλής έχει το λόγο.

**ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ:** Κύριοι συναδέλφοι, ουδείς μέσα σ'αυτή την Αιθουσα αμφιβάλλει για την αναγκαιότητα αυτού του έργου. Πιστεύω επίσης ότι ουδείς αμφιβάλλει ότι αυτό το έργο, όπως και τα άλλα μεγάλα έργα, ήταν έργα τα οποία είχαν προβλεφθεί από τις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας στη δεκαετία του 1980. Ακόμη υπάρχει η κοινή διαπίστωση ότι αυτά τα έργα ήρθαν πολύ καθυστερημένα για την Αθήνα, η οποία σήμερα ήτως αντιμετωπίζει τεράστια προβλήματα πριν απειλήσει.

Η Νέα Δημοκρατία που ξεκίνησε όλα αυτά τα μεγάλα έργα, ασφαλώς δεν μπορεί να είναι αντίθετη στην υλοποίηση αυτών των έργων. Κατηγορούμε όμως το ΠΑΣΟΚ και το σημερινό και το παλιό, ότι το μόνο το οποίο έκανε πάντοτε σ'αυτά τα έργα ήταν να τα καταγγέλει ή να φροντίζει να δημιουργεί προσκόμματα για να μη γίνουν πραγματικότητα. Διότι, ουδείς αμφιβάλλει ότι το "Αεροδρόμιο των Σπάτων", ή το "ΜΕΤΡΟ", ή η "Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνος" θα είχαν ήδη πραγματοποιηθεί, εάν το ΠΑΣΟΚ τα είχε αναγνωρίσει ως αναγκαία έργα για την Αθήνα από το 1981 που ήρθε στην εξουσία.

'Όλα αυτά τα έργα και αν ακόμη δεν βρισκόντουσαν σε ένα ολοκληρωμένο στάδιο μελέτης είχαν προχωρήσει σε βασικούς τομείς, όπως οι απαλλοτριώσεις. Και μερικά εξ αυτών, κύριε Υπουργέ, είχαν προχωρήσει και είχαν γίνει δημοπρασίες για τα χωματουργικά έργα, όπως π.χ. για το Αεροδρόμιο των Σπάτων. Και για το "ΜΕΤΡΟ" της Αθήνας είχαν γίνει για ένα χιλιόμετρο δοκιμαστικά.

Κύριε Λαλιώτη το 1981 είχατε άλλη φιλοσοφία. 'Όλα αυτά τα έργα τα θεωρούσατε έργα βιτρίνας, έργα πολυτελείας. Θα σας θυμίσω, τι λέγατε για το Ολυμπιακό Στάδιο που το θεωρούσατε έργο βιτρίνας. Το κάναμε εμείς και ήρθατε μετά εσείς για να το οικειοποιηθείτε. Και αυτά τα έργα που σήμερα κάνετε είναι έργα που τα αρχίσαμε εμείς. 'Όλα τα θεωρούσατε, όχι αναγκαία. 'Άλλες ήταν οι προτεραιότητές σας τότε, κύριε Λαλιώτη. 'Ήταν εκείνες που οδήγησαν τον Τόπο εκεί που τον έχουν οδηγήσει

σήμερα. Και ο Πρωθυπουργός κ.Σημίτης ανεγνώρισε σήμερα ότι βεβαίως φταίτε και σ'αυτόν τον τομέα. Είναι τεράστια η ευθύνη σας, διότι επί τόσα χρόνια και δη τα χρόνια εκείνα που θα ήταν τόσο καρποφόρα για την ελληνική οικονομία, -διότι μπορούσαμε όλα αυτά τα έργα να τα πραγματοποιήσουμε από τα χρήματα που διετίθεντο από τα Κοινοτικά ταμεία- τα έργα αυτά δεν έγιναν. Και έρχεσθε σήμερα με καθυστέρηση να τα οικειοποιηθείτε. Και επιπλέον σας κατηγορούμε, ότι αυτή η καθυστέρηση είναι υπέρμετρα μεγάλη, διότι χάθηκε η δεκαετία του 1980, χάθηκε το πρώτο πακέτο Ντελόρ, με το οποίο εμείς είχαμε δρομολογήσει όλα αυτά τα μεγάλα έργα. Και ουσιαστικά ερχόμαστε τώρα με το δεύτερο πακέτο Ντελόρ από το οποίο έχουμε φάει το μισό χρόνο και ακόμη βρισκόμαστε στην αρχή.

Διαβεβαίωσατε εδώ από του Βήματος ότι μέχρι το 1999 θα απορροφηθούν όλα τα κονδύλια από το δεύτερο πακέτο. Αμφιβάλλω πολύ, κύριε Υπουργέ. Από τη μέχρι σήμερα πορεία σας στον τομέα της απορροφησης των Κοινοτικών προγραμμάτων των έργων και των κοινοτικών κονδυλίων, αποδεικνύεται ακριβώς το αντίθετο. Δεν μπορώ να καταλάβω τι μπορείτε να κάνετε. Δεν μπορείτε να κάνετε και πολλά, διότι και το νομικό πλαίσιο το οποίο εσείς καθιερώσατε, από την Κυβέρνηση του 1993 για να προχωρήσετε δήθεν με ταχύτερους ρυθμούς στην υλοποίηση των μεγάλων έργων ή γενικά των έργων αποδεικνύεται, ότι αποτελεί εμπόδιο στην υλοποίηση τους. Και όχι μόνο αποτελεί εμπόδιο, αλλά θα μπορούσα εδώ να προσθέσω ότι είναι και πολύ ύποπτες όλες αυτές οι δημοπρασίες όλες αυτές οι κατακυρώσεις των έργων που γίνονται με το νομικό καθεστώς το οποίο δέχεται το Λεκανοπέδιο της Αττικής: Εχετε ευθύνες λοιπόν.

Αλλά ας έλθουμε στο καθ' αυτό έργο του "Σταυρού-Ελευσίνας". Εμείς είμαστε βεβαίως σύμφωνοι στο να γίνει το έργο. Είμαστε όμως αντίθετοι με τη σύμβαση. Και όπως ανέφερε ο Εισηγητής μας είμαστε αντίθετοι, γιατί η σύμβαση αυτή, όπως την καταρτίσατε, δεν έχει καμία σχέση με τα αρχικά τεύχη δημοπράτησης. Διότι εκεί, κύριε Υπουργέ, προεβλέπετο πραγματικά να γίνει ένα έργο συγχρηματοδοτούμενο, να γίνει ένα έργο στο οποίο εκείνοι οι οποίοι θα ανελάμβαναν να το κάνουν, θα έβαζαν χρήματα για να κατασκευασθεί το έργο. Από τη σύμβαση την οποία φέρατε προς κύρωση, εγώ δε βλέπω που θα βάζουν ούτε μία δραχμή οι κύριοι αυτοί. Γιατί αυτό το 15% το οποίο δήθεν είναι η δίκη τους συμμετοχή, ουσιαστικά το εισπράττουν πριν καν το καταβάλλουν από την προκαταβολή την οποία παίρνουν εκ προοιμίου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Δεν είναι έτσι, κύριε Καραμανλή.

**ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ:** Ετοιμαστείτε για την διάρκεια της εκτέλεσης του έργου, ενώ θα το πάρουν τώρα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Η προκαταβολή δεν μπαίνει στην τσέπη τους. Κατατίθεται σε αυτόνομο λογαριασμό και δίνεται σύμφωνα με την πρόσδιο των εργασιών.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

**ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ:** Δεύτερον, κύριε Υπουργέ, εμείς προβλέπαμε στα τεύχη δημοπράτησης, ότι δεν έπρεπε να εγγυηθεί το ελληνικό Δημόσιο και εσείς ανοίξατε την πόρτα με την τροποποίηση στα τεύχη δημοπράτησης της δεύτερης φάσης -γι' αυτό το επικαλέσθηκε άλλωστε και για το Ρίο-Αντίριο η επιφερία ΓΕΦΥΡΑ- που ενώ δεν υπήρχε ούτε στα τεύχη της πρώτης φάσης, ούτε στα τεύχη της δεύτερης φάσης της εγγύησης του Δημοσίου, εσείς τη δώσατε και εκεί. Τη δώσατε διότι είχατε προποτοιήσει με τα τεύχη της δεύτερης

φάσης της Σταυρού-Ελευσίνας και ανεχθήκατε την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου.

'Αλλαζαν τελείως οι όροι του διαγωνισμού. Σήμερα, δεν έχουμε ένα έργο το οποίο να χρηματοδοτείται από τον ανάδοχο. Έχουμε ένα έργο, το οποίο στην ουσία χρηματοδοτείται 100% από την Ελληνική Κυβέρνηση αφενός με τα χρήματα τα οποία μετέχει τα 250 εκατ. ECU που δίνει και αφετέρου με τα χρήματα τα οποία εμφανίζεται ο ανάδοχος με την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου. Έχετε αλλάξει τελείως λοιπόν τους όρους του διαγωνισμού.

Αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Είναι και οι άλλοι όροι της σύμβασης, είναι η διαιτησία την οποία επικαλέσθείτε.

Ενώ εμείς προβλέπαμε, ότι πάσα διαφορά θα λυνόταν μέσα από τα ελληνικά δικαστήρια, εσείς το αλλάζατε. Εμείς προβλέπαμε ότι ο επιβλέπων το έργο, έπρεπε να είναι ευθύνη του κυρίου του έργου και εσείς τον επιβλέποντα το έργο ουσιαστικά τον παραδώσατε στον ανάδοχο.

Ποια εγγύηση λοιπόν, υπάρχει ότι αυτό το κόστος που λέγεται σήμερα και διαβεβαιώνετε τη Βουλή ότι θα είναι με το κλειδί στο χέρι και δε θα υπερβεί, δεν θα αλλάξει, όταν δεν έχετε κανένα έλεγχο να κάνετε εσείς; Εμείς πιστεύουμε ότι αντιθέτως το έργο αυτό όχι μόνο θα ξεπεράσει αυτήν τη σύμβαση την οποία υπογράφουμε, η οποία πιστεύω ότι είναι υπερκοστολογημένη, αλλά δεν θα μπορεί ως Κυβέρνηση όποια και αν είναι να ελέγξει από εδώ και πέρα το κόστος του έργου αυτού.

Γι' αυτούς τους λόγους εμείς είμαστε αντίθετοι με τη σύμβαση. Είμαστε σαφώς σύμφωνοι με την κατασκευή του έργου.

Και εδώ τελειώνοντας ήθελα να κάνω μία πολύ σωστή παρατήρηση που έγινε απόψε εδώ. Το περιέργο είναι ότι όταν έγινε ο διάγωνισμός αυτός ήταν τρεις οι όμιλοι οι οποίοι ανταγωνίζονταν. Και αυτοί οι τρεις όμιλοι σήμερα έχουν ταυτισθεί όλοι και έχουν αναλάβει να κάνουν το ίδιο έργο. Αυτός είναι ο ανταγωνισμός:

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας).

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Μη δημιουργείτε εντυπώσεις.

**ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΚΑΡΑΜΑΝΗΣ:** Μα, είναι η πραγματικότητα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕΧΩΔΕ):** Διαβάστε την εισηγητική έκθεση. Υπήρξε ανταγωνισμός μέχρι και την τελευταία σπιγμή διαμόρφωσης της σύμβασης.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός):** Εξαντλήθηκε ο κατάλογος των εγγεγραμμένων και το λόγο έχει ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα η Ελληνική Βουλή με την απόφασή της μπορεί -και κατά τη γνώμη μου, είναι αναγκαίο και χρήσιμο- να κυρώσει τη σύμβαση για ένα έργο πνοής, για ένα έργο κρίσιμο και σημαντικό για την Αττική, για τα 3.5 εκατ. πολιτών που κατοικούν στην Αττική.

Αυτό το έργο είναι ένα έργο που έχει πολλά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά θετικά. Είχα τη δυνατότητα, απαντώντας στον κ. Έβερτ και στον κ. Μητσοτάκη, να πω ότι και σ' αυτήν τη διαδικασία της σύμβασης παραχώρησης, αλλά και στις άλλες συμβάσεις ακολουθήσαμε πις τρεις αρχές που καθορίζουν και διέπουν τη στάση μας, αλλά και τη σκέψη μας, την αρχή της διαφάνειας, την αρχή του υγιούς ανταγωνισμού και την αρχή της κατοχύρωσης του δημοσίου συμφέροντος.

'Εκανε μία νύχη ο κ. Καραμανλής. Υπήρχε ανταγωνισμός ανάμεσα στις τρεις ενδιαφερόμενες κοινοπραξίες από την αρχή μέχρι και το τέλος.

Από το διαγωνισμό και τα τεύχη δημοπράτησης υπήρχε η δυνατότητα στην ανάδοχο κοινοπραξία να προτείνει τη διεύρυνσή της πριν και την οριστική υπογραφή της σύμβασης. Αυτό και έγινε. Και διευρύνθηκε με εταιρείες των δυο άλλων ομίλων, γιατί έπρεπε να ενισχυθεί η φερεγγυότητά της και η οικονομική της δυνατότητα και να είναι διασφαλισμένο το Ελληνικό Δημόσιο έχοντας, όμως, μέχρι και το τέλος αναλάβει όλες τις ευθύνες που είχαν αυτές οι κοινοπραξίες και αυτές οι εταιρείες που μετείχαν στις κοινοπραξίες σύμφωνα με το διαγωνισμό, τους όρους και τις προϋποθέσεις.

Αλλωστε μπορείτε να δείτε στην εισηγητική έκθεση, ότι από το 1994 και μετά υπάρχει μια διαρκής σύγκρουση, ένταση και ανταγωνισμός ανάμεσα στις τρείς κοινοπραξίες. Επίσης υπάρχουν μεγάλες διαφορές ανάμεσα στην πρώτη, στη δεύτερη και στην τρίτη. Και κατακυρώθηκε ο διαγωνισμός στην πρώτη κοινοπραξία σύμφωνα με τον υγιή ανταγωνισμό και τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου.

Αυτό το έργο δεν είναι ένα κλασικό δημόσιο έργο, είναι μια σύμβαση παραχώρησης, είναι ενα συγχρηματοδοτούμενο έργο που αυτό έχει ως αναφορά τη συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου, τη συμμετοχή της αναδόχου κοινοπραξίας και τη συμμετοχή των τραπεζών που δανειοδοτούν το έργο αυτό. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο υπάρχει και η συσχέτιση των 2X που είπα, δηλαδή του χρήματος, του κόστους του έργου και του χρόνου παραχώρησης.

Εδώ θα ήθελα να κάνω σαφές, ότι η συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου είναι 250 εκατ. ECU σε τιμές του 1994 και δεν υπάρχει καμιά άλλη συμμετοχή. Επίσης, θα ήθελα να κάνω σαφές ότι το κόστος του έργου, σύμφωνα με την ταυτότητα και τα τεχνικά χαρακτηριστικά ήταν και είναι εγγυημένο, σταθερό, είναι κατ' αποκοπή το τίμημα.

'Ενα άλλο θετικό στοιχείο είναι, ότι αυτή η σύμβαση παραχώρησης συνδέεται με ένα φιλόδοξο εγχείρημα να αναλάβουν ένα μεγάλο έργο, ένα έργο πνοής δεκαπέντε ελληνικές εταιρείες που κατέχουν το 93% του έργου. Και αυτό μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι μια δυναμική εκκίνηση του εργοληπτικού τεχνικού κόσμου με όλα τα θετικά αποτελέσματα αυτής της επιλογής.

Κύριοι συνάδελφοι, δε θα ήθελα να περάσει από το μυαλό κανενάς, ότι αυτό το έργο αντιστρατεύεται άλλα έργα που πρέπει να γίνουν σε όλη την Ελλάδα. 'Έχει γίνει ο θετικός και περιφερειακός σχεδιασμός και με βάση αυτό το σχεδιασμό τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις έχουν επιλεγεί τα έργα τα οποία είναι έργα διευρωπαϊκών δικτύων, έργα εθνικής σημασίας, έργα περιφερειακής εμβέλειας, έργα νομαρχιακής σημασίας.

Εδώ θα ήθελα να κάνω μια παρένθεση. Όταν μιλάμε για συγχρηματοδοτούμενα έργα είναι σαφές ότι το συνολικό κόστος αυτών των έργων δεν το πληρώνει το Ελληνικό Δημόσιο. Το Ελληνικό Δημόσιο καταθέτει, καταβάλλει ένα αρχικό ποσό που καλύπτεται από εθνικούς ή κοινοτικούς πόρους. Τα άλλα χρήματα στα συγχρηματοδοτούμενα έργα τα καταβάλλουν οι ανάδοχες κοινοπραξίες κατά το ποσοστό που προβλέπουν οι διαγωνισμοί και το έργο ολοκληρώνεται με τα δάνεια που πάρεινε η παραχωρισιούχος εταιρεία κάθε φορά του συγχρηματοδοτούμενου έργου από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από τις εμπορικές τράπεζες.

'Ετσι αυτό το έργο αποπληρώνεται μέσα από τη λειτουργία και τη χρήση, δηλαδή το πληρώνει αυτός που το χρησιμοποιεί, δεν το πληρώνει το Ελληνικό Κράτος, ο έλληνας φορολογούμενος.

Και επειδή έχουν ακουστεί πολλά εδώ θα ήθελα να σας πω, ότι η τιμή των διοδών είναι ορισμένη με 1.56 ECU και δεν μπορεί να πάρει πάνω απ' αυτό.

Επίσης, κάθε ένας πολίτης στην Αττική που θέλει να κάνει χρήση αυτού του δρόμου, θα την κάνει τηρώντας τα διόδια, ενώ θα έχει και όλες τις άλλες εναλλακτικές δυνατότητες, που προσφέρονται από άλλους δρόμους, που δεν θα πληρώνει διόδια. Είναι στη διακριτική ευχέρεια, δικαίωμα και ελευθερία επιλογής του καθενός, να χρησιμοποιήσει ή όχι αυτό το δρόμο.

Κύριοι συνάδελφοι, με αυτήν την αναφορά είναι σαφές ότι αυτό το έργο είναι έργο πνοής, που δεν αφορά μόνο την Αττική, αφορά και την ολοκλήρωση ενός διευρωπαϊκού δικτύου, διότι αποτελεί το συνδετικό κρίκο ανάμεσα στην Ελευσίνα και στο Σταυρό. Αποτελεί το συνδετικό κρίκο ανάμεσα σε δύο κομμάτια του οδικού ύδατος του διευρωπαϊκού δικτύου Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων.

Εδώ θα ήθελα να σας πω ότι τα σημαντικά έργα τα περιφερειακά και τα εθνικής εμβέλειας, όπως είναι η Εγνατία Οδός, το Ριό-Αντίριο, ο οδικός άξονας Πατρών-Αθηνών-Θεσ-

σαλονίκης, ο Αχελώος και η αξιοποίηση των υδάτων πόρων της Θεσσαλίας είναι έργα, που έχουν διασφαλισμένους πόρους και με ορίζοντα το 2000 θα είναι πραγματικότητα, όπως θα είναι και τα συγχρηματοδοτούμενα έργα, είτε αυτό ονομάζεται αεροδρόμιο των Σπάτων, είτε αυτό ονομάζεται Ρίο-Αντίρριο, είτε αυτό ονομάζεται Σταυρού-Ελευσίνας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ:** Είναι οκτώ χρόνια το Ρίο-Αντίρριο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υ.Π.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.):** Ακριβώς γι' αυτόν το λόγο αυτό το πρόγραμμα, που έχει εγκριθεί για την αξιοποίηση των κοινοτικών πόρων, είναι ένα πρόγραμμα που διασφαλίζει τη βιώσιμη και την ισόρροπη ανάπτυξη και την πολυπολική Ελλάδα, διότι αναδύονται πια ως πόλοι αναφοράς και πόλοι έλξης όλες οι περιφέρειες της Ελλάδας.

Κύριοι συνάδελφοι, για την αναγκαιότητα και τη χρησιμότητα αυτού του έργου δεν έχει προβάλλει κανένα Κόμμα και κανένας επιπτημονικός και κοινωνικός φορέας αντίρρηση. 'Οσοι βλέπουν αυτό το έργο κατ' αντιπαράθεση και κατ' αντίστηξη με τα έργα της περιφέρειας, εξήγησα πριν ότι δεν αντιστρατεύεται αυτό το έργο την περιφερειακή ανάπτυξη της Ελλάδας και την πολυπολική περιφερειακή Ελλάδα.

Είναι αλήθεια, όμως, ότι ενώ αναγνωρίζεται η αναγκαιότητα και η χρησιμότητα αυτού του έργου, υπάρχει η διαφωνία των Κομμάτων. Είναι θεμιτή η διαφωνία, αλλά έχει πολύ σημαντική αξία αυτή η συμφωνία. Είπαν ο κ. Μάνος και ο κ. Καραμανλής ότι αυτό το έργο είχε ζεκινήσει από τη Νέα Δημοκρατία. Είναι αλήθεια ότι για την Αττική υπάρχει ένα ιστορικό, ένα χρονικό για την υποβάθμιση, για την καταστροφή της. Εκεί υπάρχουν ευθύνες. Και είναι αλήθεια, ότι υπάρχει κι ένα ιστορικό κι ένα χρονικό για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, για τη διάσωση και την προστασία του περιβάλλοντος, για την ισόρροπη και τη βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής. Και σ' αυτό έχουν συμβάλλει σ' όλη αυτή τη διάρκεια, από το '74 μέχρι σήμερα. Δεν μονοπωλεί κανές την αλήθεια και πολύ περισσότερο δε μονοπωλεί την αποκλειστική συμβολή του σ' αυτά τα έργα πνοής, που συμβάλλουν στην οικιστική, στην περιβαλλοντική και στη χωροταξική ανασυγκρότηση της Αττικής.

'Ομως, δεν πρέπει κανένας μας, είτε Κόμμα, είτε συνάδελφος Βουλευτής να έχει εκλεκτική μνήμη, τόσο για το χρονικό της καταστροφής και της αλλοίωσης της Αττικής, όσο και για την προσπάθεια της αναβάθμισης της ζωής 3,5 εκατομμυρίων ανθρώπων. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο, όταν παρουσίασα την σύμβαση, αλλά και στην εισηγητική έκθεση, έχω αναφέρει σαν σημείο της χρονικής αφετηρίας το 1992, που ζεκίνησε ο διαγωνισμός και η ολοκλήρωση τον Μάιο του 1996. Και είπα ότι υπάρχει συνέχεια, συνέπεια της Πολιτείας και ως προς το σχέδιο και ως προς τις διαδικασίες και ως προς τις τελικές επιλογές.

Θα ήθελα εδώ, τελειώνοντας, να πω ότι ματαιοπονεί η Νέα Δημοκρατία και ο νυν Αρχηγός και ο επίτιμος Αρχηγός, αλλά και πρώην συνάδελφοι Υπουργοί του Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. ματαιοπονούν να αποδείξουν ότι η διακυβέρνηση του Π.Α.Σ.Ο.Κ. στα δώδεκα χρόνια από το 1981 μέχρι σήμερα είναι μια χαμένη περίοδος, δεν είναι μια χαμένη περίοδος, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι μια δημιουργική και θετική περίοδος, ακριβώς γι αυτό το λόγο επικυρώνεται με την επυμηγορία του Ελληνικού Λαού. Το άσπρο δεν μπορείτε να το κάνετε μαύρο.

Κύριοι συνάδελφοι, αυτό το έργο, όπως περιγράφουμε αναλυτικά και στην εισηγητική έκθεση του σχεδίου νόμου, είναι ένα έργο πνοής για την Αττική, γιατί συμβάλλει στη βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη της. Είναι ένα έργο το οποίο προβλέπεται από το γενικό ρυθμιστικό σχέδιο της Αττικής, είναι ένα έργο το οποίο έχει αρχίσει να σχεδιάζεται και να συζητείται από το 1950 και μετά. 'Ομως, έχει σημαντική αξία ότι αυτό το έργο μετά από αρκετές 10ετίες οφαμάτων σχεδίων και συζητήσεων γίνεται πραγματικότητα μέρα με τη μέρα.

Κύριοι συνάδελφοι, αυτό το έργο που έχει μήκος περίπου εβδομήντα χιλιόμετρα έχει ενσωματώσει και την ελεύθερη λεωφόρο Ελευσίνας-Σταυρού-Σπάτων και τη λεωφόρο του Υμηττού. Εδώ είναι γνωστό ότι αυτή η λεωφόρος είχε αρχίσει το 1993 να κατασκευάζεται υπήρξε παρέμβαση και προσφυγή των όμορων δήμων και των κατοίκων, υπήρχε γενική κατακραυγή και

τελικά υπήρξε η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας και σταμάτησε. Το έργο αυτό μετά το 1994 επανασχεδιάστηκε με μοναδικό γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος, την αναβαθμίση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των περιοχών αυτών, αλλά και για την οικιστική και τη φυσική ενότητα του Υμηττού, την ενότητα του φυσικού χώρου του Υμηττού.

Έγιναν παρεμβάσεις σημαντικές και το κόστος αυτών των παρεμβάσεων προς όφελος του περιβάλλοντος, προς όφελος των πολιτών είχε ένα κόστος περίπου 22 δισεκατομύρια.

Υπάρχουν ορισμένες προτάσεις που έκαναν ορισμένοι δήμοι και στις οποίες προτάσεις έκαναν ειδική αναφορά ορισμένοι συνάδελφοι και στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή, αλλά και εδώ και πιστεύουμε ότι σ' αυτές τις προτάσεις θα έχουμε θετικές απαντήσεις, διότι θα υπάρχουν βελτιωτικές παρεμβάσεις σε αρκετά σημεία και αναφέρω και στο σημείο Βριλησίων και Χαλανδρίου που η αρχική χάραξη ήταν επιφανειακή, μετά από παρέμβαση του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. και εντολή εκείνου εξετάζονται εναλλακτικά σενάρια και αυτήν τη σημγή υπάρχει το σενάριο της βύθισης του δρόμου κατά τρία μέτρα, υπάρχει μια άλλη πρόταση των δήμων, νομίζω ότι θα υπάρξουν μέσα από διάλογο βελτιωτικές και θετικές προτάσεις.

Κύριοι συνάδελφοι, αυτό το έργο έχει σημαντική αξία, γιατί δευκαλύνει την κυκλοφορία και με τη διευκόλυνση αυτή εξοικονομεί ο πολίτης χρόνο, επίσης εξοικονομεί τεράστια ποσά ενεργείας.

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

Επίσης μειώνονται αισθητά οι ρύποι οι οποίοι οι εκπεμπόμενοι από τα αυτοκίνητα. Θα έχει ευεργετική επίδραση στην ατμοσφαιρική ρύπανση και στην προσπάθεια αντιμετώπισης της. Και βεβαίως, είναι ένα έργο το οποίο θα συμβάλει σημαντικά κατά τα πέντε χρόνια της κατασκευής του στην απασχόληση εργατικού δυναμικού, τεχνικού δυναμικού, επιστημονικού δυναμικού, διότι κάθε χρόνο, θα απασχολούνται περίπου δύο χιλιάδες άτομα σ' αυτό καθ' εαυτό το έργο και βεβαίως, θα απασχολούνται πολλοί περισσότεροι σε παρεμφερείς εργασίες, δευτερογενείς εργασίες, σε βιοτεχνίες, σε βιομηχανίες και επιχειρήσεις οι οποίες θα υποστηρίζουν την ολοκλήρωση αυτού του έργου.

Η διαδικασία του διαγωνισμού από το 1992 μέχρι σήμερα, όπως το αναλύουμε στην εισηγητική έκθεση και όπως παραστατικά τα περιέγραψε και ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, σε όλα τα στάδια διασφαλίζει και τη διαφάνεια και τον υγιή ανταγωνισμό και το δημόσιο συμφέρον.

Αν ρίξετε μια ματιά στην εισηγητική έκθεση και αν υπάρχει καλοπιστία, θα δείτε ότι αυτό αποδεικνύεται ημερομηνιακά, τι έγινε, πώς έγινε και πότε έγινε. Δεν υπάρχει τίποτα που θέλουμε να αποσιωπήσουμε. Δεν υπάρχει τίποτα που θέλουμε να κρύψουμε.

Επίσης, θα δείτε ότι στα πλαίσια της διαπραγμάτευσης, υπήρξαν δεκατρείς όροι που βελτίωσαν τη σύμβαση προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου. Είχα τη δυνατότητα στη Διαρκή Επιτροπή να αναφέρω και τους δεκατρείς όρους προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου. Αυτούς τους δρους, δεν μπορεί κανείς να τους αμφισθήσει. 'Άλλωστε, περιγράφονται με ενάργεια και αναλύονται στην εισηγητική έκθεση.

Κύριε Πρόεδρε, είχα τη δυνατότητα και στη Διαρκή Επιτροπή να κάνω αναλυτικές αναφορές και να δώσω τεκμηριωμένα στοιχεία στις παραπρήσεις και επισημάνσεις που έκαναν οι κύριοι συνάδελφοι ως εκπρόσωποι των κομμάτων τους ή οι κύριοι συνάδελφοι που είχαν τη δυνατότητα να μιλήσουν.

Ακόμα, είχα τη δυνατότητα στη σημερινή διαδικασία να πάρω το λόγο μετά τις τοποθετήσεις ορισμένων συναδέλφων. Θέλω όμως, να επιμένω για μια ακόμα φορά σε κάτι που θεωρώ σημαντικό. Έκαναν και μια μικρή αναφορά όταν μίλησε ο κ. Εβερτ και ο κ. Α. Γιαννόπουλος.

Επαναλαμβάνω ότι οι τεχνοκράτες της Νέας Δημοκρατίας έδωσαν, μάλλον κατά τη γνώμη μου -είναι τεχνοκράτες και

εκεί το αποδίδω- λάθος στοιχεία και λάθος πληροφόρηση και στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους του Κόμματος της Νέας Δημοκρατίας, αλλά και στον Αρχηγό της. Ήταν, όμως, μικρό το κακό. Δεν θα έπρεπε, όμως, ο Αρχηγός της Νέας Δημοκρατίας αυτό το λάθος να προσπαθήσει να το αξιοποιήσει πολιτικά, εκφράζοντας μα θέση που δεν στέκει πολιτικά ούτε ηθικά.

Πιστεύω ότι ο κ. Εβερτ θα πρέπει να συγκεντρώσει τα στοιχεία τα αντικείμενά και τα αναμφισβήτητα και να είναι πάρα πολύ επιφυλακτικός σ' αυτά που τον συμβουλεύουν οι τεχνοκράτες του ή να τους σχολάσει. Δεν είναι δυνατόν να έρχεται εδώ και να μιλάει για παραπομπή σε εισαγγελέα, βασιζόμενος σ'ένα ολόσθημα των τεχνοκρατών του, σε λάθος πληροφόρηση.

Και δεν μπορεί ως Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να κάνει αυτή τη γκάφα ολκής. Είναι πολιτικά και ηθικά απαράδεκτο. Ας βρει τη γενναιότητα να ανασκευάσει σήμερα. Άλλιώς ...

**ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΗΣ:** Να ανασκευάσει; Εσείς δεχθήκατε...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε!

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕΧΩΔΕ):** Σας παρακαλώ! Εγώ μίλησα αναλυτικά και απάντησα. Έχετε κάνει λάθος και το λάθος αυτό δεν πρέπει να σας οδηγεί σε γκάφα με πολιτικές και ηθικές διαστάσεις.

**ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΗΣ:** Επιτρέπετε μια διακοπή, κύριε Πρόεδρε;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε. Όταν ο κύριος Υπουργός δεν επιτρέπει διακοπές...

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕΧΩΔΕ):** Επειδή ο κ. Εβερτ μίλησε ότι υπάρχει αναφορά σε τιμαριθμική προσαρμογή σε δραχμές, επαναλαμβάνω ότι πουθενά στη σύμβαση παραχώρησης, δεν τίθεται θέμα πληθωρισμού δραχμής. Το νόμισμα της σύμβασης παραχώρησης, όπως προβλέπεται και στα τεύχη δημοπράτησης, γιατί αφορά διεθνή διαγωνισμό, ήταν είναι και παραμένει το ECU.

Για τα 2,5 δισ. έδωσα πειστική απάντηση, κύριε Τρυφωνίδη και στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή και εδώ. Άλλο είπε ο κ. Εβερτ και άλλιώς τα υπολόγιζε και τα έβγαζε 18, 28, 38. Εχετε κάνει λάθος ας το αναγνωρίσετε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Οχι θα τα πούμε τώρα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕΧΩΔΕ.Ε.):** Η εμμονή στο λάθος είναι τραγικό λάθος.

**ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΗΣ:** Είναι δικό σας λάθος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕΧΩΔΕ):** Κατάλαβα ότι ορισμένοι από τη Νέα Δημοκρατία δεν θέλουν να καταλάβουν.

**ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΗΣ:** Μα, εσείς παραδεχθήκατε εκ προϊμίου ...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε!

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕΧΩΔΕ.Ε.):** Δεν παραδέχθηκα τίποτα. Εγώ ξέρω τι λέων. Και τη σύμβαση την ξέρω πολύ καλά. Εσείς, κύριε Καραμανλή, οφείλατε να τη γνωρίζατε, αλλά νομίζω ότι δεν διαβάσατε. Ή αν τη διαβάσατε δεν την καταλάβατε.

Κύριοι συνάδελφοι, σ' αυτά που είπαν ως επισημάνσεις παραπρήσεις και κριτική, ορισμένοι συνάδελφοι που μίλησαν και εδώ και στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή είπα και το επαναλαμβάνω, ότι το τίμημα σε συνάρτηση με την ταυτότητα και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου είναι σταθερό και εγγυημένο και είναι κατ' αποκοπήν. Το Ελληνικό Δημόσιο, πέρα από τη δική του συμμετοχή δεν πρόκειται να βάλει τίποτε άλλο σε ό,τι αφορά τις προδιαγραφές στο συγκεκριμένο έργο.

Επειδή υπήρξε αναφορά ότι το έργο είναι υπερτιμολογημένο και όλα τα συναφή, εδώ θα ήθελα να σας πω, ότι αξίζει να σημειωθεί ότι το ανά χιλιόμετρο κόστος του έργου, δεν μπορεί να συγκριθεί με άλλο έργο στην Ελλάδα και πολύ περισσότερο με τα τμήματα

της περιφερειακής οδού της Θεσσαλονίκης με τον κόμβο K1 και K2, γιατί αυτό το έργο είναι καθαρά υπεραστική η οδοποιία και δεν έχει καμιά σχέση με την Σταυρού-Ελευσίνας που έχει είκοσι έξι ανισόπεδους κόμβους, έχει εξοπλισμό διοδίων, έχει υδραυλικά αντιπλημμυρικά έργα, έχει υποδομή προαστιακού τραίνου που είναι μια σημαντική πρόβλεψη και καινοτομία γι' αυτό το φιλικό προς το περιβάλλον μέσον, το προαστιακό τραίνο και μια σειρά από άλλες εργασίες.

Ηδη για το έργο που βρίσκεται σε εξέλιξη και αποτελεί κομμάτι της Σταυρού-Ελευσίνος, στον κόμβο Μεταμόρφωσης-Κύμης το έργο αυτό έχει αρχίσει να κατασκευάζεται από το 1993 και ολοκληρώνεται μέσα στο 1997. Το κόστος ανέρχεται σε 5 δισ. ανά χιλιόμετρο. Τα στοιχεία είναι στη διάθεσή σας, άρα μην μιλάτε για υπερτιμολογηση και πολύ περισσότερο μη μιλάτε για υπερκοστολόγηση και όλα τα συναφή.

Υπήρξε και στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Ομάδα και εδώ το ερώτημα "τι βάζουν οι ιδιώτες". Στο συγχρηματοδοτούμενο έργο η ανάδοχος κοινοπραξία βάζει χρήματα. Οι εταιρίες που αποτελούν τους μετόχους της αναδόχου κοινοπραξίας, καταθέτουν 47 δισ. σε τρέχουσες πιμές, 35 δισ. σε πιμές του 1994, αλλά έχουν την ευθύνη για την εγγύηση των δανείων προς τις εμπορικές τράπεζες για όλη τη διάρκεια της κατασκευής.

Επίσης θα πρέπει να εγγυηθεί, όπως είπα, προς την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων η Κοινοπραξία μέσω των συνεργαζόμενων με αυτή εμπορικών τραπεζών, δάνεια ύψους 220 δισ. για τη διάρκεια της κατασκευής, να δανειοδοτήσουν τον ανάδοχο με επιπλέον 30 δισ., να εγγυηθούν προς το δημόσιο στο σύνολο της την καταβολή της ίδιας συμμετοχής, τα 47 δισ., να εκδόσουν τις προβλεπόμενες από τη σύμβαση εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης έργου ύψους 18 δισεκατομμυρίων.

Παράλληλα, οι ιδιες εταιρίες αποτελούν την κατασκευαστική κοινοπραξία, εγγυώνται το κόστος του έργου. Για το κόστος αυτό του έργου, το Ελληνικό Δημόσιο βάζει τα 250 εκατομμύρια ECU σε πιμές 1994 και τίποτα άλλο. Επίσης ο ανάδοχος φέρει όλο το συναλλαγματικό κίνδυνο του πληθωρισμού.

Ο χρόνος εκμετάλλευσης ή ο χρόνος παραχώρησης του έργου στον ανάδοχο συνυπολογίζεται με το ρυθμό της απόδοσης των ίδιων κεφαλαίων, αυτό που λέμε ROE. Έτσι η εκμετάλλευση του έργου μπορεί να διαρκέσει δέκα οκτώ χρόνια και όχι περισσότερο. Μπορεί, όμως, αν έχει μεγαλύτερη απόδοση του κεφαλαίου του να διαρκέσει και λιγότερο, γιατί μόλις καλυφθούν με απόδοση τα ίδια κεφάλαια του, λύεται αυτομάτως η σύμβαση. Και μπορεί να τελειώσει η παραχώρηση και να αναλάβει το Ελληνικό Κράτος και στα δέκα οκτώ χρόνια και στα δέκα έξι χρόνια και στα δέκα πέντε χρόνια. Αναλόγως με τον κυκλοφοριακό φόρτο του έργου.

Σχετικά με την προκαταβολή: Η προκαταβολή τόσο στο κατ' αποκοπήν αντικείμενο, όσο και στα παράλληλα έργα, προβλέπεται από τα τεύχη δημοπράτησης και αποτελεί τον κανόνα σε κάθε δημόσιο έργο. Αυτός είναι ο κανόνας που διέπει τα δημόσια έργα. Η προκαταβολή δεν μπορεί να υποκαταστήσει τις υποχρεώσεις του αναδόχου για την καταβολή ίδιων κεφαλαίων. Η προκαταβολή δεν πηγαίνει στις τσέπες του αναδόχου. Η προκαταβολή δίδεται και καλύπτεται με ισόποση εγγυητική επιστολή και αποσβένεται σταδιακά από τις επόμενες καταβολές. Όπως γίνεται στα κλασσικά δημόσια έργα.

Σύμφωνα με το μηχανισμό χρηματοδότησης του έργου, η προκαταβολή δεν καταλήγει στις τσέπες των εργολάβων, όπως είπα, αλλά παρακρατείται από τις εγγυήτριες τράπεζες και εκταμιεύεται από τον ανάδοχο και από αυτόν προς την κατασκευαστική κοινοπραξία, ανάλογα με τις πραγματικές χρηματοδοτικές απαιτήσεις του έργου. Αναλόγως με την εξέλιξη του έργου.

Επίσης η προκαταβολή είναι έντοκη και αυτό ρητώς αναφέρεται στο άρθρο 33 παράγραφος 8 της σύμβασης παραχώρησης.

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

Την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Έχετε ένα λεπτό, κύριε Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Με το άρθρο 4 παράγραφος 2, καθορίζεται ποιά θα είναι η εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου. Αυτή η εγγύηση προβλεπτάντων δυνητικά να δοθεί και στα τεύχη δημοπράτησης.

Είναι προφανές ότι ο κύριος του έργου, το Ελληνικό Δημόσιο, δεν απέκλειε την εγγύηση που θα μπορούσε να δώσει ούτε κατά την πρώτη φάση ούτε κατά τη δεύτερη. Είναι γνωστό ότι οι εγγύησης δανείων διάρκειας άνω των επτά-οκτώ ετών για έργα στην Ελλάδα, δεν είναι διαθέσιμες από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα. Επενδύσεων και από τις εμπορικές τράπεζες. Αυτός είναι ο χρονικός ορίζοντας.

Η εγγύηση για τη διάρκεια κατασκευής, είναι εγγύηση που παρέχουν οι εμπορικές τράπεζες προς τον ανάδοχο. Είναι ευθύνη του αναδόχου.

'Ετοι, σε κάθε περίπτωση η εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου αρχίζει να ενεργοτοίεται από το στάδιο λειτουργίας του έργου, έχοντας ως δεδομένο, ως υποθήκη το ίδιο το έργο.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, είχα και διακοπές.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Κύριε Υπουργέ, έχετε δίκιο, αλλά και με τις διακοπές σας έχω δώσει ήδη δύο-τρία λεπτά.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Για τη διαιτησία, το έργο δεν είναι αιμιγώς δημόσιο έργο, αλλά συγχρηματοδοτούμενο έργο. Στο συγχρηματοδοτούμενο έργο έχει σημαντική παρέμβαση η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και οι εμπορικές τράπεζες και έχουν και λόγο όταν χρηματοδοτούν πάνω από το 50% του έργου.

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ζήτα να εφαρμοστούν αυτά τα παραδεκτά που είναι σε όλες τις χώρες. Η διαιτησία να είναι σε ξένη χώρα και με ξένους διαιτητές. Το ίδιο ζήτησαν και εδώ.

Η διαδικασία επίλυσης των διαφορών, σύμφωνα με τη σύμβαση περιλαμβάνει: Πρώτον, συνδιαλλαγή, φιλική διευθέτηση. Δεύτερον, τεχνική πραγματογνωμοσύνη για τεχνικά έργα, υποχρεωτική και με δεσμευτικό αποτέλεσμα. Τρίτον, διαιτησία.

Ο Πρόεδρος του Διαιτητικού Δικαστηρίου είναι μέλος του Συμβουλίου της Επικρατείας που αναδεικνύεται με κλήρωση. Η γλώσσα είναι η ελληνική και οι κανόνες είναι της Πολιτικής Δικονομίας.

Η παραπάνω διαδικασία επιβλήθηκε από την ανάγκη σύντομης επίλυσης των διαφορών, γιατί προβλέπεται η επίλυση των διαφορών μέσα σε τέσσερις μήνες, αλλιώς το έργο σταματάει, με όλα τα αρνητικά και για την εξέλιξη του έργου, αλλά και για τις ρήτρες. Επίσης, η διαδικασία που προβλέπει το Διαιτητικό Εφετείο διαρκεί τουλάχιστον τρία χρόνια με τις αλλεπάλληλες εφέσεις και προσφυγές για την έκδοση της αμετάκλητης απόφασης, έτσι, δεν μπορεί να προχωρήσει κανένα έργο.

Για τον ανεξάρτητο μηχανικό, δεν απαλλοτριώνει το δικαίωμα το Ελληνικό Κράτος ως προϊσταμένη αρχή. Έχει, τη δυνατότητα και όλα τα δικαιώματα να παρεμβαίνει. Ο ανεξάρτητος μηχανικός είναι απαραίτητος εγγυητικός θεσμός και για τη ροή των εργασιών, αλλά και για τη ποιότητα των εργασιών. Θεωρούν την παρουσία εκ των ων ουκί ανέυ και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και οι εμπορικές τράπεζες.

Κύριοι συνάδελφοι, προσπάθησα να απαντήσω αναλυτικά, όπως προσπάθησα και το έκανα -πιστεύω με επιτυχία- και στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή.

Θα ήθελα να σας διαβεβαιώσω για μια ακόμα φορά ότι η Σύμβαση αυτή αφορά ένα έργο πνοής, ένα έργο αναγκαίο και χρήσιμο, ένα έργο που αλλάζει τους ορίζοντες της ανάπτυξης στην Αττική.

Η σύμβαση παραχώρησης και το σχέδιο νόμου που κυρώνει τη σύμβαση, είναι ένα σχέδιο νόμου και μια σύμβαση παραχώρησης, που όπως είπα στην εισαγωγή μου, υπηρετεί τρεις αρχές: Την αρχή της διαφάνειας, την αρχή του υγιούς

ανταγωνισμού και την αρχή της διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος.

Η Σύμβαση αυτή έρχεται στη Βουλή, όχι γιατί θέλουμε να αποσείσουμε τις πολιτικές μας ευθύνες, αλλά έρχεται στη Βουλή γιατί αυτό επιβάλλει και ο συμβατικός όρος που υπήρχε στο διεθνή διαγνωσμό το 1992, όπου ρητά υπήρχε η δέσμευση ότι θα κυρωθεί από την Ελληνική Βουλή. Άλλα έρχεται στη Βουλή και για έναν επιπρόσθιο λόγο, γιατί εκχωρούνται δικαιώματα του Ελληνικού Κράτους προς ανάδοχο κοινοπραξία και αυτήν την εκχώρηση μπορεί να την κάνει μόνο η Ελληνική Βουλή, σύμφωνα με το Σύνταγμα.

Αυτή είναι οι δύο λόγοι που έρχεται για κύρωση αυτή η Σύμβαση. Δεν υπάρχει ευθυνοφοβία γιατί είναι κρυστάλλινη η διαδικασία, από την αρχή μέχρι το τέλος. Είμαστε περήφανοι και η Κυβέρνηση μας και το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και η Επιτροπή Μεγάλων Έργων και όλοι όσοι έχουμε συμβάλλει σ' αυτήν τη διαδικασία, γιατί επιτέλους, ένα έργο πνοής γίνεται πραγματικότητα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωστόπουλος έχει το λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, δεν περίμενα από τον κύριο Υπουργό ότι θα έκανε επιθεση και κατά του Αρχηγού της Νέας Δημοκρατίας και κατά του πρών Υπουργού Δημοσίων Έργων, κατά τον τρόπο που την έκανε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Δεν έκανα επιθεση.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι είμαστε εδώ για να σας ελέγχουμε και πολύ περισσότερο όταν φέρνετε προς κύρωση στη Βουλή μία σύμβαση για την οποία το Ελληνικό Κοινοβούλιο και οι Ελληνες Βουλευτές δεν είχαν καμία ανάμειξη.

Εάν επικαλεστείτε ότι και στο παρελθόν συνέβαινε το ίδιο, πλησιάζουμε στο 2000 και καλό θα είναι τα μεγάλα έργα, τα έργα παραχωρήσεως να γίνονται πλέον από Διακομματική Επιτροπή.

Πιστεύω πως ούτε οι σύμβουλοι του κ. Εβερτ έκαναν λάθος - μπορεί να έγινε κάποια σύγχυση- διότι, κύριε Υπουργέ και εσείς ομιλήσατε στην τοποθέτηση του κ. Εβερτ που μίλησε περί επιβαρύνσεως 17 δισ. δρχ. περί μίας επιβαρύνσεως 2,5 δισ. δραχμών που εγώ δεν κατάλαβα, και θα παρακαλέω στη δευτερολογία σας να μας εξηγήσετε από πού προέρχονται. Η επιβάρυνση του έργου υπάρχει, εάν λάβουμε υπόψη μας, κύριε Υπουργέ, ότι υπάρχει τιμαριθμική αναπτροσαρμογή, επικαιροποίηση, όπως την ονομάζετε, μεταξύ της αναδόχου και της κοινοπραξίας και αυτή η επιβάρυνση, η οποία θα καλυφθεί με δάνεια προς την ανάδοχο και προς την κοινοπραξία θα πληρωθεί από τις διεπαγγελματικές διαδικασίες της Ελληνικού Λαού, είτε δια της αυξήσεως των διοδίων είτε σε άλλη περίπτωση από τον Ελληνικό Προϋπολογισμό.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Δεν μπορούν να αυξηθούν τα διόδια. Είναι 1,56 ECU το maxitum.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Υπουργέ, μπορεί, όμως, να είναι και 1,3. Δεν σημαίνει ότι το maxitum θα το χρησιμοποιήσει στα διόδια. Διότι ανάλογα με την αύξηση των διοδίων θα είναι και η διέλευση οχημάτων. Είναι μια επιχείρηση, η οποία θα μετρήσει τις ζημιές, τα κέρδη και την απόσβεση των κεφαλαίων. Το maxitum ναι, αλλά δεν θα επιβάλλει το maxitum. Θα το επιβάλλει ισώς δια των επιβαρύνσεων.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Μόλις ολοκληρωθεί η απόδοση, φεύγει ο ανάδοχος.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Το ξέρω, θα το συζητήσουμε και αυτό.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Υπάρχει ως όριο το 1,56 και χρονικό όριο δεκαοκτώ ετών.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Θα το δούμε στην

πορεία, κύριε Υπουργέ.

Είπατε προηγουμένως, να μην διεκδικεί κανένας ότι είναι δικό του έργο. Θα διαφωνήσω πάνω σ' αυτό. Βεβαίως, η Νέα Δημοκρατία πιστεύει ότι είναι δικό της έργο, είναι δική της έμπνευση, δική της αρχική υλοποίηση. Γιατί δεν μπορεί να ξεχάσει κανένας ότι στην οκταετία που διακυβερνήσατε τον Τόπο, ενώ το έργο είχε μπει σε μια σωστή πορεία, εσείς το καταρρήσατε. Εσείς είπατε "δεν συμφωνούμε". Εσείς θεωρήσατε και αυτό το έργο και το "ΜΕΤΡΟ" ως έργα "βιτρίνας". Ερχόμαστε μετά από δεκαπέντε χρόνια να βρισκόμαστε στην αφετηρία του 1981, κύριε Υπουργέ! Άρα, δεν έγινε τίποτα στην οκταετία και υποχρεωθήκατε εκ των πραγμάτων, αφού το έργο είχε πάρει τη σωστή του πορεία, το 1993 να συνεχίσετε το δεύτερο σκέλος του διαγωνισμού.

Πρέπει να θυμίσω, κύριοι συνάδελφοι, ότι το 1992-1993 έγιναν οι μελέτες, έγινε ο πρώτος διαγωνισμός, έγιναν τα τεύχη δημοπρατήσης το έργο Ελευσίνας-Σταυρού-Σπάτας με τη Δυτική Λεωφόρο του Υμηττού. Αυτό το έργο το πιστέψαμε. Χαίρομαι, κύριοι συνάδελφοι του Π.Α.Σ.Ο.Κ., που το πιστέψατε και εσείς. Διυτυχώς, καθυστέρησατε να το πιστέψετε και καθυστέρησατε σαν Κυβέρνηση να το υλοποιήσετε. Ήδη, έχουν περάσει τρία και πλέον χρόνια και βρισκόμαστε ακόμα στην αρχή. Σήμερα, κυρώνουμε τη Σύμβαση.

Υπήρξε ένας διαγωνισμός από τη Νέα Δημοκρατία και είχαν βγει τα τεύχη δημοπρατήσεως που είχαν κάποιους όρους. Στην πορεία, όμως, οι όροι αυτοί δεν υλοποιήθηκαν. Εδώ είναι η διαφορά μας με τη σημερινή σύμβαση που έρχεται να κυρώσει η Βουλή. Δηλαδή, δεν διαφωνούμε στο έργο, το θεωρούμε αναγκαίο. Όπως σας είπα, ήταν δικό μας έργο.

Διαφωνούμε, όμως, σε πάρα πολλά σημεία της συμβάσεως. Το πρώτο από όλα: Παρ' όλο που δεν είμαι ειδικός, παρ' όλο που έχει γίνει διαγωνισμός, πιστεύω -όπως πολλοί τεχνικοί συνάδελφοι πιστεύουν- ότι το κόστος ανά χιλιόμετρο είναι υπερβολικό. Φαντάζομαι αυτό που λέω να μην είναι αληθές. Διότι αν είναι αληθές, είναι εις βάρος και της αξιοπιστίας μας ως πολιτικού κόσμου, κύριε Λαλιώτη και εις βάρος του Ελληνικού Λαού.

Θεωρείται, επαναλαμβάνω, από τεχνικούς υπερβολικό το 5 δισ. δραχμές ανά χιλιόμετρο. Άλλωστε μην ξεχνάμε, κύριοι συνάδελφοι, ότι είναι ένα έργο κλασσικό, είναι ένα έργο το οποίο μπορεί κάλιστα να γίνει -και πράγματι θα γίνει και αυτό είναι από τα θετικά και τα ευχάριστα- από ελληνικές εταιρείες. Άλλα, επαναλαμβάνω, ότι είναι κλασσικό έργο.

Και εδώ θα ήθελα να πω μία δική μου άποψη: Εδόθη κατ' αποκοπήν το τίμημα, ολόκληρο το έργο. Μήπως θα ήταν λογικό, αφού ούτως ή άλλως θα το φτιάχουν κοινοπράξιες με τμήματα, να είχε ξεκινήσει το έργο τημηματικά; Μήπως, δηλαδή, δεν ήταν σωστή η παραχώρηση ολόκληρου του έργου σε μία εταιρεία; Και μήπως ο ανταγωνισμός θα έφερνε μικρότερο κόστος και ταχύτητα εκτελέσεως του έργου; Απορία είναι και θα ήθελα να ακούσω και την άποψη του κυρίου Υπουργού.

Ένα δεύτερο, κύριε Υπουργέ, είναι το θέμα της διαιτησίας. Μας είπατε εδώ ότι είναι ένα έργο διεθνές, ότι υπάρχουν και τράπεζες του ξωτερικού που θέλουν τη διαιτησία. Μα, από ό,τι ξέρω, υπάρχει η διάταξη του νόμου, η οποία λέει ότι η διαιτησία μπαίνει μόνο όταν υπάρχουν στα τεύχη δημοπρατήσεως. Εδώ, δεν είχαμε συμπεριλάβει διαιτησία στα τεύχη δημοπρατήσεως. Είχαμε τα Διοικητικά Δικαστήρια. Θα μου επιτρέψετε ως δικηγορος να πω την άποψή μου. Τα δικαστήρια είναι ελεύθερα να κρίνουν και αποτελούν Εξουσία ξεχωριστή, αλλά δεν μπορεί να είναι και ελεύθερα να μην επιταχύνουν τις υποθέσεις. Δηλαδή, το δικαιολογητικό ότι πάμε στη διαιτησία για να κερδίσουμε χρόνο, κατά τη δική μου αντίληψη, είναι λαθεμένο. Είπε η κα Δαμανάκη, αν δεν απατώμαι, "πέστε μας μία διαιτησία που κερδίσαμε, όταν είχαμε να κάνουμε και με αλλοδαπούς, όταν είχαμε να κάνουμε με μία διεθνή διαιτησία". Νομίζω, ότι καμία δεν έχουμε κερδίσει και νομίζω ότι θα ήταν προτιμότερο να παρέμεναν οι λύσεις των διαφορών στα Διοικητικά Δικαστήρια.

Εγγυήσεις του Ελληνικού Δημοσίου. Πιστεύω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι ένα έργο λέγεται αυτοχρηματοδοτούμενο-συγχρηματοδοτούμενο όταν περιλαμβάνει και την εγγύηση του

συγχρηματοδότη, όταν περιλαμβάνει και την εγγύηση του αναδόχου. Εδώ, τι έχουμε; Με τη δικαιολογία ότι δεν θέλουν οι τράπεζες του ξωτερικού εγγυήσεις από ιδιώτες περισσότερα από επτά χρόνια, ερχόμαστε και λέμε, εντάξει, πήγανε εσύ στην άκρη και έρχομαι εγώ, το Ελληνικό Δημόσιο.

Η δεύτερη δικαιολογία ποιά είναι: 'Ότι ήδη έχω το έργο. Δεν νομίζω ότι αποτελεί δικαιολογία αυτό. Και αν ακόμα δεν δέχονται περισσότερο από επτά χρόνια εγγύηση οι τράπεζες του ξωτερικού και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων από ιδιώτες θα μπορούσε για τα επτά αυτά χρόνια ο ανάδοχος να είναι πρωτεγγυήτης και να ακολουθήσει το Δημόσιο και να καλύψει με τη δεύτερη του εγγύηση και τα υπόλοιπα χρόνια και αν θέλετε και τα πρώτα. Κάτι τέτοιο δεν έγινε και αυτό είναι αποτέλεσμα των διαπραγμάτευσεων μετά το διαγωνισμό.'

'Ενα άλλο στοιχείο στο οποίο θα πρέπει να δώσετε απάντηση, κύριε Υπουργέ, και στο οποίο εγώ έχω μία αδυναμία, είναι το θέμα του ανεξάρτητου, όπως λέτε, μηχανικού. Και είναι πράγματι ανεξάρτητος ο μηχανικός: 'Άκουσα κατά την ομιλία σας ότι είναι της εμπιστοσύνης όλων των μερών. Μπορεί. Άλλα πού στηριχθήκατε και είναι της εμπιστοσύνης του ελληνικού Δημοσίου, κύριε Υπουργέ, όταν το μόνο που κάνει προς το ελληνικό Δημόσιο είναι όταν ερωτάται, να δίνει αναφορά περί της πορείας του έργου και αν δεν μας αρέσει, να πηγαίνουμε στη διαιτησία.'

'Μία άλλη ερώτηση την οποία θελω να κάνω: Εξασφαλίζεται πράγματι η ποιότητα και η αυστηρότητα της επιβλέψεως του έργου, όταν ο κύριος ανεξάρτητος μηχανικός είναι θυγατρική εταιρεία ή είναι συνεργαζόμενη εταιρεία με κάποια από τις χρηματοδοτούσες τράπεζες;

'Ενα άλλο σημείο. Μας είπατε για διαφάνεια. Και όπως είπα στην αρχή, δεν μπορεί να υπάρχει διαφάνεια, όταν τη σύμβαση την κάνετε εσείς και εμείς σε δύο ολοκληρωμένη και δεν υπάρχει Διακομιτική Επιτροπή κατά τις διαιτηρηματεύσεις. Υπάρχει όμως και ένα άρθρο για το οποίο έχω μια απορία. Είναι το άρθρο στο οποίο αναφέρεσθε στη δημοσιότητα -"απαγορεύεται πάσα δημοσιότητα"- και σε κάποια άλλη παραγραφο που λέτε "εκτός από τους Βουλευτές". Γιατί στη σύμβαση αυτή η εμπιστευτικότητα, όπως λέτε, και δεν επιτρέπει καμιά δημοσιότητα εγγράφων; Τι σκοπιμότητα εξυπηρετεί αυτό το άρθρο;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Η Ελληνική Βουλή έχει πρόσβαση σε κάθε στοιχείο της σύμβασης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Το ξέρω αυτό.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Η εμπιστευτικότητα δεν αφορά την Ελληνική Βουλή. Η αναφορά στο άρθρο αυτό δεν είναι φραγμός για τον έλεγχο της Ελληνικής Βουλής. Έχει δικαίωμα πρόσβασης ο κάθε Βουλευτής, το κάθε Κόμμα.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Τι αφορά, κύριε Υπουργέ; Αυτό ρώτησα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Αφορά ορισμένα στοιχεία που έχουν σχέση με την καινοτομία της πρότασης και με διάφορα άλλα στοιχεία τεχνικά που θέλουν να κατοχυρώσουν οι κοινοπράξιες σε σχέση με ανταγωνιστριες. Αυτό είναι και μόνο. Δεν υπάρχει κανένας φραγμός στον πολιτικό, κοινοβουλευτικό έλεγχο αυτής της σύμβασης. Υπάρχει η δυνατότητα και η ελεύθερη πρόσβαση.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Πάντως, υπάρχει ειδικό άρθρο. Την σκοπιμότητα δεν κατάλαβα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Ναι, αλλά δεν κρύβει σκοπιμότητα για συσκότιση.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Μετά τη δημοπρασία δώσατε και κάποια άλλα πλεονεκτήματα στην ανάδοχο. 'Ένα απ' αυτά είναι αυτό που λέγεται "αποθεματικό κεφαλαίου", νομίζω της τάξεως των 30 δισ. και πλέον. Τί επιτυγχάνει με αυτό; Επιτυγχάνει μια αφορολόγητη παρακράτηση των κερδών για ένα τουλάχιστον μεγάλο χρονικό διάστημα και όποτε θελήσει η ανάδοχος εταιρεία θα το διανείμει. Νομίζω ότι είναι ένα πλεονέκτημα το οποίο χορηγήθηκε, όπως χορηγήθηκαν

και κάποια φορολογικά πλεονεκτήματα, τα οποία ενώ στα δελτία της δημοπρασίας ανέφεραν ότι ο ανάδοχος θα ήταν υποκείμενο των ελληνικών νόμων σε φόρους, ΦΠΑ κλπ., με τη δική σας σύμβαση απαλλάσσονται και παρέχονται πολλές φορολογικές διευκολύνσεις και απαλλαγές.

Μας εξήγησατε, κύριε Υπουργέ, την προκαταβολή και μας είπατε, ότι είναι υπό τον έλεγχο της αναδόχου είναι. Δεν είπε κανείς ότι είναι υπό τον έλεγχο κανένας τρίτος. Άλλα ο ανάδοχος είναι ο αντισυμβαλλόμενός μας, αυτός που έχει αναλάβει το έργο. Συνεπώς, αυτός θα τα χειρίστε και αυτός θα τα παραδώσει στον κατασκευαστή. Είναι όμως μια προκαταβολή νομίζω αρκετά μεγάλη, που ανέρχεται περίπου σε 21-23 δισ. δραχμές, πριν ξεκινήσει το έργο.

Αν αυτές είναι δαπάνες εγκαταστάσεως, νομίζω ότι στην πρακτική το ποσό και το ποσοστό είναι πάρα πολύ μεγάλο.

Μια άλλη παραχώρηση που κάνατε κύριε Υπουργέ -θα ήθελα και επ' αυτής μια διευκρίνιση- είναι το δικαίωμα τροποποίησης της συμβάσεως. Κατά κανόνα αυτές οι συμβάσεις μελετώνται πριν υπογραφούν, υπογράφονται και αντιμετωπίζουν όλα τα προβλήματα. Γιατί αυτή η παραχώρηση ώστε να υπάρξει στο μέλλον τροποποίηση της συμβάσεως; Αμον πείτε ότι αφορά κάτι που θα ζητήσουν οι τράπεζες στο μέλλον, νομίζω ότι είναι γνωστά εκ προοίμιου και τέτοιο πράγμα δεν θα χρειαστεί. Τι υποκρύπτει αυτό το πράγμα πιστεύω τίποτα περισσότερο απ' ότι φαντάζομαι εγώ και κάθε λογικός άνθρωπος;

Τελειώνοντας, από πλευράς συμβάσεως, θα ήθελα να πω ότι εμείς δεν την ψηφίζουμε, γιατί όλα αυτά που είπα προηγουμένως - τα ανέλυσε λεπτομέρεστερα και ο εισηγητής μας - αποτελούν για εμάς λόγο για να μην ψηφίσουμε τη σύμβαση.

Πιστεύω πως η σύμβαση θα ψηφιστεί από την Πλειοψηφία. Πιστεύω πως πολύ σύντομα θα πρέπει να έλθει ένας νόμος πλαισίο, που θα ρυθμίζει τα μεγάλα θέματα αυτοχρηματοδότησης. Ακόμη πιστεύω ότι το συντομότερο πρέπει να έλθει ένας νόμος που θα ρυθμίζει τα θέματα των δημοσίων έργων. Είναι ντροπή να περιπατάμε και να βρίσκουμε στην Ελλάδα εργολάβους ή άλλους ανθρώπους που ασχολούνται με τα δημόσια έργα και να ακούμε ότι αν δεν είσαι ημέτερος δεν μπορείς να πάρεις έργο, είτε είσαι πρώτος στη σειρά είτε είσαι τεσαρακοστός. Απαιτείται για εθνικούς λόγους, πολύ σύντομα, να κάνουμε ένα σύγχρονο νόμο και να υπάρξουν μελετητές για τα έργα ώστε να πάνουμε να υπάρχουν 70% έως και 80% εκπτώσεις που, με το δικαίωμα αναπροσαρμογής και με την κακή επιβλεψη, οδηγούν σε κακά έργα που υποχρεωνόμαστε μέσα σε λίγα χρόνια να τα ξαναφτάξουμε.

Τέλος θέλω να πω ότι ματαιοπονούμε όταν προσπαθούμε να σας πείσουμε ότι τα χρόνια που πέρασαν ήταν χρόνια χαμένα. Πρέπει να θυμήσουμε ότι με το Π.Α.Σ.Ο.Κ. -το έγραφε χθες ο Ζολώτας και πολλοί δικοί σας συνάδελφοι το έχουν πει- στην πρώτη οκταετία του, είχαμε μια χαμένη ευκαιρία. Ισως να δικαιολογήστε ιστορικά διότι είχατε μια περίεργη σοσιαλιστική ιδεολογία. Όμως το μόνο που πετύχατε ήταν να κάνετε κοινωνική πολιτική με δανεικά που θα τα πληρώνουν και τα παιδιά μας. Όλα αυτά έχουν φέρει σήμερα την οικονομία σε τέτοια κατάσταση, ώστε σήμερα ο Πρωθυπουργός και ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας έριξαν τη λαϊλατά των φόρων, που δυστυχώς δεν απευθύνονται στους έχοντες και κατέχοντες. Κυρίως απευθύνονται στους χαμηλοειδοδηματίες. Είναι μια πολιτική για την οποία θα έπρεπε η Κυβέρνηση του Π.Α.Σ.Ο.Κ. να μην είναι υπερήφανη, αλλά να ντρέπεται διότι ακόμα ακούμε στα αυτιά μας αυτό που λεγόταν, πριν από δύο μήνες, ότι η οικονομία μας πάει καλά και ότι κανένας φόρος δεν θα επιβληθεί.

Κύριε Υπουργέ, είσθε η Κυβέρνηση που ψήφισε ο Ελληνικός Λαός. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο Ελληνικός Λαός δεν μπορεί να κάνει λάθος. Έχετε μπροστά σας μεγάλη περίοδο. Κοιτάξτε να την έκμεταλλευθείτε θετικά, διότι η Ελλάδα είναι υποχρεωμένη να φτάσει στο στόχο της που είναι το Μάαστριχτ. Όμως την τακτική που ακολουθείτε δεν είναι μονόδρομος. Διαβάστε και το δικό μας πρόγραμμα να δείτε τις ίδεες μας. Να δείτε τι κάνουν και οι άλλοι στο ξεωτερικό, διότι ο δρόμος που ακολουθείτε είναι δρόμος υφέσεως, είναι δρόμος όχι συγκλίσεως αλλά δρόμος

αποκλίσεως.

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Το λόγο έχει ο Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ. κ. Τσοβόλας.

Ζητώ συγγνώμη, κύριε Τσοβόλα, διότι προηγουμένως δεν σας αντελήφθην ότι ζητούσατε το λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.):** Κύριε Πρόεδρε, δεν είναι θέμα ότι δεν με αντιληφθήκατε. Είχα ζητήσει το λόγο όταν μιλούσε με το κύριος Υπουργός. Δεν λειτουργεί Προεδρείο και Γραμματεία;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Κύριε Πρόεδρε, δε νομίζω ότι υπήρχε πρόθεση από το Προεδρείο να μη σας δώσει το λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.):** Δεν ήταν θέμα πρόθεσης. Το θέμα είναι ότι καθένας κατά τον Κανονισμό δικαιούται να προσδιορίσει το χρόνο που θέλει να μιλήσει, όταν το προβλέπει ο Κανονισμός.

Και θέλω να πω και κάτι άλλο: Με βλέπετε ως Αρχηγό Κόμματος να κάθομαι ανελπιώς σε όλες τις συνεδριάσεις. Απαιτώ να αξιολογηθεί αυτό ανάλογα στην προσπάθεια που κάνω και εγώ και η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΔΗ.Κ.ΚΙ συνολικά, για να συμβάλουμε στην αναβάθμιση της συζήτησης στο Κοινοβούλιο. Απαιτώ, τουλάχιστον, γιατί είμαι πταλιός κοινοβουλευτικός, τη δύσουσα προσοχή, σαυτά που μας παρέχει ως δικαιώματα ο Κανονισμός της Βουλής και τα οποία δηλώνουμε ότι θα τα ασκήσουμε με όποιον τρόπο εμείς νομίζουμε και όχι όπως νομίζουν κάποιοι άλλοι.

Τα λέω για να κλείσει αυτή η εισαγωγή, γιατί είμαστε λίγοι σε αριθμό και το χρόνο που μας δίνει ο Κανονισμός τον καθορίζουμε και μας είναι απολύτως αναγκαίος. Εξάλλου έχουμε και άλλες υποχρεώσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παρούσα σύμβαση είναι ένα κλασικό παράδειγμα μιας συγκεκριμένης πολιτικής αντίληψης που έχει σχέση με την ανάπτυξη της Χώρας και που δείχνει πώς εννοεί η σημερινή Κυβέρνηση του Π.Α.Σ.Ο.Κ. την ιεράρχηση των έργων, αλλά και των πόρων που διαθέτει η ελληνική οικονομία. Επίσης το αποδεικνύει με την προτεραιότητα που δίνει στο συγκεκριμένο έργο, αλλά και με τη διαδικασία που έχει επιλέξει και την παθογένεια των δημοσίων έργων στη Χώρα μας.

Κύριε Υπουργέ, η αναγκαιότητα ενός έργου και η επιλογή του κατά την άποψη του ΔΗ.Κ.ΚΙ. πρέπει να είναι συνάρτηση των συνολικών πόρων που διαθέτει η οικονομία και δεύτερο, της ιεράρχησης αυτών των πόρων και της κατανομής σε έργα, με βάση ένα συγκεκριμένο οικονομικό σχεδιασμό που δεν είναι ένα τεχνοκρατικό πρόβλημα, δεν είναι μία ουδέτερη διαδικασία, αλλά είναι θέμα που έχει σχέση με το ιδεολογικό περιεχόμενο αυτής της πράξης και κατά συνέπεια είναι καθαρά πολιτική επιλογή, όπως είναι και η οικονομία και γενικότερα οι επιλογές στην οικονομία.

Με άλλα λόγια το ΔΗ.Κ.ΚΙ. καταψφίζει κατά βάση αυτή τη σύμβαση, χωρίς να μπαίνουμε στις λεπτομέρειες που έχουν σχέση με τους όρους της σύμβασης με διαφάνεια ή ορθότητα ή όχι της μορφής ανάθεσης των έργων, μελέτη, κατασκευή, αυτοχρηματοδότηση, συγχρηματοδότηση και εκμετάλλευση.

Πάντως, το ζήτημα είναι, αυτό το έργο που καλούμαστε να επικυρώσουμε μέσα από αυτή τη σύμβαση, είναι από τα έργα πρώτης προτεραιότητας σήμερα με τους περιορισμένους πόρους που διαθέτει η οικονομία, όπως η Κυβέρνηση το επεσήμανε σε όλους τους τόνους για να πει στον Ελληνικό Λαό, τελικά, ότι δεν υπάρχουν χρήματα για την παιδεία, την υγεία ή ακόμα δεν υπάρχουν χρήματα για την πρωθυπουργία το έργο της Εγνατίας Οδού, σιδηροδρόμοις Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη με ηλεκτροκίνηση και μια σειρά άλλα έργα. Είναι έργο πρώτης προτεραιότητας με εθνική πνοή και αποτελεσματικότητα, που δημιουργεί τις προϋποθέσεις για μια συνολική ανάπτυξη της οικονομίας μας και για το καλό του Ελληνικού Λαού. Είναι έργο που πρέπει να προηγείται στην κατανομή των πόρων ή στη διανομή σε σχέση με την Εγνατία

Οόδο και τη σιδηροδρομική γραμμή που ανέφερα πριν και σε σχέση με άλλα έργα; Σ' αυτό πρέπει να μας απαντήσετε για να μας πείτε αν είναι αναγκαίο. Ασφαλώς, ποιος θα μπορούσε να πει ότι δεν χρειάζεται το έργο αυτό και πολλά άλλα, όταν υπάρχουν οι πόροι για να γίνουν πρώτα εκείνα που θα δώσουν μια πνοή στην ελληνική οικονομία και που θα συμβάλουν μέσα από την ορθολογική κατανομή των πόρων, στην ευρύτερη ανάπτυξη της Ελλάδας;

'Ετσι πρέπει να δούμε λοιπόν την αναγκαιότητα και την ωφελιμότητα και όχι αν θα πρέπει να γίνει και αυτός ο δρόμος. Είναι άλλωστε φανερό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι αυτός ο δρόμος είναι συμπληρωματικός ή αλλιώς το αναγκαίο παρακολούθημα της επιλογής της κατασκευής του αεροδρομίου στην συγκεκριμένη τοποθεσία που λέγεται Σπάτα. Αν δεν επιλεγόταν αυτή η τοποθεσία για το αεροδρόμιο, αυτό το έργο δεν θα γινόταν. Άλλωστε αυτό προκύπτει σαφέστατα από την ίδια την σύμβαση την οποία καλούμαστε να επικυρώσουμε και συγκεκριμένα από την παράγραφο 5 του άρθρου 10 της συγκεκριμένης σύμβασης, όπου προβλέπονται αποζημιώσεις και κυρώσεις στον ανάδοχο, αν δεν υλοποιηθεί παράλληλα με την ολοκλήρωση του έργου του αεροδρομίου στα Σπάτα.

Πρέπει να ξεκαθαρίζουμε τα πράγματα, γιατί έχουμε χορτάσει από ωραία λόγια για ανάπτυξη, για περιφερειακή ανάπτυξη και βλέπουμε στην πράξη να γίνεται από την Κυβέρνηση το τελείως αντίθετο. Οι αντιστάσεις, με άλλα λόγια, του Αθηνοκεντρικού κράτους να ενισχύονται, αντί να αποδυναμώνονται υπέρ της περιφέρειας και να μην πρωθείται στην πράξη με τους ρυθμούς που επιβάλλει η οικονομική κατάσταση της Χώρας και οι οικονομικές εξελίξεις, η περιφερειακή ανάπτυξη και η αποκέντρωση πόρων και εξουσιών. Και βέβαια δεν είναι αυτό τυχαίο. Οι αντιστάσεις του Αθηνοκεντρικού κράτους ενισχύονται, αντί να αποδυναμώνονται, υπέρ της αποκέντρωσης και της περιφερειακής ανάπτυξης, διότι εδώ στο κέντρο είναι μεγάλα τα οικονομικά συμφέροντα. Και η σύμβαση ή ίδια το επιβεβαίωνε. Στην ουσία δεν έχουμε έναν ελεύθερο ανταγωνισμό. Στην ουσία πρόκειται για ανάληψη του έργου από τους μοναδικούς τρεις, στην ουσία από τον έναν. Και ας σταματήσουμε να λέμε αυτά τα ψευδόλογα ότι πρόκειται για ελεύθερο ανταγωνισμό. Ανεξάρτητα από το εάν είναι θετικό από την άλλη μεριά, θεωρητικά, το ότι το έργο το παίρνουν ελληνικές εταιρείες. Μην μιλάμε, όμως, για ελεύθερο ανταγωνισμό στην ανάθεση αυτού του έργου.

Κατά συνέπεια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η επιλογή της Κυβέρνησης είναι στην πράξη και όχι στα λόγια, ναι στο Αθηνοκεντρικό κράτος, όχι στην ανάπτυξη της περιφέρειας, που θα μπορούσε να λύσει σταδιακά για το μέλλον το πρόβλημα της ελληνικής οικονομίας και να αποτρέψει την αστυφιλία και την μετακίνηση πληθυσμού από την περιφέρεια στο κέντρο που παραπέρειται τα τελευταία χρόνια, και ούνονται, έτσι, αντί να αιμβλύνονται τα τεράστια περιβαλλοντικά, κυκλοφοριακά και άλλα προβλήματα που έχουν σχέση με την ποιότητα ζωής των τεσσάρων εκατομμυρίων Ελλήνων που συσσωρεύτηκαν στο κέντρο. Γιατί αυτή η πολιτική, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το να δίνονται τόσο μεγάλα χρηματικά ποσά από τα Κοινοτικά Ταμεία και από τους εθνικούς πόρους για έργα κατά προτεραιότητα μάλιστα στο κέντρο το κάνει; Δημιουργεί κίνητρα για προσέλκυση πληθυσμού της περιφέρειας στο κέντρο για να προστεθούν στα ήδη μεγάλα νούμερα των τεσσάρων εκατομμυρίων του λεκανοπεδίου, αντί να γίνει το τελείως αντίθετο.

Αντί δηλαδή να διατίθεται η μερίδα του λέοντος των χρημάτων του κρατικού Προϋπολογισμού και των Κοινοτικών Ταμείων στην περιφέρεια, ώστε να δημιουργούνται εκεί θέσεις εργασίας, αλλά και συνθήκες με προοπτική ανάπτυξης, ώστε να γίνονται κίνητρα για απομάκρυνση του κόσμου από το Λεκανοπέδιο και έτσι να λύνονται με αυτόν τον τρόπο ουσιαστικά και χωρίς δαπάνες μεγάλες τα μεγάλα κυκλοφοριακά περιβαλλοντικά και άλλα προβλήματα που συσσωρεύονται, με το να γίνονται κατά προτεραιότητα μάλιστα αυτά τα έργα και πάλι μέσα στο Λεκανοπέδιο της Αττικής.

Πέρα από αυτά, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλούμαστε να ψηφίσουμε τη σύμβαση για εκτέλεση ενός έργου

χωρίς να ξέρουμε -αν θέλουμε να μιλάμε σοβαρά- περι ποιου ύψους έργο μιλάμε, γιατί από την ίδια τη σύμβαση τι προκύπτει; Εκείνο που γνωρίζουμε ως δαπάνη του έργου είναι μόνο το ποσό των 315,4 δισ. το οποίο αναφέρεται στην εκτέλεση κατ' αποκοπή του έργου, στους τόκους, στα παράλληλα έργα.

Αλλά η σύμβαση λέει ότι πέρα από αυτά υπάρχουν και άλλα έργα τα οποία δεν περιλαμβάνονται σ' αυτά τα 315,4 δισεκατομμύρια. Περιλαμβάνονται όπως γνωρίζετε και γνωρίζουμε, πέρα από αυτά, απαλλοτριώσεις ύψους 140 δισ. που πρέπει να προστεθούν για το κόστος του έργου στα 315,4 δισεκατομμύρια.

Περιλαμβάνεται, επίσης, άλλο ποσό ύψους 18 δισ. για τροποποίηση σχεδιασμού, λόγω αλλαγής περιβαλλοντικών όρων, άρα περιλαμβάνονται και άλλα 158 δισ. που αποτελούν το 50% επιπλέον του συμβατικού αντικείμενου αυτής της σύμβασης για τους συγκεκριμένους δύο λόγους. Και μόνο μάτια τα δύο έχουμε 315+158 οπότε φθάνουμε στα 470 δισ. περίπου.

Πέρα από αυτό, υπάρχουν τα παράλληλα έργα, που αφορούν σε άγνωστο αριθμό και είδος έργο, μεταποίησεων δικτύων, νέων αγωγών και το κυριότερο έργων για ενίσχυση ικανότητας αγωγών. Και όλα αυτά τα έργα θα γίνουν σε βάρος του κυρίου του έργου, δηλαδή σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου, δηλαδή σε βάρος του Ελληνικού φορολογούμενου.

Κάτω, λοιπόν, από τα τελευταία, δηλαδή από την ενίσχυση της ικανότητας, όπως προανέφερα, των αγωγών, κρύβεται η αντιπλημμυρική προστασία της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνος. Και εδώ, αυτό έχει μεγάλη σημασία και θέλω να κάνω μία ποιοτική διάκριση: Για έργα αντιπλημμυρικά της Λεωφόρου Ελευσίνας βρίσκονται τα χρήματα από την Κυβέρνηση και γίνονται. Για αντιπλημμυρικό έργα σε προβληματικές περιοχές που έχουν δημιουργηθεί τεράστια προβλήματα, σε κατοίκους και σε περιουσίες, εκεί δεν τα βρίσκουμε τα χρήματα και κάθε χρόνο έχουμε αυτές τις συνέπειες που είναι γνωστές σε όλους.

Αλλά το έργο δεν έχει μόνο αυτά που ανέφερα πριν σαν ουρές, έχει και αυτά που αναφέρονται ως συμπληρωματικά έργα, που είναι έξω και αυτά από το αντικείμενο της σύμβασης. Για παράδειγμα, προβλέπεται ρητά στη σύμβαση το τρένο που θα εξυπηρετεί το αεροδρόμιο των Σπάτων και αυτό είναι αγνώστου προϋπολογισμού, δεν αναφέρεται καν στη σύμβαση, ούτε έχουμε ψηφίζοντας σήμερα, τι προϋπολογισμό θα έχει αυτό το συγκεκριμένο συμπληρωματικό έργο.

Θα μπορούσαμε να αναφέρουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και άλλες τέτοιες ουρές που προστίθενται πάνω στη μεγάλη δαπάνη αυτού του έργου, που επαναλαμβάνω, με τα σημερινά οικονομικά δεδομένα ασφαλώς δεν υπήρχε η πολυτελεία, όταν επικαλείται οικονομικές πέσεις η Κυβέρνηση για άλλα υψίστης, εθνικής, οικονομικής, σπουδαιότητας έργα.

'Ετσι, λοιπόν, στην ουσία, το αεροδρόμιο των Σπάτων, με την επιλογή της συγκεκριμένης θέσης, θα στοιχίσει τουλάχιστον 1.200 δισ. δραχμές, σε μία περιόδο, όπου θα έπρεπε η ιεράρχηση να είναι με βάση ένα συγκεκριμένο αναπτυξιακό, αποκεντρωμένο, περιφερειακό σχεδιασμό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως προανέφερα, θα δαπανηθούν τουλάχιστον 140 δισ. για απαλλοτριώσεις. Γιατί είναι τόσο μεγάλο αυτό το ποσό; Διότι ακριβώς περνάει ο δρόμος από πυκνοκατοικημένες περιοχές. Η δέλευση, όμως, μιας λεωφόρου ή μιας οδού ταχείας κυκλοφορίας από πυκνοκατοικημένες περιοχές διασπά τον πολεοδομικό ιστό, κατακερματίζει διοικητικές ενότητες και μεταβάλλει τις αναπτυξιακές προοπτικές των περιοχών αυτών. Πέρα όμως από αυτό, προσφέρει ατμοσφαιρική, ηχητική, αιλλά και αισθητική ρύπανση. Άλλωστε, αυτά είναι ορισμένοι από τους λόγους, για τους οποίους ο Δήμος Χαλανδρίου και άλλων περιοχών της Αθήνας έχουν αντιρρήσει σ' αυτή τη σύμβαση.

Αν διαθέταμε -και κλείνω, κύριε Πρόεδρε- τη δαπάνη των

140 δισ., που θα διαθέσουμε για απαλλοτριώσεις, σε πυκνοκατοικημένες, μάλιστα, περιοχές, για έργα περιβαλλοντικά στην Αθήνα, τότε πράγματι θα μπορούσαμε να φτιάξουμε μια τελείως διαφορετική, σε πολύ μεγάλο βαθμό Αθήνα. Και εννοούμε να τα διαθέσουμε για ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων, για αποκαταστάσεις μνημείων, για κυκλοφοριακά έργα, για αντιπλημμυρικά έργα, αλλά και για αναζωγόνηση γενικά της γειτονιάς και πολλά άλλα τέτοιου είδους έργα. Αυτά, θα ήταν πραγματική συμβολή στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των Αθηναίων, αλλά και της Αθήνας, συνολικά και όχι ο γιγαντισμός. Το μικρό τοπικό μέγεθος, κατά την άποψη του ΔΗ.Κ.ΚΙ., δίνει πράγματι ποιότητα ζωής στους κατοίκους και όχι ο γιγαντισμός.

Κλείνοντας, ήθελα να πω ότι είναι εβδομήντα χιλιόμετρα όλη αυτή η λεωφόρος και, όπως σας ανέφερα, συγκεκριμένα θα κοστίσει πάνω από 500 δισ. Άρα το κάθε χιλιόμετρο θα κοστίσει στο ελληνικό Δημόσιο 7 δισ. δραχμές. Κρίνετε κατά συνείδηση, όταν η Κυβέρνηση εξαγγέλει όπως και σήμερα μέτρα φορολογικά εναντίον εκείνων που δεν έχουν. Και εδώ, αφειδώς, δίνουμε 7 δισ. για κάθε χιλιόμετρο της οδού, να δούμες κατά πόσο με διαφανεία, ορθολογικά διατίθενται αυτοί οι περιορισμένοι πόροι που υπάρχουν, όταν ξέρουμε ότι το δεύτερο Πακέτο είναι και το τελευταίο, με τα οικονομικά προβλήματα που έχει η ίδια η Ενωμένη Ευρώπη.

Γι' αυτό, λοιπόν το λόγο, δεν μπορεί σε καμιά περίπτωση το ΔΗ.Κ.ΚΙ., που έχει σαν βάση της ιδεολογίας και της πολιτικής του πρότασης, την πραγματική αποκέντρωση και την περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς και μια άλλη τελείως διαφορετική λογική πολιτική, να μην το καταψηφίσει.

'Ενα τελευταίο στοιχείο για να κλείσω την ομιλία μου. Είναι θετικό πράγματι το να δίνονται με διαφανείς διαδικασίες και με ορθολογικά κριτήρια σε ελληνικές εταιρίες τα έργα και οι προμήθειες. Ξέρετε τι λένε τα επίσημα στοιχεία, για να δείτε ότι και εκεί λειτουργούμε σαν υπαλληλοί της Ενωμένης Ευρώπης. Η Γερμανία, παρ' ότι και αυτή έχει υποχρέωση όπως η Ελλάδα και οι άλλες χώρες, αναθέτει τα έργα και τις προμήθειες σε διεθνείς διαγωνισμούς. Το 93% των έργων και των προμηθειών από πιστώσεις που προέρχονται από την Ενωμένη Ευρώπη διετίθενται χωρίς διεθνείς διαγωνισμούς, με απευθείας αναθέσεις. Στην Ελλάδα, πόσο είναι αυτό το ποσοστό; Είναι 87%, σε ξένες εταιρίες μέσα από διεθνείς διαγωνισμούς και μόνο το υπόλοιπο σε ελληνικές εταιρίες. Γι' αυτό και έχουμε και τα τεράστια προβλήματα και στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που είναι τα παρακλαδιά ελληνικών επιχειρήσεων, όταν αυτές περνούν μέσα από διαφανείς επαναλαμβάνων διαδικασίες. Το ΔΗ.Κ.ΚΙ. στις προγραμματικές δηλώσεις είχε υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις για την εκτέλεση των μεγάλων έργων και την ανάθεση προμηθειών μεγάλου ύψους αλλά και πολύ περισσότερο των προμηθειών στον αρμντικό τομέα.

Κοινοβουλευτική Επιτροπή, στην οποία το εκάστοτε κυβερνών Κόμμα δεν θα έχει πλειοψηφία, παρά μόνο το 50% των μελών, αυτή η επιτροπή θα παρακολουθεί τους διαγωνισμούς από την προκήρυξη μέχρι την αξιολόγηση, μέσα από τεχνικές υπηρεσίες που θα έχει στη διάθεσή της η Βουλή. Θα παρακολουθεί μέχρι την ανάθεση. Διότι τέτοιου είδους συμβάσεις, όταν γίνονται μονομερώς από την όποια κυβέρνηση και έρχονται στη Βουλή, τυπικά επικυρώνονται από τη Βουλή. Δεν είναι δυνατό μέσα σε δύο ή τρία ή πέντε μέρες να αξιολογήσεις αυτά τα αποτελέσματα μιας τέτοιας διαδικασίας. Ευχαριστώ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (ΥΠ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, το λόγο παρακαλώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Θέλετε να κάνετε παρέμβαση, κύριε Υπουργέ;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (ΥΠ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Ναι, θέλω να κάνω ορισμένα σχόλια, σε αυτά που είπε ο Πρόεδρος του Δημοκρατικού Κινήματος ο κ. Τσοβόλας. Σέβομαι τις θέσεις που ανέπτυξε ο κ. Τσοβόλας, ως Πρόεδρος -Εκπρόσωπος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.- διαφωνώ όμως, σε πολλά κρίσιμα θέματα. Απλώς θα κάνω ορισμένα σχόλια που αφορούν την ομιλία του.

Πρώτον, οι διαγωνισμοί που έχουν γίνει για τα μεγάλα έργα,

αλλά και για τα έργα εθνικής εμβέλειας είναι, σύμφωνα με το κοινοτικό πλαίσιο αναφοράς, διεθνείς διαγωνισμοί. Είναι στη διακριτική ευχέρεια όλων των ελληνικών εταιρειών να πάρουν μέρος και να έχουν την καλύτερη δυνατή προσφορά και έτσι θα αξιολογηθούν.

Δεν στέρησε από καμιά ελληνική εταιρεία το δικαίωμα, το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ή τα άλλα Υπουργεία, να λάβουν μέρος σ' αυτή τη διαδικασία. Είναι αλήθεια ότι στο μόνο έργο που υπάρχει αυτοτελής παρουσία ελληνικών εταιρειών, είναι σ' αυτό το έργο του Σταυρού-Ελευσίνας. Σε άλλα έργα συμμετέχουν ως εταίροι άλλων εταιρειών, Ευρωπαϊκών εταιρειών κυρίως. Υπάρχει η δυνατότητα να πρωθυΐνται και οι προγραμματικές συμφωνίες. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο και η Κυβέρνησή μας σε κρίσιμους τομείς πρωθυΐνει τις προγραμματικές συμφωνίες. Νομίζω ότι το κάνουν και οι άλλες χώρες και σ' αυτό ισως αναφέρεσθε.

Σχετικά με τη διαδικασία, η Κυβέρνησή μας και πριν από τις εκλογές και μετά, έχει δεσμευθεί να καταθέσει ένα νομοσχέδιο που θα βάζει διαδικασίες συμμετοχικές και διαδικασίες ελέγχου στη διαμόρφωση και των όρων και των προϋποθέσεων, αλλά και στη διαδικασία των διαγωνισμών για τα μεγάλα έργα και τις προμήθειες. Θα έχουμε τη δυνατότητα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα να συζητήσουμε το νομοσχέδιο αυτό.

Τρίτον, μιλήσατε για τη σύμβαση αυτή. Εδώ, θα ήθελα να καταστήσω σαφές ότι υπάρχει μια διαχωριστική γραμμή. Η σύμβαση αναφέρεται στη συγκεκριμένη ταυτότητα και στα συγκεκριμένα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου, ακριβώς γι' αυτό αναφέρει και το ποσό που ενσωματώνει και τα παράλληλα έργα του συνολικού κόστους που είναι 415 δισ. σε σταθερές τιμές του '94. Όμως, όπως σε κάθε έργο για να ξεκινήσει και αυτό το έργο, πρέπει να έχουν τελειώσει οι απαλλοτριώσεις. Και στην Εγνατία, το ίδιο γίνεται. Και σε όλα τα άλλα έργα, το ίδιο γίνεται. Οι απαλλοτριώσεις αποτελούν ένα δεδομένο, ένα προαπαιτούμενο για την έναρξη των έργων. Και δεν είναι στο κόστος της κατασκευής των έργων.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.):** Ούτε στη σύμβαση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (ΥΠ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Ούτε στη σύμβαση. 'Άλλο λέω. Και στα κομμάτια του οδικού άξονα Αθηνών-Πατρών-Θεσσαλονίκης, γίνονται οι απαλλοτριώσεις και μετά γίνονται οι διαγωνισμοί. Έτσι είναι σε όλα τα έργα.

Για τον προαστιακό σιδηρόδρομο, υπάρχει πρόβλεψη να κατασκευαστεί η ενδιάμεση λωρίδα, γιατί θεωρούμε ότι είναι αναγκαία η παρουσία και λειτουργία του προαστιακού σιδηροδρόμου. Θα έπρεπε να μας κάνετε κριτική αν αυτό δεν το είχαμε προβλέψει και αν δεν το είχαμε ενσωματώσει. Γιατί κάποια στιγμή, αυτό το έργο, ο προαστιακός σιδηρόδρομος που ανοίγει άλλους ορίζοντες για τις μεταφορές στη Χώρα μας και την Αττική με όλες τις θετικές επιδράσεις, μπορεί να γίνει πραγματικότητα. Θα αποφασίσει το ελληνικό Δημόσιο πότε έχει τη δυνατότητα να βάλει σε λειτουργία και πότε έχει τα χρήματα για να γίνει πραγματικότητα και αυτό το έργο.

Για τα αντιπλημμυρικά. Πολλά από τα αντιπλημμυρικά τα οποία απαιτούνται, είναι ενσωματωμένα στο κόστος του έργου. Υπάρχουν όμως και αντιπλημμυρικά τα οποία δεν έχουν καμία σχέση με αυτό καθ' εαυτό το έργο. Και εδώ θα ήθελα να σας πω ότι για την τετραετία '94-'98, είναι η πρώτη φορά που διατίθενται χρήματα για έργα που ο προύταλογισμός τους ανέρχεται περίπου στα 100 δισ. για την αντιπλημμυρική θωράκιση της Αττικής, όταν όλοι ζέρουμε ότι το σύνολο των αντιπλημμυρικών έργων για τη θωράκιση της Αττικής, θα μπορούσε να είχε γίνει πριν από σαράντα χρόνια και δεν έχει γίνει και το κόστος το συνολικό είναι 250 δισ., άρα το μισό περίπου το καλύπτουμε μέσα σε τέσσερα χρόνια και αυτό είναι πολύ σημαντικό.

Και δεν γίνεται σε πολυτελείς και αναβαθμισμένες περιοχές. Είναι στα Ανω Λιόσια, στη Νέα Ιωνία, στο Κερατσίνι, στη Νίκαια, κατά μήκος του Κηφισού, στο Ρέντη, στο Περιστέρι, παντού γίνονται αντιπλημμυρικά έργα.

Αυτό το έργο, κύριοι συνάδελφοι και κύριε Πρόεδρε του ΔΗ.Κ.ΚΙ., δεν γίνεται κατ' αντιπαράθεση στα άλλα έργα. Η Εγνατία Οδός έχει αρχίσει και γίνεται μέρα με τη μέρα πραγματικότητα. Έχει διασφαλισμένους πόρους 330 δισ. μόνο για το οδικό τμήμα το οριζόντιο, έχει περίπου 40 δισ. για τους κάθετους άξονες, έχει περίπου 50 δισ. για τα λιμάνια που είναι οι πύλες, όπως το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, της Αλεξανδρούπολης, της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και του Βόλου.

Επειδή και ο κ. Κίρκος είχε αναφερθεί, γιατί δεν έγινε το αεροδρόμιο των Σπάτων στη Θεσσαλονίκη, θέλω να σας πω ότι ο προϋπολογισμός που έχει γίνει για το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, να γίνει διεθνής αερολιμένας, είναι 110 δισ. Άρα, καλύπτεται και αυτή η πρόκληση.

**ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ:** Πότε θα γίνει αυτό;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Έχει γίνει η μελέτη και τα χρήματα είναι δεσμευμένα από το τέλος ανάπτυξης των αεροδρομίων. Πρέπει να ξέρετε, ότι η μελέτη δεν μπορεί να γίνει μέσα σε ένα χρόνο. Είχε ανατεθεί το 1994-1995, στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, έγινε το "master plan" και τώρα θα ανατεθεί η εξειδικευμένη μελέτη για να μπορεί να προχωρήσει ο διάγωνισμός για το έργο του αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης.

Θεώρησα, κύριε Πρόεδρε, ότι ήταν αναγκαίο να κάνω αυτές τις επισημάνσεις και αυτά τα σχόλια με αφορμή την τοποθέτηση του κ. Τσοβόλα. Τα έργα, τα οποία αναφέρονται για την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, προχωρούν, έχουν προϋπολογισμό 40 δισ., όπως και τα άλλα έργα για τη βελτίωση του οδικού κυκλοφοριακού συστήματος, γίνονται στην Αττική πενήντα έργα που ο προϋπολογισμός τους είναι πάνω από 100 δισ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Πριν δώσω το λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κ.Κ.Ε. κ. Κόρακα, θα θέλα να κάνω ένα σχόλιο σ'αυτά που είπε προηγούμενα ο κ. Τσοβόλας.

Από το άρθρο 47 του Κανονισμού, που αναφέρεται στη διάρκεια των συζητήσεων επί της αρχής των νομοσχεδίων, δεν φαίνεται πουθενά, σε καμία παράγραφο, ότι αμέσως μετά τον Υπουργό ακολουθεί ο Αρχηγός Κόμματος. Αυτό γίνεται, αφού έχει πρωτολογήσει. Μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να ζητήσει το λόγο για πέντε λεπτά, να διακόψει και να μιλήσει, αφού έχει πρωτολογήσει.

Από ευαισθησία όμως του Προεδρείου, απέναντι και στην παρουσία σας ως Αρχηγός Κόμματος, που παρευρίσκεσθε πάντα και συμμετέχετε σ'αυτές τις διαδικασίες του Κοινοβουλίου, γίλαυτο ακριβώς το λόγο, δίνουμε κατά προτεραιότητα το λόγο σε σας, ως Αρχηγός Κόμματος, παρόλο που από τον Κανονισμό, επαναλαμβάνω, δεν επιβάλλεται αμέσως μετά τον Υπουργό να δίνω το λόγο σε σας.

Και είπα προηγουμένως, κύριε Τσοβόλα, "με συγχωρείτε δεν σας είδα", διότι πραγματικά αυτό δεν είχε ασφαλώς καμιά πρόθεση από μέρους μου και γνωρίζετε την εκτίμησή μου απέναντι στο πρόσωπό σας και σαν άτομο, αλλά και σαν Αρχηγό Κόμματος.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.):** Κύριε Πρόεδρε, θα θέλα απλά να εξηγήσω τι συνέβη, διότι δεν ήσασταν στην Έδρα όταν εγώ ζήτησα το λόγο.

Πριν έλθετε εσείς, ήταν ο κ. Κατσαρός και διαρκούσης της ομιλίας του κυρίου Υπουργού, έστειλα τον συνάδελφό μου και ζήτησα από τον Προεδρεύοντα να μιλήσω μετά από τον κύριο Υπουργό. Δεν είχε ζητηθεί ο λόγος από τον κ. Κωστόπουλο...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Γ'αυτό ακριβώς σας ζήτησα συγγνώμη και σας έδωσα αυτές τις διευκρινίσεις...

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.):** Δέχομαι τις διευκρινίσεις και τελείωσε το θέμα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Ο κ. Δημήτριος Β. Κωστόπουλος έχει το λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, μια διαδικαστική παρατήρηση ήθελα να κάνω και αν σας εύρισκε σύμφωνους και εσάς.

Η ώρα μάζεψε. Είναι να μιλήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, να δευτερολογήσουν οι Εισηγητές επί του

νομοσχεδίου συνολικά και οι Βουλευτές που μίλησαν να δευτερολογήσουν. Είναι ολοφάνερο ότι δεν παίρνει ο χρόνος για να μπούμε στη συζήτηση των άρθρων. Από την αποψη αυτή θα προτείναμε, έτσι και αλλιώς, θα γίνει η συζήτηση αύριο στο άρθρο 1 και οι δευτερολογίες και να κλείσει η υπόθεση με τη συζήτηση για το άρθρο 2. Νομίζουμε ότι αυτή η πρόταση πρέπει να βρίσκει σύμφωνες όλες τις Πτέρυγες της Βουλής. Και να πάμε έτσι δεν πιστεύω να βγει και μέχρι τις 4 το πρωί. Είναι φανερό αυτό. Επομένως, υπάρχει η δυνατότητα και σε σχέση με το νομοσχέδιο για τα μισθολόγια των αξιωματικών που επιώθηκε να συζητηθεί αυτή την εβδομάδα. δεν θα αδικηθεί, την Πέμπτη θα συζητηθεί. Θα έλθει και η αντιπροσωπεία από το εξωτερικό, θα έχει όλη τη δυνατότητα να παρέμβει, να κάνουμε μια πιο ολοκληρωμένη συζήτηση. Αυτή την πρόταση καταθέτω, αν συμφωνούμε να διακόψουμε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Πριν δώσω το λόγο στην κ. Δαμανάκη, θα ήθελα να πω, ότι στη Διάσκεψη των Προέδρων, κύριε Κωστόπουλε, είχε αποφασιστεί σήμερα να πάμε σήμερα έστω μέχρι τη 12η, να ολοκληρώσουν τις πρωτολογίες. Και νοιμίω έχουν μείνει δύο Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, μέχρι τις δώδεκα η ώρα θα ολοκληρώσουν και από εκεί και πέρα να δούμε το θέμα των δευτερολογιών για να ακολουθήσει η διαδικασία για αύριο.

Ορίστε, κυρία Δαμανάκη.

**ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ:** Από εμάς δεν υπάρχει Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, αλλά εγώ ήθελα να συμφωνήσω με την πρόταση του κ. Κωστόπουλου. Έχουμε όλοι κουραστεί και τα φώτα απ' ότι βλέπω παρουσιάζουν μια κόπωση επίσης. Λοιπόν, νοιμίω ότι διευκολύνεται η διαδικασία. Να το ψηφίσουμε επί της αρχής, κατά πλειοψηφία και να μεταφερθούν οσοι ακόμα είναι και οι δευτερολογίες, στο άρθρο 1. Δεν νοιμίω ότι είναι δύσκολο. Μπορούμε έτσι να τελειώσουμε και αύριο θα τελειώσει το νομοσχέδιο, δεν θα καθυστερήσει η υπόθεση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Ο κ. Τσοβόλας έχει το λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.):** Συμφωνώ με την πρόταση του κ. Κωστόπουλου. Άλλωστε είναι και στο πνεύμα που κουβεντιάσαμε, όπως το είπατε και στη Διάσκεψη των Προέδρων. Άρα, νοιμίω ότι πρέπει να το διακόψουμε και αύριο να τελειώσουμε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Ο κ. Σφυρίου έχει το λόγο.

**ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ:** Κύριε Πρόεδρε, ασφαλώς, προσεγγίζοντας αυτά που προβλέπει ο Κανονισμός, δεν θα μπορέσει να ολοκληρωθεί το νομοσχέδιο σήμερα και επί των άρθρων. Δεν γνωρίζω εάν ο Υπουργός, όπως ανακοίνωσε στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή, θα φέρει εκείνες τις τρεις τροπολογίες.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Δύο.

**ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ:** Άρα δεν πρόκειται να ολοκληρωθεί σήμερα.

Είναι επομένως λογικό σήμερα να ψηφιστεί επί της αρχής και να μεταφέρουμε τα υπόλοιπα, που αφορούν τη ψηφίση των άρθρων και των τροπολογιών, αύριο. Νοιμίω ότι είναι μια λογική πρόταση, η οποία βρίσκει σύμφωνες όλες τις Πτέρυγες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Ο κ. Δημήτριος Β. Κωστόπουλος έχει το λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Και εγώ συμφωνώ με την προλαήσασα και τους προλαήσαντες, αλλωστε αυτό είχα πει και στον κύριο Υπουργό. Επειδή ο χρόνος δεν επαρκεί για να τελειώσει το νομοσχέδιο και επειδή αύριο υπάρχει αρκετός χρόνος, νοιμίω ότι πρέπει να σταματήσουμε τώρα. Άλλωστε πρέπει να ληφθεί υπόψη, κύριε Πρόεδρε, ότι αρχίσαμε απόψε νωρίς. Δεν υπήρχαν ούτε ερωτήσεις ούτε αναφορές και αρχίσαμε πάρα πολύ νωρίς.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Πιστεύω ότι μετά την τοποθέτηση των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων

όλων των Κομμάτων, υπάρχει ένας κοινός τόπος που δεν θα ήθελα σε καμία περίπτωση να διαφωνήσω. Νομίζω ότι μπορεί να ψηφιστεί κατ' αρχήν. Οι τροπολογίες που έχω καταθέσει είναι πολύ απλές, νομίζω ότι θα υπάρχει μια συγκατάθεση όλων των κομμάτων.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Δεν τις έχουμε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):** Μήπως δεν είσαστε; Θα σας τις δώσω τώρα, κύριε Κωστόπουλε.

Η μία τροπολογία αφορά τη δυνατότητα των ειδικών υπηρεσιών δημοσίων έργων, του ΠΑΘΕ, να μπορεί να νοικιάσει τα γραφεία της, επιτέλους - γιατί δεν μπορεί - και η άλλη τροπολογία αφορά τη διευθέτηση κάποιων θεμάτων του Τεχνικού Επιμελητηρίου και έχει τη συγκατάνευση όλων των φορέων και όλων των παρατάξεων του Τεχνικού Επιμελητηρίου. Είναι μία ομόφωνη απόφαση και ένα ομόθυμο αίτημα. Αυτές είναι οι τροπολογίες.

Κύριε Πρόεδρε, αν θέλετε να συνεχίσουμε τη διαδικασία μέχρι τις δώδεκα δεν έχω καμία αντίρρηση. Μπορούν οι συνάδελφοι να μιλήσουν ως Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Αυτό είναι βέβαια στη διακριτική ευχέρεια του Προεδρείου, όχι στη δική μου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Το Προεδρείο, αφού συνεννοήθηκε με τον κύριο Πρόεδρο της Βουλής, θα εμμείνει στην απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων να ολοκληρώσουν απόψε οι δύο Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, ο ένας του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ο άλλος του ΚΚΕ, και θα διακόψουμε στις δώδεκα η ώρα.

Ο κ. Σφυρίου έχει το λόγο.

**ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ:** Εγώ δεν θα μιλήσω, κύριε Πρόεδρε, δεν χρειάζεται.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Κύριε Κόρακα, το θέμα δεν είναι αν χρειάζεται ή δεν χρειάζεται. Υπάρχουν κάποιες αποφάσεις. Θα υπάρξει δευτερολογία αύριο, θα υπάρξει δυνατότητα να συζητήσετε επί των άρθρων.

Ορίστε, κύριε Σφυρίου, έχετε το λόγο.

**ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ:** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι για τη συζήτηση που κάνουμε επί της αρχής, έχει ωριμάσει το ζήτημα και θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε στην ψήφιση της αρχής του νομοσχεδίου. Επειδή όμως τέθηκαν αρκετά πολιτικά ζητήματα, αλλά και ορισμένα ζητήματα που αφορούν αυτήν καθ'εαυτήν τη σύμβαση, θα ήθελα να μην ακολουθήσω τον κ. Κόρακα, να παραιτηθώ και εγώ από την τοποθέτησή μου και να αποχωρήσω, όπως αποχώρησε ο κ. Κόρακας. Άλλα να κάνω μία συνοπτική τοποθέτηση επί των θεμάτων που έτεθησαν.

Πρώτα-πρώτα, υπήρξε αρκετή κριτική τόσο από τον Επίτιμο Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας, όσο και από τον Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας τον κ. Έβερτ, τον κ. Μάνο και όλη την Αξιωματική Αντιπολίτευση, για την περίοδο κατά την οποία η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. μετά τις εκλογές του 1981 έδωσε προτεραιότητα στη διάθεση οικονομικών πόρων υπέρ της ελληνικής περιφέρειας. Έλαβε τότε το Υπουργικό Συμβούλιο την απόφαση να καθιστερήσει συνειδητά -ήταν πολιτική επιλογή- την προωθηση ορισμένων συγκεκριμένων έργων της Αττικής.

Πρέπει, κύριοι συνάδελφοι, για να κατανοήσουμε γιατί η τότε κυβέρνηση οδηγήθηκε σ'εκείνη την απόφαση, να αναλογιστούμε ποιες ήταν οι συνθήκες χρηματοδότησης της περιφέρειας μέχρι το 1981, εκείνες που συνέθεταν, τη γνωστή σε όλο τον Ελληνικό Λαό, φράση "η περιφέρεια, ξεχασμένη Ελλάδα".

Θα αναφερθώ σε ένα παράδειγμα, από μία ιδιαίτερα ευαίσθητη νησιωτική περιοχή, το Νομό των Δωδεκανήσων για τον οποίο, τόση συζήτηση γίνεται και μάλιστα, πολλές φορές, με βαρύγουσες διατυπώσεις εκ μέρους των εκπροσώπων της Νέας Δημοκρατίας. Εκείνη την εποχή η ετήσια χρηματοδότηση ήταν όλη και όλη 270 εκατ. δραχμές για να προωθηθεί "η ανάπτυξη" στη νησιωτική Ελλάδα με την εθνική προτεραιότητα. Βεβαίως, κάτι ανάλογο συνέβαινε και στους υπόλοιπους νομούς της ελληνικής περιφέρειας. Και έπρεπε η τότε κυβέρνηση -και

ήταν μία συνειδητή απόφαση του τότε Υπουργικού Συμβουλίου - να στρέψει την προτεραιότητα της χρηματοδότησης για έργα υποδομής στην ελληνική περιφέρεια για να δώσει μία ανάσα για να κάνει έναν ταχύτερο βιμαπομό, προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης, η ελληνική περιφέρεια.

Δεν συμφωνεί η Νέα Δημοκρατία με αυτή την επιλογή. Νομίζω ότι αυτά τα ζητήματα έχουν κριθεί ήδη από τον Ελληνικό Λαό και έχουν κριθεί, εκτιμώ, θετικά σε ότι αφορά τις προτεραιότητες που έθεσε η τότε κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Άλλα βέβαια, εννοείται ότι ήταν μία πολιτική την οποία δεν πίστεψε ποτέ η Νέα Δημοκρατία και αυτό αποδεικνύεται από όλη την πολιτική της διαδρομή και τότε που κυβερνούσε τον Τόπο, αλλά και τώρα που βρίσκεται στην Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Είναι βέβαια αναγκαίο -και θα ήθελα να σταθώ σ' αυτό, κύριε Υπουργέ-επειδή χρειάζεται να δοθεί έμφαση στη χρηματοδότηση της ελληνικής περιφέρειας, παράλληλα με την προώθηση σημαντικών έργων υποδομής στην Αττική, (όπως αυτό, τη σύμβαση του οποίου συζητούμε σήμερα), κατά την αναθεώρηση του προγράμματος του δευτέρου Ευρωπαϊκού Πλαισίου Στήριξης, συμφωνώ - και νομίζω ότι συμφωνεί το σύνολο της Εθνικής Αντιπροσωπείας - να επιταχυνθεί η προώθηση της κατασκευής των έργων υποδομής της περιφέρειας, αλλά και να διευρυνθεί η χρηματοδότηση της, κατά την αναθεώρηση του δευτέρου Πακέτου Ντελόρ.

Αυτό, όμως, δε σημαίνει ότι πρέπει να συμμεριστούμε την άποψη την οποία διατύπωσε το ΔΗ.Κ.ΚΙ. και ειδικότερα ο Πρόεδρός του, ο κ. Τσοβόλας, ο οποίος χρησιμοποιώντας πλασματικά στοιχεία, έφθασε στην υπερβολή να υποστηρίζει, ότι το κόστος για τον Ελληνικό Λαό του έργου, θα είναι περίπου 500 δισ. δραχμές. Αυτό είναι ανακρίβεια. Έφθασε στην υπερβολή να λέει ότι θα κοστίσει περίπου 7 δισ. δραχμές το χιλιόμετρο. Ασφαλώς δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα αυτά.

Είναι γνωστό και τονίσθηκε, αλλά θα ήθελα να το υπογραμμίσω ακόμη μία φορά, ότι το Ελληνικό Δημόσιο βάζει 135 δισ. δραχμές, που αντιστοιχεί περίπου στο 1/3 του συμβατικού αντικειμένου του έργου που πρωθείται με την υπό ψήφιση σύμβαση. Και βέβαια τα 2/3 περίπου δεν τα πληρώνει ο κρατικός προϋπολογισμός, δεν αντλούνται από τους πόρους του δευτέρου Ευρωπαϊκού Πλαισίου Στήριξης, αλλά χρηματοδοτούνται σε τελευταία ανάλυση από τον χρήστη του έργου, ο οποίος θα πληρώνει τα διόδια κατά την διάρκεια της λειτουργίας του έργου.

Επομένως, δεν μπορεί να εμφανίζεται με πλασματικά στοιχεία, ότι τάχα θα πληρώσει το ελληνικό Δημόσιο 500 δισ. δραχμές και να παραποιούνται τα στοιχεία κόστους.

'Ηθέλα όμως να σταθώ και σε ορισμένα άλλα επιχειρήματα, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν από την Πλευρά της Αντιπολίτευσης, προσπαθώντας να εμφανίσουν ως δυσμενή τα στοιχεία του συγκεκριμένου έργου και να αποδείξουν, με αυτή την επιχειρηματολογία, ότι δεν καταλήγει προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου και του Ελληνικού Λαού, η κατασκευή του έργου που προβλέπει η εν λόγω σύμβαση.

Αναφέρθηκε κατά κόρον από το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, ότι θα μπορούσε να γίνει εξ ολοκλήρου από το Δημόσιο το έργο και να μην υπάρχει η συγχρηματοδότηση, που αποτελεί το σχέδιο χρηματοδότησης του έργου. Και αυτό, όταν είναι γνωστό ότι πάνω από το 50% του προϋπολογισμού του έργου χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και όταν είναι γνωστό ότι δεν θα χρηματοδοτούσε η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων το Δημόσιο για το συγκεκριμένο έργο ούτε κρατική εταιρεία.

Βέβαια, χρησιμοποιήθηκε και ένα άλλο επιχείρημα, θέλοντας να αποδείξουν ότι δεν είναι συμφέρον για το Ελληνικό Δημόσιο, ότι μπήκε, λέει, το Ελληνικό Δημόσιο εγγυητής για τη δανειοδότηση την οποία αναλαμβάνει η κοινοπραξία. Και αυτό όταν είναι γνωστό ότι η εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου ήταν αναγκαίο να δοθεί, μια και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων δεν εδέχετο την εγγύηση της κοινοπραξίας των εταιρειών πέραν της επταετίας.

Ουσιαστικά, το Ελληνικό Δημόσιο δεν διατρέχει κίνδυνο, γιατί εφ'ενός υπάρχει η υποθήκευση αυτού καθαυτού του έργου, αφ'ετέρου σε περίπτωση κατά την οποία δεν πληρώνει η κοινοτραξία, θα έχει τη δυνατότητα παρεμβαίνοντας το Δημόσιο, να κάνει εκείνο τη διαχείριση των εισπράξεων από τα διόδια και επομένως, να καλύψει τις υποχρεώσεις έναντι της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

Υπάρχει μία παραποίηση των στοιχείων και σε ό,τι αφορά τα διόδια. Ακούστηκε από την κα Δαμανάκη ότι ο Συνασπισμός εκτιμά πως θα φτάσουν στις 620 έως 700 δραχμές τα διόδια. Δεν ξέρω εάν αναφέρεται στην εποχή της λειτουργίας του έργου μετά από μια πενταετία. Δεν γνωρίζουμε ποια θα είναι τότε η ισοτιμία του ECU σε σχέση με τη δραχμή, όμως με τις σημερινές τιμές είναι 1,56 ECU το μέγιστο. Δηλαδή, με σημερινές τιμές δεν ξεπερνά τις 500 δραχμές. Επομένως, δεν πρέπει να δημιουργούνται εντυπώσεις με δίογκαση ή παραποίηση των στοιχείων που χρησιμοποιεί η Αντιπολίτευση.

Επικαλέστηκαν, σχετικά με το κόστος, παραδείγματα άλλων κατασκευών, όπως είναι του υπεραστικού δρόμου στη Θεσσαλονίκη. Δηλαδή ουσιαστικά για να συγκρίνουν τα κόστη των έργων χρησιμοποιούν ανόμοιες κατασκευές, οι οποίες οδηγούν ασφαλώς σε λαθεμένα συμπεράσματα, σε σχέση με το ποιο είναι το πραγματικό κόστος, το οποίο συνδέεται άμεσα με τη μελέτη και της επί πλέον κατασκευής που περιλαμβάνει το συγκεκριμένο έργο.

Έφθασε, μάλιστα, ο κ.Τσοβόλας, τη δυνατότητα την οποία παρέχει το έργο αυτο- σε μία ζώνη ενδιάμεσα, αν αργότερα θελήσει και όποτε προγραμματίσει το ελληνικό Δημόσιο να κάνει τον προαστικό σιδηρόδρομο- να την προσθέτει και αυτή στο κόστος του έργου, προκειμένου να διογκώσει τη δήθεν διαπάνη και να δημιουργήσει ψευδείς, θα έλεγα με παραποιημένα στοιχεία, ανακριβείς εντυπώσεις.

Υπήρξε ένα ολίσθημα, όπως χαρακτήρισε ο Υπουργός προηγουμένων την απειλή που εκτόξευσε ο κ.Έβερτ για παραπομπή της υπόθεσης στην εισαγγελέα, λέγοντας ότι θα υπάρχει μια επιβάρυνση της τάξης των 17 δισ. δραχμών από την επικαιροποίηση των τιμών σε δραχμές. Ασφαλώς, είναι σοβαρό το ολίσθημα του Αρχηγού της Νέας Δημοκρατίας, γιατί η απώλεια η οποία αναφέρθηκε και η οποία συζητήθηκε στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή είναι η απώλεια των 2,5 δισ. περίπου από την καμπύλη των επιτοκίων, γιατί δεν αρχίζουν να μετρούν από τις 30.6.94, αλλά με μια υστέρηση χρόνου και πηγαίνουν περίπου στην εποχή έναρξης των εργασιών του έργου, με προβλεπόμενη έναρξη κατασκευής είναι 30.6.96. Δηλαδή εμφανίζεται καθυστέρηση μιας διετίας. Αυτή η διαφορά του χρόνου είναι που προκαλεί την απώλεια των 2,5 δισ. δραχμών και όχι το ανακριβές στοιχείο, το σφάλμα ολκής που έκανε σήμερα ο κ.Έβερτ, λέγοντας ότι από την επικαιροποίηση των τιμών σε δραχμές πρόκειται να προκύψει ζημιά του Δημοσίου 17 δισ. δραχμές. Όταν, κύριοι συνάδελφοι, στη σελίδα 6 παρ. 5 της Εισηγητικής Έκθεσης γράφεται σαφέστατα ότι τα ίδια κεφάλαια του Αναδόχου, όπως και η συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου επικαιροποιούνται με τα προβλεπόμενα από τα τεύχη δημοπράτησης και τη σύμβαση επιτόκια, της καμπύλης επιτοκίων ομολόγων ECU της 30.6.94.

Επομένως, μιλούμε για έναν προϋπολογισμό ο οποίος είναι σε ECU και μιλούμε για μία επικαιροποίηση με καμπύλη επιτοκίων σε ECU. Δεν αναφέρεται πουθενά ότι πρόκειται να γίνει επικαιροποίηση σε δραχμές, για να οδηγείται σ' αυτά τα εσφαλμένα συμπεράσματα, που οδηγήθηκε ο κ.Έβερτ και μάλιστα να εκτοξεύει και απειλές, ότι πρόκειται να φέρει την υπόθεση ενώπιον του εισαγγελέα.

Αλλά, κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι μόνο αυτά τα οποία Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

παραποίησε η Αντιπολίτευση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Κύριε Σφυρίου, με συγχωρείτε. Θα παρακαλούσα τους κυρίους συναδέλφους γιατί με τον ερχομό των Υπουργών και ιδιαίτερα του αγαπητού κυρίου Γιαννόπουλου, έχει κάπως μετατοπισθεί το ενδιαφέρον της συζήτησης.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υπ. Δικαιοσύνης):** Ήθελα να υπερασπιστώ το νομοσχέδιο του κ. Λαλιώτη και να διαλύσω τις αιμφιβολίες της Αντιπολίτευσης.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Θα παρακαλούσα να σταματήσουν οι ψήφισμα για να ολοκληρώσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.Σ.Ο.Κ.

**ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ:** Πρόκειται να ολοκληρώσω, κύριε Πρόεδρε, αλλά θα ήθελα να απαντήσω και στο επιχείρημα της Αντιπολίτευσης, που λέει "επειδή προβλέπει η σύμβαση την προκαταβολή, άρα πληρώνει 100% το ελληνικό Δημόσιο το κόστος του έργου". Τίποτα αναληθέστερο απ' αυτό, γιατί όλοι γνωρίζουμε ότι βάσει του v. 1418/84 προβλέπεται το δικαίωμα - αλλά και η υποχρέωση του Ελληνικού Δημοσίου, εφ' όσον προβληθεί σχετικό αίτημα, να καταβάλει προκαταβολή που να αντιστοιχεί μέχρι το 15% επί του προϋπολογισμού. Βέβαια, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν πρόκειται να βάλει τα ίδια κεφάλαια η κοινοπραξία. Θα τα βάλει στο σύνολο, όπως θα εξυπηρετήσει και στο ακέραιο τη δανειοδότηση. Η Δε προκαταβολή δεν είναι υποθετικό στοιχείο υπέρ της κοινοπραξίας. Γνωρίζουμε όλοι, από την εκτέλεση των δημοσίων έργων, ότι, όταν δίνεται η προκαταβολή, αυτά τα χρήματα που προκαταβάλλονται οι σχετικές για εργασίες που πραγματοποιούνται, είναι χωρίς αναθέωρηση. Είναι γνωστό ότι καλύπτεται υποχρεωτικά η προκαταβολή από την κοινοπραξία με εγγυητικές επιστολές και είναι γνωστό -σύμφωνα με αυτά που αναφέρει η έκθεση - ότι θα καταβάλει περίπου 18 δισ. Δραχμές σε εγγυητικές επιστολές η κοινοπραξία. Το σύνολο ασφαλώς των ίδιων κεφαλάιων που θα καταβάλει η κοινοπραξία, θα είναι 47 δισ. και θα είναι και η εξυπηρέτηση των δανείων, τα οποία συνάπτει από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και άλλες τράπεζες. Νομίζω, κύριε Πρόεδρε, ότι έχει ήδη φωτισθεί το θέμα. Τα επιχείρημα τα οποία χρησιμοποίησε η Αντιπολίτευση ασφαλώς είναι επιχειρήματα τα οποία δεν αντέχουν σε μία συζήτηση με σοβαρή επιχειρηματολογία και ήδη έχουν απαντηθεί με επάρκεια. Πρέπει να έχει ήδη διαμορφώσει γνώμη η Ολομέλεια για να μπορούμε να προχωρήσουμε στη ψήφιση της σύμβασης επί της αρχής.

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα του ΠΑ.Σ.Ο.Κ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Ευχαριστώ, κύριε Σφυρίου.

Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε το στάδιο των πρωτολογιών και αύριο θα ολοκληρωθεί η συζήτηση του νομοσχέδιου με τις δευτερολογίες και τη συζήτηση των άρθρων. Έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της 6<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1996 και ερωτάται το Σώμα αν επικρούνται.

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ :** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):** Συνεπώς τα Πρακτικά της 6<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1996 επεκυρώθησαν. Κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 23.50', λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Τετάρτη 20 Νοεμβρίου 1996 και ώρα 18.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και στη συνέχεια νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημεροσία διάταξη.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ