

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΝΕ'

Τρίτη 12 Ιανουαρίου 1999

Αθήνα, σήμερα στις 12 Ιανουαρίου 1999, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.05', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΥ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Πέτρο Κατσιλιέρη, Βουλευτή Μεσσηνίας, τα ακόλουθα:

"Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Ποντιακών Σωματείων Νότιας Ελλάδας ζητεί να ληφθούν μέτρα προστασίας και στήριξης του Ποντιακού Ελληνισμού.

2) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Ποντιακών Σωματείων Νότιας Ελλάδας ζητεί να ληφθούν μέτρα προστασίας και στήριξης του Ποντιακού Ελληνισμού.

3) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΑΡΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Ποντιακών Σωματείων Νότιας Ελλάδας ζητεί να ληφθούν μέτρα προστασίας και στήριξης του Ποντιακού Ελληνισμού.

4) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Ποντιακών Σωματείων Νότιας Ελλάδας ζητεί να ληφθούν μέτρα προστασίας και στήριξης του Ποντιακού Ελληνισμού.

5) Η Βουλευτής Πέλλας κυρία ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Ποντιακών Σωματείων Νότιας Ελλάδας ζητεί να ληφθούν μέτρα προστασίας και στήριξης του Ποντιακού Ελληνισμού.

6) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Ποντιακών Σωματείων Νότιας Ελλάδας ζητεί να ληφθούν μέτρα προστασίας και στήριξης του Ποντιακού Ελληνισμού.

7) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Ποδοσφαιρικών Σωματείων Μεσσηνίας ζητεί την καταβολή των επιχορηγήσεων κατά

τη διάρκεια του πρωταθλήματος κ.λπ.

8) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Ποδοσφαιρικών Σωματείων Μεσσηνίας ζητεί την καταβολή των επιχορηγήσεων κατά τη διάρκεια του πρωταθλήματος κ.λπ.

9) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία τα Αθλητικά Σωματεία Μεσσηνίας ζητούν τη συντήρηση και βελτίωση των ήδη υπαρχόντων αθλητικών εγκαταστάσεων του Νομού Μεσσηνίας.

10) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Συλλόγων Γονέων και Κηδεμόνων του Διαμερίσματος Δήμου Αθηναίων ζητεί να παραταθούν οι χρονικές προθεσμίες για την ανάδειξη των οργάνων των γονέων όλων των βαθμίδων.

11) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ και ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Γλυκών Νερών Αττικής, καταγγέλλει την εγκατάσταση των πυρηνικών αντιδραστήρων στην Τουρκία.

12) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Πρακτόρων ΠΡΟ-ΠΟ ζητεί την οργάνωση των στοιχημάτων προκαθορισμένης ή μη απόδοσης.

13) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Ανεξάρτητος Αγροτικός Σύλλογος Δημιουργού Μαγνησίας αναφέρεται στα προβλήματα που δημιουργούν οι Ενώσεις Γεωργικών Συνεταιρισμών στους αγρότες κατά τη διανομή των πάσης φύσεως επιδοτήσεων φυτικού ή ζωικού κεφαλαίου.

14) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ και ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δημοκρατικός Σύλλογος Γυναικών Βύρωνα Αθηνών καταγγέλλει τους βομβαρδισμούς των ΗΠΑ και της Βρετανίας εναντίον του Ιράκ.

15) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ και ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Παράρτημα Πετραλώνων - Θησείου - Πάνω Σφαγείων της ΠΕΑΕΑ εκφράζει τη συμπάρασταση των μελών του Παραρτήματος στους αγώνες των μαθητών, φοιτητών, καθηγητών, αγροτών, άλλων εργαζομένων ενάντια στην κυβερνητική πολιτική.

16) Οι Βουλευτές κύριοι ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ και ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Επιμελητών Εισπράξεων ΤΕΒΕ "Η ΜΕΛΙΣΣΑ" και Συνεργαζόμενοι Επιμελητές Εισπράξεων στα 85 Τμήματα του ΤΕΒΕ σε 75 πόλεις της Ελλάδας ζητούν να αλλάξει η εργασιακή σχέση των συμβασιούχων υπαλλήλων ορισμένου χρόνου του ΤΕΒΕ σε αορίστου.

17) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ και ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Κορίνθου ζητεί την αύξηση του αφορολογήτου ορίου για μισθωτούς και συνταξιούχους στο ύψος των ετήσιων αποδοχών του ανειδίκευτου εργάτη.

18) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία Εργαζόμενοι, Άνεργοι και Συνταξιούχοι της Λευκάδας ζητούν την τήρηση του 8ώρου ωραρίου εργασίας κ.λπ.

19) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Ηρακλείου υποβάλλει προτάσεις του για τον έλεγχο ανελέγκτων φορολογικών υποθέσεων και επίλυση φορολογικών διαφορών.

20) Ο Βουλευτής Αιτωλίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ - ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Οδοντιατρικός Σύλλογος Αργινίου καταγγέλλει παρανομίες της οδοντιάτρου της ΔΕΗ στο Αργίνιο.

21) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Εργαζόμενοι της Αβερωφείου ΤΕΣ Λάρισας ζητούν να τους καταβληθούν δεδουλευμένες αποδοχές τους.

22) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών, η Ομοσπονδία Συνταξιούχων Σιδηροδρομικών Ελλάδος και ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου ζητούν τη λήψη μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου.

23) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Εσπεριδοκαλλιεργητών Χίου ζητεί ειδικές ρυθμίσεις για τους εσπεριδοκαλλιεργητές της νήσου Χίου.

24) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα που υπάρχουν για την καταβολή της επιδότησης ελαιολάδου της τρέχουσας ελαιοκομικής περιόδου.

25) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα επικίνδυνα κτίρια που υπάρχουν στο Δήμο Καλαμάτας Μεσσηνίας μετά τους σεισμούς.

26) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η ίδρυση ΤΕΕ και εσπερινού γυμνασίου στην πόλη της Μεσσήνης Νομού Μεσσηνίας.

27) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο καταγγέλλεται ο αποκλεισμός των ΤΕΕ από τα σχολικά πρωταθλήματα.

28) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην καθυστέρηση των ελέγχων των επενδυτικών προτάσεων για την παραγωγή ελαιολάδου ονομασίας προελεύσεως.

29) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο η ΤΕΔΚ Μεσσηνίας εκφράζει τις διαφωνίες της για το θεσμικό πλαίσιο που θα διέπει τις ΤΕΔΚ και την ΚΕΚΔΕ.

30) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Μ. Καρχιμάκης, πρ. Βουλευτής Λασιθίου, ζητεί να παραχωρηθεί η χρήση του ΒΚ28 ακινήτου του Δημοσίου στο Σύλλογο Εθελοντών Αιμοδοτών Ιεράπετρας Κρήτης.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1902/1.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 5027Β/22.9.98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 1902 που κατατέθηκε την 1.9.98 από το Βουλευτή κ. Γιάννη Κουράκη σας γνωρίζουμε τα εξής:

Ο οικισμός του Αγίου Ιωάννη δεν φαίνεται ότι πληροί τις προϋποθέσεις για να οριοθετηθεί στα πλαίσια του από 24.4.85 Π.Δ/γματος (ΦΕΚ 181Δ/85), δεδομένου ότι δεν είναι απογεγραμμένος το έτος 1981 (στην ΕΣΥΕ του 1991 αναφέρεται με πληθυσμό πέντε κατοίκων).

Ο εν λόγω οικισμός είναι παραλιακός και η αρμοδιότητα έγκρισης των ορίων του ανήκει στο Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας Ηρακλείου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 2508/97 (ΦΕΚ 124Α).

Ο Υπουργός

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

2. Στην με αριθμό 1849/28.8.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 5021/29.9.98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτητη με αριθμό 1849 που κατατέθηκε στις 28.8.98 από τους Βουλευτές κυρίους Νικόλαο Γκατζή και Αχιλλέα Κανταρτζή σας γνωρίζουμε τα εξής:

Για τη Βιομηχανία SOVEL μετά από υποβολή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) έχει εκδοθεί ΚΥΑ Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (αρ. πρωτ. 68887/97).

Για τη Βιομηχανία "Χαλυβουργία Θεσσαλίας ΑΣΕΕ" έληξε η ΚΥΑ Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (με αρ. 33147/96) και υποβλήθηκε νέα ΜΠΕ, η οποία απεστάλη στο Νομαρχιακό Συμβούλιο Μαγνησίας προς δημοσιοποίηση (σχετ. υπ'αριθμ. 61587/98 έγγραφο της αρμόδιας Δ/σης ΕΑΡΘ του Υπουργείου). Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας δημοσιοποίησης-γνωμοδότησης θα συνταχθεί η ΚΥΑ Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων στην οποία θα προβλέπεται η λήψη μέτρων για τον περιορισμό των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

Η Βιομηχανία ΕΛΣΙ σύμφωνα με την ενημέρωση της προαναφερθείσας υπηρεσίας μας έχει σταματήσει την παραγωγική της δραστηριότητα και κατά συνέπεια δεν τίθεται θέμα έγκρισης περιβαλλοντικών όρων.

Ο έλεγχος τήρησης των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων ανήκει στην αρμοδιότητα της αδειοδοτούσας αρχής καθώς και των Νομαρχιακών και Περιφερειακών Υπηρεσιών.

Τέλος, σχετικά με τις αναφερόμενες παρεμβάσεις στον αιγιαλό και στην παραλία, σας πληροφορούμε ότι εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των Υπηρεσιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, (της οποίας επισυνάπτουμε φωτοαντίγραφο του αρ. πρωτ. 1320/28.9.98 εγγράφου σε απάντηση της ενημέρωσης που ζητήθηκε) καθώς και της οικείας Κτηματικής Τράπεζας.

Ο Υπουργός

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

3. Στις με αριθμό 1841/28.8.98, 2442/29.9.98, 2893/6.10.98 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ'αριθμ. 5020/29.9.98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων

Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στις ερωτήσεις με αριθμούς 1841/28.8.98, 2442/21.9.98 και 2893/6.10.98 από τους Βουλευτές κυρίους Δημήτριο Πιπτεργιά και Χρήστο Θεοδώρου σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το Ι.Γ.Μ.Ε. πραγματοποίησε προκαταρκτική γεωτεχνική έρευνα στην Κοινότητα Βίταλα και στον οικισμό Δένδρα ύστερα από εκδήλωση κατολισθητικών φαινομένων (έκθεση Τ1989/98). Σε αυτήν την έκθεση διατυπώνεται η ανάγκη πραγματοποίησης λεπτομερέστερης γεωτεχνικής έρευνας και προτείνεται χαρτογράφηση σε κατάλληλη κλίμακα, καθορισμός ζωνών οικιστικής καταλληλότητας κλπ., λόγω της έντασης των κατολισθητικών φαινομένων που έχουν πλήξει ένα σημαντικό τμήμα του οικισμού, προκειμένου να προταθούν τα αναγκαία έργα προστασίας και να διαμορφωθεί το πλαίσιο των παρεμβάσεων. Η Δ/νση Οικιστικής Πολιτικής και Κατοικίας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. αναγνωρίζοντας τον επείγοντα χαρακτήρα του προβλήματος που έχει ανακύψει στην περιοχή αυτή, σε συνεννόηση με τις νομαρχιακές υπηρεσίες, προχώρησε στην έκδοση σχετικής απόφασης με διάθεση ποσού 4.500.000 δραχμών στο Ι.Γ.Μ.Ε. προκειμένου να γίνει Γεωτεχνική-Γεωλογική και Τεχνικογεωλογική Έρευνα στα Βίταλα Ν. Ευβοίας καθώς και προκαταρκτική Γεωτεχνική Έκθεση στον οικισμό Κόμητο Ν. Ευβοίας, που παρουσιάστηκαν κατολισθητικά προβλήματα.

Ήδη πληροφορούμαστε ότι το Ι.Γ.Μ.Ε. πρόκειται να ξεκινήσει άμεσα τις εργασίες σύνταξης της έρευνας αυτής που σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που έχει σταλεί θα παραδοθεί σε τρεις μήνες.

Παράλληλα, και πάντα σε συνεννόηση με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Νομαρχίας και των κεντρικών φορέων που εμπλέκονται, θα εξεταστεί και η περίπτωση μετεγκατάστασης των πληγέντων κατοίκων σε άλλη ασφαλή θέση εφόσον αυτό απαιτείται.

Ο Υπουργός

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

4. Στην με αριθμό 1801/27.8.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 5019B/14.9.98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 1801 που κατατέθηκε στις 27.8.98 από το Μηνά Σταυρακάκη σας γνωρίζουμε τα εξής:

Στο Νομό Ηρακλείου προβλέπεται να κατασκευαστούν τουλάχιστον οκτώ (8) Χώροι Υγειονομικής Ταφής (ΧΥΤΑ) για την εξυπηρέτηση των ΟΤΑ του Νομού. Το προαναφερόμενο γεγονός αποδεικνύει ότι το θέμα της διαχείρισης των στερεών αποβλήτων, στο Νομό Ηρακλείου, αντιμετωπίζεται αποσπασματικά και όχι συλλογικά σε επίπεδο Νομού, όπως επιβάλλει η επιστημονική δεοντολογία και η ελληνική νομοθεσία που είναι εναρμόνιση οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η παραπάνω νομοθεσία προβλέπει να συνταχθεί μελέτη σχεδιασμού διαχείρισης των στερεών αποβλήτων σε επίπεδο Νομού, στο πλαίσιο της οποίας θα δοθεί προτεραιότητα στη μείωση αποβλήτων, στη δυνατότητα ανάκτησης υλικών και ενέργειας στην ανακύκλωση, καθώς και στην τελική διάθεσή τους χωρίς να δημιουργηθούν προβλήματα στη δημόσια υγεία και το περιβάλλον. Με τον τρόπο αυτόν εξασφαλίζεται ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα δράσης σε επίπεδο νομού και όχι μεμονωμένες προτάσεις Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Με βάση τα παραπάνω θεωρούμε ότι η πολιτική της συλλογικότητας που προωθεί το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για το σχεδιασμό της διαχείρισης των στερεών αποβλήτων εξυπηρετεί σκοπούς τόσο περιβαλλοντικούς όσο και οικονομικούς (βιωσιμότητα της λειτουργίας των ΧΥΤΑ και της διαχείρισης των στερεών αποβλήτων).

Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. προκειμένου να βοηθήσει την Τοπική Αυτοδιοίκηση στην προσπάθεια επίλυσης των προβλημάτων που δημιουργούνται από τη λειτουργία των ανεξέλεγκτων χωματερών έχει εκδόσει την ΚΥΑ για την κατασκευή ΧΥΤΑ της 1ης και 7ης

Εδαφικής Περιφέρειας Ν. Ηρακλείου καθώς και τις ΚΥΑ για αποκατάσταση των χώρων διάθεσης Σκαφιδάρα και Τεμένους. Επίσης, από τις 29.3.95 με την Απόφαση 56407/1448 έχει δοθεί η προέγκριση χωροθέτησης για το Φόδελε στη 10η Εδαφική Περιφέρεια. Στην παρούσα φάση το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. προχωρεί στην έκδοση της ΚΥΑ για την κατασκευή ΧΥΤΑ της 3ης Εδαφικής Περιφέρειας του Νομού στο πλαίσιο της διαδικασίας προέγκρισης χωροθέτησης των ΧΥΤΑ της 9ης Εδαφικής Περιφέρειας αλλά επισημαίνεται ότι απαιτείται η ολοκλήρωση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης των υπό εξέταση ΧΥΤΑ να οριστικοποιηθεί στο πλαίσιο εγκεκριμένου, από τη Νομαρχία και την Περιφέρεια σχεδιασμού της διαχείρισης απορριμμάτων σε επίπεδο Νομού ή Περιφέρειας όπου εκτός των άλλων θα συνεκτιμηθούν:

α. Οι υπάρχουσες και προωθούμενες χωροταξικές και πολεοδομικές μελέτες του Νομού και

β. Η βιωσιμότητα λειτουργίας των προτεινόμενων ΧΥΤΑ καθώς και εκτίμηση του προϋπολογισμού των έργων κατασκευής.

Τέλος, σας επισημαίνουμε ότι θα μπορούσαν να έχουν γίνει οι κατασκευαστικές μελέτες για την 1η και 7η Εδαφική Περιφέρεια και να αρχίσουν τα έργα για την κατασκευή των ΧΥΤΑ, πράγμα που σίγουρα θα εξασφάλιζε την πλήρη απορρόφηση της επιχορήγησης από το ΠΕΠ Κρήτης, το οποίο λήγει το 1999.

Ο Υπουργός

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

5. Στην με αριθμό 1794/27.8.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 938/22.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 1794/27.8.98 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από τη Βουλευτή κυρία Στέλλα Αλφιέρη, για το θέμα της αρμοδιότητάς μας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σύμφωνα με τη νομοθεσία του Τ.Ε.Β.Ε. αρ. 1 Ν. 1027/80 (ΦΕΚ 49Α), στην υποχρεωτική ασφάλιση αυτού υπάγονται όλοι οι άνω των 18 ετών επαγγελματίες και βιοτέχνες, που διατηρούν επαγγελματική στέγη.

Σαν επαγγελματική στέγη νοείται οποιοσδήποτε χώρος, όπου ασκείται το επάγγελμα (κατάστημα πώλησης, πάγκοι, υπαίθρια εγκατάσταση, αυτοκίνητο κλπ.).

Επομένως, οι αμαξάδες υπάγονται στην ασφάλιση του Τ.Ε.Β.Ε., εφόσον ασκούν το επάγγελμά τους σε περιοχές άνω των 2000 κατοίκων ή άνω των 1000 στους νομούς Αττικής, Ευβοίας, Βοιωτίας, Κορινθίας και Θεσσαλονίκης, όπου έχει επεκταθεί η ασφάλιση.

Ο Υφυπουργός

ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ"

6. Στην με αριθμό 1513/24.8.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 5004B/5.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 1513 που κατατέθηκε στις 24.8.98 από τους Βουλευτές κυρίους Μαρία Μπόσκου και Σταύρο Παναγιώτου σας γνωρίζουμε τα εξής:

Βάσει της κείμενης νομοθεσίας για την επιβολή κυρώσεων στις βιομηχανίες που δεν τηρούν τους όρους επεξεργασίας και διάθεσης των υγρών αποβλήτων τους αρμόδια Υπηρεσία να εισηγηθεί την επιβολή κυρώσεων είναι η Δ/νση Υγιεινής της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, η οποία και εισηγείται και τη χορήγηση της άδειας στο Νομάρχη.

Ειδικότερα, για τον έλεγχο και την επιβολή κυρώσεων στις μονάδες που αποχετεύουν απόβλητα στην Τ. 66 αρμόδιες είναι οι υπηρεσίες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Πέλλας και Ημαθίας.

Για την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων στους πιο πάνω νομούς, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.:

-Έχει εγκρίνει πιστώσεις από ΕΤΕΡΠΣ για την ίδρυση και

λειτουργία χώρων διάθεσης αποσυρόμενων αγροτικών προϊόντων στους Νομούς Ημαθίας και Πέλλας, συνολικού ποσού 278 εκατομμυρίων δραχμών, με τις Υπουργικές Αποφάσεις 82216/19.9.95 και 84105/18.10.95 αντίστοιχα.

-Έχει εντάξει στο ΕΠΠΕΡ την κατασκευή ΧΥΤΑ στο Νομό Πέλλας με προϋπολογισμό 700 εκατομμύρια δραχμές.

- Με την απόφαση Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. οικ. 73186/10.1.97 έχει εγκρίνει 20 εκατομμύρια δραχμές από το ΕΤΕΡΠΣ για μελέτη διαχείρισης απορριμμάτων στο Νομό Πέλλας.

- Με την απόφαση Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. οικ. 46758/28.5.96, έχει εγκρίνει 150 εκατομμύρια από ΕΤΕΡΠΣ, για πρόγραμμα διαχείρισης απορριμμάτων στο Συμβούλιο Περιφέρειας 3ης Εδαφικής Καλλιέργειας Ν. Ημαθίας.

Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. λαμβάνοντας γνώση του αναφερομένου στην ερώτηση επεισοδίου, απέστειλε έγγραφο υπογραφής Γενικού Γραμματέα στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, φωτοαντίγραφο του οποίου επισυνάπτουμε για ενημέρωσή σας. Επιπλέον, οι υπηρεσίες του Υπουργείου είναι διαθέσιμες για παροχή τεχνικής βοήθειας στην προσπάθεια των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων για την αντιμετώπιση της κατάστασης.

Ο Υπουργός

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

7. Στην με αριθμό 1476/21.8.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 5000β έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 1476 που κατατέθηκε στις 21.8.98 από το Βουλευτή κ. Γεώργιο Τρυφωνίδη και αφορά την υλοποίηση του αρδευτικού έργου Ελαιώνα-Λάμαρης στο Νομό Πρεβέζης, σας γνωρίζουμε ότι η αρμόδια υπηρεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Δ/ση Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού) γνωμοδότησε αρνητικά για το έργο δεδομένου ότι η περιοχή εκτέλεσης του βρίσκεται εντός προστατευόμενης ζώνης (οδηγία 92/43 "NATURA 2000" Σύμβαση Ramsar και οδηγία 79/409 "Προστασία ορνιθοπανίδας").

Ο Υπουργός

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

8. Στην με αριθμό 1183/18.8.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 4987B/16.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 1183 που κατατέθηκε στις 18.8.98 από το Βουλευτή κ. Ευάγγελο Πολύζο σας γνωρίζουμε τα εξής:

Βάσει της κείμενης νομοθεσίας για την επιβολή κυρώσεων στις βιομηχανίες που δεν τηρούν τους όρους επεξεργασίας και διάθεσης των υγρών αποβλήτων τους αρμόδια Υπηρεσία να εισηγηθεί την επιβολή των κυρώσεων είναι η Δ/ση Υγιεινής της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, η οποία και εισηγείται και τη χορήγηση της άδειας στο Νομάρχη.

Ειδικότερα για τον έλεγχο και την επιβολή κυρώσεων στις μονάδες που αποχετεύουν απόβλητα στην Τ.66 αρμόδιες είναι οι υπηρεσίες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Πέλλας και Ημαθίας.

Για την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων στους πιο πάνω νόμους, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.:

-Έχει εγκρίνει πιστώσεις από ΕΤΕΡΠΣ για τη ίδρυση και λειτουργία χώρων διάθεσης αποσυρόμενων αγροτικών προϊόντων στους Νομούς Ημαθίας και Πέλλας, συνολικού ποσού 278 εκατομμυρίων δραχμών, με τις υπουργικές αποφάσεις 82216/19.9.95 και 84105/18.10.95, αντίστοιχα.

-Έχει εντάξει στο ΕΠΠΕΡ την κατασκευή ΧΥΤΑ στο Νομό Πέλλας με προϋπολογισμό 700 εκατομμύρια δραχμές.

- Με την απόφαση Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει εγκρίνει 20 εκατομμύρια δραχμές από το ΕΤΕΡΠΣ για μελέτη διαχείρισης απορριμμάτων στο Νομό Πέλλας.

- Με την απόφαση Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. οικ. 46758/28.5.96, έχει εγκρίνει 150 εκατομμύρια από ΕΤΕΡΠΣ, για πρόγραμμα διαχείρισης

απορριμμάτων στο Συμβούλιο Περιφέρειας 3ης Εδαφικής Περιφέρειας Ν. Ημαθίας.

Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. λαμβάνοντας γνώση του αναφερομένου στην ερώτηση επεισοδίου, απέστειλε έγγραφο υπογραφής Γενικού Γραμματέα στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, φωτοαντίγραφο του οποίου επισυνάπτουμε για την ενημέρωσή σας. Επιπλέον, οι υπηρεσίες του Υπουργείου είναι διαθέσιμες για παροχή τεχνικής βοήθειας στην προσπάθεια των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων για την αντιμετώπιση της κατάστασης.

Ο Υπουργός

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

9. Στην με αριθμό 721/31.7.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 4947B/21.9.98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 721 που κατατέθηκε στις 31.7.98 από το Βουλευτή κ. Γιάννη Κουράκη σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το πρόβλημα της αυθαίρετης δόμησης αντιμετωπίζεται με την εκπόνηση πολεοδομικών μελετών και την ένταξη περιοχών στο σχέδιο πόλης, με στόχο την εκτόνωση των οικιστικών πιέσεων και την κάλυψη πραγματικών αναγκών Α και Β κατοικίας και συναφών χρήσεων.

Ειδικότερα για το ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα Ηρακλείου είχαμε την ευκαιρία να ενημερώσουμε προφορικά τη Βουλή κατά τη συζήτηση της επίκαιρης ερώτησης 1220/20.5.97 (Σύνεδρος Α-Συνεδρίαση ΡΑΕ - 26.5.97).

Επιπλέον σας ενημερώνουμε ότι στο πλαίσιο του Γ' προγράμματος αναθέσεων του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει ήδη ανατεθεί η μελέτη τροποποίησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της πόλης του Ηρακλείου, έτσι ώστε τα όριά του να επεκταθούν και έχει παραδοθεί η Α' φάση.

Στο πλαίσιο του παραπάνω προγράμματος εκπονείται εξάλλου μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του οικισμού Γιοφυράκια της Κοινότητας Βουτών (εμπήπει στην ευρύτερη περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Σχεδίου Ηρακλείου) καθώς και μελέτη Γ.Π.Σ. της Σταλίδας Κοινότητας Μοχού.

Μετά την ολοκλήρωση των παραπάνω τριών μελετών Γ.Π.Σ. που αφορούν αστικά κέντρα του Νομού Ηρακλείου θα είναι δυνατή η πολεοδόμηση και των περιοχών των νέων επεκτάσεων που θα προβλέπονται βάσει των μελετών αυτών.

Ο Υπουργός

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

10. Στην με αριθμό 595/28.7.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 4935B/25.9.98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 595 που κατατέθηκε στις 28.7.98 από το Βουλευτή κ. Σπύρο Δανέλλη σας γνωρίζουμε τα εξής:

Για τον παραλιακό και αξιόλογο αρχιτεκτονικά οικισμό ΠΑΝΟΡΜΟ του Ν. Ρεθύμνης έχουν πραγματοποιηθεί οι ακόλουθες πολεοδομικές ρυθμίσεις.

1. 1992-Απόφαση Νομάρχη ΤΠ 3755/22.7.1992 με την οποία καθορίστηκαν όρια και όροι δόμησης.

2. 1993-Απόφαση Νομάρχη ΤΠ 4029/13.8.1993 (ΦΕΚ 1127Δ/15.9.93) με την οποία επεκτάθηκαν τα όρια του οικισμού και εγκρίθηκε μελέτη πολεοδόμησης.

3. 1996-Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για τον χαρακτηρισμό του οικισμού ως παραδοσιακού και επιβολή όρων προστασίας και δόμησης, κατόπιν εισήγησης της Δ/σης Πολεοδομικού Σχεδιασμού του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Δεδομένου ότι το ΣτΕ κατά την επεξεργασία του θέματος (πρακτικό 90/98) θεώρησε ότι η αρχική οριοθέτηση του οικισμού έπρεπε να γίνει με Π.Δ. και κατά συνέπεια η Πολεοδομική Μελέτη θεωρείται μη νόμιμη, οι υπηρεσίες του Υπουργείου μας επανεξετάζουν το θέμα για την εξεύρεση λύσης και μέτρων προστασίας του οικισμού.

Τέλος, σας ενημερώνουμε ότι η προαναφερθείσα υπηρεσία μας έχει ήδη αποστέλλει προς το αρμόδιο Πολεοδομικό Γραφείο Περάματος κατάλογο αξιολογών κτιρίων του οικισμού στα οποία δεν επιτρέπεται η κατεδάφιση ενώ προωθείται και ο χαρακτηρισμός των κτιρίων αυτών ως διατηρητέων.

Ο Υπουργός

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ").

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν εισέλθουμε στην ημερήσια διάταξη των αναφορών και ερωτήσεων θα αναγνωσθεί το δελτίο των επικαίρων ερωτήσεων της Τετάρτης 13 Ιανουαρίου 1999.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 2&3 Καν.Βουλής)

1. Η με αριθμό 398/11-1-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Λεωνίδα Τζανή προς τον Υφυπουργό Πολιτισμού (αρμόδιο για θέματα αθλητισμού), σχετικά με τη μετατροπή του Εθνικού Σταδίου Νέας Ιωνίας Βόλου σε Περιφερειακό Πανθεσσαλικό Στάδιο κλπ.

2. Η με αριθμό 396/11-1-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Δημητρίου Σιούφα προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με την ίδρυση και λειτουργία του νέου

Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Θεσσαλίας.

3. Η με αριθμό 402/11-1-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Νικολάου Γκατζή προς την Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με τη λήψη μέτρων στήριξης της λειτουργίας και ανάπτυξης της ΛΑΡΚΟ Α.Ε. κλπ.

4. Η με αριθμό 399/11-1-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ευάγγελου Αποστόλου προς την Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με τη λήψη μέτρων επίλυσης των προβλημάτων της ΛΑΡΚΟ Α.Ε., την προστασία των εργαζομένων κλπ.

5. Η με αριθμό 393/11-1-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεωργίου Τσαφούλια προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τον χαρακτηρισμό ως προαιρετικού του μαθήματος της Κοινωνιολογίας στα λύκεια.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δευτέρου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 2&3 Καν.Βουλής)

1. Η με αριθμό 391/11-1-99 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας κ. Άννας Μπενάκη-Ψαρούδα προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις διαδικασίες που τηρήθηκαν για τις αποστάσεις των δασκάλων και καθηγητών κλπ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριοι Βουλευτές, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Πρώτη είναι η υπ' αριθμόν 3630/10-11-98 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Αλέξανδρου Χρυσανθακόπουλου προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την ένταξη των πρώην ασφαλισμένων του Οργανισμού Γεωργικών Ασφαλίσεων στα προνοιακά προγράμματα.

Η ερώτηση του κ. Χρυσανθακόπουλου, η οποία είναι από μία φωτοτυπία ξεθωριασμένη και δεν ξέρω πώς θα τα καταφέρω στην ανάγνωση, έχει ως εξής:

"Ασφαλισμένοι του ΟΓΑ και άλλων ασφαλιστικών ταμείων, των οποίων η ασφάλιση έχει διακοπεί λόγω μη εκπλήρωσης των ασφαλιστικών τους υποχρεώσεων, απευθυνόμενοι στις αρμόδιες Υπηρεσίες Πρόνοιας, παρά το γεγονός ότι είναι ασφαλιστικά ακάλυπτοι, αποκλείονται της ένταξής τους σε διάφορα προνοιακά προγράμματα όπως επιδόματα αναπηρίας, παιδικής προστασίας, ασφαλιστικής κάλυψης ανασφάλιστων κ.λ.π.

Ερωτάται ο Υπουργός, ποια μέτρα προτίθεται να λάβει, ώστε οι πληρούντες τις προϋποθέσεις, πρώην ασφαλισμένοι του ΟΓΑ και άλλων ασφαλιστικών ταμείων, να απολαμβάνουν των σχετικών προνοιακών προγραμμάτων;"

Ο Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας κ. Θεόδωρος Κοτσώνης έχει το λόγο. Και καλή σας χρονιά.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Καλή χρονιά σε όλους.

Το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη χορηγεί βιβλιάριο υγείας για όλους όσους είναι οικονομικά αδύνατοι και ανασφάλιστοι. Σε πρόγραμμα οικονομικής ενίσχυσης της πρόνοιας, που αφορά βαριά αναπηρία, εντάσσονται έμμεσα ασφαλισμένα και ανασφάλιστα ανίκανα για εργασία άτομα με ειδικές ανάγκες με ποσοστά αναπηρίας 67% και άνω, τα οποία δεν διατηρούν κανένα δικαίωμα ασφάλισης από ασφαλιστικό φορέα.

Τον τελευταίο καιρό παρατηρείται οι ασφαλισμένοι ταμείων και κυρίως του ΟΓΑ, να διαγράφονται από τον κύριο ασφαλιστικό τους φορέα για διάφορους λόγους και να αναζητούν την κάλυψη της πρόνοιας, που ως σημειωθεί ότι δεν είναι ασφαλιστικός φορέας. Η πρόνοια δεν κάνει ασφαλιστική πολιτική και οι παροχές της δεν είναι ανταποδοτικού χαρακτήρα εφόσον οι παροχές αυτής υπερέρχουν των αντίστοιχων που ελάμβαναν.

Με το νέο θεσμικό καθεστώς του ΟΓΑ είναι υποχρεωτική η ασφάλιση για όλους τους αγρότες και δεν προβλέπεται να διαγραφούν από τα μητρώα του ΟΓΑ ακόμη και αν οφείλουν εισφορές. Στα πλαίσια όμως εκκαθάρισης του μητρώου αυτού διαγράφονται ασφαλισμένοι που δεν υπήρξαν αγρότες και οι οποίοι ως ανασφάλιστοι, προσέρχονται στις υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων για να τύχουν των αναλόγων παροχών. Το πρόβλημα αυτό διογκώνεται συνεχώς και το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας σε συνεργασία με το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και τη διοίκηση του ΟΓΑ, διερευνά τρόπους διευθέτησής του.

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

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Χρόνια πολλά σε όλους.

Το 1999 όμως δεν ξεκινά αισιόδοξα για όλους τους κατοίκους της χώρας μας. Υπάρχουν συνάνθρωποί μας που είναι σε δυσχερέστατη οικονομική θέση. Πολλοί απ' αυτούς έχουν προβλήματα υγείας, κάτω του 67%, που είναι το ποσοστό αναπηρίας, για να τύχουν οποιασδήποτε ευεργετικής στήριξης και έχουν μείνει πλέον ανασφάλιστοι.

Ο ΟΓΑ υπήρξε καταφύγιο στο παρελθόν για πολλούς. Και πρέπει να πούμε ότι ήταν τεχνητά εγγεγραμμένοι στον ΟΓΑ πάρα πολλοί συμπολίτες μας, οι οποίοι δεν πλήρωσαν ποτέ. Υπάρχουν διακόσια

πενήντα χιλιάδες άτομα σε όλη την Ελλάδα ασφαλισμένα στον ΟΓΑ, που δεν είχαν ποτέ πληρώσει ασφάλιστρα. Είχαν όμως βιβλιάρια ασθενείας. Πρόκειται για πάμπτωχους αγρότες ηλικίας πενήντα πέντε με εξήντα πέντε ετών και πολλοί τσιγγάνοι.

Από 1.1.99, σύμφωνα με το νόμο για την ασφάλιση του ΟΓΑ, διαγράφονται από τα μητρώα ασφαλισμένων όσοι απ' αυτούς δεν πληρώνουν εισφορές -και όπως είπαμε, υπήρξαν πολλοί που δεν πλήρωναν- και δεν έχουν πλέον ασφαλιστικά βιβλιάρια. Δεν δικαιούνται επίσης προνοιακά επιδόματα όπως για παράδειγμα το επίδομα απορίας ή το ασφαλιστικό βιβλιάριο απόρρο.

Ποια είναι η λύση; Η λύση είναι, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να παρθεί μια απόφαση από την Κυβέρνηση για το συγκεκριμένο θέμα. Κατανοώ το δυσβάστακτο του Υπουργείου σας να σηκώσει το βάρος. Πρέπει να παρθεί μια πολιτική απόφαση στήριξης όλου αυτού του κόσμου και κυρίως αναφέρομαι σε αυτούς που έχουν προβλήματα υγείας και δεν έχουν ποσοστό αναπηρίας 67%.

Σκεφθείτε όλο αυτόν τον κόσμο που δεν μπορεί να αγοράσει τα φάρμακά του -με τον ΟΓΑ ήταν και δωρεάν- σκεφθείτε τι θα προκύψει.

Οι τσιγγάνοι προστρέχουν και πολλές φορές σύμφωνα με εγκυκλίους σας, καλύπτονται. Υπάρχουν όμως και άλλοι, οι οποίοι δεν είναι τσιγγάνοι, οι οποίοι θα τρέξουν και αυτοί να ζητήσουν συμπαράσταση και δεν θα έχουν το δικαίωμα να πάρουν ασφαλιστικό βιβλιάριο. Τι θα απογίνουν αυτοί οι άνθρωποι;

Η έκφραση που χρησιμοποιήσατε στην απάντησή σας ότι μελετάμε τη λύση του προβλήματος, δεν επαρκεί γιατί απαιτείται άμεση λύση. Πρέπει να δώσετε εντολή στις υπηρεσίες πρόνοιας των νομαρχιών να καλύψουν αυτούς τους ανθρώπους μέχρι να ολοκληρώσετε τη μελέτη σας. Όσο θα μελετάτε πρέπει να έχουν κάλυψη. Γιατί αυτές τις μέρες που διανύουμε πολλοί απ' αυτούς βρίσκονται σε απελπιστική θέση.

Θα παρακαλούσα, λοιπόν, να δοθεί αυτή η εντολή και όταν ολοκληρώσετε τη μελέτη του ζητήματος με τις πτυχές τις οποίες έχει γιατί είναι και πολύπλοκο, να οδηγηθούμε σε μία διευθέτηση. Όσο όμως διαρκεί αυτό το προσωρινό, θα πρέπει αυτοί οι άνθρωποι να έχουν κάλυψη. Αλλιώς θα βρεθείτε προ εκπλήξεως και εσείς και εμείς και θα αισθανθούμε και μία ντροπή απέναντί τους, γιατί πολλοί έχουν πραγματικές ανάγκες και δεν έχουν βοήθεια.

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

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Πρόεδρε, οι προθέσεις της Κυβέρνησεως, οι προθέσεις του Υπουργείου μας και ιδιαίτερα οι προθέσεις της πρόνοιας είναι εξίσου ευαίσθητες και εκκινούν από την ίδια ευαισθησία ακριβώς που εκκινά και η ανησυχία του κυρίου συναδέλφου.

Όμως να σας πω αυτήν τη στιγμή ότι με μία εντολή μου μπορεί να γίνει μία δαπάνη κάποιων δεσκατομμυρίων δεν είναι δυνατόν. Επίσης πρέπει να πω ότι δεν είναι δυνατόν η πρόνοια να καλύψει προβλήματα που δημιουργούνται από τον εξορθολογισμό της ασφαλιστικής πολιτικής. Ωστόσο βλέπω ότι στην ουσία του θέματος υπάρχει ένα δίκαιο αίτημα. Γι' αυτό θα αναζητήσουμε μία λύση, έτσι ώστε μέσα στις υπάρχουσες δυνατότητες να μην μείνει Έλληνας ακάλυπτος διότι αυτός είναι ο στόχος και η πρόθεση της Κυβέρνησης. Να μην υπάρχει Έλληνας ακάλυπτος από βασικές καλύψεις υγείας, πρόνοιας, σύνταξης, κλπ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεύτερη είναι η με αριθμό 3511/5.11.98 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αποστόλου Σταύρου προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων σχετικά με την πλήρωση των κενών οργανικών θέσεων στο Ενιαίο Λύκειο Βάρης.

Η ερώτηση του κ. Σταύρου έχει ως εξής:

"Οργή και αγανάκτηση διακατέχει τους κατοίκους του Δήμου Βάρης και τους μαθητές και τις μαθήτριες του Ενιαίου Λυκείου Βάρης για την έλλειψη διδακτικού προσωπικού. Είναι απαράδεκτο για ευνομούμενη πολιτεία δύο μήνες μετά την έναρξη

των μαθημάτων να υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις καθηγητών που καθιστούν δυσχερή τη λειτουργία του Λυκείου και υποβαθμίζουν τις γνώσεις των μαθητών.

Δικαίως ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Ενιαίου Λυκείου Βάρης διαμαρτύρεται εντονότατα και απειλεί δυναμικές κινητοποιήσεις για να εξασφαλίσει την απρόσκοπτη λειτουργία του Λυκείου και να προστατεύσει την μόρφωση των μαθητών και μαθητριών του Λυκείου Βάρης.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων τι μέτρα προτίθεται να λάβει για την άμεση πλήρωση των κενών οργανικών θέσεων καθηγητών στο Ενιαίο Λύκειο Βάρης;".

Αυτό εάν δεν τελεί υπό κατάληψη. Εάν τελεί υπό κατάληψη προς τι η στελέχωση;

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, το Λύκειο Βάρης ανήκει στη Διεύθυνση Ανατολικής Αττικής, στην οποία το Υπουργείο Παιδείας έχει διαθέσει εκατόν εξήντα δύο πιστώσεις για προσλήψεις αναπληρωτών. Υπάρχει δηλαδή αυτήν τη στιγμή διαθέσιμη πίστωση αναπληρωτή, αλλά δεν υπάρχει διαθέσιμος καθηγητής Πληροφορικής. Παρά το γεγονός ότι στην επετηρίδα υπάρχουν εγγεγραμμένοι περί τους δύο χιλιάδες αδιόριστοι καθηγητές πληροφορικής κανείς εξ αυτών δεν προσφέρεται να εργαστεί ως αναπληρωτής για να καλύψει αυτό το κενό.

Το Υπουργείο Παιδείας, προκειμένου να καλύψει αυτό το κενό αν και οι ώρες είναι δέκα και καλύπτονται από ωρομίσθιο εκπαιδευτικό, έχει διαθέσει πίστωση για πρόσληψη αναπληρωτού -που γίνεται από δώδεκα ώρες και πάνω- και ενεργοποίησε με απόφασή του ακόμα και αδιόριστους εκπαιδευτικούς, οι οποίοι έχουν το πτυχίο πληροφορικής αλλά δεν έχουν το πτυχίο ΠΑΤΕΣ, δηλαδή της λεγόμενης παιδαγωγικής επάρκειας προκειμένου να διδάξουν.

Από την άλλη πλευρά με εγκύκλιό μας ζητήσαμε σε περίπτωση κατά την οποία δεν βρεθεί ούτε τέτοιος καθηγητής για να προσφέρει τις υπηρεσίες του, τότε, είτε με προαιρετική είτε με υποχρεωτική υπερωριακή απασχόληση κάποιου εκπαιδευτικού να καλυφθεί αυτό το κενό.

Θέλω να διαβεβαιώσω το συνάδελφο ότι πραγματικά κατεβλήθησαν και καταβάλλονται προσπάθειες για να λυθεί αυτό το πρόβλημα λόγω και της μεγάλης ζήτησης που προέκυψε στο μάθημα της Πληροφορικής, στα επιλεγόμενα μαθήματα του λυκείου. Από την άλλη μεριά θα ευχόμασταν να υπήρχε μεγαλύτερη προσφορά από την πλευρά των εκπαιδευτικών.

Στο παρελθόν υπήρξε δυνατότητα χρησιμοποίησης σε θέσεις διδασκαλίας Πληροφορικής και καθηγητών άλλων ειδικοτήτων. Ήταν οι λεγόμενοι δεκαεξαμηνίτες που ζήτησαν να ενταχθούν και στην επετηρίδα της Πληροφορικής. Το Υπουργείο Παιδείας σκέφθηκε σοβαρά να επαναφέρει εκείνη την τακτική διότι υπάρχουν πάρα πολλοί καθηγητές είτε συναφών είτε άλλων ειδικοτήτων που διαθέτουν το πτυχίο της πληροφορικής είτε με τη διαδικασία της επιμόρφωσης, είτε με τη διαδικασία της μετεκπαίδευσης. Θα ζητήσουμε να αξιοποιηθεί και αυτή η περίπτωση για να καλυφθεί το κενό που υπάρχει στο Λύκειο Βάρης αλλά και κενά που υπάρχουν σε άλλα λύκεια της χώρας.

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

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΣΤΑΥΡΟΥ: Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε, έχω την εντύπωση ότι εκτός από τις ελλείψεις στα σχολεία μας, υπάρχει έλλειψη από πλευράς Κυβερνήσεως για την σοβαρή αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχει ο ευαίσθητος κλάδος της ελληνικής παιδείας. Χθες κατά τη συζήτηση που έγινε σε επίπεδο Αρχηγών κομμάτων, καταδείχθηκε, κατά την άποψή μας, η πολιτική ευθύνη της Κυβερνήσεως για το σημείο στο οποίο βρίσκεται σήμερα δυστυχώς η ελληνική παιδεία.

Στη συγκεκριμένη ερώτησή μου που κατετέθη προ δύο μηνών και ήδη έχουν περάσει τέσσερις μήνες από τότε που έχει ξεκινήσει το

σχολικό έτος, δυστυχώς δεν υπάρχει, παρά τις καλές προθέσεις, αν θέλετε, του Υπουργείου Παιδείας, το αναγκαίο διδακτικό προσωπικό. Αυτό δείχνει, την έλλειψη προγραμματισμού και υποδομής που υπάρχει, την έλλειψη εποπτείας από το Υπουργείο Παιδείας, ώστε όχι μετά την πάροδο τεσσάρων μηνών να υπάρχει διδακτικό προσωπικό, αλλά σε μία ευνομούμενη δημοκρατική πολιτεία θα πρέπει πριν την έναρξη του σχολικού έτους να υπάρχει το αναγκαίο διδακτικό προσωπικό.

Θέλω να αναφέρω πως το γεγονός ότι διετέθησαν κάποιες πιστώσεις, δεν λέει τίποτε. Αυτό που έχει σημασία για τους γονείς και τα παιδιά, όχι μόνο του Ενιαίου Λυκείου Βάρης, αλλά ολόκληρης της χώρας μας, είναι να υπάρχει το αναγκαίο προσωπικό για να διδάξει και η ανάλογη υποδομή. Διότι, αν υποθεθεί ότι το Υπουργείο Παιδείας εξεύρει καθηγητές της πληροφορικής, οφείλω να σας πω, αξιότιμε κύριε Πρόεδρε και αξιότιμε κύριε Υφυπουργέ, ότι δεν υπάρχει ούτε ένας ηλεκτρονικός υπολογιστής στο Ενιαίο Λύκειο Βάρης στο οποίο χρειάζονται 14. Συνεπώς, αυτά, αν μη τι άλλο, τα χαρακτηρίζω τελείως ως προχειρότητες, για να μη χρησιμοποιήσω άλλα επίθετα.

Επίσης, υπάρχουν ελλείψεις σε διδακτικό προσωπικό στο μάθημα των θρησκευτικών. Λείπει καθηγητής για εννέα ώρες στο μάθημα των θρησκευτικών. Ακόμη, υπάρχουν ελλείψεις και σε αίθουσες διδασκαλίας, αφού χρειάζονται τουλάχιστον τέσσερις νέες σύγχρονες αίθουσες για το Ενιαίο Λύκειο Βάρης.

Με αυτές τις σύντομες επισημάνσεις νομίζω ότι η Κυβέρνηση δεν πρέπει ό,τι έπρεπε να πράξει για την εύρυθμη λειτουργία του ευαίσθητου τομέα της παιδείας και φοβούμαι ότι αναγκάζει με αυτήν την πρόχειρη πολιτική της να γίνονται οι καταλήψεις, να στερούνται τα παιδιά ολόκληρου του ελληνικού λαού της απαραίτητης μόρφωσης και να χάνουν τόσους πολύτιμους μήνες, λόγω έλλειψης καθηγητών. Ευχαριστώ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ούτε στο περιεχόμενο της ερώτησης υπάρχει το θέμα της έλλειψης στο μάθημα των θρησκευτικών και το θέμα της έλλειψης αιθουσών στο ίδιο λύκειο, τουλάχιστον αυτό προκύπτει και από την ερώτηση του αγαπητού συναδέλφου, αλλά ούτε και από τη σχετική βεβαίωση, που έχω από τον αρμόδιο Προϊστάμενο του τρίτου γραφείου της Διεύθυνσης Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης.

Όσον αφορά τη σοβαρότητα με την οποία αντιμετωπίζει τα εκπαιδευτικά προβλήματα της χώρας αυτή η Κυβέρνηση, όπως και γενικότερα οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ., θα ήθελα να υπενθυμίσω τόσο στον κύριο συνάδελφο όσο και στους άλλους παρόντες συναδέλφους σ' αυτήν την Αίθουσα, ότι η Πληροφορική εισήχθη για πρώτη φορά το 1993-1994 στη χώρα μας. Την εισήγαγε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και εκείνην την εποχή ήμουν πάλι Υφυπουργός Παιδείας στο Υπουργείο Παιδείας. Επιμορφώσαμε χίλιους διακόσιους εκπαιδευτικούς, προκειμένου στα γυμνάσια, ως υποχρεωτικό μάθημα, να καθιερωθεί το μάθημα της Πληροφορικής.

Με την εκπαιδευτική μεταρρύθμιση το μάθημα της Πληροφορικής το περάσαμε ως επιλεγόμενο προαιρετικό μάθημα και στο λύκειο. Και στο λύκειο ως επιλεγόμενο μάθημα δεν έχει βαθμό ο οποίος να χρεώνεται ή να υπολογίζεται στο γενικό μέσο όρο βαθμολογίας, διότι θέλουμε απλά να μάθουμε στα παιδιά τη χρήση του ηλεκτρονικού υπολογιστή.

Αλλά ακόμη κι αν δεν γίνει -όχι λόγω αδράνειας της πολιτείας, όχι λόγω έλλειψης πιστώσεων αναπληρωτή, αλλά λόγω έλλειψης καθηγητή επειδή υπάρχουν μεν αδιόριστοι, αλλά είναι απρόθυμοι ν' ανταποκριθούν σ' αυτήν την πρόσκληση- θα έχουν τα παιδιά της σημερινής Β' λυκείου την ευχέρεια να το κάνουν στη Γ' λυκείου.

Διότι δώσαμε το προνόμιο αν στη Β' λυκείου δεν κάνουν αυτό το μάθημα ως επιλεγόμενο να το κάνουν στη Γ' λυκείου. Επομένως δεν νομίζω ότι αξίζει η Κυβέρνηση αυτές τις παρατηρήσεις. Ίσα-ίσα έχει να αποδείξει με το δικό της τρόπο,

με τα στοιχεία της, ότι και ενδιαφέρεται για τη διεύρυνση του μαθήματος της Πληροφορικής, αλλά και διασφαλίζει όλες τις αναγκαίες προϋποθέσεις για να γίνεται.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριοι συνάδελφοι, θα σας παρακαλέσω να προταχθεί η πρώτη ερώτηση δεύτερου κύκλου, που αφορά τον κύριο Υφυπουργό Παιδείας. Βγήκε από σύσκεψη και θα ήθελα να τον διευκολύνουμε να επανέλθει στη σύσκεψη.

Εγκρίνει το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Συνεπώς το Σώμα ενέκρινε.

Προτάσσεται, λοιπόν, η πρώτη ερώτηση δεύτερου κύκλου, η με αριθμό 3829/13.11.98 του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Πέτρου Κατσιλιέρη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την επιτάχυνση των διαδικασιών κατασκευής του Μουσικού Σχολείου Καλαμάτας.

Η ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

"Η ανέγερση του Μουσικού Σχολείου Καλαμάτας, προκειμένου να αντιμετωπιστούν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι εκπαιδευτικές ανάγκες των μαθητών που φοιτούν σε αυτό, αποτελεί μια διαπιστωμένη ανάγκη.

Παρ' ότι, όμως, έχουν δρομολογηθεί οι απαραίτητες διαδικασίες για την ανέγερση του Μουσικού Σχολείου της Μεσσηνιακής Πρωτεύουσας, εν τούτοις εμφανίζονται καθυστερήσεις στις διαδικασίες απαλλοτρίωσης του οικοπέδου στο οποίο πρόκειται να ανεγερθεί με κίνδυνο η όλη προσπάθεια να ακυρωθεί.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Τι πρόκειται να πράξει προκειμένου να επιταχυνθούν και να ολοκληρωθούν το ταχύτερο δυνατόν οι απαραίτητες ενέργειες για την πραγματοποίηση της απαλλοτρίωσης του επιλεγέντος οικοπέδου και την ανέγερση του Μουσικού Σχολείου Καλαμάτας;
2. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η όλη διαδικασία;"

Ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Ανθόπουλος έχει και πάλι το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, σχετικά με την απαλλοτρίωση της οικοπεδικής έκτασης για την ανέγερση του Μουσικού Σχολείου Καλαμάτας, έχω να πω τα ακόλουθα:

Με το από 19.11.97 -ένα χρόνο και πλέον δηλαδή πριν- πρακτικό της αρμόδιας επιτροπής, κρίθηκε κατάλληλος, αλλά και αναγκαίος για την ανέγερση του Μουσικού Σχολείου-Λυκείου Καλαμάτας, ένας χώρος εμβαδού επτά χιλιάδων εξακοσίων ενενήντα επτά τ.μ. που είναι τμήμα του οικοδομικού τετραγώνου στην ανατολική παραλία Καλαμάτας μεταξύ ανωνύμων δρόμων και ενός μικρού ρεύματος.

Έχει διαβιβαστεί στην αρμόδια υπηρεσία του ΥΠΕΠΘ από τον ΟΣΚ με αριθμό 135.15.29/24.8.98 ο φάκελος με τα στοιχεία του ανωτέρω οικοπέδου, έχοντας ολοκληρωθεί προηγουμένως όλη η γραφειοκρατική και άλλη διαδικασία και έχει αποσταλεί από τον περασμένο Σεπτέμβριο στο Υπουργείο Οικονομικών για τη σύνταξη της κοινής υπουργικής απόφασης, την οποία αναμένει το Υπουργείο Παιδείας.

Σε πρόσφατη επικοινωνία που είχαμε με το Υπουργείο Οικονομικών, μας διαβεβαίωσαν ότι σύντομα, στις επόμενες μέρες, θα υπογραφεί ο σχετικός φάκελος και θα προχωρήσει η διαδικασία για την απαλλοτρίωση αυτού του οικοπέδου.

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

ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να τονίσω ότι το Μουσικό Σχολείο Καλαμάτας λειτουργεί φέτος για έκτη χρονιά, κάτω από δύσκολες και εξαιρετικά αντίξοες συνθήκες σ' ένα χώρο του πρώην ορφανοτροφείου. Γι' αυτούς ακριβώς τους λόγους είναι επιτακτικό και άμεσα αναγκαίο να βρεθεί ο κατάλληλος χώρος και να ανεγερθεί το καινούριο μουσικό σχολείο.

Χαίρομαι ειλικρινά που σήμερα ενημερώνει τη Βουλή ο κ. Ανθόπουλος ότι έχουν προχωρήσει τόσο πολύ οι διαδικασίες, έτσι

ώστε και ο χώρος έχει βρεθεί, περίπου οκτώ στρέμματα και έχει σταλεί ο φάκελος από τον ΟΣΚ προς το ΥΠΕΠΘ και στη συνέχεια από το Υπουργείο Παιδείας προς το Υπουργείο Οικονομικών για κοινή υπουργική απόφαση.

Εύχομαι πραγματικά να υπάρξει, αν όχι τις επόμενες ημέρες, τις επόμενες εβδομάδες θα έλεγα, αυτή η κοινή υπουργική απόφαση, προκειμένου να συνεχιστούν οι διαδικασίες, γιατί ο δρόμος από εκεί και πέρα δεν σταματάει, συνεχίζεται.

Χρειάζονται μελέτες, χρειάζεται κατασκευή και ασφαλώς χρειάζεται ένα σημαντικό χρονικό διάστημα, προκειμένου να ολοκληρωθεί ένα σύγχρονο μουσικό σχολείο. Άλλωστε το Μουσικό Σχολείο Καλαμάτας είναι ένα από τα είκοσι έξι μουσικά σχολεία, που λειτουργούν στην Ελλάδα.

Χρειάζονται ειδικοί χώροι, ειδικές αίθουσες, προκειμένου να ανταποκριθεί στο μεγάλο ρόλο που παίζει στην ελληνική εκπαίδευση. Εύχομαι, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, να επαληθευτούν τα λόγια σας και σε λίγες ημέρες, έστω εβδομάδες, να υπάρξει η αναμενόμενη κοινή υπουργική απόφαση του ΥΠΕΠΘ με το Υπουργείο Οικονομικών. Ευχαριστώ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Θα ήθελα να πω στον αγαπητό συνάδελφο, κατ'αρχήν ευχαριστώ για την περισσότερη πίστωση χρόνου, την οποία δίνει στο Υπουργείο Παιδείας και γενικότερα στην Κυβέρνηση, αλλά εμείς δεν θα αξιοποιήσουμε την πίστωση χρόνου που δίνει ο συνάδελφος, θα επιταχύνουμε όσο το δυνατόν περισσότερο τις διαδικασίες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Να αξιοποιήσετε τις πιστώσεις.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ακριβώς, θα αξιοποιήσουμε τις πιστώσεις, έτσι ώστε η μουσική παιδεία στην Καλαμάτα να αποκτήσει στέγη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Επανερχόμαστε στη συζήτηση των αναφορών και ερωτήσεων πρώτου κύκλου. Τρίτη είναι η με αριθμό 1503/21-8-98 ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Νικολάου Γκατζή προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με την επίλυση των προβλημάτων των εργαζομένων στα τουριστικά επαγγέλματα στην Κρήτη.

Η ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

"Η κατάσταση που επικρατεί στους χώρους δουλειάς για τους εργαζόμενους στα τουριστικά επαγγέλματα στην Κρήτη, μπορεί να χαρακτηριστεί τραγική. Δεν καταπατείται κατάφωρα μόνο η εργατική νομοθεσία, αλλά και αυτά τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Αποδείχτηκε τελικά, με την ανοχή βέβαια της Κυβέρνησης, πως το ξενοδοχειακό κεφάλαιο έχει εξελιχθεί στον πιο σκληρό και αδυσώπητο εργοδότη.

Συγκεκριμένα:

Η τρομοκρατία σε βάρος των εργαζομένων είναι στην ημερήσια διάταξη με την απειλή της απόλυσης.

Δεν επιτρέπουν στους εργαζόμενους να συνδικαλιστούν.

Οι πάνω από σαράντα - σαράντα πέντε ετών (άνδρες-γυναίκες) δεν προσλαμβάνονται με το αιτιολογικό ότι "δεν είναι αποδεκτοί από το κοινό" (καμαριέρες και σερβιτόροι).

Εργάζονται έξι-επτά μήνες και τους ασφαλίζουν για εκατόν μία ημέρες.

Εργάζονται χιλιάδες αλλοδαποί χωρίς ασφάλιση.

Οι υπηρεσίες του Οργανισμού Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού έχουν αποσυνταχθεί, ενώ δεν υπάρχει καμιά παρέμβαση και έλεγχος στους χώρους δουλειάς από την Επιθεώρηση Εργασίας. Επίσης, στερείται τεχνικού για την πρόληψη ατυχημάτων.

Προσλαμβάνονται κοπέλες δεκαπέντε - δεκάξι ετών ως ρεσεψιονίστ με ελάχιστη αμοιβή.

Το επίδομα του Ταμείου Ανεργίας είναι το μικρότερο σε χρόνο.

Επίσης, τα Σωματεία των Ξενοδοχοϋπαλλήλων διαμαρτύ-

ρονται για την κατάργηση της εικοσαετίας για τη λήψη εφάπαξ και ζητούν να επανέλθει σε ισχύ αυτό που ίσχυε πριν.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός τι μέτρα σκοπεύει να πάρει άμεσα για τη λύση των παραπάνω προβλημάτων;".

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Κύριε Πρόεδρε, πολλά πράγματα είναι τα προβλήματα των ξενοδοχοϋπαλλήλων. Δεν μας βοηθάει ο αγαπητός συνάδελφος με τον τρόπο που θέτει την ερώτηση, όμως θα ήθελα να έχω συγκεκριμένες καταγγελίες. Πάντα ανταποκρινόμαστε σε συγκεκριμένες καταγγελίες. Έχει χιλιάδες ξενοδοχεία η Κρήτη, όπως γνωρίζετε, και δεν μπορεί να μιλάμε γενικά. Πρέπει να πούμε μέρη, χώρους, ονόματα, εργοδότες, γιατί δεν είναι όλοι κακοί και δεν είναι όλοι καλοί. Υπάρχουν σαφώς και κακοί εργοδότες και χρέος μας είναι να συνεργαζόμαστε με όλους τους συναδέλφους και να συνεργαζόμαστε και με τα συνδικαλιστικά σωματεία προκειμένου να βρίσκουμε αυτούς τους κακούς εργοδότες και με το οπλοστάσιο που μας δίνει η ελληνική νομοθεσία, που είναι αρκετά σημαντικό, να απονέμουμε δικαιοσύνη.

Θέλω να πω για παράδειγμα ότι έχουν γίνει πεντακόσιοι είκοσι τρεις έλεγχοι σε ξενοδοχεία της Κρήτης μέσα στο έτος 1998 και έχουμε υποβάλει έντεκα μηνύσεις για τη μη καταβολή δεδουλευμένων αποδοχών στους εργαζόμενους. Και να είσθε βέβαιος, κύριε συνάδελφε, ότι με την εφαρμογή του νόμου για την επιθεώρηση εργασίας, του νόμου 2639/98 και τη δημιουργία του ΣΕΠΕ -του ειδικού σώματος των επιθεωρητών εργασίας- αυτοί οι έλεγχοι θα καταστούν ακόμα αποτελεσματικότεροι. Θα υπάρχει μεγαλύτερη δυνατότητα για επιβολή ποινών -όχι μόνο η μήνυση- θα υπάρχουν οι δυνατότητες είτε χρηματικής είτε σε περίπτωση επαναλήψεων ή κατάφωρης παραβίασης της εργατικής νομοθεσίας επιβολής αυστηρών μέτρων σε βάρος των επιχειρήσεων, όπως ο ίδιος ο νόμος προβλέπει.

Έχουμε, λοιπόν, θωρακίσει το σύστημα. Δουλεύουμε αυτήν τη στιγμή για να φτιάξουμε τον καινούριο οργανισμό του ΣΕΠΕ και να κάνουμε μετά τις αναγκαίες προσλήψεις. Εντός του 1999 αυτό θα είναι μία πραγματικότητα.

Θέλω, επίσης, να σας θυμίσω ότι έχουμε αλλάξει ριζικά και τη νομοθεσία για το ΙΚΑ σε σχέση με τη σύλληψη της εισφοροδιαφυγής. Είναι εδώ ο κ. Φαρμάκης, ο οποίος είχε δουλέψει ιδιαίτερα και το νόμο με τον οποίο άλλαξε η κατάσταση σε σχέση με το ΙΚΑ. Λήφθηκαν συγκεκριμένα μέτρα για το χτύπημα της εισφοροδιαφυγής και έγιναν ειδικές υπηρεσίες ελέγχου ασφάλισης στις περιφέρειες της χώρας -περιφερειακές υπηρεσίες ελέγχου ασφάλισης. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του νόμου αυτού, όπως γνωρίζετε, από 1-4-98 πρέπει να έχει ένα βιβλίο ο εργοδότης στο οποίο να καταχωρεί όλους τους νεοπροσλαμβανόμενους μισθωτούς από την πρώτη ημέρα -και έχει σημασία αυτό για τα ξενοδοχεία- της πρόσληψής τους και σε οποιοδήποτε έλεγχο, αν βρεθεί εργαζόμενος, ο οποίος δεν είναι καταχωρημένος στο σχετικό βιβλίο, οι ποινές είναι ιδιαίτερα αυστηρές.

Έχουμε πάρει μέτρα, λοιπόν, δεν αφήνουμε ασύδοτους τους εργοδότες και αυτό θα πρέπει να το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά.

Πρόθεσή μας είναι να προστατευτούν απόλυτα τα δικαιώματα των εργαζομένων και όταν έχουμε να κάνουμε με χιλιάδες επιχειρήσεις, πολλές εκ των οποίων είναι ιδιαίτερα μικρές, θέλουμε και τη δική σας βοήθεια με συγκεκριμένα παραδείγματα και συγκεκριμένες καταγγελίες πάνω σε αυτό. Σας ευχαριστώ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και κατ' αρχήν, θα ήθελα να σας εκφράσω τις ευχές μου, για τα χρόνια πολλά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Χρόνια πολλά σε όλους, τα είπαμε και από την αρχή, τα επαναλαμβάνουμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: ... καθώς και σε όλους τους συναδέλφους βέβαια.

Κύριε Υπουργέ, άκουσα με μεγάλη προσοχή τις προσπάθειες που καταβάλλει το Υπουργείο. Δεν θα αμφισβητήσω εγώ τις προθέσεις, έκανα όμως, μια περιοδια πέντε ημερών εκεί και μπορώ να σας πω ότι η κατάσταση είναι γενικευμένη, σε σχέση με αυτές τις καταγγελίες, τις οποίες αναφέρω και στην ερώτηση.

Δεν είναι περιπτώσεις που παρανομούν, κύριε Υπουργέ, είναι γενικότερη η κατάσταση αυτή που ισχύει στην Κρήτη. Μπορώ να σας πω ότι εκεί οι συνδικαλιστικές ελευθερίες, τα δημοκρατικά δικαιώματα, οι εργασιακές σχέσεις κλπ. βρίσκονται το λιγότερο σε μεσαιωνική εποχή. Καμία ελευθερία δεν έχουν οι εργαζόμενοι στον τόπο δουλειάς. Ακόμη και έξω είναι απαγορευμένο να μιλήσουν σε ορισμένους άλλους συναδέλφους που προτίθενται να συνδικαλιστούν ή συνδικαλίζονται.

Θα ήθελα επίσης να πω ότι δεν μιλάμε για εντατικοποίηση της δουλειάς, μιλάμε για παράταση σε χρόνο, σε μείωση του μισθού, να δουλεύουν δέκα - δώδεκα ώρες για πέντε χιλιάδες οι κοπελίτσες ρεσεψιονίστ και όταν πηγαίνει κάποιος εκεί, να λένε είναι η ανηψούλα μου, είναι η κόρη μου.

Οι υπηρεσίες ελέγχου είναι ανύπαρκτες. Δεν ξέρω τι θα γίνει με το σώμα των νέων επιθεωρητών, αλλά είναι πέρα για πέρα ανύπαρκτος ο έλεγχος. Αυτή η κατάσταση είναι γενικευμένη, χωρίς ότι οι εργαζόμενες καμαριέρες χρεώνονται να δουλέψουν όλες, να καθαρίσουν πάνω από είκοσι τρία δωμάτια η κάθε μια. Από δεκατρία πήγαν το λιγότερο εικοσιτρία. Οι άνθρωποι που είναι σαράντα πέντε με πενήντα ετών, δεν προσλαμβάνονται και το κυριότερο, επειδή μιλήσατε για εισφοροδιαφυγή, όλοι ξέρετε ότι στην Κρήτη η διάρκεια η τουριστική κρατάει έξι με επτά μήνες. Δεν θα βρείτε κανέναν ασφαλισμένο να έχει πάνω από εκατόν ένα ένημα.

Επίσης οι υπηρεσίες εκεί, δεν είναι υπηρεσίες, όπου μπορεί κανένας να πει ότι εκτελούνται όλες οι αποφάσεις και οι νόμοι, οι οποίοι βγαίνουν από τη Βουλή και εκτελούνται. Ανύπαρκτος ο ΟΑΕΔ, ανύπαρκτος τεχνικός, ανύπαρκτη η υπηρεσία της Επιθεώρησης Εργασίας, ανύπαρκτος ο έλεγχος από το ΙΚΑ, υπάρχει μια πλήρη ανυπαρξία και μια πλήρη ασυδοσία εκεί στο νέο κεφάλαιο που αναπτύσσεται -και που έχει αναπτυχθεί- της τουριστικής βιομηχανίας στην Κρήτη. Θα πρέπει να πάρετε τα μέτρα σας. Δεν νομίζω ότι με αυτά που είπατε, ικανοποιείσθε και σεις ο ίδιος. Πρέπει να τα εντείνετε ακόμη περισσότερο και να δούμε πως εκεί οι εργαζόμενοι θα ανακουφισθούν και θα έχουν τριστοσμικές σχέσεις.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Κύριε Πρόεδρε, δεν αμφισβητώ ότι είναι στυγνές καταγγελίες, φοβάμαι όμως ότι αυτή η γενίκευση δεν είναι σωστή, διότι αναμφίβολα στην Κρήτη υπάρχουν και πολλές καλές επιχειρήσεις που τηρούν την εργατική νομοθεσία. Δεν μπορεί κανείς να τουςβάλει όλους στο ίδιο τσουβάλι, υπάρχουν και υπηρεσίες ελέγχου.

Μίλησα λίγο πριν για την ύπαρξη πεντακοσίων είκοσι τριών ελέγχων που έγιναν από την επιθεώρηση εργασίας σε ξενοδοχειακές μονάδες και περιμένω βέβαια να αναγνωρίσετε ότι με το νέο νόμο για την πάταξη της φοροδιαφυγής του ΙΚΑ -για τον οποίο πρέπει να ξέρετε ότι και πολλοί εργοδότες εκφράζουν τη δυσφορία τους αλλά δεν πειράζει- είναι μεγάλο θέμα αυτή η ιστορία με το βιβλίο, στο οποίο υποχρεούται ο εργοδότης να εγγράφει το νεοπροσλαμβανόμενο, από την πρώτη μέρα της πρόσληψής του. Είναι μεγάλη ιστορία, γιατί μέχρι τώρα υπήρχε το διάστημα του μηνός και όλοι λέγανε, ναι χθες τον πήραμε, την προηγούμενη βδομάδα τον πήραμε, πριν δεκαπέντε μέρες τον πήραμε και το πήγαμε αυτό καροτσάκι.

Τώρα και αυτό κόβεται και αυτό σταμάτησε. Και έτσι δεν μπορούν πια να βάζουν εκατό ένημα και να τους απασχολούν επτά μήνες. Έτσι είναι υποχρεωμένοι να τους βάζουν όλα τα ένημα για όσους μήνες τους απασχολούν, διότι αν έρθει

έλεγχος του ΙΚΑ -ο οποίος αναβαθμίζεται βέβαια με τη σύσταση της περιφερειακής επιτροπής που κάνουμε- δεν θα μπορούν να το δικαιολογήσουν.

Για όλους αυτούς τους λόγους και χωρίς να λέω ότι είναι παράδεισος η κατάσταση, θέλω να πω, να μην περιγράψουμε μια γενικευμένη κόλαση. Δεν είναι ούτε παράδεισος ούτε κόλαση. Η αλήθεια είναι κάπου στη μέση. Έχει γίνει πρόοδος. Εγώ αναγνωρίζω ότι έχουμε ακόμη πολλά προβλήματα και χαιρετίζω την περιοδία που κάνετε στους χώρους. Μας βοηθάει πάρα πολύ να είμαστε σε εγρήγορση, να παίρνουμε συνεχώς μέτρα και να διορθώνουμε τα κακώς κείμενα. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Αναφορές - ερωτήσεις δευτέρου κύκλου. Δεύτερη με αριθμό 4148/20-11-98 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Σούρλα προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τη φαρμακευτική πολιτική της Κυβέρνησης.

Η ερώτηση έχει ως εξής:

"Πριν από ένα χρόνο, όταν οι φαρμακευτικές δαπάνες ανήλθαν σε 650 δις, η Κυβέρνηση ανακοίνωσε αποφάσεις για την περιστολή τους και ως εκ τούτου μείωση του πληθωρισμού.

Ανακοίνωσε ότι το 1998 θα προκύψει περιστολή των φαρμακευτικών δαπανών κατά 150 και πλέον δις δραχμές με τη μείωση των τιμών και την εφαρμογή της λίστας.

Βάσει αυτών των εκτιμήσεων έσπευσε η Κυβέρνηση να ανακοινώσει τη μείωση του πληθωρισμού κατά 0,20%.

Μετά από ένα χρόνο διαπιστώνεται ότι όχι μόνο δεν μειώθηκαν οι φαρμακευτικές δαπάνες αλλά αντίθετα αυξήθηκαν κατά 50 δις δραχμές.

Από τα συγκεκριμένα και αδιάφευστα αυτά στοιχεία:

Επιβεβαιώνονται οι επισημάνσεις ότι δεν υπάρχει φαρμακευτική πολιτική.

Προκύπτει ότι οι μειώσεις ήταν εικονικές και ανακοινώθηκαν αποκλειστικά και μόνο για να δημιουργήσουν εντυπώσεις και να δικαιολογήσουν την πλασματική μείωση του πληθωρισμού.

Η λίστα των φαρμάκων έτσι όπως εφαρμόστηκε δεν απέδωσε κανένα οικονομικό όφελος, αντίθετα προκάλεσε αναστάτωση, σύγχυση και προφανώς προώθησε σκοπιμότητες και οικονομικά συμφέροντα ορισμένων.

Μετά απ'όλα αυτά πρέπει να αντιληφθεί η Κυβέρνηση ότι δεν υπάρχουν άλλα περιθώρια εμπαιγμού. Το φάρμακο είναι μία σοβαρή υπόθεση για την προστασία της υγείας και την οικονομία της χώρας και οφείλει επιτέλους να το αντιμετωπίσει με σοβαρότητα, αίσθημα ευθύνης και ο κύριος Υπουργός παρακαλείται να ενημερώσει τη Βουλή τι πρόκειται να κάνει προς την κατεύθυνση αυτή".

Ο Υφυπουργός κ. Νικόλαος Φαρμάκης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριοι συνάδελφοι, πριν από λίγο καιρό συζητήθηκε στη Βουλή επερώτηση Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας για το ίδιο θέμα, για το θέμα του φαρμάκου. Και είχαμε την ευκαιρία τότε εν εκτάσει και λεπτομερειακά να απαντήσουμε σ'όλους τους ισχυρισμούς των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας.

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

Επανέρχεται όμως ο κ. Σούρλας προβάλλοντας τους ίδιους ισχυρισμούς, αλλά και έναν επιπλέον. Ακούμε για πρώτη φορά ότι η μείωση του πληθωρισμού στην Ελλάδα, είναι πλασματική. Αυτό μόνο ο κ. Σούρλας, μέχρι τώρα τουλάχιστον, ακούσαμε να το υποστηρίζει. Χωρίς κανένα στοιχείο διατείνεται ότι υπήρξε στο 1998 αύξηση της φαρμακευτικής δαπάνης κατά πενήντα δισεκατομμύρια (50.000.000.000) δραχμές.

Υπάρχουν αδιάφευστα τα στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας και εκείνος είμαι βέβαιος ότι γνωρίζει. Για άλλους λόγους επικαλείται ανακριβή στοιχεία.

Είχαμε προβλέψει με την αναγγελία και εφαρμογή των μέτρων μας στις αρχές του χρόνου, με την αλλαγή δηλαδή του τρόπου της κοστολόγησης όλων των φαρμάκων και την εφαρμογή της λίστας ότι θα υπήρχε μια μείωση του κόστους φαρμακευτικής δαπάνης για το 1998, 21% περίπου. Είμαστε μέσα στις προβλέψεις μας. Τώρα που έχουμε απολογιστικά στοιχεία, πραγματικά για τα τρία τρίμηνα του 1998, και θα έχουμε σε λίγες μέρες και τα απολογιστικά στοιχεία του τετάρτου τριμήνου, μπορούμε να προβλέψουμε με ακρίβεια τι έχει συμβεί.

Πληροφορούμε, λοιπόν, τη Βουλή και τον κ. Σούρλα ότι η μείωση της φαρμακευτικής δαπάνης θα αγγίξει τα εκατόν τριάντα δισεκατομμύρια (130.000.000.000) δραχμές, ποσό που αντιστοιχεί στο στόχο ακριβώς που είχαμε προϋπολογίσει. Η δε λίστα αυτή καθ'εαυτή ως θεσμός και το γνωρίζετε, κύριε συνάδελφε, λόγω της ιδιότητάς σας, δεν είναι μηχανισμός μείωσης φαρμακευτικής δαπάνης. Άλλα πράγματα κάνει η λίστα. Ελάχιστα συμμετέχει αυτή καθ'εαυτή στη μείωση της φαρμακευτικής δαπάνης, γιατί μπορεί να μεταφερθεί η συνταγογράφηση από ένα φάρμακο που είναι εκτός λίστας, σε κάποιο άλλο που είναι εντός. Συμπιέζει όμως τις τιμές, νοικοκυρεύει τη διακίνηση του φαρμάκου, δεν δίνει περιθώριο σε όσους κάνουν αυτήν τη δουλειά να αφαιρούν φθηνά και καλά φάρμακα και να προσθέτουν νεότερα και ακριβότερα, όποτε εκείνοι το θέλουν. Είναι επαναλαμβανών και μηχανισμός συμπίεσης των τιμών, αφού ένα από τα κριτήρια, για να συμπεριληφθεί ένα φάρμακο στη λίστα, είναι και το κόστος ημερήσιας θεραπείας.

Υπάρχει λοιπόν και πολιτική στο φάρμακο. Και υπάρχει μόνο από τις δικές μας κυβερνήσεις τέτοια πολιτική και της πρώτης κυβερνητικής μας θητείας μεταξύ 1980 και 1990 αλλά και της δεύτερης.

Δεν έχετε πάρει κύριε Σούρλα ως Κυβέρνηση ποτέ κανένα μέτρο για το φάρμακο. Και αν έχετε στοιχεία για την αύξηση της δαπάνης, να τα φέρετε, αλλά θα είσθε ο μόνος που το υποστηρίζετε. Και επιπλέον θα πρέπει επιτέλους να μην αμφισβητούμε πράγματα αυταπόδεκτα και παραδεκτά και στην Ελλάδα και έξω από αυτήν, όπως είναι η μείωση του τιμαριθμού, στην οποία βέβαια και η μείωση των τιμών των φαρμάκων έχει συμβάλει.

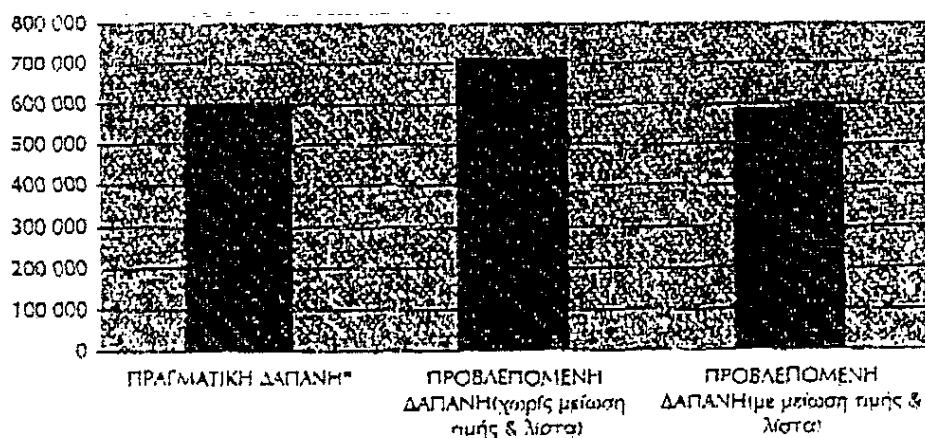
ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Σούρλας έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Είναι πλασματική και η μείωση των δαπανών των φαρμάκων και ως εκ τούτου και η μείωση του τιμαριθμού κατά 0,2%. Όταν υπολογίζατε πέρυσι ότι θα μειωθούν οι δαπάνες κατά εκατόν είκοσι πέντε δισεκατομμύρια (125.000.000.000), εξαγγείλατε προκαταβολικά τη μείωση -και αυτό είναι πολιτική ατιμία- του πληθωρισμού. Επειδή εμείς δεν έχουμε προσωπικά ούτε διαφορές προσωπικές πάμε να λύσουμε και επειδή δυσκολευόμαστε ενδεχομένως να συνεννοηθούμε, την απάντηση στις διαφωνίες και διαφορές θα δώσει, κύριε Φαρμάκη, ο ΕΟΦ, επίσημο χαρτί που φρόντισα να πάρω σήμερα και θα το καταθέσω για τα Πρακτικά της Βουλής, από το οποίο προκύπτει ότι είναι πράγματι πλασματική η μείωση κατά εκατόν είκοσι πέντε δισεκατομμύρια (125.000.000.000) δραχμές. Αυτό προκύπτει αν αφαιρέσετε τα ενενήντα δισεκατομμύρια (90.000.000.000) δραχμές, που ήταν εισφορές που καταργήθηκαν ή περιορίστηκαν για τον ΕΟΦ, το ΤΣΑΥ, ΤΕΑΥΦΕ και ΦΠΑ. Τις εισφορές αυτές τις εισπράταμε από τα φάρμακα και τις δίνουμε σ' αυτούς τους οργανισμούς, ενώ τώρα τις επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός. Αυτό λέγεται πολιτική απάτη, κύριε Φαρμάκη.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Σούρλας καταθέτει για τα Πρακτικά της Βουλής το προαναφερόμενο έγγραφο του ΕΟΦ που έχει ως εξής:

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΠΛΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ ΣΥΝΤΑΓΟΓΡΑΦΟΥΜΕΝΩΝ ΦΑΡΜΑΚΩΝ ΣΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΤΟΥ 1998

	ΕΤΟΣ 1997	ΕΤΟΣ 1998
ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ*	627 000	602 000*
ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ (ΧΩΡΙΣ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ & ΛΙΣΤΑ)	-	713 500
ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ (Ε ΜΕΙΩΣΗ & ΛΙΣΤΑ)	-	589 000



* ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΤΟΥ ΔΕΚΑΜΗΝΟΥ ΤΟΥ 1998



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Αν όμως προσχωρήσουμε στη δική σας εκτίμηση για εκατόν είκοσι πέντε, ή εκατόν τριάντα δισεκατομμύρια (125.000.000.000 ή 130.000.000.000) δραχμές ότι μειώθηκαν οι δαπάνες των φαρμάκων απο τον πίνακα που θα καταθέσω από τη "ΦΑΡΜΕΤΡΙΚΑ" προκύπτει ότι είναι μόνο σαράντα επτά δισεκατομμύρια (47.000.000.000) δραχμές. Αλλά εγώ επιμένω, που γνωρίζω πολύ καλά το θέμα αυτό, ότι οι τιμές των φαρμάκων αυξήθηκαν φέτος κατά πενήντα δισεκατομμύρια (50.000.000.000) δραχμές. Να μιλάμε με ουσία και να μην εξαπατάμε άλλο τον ελληνικό λαό. Να είμαστε ειλικρινείς.

Όσον αφορά για τη φαρμακευτική πολιτική που ακολουθήσατε, θα καταθέσω και ένα άλλο στοιχείο, που προφανώς αγνοείτε. Επί τριετίας της Νέας Δημοκρατίας, κύριε Φαρμάκη, δαπανήθηκαν οκτακόσια πενήντα οκτώ δισεκατομμύρια (858.000.000.000) δραχμές, ενώ επί τριετίας του ΠΑ.ΣΟ.Κ. αντίστοιχα ένα τρισεκατομμύριο τετρακόσια ενενήντα τέσσερα δισεκατομμύρια (1.494.000.000.000) δραχμές. Αυτά είναι τα στοιχεία. Ποτέ δεν ήρθα στη Βουλή χωρίς στοιχεία να μιλήσω. Αν μπορείτε, διαψεύστε τα στοιχεία που καταθέτω. Μην προκαλείτε έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε συνάδελφε, δεν χρειάζονται ούτε οι φωνές ούτε οι βαριές κουβέντες σε όσους έχουν στοιχεία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Κύριε Υφυπουργέ,

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ μη διακόπτετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Αφήστε, λοιπόν, τις "πολιτικές ατιμίες" και τις "απάτες" και χρησιμοποιήστε άλλες φράσεις, για να είναι καλύτερος ο διάλογος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Εξευτελίσετε το διάλογο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ ήρεμα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Αφήστε το να σας απαντήσει. Δεν σας διέκοψε όμως.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Σούρλα, μέσα και έξω από την Ελλάδα ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ να μη γράφονται οι διακοπές, για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): ... είναι σήμερα γνωστή η μείωση του πληθωρισμού και τολμάτε μόνον εσείς να την αμφισβητείτε και να αναφέρετε ότι είναι πλασματική.

Όταν εξαγγείλαμε τα μέτρα για το φάρμακο, προβλέψαμε μείωση του πληθωρισμού. Δεν υπολογίσαμε, δεν μετρήσαμε ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Δεν είναι σωστό αυτό, κύριε Σούρλα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μα, δεν τον αφήνετε να πει την άποψή του. Μα, εδώ υπάρχει λόγος και αντίλογος. Είπατε την άποψή σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Εξαγγείλαμε, προβλέψαμε και αποδείχθηκε με το κλείσιμο του χρόνου ότι ήταν πράγματι έτσι. Για την άρση των επιβαρύνσεων, στην οποία σοφιστικά προσπαθείτε να αποδώσετε τη μείωση της φαρμακευτικής δαπάνης, οι επιβαρύνσεις είναι γνωστές ποιες ήταν και ποιοι ποσοστού. Είναι γνωστές. Αλλά έχω και εγώ στοιχεία εδώ της "FARMETRIKA"...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Σας παρακαλώ πάρα πολύ!

...με την οποία συνεργάζομαι απο το πρωί ως το βράδυ και καθημερινά, που αποδεικνύουν κάτι πολύ απλό. Όπως γνωρίζετε οι εταιρείες έχουν υποχρέωση στο τέλος κάθε μήνα να δίνουν στοιχεία για τις πωλήσεις. Είναι η πρώτη φορά στην ιστορία του φαρμάκου στην Ελλάδα που και από τα στοιχεία ακόμα του Συνδέσμου Φαρμακευτικών Επιχειρήσεων Ελλάδος προκύπτει ότι οι πωλήσεις φέτος είναι 16% κάτω. Είναι η πρώτη φορά που υπήρξε μείωση του τζίρου. Και η μεγαλύτερη απόδειξη ότι υπήρξε η σημαντική μείωση στις φαρμακευτικές δαπάνες είναι ακριβώς οι αντιδράσεις του συνδέσμου των φαρμακοβιομηχάνων και των ιδίων των φαρμακοποιών που έπεσε ο τζίρος και συνεπώς και το κέρδος τους.

Δεν ξέρω τι υπερασπίζεσθε και γιατί το κάνετε.

Εμείς πάντως θα συνεχίσουμε, κύριε Σούρλα, και αν δεν είσθε ικανοποιημένοι από αυτά τα μέτρα που έχουμε πάρει μέχρι τώρα και από τη μείωση της φαρμακευτικής δαπάνης που έχει συντελεσθεί -που μπορεί να μην είσθε ευχαριστημένος, να θέλετε περισσότερο- δηλώνω στο Σώμα και σε σας ότι έχει ολοκληρωθεί ήδη ο σχεδιασμός και άλλων μέτρων και σύντομα θα έχετε και νέες αποφάσεις της Κυβέρνησης γι' αυτό το χώρο, το χώρο του φαρμάκου, όπου γνωρίζετε πολύ καλά τι συμβαίνει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των αναφορών και ερωτήσεων.

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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

Υπουργείου Ανάπτυξης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας τουριστικής συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδίας".

'Εχει γίνει ομοφώνως δεκτό στη Διαρκή Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης: "Κύρωση της Συμφωνίας τουριστικής συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδίας", έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

"Κύρωση της Συμφωνίας τουριστικής συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδίας

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία τουριστικής συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδίας, που υπογράφηκε στο Νέο Δελχί στις 13 Ιανουαρίου 1998, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΜΕΤΑΞΥ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΙ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Ινδίας (αποκαλούμενες εφεξής "τα δύο Μέρη"),

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να διευρύνουν τους υφιστάμενους δεσμούς φιλίας μεταξύ των δύο Μερών και να προωθήσουν την καθιέρωση στενής συνεργασίας μεταξύ τους στον τομέα του τουρισμού,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

ΑΡΘΡΟ 1

Τα δύο Μέρη θα ενθαρρύνουν μέτρα για την προώθηση και αύξηση των τουριστικών ανταλλαγών μεταξύ τους και, γι' αυτόν το σκοπό, το κάθε Μέρος θα ενθαρρύνει την ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ των επίσημων Τουριστικών Αρχών των δύο χωρών.

ΑΡΘΡΟ 2

Μέσα στα όρια που καθορίζονται από την εσωτερική τους νομοθεσία, τα δύο Μέρη θα ευνοήσουν:

(α) την αμοιβαία τουριστική προβολή και διαφήμιση,

(β) μέτρα για την απλοποίηση, όσο αυτό είναι δυνατόν, των διατυπώσεων που απαιτούνται για τα ταξίδια,

(γ) την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την αντίστοιχη

τουριστική βιομηχανία τους και τουριστικά αναπτυξιακά προγράμματα,

(δ) τη διευκόλυνση των ευκαιριών για συνεργασία σε οποιοδήποτε άλλο πεδίο αμοιβαίου ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη των τουριστικών σχέσεων τους.

ΑΡΘΡΟ 3

Τα δύο Μέρη θα διευκολύνουν την εισαγωγή και εξαγωγή υλικού και εντύπων που προορίζονται για τουριστική διαφήμιση απαλλαγμένων από δασμούς, σύμφωνα με το Συμπληρωματικό Πρωτόκολλο στη "Σύμβαση που αφορά δασμολογικές διευκολύνσεις για τον Τουρισμό" σχετικά με την εισαγωγή τουριστικών διαφημιστικών εντύπων και υλικού, που υπεγράφη στη Νέα Υόρκη την 4η Ιουνίου 1954, καθώς επίσης και σύμφωνα με την εσωτερική τους νομοθεσία για το θέμα αυτό.

ΑΡΘΡΟ 4

Τα δύο Μέρη, σύμφωνα με την αντίστοιχη νομοθεσία τους, θα διευκολύνουν και θα ενθαρρύνουν τη συνεργασία μεταξύ των ταξιδιωτικών τους γραφείων, των τουρ-οπερέτορς, των αλυσίδων ξενοδοχείων, των αεροπορικών εταιρειών, των ναυτιλιακών εταιρειών και κάθε άλλης οργάνωσης ή επιχείρησης του τουριστικού τομέα, που μπορεί να προωθήσει την αμοιβαία τουριστική κίνηση μεταξύ των δύο χωρών.

Τα Μέρη θα διερευνήσουν τις δυνατότητες κοινής συνεργασίας στο χώρο των σιδηροδρομικών μεταφορών και του τουρισμού και, γι' αυτόν το σκοπό, θα ανταλλάξουν διαφημιστικό υλικό για τις παρεχόμενες υπηρεσίες και για το σιδηροδρομικό τους σύστημα, καθώς επίσης εμπειρίες και πληροφορίες σχετικά με θέματα τουρισμού με το τραίνο.

ΑΡΘΡΟ 5

Τα δύο Μέρη θα προωθούν και θα διευκολύνουν αμοιβαία, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία στις δύο χώρες, τις επενδύσεις Ελλήνων ή Ινδών επιχειρηματιών, καθώς επίσης και μικτές επιχειρήσεις στους αντίστοιχους τουριστικούς τομείς τους.

ΑΡΘΡΟ 6

Τα δύο Μέρη θα ανταλλάσσουν πληροφορίες για τους τουριστικούς τους πόρους<M^ για την εμπειρία τους στον τομέα της διαχείρισης ξενοδοχείων ή άλλης μορφής τουριστικών καταλυμάτων<M^ για τις κανονιστικές ρυθμίσεις και τη νομοθεσία που μπορεί να έχει το κάθε Μέρος όσον αφορά τις τουριστικές δραστηριότητες, καθώς και την προστασία και διατήρηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων σαν πόλων για την προσέλκυση τουριστών<M^ για την οργάνωση της επαγγελματικής κατάρτισης του προσωπικού που απασχολείται στον τουριστικό τομέα.

ΑΡΘΡΟ 7

Τα δύο Μέρη θα προβαίνουν σε τακτική ανταλλαγή πληροφοριών και στατιστικών στοιχείων για το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά του δυναμικού των τουριστικών αγορών στις δύο χώρες.

Τα δύο Μέρη συμφωνούν ότι οι παράμετροι που έχουν καθιερωθεί από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού για τη συλλογή και παρουσίαση των στατιστικών που αφορούν τον εσωτερικό και το διεθνή τουρισμό θα έχουν εφαρμογή για το σκοπό αυτόν.

ΑΡΘΡΟ 8

Τα δύο Μέρη θα μελετήσουν τη δυνατότητα ανταλλαγής εκπαιδευτών στον τομέα της τουριστικής επαγγελματικής κατάρτισης μεταξύ των αρμόδιων ιδρυμάτων, σχολών ή οργανισμών των δύο χωρών.

ΑΡΘΡΟ 9

Τα δύο Μέρη θα ενθαρρύνουν, όσο αυτό είναι δυνατόν, τη συνεργασία μεταξύ των ταξιδιωτικών τους γραφείων και άλλων ειδικευμένων φορέων, προκειμένου να προσελκύσουν και να προωθήσουν τα ταξίδια από τρίτες χώρες.

ΑΡΘΡΟ 10

Τα δύο Μέρη θα διευκολύνουν και θα βοηθήσουν το ένα το άλλο, σύμφωνα με την εσωτερική τους νομοθεσία και στη βάση της αμοιβαιότητας, στην περίπτωση που θα αποφασίσουν να ιδρύσουν ένα Εθνικό Γραφείο Τουριστικών Πληροφοριών, το οποίο δεν θα ασκεί εμπορικές δραστηριότητες, στην Ελληνική Δημοκρατία και στη Δημοκρατία της Ινδίας αντίστοιχα.

ΑΡΘΡΟ 11

Για την παρακολούθηση της εφαρμογής αυτής της Συμφωνίας, την προώθηση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της και την υποβολή συστάσεων προς τις αντίστοιχες αρμόδιες αρχές, τα δύο Μέρη θα σχηματίσουν μία Μικτή Επιτροπή που θα αποτελείται από ίσο αριθμό μελών από τα δύο Μέρη και στην οποία και εκπρόσωποι του ιδιωτικού τουριστικού τομέα μπορούν επίσης να προσκληθούν να μετάσχουν, προκειμένου να βοηθήσουν στην υλοποίηση των σκοπών της Συμφωνίας.

Η Μικτή Επιτροπή θα συνέρχεται διαδοχικά στις δύο χώρες.

Οι συναντήσεις θα πραγματοποιούνται σε τόπο και χρόνο που θα συμφωνείται από τα Μέρη.

ΑΡΘΡΟ 12

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ προσωρινά την ημερομηνία της υπογραφής της από τα δύο Μέρη και οριστικά την ημερομηνία κατά την οποία και τα δύο Μέρη θα έχουν γνωστοποιήσει το ένα στο άλλο, δια της διπλωματικής οδού, την ολοκλήρωση των νομικών διατυπώσεων που απαιτούνται σε κάθε χώρα για τη θέση σε εφαρμογή της Συμφωνίας.

Η Συμφωνία αυτή θα παραμείνει σε ισχύ επί μία περίοδο πέντε ετών και θα ανανεώνεται αυτόματα για διαδοχικές πενταετείς περιόδους, εκτός αν οποιοδήποτε από τα Μέρη εκφράσει την επιθυμία του να την τερματίσει με γραπτή γνωστοποίηση που θα απευθύνεται στο άλλο Μέρος, δια της διπλωματικής οδού, τρεις μήνες πριν από την εκπνοή κάθε πενταετούς περιόδου.

Η παρούσα Συμφωνία μπορεί να τροποποιηθεί ή να συμπληρωθεί οποτεδήποτε, εφόσον αυτό αποφασισθεί και συμφωνηθεί από τα Μέρη.

Ο τερματισμός αυτής της Συμφωνίας δεν θα επηρεάζει την εφαρμογή προγραμμάτων και έργων, που είχαν επισημοποιηθεί κατά το χρόνο κατά τον οποίο ήταν σε ισχύ, εκτός αν τα Μέρη συμφωνήσουν διαφορετικά.

Έγινε στο Νέο Δελχί τη 13η Ιανουαρίου 1998 σε δύο πρωτότυπα, το καθένα στην ελληνική, ινδική και αγγλική γλώσσα. Όλα τα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά. Σε περίπτωση απόκλισης ως προς την ερμηνεία θα υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

Εκ μέρους της
Κυβέρνησης της
Ελληνικής Δημοκρατίας
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

(υπογραφή)
Θεόδωρος Πάγκαλος

Εκ μέρους της
Κυβέρνησης της
Δημοκρατίας της Ινδίας
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ

ΘΕΜΑΤΩΝ ΚΑΙ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
(υπογραφή)
Srikanta Kumar Jena

A G R E E M E N T
ON TOURISM COOPERATION
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDIA

The Government of the Hellenic Republic and the Government of the Republic of India, (hereinafter referred to as "the two Parties"),

Desirous of widening the existing links of friendship between the two Parties and fostering the establishment of a close cooperation between themselves in the field of Tourism,

Have agreed to the following:

ARTICLE 1

The two Parties shall encourage measures for promoting and increasing tourism exchanges between themselves and, with this aim, each Party shall encourage the development of cooperation between the official Tourism Authorities in both countries.

ARTICLE 2

Within the limits established by their internal legislation, the two Parties shall favour:

- (a) Mutual tourism promotion and publicity.
- (b) Measures for simplifying, as far as possible, the formalities required for trips.
- (c) Exchanging information on their respective tourism industry and tourism development projects.
- (d) Exploring opportunities for cooperation in any other area of mutual interest for the development of their tourist relations.

ARTICLE 3

The two Parties shall facilitate the import and export of material and documents for publicity on tourism, free from customs duties, in accordance with the Additional Protocol to the "Convention Concerning Customs facilities for Touring" relating to the Importation of Tourist Publicity Documents and Material, done at New York on 4th June, 1954 as well as with their internal legislation on the matter.

ARTICLE 4

The two Parties, subject to their respective legislation, shall facilitate and encourage the cooperation between travel agencies, tour operators, hotel chains, airlines, shipping companies ~~and any other organizations or firms of the tourist sector that may~~ generate reciprocal tourism between the two countries.

The Parties will explore the possibilities of joint collaboration in the field of Rail Transport and Tourism and, for this purpose, exchange publicity and promotion material on rail services and over their railway systems and share experience and

information regarding railway aspects of tourism.

ARTICLE 5

The two Parties shall promote and mutually facilitate, in accordance with the legislation in force in the two countries, the investments of Greek or Indian entrepreneurs as well as joint ventures in their respective tourism sectors.

ARTICLE 6

The two Parties shall exchange information on the tourism resources that they have; on their experience in the field of management of hotels or other types of tourist accommodation; on the regulation and legislation that each Party may have on tourism activities as well as for the protection and preservation of the natural and cultural resources as sites for tourist attractions; on the organization of vocational training of personnel employed in the tourism sector.

ARTICLE 7

The two Parties shall proceed to a regular exchange of information and statistical data on the volume and characteristics of the potential of the tourism markets of both countries.

The two Parties agree that the parameters established by the World Tourism Organization for gathering and presenting statistics on domestic and international tourism shall be applicable for such purposes.

ARTICLE 8

The two Parties shall study the possibility of exchanging educators in the field of tourism vocational training between the competent institutions, schools or organizations of the two countries.

ARTICLE 9

The two Parties shall, as far as possible, encourage the cooperation between their travel agencies and other specialized bodies with a view to attract and promote travel from third countries.

ARTICLE 10

The two Parties shall facilitate and assist each other, in accordance with their internal legislation and on the basis of reciprocity, in the event that they decide to establish a National Tourism Information Office, which will not exercise commercial activities, in the Hellenic Republic and the Republic of India respectively.

ARTICLE 11

For the follow up of the implementation of this agreement, promotion and evaluation of the results of the same and submission of recommendations to their respective competent Authorities, the Parties will form a Joint Commission made up of equal number of members of both Parties to which representatives of the private Tourism Sector may also be invited to participate with the aim of helping in the achievement of the goals of the Agreement.

The Joint Commission will meet alternately in the two countries. The Meetings will be convened at a venue and time agreed by the Parties.

ARTICLE 12

This Agreement shall enter into force provisionally on the date of its signing by the two Parties and definitely on the date upon which both Parties will have notified each other, through diplomatic channels of the completion of the legal formalities required in each country for the entry into force of the Agreement.

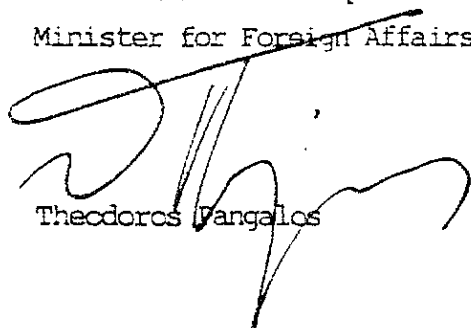
This Agreement will be valid for a period of five years and will be automatically renewed for successive five year periods, unless either of the Parties expresses its desire to terminate it by a written notification addressed to the other, through diplomatic channels, three months prior to the expiration of each five year period.

This Agreement may be amended and supplemented at any time as decided and agreed by the Parties.

The termination of this Agreement will not affect the implementation of the programmes and projects that may have been formalised during the time it was in force, unless the Parties agree otherwise.

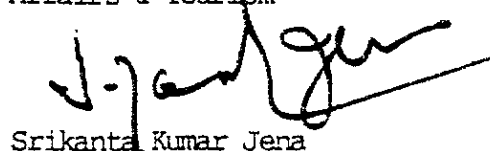
Done at New Delhi on 13th January 1998 in two originals each in the Greek, Hindi and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergent interpretation the English text shall prevail.

On behalf of the Government
of the Hellenic Republic
Minister for Foreign Affairs



Theodoros Pangalos

On behalf of the Government
of the Republic of India
Minister for Parliamentary
Affairs & Tourism



Srikanta Kumar Jena

Άρθρο δεύτερο

Τα Πρωτόκολλα-Πρακτικά που καταρτίζονται από τη Μικτή Επιτροπή του άρθρου 11 της Συμφωνίας εγκρίνονται με κοινή πράξη των αρμόδιων κατά περίπτωση υπουργών.

Άρθρο τρίτο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται, προσωρινά από την υπογραφή της και οριστικά από την πλήρωση των προϋποθέσεων του πρώτου εδαφίου του άρθρου 12 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Του ιδίου Υπουργείου.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Εθνικής Επιτροπής για τον έλεγχο πυρηνικών δραστηριοτήτων της Ρουμανίας, για την έγκαιρη γνωστοποίηση πυρηνικού ατυχήματος και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με τις πυρηνικές εγκαταστάσεις".

Και αυτό το νομοσχέδιο έγινε δεκτό ομοφώνως στη Διαρκή Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Εθνικής Επιτροπής για τον έλεγχο πυρηνικών δραστηριοτήτων της Ρουμανίας, για την έγκαιρη γνωστοποίηση πυρηνικού ατυχήματος και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με τις πυρηνικές εγκαταστάσεις" έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

"Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Εθνικής Επιτροπής για τον Έλεγχο Πυρηνικών Δραστηριοτήτων της Ρουμανίας, για την έγκαιρη γνωστοποίηση πυρηνικού ατυχήματος και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με τις πυρηνικές εγκαταστάσεις

'Αρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία μεταξύ της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Εθνικής Επιτροπής για τον Έλεγχο Πυρηνικών Δραστηριοτήτων της Ρουμανίας για την έγκαιρη γνωστοποίηση πυρηνικού ατυχήματος και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με τις πυρηνικές εγκαταστάσεις, που υπογράφηκε στο Βουκουρέστι στις 22 Δεκεμβρίου 1997, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ

ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΙΡΗ
ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΥΡΗΝΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ
ΜΕ ΤΙΣ ΠΥΡΗΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Η Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Εθνική Επιτροπή για τον Έλεγχο Πυρηνικών Δραστηριοτήτων της Ρουμανίας (στο εξής αναφέρονται ως "Συμβαλλόμενα Μέρη") σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του 'Αρθρου 4 της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβερνήσεως της Ρουμανίας, για την έγκαιρη γνωστοποίηση πυρηνικού ατυχήματος και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικές με τις πυρηνικές εγκαταστάσεις, που υπεγράφη στην Αθήνα στις 10 Μαρτίου 1995, (στο εξής αναφέρεται ως "Διακυβερνητική Συμφωνία"),

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ως ακολούθως:

ΑΡΘΡΟ 1

Πεδίο

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του 'Αρθρου 1 της

Διακυβερνητικής Συμφωνίας ο κατάλογος των πυρηνικών εγκαταστάσεων και των πυρηνικών δραστηριοτήτων δίδεται στο Παράρτημα 1 αυτής της Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 2

Γνωστοποίηση Πυρηνικού Ατυχήματος

1) Οι πληροφορίες που ανταλλάσσουν τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σύμφωνα με το 'Αρθρο 2 της Διακυβερνητικής Συμφωνίας, δίδονται στο Παράρτημα 2 αυτής της Συμφωνίας.

2) Σε περίπτωση ραδιολογικής έκτακτης ανάγκης σε πυρηνική εγκατάσταση ή σε πυρηνική δραστηριότητα ενός εκ των Συμβαλλόμενων Μερών, το εν λόγω Μέρος θα πρέπει να πληροφορήσει το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, σχετικά, όχι αργότερα από 15 λεπτά της ώρας από τη στιγμή που λαμβάνεται απόφαση για την έκτακτη ανάγκη. Η διαδικασία πληροφόρησης θα συμφωνηθεί μεταγενέστερα μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών.

3) Τα σημεία επαφής των Συμβαλλόμενων Μερών δίδονται στο Παράρτημα 3 αυτής της Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 3

Ανταλλαγή Πληροφοριών

1) Η ανταλλαγή πληροφοριών με βάση το 'Αρθρο 3 της Διακυβερνητικής Συμφωνίας καθορίζεται στο Παράρτημα 4 αυτής της Συμφωνίας.

2) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αναθεωρούν εφόσον απαιτείται ή θα διευρύνουν μετά από αμοιβαία συμφωνία τις πληροφορίες των Παραρτημάτων 1 και 4 αυτής της Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 4

Επιστημονική και Τεχνική Συνεργασία

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενθαρρύνουν και θα διευκολύνουν την επιστημονική συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων αρχών και μεταξύ άλλων οργανισμών αμοιβαίων των Συμβαλλόμενων Μερών, στο πεδίο της πυρηνικής ασφάλειας, του σχεδιασμού αντιμετώπισης πυρηνικής έκτακτης ανάγκης και της ακτινοπροστασίας, περιλαμβανομένου και του ελέγχου των ραδιενεργών εκλύσεων και των μετρήσεων της ραδιενέργειας περιβάλλοντος.

ΑΡΘΡΟ 5

Διαχείριση

Εκτός αν άλλως συμφωνηθεί, έκαστο των Συμβαλλόμενων Μερών αναλαμβάνει το κόστος που συνεπάγεται η συμμετοχή του στη Συμφωνία αυτή. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση από το έτερο Μέρος εξαιτίας των πληροφοριών που ανταλλάγησαν με βάση αυτή τη Συμφωνία.

ΑΡΘΡΟ 6

Εχεμύθεια

Αν ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θεωρεί τις παρεχόμενες πληροφορίες με βάση τη Διακυβερνητική Συμφωνία ως εμπιστευτικές, θα πρέπει αυτό να το καταστήσει σαφές στο έτερο των Συμβαλλόμενων Μερών.

Το Συμβαλλόμενο Μέρος που δέχεται τις πληροφορίες θα πρέπει να σέβεται το εμπιστευτικό των πληροφοριών. Κοινοποίηση των εμπιστευτικών πληροφοριών από το Μέρος που τις δέχεται σε Τρίτους μπορεί να επιτρέπεται μόνον κατόπιν γραπτής συναίνεσης του έτερου των Συμβαλλόμενων Μερών.

ΑΡΘΡΟ 7

Ρύθμιση Διαφωνιών

Διαφωνίες που αφορούν στην ερμηνεία ή στην εφαρμογή αυτής της Συμφωνίας θα ρυθμίζονται με απευθείας διαπραγματεύσεις μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών ή με άλλους τρόπους αποδεκτούς από αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

ΑΡΘΡΟ 8

Σχέση με Διεθνείς Συμφωνίες

Αυτή η Συμφωνία δεν θα επηρεάσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Συμβαλλόμενων Μερών που πηγάζουν από τη Διακυβερνητική Συμφωνία, τις Διεθνείς Συμβάσεις που έχουν συνάψει πριν ή μετά την ισχύ αυτής της Συμφωνίας και σχετίζονται με το σκοπό της παρούσας Διακυβερνητικής Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 9

'Εναρξη ισχύος και διάρκεια

Η παρούσα Συμφωνία συνάπτεται για μη καθορισμένη χρονική διάρκεια και θα τεθεί σε ισχύ την ημερομηνία της τελευταίας ειδοποίησης με την οποία τα Συμβαλλόμενα Μέρη πληροφορούν το ένα το άλλο ότι έχουν εκπληρώσει όλες τις σχετικές νομικές απαιτήσεις για την έναρξη της ισχύος της. Η Συμφωνία παύει να ισχύει την ημερομηνία της λήξης της Διακυβερνητικής Συμφωνίας.

'Εκαστο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να τερματίσει αυτή τη Συμφωνία ένα χρόνο μετά από γραπτή κοινοποίηση στο έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος.

Αυτή η Συμφωνία μπορεί να τροποποιηθεί οποτεδήποτε με τη συναίνεση των Συμβαλλόμενων Μερών.

Υπεγράφη στο Βουκουρέστι στις 22 Δεκεμβρίου 1997 σε δύο πρωτότυπα στην ελληνική, ρουμανική και αγγλική γλώσσα, τα οποία είναι εξίσου ισοδύναμα. Σε περίπτωση αποκλίσεων που προκύπτουν από την ερμηνεία υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

Για την Ελληνική	Για την Εθνική Επιτροπή
Επιτροπή	Ελέγχου Πυρηνικών
Ατομικής Ενέργειας	Δραστηριοτήτων
(υπογραφή)	(υπογραφή)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΤΣΑΝΟΣ	DAN CUTOIU

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Κατάλογος των Πυρηνικών Εγκαταστάσεων
και Πυρηνικών Δραστηριοτήτων

Ελληνική Δημοκρατία:

1. Ερευνητικός Αντιδραστήρας

Τοποθεσία: Ινστιτούτο Πυρηνικής Τεχνολογίας - Ακτινοπροστασίας ΕΚΕΦΕ Δημόκριτος, Αγία Παρασκευή, Αττική.

Τύπος: Ανοικτής Δεξαμενής, θερμική ισχύς 5MW, τύπος καύσιμου MTR, καρδιά μικτού εμπλουτισμού (HEU+LEU).

2. Εγκατάσταση αποθήκευσης χρησιμοποιημένων Σχασίμων Στοιχείων

Τοποθεσία: Κτίριο Ερευνητικού Αντιδραστήρα (προσωρινή αποθήκευση).

Ρουμανία:

1. FCEN Cernavoda

2. Ερευνητικός Αντιδραστήρας VURS

Τοποθεσία: Εθνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Ανάπτυξης Φυσικής και Πυρηνικής Μηχανικής, Horia Hulubei - Βουκουρέστι

3. Ερευνητικός Αντιδραστήρας TRIGA

Τοποθεσία: Ινστιτούτο Πυρηνικής Έρευνας - Pitesti

4. Σταθμός Επεξεργασίας Ραδιενεργών Καταλοίπων

Τοποθεσία: Εθνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Ανάπτυξης Φυσικής και Πυρηνικής Μηχανικής, Horia Hulubei - Βουκουρέστι

5. Σταθμός Επεξεργασίας Ραδιενεργών Καταλοίπων

Τοποθεσία: Ινστιτούτο Πυρηνικής Έρευνας - Pitesti

6. Εθνική τοποθεσία αποθήκευσης Μέσου και Χαμηλού Επιπέδου Ραδιενεργών Αποβλήτων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Πληροφορίες σχετικά με πυρηνικά ατυχήματα

Σε περίπτωση οποιουδήποτε πυρηνικού ατυχήματος σε πυρηνική εγκατάσταση ή σε πυρηνική δραστηριότητα στην οποία αναφέρεται η παρούσα Συμφωνία, το οποίο συνεπάγεται τη θέση σε κατάσταση ετοιμότητας περιοχών εκτός των ορίων της εγκατάστασης, ή που αντιστοιχεί στην κλίμακα 3 και άνω της διεθνούς κλίμακας πυρηνικών συμβάντων του ΔΟΑΕ (IAEA INES scale) ή σε περίπτωση που μετρήσεις ραδιενέργειας περιβάλλοντος απαιτούν εθνική κατάσταση ετοιμότητας, οι ακόλουθες πληροφορίες θα παρέχονται αμέσως μόλις και στη μορφή που είναι διαθέσιμες, στο Συμβαλλόμενο Μέρος που κάνει τη γνωστοποίηση:

1. Ο χρόνος, η ακριβής τοποθεσία και κατά περίπτωση η φύση του συμβάντος.
2. Η συγκεκριμένη εγκατάσταση ή δραστηριότητα.
3. Τα υποτιθέμενα ή εξακριβωμένα αίτια του συμβάντος, καθώς και η προβλεπόμενη εξέλιξη του πυρηνικού συμβάντος.
4. Τα γενικά χαρακτηριστικά της ραδιενεργού έκλυσης, συμπεριλαμβανομένων κατά το δυνατόν της φύσης, της πιθανής φυσικής και χημικής μορφής, της ποσότητας, σύνθεσης και του ενεργού ύψους της έκλυσης.
5. Τα στοιχεία των επικρατουσών και των αναμενόμενων μετεωρολογικών και υδρολογικών συνθηκών και οποιαδήποτε πληροφορία, που είναι απαραίτητα για την πρόβλεψη της διασποράς της ραδιενεργού έκλυσης.
6. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων του δικτύου ελέγχου ραδιενέργειας περιβάλλοντος.
7. Τα μέτρα έκτακτης ανάγκης εκτός των ορίων της εγκατάστασης που έχουν ληφθεί ή θεωρείται πιθανό να ληφθούν.
8. Η προβλεπόμενη εξέλιξη της ραδιενεργού έκλυσης.

Οι παραπάνω πληροφορίες θα παρέχονται σε τακτά χρονικά διαστήματα, το ταχύτερο δυνατόν, όχι αργότερα όμως των 12 ωρών και, όταν απαιτείται, θα συμπληρώνονται, με νεότερες πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη της κατάστασης έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων του προβλεπόμενου ή πραγματικού χρόνου άρσης αυτής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Σημεία επαφής

Ελληνική Δημοκρατία:

Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας

Διεύθυνση: Τ.Θ. 60092, 153 10 Αγ. Παρασκευή Αττικής, Ελλάδα

Τηλ.: ++30 1 - 65 15 194 (ώρες γραφείου)

++30 1 - 65 44 526 (ώρες γραφείου)

Fax: ++30 1 - 65 33 939 / 65 35 436

Telex: 218254 / 217450 KRYPT GR

Ελληνική Μετεωρολογική Υπηρεσία

Τηλ.: ++30 1 9831305 / 9629404 / 9629316 (όλο το 24ωρο)

Fax: ++30 1 96 28 952 / 96 49 646

Telex: 223153 / 216606 / 216605

Ρουμανία:**Εθνική Επιτροπή Ελέγχου Πυρηνικών Δραστηριοτήτων**

Διεύθυνση: 12, Blvd, Libertatii, Bucharest 5, Romania

Τηλ.: ++ 40 1 - 410 24 41

Fax: ++ 40 1 410 34 76 / 411 1436

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4**Πληροφορίες σχετικές με εγκαταστάσεις**

Οι παρακάτω πληροφορίες παρέχονται εφάπαξ και η ισχύς τους επιβεβαιώνεται τον Ιανουάριο κάθε χρόνου, μαζί με τυχόν σχετικές μεταβολές και προσθήκες, για κάθε εγκατάσταση του Παραρτήματος 1.

I. Γενικές Πληροφορίες

1. Ονομασία της εγκατάστασης.
2. Τοποθεσία και διεύθυνση.
3. Ιδιοκτήτης.
4. Χειριστής.
5. Χρήση.
6. Βασικές παράμετροι της εγκατάστασης.
7. Παρούσα κατάσταση λειτουργίας.
8. Περιγραφή της τοποθεσίας (συμπεριλαμβανομένων σεισμολογικών, μετεωρολογικών και υδρολογικών δεδομένων).
9. Επεξεργασία και αποθήκευση των πυρηνικών αποβλήτων.
10. Διαχείριση των χρησιμοποιημένων σχασίμων στοιχείων.

II. Πληροφορίες σχετικές με τους πυρηνικούς αντιδραστήρες

1. Τύπος του αντιδραστήρα.
2. Ισχύς.
3. Καρδιά (εμπλουτισμός νέου καυσίμου, υπολογισμέ- νο burn-up, κύκλος επαναφόρτισης, ποιοτική και ποσοτική σύσταση ραδιονουκλιδίων (core inventory)).
4. Έλεγχος και λειτουργία των αντιδραστήρων.
5. Δοχείο του αντιδραστήρα.
6. Ψυκτικά μέσα και κυκλώματα (πρωτεύον και δευτερεύον).
7. Ατμοστρόβιλος.
8. Επιτρεπτή και πραγματική έκλυση ραδιενέργειας στο περιβάλλον για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο.
9. Τύπος περιβλήματος.
10. Συστήματα ασφαλείας.
11. Πληροφορίες ανάλυσης ασφαλείας (προσδιοριστική ή/και πιθανολογική, περιλαμβανομένης της πληροφόρησης που παρασχέθηκε στο διεθνή Οργανισμό Ατομικής Ενέργειας).

III. Εγκατάσταση αποθήκευσης χρησιμοποιημένων στοιχείων καυσίμου

1. Τύπος.
2. Χωρητικότητα.
3. Ρυθμός αποθήκευσης.

IV. Δίκτυο ελέγχου ραδιενέργειας περιβάλλοντος της Χώρας

1. Τοποθεσίες σταθμών δειγματοληψίας και μετρήσεων.
2. Είδος και συχνότητα συλλεγόμενων δειγμάτων.
3. Προσδιοριζόμενα μεγέθη.

AGREEMENT
BETWEEN
THE GREEK ATOMIC ENERGY COMMISSION OF THE REPUBLIC OF GREECE
AND
THE NATIONAL COMMISSION FOR NUCLEAR ACTIVITIES CONTROL
OF ROMANIA
FOR THE EARLY NOTIFICATION OF A NUCLEAR ACCIDENT
AND EXCHANGE OF INFORMATION ON NUCLEAR FACILITIES

The Greek Atomic Energy Commission of the Republic of Greece and the National Commission for Nuclear Activities Control of Romania (hereinafter referred to as "Contracting Parties") pursuant to the provisions of paragraph 2 of Article 4 of the Agreement between the Government of the Republic of Greece and the Government of Romania for the Early Notification of a Nuclear Accident and Exchange of Information on Nuclear Facilities, signed in Athens, on 10 March 1995, (hereinafter referred to as "Intergovernmental Agreement"),

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Domain

In accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 1 of the Intergovernmental Agreement the list of nuclear facilities and nuclear activities is given in Annex 1 to this Agreement.

ARTICLE 2
Notification of a nuclear accident

1. The information which is exchanged by the Contracting Parties in conformity with Article 2 of the Intergovernmental Agreement is given in Annex 2 to this Agreement.
2. In case of a radiological emergency at a nuclear facility or in a nuclear activity of one of the Contracting Parties, the Party concerned should inform the other Contracting Party, in that respect, not later than 15 minutes starting from the moment when an emergency decision is taken. The notification procedure shall be agreed upon subsequently by the Contracting Parties.
3. The Contact Points of the Contracting Parties are given in Annex 3 to this Agreement.

ARTICLE 3
Exchange of Information

1. The information exchange on the basis of Article 3 of the Intergovernmental Agreement is stipulated in Annex 4 to this Agreement.
2. The Contracting Parties shall update, or expand as necessary upon mutual consent, the information of Annexes 1 to 4 to this Agreement.

ARTICLE 4
Scientific and Technical Co-operation

The Contracting Parties shall encourage and facilitate the development of scientific co-operation between the authorities concerned and between other institutions of both Contracting Parties, in the field of nuclear safety, nuclear emergency planning and radiation protection, including monitoring of radioactive releases and environmental radioactivity measurements.

ARTICLE 5
Administration

Unless otherwise agreed, each Contracting Party will bear the costs incurred by its participation in this Agreement.

Neither of the Contracting Parties is entitled to claim compensation from the other Party due to the information exchanged on the basis of this Agreement.

ARTICLE 6
Confidentiality

If a Contracting Party considers the information provided on the basis of this Agreement as confidential, it should clearly indicate this to the other Contracting Party.

The Contracting Party receiving the information shall respect the confidentiality of the information. Dissemination by the receiving Party of confidential information to third Parties may be allowed only with the previous written consent of the other Contracting Party.

ARTICLE 7
Settlement of Disputes

Any disputes concerning the interpretation or application of this Agreement, will be resolved by direct negotiations between the Contracting Parties or by any other means acceptable to both Contracting Parties.

*ARTICLE 8**Relations with International Conventions*

This Agreement shall not affect the rights and obligations of the Contracting Parties that result from the Intergovernmental Agreement, international conventions concluded earlier or after entering into force of this Agreement and refer to the scope of this Agreement.

*ARTICLE 9**Entry into force and duration*

This Agreement is concluded for an indeterminate period of time and shall enter into force on the date of the last notification on which the Contracting Parties inform each other they have completed all applicable legal requirements for its entry into force. It shall be terminated on the date of termination of the Intergovernmental Agreement.

Each Contracting Party may terminate this Agreement on one year's written notice to the other.

This Agreement may be amended at any time with the consent of the Contracting Parties.

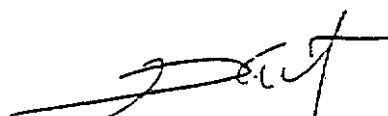
Done in Bucharest on the 22 December 1997, in two original copies in Greek, Romanian, and English, the texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

For the Greek Atomic
Energy Commission



ANASTASIOS KATSANOS

For the National Commission
for Nuclear Activities Control



DAN CUTOIU

ANNEX I
THE LIST OF NUCLEAR FACILITIES AND NUCLEAR
ACTIVITIES

Republic of Greece:

1. Research Reactor

Location - Institute of Nuclear Technology - Radiation Protection National Center for Scientific Research "Democritos" Aghia Paraskevi, Attiki
Type-Swimming Pool, 5 MW Thermal, MTR fuelmixed core (HEU and LEU)

2. Spent fuel storage

Location - Research Reactor Building (temporary storage).

Romania:

1. FCNE Cernavoda

2. VVRS Research Reactor, National Institute of Physic and Nuclear Engineering Research and Development, Horia Hulubei - Bucharest

3. TRIGA Research Reactor, Institute of Nuclear Research - Pitesti

4. Radioactive Waste Treatment Station, National Institute of Physic and Nuclear Engineering Research and Development, Horia Hulubei - Bucharest

5. Radioactive Waste Treatment Station, Institute of Nuclear Research - Pitesti

6. Medium and Low Level Waste National Storage

ANNEX 2
INFORMATION ABOUT NUCLEAR ACCIDENT

In the event of any nuclear accident in a nuclear facility or in a nuclear activity to which this Agreement refers, which could result in an off-site emergency alert or could be classified as level 3 and beyond on the IAEA INES Scale; or in case of environmental radioactivity measurements that imply a national emergency alert; the following information shall be supplied immediately, as available to the notifying Contracting Party.

1. time, exact location and if necessary the nature of incident;
2. the facility or the activity involved;
3. the assumed or established cause and the foreseeable development of the nuclear incident;
4. the general characteristics of any radioactive release, including as far as practicable and appropriate, the nature, physical or chemical form and quantity, composition and the effective height of radioactive release;
5. information on weather, hydrological conditions, their forecast and any necessary information to estimate the dispersion of radioactive releases;
6. the results of environmental monitoring network;
7. the off-site protective measures taken or planned;
8. the predicted over time behaviour of the radioactive releases.

Such information shall be provided at regular intervals, as soon as possible, but not later than 12 hours, and when necessary shall be supplemented with further relevant information about the development of the emergency situation, including its foreseeable or real termination.

ANNEX 3
POINTS OF CONTACT ADDRESSES LIST

Republic of Greece

Greek Atomic Energy Commission

Address : GR - 15310 Agia Paraskevi, P.O. Box 60092, Greece
Tel : +30 1 65 15 194 (office hours)
+30 1 65 44 526 (office hours)
Fax : +30 1 65 33 939 / 65 35 436
Telex : 21 82 54 / 21 74 50 KRYG GR

Hellenic National Meteorological Service (24 hours) :

Tel. : +30 1 9831305 / 9629403 / 9629316
Fax : +30 1 9628952 / 96 49 646
Telex : 22 31 53 / 21 66 06 / 216605

Romania

National Commission for Nuclear Activities Control

Address : 12, Blvd. Libertatii, Bucharest 5
Telephone : (401) 410 24 41
Fax : (401) 410 34 76 / 411 14 36

ANNEX 4
INFORMATION ABOUT NUCLEAR FACILITY

The following information shall be provided once and its validity shall be reconfirmed every year in January along with any relevant changes and additions, for each and every facility of Annex 1:

I. General information

1. Name of facility
2. Location and address
3. Owner
4. Operator
5. Function
6. Main parameters of the facility
7. Present operational status
8. Site description (including seismic, meteorological and hydrological characteristics)
9. Treatment and storage of nuclear waste
10. Spent fuel management

II. Information about nuclear reactors

1. Reactor type
2. Power
3. Core (fresh fuel enrichment, calculated burn-up, reloading cycle, core inventory)
4. Reactor control and operation
5. Reactor vessel
6. Cooling means and circuits (primary and secondary)
7. Steam turbine
8. Permissible and actual releases of radioactivity into the environment for a given period
9. Type of containment
10. Safety systems
11. Safety analysis information (deterministic or / and probabilistic, including that supplied to IAEA)

III. Spent fuel storage

1. Type
2. Capacity
3. Extent of filling

IV. National environmental radioactivity monitoring network

1. Sites of sampling and measuring stations
2. Type and frequency of sample
3. Estimated parameters

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του πρώτου εδαφίου του άρθρου 9 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Υπουργείου Εξωτερικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Διαπεριφερειακής Συμφωνίας - Πλαίσιο για τη συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των Κρατών-Μελών αυτής, αφ' ενός και της Κοινής Αγοράς του Νότου και των Κρατών-Μελών αυτής, αφ' ετέρου".

Έγινε δεκτό ομοφώνως στη Διαρκή Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εξωτερικών: "Κύρωση της Διαπεριφερειακής

Συμφωνίας-Πλαίσιο για τη συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των Κρατών-Μελών αυτής αφ' ενός και της Κοινής Αγοράς του Νότου και των Κρατών-Μελών αυτής, αφ' ετέρου", έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

"Κύρωση της Διαπεριφερειακής Συμφωνίας - Πλαίσιο για τη συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των Κρατών-Μελών αυτής, αφ' ενός, και της Κοινής Αγοράς του Νότου και των Κρατών-Μελών αυτής, αφ' ετέρου

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Διαπεριφερειακή Συμφωνία - πλαίσιο για τη συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των Κρατών-Μελών αυτής, αφ' ενός, και της Κοινής Αγοράς του Νότου και των Κρατών-Μελών αυτής, αφ' ετέρου, που υπογράφηκε στις 15 Δεκεμβρίου 1995 στη Μαδρίτη, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ-ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών αυτής, αφενός, και της Κοινής Αγοράς του Νότου και των κρατών μελών αυτής, αφετέρου

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,

Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΙΡΛΑΝΔΙΑ,

Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,

Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ,

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,

συμβαλλόμενα μέρη της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφεξής καλούμενα «κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας».

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ,

εφεξής καλούμενη «η Κοινότητα».

αφενός, και

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ,

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝΣ,

Η ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΝΣ,

συμβαλλόμενα μέρη της συνθήκης της Asunción για τη σύσταση της Κοινής Αγοράς του Νότου και του πρόσθετου πρωτοκόλλου του Ouro Preto, εφεξής καλούμενα «κράτη μέλη της Mercosur», και

Η ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΝΟΤΟΥ,

εφεξής καλούμενη «η Mercosur»,

αφετέρου.

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ τους ισχυρούς ιστορικούς, πολιτιστικούς, πολιτικούς και οικονομικούς δεσμούς που τους συνδέουν, και οι οποίοι διαπνέονται από τις κοινές αξίες των λαών τους.

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ την πλήρη προσήλωσή τους στους στόχους και στις αρχές του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και στις δημοκρατικές αξίες, στο κράτος δικαίου, στο σεβασμό και στην προώθηση των δικαιωμάτων του ανθρώπου,

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ την σημασία την οποία αποδίδουν αμφότερα τα μέρη στις αρχές και στις αξίες οι οποίες περιλαμβάνονται στην τελική διακήρυξη της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον και την ανάπτυξη, η οποία έλαβε χώρα στο Ρίο ντε Τζανέιρο τον Ιούνιο 1992, καθώς και στην τελική διακήρυξη της συνόδου κορυφής για κοινωνικά θέματα, η οποία έλαβε χώρα στην πόλη της Κοπεγχάγης, τον Μάρτιο 1995.

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ότι αμφότερα τα μέρη θεωρούν τις διαδικασίες περιφερειακής ολοκλήρωσης ως μέσα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, τα οποία διευκολύνουν τη διεθνή ένταξη των οικονομιών τους, και εν τέλει, προσεγγίζουν την προσέγγιση των λαών και συμβάλλουν σε μεγαλύτερη διεθνή σταθερότητα.

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΣ τη βούλησή τους να διατηρήσουν και να ενισχύσουν τους κανόνες για ένα ελεύθερο διεθνές εμπόριο σύμφωνα με τους κανόνες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και τονίζοντας ιδιαίτερα τη σημασία του ανοικτού περιφερειακού χαρακτήρα.

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι η Κοινότητα καθώς και η Mercosur έχουν αναπτύξει συγκεκριμένες δραστηριότητες στον τομέα της περιφερειακής ολοκλήρωσης, από τις οποίες μπορούν να επωφεληθούν αμοιβαία κατά τη διαδικασία ενίσχυσης των μεταξύ τους σχέσεων, σύμφωνα με τις ίδιες ανάγκες.

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ τις σχέσεις συνεργασίας οι οποίες έχουν αναπτυχθεί βάσει διμερών συμφωνιών μεταξύ των κρατών των δύο περιφερειών, καθώς και βάσει των συμφωνιών-πλαίσιο συνεργασίας, τις οποίες έχουν υπογράψει διμερώς τα κράτη μέλη της Mercosur με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ τα αποτελέσματα της συμφωνίας διοργανικής συνεργασίας της 29ης Μαΐου 1992 μεταξύ του Συμβουλίου της Κοινής Αγοράς του Νότιου και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, και τονίζοντας την ανάγκη να συνεχισθούν οι δράσεις που αναλήφθηκαν στο πλαίσιο αυτής.

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ την πολιτική βούληση αμφότερων των μερών, των οποίων τελικός στόχος είναι να εγκαθιδρύνουν διαπεριφερειακή ένωση πολιτικού και οικονομικού χαρακτήρα, βασισμένη σε ενισχυμένη πολιτική συνεργασία, στην προοδευτική και αμοιβαία ελευθέρωση του συνόλου των συναλλαγών, λαμβάνοντας υπόψη το βαθμό ενσυναίσθησης ορισμένων προϊόντων και σύμφωνα με τους κανόνες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και, τελικά, στην προώθηση των επενδύσεων και την μεγαλύτερη ανάπτυξη της συνεργασίας.

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την κοινή πανηγυρική διακήρυξη, στο πλαίσιο της οποίας αμφότερα τα μέρη αναλαμβάνουν να συνάψουν διαπεριφερειακή συμφωνία-πλαίσιο για την οικονομική και εμπορική συνεργασία, να προετοιμάσουν την προοδευτική και αμοιβαία ελευθέρωση των εκατέρωθεν εμπορικών συναλλαγών, ως προπαρασκευαστικό στάδιο για την διαπραγμάτευση συμφωνίας διαπεριφερειακής σύνδεσης μεταξύ αυτών.

ΑΠΟΦΑΣΙΣΑΝ να συνάψουν την παρούσα συμφωνία και, προς το σκοπό αυτό, όρισαν πληρεξουσίους:

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ:

Εrik DERYCKE.

Υπουργός Εξωτερικών,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ

Niels HELVEG PETERSEN,

Υπουργός Εξωτερικών,

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

Klaus KINKEL

Ομοσπονδιακός Υπουργός Εξωτερικών και Αντακαγκελλάριος.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ:

Κάρολος ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ
Υπουργός Εξωτερικών,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

Javier SOLANA MADARIAGA,
Υπουργός Εξωτερικών,

Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ:

Hervé de CHARETTE,
Υπουργός Εξωτερικών,

Η ΙΡΛΑΝΔΙΑ:

Dick SPRING,
Υπουργός Εξωτερικών,

Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ:

Susanna AGNELLI,
Υπουργός Εξωτερικών,

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ:

Jacques F. POOS,
Υπουργός Εξωτερικών,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ:

Hans van MIERLO,
Υπουργός Εξωτερικών,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ:

Wolfgang SCHÜSSEL,
Ομοσπονδιακός Υπουργός Εξωτερικών και Αντικαγκελλάριος,

Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ:

Jaime GAMA,
Υπουργός Εξωτερικών,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ:

Tarja HALONEN,
Υπουργός Εξωτερικών,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ:

Mats HELLSTRÖM,
Υπουργός Ευρωπαϊκών Υποθέσεων και Εξωτερικού Εμπορίου,

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ:

Malcolm RIFKIND,
Υπουργός Εξωτερικών και Κοινοπολιτείας,

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ:

Javier SOLANA MADARIAGA,
Υπουργός Εξωτερικών.
Εν ενεργεία Πρόεδρος του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Manuel MARÍN.

Αντιπρόεδρος της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ:

Guido di TELLA.

Υπουργός Εξωτερικών.

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ:

Luiz Felipe Palmeira LAMPREIA.

Υπουργός Εξωτερικών.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗΣ:

Luis María Ramirez BOETTNER.

Υπουργός Εξωτερικών.

Η ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗΣ:

Alvaro Ramos TRIGO.

Υπουργός Εξωτερικών.

Η ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΝΟΤΟΥ:

Alvaro Ramos TRIGO.

Υπουργός Εξωτερικών.

Εν ενέργεια Πρόεδρος της Κοινής Αγοράς του Νότου.

ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ, μετά την ανταλλαγή των πληρεξουσίων εγγράφων τους που βρέθηκαν εντάξει.

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΣΤΙΣ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ:

ΤΙΤΛΟΣ Ι

ΣΤΟΧΟΙ, ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΤΟΜΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1

Βάση της συνεργασίας

Ο σεβασμός των δημοκρατικών αρχών και των θεμελιωδών δικαιωμάτων του ανθρώπου, όπως εξαγγέλλονται στην παγκόσμια διακήρυξη των δικαιωμάτων του ανθρώπου, διαπνέει τις εσωτερικές και διεθνείς πολιτικές των μερών και αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της παρούσας συμφωνίας.

Άρθρο 2

Στόχοι και τομείς εφαρμογής

1. Στόχος της παρούσας συμφωνίας είναι να ενισχύσει τις υφιστάμενες σχέσεις μεταξύ των μερών και να προετοι-

μάσει τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία διαπεριφερειακής ένωσης.

2. Για την επίτευξη των εν λόγω στόχων, η παρούσα συμφωνία ορίζει το εμπορικό και οικονομικό πλαίσιο καθώς και το πλαίσιο συνεργασίας για την επίτευξη της ολοκλήρωσης, καθόσον και άλλους τομείς αμοιβαίου ενδιαφέροντος, με σκοπό την εντατικοποίηση των σχέσεων μεταξύ των μερών και των οργάνων τους.

Άρθρο 3

Πολιτικός διάλογος

1. Τα μέρη καθιερώνουν τακτικό πολιτικό διάλογο, ο οποίος συνοδεύει και παγιοποιεί την προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Mercosur. Ο διάλογος διεξάγεται σύμφωνα με τους όρους της κοινής δήλωσης η οποία προσαρτάται στη συμφωνία.

2. Όσον αφορά τον υπουργικό διάλογο ο οποίος προβλέπεται στην κοινή δήλωση, πραγματοποιείται στο πλαίσιο του συμβουλίου συνεργασίας, το οποίο συνιστάται βάσει του άρθρου 25 της παρούσας συμφωνίας ή, στο πλαίσιο άλλων fora του ιδίου επιπέδου, τα οποία αποφασίζονται βάσει κοινής συμφωνίας.

ΤΙΤΛΟΣ II

ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ

Άρθρο 4

Στόχοι

Τα μέρη αναλαμβάνουν να εντατικοποιήσουν τις σχέσεις τους, ώστε να ενισχύσουν την αύξηση και την διαφοροποίηση των εμπορικών συναλλαγών τους, να προετοιμάσουν τη μεταγενεστερή προοδευτική και αμοιβαία ελευθέρωση αυτών και να προωθήσουν τη δημιουργία των προϋποθέσεων οι οποίες ευνοούν την εγκαθίδρυση διαπεριφερειακής ένωσης, λαμβάνοντας υπόψη την ευαισθησία ορισμένων προϊόντων, σύμφωνα με τον ΠΟΕ.

Άρθρο 5

Οικονομικός και εμπορικός διάλογος

1. Τα μέρη προσδιορίζουν κατόπιν κοινής συμφωνίας τους τομείς εμπορικής συνεργασίας, χωρίς να αποκλείουν κανένα τομέα.
2. Προς το σκοπό αυτό, τα μέρη διατηρούν περιοδικό οικονομικό και εμπορικό διάλογο, σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο που προβλέπεται στον τίτλο VIII της παρούσας συμφωνίας.
3. Ειδικότερα, η εν λόγω συνεργασία περιλαμβάνει κυρίως τους ακόλουθους τομείς:
 - α) πρόσβαση στην αγορά, εμπορική ελευθέρωση (δαμο-λογικά και μη δασμολογικά εμπόδια) και εμπορικοί κανόνες, όπως περιοριστικές εμπορικές πρακτικές, κανόνες καταγωγής, ρήτρες διασφάλισης, ειδικά τελωνειακά καθεστώτα, κ.λπ.
 - β) εμπορικές σχέσεις των μερών με τρίτες χώρες
 - γ) συμβατότητα της εμπορικής ελευθέρωσης με τους κανόνες GATT/ΠΟΕ.
 - δ) αναγνώριση των προϊόντων τα οποία θεωρούνται από τα μέρη ευαίσθητα και έχοντα προτεραιότητα
 - ε) συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών όσον αφορά τις υπηρεσίες, στο πλαίσιο των αμοιβαίων αρμοδιοτήτων τους.

Άρθρο 6

Συνεργασία στον τομέα των αγροτοβιομηχανικών και βιομηχανικών προτύπων και αναγνώριση της πιστότητας

1. Τα μέρη συμφωνούν να συνεργασθούν για την μεταξύ τους προσέγγιση σε θέματα τα οποία αφορούν την πολιτι-

κή ποιότητας για τα αγροτοβιομηχανικά προϊόντα και τα βιομηχανικά προϊόντα και για την αναγνώριση της πιστότητας, σύμφωνα με διεθνή κριτήρια.

2. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, τα μέρη μελετούν τη δυνατότητα έναρξης διαπραγματεύσεων για τη σύναψη συμφωνιών αμοιβαίας αναγνώρισης.

3. Η συνεργασία αφορά κυρίως την προώθηση παντός τύπου δράσης, που συμβάλλει στην άνοδο της ποιότητας των προϊόντων και των επιχειρήσεων των μερών.

Άρθρο 7

Συνεργασία σε τελωνειακά θέματα

1. Τα μέρη προωθούν την τελωνειακή συνεργασία με σκοπό τη βελτίωση και παγιοποίηση του νομικού πλαισίου, στο οποίο εντάσσονται οι εμπορικές τους σχέσεις.

Η τελωνειακή συνεργασία μπορεί επίσης να αποβλέπει στην ενίσχυση των τελωνειακών υποδομών των μερών και στη βελτιωμένη λειτουργία τους στο πλαίσιο της διοργανικής συνεργασίας.

2. Η τελωνειακή συνεργασία μπορεί να υλοποιείται μεταξύ άλλων, ως εξής:

- α) ανταλλαγές πληροφοριών
- β) ανάπτυξη νέων τεχνικών στον τομέα της επιμόρφωσης και του συντονισμού των δραστηριοτήτων των διεθνών οργανισμών με σχετικές αρμοδιότητες
- γ) ανταλλαγές ανωτέρων υπαλλήλων και στελεχών των τελωνειακών και φορολογικών διοικήσεων
- δ) απλούστευση των τελωνειακών διαδικασιών
- ε) τεχνική βοήθεια.

3. Τα μέρη εκδηλώνουν το ενδιαφέρον τους να εξετάσουν στο μέλλον, και στο θεσμικό πλαίσιο το οποίο προβλέπει η παρούσα συμφωνία, τη σύναψη πρωτοκόλλου τελωνειακής συνεργασίας.

Άρθρο 8

Στατιστική συνεργασία

Τα μέρη συμφωνούν να ενθαρρύνουν τη μεθοδολογική προσέγγιση στον τομέα της στατιστικής, με σκοπό να χρησιμοποιήσουν, σε αμοιβαία αναγνωρισμένες βάσεις, τα στατιστικά δεδομένα που αφορούν τις συναλλαγές αγαθών και υπηρεσιών και, κατά γενικό τρόπο, όλους τους τομείς οι οποίοι είναι ικανοί να υποβληθούν σε στατιστική επεξεργασία.

Άρθρο 9

Συνεργασία στον τομέα της πνευματικής ιδιοκτησίας

1. Τα μέρη συμφωνούν να συνεργασθούν στον τομέα της πνευματικής ιδιοκτησίας, με σκοπό να ενθαρρύνουν τις επενδύσεις, τη μεταφορά τεχνολογίας, τις εμπορικές συναλλαγές και κάθε τύπου συναφή οικονομική δραστηριότητα, καθώς και για την πρόληψη των εκτροπών.
2. Τα μέρη, στο πλαίσιο των ιδίων νομοθεσιών, κανονισμών και πολιτικών και σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που έχουν αναλάβει βάσει της συμφωνίας TRIPS, εξασφαλίζουν επαρκή και αποτελεσματική προστασία των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας και, εφόσον είναι αναγκαίο, αποφασίζουν την ενίσχυσή τους.
3. Για το σκοπό της προηγούμενης παραγράφου, η πνευματική ιδιοκτησία αφορά, μεταξύ άλλων, τα συγγραφικά και συναφή δικαιώματα, τα βιομηχανικά ή εμπορικά σήματα, τις γεωγραφικές ενδείξεις και ονομασίες προέλευσης, τα βιομηχανικά σχέδια και μοντέλα, τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας, τα τοπογραφικά σχέδια ολοκληρωμένων κυκλωμάτων.

εκ των προτέρων κανένας τομέας, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές προτεραιότητες των μερών, το κοινό συμφέρον και τις ίδιες αρμοδιότητες.

4. Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα προηγούμενα, τα μέρη συνεργάζονται σε όλους τους τομείς, όπου ενθαρρύνεται η μεταξύ τους δημιουργία δεσμών και οικονομικών και κοινωνικών δικτύων και επέρχεται προσέγγιση των οικονομικών τους, καθώς και σε όλους τους τομείς όπου μεταφέρονται ειδικές γνώσεις σε θέματα περιφερειακής ολοκλήρωσης.

5. Στο πλαίσιο της εν λόγω συνεργασίας, τα μέρη ενθαρρύνουν την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τους αντίστοιχους μακροοικονομικούς δείκτες τους.

6. Κατά την πραγματοποίηση δράσεων συνεργασίας, τα μέρη λαμβάνουν υπόψη τη διατήρηση του περιβάλλοντος και τις οικολογικές ισορροπίες.

7. Η κοινωνική ανάπτυξη και ιδίως η προώθηση των θεμελιωδών κοινωνικών δικαιωμάτων, διαπνέει τις δράσεις και τα μέτρα που λαμβάνουν τα μέρη στον εν λόγω τομέα.

Άρθρο 11

Συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων

1. Τα μέρη προωθούν την συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων ώστε να δημιουργηθεί ευνοϊκό πλαίσιο οικονομικής ανάπτυξης που να λαμβάνει υπόψη τα αμοιβαία συμφέροντα.

2. Η εν λόγω συνεργασία αφορά, κυρίως, τα εξής:

- α) αύξηση εμπορικών συναλλαγών, επενδύσεων, έργων βιομηχανικής συνεργασίας και μεταφορά τεχνολογίας
- β) υποστήριξη στον εκσυγχρονισμό και στη βιομηχανική διαφοροποίηση
- γ) προσδιορισμό και κατάργηση των εμποδίων στη βιομηχανική συνεργασία μεταξύ των μερών, δυνάμει μέσων με τα οποία ενθαρρύνεται η τήρηση της νομοθεσίας περί ανταγωνισμού και τα οποία συμβάλλουν στην προσαρμογή αυτής στις ανάγκες της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τη συμμετοχή και τις διαβουλεύσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων
- δ) ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των εκατέρωθεν οικονομικών παραγόντων, ιδίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων
- ε) διευκόλυνση της βιομηχανικής καινοτομίας μέσω της ανάπτυξης ολοκληρωμένης και αποκεντρωμένης επιχειρηματικής συνεργασίας

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Άρθρο 10

Στόχοι και αρχές

1. Τα μέρη, λαμβάνοντας υπόψη το αμοιβαίο ενδιαφέρον και τους μεσοπρόθεσμιους και μακροπρόθεσμιους οικονομικούς στόχους τους, προωθούν την οικονομική συνεργασία κατά τρόπο ώστε να συμβάλει στην ανάπτυξη των οικονομιών τους, στην αύξηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητάς τους, στην προώθηση της τεχνολογικής και επιστημονικής ανάπτυξης, στη βελτίωση ανταποίχως του βιοτικού επιπέδου τους, στην προώθηση προϋποθέσεων για τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης καθώς και την ποιότητα της απασχόλησης και, τελικά, να διευκολύνει τη διαφοροποίηση και τη σύσφιξη των οικονομικών δεσμών τους.
2. Τα μέρη ενθαρρύνουν την περιφερειακή θεώρηση κάθε δράσης συνεργασίας η οποία, ως εκ του τομέα εφαρμογής καθώς και των αποτελεσμάτων των οικονομιών κλίμακας, συμβάλλει στην ορθολογικότερη και αποτελεσματικότερη χρησιμοποίηση των διατιθέμενων μέσων, καθώς και στη βελτιστοποίηση των αναμενόμενων αποτελεσμάτων.
3. Η οικονομική συνεργασία μεταξύ των μερών διευρύνεται κατά το δυνατόν περισσότερο, χωρίς να αποκλείεται

στ) διατήρηση συνοχής μεταξύ όλων των δράσεων που μπορεί να έχουν θετική επιρροή στη συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων των δύο περιφερειών.

Άρθρο 13

Συνεργασία στον τομέα της ενέργειας

3. Η συνεργασία αναπτύσσεται, κυρίως, με τις ακόλουθες δράσεις:

- α) εντατικοποίηση των επαφών που διοργανώνονται μεταξύ εμπορευομένων και δικτύων των δύο μερών στο πλαίσιο συνδιασκέψεων, σεμιναρίων τεχνικού χαρακτήρα, αποστολών διερεύνησης, συμμετοχής σε εμπορικές εκθέσεις γενικού και τομεακού χαρακτήρα και επιχειρηματικών συναντήσεων
- β) κατάλληλες πρωτοβουλίες για τη στήριξη της συνεργασίας μεταξύ μικρομεσαίων επιχειρήσεων, όπως προώθηση μικτών επιχειρήσεων, δημιουργία δικτύων πληροφοριών, ενθάρρυνση των εμπορικών υπηρεσιών, μετάδοση εμπειριών και τεχνογνωσίας, υποχρηματοδότηση, εφαρμοσμένη έρευνα, άδειες εκμετάλλευσης και δικαιόχρηση
- γ) προώθηση πρωτοβουλιών για την ενθάρρυνση της συνεργασίας μεταξύ των οικονομικών παραγόντων της Mercosur και ευρωπαϊκών ενώσεων, με σκοπό τη καθιέρωση διαλόγου μεταξύ δικτύων
- δ) δράσεις επιμόρφωσης, προώθηση δικτύων και στήριξη της έρευνας.

1. Η συνεργασία μεταξύ των μερών έχει στόχο να ενθαρρύνει την προσέγγιση των οικονομιών τους στον τομέα της ενέργειας, λαμβάνοντας υπόψη την ορθολογική της χρήση και το σεβασμό του περιβάλλοντος.

2. Η συνεργασία πραγματοποιείται, κυρίως, με τις ακόλουθες δράσεις:

- α) ανταλλαγές πληροφοριών, με κάθε κατάλληλη μορφή, ιδίως με τη διοργάνωση κοινών συναντήσεων
- β) μεταφορά τεχνολογίας
- γ) ενθάρρυνση της συμμετοχής των οικονομικών παραγόντων αμοτέρων των μερών σε κοινά έργα τεχνολογικής ανάπτυξης ή υποδομής
- δ) προγράμματα τεχνικής κατάρτισης
- ε) διάλογος, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, σχετικά με την ενεργειακή πολιτική.

3. Τα μέρη μπορούν να συνάπτουν ειδικές συμφωνίες, χωρίς ενδιάμεσο ενδιαφέροντος, κατά περίπτωση.

Άρθρο 12

Προώθηση των επενδύσεων

1. Τα μέρη ενθαρρύνουν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, τη δημιουργία ελκυστικού και σταθερού κλίματος που συμβάλλει στην αύξηση αμοιβαία επωφελών επενδύσεων.

2. Η εν λόγω συνεργασία πραγματοποιείται, μεταξύ άλλων, με τις ακόλουθες δράσεις:

- α) οργάνωση συστηματικού δικτύου πληροφοριών, προσδιορισμού και διάδοσης των νομοθεσιών και των δυνατοτήτων πραγματοποίησης επενδύσεων
- β) στήριξη για την ανάπτυξη νομικού πλαισίου, το οποίο ευνοεί τις επενδύσεις μεταξύ των μερών, ιδίως με τη σύναψη, εφόσον χρειάζεται, μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών μελών της Κοινότητας και των κρατών μελών της Mercosur, διμερών συμφωνιών για την προώθηση και προστασία των επενδύσεων και διμερών συμφωνιών για την αποφυγή της διπλής φορολόγησης
- γ) προώθηση κοινών επιχειρήσεων, ιδίως μεταξύ μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Άρθρο 14

Συνεργασία στον τομέα των μεταφορών

1. Σκοπός της συνεργασίας σε θέματα μεταφορών μεταξύ των μερών είναι να στηριχθεί η αναδιάρθρωση και ο εξουχρονισμός των συστημάτων μεταφορών, καθώς και να εξευρεθούν λύσεις αμοιβαία ικανοποιητικές για την κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων, με κάθε μέσο μεταφοράς.

2. Η συνεργασία περιλαμβάνει, κυρίως, τα εξής:

- α) ανταλλαγές πληροφοριών σχετικά με τις πολιτικές μεταφορών, καθώς και άλλα θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος
- β) προγράμματα κατάρτισης για τους μεταφορείς.

3. Στο πλαίσιο του οικονομικού και εμπορικού διαλόγου που αναφέρεται στο άρθρο 5 και με την προοπτική της διαπεριφερειακής ένωσης, αμφότερα τα μέρη εξετάζουν κάθε θέμα που αφορά τις διεθνείς υπηρεσίες μεταφορών, ώστε τούτο να μην παρεμποδίζει την αμοιβαία επέκταση του εμπορίου.

Άρθρο 15

Συνεργασία στον τομέα της επιστήμης και τεχνολογίας

1. Τα μέρη συμφωνούν να συνεργασθούν στον τομέα της επιστήμης και τεχνολογίας για την ανάπτυξη μόνιμης συνεργασίας των επιστημονικών τους κοινοτήτων, και για την ανταλλαγή πληροφοριών και περιφερειακών εμπειριών στον τομέα των επιστημών και της τεχνολογίας.
2. Η επιστημονική και τεχνολογική συνεργασία αναπτύσσεται, κυρίως, με τους ακόλουθους τρόπους:
 - α) κοινά σχέδια έρευνας σε τομείς αμοιβαίου ενδιαφέροντος
 - β) ανταλλαγή επιστημόνων για την προώθηση της κοινής έρευνας, εκπόνηση σχεδίων και επιμόρφωση υψηλού επιπέδου
 - γ) κοινές επιστημονικές συνεδριάσεις για την ανταλλαγή πληροφοριών, την προώθηση των διαντιδράσεων και για να διευκολυνθεί ο προσδιορισμός κοινών τομέων έρευνας
 - δ) διάδοση των αποτελεσμάτων και ανάπτυξη των δεσμών μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.
3. Στην εν λόγω συνεργασία εμπλέκονται τα ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης αμφότερων των μερών, τα ερευνητικά κέντρα και οι τομείς παραγωγής, ιδίως οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις.
4. Τα μέρη προσδιορίζουν, κατόπιν κοινής συμφωνίας, την έκταση, το χαρακτήρα και τις προτεραιότητες της εν λόγω συνεργασίας, στο πλαίσιο πολυετούς προγράμματος, το οποίο προσαρμόζεται ανάλογα με τις συνθήκες.

Άρθρο 16

Συνεργασία στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και τεχνολογίας πληροφοριών

1. Τα μέρη συμφωνούν να καθιερώσουν κοινή συνεργασία στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και της τεχνολογίας πληροφοριών, για την προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής τους ανάπτυξης, να ενθαρρύνουν την κοινωνία των πληροφοριών και να ανοίξουν το δρόμο για τον εκσυγχρονισμό της κοινωνίας.
2. Οι δράσεις συνεργασίας στο πλαίσιο αυτό αφορούν, κυρίως, τα εξής:
 - α) διευκόλυνση της καθιέρωσης διαλόγου επί των διαφορών σημείων που χαρακτηρίζουν την κοινωνία πληροφοριών και προώθηση της ανταλλαγής πληροφοριών που αφορούν την τυποποίηση, τις δοκιμές πιστότητας και την πιστοποίηση σε θέματα τεχνολογίας πληροφοριών και τηλεπικοινωνιών

- β) διάδοση των νέων τεχνολογιών πληροφοριών και τηλεπικοινωνιών, ιδίως αυτών οι οποίες αφορούν τα ψηφιακά δίκτυα ολοκληρωμένων υπηρεσιών, διαβίβαση δεδομένων και δημιουργία νέων υπηρεσιών επικοινωνίας και τεχνολογιών πληροφοριών
- γ) ενθάρρυνση δρομολόγησης των κοινών σχεδίων έρευνας, τεχνολογικής και βιομηχανικής ανάπτυξης, στον τομέα των νέων τεχνολογιών επικοινωνιών, τηλεματικής και κοινωνίας των πληροφοριών.

Άρθρο 17

Συνεργασία στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος

1. Τα μέρη, σύμφωνα με το στόχο της αειφόρου ανάπτυξης, φροντίζουν ώστε να ληφθεί υπόψη η προστασία του περιβάλλοντος και η ορθολογική χρήση των φυσικών πόρων στους διάφορους τομείς διαπεριφερειακής συνεργασίας.
2. Τα μέρη συμφωνούν να δίδουν ιδιαίτερη προσοχή στα μέτρα τα οποία αφορούν την παγκόσμια διάσταση των περιβαλλοντικών προβλημάτων.
3. Η συνεργασία δύναται να συμπεριλάβει, ειδικότερα,
 - α) ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών, μεταξύ άλλων, ρυθμίσεων και προτύπων
 - β) επιμόρφωση και εκπαίδευση σε θέματα περιβάλλοντος
 - γ) τεχνική βοήθεια, εκτέλεση κοινών σχεδίων έρευνας και εφόσον χρειάζεται, θεσμική συνδρομή.

ΤΙΤΛΟΣ IV

ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ

Άρθρο 18

Στόχοι και τομείς εφαρμογής

1. Η συνεργασία μεταξύ των μερών αποβλέπει στην υποστήριξη των στόχων της διαδικασίας για την ολοκλήρωση της Mercosur και καλύπτει όλους τους τομείς της παρούσας συμφωνίας.
2. Προς το σκοπό αυτό, οι δραστηριότητες συνεργασίας εξετάζονται σε συνάρτηση με τις ειδικές απαιτήσεις της Mercosur.
3. Η συνεργασία λαμβάνει κάθε κατάλληλη μορφή, και ιδίως:

- α) συστήματα ανταλλαγής πληροφοριών με κάθε κατάλληλη μορφή, μεταξύ άλλων, με τη δημιουργία δικτύων πληροφορικής
- β) επιμόρφωση και ενίσχυση θεσμικού πλαισίου
- γ) μελέτες και εκτέλεση κοινών έργων
- δ) τεχνική βοήθεια.

4. Τα μέρη συνεργάζονται για να εξασφαλίσουν τη μέγιστη αποτελεσματικότητα της χρήσης των πόρων τους για τη συλλογή, ανάλυση, δημοσίευση και διάδοση των πληροφοριών, με την επιφύλαξη των διατάξεων οι οποίες, κατά περίπτωση, κρίνονται αναγκαίες για τη διασφάλιση του εμπιστευτικού χαρακτήρα ορισμένων εξ αυτών των πληροφοριών. Επιπλέον, συμφωνούν για την προστασία των προσωπικών στοιχείων σε όλους τους τομείς όπου προβλέπεται ανταλλαγή πληροφοριών μέσω δικτύων πληροφορικής.

ΤΙΤΛΟΣ V

ΔΙΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Άρθρο 19

Στόχοι και τμήσεις εφαρμογής

- 1. Τα μέρη ενθαρρύνουν στενότερη συνεργασία μεταξύ των οργάνων τους, προωθώντας ιδίως τις μεταξύ τους τακτικές επαφές.
- 2. Η εν λόγω συνεργασία αναπτύσσεται στην ευρύτερη δυνατή βάση, και ιδίως μέσω:
 - α) οποιουδήποτε μέσου, το οποίο διευκολύνει τις τακτικές ανταλλαγές πληροφοριών, μεταξύ άλλων της από κοινού εγκατάστασης επικοινωνιακών δικτύων πληροφορικής
 - β) μεταφοράς εμπειριών
 - γ) ενημέρωσης και πληροφόρησης.

ΤΙΤΛΟΣ VI

ΆΛΛΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Άρθρο 20

Συνεργασία σε θέματα επιμόρφωσης και εκπαίδευσης

- 1. Τα μέρη ενθαρρύνουν, στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, τον προσδιορισμό των αναγκών μέτρων για τη βελτίωση της εκπαίδευσης και της διαδραστικότητας όσον αφορά την περιφερειακή ολοκλήρωση, με στόχο τη νεολαία και την επαγγελματική επιμόρφωση, καθώς και

τους τομείς της διαπανεπιστημιακής και διεπιχειρηματικής συνεργασίας.

- 2. Τα μέρη δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στις δράσεις που ενθαρρύνουν τους δεσμούς μεταξύ των ειδικευμένων φορέων τους και ευνοούν τη χρησιμοποίηση τεχνικών πόρων και την ανταλλαγή εμπειριών.

- 3. Τα μέρη ενθαρρύνουν τη σύναψη συμφωνιών μεταξύ κέντρων επιμόρφωσης, καθώς και την πραγματοποίηση συναντήσεων μεταξύ των υπεύθυνων οργανισμών διδασκαλίας και επιμόρφωσης σε θέματα περιφερειακής ολοκλήρωσης.

Άρθρο 21

Συνεργασία στον τομέα της επικοινωνίας, της πληροφόρησης και των γραμμάτων

- 1. Τα μέρη, στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους και για να αποκτήσουν γνώση της πολιτικής, οικονομικής και κοινωνικής πραγματικότητας του άλλου μέρους, συμφωνούν να ενισχύσουν τους πολιτιστικούς δεσμούς και να ενθαρρύνουν και να διαδώσουν τον χαρακτήρα, τους στόχους και την έκταση των σχετικών διαδικασιών ολοκλήρωσης, ώστε να γίνουν κατανοητά από τον πολίτη.

Τα μέρη συμφωνούν επίσης να εντατικοποιήσουν τις ανταλλαγές πληροφοριών επί θεμάτων αμοιβαίου ενδιαφέροντος.

- 2. Στο πλαίσιο της συνεργασίας αυτής, προωθούνται επαφές μεταξύ των μέσων επικοινωνίας και πληροφόρησης αμοιτέρων των μερών, μεταξύ άλλων, μέσω δράσεων τεχνικής βοήθειας.

Η συνεργασία αυτή είναι δυνατόν να περιλαμβάνει τη διοργάνωση πολιτιστικών δραστηριοτήτων, εφόσον δικαιολογείται από τον περιφερειακό τους χαρακτήρα.

Άρθρο 22

Συνεργασία για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου ναρκωτικών

- 1. Τα μέρη προωθούν, σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους, τον συντονισμό και την εντατικοποίηση των προσπάθειών τους για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου ναρκωτικών και τις πολλαπλές συνέπειές αυτού, ιδίως τις χρηματοοικονομικές.

- 2. Με την εν λόγω συνεργασία προωθείται η παροχή συμβουλών και ο καλύτερος συντονισμός μεταξύ των μερών, σε περιφερειακό επίπεδο και, κατά περίπτωση, μεταξύ των αρμοδίων περιφερειακών οργάνων.

Άρθρο 23

Εξελικτική ρήτρα

1. Τα μέρη δύνανται να διευρύνουν την παρούσα συμφωνία κατόπιν αμοιβαίας συναίνεσης, με σκοπό να επεκτείνουν και να συμπληρώσουν τη συνεργασία, σύμφωνα με τις ίδιες νομοθεσίες, συνάπτοντας συμφωνίες που αφορούν συγκεκριμένους τομείς ή δραστηριότητες.

2. Όσον αφορά την εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας, κάθε μέρος δύναται να διατυπώσει προτάσεις με σκοπό τη διεύρυνση του πλαισίου αμοιβαίας συνεργασίας, λαμβάνοντας υπόψη την κατά την εκτέλεσή της κτηθείσα πείρα.

ΤΙΤΛΟΣ VII

ΜΕΣΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Άρθρο 24

1. Για να διευκολυνθεί η επίτευξη των στόχων συνεργασίας, οι οποίοι προβλέπονται στην παρούσα συμφωνία, τα μέρη αναλαμβάνουν να προωθήσουν τα κατάλληλα μέσα για την υλοποίησή της, μεταξύ άλλων τα χρηματοδοτικά μέσα, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων τους και των μηχανισμών που διαθέτουν.

2. Λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα, τα μέρη ενθαρρύνουν την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων να εντείνει τη δράση της στην Mercosur, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τα κριτήρια χρηματοδότησης, τα οποία ορίζει.

3. Οι διατάξεις της παρούσας συμφωνίας δεν επηρεάζουν τη διμερή συνεργασία που προβλέπεται στο πλαίσιο συμφωνιών συνεργασίας που ισχύουν.

ΤΙΤΛΟΣ VIII

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Άρθρο 25

1. Συνιστάται συμβούλιο συνεργασίας για να επιβλέπει την πραγματοποίηση της παρούσας συμφωνίας, συνέρχεται σε υπουργικό επίπεδο, σε περιοδική βάση και εφόσον το απαιτούν οι περιστάσεις.

2. Το συμβούλιο συνεργασίας εξετάζει τα σημαντικά προβλήματα που προκύπτουν από την παρούσα συμφωνία, καθώς και κάθε διμερές ή διεθνές θέμα κοινού ενδιαφέροντος, με σκοπό την επίτευξη των στόχων της συμφωνίας.

3. Το συμβούλιο συνεργασίας δύναται επίσης να διατυπώσει τις κατάλληλες προτάσεις κατόπιν κοινής συμφωνίας μεταξύ των μερών. Ειδικότερα, και κατά την άσκηση των εν λόγω καθηκόντων, το συμβούλιο συνεργασίας υπο-

βάλλει συστάσεις, οι οποίες συμβάλλουν στην υλοποίηση του ανώτερου στόχου της διαπεριφερειακής ένωσης.

Άρθρο 26

1. Το συμβούλιο συνεργασίας αποτελείται αφενός, από μέλη του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από μέλη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αφετέρου δε, από μέλη του Συμβουλίου της Κοινής Αγοράς της Mercosur και μέλη της ομάδας της Κοινής Αγοράς της Mercosur.

2. Το συμβούλιο συνεργασίας εγκρίνει τον εσωτερικό του κανονισμό.

3. Η προεδρία του συμβουλίου συνεργασίας ασκείται εναλλακτικά από αντιπρόσωπο της Κοινότητας και αντιπρόσωπο της Mercosur.

Άρθρο 27

1. Το συμβούλιο συνεργασίας επικουρείται, κατά την άσκηση των καθηκόντων του, από μεικτή επιτροπή συνεργασίας, αποτελούμενη από μέλη του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από μέλη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αφενός, και αντιπροσώπους της Mercosur, αφετέρου.

2. Η μεικτή επιτροπή, κατά γενικό κανόνα, συνέρχεται εναλλακτικά στις Βρυξέλλες και σε ένα από τα κράτη μέλη της Mercosur, μία φορά ετησίως, κατά την ημερομηνία και βάσει της ημερήσιας διάταξης που ορίζονται κατόπιν κοινής συμφωνίας. Είναι δυνατόν να συγκαλούνται έκτακτες συνεδριάσεις κατόπιν συγκατάθεσης των μερών. Η προεδρία της μεικτής επιτροπής ασκείται εναλλακτικά από αντιπρόσωπο εκάστου μέρους.

3. Το συμβούλιο συνεργασίας ορίζει, στον εσωτερικό του κανονισμό, τις λεπτομέρειες λειτουργίας της μεικτής επιτροπής.

4. Το συμβούλιο συνεργασίας δύναται να αναθέσει το σύνολο ή μέρος των αρμοδιοτήτων του στη μεικτή επιτροπή, η οποία εξασφαλίζει τη συνέχεια μεταξύ των συνεδριάσεων του συμβουλίου συνεργασίας.

5. Η μεικτή επιτροπή επικουρεί το συμβούλιο συνεργασίας κατά τη λειτουργία του. Κατά την άσκηση των καθηκόντων της, η μεικτή επιτροπή αναλαμβάνει ειδικότερα, τα εξής:

α) να προωθήσει τις εμπορικές σχέσεις σύμφωνα με τους στόχους τους οποίους επιδιώκει η παρούσα συμφωνία, βάσει των διατάξεων οι οποίες προβλέπονται στον τίτλο II αυτής·

β) να ανταλλάσσει γνώμες επί παντός θέματος κοινού ενδιαφέροντος, το οποίο αφορά την προπαρασκευή της ελευθέρωσης του εμπορίου και τη συνεργασία, μεταξύ άλλων, τα μελλοντικά προγράμματα συνεργασίας και τα διαθέσιμα μέσα για την υλοποίησή τους·

γ) να υποβάλλει προτάσεις στο συμβούλιο συνεργασίας για να προωθήσει το στάδιο προπαρασκευής για την ελευθέρωση του εμπορίου και την εντατικοποίηση της συνεργασίας, λαμβάνοντας εξίσου υπόψη τον απαιτούμενο συντονισμό των προβλεπόμενων δράσεων και

- δ) εν γένει να υποβάλλει προτάσεις στο συμβούλιο συνεργασίας, οι οποίες συμβάλλουν στην υλοποίηση του τελικού στόχου της διαπεριφερειακής ένωσης ΕΕ-Mercosur.

Άρθρο 28

Το συμβούλιο συνεργασίας δύναται να αποφασίσει τη σύσταση οιαδήποτε οργάνου, από το οποίο και θα επικουρείται κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, και καθορίζει τη σύνθεση, την αποστολή και τη λειτουργία του.

Άρθρο 29

1. Τα μέρη, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες στο άρθρο 5 της παρούσας συμφωνίας διατάξεις, συνιστούν μεικτή εμπορική υποεπιτροπή, η οποία φροντίζει για την υλοποίηση των εμπορικών στόχων, οι οποίοι προβλέπονται στην παρούσα συμφωνία, και προετοιμάζει τις εργασίες για τη μεταγενέστερη ελευθέρωση των συναλλαγών.

2. Η μεικτή εμπορική υποεπιτροπή απαρτίζεται από μέλη του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από μέλη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αφενός, και αντιπροσώπους της Mercosur, αφετέρου.

Η μεικτή εμπορική υποεπιτροπή δύναται να ζητήσει τη σύνταξη μελετών και τεχνικών αναλύσεων, τις οποίες θεωρεί αναγκαίες.

3. Η μεικτή εμπορική υποεπιτροπή υποβάλλει μία φορά ετησίως στη μεικτή επιτροπή συνεργασίας, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 27 της παρούσας συμφωνίας, εκθέσεις σχετικά με την εξέλιξη των εργασιών της, καθώς και προτάσεις για τη μεταγενέστερη ελευθέρωση των εμπορικών συναλλαγών.

4. Η μεικτή εμπορική υποεπιτροπή υποβάλλει το εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας της στη μεικτή επιτροπή προς έγκριση.

Άρθρο 30

Ρήτρα διαβούλευσης

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, τα μέρη αναλαμβάνουν να διεξάγουν διαβουλεύσεις επί οιαδήποτε θέματος διαλαμβανομένου στην παρούσα συμφωνία.

Η διαδικασία διαβουλεύσεων, στις οποίες αναφέρεται το προηγούμενο εδάφιο, προβλέπεται στον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας της μεικτής επιτροπής.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΧ

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 31

Άλλες συμφωνίες

Με την επιφύλαξη των διατάξεων των συνθηκών για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Mercosur, η

παρούσα συμφωνία, όπως κάθε μέτρο που λαμβάνεται σύμφωνα με αυτήν, ουδόλως περιορίζει τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και τα κράτη μέλη της Mercosur να αναλαμβάνουν, στο πλαίσιο των αντιστοίχων αρμοδιοτήτων τους, διμερείς δράσεις και να συνάπτουν, ενδεχομένως, νέες συμφωνίες.

Άρθρο 32

Ορισμός των μερών

Προς το σκοπό της παρούσας συμφωνίας, ο όρος «τα μέρη» σημαίνει, αφενός, την Κοινότητα ή τα κράτη μέλη αυτής ή την Κοινότητα και τα κράτη μέλη αυτής σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους, όπως προκύπτει από τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και, αφετέρου, την Mercosur ή τα κράτη μέλη αυτής, σύμφωνα με τη συνθήκη για την ίδρυση της Κοινής Αγοράς του Νότου.

Άρθρο 33

Εδαφικά όρια εφαρμογής

Η παρούσα συμφωνία εφαρμόζεται, αφενός, στα εδάφη στα οποία εφαρμόζεται η συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, υπό τους όρους που προβλέπει η συνθήκη αυτή και, αφετέρου, στα εδάφη στα οποία εφαρμόζεται η συνθήκη για την ίδρυση της Κοινής Αγοράς του Νότου, υπό τους όρους που προβλέπει η συνθήκη αυτή και τα πρόσθετα πρωτόκολλα.

Άρθρο 34

Διάρκεια και έναρξη ισχύος

Η παρούσα συμφωνία είναι αορίστου χρόνου.

2. Τα μέρη, σύμφωνα με τις σχετικές διαδικασίες και σε συνάρτηση με τις εργασίες και τις προτάσεις που διατυπώνονται στο θεσμικό πλαίσιο της παρούσας συμφωνίας, προσδιορίζουν τη σκοπιμότητα, το χρόνο και τις προϋποθέσεις έναρξης των διαπραγματεύσεων για τη δημιουργία διαπεριφερειακής σύνδεσης.

3. Η παρούσα συμφωνία αρχίζει να ισχύει την πρώτη ημέρα του μηνός που ακολουθεί εκείνον κατά τον οποίο τα μέρη γνωστοποιούν αμοιβαία την ολοκλήρωση των αναγκαίων προς το σκοπό αυτό διαδικασιών.

4. Οι γνωστοποιήσεις αυτές απευθύνονται στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στην ομάδα της Κοινής Αγοράς της Mercosur.

5. Θεματοφυλάκας της παρούσας συμφωνίας είναι, για την Κοινότητα, ο Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου και

για τη Mercosur, η κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Παραγουάης.

Άρθρο 35

Εκπλήρωση των υποχρεώσεων

1. Τα μέρη λαμβάνουν κάθε γενικό ή ειδικό μέτρο αναγκαίο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους δυνάμει της παρούσας συμφωνίας και φροντίζουν για την πραγματοποίηση των στόχων της.

Εάν ένα μέρος κρίνει ότι ένα άλλο μέρος αθετεί μία εκ των υποχρεώσεων του εκ της παρούσας συμφωνίας, δύναται να λάβει τα κατάλληλα μέτρα. Προηγουμένως, εκτός από περίπτωση έκτακτης ανάγκης, πρέπει να παρέχει στη μεικτή επιτροπή κάθε χρήσιμη πληροφορία η οποία είναι αναγκαία για να εξετασθεί ενδελεχώς η κατάσταση, με σκοπό την εξεύρεση λύσεως αμοιβαίως αποδεκτής.

Επιλέγονται κατά προτεραιότητα τα μέτρα εκείνα τα οποία διαταράσσουν στο ελάχιστο τη λειτουργία της παρούσας συμφωνίας. Τα εν λόγω μέτρα γνωστοποιούνται αμέσως στη μεικτή επιτροπή, αποτελούν δε αντικείμενο διαβουλεύσεων στο πλαίσιο αυτής, κατόπιν αιτήσεως του άλλου μέρους.

2. Τα μέρη συμφωνούν ότι, ως «περίπτωση έκτακτης ανάγκης», που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, νοείται η περίπτωση κατά την οποία ένα από τα μέρη παραβιάζει σοβαρά τη συμφωνία. Σοβαρή παραβίαση της συμφωνίας στοιχειοθετεί:

- α) η καταγγελία της συμφωνίας, η οποία δεν προβλέπεται από τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου ή
- β) η παράβαση των κατά το άρθρο 1 ουσιωδών στοιχείων της συμφωνίας.

3. Τα μέρη συμφωνούν ότι τα «κατάλληλα μέτρα», τα οποία αναφέρονται στο παρόν άρθρο, είναι τα λαμβάνομενα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Αν ένα μέρος λάβει μέτρο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου, το άλλο μέρος δύναται να ζητήσει επείγουσα συνάντηση των μερών, εντός δεκαπέντε ημερών.

Άρθρο 36

Αυθεντικά κείμενα

Η παρούσα συνθήκη συντάσσεται σε δύο αντίτυπα στην αγγλική, γαλλική, γερμανική, δανική, ελληνική, ισπανική, ιταλική, ολλανδική, πορτογαλική, σουηδική και φινλανδική γλώσσα, και όλα τα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά.

Άρθρο 37

Υπογραφή

Η παρούσα συμφωνία θα είναι ανοικτή προς υπογραφή στη Μαδρίτη μεταξύ 15 και 31 Δεκεμβρίου 1995.

Hecho en Madrid, el quince de diciembre de mil novecientos noventa y cinco.

Udfærdiget i Madrid, den femtende december nitten hundrede og femoghalvfems.

Geschehen zu Madrid am fünfzehnten Dezember neunzehnhundertfünfundneunzig.

Έγινε στη Μαδρίτη, στις δέκα πέντε Δεκεμβρίου χίλια εννιακόσια ενενήντα πέντε.

Done at Madrid on the fifteenth day of December in the year one thousand nine hundred and ninety-five.

Fait à Madrid, le quinze décembre mil neuf cent quatre-vingt-quinze.

Fatto a Madrid, addì quindici dicembre millenovecentonovantacinque.

Gedaan te Madrid, de vijftiende december negentienhonderd vijfennegentig.

Feito em Madrid, em quinze de Dezembro de mil novecentos e noventa e cinco.

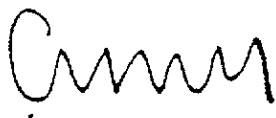
Tehdy Madridissa viidentenätoista päivänä joulukuuta vuonna ruhtyhdeksänsataayhdeksänkymmentäviisi.

Som skedde i Madrid den femtonde december nittonhundranittiofem.

Pour le Royaume de Belgique

Voor het Koninkrijk België

Für das Königreich Belgien

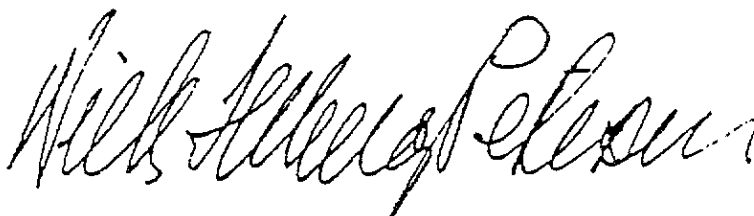


Cette signature engage également la Communauté française, la Communauté flamande, la Communauté germanophone, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Diese Unterschrift verbindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

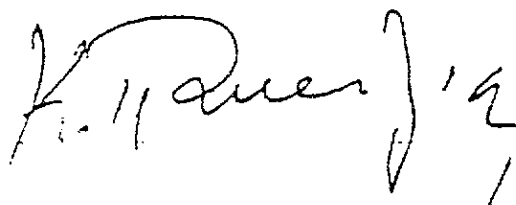
På Kongeriget Danmarks vegne



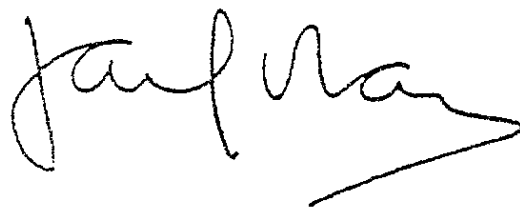
Für die Bundesrepublik Deutschland



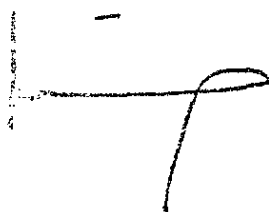
Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España

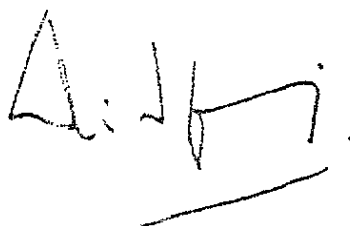
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. M. ...' with a long horizontal stroke at the end.

Pour la République française

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line, a horizontal line, and a large loop.

Thar ceann na hÉireann

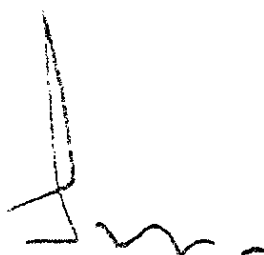
For Ireland

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. H. ...' with a horizontal line at the end.

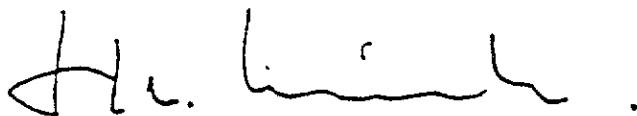
Per la Repubblica italiana

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. ...' with a large loop and a horizontal line.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. ...' with a horizontal line at the end.

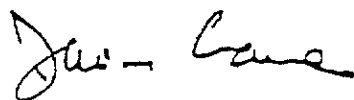
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



Pela República Portuguesa



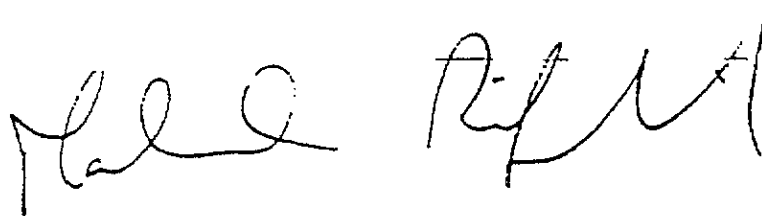
Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



Por la Comunidad Europea

For Det Europæiske Fællesskab

Für die Europäische Gemeinschaft

Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα

For the European Community

Pour la Communauté européenne

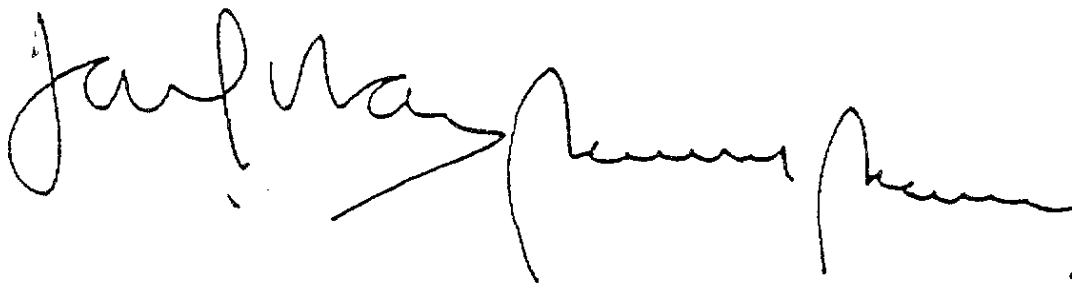
Per la Comunità europea

Voor de Europese Gemeenschap

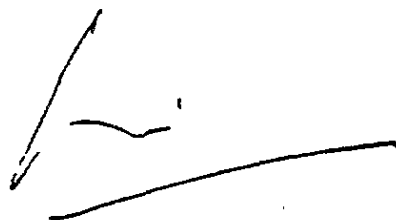
Pela Comunidade Europeia

Euroopan yhteisön puolesta

För Europeiska gemenskapen



Por la República Argentina



Pela República Federativa do Brasil

Por la República del Paraguay



Por la República Oriental del Uruguay

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'D' followed by a series of horizontal strokes and a vertical line.

Por el Mercado Común del Sur
Pelo Mercado Comum do Sul

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'D' followed by a series of horizontal strokes and a vertical line.

Κοινή δήλωση σχετικά με τον πολιτικό διάλογο μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Mercosur

Προοίμιο

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ, ΑΦΕΝΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΤΗΣ MERCOSUR, ΑΦΕΤΕΡΟΥ.

- έχοντας επίγνωση των μεταξύ τους ιστορικών, πολιτικών και οικονομικών δεσμών, της κοινής πολιτιστικής κληρονομιάς και των δεσμών βαθιάς φιλίας που συνδέουν τους λαούς τους,
- θεωρώντας ότι πολιτικές και οικονομικές ελευθερίες συνιστούν το θεμέλιο των κοινωνιών των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Mercosur,
- επιβεβαιώνοντας, σύμφωνα με το Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, την αξία της ανθρώπινης αξιοπρέπειας και της προαγωγής των ανθρωπίνων δικαιωμάτων ως θεμέλιου των δημοκρατικών κοινωνιών,
- επιβεβαιώνοντας τον ουσιαστικό ρόλο των δημοκρατικών αρχών και θεσμών που βασιζονται στο κράτος δικαίου, ο σεβασμός των οποίων διαπνέει τις εσωτερικές και εξωτερικές πολιτικές των μερών,
- επιθυμώντας την ενίσχυση της ειρήνης και της ασφάλειας διεθνώς με βάση τις αρχές που προβλέπονται στο Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών,
- βεβαιώνοντας το κοινό τους ενδιαφέρον για την περιφερειακή ολοκλήρωση ως μέσου προώθησης της βιώσιμης και αρμονικής ανάπτυξης των λαών τους με βάση τις αρχές της κοινωνικής προόδου και της αλληλεγγύης μεταξύ των μελών τους,
- στηριζόμενοι στις προνομιακές σχέσεις που έχουν καθιερωθεί με τις συμφωνίες-πλαίσιο συνεργασίας οι οποίες έχουν υπογραφεί μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και καθενός των κρατών μελών της Mercosur,
- υπενθυμίζοντας τις αρχές που αναφέρονται στην κοινή πανηγυρική διακήρυξη η οποία υπεγράφη μεταξύ των μερών στις 22 Δεκεμβρίου 1994.

ΑΠΟΦΑΣΙΣΑΝ να οικοδομήσουν τις μεταξύ τους σχέσεις με μακροχρόνια προοπτική.

Στόχοι

- Η Mercosur και η Ευρωπαϊκή Ένωση επιβεβαιώνουν πανηγυρικά τη βούλησή τους να προωθήσουν στη διαμόρφωση διαπεριφερειακής σύνδεσης και να καθιερώσουν έναν ενισχυμένο πολιτικό διάλογο προς τούτο.
- Η περιφερειακή ολοκλήρωση είναι ένα από τα μέσα προώθησης βιώσιμης και κοινωνικά αρμονικής ανάπτυξης, καθώς και μέσο ενσωμάτωσης υπό ανταγωνιστικές συνθήκες, στη διεθνή οικονομία.
- Ο πολιτικός διάλογος θα αποσκοπεί στην εξασφάλιση στενότερης συνεννόησης επί θεμάτων που αφορούν τις δύο περιοχές και πολυμερών θεμάτων, η οποία θα επιδιωχθεί μεταξύ άλλων με τον συντονισμό των θέσεων των δύο πλευρών στο πλαίσιο των αρμόδιων φορέων.

Μηχανισμοί διαλόγου

- Ο πολιτικός διάλογος μεταξύ των μερών θα διεξάγεται μέσω επαφών, ανταλλαγής πληροφοριών και διαβουλεύσεων, ιδιαίτερα υπό μορφή συνεδριάσεων σε κατάλληλο επίπεδο μεταξύ των διαφόρων οργάνων της Mercosur και των αντίστοιχων οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως επίσης με την πλήρη αξιοποίηση των διπλωματικών οδών.
- Ειδικότερα και προκειμένου να καθιερωθεί και να αναπτυχθεί ο πολιτικός αυτός διάλογος σχετικά με διμερή και διεθνή θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος, τα μέρη συμφωνούν:

- α) ότι θα πραγματοποιούνται συνεδριάσεις τακτικά μεταξύ των αρχηγών κρατών της Mercosur και των υψηλότερων αρχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι λεπτομέρειες των συνεδριάσεων αυτών θα καθοριστούν από τα μέρη·
- β) θα διεξάγεται μια συνεδρίαση ετησίως μεταξύ των υπουργών εξωτερικών της Mercosur και των υπουργών εξωτερικών των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρουσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Οι συνεδριάσεις θα διεξάγονται σε τόπο ο οποίος θα ορίζεται εάστοτε από τα μέρη·
- γ) θα διεξάγονται επίσης συνεδριάσεις μεταξύ άλλων υπουργών αρμοδίων για θέματα κοινού ενδιαφέροντος, όταν τα μέρη κρίνουν ότι οι συνεδριάσεις αυτές είναι αναγκαίες για την ενίσχυση των αμοιβαίων σχέσεων·
- δ) θα διεξάγονται περιοδικά συνεδριάσεις μεταξύ ανωτέρων υπαλλήλων των δύο μερών.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του πρώτου εδαφίου του άρθρου 9 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Του ιδίου Υπουργείου.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση του Πρωτοκόλλου το οποίο τροποποιεί τα άρθρα 40, 41 και 65 της Σύμβασης Εφαρμογής της Συμφωνίας του Σένγκεν της 19ης Ιουνίου 1990".

Αυτό το νομοσχέδιο έγινε δεκτό στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία με διαφωνία του Κομμουνιστικού Κόμματος, του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου και του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος.

Θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Αλβανίας για συνεργασία στον τομέα της υγείας".

Μου φαίνεται ότι αυτή τη Συμφωνία την είχα υπογράψει εγώ το 1989.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Είναι άλλη συμφωνία, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Είναι άλλη συμφωνία. Είπα και εγώ! Κάνουμε τόσα χρόνια να τις κυρώσουμε!

'Εγινε δεκτό ομοφώνως στη Διαρκή Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Αλβανίας για συνεργασία στον τομέα της υγείας", έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

"Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Αλβανίας για συνεργασία στον τομέα της υγείας"

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Αλβανίας για συνεργασία στον τομέα της υγείας, που υπογράφηκε στα Τίρανα στις 5 Μαΐου 1998, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ

ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΑΛΒΑΝΙΑΣ

ΓΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Αλβανίας, αποκαλούμενες εφεξής "Συμβαλλόμενα Μέρη",

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον τομέα της υγείας και

ΠΙΣΤΕΥΟΝΤΑΣ ότι η συνεργασία αυτή θα συμβάλλει στη βελτίωση

της κατάστασης της υγείας των πληθυσμών των δύο χωρών,
ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

Άρθρο 1

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αναπτύξουν και θα διευρύνουν τη συνεργασία τους στον τομέα της υγείας και θα προάγουν την αμοιβαία ανταλλαγή των εμπειριών τους, κυρίως με:

α) την ανάπτυξη κοινών ερευνητικών προγραμμάτων και τη συνεργασία μεταξύ ερευνητικών κέντρων και επιστημονικών συλλόγων σε θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος,

β) τη συμμετοχή επιστημόνων σε ιατρικά συνέδρια, σεμινάρια ή συναντήσεις που οργανώνονται στις δύο χώρες,

γ) την ανταλλαγή πληροφοριών σε θέματα δημόσιας υγείας, υγιεινής περιβάλλοντος, υγιεινής τροφίμων και άλλων αγαθών,

δ) τη διασυννοιακή συνεργασία και την αλληλοενημέρωση σχετικά με την εμφάνιση λοιμωδών και άλλων ασθενειών πλατιάς επιδημικής διάδοσης στο έδαφός τους, με σκοπό τη λήψη των αναγκαίων μέτρων και από τα δύο Μέρη, για τον περιορισμό της διάδοσής τους μέσω ξηράς, θαλάσσης και αέρος, από επιβάτες ή εμπορεύματα της κάθε πλευράς.

Άρθρο 2

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα διευκολύνουν αμοιβαίες βραχυχρόνιες επισκέψεις επιστημόνων, ερευνητών και άλλων ειδικών στον τομέα της υγείας με σκοπό την ανταλλαγή εμπειριών.

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι το αποστέλλον μέρος θα αναλαμβάνει την κάλυψη των εξόδων ταξιδιού.

Τα έσοδα παραμονής βαρύνουν τη φιλοξενούσα χώρα. Το ύψος του ποσού που θα καταβάλλεται ημερησίως θα καθορίζεται εκάστοτε ανάλογα με το κόστος ζωής σε κάθε χώρα.

Άρθρο 3

Καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχει, σε περίπτωση έκτακτων περιστατικών που απαιτούν άμεση αντιμετώπιση, δωρεάν ιατρική περίθαλψη στους ανασφάλιστους πολίτες του άλλου Μέρους κατά τη διάρκεια της προσωρινής νόμιμης διαμονής τους.

Άρθρο 4

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι μπορούν να νοσηλεύονται δωρεάν σε ελληνικά νοσοκομεία, που θα ορίζονται κάθε φορά με απόφαση του Έλληνα Υπουργού Υγείας, έως 300 Αλβανοί ετησίως, εφόσον:

α) διαθέτουν πιστοποιητικό επίσημης υγειονομικής αρχής της Αλβανίας, ότι πάσχουν από πολύ σοβαρές ασθένειες, οι οποίες δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν σε αλβανικά νοσοκομεία λόγω έλλειψης συναφών ιατρικών ειδικοτήτων ή αναγκαίου τεχνολογικού εξοπλισμού ή άλλων σοβαρών λόγων,

β) η προσέλευσή τους στα ελληνικά νοσοκομεία θα γίνεται βαθμιαία,

γ) τα ελληνικά νοσοκομεία μπορούν να αρνηθούν την προαναφερόμενη νοσηλεία σε περίπτωση που δεν το επιτρέπουν οι περιστάσεις,

δ) οι δαπάνες ταξιδιού καλύπτονται από την αλβανική πλευρά.

Άρθρο 5

Η ελληνική πλευρά:

α) θα χορηγεί εύλογο αριθμό υποτροφιών σε Αλβανούς ιατρούς προς απόκτηση ιατρικής ειδικότητας σε ελληνικά νοσοκομεία σύμφωνα με τα οριζόμενα στην ελληνική νομοθεσία,

β) θα συμβάλλει, στο μέτρο του δυνατού, στην προώθηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων, μέσω των αρμόδιων φορέων υγείας, αλβανικού νοσηλευτικού προσωπικού και στελεχών

διοίκησης και οικονομικών της υγείας.

Άρθρο 6

Η ελληνική πλευρά θα στηρίξει, στο μέτρο του δυνατού, το Υπουργείο Υγείας της Αλβανίας με τεχνογνωσία για την ανάπτυξη της πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας, της νοσοκομειακής περίθαλψης και εν γένει της οργάνωσης υπηρεσιών υγείας.

Άρθρο 7

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αναπτύξουν τη συνεργασία τους στον τομέα των φαρμάκων με πρωτοβουλία του Εθνικού Οργανισμού Φαρμάκων της Ελλάδος και του Αλβανικού Κέντρου Ελέγχου Φαρμάκων.

Άρθρο 8

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα προωθήσουν το θεσμό της αδελφοποίησης νοσηλευτικών ιδρυμάτων. Οι σχετικές συνεννοήσεις θα γίνουν με πρωτοβουλία των ενδιαφερόμενων ιδρυμάτων.

Άρθρο 9

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ την ημερομηνία κατά την οποία τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα γνωστοποιήσουν το ένα στο άλλο, δια της διπλωματικής οδού, την ολοκλήρωση των νομικών λεπτομερειών που απαιτούνται από κάθε χώρα προκειμένου αυτή να τεθεί σε ισχύ.

Με την έναρξη της παρούσας Συμφωνίας, κάθε προηγούμενη συναφής Συμφωνία μεταξύ των δύο χωρών καταργείται.

Η παρούσα Συμφωνία θα ισχύσει για μία περίοδο δύο (2) ετών, μετά την οποία θα ανανεωθεί αυτόματα για μια περίοδο δύο (2) ακόμη ετών, εκτός εάν ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη προβεί σε καταγγελία της με έγγραφη γνωστοποίηση έξι (6) μήνες πριν την εκπνοή κάθε περιόδου.

Σε περίπτωση καταγγελίας της παρούσας Συμφωνίας κατά τις προβλέψεις του παρόντος άρθρου, κάθε πρόγραμμα ανταλλαγής ή συνεργασίας που έχει αναληφθεί και δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί θα παραμείνει σε ισχύ έως την ολοκλήρωσή του.

Υπεγράφη στα Τίρανα την 5η Μαΐου 1998, σε δύο εξίσου αυθεντικά αντίγραφα διατυπωμένα στην ελληνική, αλβανική και αγγλική γλώσσα.

Σε περίπτωση διαφωνίας, το αγγλικό κείμενο υπερισχύει.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ

ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

(υπογραφή)

Κ. ΓΕΙΤΟΝΑΣ

Υπουργός Υγείας

και Πρόνοιας

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΗΣ ΑΛΒΑΝΙΑΣ

(υπογραφή)

L. SOLIS

Υπουργός Υγείας

AGREEMENT

BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ALBANIA ON
COOPERATION IN THE FIELD OF HEALTH

The Government of the Hellenic Republic and the Government of the Republic of Albania, called hereafter «The Contracting Parties», led by the desire to promote bilateral relationships in the field of health and being convinced that the present co-operation will contribute to the improvement of the health status of both countries populations, have agreed on the following :

ARTICLE 1

The Contracting Parties will develop and expand their co-operation in the field of health and will promote the mutual exchange of their experience, mainly by:

- a) the development of common research programmes and the co-operation between research centres and scientific associations on matters of mutual interest.
- b) the participation of specialists in medical conferences, seminars or workshops organised in both countries.
- c) the exchange of information on matters concerning public health, environmental health, nutrition and other goods hygiene.
- d) the border co-operation and the mutual information concerning the appearance of infectious and other widely spreading epidemic diseases in their territory, so that both Parties take the necessary measures to limit their transmission by land, sea and air, by passengers and goods from each side.

ARTICLE 2

The Contracting Parties will mutually facilitate short visits of scientists, researchers and other specialists in the field of health with a view to exchange experience.

The Contracting Parties agree that, the sending party will cover the travel expenses.

The expenses concerning the accommodation and the daily subsistence allowance are covered by the receiving party. The relevant daily sum will be defined according to the cost of living in each country.

ARTICLE 3

Each Contracting Party will deliver medical care free of charge to the uninsured citizens of the other Contracting Party during their temporary legal sojourn in case of conditions requiring emergency medical treatment.

ARTICLE 4

The Contracting Parties agree that a number of no more than 300 Albanians may receive medical care, annually, in Greek hospitals, free of charge, defined each time by a decision of the Hellenic Minister of Health, under the condition that :

- a) they have got a certificate issued by an official medical service in Albania, stating that they suffer from very serious diseases which cannot be treated in Albanian hospitals, due either to the lack of medical specialisation or necessary technological equipment or to other serious reasons.
- b) they will be accepted gradually by the Greek hospitals.
- c) the Greek hospitals may deny the above mentioned medical care in case it is not possible by the circumstances.

- d) the travel expenses are covered by the Albanian Party.

ARTICLE 5

The Greek party:

- a) will grant a reasonable number of scholarships to Albanian doctors in order to get a medical specialisation in Greek hospitals according to the Greek legislation.
- b) will contribute, as far as possible, to the promotion of educational programmes for Albanian nursing staff and officials of health administration and economics, through the competent health organisations.

ARTICLE 6

The Greek Party will support, as far as possible, the Albanian Ministry of Health through know-how programmes for the development of primary health care, the hospital medical care and the organisation of the medical services in general.

ARTICLE 7

The Contracting Parties will develop their co-operation in the pharmaceutical field on the initiative of the National Drug Organisation of Greece and the Albanian Centre of Drug Control.

ARTICLE 8

The Contracting Parties will promote the institution of twinning between hospitals. The relevant deliberations will take place on the initiative of the interested hospitals.

ARTICLE 9

This Agreement shall come into force on the date upon which both Contracting Parties will have notified each other, through diplomatic channels, on the completion of the legal formalities required in each country for the entry into force of the Agreement.

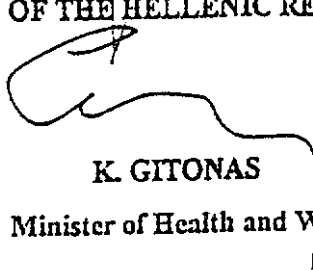
When this Agreement enters into force, any other Agreement between the two Parties is considered not to be valid.

The Agreement shall remain in force for two (2) years and shall thereafter be renewed for two (2) more years, unless denounced by written notification by one of the Contracting Parties at least six (6) months prior to the expiration of each period.

In case of denunciation of the present Agreement, according to the provisions of this article, any program of exchange or co-operation undertaken under it and not yet completed, will remain valid until completion.

Signed in Tirana on 5.5.98 in duplicate, in the Greek, Albanian and English languages, both texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English version shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT
OF THE HELLENIC REPUBLIC



K. GITONAS
Minister of Health and Welfare

FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF ALBANIA



L. SOLIS
Minister of Health

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 9 παρ. 1 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Υπουργείου Οικονομικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Διαρρυθμίσεις στη φορολογία των αυτοκινήτων οχημάτων και άλλες διατάξεις".

Το νομοσχέδιο αυτό θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. και άλλες διατάξεις".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

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

Επανερχόμαστε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Εξωτερικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση του Πρωτοκόλλου το οποίο τροποποιεί τα άρθρα 40, 41 και 65 της Σύμβασης Εφαρμογής της Συμφωνίας του Σένγκεν της 19ης Ιουνίου 1990".

Κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος ορίζει ως ειδικό αγορητή τον κ. Χαράλαμπο Αγγουράκη.

Επίσης ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου ορίζει τον κ. Σπυρίδωνα Δανέλλη ως ειδικό αγορητή επί του νομοσχεδίου αυτού.

Το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα ορίζει ως ειδικό αγορητή τον κ. Γεώργιο Ρόκο.

Ο κ. Αγγουράκης έχει το λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα προσπαθήσω όσο γίνεται πιο σύντομα να εξηγήσω τους λόγους για τους οποίους και στην επιτροπή αλλά και σήμερα το Κόμμα μας είναι υποχρεωμένο να καταψηφίσει το Πρωτόκολλο για το οποίο συζητάμε.

Κατ' αρχήν, όπως φαίνεται, από την εισηγητική έκθεση, γίνεται λόγος για ένα πρωτόκολλο με βάση το οποίο από δω και στο εξής θα μπορούν τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή τα κράτη τα οποία έχουν υπογράψει τη συμφωνία Σένγκεν να ορίζουν τα ίδια χωρίς να χρειάζεται τροποποίηση της όλης συνθήκης, εκείνα τα όργανα, τα οποία είναι επιφορτισμένα με την εκτέλεση των όσων προβλέπουν τα άρθρα 40 και 41 καθώς και το άρθρο 65 της συγκεκριμένης συνθήκης. Δηλαδή μέχρι τώρα, αν κάποιο κράτος-μέλος ήθελε να ορίσει μια άλλη αρχή, για να υλοποιεί τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις της, από την παραπάνω συνθήκη, χρειαζόταν να υπάρχει μια αναδιαπραγμάτευση συνολικά της συνθήκης, ώστε να γίνει αποδεκτή η συγκεκριμένη αλλαγή και όχι το συγκεκριμένο πρωτόκολλο, υποτίθεται για να διευκολύνει και να κάνει πιο ευέλικτες τις διαδικασίες και να αυξήσει, όπως είχε πει, ο Υφυπουργός των Εξωτερικών κ. Κρανιδιώτης, το ρόλο των κρατών-μελών, με τη διαδικασία ότι σε μια τέτοια περίπτωση, αν ένα κράτος μέλος θέλει να αλλάξει το συγκεκριμένο όργανο, δεν χρειάζεται πια η τροποποίηση της συνθήκης, αλλά τα συμβαλλόμενα μέρη, τα οποία αντιπροσωπεύονται στη συγκεκριμένη εκτελεστική επιτροπή, όπως ονομάζεται, εφόσον συμφωνούν μπορεί να γίνει αποδεκτή η συγκεκριμένη αλλαγή.

Αυτό, κύριε Πρόεδρε, εκ πρώτης όψεως, φαίνεται μια τυπική διαδικασία και μια υπόθεση που θα μπορούσε να περάσει χωρίς μεγάλη συζήτηση. Σας διαβεβαιώνω ότι η αντίθεσή μας στο

συγκεκριμένο πρωτόκολλο δεν στηρίζεται μόνο στη συνθήκη αυτήν καθ' εαυτή, που όπως ξέρετε την έχουμε καταψηφίσει, αλλά θεωρούμε ότι αυτή η ρύθμιση είναι άκρως αντιδημοκρατική και ενισχύει όλους εκείνους τους κινδύνους, που δυστυχώς συνεπάγεται η συγκεκριμένη συνθήκη.

Πρέπει να πω ότι τα τρία άρθρα αναφέρονται στο δικαίωμα παρακολούθησης υπόπτων από το ένα κράτος στο άλλο, που σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να γίνει πριν δοθεί η συναίνεση του κράτους μέσα στο οποίο θα συνεχιστεί η παρακολούθηση, αν υπάρχουν αποχρώσεις ενδείξεις τέλεσης αξιόποινων πράξεων. Το δεύτερο είναι ότι αυτά τα τρία άρθρα αφορούν στην καταδίωξη υπό προϋποθέσεις για σοβαρά αδικήματα. Όπως ξέρετε, κύριε Πρόεδρε, όταν είχε γίνει η συζήτηση για τη συνθήκη Σένγκεν ένας από τους βασικούς λόγους και αντιρρήσεις μας, ήταν η διατύπωση αξιόποινης πράξης με βάση τις αποχρώσεις ενδείξεις. Η συνθήκη προβλέπει τέτοιου είδους διαδικασίες και εμείς είχαμε σημειώσει ότι αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό με βάση τους νόμους και το Σύνταγμα της χώρας μας, όπως το καταλαβαίνουμε και το ερμηνεύουμε εμείς.

Άρα, λοιπόν, όταν έχουμε μια αλλαγή στα όργανα της συνθήκης, τα οποία άπτονται τέτοιου είδους διαδικασιών, πιστεύουμε πως θα έπρεπε οι εισηγητές να είναι πολύ πιο ευαίσθητοι και τουλάχιστον τέτοιου είδους αλλαγές, θα έπρεπε να περνάνε μέσα από τις κανονικές διαδικασίες που σημαίνει δηλαδή οτιοιοσδήποτε τροποποιήσεις της ίδιας της συνθήκης.

Το δεύτερο, που θέλω να σημειώσω είναι ότι για να έρχεται μια τέτοια ρύθμιση, δυο πράγματα συμβαίνουν. Είτε έχουν γίνει κάποιες απόπειρες να αλλάξουν τα συγκεκριμένα όργανα ή θα γίνουν στο μέλλον. Και όσο για τα όργανα είναι πολύ σημαντικά Υπουργεία της χώρας μας. Το ένα είναι το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και το άλλο είναι το Υπουργείο Δικαιοσύνης. Και αναρωτιόμαστε, μα, είναι δυνατόν η ανάθεση τέτοιων λειτουργιών να γίνεται χωρίς ενημέρωση των εθνικών κοινοβουλίων των χωρών που έχουν υπογράψει τη Συνθήκη Σένγκεν; Στη χώρα μας φυσικά έχουμε μόνο την Αστυνομία, αλλά έχω υπόψη μου ότι στη Γαλλία υπάρχει Αστυνομία, αλλά και κάποια άλλα σώματα. Στην Ιταλία το ίδιο, όπως και σε άλλες χώρες. Είναι φανερό ούτως ή άλλως ότι η συνθήκη παράγει ένα δικό της δικαίο. Αυτό το συγκεκριμένο δικαίο έχει συγκεκριμένα όργανα για την υλοποίησή του και τώρα έρχεται και αναφέρει το συγκεκριμένο πρωτόκολλο ότι με τη σύμφωνη γνώμη απλώς των κυβερνήσεων, μπορούν να γίνουν αυτές οι αλλαγές.

Εμείς αυτά τα θεωρούμε εξαιρετικά επικίνδυνα πράγματα και γι' αυτό το λόγο καταψηφίζουμε το συγκεκριμένο πρωτόκολλο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού γίνεται κατ' εφαρμογή του άρθρου 111 με τη διαδικασία του άρθρου 108.

Καλούνται να λάβουν το λόγο όσοι έχουν αντιρρήσεις επί του νομοσχεδίου. Γι' αυτό δεν έδωσα το λόγο στον κ. Παπαδόπουλο και στην κ. Μπενάκη που είναι οι εισηγητές τους.

Ο κ. Δανέλλης. Απών.

Ο κ. Ρόκος. Απών.

Πάντως έχει δηλωθεί και στη Διαρκή Επιτροπή η θέση των δύο κομμάτων, ότι καταψηφίζουν το νομοσχέδιο αυτό;

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εξωτερικών: "Κύρωση του Πρωτοκόλλου το οποίο τροποποιεί τα άρθρα 40, 41 και 65 της Σύμβασης Εφαρμογής της Συμφωνίας του Σένγκεν της 19ης Ιουνίου 1990" έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

"Κύρωση του Πρωτοκόλλου το οποίο τροποποιεί τα άρθρα 40, 41 και 65 της Σύμβασης Εφαρμογής της Συμφωνίας του Σένγκεν της 19ης Ιουνίου 1990

'Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, το Πρωτόκολλο το οποίο τροποποιεί τα άρθρα 40, 41 και 65 της Σύμβασης Εφαρμογής της Συμφωνίας του Σένγκεν της 19ης Ιουνίου 1990, το οποίο υπογράφηκε στη Λισσαβόνα στις 24 Ιουνίου 1997 και του οποίου το κείμενο σε πρωτότυπο στη ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ

ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΤΑ ΑΡΘΡΑ 40, 41 ΚΑΙ 65 ΤΗΣ
ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΤΟΥ ΣΕΝ-

ΓΚΕΝ ΤΗΣ 14ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 1985,
Η ΟΠΟΙΑ ΥΠΕΓΡΑΦΗ ΣΤΟ ΣΕΝΓΚΕΝ

ΣΤΙΣ 19 ΙΟΥΝΙΟΥ 1990

Οι Κυβερνήσεις του Βασιλείου του Βελγίου, του Βασιλείου της Δανίας, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, της Ελληνικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Ισπανίας, της Γαλλικής Δημοκρατίας, της Ιταλικής Δημοκρατίας, του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, της Αυστριακής Δημοκρατίας, της Πορτογαλικής Δημοκρατίας, της Φινλανδικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σουηδίας (εφεξής τα "Συμβαλλόμενα Μέρη"), Συμβαλλόμενα Μέρη της Σύμβασης Εφαρμογής της Συμφωνίας του Σένγκεν της 14ης Ιουνίου 1985, η οποία υπεγράφη στο Σένγκεν στις 19 Ιουνίου 1990 (εφεξής η "Σύμβαση Σένγκεν").

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το άρθρο 141 της Σύμβασης Σένγκεν,

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ΟΤΙ, τα αρμόδια όργανα, αρχές και φορείς των Συμβαλλόμενων Μερών, δυνάμει του άρθρου 40 παρ. 4 και 5, του άρθρου 41 παρ. 7 και του άρθρου 65 παρ. 2 της Σύμβασης Σένγκεν, ορίζονται άμεσα στη Σύμβαση και ότι, ως συνέπεια, οι μεταγενέστεροι ορισμοί που προκύπτουν από τροποποιήσεις στη εσωτερική οργάνωση ενός Συμβαλλόμενου Μέρους συνεπάγονται την τροποποίηση της Σύμβασης,

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ, στο μέλλον, τέτοιων τροποποιήσεων της Σύμβασης καθίσταται πρόσφορη η απλοποίηση της διαδικασίας αυτής, με την εφαρμογή της αρχής ότι εναπόκειται σε κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος να ορίζει τα δικά του όργανα, αρχές και φορείς, με την επιφύλαξη της αποδοχής του ορισμού αυτού από τα άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη, όταν πρόκειται για όργανα στα οποία ανατίθενται αποστολές στο έδαφος άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,

Η ΘΕΣΠΙΣΗ της απλοποιημένης αυτής διαδικασίας ορισμού συνεπάγεται την προσθήκη νέων παραγράφων στα άρθρα 40, 41 και 65 της Σύμβασης Σένγκεν, τα οποία προβλέπουν τον ορισμό αρμόδιων υπαλλήλων, αρχών ή φορέων,

ΣΥΜΦΩΝΕΙ ΤΑ ΕΞΗΣ:

'Άρθρο 1

1. Στο άρθρο 40 παράγραφος 4 της Σύμβασης Σένγκεν προστίθεται η κάτωθι παράγραφος:

"Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύνανται να τροποποιούν τον ορισμό των οργάνων τους. Ο ορισμός των οργάνων, ο οποίος ανακοινώνεται από το σχετικό Συμβαλλόμενο Μέρος, επιβεβαιώνεται με δήλωση της Εκτελεστικής Επιτροπής και τίθεται σε ισχύ την πρώτη ημέρα του δεύτερου μηνός που έπεται της δηλώσεως αυτής."

2. Στο άρθρο 40 παράγραφος 5 της Σύμβασης Σένγκεν προστίθεται η κάτωθι παράγραφος:

"Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύνανται να τροποποιούν τον ορισμό των

αρχών τους. Ο ορισμός των αρχών, ο οποίος ανακοινώνεται από το σχετικό Συμβαλλόμενο Μέρος λαμβάνεται υπόψη με δήλωση της Εκτελεστικής Επιτροπής και τίθεται σε ισχύ την πρώτη ημέρα του δεύτερου μηνός που έπεται της δηλώσεως αυτής."

3. Στο άρθρο 41 παράγραφος 7 της Σύμβασης Σένγκεν προστίθεται η κάτωθι παράγραφος:

"Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύνανται να τροποποιούν τον ορισμό των οργάνων τους. Ο ορισμός των οργάνων, ο οποίος ανακοινώνεται από το σχετικό Συμβαλλόμενο Μέρος, επιβεβαιώνεται με δήλωση της Εκτελεστικής Επιτροπής και τίθεται σε ισχύ την πρώτη ημέρα του δεύτερου μηνός που έπεται της δηλώσεως αυτής."

4. Στο άρθρο 65 παράγραφος 2 της Σύμβασης Σένγκεν προστίθεται η κάτωθι παράγραφος:

"Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύνανται να τροποποιούν τον ορισμό των αρμόδιων Υπουργείων τους. Ο ορισμός του αρμόδιου Υπουργείου, ο οποίος ανακοινώνεται από το σχετικό Συμβαλλόμενο Μέρος, λαμβάνεται υπόψη με δήλωση της Εκτελεστικής Επιτροπής και τίθεται σε ισχύ την πρώτη ημέρα του δεύτερου μηνός που έπεται της δηλώσεως αυτής."

'Άρθρο 2

1. Το παρόν Πρωτόκολλο υπόκειται σε κύρωση, έγκριση ή αποδοχή. Τα έγγραφα κυρώσεως, εγκρίσεως ή αποδοχής κατατίθενται στην Κυβέρνηση του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, η οποία γνωστοποιεί την κατάθεση αυτή σε όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Το παρόν Πρωτόκολλο αρχίζει να ισχύει την πρώτη ημέρα του δεύτερου μηνός που έπεται της κατάθεσης του τελευταίου εγγράφου κυρώσεως, εγκρίσεως ή αποδοχής.

3. Η κυβέρνηση του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου γνωστοποιεί προς όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη την ημερομηνία έναρξης ισχύος.

Σε πίστωση των ανωτέρω, οι κάτωθι πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι προς τούτο, υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο.

Έγινε στη Λισσαβόνα, στις 24 Ιουνίου χίλια εννιακόσια ενενήντα επτά, σε ένα μόνο αντίτυπο στη γαλλική, γερμανική, δανική, ελληνική, ισπανική, ιταλική, ολλανδική, πορτογαλική, σουηδική και φινλανδική γλώσσα, τα δε δέκα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά<M^>. κατατίθενται στο αρχείο της Κυβερνήσεως του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, το οποίο διαβιβάζει επικυρωμένο αντίγραφο σε καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου

(υπογραφή)

Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου της Δανίας

(υπογραφή)

Για την Κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας

της Γερμανίας

(υπογραφή)

Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας

(υπογραφή)

Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου της Ισπανίας

(υπογραφή)

Για την Κυβέρνηση της Γαλλικής Δημοκρατίας

(υπογραφή)

Για την Κυβέρνηση της Ιταλικής Δημοκρατίας

(υπογραφή)

Για την Κυβέρνηση του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου των Κάτω Χωρών
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση της Αυστριακής Δημοκρατίας
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση της Πορτογαλικής Δημοκρατίας
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση της Φινλανδικής Δημοκρατίας
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου της Σουηδίας
(υπογραφή)

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στη Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και του Πρωτοκόλλου που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 2 παρ. 2 αυτού.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο των κατά τη σημερινή συνεδρίαση ψηφισθέντων νομοσχεδίων.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Εισερχόμεθα στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Οικονομικών: "Διαρρυθμίσεις στη φορολογία των αυτοκινήτων οχημάτων και άλλες διατάξεις".

Το νομοσχέδιο αυτό θα συζητηθεί σε τέσσερις συνεδριάσεις. Η σημερινή συνεδρίαση θα διατεθεί για τη συζήτηση επί της αρχής μέχρις ολοκληρώσεως των εγγεγραμμένων ή μελλόντων να ζητήσουν το λόγο επί της αρχής του νομοσχεδίου. Οι άλλες τρεις ημέρες θα διατεθούν για τη συζήτηση των άρθρων.

Ο κ. Γεώργιος Αλογοσκούφης ορίζεται Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας επί του νομοσχεδίου αυτού και ο κ. Νικόλαος Γκατζής ορίζεται Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος.

Ο κ. Ευάγγελος Αποστόλου ορίζεται ειδικός αγορητής του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου και ο κ. Αναστάσιος Ιντζές ορίζεται ειδικός αγορητής του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος.

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

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών το αυτοκίνητο αποτελούσε μία από τις σημαντικότερες πηγές δημοσιονομικών εσόδων.

Το φορολογικό καθεστώς των επιβατηγών αυτοκινήτων, που εφαρμόστηκε στην Ελλάδα στη δεκαετία του 1980 με κύριο χαρακτηριστικό τους ιδιαίτερα υψηλούς συντελεστές φόρου, συντελεστές που κυμαίνονταν από τα 80% έως 300%, ανάλογα με τον κυλινδρισμό, δημιούργησε πολλές στρεβλώσεις στην αγορά του αυτοκινήτου.

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

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στη δεκαετία του 1980 οι πωλήσεις των καινούριων αυτοκινήτων κυμάνθηκαν από τριάντα πέντε έως ογδόντα πέντε χιλιάδες μονάδες. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, λόγω των υψηλών τιμών των καινούριων αυτοκινήτων, την επιλογή των

καταναλωτών σε μεταχειρισμένα ρυπογόνα αυτοκίνητα 30% περίπου των εισαγωγών ετησίως, τα οποία εισάγονταν σε πολύ χαμηλότερες τιμές και χωρίς κανέναν ουσιαστικό έλεγχο, διότι έλειπε η κρατική υποδομή, προκειμένου να πραγματοποιείται αυτός ο έλεγχος.

Έτσι η αθρόα και ανεξέλεγκτη εισαγωγή μεταχειρισμένων και μεγάλης ηλικίας αυτοκινήτων, καθώς επίσης και ο πολύ μικρός ρυθμός στην ανανέωση αυτών των αυτοκινήτων, είχαν σαν επακόλουθο την επιδείνωση του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος και της έντασης του φαινομένου της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας και κυρίως στο λεκανοπέδιο της Αττικής, αφού όπως είναι γνωστό τα αυτοκίνητα μαζί με τις βιομηχανίες και τις κεντρικές θερμάνσεις αποτελούν τις βασικές αιτίες του νέφους της Αθήνας.

Το 1989 ο στόλος αυτοκινήτων που υπήρχε στη χώρα μας ήταν μεγάλης ηλικίας και τεχνολογικά ξεπερασμένος, αφού η μέση ηλικία τους ήταν 11,3 έτη, ενώ την ίδια εποχή στα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης η μέση ηλικία ήταν πέντε με έξι έτη.

Με στόχο να περιοριστούν αυτές οι δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον και να βελτιωθεί επίσης η οδική ασφάλεια, που ήταν χαμηλή λόγω της εισαγωγής των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και του μεγάλου ποσοστού αυτών των αυτοκινήτων που κυκλοφορούσαν στο εθνικό, επαρχιακό και τοπικό δίκτυο, η πολιτεία προχώρησε σε πολιτική παροχής σοβαρών κινήτρων για την προώθηση των καινούριων αυτοκινήτων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας.

Η εφαρμογή του μέτρου αυτού έγινε με την ψήφιση των νόμων 1858/1989 και 1882/1990, προώθησης κυκλοφορίας καθαρών αυτοκινήτων, καθώς και με τα κίνητρα για την απόσυρση επιβατικών και φορτηγών αυτοκινήτων συμβατικής τεχνολογίας ιδιωτικής χρήσης με τους νόμους 1921/1990 και 2052/1992.

Οι νέες ρυθμίσεις σχετικά με τη μεταφορά αυτοκινήτων νέας τεχνολογίας προβλέπουν μείωση των συντελεστών φορολογίας του ειδικού φόρου κατανάλωσης για τα καθαρά αυτοκίνητα, καθιέρωση κινήτρων για την απόσυρση των παλαιών αυτοκινήτων και σε περίπτωση βέβαια απόσυρσης του παλαιού και αγοράς καθαρού, δηλαδή αντιρρυπαντικής τεχνολογίας αυτοκινήτου, ο αγοραστής απαλλάσσεται από το πρόσθετο ειδικό τέλος πινακίδας και τα τέλη κυκλοφορίας για πέντε χρόνια. Τα αυτοκίνητα του δημόσιου τομέα και όσα αγοράζονται με φοροαπαλλαγές θα πρέπει να είναι καθαρής τεχνολογίας και οι ιδιοκτήτες ταξί που θα αντικαταστήσουν το πετρελαιοκίνητο τους αυτοκίνητο με άλλο καθαρό και χρησιμοποιούν αμόλυβδη βενζίνη δεν θα πληρώνουν ειδικό φόρο κατανάλωσης. Αυτές ήταν οι σημαντικές ρυθμίσεις τότε, προκειμένου να προωθηθεί και να υλοποιηθεί η πολιτική για τα καθαρής τεχνολογίας, αντιρρυπαντικής δηλαδή τεχνολογίας αυτοκίνητα.

Στο νόμο βέβαια 1882/90, αναφέρονται ως καθαρά αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και εφαρμόζονταν τα οικονομικά κίνητρα για τα καινούρια βενζινοκίνητα αυτοκίνητα που κατά τον εκτελωνισμό έχει εκδοθεί δελτίο εγκρίσεως από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων, σύμφωνα με τις οδηγίες 88/86, 88/436, 89/458, 91/441 και 91/542 της τότε Ε.Ο.Κ. και ειδικότερα εκείνων των οποίων οι εκ κατασκευής εκπομπές καυσαερίων για έγκριση τύπου είναι ίσες ή μικρότερες με τα όρια που έδινε μια βασική οδηγία της Ε.Ο.Κ., η 88/76.

Στη συνέχεια υπήρξε και μια πολιτική αντικατάσταση των πετρελαιοκινήτων ταξί. Με το ν.1882/90 καθορίζονται κίνητρα για την αντικατάσταση των πετρελαιοκινήτων ταξί με άλλα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και ο έλεγχος οχημάτων από τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων. Με το π.δ. 138/81 καθιερώνεται και ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των οδικών οχημάτων και νομοθετήθηκε ο υποχρεωτικός τεχνικός έλεγχος των οδικών οχημάτων με τον ν.1350/83. Ο έλεγχος αυτός βέβαια γίνεται και στα φορτηγά που εκτελούν διεθνείς μεταφορές, στα ταξί, στα αστικά λεωφορεία, στα επιβατηγά

ιδιωτικής χρήσεως και φορτηγά ιδιωτικής χρήσεως. Και τέλος, ο έλεγχος των εκπομπών καυσαερίων των οχημάτων που γίνεται στο δρόμο.

Τα κίνητρα αυτά δόθηκαν με τη μορφή διαδοχικών μειώσεων των συντελεστών του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα καινούρια αυτοκίνητα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, με αποτέλεσμα ο φόρος αυτός να μεταβληθεί από 80% έως 400% που ήταν έως τότε, σε 25% έως 75%. Το μέτρο αυτό δεν επεκτάθηκε και στα εισαγόμενα καταλυτικά μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, γιατί δεν υπήρχε τότε η δυνατότητα ελέγχου της τεχνολογίας και της πραγματικής κατάστασης των αυτοκινήτων αυτών και επίσης δεν υπήρχαν διαθέσιμα σε ικανοποιητικό βαθμό στην ευρωπαϊκή αγορά. Το αποτέλεσμα της πολιτικής αυτής στις πωλήσεις αυτοκινήτων ήταν να περιοριστεί η εισαγωγή μεταχειρισμένων σε ποσοστό 3% έως 4% των συνολικών εισαγωγών ετησίως, ενώ το 1990, μετά την πρώτη μείωση των φορολογικών επιβαρύνσεων για τα καθαρά καταλυτικά αυτοκίνητα, η αγορά ανήλθε από τα ογδόντα πέντε χιλιάδες στα εκατόν δεκαπέντε χιλιάδες καινούρια επιβατηγά αυτοκίνητα. Δηλαδή, είχαμε αύξηση κατά 34%. Ενώ το 1991 έφθασαν τις εκατόν εξήντα επτά χιλιάδες και το 1992 στα διακόσιες χιλιάδες αυτοκίνητα.

Η πολιτική αυτή είχε αναμφίβολα θετικά αποτελέσματα και στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον, αφού η απόσυρση τριακοσίων εξήντα χιλιάδων περίπου αυτοκινήτων ηλικίας μεγαλύτερης των δεκαπέντε ετών συνέβαλε στην ανανέωση του στόλου των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων στα τέλη του 1992. Η μέση ηλικία ήταν 8,94 έτη από 11,3 που ήταν πριν, με αποτέλεσμα να υπάρξει η μείωση των ρύπων κυρίως σε μονοξείδιο του άνθρακα, οξείδιο του αζώτου και σε υδρογονάνθρακες. Στη χρονική περίοδο 1993, 1994 και 1995, ελέγχθηκαν για εκπομπή καυσαερίων από τα κλιμάκια ελέγχου των καυσαερίων στο δρόμο τρεις χιλιάδες επτακόσια ογδόντα ένα αυτοκίνητα, από τα οποία το 37,6% είχε κυκλοφορήσει μετά την 1.10.86 και 45,8% πριν από την 1.10.86, ήταν εκτός ορίων, ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά που ελέγχθηκαν το 1992 ήταν 41% και 51% αντίστοιχα, εμφανίζοντας βέβαια βελτίωση, η οποία οφείλεται σαφώς στην πολιτική απόσυρσης των παλαιών οχημάτων τα έτη 1991, 1992.

Μετά τη λήξη των οικονομικών κινήτρων της απόσυρσης παλαιών αυτοκινήτων το Μάρτιο του 1993, οι συντελεστές του ειδικού φόρου κατανάλωσης επανήλθαν στο επίπεδο που ήταν πριν από την απόσυρση, με αποτέλεσμα το 1993 οι πωλήσεις να φτάσουν τα εκατόν σαράντα οκτώ χιλιάδες αυτοκίνητα, μείωση δηλαδή 20% σε σχέση με το 1992, ενώ η αύξηση του ειδικού πρόσθετου εφάπαξ τέλους, το γνωστό ΕΠΕΤ για τις πινακίδες στις αρχές του 1994 κατέβαζε τις πωλήσεις στα εκατόν δωδεκάμισι χιλιάδες καινούρια αυτοκίνητα, εμφανίζοντας μείωση 24% σε σχέση με το 1993.

Από το 1995 η αγορά αυτοκινήτων στη χώρα μας παρουσιάζει σταδιακές αλλά σταθερά αυξητικές τιμές με εκατόν είκοσι πέντε χιλιάδες αυτοκίνητα το 1995 συν 11%, εκατόν σαράντα χιλιάδες το 1996 συν 12% και εκατόν εξήντα χιλιάδες αυτοκίνητα το 1997, αύξηση 14%.

Έτσι παρά την οικονομική πολιτική, που εφαρμόζει η Κυβέρνηση του Π.Α.Σ.Ο.Κ. για να πετύχει το στόχο της για την ένταξη της χώρας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση, έχουμε μία σημαντική ανάσπαση της αγοράς, η οποία οφείλεται στην απελευθέρωση της καταναλωτικής πίστης το 1995, στην πολιτική της σκληρής δραχμής που βοήθησε σημαντικά την εισαγωγή αυτοκινήτων σε σταθερές τιμές, τη σταδιακή μείωση των επιτοκίων ως αποτέλεσμα πτώσης του πληθωρισμού και την αύξηση καταναλωτικών δανείων και με ευνοϊκότερους ακόμη όρους για την αγορά αυτοκινήτων στον έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των εισαγωγικών επιχειρήσεων αυτοκινήτων και την συμπίεση του κέρδους τους και τέλος, στην τεράστια, όσο και αυτό αν φαίνεται παράξενο, διαφημιστική καμπάνια στα πλαίσια του ανταγωνισμού, αφού το 1996 οι εισαγωγικές επιχειρήσεις αυτοκινήτων δαπάνησαν είκοσι δύο δισεκατομμύρια (22.000.000.000) δραχμές για τη διαφημιστική προβολή των επιβατικών αυτοκινήτων.

Σήμερα η Κυβέρνηση στα πλαίσια της οικονομικής πολιτικής που εφαρμόζει στην προοπτική ένταξης της χώρας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση, καθιστώντας ισχυρή την ελληνική οικονομία, συνεχίζει την πολιτική που ακολούθησε τα προηγούμενα χρόνια, με σκοπό την προώθηση αυτοκινήτων προηγμένης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας με την αναμόρφωση πλέον σε νέα βάση και του φορολογικού καθεστώτος αυτοκινήτων, το οποίο πραγματοποιείται με τις διατάξεις του νομοσχεδίου που συζητούμε σήμερα.

Στα πλαίσια του προϋπολογισμού του 1999, που ήδη ψηφίστηκε από τη Βουλή των Ελλήνων και τη μείωση των έμμεσων φόρων από τις διατάξεις του νομοσχεδίου αυτού, επέρχεται μείωση φόρων της τάξεως των εξήντα πέντε δισεκατομμυρίων (65.000.000.000) δραχμών, όταν το δημόσιο εισπράττει κάθε χρόνο από την πώληση των αυτοκινήτων διακόσια εξήντα έως διακόσια εβδομήντα δισεκατομμύρια (260.000.000.000-270.000.000.000) δραχμές περίπου.

Με το νέο σύστημα, φορολόγησης του αυτοκινήτου πέρα από την απλοποίηση που γίνεται με την κατάργηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης και του εφάπαξ πρόσθετου ειδικού τέλους και την καθιέρωση ενός νέου τέλους με την ονομασία "τέλος ταξινόμησης", προβλέπεται η υπαγωγή των αυτοκινήτων σε τέσσερις φορολογικές κατηγορίες, οι οποίες είναι ανάλογα με τον κυλινορισμό του κινητήρα και την αντιρρυπαντική τεχνολογία του.

Για τα ταξί, προκειμένου να στηριχθεί η ανανέωση του στόλου με καθαρά αυτοκίνητα, προτείνεται η ευνοϊκή φορολογική μεταχείρισή τους. Η τεχνολογία αυτή προσδιορίζει τρεις γενιές αντιρρυπαντικών αυτοκινήτων, βάσει των οποίων καθορίζονται οι τέσσερις κατηγορίες που αναφέρθηκαν πριν.

Πρώτον, αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν πριν από το 1991.

Δεύτερον, αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν από το 1992 μέχρι και το 1995 και, τρίτον, αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν μετά το 1996. Με βάση τη νέα αυτή διαρρύθμιση της φορολογίας, όσο πιο προηγμένης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας είναι ένα αυτοκίνητο, άρα και μικρότερης ηλικίας, τόσο χαμηλότερος είναι ο συντελεστής του τέλους ταξινόμησης, του ενιαίου δηλαδή πια φορολογικού τέλους που επιβάλλεται στα αυτοκίνητα, αφού τα δύο καταργούνται και ονομάζεται ο φόρος "τέλος ταξινόμησης" που το επιβαρύνει. Σύμφωνα με τις διατάξεις που συζητούμε σήμερα, υπάρχει αυτός ο μηχανισμός σε σχέση με τα αυτοκίνητα της προηγμένης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας.

Ουσιαστικά, η ρύθμιση αυτή -και αυτό είναι μια πολιτική επιλογή που γίνεται με αυτό το νομοσχέδιο- συμβάλλει στη συνεχή ποιοτική αναβάθμιση του στόλου των αυτοκινήτων, αφού διευκολύνει την αγορά αυτοκινήτων της τελευταίας αντιρρυπαντικής γενιάς, των οποίων οι εκπομπές των ρύπων είναι τουλάχιστον οκτώ φορές μικρότερες από εκείνες των πρώτων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας αυτοκινήτων που κατασκευάστηκαν, όπως αναφέρθηκε για την πρώτη κατηγορία, δηλαδή πριν από το 1991.

Παράλληλα με τις προτεινόμενες διατάξεις μειώνεται αισθητά η φορολογική επιβάρυνση στα αυτοκίνητα της τελευταίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, είτε πρόκειται για καινούρια είτε πρόκειται για μεταχειρισμένα. Έτσι επιτυγχάνεται η ενίσχυση των αντιπληθωριστικών τάσεων της οικονομίας, με την αναμενόμενη βέβαια μείωση του πληθωρισμού κατά 0,3% προκειμένου να εκπληρωθούν φυσικά και τα κριτήρια σύγκλισης για την ένταξη της χώρας μας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση.

Με τις ίδιες διατάξεις ρυθμίζονται και οι φορολογικοί συντελεστές των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων τα οποία είναι προγενέστερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και επέρχεται έτσι ουσιαστικά μία μείωση της φορολογικής επιβάρυνσης τους σε σχέση με τη φορολογική επιβάρυνση η οποία ισχύει μέχρι σήμερα.

Επίσης, με τις διατάξεις του σχεδίου νόμου που συζητούμε σήμερα, αντιμετωπίζεται και το θέμα της φορολογικής ανισότητας των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων σε

σχέση με τα ίδια ακριβώς που μεταβιβάζονται στο εσωτερικό της χώρας.

Η ανισότητα αυτή, όπως κρίθηκε πρόσφατα και με απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου τον Οκτώβρη του 1997 για την χώρας μας, συνίσταται στο γεγονός ότι ο φόρος που καταβάλλουν τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα είναι σημαντικά υψηλότερος από το υπολοιπόμενο ποσό φόρου που εναπομένει ενσωματωμένο στην αξία του μεταβιβαζομένου στην ελληνική αγορά όμοιου αυτοκινήτου.

Με το προτεινόμενο νέο φορολογικό καθεστώς αίρεται αυτή η διακριτική μεταχείριση σε βάρος των εισαγομένων αυτοκινήτων και επιτυγχάνεται η εναρμόνιση της νομοθεσίας μας με τις σχετικές κοινοτικές διατάξεις. Και αναφέρομαι κυρίως στο άρθρο 95 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό διασφαλίζεται με τον καθορισμό στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ιδίων περίπου φορολογικών συντελεστών με εκείνους που είχαν επιβαρυνθεί τα ίδιας αντιρρυστικής τεχνολογίας όμοια αυτοκίνητα, που κυκλοφορούν ήδη σήμερα στη χώρα μας.

Με το νέο φορολογικό καθεστώς εναρμονίζονται επίσης και όλες οι ισχύουσες διατάξεις για τα φορτηγά αυτοκίνητα και τις μοτοσικλές με επιβάρυνση από το τέλος ταξινόμησης μικρότερη κατά 15% για τα φορτηγά και 15% έως 20% για τις μοτοσικλές από τις μέχρι σήμερα ισχύουσες φορολογικές επιβαρύνσεις.

Ο καθορισμός της φορολογητέας αξίας των μεταχειρισμένων φορτηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλών γίνεται με βάση την αξία του καινούριου αυτοκινήτου καθώς και μία κλίμακα αφομοίωσης αυτής της αξίας, ανάλογα βέβαια με την ηλικία του φορτηγού ή της μοτοσικλές.

Κύριοι συνάδελφοι είναι γνωστό ότι ο προσδιορισμός της φορολογητέας αξίας των εισαγομένων μεταχειρισμένων και καινούριων αυτοκινήτων γίνεται μέχρι σήμερα με βάση το ν. 363/76. Η πολυπλοκότητα του νόμου αυτού σε συνδυασμό με την εμπλοκή πολλών υπηρεσιών από τη φάση του προσδιορισμού της αξίας μέχρι τον εκτελωνισμό του αυτοκινήτου αλλά και την πιστοποίηση προδιαγραφών και εξοπλισμού οδηγεί πολλές φορές σε λάθη στην εφαρμογή αυτής της διαδικασίας. Εάν ληφθεί μάλιστα υπόψη ότι την τελευταία δεκαετία υπάρχουν τουλάχιστον πεντακόσιες χιλιάδες διαφορετικοί εργοστασιακοί τιμοκατάλογοι αυτοκινήτων, που δημιουργούνται από συνδυασμό πολλών μοντέλων με διαφορετικούς κινητήρες και πολλά επίπεδα εξοπλισμού των αυτοκινήτων, είναι βέβαιο ότι σε πολλές περιπτώσεις εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, που εκτελωνίζονται σε όλα τα τέλη της χώρας, δημιουργούνται σοβαρότατα λάθη στον προσδιορισμό της φορολογητέας αξίας, κυρίως βέβαια στην κατεύθυνση της υποεκτίμησης, με αποτέλεσμα βέβαια την απώλεια σημαντικών εσόδων του δημοσίου, κυρίως βέβαια από την εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις εξορθολογίζεται και εκσυγχρονίζεται αυτό το νομικό καθεστώς του καθορισμού της φορολογητέας αξίας των επιβατικών αυτοκινήτων.

Απλοποιείται η διαδικασία, περιορίζεται η γραφειοκρατία και γίνεται πιο αποτελεσματικός ο έλεγχος είσπραξης του τέλους ταξινόμησης, που αντικαθιστά τους δύο φόρους που ισχύουν μέχρι σήμερα, δηλαδή τον ειδικό φόρο κατανάλωσης και το εφάπαξ πρόσθετο ειδικό τέλος.

Με το παρόν σχέδιο νόμου ρυθμίζονται επίσης τα θέματα που αφορούν τα καθεστώτα απαλλαγής προσωρινής εισαγωγής οχημάτων, τις φορολογικές αποθήκες κοινοτικών οχημάτων, αυτοκίνητα δηλαδή τα οποία έρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, προκειμένου να εναρμονιστεί η ελληνική νομοθεσία με τα αντίστοιχα καθεστώτα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος το σχέδιο νόμου αναφέρεται και στις παραβάσεις-κυρώσεις με συγκεκριμένη διαδικασία με στόχο τη διαφάνεια, τη σαφήνεια και την αποφυγή άσκοπης εμπλοκής των δικαστικών αρχών και τη διευκόλυνση των δικωτικών υπηρεσιών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τις διατάξεις του νομοσχεδίου που συζητούμε σήμερα, εκτός από τη μείωση της αξίας των

εισαγομένων αυτοκινήτων που κυμαίνεται σύμφωνα με τους συντελεστές που αναφέρονται στο σχέδιο νόμου από 4,9% έως 7%, ανάλογα βέβαια με τον κυβισμό των αυτοκινήτων, εκσυγχρονίζεται και το σύστημα του καθορισμού της φορολογητέας αξίας τους και προστατεύεται το ατμοσφαιρικό περιβάλλον, κυρίως στα αστικά κέντρα της χώρας μας, με την υιοθέτηση των μεγαλύτερων οικονομικών κινήτρων για την αγορά αυτοκινήτων της τελευταίας αντιρρυστικής τεχνολογίας.

Θέλω να επισημάνω κύριοι συνάδελφοι, ότι κατά τη διάρκεια της συζήτησης του σχεδίου νόμου στη Διαρκή Επιτροπή είχαμε την ευκαιρία και τη δυνατότητα να ακούσουμε τις απόψεις των φορέων που αντιπροσωπεύουν και την εμπορία και τη διακίνηση καινούριων και μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, από τους οποίους σε επίπεδο αρχών του σχεδίου νόμου υπήρξε, θα έλεγα, θετική ανταπόκριση. Μετά και από έναν εποικοδομητικό επίσης διάλογο, ο αρμόδιος Υπουργός Οικονομικών αποδέχτηκε απόψεις και θέσεις που αναπτύχθηκαν στη Διαρκή Επιτροπή, τροποποιώντας και συμπληρώνοντας το σχέδιο νόμου σε αρκετές του διατάξεις, βελτιώνοντας έτσι ακόμη περισσότερο και τη δομή του νομοσχεδίου, αλλά και τη δυνατότητα υλοποίησης κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο και των αρχών και κατευθύνσεων του σχεδίου νόμου που συζητούμε σήμερα.

Στην κατ' άρθρο βέβαια συζήτηση θα μας δοθεί επίσης η δυνατότητα να διαμορφώσουμε προτάσεις που μπορούν να βελτιώσουν ακόμη περισσότερο το σχέδιο νόμου που συζητούμε σήμερα.

Κλείνοντας την εισήγησή μου, κύριοι συνάδελφοι, σας καλώ όλους να υπερψηφίσουμε το σχέδιο νόμου για τις διαρρυθμίσεις στη φορολογία των αυτοκινήτων οχημάτων και άλλες διατάξεις, ως μία θετική νομοθετική παρέμβαση της πολιτείας στην εξυγίανση των διαδικασιών και του κυκλώματος εμπορίας-διακίνησης των αυτοκινήτων στη χώρα μας καθώς όμως κυρίως και στο ζήτημα και στην πολιτική που πρέπει να ακολουθήσουμε με συγκεκριμένα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο ισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Θεόδωρος Σκρέκας έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την ευκαιρία θέλω να ευχηθώ σε όλους χρόνια πολλά και καλή χρονιά.

Η απόφαση της Κυβέρνησης να φέρει ενώπιον της Εθνικής Αντιπροσωπείας το σχέδιο νόμου "Διαρρυθμίσεις στη φορολογία των αυτοκινήτων-οχημάτων και άλλες διατάξεις" μας δίνει τη δυνατότητα να παρατηρήσουμε και να αποδείξουμε για πολλοστή φορά πόσο πρόχειρα, αποστασιαστικά και περιστασιακά επιχειρεί να αντιμετωπίσει με νομοθετήματα τόσο σημαντικά θέματα, όπως είναι η φορολογία των αυτοκινήτων. Ένα πρώτο στοιχείο που επιβεβαιώνει αυτόν τον ισχυρισμό μου είναι οι δεκαοκτώ τροπολογίες, οι οποίες έχουν κατατεθεί και που είναι δεκαοκτώ σχεδόν ξεχωριστά νομοσχέδια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το εν λόγω φορολογικό νομοσχέδιο δεν μπορεί να μας βρει σύμφωνους, παρά το γεγονός ότι επιφέρει, όπως φαίνεται, μικρές αλλαγές στη φιλοσοφία και στη δομή του ισχύοντος συστήματος. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να δικαιολογήσει το μεγάλο θόρυβο που προκλήθηκε από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης πριν έλθει στη Διαρκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων για συζήτηση.

Ο θόρυβος και η έντονη προβολή του θέματος είχε κατά την άποψή μας ως σκοπό τον αποπροσανατολισμό της κοινής γνώμης από τις δυσμενείς επιπτώσεις που προκάλεσε ο προϋπολογισμός του έτους 1999, ένας προϋπολογισμός που για μία ακόμα φορά στηρίζεται, όπως απεδείχθη, στην αύξηση των εσόδων του κράτους διά μέσου της αύξησης των φορολογικών βαρών, τα οποία για το 1999 προϋπολογίζεται ότι θα φθάσουν τα εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) δραχμές, παρά τις περί του αντιθέτου διακηρύξεις της Κυβέρνησης για μη επιβολή νέων φόρων.

Και το ερώτημα που τίθεται είναι: Πού θα βρεθούν αυτά τα χρήματα όταν είναι δεδομένο ότι η φορολογική βάση είναι εξαντλημένη και τα όρια ανταχής των φορολογουμένων βρίσκονται σε οριακό σημείο;

Οι μειώσεις των εμμέσων φόρων που εξήγγειλε η Κυβέρνηση από την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και την αγορά αυτοκινήτων προϋπολογίζεται ότι θα φθάσει στο ύψος των εκατόν ογδόντα δισεκατομμυρίων (180.000.000.000) δραχμών. Κατά τους ισχυρισμούς της η απώλεια αυτή θα αντικατασταθεί από άλλα έσοδα, τα οποία συνιστούν φορολογικές επιβαρύνσεις ύψους επτακοσίων ογδόντα δισεκατομμυρίων (780.000.000.000) δραχμών για τον προϋπολογισμό, προκειμένου η Κυβέρνηση να καταλήξει στα εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) που προβλέπονται στον προϋπολογισμό.

Η πολιτική αυτή επιβεβαιώνει την άποψή μας ότι στόχος της Κυβέρνησης είναι να παρουσιάσει τεχνητή μείωση του πληθωρισμού με αλχημείες και τεχνάσματα, χωρίς να επεμβαίνει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην αντιμετώπιση των οικονομικών αιτιών, που συντηρούν τον πληθωρισμό σε μέγεθος πολύ μεγαλύτερο από εκείνο των ανταγωνιστών μας.

Επιχειρεί επίσης να εμφανίσει τη μείωση της φορολογίας των αυτοκινήτων πολύ μεγαλύτερη απ'ό,τι πραγματικά είναι. Η προβλεπόμενη μείωση του 5% περίπου της τιμής των αυτοκινήτων είναι βέβαιο ότι θα καλυφθεί πολύ γρήγορα στους πρώτους μήνες του 1999 από τις επικείμενες αυξήσεις των εργοστασιακών τιμών και τις ενδεχόμενες συναλλαγματικές διαφορές. Έτσι το μέτρο επιστημαίνουμε ότι είναι προσωρινό για όσους θέλουν να αγοράσουν αυτοκίνητο και ότι ο κύκλος του θα κλείσει με την αύξηση των εργοστασιακών τιμών των αυτοκινήτων.

Εδώ πρέπει, κύριε Υπουργέ, να αναγνωρίσουμε όλοι το ταλέντο και τις καλές σας επιδόσεις στον τρόπο να εμφανίζετε τα μικρά ως πολύ μεγάλα, την προχειρότητα ως σοβαρή δουλειά, την αποσπασματικότητα ως τομή στο φορολογικό σύστημα. Ακόμα καταφέρατε να δώσετε στο θέμα διαστάσεις κορυφαίου πολιτικού γεγονότος, όταν όλοι σήμερα γνωρίζουν ότι το εισόδημα των εργαζομένων μειώθηκε σημαντικά και δεν επαρκεί για την αντιμετώπιση των αναγκών, η ανεργία καλπάζει, οι φόροι αυξάνουν με την επιβολή νέων και την αύξηση παλαιών, οι επιχειρήσεις κλείνουν ή μία μετά την άλλη και αυτές που έμειναν λειτουργούν με σημαντική μείωση του κύκλου εργασιών και αντίστοιχη μείωση του προσωπικού, για να μπορέσουν να επιβιώσουν στο θολό και αβέβαιο οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον που διαμορφώσατε με τη γνωστή άνευρη πολιτική σας. Σε όλα τα προηγούμενα να προστεθεί και η πρόσφατη απόφαση των ελληνικών δικαστηρίων, που είδε το φως της δημοσιότητας αυτές τις ημέρες, η οποία ανατρέπει τη μέχρι σήμερα λογική σας να επιμένετε σε εφαρμογή νόμων, οι οποίοι λόγω της ένταξής μας στην Ευρωπαϊκή, τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, αλλά και το Κοινοτικό Δίκαιο, δεν μπορούν πλέον να ισχύουν.

Αποτελεί πράγματι η τελευταία απόφαση του δικαστηρίου, αλλά και οι προηγούμενες, οδυνηρό ράπισμα στην Κυβέρνηση και το δημόσιο, το οποίο δυστυχώς στην Ελλάδα σε μεγάλο βαθμό νομίζει ότι μπορεί να πράττει ανεξέλεγκτα ό,τι θέλει, καταστρέφοντας Έλληνες πολίτες τους οποίους ατυχώς τα τελωνεία μας χαρακτηρίζουν λαθρεμπόρους.

Είναι, λοιπόν, ή δεν είναι το υπό συζήτηση νομοσχέδιο ένα πονηρό κατασκευάσμα, με το οποίο επιχειρείτε να εξαπατήσετε τους εταίρους μας και βλάπτετε ανεπανόρθωτα τους Έλληνες πολίτες και τους επιχειρηματίες; Είναι ή δεν είναι απάτη, όταν η ενσωμάτωση των φόρων και των τελών ονομάζεται ειδικό τέλος ταξινόμησης; Όλοι γνωρίζουν ότι τα τέλη γενικά και ειδικά είναι μικροποσά και δεν έχουν καμία σχέση με τους συντελεστές που βλέπουμε στις κλίμακες που παρουσιάζετε στο νομοσχέδιο.

Είναι ή δεν είναι επικίνδυνη η πολιτική σας, όταν με τις ενέργειές σας εκθέτετε τη χώρα στο εξωτερικό και εκμεταλλεύεστε τους Έλληνες πολίτες με το να τους υποχρεώνετε να πληρώνουν φόρους για την αγορά αγαθών που δια νόμου δεν υποχρεούνται να πληρώνουν; Και κάνετε ένα βασικό πλέον αγαθό πολύ ακριβότερο,

απ'ό,τι ισχύει στις υπόλοιπες χώρες της Ενωμένης Ευρώπης.

Πώς εννοείτε, κύριε Υπουργέ, την ένταξη της Ελλάδας στην ΟΝΕ, που τόσο διαφημίζετε ιδιαίτερα τον τελευταίο καιρό και τη χρησιμοποιείτε ως πολιτική ασπίδα για να σταματήσετε την πολιτική σας αποδυνάμωση; Γιατί δεν αφήνετε επιτέλους την αγορά να δράσει ελεύθερα, για να δώσει όλα τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τη διαμόρφωση των τιμών των προϊόντων μέσω της προσφοράς και της ζήτησης; Γιατί δεν μετακυλάτε τους φόρους από την κτήση των αυτοκινήτων στη χρήση, για να έχετε τα δημοσιονομικά έσοδα που επιθυμείτε; Τι προσπαθείτε να κρύψετε με αυτό το νομοσχέδιο;

Έχουμε άδικο, όταν υποστηρίζουμε ότι το φορολογικό νομοσχέδιο έχει προσωρινό χαρακτήρα και εξυπηρετεί μόνο τη μείωση του πληθωρισμού; Κύριε Υπουργέ, αν έγκαιρα είχατε μελετήσει το Κοινοτικό Δίκαιο και την απελευθέρωση της αγοράς από την επιβολή διπλής φορολογίας, ο μέσος όρος αυτοκινήτων στην Ελλάδα θα βρισκόταν σήμερα στα επίπεδα των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, η ρύπανση θα είχε μειωθεί σημαντικά και οι Έλληνες πολίτες θα είχαν το προνόμιο να αγοράζουν φθηνά και καλά αυτοκίνητα όπως συμβαίνει με όλους τους άλλους πολίτες της Ενωμένης Ευρώπης.

Με το νέο φορολογικό νομοσχέδιο επιδιώκετε, όπως λέτε, την απλοποίηση με την ενσωμάτωση του ειδικού φόρου κατανάλωσης και του εφάπαξ πρόσθετου ειδικού τέλους με την καθιέρωση ενός νέου τέλους με την ονομασία τέλος ταξινόμησης.

Δεύτερον, την υπαγωγή των επιβατικών αυτοκινήτων σε τέσσερις φορολογικές κατηγορίες ανάλογα με την αντιρρυπαντική τεχνολογία τους, προσδιορίζοντας τρεις γενείς αντιρρυπαντικών αυτοκινήτων και μεταχειρισμένων.

Τρίτον, τη σύσταση ειδικής επιτροπής για τον έλεγχο της κανονικότητας της αξίας και των δικαιολογητικών στοιχείων καθορισμού αυτής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κατάρτιση ενός νομοσχεδίου πρέπει να είναι προϊόν σοβαρής έρευνας, μελέτης, αξιοποίησης ειδικών, έμπειρων και ικανών στελεχών, ανάπτυξης διαλόγου των εμπλεκόμενων και εν προκειμένω των εμπόρων εισαγωγέων αυτοκινήτων καινούργιων και μεταχειρισμένων όλων των κατηγοριών, των καταναλωτών και των υπηρεσιακών παραγόντων, ώστε να σταματήσει η προχειρότητα, η σκοπιμότητα, η προσωρινότητα και η αδικία στην εφαρμογή του. Το να καταδυναστεύει ο ένας τον άλλον σ'αυτήν τη χώρα, νόμιμα ή παράνομα ανάλογα με τη δύναμη που διαθέτει, είναι ότι χειρότερο για μία οργανωμένη κοινωνία.

Επισημάνουμε, κύριε Υπουργέ, στην επιτροπή ότι το νομοσχέδιο έχει έντονα τα στοιχεία της προχειρότητας και ότι στην εφαρμογή του θα δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα. Τα πρώτα συμπτώματα από την εφαρμογή του παρουσιάστηκαν στα τελωνεία όλο αυτό το διάστημα, από την περίοδο που ήρθε στην επιτροπή, μέχρι σήμερα. Τελωνεία τα οποία τελούν σε αδυναμία να εφαρμόσουν το νόμο και είναι λογικό, όταν η ασάφεια των άρθρων σε συνδυασμό και με τον όγκο εργασίας που προκαλεί ο μεγάλος αριθμός των συντελεστών κατά κατηγορία και κατά περίπτωση, καθιστά αδύνατη την ανταπόκριση των υπηρεσιών στη διεκπεραίωση των υποθέσεων.

Δυστυχώς, κάτι ανάλογο συμβαίνει και με το θέμα των κυρώσεων για τις παραβάσεις που προβλέπονται στο άρθρο 18. Οι κυρώσεις διακρίνονται ανάλογα με την καταγωγή του κατόχου του οχήματος, κοινοτικών και τρίτων χωρών.

Επίσης, τραγική είναι η κατάσταση και με τα ποσοστά μείωσης που καθιερώνονται για τον προσδιορισμό της φθοράς από συνήθη χρήση των επιβατικών και φορτηγών αυτοκινήτων.

Με λίγα λόγια σας έχει πιάσει, κύριε Υπουργέ, η συντελεστομανία και η προσπιμομανία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η μέχρι σήμερα ισχύουσα κατάσταση στη φορολογία των αυτοκινήτων είχε ανάγκη από ριζική αναμόρφωση. Μία αναμόρφωση, όμως, σωστή, πραγματική και σύμφωνα με τις

ανάγκες των καιρών μας.

Με το νέο καθεστώς, που καθιερώνετε, δυσχεραίνετε ακόμα περισσότερο την κατάσταση παρά την βοηθάτε, με όλα όσα πιο πάνω σας ανέφερα. Γιατί έχουμε πάρα πολλές κατηγορίες εφαρμογής συντελεστών για επιβατικά, για ταξί, για αυτοκίνητα, για αυτοκίνητα-τροχόσπιτα, για τζίπ, για αποχαρκτηρισμούς αυτοκινήτων, για πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα και μια σειρά άλλα θέματα. Δεν εναρμονίζετε, όπως λέτε στην εισηγητική σας έκθεση, τη φορολογία των αυτοκινήτων με το Κοινοτικό Δίκαιο, όταν τα άρθρα 10 και 14 είναι σαφώς αντίθετα προς το Κοινοτικό Δίκαιο.

Ήφηση, κύριε Υπουργέ, τελευταίο ένα άλλο εξίσου σοβαρό θέμα, την κατηγορία των μεταχειρισμένων φορτηγών αυτοκινήτων. Η αντιμετώπιση που επιχειρείται είναι τραγική. Και είναι τραγική για το συγκεκριμένο κλάδο για το λόγο ότι η μεταχείρισή του είναι τέτοια, που αν δεν αλλάξει ο κλάδος, οδηγείται στον αφανισμό. Ένας κλάδος που έχει αναπτυχθεί με πολύ δυσκολία, ένας κλάδος που απασχολεί σήμερα πάνω από τριάντα χιλιάδες εργαζομένους, ένας κλάδος ο οποίος έχει δεσμευμένα τεράστια κεφάλαια.

Ο κλάδος των μεταχειρισμένων φορτηγών αυτοκινήτων χρειάζεται συγκεκριμένη αντιμετώπιση. Χρειάζεται στο θέμα της βάσης της επιβολής του φόρου να μην ισχύσουν τα ποσοστά μείωσης που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, αλλά να γίνεται αποδεκτό το τιμολόγιο, όπως άλλωστε προβλέπεται από τις κοινοτικές διατάξεις και εφαρμόζεται για την επιβολή του ΦΠΑ. Δηλαδή και στην περίπτωση αυτή να έχουμε την ίδια εφαρμογή με τα καινούρια.

Εδώ ίσως επικαλεστείτε το επιχείρημα αυτό που αναφέρατε και στην επιτροπή, ότι υπάρχει κίνδυνος υποτιμολόγησης. Αν αυτό υποστηρίζετε, θα πρέπει να σας πω ότι υποχρεούστε να φέρετε στο Σώμα τα στοιχεία για το πόσες περιπτώσεις έχετε εντοπίσει και πόσες παραπλέμθηκαν στις αρμόδιες δικαστικές αρχές, δεδομένου ότι η βάση στο Τελωνιακό Κώδικα προβλέπει αυστηρά πρόστιμα και θεωρείται λαθρεμπορία.

Επίσης, η αντιμετώπιση του κλάδου των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων να είναι η ίδια με εκείνη των καινούριων στο θέμα της φορολογίας των βάσεων, δηλαδή των σασί.

Γνωρίζετε επίσης πάρα πολύ καλά ότι οι τιμές πώλησης των μεταχειρισμένων φορτηγών αυτοκινήτων δημοσιεύονται σε διεθνή περιοδικά και αποτελούν κατά βάση τον μπουρσουλα της υπηρεσίας αξιών.

Τέλος η εισαγωγή στη χώρα μικρών κλειστών αυτοκινήτων κάτω των 3,5 τόνων καθίσταται με το νομοσχέδιο απαγορευτική, για το λόγο ότι η αλλαγή φορολογίας είναι ιδιαίτερα υψηλή σε αυτήν την κατηγορία των αυτοκινήτων.

Ένα άλλο σημαντικό θέμα είναι η πιστοποίηση των φορτηγών αυτοκινήτων από πλευράς ρύπων, όπου θεωρούνται ως αντιρρυπαντικά μόνο μιας κατηγορίας εισαγόμενα φορτηγά αυτοκίνητα και όχι των προηγούμενων αντιρρυπαντικών κοινοτικών οδηγιών αντιρρυπαντικά αυτοκίνητα.

Σε ό,τι αφορά την παρατήρησή σας στην επιτροπή ότι οι εισαγωγείς μεταχειρισμένων αυτοκινήτων εισάγουν στη χώρα χωριστά τις βάσεις και χωριστά τις καρότσες, θέλω να σας πω ότι με βάση τα στοιχεία που έχουμε συγκεντρώσει έχει αποδειχθεί ότι πολύ μικρός αριθμός τέτοιων περιστατικών βλέπουν το φως των στοιχείων, που εσείς γενικά παρουσιάσατε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας θέλω να ζητήσω από τον Υπουργό τις υπόλοιπες ημέρες κατά τη συζήτηση των άρθρων να κάνει όλες εκείνες τις διορθώσεις που χρειάζονται, ώστε το υπό συζήτηση νομοσχέδιο να είναι ένα νομοσχέδιο που θα μπορέσει να σταθεί, να εφαρμοσθεί μέσα στα νέα δεδομένα που έχουν διαμορφωθεί και με βάση τις ανάγκες της ελληνικής αγοράς.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ κ. Νικόλαος Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριοι Βουλευτές, δεν πέρασε ούτε ένας

μήνας από τότε που η Βουλή ψήφισε τον κρατικό προϋπολογισμό, έναν προϋπολογισμό που κατά την άποψη του ΚΚΕ είναι ο πιο αντιλαϊκός ο πιο σκληρός προϋπολογισμός, που συνεχίζει και διαιωνίζει τη λιτότητα η Κυβέρνηση, η οποία τα υποτάσσει όλα στο στόχο της ΟΝΕ.

Είναι επόμενο λοιπόν όλα τα φορολογικά συστήματα και ιδιαίτερα στη χώρα μας το φορολογικό σύστημα που υπάρχει, να αποτελεί το εργαλείο για να εξυπηρετήσει αυτόν τον προϋπολογισμό. Από την άποψη αυτή λοιπόν και αυτό το νέο φορολογικό νομοσχέδιο είναι συνέπεια της έως τώρα ακολουθούμενης αντιλαϊκής πολιτικής της Κυβέρνησης και είναι ενταγμένο, όπως είπα και προηγούμενα, στην πορεία των κριτηρίων σύγκλισης για την ένταξη της χώρας στο στόχο της ΟΝΕ.

Κύριοι Βουλευτές, δεν μπορεί να μην πει κανείς ότι το νομοσχέδιο αυτό έχει και ορισμένα θετικά και προσπαθεί να βάλει σε μία τάξη το όλο κύκλωμα που λέγεται αυτοκίνητο. Αλλά αυτά τα θετικά στοιχεία δεν αλλάζουν κατά την άποψή μας την ουσία και το χαρακτήρα του νομοσχεδίου, το οποίο θεωρούμε ότι είναι έξω από την οικονομική, περιβαλλοντική, κυκλοφοριακή και φιλολαϊκή πολιτική, η οποία θα βελτίωνε τους όρους και την ποιότητα ζωής των μικρομεσαίων και των λαϊκών φτωχών στρωμάτων.

Κύριε Πρόεδρε, η μεσοσταθμική μείωση κατά 5,5% της τελικής τιμής των Ι.Χ. αυτοκινήτων κατά τον κύριο Υπουργό Οικονομικών θα έχει θετική επίπτωση στον πληθωρισμό, της τάξης του 0,29%, ενώ το δημοσιονομικό κόστος με βάση τις πωλήσεις εκτιμάται ότι θα είναι εξήντα πέντε δισεκατομμύρια (65.000.000.000) δραχμές. Από ό,τι λέγεται και από ό,τι έχει αναγραφεί στον Τύπο δεν θα έχει καμία ουσιαστικά απώλεια από αυτά που αναφέρετε στην εισηγητική έκθεση, δηλαδή απώλεια εξήντα πέντε δισεκατομμυρίων (65.000.000.000) δραχμών, διότι η άνοδος των πωλήσεων των αυτοκινήτων έχει υπερκαλύψει και ουσιαστικά η Κυβέρνηση βρίσκεται με περισσότερα έσοδα από αυτά που προσδοκούσε, αν δεν είχε κάνει τις μειώσεις των αυτοκινήτων.

Όμως από τη μείωση των τιμών στα Ι.Χ. αν τα νούμερα δεν είναι αμφίβολα, τα μικρού κυβισμού Ι.Χ. έως 1.000 κυβικά έχουν δραχμική μείωση 213.000 δραχμές, ενώ τα μεγάλα κυβισμού αυτοκίνητα θα έχουν μείωση που θα ξεπεράσει το 1.200.000 δραχμές. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ποιους ωφελεί ο νόμος και σε ποιους δίνει τη δυνατότητα να αγοράσουν μεγαλύτερα αυτοκίνητα.

Ανεξάρτητα από το ποιοι θα ωφεληθούν περισσότερο απ'όσους έχουν τη δυνατότητα απόκτησης καινούριου αυτοκινήτου, δεν μπορεί κανείς να μην επισημάνει ότι αποτελεί υποκρίσια, μέτρα που παίρνονται και αποβλέπουν στη στατική συγκράτηση του δείκτη τιμών καταναλωτή και στην ολόπλευρη ενίσχυση των εισαγωγέων αυτοκινήτων να παρουσιάζονται ως μέτρα φιλολαϊκά, σε μια περίοδο που το κάθε κυβερνητικό μέτρο συναγωνίζεται σε αντιλαϊκότητα το προηγούμενο.

Πιστεύω ότι διαβάσατε και σεις στον Τύπο τις άγριες διαθέσεις που είχαν δείξει οι έμποροι αυτοκινήτων, που είναι και οι μεγάλοι κερδισμένοι αυτής της υπόθεσης. Μιλούσαν για επικείμενη αύξηση της εργοστασιακής τιμής των αυτοκινήτων, προκειμένου να προσελκύσουν τους αγοραστές για να κλείσουν τα αυτοκίνητα. Επίσης, ελέγχετο ότι μπορούσαν να παίξουν με τα διάφορα αξεσουάρ των υποτιμολογήσεων των αυτοκινήτων. Και δεν απεκλείετο να το κάνουν αυτό και στις περιπτώσεις των υπερτιμολογήσεων και των υποτιμολογήσεων, ανάλογα με την περίπτωση, εκμεταλλεύμενοι το νέο τρόπο υπολογισμού της φορολογητέας αξίας των εισαγομένων αυτοκινήτων.

Ο ρόλος του αστικού κράτους στη διατήρηση της υψηλής κερδοφορίας των βιομηχανιών αυτοκινήτων και των εμπορικών αντιπροσώπων υπήρξε καταλυτικός. Από το 1990 εξαγγέλλονται και προωθούνται σχέδια απόσυρσης παλαιών αυτοκινήτων για αγορά νέων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας με ευνοϊκούς όρους. Το 1992-1993 με τον κ. Μάνο είχαμε μείωση των ειδικών φόρων κατανάλωσης των επιβατικών αυτοκινήτων. Με την αλλαγή στην κυβέρνηση το 1997 τα Υπουργεία Οικονο-

μικών και ΠΕΧΩΔΕ συνεργάζονται για να προωθήσουν από κοινού ένα σχέδιο απόσυρσης, ώστε να τονώσουν την αγορά που παρουσιάζει σημεία κάμψης.

Όμως ελέω πληθωρισμού εφαρμόζεται άλλο σχέδιο τόνωσης της αγοράς, εξυπηρετώντας παράλληλα τους ονομαστικούς στόχους του Μάαστριχτ, ώστε η ελληνική πλουτοκρατία να ενσωματωθεί στο στενό πυρήνα της ευρωπαϊκής καπιταλιστικής ολοκλήρωσης. Είναι μια πολιτική απόφαση που αποκαλύπτει σε όλο της το μεγαλείο στο ταξικό πλαίσιο και την ηθική στάση αυτών που παίρνουν σήμερα τις αποφάσεις για τα μεγάλα εθνικά, οικονομικά θέματα του λαού και της χώρας. Πάνω από δεκαπέντε χρόνια εφαρμόζουν μια βάρβαρη πολιτική λιτότητας, κύρια στοιχεία της οποίας είναι η επιβολή υπέρογκων φορολογιών στα λαϊκά στρώματα, η κατεδάφιση των κοινωνικών δαπανών, η άγρια εκμετάλλευση της εργατικής δύναμης με την καθήλωση των εργατικών εισοδημάτων στα επίπεδα του 1992, η κατάργηση πρόσφατα των εργασιακών σχέσεων, η νέα ρύθμιση στα κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων κλπ.

Τα μέτρα που προβλέπουν οι διατάξεις αυτού του νομοσχεδίου δεν έχουν στόχο ούτε τις περιβαλλοντικές ανησυχίες της Κυβέρνησης ούτε τη δήθεν οικονομική ελάφρυνση των εργαζομένων. Το κίνητρο αυτού του νομοσχεδίου πέρα από τη μείωση του πληθωρισμού είναι η αύξηση των κερδών των αυτοκινητοβιομηχανιών. Αντί να ενισχυθούν τα δημόσια μέσα μεταφοράς και να βελτιωθούν τα οδικά δίκτυα, αντί να ενισχυθεί η τάση περιορισμού του Ι.Χ. αυτοκινήτου, σαν αναγκαίο μέσο προστασίας των μεγάλων αστικών κέντρων που βουλιάζουν καθημερινά από τις εκατοντάδες χιλιάδες Ι.Χ., που δημιουργούν συνθήκες ασφυξίας στο κυκλοφοριακό, παίρνονται τέτοια μέτρα, που θα σπρώξουν τον Έλληνα καταναλωτή να αγοράσει ιδιωτικό μεταφορικό μέσο αδιαφορώντας για την επιπλέον επιβάρυνση της ατμόσφαιρας σε ρύπους. Παράλληλα γίνεται ένας ανηλεής ιδεολογικός βομβαρδισμός της κοινής γνώμης για την απόκτηση αυτοκινήτου με ακριβοπληρωμένες διαφημίσεις, με ειδικές εκπομπές και με εξειδικευμένα περιοδικά. Όλα αυτά επιτρατεύονται για να πείσουν τον Έλληνα εργαζόμενο ότι η απόκτηση αυτοκινήτου αποτελεί στοιχείο κοινωνικής ανόδου. Αφού οι άνθρωποι στερούνται κοινωνικών οραμάτων, προσπαθούν να κάνουν οράματα και ιδεολογία την τεχνολογία των τεσσάρων τροχών.

Κύριοι Βουλευτές, οι μεγάλες διεθνείς αυτοκινητοβιομηχανίες και όχι μόνο, που έπαιξαν ένα σημαντικό ρόλο στην απαξίωση και τελικά στη διάθεση του ελληνικού σιδηροδρόμου, προσδοκούν τεράστια οικονομικά οφέλη από την υλοποίηση αυτού του νομοσχεδίου και οι εργαζόμενοι, το κυκλοφοριακό και το περιβάλλον, θα είναι και πάλι τα μεγάλα θύματα αυτού του νομοσχεδίου.

Θα ήθελα να πω και ορισμένα που έχουν σχέση με τα περιβαλλοντικά μέτρα, τα οποία δεν παίρνει, ενώ θα έπρεπε, η Κυβέρνηση, παρ' όλο που πληρώνει ο ελληνικός λαός πάρα πολλά.

Κύριοι Βουλευτές, σε κάθε οικοδομική άδεια υπάρχει ένα τέλος για το ΕΤΕΡΠΣ. Όλοι το ξέρουμε αυτό το ταμείο, ανήκει στο Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ κλπ. Ένας από τους κύριους στόχους των χρημάτων αυτών είναι να γίνουν γκαράζ, είτε υπαίθρια, είτε πολυόροφα, δημόσια για την εξυπηρέτηση της στάθμευσης των αυτοκινήτων. Μέχρι σήμερα μόνο γι' αυτόν το σκοπό δεν διατίθενται γι' αυτά τα λεφτά. Πηγαίνουν για διάφορους άλλους σκοπούς παρά για την αξιοποίηση του προορισμού αυτών των χρημάτων.

Πέρα απ' αυτό θέλω να κάνω και ορισμένες παρατηρήσεις για το ίδιο το νομοσχέδιο και τις τροπολογίες.

Κύριε Υπουργέ στα περισσότερα άρθρα υπάρχει μια εξουσιοδοτική διάταξη προς εσάς που ρυθμίζει ουσιαστικά θέματα. Σας αναφέρω ορισμένα παραδείγματα. Στο άρθρο 2 παράγραφος 7, με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, ΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών κλπ. θα καθορίζονται οι διαδικασίες και τα απαραίτητα δικαιολογητικά για το χαρακτηρισμό των αυτοκινήτων ως αντηρυπαντικής τεχνολογίας κλπ.

Στο άρθρο 7 παράγραφος 3 καθορίζονται τα απαραίτητα

δικαιολογητικά για τον προσδιορισμό της αξίας των αυτοκινήτων ή η σύσταση της ειδικής επιτροπής για τον έλεγχο της κανονικότητας της αξίας και τα δικαιολογητικά των στοιχείων καθορισμού της και μια σειρά άλλες διατάξεις που εμπεριέχονται μέσα στο νομοσχέδιο και που ζητούν εξουσιοδοτήσεις από τον Υπουργό.

Θα ήθελα εδώ να επισημάνω ότι οι διάφορες τροπολογίες, οι οποίες έχουν κατατεθεί, θα μπορούσαν να αποτελέσουν ένα μεγάλο φορολογικό νομοσχέδιο και δεν είναι μόνο αυτό που ασχολείται, όπως λέγεται ειδικά για τα αυτοκίνητα, τις μοτοσυκλέτες κλπ. Οι νέες διατάξεις πίνουν πάρα πολλές πτυχές του φορολογικού συστήματος και εδώ οι τροπολογίες αυτές έρχονται να ενισχύσουν το χαρακτήρα της θεσμικής κατοχύρωσης και ακόμα παραπέρα της κερδοφορίας της πλουτοκρατίας. Με τροπολογίες που έχουν κατατεθεί, όπως αυτές που αναφέρονται για την εφαρμογή, έως και 18% για τα αγροτικά προϊόντα που πηγαίνουν προς τις βιομηχανίες, δεν ξέρω, αν αληθεύει κύριε Υπουργέ, κάτι τέτοιο, πάντως έχει ακουστεί από τον τηλεοπτικό σταθμό "ΣΚΑΙ" ότι οι καπνοβιομηχανίες αμέσως ανακοίνωσαν την αύξηση της τιμής των τσιγάρων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Αν το είπε ο "ΣΚΑΙ", ίσως έτσι να είναι!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Εγώ, πάντως, περιμένω από σας την απάντηση. Πρέπει να δούμε εξάλλου και τις διαθέσεις των βιομηχανών. Είναι μια σπόντα, για να προετοιμάσουν την κοινή γνώμη. Εσείς θέλω να ξέρω τι λέτε και τι θέση έχετε γι' αυτά τα θέματα.

Επίσης, υπάρχει η τροπολογία που ήταν υποχρεωμένοι οι φορολογούμενοι να αναγράφουν στις φορολογικές τους δηλώσεις όλα τα εισοδήματα, ανεξαρτήτως αν φορολογούνται ή όχι, από τους τόκους καταθέσεων, κρατικούς τίτλους, μερίσματα από μετοχές που έχουν φορολογηθεί κλπ. Ουσιαστικά αυτά βγαίνουν από το ξέπλυμα χρήματος και σήμερα δεν θα είναι υποχρεωμένοι να αναγράφουν, ενώ ψηφίστηκε πέρσι το Μάρτη. Όμως η Κυβέρνηση έρχεται ύστερα από τις πιέσεις που είχε από τους τραπεζίτες και τους γνωστούς τζογαδόρους και αναιρεί αυτήν τη διάταξη με νέα τροπολογία. Τι σημαίνει αυτό; Γιατί έρχεται αυτή η τροπολογία; Εμείς πιστεύουμε ότι εξυπηρετεί ακόμα περισσότερο αυτούς οι οποίοι παίζουν στο τζόγο του χρήματος και οι οποίοι ουσιαστικά έχουν κάθε φορά τις διευκολύνσεις από τις κυβερνήσεις.

Κύριοι Βουλευτές, θα σταθούμε περισσότερο διεξοδικά στα άρθρα. Το Κομμουνιστικό Κόμμα καταψηφίζει αυτό το νομοσχέδιο και θεωρεί ότι είναι ένα ακόμα νομοσχέδιο, το οποίο βοηθά ουσιαστικά στο να κερδίζουν ακόμα περισσότερο οι πλουσιοκατέχοντες και να φορτώνονται με βάρη οι εργαζόμενοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Κορκολόπουλος ζητεί ολιγοήμερη άδεια απουσίας του στο εξωτερικό από τις 18/1/1999 έως τις 24/1/1999.

Επίσης ο Βουλευτής κ. Ιωάννης Δραγασάκης ζητεί άδεια απουσίας του στο εξωτερικό για τις 14 και 15 Ιανουαρίου 1999.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η Βουλή ενέκρινε.

Ο ειδικός αγορητής του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ευάγγελος Αποστόλου, έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Η Κυβέρνηση παρουσίασε το συζητούμενο νομοσχέδιο ως έκφραση επιτυχίας της κυβερνητικής πολιτικής και ως εκδήλωση της δυνατότητας που έχει αποκτήσει, να ασκεί μια πιο άνετη οικονομική πολιτική. Αν όντως αυτό συμβαίνει, τότε θα έπρεπε να συζητήσουμε κατά πόσο αυτά τα εξήντα πέντε δισεκατομμύρια (65.000.000.000) δραχμές έπρεπε να τα δώσουμε στο κύκλωμα των αυτοκινήτων ή κάπου αλλού. Έπρεπε να συζητήσουμε εάν υπήρχε καλύτερος τρόπος διάθεσής τους. Βέβαια η ορθή άποψη είναι

ότι υποχρεώθηκε η Κυβέρνηση να καταφύγει σ' αυτό το έκτακτο μέτρο, για να μειώσει τον πληθωρισμό. Το θέμα όμως είναι αν με αυτούς τους τρόπους εξασφαλίζουμε βιώσιμη μείωση του πληθωρισμού, γιατί ανεβαίνει ο πληθωρισμός, ανεβαίνουν οι τιμές, ενώ αντίθετα οι μισθοί μειώνονται. Οι τιμές του πετρελαίου έχουν φθάσει σε εξαιρετικά επίπεδα. Ο εισαγόμενος πληθωρισμός είναι ουσιαστικά μηδενικός. Δεν θα πρέπει, λοιπόν, να εξετάσουμε γιατί στη χώρα μας έχουμε έναν πληθωρισμό ο οποίος έχει κολλήσει στο 4%;

Αγαπητοί συνάδελφοι, έχουμε αυτόν τον πληθωρισμό, γιατί εξακολουθεί να υπάρχει πληθωρισμός κερδών, κάτι που πρόσφατα και ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδας στην Επιτροπή Οικονομικών είχε αναφέρει, τονίζοντας ταυτόχρονα και τη μείωση του εργατικού κόστους που υπάρχει τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας.

Η ευφορία που δημιουργήθηκε με την κατάθεση του συζητούμενου νομοσχεδίου για φθηνό και καλύτερο αυτοκίνητο δύο μήνες μετά έχει σχεδόν ξεφουσκώσει και έπειτα από τις πολλές επίσημες ή ανεπίσημες ανακοινώσεις -θυμάστε τότε- για τελική μείωση των τιμών 10%, 12% δεν είναι σίγουρο αν έχουμε φθάσει σήμερα στη μεσοσταθμική μείωση 5,5%, που σε απόλυτους αριθμούς είναι από ογδόντα χιλιάδες (80.000) δραχμές έως διακόσιες χιλιάδες (200.000) δραχμές για τα μικρού κυβισμού αυτοκίνητα, διακόσιες χιλιάδες (200.000) δραχμές ως τετρακόσιες χιλιάδες (400.000) δραχμές για τα μεσαίου κυβισμού αυτοκίνητα και μέχρι ένα εκατομμύριο (1.000.000) δραχμές για τα μεγάλα κυβισμού αυτοκίνητα.

Η πρώτη δική μας παρατήρηση είναι ότι τα ποσά αυτά είναι πολύ μικρά σε απόλυτους αριθμούς και ουσιαστικά στην πράξη είναι μικρότερης αξίας. Γιατί όλοι γνωρίζουμε ότι όταν κάποιος πάει να αγοράσει ένα αυτοκίνητο αξίας τριών εκατομμυρίων (3.000.000) δραχμών ή τεσσάρων εκατομμυρίων (4.000.000) δραχμών, συνήθως μια έκπτωση της τάξης των εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών είναι κάτι που προσφέρεται άμεσα από τον έμπορο αυτοκινήτων.

Η δεύτερη παρατήρηση είναι ότι ακόμα και αυτές οι μειώσεις δεν φαίνεται να έχουν περάσει όλες στην κατανάλωση.

Η τρίτη παρατήρηση είναι ότι αυτή η μείωση φαίνεται ότι θα έχει μικρό ορίζοντα, αφού το πολύ μέχρι το Μάρτιο -έτσι λέγεται- θα υπάρξουν αυξήσεις. Γιατί υπάρχει ένα επιχείρημα από τους εισαγωγείς αυτοκινήτων, τους εμπόρους, που λέει ότι επειδή στην Ελλάδα το αυτοκίνητο είναι υπερφορολογημένο, οι αυτοκινητοβιομηχανίες το πωλούν σε μικρή τιμή και οι έμποροι συμπιέζουν τα κέρδη τους και για το λόγο αυτόν πρέπει να υπάρξει αύξηση της τιμής του αυτοκινήτου ή τουλάχιστον η μείωση της φορολογίας να μην περάσει όλη στον καταναλωτή.

Βέβαια μπορεί να μην το είπαν έτσι, αλλά ο πρόεδρος του Συνδέσμου Εμπόρων Αυτοκινήτων είπε ότι οι μειώσεις δεν είναι έτσι όπως ακριβώς τις ανακοινώνει το Υπουργείο.

Αυτό βέβαια που σήμερα εμείς θα θέλαμε από τον κύριο Υπουργό είναι να μας ενημερώσει με στοιχεία, αν όντως στο διάστημα μέχρι σήμερα αυτή η μείωση έχει περάσει όλη στον καταναλωτή. Γιατί αν χρειάζεται η κινητοποίηση του ΣΔΟΕ για να περάσει ισόποση μείωση της τελικής τιμής με τη μείωση των φόρων, τότε υπάρχει κάποια αδυναμία. Γιατί όλοι γνωρίζουμε -και ο κύριος Υπουργός το γνωρίζει- αν θελήσουν οι έμποροι αύριο να αυξήσουν την τιμή των αυτοκινήτων κατά 1% δεν υπάρχει μηχανισμός ο οποίος θα τους το απαγορεύει και μετά απ' αυτήν την αύξηση ένα μεγάλος μέρος αυτής της μείωσης είναι δυνατόν να εξαφανιστεί.

Βέβαια αναφέρεται ότι θα δημιουργηθεί η Επιτροπή Διαφάνειας και Δεοντολογίας, στην οποία θα παραπέμπονται όσοι έμποροι κερδοσκοπούν σε βάρος των καταναλωτών. Τώρα το κατά πόσο αυτή η επιτροπή θα εξασφαλίσει το ζητούμενο, αμφιβάλλουμε, γιατί ξέρουμε τι έχει γίνει μέχρι σήμερα σε όλες αυτές τις περιπτώσεις λειτουργίας ανάλογων επιτροπών.

Βέβαια μπορεί ο κύριος Υπουργός να επικαλεστεί τον πατριωτισμό των εμπόρων -κάτι ανάλογο έκανε και ο κ. Χρυσόχοϊδης πρόσφατα

με τα σούπερ μάρκετ, με τους εμπόρους τροφίμων- κάτι βέβαια το οποίο αποτελεί παγκόσμια πρωτοτυπία, αλλά και αυτό δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Αγαπητοί συνάδελφοι η υπόθεση του Ι.Χ. δεν μπορεί να εξαντληθεί με φορολογικούς υπολογισμούς έστω και στα πλαίσια της ΟΝΕ και της μείωσης του πληθωρισμού κατά 0,29%. Η πολιτική του αυτοκινήτου θα πρέπει να είναι άρρηκτα δεμένη με την κοινωνική και οικολογική του διάσταση. Το αυτοκίνητο δεν είναι ούτε είδος πολυτελείας αλλά ούτε μπορεί να ειπωθεί ξεκομμένο από το περιβάλλον. Από τη σκοπιά αυτή, για μας το νομοσχέδιο είναι ανεπαρκές. Δεν μπορούμε να πούμε σήμερα ότι βλέπουμε το αυτοκίνητο σε σχέση με τον πληθωρισμό και την ΟΝΕ και αύριο το αυτοκίνητο σε σχέση με το κυκλοφοριακό, το περιβάλλον, το νέφος. Κάποια πράγματα είναι τόσο δεμένα μεταξύ τους, που θα πρέπει να τα βλέπουμε σφαιρικά, θα πρέπει να τα βλέπουμε στην ολότητά τους και δεν είναι δυνατόν να παίρνουμε σήμερα μέτρα τα οποία αύριο ουσιαστικά θα αναιρεθούν και αύριο υπάρχει περίπτωση να μην μπορούν να εφαρμοστούν.

Αυτές οι ρυθμίσεις λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι, για μας γεννούν πολλά ερωτήματα. Φθάνει από μόνη της η μείωση της φορολογίας των αυτοκινήτων που έχουν κατασκευαστεί μετά το 1996 και η μείωση του μέσου όρου ηλικίας των αυτοκινήτων από μόνα τους για την προστασία του περιβάλλοντος; Μήπως το μέτρο αυτό ξεκομμένο θα επιβαρύνει το περιβάλλον, το κυκλοφοριακό, το νέφος; Μπορούμε να πούμε ότι ενδιαφερόμαστε για την προστασία του περιβάλλοντος παίρνοντας μόνο αυτό το μέτρο; Επιστημονικές μελέτες, πραγματικά, λένε ότι τα αυτοκίνητα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που κατασκευάστηκαν μετά το 1966, πράγματι, εκπέμπουν ρύπους οκτώ φορές λιγότερο από τα αυτοκίνητα τα πριν του 1992. Και πράγματι με τις σχετικές ρυθμίσεις ευνοούνται αυτά ακριβώς τα αυτοκίνητα.

Θεωρούμε, αγαπητοί συνάδελφοι, σημαντική παράλειψη ότι δεν προβλέπεται το καθεστώς της απόσυρσης των αυτοκινήτων. Επίσης, δεν παίρνονται σοβαρά μέτρα για την αντιμετώπιση ενός σκανδάλου που πραγματικά αποτελεί πρόκληση απέναντι στον ελληνικό λαό. Δεν αντιμετωπίζονται τα αυτοκίνητα, τα γνωστά ΕΥ. Η υλοποίηση του νόμου που συζητάμε για να έχει πραγματικά επιπτώσεις θετικές στο θέμα του κυκλοφοριακού και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι απαραίτητο να συνδυαστεί με τα μέσα μαζικής μεταφοράς που εξυπηρετούν τον πολίτη και τις μεταφορικές του ανάγκες στα αστικά κέντρα. Διαφορετικά δεν θα υπάρξει καμία αντιμετώπιση αυτών των θεμάτων και ουσιαστικά πάλι σε μια ακινησία θα οδηγούμαστε, η οποία θα επιβαρύνει περισσότερο το περιβάλλον.

Επίσης, είναι αναγκαίο να υπάρξει σοβαρός έλεγχος των οχημάτων, μηχανολογικός, καυσάεργια, των καυσίμων που κυκλοφορούν στην αγορά. Τα ΚΤΕΟ θα πρέπει να φροντίσει η Κυβέρνηση να αναβαθμιστούν, να παίξουν τον πραγματικό ρόλο που πρέπει να παίζουν και να πάψουν να είναι ουσιαστικά ένας κρίκος γραφειοκρατικής αλυσίδας στο όλο νομοθετικό πλαίσιο που υπάρχει.

Για να λειτουργήσει, αγαπητοί συνάδελφοι, πρακτικά αυτή η ωφέλεια, η οποία όντως, όπως σας είπα, υπάρχει με τη μείωση της έμμεσης φορολογίας, χρειάζεται, πρώτον, μεγαλύτερη μείωση στα μικρά και μεσαίου κυβισμού αυτοκίνητα και θα πρέπει περισσότερο να ενισχύονται οι κάτοχοι του μικρού και μεσαίου κυβισμού αυτοκινήτων, γιατί αυτοί όντως έχουν περισσότερο αυτοκίνητα παλιάς τεχνολογίας και αδυνατούν λόγω της ασθενούς οικονομικής τους θέσης να αλλάξουν εύκολα τα αυτοκίνητα. Γι' αυτούς θα είναι ένα ισχυρό κίνητρο το να πάρουν αυτοκίνητα νέας τεχνολογίας, αυτοκίνητα μετά το 1996.

Ένα δεύτερο, θα πρέπει η μείωση στις μοτοσικλέτες και τις μηχανές, που είναι κατά μέσον όρο 30.000 έως 50.000 δραχμές, να αυξηθεί. Με δεδομένες τις συνθήκες κυκλοφορίας, την έλλειψη χώρων παρκαρίσματος, την ανάγκη για την προστασία του περιβάλλοντος, είναι ανάγκη να αναβαθμιστεί αυτό σαν μέσον και για να αναβαθμιστεί θα πρέπει να υπάρξει μια μεγαλύτερη μείωση της φορολογίας.

Ένα τρίτο θέμα είναι, όπως προανέφερα, το να υπάρξει ένας τέτοιος έλεγχος ειδικά στα παλιάς τεχνολογίας αυτοκίνητα, ώστε μέχρι τουλάχιστον να αποσυρθούν να λειτουργούν με συνθήκες όσο το δυνατόν λιγότερο επιβαρυντικές για το περιβάλλον.

Βέβαια, όπως σας είπα, όντως γίνεται μια προσπάθεια προς την κατεύθυνση μείωσης της έμμεσης φορολογίας στα αυτοκίνητα στο συζητούμενο νομοσχέδιο και απ' αυτήν την άποψη κάποιος θα έπρεπε να συμφωνήσει τουλάχιστον επί της αρχής. Όμως, αγαπητοί συνάδελφοι, η προσθήκη τροπολογιών τόσων και τέτοιων στο συζητούμενο νομοσχέδιο ουσιαστικά αλλάζει την ουσία του νομοσχεδίου. Γιατί από τη στιγμή που εισάγουμε τροπολογίες που αναφέρονται σε φορολογικές διατάξεις πολύ σημαντικές δεν είναι δυνατόν εμείς να συμφωνήσουμε. Επιτέλους θα πρέπει να σταματήσει αυτή η λογική της εισαγωγής τροπολογιών με φορολογικό περιεχόμενο, οι οποίες γίνονται άρθρα σε νομοσχέδια. Θα πρέπει να σταματήσει η Κυβέρνηση να κρύβεται πίσω από την υπόσχεσή της ότι δεν θα φέρει καινούριο φορολογικό νομοσχέδιο. Όλα τα θέματα τα φορολογικά κάποια στιγμή -τουλάχιστον μια φορά το χρόνο- θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ενιαία και να μην έχουμε αυτές τις αλλεπάλληλες εισαγωγές τροπολογιών.

Γι' αυτούς τους λόγους εμείς καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο ειδικός αγορητής του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Αναστάσιος Ιντζές έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΙΝΤΖΕΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου που συζητούμε μπορώ να το χαρακτηρίσω συγκυριακό -και θα εξηγήσω τους λόγους- αποπροσανατολιστικό και απατηλό. Για μια ακόμη φορά η Κυβέρνηση πριν από ένα μήνα διαβεβαίωνε το Σώμα και τον ελληνικό λαό ότι δεν θα επιβάλει νέους φόρους για τις ανάγκες εκτέλεσης του προϋπολογισμού του 1999 και δεν πέρασαν δέκα μέρες που φέρνει το παρόν νομοσχέδιο.

Το παρόν νομοσχέδιο είχε κατατεθεί προ της καταθέσεως του προϋπολογισμού, αλλά οι τροπολογίες που έχουν κατατεθεί έχουν γίνει το κύριο σώμα του νομοσχεδίου και το αντικείμενο που αντιμετωπίζει το νομοσχέδιο έχει γίνει δευτερεύουσες διατάξεις. Πράγματι είναι λυπηρό.

Με την αναπροσαρμογή των συντελεστών αμοιβής εμπορικότητας των μισθίων δημιουργούνται τεχνητά εισοδήματα και έτσι αυξάνεται η φορολόγηση των επαγγελματιών, βιοτεχνών, εμπόρων, τη στιγμή που η αγορά έχει νεκρωθεί, τη στιγμή που χιλιάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις κλείνουν ή βρίσκονται στο στάδιο απόγνωσης. Είναι χαρακτηριστικό ότι και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη βλέπουμε κανείς συχνά σε κεντρικούς εμπορικούς δρόμους ενοικιαστήρια, που άλλοτε αυτό ήταν αδιανόητο.

Η δεύτερη τροπολογία, που είναι το κύριο αντικείμενο του υπό συζήτηση σχεδίου νόμου, είναι η κατάργηση της φορολογίας των τόκων που προέρχονται από τα ομόλογα για τους επενδυτές μονίμους κατοίκους του εξωτερικού.

Η τρίτη τροπολογία -και ακούσατε, κύριοι συνάδελφοι, πώς εξυπηρετείται το μεγάλο κεφάλαιο- απαλλάσσει τις συμβάσεις δανείων, πιστώσεων, εγγυήσεων ή άλλων μορφών χρηματοδότησης, στις οποίες συμβάλλεται η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Και καλώς γίνεται αυτό, διότι η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων είναι μη κερδοσκοπικός οργανισμός οικονομικός, αλλά αυτές τις απαλλαγές τις επεκτείνει και σε τράπεζες, οι οποίες χρηματοδοτούν κατασκευαστικές εταιρείες που αναλαμβάνουν δημόσια έργα, είτε με αυτοχρηματοδότηση είτε με συγχρηματοδότηση και σε απλές εμπορικές τράπεζες και ημεδαπές και αλλοδαπές. Η αιτιολογία είναι ότι τις πράξεις αυτές δεν μπορεί να τις ελέγξει το ελληνικό δημόσιο, διότι οι ξένες τράπεζες που έχουν μεγάλη πείρα σε τέτοιου είδους διενέργειες χρηματοδοτήσεων βρίσκουν διάφορες μορφές, που εξαπατούν τις αρχές, διάφορα τεχνίτσια, που μπορούν να αποφύγουν τη φορολόγηση. Και εμειδί αυτό συμβαίνει, για να μην υστερούν οι ελληνικές τράπεζες, απαλλάσσονται και αυτές για να είναι ανταγωνιστικές σε σχέση με τις αλλοδαπές τράπεζες που χρηματοδοτούν ημεδαπές

κατασκευαστικές εταιρείες για την κατασκευή δημοσίων έργων.

Ανέφερα αυτά τα τρία χαρακτηριστικά παραδείγματα, για να δείξω ότι από τη μία πλευρά έχουμε ελάφρυνση, απαλλαγή της φορολογίας του μεγάλου κεφαλαίου, και από την άλλη έχουμε αύξηση των φορολογικών βαρών των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων εμπορικών, βιοτεχνιών και επαγγελματικών. Και επιλέον από το 1995 επί Υπουργού Αναπληρωτή των Οικονομικών κ. Ανωμερίτη, υπήρχε έγγραφη βεβαίωση στους επαγγελματίες ότι το 1998 θα καταργηθεί ο τρόπος φορολόγησης με τα αντικειμενικά κριτήρια, γιατί πράγματι τον έβρισκε φορολογικά άδικο, αλλά μέχρι τότε θα μπορούσαν οι φορολογικές αρχές να συλλαμβάνουν τη διαφεύγουσα φορολογητέα ύλη. Βρισκόμαστε στο 1999 και μολονότι υπόσχεται η Κυβέρνηση ότι το 2000 θα καταργήσει τα αντικειμενικά κριτήρια, σήμερα έρχεται και αυξάνει το συντελεστή αμοιβής εμπορικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Όλα αυτά τι δηλούν; Δηλούν ότι η Κυβέρνηση στο όνομα επίτευξης των ονομαστικών δεικτών της Συνθήκης του Μάαστριχτ έχει στύψει, έχει στεγνώσει τον κορμό της ελληνικής οικονομίας, που τον αποτελούν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Από την άλλη παρέχει αφειδώς κάθε είδους διευκολύνσεις στο μεγάλο κατασκευαστικό, τραπεζικό και χρηματιστηριακό κεφάλαιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ειδικότερα όσον αφορά τη φορολόγηση των αυτοκινήτων, το μέτρο είναι αποστασματοτικό, εξυπηρετεί συγκυριακή κατάσταση, βραχυπρόθεσμη. Ήθελε να μειώσει τον πληθωρισμό γύρω στο 0,25% με τη μείωση του συντελεστή φορολογίας των αυτοκινήτων νέας τεχνολογίας αλλά και μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, αλλά και εδώ πάλι η ρύθμιση είναι μεροληπτική.

Ενώ πράγματι ο συντελεστής φορολόγησης του μικρού κυβισμού αυτοκινήτων, που είναι συνήθως αγοραστές χαμηλών εισοδηματικών στρωμάτων πολίτες, είναι χαμηλός και ο συντελεστής των αυτοκινήτων μεγάλου κυβισμού είναι μεγαλύτερος, όταν το βλέπουμε αυτό δραχμικά, παρατηρούμε ότι οι μικροί θα ωφεληθούν από ογδόντα χιλιάδες (80.000) δραχμές έως διακόσιες πενήντα χιλιάδες (250.000) δραχμές, ενώ οι μεγάλοι, που εκεί το αυτοκίνητο δεν είναι εργαλείο, είναι πιο πολύ μέσο αναψυχής και περισσότερο κοινωνικής και επαγγελματικής επίδειξης -και αναφέρομαι σε μεγάλα αυτοκίνητα όπως Μερσεντές, Ρόλς Ρόις, BMW μεγάλου κυβισμού και πολυτελείας- θα ωφεληθούν πολύ περισσότερο.

Στα αυτοκίνητα μεγάλου κυβισμού θα έπρεπε να υπάρχει διπλάσια και τριπλάσια φορολογία, ενώ τα αυτοκίνητα μικρού κυβισμού, μέχρι 1.200 κυβικά εκατοστά, θα έπρεπε να είναι τελείως αφορολόγητα. Έτσι θα επήρχετο και κάποια κοινωνική δικαιοσύνη, διότι τα μικρού κυβισμού αυτοκίνητα είναι συνήθως εργαλεία επαγγελματικής δραστηριότητας, ενώ τα μεγάλα, όπως είπα και προηγουμένως, είναι αυτοκίνητα κοινωνικής και επαγγελματικής επίδειξης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο πληθωρισμός με τέτοιου είδους μέσα, με ασπιρίνες, δεν μειώνεται. Η μείωση του πληθωρισμού -και εδώ αυτό επιχειρεί δήθεν να κάνει- μπορεί να γίνει με τη μείωση των έμμεσων φόρων. Αλλά όταν η σχέση έμμεσων και αμέσων φόρων είναι τριάντα ένα προς εβδομήντα περίπου οποιαδήποτε τέτοια δειλά μέτρα θα είναι αναποτελεσματικά. Αλλά και αν ήταν αποτελεσματικά, δεν υπάρχει χρόνος μέσα σε ένα έτος, να αλλάξει η σχέση έμμεσων και αμέσων φόρων. Θέλει χρόνο. Θέλει μία διετία, μία τετραετία, μία πενταετία, μία εξαετία για να έρθει κάποια ισορροπία. Και τότε πράγματι με εργαλείο τους έμμεσους φόρους μπορεί να κατεβάσει κάθετα τον πληθωρισμό.

Άλλωστε ο πληθωρισμός -όπως είπα και στον προϋπολογισμό- έχει φθάσει στον σκληρό πυρήνα του. Ο σκληρός πυρήνας του πληθωρισμού, όπως γνωρίζουμε όλοι μας, πρώτον επηρεάζεται από τους έμμεσους φόρους, δεύτερον επηρεάζεται από το εμπορικό ισοζύγιο και όσο το εμπορικό ισοζύγιο είναι παθητικό και στην Ελλάδα το παθητικό σκέλος βαίνει αυξανόμενο, όπως γνωρίζουμε όλοι, όσο υπάρχει παθητικό σκέλος στο ισοζύγιο πληρωμών, τόσο ο πληθωρισμός

φθάνει στον σκληρό πυρήνα και δεν μειώνεται, εκτός εάν επιβληθούν και νέοι φόροι και μειωθεί στο ήμισυ η σημερινή κατανάλωση.

Όπως είδαμε όλοι μας στις εορτές των Χριστουγέννων και του Νέου Έτους, η αγορά ήταν κυριολεκτικά νεκρή. Παρακαλούσαν να μπουν πελάτες οι καταστηματαρχές και της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και των άλλων αστικών κέντρων. Τότε μόνο θα μειωθεί ο πληθωρισμός, αλλά τότε δεν θα υπάρχει ούτε ελληνική οικονομία, αλλά ούτε και πολίτες ικανοί να δράσουν οικονομικά για να έχουμε μία ανάπτυξη.

Με όλες αυτές τις σκέψεις, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς λέμε ότι η Κυβέρνηση εξυπηρετεί απροκάλυπτα το μεγάλο κεφάλαιο. Ένα τελευταίο παράδειγμα που επανειλημμένα το έχουν αναφέρει πολλοί Βουλευτές: Όταν η Κυβέρνηση του κ. Σημίτη κατά το φορολογικό νομοσχέδιο του 1997 καταργούσε -και καλώς έκανε- πολλές απαλλαγές, όλες τις απαλλαγές, είχε εξαιρέσει την κατάργηση της απαλλαγής φόρου εταιρειών που έχουν την έδρα τους στην αλλοδαπή και δόθηκε στην Ελλάδα κάνουν επενδύσεις. Αναφέρομαι στις εταιρείες που τη ρύθμιση αυτήν την προβλέπει ο νόμος 89 του 1971, αν δεν κάνω λάθος.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Του 1967.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΙΝΤΖΕΣ: Μάλιστα, του 1967. Πράγματι, όπως μας έχει διανεμίει ο κ. Κεφαλογιάννης κάποιες σχετικές καταστάσεις υπάρχουν κάπου δύο χιλιάδες αυτοκίνητα που μόνο την πινακίδα αλλάζουν. Είναι υπερπολυτελή αυτοκίνητα. Κυκλοφορούν, φθείρονται, αγοράζουν άλλα, εισάγονται ατελώς, κυκλοφορούν ατελώς και ούτε καν υποχρεούνται να πάνε στο μηχανολογικό του Υπουργείου Συγκοινωνιών να αλλάξουν πινακίδα. Με την ίδια πινακίδα γηράσκουν τρία και τέσσερα και πέντε και έξι υπερπολυτελή αυτοκίνητα. Αυτήν την απαλλαγή η Κυβέρνηση του κ. Σημίτη δεν τόλμησε να τη θίξει καίτοι έχει υποσχεθεί ο παριστάμενος και φίλος κύριος Υφυπουργός των Οικονομικών ότι θα το μελετήσει το θέμα. Έχουν παρέλθει ήδη δύο χρόνια και ουδμία ενέργεια έχει γίνει. Γιατί; Διότι θίγει μεγάλους καρχαρίες που δαγκώνουν. Ενώ όταν βάζει το χέρι βαθιά στην τσέπη του απλού Έλληνα πολίτη φορολογούμενου, τότε το κάνει με ευχέρεια και με άνεση.

Για όλους αυτούς τους λόγους, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μονολότι το συζητούμενο νομοσχέδιο από μια πρώτη και επιπόλαια προσέγγιση φαίνεται, ότι πράγματι ελαφρύνει τον Έλληνα φορολογούμενο, διευκολύνει τον επαγγελματία να αγοράσει ένα αυτοκίνητο, όσο εμβαθύνει κανείς στο νομοσχέδιο, πολύ περισσότερο μάλιστα όταν το συνδυάσει με τις τρεις από τις πολλές -είναι και άλλες τροπολογίες που έχει καταθέσει και υπερβαίνουν το κύριο σώμα του υπό συζήτηση νομοσχεδίου- τροπολογίες, τότε δικαιούμεθα και να το καταψηφίσουμε. Δικαιωθήκαμε όμως και στην πρόβλεψη, διότι και στην επιτροπή το καταψηφίσαμε και πράγματι οι τροπολογίες μας δίνουν το ηθικό δικαίωμα να το καταψηφίσουμε και για δεύτερη φορά και για τρίτη φορά και για πολλοστή φορά, γιατί αλλού αποβλέπει από ό,τι επιγραμματικά αναφέρεται στην επικεφαλίδα του.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, δεν θα μιλήσω τώρα που τελείωσαν οι εισηγητές των κομμάτων. Θα περιμένω να μιλήσουν και οι κύριοι Βουλευτές και αμέσως μετά θα απαντήσω συνολικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Παπαδημόπουλε, έχετε το λόγο για δέκα λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριοι συνάδελφοι, το συζητούμενο νομοσχέδιο έχει ένα μεγάλο ελάττωμα, όπως όλα τα νομοσχέδια τα τελευταία χρόνια, δηλαδή έχει διαστάσεις μυθιστορήματος. Θα μπορούσαν να είχαν διατυπωθεί όλες οι ρυθμίσεις που περιέχονται στο νομοσχέδιο αυτό με πιο βραχεία κείμενα. Θα μπορούσε να υπάρχει διατύπωση πιο συμπτυκτωμένη, ώστε και αυτοί που εφαρμόζουν μετά το νόμο να μην έχουν δυσκολίες.

Παρ' όλα αυτά όμως, πολλά πράγματα επαναλαμβάνονται σε μια εικοσάδα άρθρων, ενώ θα ήρκουν ίσως δέκα μόνο άρθρα, για να ρυθμιστούν οι περιπτώσεις, τις οποίες θέλουμε να αλλάξουμε εν σχέσει με το νόμο 363/1976.

Η πρώτη παρατήρηση που θέλω να κάνω μετά απ' αυτά που είπα ως τώρα, είναι ότι, κύριε Υπουργέ, οι λέξεις "τέλη ταξινόμησης" - κατά την ταπεινή μου άποψη- δεν ταιριάζει στη φιλοσοφία του νομοσχεδίου, αλλά και στην ελληνική γλώσσα και στη νομική ορολογία.

Γιατί; Όταν θέλουμε να αντλήσουμε πόρους από μια πηγή, αυτήν την επιβάρυνση που επιβάλλουμε, τη χαρακτηρίζουμε κυρίως ως φόρο ή δασμό. Εκεί είναι οι μεγάλες πηγές άντλησης πόρων. Όταν όμως θέλουμε να εισπράξουμε μικρότερα ποσά, τότε έχουμε άλλες ορολογίες, άλλους προσδιορισμούς. Μιλάμε για τέλη, για δικαιώματα, για εισφορές, που σημαίνει ότι όντως αυτού του είδους οι πηγές αποφέρουν στο δημόσιο μικρότερα έσοδα.

Τώρα δεν ξέρω αν υποκρύπτεται κάποιος πονηρός στόχος, ειδικά η Ευρωπαϊκή Ένωση μας πιέζει. Δε μπορούμε να έχουμε δασμούς. Καταργήθηκαν οι δασμοί από το 1993. Δε μπορούμε να έχουμε φόρους κατανάλωσης. Το καταλαβαίνω, γιατί αυτό ισοδυναμεί πάλι σχεδόν με το ύψος των εσόδων που είχε το ελληνικό δημόσιο από τους δασμούς και συνεπώς έχει κάθε λόγο η Ευρωπαϊκή Ένωση να διαμαρτύρεται.

Τώρα με τη φράση "τέλη ταξινόμησης", βέβαια το ελληνικό δημόσιο κάνει τη δουλειά του. Ξαναεισπράττει ένα μεγάλο ποσό. Δεν ξέρω αν είναι αυτός ο δόκιμος όρος. Να αναφέρεται "τέλη" και να επιβάλλονται επτά εκατομμύρια (7.000.000), πέντε εκατομμύρια (5.000.000) επιβαρύνσεις, ποσά δηλαδή που προσδιορίζουν σε δασμούς και φόρους και όχι σε τέλη που πρέπει να είναι μικρότερου ύψους.

Πάμε πιο κάτω. Κύριε Υπουργέ, είναι γνωστό σε όλους ότι το αυτοκίνητο είναι σήμερα σαν το στυλό μας, είναι σήμερα το εργαλείο του κάθε ανθρώπου. Πάει η εποχή, που το αυτοκίνητο ήταν προνόμιο λίγων μόνο ανθρώπων. Οι πάντες σήμερα θέλουν να έχουν ένα αυτοκίνητο. Αλλά, όπως είπε και ο εισηγητής του Κόμματος μας, είναι προτιμότερο να επιβάλλουμε τα μεγάλα βάρη στο αυτοκίνητο στο στάδιο της χρήσης παρά κατά την απόκτηση.

Η γνώμη μου είναι κύριε Υπουργέ, ότι όσον αφορά το αυτοκίνητο θα έπρεπε, μια και η ελληνική πολιτεία έχει ανάγκη από έσοδα, να πληγεί κυρίως η χρήση του αυτοκινήτου και όχι η απόκτηση, διότι έτσι δεν παρέχεται ευχέρεια σε πολλούς ανθρώπους μικρών εισοδημάτων να αποκτήσουν αυτό το πολυπόθητο αγαθό, το αυτοκίνητο.

Άλλη παρατήρηση. Ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ότι τα πινάκια των ποινικών δικαστηρίων είναι γεμάτα από δήθεν παραβάσεις λαθρεμπορίας αυτοκινήτων για ασήμαντες αιτίες. Αλλά και τα Διοικητικά Δικαστήρια πλημμυρισμένα.

Κύριοι συνάδελφοι, μην απασχολείτε τον κύριο Υφυπουργό, γιατί θέλω να κάνω μια σημαντική παρατήρηση και έστω αν δεν περάσει σήμερα, να περάσει κάποια άλλη μέρα.

Κύριε Υπουργέ, σας λέω τώρα από δικηγорική εμπειρία, ότι όλα τα διοικητικά πρωτοδικεία της χώρας είναι όντως πλημμυρισμένα από προσφυγές για τέτοιου είδους υποθέσεις, αν το αυτοκίνητο που ήρθε από έξω, έχει πιστοποιητικό, έχει τιμολόγιο κλπ.

Και γι' αυτό που πάμε να κάνουμε τώρα, να αλλάξουμε το σύστημα, θα ήθελα να πω ότι είναι ορθό μέχρι ενός σημείου. Αλλά τι γίνεται; Βρίσκουν μια γαρνιτούρα ξύλινη στις πόρτες. Ειδικός εξοπλισμός, λένε. Μεγάλη υπόθεση. Αρχίζουν οι πρόσθετοι φόροι, τα πρόσθετα τέλη, ας το πούμε και όχι τώρα με αυτόν το νόμο, τα είχαμε μέχρι τώρα...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Συμφωνώ απολύτως με αυτά που λέτε, αλλά ίσχυαν για το παρελθόν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, θα το συνδέσουμε με το συζητούμενο νομοσχέδιο.

Το αποτέλεσμα είναι το εξής: Υπάρχει οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που λέει ότι το αυτοκίνητο, εξερχόμενο του τελωνειακού χώρου, δεν έχει δικαίωμα κανείς να το θίξει.

Καλώς ή κακώς κύριε τελωνειακός υπάλληλε, έπρεπε, όταν έκανες τον εκτελωνισμό να δεις τι έξτρα εξοπλισμό έχει το αυτοκίνητο και εκεί να υπολογίζεις τυχόν πρόσθετους δασμούς, όπου υπήρχαν οι δασμοί ή πρόσθετα τέλη αργότερα, εισφορές κλπ. ή ειδικά τέλη. Δε γινόταν αυτό.

Πάμε τώρα σε νέο καθεστώς με τα μεταχειρισμένα. Επιτρέπτε μου όμως, να σας πω μία εμπειρία. Δεν ξέρω αν στο Υπουργείο σας υπάρχουν αναφορές παραπόνων πολιτών, αλλά τα ποινικά δικαστήρια είναι γεμάτα από μηνύσεις για τελωνειακούς παραβάσεις χωρίς να είναι καν αδικήματα.

Έπιασαν τον τάδε -λέει- διότι είχε μαϊμού αυτοκίνητο. Πάω να ελέγξω την περίπτωση και τι βλέπω; Για να μην σκοτωθεί ο άνθρωπος, επειδή είχε ένα σαπισμένο ψαλίδι κάτω από το Ι.Χ., πήρε ένα ψαλίδι από αυτά τα ανταλλακτικά που φέρνουν πακεταρισμένα στα φορτηγά -με το κιλό, δεν ξέρω πώς τα εισάγουν-και το έβαλε από κάτω. Και τότε ακούτε κάποια περιποιημένα τέλη θα έλεγα, ύψους πέντε, έξι και οκτώ εκατομμυρίων και σε βαθμό σοβαρού αδικήματος. Όλα αυτά φθάνουν στα εφετεία. Από την εμπειρία όμως που έχω, στα εφετεία ευτυχώς απαλλάσσονται ποινικώς γιατί βλέπουν ότι είναι αστειό το να έχει πάρει ένας ένα αυτοκίνητο προ οκτώ ετών, να είναι τρακαρισμένο, να μην έχει πραγματικά μεγάλη αξία σήμερα και να ερχόμαστε τώρα εμείς οι νεοέλληνες να πιάσουμε αυτό το φουκαρά που ήθελε να πάρει ένα τέτοιο αυτοκίνητο με ανεμομαζώματα και τον στέλνουμε στα δικαστήρια, τον απειλούμε με χρηματικά πρόστιμα είκοσι και τριάντα εκατομμυρίων και με κάποια χρόνια φυλάκισης από πάνω.

Θα έλεγα το εξής: Θέλει το κράτος να εισπράξει, φερ'επιπείν, επτακόσια δισεκατομμύρια (700.000.000.000) από το αυτοκίνητο; Μετακυλήστε όλα τα βάρη στη χρήση και ας φωνάξει ο κόσμος μέχρι τότε που μπορεί να αντέξει, γιατί δεν είναι ωραίο το φαινόμενο να βλέπτε σήμερα τους νεοέλληνες μετά τις εννέα η ώρα να είναι όλοι στο γύρο του θανάτου, με το ένα πόδι στη ρόδα και με το άλλο πόδι στον τάφο. Διότι δεν εξηγείται το φαινόμενο. Εντάξει, στις επτά ή οκτώ η ώρα πάει στο Υπουργείο, πάει στο σχολείο, πάει στο εμπορικό κατάστημα, πάει εδω ή εκεί κλπ. Μετά τις εννέα η ώρα πού πάει; Βγείτε στο Λυκαβηττό τα μεσάνυχτα να δείτε πού πάνε δύο εκατομμύρια αυτοκίνητα. Γυρίζουν όλη την ημέρα στο γύρο του θανάτου. Ε, λοιπόν, να μάθουν να μην κινούνται έτσι ασκόπως, να μη μολύνουν το περιβάλλον και να μη σκοτώνονται στους δρόμους. Αλλά, θα πρέπει να μπουν κάποιες οικονομικές επιβαρύνσεις, αφού δεν θέλουν να το καταλάβουν αλλιώς οι συνάνθρωποί μας. Πάντως, δεν είναι καθόλου σωστό να παίρνουμε αυτές τις περιπτώσεις -παραδείγματα- χάρη ένα ψαλίδι κλπ.- και να θεωρούμε μαϊμούδες τα αυτοκίνητα. Γιατί, στο κάτω-κάτω, απαγορεύεται η επισκευή του αυτοκινήτου; Απαγορεύεται ένα σάπιο μέρος να το αντικαταστήσουμε με ένα καινούργιο;

Έπειτα, κύριε Υπουργέ -το είχαμε πει και στην επιτροπή- γιατί να είναι τόσο δυσμενής η μεταχείριση των μεταχειρισμένων φορτηγών αυτοκινήτων έναντι των καινούριων; Δημιουργείται η ανάπτυξη έξω ότι το κράτος χαρίζεται στους εμπόρους που εισάγουν καινούρια αυτοκίνητα. Γιατί; Διότι το φορτηγό αυτοκίνητο, όταν έρχεται εδώ μόνο με το σασί -το είπαμε, το πιστέψαμε και το αποδεχθήκαμε- δίνει δουλειά σε ελληνικά χέρια. Κατά 95% οι καρύσεις γίνονται στην Ελλάδα. Άρα, κερδίζουν εδώ ελληνικές μικροεπιχειρήσεις. Αντί να τους πούμε ευχαριστώ που φέρνουν μόνο το σασί απέξω και δίνουν δουλειά σε ελληνικά χέρια, τους τιμωρούμε. Τους λέμε: Τολμήσατε να φέρετε φορτηγό αυτοκίνητο με τη βάση μόνο, με το σασί; Πάρτε ένα συντελεστή φορολόγησης μεγαλύτερο από το καινούργιο αυτοκίνητο.

Νομίζω ότι δεν είναι σωστό αυτό. Πρέπει και το μεταχειρισμένο φορτηγό αυτοκίνητο να τύχει καλύτερης μεταχείρισης και όχι έτσι όπως προβλέπεται στο νομοσχέδιο.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, τι θα γίνει με τα πιστοποιητικά; Τα πιστοποιητικά είναι πολύ δύσκολο να τα δίνουν αύριο οι επιχειρήσεις παραγωγής, δηλαδή, τα εργοστάσια κατασκευής των αυτοκινήτων. Ως τώρα θυμάστε εκείνο το τραγελαφικό που συναντούσαμε. Πήγαινα εγώ στη Λάρισα να εκτελωνίσω ένα αυτοκίνητο και μου έλεγαν ότι δεν μας ήρθε ακόμα η δασμολογητέα

αξία από το τελωνείο Β' ή Α' Πειραιώς. Μα, για όνομα Θεού! Δεν είναι ίδιοι οι νόμοι που εφαρμόζονται σε όλη την Ελλάδα και περιμένουν δέκα μέρες τότε θα ευαρεσθηθεί ο συγκεκριμένος υπάλληλος του τελωνείου Β', Γ' ή Δ' Πειραιώς να απευθύνει μια απανταχούσα που θα λέει, ότι αυτό το αυτοκίνητο που θέλει να εκτελωνίσει ο κύριος τάδε είναι της τάδε δασμολογικής κλάσεως; Αυτό πρέπει να το ξέρουν όλες οι υπηρεσίες του κράτους. Να βγει μία εγκύκλιος που με λίγα λόγια θα τους καθιστά σαφές τι έχουν να εκτελωνίσουν μπροστά τους και να μην καταφεύγουν στα κεντρικά τελωνεία να πάρουν τέτοιου είδους πληροφορίες.

Νομίζω ότι τα πιστοποιητικά θα φέρουν αναστάτωση στην εμπορία των αυτοκινήτων και κατά τη γνώμη μου, θα αρκούσε μόνο η προσκόμιση του τιμολογίου έστω και με μία πιθανότητα υποτιμολόγησης και κατά συνέπεια απώλειας εσόδων για το δημόσιο. Θα μπορούσαμε να βρούμε άλλους τρόπους για να τους πηξόυμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ευχαριστούμε τον κ. Παπαδημόπουλο.

Επόμενος είναι ο κ. Βεζδρεβάνης, αλλά επειδή ζήτησε να πάει στο τέλος έγινε αυτή η αλλαγή και θα προηγηθεί ο κ. Σπυριούνης.

Ορίστε, κύριε Σπυριούνη, έχετε το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε ένα φορολογικό νομοσχέδιο που έρχεται να επηρεάσει τις αποφάσεις της Κυβέρνησης, για μειώσεις στη φορολογία αυτοκινήτων, βεβαίως μέσα στο πλαίσιο της μακροοικονομικής και συγκλητικής πορείας της οικονομίας και με την επιδίωξη της εξασφάλισης του τελευταίου θα λέγαμε κριτηρίου του πληθωρισμού. Γιατί το κριτήριο των επιτοκίων ακολουθεί την πτώση του πληθωρισμού και θα είναι ραγδαία η πτώση του τους πρώτους μήνες του νέου έτους.

Έτσι θα λέγαμε ότι το απομένον κριτήριο για την ένταξή μας στην ΟΝΕ, η πραγμάτωση δηλαδή της συγκλητικής πορείας, είναι ο πληθωρισμός.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο υπάρχει το πνεύμα της μείωσης και της φορολογίας αυτοκινήτων, του πληθωρισμού και της μείωσης του ΦΠΑ στη ΔΕΗ κλπ.

Πιστεύω, ότι η ολοκλήρωση αυτής της επιτυχημένης μέχρι σήμερα πορείας για την εξασφάλιση των συγκλητικών κριτηρίων και την ένταξή μας στην ΟΝΕ, αποτελεί καθολική ευθύνη στην πατρίδα μας και είναι ένα στοιχείο που δεν πραγματώνει τις οικονομικές μόνο προϋποθέσεις, αλλά έχει ευρύτερη πολιτική σημασία, όταν εντάσσει ολοκληρωτικά τη χώρα μας μέσα στην ενωμένη πλέον Ευρώπη, που θα αποτελέσει τον αντίποδα της μονοκρατορίας των Αμερικανών και σε οικονομικό επίπεδο, την τριαδική διάσταση της επικρατούσας σήμερα οικονομικής ατμόσφαιρας, Αμερική, Ασία, Ενωμένη Ευρώπη.

Η φιλοσοφία του νομοσχεδίου έχει ορισμένες στοχεύσεις. Πρώτον, να δώσει κίνητρα, ώστε η μεγάλη ρύπανση η ατμοσφαιρική που προκαλείται από τα αυτοκίνητα -και είναι μία συνεχιζόμενη πορεία- να μειωθεί στο μέτρο που τα αυτοκίνητα επηρεάζουν το περιβάλλον. Και είναι γνωστό, ότι μαζί με τη βιομηχανία και την κεντρική θέρμανση, αποτελούν τους τρεις βασικούς παράγοντες, τους αρνητικούς παράγοντες που προκαλούν την ατμοσφαιρική ρύπανση.

Το δεύτερο στοιχείο είναι, ότι σιγά σιγά η πατρίδα μας πρέπει να ολισθήσει στην εναρμόνιση του εσωτερικού δικαίου, φορολογικού δικαίου που προβλέπεται για τα αυτοκίνητα με το αντίστοιχο άρθρο, νομίζω το 95, των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Πρέπει δηλαδή, να εναρμονίσουμε τη φορολογία στα αυτοκίνητα, με ό,τι ισχύει στην υπόλοιπη Ευρώπη.

Ένα τρίτο στοιχείο είναι η παροχή των κινήτρων, όπως η απόσυρση, όπως η μείωση της φορολογίας κλπ., για τα αυτοκίνητα της συμβατικής τεχνολογίας, για την απόσυρση. Έφυγαν περίπου τριακόσιες εξήντα χιλιάδες αυτοκίνητα, ηλικίας πάνω από δέκα πέντε έτη, με το κίνητρο της απόσυρσης. Έτσι τα καινούρια αυτοκίνητα, με τα σοβαρά

κίνητρα που δίδονται για τη νέα αντιρρυπαντική τεχνολογία, πέρα από τη μείωση αυτής της επιδράσεως, εξασφαλίζουν και ένα βασικό, βασικότατο στοιχείο, την οδική ασφάλεια.

Αυτά τα τρία στοιχεία πιστεύω ότι δικαιολογούν βαθέως το σκεπτικό της φορολογικής διαρρύθμισης που επιτυγχάνεται με τις διατάξεις του νομοσχεδίου.

Είναι ενδεικτικός ο πίνακας ηλικιών των αυτοκινήτων στην πατρίδα μας με την αναλογία του εντεκάμισι στη χώρα μας έναντι του μισού περίπου, πέντε με έξι έτη ηλικίας των αυτοκινήτων στην Ευρώπη.

Η ανάγκη, λοιπόν, να εναρμονισθούν αυτές οι επιδιώξεις, οδήγησε το Υπουργείο Οικονομικών στη λήψη της σχετικής απόφασης και στη συγκρότηση του παρόντος νομοσχεδίου.

Το νομοσχέδιο περιλαμβάνει τριάντα άρθρα. Έχει τις γενικές διατάξεις που διαρρυθμίζουν τη φορολογία των αυτοκινήτων και τις λοιπές διατάξεις, με τις οποίες καλύπτει μία σειρά από αντικείμενα.

Η φιλοσοφία του θεμελιώνει τη νέα φορολογική διαρρύθμιση με δύο βασικά στοιχεία της φορολογίας, τον κυλινδρισμό των αυτοκινήτων και την αντιρρυπαντική τεχνολογία.

Χωρίζει σε τέσσερις κατηγορίες τα αυτοκίνητα με βάση την αντιρρυπαντική τεχνολογία. Με βάση την αντιρρυπαντική τεχνολογία έχουμε τη χρονική κατάταξη και το χαρακτηρισμό των αυτοκινήτων, εκείνα δηλαδή που κατασκευάστηκαν προ του 1991 την κατηγορία 1992-1995 και την κατηγορία που κατασκευάστηκαν μετά το 1996. Και με το θεσμό χαμηλότερος συντελεστής όταν αυξάνει η τεχνολογία αντιρρύπανσης.

Αυτός ο θεσμός, ο αντιστρόφως ανάλογος, αποτελεί και εξευγενίζει ένα κίνητρο για την αλλαγή του στόλου των αυτοκινήτων και την εισαγωγή καινούργιων. Ρυθμίζει μια φορολογική τρόπον τινά ανισότητα για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και έρχεται μέσα στα όρια των δημοσιονομικών μας δυνατοτήτων να πραγματώσει αυτήν την εναρμόνιση, που είναι μία κίνηση εναρμόνισης προς το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, προς τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που καθορίζουν τη φορολόγηση των αυτοκινήτων.

Στη φορολογία του νομοσχεδίου με μία μείωση από 4,5% μέχρι 7% καταργούνται τα δύο βασικά κριτήρια της φορολόγησης των αυτοκινήτων, όπως ήταν ο ειδικός φόρος κατανάλωσης και το ειδικό εφάπαξ τέλος πινακίδων και αντικαθίσταται με ένα νέο τέλος, το τέλος ταξινόμησης. Καθορίζονται οι διαδικασίες για τις τέσσερις κατηγορίες που ανέφερα πώς προσδιορίζονται, με ποιες διαδικασίες κλπ.

Σαν επιπλέον χαρακτηριστικό του νομοσχεδίου, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι έχει ακριβώς και μία λειτουργική εύνοια που παρέχει, εξασφαλίζει, εξορθολογίζει την όλη διαδικασία, την οποία και απλοποιεί για τον προσδιορισμό των κατηγοριών και όλα αυτά τα πράγματα.

Επιπλέον αποτελεί και μια χαρακτηριστική κίνηση προς μείωση της ενδιάμεσως αναπτυσσόμενης γραφειοκρατίας, που είναι ένα από τα βασικά νοσήματα της δημόσιας ζωής μας.

Κύριε Πρόεδρε, με το σύνολο των διατάξεων του νομοσχεδίου, πιστεύω ότι πραγματώνεται ο επιδιωκόμενος σκοπός και συντελείται μια ανακούφιση με κοινωνική αντανάκλαση στην υπόθεση της φορολογίας των αυτοκινήτων.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, συζητούμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου που αφορά ένα ζήτημα που απασχολεί όλους τους Έλληνες. Είναι η υπόθεση αυτοκίνητο.

Με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου επιχειρείται πρώτον, μια τάξη στον τομέα της απόκτησης του αυτοκινήτου και σε ό,τι αφορά τους φόρους που συνδέονται με αυτό. Έτσι γίνεται ένα νέο τέλος, ο φόρος ταξινόμησης, που πιστεύω ότι περιορίζει τη γραφειοκρατία και τις δυσκολίες που είχε το προηγούμενο σύστημα.

Δεύτερον, επιχειρείται με τη ρύθμιση αυτή να δοθεί ένα κίνητρο

απόκτησης νέων κυρίως αυτοκινήτων. Αυτό έχει πολλαπλές, θα έλεγα, επιδράσεις σε έναν τομέα που έχει να κάνει κατ' αρχήν με το περιβάλλον. Διότι είναι γνωστό το πρόβλημα της ρύπανσης ιδιαίτερα στις μεγάλες πόλεις. Και η δυνατότητα απόκτησης ενός νέου αυτοκινήτου συμβάλλει αποφασιστικά στον περιορισμό της μόλυνσης του περιβάλλοντος.

Παράλληλα όμως ένα νέο αυτοκίνητο είναι γνωστό ότι συμβάλλει αποτελεσματικά στον περιορισμό των ατυχημάτων λόγω της καλύτερης ασφάλειας που παρέχει. Είναι γνωστό ότι στην πατρίδα μας αντιμετωπίζουμε ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα από τα τροχαία ατυχήματα. Η Ελλάδα αντί να αιμορραγεί, όταν χρειάζεται στα σύνορά της, για τους γνωστούς και ευνόητους λόγους, αιμορραγεί στους δρόμους από τα τροχαία ατυχήματα. Και πολλές φορές αυτό οφείλεται στο αυτοκίνητο που δεν είναι σύγχρονο, χωρίς ασφάλεια κλπ. Εδώ βέβαια μεσολαβεί και ο παράγοντας δρόμος και ο παράγοντας άνθρωπος. Αλλά ένας από τους συντελεστές των πολλών ατυχημάτων είναι και η παλαιά τεχνολογία των αυτοκινήτων.

Ένα άλλο θετικό του νομοσχεδίου είναι η μείωση του φόρου αυτού και η δυνατότητα που δίνεται σε έναν πολίτη με καλύτερους όρους για την απόκτηση ενός αυτοκινήτου.

Ακούστηκε όμως από την Αντιπολίτευση ένα μίζερος, θα έλεγα, πολιτικός λόγος, ένας λόγος που υπονοούσε ότι η Κυβέρνηση σκοπεύει να υπηρετήσει μ' αυτόν τον τρόπο τα συμφέροντα των βιομηχανιών κλπ. Από τη μια μεριά πολλές φορές όλοι φωνάζουμε για τα προβλήματα της ρύπανσης, ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα, ότι πρέπει να υπάρξει μείωση αυτού του φόρου που επιβαρύνεται ο πολίτης κλπ και μόλις γίνονται κάποια βήματα, βρίσκουμε πάντοτε κάποια επιχειρήματα για να πούμε, ότι δήθεν δεν σκοπεύει η Κυβέρνηση σ' αυτό που γράφεται στο σχέδιο νόμου, αλλά σκοπεύει σε αλλότρια συμφέροντα.

Νομίζω ότι αυτός ο πολιτικός λόγος έχει ένα φορτίο αναξιοπιστίας, υπερβολής και δεν πείθει κανένα, μάλιστα όταν πρόκειται για ζητήματα που έχουν να κάνουν με τα αυτοκίνητα και ξέρουμε πολύ καλά πόσο ο Έλληνας είναι συνδεδεμένος με αυτό το μέσο.

Επίσης, στα πλαίσια αυτού του νόμου κύριε Υπουργέ, έχουν κατατεθεί ορισμένες τροπολογίες που έχουν να κάνουν με την αποκατάσταση της αδικίας ορισμένων κοινωνικών ομάδων απέναντι στο νόμο. Υπάρχει μία τροπολογία που έχει κατατεθεί από πολλούς συναδέλφους Βουλευτές και αφορά τους πολυτέκνους. Αυτήν τη στιγμή οι πολύτεκνοι, οι οποίοι έχουν ένα δικαίωμα απαλλαγής των 2/3 από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, δεν έχουν όμως το δικαίωμα αντικατάστασης του αυτοκινήτου. Αντίθετα, αυτό το δικαίωμα το έχει η τάξη των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, μια και δεν είναι μεγάλο το κόστος, να υπάρξει αυτή η αποκατάσταση της αδικίας, η ανισότητα απέναντι στο νόμο και να επεκταθεί το δικαίωμα αντικατάστασης του αδασμολόγητου αυτοκινήτου και στους πολυτέκνους. Είναι μία ευπαθής ομάδα του πληθυσμού που πρέπει σ' αυτούς τους δύσκολους καιρούς να την στηρίξουμε, διότι με αυτόν τον τρόπο αποδεικνύουμε ότι έχουμε μέσα μας το αίσθημα της αλληλεγγύης, ιδιαίτερα σ' εκείνους που πραγματικά οφείλουμε να τους προσφέρουμε μια τέτοια συμπαράσταση με μια σειρά μέτρων, αλλά και με αυτό το μέτρο, διότι είναι και οικογένειες που συμβάλλουν στον περιορισμό του δημογραφικού μας προβλήματος. Οφείλουμε λοιπόν με κάθε τρόπο στα πλαίσια των δυνατοτήτων μας να εκφράσουμε αυτήν μας τη συμπαράσταση.

Είναι βέβαιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι η Κυβέρνηση ασκώντας μία συγκρατημένη πολιτική, μια πολιτική που αποσκοπούσε στη σταθεροποίηση της οικονομίας, ώστε να μπορέσει η χώρα να πετύχει τους στόχους της ΟΝΕ, προχώρησε σε μια σειρά μέτρων τα τελευταία χρόνια που πραγματικά και επώδυνα και δύσκολα είναι. Ωστόσο αυτήν τη στιγμή φαίνεται ότι σιγά-σιγά -όπως φαίνεται από τα μέτρα αυτού του σχεδίου νόμου, από το θέμα του πετρελαίου, από την μείωση του ΦΠΑ στο ρεύμα και μια σειρά από άλλα μέτρα μικρότερης ή μεγαλύτερης σημασίας- αρχίζει να εκδηλώνεται μια πολιτική στήριξης όλων εκείνων των κοινωνικών ομάδων

που έχουν ανάγκη από τέτοια μέτρα.

Πιστεύω λοιπόν, ότι σταδιακά και με αυτές τις ανακοινώσεις που τελευταία έγιναν, ότι υπάρχει πλέον ένα περίσσειμα στον προϋπολογισμό, αυτά τα χρήματα θα χρησιμοποιηθούν, πιστεύω μέσα στο 1999, ώστε να στηριχθούν ιδιαίτερα οι χαμηλότερες ομάδες του πληθυσμού.

Υπάρχει ακόμη μία τροπολογία, κύριε Υπουργέ, που αφορά τους τυφλούς, θύματα πολέμου ειρηνικής περιόδου, όπου ζητούν μια αύξηση του αδασολόγητου ορίου από τα χίλια εξακόσια πενήντα στα χίλια οκτακόσια κυβικά και από εκεί και πέρα όσοι θέλουν να αγοράσουν μέχρι δύο χιλιάδες κυβικά να πληρώνουν τη διαφορά.

Είναι δύο τροπολογίες που θεωρώ ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη. Δεν επιβαρύνουν τον προϋπολογισμό με ποσό που πραγματικά δημιουργεί, αν θέλετε, ανατροπές και ιδιαίτερες δυσκολίες. Θα πρέπει με ένα πνεύμα κατανόησης και ευαισθησίας να αντιμετωπισθούν.

Μ' αυτές τις σκέψεις θεωρώ ότι αυτό το σχέδιο νόμου συμβάλλει αποτελεσματικά και στη βελτίωση της ποιότητας, του περιορισμού δηλαδή της ρύπανσης και στην καλύτερη ασφάλεια των πολιτών οι οποίοι θα χρησιμοποιούν τα νέα αυτοκίνητα, αλλά και στο νοικοκύρεμα ενός τομέα που έχει ανάγκη τέτοιων παρεμβάσεων.

Παραμπιπτόντως όμως, κύριε Υπουργέ, βεβαίως δεν είναι δικό σας θέμα, αλλά μου δίνετε όμως η ευκαιρία να πω, ότι αυτό το σήριαλ με τα ΚΤΕΟ και τη χορήγηση των διπλωμάτων οδήγησης, θα πρέπει να περιορισθεί στο ελάχιστο, έτσι ώστε να ενισχύεται η αξιοπιστία της πολιτείας και του πολιτικού μας συστήματος. Με αυτές τις σκέψεις καλώ και εγώ από την πλευρά μου όλους τους συναδέλφους να ψηφίσουν αυτό το νομοσχέδιο. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε τον κ. Κουρουμπλή.

Ο κ. Ρεγκούζας έχει το λόγο.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η προχειρότητα που νομοθετεί η Κυβέρνηση δεν είναι τωρινό γεγονός, έχει γίνει πλέον καθημερινή πρακτική και επομένως δεν μας εκπλήσσει. Ωστόσο όμως πρέπει να επισημανθεί γιατί η Κυβέρνηση αντί να δημιουργήσει νομοθετικό πλαίσιο που να οδηγεί σε ηρεμία την αγορά, αναστατώνει την αγορά και ταλαιπωρεί τον πολίτη. Αντί να πάρουμε πρωτοβουλίες για ενιαία αντιμετώπιση στους ειδικούς φόρους στο αυτοκίνητο σε κοινοτικό επίπεδο να διασφαλίζουν τα έσοδα των κρατών, να απλουστεύουν το σύστημα, να μειώνουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος και να ωφελούν τον πολίτη, εμείς δυσκολεύουμε τα πράγματα και σε κάποιες περιπτώσεις δημιουργούμε αδιέξοδα. Παράλληλα συνεχίζουμε να εκθέτουμε τη χώρα μας με συνεχείς κοινοτικές καταδίκες.

Ισχυρίζεται η Κυβέρνηση, ότι με το συζητούμενο νομοσχέδιο μειώνονται οι τιμές των αυτοκινήτων. Ναι, πράγματι μειώνονται. Αλλά σε ποια αυτοκίνητα; Στα καινούρια των αντιπροσωπειών, όχι και των ιδιωτών που δεν περνούν από τον αντιπρόσωπο. Αυτό γιατί; Των ιδιωτών παίρνουν τιμολογιακή αξία.

Και σε αυτό το σημείο, κύριε Υπουργέ, θα σας πω τι λέει η περιρρέουσα ατμόσφαιρα στην κοινωνία γι' αυτό το νομοσχέδιο, ότι αυτό δηλαδή το νομοσχέδιο δεν το κάνατε εσείς ούτε οι συνεργάτες σας. Το έκανε κάποιος από τους πέντε έως δέκα μεγαλοεισαγωγείς καινούργιων αυτοκινήτων. Και κατονομάζουν κάποιους και δεν διστάζω να το κάνω κι εγώ: Θεοχαράκης, Σαρακάκης, Σφακιανάκης, Κοντέλης κλπ. Όμως και η μείωση στα καινούρια αυτοκίνητα μεταφέρεται και επιβαρύνει όλα τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και ειδικά τα φορτηγά. Και μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις σε ποσοστό 300%. Έτσι δημιουργείται ένας πρωτοφανής αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ καινούργιων και μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, που πραγματικά μας βάζει σε σκέψεις και δεν μπορούμε να καταλάβουμε γιατί γίνεται αυτό.

Με το συζητούμενο νομοσχέδιο διπλασιάζονται ή σε άλλες περιπτώσεις τριπλασιάζονται φορτηγά κλειστά κάτω των 3,5 τόνων, οι δασμοί και οι φόροι εισαγωγής των εν λόγω αυτοκινήτων. Και

τούτο διότι ως βάση υπολογισμού δεν λαμβάνεται πλέον το κομίζόμενο νομότυπο και γνήσιο τιμολόγιο αγοράς του πωλητού οίκου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά εισάγεται ένας τεκμαρτός τρόπος φορολόγησης με βάση τιμές απαξίωσης τελείως άσχετες από τις πραγματικές που ισχύουν στις χώρες αγοράς των εισαγομένων μεταχειρισμένων φορτηγών αυτοκινήτων, καταστρατηγώντας έτσι κάθε έννοια λογικής αλλά και κοινοτικής πρακτικής με τελικό γνώμονα την καταβολή υπέρογκου φόρου εκ μέρους μας. Ορίζονται υπεργραφειοκρατικές και χρονοβόρες διαδικασίες, απαιτώντας από το εργοστάσιο κατασκευής ή τις προξενικές αρχές, επιστολές και θεωρήσεις των συνοδευτικών εγγράφων για κάθε ένα αυτοκίνητο ξεχωριστά.

Για ποια πραγματικά ελεύθερη, ενδοκοινοτική διακίνηση αγαθών και εμπορευμάτων συζητάμε;

Επιπλέον συνεχίζουν να υφίστανται και σε αυτόν το νόμο οι σαφείς και σκανδαλώδεις διακρίσεις υπέρ των καινούργιων βάσεων, σασί αυτοκινήτων, και καταβάλλουν φόρο δηλαδή μόνο οι μεταχειρισμένες βάσεις, εξαιρώντας τις καινούριες.

Επίσης θεωρούνται ως αντιρρυσαντικής τεχνολογίας μόνο μίας κατηγορίας εισαγόμενα φορτηγά αυτοκίνητα και όχι των προηγούμενων αντιρρυσαντικών κοινοτικών οδηγίων, αντιρρυσαντικά αυτοκίνητα. Αυτό σημαίνει ότι στον ήδη υπέρογκο και δυσβάσταχτο φόρο προστίθεται και ένα 30% επιπλέον φόρος.

Η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία αναφέρει ότι το 1997 πουλήθηκαν δεκαεπτά χιλιάδες εννιάκόσια ενενήντα πέντε καινούρια φορτηγά αυτοκίνητα και είκοσι πέντε χιλιάδες τριακόσια σαράντα οκτώ μεταχειρισμένα. Αυτή είναι μία ήδη διαμορφούμενη τάση της αγοράς κατά την οποία οι πελάτες, επαγγελματίες, αυτοκινητιστές, βιομήχανοι, βιοτέχνες, έμποροι κλπ., θα στερηθούν στο άμεσο μέλλον το θεμελιώδες δικαίωμά τους που πηγάζει από την κοινοτική λογική και πρακτική, που είναι η ελεύθερη επιλογή του προϊόντος που επιθυμούν, αφού δεν υπάρχουν πλέον μεταχειρισμένα αυτοκίνητα για να αγοράσουν.

Άρα, το Υπουργείο Οικονομικών με τη θέσπιση του επίμαχου νόμου, που κατά τη γνώμη μου είναι παράνομος και αντισυνταγματικός και κατά συνέπεια άκυρος για την Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν διασφαλίζει πλέον στους πολίτες, όπως οφείλει, συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. Αφανίζει τους πολλούς εισαγωγείς-εμπόρους μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και τα συμφέροντα των πελατών τους προς όφελος των ολίγων μεγαλοαντιπροσώπων, όπως προανέφερα, εισαγωγέων καινούργιων αυτοκινήτων.

Επιπρόσθετα η συμπεριφορά αυτή προσθέτει για μία ακόμη φορά επιπλέον προβλήματα στην κρίση αξιοπιστίας του κράτους, θέτοντας σε δεύτερη μοίρα και τους λοιπούς ευρωπαϊούς συναδέλφους μας αφού αστυνομικές μεθοδεύσεις είναι αδιανόητες σε αυτές τις χώρες, όχι μόνο σαν πράξη, αλλά και στα υπόλοιπα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άλλωστε η μη πληρότητα, η ανεπάρκεια και η ατέλεια του επίμαχου νομοσχεδίου αποδεικνύεται από το γεγονός ότι είμαστε στη δέκατη εβδομάδα από την κατάθεση και οι φορολογικοί νόμοι ισχύουν από την κατάθεση στη Βουλή. Αυτά είναι πρωτόγνωρα πράγματα και δείχνουν και το σεβασμό της Κυβέρνησης προς το Κοινοβούλιο. Δηλαδή μας φέρνει διατάξεις κομμένες και ραμμένες, που καλούμαστε μέσω του διαλόγου όχι να τις συνθέσουμε, να τις τροποποιήσουμε, να τις βελτιώσουμε, αλλά να τις αποδεχθούμε. Μας το είπε και ο κ. Σημίτης χθες εδώ στη Βουλή, ότι πρέπει να συμμορφωνόμαστε προς τις αποφάσεις της Κυβέρνησης. Και βέβαια αυτό αφορά κυρίως τους Βουλευτές της Πλειοψηφίας, όχι εμάς της Μειοψηφίας.

Θα πρέπει επίσης να επισημάνω ότι η οργή που επικρατεί στην αγορά λόγω της επικείμενης ψήφισης του σχεδίου νόμου που συζητάμε σήμερα, έχουν λάβει μορφή χιονοστιβάδας με κίνδυνο να δημιουργηθούν και προβλήματα τα οποία δεν θα μπορούμε να ελέγξτε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν τώρα μετά την 16.11.1998, ημέρα έναρξης ισχύος των διατάξεων του παρόντος νομοσχεδίου, είναι πάρα πολλά.

Κατά τον προσδιορισμό της αξίας μεταχειρισμένων φορτηγών αυτοκινήτων, με βάση τα όσα προβλέπονται ή δεν προβλέπονται σε αυτό το νομοσχέδιο, δημιουργούνται κάποια προβλήματα. Ενδεικτικά θα σας πω ένα.

Ενδεικτικό, λοιπόν, στοιχείο των αδυναμιών είναι ότι κανένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο δεν έχει εκτελωνιστεί -και σας λέω για ένα συγκεκριμένο τελωνείο, το Η' τελωνείο Θεσσαλονίκης- από 16.11.98 πλην ελαχίστων, ύστερα από σύσταση παρακαταθήκης. Θα πούμε για την παρακαταθήκη παρακάτω. Διαπιστώνεται δηλαδή, ότι η είσπραξη του τέλους ταξινόμησης μέχρι την 15η ημέρα του επομένου μήνα ή με την κατάθεση της ειδικής δήλωσης για τα μεταχειρισμένα, είναι πρακτικά ανεφάρμοστη λόγω του ότι κρίσιμα στοιχεία τα οποία απαιτούνται για τον καθορισμό του τέλους ταξινόμησης, λείπουν. Παραδείγματος χάριν, ωφέλιμο φορτίο, κυβικά, μεικτό βάρος, προσδιορισμός αντιρρυπαντικής τεχνολογίας κλπ.

Όλα αυτά είναι πράγματι τραγελαφικά. Το σωστό είναι ότι το τέλος ταξινόμησης πρέπει να καταβάλλεται πριν και μόνο ύστερα από την προσκόμιση απογραφικού δελτίου από τις κατά τόπους διευθύνσεις του Υπουργείου Συγκοινωνιών, οι οποίες και θα περιλαμβάνουν όλα τα απαραίτητα στοιχεία. Είναι αδιανόητο να εισπράττει το τέλος ταξινόμησης από τα τελωνεία για αυτοκίνητα τα οποία δεν πρόκειται να ταξινομηθούν ποτέ στη χώρα μας, για τα προοριζόμενα για εξαγωγή στο εξωτερικό ή όταν μετατρέπονται αυτά τα ανταλλακτικά ή όταν υπάρχει αδυναμία πώλησης στην εσωτερική αγορά.

Σε ό,τι αφορά τον καθορισμό της αξίας για την καταβολή του τέλους ταξινόμησης, έχω να σημειώσω τα εξής: Ο καθορισμός της αξίας από την ΔΥΠΑΕΑ με βάση τη χονδρική τιμή πώλησης είναι αδύνατη στην πράξη λόγω του ότι δεν υπάρχουν τιμοκατάλογοι για όλα τα έτη κατασκευής μεταχειρισμένων φορτηγών αυτοκινήτων που έχουν κυκλοφορήσει στη διεθνή αγορά. Οι εταιρείες και οι αντιπροσωπείες εισαγωγής εισάγουν πολύ περιορισμένη γκάμα φορτηγών αυτοκινήτων, τριάντα με σαράντα τύπους, ενώ στα μεταχειρισμένα εισάγονται πάνω από εκατό.

Η διατύπωση της παραγράφου 1β έμμεσα πλην υποχρεωτικά επιβάλλει την είσπραξη τέλους ταξινόμησης, όχι επί της τιμής χονδρικής πώλησης από τον κατασκευαστικό οίκο στις περιπτώσεις εισαγωγής καινούργιων από ιδιώτες, όπως γίνεται για τις αντιπροσωπείες καινούργιων αυτοκινήτων, αλλά επί της τιμής του τιμολογίου, επί της τιμής λιανικής δηλαδή.

Να πω και κάτι για την περιβόητη παρακαταθήκη. Η παραλαβή επί παρακαταθήκη τελωνισθέντος αυτοκινήτου είναι δικαίωμα και επιλογή του ενδιαφερομένου και όχι υποχρέωσή του.

Επομένως, πέρα από την ανισότητα των ρυθμίσεων που επιβάλετε, θα πρέπει το αρμόδιο τελωνείο να δεχθεί ότι η κατάθεση της ειδικής δήλωσης είναι επαρκής, για να ανασταλεί ο λόγος επιβολής προστίμου στην περίπτωση που δεν έχει ολοκληρωθεί ο τελωνισμός και η παραλαβή του αυτοκινήτου μετά την 15η του επομένου μήνα, εξαιτίας της αδυναμίας από πλευράς της ΔΥΠΑΕΑ οριστικού προσδιορισμού της αξίας του αυτοκινήτου.

Αυτά θα τα βρείτε μπροστά σας, κύριε Υφυπουργέ. Αλλά τι φταίνει οι πολίτες που θα ταλαιπωρηθούν και τι σας φταίνει γενικά και ο επαγγελματικός κόσμος;

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

Να πω και κάτι για τα τεκμήρια με την τροπολογία που προσθέσατε κατά τη συζήτηση στην επιτροπή. Αυξάνετε τα τεκμήρια των ελευθέρων επαγγελματιών, κάνοντας από 7,25%, σε 8,25% το συντελεστή προσδιορισμού της αξίας. Ασφαλώς, λαμβάνετε υπόψη σας τις αντικειμενικές αξίες του 1995. Αλίμονο αν λαμβάνετε και τις πρόσφατες, γιατί τότε το πρόβλημα θα ήταν μεγαλύτερο. Αλλά είχατε δώσει μία υπόσχεση, ότι δεν θα τα αυξήσετε. Πέραν της επιχειρηματικής αμοιβής που είχατε πει αρχικά, αυξήσατε και αυτά.

Ιδού, λοιπόν, η πρόσθετη αναξιοπιστία και ιδού η αντίθεση σ'αυτά που λέγατε στον προϋπολογισμό, ότι δεν θα βάλατε νέους φόρους. Και όμως εδώ προκύπτουν νέοι φόροι.

Θα ήθελα να πω και κάτι ακόμη. Εδώ προετοιμάζετε, κύριε Υφυπουργέ, την κοινή γνώμη με τις εξαγγελίες ότι θα καταργήσετε

τα τεκμήρια μελλοντικά. Κατασκευάζετε από τώρα, δηλαδή, προεκλογικές υποσχέσεις σε μία προσπάθεια να υφαρπάξετε ψήφους στις επόμενες εκλογές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Παρακαλώ, κύριε Ρεγκούζα.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ενώ έχετε τονίσει κατά κόρον και στον προϋπολογισμό ότι δεν θα υπάρξουν νέοι φόροι και σ'αυτό το νομοσχέδιο το οποίο είναι εκ μεταφοράς από το 1998, μας φέρνετε τροπολογίες που δημιουργούν φορολογικές επιβαρύνσεις. Για μία ακόμη φορά, δηλαδή, φέρεσθε αναξιοπίστα, όχι μόνο στην ελληνική κοινωνία αλλά και στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

Μετά απ'όλα αυτά, κύριε Πρόεδρε, αντιλαμβάνεσθε ότι η Νέα Δημοκρατία, παρά τα όποια θετικά μπορεί να υπάρχουν μέσα στο νομοσχέδιο, αδυνατεί να υπερψηφίσει ένα τέτοιο νομοσχέδιο γιατί θα ήταν πράγματι και η Νέα Δημοκρατία ανακόλουθη.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Το νομοσχέδιο αυτό περιέχει πράγματι φορολογική και κοινωνική αδικία, γιατί η φορολογία στα μικρά και τα μεσαία κυβισμού αυτοκίνητα μειώνεται δυσανάλογα σε σχέση με τα μεγαλύτερου κυβισμού. Εκείνοι που έχουν τα λεφτά και παίρνουν μεγάλης αξίας αυτοκίνητα θα έπρεπε να επιβαρύνονται και όχι να ελαφρύνονται εν ονόματι της αρχής της ίσης αντιμετώπισης.

Τα μικρά και μεσαία κυβισμού αυτοκίνητα είναι εκείνα τα οποία χρησιμοποιεί ο λαός και ως εκ τούτου το μέτρο αυτό είναι άδικο.

Το Φεβρουάριο με Μάρτιο θα υπάρξει 4% αύξηση των εργοστασιακών τιμών των αυτοκινήτων. Αυτό το φορολογικό νομοσχέδιο περνάει μέσα από τους αντιπροσώπους. Είμαι σίγουρος ότι υπάρχει συμπαιγνία μεταξύ αντιπροσώπων και εργοστασίων για να κάνουν αυτήν τη δουλειά. Και σ'αυτό το παιχνίδι δεν ξέρω κατά πόσο λειτουργεί η σκέψη του Υπουργού ή του νόμου, αυτοί οι άνθρωποι να ωφεληθούν.

Μειώνεται τώρα η φορολογία λόγω του πληθωρισμού. Είναι μέτρο αντιμετώπισης του πληθωρισμού και όχι μέτρο για την ανακούφιση του λαού. Είναι μέτρο ανάγκης, είναι μέτρο για να πέσει ο πληθωρισμός. Λόγω του αδιόρητου της ανάγκης, μειώσατε τη φορολογία. Δεν έγινε γιατί λυπηθήκατε το λαό ούτε γιατί ασκείτε κοινωνική πολιτική ούτε γιατί εφαρμόζετε κοινωνική και φορολογική δικαιοσύνη. Εξ ανάγκης το κάνετε. Αλλά στο παιχνίδι παίζουν οι αντιπρόσωποι και οι εργοστασιαρχές με την αύξηση του 4% που αναμένεται να γίνει το Μάρτιο και ως εκ τούτου αυτοί έχουν οπωσδήποτε ένα κέρδος, διότι, εφόσον μειώνεται η φορολογία, θα το πάρουν εκείνοι. Μπορούσατε να κανονίσετε να μην αυξηθεί η εργοστασιακή τιμή κατά 4%; Θα λέγαμε ότι δεν θα υπάρχει αύξηση στην εργοστασιακή τιμή, θα μειωνάτε και τη φορολογία, όχι όμως εξ ανάγκης και τότε θα μπορούσαμε να πούμε ότι ασκείτε πολιτική υπέρ των μικρών και των μεσάιων, υπέρ των αυτοκινήτων μικρού και μεσαίου κυβισμού.

Επομένως, το παιχνίδι αυτό, η συμπαιγνία που γίνεται, ωφελεί αυτούς. Είναι ένα μέτρο ενάντια στα λαϊκά στρώματα.

Φέρατε την κατάργηση της φορολογίας των τόκων των ομολόγων εκείνων που μένουν στο εξωτερικό, διότι δήθεν αυτοί κάνουν επενδύσεις εδώ. Να ένα μέτρο που προκαλεί την κοινή γνώμη, προκαλεί την κοινωνική αδικία και με τροπολογίες προσπαθείτε να φέρετε κάποια άλλη αντιμετώπιση της φορολογικής επιβάρυνσης και όχι της ελάφρυνσης. Αυτό είναι πρόκληση. Απαλλάσσετε αυτούς που τα έχουν και τους άλλους τους φορολογείτε. Δηλαδή, το μικροκαταθέτη και το μικροεπενδυτή τον "κοπανάτε" και γι' αυτούς που δήθεν κάνουν επενδύσεις δημιουργείτε προνόμια φορολογικά μέσα στο ελληνικό έδαφος, διότι δήθεν, κατ' αυτόν τον τρόπο, θα υπάρξει ανάπτυξη.

Λέτε τώρα να αποδεχθεί ο λαός, οι μικρομεσαίοι, την

κοινωνική αδικία ως μέτρο ανάπτυξης. Η ελάφρυνση του μεγαλοεπιχειρηματία και του μεγαλοκαρχαρία και η αποδοχή αυτής της ελάφρυνσης αποτελεί μέτρο οικονομικής ανάπτυξης. Αυτό είναι το περιεχόμενο του νομοσχεδίου. Και σε τέτοια νομοσχέδια οπωσδήποτε δεν είναι δυνατό να συναινέσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε τον κ.Τσαφούλια.

Ο κ.Βεζδρεβάνης έχει το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν θέλω να σας ευχαριστήσω διότι δεχθήκατε την αλλαγή της σειράς μου να μιλήσω. Είχα μία επείγουσα ανάγκη να βρίσκομαι στο γραφείο μου πριν από μία ώρα. Γι'αυτό θα μιλήσω από τη θέση αυτή και δεν θα εξαντλήσω το χρόνο που μου διατίθεται. Άλλωστε οσάκις μου χρειάζεται, μου τον δίνετε και εγώ θα σας παραχωρήσω το υπολειπόμενο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Αυτά δεν συμψηφίζονται.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Το γνωρίζω, κύριε Πρόεδρε αλλά εσείς το κάνετε πάντοτε. Επομένως, γιατί τώρα δείχνετε κακία, αφού δεν είστε κακός;

Όταν πληροφορήθηκα ότι το Υπουργείο Οικονομικών αποφάσισε να μειώσει κατά 5% το φόρο κατανάλωσης για τα αυτοκίνητα, θυμήθηκα εκείνο το ευαγγελικό, κύριε Υπουργέ, που όταν γεννήθηκε ο Χριστός στην άσημο Βηθλεέμ η οποία δεν έχαιρε και ιδιαίτερης εκτίμησης στην εβραϊκή κοινωνία, οι Εβραίοι είπαν "εκ Ναζαρέτ καλό"; Είπα και εγώ, είναι δυνατόν το Υπουργείο Οικονομικών να ελαφρύνει το λαό;

Ειλικρινά, μελέτησα όσο μπόρεσα καλύτερα το νομοσχέδιο σας. Δεν υπάρχει αμφιβολία -εγώ δεν είμαι από εκείνους που ισοπεδώνουν τα πάντα-ότι γίνεται μία μείωση. Το 5%, κύριε Υπουργέ, με τις εργοστασιακές τιμές οσονούπω θα εξανεμισθεί. Δεν είναι λύση αυτή. Μπορεί αυτό να σας βοήθησε στη μείωση του πληθωρισμού κατά τι και όχι ευκαταφρόνητο, όχι όμως εξ αγαθής προαιρέσεως και για να δώσετε λύση στο πρόβλημα της φορολόγησης του αυτοκινήτου.

Κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να καταλάβουμε ότι μέσα σε αυτήν την Αίθουσα πρέπει να λέγεται η αλήθεια. Με πολλή προσοχή ο αγαπητός συνάδελφος της Πλειοψηφίας κ. Βούλγαρης κατέβαλλε κάθε προσπάθεια να δώσει φιλοσοφία στην αρχή του νομοσχεδίου. Ειλικρινά, δεν μπόρεσε να το επιτύχει, όχι γιατί δεν έχει τις ικανότητες, αλλά διότι δεν έχει το νομοσχέδιο τη φιλοσοφία αυτήν που θέλετε να παρουσιάσετε στο ελληνικό Κοινοβούλιο και στον ελληνικό λαό.

Κύριε Υπουργέ, αν ήσασταν ειλικρινής, έπρεπε να πείτε σαφώς ότι αυτή η κίνηση γίνεται για δύο λόγους: Πρώτον διότι θέλουμε να συμβάλει στη μείωση του πληθωρισμού αυτό το μέτρο.

Πρέπει να υπάρξει συμμόρφωση προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία μας σέρνει συνεχώς στα δικαστήρια γι' αυτό το θέμα που λέγεται αυτοκίνητο στην Ελλάδα.

Με ειλικρίνεια και με παρρησία να ερχόσασταν στο Εθνικό Κοινοβούλιο και να λέγατε "έχουμε αυτούς τους δύο λόγους και οφείλουμε να συγκλίνουμε και για να συγκλίνουν πρέπει να μειώσουμε τον πληθωρισμό και για να μειώσουμε τον πληθωρισμό βρήκαμε ένα σημείο το οποίο μπορεί να μας βοηθήσει". Επίσης να λέγατε "σερνόμαστε στα δικαστήρια της Ευρώπης συνεχώς για το θέμα της καταργήσεως του φόρου κατανάλωσης αυτοκινήτων και αυτό τις δεν μπορεί να τραβήξει άλλο και κάνουμε αυτήν την κίνηση".

Τότε, κύριε Υπουργέ, με την ειλικρίνεια αυτή ενώπιον της Εθνικής Αντιπροσωπείας -υπεύθυνα άτομα βρίσκονται σ' αυτήν την Αίθουσα, με εντολή του ελληνικού λαού- και με συναίσθηση εθνικής ευθύνης θα έλεγε κανείς "ναι" στο νομοσχέδιό σας.

Τώρα, με τις ταξινομήσεις, τα υπόλοιπα τερτίπια που συμπεριλαμβάνονται στο νομοσχέδιο -που θα τα πούμε στην κατ' άρθρο συζήτηση- αυτά τα οποία δίνετε με το ένα χέρι, τα παίρνετε με το άλλο, πέραν του γεγονότος ότι μέσα σε ενάμιση, δύο μήνες οι εργοστασιακές τιμές θα εξανεμισούν αυτό το 5%.

Κύριοι συνάδελφοι, είναι ευκαιρία, μπορώ να πω, μοναδική τώρα

που έρχεται στο Εθνικό Κοινοβούλιο ένα τέτοιο νομοσχέδιο με μια τέτοια ρύθμιση, να τεθεί επιτέλους επί τάπητος το θέμα της καταργήσεως του φόρου καταναλώσεως αυτοκινήτων στη χώρα. Γιατί οι Έλληνες πολίτες, κύριε Υπουργέ, δεν μπορούν...

(Συνομιλία από Βουλευτές διαφόρων κομμάτων στα βουλευτικά έδρανα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Διακομματική σύσκεψη έχουμε;

ΛΑΜΠΡΟΣ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ: Σχετικά με το νέο κόμμα του κ. Αβραμόπουλου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Απέναντι στο νέο κόμμα δηλαδή συσπειρώσεθε.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, συνεχίζω.

Λέω, λοιπόν: ως πότε οι Έλληνες πολίτες θα πληρώνουν μέχρι και 400% της αξίας ενός αυτοκινήτου για να αποκτήσουν ένα αυτοκίνητο; Ως πότε θα αναγκάζονται να παίρνουν τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και τα μικρού κυβισμού; Σήμερα όλοι οι πολίτες θέλουν να έχουν ένα ασφαλές αυτοκίνητο.

Αυτό το "ως πότε", αν μπορείτε με την ευκαιρία αυτού του νομοσχεδίου να μας το πείτε και να δεσμευθείτε υπεύθυνα. Διότι και επιταγή της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι και υποχρέωσή μας είναι και κατηγορούμενοι σερνόμεθα.

Δεν με ενδιαφέρει, κύριε Υπουργέ, διότι σερνόμεθα κατηγορούμενοι, γιατί εγώ την πατρίδα μου δεν θα τη βάλω χαμηλότερα από τις άλλες πατρίδες και χαιρόμαι που συναινείτε. Ασφαλώς δεν θα μπορούσατε να μην συναινέσετε.

Λοιπόν, δεν με ενδιαφέρει αυτό, διότι και άλλες χώρες σέρνονται στα δικαστήρια για περισσότερα αδικήματα και θα μπορούσα να πω για πολλές απάτες εις βάρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν μ' ενδιαφέρει ιδιαίτερα αυτό. Με ενδιαφέρει όμως, κύριε Υπουργέ, ότι κάποτε θα πρέπει να βρούμε τον τρόπο να δώσουμε την ευχέρεια στον Έλληνα πολίτη να αποκτήσει το αυτοκίνητο που θέλει και όχι όποιος έχει και όποιος δύναται να μπορεί να παίρνει πληρώνοντας και μέχρι, όπως είπατε, 400%.

Κύριε Υπουργέ, εγώ σας είπα ότι δεν ισοπεδώνω τα πάντα και στην κατ' άρθρον συζήτηση θα ψηφίσω πολλά εκ των άρθρων γιατί βρίσκονται στη σωστή κατεύθυνση. Αλλά, τη φιλοσοφία, την αρχή αυτού του νομοσχεδίου δεν μπορώ να τη ψηφίσω.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε τον κ. Βεζδρεβάνη.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, είναι το πρώτο νομοσχέδιο το οποίο συζητείται στο Κοινοβούλιο για το 1999. Θέλω να ευχηθώ σε όλους τους Βουλευτές και στο Προεδρείο να είναι μια χρονιά παραγωγική για το Κοινοβούλιο και για την πατρίδα μας.

Κύριοι συνάδελφοι, πίστευα ότι το νομοσχέδιο αυτό εξ' αιτίας της εκτενούς συζητήσεώς του στην αρμόδια επιτροπή, θα είχε πολύ λίγα θέματα να συζητήσουμε σήμερα. Αυτό φάνηκε στο μεγαλύτερο μέρος της συνεδρίασης. Το κλίμα χάλασε δυστυχώς από ένα συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας, ο οποίος με ανακρίβειες, ψευδή και γενικότερα με μια πρωτόγνωρη τοποθέτηση για τα κοινοβουλευτικά χρονικά, θέλησε να παρουσιάσει το νομοσχέδιο ως έχον τη διάθεση να υπηρετήσει διαφορετικούς σκοπούς απ' αυτούς τους οποίους περιγράφει.

Εγώ πάντως θέλω να σας ευχαριστήσω όλους γιατί στις συζητήσεις που έγιναν, κρίνατε θετικά την πρωτοβουλία της Κυβέρνησης να φέρει προς ψήφιση το νομοσχέδιο αυτό. Βεβαίως -και είναι φυσιολογικό-ακούστηκαν και προτάσεις οι οποίες νομίζω ότι στοχεύουν στη βελτίωση του νομοσχεδίου. Παραδείγματος χάριν ο κ. Παπαδημόπουλος έκανε ορισμένες προτάσεις. Θα τις μελετήσουμε και όταν έλθουμε στη συζήτηση κατ'άρθρον.

Σας είναι γνωστό ότι το καθεστώς στην Ελλάδα του αυτοκινήτου είχε διαμορφώσει τέτοιες συνθήκες, ώστε να κατέχουμε το θλιβερό προνόμιο να έχουμε πράγματι το

ακριβότερο αυτοκίνητο σε σχέση με τα άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γίνεται όμως μια πρώτη προσπάθεια να μειωθεί η φορολογική επιβάρυνση του αυτοκινήτου. 'Ακουσα με ιδιαίτερη προσοχή τον κ. Βεζδρεβάνη, ο οποίος προτείνει την πλήρη κατάργηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης. Δεν ξέρω αν αυτό είναι θέση της Νέας Δημοκρατίας, πάντως οφείλω να πω ότι ούτε ο κ. Σκρέκας ούτε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ν.Δ. πρότεινε κάτι τέτοιο. Σας διαβεβαιώ ότι είναι πολύ επαχθής για το Δημόσιο η πρόταση που κάνατε. Έχει σοβαρότατο δημοσιονομικό κόστος και νομίζω ούτε η Νέα Δημοκρατία μπορεί να αποδεχθεί την πρόταση αυτή.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Μου επιτρέψτε μια διακοπή;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Ορίστε.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Απλώς ήθελα να πω αν σκέπτεσθε, αν έχετε κάποιο προγραμματισμό να μας πείτε στο μάκρος του χρόνου πότε. Δεν είπα να το κάνετε σήμερα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Εσείς δεν μου είπατε μόνο αυτό. Μου είπατε ότι πρέπει να καταργήσουμε τον ειδικό φόρο κατανάλωσης των αυτοκινήτων. Και λέω: Αποτελεί θέση της Νέας Δημοκρατίας η κατάργηση; Πρόκειται για ένα πολύ σοβαρό μέτρο με πολύ σημαντικές δημοσιονομικές συνέπειες στον προϋπολογισμό. Γιατί, αν κάποιος μετά σοβαρή ανάλυση πει σήμερα "το αποδέχομαι", θα πρέπει ταυτόχρονα να έχει βρει τρόπους για να αναπληρώσει τα τριακόσια πενήντα δισεκατομμύρια δραχμές που αποδίδει ο ειδικός φόρος κατανάλωσης των αυτοκινήτων και το ΕΠΕΤ στον Προϋπολογισμό. Διαφορετικά δεν πρέπει να γίνει αποδεκτή μια τέτοια πρόταση.

Κύριοι συνάδελφοι, αυτά που αναφέρετε σήμερα, συζητήθηκαν διεξοδικά στην επιτροπή. Στόχος μας παραμένει το χαμηλότερο κόστος του αυτοκινήτου και γι'αυτό προχωρούμε σε μια μεσοσταθμική μείωση της τάξεως του 6%. Αυτά που ακούστηκαν από συναδέλφους για μεγαλύτερη μείωση στα αυτοκίνητα μικρού κυβισμού και μικρότερη μείωση στα αυτοκίνητα υψηλότερου κυβισμού υπάρχουν. Δεν είναι οριζόντια η απόφαση της μείωσης των τιμών των αυτοκινήτων. Τα αυτοκίνητα έχουν μεσοσταθμική μείωση 6%, αλλά έχουν πολύ μεγαλύτερη τα αυτοκίνητα μικρού και μεσαίου κυβισμού και πολύ μικρή τα αυτοκίνητα μεγάλου κυβισμού.

Η μείωση αυτή, κύριοι συνάδελφοι, έχει ως συνέπεια απώλειες εσόδων του προϋπολογισμού της τάξεως των εξήντα πέντε δισεκατομμυρίων (65.000.000.000) δραχμών. Βεβαίως, θα είμαστε σε πολύ καλύτερη θέση αν ήταν δυνατόν ο προϋπολογισμός να σηκώσει απώλειες μεγαλύτερες απ'αυτές. Αλλά σας διαβεβαιώ ότι κατά από τις παρούσες συνθήκες, ο προϋπολογισμός δεν ήταν δυνατόν να αντέξει απώλειες εσόδων άνω των εξήντα πέντε δισεκατομμυρίων (65.000.000.000) δραχμών. Αυτή η απώλεια όμως θα έχει θετικό αποτέλεσμα στον πληθωρισμό της τάξεως του 0,3%. Και βεβαίως θα μας διευκολύνει ώστε το Δεκέμβριο του 1999 να έχουμε επιτύχει το στόχο του 2%.

Με ρώτησαν ορισμένοι συνάδελφοι, πού στοχεύει το νομοσχέδιο. Το νομοσχέδιο έχει δύο βασικούς στόχους. Πρώτον: Να καταργήσει την ισχύουσα σήμερα φορολογική διάκριση των αυτοκινήτων σε καινούρια και μεταχειρισμένα. Σε καμία χώρα της Ευρώπης δεν υπάρχει η διάκριση αυτή.

Η φορολογική μεταχείριση των αυτοκινήτων εξαρτάται μόνον από την αντιρροπτική τεχνολογία και το έτος κατασκευής των, όπως αυτά προσδιορίζονται από τις αντίστοιχες κοινοτικές οδηγίες.

Αυτό το νέο φορολογικό καθεστώς, στοχεύει στο να ενθαρρύνει τους καταναλωτές να αγοράζουν αυτοκίνητα σύγχρονης αντιρροπτικής τεχνολογίας, με εκπομπές ρύπων που είναι οκτώ φορές χαμηλότερες απ' αυτές των αντιστοίχων αυτοκινήτων συμβατικής τεχνολογίας της περιόδου του 1990. Αυτό το μέτρο θα οδηγήσει στην ανανέωση του στόλου των αυτοκινήτων, έτσι ώστε η μέση ηλικία των αυτοκινήτων που στην Ελλάδα είναι 11,6 έτη, να πέσει στα έξι έτη που είναι και ο μέσος όρος στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Πρέπει δε να γνωρίζουν όλες οι πτέρυγες της Βουλής ότι έχουμε αναλάβει την υποχρέωση να βελτιώσουμε τις περιβαλλοντικές συνθήκες στην Αθήνα με την προοπτική της

τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Δεύτερον: Καταργείται ο ειδικός φόρος κατανάλωσης και το εφάπαξ πρόσθετο τέλος και αντικαθίσταται από το τέλος ταξινόμησης. 'Ακουσα με ιδιαίτερη προσοχή τον κ. Παπαδημόπουλο ο οποίος είπε ότι ο όρος είναι αδόκιμος. Δεν έχω κανένα λόγο να επιμένω, αλλά σας διαβεβαιώνω ότι η Κεντρική Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή η οποία επεξεργάστηκε το νομοσχέδιο, δεν μας έκανε παρόμοια πρόταση. Αν παρ' όλα αυτά υπάρχει τίτλος που περιγράφει καλύτερα το αντικείμενο αυτό ευχαρίστως θα τον αποδεχθώ.

Τώρα, θα ήθελα να περιγράψω στην Ολομέλεια τι επικρατούσε μέχρι σήμερα. Επί είκοσι τρία συνεχή έτη εφαρμόζονταν ένα σύστημα που σχεδιάστηκε την δεκαετία του '70. Δεν είναι δυνατόν να συνεχιστεί η εφαρμογή του, διότι δείχνει μια βαθύτατη ανειλικρίνεια του ίδιου του ελληνικού κράτους. Δηλαδή, όταν επρόκειτο να εκτελωνισθεί ένα αυτοκίνητο και να υπολογισθεί ο ειδικός φόρος κατανάλωσης και το εφάπαξ πρόσθετο ειδικό τέλος, τότε αυθαίρετα η τελωνειακή υπηρεσία προσδιόριζε μια συγκεκριμένη βάση επί της οποίας υπολόγιζε τον ειδικό φόρο κατανάλωσης και το εφάπαξ πρόσθετο ειδικό τέλος.

Εξ αιτίας αυτής της αυθαίρεσας, παρατηρούντο τα φαινόμενα που περιέγραψε προηγουμένως ο κ. Παπαδημόπουλος. Πολλοί συμπολίτες μας παραπέμφθηκαν στα δικαστήρια για λαθρεμπορία κλπ. Ταυτόχρονα ο ίδιος υπάλληλος όταν υπολόγιζε το Φόρο Προστιθέμενης Αξίας για το αυτό αυτοκίνητο, εδέχετο την τιμολογιακή αξία. Δηλαδή, την ίδια στιγμή θεωρούσε ανειλικρινές το τιμολόγιο και δεν το εδέχετο για τον υπολογισμό του ΕΦΚ και του ΕΠΕΤ, ενώ αμέσως μετά εδέχετο ως ακριβές το τιμολόγιο και υπολόγιζε το ΦΠΑ.

Προφανώς, αυτό το καθεστώς, δεν είναι δυνατόν να συνεχίζεται και σήμερα. Δεν κάναμε τίποτε άλλο παρά να προσαρμόσουμε σε ό,τι ισχύει σε όλη την Ευρώπη. Στην Ευρώπη το μόνο στοιχείο επί του οποίου υπολογίζονται οι δασμοί, τα τέλη ή και οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση κατά τον εκτελωνισμό του αυτοκινήτου, είναι η τιμολογιακή αξία, δηλαδή αυτή που έχει ο τιμοκατάλογος.

Μερικοί συνάδελφοι, θα μπορούσαν να ισχυρισθούν ότι υπάρχει ο κίνδυνος της υποτιμολόγησης. Θα τονίσω όμως ότι πρώτον, θεσμοθετούμε κάτι αντίστοιχο με αυτό που ισχύει στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, δηλαδή μια επιτροπή δεοντολογίας και διαφάνειας, η οποία θα συγκροτείται από όλους τους ενδιαφερόμενους, από το Υπουργείο Οικονομικών και από τα άλλα συναρμόδια Υπουργεία, από τους εισαγωγείς και από τους εμπόρους αυτοκινήτων. Εκεί λοιπόν, δεν είναι δυνατόν να δεχθεί κανείς να γίνεται υποτιμολόγηση ενός αυτοκινήτου, εις βάρος όλων των άλλων αντίστοιχων αυτοκινήτων. Αν γίνει υποτιμολόγηση, καταλαβαίνετε ότι το αυτοκίνητο θα κυκλοφορεί στην αγορά σε χαμηλότερη τιμή από την πραγματική (τιμή damping). Αυτό σημαίνει ότι θα εκτοπίσει από την αγορά άλλες αντίστοιχες κατηγορίες αυτοκινήτων.

Αυτό δεν το δέχεται η αγορά. Καμία σήμερα από τις αντιπροσωπείες αυτοκινήτων δεν δέχεται να χάσει ούτε ελάχιστο ποσοστό από το μερίδιο το οποίο έχει στην αγορά. Όταν δαπανά εκατομμύρια και ορισμένες μάλιστα αντιπροσωπείες δισεκατομμύρια για να κερδίσουν ποσοστά της τάξεως της μονάδος στην αγορά, πώς είναι δυνατόν να δεχθούν υποτιμολόγηση από μία άλλη αντίστοιχη αντιπροσωπεία αυτοκινήτων;

Δεύτερον, θέλω να ξεκαθαρίσω ότι είναι ανάγκη το Υπουργείο Οικονομικών επιτέλους να εκσυγχρονιστεί. Δεν μπορεί να λειτουργεί μονίμως αμυντικά. Εάν πράγματι διαπιστώνει ότι γίνεται υποτιμολόγηση, τότε πρέπει να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα και να προσφύγει στα ελληνικά δικαστήρια και να ζητήσει επιστροφή των διαφυγόντων δασμών. Δεν μπορούμε με αυθαίρεσες να προασπίζουμε -υποτίθεται- τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου. Ορθώς το είπατε κύριε Παπαδημόπουλε, αυτές ακριβώς οι αυθαίρεσες ήταν η πηγή για τις απαράδεχτες ενέργειες υπαλλήλων του Υπουργείου Οικονομικών στον υπολογισμό της αξίας ενός αυτοκινήτου.

Είχαν περιθώρια εντελώς υποκειμενικής κρίσης, και πολλές φορές με όρους αδιαφάνειας.

Αυτά τώρα διορθώνονται, διότι το όλο σύστημα αντικειμενοποιείται.

Κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να ξέρετε -το είπα και στην επιτροπή - αυτοκίνητα εκτελώνονται σε τελωνείο της Θεσσαλίας και οι ιδιοκτήτες των ήταν από το Ηράκλειο ή ήταν από τη Ρόδο. Έφευγαν δηλαδή από τη Ρόδο για να πάνε να εκτελωνίσουν το αυτοκίνητό τους στο "γνωστό" τελωνείο της Θεσσαλίας. Και αυτό διότι ήταν γνωστές οι διευκολύνσεις που παρείχε το τελωνείο αυτό σε όσους εκτελώνιζαν τα αυτοκίνητά τους εκεί. Αυτά σταματούν πλέον. Όλα τα αυτοκίνητα εκτελωνίζονται πλέον σε όλα τα τελωνεία της χώρας με τους ίδιους κανόνες.

Ποια είναι τώρα η βάση υπολογισμού: Η βάση υπολογισμού -όπως είπα και πριν- είναι η τιμολογιακή αξία, στην οποία προστίθεται το πραγματικό κόστος μεταφοράς και το κόστος των ασφαλιστρών. Επ'αυτής της βάσης υπολογίζεται 18% ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας και ανάλογα το ποσοστό για το τέλος ταξινόμησης.

Θέλω να σας πω, κύριοι συνάδελφοι, ότι επικρατούσε και εδώ μία ακόμη αυθαιρεσία του δημοσίου, επί είκοσι τρία χρόνια. Είτε το αυτοκίνητο ερχόταν από την Ιταλία, είτε από την Αγγλία, οι τελωνειακές αρχές υπολόγιζαν 7% επί της τιμολογιακής αξίας ως κόστος μεταφοράς. Και αν μάλιστα ήταν από τρίτη χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, τότε είτε ερχόταν από την Ιαπωνία είτε ερχόταν από τη Ρουμανία υπολόγιζαν 25% επί της τιμολογιακής αξίας. Κατανοείτε, λοιπόν, τη στρέβλωση που δημιουργείτο στην αγορά αυτοκινήτων. Αυτό σταματά και παίρνουμε την τιμολογιακή αξία που έχει κάθε αυτοκίνητο όταν έρχεται από την Αγγλία ή από την Ιταλία και πωλείται στην Ελλάδα.

Κύριοι συνάδελφοι, στο ερώτημα που ετέθη, γιατί έχουμε διαφορετικούς συντελεστές και δεν έχουμε μία οριζόντια μείωση των τιμών των αυτοκινήτων. Δηλαδή γιατί δεν κάναμε μείωση 6% για όλα τα αυτοκίνητα, έχω να πω τα εξής:

Η υιοθέτηση μίας τέτοιας άποψης πρώτον εμπεριέχει μία κοινωνική αδικία, διότι δεν είναι σωστό να μειώσουμε 6% το αυτοκίνητο το οποίο κοστίζει σαράντα πέντε εκατομμύρια (45.000.000) δραχμές και 6% το αυτοκίνητο το οποίο κοστίζει δύο εκατομμύρια (2.000.000) δραχμές.

Πέραν των άλλων σας λέω ότι είχαμε και περιορισμούς σε ό,τι αφορά την επίτευξη του στόχου μείωσης του πληθωρισμού. Θέλαμε να πετύχουμε 0,3% μείωση του πληθωρισμού. Δυστυχώς όλα τα αυτοκίνητα δεν έχουν την ίδια συμμετοχή, το ίδιο βάρος, στην τιμολογία που κάνει η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία. Για παράδειγμα, συμμετέχουν ουσιαστικά στη διαμόρφωση του πληθωρισμού, αυτοκίνητα ορισμένων κατηγοριών, μέχρι τα χίλια οκτακόσια κυβικά εκατοστά. Από και πάνω κανένα αυτοκίνητο δεν συμμετέχει στη διαμόρφωση του πληθωρισμού. Τουναντίον υπάρχει πολύ μεγάλο βάρος στην κατηγορία χίλια διακόσια και χίλια τετρακόσια κυβικά εκατοστά. Άρα η μείωση είναι μεγαλύτερη σ' αυτήν την κατηγορία των μικρών αυτοκινήτων και μικρή για τα αυτοκίνητα πάνω από τα χίλια εξακόσια έως δύο χιλιάδες κυβικά εκατοστά. Το τονίζω και εξαιτίας της κοινωνικής δικαιοσύνης που εμπεριέχει το νομοσχέδιο αλλά και εξαιτίας των περιορισμών όσον αφορά την επίτευξη του στόχου 0,3% στον πληθωρισμό.

Κύριοι συνάδελφοι, άκουσα παράπνοα από κάποιο Βουλευτή σχετικά με τη μη επίλυση των προβλημάτων των εισαγωγών των μεταχειρισμένων φορτηγών αυτοκινήτων. Θέλω να παρακαλέσω τους συναδέλφους επιτέλους να συμφωνήσουμε για το τι θέλουμε να κάνουμε στο Νομοσχέδιο. Στην αρχική διάταξη που είχε το σχέδιο νόμου είχαμε αποδεχτεί τον υπολογισμό του ειδικού φόρου κατανάλωσης για τα φορτηγά αυτοκίνητα να υπολογίζεται επί της λιανικής τιμής. Ορισμένοι συνάδελφοι στην επιτροπή ύστερα από την αντιδραση την οποία παρουσίασαν οι έμποροι φορτηγών αυτοκινήτων ισχυριζόμενοι ότι τους οδηγούσε στην καταστροφή, ζήτησαν να μην είναι επί της λιανικής τιμής αλλά να είναι επί της χονδρικής. Το κάναμε αποδεκτό. Έρχονται με διαφορετικές θέσεις σήμερα οι ίδιοι συνάδελφοι που είχαν επιχειρηματολογήσει στην

επιτροπή και αναπτύσσουν επιχειρήματα αντίθετα των προηγούμενων. Είχατε ζητήσει το Τέλος Ταξινόμησης να μην υπολογίζεται επί της λιανικής αλλά επί της χονδρικής τιμής. Δέχθηκα την πρότασή σας. Έρχεστε όμως σήμερα και ζητάτε να επανέλθουμε πάλι επί της λιανικής τιμής. Επιτέλους τι θέλετε; Δεν με απασχολεί αν έχετε κάνει λάθος, είναι το λιγότερο. Τα λάθη είναι ανθρώπινα. Εγώ πάντως θα καλέσω αύριο το μεσημέρι τους εμπόρους και θα τους ρωτήσω αν είναι ακριβή αυτά που ισχυρίζονται ορισμένοι Βουλευτές, δηλαδή να επανέλθουμε επί της λιανικής τιμής. Αν αποτελεί λύση να επανέλθουμε στη λιανική τιμή που ήταν η αρχική μας θέση, γιατί πίστευα ότι είναι προς συμφέρον τους, σας διαβεβαιώ ότι δεν έχω κάποιο δογματισμό που να με εμποδίζει να επανέλθουμε στην αρχική ρύθμιση.

Πάντως οφείλω να πω ότι είναι ανάγκη να προασπίσουμε το κύρος του Κοινοβουλίου και του εκάστοτε Υπουργού Οικονομικών. Σήμερα είμαι εγώ, αύριο θα είναι κάποιος άλλος. Όμως δεν είναι δυνατόν να έρχεται εδώ συνάδελφος της Νέας Δημοκρατίας και να λέει ότι το νομοσχέδιο δεν το έφτιαξε ο Υφυπουργός και οι συνεργάτες του αλλά το έφτιαξαν οι Θεοχαράκης, Σφακιανάκης και Σαρακκάς.

Κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι είναι μέγιστο το ολίσθημα του συναδέλφου. Τον προκαλώ, λοιπόν, ότι στοιχεία έχει γι' αυτά που είπα να τα φέρει στο Κοινοβούλιο.

Άλλως του δίνω τη δυνατότητα να δείξει ότι σέβεται τους κοινοβουλευτικούς θεσμούς και να ανακαλέσει αυτά τα ψεύδη τα οποία είπε. Δεν έχω να πω τίποτε άλλο για το θέμα αυτό.

Και θα κλείσω με το εξής: Κύριοι συνάδελφοι, εμείς θέλουμε επιτέλους και η χώρα μας να εκμεταλλευτεί όλες τις δυνατότητες που της δίνονται εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης, της γεωπολιτικής της θέσης στην περιοχή των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου. Γι' αυτόν το λόγο θέλουμε -η Κυβέρνηση σε συνεργασία με όλους τους συναρμόδιους φορείς- να γίνει η χώρα ένα μεσογειακό κέντρο εξαγωγής αυτοκινήτου. Για το λόγο αυτό είμαστε σε συνεργασία με το Σύλλογο Εισαγωγέων Καινουργών Αυτοκινήτων, με το Σύλλογο Εμπόρων και Εισαγωγέων Μεταχειρισμένων Αυτοκινήτων και με το Σύλλογο Εμπόρων Εισαγωγέων Φορτηγών Αυτοκινήτων, να διαμορφώσουμε ένα νέο θεσμικό πλαίσιο που θα δίνει κίνητρα ανάπτυξης εξαγωγών καινουργών ή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Έτσι κάθε πολίτης βαλκανικής χώρας ή χώρας της περιοχής του Ευξείνου Πόντου θα μπορεί να έρχεται στην Ελλάδα για να αγοράσει μεταχειρισμένο ή καινούργιο αυτοκίνητο. Και να μην πηγαίνει στο Βέλγιο ή στην Ολλανδία.

Κατάλληλη περιοχή για την ανάπτυξη αυτού του μεσογειακού κέντρου εξαγωγής αυτοκινήτου θεωρούμε ότι είναι η Θεσσαλονίκη.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Μπράβο, κύριε Υπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριοι συνάδελφοι, θέλω να σας διαβεβαιώσω για ένα πράγμα: Η Νέα Δημοκρατία με τους δύο συναδέλφους έκανε μία εποικοδομητική κριτική, αλλά ένας συνάδελφος θέλησε να μηδενίσει το νομοσχέδιο. Πέραν των ανακριβειών που ανέφερε είπε ότι υπάρχει οργή στην αγορά των αυτοκινήτων.

Έχω να πω, λοιπόν, τα εξής: Η αγορά των αυτοκινήτων έχει συγκεκριμένους εκφραστές. Παρακαλώ, λοιπόν, να μου πει ο κύριος συνάδελφος, ο συνήθως καλός πληροφορημένος, ποιος είναι εκείνος που αντιδρά σήμερα στο νομοσχέδιό μας. Σας διαβεβαιώ ότι φέτος πετύχαμε ρεκόρ πωλήσεων καινουργών αυτοκινήτων, ρεκόρ πωλήσεων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων Ι.Χ. και ρεκόρ πωλήσεων φορτηγών αυτοκινήτων. Πού είναι αυτή η αναστάτωση στην αγορά η οποία είναι μάλιστα σε τέτοιο βαθμό που θα έχουμε προβλήματα συγκρούσεων σε λίγες μέρες; Ρωτάω: Πού είναι; Και αν κάτι τέτοιο υπάρχει δεν θα έπρεπε να το πει συγκεκριμένα οι Σύλλογοι Εισαγωγέων Αυτοκινήτων; Σας διαβεβαιώ κανένα πρόβλημα δεν έχει θεθεί μέχρι σήμερα στην Κυβέρνηση. Ο Σύλλογος Εμπόρων Αυτοκινήτων -ο κ. Βασιλάς είναι ο εκπρόσωπός τους- δεν έχει θέσει κανένα πρόβλημα. Από τον Σύλλογο Μεταχειρι-

σμένων Φορητών Αυτοκινήτων, ο κ. Ισαακίδης με επεσκέφθη παρουσία του κ. συνάδελφου Θεόδωρου Στάθη του Βουλευτού Λαρίσης στο γραφείο μου και είναι σε επαφή με τους συνεργάτες μου για να εξετάσουμε αν υπάρχουν περιθώρια βελτιώσεων, να τα δούμε στην κατ' άρθρον συζήτηση. Αύριο θα τους καλέσω για να δω αν οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας εκφράζουν πράγματι τους εμπόρους φορητών αυτοκινήτων ή αυτά που λένε αποτελούν δικές τους θέσεις, ή κάποιος εξ αυτών έχει εσφαλμένη πληροφόρηση γι' αυτά που είπε σήμερα.

Το νομοσχέδιο έτυχε μιας πολύ θετικής υποδοχής και από τους πολίτες και από την αγορά γενικότερα. Και τα αυτοκίνητα, κύριοι συνάδελφοι, δεν τα αγόρασαν μόνο οι πλούσιοι. Πουλήθηκαν εκατόν ογδόντα πέντε χιλιάδες αυτοκίνητα, εκ των οποίων οι τριάντα πέντε χιλιάδες πουλήθηκαν μόνο το τελευταίο χρονικό διάστημα. Άρα, αυτό δείχνει ότι το νομοσχέδιο έχει μία καθολική αποδοχή από όλους τους παράγοντες οι οποίοι έχουν ρόλο στην αγορά, στην εμπορία και στην πώληση των αυτοκινήτων.

Κύριοι συνάδελφοι, σας καλώ να υπερψηφίσετε το νομοσχέδιο αυτό, το οποίο λύνει σημαντικά προβλήματα τα οποία επί χρόνια είχε και η χώρα μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άκουσα ένα συνάδελφο να λέει ότι η Ελλάδα είχε επανειλημμένες καταδίκες στον τομέα του αυτοκινήτου. Κύριοι συνάδελφοι, επιπλέον ως μην επιχαίρεστε πλάθοντας στο μυαλό σας καταδίκες του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου για τη χώρα μας. Καμία καταδίκη δεν υπάρχει μέχρι σήμερα από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Υπάρχει μία απόφαση, στην οποία η χώρα μας πρέπει να προσαρμοστεί. Ήδη το νομοσχέδιο αυτό το έχουμε αποστείλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι συζητήσεις που κάνουμε είναι θετικές και αποδέχονται το νομοσχέδιο αυτό. Μη γινόμαστε βασιλικότεροι του βασιλέως για να κάνουμε αντιπολίτευση στην Κυβέρνηση.

Αν η Νέα Δημοκρατία δεν έχει άλλα επιχειρήματα και επιμένει στην επιχειρηματολογία που ανέπτυξε, ας γνωρίζει τουλάχιστον ότι προσπάθησε να μας πείσει με επιχειρήματα έωλα, τα οποία δεν συνεισφέρουν στη βελτίωση του νομοσχεδίου.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το Προεδρείο δεν έχει παρά να ευχαριστήσει τον κύριο Υφυπουργό για την κοινοβουλευτική στάση και την κοινοβουλευτική πρακτική την οποία τηρεί στα νομοσχέδια τα οποία υποβάλλει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Επειδή άφησε τους Βουλευτές να μιλήσουν πρώτοι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν είναι μόνο αυτό. Διότι δέχεται και την αλλαγή και την τροποποίηση σε άρθρα του νομοσχεδίου. Δεν το συντηθίζουν πολλοί.

Ο κ. Αλογοσκούφης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εκ των πραγμάτων το παρόν νομοσχέδιο παρουσιάζει περιορισμένο ενδιαφέρον για τον απλούστατο λόγο ότι οι περισσότερες από τις διατάξεις του είναι ήδη καθεστώ. Ήδη από την κατάθεση του νομοσχεδίου έχουν εφαρμοστεί οι περισσότερες διατάξεις του, οπότε η συζήτηση που κάνουμε εδώ είναι περισσότερο για τα μάτια, διότι δεν πρόκειται να αλλάξουμε πράγματα τα οποία ήδη εφαρμόζονται αυτήν τη στιγμή στην αγορά των αυτοκινήτων, ήδη έχουν εφαρμοστεί. Από την κατάθεση του νομοσχεδίου έχει περάσει πάρα πολύς χρόνος για να έλθει να συζητηθεί εδώ στην Ολομέλεια. Αλλά νομίζω ότι πρέπει να γίνει αυτή η συζήτηση, διότι δείχνει το νομοσχέδιο αυτό πάρα πολλές από τις γενικότερες αδυναμίες της κυβερνητικής πολιτικής και ειδικότερα δείχνει τον τρόπο με τον οποίο νομοθετεί η Κυβέρνηση. Ότι δηλαδή η Κυβέρνηση δεν νομοθετεί βάσει μιας πολιτικής προδιαγεγραμμένης, αλλά νομοθετεί υπό την πίεση των συγκυριών, υπό την πίεση των περιστάσεων.

Και είναι ξεκάθαρο από αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα νομοθετικής πρωτοβουλίας που γίνεται

κάτω από πίεση. Και ποια είναι αυτή η πίεση; Είναι πίεση από δύο κατευθύνσεις. Η μία κατεύθυνση είναι η νομοθετική πίεση που υπήρχε από την Ευρωπαϊκή Ένωση για τον τρόπο με τον οποίο φορολογούσαμε κυρίως τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και προσπαθεί το παρόν νομοσχέδιο να βρει τρόπους να παρακάμψει τις αντιρρήσεις που υπάρχουν σε όλη την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση για τον τρόπο που η Ελλάδα υπερφορολογούσε διπλά τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα.

Ο δεύτερος λόγος για τον οποίο έρχεται αυτό το νομοσχέδιο - φαίνεται ξεκάθαρα από τις τροπολογίες που κατατέθηκαν στην πορεία - είναι η πίεση που δημιουργήθηκε από τις μεγάλες υπερβάσεις -και λέω μεγάλες, διότι έχουμε το κριτήριο του πληθωρισμού που πρέπει να ικανοποιήσουμε για να μπορούμε στην ΟΝΕ και εμείς έστω και καθυστερημένα- που υπήρχαν στον πληθωρισμό. Και η Κυβέρνηση θεώρησε καλό να προβεί σε αυτές τις ανορθόδοξες φορολογικές ρυθμίσεις, δηλαδή να έλθει να αναστατώσει την αγορά. Γιατί έστω και μία θετική αναστάτωση να είναι, δεν παύει να είναι μία αναστάτωση στην αγορά. Έτρεξαν όλοι να αγοράσουν αυτοκίνητα, να προλάβουν τις τιμές που μειώθηκαν. Και αργότερα -μην έχουμε καμία αμφιβολία- τα τριάντα πέντε χιλιάδες αυτοκίνητα που αναφέρατε, δεν θα αγοραστούν στη διάρκεια των επόμενων μηνών, καθώς θα ομαλοποιηθεί η αγορά. Μην έχουμε καμία αμφιβολία ότι έγιναν προαγορές αυτοκινήτων. Άνθρωποι που κανονικά θα αγόραζαν αυτοκίνητα μετά από μερικούς μήνες, πάνε να τα αγοράσουν τώρα που μειώνονται οι τιμές. Αλλά και οι δύο λόγοι νομίζω ότι έχουν μεγάλες αδυναμίες.

Η νομοθετική πίεση από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Εγώ δεν είμαι καθόλου βέβαιος ότι με το νομοσχέδιο αυτό θα σταματήσουν τα νομικά προβλήματα που έχει η Ελλάδα με την αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Θα το δούμε και στην πορεία. Και είμαι βέβαιος ότι θα υπάρξει πίεση σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα να κάνουμε και άλλες ρυθμίσεις στην αγορά των μεταχειρισμένων.

Για τον πληθωρισμό. Πράγματι με τις μειώσεις των ειδικών φόρων που φέρνει αυτό το νομοσχέδιο υπάρχει μία μείωση του πληθωρισμού. Ποιο είναι το πρόβλημα; Ότι εν πολλοίς αυτή η μείωση του πληθωρισμού είναι προσωρινή. Θα ισχύσει για τους δώδεκα μήνες στους οποίους θα έχουμε σύγκριση του παλιού δείκτη τιμών καταναλωτή -όταν ήταν υψηλοί οι φόροι των αυτοκινήτων- με τον καινούριο δείκτη τιμών καταναλωτή, μετά τις μικρές μειώσεις 5%, 6% κατά μέσο όρο, που έγιναν στο αυτοκίνητο. Γιατί είναι πρόβλημα η προσωρινή μείωση του πληθωρισμού;

Διότι ο στόχος δεν είναι να έχουμε τον πληθωρισμό για μερικούς μήνες χαμηλό, ο στόχος είναι να έχουμε τον πληθωρισμό σε μόνιμη βάση χαμηλό. Και αν δεν υπάρξουν άλλες πολιτικές -και ελπίζω να υπάρξουν- που να συντείνουν στη μονιμοποίηση αυτής της πτώσης του πληθωρισμού, θα έχουμε προβλήματα μετά από τον επόμενο Οκτώβριο, τον επόμενο Νοέμβριο όταν πλέον θα εξαλειφθεί αυτή η επίδραση η προσωρινή των μειώσεων των ειδικών φόρων από τον πληθωρισμό.

Έχουμε, λοιπόν, μια νομοθετική πρωτοβουλία εδώ που δεν εντάσσεται στα πλαίσια ενός συγκεκριμένου πολιτικού σχεδίου, μιας συγκεκριμένης πολιτικής κατεύθυνσης, αλλά που έχει να κάνει με την πίεση των συγκυριών. Και αυτή η πίεση των συγκυριών δυστυχώς είναι κάτι που χαρακτηρίζει γενικότερα τη λειτουργία πολιτική της Κυβέρνησης και την οικονομική πολιτική της Κυβέρνησης. Δεν είναι κάτι μεμονωμένο, δεν είναι κάτι που φαίνεται μόνο σ' αυτό το νομοσχέδιο. Είναι κάτι που το βλέπουμε σε πάρα πολλές περιπτώσεις. Βλέπουμε, δηλαδή, να νομοθετούμε στο πόδι, να νομοθετούμε επειδή έχουν ανακύψει ορισμένες συγκυρίες.

Και να πάμε σε μερικά θέματα διότι είμαστε στον καινούριο χρόνο. Καλλιεργείται από την Κυβέρνηση ένα κλίμα ευφορίας όσον αφορά την πορεία της οικονομίας και κατά την άποψή μας αυτό το κλίμα ευφορίας δεν έχει βάση στα πραγματικά δεδομένα της οικονομίας και είναι ιδιαίτερα επικίνδυνο, μάλιστα εν όψει των προεκλογικών παροχών που εμμέσως, πλην

σαφώς υπονόησε ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας στις πρώτες ανακοινώσεις που έκανε με τον καινούριο χρόνο.

Τι μας είπε; Μας είπε ότι η πορεία της οικονομίας είναι καλή, πάνε καλά τα φορολογικά έσοδα, πάει καλά το έλλειμμα του προϋπολογισμού -είχαμε εδώ την ευκαιρία πριν μερικές εβδομάδες να συζητήσουμε τον προϋπολογισμό- άρα θα έχω δυνατότητα στον επόμενο χρόνο να υπόσχομαι στον Έλληνα πολίτη ο οποίος έχει υπερφορολογηθεί την τετραετία που έχει περάσει, θα έχω τη δυνατότητα να κάνω μεγάλες ελαφρύνσεις φορολογικές. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να μην κοροϊδευόμαστε. Η εικόνα των δημοσίων οικονομικών όπως παρουσιάστηκε στον προϋπολογισμό -και είχαμε την ευκαιρία εδώ και τα είπαμε αναλυτικά- δεν είναι η πραγματικότητα.

Εμφανίζει ο προϋπολογισμός ένα έλλειμμα που προσεγγίζει για τη γενική κυβέρνηση το 2% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος με διάφορα λογιστικά τεχνάσματα, που αν κανείς τα αποκαλύψει όπως τα αποκαλύψαμε εδώ στη Βουλή, το έλλειμμα φθάνει στο 5% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι δεν έχουμε τα μεγάλα περιθώρια αυτά που αφήνει η Κυβέρνηση να υπονοηθούν. Θα έχουμε, φοβάμαι, επανάληψη στις επερχόμενες εκλογές της κατάστασης που είχαμε το 1996, όταν με την ίδια απειθαρεία και με την ίδια επιπολαιότητα και με την ίδια ανευθυνότητα η Κυβέρνηση -το οικονομικό επιτελείο άλλαξε εν μέρει, ορισμένοι Υφυπουργοί άλλαξαν από τότε, αλλά ο βασικός αρχιτέκτων, ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας, είναι το ίδιο πρόσωπο, ο κ. Παπαντωνίου- ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας έκαναν τις παροχές οι οποίες είχαν σαν αποτέλεσμα να καθυστερήσει η ένταξη της χώρας μας στην ΟΝΕ, σήμερα το EURO να είναι πραγματικότητα για τους έντεκα και εμείς να χαιρόμαστε για κάτι που συμβαίνει στους άλλους εν όψει του ότι θα συμβεί και σε μας. Μακάρι να συμβεί. Φοβάμαι όμως ότι αν καλλιεργηθεί αυτό το κλίμα της ανεύθυνης παροχολογίας της Κυβέρνησης για δικούς της πολιτικούς λόγους που έχουν να κάνουν με την απήχηση που δεν διαθέτει πλέον στην κοινή γνώμη της χώρας, θα χαλάσουν τα χαρακτηριστικά της οικονομίας, θα δημιουργηθεί ένα πολύ άσχημο κλίμα και θα διακυβεύσουμε ακόμη και την καθυστερημένη ένταξη μας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση.

Γι' αυτό είναι σημαντικό τα οφέλη που θα έχουμε από τη μείωση των επιτοκίων εν όψει της συμμετοχής μας στην ΟΝΕ να τα χρησιμοποιήσουμε με λελογισμένους τρόπους, να μην αρχίσουμε από τώρα να τα προεξοφλούμε για τον απλούστατο λόγο ότι η Κυβέρνηση ήδη τα έχει προεξοφλήσει. Ήδη τα κρυφά ελλείμματα των δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών, ήδη τα κρυφά χρέη των δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών, ήδη οι τόκοι που κεφαλαιοποιούνται κρυφίως στο τραπεζικό σύστημα και που θα έρθουν τα επόμενα χρόνια και θα πρέπει να πληρωθούν, αυτήν τη χρονιά πλησίασαν περίπου τα τριακόσια δισεκατομμύρια (300.000.000.000) δραχμές.

Όλα αυτά θα πρέπει κάποια στιγμή να ομαλοποιηθούν. Θα πρέπει η δημοσιονομική διαχείριση σε αυτήν τη χώρα, το νοικοκυριό, να γίνει. Φοβάμαι βέβαια ότι με το κλίμα που καλλιεργεί η Κυβέρνηση δεν θα μπορέσει η επόμενη κυβέρνηση να κάνει το νοικοκυριό που πρέπει.

Είμαστε οι πρώτοι που βγήκαμε από τον περασμένο Σεπτέμβριο και είπαμε ότι ένα από τα πρώτα πράγματα που πρέπει να γίνουν με την είσοδο της χώρας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση θα είναι η μεγάλη και αναγκαία φορολογική μεταρρύθμιση. Όχι αυτού του τύπου οι φορολογικές ρυθμίσεις. Μία φορολογική μεταρρύθμιση μελετημένη, μία φορολογική μεταρρύθμιση που θα έχει στόχο να ελαφρύνει αυτούς που έχουν υποστεί το μεγάλο βάρος από τη φορολογική λαίλαπα που έχει εξαπολύσει η Κυβέρνηση την τελευταία τετραετία, δηλαδή τους χαμηλόμισθους, τους συνταξιούχους. Θα πρέπει αυτή η φορολογική μεταρρύθμιση να στοχεύει όχι μέσω των αυτοκινήτων και των κυβικών των αυτοκινήτων, αλλά μέσω της κλίμακας, στην ελάφρυνση των χαμηλών εισοδημάτων.

Είχε υποσχεθεί η Κυβέρνηση ότι θα κάνει τιμαριθμοποίηση της

φορολογικής κλίμακας φέτος και δεν την έκανε. Θα πρέπει το αφορολόγητο όριο να αυξηθεί σημαντικά. Θα πρέπει να φθάσει, κατά την άποψή μας, τα δύο εκατομμύρια (2.000.000) δραχμές, ώστε να αφήσουμε έξω από τη δαγκάνα της φορολογίας τα χαμηλά εισοδήματα, τους χαμηλόμισθους και τους περισσότερους συνταξιούχους, αυτούς που έχουν τις συντάξεις που όλοι γνωρίζουμε και από εκεί και πέρα θα πρέπει να απλοποιηθεί το φορολογικό σύστημα.

Ήδη αυτά τα μπρος πίσω της Κυβέρνησης έχουν δημιουργήσει μία μεγάλη αναστάτωση σχετικά με το τι ισχύει και το τι δεν ισχύει, όχι μόνο στην αγορά αυτοκινήτων, αλλά γενικά στη φορολογία.

Θα φέρω ένα παράδειγμα από μια τροπολογία που κατέθεσε η Κυβέρνηση για τη φορολογία των τόκων των ομολόγων για τους μη μόνιμους κατοίκους.

Όταν το 1994 έφερε αυτήν τη φορολογία, για τους τόκους των ομολόγων, της είχαμε επισημάνει ότι αυτή η φορολογία είναι αναποτελεσματική. Ούτε έσοδα θα προσφέρει ούτε θα βοηθήσει σε τίποτα. Έρχεται σήμερα η Κυβέρνηση και παραδέχεται μόνη της, μετά από καθυστέρηση σχεδόν τεσσάρων χρόνων, ότι η φορολογία που έβαλε τότε στα ομόλογα και στα ρέπτος, όσον αφορά τουλάχιστον τους επενδυτές του εξωτερικού, δεν αποδίδει τίποτα. Έρχεται λοιπόν και την αναστέλει.

Αυτού του είδους η φορολογική πολιτική, δηλαδή φέρνουμε κάποιο μέτρο χωρίς να το έχουμε μελετήσει, το αφήνουμε ενώ βλέπουμε ότι δεν λειτουργεί και κάποια στιγμή ερχόμαστε και το ανατρέπουμε, είναι ακριβώς αυτό που πρέπει να αποφεύγεται. Το φορολογικό σύστημα πρέπει να είναι πάγιο, πρέπει οποιαδήποτε αλλαγή να είναι μελετημένη και να στοχεύει -επειδή η φορολογία είναι κάτι που πρέπει να μένει σχετικά σταθερό- σε στόχους που έχουν να κάνουν με τη γενικότερη ευημερία των πολιτών, που έχουν να κάνουν με την ανάπτυξη, γενικά να βοηθούν την ανάπτυξη, που έχουν να κάνουν με την κοινωνική δικαιοσύνη και όχι με τη συγκυριακή μείωση του πληθωρισμού.

Δεν νοείται να χρησιμοποιείται στο βαθμό που χρησιμοποιείται αυτόν τον καιρό η φορολογική πολιτική για τη μείωση του πληθωρισμού. Υπάρχουν άλλα όπλα για τη μείωση του πληθωρισμού. Και επειδή ακριβώς το όλο μείγμα της οικονομικής πολιτικής είναι τέτοιο που έχει αποδυναμώσει τα άλλα όπλα, γι' αυτό έρχεται η Κυβέρνηση και παίρνει αυτά τα μέτρα.

Εάν δεν πάρει και άλλα φορολογικά μέτρα ή άλλου είδους συγκυριακά μέτρα από τον επόμενο Οκτώβριο και μετά πολύ φοβάμαι ότι ο πληθωρισμός, ο οποίος θα έχει μια πτωτική πορεία τους επόμενους μήνες, θα αρχίσει πάλι να ανεβαίνει. Δεν ξέρω με τι ρυθμούς, γιατί υπάρχουν πολλές αβεβαιότητες, αλλά με βάση αυτήν την πολιτική είναι πολύ πιθανόν ότι η Κυβέρνηση για να συνεχίσει την πτωτική τάση του πληθωρισμού, θα έλθει και θα μειώσει και άλλους έμμεσους φόρους και θα μας λείπει "μειώνουμε τους φόρους για κοινωνικούς λόγους". Θα είναι μόνο και μόνο για να μείνει χαμηλός ο πληθωρισμός.

Είναι καλοδεχόμενες, λοιπόν, οι μειώσεις των φόρων, αρκεί να ξέρούμε γιατί τις κάνουμε και να μην τις κάνουμε για λάθος λόγους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στα πλαίσια του προϋπολογισμού που συζητήσαμε είχε πει η Κυβέρνηση ότι δεν πρόκειται να φέρει κανένα φορολογικό νομοσχέδιο. Ήδη σε αυτό το νομοσχέδιο που συζητούμε έχει φέρει μία σειρά από τροπολογίες φορολογικού χαρακτήρα. Πολλές από αυτές τις τροπολογίες είναι φορολογικά νομοσχέδια από μόνες τους.

Αποφασίστε, κύριε Υφυπουργέ: Ή φέρατε φορολογικό νομοσχέδιο ή δεν θα φέρετε. Έρχονται εδώ και γίνονται φορολογικές ρυθμίσεις καινούριες, πέραν αυτών που συζητήσαμε στην επιτροπή. Λοιπόν, πρέπει κάποια στιγμή να ηρεμήσει το φορολογικό σύστημα.

Θέλετε να κάνετε μία φορολογική μεταρρύθμιση. Και ακούγεται τώρα ότι θα φέρετε τη φορολογική μεταρρύθμιση για κοινωνικό διάλογο, υιοθετώντας τις προτάσεις που, όταν σας τις κάναμε τον περασμένο Σεπτέμβριο, βγήκατε και μας είπατε

ανεύθυνους, βγήκατε και μας

είπατε ότι αυτές θα εκτροχιάσουν τον προϋπολογισμό. Τώρα έρχεστε και υιοθετείτε τις προτάσεις που κάναμε για τη μεταρρύθμιση της άμεσης φορολογίας και λέτε ότι θα τις φέρετε στον κοινωνικό διάλογο.

Νομίζω ότι δεν νομιμοποιείται πλέον η Κυβέρνηση να κάνει καμία αλλαγή από εδώ και μπρος, στους μήνες που απομένουν μέχρι το τέλος της θητείας της, που θα δεσμεύει την επόμενη κυβέρνηση. Και το λέω αυτό πάρα πολύ σοβαρά, διότι φοβάμαι ότι θα χρησιμοποιηθεί για μια ακόμη φορά και το φορολογικό σύστημα και το γενικότερο δημοσιονομικό σύστημα για τις προεκλογικές ανάγκες του κυβερνητικού κόμματος.

Αν είστε υπεύθυνη Κυβέρνηση -και με αυτό θα τελειώσω- θα πρέπει οποιεσδήποτε αλλαγές έχετε στόχο να κάνετε, να τις αφήσετε να υλοποιηθούν μετά τις επόμενες εκλογές. Δεν νοείται να δεσμεύσετε με αποφάσεις, που θα ληφθούν στο τελευταίο τέταρτο της θητείας σας, την επόμενη κυβέρνηση.

Αυτό είναι το σωστό για μία υπεύθυνη κυβέρνηση, όποιες αλλαγές και όποια εφαρμογή πολιτικής θέλεις να κάνεις, πρέπει να γίνεται στην αρχή της θητείας σου και δεν μπορείς να παίρνεις μέτρα, τα οποία θα δέσουν τα χέρια της επόμενης κυβέρνησης.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Κοσμάς Σφυρίου έχει το λόγο ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να αρχίσω από εκεί που τελείωσε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας και να τονίσω ότι η Κυβέρνηση πράγματι πρόκειται με τον προϋπολογισμό του 2000 να φέρει φορολογικό νομοσχέδιο, με το οποίο θα κάνει τομές.

Και θα φέρει φορολογικό νομοσχέδιο, το οποίο εφαρμοζόμενο από την 1η Ιανουαρίου του 2000 θα επιταχύνει το βηματισμό της εφαρμογής της πολιτικής της και κατά το 2000, αλλά και μετά από τις επόμενες εκλογές του 2000, όταν με την εμπιστοσύνη του ελληνικού λαού θα είναι ξανά Κυβέρνηση στον τόπο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Πάλι;

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Βεβαίως.

Τώρα από εκεί και πέρα νομίζω ότι έκανε το σφάλμα ο συνάδελφος της Νέας Δημοκρατίας να επεκταθεί στα γενικότερα θέματα πολιτικής, χωρίς να αγγίζει τα κύρια σημεία του νομοσχεδίου, το οποίο συζητούμε, για το οποίο έκανε στην αρχή μόνο ορισμένες αναφορές.

Επαναλήφθηκε για ακόμη μία φορά σε αυτήν την Αίθουσα το επιχείρημα ότι τάχα το 1996 η πολιτική που ακολουθήθηκε, ήταν εκείνη που εμπόδιζε τη χώρα να μπει στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση με την πρώτη ομάδα. Η ίδια ανακρίβεια επαναλαμβάνεται, όταν είναι συνείδηση όλων των Ελλήνων πως το ότι δεν μπήκαμε στην πρώτη ομάδα, οφείλεται στη μεγάλη απόσταση, στην τεράστια απόσταση που μας χωρίζει σε όλους τους στόχους. Ήταν σε μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα της πολιτικής που ακολουθήθηκε μέχρι το τέλος του 1993.

Επομένως αυτή η αλήθεια δεν μπορεί, όσο και να γίνεται προσπάθεια, να συσκοτίζεται, να διαψεύδεται, διότι τα στοιχεία δείχνουν ότι η απόσταση ήταν τεράστια. Το πρόβλημα σύγκλισης που κατέθεσε η Νέα Δημοκρατία και που εφαρμόστηκε τον πρώτο χρόνο, απέτυχε στους στόχους. Απείχε τόσο πολύ από τους στόχους που η ίδια είχε θέσει και που ουσιαστικά ήταν ανεφάρμοστοι.

Εκ των πραγμάτων, αν διαβάσουμε τις προγραμματικές δηλώσεις της Κυβέρνησης του 1996, μιλούσε από τότε -και αυτό είναι σαφές- για το ότι στο τέλος αυτού του αιώνα, δηλαδή ουσιαστικά την άνοιξη του 2000 με το τέλος του '99, θα κριθεί η ελληνική οικονομία για την ένταξη στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση. Και αυτό ακολουθείται με συνέπεια.

Τώρα επανήλθε ακόμη μία φορά η Νέα Δημοκρατία λέγοντας ότι τάχα η εικόνα που εμφανίζει ο προϋπολογισμός και τα στοιχεία δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, ότι πρέπει να ομαλοποιηθεί η διαχείριση των δημοσιονομικών και άλλα τέτοια επιχειρήματα που

ακούσαμε, όταν είναι γνωστό ότι με τα ίδια ακριβώς κριτήρια ελέγχεται η επίδοση όλων των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όταν έχει τονιστεί κατ' επανάληψη σε αυτήν την Αίθουσα ότι υφίστανται τριπλό έλεγχο από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των υπηρεσιών, όπως γίνεται για όλες τις χώρες, προκειμένου να αναγνωρίζεται σε κάθε περίπτωση η εξέλιξη των δεικτών, δηλαδή ουσιαστικά η επίδοση της εθνικής οικονομίας σε όλους τους τομείς. Και βέβαια γίνεται αποδεκτό από την Ευρωπαϊκή Ένωση και για την Ελλάδα με τα ίδια ακριβώς κριτήρια, όπως και για τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Εκείνη που επιμένει μονότονα να απέχει από αυτήν την κοινή πορεία και να δίνει τις δικές εκτιμήσεις κάθε φορά, ουσιαστικά παρουσιάζοντας κατά τη δική της οπτική γωνία για να δημιουργεί εντυπώσεις, είναι η Νέα Δημοκρατία λέγοντας ότι δεν είναι η πραγματική εικόνα, ότι τάχα είναι συγκαλυμμένη αυτή η εικόνα που εμφανίζουν τα στοιχεία των εθνικών λογαριασμών.

Βέβαια, κύριοι συνάδελφοι, τονίστηκε ότι το κλίμα ευφορίας, το οποίο καλλιεργήθηκε ή καλλιεργείται με τις εξελίξεις της εθνικής οικονομίας δεν έχει βάση και είναι επικίνδυνο. Κοιτάξτε, εμείς δεν λέμε ότι θα πρέπει να υπάρχει ευφορία και εφησυχασμός. Αντίθετα σε κάθε ευκαιρία τονίζουμε και ως πλειοψηφία, αλλά το κάνει συχνά και η Κυβέρνηση δια των αρμοδίων Υπουργών, ότι χρειάζεται ασφαλώς εγρήγορση και χρειάζεται ασφαλώς συνέχιση της προσπάθειας. Σε καμία περίπτωση δεν μιλάει κανείς για εφησυχασμό. Και βέβαια αυτό δεν σημαίνει ότι δίνεται το δικαίωμα στη Νέα Δημοκρατία να μηδενίζει και να λέει ότι δεν έχει καμία βάση η θετική αποτίμηση της πορείας της εθνικής οικονομίας με θετικό αντίκτυπο βέβαια στο σύνολο του ελληνικού λαού και σε όλους τους τομείς της εθνικής μας οικονομίας.

Τονίζεται ότι η μείωση του πληθωρισμού είναι προσωρινή. Αυτό είτε προηγουμένως η Νέα Δημοκρατία δια του εκπροσώπου της. Και βέβαια θέλησε να πει ότι αν περιοριστεί μόνο στη μείωση κάποιων συντελεστών της έμμεσης φορολογίας πιθανότατα αύριο-μεθαύριο να μην έχουμε μόνιμα χαμηλό πληθωρισμό, αλλά να έχουμε αναζωπύρωση του πληθωρισμού. Βέβαια αυτό δεν έχει σχέση με την πραγματικότητα διότι δεν είναι το μόνο στοιχείο της αντιπληθωριστικής πολιτικής που ακολουθείται. Υπάρχει ένα ολόκληρο πλέγμα μέτρων αντιπληθωριστικής πολιτικής και όλα μαζί είναι που συμβάλλουν στην ταχεία μείωση του πληθωρισμού, με στόχο πράγματι -και είναι επιθυμητός νομίζω απ'όλους τις πτέρυγες και κυρίως είναι επιθυμητός απ'όλους τους Έλληνες πολίτες, όποιο κόμμα και αν ψηφίζουν- να δούμε στο τέλος του 1999 τον πληθωρισμό να πέφτει στο 2%. Ήταν όνειρο δεκαετιών για να μην κατατρώγει το εισόδημα των Ελλήνων πολιτών ο υψηλός πληθωρισμός. Κάποτε η πολιτική εγίνετο με το κατά πόσο, μπαίνοντας η νοικοκυρά με πέντε δραχμές στο μαγαζί, θα μπορούσε με αυτές τις πέντε δραχμές να βρει τα αγαθά στις ίδιες τιμές που τα έβρισκε την προηγούμενη φορά και να μπορεί να γεμίσει με τα χρήματα αυτά το καλάθι της. Διότι κάθε φορά έβρισκε και αυξημένες τις τιμές και το καλάθι της νοικοκυράς ήταν το κύριο στοιχείο της πολιτικής που εγίνετο σ'αυτόν τον τόπο, όταν ο πληθωρισμός με την πολιτική αυτής της παράταξης ήταν στο 24%-25% πριν το 1981 και ήταν περίπου στο 14%-15% πριν από το 1994.

Επομένως, εμείς λέμε ότι είναι θετικότατο στοιχείο για όλους τους Έλληνες πολίτες η μείωση του πληθωρισμού στο 2%. Βεβαίως, η αντιπληθωριστική πολιτική πρέπει να μην είναι μονόπλευρη, να έχει πολλά στοιχεία που να συμβάλλουν στη συγκράτηση του πληθωρισμού στα χαμηλά επίπεδα.

Πρέπει, όμως, να τονίσω ότι υπάρχουν δύο πράγματα που θα πρέπει επιτέλους να τα συμφωνήσουμε σε αυτόν τον τόπο. Πρώτον, κύριοι συνάδελφοι, είναι ή δεν είναι αναγκαίο να μειωθούν οι έμμεσοι φόροι στην Ελλάδα; Είναι αφύσικα υψηλή η έμμεση φορολογία στην Ελλάδα σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Ναι ή όχι;

Είναι ένα από τα στοιχεία αδικίας του φορολογικού μας συστήματος, ναι ή όχι; Ασφαλώς ναι και επιβάλλεται να

γίνονται μέτρα πολιτικής, δεν μπορεί να γίνουν εφάπαξ, πρέπει όμως, να αποτελούν το σταθερό στόχο της φορολογικής μεταρρύθμισης, που βήμα προς βήμα, θα οδηγήσει στη μείωση της έμμεσης φορολογίας, κύριε Υπουργέ.

Εμείς σημειώνουμε, ότι το γεγονός ότι πήγαν σήμερα στο 63,5% σαν ποσοστό επί των συνολικών φορολογικών εσόδων, τα έσοδα από την έμμεση φορολογία, από το 70,9% που ήταν στο τέλος του 1993 από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, είναι ένα θετικό βήμα. Δεν λέμε ότι ελύθη και έγινε δίκαιο εκ θαύματος το φορολογικό σύστημα, αλλά είναι ένα θετικό βήμα που δεν μπορούμε να το μηδενίσουμε και επιμένουμε στην ανάγκη να μειωθεί το ποσοστό της έμμεσης φορολογίας στην πορεία και των επομένων χρόνων, για να κάνουμε δικαιότερο το φορολογικό σύστημα.

Και βέβαια, ορισμένοι από τους συντελεστές που μειώνονται εδώ, δεν μειώνονται προσωρινά. Όταν μετατάσσεται δηλαδή στο 8% το ΦΠΑ για το ηλεκτρικό ρεύμα και άρχισε ήδη από την 1η Ιανουαρίου του 1998, αυτό δεν γίνεται προσωρινά, θα συνεχίσει και στα επόμενα χρόνια και βέβαια, μέχρις ότου να δούμε, αν θα υπάρξει φορολογική εναρμόνιση στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διότι μην ξεχνάμε, ότι αργά ή γρήγορα, όταν θα λειτουργεί το ενιαίο οικονομικό και νομισματικό σύστημα σε όλη την Ευρώπη, η Ευρώπη θα οδηγηθεί σε ενιαίες φορολογικές ρυθμίσεις. Εκεί θα κατατείνουν τα πράγματα και τότε θα έχουμε πολλά να συζητήσουμε και ίσως πολλά να προσαρμόσουμε από τη φορολογική νομοθεσία, την οποία έχουμε στη χώρα μας.

Τώρα, για το ότι πρέπει το φορολογικό σύστημα να ηρεμήσει, ασφαλώς χρειάζεται σταθερότητα στο φορολογικό σύστημα, αναγκαίο όμως είναι οι βελτιώσεις του φορολογικού συστήματος, να γίνονται, κύριοι συνάδελφοι, και να γίνονται με συγκροτημένη και καλομελετημένη προετοιμασμένη νομοθεσία και έτσι πιστεύω, ότι θα είναι το φορολογικό νομοσχέδιο που θα συνοδεύσει τον προϋπολογισμό του 2000.

Δεν μπορεί, όμως, να λείπει η παράταξη αυτή, να ηρεμήσει το φορολογικό σύστημα. Θυμώμαι όταν μιλούσα σαν Βουλευτής από αυτό το Βήμα και έκανα μία κριτική για τη φορολογική πολιτική της Νέας Δημοκρατίας την περίοδο της υπουργίας Παλιαοκρασσά, ότι όταν αναφέρθηκα, ότι με άμεσο τρόπο ή με έμμεσο στα περίφημα πολυνομοσχέδια είχαμε δεκάξι περίπου φορολογικούς νόμους επί Νέας Δημοκρατίας, από εκείνο το έδρανο ο αείμνηστος Αθανάσιος Κανελλόπουλος μου επεσήμανε, κάνετε λάθος. Εγώ μέτρησα -μου λέει- τριάντα τρεις φορολογικές νομοθετικές παρεμβάσεις στα χρόνια της Νέας Δημοκρατίας. Και αυτή ήταν η πραγματικότητα. Είχε δικίο ο αείμνηστος Κανελλόπουλος.

Τώρα, λοιπόν, έρχονται και λένε, ότι πρέπει από αυτήν την Κυβέρνηση να υπάρξει ηρεμία, σε ό,τι αφορά τις φορολογικές ρυθμίσεις.

Ασφαλώς, κύριε Υπουργέ, είναι ένας από τους βασικούς στόχους, έτσι όπως εξελίσσονται τα οικονομικά της χώρας μας, όταν θα έχουμε εξασφαλίσει την ένταξη στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση, μία τολμηρή φορολογική μεταρρύθμιση. Και εμείς, ως πλειοψηφία αξιώνουμε από την Κυβέρνηση αυτή την τολμηρή φορολογική μεταρρύθμιση, η οποία θα έχει δύο στόχους: Να κάνει δικαιότερη την άμεση φορολογία και να μειώσει την έμμεση φορολογία σαν ποσοστό επί των συνολικών φορολογικών εσόδων, όπως αναφέραμε προηγουμένως.

Τώρα, για να έρθω λίγο στο νομοσχέδιο, το οποίο συζητούμε. Κοιτάξτε, δε νομίζω ότι χρειάζεται να επιχειρηματολογήσουμε, γιατί είναι αναγκαίες αυτές οι διατάξεις. Το γεγονός ότι χρειάζεται να υπάρξει και εναρμόνιση σε αυτά, τα οποία ισχύουν με βάση το άρθρο 95 της Συνθήκης στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι προφανές και μπορούμε να πούμε, ότι όσο κρατήσαμε κρατήσαμε, αρκετά χρόνια καθυστερήσαμε το ζήτημα, κάποια εναρμόνιση θα έπρεπε να επέλθει και καλό είναι το ό,τι με αυτό το νομοσχέδιο επέρχεται μία εναρμόνιση.

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

Ακούστηκε από τον κύριο συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας, ότι δεν είναι βέβαιος, ότι δεν θα υπάρξει επίθεση πάλι από πλευράς υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μάλιστα με κατεύθυνση το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Εγώ πάντως πρέπει να σημειώσω, ότι η έκθεση του επιστημονικού συμβουλίου τονίζει, ότι η καθιέρωση -στη σελίδα 2-του τέλους ταξινόμησης καθώς και ο τρόπος διαμόρφωσής του φαίνεται να μην αντίκειται στις απαιτήσεις των κοινοτικών κανόνων.

Και βέβαια, πρέπει να σημειώσουμε ότι εδώ λαμβάνεται υπόψη και αυτό είναι το σημαντικότερο στοιχείο του νομοσχεδίου που συζητούμε- και δεν πρέπει να γίνεται προσπάθεια υποβάθμισής του- ότι από την επιδίωξη των δύο κριτηρίων και κυρίως της αντιρρυστικής τεχνολογίας σαν βασικού στοιχείου με το οποίο προσδιορίζεται αυτή η έμμεση φορολογία, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέτρο αντιρρυστικής πολιτικής, να ασκηθεί, δηλαδή, αντιρρυστική πολιτική -και έπρεπε να το απαιτούμε ασφαλώς όλες οι πτέρυγες το θέμα αυτό της έμμεσης φορολογίας- και να φθάσουμε στο μέσο όρο των έξι ετών όπως ορίσατε, κύριε Υπουργέ, δηλαδή να προσεγγίσουμε το μέσο ευρωπαϊκό όρο, σε ό,τι αφορά τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που θα είναι σημαντικότερη η συμβολή στην αντιρρυστική στην χώρα μας και ιδιαίτερα στην πρωτεύουσα και σε άλλες μεγαλουπόλεις. Αυτό είναι επιβεβλημένο και φαίνεται ότι είναι αποδεκτό από την πλευρά των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και πρέπει να συμπληρώσω ακόμη ότι παράλληλα τηρείται -και αυτό φαίνεται να προκύπτει από τις μέχρι τώρα αξιολογήσεις- και η αρχή της φορολογικής ουδετερότητας, με τον τρόπο τον οποίο εισάγονται αυτές οι διατάξεις. Μάλιστα από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιτρέπεται να είναι ελεύθερα τα κράτη-μέλη να υποβάλουν τα προϊόντα τους και εν προκειμένω τα αυτοκίνητα και σε διαφορετικούς συντελεστές φορολογικής επιβάρυνσης, αρκεί τα στοιχεία να ακολουθούν την αρχή της φορολογικής ουδετερότητας και παράλληλα να στηρίζονται οι συντελεστές σε αντικειμενικά κριτήρια. Και τα κριτήρια τη στιγμή που λαμβάνουν υπόψη τον κυλινδρισμό των οχημάτων, ασφαλώς δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι είναι αντικειμενικά.

Σημειώνουμε δε ότι καλώς γίνεται η μεγαλύτερη μείωση στους κυβισμούς των χιλίων διακοσίων μέχρι χιλίων τετρακοσίων κυβικών εκατοστών, διότι και μεν είναι και ο μεγαλύτερος όγκος των οχημάτων που κυκλοφορούν και πιθανότατα να είναι -δεν έχω στοιχεία πρόχειρα- και ο μεγαλύτερος όγκος των ρύπων που εκτémπονται από τον τεράστιο αριθμό αυτού του κυβισμού των αυτοκινήτων.

Άρα σωστό είναι σε ό,τι αφορά το κίνητρο που δίνεται στη συγκεκριμένη περίπτωση και είναι κοινωνικά δίκαιο με τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζονται οι συντελεστές, γι'αυτές τις κατηγορίες των οχημάτων.

Όμως, κύριοι συνάδελφοι, θέλω πριν κλείσω να πω, ότι δεν μπορούν να χαρακτηρίζονται ανορθόδοξες φορολογικές ρυθμίσεις οι οποίες μάλιστα τονίστηκε ότι προκαλούν αναστάτωση στην αγορά. Τονίστηκε από συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας, ότι έστω και θετική να είναι μια αναστάτωση, είναι μια αναστάτωση. Δηλαδή, τι θα πρέπει; Θετικά στοιχεία, τα οποία λαμβάνονται και είναι και για τον πολίτη, τον καταναλωτή, θετικά και για τον επαγγελματία θετικά, θα πρέπει να τα χαρακτηρίζουμε ως ανορθόδοξα, διότι προκαλούν λεία μία αναστάτωση; Δεν μπορεί να επιχειρηματολογήσει κάποιος σοβαρά πάνω σ'αυτό με δεδομένο, ότι η αγορά πράγματι διαμορφώνει τους κανόνες της και κάποτε έχει τις διακυμάνσεις, την άνοδο της ζήτησης και τη μείωση της ζήτησης. Ξέρετε εσείς καμία αγορά που να μην εμφανίζονται αυτές οι διακυμάνσεις; Εμφανίστηκε το ρεκόρ πωλήσεων αυτήν την περίοδο. Εμείς πιστεύουμε ότι εάν συνεχίσει -και θα συνεχίσει- η εφορολόγηση αυτής της νομοθεσίας και για τα επόμενα χρόνια μέχρι να δούμε πώς θα αντιμετωπισθεί φορολογικά και στο μέλλον, πιστεύουμε ότι επειδή έχουμε μεγάλο όγκο μεταχειρισμένων οχημάτων, είτε είναι Ι.Χ. είτε είναι δημοσίες χρήσεις είτε είναι φορτηγά αυτοκίνητα, πιστεύουμε ότι ομαλά θα επιδράσει στην πορεία του χρόνου. Δεν είναι λίγα, τα

αντικαταστήσαμε και τελείωσε. Είναι τεράστιος όγκος.

Και μακάρι, κύριοι συνάδελφοι, να αντικατασταθούν όλα, αν είναι δυνατόν, σε ένα μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα, για να έχουμε μείωση του μέσου όρου της ηλικίας και να έχουμε θετικές επιδράσεις στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Είναι ζητούμενο.

Επομένως, μην προσπαθούμε μια θετική εξέλιξη να την εμφανίσουμε ως ανορθόδοξη πολιτική και μάλιστα που δημιουργεί αναστάτωση στην αγορά.

Κάθε άλλο. Πιστεύω ότι πρέπει να υπογραμμίσουμε τη θετική συμβολή που έχει τόσο στην αγορά όσο και στην αντιρρυσπαντική πολιτική που πρέπει να ακολουθεί η χώρα μας.

Τέλος έγινε μία προσπάθεια από την πλευρά της Αντιπολίτευσης να υποβαθμιστεί η θετική επίδραση που έχει στον πληθωρισμό το νομοσχέδιο αυτό, καθώς και τα μέτρα πολιτικής μείωσης έμμεσης φορολογίας. Δεν το κάνετε, είπαν οι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, γιατί θέλετε να κάνετε κοινωνική πολιτική, αλλά γιατί θέλετε να ρίξετε τον πληθωρισμό στο 2%. Αυτό σας καίει και για αυτό το κάνετε.

Δεν έχω καταλάβει αν τελικά μιλούμε την ίδια γλώσσα για να μπορούμε να συνεννοηθούμε. Δηλαδή η μείωση του πληθωρισμού στο 2% είναι ζητούμενο για την Κυβέρνηση; Δεν είναι ζητούμενο για την ελληνική κοινωνία; Δεν είναι ζητούμενο του ελληνικού λαού η μείωση στο 2%; Δεν είναι κοινωνική απαίτηση ο χαμηλός πληθωρισμός;

'Ερχονται, λοιπόν, και μας λένε ότι "εσείς θέλετε να πιάσετε αυτό το 2%, αυτό σας καίει τώρα, για αυτό κάνετε δήθεν αυτήν την πολιτική, τάχα ως κοινωνική πολιτική".

Δεν είναι, κύριοι συνάδελφοι, έτσι. Είναι συνδεδεμένα και τα δύο πράγματα. Δεν μπορεί για να κάνει κανείς μία φθηνή αντιπολίτευση να αποσυνδέει το ένα από το άλλο.

Βεβαίως το ομολόγησε η Κυβέρνηση ότι παίρνει αυτά τα μέτρα για να συμβάλει στη μείωση του πληθωρισμού. Αλλά όμως δεν είναι άσκηση κοινωνικής πολιτικής η μείωση του πληθωρισμού, να μην κατατρώγει το εισόδημα του εργαζόμενου, του συνταξιούχου, του επαγγελματία και ταυτόχρονα τη μείωση των επιτοκίων για να μη γίνονται αγχόνη στον 'Ελληνα επαγγελματία;

Δεν μπορούμε, λοιπόν, να ερχόμαστε και να αποσυνδέουμε την κοινωνική πωσασία που έχουν αυτές οι εξελίξεις και βεβαίως τη συμβολή που έχουν τα μέτρα πολιτικής αυτού του είδους προς αυτήν την κατεύθυνση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Υπουργός Δικαιοσύνης διαβίβασε στον Πρόεδρο της Βουλής έγγραφο του Εισαγγελέα Πρωτοδικών Θεσσαλονίκης με το οποίο υποβάλλεται προκαταρκτική ποινική δικογραφία σχηματισθείσα κατόπιν εγκλήσεως του Ευσταθίου Θεοδ.Τσομίδη, δικηγόρου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, κατά του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Αναστασίου Μαντέλη.

Επίσης ο Υπουργός Δικαιοσύνης διαβίβασε στη Βουλή αιτήσεις της Εισαγγελικής Αρχής για την άρση της ασυλίας της Βουλευτού κ. Στυλιανής Αλφιέρη και του Βουλευτού κ. Χρήστου Θεοδώρου.

Παραπέμπονται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Ο κ. Σπυριούννης έχει το λόγο για να δευτολογήσει.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, δεν μπορώ να μην επισημάνω με ιδιαίτερη ικανοποίηση το συναινετικό πνεύμα με το οποίο περιβάλλεται η διαδικασία της Βουλής για το συζητούμενο νομοσχέδιο. Νομίζω, ότι πέρα από τη δυνατότητα που δίνει αυτή η ήρεμη και με πρόθεση σύνθεσης των επιμέρους νόμων για την επιλογή του καλύτερου δυνατού συνδυασμού, βιώνει και τη λειτουργία του Κοινοβουλίου και τη νιώθει και ο Βουλευτής και τα κόμματα. Διότι αυτή η ποιοτική διαλεκτική δικαιώνει τη δημοκρατία.

Νοιώθουν, επαναλαμβάνω, κύριε Πρόεδρε, και οι Βουλευτές και τα κόμματα ότι συντελείται υψηλής ποιότητας νομοθετικό έργο στο Κοινοβούλιο. Συγχαίρω, να μου επιτρέψετε με την ταπεινοφροσύνη

και τη λιτότητα που οφείλω, τη συμπεριφορά του κυρίου Υπουργού.

Το δεύτερο σημείο, που ήθελα να θίξω είναι το εξής: Μπαίνει και το κοινωνικό στοιχείο με τις αριθμητικές διαστάσεις που αναφέρονται αναλυτικά στο νομοσχέδιο, στην εκτίμηση των επιδιώξεων του νομοσχεδίου με σκοπό να εναρμονίσει το στόλο, με σκοπό να εξασφαλίσει καλύτερους όρους οδικής ασφάλειας, με σκοπό να μειωθεί ο πληθωρισμός στο 0,29%, με σκοπό μπαίνει και το κοινωνικό στοιχείο, γιατί είδαμε ότι τα μικρά και τα μεσαίου κυβισμού αυτοκίνητα τόσο στα καινούρια, όσο και στα μεταχειρισμένα θα τύχουν ειδικότερης ελάφρυνσης.

'Ενα άλλο σημείο γενικό που θέλω να θίξω είναι ότι δεν πλήττεται, κύριε Πρόεδρε το Κοινοβούλιο παρά εξ' οικείας αμαρτίας. Η αξιοπιστία του πολιτικού κόσμου είναι εκείνο που είπε ο Περικλής στον Επιτάφιο του πρώτου έτους του Πελοποννησιακού Πολέμου. 'Οχι "τας των εναντίον διανοίας, αλλά τις ημέτερες αμαρτίες φοβάμαι".

Πλήττεται ο πολιτικός κόσμος, πλήττεται η αξιοπιστία της πολιτικής όταν ελαφρά τη καρδία μέσα σε ένα σύστημα κεκτημένου πειρασμού σκανδαλογίας για την εξασφάλιση κάποιων -θα το πω, κύριοι συνάδελφοι, ελεύθερα, μη με παρεξηγήσετε- ψηφοθηρικών ευνοιών, αφήνουμε να αιωρούνται πράγματα που πλήττουν τον πολιτικό κόσμο. Μιλώ για τα επιχειρήματα που εξετέθησαν εδώ μέσα ότι δήθεν το νομοσχέδιο με τις αμβλύνοεις που έχει γίνεται παιχνίδι στα γνωστά διαπλεκόμενα συμφέροντα.

Το νομοσχέδιο έχει συγκεκριμένη στόχευση και η διάρθρωση των άρθρων του των οποίων θα αρχίσουμε τη συζήτηση αύριο πιστεύω ότι πραγματώνει αυτές τις στοχεύσεις. Ψηφίζω το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Βούλγαρης έχει το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, πήρα το λόγο για να επισημάνω περισσότερο σ' αυτήν τη δευτερολογία μου τον περιβαλλοντικό χαρακτήρα που έχει το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα, γιατί πραγματικά όταν θεσμοθετούμε ρυθμίσεις οι οποίες αφορούν τη ζωή των κατοίκων των αστικών κέντρων, πρέπει να μιλούμε με όρους περιβαλλοντικούς και όχι μόνο με οικονομικούς όρους, διότι η προστασία της ανθρώπινης ζωής και η προστασία του περιβάλλοντος έχουν πολύ μεγαλύτερη σημασία από τις οποιοσδήποτε οικονομικές ρυθμίσεις που συζητούμε και νομοθετούμε στη Βουλή.

Από τα δύομις εκατομμύρια περίπου επιβατηγά αυτοκίνητα που κυκλοφορούν σήμερα στη χώρα μας, ένα ποσοστό γύρω στο 46% είναι αντιρρυσπαντικής τεχνολογίας, είναι τα λεγόμενα καταλυτικά αυτοκίνητα. Εάν δούμε το πώς κατανέμονται αυτά τα αυτοκίνητα στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας μας, δηλαδή στην Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και τη Πάτρα, θα διαπιστώσουμε ότι, περίπου το 65% των επιβατηγών αυτοκινήτων κυκλοφορούν σ' αυτά τα τρία μεγάλα αστικά κέντρα. Και βέβαια θα πρέπει να δούμε -και θα καταθέσω αυτόν τον πίνακα στη Βουλή- ποιες είναι οι επιπτώσεις των ρύπων των αυτοκινήτων της αντιρρυσπαντικής λεγόμενης τεχνολογίας σε σχέση με αυτά της συμβατικής τεχνολογίας αλλά και χρονολογικά σ' αυτές τις κατηγορίες που θεσπίζει το σχέδιο νόμου, προκειμένου να επιβληθεί το ειδικό τέλος της φορολογίας.

Αναφορικά μ' αυτόν τον πίνακα και σε σχέση με τέσσερις ρύπους οι οποίοι συνθέτουν το γνωστό νέφος των αστικών κέντρων και οι οποίοι ρύποι δημιουργούν προβλήματα στην ανθρώπινη υγεία, που είναι το μονοξείδιο του άνθρακα, το οξείδιο του αζώτου, οι οργανικοί υδρογονάνθρακες και οι πτητικοί υδρογονάνθρακες, αν πάρουμε ένα αυτοκίνητο αντιρρυσπαντικής τεχνολογίας που κατασκευάζεται μετά το 1996 και θεωρούμε ότι έχουμε μια μονάδα για κάθε ένα απ' αυτούς τους ρύπους, θα δούμε ότι στα αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν από το 1992 μέχρι το 1995, η μονάδα αυτή γίνεται 1,4 για το μονοξείδιο του άνθρακα, 2 για το οξείδιο του αζώτου, 2 για τους οργανικούς υδρογονάνθρακες και 1 μονάδα για τους πτητικούς υδρογονάνθρακες.

Ενώ για τα αυτοκίνητα πριν το 1992 τα ποσοστά αυτά αντίστοιχα εμφανίζονται σε 1,4 για το μονοξείδιο του άνθρακα,

2 για το οξείδιο του αζώτου, 2 για τους οργανικούς υδρογονάνθρακες και 20 για τους πτητικούς υδρογονάνθρακες. Και φτάνοντας στα συμβατικά αυτοκίνητα, τα ποσοστά αυτά αυξάνονται σταδιακά σε 23,6 , 19,4, 31,3 και 20 αντίστοιχα. Πραγματικά απ'αυτά τα στοιχεία μπορούμε να καταλάβουμε πόσο σημαντικές είναι οι οικονομικές ρυθμίσεις που αφορούν το τέλος ταξινόμησης των αυτοκινήτων, ξεκινώντας από τα αυτοκίνητα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που κατασκευάζονται μετά το 1996 στα 900 κυβικά με συντελεστή 16% και ανεβαίνοντας στις άλλες κατηγορίες στο 37%, στο 61% και στο 93% για τα συμβατικής τεχνολογίας αυτοκίνητα. Έτσι διαπιστώνουμε για το πόση μεγάλη σημασία δίνει η Κυβέρνηση με τα συγκεκριμένα οικονομικά μέτρα στα θέματα της προστασίας του περιβάλλοντος και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης κυρίως για τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας μας Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Πάτρα, δεδομένου ότι όπως ανέφερα πριν το 65% των αυτοκινήτων αυτών της καταλυτικής τεχνολογίας, κυκλοφορούν στα τρία αυτά αστικά κέντρα.

Κύριοι συνάδελφοι, αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό στοιχείο, το οποίο θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας, όταν θα έλθει η στιγμή να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο. Γιατί, πέρα από τα οικονομικά όπως αναφέρθηκαν και πριν, θα πρέπει να διαπιστώσουμε ότι στην κατεύθυνση της προστασίας του περιβάλλοντος, το παρόν σχέδιο νόμου, έχει μια συγκεκριμένη πολιτική, η οποία σαφώς είναι περιβαλλοντική πολιτική. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Σκρέκας έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ορισμένες παρατηρήσεις στην ομιλία σας, κύριε Υπουργέ, ήθελα να κάνω. Πρώτον, για το ποια είναι η θέση της Νέας Δημοκρατίας στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο, αν είμαστε υπέρ της κατάργησης του φόρου ή αν είμαστε υπέρ της διατήρησής του. Είμαστε υπέρ ενός φορολογικού συστήματος στον τομέα των αυτοκινήτων που θα αποτελέσει μοχλό για τα συμφέροντα των πολιτών αλλά και της οικονομίας γενικότερα.

Θα περίμενα, κύριε Υπουργέ, γιατί θεωρώ ότι είστε από τους εργατικότερους Υπουργούς της Κυβέρνησης, βέβαια, την ποιότητα της δουλειάς σας την προσδιορίζει βέβαια το αποτέλεσμα των νομοθετημάτων που μπαίνουν σε εφαρμογή και αυτά διαχρονικά θα τα δει κανείς. Γεγονός είναι ότι προσπαθείτε περισσότερο απ'όλους τους άλλους. Έτσι, λοιπόν, η Νέα Δημοκρατία είναι υπέρ ενός φορολογικού συστήματος, μιας φορολογικής μεταρρύθμισης η οποία θα λειτουργεί θετικά και για τον τόπο μας, για την Ελλάδα μας, για την ανάπτυξη, αλλά μέσα στο γενικότερο τοπίο στο οποίο βρισκόμαστε χωρίς να είμαστε αντίθετοι μ'αυτά που είμαστε υποχρεωμένοι να εφαρμόσουμε που προβλέπονται από το Κοινοτικό Δίκαιο, το οποίο όπως ξέρετε υπερισχύει και των ελληνικών νόμων, αλλά και του Συντάγματος.

Εγώ δεν είμαι νομικός, αλλά θέλω να προσθέσω κάτι σε αυτό το οποίο αναφέρθηκε από τον εκπρόσωπο του κόμματος της Πλειοψηφίας. Είπε ότι στη νομοτεχνική επεξεργασία οι παρατηρήσεις που έγιναν στο άρθρο 2 λένε τα εξής: "Το άρθρο αυτό του νομοσχεδίου παρέχει μία γενική εικόνα του νέου φορολογικού καθεστώτος που υιοθετείται. Η καθιέρωση του "τέλους ταξινόμησης", καθώς και ο τρόπος διαμόρφωσής του, φαίνεται να μην αντίκειται στις απαιτήσεις των κοινοτικών κανόνων." Χρησιμοποιείται η λέξη "φαίνεται". Εγώ δεν είμαι νομικός, αλλά όπως το ακούω θεωρώ ότι δεν έχει μελετηθεί όσο πρέπει, σε βάθος, ώστε να είμαστε βέβαιοι ότι δεν αντίκειται.

Η δεύτερη παρατήρηση που θέλω να κάνω έχει σχέση με τις ανάγκες του κράτους και τα έσοδά του, καθώς και με την άποψη την οποία εξέφρασε ο συνάδελφος κ. Βεζδρεβάνης, δηλαδή, ότι με το να καταργηθούν τελείως οι φόροι δημιουργείται πρόβλημα δημοσιονομικών εσόδων. Βέβαια, τα δημοσιονομικά έσοδα, κύριε Υπουργέ, είναι συνάρτηση των αναγκών που δημιουργεί ένα κράτος. Και δυστυχώς, εσείς τα δεκαεπτά χρόνια που κυβερνάτε τον τόπο δημιουργήσατε πολλές ανάγκες. Δημιουργήσατε ένα υδροκέφαλο κράτος το οποίο για να συντηρηθεί θέλει πολλά χρήματα και τώρα προσπαθείτε να βρείτε τρόπους ώστε τα έσοδα

του κράτους να κρατηθούν στα επίπεδα που χρειάζονται για να συντηρηθεί αυτό το υδροκέφαλο κράτος. Εμάς βεβαίως, αυτή η πολιτική δεν μας βρίσκει σύμφωνους.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Το τρίτο θέμα που θα ήθελα να σχολιάσω έχει σχέση με το γεγονός ότι αυτό το νομοσχέδιο θα βοηθήσει στη βελτίωση του περιβάλλοντος, στην καταπολέμηση των ρύπων, διότι θα έχουμε καινούριας τεχνολογίας αυτοκίνητα στη χώρα μας. Μα, η αντιμετώπιση αυτού του θέματος μπορεί κάλλιστα να έρθει μέσα από την απελευθέρωση της αγοράς των αυτοκινήτων που η προσφορά και η ζήτηση θα προσδιορίσει και θα οδηγήσει πλέον σε αυτό που ζητάμε. Αυτοκίνητα που θα είναι μικρής ηλικίας, αλλά που θα είναι και καλά. Διότι όταν ένας πολίτης έχει τη δυνατότητα να αγοράσει ένα καινούριο αυτοκίνητο χωρίς μεγάλες επιβαρύνσεις, λογικό είναι να κατευθυνθεί προς αυτήν την κατεύθυνση.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να κάνω μία παρατήρηση σε αυτό που είπατε για τα μεταχειρισμένα φορτηγά αυτοκίνητα για τα οποία εμείς στην επιτροπή είπαμε να υπάρξει εξίσωση, ίση μεταχείριση με τα καινούρια. Και βεβαίως, εκεί, είναι αλήθεια ότι δεν υπήρξε αντίδραση από τους εισαγωγείς καινούργιων αυτοκινήτων. Δεν έδειξαν ενδιαφέρον πάνω σε αυτό το θέμα. Και δεν έδειξαν ενδιαφέρον γιατί η αγορά του καινούριου φορτηγού αυτοκινήτου στην Ελλάδα είναι πάρα πολύ μικρή. Και είναι λογικό να είναι μικρή γιατί είναι υψηλού κόστους και όσα χρησιμοποιούνται σήμερα στην ελληνική αγορά, γι'αυτό που επιχειρούμε, την ανάπτυξη των υποδομών, είναι κυρίως αυτοκίνητα μεταχειρισμένα που είναι φθηνότερα.

Έτσι, λοιπόν, αυτή η βελτίωση που κάνατε σηκώνει περαιτέρω βελτίωση. Και εμείς γι'αυτό προσπαθούμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Περιμένω την πρότασή σας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ: Σας την είπαμε και θα την πούμε και αύριο κατά τη συζήτηση των άρθρων.

Βέβαια, εδώ πρέπει να συμπληρώσω το εξής: Είπατε ότι εσείς τα δεχθήκατε. Και είπατε ότι εμείς είμαστε σε αντίθετη στάση από αυτό που τελικά εσείς διορθώσατε. Όχι. Εμείς δεν είμαστε υπέρ της λιανικής τιμής. Αυτό το είπαμε και βέβαια το κάνατε δεκτό. Είπαμε ότι πρώτον, οι βάσεις δεν πρέπει να ξεχωρίζουν σε σχέση με τα καινούρια αυτοκίνητα και δεύτερον, να λαμβάνεται υπόψη το τιμολόγιο αγοράς αυτοκινήτου και να μην μπαίνουν όλα εκείνα τα οποία θα δυσκολέψουν το αυτοκίνητο.

Τέλος, απεύχομαι η εφαρμογή αυτού του νομοσχεδίου, που ήδη είναι σε εξέλιξη, να συνεχίσει να παρουσιάζει τις δυσκολίες που έχει δημιουργήσει στις υπηρεσίες και να μη σας υποχρεώσει μετά από λίγο καιρό να επιφέρετε βελτιώσεις είτε υπό τη μορφή τροπολογιών είτε με άλλο νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, για άλλη μια φορά γίναμε μάρτυρες μιας αντιπαράθεσης, μεταξύ της Νέας Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης για το ποιος θα ήταν πιο ικανός να προωθήσει τη χώρα μας στην ΟΝΕ.

Θα ήθελα να αναφερθώ και σε κάποια άλλα που είπε ο κ. Αλογοσκούφης από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας σχετικά με τις φορολογικές ελαφρύνσεις στα εισοδήματα των λαϊκών στρωμάτων. Αυτό για να γίνει, κύριε συνάδελφε, από κάπου θα πρέπει να παρθούν. Εμείς συμφωνούμε και κάναμε και πρόταση και γι' αυτό το θέμα και στον προϋπολογισμό και με επερώτηση και καταθέσαμε και προτάσεις. Όταν όμως λέτε ότι θα πρέπει να μειωθούν και οι συντελεστές των επιχειρήσεων, ακόμη περισσότερο απ' αυτό που είναι, καταλαβαίνετε ότι δεν πρόκειται να έχουμε καμία διαφορά από το γεγονός ότι δεν θα πληρώνουν οι μεγάλοι, άρα πάλι θα περάσουν όλα αυτά στην έμμεση φορολογία.

Κύριε Πρόεδρε, γίνεται πολύ μεγάλη προπαγάνδα ότι δήθεν

με αυτό το νομοσχέδιο έχουμε μια γενική ελάφρυνση στην έμμεση φορολογία. Γενική ελάφρυνση μπορεί να έχουμε στα καύσιμα, τη ΔΕΗ και το καταλαβαίνω. Αλλά με το αυτοκίνητο δεν έχουμε καμία γενική ελάφρυνση. Εδώ δεν είναι γενική η ελάφρυνση και πρέπει να ξέρετε πως κανένας απ' αυτούς που έχει δεκαετίες αυτοκίνητο, δεν θα πάει να το αλλάξει για να γλυτώσει τριακόσιες χιλιάδες (300.000) δραχμές. Αν θα το αλλάξει, θα το πουλήσει και αυτό το αυτοκίνητο θα βρίσκεται. Συνεπώς ποιο είναι το μέτρο της αντιρροπτικής προστασίας που θέλουμε; Δυστυχώς δεν έχουμε ελάφρυνση σ' αυτόν τον τομέα όταν δεν ακολουθούνται οι άλλες προτάσεις που έχουμε κάνει.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι δεν θα γίνει καμία αύξηση των τιμολογίων των ΔΕΚΟ και παράλληλα έχουμε μια μείωση του ΦΠΑ στη ΔΕΗ. Με τον ΟΤΕ τι κάνουμε; Έχουμε αύξηση και μάλιστα πολλαπλασιασμό του τιμολογίου του ΟΤΕ, όταν το τρίλεπτο έγινε ενός λεπτού και ανέβηκε και το πάγιο τέλος. Από τη μια μεριά έχουμε ελάφρυνση από τη ΔΕΗ αλλά από την άλλη τα παίρνει ο ΟΤΕ. Αυτό έγινε γιατί μπήκαν μέσα οι μέτοχοι, ο ιδιώτης και είναι αυτοί που πιέζουν για τις αυξήσεις και έτσι θα πάρει μια γεύση ο λαός τι γίνεται με τις ιδιωτικοποιήσεις που προωθούνται ιδιαίτερα στο δημόσιο τομέα. Αυτό είναι ένα μικρό δείγμα. Και αν ανατρέξουμε τι έγινε και στην Αγγλία στην αντίστοιχη ΔΕΗ που πουλήθηκε εκεί το ρεύμα αυξήθηκε πολλαπλάσια.

Μην ξεχνάμε ότι το νομοσχέδιο έχει και μια σειρά άλλες διατάξεις που είναι γενικευμένες. Πάντως με το άρθρο 25 καταργείται αυτό που ψηφίσαμε -εμείς το καταψηφίσαμε- δηλαδή ο ν. 2414 που έλεγε ότι οι επιχειρήσεις του δημοσίου θα γίνουν πρώτα ανώνυμες εταιρείες για να εκσυγχρονιστούν δήθεν. Εμείς είπαμε ότι δεν θα γίνει κανένας εκσυγχρονισμός ότι είναι ο προθάλαμος της ιδιωτικοποίησης των δημοσίων επιχειρήσεων.

Σήμερα με αυτό το νομοσχέδιο που τόσο πολύ έχετε περιβάλει με τα καλύτερα λόγια εδώ, με κοινή υπουργική απόφαση όλες οι δημόσιες επιχειρήσεις μπορεί να περάσουν κατ' ευθείαν στον ιδιωτικό τομέα, εφαρμόζοντας το ν. 2000/91 το άρθρο 2. Καταργείται ο ν. 2414 και περνάνε τα πάντα στην ιδιωτικοποίηση. Δεν θα μιλήσω για τα αφορολόγητα είδη και αν εισπράχθηκαν τα χρήματα ή όχι, αλλά και τα συγκεκριμένα που έβαλε η τροπολογία.

Κύριοι Βουλευτές, αυτό αποσκοπεί μόνο στην πτώση του

πληθωρισμού που στηρίζεται στα εισοδήματα των εργαζομένων. Η αντιπληθωριστική πολιτική στηρίζεται βασικά στην εισοδηματική πολιτική που εφαρμόζεται απέναντι στους εργαζόμενους. Όταν έχουμε αυτές τις αυξήσεις τόσα χρόνια, έχουμε και την πτώση οπωσδήποτε του πληθωρισμού. Πώς, λοιπόν, ωφελείται ο εργαζόμενος όταν ο ίδιος ο εργαζόμενος παίρνει λιγότερα κάθε χρόνο από τον πληθωρισμό που έχει η οικονομία; Μην τα διαστρεβλώνουμε, λοιπόν, και τα λέμε ανάποδα από ό,τι έχουν.

Κύριε Πρόεδρε, θα αναπτύξουμε τις απόψεις μας και στην κατ' άρθρον συζήτηση. Ευχαριστώ.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Δεν έχω να προσθέσω τίποτα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: "Διαρρυθμίσεις στη φορολογία των αυτοκινήτων οχημάτων και άλλες διατάξεις".

Ερωτάται το Σώμα, γίνεται δεκτό το σχέδιο νόμου επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: "Διαρρυθμίσεις στη φορολογία των αυτοκινήτων οχημάτων και άλλες διατάξεις" έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 22.47' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Τετάρτη 13 Ιανουαρίου 1999 και ώρα 18.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: "Διαρρυθμίσεις στη φορολογία των αυτοκινήτων οχημάτων και άλλες διατάξεις", σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ