

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΝΣΤ'

Τετάρτη 13 Ιανουαρίου 1999

Αθήνα, σήμερα στις 13 Ιανουαρίου 1999, ημέρα Τετάρτη και ώρα 18.06' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΣΓΟΥΡΙΔΗ**.

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

(Επικύρωση Πρακτικών: Σύμφωνα με την από 12-1-1999 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΝΕ' συνεδριάσεώς του, της 12ης Ιανουαρίου 1999, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμων:

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

2) "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.

3) "Κύρωση της Διαπεριφερειακής Συμφωνίας - Πλαίσιο για τη συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των Κρατών - Μελών αυτής αφενός και της Κοινής Αγοράς του Νότου και των Κρατών - Μελών αυτής αφετέρου".

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

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

Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το

Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Λεωνίδα Τζανή, Βουλευτή Μαγνησίας, τα ακόλουθα:

"Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Εργαζόμενοι στα περιφερειακά τμήματα του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδας ζητούν τη ρύθμιση της σχέσης εργασίας τους.

2) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Αγίας Ρούμελης Σφακίων Νομού Χανίων ζητεί να της παραχωρηθεί έκταση που ανήκει στο Υπ. Ανάπτυξης για τη δημιουργία χώρου πρασίνου.

3) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΤΑΪΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Καλλιεργητές του κτήματος ΑΛΑΜΑΝΑ, μέλη του ΤΟΕΒ Φακίτσας Φθιώτιδας ζητούν αποζημίωση για την καταστροφή των καλλιεργιών τους από κακές καιρικές συνθήκες και αεροψεκασμούς.

4) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων Νομού Ηρακλείου ζητεί την επίσπευση των διαδικασιών ανάκρισης και δίωξης της υπόθεσης του Αστυνομικού Δ/ντή Ηρακλείου.

5) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εθνικό Σκοπευτήριο Χανίων ζητεί την ανανέωση των αδειών των πυροβόλων όπλων του.

6) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΤΣΙΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Κάτοικοι της Κοινότητας Τράπεζας Αχαΐας ζητούν την πολεοδόμηση οριοθετημένου οικισμού της κοινότητάς τους.

7) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η ολοκλήρωση της κατασκευής της Σπουδαστικής Εστίας στην Καλαμάτα Μεσσηνίας.

8) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η κατασκευή έργων υποδομής στο Νομό Μεσσηνίας.

9) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η έναρξη της κατασκευής εργατικών κατοικιών στην Καλαμάτα Μεσσηνίας.

10) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η επίσπευση της κατασκευής της νέας γέφυρας Κοσκάργας στην Καλαμάτα Μεσσηνίας.

11) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η επίσπευση των εργασιών κατασκευής πεζοδρομίων στην περιοχή Ασπροχώματος Καλαμάτας Μεσσηνίας.

12) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η χρηματοδότηση των έργων προστασίας της παραλίας στο ακρο-

γιάλι Αβίας Νομού Μεσσηνίας.

13) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η εφαρμογή του μέτρου των 500 δρχ. ως αντίτιμο για τη μικρότερη κούρσα των ΤΑΞΙ.

14) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ, ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Δασκάλων - Νηπιαγωγών Λάρισας "ΚΩΝ.ΚΟΥΜΑΣ" ζητεί τη θεσμοθέτηση της διδασκαλίας του μαθήματος της Φυσικής Αγωγής και στις δύο πρώτες τάξεις του Δημοτικού Σχολείου από Γυμναστές.

15) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ και ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Συλλόγων Γονέων και Κηδεμόνων Δήμου Ζωγράφου Αθηνών ζητεί να καταργηθεί ο ν. 2525/97 και ν' αρχίσει ένας ουσιαστικός διάλογος με στόχο την ικανοποίηση των δικαιών αιτημάτων των μαθητών, εκπαιδευτικών και γονέων.

16) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Λασιθίου Κρήτης διαμαρτύρεται για την αύξηση του φόρου που καλούνται να πληρώσουν το 1999 οι ΜΜΕ.

17) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ και ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία Απόστρατοι Αξιωματικοί των Ε.Δ. και των Σ.Α. δηλώνουν την αντίθεσή τους προς το νέο στρατιωτικό μισθολόγιο του ν. 2448/96 που επεκτάθηκε και στους συνταξιούχους με το ν. 2512/97.

18) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Ε.Ν. ζητεί να επεκταθεί ο ν. 1264/82 που ισχύει για το υπόλοιπο συνδικαλιστικό κίνημα και στο χώρο της ναυτιλίας.

19) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ και ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι Συνταξιούχοι ΙΚΑ - ΤΕΒΕ - ΤΣΑ Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης ζητούν συντάξεις για όλα τα ταμεία ίσες με τα 20 ημερομίσθια του ανειδίκευτου εργάτη.

20) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι Συνταξιούχοι ΙΚΑ - ΤΕΒΕ Χανίων - Ρεθύμνου - Ηρακλείου - Ιεράπετρας ζητούν την αύξηση των συντάξεων των μελών τους κατά 10%.

21) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορές με τις οποίες ο Νομάρχης Λάρισας, το Παράρτημα Λάρισας της Ένωσης Γυναικών Ελλάδας, η Ένωση Γυναικών Λάρισας και ο Σύνδεσμος για τα δικαιώματα της γυναίκας ζητούν τη συνέχιση της λειτουργίας του Κέντρου Παιδικής Μέριμνας Θηλέων Λάρισας.

22) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Λάρισας ζητεί την αναβάθμισή του μέσω της ίδρυσης και λειτουργίας νέων τμημάτων.

23) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Θεσσαλικών Βιομηχανιών ζητεί τη λειτουργία τμήματος Τεχνολογίας Ξύλου και Επίπλου στο ΤΕΙ Λάρισας.

24) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αλοννήσου ζητεί την επαναπρόσληψη νοσηλεύτριας στο Περιφερειακό Ιατρείο νήσου Αλοννήσου.

25) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Γυμναστικός Σύλλογος Βόλου Μαγνησίας ζητεί έκτακτη οικονομική ενίσχυση για την κάλυψη λειτουργικών αναγκών του.

26) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΙΝΤΖΕΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Λασιθίου διαμαρτύρεται για την αύξηση του φόρου που καλούνται να πληρώσουν το 1999 οι παραγωγικές τάξεις λόγω της αύξησης της εμπορικής αμοιβής.

27) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος ζητεί την άμεση πρόσληψη προσωπικού για την ανάληψη καθηκόντων δασοπυρόσβεσης.

28) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Χίου ζητεί την πρόσληψη ιατρού δερματολόγου στο Υποκατάστημα ΙΚΑ Χίου.

29) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εισπράξεων Επιμελητών ΤΕΒΕ "Η ΜΕΛΙΣΣΑ" ζητεί την αλλαγή της εργασιακής σχέσης των συμβασιούχων υπαλλήλων ορισμένου χρόνου του ΤΕΒΕ σε αορίστου.

30) Η Βουλευτής Αθηνών κ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εισπράξεων Επιμελητών ΤΕΒΕ "Η ΜΕΛΙΣΣΑ" ζητεί την αλλαγή της εργασιακής σχέσης των συμβασιούχων υπαλλήλων ορισμένου χρόνου του ΤΕΒΕ σε αορίστου.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 534/23-7-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4922Β/14-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 534 που κατατέθηκε στις 23-7-98 από το Βουλευτή κ. Πέτρο Κουναλάκη σας γνωρίζουμε τα εξής:

Από το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει εκδοθεί παλαιότερα (σχετ. απόφαση 84542/7799/ 22-9-93) προέγκριση χωροθέτησης θαλάσσιων εγκαταστάσεων και μόνον μονάδος ιχθυοκαλλιέργειας στη θέση "παζαράκι" Κοιν.Γραμματικού και με τις προϋποθέσεις που αναφέρονται σε αυτήν.

Αίτημα των ενδιαφερομένων για χερσαίες εγκαταστάσεις υποστήριξης της μονάδος δεν είχε ούτε έχει υποβληθεί στην αρμόδια υπηρεσία μας μέχρι σήμερα συνεπώς δεν έχει εξετασθεί ή εγκριθεί καμία επέμβαση στο χερσαίο χώρο περιοχής Ραμνούντος.

Τέλος σας ενημερώνουμε ότι χερσαίες εγκαταστάσεις υποστήριξης είναι δυνατόν να εγκρίνονται εφόσον δεν απαγορεύονται από τις χρήσεις γης που ισχύουν στην περιοχή, εφόσον ο χώρος των εγκαταστάσεων δεν διέπεται από ίδιο νομικό καθεστώς (δάσος ή δασική έκταση, αρχαιολογικός χώρος, χώρος που προστατεύεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.1650/86 κλπ.) από τις αρμόδιες πολεοδομικές υπηρεσίες της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης η οποία και έχει την ευθύνη εφαρμογής των ισχυουσών πολεοδομικών διατάξεων, όρων και περιορισμών δόμησης καθώς και της εφαρμογής των διατάξεων περί αυθαιρέτων κατασκευών.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

2. Στην με αριθμό 509/22-7-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4916Β/ 21-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 509 που κατατέθηκε στις 22-7-98 από το Βουλευτή κ. Γιάννη Κουράκη σας ενημερώνουν ότι μετά το αίτημα του Συλλόγου Κρητών Λουξεμβούργου, η Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ) ζήτησε από τους Νομάρχες Χανίων, Ρεθύμνου, Λασιθίου και Ηρακλείου να διερευνηθεί μέσω των οικείων υπηρεσιών η δυνατότητα εξεύρεσης κατάλληλης έκτασης για τη δημιουργία ενός οικισμού για ομογενείς.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

3. Στην με αριθμό 498/22-7-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4914B/28-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 498 που κατατέθηκε στις 22-7-98 από το Βουλευτή κ. Γεώργιο Καρατζαφέρη σας γνωρίζουμε τα εξής:

Ο πολεοδομικός και χωροταξικός σχεδιασμός, που προωθείται από το ΥΠΕΧΩΔΕ, εναρμονίζεται με την προστασία του τοπίου φυσικού κάλλους και της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς καθώς και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Συγκεκριμένα για τη Μύκονο:

α. Με το π.δ. της αναθεώρησης του εγκεκριμένου σχεδίου της Χώρας Μυκόνου (ΦΕΚ 721 Δ/95) εξαιρούνται τα ξενοδοχεία από τις επιτρεπόμενες χρήσεις της κεντρικής περιοχής του οικισμού (Τομέας Α) που είναι ο πλέον ευαίσθητος παραδοσιακός ιστός και χρήζει προστασίας, ενώ επιτρέπονται μόνον οι τουριστικές εγκαταστάσεις τάξης Α στην πέριξ του κεντρικού πυρήνα του οικισμού περιοχή, προκειμένου να ήδη λίγα υπάρχοντα υποβαθμισμένα ξενοδοχεία να μπορέσουν να αναβαθμισθούν.

β. Με το π.δ. της επέκτασης του σχεδίου της Χώρας Μυκόνου (ΦΕΚ 701/Δ/98) απαγορεύεται η ανέγερση ξενοδοχειακών μονάδων οποιασδήποτε κατηγορίας.

γ. Με το από 13.8.76 π.δ. (ΦΕΚ 336 Δ/76) όπως τροποποιήθηκε με το από 29.12.80 π.δ. (ΦΕΚ 33 Δ/81) καθορίζονται περιορισμοί τόσο για τις περιοχές όπου επιτρέπεται η ανέγερσή τους όσο και για τους όρους δόμησης (όγκος, κάλυψη) των τουριστικών εγκαταστάσεων στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών έκταση.

Επί πλέον προωθείται η Ειδική Χωροταξική Μελέτη νήσου Μυκόνου με σχετικές ρυθμίσεις στις επί μέρους ζώνες.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

4. Στην με αριθμό 355/20-7-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4902B/ 14-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 355 που κατατέθηκε στις 20-7-98 από το Βουλευτή κ. Απόστολο Ανδρεουλάκο σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία για τη διαχείριση των οικιακών απορριμμάτων (νόμος 1650 "για την προστασία του περιβάλλοντος" -ΦΕΚ 160/Τ.Α./16.10.86 και ΚΥΑ 69728/824 "Μέτρα και όροι για τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων" -ΦΕΚ 358/τ.Β/17.5.96 και ειδικότερα σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 10 της ΚΥΑ), οι εργασίες διαχείρισης των δημοτικών αποβλήτων γίνονται με ευθύνη του οικείου Δήμου ή Κοινότητας ή Συμβουλίου περιοχής ή Συνδέσμου Δήμων και Κοινοτήτων. Οι παραπάνω φορείς μπορούν να μη δέχονται δημοτικά απόβλητα εκτός από τα οικιακά, τα οποία λόγω της σύνθεσης, του είδους ή της ποιότητας και της ποσότητάς τους δεν καθιστούν με τις υπάρχουσες δυνατότητες εφικτή την πραγματοποίηση των εργασιών συλλογής ή και διάθεσής τους, γίνεται με ευθύνη και δαπάνες του κυρίου, νομέα ή του κατόχου του χώρου απ' όπου προέρχονται τα απόβλητα, σύμφωνα με το άρθρο 10 της προαναφερόμενης ΚΥΑ και με τις εκάστοτε ισχύουσες υγειονομικές, του Γ.Ο.Κ. ή και με όρους ή περιορισμούς

που θέτει η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Σε κάθε περίπτωση η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι υποχρεωμένη να μεριμνά για τη διατήρηση της καθαριότητας και την υλοποίηση προγραμμάτων καθαρισμού των χώρων στους οποίους έχουν απορριφθεί με ανεξέλεγκτο τρόπο απορρίμματα, όπως αυτά που αναφέρονται στη σχετική ερώτηση.

Τέλος, σας επισυνάπτουμε αντίγραφο του αρ.πρωτ.4449/27-7-98 εγγράφου της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθήνας, για πληρέστερη ενημέρωσή σας, σχετικά με το θέμα.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

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

5. Στην με αριθμό 356/20-7-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4903B/ 28-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 356/20-7-98 σχετικά με την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Αθήνα που κατατέθηκε από το Βουλευτή κ.Γεώργιο Καρατζαφέρη σας γνωρίζουμε τα εξής:

Κατά τη συζήτηση της υπ' αρ.26/21-1-98 επερώτησης είχαμε την ευκαιρία αναλυτικά να σας ενημερώσουμε για τα μέτρα αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης τα οποία με συνέπεια εφαρμόζονται, σύμφωνα με το πρόγραμμα του ΥΠΕΧΩΔΕ "ΑΤΤΙΚΗ SOS" και αποδίδουν σημαντικά αποτελέσματα καθώς και για τη διαχρονική εξέλιξη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Όσον αφορά στη φετινή θερινή περίοδο δεν είχαμε υπέρβαση των θεσμοθετημένων ορίων των μετρούμενων ρύπων με εξαίρεση το διήμερο 2 και 3 Ιουλίου όπου επεκράτησαν εξαιρετικά δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες (υψηλές θερμοκρασίες, έντονη ηλιοφάνεια, άπνοια) με αποτέλεσμα υπέρβαση στις τιμές των φωτοχημικών ρύπων.

Ενώ η φιλοσοφία του ΥΠΕΧΩΔΕ είναι η λήψη των προληπτικών εκτάκτων μέτρων, τα οποία λαμβάνονται αρκετά πριν οι τιμές φθάσουν στο θεσμοθετημένο όριο λήψης εκτάκτων μέτρων, ειδικά για εκείνες τις ημερομηνίες το ΥΠΕΧΩΔΕ εξέδωσε ανακοίνωση για την ενημέρωση του κοινού και έκανε σύσταση για τον περιορισμό των δραστηριοτήτων προκειμένου να διευκολυνθεί η πρώτη μαζική έξοδος των Αθηναίων τις καλοκαιρινές διακοπές, την οποία σημαντικά θα είχε δυσκολέψει η λήψη εκτάκτων μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

6. Στην με αριθμό 261/15-7-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ.4889B/ 22-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 261 που κατατέθηκε στις 15-7-98 από τη Βουλευτή κ.Βασιλική Αράπη-Καραγιάννη σας πληροφορούμε ότι με το ν.2218/94 όλες οι σχετικές με τις αυθαίρετες κατασκευές αρμοδιότητες καθώς και η ευθύνη για την ιεράρχηση, τον καθορισμό προτεραιοτήτων και την υλοποίηση των κατεδαφίσεων έχουν μεταβιβασθεί στη Δευτεροβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Ειδικότερα, όσον αφορά κατασκευές στη ζώνη αιγιαλού και παραλίας σας γνωρίζουμε ότι η προστασία και διαχείριση των δημοσίων κτημάτων υπάγεται στις αρμοδιότητες του Υπουργείου Οικονομικών προς το οποίο και κοινοποιείται το παρόν με αντίγραφο της ερώτησης προκειμένου να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

7. Στην με αριθμό 269/15-7-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ.4886B έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 269 που κατατέθηκε στις 15-7-98 από τους Βουλευτές κυρίους Αχιλλέα Κανταρτζή, Νίκο Γκατζή και Βαγγέλη Μπούτα σας ενημερώνουμε ότι έχει ήδη διαβιβασθεί η αναφερόμενη πορισματική έκθεση στην Περιφέρεια Θεσσαλίας καθώς και στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λάρισας προκειμένου αφού λάβουν υπόψη τους τις σχετικές προτάσεις να προβούν στις απαιτούμενες ενέργειες στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

8. Στην με αριθμό 297/16-7-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 812/ 19-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 297/16-7-98 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Θεόδωρο Γεωργιάδη, σχετικά με τα αιτήματα των Ομοσπονδιών Επαγγελματιών Βιοτεχνών Δυτικής και Κεντρικής Μακεδονίας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Το Δ.Σ. του ΤΕΒΕ, στη Συνεδρίασή του της 22.9.98 αποφάσισε για την καταβολή αποζημίωσης 100.000 δρχ. στους συνταξιούχους ΤΕΒΕ των Νομών Φλώρινας, Ημαθίας, Λάρισας, Τρικάλων και Καστοριάς που επλήγησαν από τους σεισμούς της 15ης Μαΐου 1995, η οποία πρόκειται να προωθηθεί στο Υπουργείο μας για την υπογραφή της σχετικής απόφασης.

Όσον αφορά τη μείωση του ποσοστού των προσαυξήσεων που επιβάλλουν οι Ασφαλιστικοί Οργανισμοί σε περίπτωση εκπρόθεσμης καταβολής ασφαλιστικών εισφορών προς αυτούς, σας πληροφορούμε ότι το θέμα απασχολεί το Υπουργείο μας και ελπίζουμε να καταλήξουμε σύντομα στις σχετικές αποφάσεις.

2. Το αίτημα της αύξησης των συντάξεων στο 80% του ημερομισθίου του ανειδίκευτου εργάτη, σας γνωρίζουμε ότι δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθεί.

Οι αυξήσεις των συντάξεων των συνταξιούχων όλων των ασφαλιστικών οργανισμών κινούνται μέσα στα πλαίσια της εισοδηματικής πολιτικής.

Στους χαμηλοσυνταξιούχους με τις μεγαλύτερες ανάγκες χορηγείται το Επίδομα Κοινωνικής Αλληλεγγύης Συνταξιούχων (ΕΚΑΣ), το οποίο καθιερώθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 20 του ν.2434/96 ενώ με τις διατάξεις του άρ.24 του ν.2556/97 επεκτείνεται η δυνατότητα χορήγησής του σε συνταξιούχους μικρότερης ηλικίας και αναπροσαρμόζονται τα ποσά των εισοδηματικών κριτηρίων για το έτος 1998.

Επιπλέον, όπως εξαγγέλθηκε πρόσφατα από τον κ.Πρωθυπουργό, το ανωτέρω επίδομα αυξάνεται από 1.1.99 κατά ποσοστό 50%.

3. Τέλος, η μεταφορά των συνταξιούχων του ΤΕΒΕ από την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη του ΙΚΑ στο φυσικό τους φορέα, θα εξετασθεί από τη Διοίκηση του νέου φορέα όταν η ανάπτυξη της υποδομής και των υπηρεσιών του δώσουν τη δυνατότητα επαναφοράς, για την οποία το ΙΚΑ δεν έχει αντίρρηση.

Ο Υφυπουργός

ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ"

9. Στην με αριθμό 15/15-7-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ.4861B/ 14-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 15 που κατατέθηκε στις 15-7-98 από τους Βουλευτές κυρίους Νίκο Γκατζή και Αχιλλέα Κανταρτζή σας γνωρίζουμε τα εξής:

Με την υπ' αριθμ. 11865/19-5-92 Κοινή Απόφαση των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ και Ανάπτυξης εγκρίθηκαν περιβαλλοντικοί όροι, για λατομείο ασβεστολίθου, σε έκταση 869.405 τ.μ. στη θέση "Άλλη Μεριά" εταιρείας "ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ".

Η εκμεταλλεύτρια εταιρεία το 1996 κατέθεσε στη Δ/νση

Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ νέα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) που αφορούσε εκμετάλλευση αδρανών υλικών (ασβεστολίθου) στην ίδια έκταση με στόχο την παράταση της άδειας εκμετάλλευσης που εκδίδεται από τα αρμόδια όργανα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Μαγνησίας μετά και την Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων.

Αντίγραφο της Μ.Π.Ε. διαβιβάστηκε στο Νομαρχιακό Συμβούλιο και στο Τμήμα Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος του Νομού Μαγνησίας σύμφωνα με τις διατάξεις της ΚΥΑ 75308/55127/90 (ΦΕΚ 691/Β/2-11-90) "Περί καθορισμού τρόπου ενημέρωσης των πολιτών και φορέων εκπροσώπησής τους για το περιεχόμενο της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) των έργων και δραστηριοτήτων σύμφωνα με την παρ.2 του άρθρου 5 του ν.1650/86".

Μέχρι την 1-10-97 καμία απάντηση δεν εστάλει στην παραπάνω Υπηρεσία μας από το Νομαρχιακό Συμβούλιο ή το ΤΠ και ΠΕ του νομού, με αποτέλεσμα να θεωρηθεί θετική η γνωμοδότησή του, σύμφωνα με την παρ.9 του άρθρου 4 του ν.1650/86. Στη συνέχεια με την υπ'αριθμ.43530/7-11-97 ΚΥΑ εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι.

Τέλος σημειώνεται ότι οι Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για λατομεία αδρανών υλικών κατατίθενται στη Δ/νση Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ. Από τα στοιχεία που υπάρχουν στην Υπηρεσία μας, δεν έχει κατατεθεί νέα μελέτη για τη θέση αυτή, γεγονός που σε κάθε περίπτωση απαιτείται να γίνει πριν από τη λήξη της ΚΥΑ Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων την 31-12-2004, ή της αντίστοιχης άδειας εκμετάλλευσης. Η υλοποίηση των περιβαλλοντικών όρων είναι υποχρέωση της εταιρείας και ο έλεγχός τους μπορεί να γίνει τόσο από τις Νομαρχιακές Υπηρεσίες, όσο και από τις Κεντρικές.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

10. Στις με αριθμό 2050/4-9-98 και 2174/11-9-98 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ.1730/22-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στις με αριθμούς 2050/4-9-98 και 2174/11-9-98 ερωτήσεις τα ΠΑΒ 6684/8-9-1998, 6716 και 6721/9-9-98 εγγράφου σας: α) στη διαμαρτυρία του Συνδέσμου Συνταξιούχων Σιδηροδρομικών Θεσσαλίας που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κυρίους Ροδούλα Ζήση, Αθαν. Νάκο και Αλέξανδρο Βούλγαρη που μας διαβιβάστηκε από το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας με τα 334 και 335/11-9-98 έγγραφα και β)στις ερωτήσεις 2050/4-9-98 και 2174/11-9-98 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κυρίους Νίκος Γκατζής, Βαγγέλης Μπούτας και Λεωτέρης Παπανικολάου, σχετικά με τη διαδικασία καταβολής των ιατροφαρμακευτικών δαπανών στους ασφαλισμένους του ΤΑΠ-ΟΣΕ, σας πληροφορούμε τα εξής:

Το Δ.Σ. του ΤΑΠ-ΟΣΕ προκειμένου να αντιμετωπίσει το συνεχώς διογκούμενο έλλειμμα του Ταμείου, προέβη στη λήψη άμεσων μέτρων ελέγχου των δαπανών, χωρίς βεβαίως να θίξει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους ασφαλισμένους του.

Ένα από τα μέτρα που λήφθηκαν προς την κατεύθυνση αυτή είναι και η αυστηρή εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού του, που αφορούν την ιατρική περίθαλψη και την επιστροφή των δαπανών στους πραγματικούς δικαιούχους μετά από έλεγχο του βιβλιαρίου ασθενείας.

Μέχρι σήμερα στους ασφαλισμένους που διέμεναν στην επαρχία η επιστροφή των ιατρικών, οδοντιατρικών κλπ. δαπανών γινόταν από τον εργοδότη δηλ.τον ΟΣΕ μέσω του δικτύου του.

Το Δ.Σ. του ΤΑΠ-ΟΣΕ αποφάσισε οι δαπάνες αυτές να διαβιβάζονται στο Ταμείο όπου θα γίνεται ο έλεγχος των σχετικών δικαιολογητικών και η κοστολόγησή τους, σύμφωνα με τον Κανονισμό του. Το Ταμείο εφόσον καταβάλλει δαπάνες έχει και αρμοδιότητα να τις ελέγχει.

Μέσω του δικτύου του ΟΣΕ επιστρέφεται πλέον στους ασφαλισμένους μόνον το αντίτιμο των ιατρικών επισκέψεων.

Επίσης σας πληροφορούμε ότι δεν έχει γίνει διακοπή σύμβασης με κανέναν Φαρμακευτικό Σύλλογο.

Όσον αφορά το θέμα της παροχής λουτροθεραπείας από το ΤΑΠ-ΟΣΕ στους ασφαλισμένους του, το Διοικητικό Συμβούλιο του Ταμείου αποφάσισε για το έτος 1998 να χορηγήσει το επίδομα λουτροθεραπείας στους ασφαλισμένους του που οι Ειδικές Υγειονομικές Επιτροπές του ΟΣΕ θα αποφανθούν θετικά περί της αναγκαιότητας της εν λόγω παροχής, αιτιολογώντας πλήρως τις αποφάσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού του Ταμείου.

Τέλος, σας κάνουμε γνωστό ότι το οικονομικό πρόβλημα του ΤΑΠ-ΟΣΕ παρά τα παραπάνω μέτρα είναι σοβαρό και ήδη η Γ.Γ.Κ.Α. έχει ζητήσει προτάσεις από το Δ.Σ. προκειμένου να βρεθούν, όσο το δυνατόν συντομότερα, οι ενδεδειγμένες λύσεις.

Ο Υπουργός

ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ".

11. Στις με αριθμό 2584 έως και 2613/28-9-98, 2648 έως και 2680/29-9-98, 2702 έως και 2734/30-9-98 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 5177B/13-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στις ερωτήσεις 2584 έως και 2613/28-9-98, 2648 έως και 2680/29-9-98, 2702 έως και 2734/30-9-98 που κατατέθηκαν από το Βουλευτή κ.Ηλία Βεζδρεβάνη σας πληροφορούμε ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του δια της Δ/σης Ειδικών Έργων Αναβάθμισης Περιοχών θα εξετάσει τη δυνατότητα ένταξης των σχετικών αιτημάτων, στο πρόγραμμα εκτέλεσης έργων ανάπλασης κοινοχρήστων χώρων, σε συνδυασμό με τη διασφάλιση των σχετικών πόρων.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

12. Στην με αριθμό 2630/28-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 5175B/ 28-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2630 που κατατέθηκε στις 28-9-98 από το Βουλευτή κ. Ευάγγελο Αποστόλου σας γνωρίζουμε τα εξής:

Ο υγρότοπος της λίμνης Δύστου δεν περιλήφθηκε στον επιστημονικό κατάλογο του προγράμματος "ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ ΟΙΚΟΤΟΠΩΝ ΤΗΣ ΧΛΩΡΙΔΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΝΙΔΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ" (Οδηγία 92/43/ΕΟΚ Natura 2000) που ανατέθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση και εκτελέστηκε από επιστημονικούς φορείς της χώρας, με το συντονισμό του Ελληνικού Κέντρου Βιοτόπων Υγροτόπων (ΕΚΒΥ) -Μουσείο Γουλανδρή Φυσικής Ιστορίας (ΜΓΦΙ). Ως εκ τούτου, δεν περιλήφθηκε και στον εθνικό κατάλογο των εν λόγω προστατευόμενων περιοχών.

Ο επιστημονικός κατάλογος ΕΚΒΥ περιλαμβάνει τις περιοχές που πληρούν τα κριτήρια της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ, όπως αυτά αναφέρονται στα Παραρτήματα της Οδηγίας. Τα κριτήρια αυτά είναι επιστημονικά και η εφαρμογή τους βασίζεται σε ειδικές γνώσεις για τα είδη χλωρίδας και πανίδας και για τις φυτοκοινωνίες σε κάθε περιοχή.

Σημειώνεται όμως, ότι η εν λόγω περιοχή έχει εθνικό ενδιαφέρον για τη διατήρηση και προστασία της φύσης και υπάρχει στην "Απογραφή των ελληνικών υγροτόπων ως φυσικών πόρων" (πρόγραμμα ΕΚΒΥ), έχει δε συμπεριληφθεί και στην αναγνώριση σημαντικών περιοχών για τα πουλιά (ΙΒΑ). Για το λόγο αυτό άλλωστε προστατεύεται με το π.δ. 60/1990 (ΦΕΚ 60/Δ/90) με το οποίο οριοθετούνται ζώνες προστασίας και καθορίζονται οι επιτρεπτές χρήσεις και δραστηριότητες.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

13. Στην με αριθμό 2104/9-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθ. 5062B/ 29-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2104 που κατατέθηκε στις 9-9-98 από το Βουλευτή κ. Λεωτέρη Παπανικολάου, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το ΥΠΕΧΩΔΕ χρηματοδοτεί από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον το Δήμο Καλαμάτας για το εργοστάσιο μηχανικής διαλογής και παραγωγής εδαφοβελτιωτικού υλικού (compost) με το ποσό του 1.464.000.000 δρχ.

Το έργο αυτό, που είναι πιλοτικό, αποτελεί έναν από τους εναλλακτικούς τρόπους διαχείρισης των απορριμμάτων που συνδυάζει την ανακύκλωση, την αξιοποίηση και την παραγωγή άλλων προϊόντων και χρήσιμων υλικών.

Ορισμένα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί κατά τη δοκιμαστική του λειτουργία αντιμετωπίζονται με τη λήψη των απαραίτητων συμπληρωματικών μέτρων στο πλαίσιο της προαναφερθείσας χρηματοδότησης.

Τέλος, σας ενημερώνουμε ότι η άδεια λειτουργίας ανήκει στην αρμοδιότητα των υπηρεσιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

14. Στην με αριθμό 2389/17-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 5094B/ 5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2389 που κατατέθηκε στις 17-9-98 από το Βουλευτή κ. Αναστάσιο Καραμάριο σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το Κτηματολόγιο Δωδεκανήσου (Ρόδου, Κω και τμήματος της Λέρου) θεσπίστηκε με το υπ' αριθμ. 132/1-9-1929 Διάταγμα του τότε Ιταλού Κυβερνήτη (Κτηματολογικός Κανονισμός Δωδεκανήσου), το οποίο διατηρήθηκε σε ισχύ με το άρθρο 8 του ν.510/1947 και μετά την ενσωμάτωση της Δωδεκανήσου στην Ελλάδα. Ως πρότυπο για τη δημιουργία του Κτηματολογίου Δωδεκανήσου χρησίμευσε το λεγόμενο κεντροευρωπαϊκό μοντέλο, δηλαδή η νομοθεσία για τα κτηματολόγια που ισχύουν στη Γερμανία, Αυστρία, Ελβετία. Το ίδιο αυτό πρότυπο ετέθη ως βάση και για τη σύνταξη του σχεδίου για το Εθνικό Κτηματολόγιο.

Το Κτηματολόγιο Δωδεκανήσου εμφανίζει ατέλειες όχι σε επίπεδο θεσμικό, αλλά κυρίως σε επίπεδο λειτουργίας ορισμένων υπηρεσιών. Παρουσιάζονται ειδικότερα ελλείψεις αφενός στην αναγκαία στελέχωση για την τήρηση των κτηματολογικών χαρτών και διαγραμμάτων και αφετέρου στον σύγχρονο τεχνολογικό εξοπλισμό. Η κάλυψη των αναγκών αυτών εμφανίζεται επιτακτική. Από την άλλη μεριά όμως, η αξιοποίηση της τεράστιας εμπειρίας από τη λειτουργία του συστήματος Κτηματολογίου στη Ρόδο και στην Κω εκτιμάται ότι θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη και για την εφαρμογή των διατάξεων για το Εθνικό Κτηματολόγιο.

Όσον αφορά στην ένταξη του Κτηματολογίου Δωδεκανήσου στο Εθνικό Κτηματολόγιο, την οποία προβλέπει ήδη η παράγραφος 7 του άρθρου 14 του ν.2308/95 όπως μας ενημέρωσε ο ΟΚΧΕ με απόφασή του που πάρθηκε στις 28-7-1995 συγκρότησε ευρεία επιτροπή που αποτελείται από 17 μέλη προερχόμενα από υπηρεσιακούς και άλλους παράγοντες της Ρόδου, της Κω και του οργανισμού ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.

Ήδη η επιτροπή βρίσκεται στο τελευταίο στάδιο εκπόνησης του πορίσματος της σχετικά με το σχεδιασμό, τις προδιαγραφές και τον τρόπο ένταξης του Κτηματολογίου Δωδεκανήσου στο Εθνικό Κτηματολόγιο.

Οι προτάσεις της παραπάνω επιτροπής θα παρουσιαστούν σε ημερίδα που διοργανώνεται στη Ρόδο με συμμετοχή του Τ.Ε.Ε. και του Δικηγορικού Συλλόγου Δωδεκανήσου.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

15. Στην με αριθμό 2246/16-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 5089B/ 5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2246 που κατατέθηκε στις 16-9-98 από το Βουλευτή κ. Γεώργιο Τρυφωνίδη σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η χώρα μας προκειμένου να συμβάλει στην προσπάθεια για μείωση των εκπομπών των ουσιών που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος εφαρμόζει τα μέτρα που υιοθετήθηκαν με το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ και τις τροποποιήσεις του. Έχει κυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση της Βιέννης του 1985 για την προστασία της στιβάδας του όζοντος με το ν. 1818/1998, το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ του 1987 για τις ουσίες που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος με τον αυτό νόμο καθώς και τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου, του Λονδίνου (ν. 2110/1992) και της Κοπεγχάγης (ν. 2262/94).

Επίσης, εφαρμόζει τις διατάξεις του Κανονισμού 3093/94 της ΕΕ σχετικά με τις ουσίες που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ ενημερώνει, και συντονίζει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς σχετικά με τις υποχρεώσεις και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου και του Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο Υπουργός

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

16. Στην με αριθμό 2615/28-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35597/21-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της υπ' αριθμ. 2615/28-9-98 ερώτησης που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από το Βουλευτή κ. Μ. Κεφαλογιάννη σας γνωρίζουμε τα εξής:

Βασική αρμοδιότητα του ΥΠΕΘΟ είναι η κατανομή των ετήσιων πιστώσεων του προϋπολογισμού Δημ.Επενδύσεων στους επιμέρους Φορείς (Υπουργεία κλπ.) και η έγκριση της ένταξης των έργων με τα οικονομικά τους στοιχεία στο Πρόγραμμα Δημ.Επενδύσεων, ύστερα από πρόταση των παραπάνω φορέων.

Τα Εθνικά Προγράμματα καταρτίζονται από τους καθ' ύλην αρμόδιους Κεντρικούς Φορείς, χωρίς την παρέμβαση του ΥΠΕΘΟ.

Η αξιολόγηση και ιεράρχηση των αναγκών, ο προγραμματισμός συγκεκριμένων έργων, καθώς και η δημοπράτηση, ανάθεση, εκτέλεση και παρακολούθηση εμπίπτει στην αρμοδιότητα των αρμοδίων Υπουργείων-Φορέων.

Συνεπώς αρμόδια για την κατάθεση των σχετικών εγγράφων και παροχή κάθε στοιχείου για τα έργα Εθνικού επιπέδου που περιλαμβάνονται στην παραπάνω ερώτηση καθώς και για προγραμματισμό αναπτυξιακών παρεμβάσεων στο νομό είναι τα ερωτώμενα επίσης Υπουργεία Εθνικής Άμυνας, ΠΕΧΩΔΕ, Γεωργίας, Δικαιοσύνης, Υγείας-Πρόνοιας, Πολιτισμού, Εμπορικής Ναυτιλίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Για τυχόν έργα Νομαρχιακού επιπέδου αρμόδιο να απαντήσει είναι το Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης εποπτεύουσα αρχή των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, προς το

οποίο κοινοποιούμε την παραπάνω ερώτηση.

Ο Υφυπουργός

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ"

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα σας ανακοινώσω το δελτίο των επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 14 Ιανουαρίου 1999.

A. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 4 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 397/11-1-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Σούρλα προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με την καταστροφή αποθηκευμένων φαρμάκων λόγω λήξης της ημερομηνίας χρήσης, τη διερεύνηση του θέματος κλπ.

2. Η με αριθμό 403/11-1-99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Δημητρίου Κωστόπουλου προς την Υπουργό Ανάπτυξης σχετικά με τη μετατροπή του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ) σε ανώνυμη εταιρεία, τη διασφάλιση του δημόσιου χαρακτήρα του κλπ.

3. Η με αριθμό 400/11-1-1999 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ευάγγελου Αποστόλου προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με την εφαρμογή των κανονισμών της Κοινής Οργάνωσης Αγοράς για το λάδι κλπ.

4. Η με αριθμό 394/11-1-1999 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Βασιλικής Αράπη - Καραγιάννη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την καθυστέρηση αναγνώρισης από το ΔΙΚΑΤΣΑ (Διαπανεπιστημιακό Κέντρο Αναγνώρισης Τίτλων Σπουδών της Αλλοδαπής) πτυχίων ιατρικής, χωρών εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

B. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 4 Καν.Βουλής)

1. Η με αριθμό 390/11.1.99 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας κ. Παρθένας Φουντουκίδου προς τους Υπουργούς Γεωργίας, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με την παράταση της προθεσμίας καταβολής των ασφαλιστικών εισφορών από τους αγρότες.

2. Η με αριθμό 404/11.1.99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Ορέστη Κολοζώφ προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την ομαλή λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας κλπ.

3. Η με αριθμό 401/11.1.99 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ανδριανής Λουλέ προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις διαδικασίες αποσπάσεων των εκπαιδευτικών κλπ.

4. Η με αριθμό 392/11.1.99 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ.Ιωάννη Αράπη προς την Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με τη μετάταξη των απολυθέντων της Πειραικής-Πατραϊκής, την καταβολή αποζημιώσεων κλπ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι 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.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Τζανή έχει ως εξής:

"Η ανάληψη της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 από τη χώρα μας αποτελεί ασφαλή ιστορικό ορόσημο για τον αθλητισμό και τον πολιτισμό της πατρίδας μας.

Αποτελεί ταυτόχρονα και μεγάλη πρόκληση για την Ελλάδα, ώστε να αποδείξει τη δυνατότητά της να ανταποκριθεί σε υψηλού επιπέδου διεθνείς διοργανώσεις και κατ'επέκταση και την ικανότητά της να είναι συνεπής προς τις προσδοκίες του ελληνικού λαού.

Το 1999 πρέπει να είναι το έτος της εκκίνησης της μεγάλης αυτής εθνικής προσπάθειας. Αυτό σημαίνει ότι επιβάλλεται να ξεκινήσει η διαδικασία εκτέλεσης των έργων που περιλαμβάνονται στο σχετικό φάκελο της υποψηφιότητας της χώρας μας για την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Μεταξύ αυτών των έργων που περιλαμβάνονται στο σχετικό φάκελο είναι και το Εθνικό Στάδιο Νέας Ιωνίας Βόλου, που σύμφωνα με τα όσα ο αρμόδιος Υφυπουργός Αθλητισμού έχει δηλώσει θα μετατραπεί σε Περιφερειακό Πανθεσσαλικό Στάδιο και στο οποίο πρόκειται να διεξαχθούν προκριματικοί αγώνες ποδοσφαίρου των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Η ανάγκη έγκαιρης εκτέλεσης και παράδοσης αυτού του έργου επιβάλλει την εντός του 1999 απόκτηση όλων των αναγκών, πλην των ήδη αποκτημένων, εκτάσεων του Εθνικού Σταδίου.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Ποιες είναι οι προβλέψεις του Υπουργείου Αθλητισμού και ποιοι οι προβλεπόμενοι πόροι για την απόκτηση, με αγορά ή απαλλοτρίωση, των αναγκών για τη συνέχιση και αποπεράτωση του Εθνικού Σταδίου Νέας Ιωνίας Βόλου εκτάσεων;
2. Πότε προβλέπεται ότι θα γίνει η μετατροπή του Εθνικού Σταδίου Νέας Ιωνίας Βόλου σε Περιφερειακό Πανθεσσαλικό Στάδιο;".

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΦΟΥΡΑΣ (Υφυπουργός Πολιτισμού): Κύριε Πρόεδρε, η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή και ιδιαίτερα ο Πρόεδρός της, ο Χουάν Αντόνιο Σάμαρανγκ, δείχνουν ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την αναβάθμιση της παρουσίας των εθνικών ποδοσφαιρικών συγκροτημάτων στους Ολυμπιακούς Αγώνες. Ήδη στους Ολυμπιακούς Αγώνες του Σίδνεϋ τα εθνικά συγκροτήματα θα εμφανιστούν και με πέντε επαγγελματίες. Αυτό σημαίνει ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 θα έχουν ένα μεγάλο ενδιαφέρον και για το ποδόσφαιρο.

Η Νέα Ιωνία του Βόλου επελέγη κατά τις διαδικασίες συγκρότησης του φακέλου ως ο χώρος που θα γίνει το Πανθεσσαλικό Ολυμπιακό Στάδιο, προκειμένου εκεί να εξελιχθεί ένας προκριματικός όμιλος ποδοσφαίρου το 2004.

Κάναμε προσπάθεια τα τελευταία χρόνια από τα γλίσχρα ταμεία της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού για να αποκτήσουμε τους αναγκαίους χώρους. Δυστυχώς αποκτήθηκε μικρό μέρος της έκτασης με τη βοήθεια και τη συνδρομή του αγαπητού συναδέλφου του κ. Λεωνίδα Τζανή και του Δημάρχου Νέας Ιωνίας Βόλου. Όμως για να ολοκληρωθεί η απαλλοτρίωση των απαιτούμενων εκτάσεων χρειαζόμαστε περίπου ακόμα εννιακόσια εκατομμύρια (900.000.000) δραχμές.

Όπως μας έχει ενημερώσει ο Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας, ο κ. Πάχτας, υπάρχει κωδικός για το 1999, σύμφωνα με τον οποίο περίπου δεκαοκτώ δισεκατομμύρια (18.000.000.000) δραχμές θα διατεθούν για όλες τις αναγκαίες απαλλοτριώσεις εκτάσεων για τα

ολυμπιακά αθλητικά έργα. Έτσι μέσα στο 1999 με διαδικασίες κατεπείγουσες που ήδη έχουν αρχίσει, θα ολοκληρωθούν οι τυπικές διαδικασίες των απαλλοτριώσεων, πιστεύω ότι θα έχουμε προχωρήσει στην απαλλοτρίωση. Γιατί έρχεται προς συζήτηση ένα νομοσχέδιο που θα το συζητήσουμε και με την Αντιπολίτευση, σχετικά με τις διαδικασίες τις κατεπείγουσες διαδικασίες, προκειμένου να περιέλθουν στην κυριότητά μας οι αναγκαίες εκτάσεις, για να έχουμε τελικά τη δυνατότητα πολύ γρήγορα να προχωρήσουμε στα αναγκαία έργα.

Όπως με έχουν διαβεβαιώσει οι υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού το Φεβρουάριο ή στις αρχές Μαρτίου του 1999 θα προκηρυχθεί μελέτη για το Πανθεσσαλικό Στάδιο. Βεβαίως θα είχε προκηρυχθεί αν είχαμε λάβει από την Παγκόσμια Ομοσπονδία Ποδοσφαίρου τις προδιαγραφές για το κτιριολογικό πρόγραμμα προδιαγραφές τις οποίες αναμένουμε. Πιστεύουμε ότι το έργο θα δημοπρατηθεί το 2000, ελπίζοντας ότι το 2002 θα είναι σε χρήση.

Όσον αφορά το ερώτημά σας, αγαπητέ κύριε συνάδελφε, για το πότε θα έχουμε το Πανθεσσαλικό Στάδιο και τυπικά πλέον ως Εθνικής Εμβέλειας Αθλητικό Ολυμπιακό Κέντρο, θέλω να σας ενημερώσω ότι ήδη έχει δημοσιευτεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης ο χαρακτηρισμός αυτού του Σταδίου ως εθνικής εμβέλειας Ολυμπιακού Κέντρου και βεβαίως στη συνέχεια, μέσα στο έτος, θα προχωρήσουμε στην κατάρνηση του υφιστάμενου νομικού προσώπου και την ενσωμάτωσή του στο νέο νομικό πρόσωπο που είναι Ολυμπιακό και για το οποίο υπάρχει χρονική δέσμευση ότι μέχρι το τέλος του 2002 θα είναι σε λειτουργία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Τζανής έχει το λόγο για δύο λεπτά, για να αναπτύξει την επίκαιρη ερώτησή του.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω να ευχαριστήσω τον κύριο Υπουργό για τη σαφή απάντησή του και για τη διευκρίνιση πρώτα απ'όλα ότι δεν είναι αληθείς ορισμένες διαρρέουσες τεχνημένως φήμες ότι κινδυνεύει το Στάδιο της Νέας Ιωνίας να βρεθεί εκτός των έργων της Ολυμπιάδας.

Το πρώτο, λοιπόν, που κρατώ ως βέβαιο είναι ότι το στάδιο Νέας Ιωνίας μετατρέπεται μέσα στο 1999 σε Περιφερειακό Πανθεσσαλικό Αθλητικό Κέντρο, το οποίο φυσικά, κύριε Υπουργέ, υποθέτω ότι θα είναι αρμοδιότητας του Υπουργείου Αθλητισμού και κανενός άλλου.

Το δεύτερο που επίσης κρατώ είναι ότι μέσα στο Φεβρουάριο του 1999 θα έχουμε τη δημοπράτηση της μελέτης του έργου αυτού.

Επίσης, εκείνο που κρατώ είναι ότι υπάρχουν κονδύλια, σύμφωνα με διαβεβαίωση του Υπουργού Οικονομικών, δεκαοκτώ δισεκατομμυρίων (18.000.000.000) δραχμών, από τα οποία περίπου τα εννιακόσια εκατομμύρια (900.000.000) δραχμές θα απαιτηθούν για την πραγματοποίηση των απαλλοτριώσεων.

Με ενδιαφέρον άκουσα, κύριε Υπουργέ, αυτό που είπατε, ότι δηλαδή οδηγήσθε σε βελτίωση του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, διότι με βάση τις υπάρχουσες διαδικασίες οι απαλλοτριώσεις θα κρατήσουν πολύ χρόνο, τόσο ώστε να παρεμποδιστεί τελικά η εκτέλεση των έργων.

Θέλω επίσης να σημειώσω, κύριε Πρόεδρε, την καθοριστική συμμετοχή του Υπουργού Αθλητισμού -καμιά φορά πρέπει να ακούγονται και αυτά- στην ένταξη του Εθνικού Σταδίου Νέας Ιωνίας Βόλου στο φάκελο της υποψηφιότητας της χώρας μας για την Ολυμπιάδα του 2004. Επίσης θέλω να υποβάλω την πρόταση στον αξιότιμο κύριο Υπουργό, από τη στιγμή που το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νέας Ιωνίας θα μετατραπεί σε περιφερειακό, να αντιμετωπίσει το ενδεχόμενο της προεδροποίησης ενός σημαίνοντος προσώπου του αθλητισμού, της τοποθέτησης δηλαδή ως Προέδρου είτε της Όλγας Βασδέκη, η οποία είναι γεννημένη στη Νέα Ιωνία του Βόλου, είτε του αδελφού της του Σπύρου Βασδέκη, που τιμούν τα χρώματα του ελληνικού αθλητισμού σήμερα.

Αυτό είναι μετέπειτα ζήτημα, αλλά πιστεύω ότι είναι μία πρόταση, που καλό είναι να την έχετε υπόψη σας από τώρα.

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

ΑΝΔΡΕΑΣ ΦΟΥΡΑΣ (Υφυπουργός Πολιτισμού): Κύριε Πρόεδρε, εγώ θέλω, επαναλαμβάνοντας την αρχική μου τοποθέτηση, να διαβεβαιώσω τον αγαπητό συνάδελφο ότι το ολυμπιακών προδιαγραφών Πανθεσσαλικό Στάδιο Βόλου θα ολοκληρωθεί μέσα στο χρονοδιάγραμμα το οποίο ήδη αναφέρθηκε.

Η λογική του να υπάρχουν έξι μεγάλα περιφερειακά ολυμπιακών προδιαγραφών και δυνατοτήτων αθλητικά κέντρα, συνδέεται με την ανάγκη ο ελληνικός αθλητισμός μετά το 2004 κυρίως να έχει τα κέντρα αναφοράς και ανάπτυξής του. Έτσι, θα έχουμε το πανηπειρωτικό, που ήδη εξελίσσεται στην Ανατολή Ιωαννίνων, θα έχουμε το πανθεσσαλικό, θα έχουμε το παγκρήτιο. Εκεί υπάρχει ένα πρόβλημα, το ομολογούμε. Δυστυχώς, ο σχεδιασμός, που έχει γίνει από το 1988, είναι ένας σχεδιασμός πάρα πολύ άσχημος. Θα υπάρχει και το πανθρακικό, θα υπάρχει και το παμπελοποννησιακό, που θα είναι κέντρα δυνατοτήτων Ολυμπιακών Αγώνων και εμβέλειας εθνικής. Έχουμε ζητήσει ήδη από το Σ.Τ.Ε. αυτά τα κέντρα να διοικούνται από διοικήσεις που θα έχουν άμεση σχέση με τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, για να είναι λυμένα τα θέματα στελέχωσής τους και τα θέματα χρηματοδότησής τους.

Εύχομαι η Παγκόσμια Ομοσπονδία Ποδοσφαίρου να πάρει τη μεγάλη απόφαση, ούτως ώστε στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 να μη μετέχουν μόνο πέντε επαγγελματίες στους αγώνες ποδοσφαίρου στα εθνικά συγκροτήματα, αλλά να είναι πάνω από πέντε, να είναι επτά, και να έχουμε έτσι τη δυνατότητα να δούμε στην Ελλάδα, στα πλαίσια των Ολυμπιακών του 2004, και ένα πραγματικό Μουντιάλ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεύτερη είναι 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.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Σιούφα είναι η ακόλουθη:

"Καλείται ο Υπουργός να ενημερώσει την Εθνική Αντιπροσωπεία, αν εξακολουθεί να ισχύει η απόφαση ίδρυσης και λειτουργίας του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Θεσσαλίας με έδρα τη Λάρισα.

Με την απόφαση αυτή δρομολογήθηκε η κατασκευή του νοσοκομείου για να καλύπτει τις ανάγκες της Περιφέρειας Θεσσαλίας και όχι μόνο σε υπηρεσίες υγείας τρίτου βαθμού καθώς και η εκπαίδευση των φοιτητών της Ιατρικής του εκεί πανεπιστημίου.

Η κατασκευή του νοσοκομείου ολοκληρώθηκε εδώ και ένα χρόνο και ακόμη δεν άρχισε να λειτουργεί.

Σύγχυση γι' αυτό το θέμα δημιούργησαν και οι δηλώσεις του Υφυπουργού Υγείας κ. Φαρμάκη ότι το νοσοκομείο δεν θα είναι τριτοβάθμιο περίθαλψης, αλλά θα μεταφερθεί στο ήδη λειτουργούν Νομαρχιακό Νοσοκομείο Λάρισας, παρ' ότι σε αυτό έγιναν τα τελευταία χρόνια δαπάνες πολλών δισεκατομμυρίων για τον εκσυγχρονισμό του.

Όλα αυτά πρέπει να ξεκαθαριστούν άμεσα.

Κανείς δεν μπορεί να αλλάξει την κατάκτηση των κατοίκων της Θεσσαλίας για ένα Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο.

Επίσης καλείται ο Υπουργός να γνωρίσει στην Εθνική Αντιπροσωπεία το σχέδιο και το χρονοδιάγραμμα λειτουργίας του νέου Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Θεσσαλίας".

Ο Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας κ. Φαρμάκης έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Πρόεδρε, τρία είναι τα θέματα που θέτει με την επίκαιρη ερώτησή του ο συνάδελφος κ. Σιούφας, όπως αυτά προκύπτουν άλλωστε και από τις υπογραφίσεις στο κείμενο της ερώτησης.

Ένα θέμα αφορά τη φυσιογνωμία, το χαρακτήρα του νέου Περιφερειακού Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου της Λάρισας, προκειμένου να λειτουργήσει.

Το δεύτερο είναι πότε θα αρχίσει να λειτουργεί. Το χρονοδιάγραμμα έναρξης της λειτουργίας του.

Και το τρίτο αναφέρεται στις δηλώσεις μου ότι δεν θα είναι δήθεν τριτοβάθμιο το νέο νοσοκομείο, αφού σε αυτό θα μεταφερθεί το

παιδί Νομαρχιακό Νοσοκομείο της Λάρισας.

Ως προς το χαρακτήρα και τη φυσιογνωμία του νοσοκομείου δεν γνωρίζω γιατί τίθεται θέμα. Και το ιδρυτικό διάταγμα του νοσοκομείου, το οποίο ισχύει, και ο οργανισμός του νοσοκομείου περιγράφουν σαφώς το χαρακτήρα του και τι θα στεγάσει αυτό. Και αναφέρουν σαφώς ότι στο νέο Περιφερειακό Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο της Λάρισας στεγάζονται πανεπιστημιακές κλινικές και αντίστοιχα ή άλλα τμήματα του ΕΣΥ.

Κανείς δεν φεύγει από αυτήν την αρχή. Όσοι διεκδικούν άλλα πράγματα, εκείνοι ζητούν αλλαγή της φυσιογνωμίας του νοσοκομείου. Στο άρθρο 6 του οργανισμού του νοσοκομείου μάλιστα αναφέρεται ότι και στο πρώτο στάδιο ανάπτυξης του νοσοκομείου σε κάθε τομέα λειτουργούν πανεπιστημιακές κλινικές, εργαστήρια, μονάδες και τμήματα του Εθνικού Συστήματος Υγείας. Επαναλαμβάνω ότι αυτό προβλέπεται και στο πρώτο ακόμη στάδιο, στο αρχικό στάδιο έναρξης. Αυτό είναι το ένα θέμα.

Το άλλο θέμα έχει σχέση με το χρονοδιάγραμμα έναρξης της λειτουργίας του. Έχουν αρχίσει εδώ και πάρα πολύ καιρό όλες εκείνες οι προπαρασκευαστικές ενέργειες, με προκηρύξεις προσωπικού -και του ιατρικού και του λοιπού, όχι του συνόλου βεβαίως- και με αποσπάσεις εμπειρών υπαλλήλων, νοσηλευτών, νοσηλευτριών και άλλων υπαλλήλων, για την έναρξη λειτουργίας αυτού του νοσοκομείου.

Η Κυβέρνηση -για να κλείσω και θα επανέλθω, αν χρειαστεί, στη δευτερολογία μου- εξετάζει με πολλή προσοχή τις αντικειμενικές δυνατότητες που υπάρχουν, εξετάζει όλες τις πιθανές λύσεις, τις προτάσεις, τα αιτήματα, τις διαμαρτυρίες και συνδιαλέγεται με τους ενδιαφερόμενους, μεταξύ των οποίων είναι και το Ιατρικό Τμήμα του Θεσσαλικού Πανεπιστημίου, που εδρεύει στη Λάρισα, με στόχο την απόφασή της που θα οδηγήσει στην ταχύτερη δυνατή έναρξη λειτουργίας του νέου νοσοκομείου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Ο κ. Σιούφας έχει το λόγο για δύο λεπτά, για να αναπτύξει την επίκαιρη ερώτηση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, η απάντηση του κυρίου Υπουργού δεν καθυσάχασε τις αμφιβολίες που υπάρχουν γύρω από τη φυσιογνωμία του νοσοκομείου. Γιατί, ναι μεν αναφέρθηκε στο ιδρυτικό προεδρικό διάταγμα, αναφέρθηκε στον κανονισμό, αλλά άφησε ουρά, ότι συνεργάζεται και συνεννοείται και με άλλους φορείς και ότι εκεί μπορούν να μπουν και λοιπές υπηρεσίες του ΕΣΥ.

Η ερώτηση, κύριε Υπουργέ, ήρθε στην Εθνική Αντιπροσωπεία, διότι υπήρξαν δημοσιεύματα σε εφημερίδες, σύμφωνα με τα οποία είπατε ότι δεν πρόκειται να μετατρέψετε σε "μαγαζάκια" των καθηγητών πανεπιστημίου το νέο νοσοκομείο και δεν τα διαψεύσατε. Ήταν και σε αθηναϊκές εφημερίδες.

Το δεύτερο είναι ότι υπήρχε πληροφορία πως έγινε σύσκεψη υπό τον Πρωθυπουργό στο Μέγαρο Μαξίμου με όλους τους Βουλευτές της Θεσσαλίας, για να μετατραπεί σε νομαρχιακό νοσοκομείο το Νοσοκομείο της Λάρισας, αλλά τελικά αυτό απετράπη, διότι υπήρξε καθολική αντίδραση όλων των Βουλευτών από τα υπόλοιπα διαμερίσματα, πλην της Λαρίσης, και γι' αυτό ανεκρούσθη πρύμνα το πιθανό σχέδιο που ενδεχομένως υπήρχε να μεταφερθεί εκεί το Νοσοκομείο Δευτεροβάθμιας Περίθαλψης, το Νομαρχιακό Νοσοκομείο της Λάρισας.

Το πανεπιστημιακό νοσοκομείο, που εδρεύει στη Λάρισα, ανήκει σε ολόκληρο το θεσσαλικό λαό, ήταν κατάκτησή του, προχώρησε με ταχύτατους ρυθμούς, χρηματοδοτήθηκε ως πανεπιστημιακό νοσοκομείο, για να προσφέρει υπηρεσίες υγείας τρίτου βαθμού και ταυτόχρονα εκπαίδευση των φοιτητών της Ιατρικής.

Και κανείς δεν μπορεί να το αλλάξει, κύριε Πρόεδρε, παρά μόνο η Εθνική Αντιπροσωπεία ή το Υπουργικό Συμβούλιο και όχι μονομερής απόφαση του Υπουργείου Υγείας και πολύ περισσότερο -αυτό θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολο για μένα, δεν μπορώ να το πιστέψω- ο παριστάμενος Υπουργός, επειδή κατάγεται από τη Λάρισα, στην περίπτωση που θα ήθελε να σμικρύνει μια κατάκτηση του θεσσαλικού λαού και από

απόκτημα για ολόκληρη τη Θεσσαλία να το μετατρέψει σε απόκτημα παροχής υπηρεσιών υγείας μόνο για το Νομό Λαρίσης.

Έχει την ευκαιρία ο κύριος Υπουργός -και τελειώνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε- στη δευτερολογία του να ξεκαθαρίσει σαφώς το θέμα, ότι το νοσοκομείο είναι νοσοκομείο πανεπιστημιακό και ανήκει σε ολόκληρη τη Θεσσαλία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε τον κ. Σιούφα.

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο για δύο λεπτά, για να δευτερολογήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε συνάδελφε, θα έπρεπε λογικά να υπερθεματίζω. Εσείς να λέτε να λειτουργούν στη Λάρισα δύο νοσοκομεία και εγώ να λέω πέντε, διότι εγώ είμαι ο Λαρισαίος, εκεί είναι και η εκλογική μου περιφέρεια, αλλά και η πατρίδα μου.

Είμαι υποχρεωμένος όμως να είμαι περισσότερο ρεαλιστής, πολύ περισσότερο αφού είμαι και στο συγκεκριμένο Υπουργείο.

Δεν είναι αληθές ότι υπήρξε κάποια σύσκεψη υπό τον Πρωθυπουργό για τη μετατροπή του τριτοβάθμιου νοσοκομείου σε νομαρχιακό, γιατί, όπως γνωρίζετε, ή, έπρεπε να γνωρίζετε, ως τώως Υπουργός Υγείας και το σημερινό Νοσοκομείο της Λαρίσης, το παλιό, είναι τριτοβάθμιο νοσοκομείο. Δεν είναι νομαρχιακό.

Δεύτερον, επιμένετε στο αμιγώς πανεπιστημιακό. Επιμένετε, δηλαδή, εσείς στην αλλαγή της φυσιογνωμίας του νοσοκομείου. Σας διάβασα -είναι πολύ σαφές το προεδρικό διάταγμα και ο Οργανισμός του νοσοκομείου- τι είναι το νοσοκομείο, τι στεγάζεται σε αυτό και ποιοι σκοποί εξυπηρετούνται. Κάποιοι δεν θέλουν τμήματα του ΕΣΥ. Καλά κάνουν και δεν θέλουν. Ας μας ζητήσουν, λοιπόν, αλλαγή του διατάγματος. Ας μην υποκρίνονται κάτω από άλλες προθέσεις και με ασάφειες.

Έχω κάνει σε χρόνο ανύποπτο -και δεν πρόκειται να τις ανακαλέσω- πριν πάω δηλαδή στο Υπουργείο Υγείας, εδώ και οκτώ μήνες, κάποιες δηλώσεις που θεωρώ ρεαλιστικές, που οδηγούν αμέσως στην έναρξη λειτουργίας του νοσοκομείου. Τι έλεγαν οι δηλώσεις αυτές; Ότι θεωρώ ότι δεν χρειάζονται δύο νοσοκομεία στη Λάρισα, ότι σε ελάχιστο αριθμό κλινών αυτού του νοσοκομείου θα μπορούσε να φιλοξενηθούν οι δραστηριότητες του σημερινού νοσοκομείου και στον άλλο αριθμό κλινών, των πεντακοσίων κλινών που θα περίσσευαν, να φιλοξενηθούν οι δραστηριότητες του ιατρικού τμήματος και η εκπαίδευση των φοιτητών. Είχα κάνει αυτές τις δηλώσεις. Πράγματι αυτές οι δηλώσεις είναι οι δηλώσεις μου. Όχι ως αρμοδίου Υφυπουργού τότε, δεν είναι οι αποφάσεις της Κυβέρνησεως. Την απόφαση της Κυβέρνησεως και του Υπουργείου να την περιμένετε, δεν θα αρνηθεί πολύ. Αυτές είναι οι απόψεις μου, τις οποίες υπερασπίζομαι μέχρι τέλους.

Και επειδή αναφέρατε ότι κάτι είπα και για καθηγητές, που θέλουν το μαγαζί δικό τους κλπ., δεν παίρνω τίποτα πίσω από αυτά που είπα. Πράγματι, έτσι είναι. Οι καθηγητές της Ιατρικής θέλουν δικό τους ολόκληρο "το μαγαζί". Τι θέλουν, δηλαδή, στην ουσία; Κανείς διευθυντής να μην είναι του ΕΣΥ εκτός από καθηγητής. Δεν τους ενόχλουν οι επιμελητές α' και β', που θα είναι οι "μαύροι" που θα παράγουν δουλειά, οι "λαντζερδες". Θέλουν όμως Διευθύνσεις να μην πάρει κανείς άλλος. Θα ακούσετε την απόφαση της Κυβέρνησεως σε λίγο. Εγώ πάντως προσωπικά ...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Αυτό δεν το λέτε σαν απειλή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Όχι, καθόλου.

Επαναλαμβάνω ότι δικαιούμαι να έχω τις απόψεις μου, όπως δικαιούστε και εσείς να έχετε τις δικές σας. Θα αποφασίσει τελικά η Κυβέρνηση όχι για τη φυσιογνωμία του νοσοκομείου -αυτό είναι ξεκαθαρισμένο θέμα- αλλά πώς θα υπάρξει τρόπος να αρχίσει το συντομότερο δυνατό να λειτουργεί αυτό το νοσοκομείο. Αυτό είναι το πρωτεύον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε Φαρμάκη.

Παραμιππώντας σήμερα διάβασα στην εφημερίδα ότι

προκηρύσσεται διαγωνισμός για την πρόσληψη ογδόντα μίας νοσηλευτριών στο Νοσοκομείο Λαρίσης. Και αυτό είναι θετικό. Είναι οι περισσότερες προσλήψεις νοσηλευτριών σε όλη την Ελλάδα.

Η τρίτη 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., καθώς επίσης και η τέταρτη 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., διαγράφονται λόγω κωλύματος της Υπουργού.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κοιτάξτε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ.

Να μη γράφεται τίποτα στα Πρακτικά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ:...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Πέμπτη είναι 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 το χαρακτηρισμό ως προαιρετικού του μαθήματος της Κοινωνιολογίας στα λύκεια.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Τσαφούλια είναι η ακόλουθη:

"Σύμφωνα με το νέο αναλυτικό πρόγραμμα, τα μαθήματα της Κοινωνιολογίας και των κοινωνικών επιστημών υποβαθμίζονται με το χαρακτηρισμό προαιρετικά επιλεγόμενα μαθήματα της Β' και Γ' λυκείου με δύο ώρες διδασκαλίας το καθένα.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Πώς εξηγείτε, κύριε Υπουργέ, τον παραγκωνισμό μιας επιστήμης που αναπτύσσει την κριτική ικανότητα του μαθητή, ενώ ταυτόχρονα τον προετοιμάζει για την ένταξη του στην ευρύτερη κοινωνία στο κατώφλι του 21ου αιώνα;

Δεν θα έπρεπε η Κοινωνιολογία ως μάθημα, που αναπτύσσει στο μαθητή δημιουργική σκέψη, κριτική, απόκτηση κοινωνικής αυτογνωσίας και ευθύνης, που του δίνει τελικά κατεύθυνση με έμφαση στη χρησιμότητα βασικών θεσμών καθώς και κατανόηση της σύγχρονης ευρωπαϊκής πραγματικότητας, να θεωρείται μάθημα γενικής παιδείας για όλες τις κατευθύνσεις και όλες τις τάξεις;

Θα πάρετε οριστική απόφαση, ώστε η Κοινωνιολογία να διδάσκεται ως μάθημα γενικής παιδείας και να βρίσκεται σαν επιστήμη στη θέση που της αξίζει;".

Ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Ιωάννης Ανθόπουλος έχει το λόγο για τρία λεπτά να πρωτολογήσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, οφείλω να ευχαριστήσω το συνάδελφο για την ερώτησή του, γιατί πραγματικά μας δίδεται μια ευκαιρία να πούμε, ποιες ήταν οι βασικές κατευθύνσεις που δόθηκαν από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Παιδείας προς το επίσημο θεσμοθετημένο όργανό του, το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο, όταν αυτό πρόκειτο να κάνει την πρότασή του για το ωρολόγιο πρόγραμμα του Ενιαίου Λυκείου.

Πρώτη αρχή ήταν να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στα μαθήματα γενικής παιδείας και γενικής ωφελιμότητας.

Δεύτερον, να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στα μαθήματα εκείνα τα οποία συγκροτούν τον ολοκληρωμένο άνθρωπο, όπως πολύ σωστά, αγαπητέ συνάδελφε, λέτε και στην επίκαιρη ερώτησή σας. Είναι τα μαθήματα εκείνα που θα προετοιμάσουν τον άνθρωπο για την αυριανή κοινωνική του ζωή, όταν θα φύγει δηλαδή από το σχολείο.

Τρίτη κατεύθυνση ήταν να διατηρηθεί ο ακραιφνής χαρακτήρας της προεπιστημονικής και προεπαγγελματικής στόχευσης των μαθημάτων στο Ενιαίο Λύκειο.

Τέλος, βασική κατεύθυνση ήταν η μείωση του ωρολογίου προγράμματος, η μείωση των ωρών διδασκαλίας, έτσι ώστε να αφευθεί περισσότερος ελεύθερος χρόνος δημιουργικής

απασχόλησης στα παιδιά του λυκείου.

Βεβαίως, το Υπουργείο Παιδείας στη συνέχεια ενέκρινε την πρόταση του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου, το οποίο επεξεργάζεται επιστημονικά τις ειδικές και ιδιαίτερες προτάσεις του και τις δίδει στο Υπουργείο Παιδείας για να τις εγκρίνει.

Εμείς πιστεύουμε ότι οι δύο συν δύο, τέσσερις ώρες εβδομαδιαίως, δηλαδή δύο ώρες εβδομαδιαίως στη Β' λυκείου και δύο ώρες εβδομαδιαίως στη Γ' λυκείου, είναι ένας επαρκής χρόνος για τη λήψη εκείνων των αναγκαίων προεπιστημονικών πληροφοριών που χρειάζεται ένας μαθητής λυκείου, για να μπει στη διαδικασία ανάλυσης των κοινωνικών φαινομένων που κάνει η Κοινωνιολογία.

Από εκεί και πέρα βέβαια εσείς τοποθετείτε και το θέμα, αν πρέπει να είναι υποχρεωτικό ή προαιρετικό, ως μάθημα επιλογής, όπως είναι.

Το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο είχε την άποψη ότι πρέπει να είναι μάθημα επιλογής, διότι καλύπτεται η κοινωνική μόρφωση του μαθητή από τα άλλα μαθήματα γενικής ωφελιμότητας. Το θέμα της Κοινωνιολογίας είναι η μεθοδολογική προσέγγιση των κοινωνικών φαινομένων και αρκεί ως μάθημα επιλογής.

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

Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ ένα δευτερόλεπτο.

Αυτό όμως δεν σημαίνει, κύριε Τσαφούλια, ότι το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο δεν μπορεί να γνωσιμαχήσει εν μέρει και να επανεξετάσει σε μια επικείμενη τροποποίηση του ωρολογίου προγράμματος, το αν υπάρχει η σκοπιμότητα, επιστημονική, παιδαγωγική και εκπαιδευτική, το μάθημα αυτό να ενταχθεί στα υποχρεωτικά. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Τσαφούλιας έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Αφού επιστημαίνετε την αξία της έννοιας ότι μπορεί αυτό το μάθημα να είναι τόσο σοβαρό -και το αντιλαμβάνεσθε- για να μπει σαν υποχρεωτικό μάθημα γενικής παιδείας, το Υπουργείο Παιδείας νομίζω ότι θα πρέπει να κάνει μία προσπάθεια να επαναφέρει με πρότασή του στο Παιδαγωγικό Ινστιτούτο αυτό που ζητώ και να αντιληφθεί το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο ότι δεν πρέπει στη σημερινή κοινωνία και στο σημερινό κόσμο να αντιλαμβάνεται με ταχύτητα τεχνοκρατικής λειτουργίας την υπόθεση της παιδείας. Να μην την αντιλαμβάνεται σαν λειτουργία εκπαιδευτικού σωλήνα για να παραγάγουμε στην κοινωνία μαθητές, ανθρώπους και λειτουργούς της κοινωνίας με το πνεύμα που επικρατεί σήμερα στην κοινωνία μας, σε μια κοινωνία κατανάλωσης.

Γι' αυτόν το λόγο το Ινστιτούτο αντελήφθη, όχι ορθά κατ' εμέ, την αξία της έννοιας του μαθήματος αυτού και το ενέταξε προαιρετικά και με μια χρονική απασχόληση δύο ωρών την εβδομάδα, που δεν μαθαίνει κανείς τίποτα.

Αυτό είναι από τα φαινόμενα που παρουσιάζονται σήμερα στην παιδεία και παρουσιάζονται επειδή δεν υπάρχουν οι υποδομές της λειτουργίας της φιλοσοφικής σκέψης που θα αρχίσει να διαμορφώνει το παιδί από τα μικρά του χρόνια μέχρι να τελειώσει το σχολείο, για τη λειτουργία της κοινωνίας, για την επαφή του με την κοινωνία, για την προσαρμογή του με την κοινωνία και για την εξελικτική προσαρμογή περισσότερο προς την κοινωνία που έρχεται του 2000. Δηλαδή αφήνουμε τον κορμό αυτόν της λειτουργίας της αξίας της κοινωνιολογίας και των κοινωνικών επιστημών σαν ένα μάθημα, που αν το θέλει ή δεν το θέλει. Και γι' αυτό ακριβώς επειδή αυτό το αντιλαμβάνεσθε, εγώ πιστεύω και θέλω να μου επισημάνετε και να μου δηλώσετε αν το Υπουργείο προτίθεται να επιστήσει την προσοχή του και να ζητήσει από το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο, το οποίο δεν θα έπρεπε να χαρακτηρίζεται σαν λειτουργία τεχνοκρατικού οργάνου και όχι φιλοσοφημένου πνευματικού οργάνου ικανού να ανταποκριθεί στα σημερινά πράγματα, αν θα ζητήσει το Υπουργείο Παιδείας από το Ινστιτούτο να θέσει αυτό το μάθημα σαν μάθημα γενικής παιδείας, ώστε να αντιληφθεί πλέον ότι είναι τόσο απαραίτητο, όσο είναι απαραίτητη η λειτουργία της κοινωνίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ευχαριστούμε τον κ. Τσαφούλια.

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο για δύο λεπτά για να δευτερολογήσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να διαβεβαιώσω τον κ. Τσαφούλια ότι το Υπουργείο Παιδείας και το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο πράγματι έχουν υιοθετήσει -και φαίνεται αυτό και από τα αναλυτικά προγράμματα και από το ωρολόγιο πρόγραμμα- την αρχή ότι όλο το σύστημα πρέπει να κατατείνει στην ανάπτυξη της δημιουργικής και κριτικής σκέψης του μαθητή, έτσι ώστε αύριο μεθαύριο, ως υπεύθυνος πολίτης, να μπορεί να απαντά στις προκλήσεις της εποχής του, να μπορεί να επεξεργάζεται τις πληροφορίες και τις γνώσεις που θα του παρέχει η αλματώδης ανάπτυξη της κοινωνίας της γνώσης.

Αλλά υπάρχει και μια γενικότερη άποψη από πλευράς των παιδαγωγών και επιστημόνων, που λένε ότι εκείνο το οποίο προάγει και αναπτύσσει την κριτική σκέψη των μαθητών είναι η μεθοδολογία της διδασκαλίας και ο τρόπος της αξιολόγησης. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι σταματούμε μόνον εκεί, διότι έχει σημασία και η γνώση και το είδος της γνώσης και η δόση της γνώσης.

Και για να μην αδικούμε και το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο, κύριε συνάδελφε, θα επικαλεστώ εδώ μια δήλωση του Προέδρου του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου, του κ. Εξαρχάκου, που σε όμοια περίπτωση ερώτηση άλλου συναδέλφου, απάντησε γραπτώς ότι σε ό,τι αφορά το ότι ο κλάδος ΠΕ 10 των κοινωνιολόγων στο ενιαίο λύκειο δεν έχει κανένα υποχρεωτικό μάθημα πρώτης ανάθεσης, παρά την κατά γενική ομολογία αναγκαιότητα της κοινωνιολογίας στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, αυτό είναι μια αλήθεια απολύτως σεβαστή, που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, λέει ο πρόεδρος. Σε επικείμενη αναθεώρηση του ωρολογίου προγράμματος το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο θα επανεξετάσει το θέμα και θα εισηγηθεί σχετικά στον Υπουργό Παιδείας.

Σας ευχαριστώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Πότε όμως;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Στις 17.12.1998.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υφυπουργό.

Επίκαιρες ερωτήσεις δευτέρου κύκλου:

Πρώτη είναι με αριθμό 391/11.1.99 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας κ. Άννας Ψαρούδα-Μπενάκη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις διαδικασίες που τηρήθηκαν για τις αποσπάσεις των δασκάλων, καθηγητών κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση της κ. Μπενάκη είναι η ακόλουθη:

"Οι αποσπάσεις δασκάλων και καθηγητών έγιναν φέτος κατά τρόπο τελείως ανορθόδοξο με επικράτηση προσωπικών και κομματικών κριτηρίων. Ειδικά μάλιστα στον κλάδο των δασκάλων για πρώτη φορά δεν ικανοποιήθηκαν αιτήσεις για λόγους συνυπηρέτησης και για σοβαρούς οικογενειακούς λόγους (δύο-τρία παιδιά, ασθένειες κλπ.) με αποτέλεσμα αυτήν τη στιγμή να έχουν διαλυθεί οικογένειες ή να αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα.

Αντίθετα έγιναν αθρόες αποσπάσεις με αυθαίρετα κριτήρια χωρίς πρόταση του αρμοδίου υπηρεσιακού συμβουλίου, όπως π.χ. σε ΑΕΙ, ΤΕΙ, Υπουργείο Παιδείας ή χωρίς τον απαιτούμενο χρόνο προϋπηρεσίας, όπως π.χ. στα ΙΕΚ.

Μια σύγκριση των αριθμών των φετινών αποσπάσεων με τις περσινές και προπερσινές είναι συντριπτική, ενώ τα κενά υπήρξαν ακριβώς τα ίδια.

Εν όψει των παρακάτω ερωτάται ο Υπουργός Παιδείας:

α) Γιατί κατά τη φετινή χρονιά παρουσιάστηκε αυτό το απαράδεκτο φαινόμενο;

β) Τι προτίθεται να κάνει για την αντιμετώπιση αιτήσεων εκπαιδευτικών, που αντιμετωπίζουν σοβαρά οικογενειακά και προσωπικά προβλήματα και είναι γνωστές στο Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων".

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο για τρία λεπτά, για να πρωτολογήσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μια παρατήρηση, ότι δεν είναι αληθής τα όσα καταγράφονται στο περιεχόμενο της επίκαιρης ερώτησης της αγαπητής συναδέλφου, το γνωρίζει και η ίδια.

Το Υπουργείο Παιδείας δεν έκανε καμία διαφοροποίηση, ούτε στα κριτήρια των αποσπάσεων ούτε και στον αριθμό που συνήθως κάθε χρόνο αποσπώνται κατόπιν αιτήσεων τους οι εκπαιδευτικοί.

Εκεί που θα ήθελα εγώ να σταθώ λιγάκι είναι σε κάποιες αποσπάσεις που έγιναν από το Υπουργείο Παιδείας σε ΑΕΙ και ΤΕΙ ύστερα από ευθεία αίτηση των ανώτατων επιστημονικών ιδρυμάτων και των ΤΕΙ της χώρας. Ήταν ορισμένες αποσπάσεις, οι οποίες είχαν παραληφθεί, ήταν αποσπάσεις αναγκαίες για την κάλυψη διδακτικών προγραμμάτων των ΑΕΙ και ΤΕΙ και εκεί ο Υπουργός κατά παρέκκλιση της πολιτικής περιορισμού των αποσπάσεων σε ΑΕΙ και ΤΕΙ, που είχε εξαγγείλει ένα χρόνο πριν, έκανε αυτήν την εξαιρετική ρύθμιση, που δεν ήταν ούτε ρουσφετολογικού χαρακτήρα ούτε πολιτικού ούτε άλλου. Ήταν καθαρά ικανοποίηση εξαιρετικών και επείγουσών αναγκών των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων της χώρας και γι' αυτό ακριβώς νομίζω ότι θα πρέπει η αγαπητή συνάδελφος να αποσύρει αυτήν τη μορφή.

Τώρα όσον αφορά για τις αποσπάσεις, το υπηρεσιακό σημείωμα που έχω λέει ότι έγιναν πρωτίστως, όπως και κάθε χρόνο με γνώμονα τη δυνατότητα αποδέσμευσης και υποδοχής που εμφάνιζαν οι περιφέρειες των νομών, προκειμένου να επιτευχθεί - αυτός είναι ο σταθερός στόχος των αποσπάσεων - η ορθολογική κατανομή του διδακτικού προσωπικού σε όλους τους νομούς της χώρας.

Επιπλέον όμως, ως συνήθως και κατά νόμο, ελήφθησαν υπόψη οι σοβαροί οικογενειακοί λόγοι, παιδιά και συνυπηρέτηση, οι σοβαροί λόγοι υγείας που είχαν οι ίδιοι ή τα μέλη της οικογένειάς τους και τα λειτουργικά κενά των νομών, ο αριθμός των εκπαιδευτικών που εκπρόκειτο να διοριστούν σε κάθε περιοχή.

Στις περιοχές δε, που έγιναν διορισμοί, αποσπάστηκαν, όπως ήταν επόμενο, ελάχιστοι, ενώ από τις ίδιες περιοχές ικανοποιήθηκαν σχεδόν όλες οι αιτήσεις απόσπασης και φέτος δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι οι διορισμοί είναι αθρόοι σε σχέση με όλες τις προηγούμενες χρονιές και θα έλεγα σε σχέση με τις τελευταίες δεκαετίες διορισμών στο χώρο της εκπαίδευσης και ιδιαίτερα στην πρωτοβάθμια. Υπενθυμίζω ότι ενώ είχαμε μόνο χίλια εκατό οργανικά κενά, οι διορισμοί έφθασαν τους πέντε χιλιάδες διακόσιους δασκάλους. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε τον Υφυπουργό κ. Ανθόπουλο.

Η κ. Άννα Ψαρούδα Μπενάκη έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΑΝΝΑ ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν θέλω να υπομνήσω στον κύριο Υπουργό ότι ουδέποτε επικαλούμαι ανακριβή στοιχεία εν γνώσει της ανακριβείας των και τον παρακαλώ να αναθεωρήσει την αρχική του φράση, σύμφωνα με την οποία επεκαλέσθη ανακριβή στοιχεία, καίτοι γνωρίζω πολύ καλά ότι δεν είναι έτσι.

Θα του δώσω ορισμένα νούμερα, ορισμένα δημοσιεύματα και ορισμένες πληροφορίες, για να δει ότι τα πράγματα δεν είναι ακριβώς όπως μας τα λέει, και στη μια περίπτωση των αποσπάσεων από νομό σε νομό στη πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, αλλά και σε σχέση με εκείνες τις "κατά παρέκκλιση" αποσπάσεις που έκανε ο Υπουργός.

Πρώτα απ' όλα φέτος έγιναν χίλιες λιγότερες αποσπάσεις απ' ό,τι είχαν γίνει όλα τα προηγούμενα χρόνια, ιδίως σε σύγκριση με τον τελευταίο χρόνο. Θα μπορούσε να μας πει, και το υπεννόησε, ότι δεν υπήρχαν κενά. Αλλά δεν είναι αλήθεια αυτό, γιατί στους νόμους περί των οποίων πρόκειται, υπήρχαν ακριβώς τα ίδια κενά, όπως προκύπτει από πίνακα που δείχνει πόσες πιστώσεις δόθηκαν για αναπληρωτές.

Άρα, υπήρχαν κενά, έπρεπε να γίνουν πρώτα οι αποσπάσεις των εκπαιδευτικών με τα κριτήρια του νόμου και μετά να δοθούν οι πιστώσεις. Δόθηκαν τέσσερις χιλιάδες εξακόσιες δέκα πιστώσεις για

αναπληρωτές, ενώ έγιναν χίλιες λιγότερες αποσπάσεις εκπαιδευτικών. Και βέβαια αυτές μπορεί να έγιναν με πρόταση των υπηρεσιακών συμβουλίων, αλλά δεν μπορώ να δεχθώ ότι είναι και μία απόλυτη εγγύηση η πρόταση του υπηρεσιακού συμβουλίου, όταν ξέρουμε ότι είναι διορισμένο, πλην των δύο αιρετών μελών.

Έρχομαι στις περίφημες αποσπάσεις κατά παρέκκλιση. Μπορεί ο νόμος να λέει κατά παρέκκλιση, αλλά η χρηστή διοίκηση, επιβάλλει να τηρηθούν ορισμένα κριτήρια. Δεν είναι δυνατόν, παραδείγματος χάρι, πέρσι στα ΙΕΚ να έχουν γίνει εξήντα πέντε αποσπάσεις και φέτος να γίνουν εκατόν σαράντα αποσπάσεις, χωρίς κανένα κριτήριο και χωρίς κανένα αντικείμενο εργασίας, έτσι, αποσπάσεις στο κενό. Εκατόν σαράντα αποσπάσεις στα ΙΕΚ.

Η ερώτησή μου είναι, γιατί δεν τηρήθηκαν κάποια κριτήρια; Είναι οχύρωση και δικαιολογία του Υπουργού, το ότι ο νόμος λέει "κατά παρέκκλιση", ώστε να στέλνει όποιον θέλει;

Κύριε Πρόεδρε, αφορμή έδωσαν και δημοσιεύματα του Τύπου, όπως "εξοντώνουν εκπαιδευτικούς, δασκάλα σύζυγο ταγματάρχη με δύο παιδιά, διότι τα δύο παιδιά δεν αρκούν". Επίσης η αναστάτωση, που έγινε στο Νομό Λάρισης μεταξύ δασκάλων και νηπιαγωγών. Αλλά με χαρά μου άκουσα ότι η συνάδελφος κ. Λουλέ φέρνει την ίδια ερώτηση αύριο σ' αυτήν την Αίθουσα και επομένως τα περί Λαρίσης θα τα ακούσετε αύριο, κύριε Υπουργέ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, ουδέποτε αμφισβήτησα την καλοπιστία της κυρίας συναδέλφου σε όποιες συζητήσεις έχουν λάβει χώρα σ' αυτήν την Αίθουσα. Απλούστατα, φαίνεται ότι τα στοιχεία της δεν είναι σωστά, διότι προέρχονται από δημοσιεύματα, για τα οποία φαίνεται δεν έκαναν τον κόπο αυτοί που τα συνέταξαν, να απευθυνθούν στις υπηρεσίες του Υπουργείου, για να είναι και αληθή.

Εγώ θα ήθελα να θέσω σε γνώση της Αίθουσας ότι στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση, από το σύνολο των πέντε χιλιάδων εξακοσίων ογδόντα τεσσάρων αιτήσεων, που υποβλήθηκαν για απόσπαση από νομό σε νομό, ικανοποιήθηκαν τρεις χιλιάδες τετρακόσιες έξι αιτήσεις, δηλαδή ποσοστό 60%. Υπενθυμίζω ότι οι αποσπάσεις προτείνονται και στην ουσία γίνονται και ο Υπουργός τις εγκρίνει, από το Κεντρικό Υπηρεσιακό Συμβούλιο Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης. Οι αποσπάσεις γίνονται με μία σειρά, που ακολουθείται κάθε χρόνο. Προηγούνται οι μεταθέσεις, γίνονται το Μάρτιο, ακολουθούν οι διορισμοί που γίνονται τον Αύγουστο και στη συνέχεια έρχονται οι αποσπάσεις, μετά τους διορισμούς. Είπα βέβαια ότι κάπου έγιναν λιγότερες αποσπάσεις, διότι φέτος κάναμε αθρόους διορισμούς. Έγιναν πέντε χιλιάδες διακόσιοι διορισμοί τακτικού εκπαιδευτικού προσωπικού στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση και περίπου τεσσερισήμισι με πέντε χιλιάδες διορισμοί αναπληρωτών. Συνολικά δηλαδή δέκα χιλιάδες διορισμοί εκπαιδευτικών πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης τους πρώτους μήνες, με την έναρξη του σχολικού έτους.

Κλείνω λέγοντας ότι κατά παρέκκλιση αποσπάσεις που έγιναν αφορούσαν αποκλειστικά και μόνο σε κάλυψη κάποιων λειτουργικών αναγκών των πανεπιστημίων και των ΤΕΙ. Πουθενά αλλού δεν υπήρξε καμία παρέκκλιση. Και η παρέκκλιση αυτή, όπως ξέρετε, δικαιολογείται για λόγους καθαρά υπηρεσιακού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Πάντως, κύριε Υφυπουργέ, υπάρχει θέμα με τους συζύγους ή τις συζύγους των στρατιωτικών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, υπάρχει σοβαρό θέμα, διότι πρόκειται για δύο χιλιάδες εκπαιδευτικοί -γιατί είναι και οι σύζυγοι των ανδρών των σωμάτων ασφαλείας, σύζυγοι αξιωματικών ή σύζυγοι άλλων αξιωματούχων ή στελεχών της Δημόσιας Διοίκησης- και προκαλείται τεράστια αναστάτωση και επομένως δεν μπορεί να λειτουργήσει το σύστημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το θέμα των στρατιωτικών είναι τελείως διαφορετικό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Επίσης πρέπει να ξέρετε ότι στις αποσπάσεις που έγιναν προτάθηκαν ή έγιναν μόνο αποσπάσεις συζύγων αξιωματικών που είχαν οικογενειακό πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Όταν όμως έχει τέσσερα παιδιά και πάνω;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ο νόμος είναι από τέσσερα παιδιά και πάνω. Εμείς στην πράξη εφαρμόσαμε και την περίπτωση που υπάρχουν τρία παιδιά. Αλλά δεν μπορούμε να παραβιάζουμε το νόμο και δεν μπορούμε να κρατούμε σε εκκρεμότητα την εκπαίδευση. Γιατί ασφαλώς θα γνωρίζετε και σεις από τις συζητήσεις που γίνονται εδώ ότι δεν παρουσιάζονται οι εκπαιδευτικοί εγκαίρως στις θέσεις

τους, λόγω των αθρόων αιτήσεων για αποσπάσεις και πάντοτε η εκπαίδευση πληρώνει το τίμημα όλων των κοινωνικών λόγων που αφορούν συνολικά τη Δημόσια Διοίκηση και όχι μόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Οι μεταθέσεις των αξιωματικών δεν είναι πάνω από διακόσιες.

Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

Πριν εισέλθουμε στην ημερήσια διάταξη της νομοθετικής εργασίας θα διακόψουμε για δέκα λεπτά.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑΤΗΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επαναλαμβάνεται η διακοπείσα συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: "Διαρρυθμίσεις στη φορολογία των αυτοκινήτων οχημάτων και άλλες διατάξεις".

Κύριοι συνάδελφοι, θα συζητήσουμε τώρα τα άρθρα. Το Προεδρείο κάνει την εξής πρόταση: Να συζητήσουμε σήμερα τα άρθρα 1 έως 20, αύριο τα άρθρα 21 έως το τέλος, μαζί με τις πέντε τροπολογίες και να συζητήσουμε τα άρθρα αυτά με κάποια άνεση χρόνου.

Κύριε Υπουργέ, υπάρχει κάποια πρόταση επ'αυτού;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, συμφωνώ απολύτως να συνεχιστεί η συζήτηση σύμφωνα με την πρότασή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Σκρέκας, συμφωνεί;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ: Σύμφωνα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Γκατζής;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ναι, με άνεση χρόνου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Άνεση χρόνου θα υπάρχει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Και αύριο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Από το άρθρο 21 έως τέλος.

Και αν δεν μπορέσουμε να τελειώσουμε και αύριο, θα μπορέσουμε να πάμε τις τροπολογίες για την Τρίτη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ: Ήθελα να ρωτήσω, κύριε Πρόεδρε, αν υπάρχει άλλη τροπολογία, πέραν των όσων έχουν κατατεθεί.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Δεν υπάρχει ουδεμία νέα τροπολογία για να συζητηθεί κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων του νομοσχεδίου αυτού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Άρα, λοιπόν, συμφωνούν όλες οι πτέρυγες.

Ορίστε, έχετε το λόγο, κύριε Βούλγαρη, για την πρώτη ενότητα των άρθρων από 1 έως και 20 με άνεση χρόνου, ώστε να μπορέσετε να καλύψετε όλα τα άρθρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, θέλω να παρακαλέσω τους κυρίους Βουλευτές να δεχθούν ορισμένες φραστικές βελτιώσεις, τις οποίες υπέδειξε η ΚΕΝΕ, η Κεντρική Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή και τις οποίες το Υπουργείο Οικονομικών κάνει αποδεκτές. Είναι μόνο φραστικές βελτιώσεις και τίποτε άλλο. Αλλά να σας τις διαβάσω, έτσι ώστε να τις συμπληρώσετε επί του κειμένου.

Στο άρθρο 1, η παράγραφος α', γίνεται: "Τα κοινοτικά αυτοκίνητα και οι μοτοσικλέτες, που πληρούν τις προϋποθέσεις των άρθρων 9 και 10 της Συνθήκης Ε.Ο.Κ. και αποστέλλονται ή μεταφέρονται στο εσωτερικό της χώρας από τα λοιπά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.)".

Στο άρθρο 1 παράγραφος β', όπου αναφέρεται: "...η μεταφορά που αρχίζει από άλλο κράτος-μέλος της Ε.Ο.Κ.", αλλάζει το "Ε.Ο.Κ." και γίνεται "Ε.Ε.". Στο άρθρο 1, η παράγραφος γ' γίνεται: "Φορολογική αποθήκη οχημάτων". Κάθε τόπος, όπου κατέχονται, παραλαμβάνονται ή αποστέλλονται, από εγκεκριμένο αποθηκευτή...". Διαγράφεται δηλαδή η λέξη "τον" κλπ. και συνεχίζει.

Επίσης εκεί που αναφέρεται: "...κοινοτικά οχήματα και τελούν..." διαγράφεται το "και" και μπαίνει "που". Δηλαδή γίνεται "...κοινοτικά οχήματα που τελούν".

Στο άρθρο 2, παράγραφος 1. Εκεί που αναφέρει: "επιβατηγά αυτοκίνητα της δασμολογικής κλάσης 87.03 της συνδυασμένης ονοματολογίας", στο σημείο αυτό ανοίγουμε παρένθεση. Ποια είναι

αυτή η συνδυασμένη ονοματολογία; Λέει η ΚΕΝΕ ότι πρέπει να αναφερθεί. Άρα λοιπόν, γίνεται: "(Κανονισμός Ε.Ο.Κ., 2658/87 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1987, ΕΕΛ 256 της 7.9.1987)". Αυτή είναι η συνδυασμένη ονοματολογία. Και συνεχίζουμε εκεί, "...υποβάλλονται σε τέλος..." κλπ.

Επίσης, στην παράγραφο 2.α) το "ΕΟΚ" γίνεται "Ε.Κ." και έτσι έχουμε: "α) για αυτοκίνητα που πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές της οδηγίας 94/12/Ε.Κ. ή μεταγενέστερης".

Συνεχίζουμε πάλι στο άρθρο 2, παράγραφος 5 και συγκεκριμένα στη γραμμή 4. Λέγει "για τα οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας της οδηγίας 94/12/ΕΟΚ". Το "ΕΟΚ" αλλάζει και γίνεται "Ε.Κ.". Και συνεχίζει με το "ή μεταγενέστερης".

Το ίδιο γίνεται στο 6 γραμμή 8. Λέγει 94/12/Ε.Κ. Δηλαδή, και εδώ το "ΕΟΚ" έγινε "Ε.Κ.".

Πάμε στο άρθρο 3. Στην παράγραφο 1 γίνονται οι εξής τροποποιήσεις: Το "τα επιβατικά αυτοκίνητα" γίνεται "για τα επιβατικά αυτοκίνητα" κλπ. Επίσης, το "ΕΟΚ" γίνεται "Ε.Κ." και η λέξη "καταβάλλουν" γίνεται "καταβάλλεται".

Οι ίδιες ακριβώς τροποποιήσεις γίνονται και στην παράγραφο 2 του άρθρου 3. Δηλαδή, αρχίζουμε με το "Για τα αυτοκίνητα" κλπ., το "ΕΟΚ" γίνεται "Ε.Κ." και η λέξη "καταβάλλουν" γίνεται "καταβάλλεται".

Πάμε στην παράγραφο 4 του άρθρου 3. Από τη γραμμή 8 διαγράφεται η λέξη "της" και έτσι έχουμε "... μετά την παρέλευση πενταετίας και ..." κλπ. Επίσης, στη γραμμή 10 της ίδιας παραγράφου διαγράφεται η ίδια λέξη "της" και έτσι έχουμε "Μετά την παρέλευση δεκαετίας..." κλπ.

Ακολούθως στο άρθρο 4, παράγραφος 1. Στη γραμμή 4 γράφεται "φάση Β' ή 96/69/ΕΟΚ ή μεταγενέστερων". Εδώ το "ΕΟΚ" γίνεται "Ε.Κ.".

Πριν αναφερθούμε στην παράγραφο 4 θέλω να ανακοινώσω στους συναδέλφους Βουλευτές το εξής: Σήμερα είχαμε μία μακρά νέα συνάντηση, την τέταρτη συνάντηση, με τους εμπόρους μεταχειρισμένων φορτηγών αυτοκινήτων και μεταχειρισμένων Ι.Χ. αυτοκινήτων και ανταλλακτικών. Καταλήξαμε σε μία διατύπωση ουσιαστικά επανερχόμενοι σε αυτήν που είχε το Υπουργείο Οικονομικών και την οποία αλλάξαμε στην επιτροπή για να ικανοποιήσουμε το αίτημα των συγκεκριμένων επαγγελματιών. Το Υπουργείο δεν έχει αντίρρηση προς την κατεύθυνση αυτή. Θεωρούμε ότι είναι σωστότερη, το τονίζω άλλη μία φορά. Μας λύνει πάρα πολλά διαδικαστικά προβλήματα, τα οποία δημιουργούσε η διατύπωση η οποία υπάρχει στο άρθρο 4 παράγραφος 4. Έχω επομένως τη νέα διατύπωση. Θα σας τη διαβάσω και παράλληλα θα σας την μοιράσω.

Η παράγραφος α' της περίπτωσης 4, του άρθρου 4, αλλάζει. Λέγει αυτό που έχετε μπροστά σας. "4.α) Την πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα αξία για τα καινούρια αυτοκίνητα".

Αναφέρεται παρακάτω: "Για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα λαμβάνεται υπόψη η τιμή που καθορίζεται από την αρμόδια Τελωνειακή Υπηρεσία Αξιών με βάση τα στοιχεία που η υπηρεσία αυτή διαθέτει. Η τεκμαρτή αυτή αξία δεν μπορεί να είναι μικρότερη της πράγματι πληρωθείσας ή πληρωτέας αξίας (τιμή αγοράς)".

Αυτό σημαίνει ότι από εκεί που λέει "Για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα..." μέχρι εκεί που λέει "τιμή αγοράς" διαγράφεται.

Παρακαλώ, η νέα διατύπωση να μοιραστεί στους κυρίους Βουλευτές.

Στην παράγραφο 6, που λέει ότι "Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι διαδικασίες και τα απαραίτητα δικαιολογητικά για το χαρακτηρισμό των αυτοκινήτων" προστίθενται τρεις λέξεις "του άρθρου αυτού" και συνεχίζει "ως αντιρρυπαντικής τεχνολογίας..." Τα υπόλοιπα μένουν ως έχουν.

Και ερχόμαστε στο άρθρο 5. Στο άρθρο 5 διαγράφεται το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1, γιατί περιλαμβάνεται εκ λάθους της Γραμματείας της Βουλής, που επανέλαβε μία παράγραφο που είχε ήδη αναφερθεί προηγούμενα. Δηλαδή, στην παράγραφο 1 μένει μόνον το εξής: "Οι μοτοσικλέτες κυλινδρισμού κινητήρα 51 κυβικών εκατοστών και πάνω, της

δασμολογικής κλάσης 87.11 της συνδυασμένης ονοματολογίας, υποβάλλονται ως τέλος ταξινόμησης ως ακολούθως:” Και ακολουθεί ο πίνακας των κυλινοδρισμών.

Στο άρθρο 6 παράγραφος 2 εκεί που γράφεται: “Τα εκποιούμενα από το δημόσιο” προστίθενται οι λέξεις “ή τον Ο.Δ.Δ.Υ.”

Στο άρθρο 7, παράγραφος 1, εδάφιο α) εκεί που λέει “Την τιμή χονδρικής πώλησης από τον κατασκευαστή οίκου του αυτοκινήτου, όπως αυτή εμφανίζεται στους υποβαλλόμενους τιμοκαταλόγους” προστίθενται οι λέξεις “στην αρμόδια τελωνειακή αρχή” και συνεχίζει “από τους επίσημους διανομείς αυτοκινήτων, όπως αυτοί προσδιορίζονται από τον” διαγράφεται η λέξη “Ευρωπαϊκό” και συνεχίζει “Κανονισμό” και εκεί ανοίγει παρένθεση (“Ε.Κ.”) αριθμός 1475/1995 της Επιτροπής της 28ης Ιουνίου 1995 (Ε.Ε. L 145/1995).”

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Απλώς προσδιορίζεται με σαφήνεια ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Στο εδάφιο β) όπου γράφεται: “Από τα έξοδα” η λέξη “από” διαγράφεται.

Στο άρθρο 8 παρ. 2, εκεί που γράφεται “... το τέλος ταξινόμησης επανυπολογίζεται με βάση τον κυλινοδρισμό του νέου κινητήρα και καταβάλλεται η διαφορά κατά την έκδοση της νέας άδειας με βάση τις διατάξεις που ισχύουν κατά το χρόνο έκδοσης της άδειας αυτής”, διαγράφονται οι λέξεις “με βάση” και γίνεται “σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κατά το χρόνο έκδοσης της άδειας αυτής”.

Στο άρθρο 9, παρ. 3, εκεί που γράφεται “Όταν τα οχήματα τίθενται σ’ ένα από τα ανασταλτικά καθεστώτα...” διαγράφονται οι λέξεις “ανασταλτικά καθεστώτα” και γίνεται “καθεστώτα αναστολής”.

Στο άρθρο 10, παρ. 6, εκεί που γράφεται “δήλωσης άφιξης για τις μοτοσικλές κυλινοδρισμού κινητήρα από 51 μέχρι και 249 κυβικά εκατοστά, αρχίζει ένα μήνα από τη δημοσίευση του νόμου...”, διαγράφεται η λέξη “από” και γίνεται “μετά τη δημοσίευση του νόμου αυτού στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως”.

Στο άρθρο 11, παρ. 2, εκεί που γράφεται “υποβάλλεται στην αρμόδια τελωνειακή αρχή ειδική δήλωση μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία το τέλος κατέστη απαιτητό...” διαγράφεται η λέξη “κατέστη” και γίνεται “καθίσταται”. Αντικαθίσταται, δηλαδή, το ρήμα “κατέστη” από το ρήμα “καθίσταται”.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ: Καλύτερα ελληνικά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Έτσι λέει η ΚΕΝΕ, κύριε συνάδελφε.

Το άρθρο 12 διαμορφώνεται ως εξής: “Οι διατάξεις των άρθρων 14 και 57 του ν.2127/1993 (ΦΕΚ 48Α) εφαρμόζονται ανάλογα και για τις επιβαρύνσεις των κοινοτικών οχημάτων”. Φεύγουν, δηλαδή, όλα τα υπόλοιπα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όταν λέτε φεύγουν όλα, ποια εννοείτε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Τα διαγραφόμενα είναι: “που αφορούν τη βεβαίωση και είσπραξη εκ των υστέρων, καθώς και την επιστροφή των αχρεωστήτως εισπραχθέντων φορολογικών επιβαρύνσεων”. Αυτά διαγράφονται και συνεχίζει το άρθρο “εφαρμόζονται ανάλογα και για τις επιβαρύνσεις των κοινοτικών οχημάτων”.

Στο άρθρο 13, παρ. 1, σε όσα γράφονται “Τα αυτοκίνητα οχήματα που παραλαμβάνονται από τις Ιερές Μονές του Αγίου Όρους, απαλλάσσονται από το τέλος ταξινόμησης, εφόσον έχει προηγηθεί έγκριση της Ιεράς Κοινότητας” προστίθεται στο τέλος η φράση “για την απόκτησή τους”.

Στο άρθρο 13, η παρ. 3α, που αναφέρει: “Για επιβατικά αυτοκίνητα και μοτοσικλές ποσοστό 70% του προβλεπόμενου κατά περίπτωση τέλους ταξινόμησης” διαμορφώνεται ως εξής: “Για επιβατικά αυτοκίνητα ή αυτοκινούμενα τροχόσπιτα και μοτοσικλές, ποσοστό 80% του προβλεπόμενου κατά περίπτωση τέλους ταξινόμησης”. Προστίθενται δηλαδή οι λέξεις “ή αυτοκινούμενα τροχόσπιτα” και το ποσοστό από 70% γίνεται 80%.

Στο άρθρο 13, παρ. 7, εκεί που λέει: “Κατ’ εξαίρεση της προηγούμενης παραγράφου...” γίνεται “Κατ’ εξαίρεση των ρυθμίσεων της προηγούμενης παραγράφου ...”. Προστίθενται δηλαδή οι λέξεις “των ρυθμίσεων”.

Στο άρθρο 15 παρ. 2, που ορίζεται ότι: “Οι αρμόδιες τελωνειακές αρχές ασκούν εποπτεία και έλεγχο κατά τρόπο διαρκή ή περιοδικό

στις φορολογικές αποθήκες...” διαγράφονται οι λέξεις “κατά τρόπο διαρκή ή περιοδικό”.

Δηλαδή διαγράφονται πέντε λέξεις και συνεχίζει “στις φορολογικές αποθήκες, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία”.

Στην παράγραφο 3 β, στη διατύπωση: “Η διαδικασία παραλαβής ή αποστολής των οχημάτων” προστίθεται η φράση “από τις φορολογικές αποθήκες”.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): ‘Αρα γίνεται: “Η διαδικασία παραλαβής ή αποστολής των οχημάτων από τις φορολογικές αποθήκες”.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Στην παράγραφο στ’ διαγράφονται οι λέξεις “αναγνώριση ή λειτουργία των φορολογικών αποθηκών” και γίνεται: “Κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου”.

Στο άρθρο 16 παράγραφος 3 διαγράφεται η φράση “για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου” και γίνεται ως εξής: Αρχίζει με όμιλον κεφαλαίο “Ο εγκεκριμένος αποθηκευτής: α) Υποχρεούται:” και κατά λοιπά μένει ως έχει.

Στην παράγραφο 3 εδάφιο γ’ προστίθενται οι λέξεις “αλληλεγγύως και εις ολόκληρον” και γίνεται: “Ευθύνεται επίσης αλληλεγγύως και εις ολόκληρον” και το υπόλοιπο ως έχει.

Στο άρθρο 17 στο τέλος της παραγράφου 1 μετά τη φράση “κοινοτικά οχήματα” προστίθενται οι λέξεις “χωρίς την καταβολή του τέλους ταξινόμησης”.

Στο άρθρο 18 ενότητα Α “Κοινοτικά οχήματα” στο εδάφιο 1 στο σημείο που λέει “ν.1165/1918, ΦΕΚ 73Α”) διαγράφεται η φράση “εκτός αν αποδειχθεί ότι τα παραπάνω οχήματα τελούν υπό το καθεστώς της παρ.2 του άρθρου 14”.

Επίσης στο άρθρο 18 παράγραφος 3 στο σημείο “οι διατάξεις της παραγράφου Α 1 δεν εφαρμόζονται όταν πριν” προστίθεται η λέξη “από”. Δηλαδή γίνεται “...δεν εφαρμόζονται όταν πριν από τη διαπίστωση” κλπ.

Στην ενότητα Γ’ “Οχήματα Κοινοτικών και Τρίτων Χωρών” στην παράγραφο 6 -δηλαδή ουσιαστικά στο τέλος του άρθρου 18- όπου γράφεται: “Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών” διαγράφεται η φράση “οι τελωνειακές αρχές”, το “μπορούν” γίνεται “μπορεί να καθορίζονται πρόσθετα μέτρα ελέγχου” και το υπόλοιπο μένει ως έχει.

Στο άρθρο 19 εκεί που λέει “οι διατάξεις των άρθρων 31 και 36 του Τελωνειακού Κώδικα εφαρμόζονται ανάλογα”, η λέξη “ανάλογα” γίνεται “αναλόγως”.

Στο άρθρο 20 στην παράγραφο 1 εκεί που λέει “μετά την λήξη ισχύος της άδειας αυτής να παραμένουν και να κυκλοφορούν στο εσωτερικό της χώρας στα πλαίσια των ιδίων καθεστώτων”, οι λέξεις “στα πλαίσια” γίνονται “στο πλαίσιο”.

Στο ίδιο άρθρο στη παράγραφο 2 διαγράφεται η λέξη “επίσης” στην αρχή της πρότασης. Δηλαδή, η παράγραφος 2 ξεκινάει ως εξής: “Ελληνική άδεια κυκλοφορίας...”.

Αυτές τις διορθώσεις είχε η ΚΕΝΕ.

Επίσης, υπάρχει μία αναδιατύπωση στο άρθρο 5, η οποία έγινε σε συμφωνία με τους επαγγελματίες εμπόρους εισαγωγείς μεταχειρισμένων μοτοσικλετών.

Η περίπτωση α’ της παραγράφου 2 του άρθρου 5 διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

“α) Την πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα αξία για τις καινούριες μοτοσικλές.

Για τις μεταχειρισμένες μοτοσικλές λαμβάνεται υπόψη η τιμή χονδρικής πώλησης του αντίστοιχου τύπου μοτοσικλέτας κατά το χρόνο κυκλοφορίας στη διεθνή αγορά, αφού η τιμή αυτή μειωθεί λόγω φθοράς από συνήθη χρήση ή άλλη αιτία, με βάση τα παρακάτω ποσοστά μείωσης:

Από 1 μέχρι και 2 έτη 14%

Πάνω από 2 μέχρι και 3 έτη 21%

Πάνω από 3 μέχρι και 4 έτη 25%

Πάνω από 4 μέχρι και 5 έτη 32%

Πάνω από 5 μέχρι και 6 έτη 35%

Πάνω από 6 μέχρι και 7 έτη 39%

Πάνω από 7 μέχρι και 8 έτη 42%

Πάνω από 8 έτη 46%

Η τεκμαρτή αυτή αξία δεν μπορεί να είναι μικρότερη της πράγματι πληρωθείσας ή πληρωτέας αξίας.

Στην περίπτωση που στην αρμόδια τελωνειακή υπηρεσία δεν έχουν κατατεθεί τιμοκατάλογοι από τους επίσημους διανομείς, η υπηρεσία αυτή καθορίζει την τιμή αγοράς με βάση τα στοιχεία που διαθέτει."

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Παρακαλώ αυτή η αναδιτύπωση να κατατεθεί στα Πρακτικά και να μοιραστεί στους συναδέλφους Βουλευτές.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, τις φραστικές τροποποιήσεις που κάνατε, εάν τις έχετε, να τις καταθέσετε και αυτές στα Πρακτικά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Βεβαίως.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός κ. Δρύς καταθέτει για τα Πρακτικά την αναδιτύπωση της παραγράφου 2 του άρθρου 5 και της παραγράφου 4 του άρθρου 4, οι οποίες έχουν ως εξής:

"Η περίπτωση α' της παραγράφου 2 του άρθρου 5 διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"α) Την πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα αξία για τις καινούριες μοτοσικλές.

Για τις μεταχειρισμένες μοτοσικλές λαμβάνεται υπόψη η τιμή χονδρικής πώλησης του αντίστοιχου τύπου μοτοσικλέτας κατά το χρόνο κυκλοφορίας στη διεθνή αγορά, αφού η τιμή αυτή μειωθεί λόγω φθοράς από συνήθη χρήση ή άλλη αιτία, με βάση τα παρακάτω ποσοστά μείωσης:

Από 1 μέχρι και 2 έτη 14%

Πάνω από 2 μέχρι και 3 έτη 21%

Πάνω από 3 μέχρι και 4 έτη 25%

Πάνω από 4 μέχρι και 5 έτη 32%

Πάνω από 5 μέχρι και 6 έτη 35%

Πάνω από 6 μέχρι και 7 έτη 39%

Πάνω από 7 μέχρι και 8 έτη 42%

Πάνω από 8 έτη 46%

Η τεκμαρτή αυτή αξία δεν μπορεί να είναι μικρότερη της πράγματι πληρωθείσας ή πληρωτέας αξίας.

Στην περίπτωση που στην αρμόδια τελωνειακή υπηρεσία αξιών δεν έχουν κατατεθεί τιμοκατάλογοι από τους επίσημους διανομείς η υπηρεσία αυτή καθορίζει την τιμή αγοράς με βάση τα στοιχεία που διαθέτει."

Η περίπτωση α' της παραγράφου 4 του άρθρου 4 διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"α) Την πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα αξία για τα καινούρια αυτοκίνητα.

Για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα λαμβάνεται υπόψη η τιμή που καθορίζεται από την αρμόδια Τελωνειακή Υπηρεσία Αξιών με βάση τα στοιχεία που η υπηρεσία αυτή διαθέτει. Η τεκμαρτή αυτή αξία, δεν μπορεί να είναι μικρότερη της πράγματι πληρωθείσας ή πληρωτέας αξίας (τιμή αγοράς)".

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Έχετε κάποια άλλη τροποποίηση, κύριε Υπουργέ;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Όχι κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει κάποιο άρθρο σε αυτήν την ενότητα που θα θέλατε να συζητηθεί ιδιαίτερα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Όχι κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς.

Ο κ. Βούλγαρης έχει το λόγο ως εισηγητής της Πλειοψηφίας επί της της ενότητας των άρθρων.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, δεν θα αναφερθώ στο άρθρο 1, διότι οι διατάξεις του είναι καθαρά εννοιολογικού χαρακτήρα, δηλαδή, δίνει τις έννοιες οι οποίες

χρησιμοποιούνται στο κείμενο του νόμου, προκειμένου να τον εφαρμόσουμε. Παραδείγματος χάρη αναλύονται οι όροι "εγκεκριμένος αποθηκευτής οχημάτων", "φορολογική αποθήκη οχημάτων", ποιο είναι το πρόσωπο το εγκατεστημένο στο εσωτερικό της χώρας. Όλες αυτές είναι έννοιες που χρησιμοποιούνται για να εφαρμόσουμε αντίστοιχες διατάξεις του νομοσχεδίου.

Θα έλεγα ότι το πιο σημαντικό άρθρο σε σχέση με τον τίτλο του νομοσχεδίου, αναφορικά με τη φορολόγηση της αξίας του αυτοκινήτου είναι το άρθρο 2. Με το άρθρο 2 έχουμε τη διατύπωση για τις διαδικασίες εφαρμογής του τέλους ταξινόμησης επιβατηγών αυτοκινήτων. Στο άρθρο αυτό αναλύεται ο τρόπος επιβολής του τέλους ταξινόμησης και στη συνέχεια με ποιο τρόπο καθορίζονται οι συντελεστές για να καθοριστεί το τέλος ταξινόμησης.

Σε σχέση με την πολιτική του συγκεκριμένου νομοσχεδίου για την προστασία του περιβάλλοντος, πρέπει να πούμε ότι οι τρεις από τις τέσσερις κατηγορίες των συντελεστών υπολογισμού της αξίας του αυτοκινήτου, προκειμένου να επιβληθεί το τέλος ταξινόμησης αφορούν αυτοκίνητα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και η τέταρτη κατηγορία αφορά αυτοκίνητα συμβατικής τεχνολογίας. Εδώ θα διαπιστώσουμε τη σημαντική διαφορά που υπάρχει στους συντελεστές που καθορίζουν την αξία για τα αυτοκίνητα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, σε σχέση με τα αυτοκίνητα συμβατικής τεχνολογίας.

Παραδείγματος χάρη η πρώτη κατηγορία αναφέρεται σε καινούρια ή μεταχειρισμένα επιβατηγά αυτοκίνητα, τα οποία έχουν ημερομηνία παραγωγής μέχρι το 1996. Αρχίζουν από τα 900 κυβικά με 16%, ενώ για την τέταρτη κατηγορία που είναι συμβατικής τεχνολογίας τα 900 κυβικά έχουν συντελεστή 93%. Έτσι λοιπόν, με τις διατάξεις του άρθρου 2 καθορίζονται τέσσερις κατηγορίες για τον καθορισμό της αξίας των αυτοκινήτων, σε σχέση με την επιβολή του τέλους ταξινόμησης. Είναι τα αυτοκίνητα παραγωγής από το 1996 και μετά, τα αυτοκίνητα παραγωγής από το 1992 μέχρι το 1995, τα αυτοκίνητα παραγωγής από το 1988 έως το 1991. Η τέταρτη κατηγορία αφορά τα αυτοκίνητα συμβατικής τεχνολογίας. Επίσης με τις διατάξεις αυτού του άρθρου καθορίζεται και τέλος ταξινόμησης για αυτοκίνητα τροχόσπιτα, για αυτοκίνητα τζιπ, επιβατηγά και φορτηγά. Τέλος, με την παράγραφο 5 απαλλάσσονται από το τέλος ταξινόμησης του άρθρου 2 τα ηλεκτροκίνητα ή υβριδικά αυτοκίνητα με κινητήρα των οποίων οι εκπομπές είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες διατάξεις για τα οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας της οδηγίας 94/12 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Και αυτό αποτελεί μία σημαντική καινοτομία του νόμου που στηρίζει την πολιτική για τα αυτοκίνητα της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και μάλιστα για τα ηλεκτροκίνητα ή υβριδικά αυτοκίνητα τα οποία δεν εκπέμπουν κανένα απολύτως ρύπο στο περιβάλλον.

Τέλος, στο ίδιο άρθρο προβλέπεται και η έκδοση μιας κοινής υπουργικής απόφασης για το χαρακτηρισμό των αυτοκινήτων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας.

Στο άρθρο 3, αναφέρονται οι διατάξεις που αφορούν το τέλος ταξινόμησης επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης.

Και εδώ έχουμε μία κατηγοριοποίηση για τα επιβατικά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης σε σχέση με οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με χρονολογία κατασκευής από το 1996 και μετά και η δεύτερη κατηγορία μέχρι το 1995. Επίσης, προβλέπεται το πως επιβάλλουμε το τέλος ταξινόμησης για πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα επιβατικά δημόσιας χρήσης ή επιβατικά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης που αποκαταρίζονται κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις και διαδικασίες προκειμένου να κυκλοφορήσουν ως ιδιωτικής χρήσης.

Οι διατάξεις του άρθρου 4 αναφέρονται για το τέλος της ταξινόμησης των φορτηγών αυτοκινήτων. Δηλαδή, πως καθορίζονται οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης των φορτηγών, καθώς και κλειστών φορτηγών που προέρχονται από διασκευή επιβατικών.

Εδώ έχουμε όπως ακούσαμε και πριν από λίγο μια νέα διατύπωση όσον αφορά τον καθορισμό της πληρωτέας αξίας για τα φορτηγά αυτοκίνητα, όπως ανέφερε ο Υπουργός και χαίρομαι γιατί μετά από μία πολύωρη συζήτηση με τους ενδιαφερομένους επαγγελματίες, υπήρξε αυτή η λύση, η οποία

ικανοποιεί και τα δύο μέρη και συμφωνούμε απολύτως.

Αναφέρονται επίσης διατάξεις στο άρθρο αυτό, για το τέλος ταξινόμησης κλειστών φορτηγών που προέρχονται από διασκευή ανοιχτών στο εσωτερικό της χώρας και μια εξουσιοδοτική διάταξη για να εκδοθεί μια κοινή υπουργική απόφαση αρμόδιων Υπουργών, για το πώς και κάτω υπό ποιες προϋποθέσεις χαρακτηρίζονται φορτηγά αντιρρυπαντικής τεχνολογίας.

Θα ήθελα, κύριε Πρόεδρε, σ' αυτό το άρθρο να αναφερθώ και σε ορισμένες παρατηρήσεις που αναπτύχθηκαν και στη Διαρκή Επιτροπή σε σχέση με την παράγραφο 1γ' του άρθρου 4 που αναφέρεται στα μεταχειρισμένα σασί, τις βάσεις δηλαδή των φορτηγών αυτοκινήτων που πληρώνουν φόρο σε αντίθεση με τα καινούρια που απαλλάσσονται από αυτό το φόρο. Πολύ σωστά υπήρξε ένα πολιτικό επιχείρημα από τον Υπουργό στη Διαρκή Επιτροπή ότι αυτό γίνεται για να ενισχυθούν οι ελληνικές βιομηχανίες που τοποθετούν καινούριες καρότσες σε καινούριες βάσεις.

Υπάρχει όμως ένα ζήτημα που πρέπει να δει το Υπουργείο και αφορά την ελληνική αγορά που οι προτιμήσεις κυρίως σε μεταχειρισμένα φορτηγά είναι γύρω στα 95% σε σχέση με καινούργια που είναι στο υπόλοιπο 5%. Ίσως εδώ θα πρέπει να εξεταστεί η περίπτωση και τα μεταχειρισμένα να απαλλαγούν από αυτόν το φόρο. Άλλωστε πρέπει να δούμε αυτό το πολιτικό επιχείρημα και με την οπτική γωνία ότι υπάρχουν και ελληνικές βιοτεχνίες που εγκαθιστούν καινούριες καρότσες μόνο σε μεταχειρισμένες βάσεις.

Είναι ένα ζήτημα το οποίο αναφέρθηκε από συναδέλφους στη Διαρκή Επιτροπή και θα παρακαλούσα το Υπουργείο να εξετάσει και αυτήν την περίπτωση που αναφέρθηκε πριν.

Το άρθρο 5 αναφέρεται στη διαδικασία για το τέλος ταξινόμησης των μοτοσικλετών. Συμφωνούμε με τη νέα διατύπωση την οποία έκανε ο Υπουργός για και τον καθορισμό του τέλους ταξινόμησης εκτός από τις καινούριες και για τις μεταχειρισμένες μοτοσικλέτες.

Όσον αφορά το άρθρο 6, περιγράφονται διατάξεις οι οποίες αφορούν το τέλος ταξινόμησης άλλων οχημάτων, εκτός δηλαδή από τα επιβατικά αυτοκίνητα, όπως είναι τα λεωφορεία, οι γερανοί κλπ. Επίσης και τη διατύπωση διατάξεων που αναφέρονται στο τέλος ταξινόμησης οχημάτων τα οποία εκποιούνται από το δημόσιο.

Στο άρθρο 7 καθορίζεται η φορολογητέα αξία των επιβατικών αυτοκινήτων καινούριων και μεταχειρισμένων, προκειμένου να επιβληθεί το τέλος ταξινόμησης καθώς επίσης και η ισοτιμία δραχμής και ξένου νομίσματος, προκειμένου να διαμορφώσουμε αυτήν τη φορολογητέα αξία, βάσει της οποίας θα επιβληθεί το Ειδικό Τέλος των αυτοκινήτων. Είναι μία εξουσιοδοτική διάταξη για έγκριση υπουργικής απόφασης για το πώς θα ελέγξουμε την κανονικότητα αυτής της αξίας με επιτροπή, η οποία παρέχει όλα τα εγγύγια για να έχουμε την πραγματική αξία του αυτοκινήτου προκειμένου να μην υπάρχουν προβλήματα στην εφαρμογή αυτής της διάταξης, διότι όπως αναφέρθηκε και στην πρωτολογία μου με το ν. 363/76, έχουν δημιουργηθεί πάρα πολλά προβλήματα στον υπολογισμό της αξίας των αυτοκινήτων που ποικίλει πολλές φορές από τελωνείο σε τελωνείο. Προτείνεται δηλαδή μία συγκεκριμένη διαδικασία, με την οποία η τιμή θα είναι μία για όλη τη χώρα.

Οι διατάξεις αναφέρονται επίσης στον προσδιορισμό του κυλινδρισμού του κινητήρα, που λαμβάνουμε υπόψη στην κατηγοριοποίηση, όπως αναφέρθηκε στο άρθρο 2, για τον υπολογισμό του Τέλους Ταξινόμησης και επίσης το πώς επανυπολογίζεται το τέλος ταξινόμησης σε περίπτωση που αντικαθίσταται ο κινητήρας του αυτοκινήτου με έναν καινούριο κινητήρα ο οποίος έχει μεγαλύτερο κυλινδρισμό.

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

Στο άρθρο 9 καθορίζεται ο χρόνος της γέννησης της φορολογικής υποχρέωσης και ο χρόνος που το τέλος ταξινόμησης καθίσταται απαιτητό από την πολιτεία και επίσης πώς αυτό το τέλος ταξινόμησης είναι απαιτητό σε περίπτωση που τα οχήματα αυτά τίθενται σε ανασταλτικά καθεστώτα.

Στο άρθρο 10 οι διατάξεις αναφέρονται στη μεταφορά, στην αποστολή και στην άφιξη οχημάτων από τα άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πιο αναλυτικά αναφέρεται η υποχρέωση υποβολής δήλωσης όταν έχουμε την άφιξη του οχήματος σε περίπτωση που μεταφέρονται τα οχήματα έμφορτα, επίσης το πώς υποβάλλονται οι δηλώσεις όταν το όχημα κομίζεται αυτοδύναμα, η προθεσμία για τη μεταφορά του οχήματος στον τόπο προορισμού, το πώς είναι δυνατόν να έχουμε επαναποστολή του οχήματος στο εξωτερικό στη χώρα από την οποία εισήχθη στην Ελλάδα και τον καθορισμό των ημερομηνιών έναρξης της υποχρέωσης για τον ιδιοκτήτη, τον κύριο του αυτοκινήτου καθώς επίσης και την υποβολή δήλωσης όταν έχουμε αντίστοιχα άφιξη μοτοσικλέτας στη χώρα μας.

Τέλος εξουσιοδοτική διάταξη για έκδοση υπουργικής απόφασης, προκειμένου να καθοριστούν όλες οι λεπτομέρειες, τα στοιχεία και ο τύπος αυτής της δήλωσης άφιξης του οχήματος ή της μοτοσικλέτας.

Άρθρο 11.

Οι διατάξεις του άρθρου 11 αναφέρονται στη διαδικασία βεβαίωσης και είσπραξης του ειδικού τέλους ταξινόμησης των οχημάτων, καθώς και ποια είναι τα πιστοποιητικά, τα οποία βεβαιώνουν την ταξινόμηση. Τον προσδιορισμό του προσώπου, που υποχρεούται να καταβάλει αυτό το τέλος ταξινόμησης, τα παραστατικά στοιχεία για την είσπραξη του τέλους ταξινόμησης, όταν τα οχήματα προέρχονται από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή από τρίτες χώρες. Αποσαφηνίζονται όλα τα στοιχεία, που αφορούν τους συντελεστές, που λαμβάνονται υπόψη, για να βεβαιωθεί και να εισπραχθεί το τέλος ταξινόμησης και επίσης εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση υπουργικής απόφασης των αρμόδιων Υπουργών, προκειμένου να καθοριστούν όλες οι λεπτομέρειες, που αφορούν το περιεχόμενο αυτών των παραστατικών στοιχείων για τη βεβαίωση και την είσπραξη του ειδικού τέλους ταξινόμησης.

Άρθρο 12.

Στο άρθρο 12 έχουμε διατάξεις, που αναφέρονται στη βεβαίωση και στην είσπραξη του τέλους ταξινόμησης εκ των υστέρων και την περίπτωση επιστροφής αχρεωστήτως εισπραχθέντων, και εναρμόνιση των διατάξεων με εκείνες που ισχύουν σε προϊόντα, που υπάγονται στον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης.

Άρθρο 13.

Στο άρθρο 13 περιγράφονται οι οριστικές απαλλαγές από το τέλος ταξινόμησης των αυτοκινήτων.

Άρθρο 14.

Στο άρθρο 14 αναφέρεται το καθεστώς αναστολής και προσωρινής απαλλαγής οχημάτων. Έχουμε την εναρμόνιση των απαλλαγών από το τέλος ταξινόμησης των κοινοτικών οχημάτων, σε σχέση με τις απαλλαγές που ισχύουν για τα εισαγόμενα από τρίτες χώρες, που τίθενται σε καθεστώς προσωρινής εισαγωγής, την παραλαβή των επιβατικών αυτοκινήτων για εκθεσιακές ανάγκες, τις οποίες έχουν οι αντιπρόσωποι. Και είναι γνωστό ότι γίνονται πολλές εκθέσεις αυτοκινήτων, για τα οποία προβλέπεται αναστολή καταβολής του φόρου. Επίσης, αναφέρεται ότι όπου οι κείμενες διατάξεις προβλέπουν απαλλαγή από δασμούς και φόρους λόγω προσωρινής εισαγωγής, θα παρέχεται απαλλαγή από το τέλος ταξινόμησης.

Άρθρο 15.

Στο άρθρο 15 περιγράφεται το καθεστώς λειτουργίας των φορολογικών αποθηκών κοινοτικών οχημάτων, δηλαδή η σύσταση και η λειτουργία των φορολογικών αποθηκών, το πώς γίνεται η εποπτεία και ο έλεγχος αυτών των αποθηκών και εξουσιοδοτική διάταξη, στην παράγραφο 3, για την έκδοση υπουργικής απόφασης, καθορισμού όρων και προϋποθέσεων, κάτω από τις οποίες θα λειτουργούν οι φορολογικές αποθήκες.

Άρθρο 16.

Στο άρθρο 16 αναφέρονται διατάξεις, βάσει των οποίων αναγνωρίζεται ο εγκεκριμένος αποθηκευτής κοινοτικών οχημάτων και όλες οι λεπτομέρειες, που καθορίζουν τη διαδικασία

αυτής της αναγνώρισης, τη χορήγηση της άδειας του εγκεκριμένου αποθηκευτή, ποιες είναι οι προϋποθέσεις, προκειμένου να χορηγηθεί αυτή η άδεια και ποιες είναι οι υποχρεώσεις του αποθηκευτή κοινοτικών οχημάτων.

'Άρθρο 17.

Στο άρθρο 17 περιγράφονται οι περιορισμοί στην κατοχή και κυκλοφορία κοινοτικών οχημάτων. Επίσης, οι διατάξεις περιγράφουν την απαγόρευση της μετακίνησης κοινοτικών οχημάτων, που δεν έχουν καταβάλει το τέλος, χωρίς να υπάρχει η έγκριση της αρμόδιας τελωνειακής αρχής. Επίσης την εναρμόνιση των περιορισμών και κυρώσεων, που ισχύουν για τα εισαγόμενα οχήματα από τρίτες χώρες, με οριστική απαλλαγή από το τέλος ταξινόμησης και στα όμοια κοινοτικά οχήματα.

Και τέλος, στην παράγραφο 4 αναφέρεται ότι στα οχήματα που φέρουν άδεια προσωρινής κυκλοφορίας, δεν επιτρέπεται η κυκλοφορία με καθεστώς προσωρινής εισαγωγής μετά τη λήξη της.

'Άρθρο 18.

Στο άρθρο 18 αναφέρονται οι παραβάσεις και οι κυρώσεις σε ιδιοκτήτες οχημάτων, όταν οι παραβάσεις αυτές καθορίζονται και χαρακτηρίζονται ως λαθρεμπορία. Είναι παραβάσεις, που χαρακτηρίζονται ως απλή τελωνειακή παράβαση προσδιορίζονται τα πρόστιμα με σαφήνεια, που επιβάλλονται σε κάθε περίπτωση, όταν επισημαίνεται αυτή η λαθρεμπορία. Περιγράφονται επίσης στην παράγραφο 5 προϋποθέσεις για την απόδειξη της μη παράνομης κατοχής και κυκλοφορίας οχήματος. Προκειμένου να έχουμε την εφαρμογή αυτών των διατάξεων, χαρακτηρίζεται ποια παράβαση θεωρείται λαθρεμπορία, ποιες είναι οι προϋποθέσεις για τη μη άσκηση ποινικής δίωξης σε περιπτώσεις λαθρεμπορίας, πώς επιβάλλονται τα πρόστιμα σε περίπτωση εκπρόθεσμης υποβολής της ειδικής δήλωσης για την καταβολή του τέλους ταξινόμησης, πώς αντιμετωπίζονται οι περιπτώσεις συντηρητικής δέσμευσης οχημάτων λόγω παράβασης, καθώς και οι προϋποθέσεις της απόδοσής τους ή της εγκατάλειψής τους υπέρ του δημοσίου, πώς επιβάλλονται επίσης τα πρόστιμα στις περιπτώσεις κυκλοφορίας πριν από την καταβολή του τέλους ταξινόμησης σε άλλα οχήματα, εκτός από τα επιβατικά, όπως σε λεωφορεία, γερανούς κλπ. και διατάξεις για την αντιμετώπιση των παραβάσεων, οι οποίες έχουν διαταχθεί και έχουν βεβαιωθεί πριν από την εφαρμογή και ισχύ αυτού του νομοσχεδίου. Τέλος, εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση υπουργικής απόφασης, προκειμένου να έχουμε λήψη πρόσθετων μέτρων ελέγχου από τις αρμόδιες τελωνειακές, που υπάρχουν στη χώρα μας.

'Άρθρο 19.

Οι διατάξεις του άρθρου 19 αναφέρονται στην εγκατάλειψη υπέρ του δημοσίου ή την καταστροφή οχημάτων. Έχουμε δηλαδή μια ανάλογη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του Τελωνειακού Κώδικα, που αφορούν οχήματα και τρίτων χωρών, καθώς και οχήματα, τα οποία εισάγονται από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τέλος, με το άρθρο 20 καθορίζονται ο τρόπος και η διαδικασία χορήγησης ελληνικών αδειών κυκλοφορίας προσωρινού τύπου, δηλαδή με ποιες διαδικασίες χορηγούνται προσωρινές ελληνικές πινακίδες κυκλοφορίας σε περιπτώσεις προσωρινής εισαγωγής αλλοδαπών οχημάτων. Και βέβαια, ομοίως για οχήματα που βρίσκονται σε ανασταλικά καθεστώτα ή που είναι ανάρητα και δεν επιτρέπεται βέβαια να κυκλοφορούν στη χώρα μας, αλλά θα πρέπει να αποσταλούν στο εξωτερικό.

Τέλος, στην παράγραφο 3 του άρθρου 20, αναφέρεται εξουσιοδότηση από το νόμο για την έκδοση υπουργικής απόφασης καθορισμού του τύπου των πινακίδων αυτών, καθώς και για τον καθορισμό του αντίτιμου της διάθεσης αυτών των προσωρινών ελληνικών πινακίδων.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Σκρέκας έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, για το άρθρο 1 δεν έχουμε καμιά παρατήρηση να κάνουμε.

Στο άρθρο 2, με βάση το νομοσχέδιο προσδιορίζονται τέσσερις κατηγορίες ανάλογα με την αντιρροπτική τεχνολογία τους. Οι παρατηρήσεις που έχουμε να κάνουμε, είναι οι εξής:

Πρώτον, ζητήσαμε και στην επιτροπή και θα το επαναλάβουμε και τώρα, κύριε Υπουργέ, να γίνει μια αλλαγή ως προς τον πίνακα των κυβικών. Δηλαδή, το "Μέχρι 900 κυβικά εκατοστά" να γίνει "Μέχρι 1000 κυβικά εκατοστά", γιατί θεωρούμε ότι δι' αυτού του τρόπου εξυπηρετείται ένας μεγάλος αριθμός πολιτών, που χρησιμοποιούν αυτοκίνητα αυτών των κυβικών.

Επίσης, εκείνο που θέλω να παρατηρήσω, είναι ότι με βάση το παλιό καθεστώς, αν αθροίσει κανείς τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης, αλλά και την έκτακτη εισφορά και τη συγκρίνει με τους καινούριους πίνακες που κάνετε, προκύπτει ότι στην πρώτη κατηγορία, μέχρι 900 κυβικά εκατοστά, όπου ο συντελεστής φορολόγησης ή το τέλος ταξινόμησης είναι 16% και με βάση το παλιό καθεστώς ήταν 18%, πράγματι έχουμε μια μείωση 2%.

Απο 'κει και πέρα, όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες έχουν μια απόκλιση, η οποία διαφέρει ανάλογα με τον κυβισμό των αυτοκινήτων. Για παράδειγμα, από 901 έως 1400 είναι 33% και ήταν 32% με το παλιό καθεστώς. Από 1401 έως 1600 είναι 45% και ήταν 37%. Από 1601 έως 1800 είναι 54% και ήταν 47%. Από 1801 έως 2000 είναι 76% σήμερα και ήταν 61% με το παλιό καθεστώς. Από 2001 και πάνω είναι 128% σήμερα και ήταν 91%.

Βέβαια έρχεσθε και αυτήν τη μικρή μείωση την τακτοποιείτε μέσω του άρθρου 7, ενώ θα μπορούσε απ' ευθείας εδώ να προκύψει αυτή η διαφορά, χωρίς να πάμε από το ένα άρθρο στο άλλο, για να βρούμε ποιος είναι πραγματικά ο φορολογικός συντελεστής, για να επιβάλουμε το αναλογούν τέλος.

Ένα άλλο που θα θέλαμε να παρατηρήσουμε σ' αυτό το άρθρο, είναι ότι εκτός από την πρώτη κατηγορία, τους συντελεστές τους θεωρούμε πολύ υψηλούς, γιατί θα μπορούσαμε σιγά σιγά να πάμε απλώς στη λογική της μείωσης, μια και θα υποχρεωθούμε εκ των πραγμάτων σε λίγο χρόνο αυτό το ειδικό τέλος να το εκμηδενίσουμε, γιατί πρέπει να εναρμονιστούμε με βάση το κοινοτικό δίκαιο με τις άλλες χώρες της Ηνωμένης Ευρώπης. Θεωρούμε ότι τα ποσοστά είναι πολύ υψηλά.

Βέβαια αυτές τις ημέρες βλέπουμε στις εφημερίδες να δημοσιεύονται αποφάσεις δικαστηρίων σε ό,τι αφορά την κυκλοφορία των αυτοκινήτων με ξένες πινακίδες, όπου τα αυτοκίνητα αυτά παραπέμφθηκαν στη δικαιοσύνη, γιατί δεν είχαν προφανώς πληρώσει το ΦΠΑ ή οτιδήποτε άλλο. Και έρχονται τα ελληνικά δικαστήρια τα οποία δικαιώνουν και υποχρεώνουν το ελληνικό δημόσιο να επιστρέψει τα χρήματα.

Εδώ θα θέλαμε να έχουμε μία ενημέρωση από εσάς με βάση τα δημοσιεύματα αυτά που τελικά βλέπουμε όλοι και βλέπει και ο ελληνικός λαός αυτές τις ημέρες στις εφημερίδες.

Ένα άλλο επίσης που θα ήθελα να παρατηρήσω στο άρθρο 2 είναι οι άλλες κατηγορίες με βάση την αντιρροπτική τεχνολογία. Οι συντελεστές είναι τόσο υψηλοί που πραγματικά γίνονται απαγορευτικοί για τα αυτοκίνητα αυτά, για τον Έλληνα αγοραστή. Βλέπω ότι οι συντελεστές είναι πάρα πολλοί.

Θα πάρω ένα νούμερο για να δούμε όλοι ότι κινούμεθα σε ένα χώρο εξωπραγματικό. Στην τέταρτη κατηγορία έχουμε ποσοστό φορολόγησης 560%. Όποιος το βλέπει αυτό τρελαίνεται. Μήπως πρέπει τελικά να το δείτε και αυτά τα πράγματα να τα εξορθολογήσουμε όπως είναι ο όρος που έχει καθιερωθεί τον τελευταίο καιρό; Αυτά σε ό,τι αφορά το άρθρο 2.

Πάω στο άρθρο 3 που κυρίως αναφέρεται για τα επιβατικά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης. Έχω να κάνω τις εξής παρατηρήσεις:

Πρώτον, θεωρώ ότι ο χρόνος που βάζετε για τον αποχαρακτηρισμό δεν αποτελεί κίνητρο για τους επαγγελματίες να ανανεώνουν το στόλο τους. Είναι ένα αρνητικό στοιχείο του νομοσχεδίου διότι κυρίως αναφέρεται αυτό το άρθρο για τους

επαγγελματίες ταξιτζήδες. Διότι καταλαβαίνετε ότι όταν τα πέντε πρώτα χρόνια δεν υπάρχει ωφέλεια από τον αποχαρκτηρισμό δεν υπάρχει κίνητρο. Επίσης ουσιαστικά ωφέλεια υπάρχει, δηλαδή απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής τέλους ταξινόμησης από το δέκατο έτος και μετά. Από το πέμπτο μέχρι το δέκατο πληρώνεται η διαφορά. Αυτό νομίζω ότι λειτουργεί αρνητικά σε αυτό που τελικά θέλετε να παρουσιάσετε ως φιλοσοφία του νομοσχεδίου, να μειώσουμε την ηλικία των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων στην Ελλάδα και αφήνουμε μία κατηγορία αυτοκινήτων με τον τρόπο που διατυπώνεται στο άρθρο 3 να έρχεται η ανανέωσή τους ουσιαστικά μετά από δέκα χρόνια.

Καταλαβαίνετε ότι πρώτον τα αυτοκίνητα αυτά μέσα στη δεκαετία, λόγω της μεγάλης χρήσης, των πολλών χιλιομέτρων και επικίνδυνα γίνονται, αλλά και το περιβάλλον ρυπαίνονται. Νομίζουμε ότι ο χρόνος αποχαρκτηρισμού -και είναι πρότασή μας- θα μπορούσε να μειωθεί στα έξι ή επτά χρόνια.

Για το άρθρο 4 βλέπετε ότι οι παρατηρήσεις μας έπιασαν τόπο. Ο διάλογος μπορεί να φέρει καλά αποτελέσματα και με ικανοποίηση είδαμε το ότι τελικά δεχθήκατε να αναπτυχθεί αυτός ο διάλογος με αυτήν την τάξη των ανθρώπων που κυρίως τον έχουν αναπτύξει στη χώρα μας και που είναι πάρα πολύ χρήσιμος. Συμφωνούμε με τις ρυθμίσεις τις οποίες κάνετε και δεν μένει σε εμένα να κάνω άλλη παρατήρηση.

Εκείνο όμως που θα ήθελα να παρατηρήσω και να προτείνω είναι ότι ο χρόνος απαξίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 7 αυτών των αυτοκινήτων θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ μικρός. Μπορεί να διορθωθεί. Δεν μπορεί, δηλαδή, μετά τη δεκαετία να υπάρχει απαξίωση 67%.

Μετά την παρέλευση δέκα ετών αυτά τα αυτοκίνητα είναι τελείως άχρηστα. Θεωρώ ότι τα ποσοστά απαξίωσης θα πρέπει να ενισχυθούν πάντοτε με τη λογική και τη φιλοσοφία του νομοσχεδίου. Έχετε προτάσεις από τους φορείς και νομίζω ότι μπορείτε να τις μελετήσετε και πριν την ψήφιση του νομοσχεδίου να γίνει αυτή η διόρθωση.

Μία άλλη παρατήρηση που ήθελα να κάνω στο άρθρο 4 έχει σχέση με τα φορτηγά αυτοκίνητα κάτω των 3,5 τόνων όπου υπάρχει μία άνιση μεταχείριση σε σχέση με τα αυτοκινούμενα τροχόσπιτα. Για τα αυτοκινούμενα τροχόσπιτα δίνεται μία έκπτωση της τάξεως του 50% γιατί θεωρείται ότι ανεβαίνει η αξία τους λόγω του εξοπλισμού. Το ίδιο ισχύει όμως και για τα επαγγελματικά μικρά αυτοκίνητα, που εκεί έχει αξία τελικά να δώσουμε τα κίνητρα, γιατί οι άνθρωποι αυτοί τα χρησιμοποιούν για επαγγελματική και για καθημερινή χρήση, ενώ η χρήση ενός τροχόσπιτου περιορίζεται στον ένα μήνα το χρόνο. Νομίζω ότι είναι κάτι που πρέπει να το δείτε γιατί πρέπει να δώσουμε κίνητρα στον επαγγελματικό χώρο. Είναι ένας χώρος που τον έχει ανάγκη η εθνική μας οικονομία γιατί σε αυτόν στηρίζομαστε -στους μικρομεσαίους και στους επαγγελματίες- για να δημιουργηθεί ο πλούτος που χρειάζεται ο τόπος μας. Δίνουμε ένα σωρό κίνητρα. Ας αποτελέσει κίνητρο και το αυτοκίνητο για τους επαγγελματίες.

Για το άρθρο 5 έχω να πω ότι συμφωνούμε με την αλλαγή την οποία κάνετε για τις μοτοσυκλέτες.

Στο άρθρο 6 δεν έχουμε να κάνουμε καμία παρατήρηση.

Για το άρθρο 7 ήδη είπαμε τις παρατηρήσεις μας. Ουσιαστικά, όλο το νομοσχέδιο είναι αυτά τα δύο άρθρα, δηλαδή το 4 και το 7.

Θα ήθελα να κάνω μία παρατήρηση που έχει σχέση με αυτό που τελικά συζητήσαμε και στην επιτροπή, αλλά αναφέρθηκε και χθες, για την εισαγωγή των φορτηγών αυτοκινήτων όπου φορολογείται το σασί, για τα καινούρια και τα μεταχειρισμένα. Στην επιτροπή είχατε κάνει ορισμένες παρατηρήσεις. Εγώ έχω στοιχεία, τα οποία αποδεικνύουν ότι ο ισχυρισμός σας δεν είναι ισχυρός.

Τα αυτοκίνητα που έρχονται από το εξωτερικό -και εννοώ τα μεταχειρισμένα- και φέρουν μόνο το σασί και τις καρότσες τις αφήνουν έξω από τα σύνορα αποδεικνύεται με βάση βεβαιώσεις τις οποίες έχω ότι δεν φέρουν χωριστά τις καρότσες απ' έξω και στη συνέχεια τις τοποθετούν πάνω στα αυτοκίνητα, αλλά αντίθετα απευθύνονται σε κατασκευαστές της εσωτερικής αγοράς όπου τελικά κάνουν τις παραγγελίες τους και γίνεται η ολοκλήρωση των

αυτοκινήτων.

Έτσι, σε ό,τι αφορά το θέμα της φορολόγησης των σασί νομίζω ότι είναι κάτι που μπορείτε να το δείτε και να εναρμονίσετε αυτό που και χθες, αλλά και στην επιτροπή ζητήσαμε, να υπάρχει ίση μεταχείριση με τα καινούρια αυτοκίνητα.

Για το άρθρο 8 δεν έχουμε να κάνουμε καμία παρατήρηση. Επίσης, και για το άρθρο 9.

Το άρθρο 10 θεωρώ ότι είναι έξω από την κοινοτική λογική, διότι και μόνο η δήλωση που υποχρεούται να υποβάλει αυτός που μπαίνει στον ελλαδικό χώρο, δηλαδή ότι είναι υποχρεωμένος να δηλώσει στο τελωνείο την εισοδό του, αντιστρατεύεται πλήρως τους κανόνες της ευρωπαϊκής αγοράς.

Για το άρθρο 11 δεν έχουμε να κάνουμε καμία παρατήρηση. Το ίδιο και για το άρθρο 12 και για το άρθρο 13.

Το άρθρο 14 είναι αντίστοιχο με το άρθρο 10.

Στο άρθρο 14 παράγραφος 2, θα ήθελα να κάνω μία ερώτηση. Στην παράγραφο 2 λέτε: "Τα κοινοτικά οχήματα δύνανται να παραμένουν προσωρινά στο εσωτερικό της χώρας, χωρίς να απαιτείται η καταβολή του τέλους ταξινόμησης και του Φ.Π.Α. Για τη χορήγηση της προσωρινής αυτής απαλλαγής από την καταβολή του τέλους ταξινόμησης και του Φ.Π.Α. εφαρμόζονται ανάλογα οι όροι και προϋποθέσεις που προβλέπονται από τις διατάξεις του τελωνειακού καθεστώτος της προσωρινής εισαγωγής...".

Παρατηρούμε όλοι ότι για αρκετό καιρό τώρα κυκλοφορούν στην Ελλάδα μεγάλα αυτοκίνητα με αλβανικές πινακίδες. Τι γίνεται μ' αυτούς τους ανθρώπους; Εφαρμόζονται αυτές οι διατάξεις που ισχύουν στην Ελλάδα;

Για το άρθρο 15 δεν έχουμε να κάνουμε καμία παρατήρηση. Το ίδιο και για το άρθρο 16.

Στο άρθρο 17 "περιορισμοί στην κατοχή και κυκλοφορία κοινοτικών οχημάτων" θα ήθελα να κάνω μία ερώτηση. Έχει σχέση βέβαια και με τα προηγούμενα άρθρα. Αυτοί οι περιορισμοί τους οποίους βάζουμε σήμερα για τα αυτοκίνητα που έρχονται από άλλες χώρες της Κοινότητας, ισχύουν και για τα ελληνικά, όταν πάνε σε χώρες του εξωτερικού; Είναι ένα ερώτημα, στο οποίο θα θέλαμε να μας απαντήσετε, κύριε Υπουργέ.

Το άρθρο 18 θεωρούμε ότι είναι άρθρο που έχει σχέση με τον εκσυγχρονισμό του δημοσίου, των υπηρεσιών, γιατί η εφαρμογή του είναι πάρα πολύ δύσκολη για τους ανθρώπους που καλούνται να ανταποκριθούν σ' αυτές τις υποχρεώσεις στα τελωνεία, γιατί χωρίς σωστή μηχανοργάνωση, αντιλαμβάνεστε ότι πολύ εύκολα λειτουργεί το υποκειμενικό στοιχείο στην εφαρμογή αυτής της διάταξης.

Για το άρθρο 19 και το άρθρο 20 δεν έχουμε να κάνουμε καμία παρατήρηση. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, όπως τονίσαμε και χθες, το νομοσχέδιο αυτό αποτελεί, κατά την άποψη του ΚΚΕ, ένα πρόσθετο εργαλείο υλοποίησης του αντιλαϊκού προϋπολογισμού και δεν είναι απλώς θέμα αυτοκινήτου όπου περιστρέφονται οι περισσότεροι συνάδελφοι σήμερα, κατά την ομιλία τους στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Πέρα από τα άρθρα αυτά, τα οποία αναφέρονται γύρω από το αυτοκίνητο -και θα τοποθετηθώ πάνω σ' αυτά- θα ήθελα να επισημάνω, ότι με το σημερινό νομοσχέδιο επιχειρείται από την Κυβέρνηση και δυστυχώς περνάει απαρατήρητο, η ιδιωτικοποίηση όλου του δημόσιου τομέα οποιωνδήποτε υπηρεσιών, με απλές διαδικασίες, απλές δηλαδή υπουργικές αποφάσεις. Καταργείται ακόμη η 2414 που είχε αποφασίσει τότε η πλειοψηφία και που εμείς και τότε λέγαμε, ότι η 2414 είναι ο προθάλαμος, για να περάσει ο δημόσιος πλούτος, οι δημόσιες υπηρεσίες στον ιδιωτικό τομέα.

Εκκάθαρα, λοιπόν, σήμερα μ' αυτό το νομοσχέδιο -αφού παίρνει ως βάση τα ΚΑΕ και αναφέρει ότι γίνεται και με απλή ουσιαστικά διϋπουργική απόφαση αν θέλετε και των αρμοδίων

κάθε φορά του τομέα στην οποία απευθύνεται η ιδιωτικοποίηση-περνάνε όλες οι επιχειρήσεις αυτές στον ιδιωτικό τομέα.

Το λέω αυτό, γιατί συζητάμε μόνο για τα αυτοκίνητα και πολλοί συνάδελφοι στέκονται πάνω σ' αυτό -και είναι πέρα για πέρα αποπροσανατολιστικό- χωρίς να βλέπουμε, ότι αυτό το νομοσχέδιο είναι ένα από τα σοβαρότερα νομοσχέδια που έρχονται στη Βουλή και που αφορά ουσιαστικά την πολιτική της ΟΝΕ. Θέλει ντε και καλά η Κυβέρνηση να ξεμπερδέψει με το δημόσιο τομέα, να ξεπουλήσει το δημόσιο τομέα και να περάσει στους ιδιώτες.

'Ενα δεύτερο που επιχειρείται. Μιλάει η Κυβέρνηση, ότι με το νομοσχέδιο προσπαθεί να ενισχύσει ουσιαστικά τα μεσαία και φτωχά λαϊκά στρώματα, διότι με τη μείωση του ΦΠΑ από το 18% στο 8% στην ενέργεια, αλλά και με το πετρέλαιο θέρμανσης, συντελείται πραγματικά μια μείωση στην αξία αυτών των προϊόντων και στις υπηρεσίες.

Από την άλλη μεριά, κύριε Πρόεδρε, έχουμε αύξηση του ΟΤΕ, δείγμα του πού το πάει σήμερα η ιδιωτικοποίηση και ιδιωτικός τομέας. 'Εχουμε αυθαίρετες αυξήσεις που μπορεί να επιβάλει κάθε φορά ο οποιοσδήποτε δημόσιος τομέας -παράδειγμα δηλαδή είναι αυτό στον ιδιωτικό τομέα- και από κει και πέρα, θα πρέπει να δούμε, ότι και με το νέο αυτό νομοσχέδιο εισέρχονται νέες φορολογικές επιβαρύνσεις και αναφέρομαι συγκεκριμένα.

Στο πετρέλαιο κίνησης αυξάνεται το ειδικό τέλος. 'Εχετε υπουργική τροπολογία.

Επίσης, έχουμε αύξηση του ΦΠΑ σε όλα τα αγροτικά προϊόντα που πηγαίνουν προς χρήση των βιομηχανιών, παραπέρα δηλαδή επεξεργασία από 8% σε 18% και μια απαλλαγή όλων όσων εξαγοράζουν κρατικά ομόλογα και άλλα που έρχονται από το εξωτερικό. Απαλλάσσονται ουσιαστικά. Και σε μια απόφαση που πριν από μερικούς μήνες πήρε η Κυβέρνηση, συγκεκριμένα τον περασμένο Μάρτη, για να φορολογήσει αυτά τα ομόλογα κλπ. ξέρουμε ότι όλα αυτά τα χρήματα -το ξέρουμε και εμείς, το ξέρετε και σεις, το ξέρουν όλοι- τα οποία έρχονται με τόσο μεγάλο χρηματικό όγκο και τόση μεγάλη αξία, ουσιαστικά προέρχονται από μαύρες δουλειές, σκοτεινές δουλειές, δηλαδή είναι το ξέπλυμα του μαύρου χρήματος.

Πέρα απ' αυτό, όμως, θέλω να σταθώ και να κάνω και ορισμένες άλλες παρατηρήσεις, στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο για τα άρθρα, τα οποία συζητάμε.

Φυσικά με το άρθρο 1 δίνονται οι εννοιολογικές έτσι σημασίες στην παραπέρα ταξινόμηση των άρθρων. Αλλά από το άρθρο 2 μέχρι το 6, μιλάει ουσιαστικά, για τη νέα ταξινόμηση, το νέο ειδικό τέλος που καθορίζεται για τα αυτοκίνητα.

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα εδώ να σημειώσω για ακόμα μια φορά, ότι η μεσοσταθμική μείωση κατά 5,5% της τελικής τιμής των Ι.Χ οχημάτων, που κατά τον κύριο Υπουργό ή μάλλον κατά την Κυβέρνηση, γιατί δεν είναι μόνο κατά τον κύριο Υφυπουργό ή Υπουργό, θα έχει μια θετική επίπτωση στον πληθωρισμό μείωσης περίπου 0,3% και ότι αυτό θα έχει ένα δημοσιονομικό κόστος, περίπου εξήντα πέντε δισεκατομμύρια (65.000.000.000) δραχμές. Χθες ο κύριος Υπουργός μας είπε ότι το 35% των οχημάτων του 1998 πουλήθηκε στις τελευταίες μέρες που είχε εξαγγελθεί αυτό το νομοσχέδιο και που συζητήσαμε στην επιτροπή.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Πουλήθηκαν τριάντα πέντε χιλιάδες.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Σε σύνολο;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Εκατόν ογδόντα πέντε χιλιάδων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Σημαίνει, δηλαδή, ότι μέσα σε λίγο χρονικό διάστημα πουλήθηκαν τριάντα πέντε χιλιάδες αυτοκίνητα σε σύνολο εκατόν ογδόντα πέντε χιλιάδων. Αυτό δείχνει -και απ' ό,τι έγραψαν ορισμένοι ειδικό στον Τύπο -ότι δεν θα είναι το κόστος εξήντα πέντε δισεκατομμύρια (65.000.000.000) δραχμές, αλλά λόγω της μεγάλης πώλησης, το κόστος αυτό θα είναι πολύ μικρότερο.

Δεν στεκόμαστε όμως εκεί. Αυτό είναι ένα μέτρο που παίρνει η Κυβέρνηση για να κατεβάσει τον πληθωρισμό, αν και εμείς

πιστεύουμε ότι ο πληθωρισμός κύρια στηρίζεται στη μείωση του εισοδήματος των εργαζομένων, κύρια στηρίζεται στη φορολόγηση των μικρών και μεσαίων στρωμάτων και ιδιαίτερα των εργαζομένων.

Πέρα από κει όμως, θα θέλαμε να πούμε ότι δεν μπορεί να μην επισημάνουμε ότι αυτό αποτελεί μια υποκρισία της Κυβέρνησης ότι η δεύτερη παράμετρος αυτών των μέτρων είναι για λόγους περιβαλλοντικούς. 'Όταν ξέρουμε ότι τα οχήματα στη χώρα είναι πάρα πολλά, όταν ξέρουμε ότι τα Ι.Χ. επιβαρύνουν ιδιαίτερα τα μεγάλα αστικά κέντρα, με τα γνωστά καυσαέρια και το νέφος, όταν ξέρουμε ότι δεν παίρνετε τα απαραίτητα μέτρα και για τη διευκόλυνση του αυτοκινήτου, με τα αναγκαία πάρκινγκ, αλλά και πολύ περισσότερο δεν παίρνετε μέτρα να χρησιμοποιηθούν τα χρήματα τα οποία καταθέτει ο 'Ελληνας φορολογούμενος -και ιδιαίτερα αναφέρομαι στο ΕΤΕΡΠΣ, κύριε Υπουργέ, που γίνεται, από τις οικοδομικές άδειες, ειδικό τέλος και αναφέρεται συγκεκριμένα και για τα πάρκινγκ των αυτοκινήτων- δεν διατίθεται για πάρκινγκ, αλλά για άλλους σκοπούς.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ: Δεν μπορούν, γιατί πάνε σε ειδικό λογαριασμό της Τράπεζας της Ελλάδος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Σε ειδικό λογαριασμό, αλλά τα πληρώνουν εκεί οι πολίτες και τα πληρώνουν και για την εξαγορά των πάρκινγκ.

Εμείς, ακόμη μια φορά τονίζουμε ότι το ξεπέρασμα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, έχει να κάνει με τα εκσυγχρονισμένα μέσα μεταφοράς, που μπορούν να εξυπηρετήσουν τη μαζική μεταφορά των συμπολιτών μας και είμαστε κάθετα αντίθετοι με το ξεπούλημα που γίνεται και των μέσων μαζικής μεταφοράς των αστικών ιδιαίτερα συγκοινωνιών.

Εκεί θα πρέπει να δώσει το βάρος η πολιτεία, αν θέλουμε πραγματικά να έχουμε καλά μέσα μεταφοράς που να εξυπηρετούν το κοινό.

Πέρα απ' αυτό όμως, δεν θα αναφερθώ σε όλες τις μέχρι τώρα διαδικασίες που ακολούθησε και η προηγούμενη κυβέρνηση και η σημερινή με την ενίσχυση ουσιαστικά των μεγαλοβιομηχανών, ιδιαίτερα των αυτοκινητοβιομηχανών και των μεγαλεμπόρων, με τα μέτρα που πήρε της απόσυρσης, που αυτό το μέτρο είναι ένα μέτρο που θα τονώσει ιδιαίτερα την αγορά του αυτοκινήτου και τα συγκεκριμένα συμφέροντα.

Για το άρθρο 8 θέλω να πω, επειδή αναφέρεται στην αλλαγή του κινητήρα, ότι εκεί ας υποθέσουμε ότι ένας συμπολίτης μας έχει ένα αυτοκίνητο τριών-τεσσάρων ετών και κάηκε ο κινητήρας του. Είναι 1.200 κυβικά. Πάει να το αλλάξει και παίρνει ένα μεταχειρισμένο κινητήρα πενταετίας, εξαετίας, αλλά είναι από 1.200, 1.400 κυβικά. Ξέρετε ότι με τη διάταξη αυτή υποχρεούται να πληρώσει τη διαφορά από το 1.200 στο 1.400 ή στο 1.300 κλπ. και θα έχει έναν κινητήρα που θα είναι πολύ πιο παλιός, γιατί δεν έχει τη δυνατότητα να πάρει καινούριο; Είναι ένα μέτρο, το οποίο πιστεύουμε ότι δεν μπορεί να σταθεί.

Επίσης θα θέλαμε να κάνουμε και κάποιες άλλες παρατηρήσεις και συγκεκριμένα θα επανέλθω στο άρθρο 4.

Εκεί, κύριε Πρόεδρε, ιδιαίτερα για τα φορτηγά αυτοκίνητα, ο κύριος Υπουργός μας έδωσε μια διόρθωση. Μας έστειλε μια διόρθωση για το άρθρο 4 και συγκεκριμένα για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και θα ήθελα να ρωτήσω το εξής: Αυτό που καταργεί τον προηγούμενο νόμο, που περιόριζε τα αυτοκίνητα μέχρι πενταετίας -επειδή το καταργήσατε κύριε Υπουργέ- θα ισχύσει; Δηλαδή έχουμε πει στις καταργούμενες διατάξεις, ότι ό,τι δεν αναφέρεται σαν κατάργηση ισχύει αυτό που δεν ανατρέπει το νόμο. Ισχύει, λοιπόν, αυτό στη συγκεκριμένη περίπτωση;

Για να σας διευκολύνω, κύριε Υπουργέ, σας λέγω ότι μιλώ για το νόμο 2465/97 που ανέφερε ότι απαγορεύεται η εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων πάνω από πενταετία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Αν αναφέρεσθε στα φορτηγά, εξακολουθεί να ισχύει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Εδώ επίσης θα ήθελα να κάνω και την εξής παρατήρηση: Στα φορτηγά δεν γίνεται ουσιαστικά

καμιά βελτίωση που να μπορέσει να διευκολύνει την καλύτερη αγορά του αυτοκινήτου, σε μικρότερο δηλαδή κόστος, απ' ό,τι ίσχυε τουλάχιστον μέχρι σήμερα.

Έρχομαι στο άρθρο 13 παράγραφος 8, όπου αναφέρεται για τα αναπηρικά αυτοκίνητα. Και λέει ότι μετά την τριετία, όταν χρειαστεί να το πουλήσει, θα δώσει τη διαφορά στα κυβικά τα οποία χρησιμοποίησε, ανάλογα με το χρόνο χρήσης που είχε ως την πενταετία. Και εμείς ρωτάμε μετά την πενταετία τι θα γίνει; Όταν ένας ανάπηρος θέλει να αλλάξει το αυτοκίνητό του θα μπορέσει ή θα έχει εσαεί ένα αυτοκίνητο;

Στο άρθρο 16 παράγραφο 2 εκεί που αναφέρεται για την αποθήκευση των αυτοκινήτων, κύριε Υπουργέ, λέγει ότι "μπορεί να κατέχει". Το "κατέχει" τι σημαίνει; Δεν αναφέρει τη λέξη "αποθηκεύει" αλλά τη λέξη "κατέχει". Δηλαδή το "κατέχει" σημαίνει ότι μπορώ να το πάρω και να το κυκλοφορήσω, επειδή το έχω αποθηκευμένο; Μιλάμε για τα κοινοτικά αυτοκίνητα που αποθηκεύονται και δεν έχουν πληρώσει τον εισαγωγικό φόρο.

Έρχομαι στο άρθρο 18. Εκεί κατά την άποψή μας καταργείται ο φορολογικός κώδικας και το άρθρο 103 όπου προβλέπε ότι μέχρι δέκα εκατομμύρια (10.000.000) δραχμές για τα λαθραία αυτοκίνητα υπήρχαν ειδικές διατάξεις και υπήρχαν και ουσιαστικά πρόστιμα. Θεωρούμε ότι θα πρέπει να διατηρηθεί το πλαφόν που έβαζε το άρθρο 103 και επιπλέον τα πρόστιμα να μπαίνουν ως ίσχυε και με βάση το πλαφόν, το οποίο ίσχυε. Γιατί να καταργηθεί; Αυτό δεν το καταλαβαίνω. Όποιος έκανε την παγαποντία και θέλησε να το περάσει λαθραία, να πληρώσει.

Για τα υπόλοιπα άρθρα, κύριε Πρόεδρε, 19 και 20 δεν έχω τίποτε ουσιαστικό να πω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Αποστόλου έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να καταγγείλω για μια ακόμη φορά την πρακτική της Κυβέρνησης να φέρνει μέχρι την τελευταία στιγμή τροπολογίες.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στην έναρξη της συζήτησης ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος κ. Δραγασάκης, ρώτησε αν θα έρθουν άλλες τροπολογίες και η απάντηση ήταν αρνητική. Μετά όμως από δυο τρεις ώρες πήραμε και άλλες τροπολογίες. Δεν είναι όμως μόνο αυτό.

Κύριε Πρόεδρε, είναι δυνατόν να έρχονται τροπολογίες που αναφέρονται στον εκσυγχρονισμό του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας; Τι σχέση έχει αυτή η τροπολογία με το συζητούμενο νομοσχέδιο; Στο κάτω κάτω υπάρχουν άλλα νομοσχέδια οικονομικά που συζητούμε αυτές τις μέρες και θα μπορούσε να έρθει η τροπολογία αυτή, στην επιτροπή.

Δεν μπορώ να καταλάβω αυτήν την πρακτική να έρχονται τροπολογίες την τελευταία στιγμή και μάλιστα άσχετες με το νομοσχέδιο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Μου επιτρέπετε μία διακοπή;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Παρακαλώ, κύριε Υφυπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριε συνάδελφε, πράγματι, όταν με ρώτησε ο κ. Δραγασάκης εάν υπάρχουν άλλες τροπολογίες, είχα υπόψη μου το σύνολο των τροπολογιών που κατέθεσε η Κυβέρνηση και σ'αυτές αναφέρθηκα. Επομένως, εμπεριείχοντο στην τοποθέτησή μου και αυτές οι τροπολογίες, στις οποίες αναφέρεστε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Κύριε Υπουργέ, το δέχομαι, αλλά αυτές οι τροπολογίες που δεν έχουν καμία σχέση με το περιεχόμενο του νομοσχεδίου να κατατίθενται την τελευταία στιγμή είναι απαράδεκτο.

Έρχομαι τώρα στα συγκεκριμένα άρθρα του νομοσχεδίου. Πραγματικά, αν απομονώσουμε αυτά τα άρθρα του νομοσχεδίου, έτσι όπως ήρθαν από την αρχή, όπως είπαμε και στη συζήτηση επί της αρχής, κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση. Και εάν δεν ερχόταν η σωρεία των τροπολογιών φορολογικού περιεχομένου που εντάχθηκαν στο συζητούμενο νομοσχέδιο, θα το ψηφίζαμε επί της αρχής. Όμως, όπως καταλαβαίνετε και εσείς, έχει αλλάξει το νόημα του νομοσχεδίου.

Είναι πράγματι προς θετική κατεύθυνση τα άρθρα που συζητούμε από την ώρα που μειώνεται η φορολογία του αυτοκινήτου, από την ώρα που όλοι δεχόμαστε ότι το αυτοκίνητο στη χώρα μας είναι υπερφορολογημένο. Βέβαια, η συγκεκριμένη ρύθμιση θα μπορούσε να ήταν πιο γενναία και θα έπρεπε να είχε λάβει υπόψη της ότι επιβάλλεται να μειωθεί η τιμή του αυτοκινήτου, προκειμένου να αποσυρθούν τα παλιά για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος.

Πραγματικά, θα σταθώ μόνο στα άρθρα που αναφέρονται στο τέλος ταξινόμησης και ειδικά στο άρθρο 2, που αναφέρεται στα επιβατικά αυτοκίνητα.

Κύριε Υπουργέ, δεν είναι μεγάλο το κόστος αν βάzaτε μέχρι τα 1100 κυβικά στη θέση των 900 κυβικών. Και το λέγω αυτό, διότι ξέρετε ότι αυτός ο κόσμος που κυκλοφορεί με αυτά τα αυτοκίνητα είναι ο οικονομικά ασθενέστερος και τα περισσότερα αυτοκίνητα παλαιάς τεχνολογίας είναι αυτού του κυβισμού. Δεν θα υπάρξει μεγάλη απώλεια σε έσοδα και η οικολογική ωφέλεια θα είναι τεράστια.

Θα πρέπει επίσης, να δείξετε ανάλογη γενναιοδωρία και όσον αφορά τα τέλη ταξινόμησης μοτοσικλετών. Πραγματικά, έχουν αδικηθεί τα δίκυκλα. Είναι ένα πολύ απαραίτητο μέσο, έτσι όπως έχουν δημιουργηθεί οι συνθήκες κυκλοφορίας, καθώς και η έλλειψη παρκκαρίσματος. Δώστε πιο γενναία κίνητρα και ενισχύστε αυτό το μέσο μεταφοράς.

Συμφωνούμε με το άρθρο 4 από την ώρα που υπήρξε και η σύμφωνη γνώμη των εμπόρων μεταχειριζόμενων φορτηγών αυτοκινήτων. Ίσως θα μπορούσε να είχε γίνει από την αρχή αυτή η συμφωνία και να μη γινόταν αυτός ο θόρυβος.

Έρχομαι τώρα στο άρθρο που αφορά τις άδειες κυκλοφορίας προσωρινού τύπου. Πραγματικά, δεν μας δόθηκε απάντηση τι γίνεται με αυτά τα αυτοκίνητα ΕΥ. Είναι μια σκανδαλώδης ρύθμιση, η οποία μπορεί να είχε ένα συγκεκριμένο σκοπό όταν έγινε. Έγινε μια μεταχείριση της συγκεκριμένης ρύθμισης από πολλούς κατά σκανδαλώδη τρόπο. Επιτέλους, πρέπει κάποια στιγμή να πληροφορηθεί ο ελληνικός λαός πόσα είναι αυτά τα αυτοκίνητα, τι συμβαίνει και τότε σκέπτεται η Κυβέρνηση να αντιμετωπίσει αυτό το θέμα.

Όπως είπα και στην αρχή, τα περισσότερα άρθρα κινούνται προς τη θετική κατεύθυνση. Και εμείς συμφωνούμε γιατί έστω και με αυτήν τη μικρή μείωση της φορολογίας υπάρχει μια ελάφρυνση των ανθρώπων που θέλουν να αγοράσουν και ακόμη ότι θα μπορούσε να είναι και μεγαλύτερη η οικολογική βοήθεια αν υπήρχε μεγαλύτερη μείωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Ιντζές έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΙΝΤΖΕΣ: Κύριε Πρόεδρε, όπως είπα και στη συζήτηση επί της αρχής, το νομοσχέδιο αναφέρεται στην κατάργηση πολλών φορολογιών. Καταργεί, δηλαδή, τον ειδικό φόρο κατανάλωσης και το εφάπαξ πρόσθετο ειδικό τέλος και καθιερώνει ένα ενιαίο τέλος, το τέλος ταξινόμησης. Αυτό είναι σωστό, διότι διευκολύνει και τις τελωνειακές αρχές.

Το δεύτερο που θα μπορούσα να επισημάνω ως θετικό είναι ότι το νομοσχέδιο κάνει κάποια μείωση της φορολογίας. Διαφωνούμε, όμως, με αυτόν τον τρόπο, διότι τα μικρά κυβισμού αυτοκίνητα θα μπορούσαν να είχαν ακόμα μικρότερη φορολογία για να καταστούν προσιτά στο μεγάλο αριθμό καταναλωτών -γιατί τα αυτοκίνητα αυτά είναι εργαλείο επαγγελματικό- και τα μεγάλα κυβισμού και τα πολυτελή αυτοκίνητα να είχαν ακόμα μεγαλύτερη επιβάρυνση.

Η τρίτη παρατήρηση που έχω να κάνω είναι ότι στο άρθρο 7 γίνεται πράγματι μία προσπάθεια δημιουργίας μιας ελεγκτικής επιτροπής, κάτι που λείπει από την Ελλάδα και σε άλλους τομείς. Η χώρα μας, κύριε Πρόεδρε, είναι η μόνη χώρα η οποία δεν έχει τέτοιους μηχανισμούς και ποιοτικού ελέγχου, παραδείγματος χάρη τροφίμων, αλλά και παντός είδους εισαγόμενου προϊόντος. Στην Ελλάδα δεν μπορεί να ελεγχθεί εάν αυτό που αναγράφεται στα διάφορα έγγραφα, η ποιότητά του, ανταποκρίνεται, κάτι που ισχύει απόλυτα στις Ηνωμένες Πολιτείες. Γι' αυτό εδώ άλλες είναι οι προδιαγραφές, άλλες είναι οι τιμές. Εισάγονται προϊόντα που αλλού απαγορεύονται. Δεν μπορεί να γίνει ποιοτικός έλεγχος. Ο μόνος έλεγχος που μπορεί να γίνει είναι από το Γενικό Χημείο του Κράτους, που

άλλο προορισμό έχει. Θα έπρεπε να υπάρχουν υπηρεσίες στο Υπουργείο Εμπορίου ή στο Υπουργείο Οικονομικών που να ελέγχουν τα κάθε είδους εισαγόμενα προϊόντα για να μπορεί να γίνεται και έλεγχος επί των τιμών.

Εύχομαι αυτή η επιτροπή να μη γίνει μία τυπική επιτροπή η οποία να μαζεύει πέντε, δέκα τιμολόγια από Έλληνες εισαγωγείς ή αντιπροσώπους αυτοκινήτων, αλλά να διευρύνει τον τομέα συλλογής πληροφοριών από όλο τον κόσμο με τους εμπορικούς ακολούθους κλπ., για να μπορεί τουλάχιστον να βάλει πράγματι το μαχαίρι στην πληγή και να πιάσει η Ελλάδα να είναι μία χώρα ελεύθερας εισαγωγής παντός είδους προϊόντων χωρίς να ξέρουμε τι εισάγεται και τι εκπροσωπεί. Είναι θεπικότερη αυτή η διάταξη και εύχομαι να αναπτυχθεί όπως προείπα.

Θα ήθελα να κάνω μία γενική παρατήρηση και θα ήθελα την προσοχή των συναδέλφων νομικών για να βοηθήσουν.

Κύριε Πρόεδρε, οι δασμοί μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών, των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν καταργηθεί. Επομένως, έγκλημα, με την έννοια του Ποινικού Δικαίου, λαθρεμπορίας στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν μπορεί να διαπραχθεί εφόσον δεν υπάρχουν δασμοί. Διότι τι είναι λαθρεμπορία; Η εισαγωγή ενός προϊόντος σε μία χώρα χωρίς καταβολή δασμών. Εφόσον δεν υπάρχουν δασμοί, με τη διέλευση συνόρων από το ένα κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο άλλο το έγκλημα της λαθρεμπορίας δεν υφίσταται. Γι' αυτό και δεν αναφέρει το νομοσχέδιο -και προηγούμενως- τη λέξη "δασμούς". Αναφέρει "ειδικό τέλος ταξινόμησης". Υπάρχει, δηλαδή μεν μία φορολογική επιβάρυνση με την ειδικότερη έννοια όχι, όμως, με τη γενικότερη έννοια της φορολογίας που περιλαμβάνονται και οι δασμοί. Ο δασμός, το τέλος, ο φόρος εισοδήματος είναι εξειδικεύσεις της γενικότερης έννοιας της φορολογίας.

Επομένως, με την ειδικότερη έννοια του δασμού ως φορολογία, του φόρου, δεν υφίσταται, άρα δεν υφίσταται και λαθρεμπορία. Και θα ήθελα να το δείτε νομοτεχνικά ή να βάλετε τις υπηρεσίες τις νομικές του Υπουργείου Οικονομικών, για να φύγει αυτή η έννοια. Είναι παρεξηγήσιμη. Από τη μια δεν υπάρχει δασμός και από την άλλη λέει λόγου χάρι το άρθρο 18: "Κοινοτικά. Η κατοχή ή η κυκλοφορία κοινοτικών οχημάτων..." κλπ. "...εφαρμόζονται οι σχετικές περί λαθρεμπορίας διατάξεις".

Είναι όμως δυνατό να διαπραχθεί ένα έγκλημα και να χαρακτηρίζεται λαθρεμπορία; Εάν έλεγε: "Η παράβαση καταβολής φόρου διώκεται, όπως οι περί λαθρεμπορίας παραβάσεις", τότε στέκεται νομικά. Αλλά η μη καταβολή αυτών που επιβάλλει, να χαρακτηρίζεται λαθρεμπορία, είναι λάθος από καθαρά νομικής άποψης και θα ήθελα την προσοχή σας.

Επομένως δεν μπορεί να χαρακτηρίζεται λαθρεμπορία, πρέπει να βρείτε έναν άλλο προσδιορισμό, όπως επιχειρείται περίπου στην περίπτωση α' του άρθρου 18, που λέει ότι οι διατάξεις περί τελωνειακών παραβάσεων και λαθρεμπορίας του νόμου τάδε που ισχύουν για τον εισαγωγικό δασμό και το Φ.Π.Α. των οχημάτων, εφαρμόζονται και για το τέλος ταξινόμησης. Εδώ η διατύπωση είναι καλύτερη. Δεν είναι λαθρεμπορία, αλλά εφαρμόζονται οι περί λαθρεμπορίας διατάξεις για παράβαση μη καταβολής του τέλους ταξινόμησης. Εδώ στέκεται νομικά. Στην περίπτωση α' δεν στέκεται. Αυτή ήταν η τρίτη παρατήρηση που είχα να κάνω.

Μετά από αυτά, κύριε Πρόεδρε, για τους λόγους που ανέφερα και στην αρχή της ομιλίας μου, καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο με μια προσθήκη. Και θα στενοχωρήσω τον κύριο Υπουργό. Είπε προηγούμενως, απαντώντας σε μια παρατήρηση του κ. Αποστόλου, ότι όταν ερώτησε ο κ. Δραγασάκης εάν θα φέρει και άλλες τροπολογίες, είπε όχι. Πράγματι έτσι είναι. Και είπα ότι συμπεριελάμβανε και αυτή. Λάθος. Αυτή έχει ημερομηνία κατάθεσης 13.1.99, συνεπώς σήμερα. Άρα, όταν απαντούσε χθες, δεν την είχε υπόψη του ο κύριος Υπουργός. Αυτό είναι το τυπικό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κάνετε λάθος.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΙΝΤΖΕΣ: Κύριε Υπουργέ, λέει ότι κατατέθηκε σήμερα

13.1.99.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Είχαμε συνηνοηθεί με τον κ. Λαλιώτη για την τροπολογία αυτή.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΙΝΤΖΕΣ: Δεύτερον. Πράγματι σήμερα στη Βουλή στην Επιτροπή Οικονομικών, συζητήσαμε επί της αρχής τουλάχιστον ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών, για την αναδιάρθρωση, αναπροσαρμογή των αποζημιώσεων, για τα οδοιπορικά κλπ. των μετακινούμενων υπαλλήλων του δημοσίου και Ο.Τ.Α. Γιατί να μην πάει εκεί; Είναι θέμα ημερών. Γιατί να γίνονται αυτοί οι αιφνιδιασμοί και δεν δυνάμεθα εμείς να προετοιμαστούμε;

Θα κάνουμε και μία παρατήρηση σ' αυτήν την τροπολογία και θα τελειώσω την αγόρευση μου επί της ενότητας αυτής των άρθρων.

Με αυτό το πράγμα διασπάται το μισθολόγιο δημοσίων υπαλλήλων που ψηφίσαμε τον περασμένο χρόνο. Και είναι η αρχή. Και γνωρίζετε όλοι και καλύτερα ο κύριος Υπουργός που είναι και αρμόδιος. Όταν αρχίσει η διάσπαση από διάφορες ομάδες δημοσίων υπαλλήλων του γενικού μισθολογίου των δημοσίων υπαλλήλων, τότε, κύριε Υπουργέ, κακό του κεφαλιού σας. Θα επικαλούνται ως προηγούμενο κεκτημένο και σταματήστε τους εφοριακούς, τους τελωνειακούς, όποιους θέλετε. Γιατί μόνο της Υ.Π.Α. να έχουν, από ειδικό λογαριασμό, επιμίσθια και όχι οι άλλοι υπάλληλοι; Καθένας θα επικαλείται τις ιδιαίτερες συνθήκες κλπ. που παρέχει τις υπηρεσίες και ανοίγετε ένα ρήγμα στο ενιαίο μισθολόγιο που δεν θα κλείσει ποτέ.

ΠΡΟΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Ρεγκούζας έχει το λόγο.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, παίρνω το λόγο για να αναφερθώ στην πρωτολογία του κυρίου Υφυπουργού χθες. Δεν βρίσκουμε στην Αίθουσα, όταν μίλησε ο κύριος Υφυπουργός, γιατί λόγοι ανωτέρας βίας με ανάγκασαν να απουσιάσω από την Αίθουσα. Πληροφορήθηκα όμως ότι αναφέρθηκε σε εμένα σχετικά με αυτά που είπα στην πρωτολογία μου. Διάβασα τα Πρακτικά -τα έχω μαζί μου- και βλέπω ότι ο κύριος Υφυπουργός με κατηγορήσε ότι είπα ανακρίβειες, χρησιμοποίησα ψεύδη και γενικότερα, μία πρωτόγνωρη τοποθέτηση για τα κοινοβουλευτικά χρονικά. Επίσης, σε άλλο σημείο της ομιλίας του, είπε: "Δεν είναι δυνατό να έρχεται εδώ συνάδελφος της Νέας Δημοκρατίας και να λέει ότι το νομοσχέδιο δεν το έφτιαξε ο κύριος Υφυπουργός και οι συνεργάτες του, αλλά το έφτιαξαν οι τάδε, Θεοχαράκης, Σφακιανάκης, Σαρακάκης."

Κατ' αρχήν, μαθήματα πολιτικού ήθους από τον κύριο Υφυπουργό δεν δέχομαι. Θα είναι ο τελευταίος, τον οποίο θα αναζητήσω, για να πάρω.

Δεύτερον, δεν έχει τελειώσει νομικά ο κύριος Υφυπουργός και ίσως δεν ξέρει να αναλύει τις έννοιες της νομικής επιστήμης. Όταν εγώ, κύριε Πρόεδρε, αναφέρθηκα στην πρωτολογία μου, είπα επί λέξει: "Γνωρίζετε τι λέει η περιρρέουσα ατμόσφαιρα;" Δηλαδή οι πληροφορίες, όχι οι αποδείξεις, ούτε καν οι ενδείξεις. "Ότι το νομοσχέδιο αυτό δεν το φτιάξατε εσείς, ούτε οι συνεργάτες σας. Το έφτιαξε κάποιος από τους μεγαλοεισαγωγείς." Αυτό λέει η περιρρέουσα ατμόσφαιρα, επαναλαμβάνω. Και το εννοώ. Και όσοι γνωρίζουν νομικά, καταλαβαίνουν την έννοια.

Ο κύριος Υφυπουργός μου ζητάει να φέρω αποδείξεις. Λυπάμαι, γιατί ο κύριος Υφυπουργός, κάθε φορά που μιλάω ή τοποθετούμαι, ενοχλείται. Όμως, δεν πρόκειται να καμφθώ. Και δεν πρόκειται να σταματήσω κυρίως να κάνω διάλογο με τους ενδιαφερόμενους φορείς που εμπλέκονται στα νομοσχέδια.

Ο κύριος Υφυπουργός, θα συνιστούσα, να είναι πιο ψύχραιμος εδώ στο Κοινοβούλιο και ταυτόχρονα, να μην ερμηνεύει κατά το δοκούν αυτά που λένε οι συνάδελφοι μέσα στη Βουλή.

Και τις λέξεις που χρησιμοποιώ, τις χρησιμοποιώ πολιτικά. Δεν τις χρησιμοποιώ για να κατηγορήσω κανέναν, ούτε για να τον βάλω στο εδώλιο του κατηγορουμένου.

Και δύο κουβέντες για το νομοσχέδιο, επειδή ακριβώς ο εισηγητής μας παρέλειψε να αναφερθεί. Έρχομαι στο άρθρο 20. Είναι περίεργο το άρθρο 20. Μιλάει για τις ελληνικές άδειες κυκλοφορίες προσωρινού τύπου. Δηλαδή τα αυτοκίνητα θα έρχονται στην Ελλάδα με ξένες πινακίδες και όταν λήγει η προθεσμία, θα συνεχίζουν να κυκλοφορούν ανεξέλεγκτα, εφοδιαζόμενα -λέει- από τις τελωνειακές αρχές με προσωρινές άδειες κυκλοφορίας.

Και μέσα σε αυτά τα αυτοκίνητα, ασφαλώς, εάν καταλαβαίνω καλά, περιλαμβάνονται και τα αυτοκίνητα αυτά τα περιέργα που κατήγγειλε ο κ. Κεφαλογιάννης πριν από λίγο καιρό. Δηλαδή με το άρθρο 20 δίνετε άφεση αμαρτιών και λύνετε το πρόβλημα και γι' αυτές τις περιπτώσεις.

Δεν είναι δυνατόν λοιπόν, όταν το νομοσχέδιο έχει τέτοια άρθρα, να έχει την απαίτηση η Κυβέρνηση, χωρίς να ξεκαθαρίζει γιατί το κάνει, να ζητάει την εμπιστοσύνη των συναδέλφων εδώ μέσα στη Βουλή.

Και πραγματικά, εγώ περιμένω εξήγηση για το άρθρο 20. Αναφέρει βέβαια ότι παραπέμπει στην παράγραφο 2 του άρθρου 14. Όμως, να μας πει ο κύριος Υπουργός τι σημαίνει η πρώτη και η δεύτερη παράγραφος του άρθρου 20. Οι αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών υποκαθιστούν δηλαδή και το νομοθετικό σώμα; Δεν μπορώ να το καταλάβω.

Αυτά είχα να πω και σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Σπυριούνης έχει το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, συζητούμε τώρα τα άρθρα, που με τις λεπτομέρειες των διατάξεών τους δίνουν πλέον συγκεκριμένη θεσμική μορφή στη συνολική φιλοσοφία με την οποία περιβάλλεται το συγκεκριμένο και συζητούμενο νομοσχέδιο.

Στο άρθρο 1, καθορίζονται οι έννοιες των όρων που χρησιμοποιούνται και είναι έξι-οκτώ. Δεν μας ενδιαφέρουν.

Στην ταξινόμηση του άρθρου 2 και παρακάτω, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα και εγώ, καίτοι αντιλαμβάνομαι ότι το αυτοκίνητο εκ των πραγμάτων από την κατάσταση της οικονομίας στην πατρίδα μας αποτελεί πρωτίστως παράγοντα δημοσιονομικής συμβολής, να πω μερικά πράγματα.

Μέσα στο γενικότερο πνεύμα της κοινωνικής αντίληψης που σας διέπει -και το έχει αποδείξει επανειλημμένως η Κυβέρνηση- όπως και στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο εμπεριέχεται και εκφράζεται, θα ήθελα και εγώ να προσθέσω το εξής: Μήπως θα υπήρχε η δημοσιονομική δυνατότητα -δεν μπορώ να προεκτιμήσω τι μέρος εκ των διακοσίων εβδομήντα δισεκατομμυρίων (270.000.000.000) που περίπου αντιπροσωπεύουν οι φόροι από τη συνολική φορολογία των αυτοκινήτων, αντιπροσωπεύει η παράκληση που θα σας υποβάλω- από τα 900 μέχρι τα 1.400 κυβικά να πέσουν οι συντελεστές; Παραδείγματος χάρη στον πρώτο κυλινδρισμό της προηγμένης τεχνολογίας στην παράγραφο 2α το 900 του 16% μήπως θα μπορούσε να πάει στο 10% και τι επίπτωση θα είχε; Δηλαδή, τι αντιπροσωπεύει σε δραχμές φορολογητέας ύλης; Εάν από τα 901 μέχρι τα 1.400 κυβικά που είναι 33% θα πήγαινε στο 25%, αυτό τι θα αντιπροσώπευε;

Κάνω, λοιπόν, γενική παράκληση και από την πλευρά μου, μήπως θα μπορούσε, κύριε Πρόεδρε, να μειωθεί επί το κοινωνικότερο αυτό το τέλος ταξινόμησης.

Στα υπόλοιπα άρθρα της ομάδας μέχρι το άρθρο 6 αναφέρεται πώς προσδιορίζεται το τέλος ταξινόμησης σε όλες τις κατηγορίες των οχημάτων. Η παράκλησή μου λοιπόν, είναι η μείωση των συντελεστών για τα μικρού κυλινδρισμού αυτοκίνητα.

Ένα δεύτερο σημείο αφορά το άρθρο 7, τις τροποποιήσεις που κάνατε για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Πάρα κάτω δίνετε τα ποσοστά μείωσης που εκτιμάτε ότι ανταποκρίνονται στην παλαιότητα του αυτοκινήτου, από ένα μέχρι δύο έτη, από δύο μέχρι τρία έτη κλπ. Αυτοί οι συντελεστές και σε ό,τι αφορά την κοινωνική πλευρά, μήπως θα μπορούσαν να αυξηθούν αναλόγως;

Έρχομαι τώρα στο άρθρο 18.

Όσον αφορά τις παραβάσεις και τις κυρώσεις θα ήθελα να ρωτήσω

το εξής, κύριε Υπουργέ. Τελευταία διαβάσαμε στις εφημερίδες ότι το Τριμελές Πλημμελειοδικείο, νομίζω εδώ στην Αθήνα, εξέδωσε ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Το Εφετείο Πειραιώς.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Μάλιστα, το Εφετείο Πειραιώς εξέδωσε τη σχετική απόφαση, που την ξέρετε καλύτερα από εμένα.

Με προβληματίζει, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ότι αύριο, μεθαύριο θα καλλιεργήσει ένα κεκτημένο το οποίο θα ξεκινά από τα ελληνικά δικαστήρια και θα φθάσει στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Η ερώτησή μου διευρυνόμενη ολοκληρώνεται ως εξής: Τι θα στοίχιζε στην πατρίδα εάν δεν υπήρχε τέλος ταξινόμησης και γινόταν φορολογία με βάση την κατανάλωση, τη χρήση του αυτοκινήτου; Αυτό εάν μπορείτε να το προεκτιμήσετε, θα ήθελα να ακούσω αν θα είχε κόστος και πόσο. Το αυτοκίνητο είναι αγαθό πλέον πρώτης ανάγκης.

Δεν θέλω να αδικήσω κανέναν, γιατί ποτέ δεν κάνω κομματική συζήτηση μέσα στο Κοινοβούλιο -εδώ κουβενιάζουμε για το τι ποιοτικότερο θα δώσουμε στη συνολική προσπάθεια του Κοινοβουλίου για την αρτιότερη εικόνα των διατάξεων του κάθε νομοσχεδίου- αλλά δεν μπορώ να μην αναφερθώ και στη σχετική προσπάθεια που έκανε η Νέα Δημοκρατία από το 1990 έως το 1992 με τη διαστρέβλωση -δυστυχώς- του 1993 εν όψει των εκλογών.

Αυτή η θετική προσπάθεια της Κυβέρνησης που έχει ορατά αποτελέσματα και ευρισκόμενη στο τελευταίο έτος προ της κρίσεως -31 Δεκεμβρίου 1999 θα κριθούν τα κριτήρια- ενισχύεται για το πυρηνικό περιεχόμενο πλέον του πληθωρισμού. Γιατί πράγματι βρισκόμαστε σε μια πυρηνική δυσκαμψία του πληθωρισμού. Η προσπάθεια για την πώση αυτού του κριτηρίου εκφράζεται και στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Είπα και χθες -και θέλω να το επισημάνω- ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο διαπνέεται και εμπεριέχει κοινωνική ευαισθησία. Η προσπάθεια μείωσης του πληθωρισμού με την αντανάκλαση που συνεπάγονται οι σχετικές διατάξεις του νομοσχεδίου στο 0,3% είναι και εκφράζει ακόμα την αποφασιστικότητα της Κυβέρνησης για την εξασφάλιση και του τελευταίου κριτηρίου, που είναι ο πληθωρισμός.

Κύριοι συνάδελφοι, ό,τι μπορεί να βοηθήσει την πατρίδα μας σ' αυτήν τη φάση να ενταχθεί ισότιμα στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει πολλαπλές και πολύχρωμες διαστάσεις. Δεν έχει μόνο οικονομικές, αλλά έχει εθνικές, πολιτικές και ευρύτερες διαστάσεις, από την ασφάλεια, την άμυνα μέχρι το εθνικό κύρος. Κραυγάζοντας από εθνική αγωνία και πατριωτισμό, όπως όλοι μας -κανένας δεν είναι πατριωτικότερος του άλλου- λέω ότι πρέπει να συντρίξουμε αυτήν την προσπάθεια της Κυβέρνησης. Δεν είναι κομματικό. Η Κυβέρνηση είναι Κυβέρνηση όλων των Ελλήνων. Θα πρέπει κάποτε να φθάσουν στο σημείο τα κόμματα να αντικρίζουν την ευμηγορία του λαού σαν έναν καθολικό δεσμό που συνδέει τη μοίρα της πατρίδας μας και του λαού μας με τις ημέρες και τα έργα της κάθε κυβέρνησης.

Σε αυτήν τη φάση, είναι ανάγκη να στηριχτεί η προσπάθεια για να πετύχουμε τους τελικούς στόχους και η Κυβέρνηση να μην αποκολληθεί ποτέ από τον υπέρτατο νόμο, που είναι νόμος και ανθρωπίνος και της ιδεολογίας μας το κοινωνικό στοιχείο, ο άνθρωπος κύριοι, ο λαός μας. Πρέπει να εξαντλήσουμε όλα τα περιθώρια, χωρίς να διακινδυνεύουμε την προσπάθεια και τον τελικό στρατηγικό στόχο για την κοινωνική πλευρά.

Τέλος, θέλω να σας ευχαριστήσω για την ευαισθησία σας όσον αφορά στη Θεσσαλονίκη. Μην ενδώσετε σε πιέσεις αθηνοκεντρικές. Να γίνει το κέντρο αυτό στη Θεσσαλονίκη. Ενώ το μεσογειακό κέντρο αυτοκινήτων.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Στον κ. Παπαδημόπουλο και στον κ. Βεζδρεβάνη, παρ' ό,τι απουσίαζαν, δεν μπορούμε να μην τους δώσουμε το λόγο, πρώτον, γιατί είναι από τους πλέον τακτικούς συναδέλφους και δεύτερον, νομίζω

ότι η συναίνεση του Σώματος είναι ομόφωνη.

Ο κ. Παπαδημόπουλος έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν θα ήθελα να επιστημάνω την καλή πρόθεση που έδειξε ο κύριος Υπουργός για την επίτευξη όσο το δυνατόν μεγαλύτερης συναίνεσης κατά την ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου, ώστε να βγει, όπως είπε και ο κ. Σπυριούνης, αρτιότερο και δικαιότερο. Αυτός είναι ο στόχος μας. Αλλιώς δεν χρειάζεται να σπαταλούμε το χρόνο εδώ μέσα. Ή πετυχαίνουμε αυτό ή δεν παίρνουμε το λόγο και δεν ενδιαφερόμεθα περαιτέρω για βελτίωση του νομοσχεδίου.

Επίσης, θα ήθελα να παρατηρήσω, κύριε Υπουργέ, ότι οι συντελεστές που προβλέπονται στο άρθρο 2 για το τέλος ταξινόμησης των φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, όπως είχαμε πει και στην επιτροπή, είναι δυσανάλογοι μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών αυτοκινήτων, όσον αφορά βέβαια τα τελευταία αντιρρυπαντικά αυτοκίνητα με τα παλαιότερα. Βλέπουμε ότι για ένα αυτοκίνητο που είναι ευρείας κατανάλωσης, χίλια τετρακόσια μέχρι χίλια εξακόσια κυβικά εκατοστά, ενώ στα τελευταία τύπου, σύγχρονης δηλαδή τεχνολογίας, προβλέπεται τέλος 45%, στα πιο παλιά της αυτής κατηγορίας προβλέπεται 255%.

Είναι δυνατό να έχουμε μεγάλο αριθμό τέτοιων αυτοκινήτων, ώστε το Υπουργείο Οικονομικών να προσδοκά εισροή εσόδων από αυτά τα αυτοκίνητα; Ή γίνεται μόνο και μόνο για την προστασία του περιβάλλοντος; Αυτό πρέπει να διαφανεί στη διατύπωση του άρθρου. Ή κτυπάμε αυτά τα αυτοκίνητα διότι ρυπαίνουν το περιβάλλον και θέλουμε μία ώρα γρηγορότερα να τα ξεφορτωθούμε ή, αν ενδιαφερόμεθα για έσοδα, να πούμε καθαρά για ποιο λόγο το κάνουμε.

Στο άρθρο 4 είναι καλή η ρύθμιση, παραδεκτή, που αφορά τα φορτηγά.

Το άρθρο 9 έχει ως τίτλο "χρόνος γένεσης υποχρέωσης καταβολής του τέλους ταξινόμησης και απαιτητό αυτού". Όπως βλέπετε, η διατύπωση αυτή χάνει. Δεν χρησιμοποιούμε καλά ελληνικά. Είμαστε υποχρεωμένοι να επαναλάβουμε πάλι τις λέξεις "και υποχρέωση καταβολής της απαίτησης" ή να απαλειφθούν τελείως οι λέξεις "και απαιτητό αυτού". Δεν κτυπάει καλά στ' αυτιά. Μιλάμε για το πότε γίνεται η υποχρέωση για την καταβολή. Όμως η διατύπωση θεωρείται ότι επαναλαμβάνεται χωρίς λόγο. Θα αρκούσε η πρώτη μόνο φράση.

Γεννάται η υποχρέωση για καταβολή του τέλους ταξινόμησης. Δεν χρειάζεται να πούμε "και απαιτητό αυτού". Αφού γίνεται, είμαστε υποχρεωμένοι να το καταβάλουμε. Θα μπορούμε μέσα στο κείμενο να πούμε ότι τελευταία προθεσμία είναι αυτή που μπορεί κανείς να καταβάλει από την εισαγωγή του στο ελληνικό έδαφος ή από την ημέρα της ταξινόμησης ή δεν ξέρω ποια άλλη μέρα. Θα είναι οπωσδήποτε καταλυτική η ημερομηνία καταβολής αυτού του τέλους. Πάντως ως έχει ο τίτλος δεν είναι παραδεκτός.

Επίσης, στο αυτό άρθρο λέμε στην πρώτη παράγραφο "για τα κοινοτικά οχήματα και τα προερχόμενα από τρίτες χώρες" και πιο κάτω λέμε "για τα μεταφερόμενα ή αποστελλόμενα από τα λοιπά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης". Ούτε εδώ είναι σωστή η διατύπωση. Θα έπρεπε να προηγηθεί μία άλλη διατύπωση που να λέει ότι τα αυτοκίνητα που προέρχονται φερ' ειπείν από το Βέλγιο, την Ολλανδία και τη Γαλλία έχουν αυτήν τη μεταχείριση, ενώ για τα αυτοκίνητα που προέρχονται από τα λοιπά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζεται αυτό. Εδώ δεν υπάρχει αντιδιαστολή, δεν ξεχωρίζουμε ποιας χώρας προέλευσης είναι το όχημα και λέμε παρακάτω "από τα λοιπά Κράτη-Μέλη". Μήπως εξαντλήσαμε με την πρώτη διατύπωση όλα τα κράτη, ή μήπως κατονομάσαμε ποια είναι αυτά τα κράτη, ώστε να πούμε τα υπόλοιπα; Και εδώ θέλει το κείμενο κάποια τακτοποίηση.

Το ίδιο συμβαίνει και στο επόμενο άρθρο το 10 που αφορά αποστολή, άφιξη. Γιατί μπερδεύαμε με πολλές έννοιες; Δεν μας ενδιαφέρει πώς έρχεται το αυτοκίνητο. Το φέρνω ο ίδιος οδηγώντας ή το φορτώνω σε μία νταλικά ή σε ένα βαγόνι. Εκείνο που πρέπει να νοτισθεί είναι ότι άμα τη άφιξη του οχήματος στην ελληνική επικράτεια γεννιέται αυτόματα υποχρέωση καταβολής του τέλους

ταξινόμησης την πρώτη εργάσιμη μέρα ή εν πάση περιπτώσει αφ' ης στιγμής ευρεθεί ο τελικός κύριος και όχι απλώς ο κάτοχος. Ή αν θέλετε να εισπράτουμε νωρίτερα τα χρήματα, να πούμε, "ο εισαγωγέας" και να τελειώνουμε, έστω αν αυτός είναι ο έμπορος που ασχολείται με τέτοιου είδους εργασίες ή είναι το συγκεκριμένο φυσικό πρόσωπο που εισάγει ένα αυτοκίνητο για τον εαυτό του.

Στο άρθρο 15 δεν είναι δόκιμος ο τίτλος του άρθρου "φορολογικές αποθήκες κοινοτικών οχημάτων". Με απλή γνώση ελληνικής γλώσσας καταλαβαίνουμε όλοι ότι φορολογικές αποθήκες δεν υπάρχουν. Πολλές φορές μεταφράζουμε από το αγγλικό ή το γερμανικό κείμενο κατά λέξη και έτσι πέφτουμε έξω εννοιολογικά. Υπάρχουν οι φορολογικές ρυθμίσεις, οι φορολογικές απαλλαγές, οι φορολογικές επιβαρύνσεις. Φορολογικές αποθήκες δεν υπάρχουν. Μπορούμε να πούμε ότι πρόκειται περί σταθμών, περί χώρων παρκαρίσματος - τοποθέτησης των αυτοκινήτων μέχρι να καταβληθεί το τέλος ταξινόμησης.

Θα μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε μια πιο καθαρή διατύπωση και να πούμε ότι είναι χώροι ή σταθμοί τοποθέτησης κοινοτικών οχημάτων υποκειμένων σε φορολόγηση.

Τέλος στο άρθρο 14 για τις προσωρινές άδειες, θέλω να πω ότι καμιά φορά η λιτή διατύπωση είναι και πιο σοφή. Εδώ θα ήθελα να κάνω μια παρένθεση. Κάποτε είχε έρθει εδώ ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών. Ο αρμόδιος συντάκτης είχε είκοσι τρεις σειρές για να πει ένα απλό πράγμα. Όταν σε ένα χωριό μεταφέρεται το κοινοτικό τηλεφωνείο από ένα καφενείο σε ένα άλλο, διότι δεν το θέλει ο μέχρι τότε κάτοχος, να μην πληρώνει ο κοινοτάρχης αλλά ο ίδιος ο ΟΤΕ. Η λιτή φράση θα ήταν να πούμε "πάσα δαπάνη μεταφοράς κοινοτικού τηλεφωνείου βαρύνει αποκλειστικά τον ΟΤΕ".

Ο συντάκτης, λοιπόν, για να δείξει στον αρμόδιο Υπουργό ότι κατείχε καλά την ελληνική γλώσσα έφτιαξε ένα κείμενο με είκοσι τρεις σειρές το οποίο ήταν ακατανόητο.

Έτσι, λοιπόν, και εδώ εμείς νομικοί με τριάντα χρόνια υπηρεσία δεν μπορούμε να εξηγήσουμε σε ανθρώπους που μας ερωτούν, ποια είναι τα δικαιώματα αυτών που εισάγουν αυτοκίνητα κοινοτικά; Πόσο καιρό μπορούν να τα κυκλοφορούν χωρίς διατυπώσεις; Εγώ όλη μέρα μελετώ το νομοσχέδιο και δεν μπορώ να δώσω απάντηση. Εάν είχα συντάξει εγώ το άρθρο 14, θα είχα πει σε τρεις σειρές καθαρά ότι αυτός που φέρνει κοινοτικό αυτοκίνητο και είναι Έλληνας υπήκοος τους τρεις πρώτους μήνες δεν έχει καμία υποχρέωση. Αν θέλει να παραμείνει για ένα εξάμηνο, θα πρέπει να πάει στην τελωνειακή αρχή και να δηλώσει ότι επιθυμεί να κυκλοφορεί περαιτέρω το όχημα στην ελληνική επικράτεια.

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

Και θα έλεγα ακόμη ότι το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα για το οποίο έχει το δικαίωμα της κυκλοφορίας είναι δώδεκα μήνες φερ' ειπείν. Από τη διατύπωση του άρθρου αυτά δεν προκύπτουν. Το άρθρο είναι μακροσκελέστατο αλλά ασαφές. Γι' αυτό υπάρχουν αυτές οι τριβές μεταξύ πολιτών και κρατικών οργάνων. Υπάρχουν γιατί δεν μπορούμε να δώσουμε σαφείς πληροφορίες εξαιτίας της κομπλεξικής διατύπωσης πολλών νομοθετικών κειμένων.

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

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, στη χθεσινή ομιλία μου ετόνισα ότι είναι ανάγκη να δρομολογηθεί κάποια στιγμή το θέμα της μείωσης του δασμού για την εισαγωγή των αυτοκινήτων μέχρι την κατάργησή του.

Ο κύριος Υφυπουργός στην ομιλία του δεν το διέτυπωσε ή μάλλον δεν με ερμήνευσε σωστά. Μάλιστα μου απηύθυνε την ερώτηση, ενώ δεν είχα την δυνατότητα να απαντήσω, αν η Νέα Δημοκρατία είναι υπέρ της καταργήσεως του ειδικού φόρου κατανάλωσης που τώρα το λέμε τέλος ταξινόμησης.

Κύριε Υφυπουργέ, ούτε ουτοπιστές είμαστε ούτε λαϊκιστές είμαστε. Γνωρίζουμε ότι το ελληνικό δημόσιο στηρίζεται σε

κάποιους φόρους για να θρέψει το αδηφάγο κράτος. Θα πρέπει, λοιπόν, να ακολουθήσουμε μία άλλη τακτική, για να περιορίσουμε το αδηφάγο κράτος, να σταματήσουμε αυτούς που τρώνε τις σάρκες του ελληνικού κράτους και κατά συνέπεια του ελληνικού λαού, έτσι ώστε κάποια στιγμή να φθάσουμε στο σημείο να συμμορφωθούμε και προς τις ευρωπαϊκές οδηγίες που μας λένε ότι πρέπει να καταργήσετε το φόρο για την εισαγωγή των αυτοκινήτων.

Αυτή είναι η διατύπωση και αυτή είναι η θέση μας. Επομένως αυτό το οποίο αφήσατε με το ερώτημά σας χθες, δεν ταιριάζει ούτε προς την γαλατική κερκυραϊκή ευγένεια. Είχα την αξίωση να μη με παρερμηνεύσετε. Λέμε, λοιπόν, σαφώς ότι θα πρέπει να δρομολογηθεί κάποιο -δεν ξέρω πότε, εσείς είσθε Υπουργός- ώστε να ξέρουμε σε ένα, δύο, τρία, ή πέντε χρόνια ότι θα φθάσουμε σταδιακά στην κατάργηση αυτού του φόρου για την εισαγωγή των αυτοκινήτων.

Στο νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, δεν το κάνετε αυτό, δηλαδή δεν κάνετε έναρξη αυτής της διαδικασίας. Την κάνετε για τα μέχρι 900 κυβικά εκατοστά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Για το σύνολο των αυτοκινήτων.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Σας ανέλυσε, και δεν είναι ώρα να τα επαναλάβω, ο εκλεκτός εισηγητής μας κ. Σκρέκας για κάθε κατηγορία. Μιλάω για την πρώτη κατηγορία, αφού αυτή ενδιαφέρει κυρίως. Τις υπόλοιπες τρεις δεν δυσκολεύομαι, αν μπορούσε το άρθρο να κατατεμαχισθεί, να τις ψηφίσω, αλλά στην πρώτη κατηγορία, όπως όλοι ξέρουμε, έχετε μέχρι 900 κυβικά, 16% και ορθώς έχετε μία μείωση της τάξεως του 2%.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Μου επιτρέπεται μία διακοπή;

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Βεβαίως.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριοι συνάδελφοι, χθες είπα ότι η μεσοσταθμική μείωση της λιανικής τιμής των αυτοκινήτων, είναι της τάξεως του 6%. Δεν με ακούσατε. Θα σας διαβάσω ακριβώς τη μείωση ανά κατηγορία. Μέχρι τα 900 κυβικά εκατοστά μείωση είναι 6,02%. Από 901 κυβικά εκατοστά έως 1.200 κυβικά εκατοστά είναι 7%. Από 1.201 κυβικά εκατοστά έως 1.400 κυβικά εκατοστά είναι 7%. Από 1.401 κυβικά εκατοστά μέχρι 1.600 κυβικά εκατοστά είναι 6,22%. Από 1.601 κυβικά εκατοστά έως 1.800 κυβικά εκατοστά είναι 6,19%. Από 1.801 κυβικά εκατοστά έως 2.000 κυβικά εκατοστά είναι 6,05% και από 2.001 κυβικά εκατοστά και άνω είναι 4,9%. Μεσοσταθμική 6,5%. Παρακαλώ να μην επιμένετε άλλο.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, δεν θα αντιδικήσουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Ευτυχώς.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Όμως έχω να σας πω ότι το αναφερόμενο στο ποσοστό που δημιουργεί τη μεσοσταθμική μείωση που αναφέρεται στα μέχρι 900 κυβικά εκατοστά είναι εκείνο που ρίχνει το βάρος.

Ο μέσος Έλληνας πολίτης σήμερα κινείται σε αυτοκίνητα της τάξεως των 1.400 έως 2.000 κυβικών. Αυτός ο πολίτης μας ενδιαφέρει κυρίως, κύριε Υφυπουργέ, και γι' αυτόν τον πολίτη δεν έχετε τις ρυθμίσεις που απαιτούνται.

Εν πάση περιπτώσει, εγώ, όπως δήλωσα χθες, θα ψηφίσω το σύνολο των άρθρων από την πρώτη ενότητα εκτός από το άρθρο 4, για τους λόγους που εξήγησα.

Θα ήθελα όμως να κάνω δύο παρατηρήσεις:

Στο άρθρο 5, στην τελευταία παράγραφο, σύμφωνα με την αναδιατύπωση που κάνατε, όπως την εκφωνήσατε και ήδη διανεμήθη λέτε: "Στην περίπτωση που στην αρμόδια Τελωνειακή Υπηρεσία Αξιών δεν έχουν αναρτηθεί τιμοκατάλογοι από τους επίσημους διανομείς, η Υπηρεσία αυτή καθορίζει την τιμή αγοράς με βάση τα στοιχεία που διαθέτει".

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι δεν χρειάζεται! Το κράτος, η πολιτεία, η Βουλή ψηφίζει νόμους και εφαρμόζονται. Οφείλουν να υπάρχουν οι κατάλογοι για να λειτουργήσει η Υπηρεσία. Αυτά είναι μπακαλίστικα! Εάν μας δώσουν οι επίσημοι διανομείς τους καταλόγους, θα τους εφαρμόσουμε. Εάν δεν μας τους φέρουν, θα εφαρμόσουμε ό,τι

έχουμε στην Υπηρεσία και θα φθάσει ο πολίτης στην υπηρεσία και θα του λένε ότι εγώ αυτούς τους καταλόγους έχω ή δεν τους έχω ή να ρωτήσουμε την τάδε υπηρεσία. Τα ξέρετε πολύ καλά αυτά, γιατί εκτός από Υφυπουργός είσθε και Βουλευτής και δέχεσθε πολίτες στο γραφείο σας και ξέρετε τι τραβάει ο Έλληνας πολίτης από τις διαδικασίες αυτές των υπηρεσιών! Ας μην αφήνουμε τέτοιες εκκρεμότητες. Οφείλουν να υπάρχουν οι τιμοκατάλογοι στις υπηρεσίες, ούτως ώστε να γίνεται ο εκτελωνισμός.

Μια άλλη παρατήρηση, κύριοι συνάδελφοι, στο ίδιο άρθρο, στο άρθρο 5: Όσον αφορά τον υπολογισμό της απαξίωσης την οποία κάνετε στο άρθρο 5, στην πρώτη παράγραφο, στο πρώτο εδάφιο, φθάνετε στο σημείο να λέτε ότι πάνω από δέκα χρόνια θεωρείτε ως απαξίωση του αυτοκινήτου το 67%.

Κύριε Υπουργέ, μετά από δέκα χρόνια η αξία ενός αυτοκινήτου έχει μηδενισθεί. Με το να ερχόμαστε σαν Βουλή και να δεχόμαστε το 67% ως απαξίωση, μετά από δέκα χρόνια κυκλοφορίας ενός αυτοκινήτου, μήπως δίνουμε και ένα κακό δίδαγμα στην κοινωνία ότι θα πρέπει να τα κρατάμε τα αυτοκίνητα μέχρι δεκαπέντε και είκοσι χρόνια; Τότε θα ερχόμαστε σε αντίθεση με αυτές τις προσπάθειες που κάνουμε για τον περιορισμό της ρύπανσης για την προστασία του περιβάλλοντος!

Γι' αυτό λοιπόν, νομίζω ότι η κλιμάκωση την οποία κάνετε δεν είναι σωστή. Θα έπρεπε να φθάσετε τουλάχιστο ξεκινώντας από το 14%, στα δέκα χρόνια να είναι το 90%, για να δώσουμε την αίσθηση ότι το αυτοκίνητο μετά από δέκα χρόνια έχει πλήρως απαξιωθεί. Αφού, λοιπόν, εσείς δίνετε μόνο 67% απαξίωση στα δέκα χρόνια, αυτό σημαίνει ότι το αυτοκίνητο μπορούμε να το κρατήσουμε και είκοσι χρόνια. Ούτε σε δημοπρασία βρισκόμαστε ούτε σε πλειοδοσία και μειοδοσία βρισκόμαστε για να πούμε νούμερα, αλλά θέλω να τονίσω την έννοια ότι μετά από δέκα χρόνια ένα αυτοκίνητο έχει πλήρως απαξιωθεί. Αν το κρατάμε στο 67%, τότε δίνουμε κακό μάθημα!

Ευχαριστώ.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας ευχαριστώ πολύ για τη συνεχιζόμενη στήριξη την οποία παρέχετε στο νομοσχέδιο. Και επίσης σας ευχαριστώ για τις βελτιωτικές προτάσεις τις οποίες κάνατε χθες και οι οποίες εγένοντο αποδεκτές σήμερα σύμφωνα με όσα σας ανακοίνωσα στην αρχή.

Νομίζω ότι τελικά το νομοσχέδιο το οποίο θα ψηφιστεί στην Ολομέλεια θα είναι ένα άρτιο νομοσχέδιο το οποίο θα διευκολύνει και την εμπορία των αυτοκινήτων, αλλά περισσότερο θα διευκολύνει τους Έλληνες πολίτες, οι οποίοι θέλουν να αγοράσουν ή να αλλάξουν το αυτοκίνητό τους.

Η τοποθέτησή μου θα σταθεί σε ορισμένα μόνο σημεία τα οποία έχουν σχέση με μερικές παρατηρήσεις που έγιναν από τους κυρίους Βουλευτές.

Η πρώτη παρατήρηση αφορά την αύξηση της κατηγορίας που έχουμε στο άρθρο 2 μέχρι τα 900 κυβικά εκατοστά. Να επεκταθεί αυτός ο χαμηλός συντελεστής 16% και μέχρι τα 1000 ή τα 1100 κυβικά εκατοστά.

Θέλω να σας ανακοινώσω, κύριοι συνάδελφοι, ότι θα μπορούσαμε να αποδεχθούμε την πρόταση αυτή, αλλά σας διαβεβαίω ότι θα προξενούσαμε προβλήματα στην αγορά των αυτοκινήτων.

Αν είχατε διαβάσει τα Πρακτικά στη Διαρκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων θα μπορούσατε να είχατε διαπιστώσει ότι μελετήθηκε και αυτό, αλλά δυστυχώς σας διαβεβαίω ότι κάθε αλλαγή σε αυτή την κατηγορία των κυβικών εκατοστών που υπάρχει στο νομοσχέδιο αν προσπαθούσαμε να την αλλάξουμε, ουσιαστικά θα επεμβαίναμε με διοικητικά μέτρα στα μερίδια της αγοράς. Και εκεί η σύγκρουση είναι σοβαρότατη. Κανείς δεν είναι διατεθειμένος να παραχωρήσει μερίδιο της δικής του αγοράς σε άλλη κατηγορία αυτοκινήτων. Γι' αυτό το λόγο θελήσαμε να μην αλλάξουμε μία κατηγορία, η οποία λειτουργεί τουλάχιστον δέκα χρόνια -ίσως περισσότερο- και η οποία έχει παγιωθεί στην ελληνική αγορά αυτοκινήτων.

Δεύτερον, σχετικά με την αγορά των φορτηγών αυτοκινήτων. Είπα και πάλι ότι είχαμε την ευκαιρία στη Διαρκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων να κάνουμε μία διατύπωση, η οποία κατά την άποψη του Υπουργείου, εξέφραζε τα συμφέροντα και του Υπουργείου, αλλά και των εμπόρων εισαγωγών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

Όμως, κύριοι συνάδελφοι, σας υπενθυμίζω και πάλι ότι εσείς οι ίδιοι και οι έμποροι αυτοκινήτων τους οποίους καλέσατε στην επιτροπή μας, πρότειναν αλλαγή. Την αλλαγή αυτήν τη δέχθηκε το Υπουργείο και διατυπώσαμε το άρθρο 4 σύμφωνα με τις υποδείξεις που έκαναν οι συνάδελφοι βουλευτές και βεβαίως οι έμποροι των αυτοκινήτων. Όμως επειδή έχουν παρέλθει ήδη δύο μήνες από την ημερομηνία που άρχισε να ισχύει το νέο καθεστώς, σας διαβεβαιώ ότι δυστυχώς η ρύθμιση αυτή δεν περπάτησε στην αγορά. Δεν περπάτησε στην αγορά για τεχνικούς και μόνο λόγους, διότι ουσιαστικά χρειάζεται να προσκομισθεί, κατά τον εκτελωνισμό ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου ή μιας μεταχειρισμένης μοτοσικλέτας, ο τιμοκατάλογος της επίσημης αντιπροσωπείας. Και εδώ όπως μου ανέπτυξαν σήμερα οι έμποροι στο Υπουργείο Οικονομικών όπου είχαμε συνάντηση μαζί τους το φαινόμενο που παρατηρείται είναι είτε οι αντιπροσωπείες να μην χορηγούν καθόλου τιμοκαταλόγους παλαιότερων μοντέλων είτε να παρουσιάζουν αυξημένες τιμές για τα μοντέλα προηγούμενων ετών, με αποτέλεσμα να διαπιστώνεται ένα αυξημένο κόστος απόκτησης του μεταχειρισμένου αυτοκινήτου ή της μεταχειρισμένης μοτοσικλέτας όπου υπάρχουν τιμοκατάλογοι.

Γι' αυτόν, λοιπόν, το λόγο επαναφέραμε την αρχική διατύπωση την οποία είχαμε, έτσι ώστε να πάμε στη λιανική τιμή για το μεταχειρισμένο αυτοκίνητο και τη μεταχειρισμένη μοτοσικλέτα όπως αυτή είναι σήμερα καταγεγραμμένη σε επίσημα βιβλία τα οποία κυκλοφορούν σε όλη την Ευρώπη και τα οποία βεβαίως θα χρησιμοποιήσει και η Υπηρεσία Αξιών του Υπουργείου Οικονομικών. Αυτήν τη ρύθμιση, να προχωρήσουμε δηλαδή στην αποδοχή αυτών των σχετικών, κύριε Παπαδημόπουλε, βιβλίων που παρουσιάζουν τις τιμές των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων σε όλη την Ευρώπη ανάλογα με την τεχνολογία και το έτος απόκτησης, συμφωνήσαμε να την κάνουμε αποδεκτή στην Υπηρεσία Αξιών του Υπουργείου Οικονομικών.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Αυτές οι τιμές που αναφέρατε είναι χονδρικής πώλησης;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Όχι, κύριε Σφυρίου.

Όπου υπάρχει καθαρή περίπτωση υποτιμολόγησης είτε είναι μεταχειρισμένη μοτοσικλέτα είτε είναι μεταχειρισμένο αυτοκίνητο, δηλαδή αν το επίσημο βιβλίο αναφέρει ότι ένα φορτηγό αυτοκίνητο έχει για παράδειγμα είκοσι χιλιάδες (20.000) γερμανικά μάρκα και ο εισαγωγέας ή ο οποιοσδήποτε πολίτης μας λέει ότι το αγόρασε χίλια (1.000) μάρκα, γιατί δυστυχώς έχουμε και αυτές τις περιπτώσεις, τότε βεβαίως το ίδιο το Υπουργείο Οικονομικών και όχι ο πολίτης θα προσφύγει είτε στην Επιτροπή Διαφάνειας ή θα ζητά πρόσθετες πληροφορίες από τον αγοραστή, έμπορο στη Γερμανία ή στην Αγγλία ή στην Ιταλία και βεβαίως θα περιμένουμε την απάντηση, για να διαπιστώσουμε αν πράγματι είναι υποτιμολόγηση ή είναι μία πραγματική εμπορική πράξη.

Με αυτήν τη διαδικασία, συμφωνήσαμε και με τους εμπόρους φορτηγών αυτοκινήτων και με τους εμπόρους μεταχειρισμένων μοτοσικλετών, για να προχωρήσει το σύστημα. Διότι σας διαβεβαιώ ότι το σύστημα του μεταχειρισμένου αυτοκινήτου και της μεταχειρισμένης μοτοσικλέτας δεν έχει προχωρήσει ουσιαστικά από τη 16η Νοεμβρίου μέχρι σήμερα. Βεβαίως έχουν γίνει εκτελωνισμοί, αλλά κυρίως έγιναν εκτελωνισμοί με παρακαταθήκη.

Έρχομαι τώρα, κύριοι συνάδελφοι, στο θέμα της απαξίωσης το οποίο ανέφερε ο συνάδελφος κ. Βεζδρεβάνης. Θέλω να σας πω ότι στις ευρωπαϊκές χώρες, που εφαρμόζεται το σύστημα της απαξίωσης, είναι οι ίδιοι συντελεστές, που έχουμε κι εμείς στο νομοσχέδιό μας. Δηλαδή ο ανώτατος συντελεστής, για παράδειγμα στην Πορτογαλία, είναι 67%.

Εξάλλου ένας από τους λόγους που μας παρέπεμψαν στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, είναι ο μειωμένος ρυθμός απαξίωσης των

αυτοκινήτων στην Ελλάδα, διότι εμείς, όπως ξέρετε, τα τελευταία είκοσι πέντε χρόνια χρησιμοποιούμε μέγιστο βαθμό απαξίωσης 20%, δηλαδή 5% το χρόνο για τα τέσσερα πρώτα έτη. Από εκεί και πέρα, δεχόμαστε τον ίδιο συντελεστή απαξίωσης είτε είναι το έκτο, το έβδομο, το δέκατο, το δέκατο πέμπτο, ακόμη και το εικοστό έτος ενός αυτοκινήτου.

Γι' αυτόν το λόγο μας παρέπεμψαν στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και επομένως προσαρμόζομαστε με το καθεστώς της Πορτογαλίας, η οποία έχει τις ίδιες περίπου περιβαλλοντικές συνθήκες με την Ελλάδα. Άρα οι απόψεις του κ. Βεζδρεβάνη δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές.

Έρχομαι τώρα, κύριοι συνάδελφοι, στο πρόβλημα δύο αποφάσεων του Εφετείου Πειραιά, που ανέφερε ο κ. Σπυριούνης κυρίως, αλλά και άλλοι συνάδελφοι. Κατ' αρχήν, δεν πρέπει να διαμορφώνουμε γνώμη μόνο από δημοσιεύματα των εφημερίδων. Πρέπει να μελετήσουμε την απόφαση του δικαστηρίου. Το Εφετείο Πειραιά είναι ποινικό δικαστήριο. Δεν είναι διοικητικό δικαστήριο.

Προσέφυγαν στο Εφετείο δύο επιχειρηματίες, οι οποίες εκατηγορούντο για λαθρεμπορία και επί της κατηγορίας αυτής απεφάσισε το δικαστήριο. Βεβαίως, θέλω να σας πω ότι και εδώ η αδυναμία του δημοσίου ήτο ολοφάνερη. Το δημόσιο δεν μπόρεσε να παραστεί ούτε ως μάρτυρας ούτε ως πολιτικός ενάγων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ: Μα, κύριε Υπουργέ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριε Αλογοσκούφη, και εγώ εξεπλάγην όταν το έμαθα. Ζήτησα από την αρμόδια υπηρεσία να προχωρήσει σε έρευνα για να δούμε για ποιο λόγο ο συγκεκριμένος υπάλληλος δεν ήταν παρών στη δίκη. Το αποτέλεσμα ήταν ότι το δικαστήριο αθώωσε τους συγκεκριμένους δύο επιχειρηματίες.

Κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει ενιαίο καθεστώς φορολογίας, των αυτοκινήτων στην Ε.Ε.

Όλα αυτά, λοιπόν, τα οποία λέγονται από μία συγκεκριμένη εφημερίδα, ότι "μπορεί ο καθένας να πηγαίνει να αγοράζει ένα αυτοκίνητο στη Γερμανία, να παίρνει γερμανικές πινακίδες και να έρχεται να κυκλοφορεί ελεύθερα στην Ελλάδα", τουλάχιστον είναι λάθος, για να μην πω τίποτε άλλο σοβαρότερο.

Σας λέω ότι οι συντελεστές των εθνικών φόρων κυμαίνονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση από 15% που είναι στη Γερμανία ως 200% που είναι στη Δανία. Δηλαδή, η Δανία έχει μεγαλύτερους φόρους απ' αυτούς που έχουμε εμείς στην Ελλάδα για το αυτοκίνητο.

Επομένως, κύριοι συνάδελφοι, να μην ανησυχούμε ότι μπορεί ένα εφετείο να καταργήσει το νομικό μας πλαίσιο για την επιβολή τελών και φόρων στα αυτοκίνητα. Διότι το Εφετείο του Πειραιώς εξέδωσε μια απόφαση επί ποινικής δίκης -το τονίζω άλλη μια φορά- και δεν έχει αρμοδιότητα για θέματα που είναι στην αρμοδιότητα των διοικητικών δικαστηρίων.

Αν θέλετε μάλιστα μπορώ για δική σας ενημέρωση να καταθέσω στα Πρακτικά ένα άρθρο που έχει σήμερα η εφημερίδα "ΕΘΝΟΣ" σχετικά με την εξομείωση της φορολογίας των αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αναφέρεται σε μια μελέτη την οποία έκανε η Ευρωπαϊκή Ένωση Παραγωγών Αυτοκινήτων που λέει ποιες είναι οι προοπτικές για την εναρμόνιση αυτή.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός κ. Γεώργιος Δρύς καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν άρθρο το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κύριοι συνάδελφοι, θα τελειώσω με μια αναφορά μόνο στο συνάδελφο κ. Ρεγκούζα.

Κύριε Ρεγκούζα, εγώ χθες δεν ανέφερα ούτε το όνομά σας θέλοντας να σας προστατεύσω από την απρέπεια την οποία διαπράξατε. Σήμερα εσείς αποδεχθήκατε ότι όλα αυτά τα οποία είπα χθες αναφέρονται σε εσάς. Δικαίωμά σας. Θέλω να σας πω, λοιπόν, για άλλη μια φορά ότι κάνετε ένα πολύ μεγάλο λάθος. Σας έδωσα τη δυνατότητα να ανακαλέσετε και

δεν το πράξατε. Από κει και πέρα σας κρίνουν και οι συνάδελφοι και οι πολίτες που σας άκουσαν.

Ευχαριστώ.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Να ανακαλέσω τι;

Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σε τι συνίσταται το προσωπικό;

Έχετε ένα λεπτό να μας πείτε.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Εγώ προηγουμένως, αλλά κυρίως χθες έκανα ορισμένες αιτιάσεις με βάση την περιρρέουσα ατμόσφαιρα και τις πληροφορίες, όχι τις αποδείξεις και το τόνισα προηγουμένως και στον κύριο Υφυπουργό. Δεν κατηγορήσα και δεν είπα καμιά επιλήψιμη λέξη χθες που να θίγει τον κύριο Υπουργό. Πολιτικά μίλησα.

Σήμερα ο κύριος Υπουργός με εγκαλεί να ανακαλέσω. Να ανακαλέσω τι; Ο κύριος Υπουργός -όπως είπα και προηγουμένως- θα είναι ο τελευταίος που θα ανατρέξω για να πάρω μαθήματα πολιτικού ήθους.

Συνηθίζει ο κύριος Υπουργός κάθε φορά που μιλάω να ενοχλείται. Δικό του πρόβλημα, όχι δικό μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Άρα, λοιπόν, ούτε εσείς μας λέτε αν υπάρχει προσωπικό.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Δεν υπάρχει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Επομένως γιατί ζητάτε το λόγο;

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Αλογοσκούφης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ: Δεν έχω να πω τίποτε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Δεν υπάρχει άλλος εγγεγραμμένος επί της ενότητας των άρθρων 1 έως 20.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 1 έως 20 και τίθενται τα άρθρα σε ψηφοφορία ένα προς ένα.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 4 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 9 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 9 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 10 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 10 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 11 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 11 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 12 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 12 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 13 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 13 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 14 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς, το άρθρο 14 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ως έχει.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 15 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 15 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 16 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο

16 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 17 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 17 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 18 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 19 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 19 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 20 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Συνεπώς το άρθρο 20 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, επειδή τελειώσαμε νωρίς τη συζήτηση της ενότητας των άρθρων 1 έως 20 θα ήθελα να δώσω στους συναδέλφους τις φραστικές βελτιώσεις που έκανε η ΚΕΝΕ, έτσι ώστε να κερδίσουμε χρόνο αύριο κατά τη συζήτηση των υπόλοιπων άρθρων και των τροπολογιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Για την επόμενη ενότητα προτείνετε, κύριε Υπουργέ, να διαβάσετε από τώρα τις τροποποιήσεις εις τρόπον ώστε και να ενημερωθούν οι κύριοι συνάδελφοι και να έχουν το χρόνο να προετοιμαστούν;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Ακριβώς, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Επομένως εισερχόμαστε στην ενότητα των άρθρων 21 έως 30.

Επί της ενότητας αυτής τι προτάσεις συμπληρώσεων, διορθώσεων κλπ. έχετε να κάνετε, κύριε Υπουργέ;

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριοι συνάδελφοι, είναι καθαρά βελτιωτικές προτάσεις τις οποίες έχει κάνει η Κεντρική Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή.

Αρχίζω με το άρθρο 21. Στην παράγραφο 5 διαγράφεται η φράση "στα πλαίσια κληρονομικής διαδοχής" και η φράση "των νόμιμων κληρονόμων" και προστίθεται στο τέλος η λέξη "τους".

'Αρα η παράγραφος 5 διαμορφώνεται ως εξής:

"Σε περίπτωση θανάτου του δικαιούχου προσώπου, δεν οφείλονται τα ποσοστά του τέλους ταξινόμησης που ορίζονται στην παράγραφο 1 και η έγκριση για την περιέλευση του αυτοκινήτου στους κληρονόμους χορηγείται, ύστερα από αίτησή τους".

Στο άρθρο 22 παράγραφος 1 η φράση "Όπου από τις κείμενες διατάξεις και τις κατ' εξουσιοδότηση..." αντικαθίσταται από τη φράση: "Όπου στις κείμενες διατάξεις και στις κατ' εξουσιοδότηση ..." και συνεχίζει ως έχει.

Επίσης στο άρθρο 22 παράγραφος 1 εκεί που λέει "Οι διοικητικές" προστίθενται οι λέξεις "και κανονιστικές" και διατυπώνεται ως εξής: "Οι διοικητικές και κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί ..." και παραμένουν όλα τα άλλα ως έχουν.

Στην παράγραφο 3 του άρθρου 22 στο σημείο που λέει "Αντίθετα αυτοκίνητα οχήματα..." διαγράφεται η λέξη "Αντίθετα" και γίνεται: "Αυτοκίνητα οχήματα για τα οποία έχουν εκδοθεί αποδεικτικά ..." και

συνεχίζει ως έχει.

Στην παράγραφο 5 εκεί που λέει "μεταξύ της αρμόδιας τελωνειακής αρχής και των ενδιαφερόμενων προσώπων επιλύονται" προστίθεται η λέξη "διοικητικώς" και συνεχίζει ως έχει.

Στην παράγραφο 6 στην τελευταία γραμμή εκεί που λέει "θα ακολουθείται η μέχρι σήμερα" διαγράφεται η λέξη "σήμερα" και προστίθεται η φράση "της ισχύος του παρόντος νόμου".

Γίνεται λοιπόν: "... θα ακολουθείται η μέχρι της ισχύος του παρόντος νόμου εφαρμοζόμενη διαδικασία".

'Ερχομαι στο άρθρο 23. Το άρθρο 23 παίρνει τίτλο: "Αντικειμενική απαλλαγή από ορισμένες επιβαρύνσεις, μορφών χρηματοδοτήσεως, στις οποίες συμβάλλεται η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων".

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Πού είναι αυτό;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Ήταν χωρίς τίτλο και ο κύριος Πρόεδρος της Βουλής θέλει τίτλο στα άρθρα.

Προχωρώ στο άρθρο 25. Το άρθρο 25 διαγράφεται πλήρως και αναδιατυπώνεται.

Ο τίτλος του παραπάνω άρθρου γίνεται: "Θέματα επιχειρήσεων του ν. 2414/1996".

Διαγράφεται εξ ολοκλήρου η παράγραφος 1.

Η παράγραφος 2 παραμένει χωρίς αριθμηση και αναδιατυπώνεται ως εξής: "Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και του εποπτευόμενου Υπουργού μπορεί να εξαιρούνται από την εφαρμογή του συνόλου ή μέρους των διατάξεων του ν. 2414/1996 (ΦΕΚ 135Α') δημόσιες επιχειρήσεις και οργανισμοί για τους οποίους αποφασίζεται από τη Διυπουργική Επιτροπή του άρθρου 2 του ν. 2000/1991 (ΦΕΚ 206 Α') η διάθεση σε ιδιώτες πλέον του πενήντα τοις εκατό (50%) των μετοχών τους. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται ο χρόνος από τον οποίο παύουν να ισχύουν στις πιο πάνω επιχειρήσεις ή οργανισμούς οι διατάξεις του ν. 2414/1996 και ρυθμίζονται τα θέματα τα σχετικά με την μετάβαση αυτών στο νέο καθεστώς".

Αυτό θα σας το δώσω, κύριοι συνάδελφοι και γραπτώς, έτσι ώστε να το έχετε. Παρακαλώ να μοιραστεί στους κυρίους Βουλευτές.

Το άρθρο 26 παραμένει ως έχει. Το άρθρο 27 παραμένει επίσης ως έχει.

Στο άρθρο 28 διαγράφεται ολόκληρη η παράγραφος 5, διότι ψηφίστηκε στο ασφαλιστικό νομοσχέδιο. Επομένως οι παράγραφοι αναριθμούνται και η παράγραφος 6 γίνεται 5, η παράγραφος 7 γίνεται 6, η παράγραφος 8 γίνεται 7 και η παράγραφος 9 γίνεται 8. Στο τέλος της παραγράφου 9, δηλαδή της νέας παραγράφου 8, εκεί που λέει "τεσσάρων μηνών", γίνεται "έξι μηνών". Επεκτείνουμε δηλαδή το χρόνο σε έξι μήνες. Δηλαδή τώρα θα λέει: "για χρονικό διάστημα έξι μηνών από την ημέρα ισχύος του παρόντος άρθρου".

Αυτές είναι οι βελτιώσεις τις οποίες πρότεινε η Κεντρική Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή και εγένοντο αποδεκτές. Υπήρχε βεβαίως και μια ουσιαστική που αναφέρεται στα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών.

Θα ήθελα να αναφερθώ τώρα στην τροπολογία που σας έχω καταθέσει, σχετικά με το φόρο κατανάλωσης, δηλαδή την αλλαγή την οποία κάναμε.

'Εχετε την τροπολογία μπροστά σας. Θα αναφερθώ στην παράγραφο 4. Είναι η τροπολογία που αναφέρει για το ντίζελ. Έχει τέσσερις παραγράφους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, πείτε τον αριθμό της τροπολογίας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι δεν έχω τον αριθμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Είναι η τροπολογία με γενικό αριθμό 2309.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Είναι η τροπολογία που αναφέρεται στον ειδικό φόρο κατανάλωσης των καυσίμων.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν μοιράστηκε απόψε, κύριε Υπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Είναι παλιά τροπολογία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν την έχουμε όμως μαζί μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Υπουργέ, δεν πειράζει. Την συμπληρώνετε αύριο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Εγώ θα έλεγα να την έχουν υπόψη τους οι Βουλευτές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ωραία, δώστε την προσθήκη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Σας το δίνω γραμμένο. Είναι προσθήκη στην τροπολογία για το ντίζελ.

Στην τροπολογία, λοιπόν, που έχουμε για το DIESEL, προστίθεται παράγραφος 5 που λέει: "Οι περιπτώσεις ζ', θ' και ι' της παραγράφου 1, του άρθρου 20, όπως ισχύουν, αντικαθίστανται ως εξής:"

"ΕΙΔΟΣ	ΚΩΔΙΚΟΣ Σ.Ο.	ΠΟΣΟ ΦΟΡΟΥ ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ	ΜΟΝ. ΕΠΙ- ΒΟΛΗΣ
ζ) Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) άλλο από εκείνο των περιπτώσεων ε' και στ'	EX 27.10.00.69	83.000	χιλ/τρο

θ) Κηροζίνη (φωτιστικό πετρέλαιο)	EX 27.10.00.51	83.000	χιλ/τρο και
	EX 27.10.0055		

ι) Κηροζίνη θέρμανσης	EX 27.10.00.55	83.000	χιλ/τρο"
--------------------------	----------------	--------	----------

Ουσιαστικά, δηλαδή, επεκτείνουμε τις νέες τιμές για δύο καινούρια προϊόντα, για το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) άλλο από εκείνο των περιπτώσεων ε' και στ', για την κηροζίνη, δηλαδή το φωτιστικό πετρέλαιο και για την κηροζίνη θέρμανσης.

Παρακαλώ να μοιραστεί στους κυρίους Βουλευτές.

Στην τροπολογία που έχει σχέση με το "συντελεστή Φ.Π.Α. στα αγροτικά προϊόντα και άλλες διατάξεις", έχουμε μία μόνο γραμματολογική διόρθωση. Είναι στην πρώτη σελίδα, στην παράγραφο 1α, 18 η λέξη "πυκτινικές" να γίνει "πηκτινικές". Δηλαδή το "υ" να διορθωθεί σε "η".

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 21.50', λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 14 Ιανουαρίου 1999 και ώρα 10.00,' 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".

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ