

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΘ'

Τετάρτη 11 Νοεμβρίου 1998

Αθήνα, σήμερα στις 11 Νοεμβρίου 1998, ημέρα Τετάρτη και ώρα 17.58' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΛΟΥΚΑ ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 10.11.98 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΙΗ' συνεδρίασέως του, της 10ης Νοεμβρίου 1998 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμου:

1) "Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας του Ουζμπεκιστάν για την αποφυγή της διπλής φορολογίας αναφορικά με τους φόρους εισοδήματος και περιουσίας".

2) "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Αλβανίας και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας για τη διάνοιξη τριών νέων συντορικών διόδων".

3) "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Μολδαβίας για την προώθηση και αμοιβαία προστασία των επενδύσεων".

4) "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργού Άμυνας της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, η οποία αφορά την ένταξη μιας Βουλγαρικής Διομορίας Μεταφορών στην Ελληνική Δύναμη της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης στο πλαίσιο της SFOR".

5) "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, η οποία αφορά την είσοδο και διέλευση μιας βουλγαρικής διομορίας μεταφορών μέσω του ελληνικού εδάφους, στα πλαίσια της ένταξής της στη Δύναμη Σταθεροποίησης (SFOR) στη Βοσνία-Ερζεγοβίνη (BELUGA)".

6) "Κύρωση της Σύμβασης για την προσχώρηση του Βασιλείου της Ισπανίας και της Πορτογαλικής Δημοκρατίας στη Σύμβαση για το Εφαρμοστέο Δίκαιο στις Συμβατικές Ενοχές".)

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από το Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας, κ. Ιωάννη Καρακώστα, τα ακόλουθα:

"Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Οι Βουλευτές κύριοι ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων - Κηδεμόνων Πειραματικού Λυκείου Λαγούρα Πατρών ζητεί την εύρυθμη λειτουργία του Λυκείου.

2) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι επιλαχόντες του διαγωνισμού για το δημόσιο το 1995 ζητούν το διορισμό τους σε κενές θέσεις φορέων για τις οποίες έχουν τα τυπικά προσόντα.

3) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων ζητεί να αντικατασταθεί το πλοίο "Βιτζεζος Κορνάρος".

4) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία κτηνίατροι ασφαλισμένοι στο ΤΣΑΥ ζητούν την ικανοποίηση ασφαλιστικού τους αιτήματος.

5) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Επιμελητηριακός Όμιλος Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών ζητεί τη βελτίωση των αεροπορικών συγκοινωνιών της νήσου Χίου.

6) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Ιωάννα Χατζέλη, μέλος του Συλλόγου Οικογενείας Θεραπευτικής Κοινότητας "Ιθάκη" ζητεί την ομαλή κοινωνική επανένταξη και την επαγγελματική αποκατάσταση του γιού της.

7) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Πέτρος Τσαπικούνης, εισαγγελέας Θεσ/νίκης, ζητεί να καταργηθεί ο δικαστικός και θρησκευτικός όρκος.

8) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΡΑΠΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δ.Σ. της ΠΕΑΕΑ ζητεί να διδάσκεται η Ιστορία της Εθνικής Αντίστασης στα σχολεία.

9) Ο Βουλευτής Ροδόπης κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΕΤΙΝΕΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αλιευτικός Αγροτικός Συνεταιρισμός Μέσης "Ο Ποσειδών" ζητεί οικονομική ενίσχυση των μελών του λόγω απωλειών αλιευμάτων από τις θεομηνίες.

10) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΑΣΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Αθανάσιος Δημητρόπουλος, κάτοικος Γλυφάδας, ζητεί την τροποποίηση του άρθρου 12 του Ν. 2552/97 και την εισαγωγή του στην Αστυνομική Ακαδημία.

11) Ο Βουλευτής Κοζάνης κ. ΛΑΖΑΡΟΣ ΛΩΤΙΔΗΣ κατέθεσε

αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Πολυτέκνων Κοζάνης ζητεί την καταβολή του επιδόματος των πολυτέκνων στα μέλη του.

12) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Βάρης Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής ζητεί για την ανέγερση κτιρίου ΚΕΔΥ-ΕΚΕΥ εντός του οικοπέδου του Ιδρύματος "Αλέξανδρος Φλέμιγκ" Βάρης την έγκριση περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

13) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Ενιαίου Λυκείου Βάρης διαμαρτύρεται για την έλλειψη καθηγητών του Λυκείου.

14) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία τα Εργατικά Σωματεία Πύργου ζητούν την επιδότηση ενοικίου που δικαιούνται τα μέλη τους.

15) Η Βουλευτής Αθηνών κ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το 5ο Εσπερινό Λύκειο - ΤΕΕ Αθηνών ζητεί να μην καταργηθεί η πρώτη τάξη Λυκείου.

16) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΡΑΠΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Συντονιστική Επιτροπή Συνταξιούχων Σωματείου Μετάλλου ζητεί την αύξηση στις συντάξεις των μεταλλεργατών.

17) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΑΣΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Πρακτόρων ΠΡΟ-ΠΟ ζητεί την ικανοποίηση ασφαλιστικού αιτήματος των μελών τους.

18) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Πρακτόρων ΠΡΟ-ΠΟ ζητεί την ικανοποίηση ασφαλιστικού αιτήματος των μελών τους.

19) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Πρακτόρων ΠΡΟ-ΠΟ ζητεί την ικανοποίηση ασφαλιστικού αιτήματος των μελών τους.

20) Η Βουλευτής Αθηνών κυρία ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Πρακτόρων ΠΡΟ-ΠΟ ζητεί την ικανοποίηση ασφαλιστικού αιτήματος των μελών τους.

21) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Φροντιστηρίων Ξένων Γλωσσών διαμαρτύρεται για την παράνομη ίδρυση νέων παραρτημάτων του Γαλλικού Ινστιτούτου σε Γλυφάδα, Κηφισιά και Αγία Παρασκευή Αθηνών.

22) Η Βουλευτής Αθηνών κ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Φροντιστηρίων Ξένων Γλωσσών διαμαρτύρεται για την παράνομη ίδρυση νέων παραρτημάτων του Γαλλικού Ινστιτούτου σε Γλυφάδα, Κηφισιά και Αγία Παρασκευή Αθηνών.

23) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Φροντιστηρίων Ξένων Γλωσσών διαμαρτύρεται για την παράνομη ίδρυση νέων παραρτημάτων του Γαλλικού Ινστιτούτου σε Γλυφάδα, Κηφισιά και Αγία Παρασκευή Αθηνών.

24) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΕΤΡΟΣ ΤΑΤΟΥΛΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Φροντιστηρίων Ξένων Γλωσσών διαμαρτύρεται για την παράνομη ίδρυση νέων παραρτημάτων του Γαλλικού Ινστιτούτου σε Γλυφάδα, Κηφισιά και Αγία Παρασκευή Αθηνών.

25) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Αγωνιστών -

Τραυματιών - Αναπήρων Θυμάτων 1944-1967 ζητεί την εξομοίωση των αναπήρων του ΔΣΕ - Εμφυλίου με τους αναπήρους των άλλων πολέμων.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 55/15-7-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1318/23-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 55/8/15-7-1998 και Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων του Προέδρου του ΔΗΚΚΙ, Βουλευτή κ. Δημήτρη Τσοβόλα, σχετικά με την πώληση της Τράπεζας Κρήτης σας πληροφορούμε ότι όπως μας ενημέρωσε "η Υπό Εκκαθάριση Παλαιά Τράπεζα Κρήτης (Ν. 2330/50) κατά την 29η Ιουνίου 1998, ημερομηνία λήξης της προθεσμίας υποβολής προσφορών για την αγορά των μετοχών της Τράπεζας Κρήτης, κατατέθηκαν τρεις προσφορές:

1. Προσφορά της εταιρίας Consolidated Eurofinance Holdings S.A., που εδρεύει στο Λουξεμβούργο, για ποσό δρχ. 93 δισ. πληρωτέο ως ακολούθως:

Προκαταβολή δραχμές 27,9 δισ. τρεις ετήσιες δόσεις δραχμών 9,3 δισ. κάθε μιας και μία δόση (τελευταία) δραχμών 37,2 δισ.

2. Προσφορά της Τράπεζας Εργασίας για ποσό δραχμών 48,1 δισ. πληρωτέο εφάπαξ και

3. Προσφορά των Τραπεζών Πειραιώς και Μακεδονίας - Θράκης για ποσό δραχμών 52,3 δισ. δρχ. -πληρωτέο ως ακολούθως:

Προκαταβολή δραχμές 16,9 δισ. δρχ. και τρεις ετήσιες δόσεις δραχμών 12,7 δισ., 11,8 δισ. και 10,9 αντίστοιχα.

Η Επιτροπή Αξιολόγησης Προσφορών, κατά τη συνεδρίασή της της 14ης Ιουλίου 1998, κατακύρωσε ομόφωνα την πώληση των μετοχών στην εταιρία "Consolidated Eurofinance Holdings S.A.".

'Όσον αφορά την κατάθεση των εγγράφων προσφορών, σας γνωρίζουμε ότι σχετικά στοιχεία δεν απεστάλησαν από την Τράπεζα.

Ο Υπουργός

ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ"

2. Στην με αριθμό 609/4-8-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1676/18-9-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης και αίτησης κατάθεσης εγγράφων 609/40/4-8-98 του Βουλευτή κ. Θ. Δημοσχάκη, σε ότι αφορά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου μας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Στο υφιστάμενο σύστημα διαχείρισης και παρακολούθησης έργων εθνικής και περιφερειακής κλίμακας, τηρούνται στοιχεία (οικονομικού και φυσικού αντικείμενου) σε επίπεδο νομού. Τα έργα αυτά λόγω του σύνθετου χαρακτήρα και του μεγάλου οικονομικού μεγέθους, υλοποιούνται από τις κεντρικές ή αποκεντρωμένες Υπηρεσίες των Υπουργείων και δεν είναι δυνατή και σκόπιμη η κατανομή του κόστους τους σε επίπεδο επαρχίας, δεδομένου ότι οι επιπτώσεις από την λειτουργία αυτών των έργων δεν περιορίζονται μόνο στους κατοίκους μιας επαρχίας. Συνεπώς δεν είναι δυνατή η παροχή στοιχείων για τις συγκεκριμένες κατηγορίες έργων στη μορφή που ζητάτε.

Τέλος σας γνωρίζουμε ότι μετά την ολοκλήρωση του νέου πληροφοριακού ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης έργων (Μ.Ι.Σ.) θα είναι δυνατή η παροχή στοιχείων και για τα έργα τοπικής κλίμακας.

Ο Υφυπουργός

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ"

3. Στην με αριθμό 759/5-8-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 70/24-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση και Α.Κ.Ε. 759/48/5-8-98 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Ευάγγελος Μπασιάκος και Σάββας Τσιπουρίδης σας πληροφορούμε τα εξής:

Η Διυπουργική Επιτροπή στις 6-8-98 ενέκρινε πρόταση του Υπουργού Γεωργίας ύψους 20 δις δρχ. που αφορά την αποκατάσταση των δασικών εκτάσεων από τις πρόσφατες πυρκαγιές καθώς επίσης και την αποζημίωση των αγροτικών καλλιεργειών.

Αναλυτικά:

α) 15 δις για τα έργα αποκατάστασης δασικών εκτάσεων δηλαδή για αντιδιαβρωτικά, αντιπλημμυρικά και έργα αναδασώσεων και

β) 5 δις δραχμές για αποζημιώσεις σε αγροτικές καλλιέργειες που επλήγησαν από τις πυρκαγιές.

Η συνολική δαπάνη των έργων αποκατάστασης για το 1998 θα ανέλθει σε 2,7 δις δρχ. Το 1999 σε 8 δις και το 2000 σε 4,8 δις.

Αποκατάσταση δασικών εκτάσεων

Η αποκατάσταση πραγματοποιείται σε τρεις φάσεις:

Α' φάση : Αντιδιαβρωτικά και αντιπλημμυρικά έργα

Β' φάση : Τεχνητή αναδάσωση

Γ' φάση : Φυσική αναδάσωση

Παρακολούθηση του έργου

Την παρακολούθηση των έργων αναλαμβάνουν εκ μέρους του Υπουργείου Γεωργίας ο Υφυπουργός Δ. Σωτηρλής και ο Γενικός Γραμματέας Β. Σιουμάλας εκ μέρους του ΥΠΕΧΩΔΕ ο Υφυπουργός Θ. Κολιοπάνος και ο Γεν. Γραμματέας Η. Μπεριάτος.

Επιτροπές κοινωνικού ελέγχου για την παρακολούθηση εκτέλεσης των έργων

Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ Κ. Λαλιώτη και Γεωργίας Στ. Τζουμάκα, συγκροτήθηκαν επιτροπές κοινωνικού ελέγχου που προεδρεύονται από τους Γενικούς Γραμματείς των Περιφερειών Αττικής, Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας και συμμετέχουν Νομάρχες, εκπρόσωποι των Τοπικών Ενώσεων Δήμων και Κοινοτήτων, των Νομαρχιακών Συμβουλίων, του ΥΠΕΧΩΔΕ, της Γενικής Διεύθυνση Δασών και Φυσικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Γεωργίας, του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, οικολογικών οργανώσεων καθώς και των υπαλλήλων των Διευθύνσεων Αναδασώσεων και των Δασαρχείων.

Έργο των επιτροπών είναι η παρακολούθηση των μελετών και της εκτέλεσης των έργων αποκατάστασης.

Τεχνικές ομάδες παρακολούθησης

Οι Γενικοί Γραμματείς των Περιφερειών Αττικής, Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας, συγκρότησαν τεχνικές ομάδες παρακολούθησης για την εκτέλεση των έργων με εκπροσώπους από την Αυτοδιοίκηση και υπαλλήλους των διευθύνσεων δασών των δασικών υπηρεσιών των περιοχών και των τεχνικών διευθύνσεων των Περιφερειών.

Κήρυξη αναδασωτέων δασικών εκτάσεων

α) Κηρύχθηκαν αναδασωτέες από το Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας Αττικής (Αυλώνας, Χαλκούτσι, Συκάμινο) όπου κήκταν 40.000 στρέμματα.

β) Οργανώθηκαν οι ενέργειες για την κήρυξη αναδασωτέων μέχρι 22/9/98 οι εκτάσεις στον Υμηττό όπου κήκταν 4.000 στρέμματα

γ) Έως 8/10/98 θα κηρυχθούν αναδασωτέες οι εκτάσεις στην Πεντέλη όπου κήκταν πλέον των 100.000 στρεμμάτων.

Επίσης θα κηρυχθούν αναδασωτέες εντός του ίδιου χρονικού διαστήματος 2.000 στρέμματα που κήκταν στην Σαλαμίνα και 1.000 στρέμματα στη Δυτική Αττική.

Οι ίδιες διαδικασίες ακολουθούνται από τους Γενικούς Γραμματείς Περιφέρειας Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας για την κήρυξη αναδασωτέων των εκτάσεων που κήκταν στις περιοχές της αρμοδιότητάς τους.

Για την υλοποίηση των ανωτέρω η Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού ανέλαβε την έγχρωμη αεροφωτογράφιση των περιοχών αρμοδιότητας των Δασαρχών Πεντέλης, Καπανδριτίου, Μεσσηνίας

και Πύργου. Μετά την αεροφωτογράφιση ακολούθησαν αυτοψίες και αποτυπώσεις στις καμένες δασικές εκτάσεις και προετοιμάζονται η εμβαδομέτρηση και η ανάλυση των χρήσεων γης, καθώς και οι προτάσεις για κήρυξη των αναδασωτέων των εκτάσεων που υπάγονται στην αρμοδιότητα των ανωτέρω Δασαρχείων.

Αντιδιαβρωτικά και αντιπλημμυρικά έργα:

(όπως στις αντίστοιχες περιπτώσεις της Πεντέλης του 1995 και του δάσους Θεσσαλονίκης το 1997).

α) Υμηττός:

Στις 28 Αυγούστου περατώθηκε και εγκρίθηκε η μελέτη αντιδιαβρωτικών και αντιπλημμυρικών έργων για τον Υμηττό, καθώς και η ανάθεση του έργου σε συνεταιρισμό υλοτόμων Δασεργατών.

Στις 31 Αυγούστου άρχισαν οι εργασίες (υλοτόμηση και έργα) οι οποίες περατώθηκαν στις 12 Σεπτεμβρίου. Συνολικά έγιναν φράγματα ορεινής υδρονομίας και κορμοπλέγματα σε έκταση 65 χιλ. Παράλληλα δύο φράγματα προετοιμάζει η ΕΥΔΑΠ σε συνεργασία με το Δήμο στην ίδια περιοχή.

β) Πεντέλη:

Την 1η Σεπτεμβρίου άρχισαν οι εργασίες υλοτόμησης, στις 14 Σεπτεμβρίου περατώθηκε και εγκρίθηκε η μελέτη.

Στις 15 Σεπτεμβρίου άρχισαν τα αντιδιαβρωτικά και αντιπλημμυρικά έργα.

Παράλληλα αντιπλημμυρικά έργα και φράγματα προετοιμάζει η ΕΥΔΑΠ στην περιοχή.

γ) Αυλώνας:

Το Δασαρχείο Καπανδριτίου περατώνει την μελέτη αντιδιαβρωτικών και αντιπλημμυρικών έργων που στη συνέχεια θα αναθέσει την κατασκευή τους.

δ) Σαλαμίνα:

Ηδη η ΕΥΔΑΠ υλοποιεί ανάλογα έργα στη περιοχή με καθαρισμό ρεμάτων και αντιπλημμυρικά έργα και παράλληλα το Δασαρχείο Πειραιά σύντομα θα εγκρίνει τη μελέτη αντιδιαβρωτικών και αντιπλημμυρικών έργων που θα εκτελέσουν οι Δασικές υπηρεσίες.

ε) Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας:

Μέχρι τέλος Οκτωβρίου θα έχουν υλοποιηθεί τα επείγοντα αντιδιαβρωτικά και αντιπλημμυρικά έργα στις περιοχές που επλήγησαν από τις πυρκαγιές

Δηλαδή:

- Έργα βαθμίδωσης εδάφους με μηχανικά μέσα

- Έργα συγκράτησης εδαφών με κορμοφράγματα - κλαδοπλέγματα

- Σκυρόδεμα ή ξύλινα φράγματα σε μικροχειμάρους

- Φράγματα και τεχνικά έργα στο ορεινό τμήμα των χειμάρων

- Διευθετήσεις κοίτης

- Άλλα τεχνικά έργα προστασίας οικισμών, υποδομών.

Στην εν λόγω Περιφέρεια και συγκεκριμένα στο Νομό Αιτ/νίας, έχουν καεί 31.000 στρ. και θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 320 εκατ. δρχ.

Στο Νομό Αχαΐας έχουν καεί 14.000 στρ. και θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 340 εκατ. δρχ.

Στο Νομό Ηλείας έχουν καεί 125.000 στρ. και θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 1 δις δρχ.

Τα προαναφερόμενα κονδύλια θα διατεθούν μέσα σε μια τριετία.

στ) Περιφέρεια Πελοποννήσου

Ανάλογα έργα αποκατάστασης θα πραγματοποιηθούν μέχρι τέλος Οκτωβρίου, αντιδιαβρωτικά και αντιπλημμυρικά και συγκεκριμένα:

Στο Άργος όπου κήκταν 1.300 στρ. θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 10 εκατ. δρχ.

Στην Αρκαδία όπου κήκταν 19.000 στρ. θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 50 εκατ. δρχ.

Στην Κορινθία όπου κήκταν 63.000 στρ. θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 215 εκατ. δρχ.

Στη Μεσσηνία όπου κήκταν 64.000 στρ. θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 620 εκατ. δρχ.

Στη Λακωνία όπου κήκηκαν 18.000 στρ. θα πραγματοποιηθούν έργα ύψους 160 εκατ. δρχ.

Τα προαναφερόμενα κονδύλια θα διατεθούν μέσα σε μια τριετία.

Αναδασώσεις

Προετοιμάζονται οι μελέτες αναδασώσεων και θα έχουν ολοκληρωθεί ως τα τέλη Σεπτεμβρίου αρχές Οκτωβρίου. Παράλληλα βρίσκονται σε εξέλιξη οι διαδικασίες δημοπράτησης και ανάθεσης των σχετικών εργολαβιών (προετοιμασία τευχών, προσλήψεις εποχικού προσωπικού για συμπληρωματικές εργασίες σε φυτώρια και επίβλεψη εργασιών.)

Το Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο θα πραγματοποιηθεί οργανωμένη σπορά (σε "πινάκια") σε επιλεγμένες από τους μελετητές περιοχές τεχνητής αναδάσωσης.

Την 1η Νοεμβρίου θα γίνει η έναρξη της τεχνητής αναδάσωσης (φύτευση δενδρυλλίων) σε διπλοκαμένες και άλλες κρίσιμες περιοχές, η οποία θα διαρκέσει μέχρι το Μάρτιο 1999. Θα επιδιωχθεί η αξιοποίηση της εθελοντικής προσφοράς πολιτών, δημοτών, μαθητών και οργανώσεων που θα θελήσουν να συμμετάσχουν στα προγράμματα αναδάσωσης και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος. Κάθε ομάδα εθελοντών μπορεί να αναλαμβάνει επώνυμα και σε βάθος χρόνου την περιοχή της οποίας θα επιδιώξει την αποκατάσταση με φύτευση φυτών που θα διατεθούν από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Τη σύνταξη των μελετών για τα αντιδραστικά και αντιπλημμυρικά έργα πραγματοποίησε η Διεύθυνση Αναδασώσεων και Ορεινής Υδρονομίας.

Τη σύνταξη για τις μελέτες αναδασώσεων πραγματοποίησε η Διεύθυνση Αναδασώσεων Περιφέρειας Αττικής σε συνεργασία με τη Γενική Διεύθυνση Δασών και Φυσικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Γεωργίας.

Στα τέλη Σεπτεμβρίου θα έχουν περατωθεί οι εκθέσεις για την αποφυγή βόσκησης και την ένταση των ελέγχων για την εφαρμογή της νομοθεσίας, που απαγορεύει τη βόσκηση στο Νομό Αττικής και σε αναδασωτές περιοχές και το πρόγραμμα εθελοντικής αναδάσωσης.

Β. Αποζημιώσεις για καταστροφές στον αγροτικό τομέα

Υπεγράφησαν δύο Υπουργικές Αποφάσεις του Υπουργού Γεωργίας Στ. Τζουμάκα και του Υφυπουργού Οικονομικών κ. Ν. Χριστοδουλάκη ύψους 300 εκ. και 600 εκ. δρχ. για άμεση ενίσχυση σε ζωοτροφές προς τους πληγέντες κτηνοτρόφους λόγω των πυρκαγιών που υπέστησαν βοσκότοποι και χορτολιβαδικές εκτάσεις.

Για τις υπόλοιπες αποζημιώσεις στον αγροτικό τομέα υπεβλήθη σχέδιο προς έγκριση στην Ε.Ε., ύψους 6 δις δρχ. Η καταγραφή των ζημιών βρίσκεται στην τελευταία φάση της εξατομικεύσεως στις περιοχές που επλήγησαν. Οι εξατομικεύσεις πραγματοποιούνται από τις υπηρεσίες γεωργίας των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων των πληγέντων περιοχών.

Μετά το πέρας των εξατομικεύσεων και την έγκριση του σχεδίου από την Ε.Ε. θα αποδοθούν στους δικαιούχους οι αντίστοιχες αποζημιώσεις.

Σας ενημερώνουμε επίσης:

Αρμοδιότητες που μεταβιβάστηκαν από τις Δασικές Υπηρεσίες στο Πυροσβεστικό Σώμα (ν. 2612/1998).

Η ευθύνη και ο επιχειρησιακός σχεδιασμός της καταστολής των πυρκαγιών στα δάση και στις δασικές εν γένει εκτάσεις (άρθρο 1 παρ. 1).

Η έκδοση σχετικών με την πρόληψη των δασικών πυρκαγιών πυροσβεστικών κανονισμών και διατάξεων (άρθρο 1 παρ. 2).

Η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα πυροπροστασίας του δάσους (άρθρο 1 παρ. 2).

Η οργάνωση περιπόλων (άρθρο 1 παρ. 2).

Η επιτήρηση των δασών με επίγεια και εναέρια μέσα (άρθρο 1 παρ. 2).

Η κατανομή των πυροσβεστικών δυνάμεων (άρθρο 1 παρ. 2).

Η συνεργασία με άλλες αρχές και φορείς (άρθρο 1 παρ. 2).

Η φύλαξη της περιοχής όπου εξερράγη πυρκαγιά για τυχόν αναζωπυρώσεις (άρθρο 1 παρ. 2).

Η άσκηση καθηκόντων ειδικού ανακριτικού υπαλλήλου κατά το άρθρο 34 Κώδικα Ποινικής Δικονομίας για τα εγκλήματα εμπλησμού σε δασικές και αγροτικές εκτάσεις (άρθρο 5 παρ. 1).

Η άσκηση καθηκόντων ειδικού ανακριτικού υπαλλήλου κατά το άρθρο 34 Κώδικα Ποινικής Δικονομίας για τα αδικήματα που αναφέρονται στο άρθρο 69 του ν. 998/1979 και αφορούν την αντιμετώπιση πυρκαγιών (άρθρο 5 παρ. 1).

Η άσκηση έργου δημοσίου κατηγόρου για πταισματικές παραβάσεις, καθώς και για όποιες άλλες από την κείμενη νομοθεσία αφορούν στην πρόληψη πυρκαγιών στις δασικές και αγροτικές εκτάσεις (άρθρο 5 παρ. 3).

Οι αρμοδιότητες, υποχρεώσεις και δικαιώματα του Δασάρχη, που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 23 έως 27, εκτός του άρθρου 35, του ν. 998/1979, καθώς και όποιες άλλες αφορούν θέματα δασοπροστασίας από τις πυρκαγιές (άρθρο 6).

Αρμοδιότητες του Υπουργείου Γεωργίας σε θέματα δασικής πολιτικής

Στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Γεωργίας ανήκει η πρόληψη των δασικών πυρκαγιών, όπως η φροντίδα των δασών, οι αναδασώσεις, οι φυτεύσεις, η διευθέτηση χειμάρων και η οργάνωση αντιπλημμυρικών έργων, η προστασία από καταπατήσεις και διεκδικήσεις, η ανάπτυξη, η καλλιέργεια και η εκμετάλλευση των δασών, η οργάνωση της δασικής αναψυχής.

Το Υπουργείο Γεωργίας είναι αρμόδιο για όλες εκείνες τις ενέργειες που έχουν ως σκοπό της μείωσης της ευλεκτικότητας των δασών, την αύξηση της παραγωγής τους και τη μείωση του κινδύνου έκρηξης πυρκαγιών σε δάση.

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

4. Στην με αριθμό 1128/17-8-98 ερώτηση ΑΚΕ 55 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 15/25-9-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Αναφερόμενοι στην με αριθμό 1128/55/17.8.98 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Βουλευτή κ. Μανώλη Κεφαλογιάννη, σχετικά με την αναμόρφωση του 4ου ενοποιημένου Ισολογισμού χρήσεως 1997 της ανώνυμης τραπεζικής εταιρίας με την επωνυμία ΤΡΑΠΕΖΑ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ που είχε σαν αποτέλεσμα τα αρχικώς επιτευχθέντα κέρδη προ φόρων ύψους 4,38 δισεκατομμυρίων δραχμών να μετατραπούν σε ζημιές ύψους 3,26 δισεκατομμυρίων δρχ., σας γνωρίζουμε στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων μας τα εξής:

Επί του πρώτου ερωτήματος σημειώνεται ότι η Εθνική Τράπεζα, σύμφωνα με τις σημειώσεις που υπάρχουν επί του ενοποιημένου ισολογισμού της χρήσεως 1997 και τις πληροφορίες που παρέχονται στο προσάρτημα αυτού, δεν έχει συμπεριλάβει στον εν λόγω ενοποιημένο ισολογισμό της χρήσεως 1997, τα οικονομικά αποτελέσματα της Τράπεζας Μακεδονίας - Θράκης, καθώςσον θεωρεί την Τράπεζα Μακεδονίας - Θράκης συγγενή της εταιρία και όχι θυγατρική της.

Όσον αφορά το έβδομο ερώτημα, σας πληροφορούμε ότι η αρμόδια Διεύθυνσή μας, μέχρι σήμερα, δεν έχει προβεί στην καταχώρηση στο Μητρώο ΑΕ και την δημοσίευση σε ΦΕΚ του αναμορφωμένου Ισολογισμού της Τράπεζας Μακεδονίας - Θράκης χρήσεως 1997. Το όλο θέμα μελετάται εν αναμονή και των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της που πραγματοποιήθηκε στις 29/8/98.

Για τα λοιπά θέματα το Υπουργείο μας δεν έχει αρμοδιότητα, αρμόδια δε να απαντήσουν είναι τα συνεπόμενα Υπουργεία.

Ο Υφυπουργός

ΜΙΧ. ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ"

5. Στην με αριθμό 1880/1-9-98 ερώτηση ΑΚΕ 64 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 138/24-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση ΑΚΕ 1880/64/1-9-98, που

κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ε. Αποστόλου για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Οι αρμοδιότητες της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπ. Γε. αναφορικά με τη λειτουργία λατομείων και μεταλλευτικών επιχειρήσεων εξαντλούνται, με τη χορήγηση αρμοδίας της έγκρισης επέμβασης και παρακολούθησης και τήρησης της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, εφόσον οι εκτάσεις που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για το σκοπό αυτό είναι δασικού χαρακτήρα που εμπίπτουν στα πλαίσια της δασοπροστασίας.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση των μεταλλευτικών δραστηριοτήτων της ΛΑΡΚΟ Α.Ε. στη θέση "Πλατάνι" Κοιν. Αγ. Σοφίας Κ. Εύβοιας, αυτές διεξάγονται σε εδάφη μη δασικού χαρακτήρα.

Παρόλα αυτά το Δασαρχείο Χαλκίδας εξετάζει τις εκτάσεις όπου πρόκειται να επεκτείνε τις δραστηριότητές της η ΛΑΡΚΟ Α.Ε. και εφόσον είναι εκτάσεις δασικού χαρακτήρα θα εφαρμόσει τις κείμενες διατάξεις της Δασικής Νομοθεσίας (ειδική έγκριση επέμβασης σύμφωνα με τις προϋποθέσεις των άρθρων 57 και 45 Ν. 998/79 σε συνδυασμό με την Κ.Υ.Α. 69269/5387/1990-ΦΕΚ 578/Β/25-10-90).

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦ. ΤΖΟΥΜΚΑΣ"

6. Στην με αριθμό 1883/1-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 249/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1883/1-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για την Αρμενία.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

7. Στην με αριθμό 1884/1-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 250/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1884/1-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού υπάρχουν για την Αργεντινή καταχωρημένες οι εφημερίδες: "Ελληνικός Λόγος", "Ελλάδα", "Grecia Hoy", "Ελληνικό Φως", "Ενωσις", οι ραδιοσταθμοί: "Ελλάς και ο Πολιτισμός της, σήμερα και χθες" και "Greek Radio Program".

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

8. Στην με αριθμό 1885/1-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 251/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1885/1-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για τις Αντίλλες.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

9. Στην με αριθμό 1886/1-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ.

252/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1886/1-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για την Αντίκουα.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

10. Στην με αριθμό 1887/1-9-87 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 253/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1887 από 1.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για την Αγκόλα.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατ' εξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

11. Στην με αριθμό 1888/1-9-87 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 254/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1888 από 1.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για την Αλγερία.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατ' εξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

12. Στην με αριθμό 1889/1-9-87 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 255/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1889 από 1.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού υπάρχουν για την Αλβανία καταχωρημένες οι εφημερίδες "Εμείς", "Η φωνή της Ομογένειας", "Το Λαϊκό Βήμα" και "Το 2000".

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατ' εξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

13. Στην με αριθμό 1890/1-9-87 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 256/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1890 από 1.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Αφγανιστάν.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατ' εξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής

ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

14. Στην με αριθμό 1891/1-9-87 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 257/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1891 από 1.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Αζερμπαϊτζάν.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατ' εξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

15. Στην με αριθμό 1892/1-9-87 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 258/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1892 από 1.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για τη Ροδσία.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατ' εξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

16. Στην με αριθμό 1893/1-9-87 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 259/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1893 από 1.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για τη Μπουρκίνα.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατ' εξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

17. Στην με αριθμό 1894/1-9-87 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 260/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1894 από 1.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για τα Αραβικά Εμιράτα.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατ' εξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

18. Στην με αριθμό 1897/1-9-87 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 263/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1897 από 1.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα

ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Αμάν.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατ' εξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

19. Στην με αριθμό 1896/1-9-87 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 262/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1896 από 1.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Λίβανο.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατ' εξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

20. Στην με αριθμό 1895/1-9-87 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 261/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1895 από 1.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για την Γροιλανδία.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατ' εξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

21. Στην με αριθμό 1912/1-9-98 ερώτηση ΑΚΕ 66 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 142/24-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση ΑΚΕ 1912/1-9-98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Δ. Σιούφας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Σχετικά με την πορεία των έργων αναδασμού το έτος 1998 στο νομό Καρδίτσας, γνωρίζουμε τα εξής:

1. Οι αναδασμοί στα χωριά Ρούσο και Κανάλια περατώθηκαν (παράδοση νέων τεμαχίων).
2. Στον Κέδρο εξετάζονται οι ενστάσεις επί του νέου κτηματικού καθεστώτος και επίκειται η παράδοση των νέων τεμαχίων.
3. Στο Μαυρομάτι εξετάζονται οι ενστάσεις επί του καταρτισθέντος κτηματολογικού πίνακα.
4. Στο Ερμήτσι βρισκόμαστε στο στάδιο της σύνταξης του κτηματολογικού πίνακα.
5. Τέλος στην Άμπελο δεν έγιναν εργασίες κατά το τρέχον έτος.

Ο Υπουργός
ΣΤΕΦ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

22. Στην με αριθμό 1970/3-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1417/22-9-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 1970/3.9.98, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Π. Κουνταλάκης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η πολιτική του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων είναι πλήρως ευθυγραμμισμένη με τις αρχές της προστασίας της θρησκευτικής ελευθερίας του άρθρου 13 του

Συντάγματος. Επισημαίνουμε όμως, ότι υφίσταται και παράλληλη συνταγματική επιταγή του άρθρου 3 του Συντάγματος, περί της επικρατούσας στην Ελλάδα Θρησκείας, η οποία στο χώρο της εκπαίδευσης εξειδικεύεται στο άρθρο 6 παρ. 2 β του ν. 1566/85, που συγκαταλέγει την καλλιέργεια του ορθοδόξου χριστιανικού ήθους μεταξύ των σκοπών της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης.

Κατ' εφαρμογή των θεμελιωδών κατευθυντηρίων αυτών αρχών, το Υπουργείο επέτρεψε όλες εξαιρετικές, κατά την περίοδο του Πάσχα και των Χριστουγέννων, τη διενέργεια του μυστηρίου της εξομολόγησης σε χώρο σχολικών μονάδων, υπό την προϋπόθεση ότι δεν παραβιάζεται η ομαλή ροή του σχολικού προγράμματος και ότι η εξομολόγηση γίνεται με ελεύθερη βούληση των μαθητών.

Είναι αυτονόητο ότι ουδέποτε επιτράπηκε συντεταγμένη προσέλευση μαθητών στο μυστήριο της εξομολόγησης, δεδομένου ότι όχι μόνον ματαιώνει την πραγματοποίηση του μαθήματος και την ομαλή ροή του προγράμματος, αλλά και δεν επιτρέπει την ατομική εκδήλωση της βούλησης των μαθητών για το πολύ σοβαρό αυτό θέμα.

Αντίθετα το ΥΠ.Ε.Π.Θ. έχει καταστήσει σαφές ότι "...κατά τη ρητή συνταγματική επιταγή του άρθρου 13 του Συντάγματος οι μαθητές ελεύθερα θα επιλέξουν την καταφυγή στο μυστήριο της εξομολόγησης, ενώ σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να αποτελέσουν, εξαιτίας τούτου, αντικείμενο δυσμενούς διάκρισης ή εξαναγκασμού αλλόδοξοι ή ετερόθρησκοι μαθητές".

Σημειώνεται, τέλος, ότι ο ίδιος ο Μακαριότατος Αρχιεπίσκοπος Αθηνών και πάσης Ελλάδος, στο από 10.9.1998 μήνυμά του προς τους εκπαιδευτικούς με την ευκαιρία του σχολικού έτους, ρητά δηλώνει ότι οι επισκέψεις των ιερέων θα γίνονται μόνον κατόπιν συνεννόησης και συμφωνίας με τους αρμόδιους εκπαιδευτικούς παράγοντες.

Ο Υφυπουργός

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ*

23. Στην με αριθμό 2011/3-9-98ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 17756/14-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην με αριθμό 2011/68/3-9-98 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Βουλευτή κ. Μανώλη Κ. Κεφαλογιάννη, σχετικά με την συγκρότηση Διοικητικών Συμβουλίων και διορισμό Γενικών Δ/ντών στα Νοσοκομεία του Εθνικού Συστήματος Υγείας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Η σύνθεση των Διοικητικών Συμβουλίων των Νοσοκομείων του Ε.Σ.Υ. προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 15 του ν. 2519/1997 (ΦΕΚ 165/97 τ.Α') "Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός του Εθνικού Συστήματος Υγείας, οργάνωση των υγειονομικών υπηρεσιών, ρυθμίσεις για το φάρμακο και άλλες διατάξεις" και σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις έγινε ο διορισμός μελών των ανωτέρω Διοικητικών Συμβουλίων.

Ειδικότερα έχουμε να επισημάνουμε τα εξής:

α. Ως προς τον διορισμό των Προέδρων ακολουθήθηκαν επακριβώς οι διαδικασίες που προβλέπει το άρθρο 15 του ανωτέρω Νόμου. Όλοι δε οι Πρόεδροι προσήλθαν σε ακρόαση από τα μέλη της Υποεπιτροπής της Διοικητικής Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων της Βουλής και απεκόμισαν θετική γνωμοδότηση της.

β. Οι Αντιπρόεδροι και τα μέλη που επελέγησαν για διορισμό έχουν όλα τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα που προβλέπει ο ανωτέρω Νόμος και

γ. Επισυνάπτεται πίνακας των διοριζομένων με την ιδιότητά τους από την οποία προκύπτουν και τα προσόντα τους.

2. Μετά την αρ. ΔΥ13Β/οικ. 35777/31-10-97 απόφαση προκήρυξης πλήρωσης θέσεων Γεν. Δ/ντών στα Νοσηλευτικά Ιδρύματα του ν. 2592/53 εκδόθηκε η αρ. ΔΥ1α/22644/31-12-97 Υπουργική Απόφαση συγκρότησης της Επιτροπής για την κρίση των υποψηφίων η οποία τροποποιήθηκε με τις αρ. ΔΥ1α/2988/11-2-98 και ΔΥ1α/4987/19-3-98 Υπουργικές Αποφάσεις.

Η Επιτροπή προχώρησε στην κατάταξη των υποψηφίων.

Το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας ουδέποτε παρενέβη ούτε παρεμβαίνει στο έργο της Επιτροπής. Μέρимνά του είναι να διασφαλίσει την τοποθέτηση γενικών δ/ντών υψηλού επιπέδου στα νοσοκομεία.

Ο Υπουργός

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ*

24. Στην με αριθμό 2053/4-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 264/15-9-98έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2053 από 4-9-98 σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού υπάρχουν για την Αυστρία καταχωρημένα τα έντυπα: "Στάχυς", "Philoxenia" και "Ημερολόγιο".

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεχορήγ αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ*

25. Στην με αριθμό 2054/4-9-98ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 265/15-9-98έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2054 από 4-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για τις Μπαχάμες.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεχορήγ αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ*

26. Στην με αριθμό 2055/4-9-98ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 266/15-9-98έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2054 από 4-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Μπαχρέιν.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεχορήγ αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ*

27. Στην με αριθμό 2056/4-9-98ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 267/15-9-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2054 από 4-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Μπαχρέιν.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεχορήγ αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ*

28. Στην με αριθμό 2057/4-9-98ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 268/15-9-98έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2054 από 4-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδοσης Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Μπαρμπέντο.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΙΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

29. Στην με αριθμό 2058/4.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 269/15.9.98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2058/4.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδοσης Ελληνισμού υπάρχουν για το Βέλγιο καταχωρημένα τα έντυπα: "Ευρωπαϊκή Εφημερίδα", "Πρωτοπόρος", "Association Belgique - Crece", "Εγνατία", Εμείς και Εσείς", "Ευρωπαϊκή", "Τα Νέα της Λουβιέρ", "Helladika", "Ελληνικοί Παλμοί", "Νίκανδρος", "Νόστος", "Α.Ε.Κ. News" και "Φωνή της Ελληνικής Διασποράς".

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεξοχήν αρμόδιο για τη συλλογή στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

30. Στην με αριθμό 2059/4.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 270/15.9.98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2059/4.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδοσης Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για τις Βερμούδες.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεξοχήν αρμόδιο για την συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

31. Στην με αριθμό 2060/4.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 271/15.9.98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2060/4.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδοσης Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Μπουτάν.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεξοχήν αρμόδιο για την συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

32. Στην με αριθμό 2061/4.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 272/15.9.98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2061/4.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδοσης Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για τη Βολιβία.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεξοχήν αρμόδιο για την συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

33. Στην με αριθμό 2062/4.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 273/15.9.98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2062/4.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδοσης Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης στην Βοσνία-Ερζεγοβίνη.

Διαβιβάζουμε παράλληλα την ερώτηση και στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., που είναι κατεξοχήν αρμόδιο για την συλλογή των στοιχείων των ομογενειακών μέσων μαζικής ενημέρωσης, με την παράκληση να σας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Πέμπτης 12 Νοεμβρίου 1998.

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

1. Η με αριθμό 93/5.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ευάγγελου Βλασσόπουλου προς τους Υπουργούς Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών, σχετικά με τον έλεγχο των προεκλογικών δαπανών συνδυασμών και υποψηφίων στις δημοτικές και νομαρχιακές εκλογές.

2. Η με αριθμό 96/5.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Καρασμάνη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με την αποζημίωση των δενδροκαλλιεργητών της Κεντρικής Μακεδονίας για τις ζημιές που υπέστησαν από τον παγετό την περασμένη άνοιξη.

3. Η με αριθμό 115/9.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Δημητρίου Κωστόπουλου προς την Υπουργό Ανάπτυξης σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Χαρτοβιομηχανίας SOFTEX κλπ.

4. Η με αριθμό 112/9.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ευάγγελου Αποστόλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων σχετικά με τον έλεγχο στα δημόσια έργα για την αποφυγή αποκλίσεων από τις συμβατικές υποχρεώσεις.

5. Η με αριθμό 110/9.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Αναστασίου Ιντζέ προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την κάλυψη των κενών θέσεων δασκάλων του Δημοτικού Σχολείου της κοινότητας Κυπρίνου Έβρου.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δευτέρου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.4 Καν.Βουλής).

1. Η με αριθμό 98/6.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Δημητρίου Πιπεργιά προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με το δικαίωμα επιλογής επικουρικού ασφαλιστικού φορέα, για τους ηλεκτροτεχνίτες της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (ΔΕΗ).

2. Η με αριθμό 100/6.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αναστασίου Καραμάρου προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την απόφαση της Κτηματικής Υπηρεσίας Δωδεκανήσου για την κατεδάφιση κτισμάτων στην περιφέρεια Φαληράκι του Δήμου Καλλιθέας Ρόδου κλπ.

3. Η με αριθμό 116/9.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Χαράλαμπου Αγγουράκη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη λήψη μέτρων επίλυσης των προβλημάτων των νυχτερινών γυμνασίων κλπ.

4. Η με αριθμό 101/6.11.98 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού

του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Μαρίας Δαμανάκη προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, σχετικά με τη λήψη μέτρων βελτίωσης της σωφρονιστικής πολιτικής για την αντιμετώπιση των ανηλίκων παραβατών.

5. Η με αριθμό 107/9.11.98 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του

Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Βασιλικής Αράπη-Καραγιάννη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για αναβάθμιση των ελληνόγλωσσων σχολείων του εξωτερικού."

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 91/5.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ιωάννη Καρακώστα προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων σχετικά με τη κάλυψη των κενών θέσεων καθηγητών του Γυμνασίου-Λυκείου Φυτειών Αιτωλοακαρνανίας.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

"Το Γυμνάσιο-Λύκειο Φυτειών Αιτωλοακαρνανίας βρίσκεται αυτήν τη στιγμή υπό κατάληψη από τους μαθητές, οι οποίοι έντονα διαμαρτυρούνται για τη μη σωστή λειτουργία των σχολείων τους, λόγω έλλειψης καθηγητών.

Επειδή το πρόβλημα είναι πολύ σοβαρό και έντονο που δικαιολογημένα κρατά σε αναστάτωση και αγωνία γονείς και κηδεμόνες της περιοχής.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός Παιδείας.

Α. Γιατί δεν προβλέφθηκε έγκαιρα να διορισθεί ο απαιτούμενος αριθμός καθηγητών για την εύρυθμη λειτουργία των ανωτέρων σχολείων;

Β. Προβλέπεται να αντιμετωπισθεί σύντομα και μέσα σε πόσο χρόνο το πρόβλημα της έλλειψης καθηγητών;

Οι ενδιαφερόμενοι αναμένουμε η παρέμβασή σας, κύριε Υπουργέ, να είναι άμεση και αποτελεσματική".

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα, πριν περάσω στην ειδική περίπτωση του γυμνασίου Φυτειών Αιτωλοακαρνανίας να πω γενικά ότι για το σχολικό έτος 1998 τον Αύγουστο έγιναν σ'όλο το νομό διορισμοί τακτικού εκπαιδευτικού προσωπικού -συνηθίζουμε να το λέμε μονίμου, ενώ μονιμοποιείται τυπικώς μετά διετία από την τοποθέτησή του- εκατόν πενήντα τριών εκπαιδευτικών. Και αμέσως μετά την έναρξη των σχολείων της Αιτωλοακαρνανίας είχαν σταλεί και εκατόν είκοσι έξι πιστώσεις για την πρόσληψη προσωρινών αναπληρωτών.

Ειδικά για το γυμνάσιο αυτό στις 29.10.98 λόγω αναρρωτικής άδειας κυήσεως της κ. Σαράκη, προέκυψε η ανάγκη για τη διάθεση πιστώσεως για την πρόσληψη ενός αναπληρωτή φιλολόγου.

Επίσης λόγω της ανάγκης για φυσική αγωγή, προέκυψε και μία πίστωση για ΠΕ11 καθηγητή φυσικής αγωγής.

Γνωρίζω ότι έχουν ήδη και σήμερα σταλεί κάποιες πιστώσεις για όλην την Αιτωλοακαρνανία και φυσικά, θα διατεθούν δύο απ'όλες για να καλυφθούν αυτά τα κενά, τα οποία προέκυψαν μετά την έναρξη του σχολικού έτους και μάλιστα μετά την 29η Οκτωβρίου 1998.

Βέβαια, απ' ό,τι βλέπω εδώ από το κείμενο του προϊσταμένου, προκύπτουν και κάποια κενά ωρών. Δεν είναι κενά εκπαιδευτικών. Είναι έξι ώρες στο μάθημα της πληροφορικής και έξι στο μάθημα της τεχνολογίας.

Όλοι γνωρίζουν ότι αυτά τα κενά των ωρών καλύπτονται με πρόσληψη ωρομισθίου προσωπικού που δεν ανήκει ούτε στην οικονομική ούτε στην διοικητική ευθύνη του Υπουργείου. Είναι ευθύνη της Νομαρχίας γιατί από τις νομαρχιακές πιστώσεις διατίθενται τα ανάλογα κονδύλια για την πρόσληψη ωρομισθίων για την κάλυψη κενών ωρών και όχι κενών αναπληρωτών, διότι μετά τις δώδεκα ώρες πρέπει να καλύπτεται με πίστωση αναπληρωτού το όποιο λειτουργικό κενό. Ευχαριστώ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Κύριε Υπουργέ, με την ερώτησή μου θέλω να επισημάνω το πρόβλημα που υπάρχει αυτή τη στιγμή στο Γυμνάσιο-Λύκειο Φυτειών Αιτωλοακαρνανίας.

Λειτουργεί με εννέα καθηγητές και έχουμε έλλειμμα τριών βασικών

καθηγητών, ενός φιλολόγου, ενός γυμναστή και ενός καθηγητή της πληροφορικής, πέραν του ότι δεν υπάρχουν καθηγητές της μουσικής και της τεχνολογίας που και αυτοί πρέπει να προβλεφθούν. Μιλάμε όμως για τρεις βασικούς καθηγητές.

Τρεις τάξεις, απ' ό,τι με πληροφορεί ο διευθυντής του σχολείου, δεν παρακολούθησαν μέχρι τώρα καθόλου τα μαθήματα των καθηγητών αυτών. Και, όπως γνωρίζετε πολύ καλύτερα από εμένα, η πληροφορική που διδάσκεται στην Α' και στη Β' λυκείου είναι μάθημα επιλογής και θα εξετασθούν αυτά τα παιδιά μεθαύριο. Εάν δεν διδαχθούν το μάθημα της πληροφορικής, οπωσδήποτε θα υστερούν έναντι των άλλων μαθητών που διδάσκονται στα άλλα σχολεία και θα έχουν μία άνιση μεταχείριση.

Θα σας παρακαλέσω θερμώς να μου πείτε στη δευτερολογία σας και να δεσμευθείτε τότε ακριβώς θα πάνε οι καθηγητές αυτοί στο Γυμνάσιο-Λύκειο των Φυτειών, ανεξάρτητα από το ότι έχουν κοπεί οι πιστώσεις κλπ. Διότι αν μας πάρουν τα Χριστούγεννα και οι διακοπές των Χριστουγέννων, καταλαβαίνετε ότι είναι πολύ σοβαρό το ζήτημα για τους μαθητές αυτούς οι οποίοι θα υστερήσουν πάρα πολύ.

Θα σας παρακαλέσω μέσα σε ένα δεκαήμερο το πολύ το πρόβλημα αυτό θα πρέπει να αντιμετωπισθεί, έστω και με ωρομίσθιους καθηγητές. Οπωσδήποτε θα πρέπει να παρέμβετε στη νομαρχία, σε αυτούς που είναι αρμόδιοι για να λυθεί το πρόβλημα. Είναι σημαντικό αυτό. Θα έχουμε και άλλες καταλήψεις, οι μαθητές θα εξαντλήσουν την προθεσμία που δόθηκε μέσα σε δεκαπέντε μέρες και αν δεν λυθεί το πρόβλημα θα έχουμε καινούριες καταλήψεις.

Θα σας παρακαλέσω να λύσετε αυτό το πρόβλημα. Δεν έχει αντιπολιτευτικό χαρακτήρα η ερώτησή μου. Είναι για να λύσουμε το πρόβλημα. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε συνάδελφε, πληροφορούμαι ότι σήμερα έχουν σταλεί είκοσι επιπλέον πιστώσεις στη Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης για όλη την Αιτωλοακαρνανία, με βάση το από 9 Νοεμβρίου έγγραφο του προϊσταμένου Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης που μας έστειλε ειδικά για το Γυμνάσιο Φυτειών. Διότι του ζητήσαμε να πάει να δει να μας ενημερώσει και να του στείλουμε τις πιστώσεις. Και εξακρίβωσε αυτά που είπα προηγουμένως. Εγώ διάβασα το δικό του το έγγραφο, ότι βρήκε μόνο δύο κενά που προέκυψαν από αναρρωτικές άδειες.

Οι έξι ώρες στο μάθημα της πληροφορικής και οι έξι ώρες στο μάθημα της τεχνολογίας καλύπτονται από πιστώσεις πρόσληψης ωρομισθίων εκπαιδευτικών. Σας έδωσα προηγουμένως και το όριο της αρμοδιότητας και το όριο της ευθύνης.

Το Υπουργείο Παιδείας έστειλε πιστώσεις για αναπληρωτές εκεί όπου χρειάζονται αναπληρωτές, άνω των δώδεκα ωρών και τα άλλα θα πρέπει να τα καλύψει με την αρμοδιότητά της και με την ευθύνη της η νομαρχία με πιστώσεις ωρομισθίων. Αυτή είναι και η λύση του προβλήματος. Δεν υπάρχει άλλη λύση.

Τώρα με την ευκαιρία να σας δώσω και μία συνολική εικόνα του εκπαιδευτικού δυναμικού σε σχέση με το μαθητικό πληθυσμό στην Αιτωλοακαρνανία.

Και με τις είκοσι πιστώσεις που στείλαμε σήμερα έχουμε χίλιους τετρακόσιους πενήντα επτά καθηγητές (1457) για εξακόσια εξήντα τρία (663) τμήματα, για δεκαπέντε χιλιάδες τριακόσιους ογδόντα (1538) μαθητές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Αναλογία, ένας καθηγητής προς δέκα μαθητές. Αναλογία μαθητών και τμημάτων, μέσος όρος σε κάθε τμήμα είκοσι τρεις μαθητές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Δεύτερη είναι η με αριθμό 97/5.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Δαβάκη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη λήψη μέτρων επίλυσης των προβλημάτων των μαθητών των εσπερινών λυκείων.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Δαβάκη έχει ως εξής:

"Έντονες διαμαρτυρίες εκφράζουν οι μαθητές των εσπερι-

νών λυκείων που βρίσκονται σε δυσμενή θέση μετά την τελευταία εκπαιδευτική μεταρρύθμιση. Συγκεκριμένα οι μαθητές θέτουν μια σειρά ζητημάτων που έχουν να κάνουν με τη διαδικασία των αλληπάλληλων εξετάσεων, το υπέρμετρα φορτωμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα, αλλά και την ουσιαστική κατάργηση της προφορικής επίδοσης στη βαθμολογία.

Είναι γνωστό ότι οι μαθητές των εσπερινών λυκείων αναγκάζονται να παρακολουθήσουν τα μαθήματα μετά το τέλος της καθημερινής εργασίας τους, γεγονός που είναι επίτιμο, αλλά και τιμητικό γι' αυτούς. Η όποια εκπαιδευτική μεταρρύθμιση έχει καθήκον και υποχρέωση να διευκολύνει όλους τους νέους και πολύ περισσότερο τους εργαζόμενους. Άλλωστε όλοι οι νέοι θεωρητικά αλλά και πρακτικά θα πρέπει να έχουν τις ίδιες ευκαιρίες και δικαιώματα.

Κατόπιν των ανωτέρω και εν όψει ενδεχομένων κινητοποιήσεων των μαθητών, ερωτάται ο κύριος Υπουργός Εθνικής Παιδείας:

Για ποιους λόγους η εκπαιδευτική μεταρρύθμιση, όπως ισχύει σήμερα, λειτουργεί απαγορευτικά για την εξέλιξη των μαθητών των εσπερινών λυκείων της χώρας;

Είναι στις προθέσεις σας να προχωρήσετε σε ουσιαστικό διάλογο με τους μαθητές και καθηγητές, ώστε να αντιμετωπιστούν με επιτυχία τα δίκαια πράγματι αιτήματα των μαθητών που φοιτούν στα εσπερινά λύκεια;"

Ο κύριος Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, είναι μια ερώτηση ευαισθησίας και η απάντηση θα είναι επίσης απάντηση ευαισθησίας.

Τα εσπερινά λύκεια λειτουργούσαν και θα συνεχίσουν να λειτουργούν, αλλά όχι ως απλά εσπερινά λύκεια, δηλαδή ενός κατώτερου εκπαιδευτικού θεού. Με την καθιέρωση του Ενιαίου Λυκείου για τα ημερήσια λύκεια μετά την ομογενοποίηση που επήλθε με το νόμο 2525/97 της εκπαιδευτικής μεταρρύθμισης, σκεφθήκαμε ότι, εάν πράγματι είμαστε ευαίσθητοι κοινωνικά απέναντι στα παιδιά και στους μεγάλους που φοιτούν σε αυτά τα εσπερινά λύκεια, θα πρέπει να τα αναβαθμίσουμε και όχι να τα αφήσουμε σε δυσμενή θέση. Σκεφθήκαμε ότι θα ήταν άδικο από κάθε άποψη να μη κάνουμε και τα εσπερινά λύκεια, εσπερινά ενιαία λύκεια.

Βεβαίως είναι μεγαλύτεροι οι χρόνοι. Είναι τέσσερα τα έτη του εσπερινού ενιαίου λυκείου, όπως και πριν. Είναι λιγότερες οι ώρες εσπερινής διδασκαλίας και προφανώς μικρότερη η διάρκεια της ώρας. Θα κάνουμε συνεχώς διάλογο μαζί τους για τα οποιαδήποτε λειτουργικά προβλήματα ανεφύησαν ή θα αναφύονται, έτσι ώστε να λειτουργήσουν ως εσπερινά ενιαία λύκεια.

Επιμένουμε στο να γίνουν εσπερινά ενιαία λύκεια, διότι θέλουμε και ουσιαστικές σπουδές να έχουν και να πάρουν τη γενική στέρεη παιδεία που παρέχει το ενιαίο λύκείο και το απολυτήριο του εσπερινού ενιαίου λυκείου να είναι ένα απολυτήριο ισότιμο και αντίστοιχο με το απολυτήριο του ημερήσιου ενιαίου λυκείου. Δηλαδή, να τους εξασφαλίζει ίσες ευκαιρίες και στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, αλλά και στην αγορά εργασίας.

Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο επιμένουμε ότι θα πρέπει να γίνει και να ολοκληρωθεί στην πράξη αυτή η ισοτιμία του εσπερινού λυκείου με το ημερήσιο λύκείο προς ουσιαστικό όφελος αυτών των παιδιών για να έχουν ίσες ευκαιρίες μ' όλα τα άλλα. Εργάζονται, μοχθούν και δικαιούνται περισσότερο απ' όλα τα άλλα τις ίσες ευκαιρίες.

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία να διαφωνήσει κανείς με την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού όσον αφορά τις προθέσεις και τις κατευθύνσεις, σχετικά με το νομοθέτημα το οποίο αυτήν τη στιγμή υπερασπίζεται.

Πλην, όμως, πρέπει όλοι να καταλάβουμε ότι τα παιδιά αυτά, χωρίς να θέλουμε να υποβαθμίσουμε ούτε τη νοημοσύνη τους ούτε τη διάθεσή τους για πρόοδο και για μάθηση, βρίσκονται σε μία πάρα

πολύ άσχημη κατάσταση, όσον αφορά την έφεση και τη δυνατότητά τους να αφιερώσουν πάρα πολύ χρόνο σχετικά με τα εκπαιδευτικά τους καθήκοντα. Τα παιδιά αυτά θέλουν το απολυτήριο του λυκείου, προκειμένου να το χρησιμοποιήσουν ως ένα τυπικό τίτλο, ως ένα τυπικό προσόν για την περαιτέρω πορεία τους.

Εάν, κύριε Υφυπουργέ, επισκεφθείτε ένα εσπερινό λύκείο του Νομού Λακωνίας, θα δείτε ότι έρχονται παιδιά κουρασμένα από την καθημερινή τους εργασία με τις φόρμες της εργασίας τους για να παρακολουθήσουν τα διάφορα μαθήματα. Δεν μπορούμε, λοιπόν, να ανεβάζουμε τόσο υψηλά τον πήχη των απαιτήσεών μας και να τους λέμε, ελάτε να συναγωνιστείτε με τα παιδιά εκείνα των πρωινών λυκείων, τα οποία έχουν άλλους στόχους, θεμιτούς, φυσικά και αυτούς.

Πιστεύω, ότι πρέπει να το δείτε διαφορετικά το ζήτημα, πιο ρεαλιστικά, για να μεταβάλλετε τον τίτλο, παιδιά ενός κατώτερου εκπαιδευτικού Θεού και να τα κάνετε παιδιά μίας καλύτερης μεταχείρισης και μιας μεγαλύτερης φροντίδας εκ μέρους της πολιτείας.

Βέβαια, αυτό το οποίο λέω, εντάσσεται στο γενικότερο πλαίσιο της εκπαιδευτικής μεταρρύθμισης του νόμου, όπου σήμερα μάλιστα που συζητούμε την επίκαιρη ερώτησή μου βλέπουμε πόσο επίκαιρη κατέστη μετά τις πρόσφατες κινητοποιήσεις στο κέντρο των Αθηνών, τον οποίο σήμερα όλοι, μαθητές, γονείς και καθηγητές κατακεραυνώνουν και καταδικάζουν.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι το πρόβλημα αυτό που με ενδιαφέρει τουλάχιστον στην επίκαιρη ερώτησή μου, είναι ότι πρέπει να δείτε με μεγαλύτερο ρεαλισμό και με υπευθυνότητα το ζήτημα αυτών των παιδιών.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, θέλω να υπογραμμίσω το ποιοτικό στοιχείο αυτής της εκπαιδευτικής μεταρρύθμισης που αγκαλιάζει και τα εσπερινά λύκεια, τα οποία αναβαθμίζει σε Εσπερινά Ενιαία Λύκεια. Από αυτά τα εσπερινά ενιαία λύκεια θα προκύψει ένας τίτλος, ένας τίτλος όμως που έχει αξία, ενώ ο παλιός δεν είχε. Ο μαθητής που έβγαζε το εσπερινό λύκείο στο παρελθόν και έπαιρνε το απολυτήριο δεν μπορούσε να μπει στο πανεπιστήμιο ή σε κανένα Τ.Ε.Ι. χωρίς να δώσει Γενικές Εξετάσεις.

Τώρα τι γίνεται; Με το απολυτήριο του Εσπερινού Ενιαίου Λυκείου εγγράφεται σε πανεπιστήμιο ή Τ.Ε.Ι. Το Απολυτήριο θα είναι ένας τίτλος και πρέπει να είναι, με αντίκρουσμα, πράγμα που σημαίνει ότι, εάν μπορούν να τον πάρουν, θα τον πάρουν, γιατί αυτό σημαίνει εξέλιξη πανεπιστημιακή και σε Τ.Ε.Ι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Εάν ήθελε να πάει σε πανεπιστήμιο, δεν θα πήγαινε σε νυχτερινό λύκείο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Εάν τυχόν δεν μπορούν να τον πάρουν, παρά τις διευκολύνσεις που με τόση ευαισθησία δίδει το Υπουργείο Παιδείας, υπάρχουν και τα Εσπερινά Τεχνικά Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια. Για όνομα του Θεού! Δεν σημαίνει ότι όλοι πρέπει να πάνε στο πανεπιστήμιο επειδή εμείς ανοίξαμε τις πόρτες. Δεν είναι μόνο όποιος θέλει, αλλά και όποιος μπορεί. Το σύστημα είναι και αξιοκρατικό, είναι ένα σύστημα που ανοίγει σε όλα τα μέλη της κοινωνίας πόρτες και δίνει διεξόδους προς κάθε κατεύθυνση. Αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι τα δίνει και αναξιοκρατικά. Και εμείς λέμε σε αυτά τα παιδιά, σας δίνουμε τέσσερα χρόνια αντί για τρία, σας δίνουμε περιορισμένο χρόνο εσπερινής διδασκαλίας, σας δίνουμε περιορισμένο χρόνο ωριαίας διδασκαλίας. Παρατείνουμε το πρόγραμμα στο χρόνο, αλλά ζητούμε από σας μία συμμετοχή σε ένα πρόγραμμα που σας δίνει δυνατότητες που δεν σας έδινε ποτέ στο παρελθόν το απολυτήριο λυκείου. Άρα, όταν τους δίνεις μεγαλύτερες δυνατότητες και καλύτερες προοπτικές, τους αναβαθμίζεις. Αυτό δεν σημαίνει όμως, ότι θα υποβαθμίσουμε και θα κουρελιάσουμε έναν τίτλο που

έχει αξία και αντίκρουσμα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Τα παιδιά αυτά έχουν άλλη κατεύθυνση, κύριε Υπουργέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Υπάρχουν και Τ.Ε.Ε. Δεν θα μπουν όλοι στα πανεπιστήμια!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση έχει τελειώσει.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: ...

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Θα παρακαλέσω να μη γραφεί ούτε μία λέξη από το διάλογο που κάνουν ο κύριος Υπουργός και ο κύριος συνάδελφος στα Πρακτικά.

Τρίτη είναι η με αριθμό 114/9.11.1998 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Ευστρατίου Κόρακα προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με την πρόσφατη συντριβή του αεροσκάφους "Μιράζ 2000 της Πολεμικής Αεροπορίας στον Ωρωπό, την αυξανόμενη συχνότητα ατυχημάτων κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Κόρακα έχει ως εξής:

"Η Πολεμική Αεροπορία μετά την πρόσφατη συντριβή ενός επιπλέον "Μιράζ 2000" στον Ωρωπό, θρηνεί ένα ακόμη νεκρό πιλότο, ο οποίος προτίμησε να χάσει τη ζωή του παρά να αφήσει το αεροσκάφος να πέσει σε κατοικημένη περιοχή.

Είναι η τέταρτη πτώση μαχητικού αεροσκάφους το 1998 και η εξηκοστή από το έτος 1987 με τριάντα επτά συνολικά νεκρούς (χωρίς να συμπεριλαμβάνεται η πτώση δύο μεταγωγικών C-130).

Καταλογίζονται βαριές ευθύνες στο Υπουργείο Άμυνας γιατί μέχρι σήμερα δεν έχει δώσει καμία πειστική απάντηση για το τι φταίει και έχουμε τόσο συχνά τραγωδίες με ανθρώπινα θύματα.

Μπροστά σε αυτήν την τραγική κατάσταση εύλογα τίθενται τα ερωτήματα, τα οποία καλείται ο κύριος Υπουργός να απαντήσει:

Φταίει η πίεση που υφίστανται και ο φόρτος εργασίας που σηκώνουν οι πιλότοι, υπάρχει ανεπαρκής εκπαίδευση, υπάρχουν κατασκευαστικά προβλήματα με τα αεροπλάνα και προβλήματα στη συντήρησή τους;

Οι ευθύνες γίνονται μεγαλύτερες, αφού η αυξανόμενη συχνότητα των ατυχημάτων αποδεικνύει ότι δεν παίρνονται τα απαραίτητα μέτρα για να αντιμετωπιστεί το τεράστιο πρόβλημα."

Ο Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας, κ. Αποστολάκης έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε Πρόεδρε, πριν ξεκινήσω την ομιλία για την απάντηση στο επίμαχο ζήτημα θα ήθελα να εκφράσω και από το Βήμα της Βουλής προς την οικογένεια του υποσημηναγού Νικολάου Παρούση, τα συλλυπητήριά μου για το χαμό του άριστου αυτού αξιωματικού.

Όσον αφορά τις συνθήκες κάτω από τις οποίες έγινε το συγκεκριμένο ατύχημα, δεν μπορώ να διατυπώσω οποιαδήποτε άποψη, πριν πάρω στα χέρια μου το πόρισμα της επιτροπής, η οποία διερευνά με κάθε δυνατή λεπτομέρεια τις ειδικότερες συνθήκες κάτω από τις οποίες έγινε.

Αποτελεί πάγια τακτική της Πολεμικής Αεροπορίας η διερεύνηση κάθε αεροπορικού ατυχήματος σε βάθος και σε όλα τα επίπεδα διοίκησης, ώστε να βρίσκονται τα ακριβή αίτια και να λαμβάνουν τα κατάλληλα προληπτικά μέτρα για την αποφυγή επανάληψης παρομοίων ατυχημάτων. Απόδειξη ότι γίνεται εκτεταμένη διερεύνηση των συμβάντων και λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα είναι ότι ο δείκτης ατυχημάτων για το 1998 είναι σχεδόν όμοιος με αυτόν της δεκαετίας, αλλά και με το μέσο όρο των αντίστοιχων μελών του ΝΑΤΟ και γενικότερα των ευρωπαϊκών χωρών. Παρά το γεγονός ότι οι δικοί μας πιλότοι αντιμετωπίζουν μία καθημερινή απειλή και οι απαιτήσεις της εκπαίδευσης δεν είναι όμοιες με αυτές που υπάρχουν για τις άλλες αεροπορίες, κανείς, κύριε συνάδελφε, δεν αρνήθηκε την ύπαρξη φόρτου εργασίας για το προσωπικό της Πολεμικής Αεροπορίας που είναι ένα αναγκαίο κακό για τους άνδρες που εργάζονται. Είμαστε καθημερινά

αντιμέτωποι με έναν αντίπαλο και οι δικοί μας πιλότοι και κατ' επέκταση και τεχνικοί ζουν καθημερινά σε συνθήκες οιοσδήποτε πολέμου. Πολλές φορές υπερβαίνουν τα όρια τόσο τα δικά τους, όσο και των αεροσκαφών, στην προσπάθειά τους να εκμεταλλευθούν κάθε δυνατότητα και να υπερέχουν έναντι των αντιπάλων τους.

Η εκπαίδευση του τεχνικού, όσο και του ιπτάμενου προσωπικού, το οποίο θέτει ο κύριος συνάδελφος, είναι κατανοητό απ' όλους ότι, προκειμένου η μαχητική ικανότητα της αεροπορίας να αυξάνεται, απαιτείται συνεχής ρεαλιστική και σκληρή εκπαίδευση, έτσι ώστε να διαμορφώνονται κατάλληλες συνθήκες για την ασφαλή εκτέλεση των πτήσεων.

Η Πολεμική Αεροπορία έχοντας ως στόχο τη διατήρηση του μεγίστου της μαχητικής ικανότητας των χειριστών, συμπεριλαμβάνει στο πρόγραμμά της ασκήσεις μεγάλου βαθμού δυσκολίας, έτσι ώστε να είναι δυνατή η διατήρηση της ποιοτικής υπεροχής έναντι των εξ ανατολών αντιπάλων.

Η εκπαίδευση δεν μένει ποτέ στατική, αναπροσαρμόζεται συνεχώς, παρακολουθώντας εκ του σύννεγγυς τις εξελίξεις σε όλα τα επίπεδα. Υπάρχει συνεχής αναθεώρηση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων και υιοθετείται κάθε αλλαγή που κρίνεται ότι είναι θετική για την πτήση της Πολεμικής Αεροπορίας.

Στο σημείο αυτό θέλω να επισημάνω ότι η τεχνολογία σε συνδυασμό με την εκπαίδευση, δεν μένουν απλά στο θεωρητικό επίπεδο, αλλά βρίσκουν άμεση εφαρμογή στον υψίστης σημασίας τομέα της συντήρησης. Θέλω να σας βεβαιώσω ότι κατά τη συντήρηση των αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας, ακολουθούνται με θρησκευτική ευλάβεια τα ποιοτικά πρότυπα και σε καμία περίπτωση δεν διανοούμεθα να αφήσουμε ένα αεροπλάνο να απογειωθεί, αν δεν έχει προηγηθεί εξονυχιστικός έλεγχος σε κάθε ξεχωριστό κομμάτι του.

Θα συνεχίσω αν χρειασθεί στη δευτερολογία μου.

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

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλουμε κατ' αρχήν κι εμείς να εκφράσουμε τη λύπη μας για το χαμό ενός στελέχους των Ενόπλων Δυνάμεων και να εκφράσουμε, επίσης, τα συλλυπητήριά μας στην οικογένειά του.

Είναι πράγματι τραγικό και νομίζω ότι πρέπει να συμφωνήσουμε όλοι πως πρέπει να μπει ένα τέρμα. Δεν πάει άλλο. Κάθε τόσο έχουμε πτώσεις αεροπλάνων, έχουμε το χαμό ανθρώπων, αλλά και αεροσκαφών.

Φυσικά για το συγκεκριμένο πιλότο αξίζει και φόρος τιμής, γιατί προτίμησε να χάσει τη ζωή του, παρά να ρίξει το αεροπλάνο του σε κατοικημένες περιοχές και να σωθεί.

Τίθενται, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, μία σειρά καυτών ερωτημάτων. Πόσες ώρες πτήσεις και γιατί; Φυσικά θα μας πείτε ότι είναι η ελληνοτουρκική ένταση, είναι η πρόκληση που έχουμε από την Τουρκία, αλλά και αυτές, φοβόμαστε πολύ, ότι είναι παιχνίδια, που οργανώνουν οι ιμπεριαλιστές για τους γνωστούς σκοπούς.

Είπατε ότι δεν υπάρχει θέμα εκπαίδευσης. Εμείς επιμένουμε ότι πρέπει να εξεταστεί και αυτό.

Θέλουμε να ρωτήσουμε: Υπάρχει επάρκεια ανταλλακτικών; Υπάρχουν προβλήματα κατασκευής; Οι προδιαγραφές των αεροσκαφών αυτών ταιριάζουν στα ελληνικά δεδομένα, φυσικό περιβάλλον και ανάγκες; Υπάρχει διαφάνεια στην αγορά αυτών των αεροπλάνων; Κατά τη γνώμη μας, όχι. Είναι επαρκή τα συνεργεία συντήρησης στους τόπους, που σταθμεύουν τα αεροπλάνα; Έχουμε ή δεν έχουμε συρρίκνωση της πολεμικής βιομηχανίας μας και ειδικά της αεροπορικής στο βαθμό, που πραγματικά είναι ανεπίτρεπτος; Υπάρχει, επίσης, κομματισμός, δηλαδή χρησιμοποιοούνται, αξιοποιούνται οι καταλληλότεροι, οι καλύτεροι αξιωματικοί ή γίνονται τέτοιες κομματικές διακρίσεις;

Κατά τη γνώμη μας, υπάρχουν όλα αυτά τα προβλήματα, που πρέπει να αντιμετωπιστούν και χρεώνουν με τεράστιες ευθύνες την Κυβέρνηση.

Υπάρχει επίσης, ένα άλλο ερώτημα: 'Εχουμε εξετάσει το ενδεχόμενο παρεμβολών, έστω και πειραματικά, από τους Αμερικανούς και τους Τούρκους;

Κατά συνέπεια, δεν μας πείθει ο ισχυρισμός που συχνά-πυκνά - σήμερα δεν τον επανέλαβε ο κύριος Υφυπουργός- προβάλλεται από Κυβέρνηση και άλλους κύκλους, ότι είναι ο ανθρώπινος παράγοντας, είναι τα λάθη κλπ. Φοβόμαστε πολύ ότι πέρα απ' όλα τα άλλα αυτό είναι και μία ασέβεια στη μνήμη των θυμάτων, αυτών των ατυχημάτων.

Αυτό, λοιπόν, που εμείς θέλαμε να τονίσουμε, να υπογραμμίσουμε και με τη σημερινή μας ερώτηση, είναι οι ευθύνες της Κυβέρνησης και να επιμείνουμε να παρθούν επιτέλους τα απαραίτητα μέτρα και να αντιμετωπιστούν σοβαρά όλα τα προβλήματα, που είπαμε προηγούμενα.

Στην επιτροπή και σήμερα μας είπε ο κύριος Υπουργός ότι ο δείκτης ατυχημάτων στη χώρα μας είναι σε καλά επίπεδα, γύρω στο μέσο της Ευρώπης. Αυτό δεν μας πείθει και δεν λέει τίποτα, κύριε Υπουργέ. Εμείς θρηνούμε, μαζί με τις οικογένειές τους και όλο το λαό μας, τα θύματα αυτών των ατυχημάτων και επιμένουμε ότι θα πρέπει να παρθούν μέτρα, ώστε αυτά να εξαλειφθούν ή τουλάχιστον να περιοριστούν δραστικά.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής 'Αμυνας): Εκτιμώ την ευαισθησία του κυρίου συναδέλφου και όλων, κυρίως για τους ανθρώπους βέβαια, αλλά και για το υλικό της Πολεμικής Αεροπορίας.

Θέλω, όμως, να σας διαβεβαιώσω ότι δεν υπάρχει απολύτως κανένα πρόβλημα στα ανταλλακτικά, ούτε στα συνεργεία, τα οποία συντηρούν τα αεροπλάνα.

Είπα στην πρωτολογία μου και επαναλαμβάνω με έμφαση ότι δεν επιτρέπουμε κάτω από οποιοδήποτε συνθήκες να απογειωθεί οποιοδήποτε αεροπλάνο, αν δεν είναι τέλεια προετοιμασμένο και ελεγμένο για την πτήση.

Θέματα κατασκευών μπορεί να υπάρχουν κατά καιρούς, όπως σε όλα τα ανθρώπινα κατασκευάσματα, σε όλα τα μηχανήματα, σε όλα τα μέσα που κινούνται. Παίρνουμε τα μέτρα, που χρειάζονται, ούτως ώστε μόλις ανιληφθούμε οποιαδήποτε ατέλεια ή πιθανό σημείο αδυναμίας, να το διορθώνουμε αμέσως.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι υπάρχει απόλυτη αξιοκρατία. Θα έλεγα ότι υπάρχει μία αυστηρότητα στην επιλογή, τόσο των τεχνικών, όσο και των πιλότων και κυρίως των πιλότων. Επίσης, υπάρχει μία πολύ προσεκτική επιλογή στις αποστολές, οι οποίες τους ανατίθενται.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Μιλώ για τους ανώτερους, κύριε Υφυπουργέ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής 'Αμυνας): Είπα και στην αρχή ότι ο συγκεκριμένος πιλότος ήταν άριστος. Ήταν αρχηγός της σειράς του, δεν είχε κανένα απολύτως πρόβλημα και τελικά βέβαια η προσπάθειά του να διασώσει και το αεροπλάνο, τον έκανε να καθυστερήσει την εγκατάλειψη, αλλιώς πιθανότατα θα εσώζετο.

Ακόμα, δεν υπάρχει κανένα απολύτως πρόβλημα -και πρέπει αυτό να το διαπιστώσετε, ρωτήστε και τεχνικούς, οποιουδήποτε θέλετε- παρεμβολών από οποιονδήποτε, Αμερικανό, Τούρκο ή άλλον στο ατύχημα αυτό, ούτε σε άλλα παρόμοια ατυχήματα.

Λέτε πολλές φορές και πολλοί εκπλήσσονται για το ότι στα ατυχήματα αναφέρεται ο ανθρώπινος παράγων. Είναι γεγονός ότι τόσο στη συντήρηση, όσο και στην πτήση και στη διακυβέρνηση των αεροπλάνων, άνθρωποι βρίσκονται πίσω απ' αυτά. Και βεβαίως ο ανθρώπινος παράγων παίζει πάρα πολύ σημαντικό ρόλο και ιδίως στον αέρα, που είναι σε πολύ ευαίσθητη κατάσταση. Ο άνθρωπος δεν είναι καμωμένος να πετά, ο άνθρωπος είναι καμωμένος να πατάει στο έδαφος.

Οι πτήσεις είναι τόσο απαιτητικές και οι πιλότοι μας προσπαθούν να εκμεταλλευθούν στα όρια, τόσο τις δυνατότητές τους, όσο και τις δυνατότητες των αεροσκαφών, που πάντοτε θα υπάρχει ένας

άνθρωπος πίσω από κάθε τι που συμβαίνει.

Αυτό δεν είναι μομφή, θέλω να το καταλάβετε, αλλά στην προσπάθειά μας να αναλύσουμε προσεκτικά όλα τα αεροπορικά ατυχήματα και να προειδοποιήσουμε τους υπολοίπους, οι οποίοι είναι πιθανό να βρεθούν σε όμοια κατάσταση, για το ποιο είναι το πιθανό αίτιο ή ποια η πιθανή κατάσταση στην οποία θα βρεθούν, αναλύουμε και αναφέρουμε πολύ συχνά τον ανθρώπινο παράγοντα.

Κλείνοντας, θέλω να σας βεβαιώσω ότι το Υπουργείο Εθνικής 'Αμυνας, αλλά ιδιαίτερα η Πολεμική Αεροπορία, παίρνει όλα εκείνα τα μέτρα και καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη συμπίεση του δείκτη ατυχημάτων. Η προσπάθειά μας και ο στόχος μας βέβαια είναι ο μηδενισμός.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Τέταρτη είναι η με αριθμό 111/9-11-98 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Στέλλας Αλφιέρη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την κατοχύρωση "του αυτοδιοίκητου" του Ιόνιου Πανεπιστημίου, τη μεταφορά των λειτουργιών του από την Αθήνα στην Κέρκυρα κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

"Δεκατρία χρόνια μετά την ίδρυσή του το Ιόνιο Πανεπιστήμιο εξακολουθεί να είναι όμηρος του Υπουργείου Παιδείας που επιμένει να μην προχωρά στην κατοχύρωση του αυτοδιοίκητου και τη μεταφορά των λειτουργιών του από την Αθήνα στην Κέρκυρα. Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι ότι το στεγαστικό πρόβλημα παραπέμπεται σταθερά στις καλές, ενώ το μεγαλύτερο μέρος του διδακτικού έργου, έχουν αναλάβει συμβασιούχοι καθηγητές.

Τον περασμένο Ιανουάριο με βάση το ΦΕΚ αρ.8/23-1-98 διορίστηκε καινούρια διοικούσα επιτροπή, στην οποία εξακολουθεί να μην εκπροσωπείται το Τμήμα Μουσικών Σπουδών. Ταυτόχρονα οι περικοπές των προσλήψεων συμβασιούχων καθηγητών, απειλούν με ακόμη μεγαλύτερη υποβάθμιση τη λειτουργία του Πανεπιστημίου.

Οι καθηγητές, οι φοιτητές και οι γονείς είναι αναστατοι. Καταγγέλλουν ότι διάφορα συμφέροντα δεν επιτρέπουν την αυτοδιοίκηση του Ιονίου Πανεπιστημίου, που σήμερα απειλείται με διάλυση εξ αιτίας αυτής της κατάστασης.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Πότε θα προχωρήσει στην κατοχύρωση του αυτοδιοίκητου του Ιονίου Πανεπιστημίου, όπως ορίζει και το άρθρο 16 του Συντάγματος και τη μεταφορά των λειτουργιών του από την Αθήνα στην Κέρκυρα;
2. Τι μέτρα προτίθεται να πάρει για την επαρκή στελέχωση όλων των τμημάτων με μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό και τότε;
3. Τι μέτρα προτίθεται να πάρει για την άμεση επίλυση του στεγαστικού προβλήματος του Ιονίου Πανεπιστημίου;"

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το αυτοδιοίκητο θα επιέλθει μόλις ολοκληρωθούν οι διαδικασίες αυτοδύναμης λειτουργίας των δυο μη αυτοδύναμων τώρα τμημάτων του Ιονίου Πανεπιστημίου, δηλαδή μόλις διοριστούν εννέα μέλη ΔΕΠ, εκ των οποίων τέσσερα τουλάχιστον στη βαθμίδα του καθηγητή ή του αναπληρωτή καθηγητή και οπωσδήποτε τα δύο απ' αυτά θα διοριστούν στη βαθμίδα του καθηγητή, σύμφωνα με το άρθρο 15 του ν.2454/97.

Γι' αυτόν το σκοπό, έχουν ήδη δρομολογηθεί και επιταχύνονται οι διαδικασίες για την ολοκλήρωση και για την πλήρωση αυτών των θέσεων μελών ΔΕΠ, που έχουν δοθεί από το Υπουργείο και συγκεκριμένα αναφέρω:

Στο Τμήμα Μουσικών Σπουδών, για δύο θέσεις ΔΕΠ έχει γίνει η εκλογή. Για τη μια θέση θα γίνει η εκλογή στις 20/11/1998. Για τρεις θέσεις, θα οριστούν οι εισηγητές στη συνεδρίαση εκλεκτορικών σωμάτων, που θα γίνει στις 20/11/1998. Για μια θέση θα εγκριθεί η προκήρυξή της από τη διοικούσα επιτροπή στη συνεδρίασή της στις 11/11/98,

δηλαδή σήμερα.

Πάμε στο Τμήμα Αρχαιονομίας και Βιβλιοθηκονομίας. Για τέσσερις θέσεις μελών ΔΕΠ θα οριστούν τριμελείς εισηγητικές επιτροπές στις 16/11/1998. Για μια θέση θα εγκριθεί η προκήρυξή της από τη διοικούσα επιτροπή στη συνεδρίασή της σήμερα, στις 11/11/98. Για μια θέση που έχει κενωθεί, θα εγκριθεί η επαναπροκήρυξή της από τη διοικούσα επιτροπή στη συνεδρίασή της στις 11/11/98, δηλαδή σήμερα.

Ποια είναι τα υπηρετούντα μέλη ΔΕΠ:

Στο Τμήμα Μουσικών Σπουδών ένα μέλος ΔΕΠ στη βαθμίδα του καθηγητή και ένα μέλος ΔΕΠ στη βαθμίδα του επίκουρου καθηγητή.

Στο Τμήμα Αρχαιονομίας και Βιβλιοθηκονομίας ένα μέλος ΔΕΠ στη βαθμίδα του καθηγητή, τρία μέλη ΔΕΠ στη βαθμίδα του επίκουρου καθηγητή και ένα μέλος ΔΕΠ στη βαθμίδα του λέκτορα.

Για το στεγαστικό πρόβλημα:

Οι εργασίες της Ιονίου Ακαδημίας θα έχουν τελειώσει μέχρι το τέλος του 1999. Η αναπαλαίωση του αγγλικού Αναρρωτηρίου, που βρίσκεται μέσα στο παλαιό Φρούριο, έχει ολοκληρωθεί και στεγάζεται ήδη εκεί το Τμήμα Μουσικών Σπουδών. Προχωρεί η αξιοποίηση του κτιρίου Κρεμαστής και έχουν δρομολογηθεί οι διαδικασίες για τη δημοπράτηση του αγγλικού Νοσοκομείου, που και αυτό βρίσκεται μέσα στο παλαιό Φρούριο.

Έχει επίσης, ξεκινήσει η διαδικασία δημοπράτησης του συμπληρωματικού κτιρίου του Τμήματος Ιστορίας όπου θα στεγασθούν υπηρεσίες του εν λόγω Τμήματος και του Τμήματος Αρχαιονομίας και Βιβλιοθηκονομίας.

Όσον αφορά τώρα τη μεταφορά λειτουργιών από την Αθήνα στην Κέρκυρα -τελειώνει με αυτό, κύριε Πρόεδρε- η Διοικούσα Επιτροπή συνεδριάζει πάντα στην Κέρκυρα, αν και η έδρα της Διοικούσας Επιτροπής είναι στην Αθήνα. Μάλιστα άρχισαν πλέον να ορίζονται, αλλά και να λειτουργούν μόνιμες υπηρεσίες στην Κέρκυρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Η κ. Αλφιέρη έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κύριε Υπουργέ, ομολογώ ότι μου δώσατε μια τεκμηριωμένη απάντηση, αλλά δεν μπορώ να καταλάβω γιατί επιτρέψατε να υπάρξει αυτή η εικόνα διάλυσης για το Ιόνιο Πανεπιστήμιο.

Γνωρίζετε πολύ καλά ότι εδώ και δεκατρία χρόνια δεν έχει κατοχυρωθεί το αυτοδιοίκητο και η έδρα παραμένει στην Αθήνα. Από αυτά που μου είπατε φαίνεται ότι τα πράγματα δεν είναι έτσι. Εγώ σας πιστεύω. Πρέπει να πω όμως ότι πριν από ένα μήνα οι φοιτητές και οι καθηγητές του Πανεπιστημίου σας έστειλαν σχετικό έγγραφο, το οποίο εσείς το αγνοήσατε.

Τα προβλήματα, λοιπόν, που προκύπτουν και έχουν σχέση με τη σωστή και καλή λειτουργία του Ιονίου Πανεπιστημίου είναι συγκεκριμένα. Μου δώσατε κάποιες απαντήσεις. Εγώ δεν μπορώ να πω τίποτα για τις απαντήσεις που μου δώσατε. Τις δέχομαι, θα τις ελέγξω από τη δικιά μου μεριά και θα ξαναεπανέλθω, γιατί με ενδιαφέρει η καλή λειτουργία του Ιονίου Πανεπιστημίου, όπως ενδιαφέρει και εσάς και ενδιαφέρει και την τοπική κοινωνία, γιατί τα αιτήματα που ήρθαν στο γραφείο μου δεν είναι από τη μεριά των καθηγητών. Είναι από τη μεριά των μαθητών που έχουν φύγει από τα σπίτια τους και πληρώνουν διακόσιες χιλιάδες (200.000) δραχμές, για να πάρουν ένα πτυχίο και ξέρετε ότι μέχρι σήμερα δεν έχουν παρακολουθήσει μαθήματα.

Όμως, κύριε Υπουργέ, τελειώνοντας θέλω να σας ζητήσω κάτι, το οποίο δεν έχει σχέση με την ερώτησή.

Έχει συλληφθεί ένας ανήλικος μαθητής. Κρατείται στην ασφάλεια και ζητώ την παρέμβασή σας για να αφαιρεθεί ελεύθερος. Πιστεύω ότι η σωφρονιστική πολιτική και του Υπουργείου Δικαιοσύνης, αλλά και του Υπουργείου Παιδείας, πρέπει να έχει αυτές τις ευαισθησίες.

Και κάτι άλλο. Σας άκουσα σε κάποιο ραδιόφωνο να λέτε για τον κ. Συγγελάκη ότι είναι ένας ανίκανος διευθυντής δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Άρχισα να έχω τύψεις και σκέπτομαι μήπως υπάρχει μια πολιτική διώξη, επειδή χθες βράδυ στην ανάπτυξη της επίκαιρης ερώτησής μου χρησιμοποίησα το έγγραφο που είχε στείλει στην ΕΛΜΕ, για να σας παρουσιάσω τη πραγματική εικόνα

των σχολείων που υπάρχουν στον Πειραιά.

Κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι αυτά τα δύο θέματα έχουν άμεση σχέση με την εκπαίδευση και παρακαλώ να τα αντιμετωπίσετε με ευαισθησία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Νομίζω ότι θα πρέπει να σεβαστούμε τη διαδικασία των επικαίρων ερωτήσεων και να μην την επεκτείνουμε και να τη διευρύνουμε σε θέματα που δεν εμπεριέχονται σε αυτή.

Εγώ προθύμως θα μπορούσα να σας απαντήσω για όλα τα θέματα και για το θέμα του μαθητή, διότι δεν είναι αρμοδιότητα, ούτε επίδειξη ευαισθησίας το να παρεμβαίνει ένα Υπουργείο Παιδείας στη δικαιοσύνη για να λέει αν θα πρέπει ή όχι να αφήσει ένα μαθητή, ο οποίος συνελήφθη και εγώ δεν ξέρω γιατί συνελήφθη.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Είναι ανήλικος, κύριε Υπουργέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Λοιπόν, υπάρχει ποινικός κώδικας, υπάρχει ποινική δικονομία και ο εισαγγελεύς και οι δικαστές γνωρίζουν πολύ καλά τη δουλειά τους.

Ήμουν δικηγόρος δεκαπέντε χρόνια και γι' αυτό ακριβώς δεν μπορώ να πω ότι θα παρέμβουμε εμείς στη δικαιοσύνη, είτε να αφήσει κάποιον ελεύθερο είτε να τον κρατήσει.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Μα, είναι δεκατριών ετών παιδί, κύριε Υπουργέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Δεύτερον, για τον κ. Συγγελάκη θα ήθελα να σας πω το εξής.

Ξέρετε πολύ καλά ότι πρόκειται στο ΠΑ.ΣΟ.Κ., άρα δεν πρόκειται για πολιτική διώξη. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. να κυνηγά το ΠΑ.ΣΟ.Κ. είναι πολιτική διώξη; Αλλά το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και κυρίως το Υπουργείο Παιδείας δεν κινείται με τέτοια κριτήρια.

Ο κ. Συγγελάκης δεσμεύθηκε ρητά απέναντι στον Υφυπουργό του, που του έκανε την τιμή να επικοινωνήσει προσωπικά -τηλεφωνικά- μαζί του, ότι μέχρι την προηγούμενη Δευτέρα θα είχε τοποθετήσει -όπως όλοι οι άλλοι Προϊστάμενοι Διευθύνσεων όλης της χώρας- τους τριάντα αναπληρωτές που περιμένουν έξω από το γραφείο του.

Μου υποσχέθηκε πως θα το κάνει και πέρασε η Δευτέρα και δεν το έκανε.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Δεν έχουν διοριστήριο, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Πολύ ευερέθιστη είναι σήμερα η κ. Αράπη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Εγώ τον κάλεσα να παραιτηθεί και διότι παρέβη το καθήκον του και δεύτερον, διότι είναι ανίκανος και ακατάλληλος ως στέλεχος της εκπαίδευσης.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, το ξέρω κι εγώ το θέμα. Έχω κάνει κι εγώ την ίδια ερώτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μη φωνάζετε, όμως. Για σκεφθείτε τι θα γίνει, αν φωνάζουμε όλοι εδώ μέσα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Και σεις δεν έχετε το δικαίωμα να παρεμβαίνετε στα ενδότερα της διοίκησης της εκπαίδευσης, του Υπουργείου και του κ. Συγγελάκη. Αυτό είναι θέμα δικής μας αρμοδιότητας και σας λέω ότι δεν έχει σημασία τι προσβεί ο κ. Συγγελάκης, σε ποιο κόμμα είναι ή πού αλλού. Είναι ανίκανος για διοίκηση; Να πάει στο σπίτι του. Είναι ικανός; Θα διοικήσει. Δεν θα ταλαιπωρεί τριάντα εκπαιδευτικούς έξω από το γραφείο του σαράντα ημέρες τώρα.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Δεν έχουν διοριστήριο, κύριε Υπουργέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Σας παρακαλώ, θα μπει τάξη, επιτέλους,

στο χώρο της εκπαίδευσης.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Να σέβεστε τη δημοκρατία και τους θεσμούς, κύριε Υπουργέ. Το γνωρίζω ότι δεν έχουν διοριστήριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κυρία Αράπη, αλλά δεν μπορείτε να διαμαρτύρεστε κατ' αυτόν τον τρόπο.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Δεν πειράζει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Πώς δεν πειράζει; Δεν είναι εικόνα, αυτή κυρία Αράπη.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Μα, γιατί να λέει ψέματα ο κύριος Υπουργός;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Πάντως, ο ανήλικος που συνελήφθη, δεν έκανε απολύτως τίποτα. Κακώς τον έχουν στη φυλακή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Πέμπτη είναι η με αριθμό 106/9.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Ιωάννη Αράπη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με την απόδοση τίτλων κυριότητας στους δικαιούχους σεισμόπληκτους των προσφυγικών πολυκατοικιών της Πέτρου Ράλλη στη Νίκαια.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

"Εδώ και δώδεκα χρόνια εκκρεμεί η απόδοση τίτλων κυριότητας στους δικαιούχους σεισμόπληκτους των προσφυγικών πολυκατοικιών της Πέτρου Ράλλη στη Νίκαια, με αποτέλεσμα την αδυναμία άσκησης οποιουδήποτε αστικού δικαιώματος (κληρονομιά, γονική παροχή κλπ.) των ιδιοκτητών επί της περιουσίας τους.

Οι πιο πρόσφατες πληροφορίες που διαθέτω λένε ότι η υπόθεση καθυστερεί στη νομική υπηρεσία του Υπουργείου και πως τελικά θα αποφαινόταν περί αυτού τετραμελής επιτροπή, υπό τον αρμόδιο Υφυπουργό κ. Βερελή.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Γιατί καθυστερεί τόσο πολύ η υπόθεση αυτή, που αφορά ένα μεγάλο αριθμό οικογενειών χαμηλού εισοδήματος;

2. Ποια ήταν η γνωμοδότηση της τετραμελούς επιτροπής (εάν αυτή συνήλθε επί του θέματος) και τότε εν τέλει προβλέπεται να γίνει η απόδοση των τίτλων."

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, στους μεγάλους σεισμούς το 1981, ένα ολόκληρο συγκρότημα προσφυγικών πολυκατοικιών στη Νίκαια υπέστη σοβαρές ζημιές. Αυτό οδήγησε στην τεχνική ανάγκη, για λόγους ασφάλειας, να κατεδαφιστεί το σύνολο των εννέα αυτών προσφυγικών πολυκατοικιών.

Σε ένα τμήμα της έκτασης, που καταλάμβαναν αυτές οι εννέα προσφυγικές πολυκατοικίες, το ΥΠΕΧΩΔΕ τότε ανέλαβε και κατασκεύασε, με δαπάνες του προϋπολογισμού δημοσίων επενδύσεων, τρία οικοδομικά συγκροτήματα προς στέγαση των σεισμόπληκτων που διέμεναν σ' αυτές τις πολυκατοικίες.

Συνολικά κατασκευάστηκαν εκατόν είκοσι διαμερίσματα των δύο και τριών δωματίων, το δε υπόλοιπο της έκτασης διαμορφώθηκε σαν χώρος πρασίνου.

Προκειμένου να καταστεί δυνατό το ΥΠΕΧΩΔΕ να αναλάβει απευθείας την κατασκευή των πιο πάνω πολυκατοικιών, οι ιδιοκτήτες των προσφυγικών διαμερισμάτων υπέγραψαν συμβολαιογραφικές πράξεις με τις οποίες παραιτήθηκαν, υπέρ του ελληνικού δημοσίου, κάθε δικαιώματος κυριότητας, νομής και κατοχής, όπως ήταν απαραίτητο, με την υπ' αριθμόν 327 απόφαση της Νομισματικής Επιτροπής.

Η κατασκευή των νέων πολυκατοικιών έχει περαιωθεί και οι δικαιούχοι κατοικούν από το 1986, ύστερα από κλήρωση που έγινε και απομένει μόνο η επίδοση των παραχωρητηρίων, προκειμένου να ολοκληρωθεί η διαδικασία αποκατάστασής τους. Έχουν συνταχθεί και έχουν υπογραφεί οι απαραίτητες συμβολαιογραφικές πράξεις και έχει γίνει σύσταση οριζόντιας ιδιοκτησίας και ο κανονισμός των πολυκατοικιών.

Η οριστική παραχώρηση δεν έχει γίνει, όπως σωστά επισημαίνει ο κ. Αράπη, για δύο λόγους.

Ο πρώτος λόγος είναι ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ δεν έχει την πλήρη κυριότητα του οικοπέδου επί του οποίου κατασκευάστηκαν οι πολυκατοικίες, διότι οι δύο από τους ιδιοκτήτες δεν υπέγραψαν τις πράξεις της παραχώρησης, με αποτέλεσμα να μην έχει παραχωρηθεί στο δημόσιο πλήρως το οικόπεδο, πάνω στο οποίο υπάρχουν αυτές οι ιδιοκτησίες.

Ο δεύτερος λόγος είναι η αδυναμία που είχε τότε η Εθνική Κτηματική Τράπεζα να συνάψει απευθείας δανειστικές συμβάσεις, όπως καθόριζε η απόφαση της Νομισματικής Επιτροπής και στη συνέχεια να καταθέσει τα χρήματα σε λογαριασμό των δημοσίων επενδύσεων, με αποτέλεσμα να γίνει αυτό απευθείας από τους λογαριασμούς του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Αυτό το οποίο έχει κάνει το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. προκειμένου να λύσει αυτό το πραγματικό πρόβλημα που ταλανίζει αυτές τις εκατόν είκοσι οικογένειες είναι να ζητήσει -το έκανα εγώ πριν από λίγο καιρό- τη γνώμη της νομικής υπηρεσίας του Υπουργείου καθώς και της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου και πιστεύω ότι μέσα στο επόμενο διάστημα μέσα στους προσεχείς τρεις μήνες θα υπάρξει τρόπος ώστε να γίνει δυνατή η οριστική παραχώρηση των διαμερισμάτων στους δικαιούχους.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΡΑΠΗΣ: Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι αυτό το πρόβλημα είναι δώδεκα χρόνια. Ήταν προσφυγικές κατοικίες, ήρθαν οι σεισμοί και έγινε αυτή η ανακατάταξη που είπατε. Στα δώδεκα αυτά χρόνια δεν κατορθώσατε να δώσετε τους τίτλους που θα έπρεπε να δοθούν.

Εμείς λέμε ότι εσείς σαν Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. το πήρατε αντιπαροχή το οικόπεδο. Τα δεκαπέντε καταστήματα τα εξασφαλίσατε και τους τίτλους αυτών των ιδιοκτητών δεν μπορούν ούτε να μεταπουλήσουν ούτε να τα μεταβιβάσουν (γονικές παροχές ΚΑΠ). Υπάρχει μια σοβαρή εκκρεμότητα.

Πότε, κύριε Υπουργέ, θα γνωματεύσει η αρμόδια επιτροπή; Στους κατοίκους αυτούς συνέχεια λέγεται ότι θα γνωματεύσει μια επιτροπή και θα αποφασίσει για να γίνει η οριστική παραχώρηση.

Επίσης για ποια χρέη μιλάτε, κύριε Υπουργέ; Οι κάτοικοι δεν έχουν πάρει κανένα δάνειο. Ρυθμίστε τα επιτέλους ουδεμία σύμβαση έχουν υπογράψει για δάνεια. Εάν υπάρχει τέτοιο πρόβλημα οικονομικό πρέπει οριστικά να το λύσετε. Θα πρέπει να βάλετε χρονοδιάγραμμα. Είπατε για τρεις μήνες. Θα δούμε. Θα το φτιάξετε στους τρεις μήνες; Θα τελειώσει οριστικά η υπόθεση των κατοίκων;

Και κάτι άλλο. Τα δεκαπέντε καταστήματα αν είναι δυνατόν να παραχωρηθούν στο Δήμο της Νίκαιας που έχει ανάγκη για τέτοιους κοινόχρηστους χώρους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο και παρακαλώ επισπεύσατε γιατί ο προϋπολογισμός αναμένει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Νομίζω ότι στην πρωτολογία μου ανέφερα τους λόγους για τους οποίους δεν μπόρεσε να γίνει δυνατή η μεταβίβαση των διαμερισμάτων, το νομικό κώλυμα το οποίο υπάρχει. Βεβαίως, δεν έχουν πάρει απ'ευθείας δάνειο. Η απάντηση την οποία περιμένουμε από την Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου πιστεύω ότι μέχρι το τέλος της χρονιάς θα υπάρχει ώστε το επόμενο τρίμηνο να μπορέσουμε να ρυθμίσουμε το θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ευχαριστώ, κύριε Υφυπουργέ.

Η συνάδελφος κ. Μαριέτα Γιαννάκου-Κουτσίκου, καθώς επίσης και ο συνάδελφος κ. Ακήφογλου Μπηρόλ ζητούν ολιγόμηρη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Εγκρίνει το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς, το Σώμα ενέκρινε.

Επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Η πρώτη με αριθμό 90/5.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ροβέρτου Σπυρόπουλου προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης σχετικά με τη δικαστική υπαγωγή δεκαπέντε (15) κοινοτήτων του

Δήμου Βόρειας Κυνουρίας Αρκαδίας στο Εφετείο Ναυπλίου διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Επίσης, η δεύτερη με αριθμό 103/6.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Σούρλα προς τους Υπουργούς Δικαιοσύνης, Δημόσιας Τάξης, σχετικά με τον εγκλεισμό στις φυλακές Κορυδαλλού δεκαετήχρονης από τη Θεσσαλονίκη, την έλλειψη σωφρονιστικού καταστήματος για ανήλικους κλπ. διαγράφεται, λόγω κωλύματος των κυρίων Υπουργών.

Τρίτη είναι η με αριθμό 113/9.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Ανεξάρτητου Βουλευτή κ.Αναστασίου Παπαληγούρα προς τους Υπουργούς Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης σχετικά με τη λήψη μέτρων επίλυσης του προβλήματος στέγασης των Νηπιαγωγείων του Νομού Κορινθίας.

Η επίκαιρη ερώτηση σε περίληψη έχει ως εξής:

"Έντονο στεγαστικό πρόβλημα αντιμετωπίζουν τα Νηπιαγωγεία της Κορινθίας. Τα περισσότερα απ'αυτά δεν στεγάζονται σε δημόσια διδακτήρια -με κατάλληλες αίθουσες, αυλές κλπ.-, αλλά σε τελείως ακατάλληλους μισθωμένους χώρους προοριζόμενους κυρίως για καταστήματα (ισόγεια πολυκατοικιών, κλπ.).

Οι απαράδεκτες συνθήκες στέγασης της πλειονότητας των Νηπιαγωγείων του Νομού Κορινθίας προβληματίζουν, όπως είναι φυσικό, έντονα τους γονείς, που γνωρίζουν ότι τα μικρά παιδιά τους περνούν πολλές ώρες την ημέρα σε τελείως ακατάλληλους -μερικές φορές και επικίνδυνους- για την ηλικία τους χώρους. Είναι επομένως ανάγκη να δοθεί άμεση προτεραιότητα στο θέμα της εξεύρεσης κατάλληλων χώρων στις πόλεις του νομού, όπου θα μπορούσαν να ανεγερθούν διδακτήρια Νηπιαγωγείων, που θα πληρούν τις ανάλογες προδιαγραφές.

Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

Προτίθενται να μεριμνήσουν, ώστε οι αρμόδιοι φορείς να προβούν το ταχύτερο δυνατόν στις αναγκαίες ενέργειες για την εξεύρεση κατάλληλων προς ανέγερση δημοσίων διδακτηρίων χώρων στις πόλεις της Κορινθίας, για να λυθεί επιτέλους το κτιριακό πρόβλημα των Νηπιαγωγείων, που σήμερα στεγάζονται σε ακατάλληλους μισθωμένους χώρους βάσει συγκεκριμένου προγραμματισμού και ιεράρχησης, δεδομένου ότι δεν είναι πρόδηλα εφικτή η συνολική και άμεση λύση του προβλήματος;"

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα κατάρχην να υπενθυμίσω στο συνάδελφο που υποβάλλει την ερώτηση αυτή ότι, από το 1994 τα σχολεία ανήκουν στην ιδιοκτησία και φροντίδα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Εγγράφονται σχετικές πιστώσεις για την επισκευή, για τη συντήρηση και τα λειτουργικά τους έξοδα στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις. Και εκείνες έχουν την εποπτεία, τη φροντίδα, σε συνεργασία με τους δήμους για τη συντήρηση και επισκευή των σχολικών κτιρίων.

Απευθύνθηκε, λοιπόν, το Υπουργείο Παιδείας στον αρμόδιο νομάρχη ο οποίος μας έδωσε μία πλήρη αποτύπωση της πραγματικής κατάστασης της σχολικής στέγης πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης στο Νομό Κορινθίας.

Όλα τα σχολεία της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, δημοτικά και νηπιαγωγεία, λειτουργούν με πρωινή βάρδια εκτός από δύο, το 2ο και 10ο Δημοτικό Σχολείο Κορίνθου. Αυτά θα λειτουργούν το πρωί χωρίς βάρδια απογευματινή μέσα στους επόμενους μήνες, μετά την ολοκλήρωση της ανέγερσης του διδακτηρίου του 10ου Δημοτικού Σχολείου Κορίνθου.

Από τα εκατόν είκοσι έξι δημοτικά σχολεία που λειτουργούν σήμερα στο νομό στεγάζονται σε δημόσια διδακτήρια τα εκατόν είκοσι τέσσερα και σε μισθωμένα μόνο τα δύο. Είναι το τριθέσιο 7ο Κορίνθου-Ποσειδωνία με τριάντα μαθητές και το μονοθέσιο Καστανιάς με οκτώ μαθητές.

Από τα ογδόντα τέσσερα νηπιαγωγεία που λειτουργούν σήμερα στο νομό, στεγάζονται σε δημόσια διδακτήρια τα σαράντα εννέα και σε μισθωμένες αίθουσες τα τριάντα πέντε, από τα οποία πρώτον, ανεγείρονται και παραδίδονται εντός των προσεχών μηνών τα

δεκαεπτά. Δεν θέλω να τα αναφέρω ένα προς ένα, αλλά ο κύριος συνάδελφος δεν έχει παρά να μου ζητήσει το έγγραφο ή να το πάρει από τη νομαρχία.

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

Δεύτερον, δεν έχει κινηθεί η διαδικασία για την ανέγερση άλλων δημοτικών λόγω έλλειψης καταλλήλων οικοπέδων και μνημονεύει σε ποια.

Τρίτον, έχουν ενταχθεί στο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων και βρίσκονται στο στάδιο σύνταξης της μελέτης το 11ο και το 16ο Νηπιαγωγείο Κορίνθου. Στην τελευταία δε διετία έχουν ανεγερθεί και λειτουργούν τα εξής νηπιαγωγεία Κορινθίας: Του Δερβενίου, της Λυκοποριάς, το 1ο Κιάτου, της Συκεώνας, το 1ο και 2ο Βέλλου, του Περιγαλιού και των Αγίων Θεοδώρων. Ευχαριστώ.

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

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, απευθύνθηκα στο Υπουργείο Παιδείας παράλληλα με το Υπουργείο Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης. Πράγματι γνωρίζω την αρμοδιότητα που έχει ο νομάρχης. Αλλά διάλεξε ο κύριος Υφυπουργός σήμερα να παραστεί και όχι ο συναρμόδιος συνάδελφός του των Εσωτερικών.

Δεύτερον, δεν αναφέρθηκε καθόλου στα δημοτικά σχολεία του Νομού Κορινθίας. Εσείς, κύριε Υφυπουργέ, αναλώσατε το μεγαλύτερο μέρος της απάντησής σας σε αυτά. Εγώ αναφέρθηκα αποκλειστικά στα νηπιαγωγεία, τα οποία είναι πράγματι προβληματικά. Η πλειοψηφία των δημοσίων νηπιαγωγείων του νομού στεγάζεται σε χώρους που δεν ανταποκρίνονται ούτε στις στοιχειωδέστερες ανάγκες μικρών παιδιών, που περνούν μάλιστα πολλές ώρες της ημέρας στα σχολεία αυτά: αίθουσες μικρές, κανένα αυλειαί χώρος στις περισσότερες των περιπτώσεων, με ακατάλληλες τουαλέτες κλπ.

Τα περισσότερα τέτοια νηπιαγωγεία δεν λειτουργούν σε επί τούτω κατασκευασθέντα κτίρια, αλλά στεγάζονται σε ακατάλληλους μέχρι και επικίνδυνους μισθωμένους χώρους, που προορίζονται μάλιστα, κυρίως για καταστήματα. Τις περισσότερες μάλιστα φορές στεγάζονται σε ισόγεια πολυκατοικιών των πόλεων.

Αυτή είναι η κατάσταση ενδεικτικά για τα δεκαπέντε από τα δεκαεπτά νηπιαγωγεία Κορίνθου, τα δύο από τα έξι του Κιάτου, τα δύο από τα τρία του Ξυλόκαστρου, τα τέσσερα από τα τέσσερα του Λουτρακίου, τα δύο από τα δύο του Ζευγολατιού, αλλά και για τα νηπιαγωγεία των Αγίων Θεοδώρων και της Αρχαίας Κορίνθου.

Και βέβαια τα προβλήματα των νηπιαγωγείων δεν περιορίζονται μόνο στη στέγαση. Πρόβλημα υπάρχει και με το αριθμητικά ανεπαρκές προσωπικό και με την ανύπαρκτη υλικοτεχνική υποδομή.

Θέλω να συμπεράνω ότι η εικόνα αυτών των παραμελημένων νηπιαγωγείων δεν είναι συμπτωματική. Επιβεβαιώνεται επί χρόνια και ισχύει φοβούμαι για όλη την επικράτεια. Και είναι εικόνα που έρχεται σε αντίθεση με τη σύγχρονη επιστημονική αντίληψη που επιβεβαίωσε τη φροϋδική θέση για την δραματική κρίσιμότητα της νηπιακής ηλικίας και των εμπειριών της, που συμβάλλουν καθοριστικά στην πνευματική και στην ψυχική εξέλιξη, του ανθρώπου, επηρεάζουν συνολικά τη διαμόρφωση της προσωπικότητας του ατόμου. Αρχίστε τώρα αμέσως αυτό το αναγκαίο πρόγραμμα στέγασης των νηπιαγωγείων, κύριε Υφυπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε συνάδελφε, ο Υφυπουργός της Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων αρμοδίως απήντησε. Κατ' εξοχήν είναι αρμόδιος για το θέμα.

Κύριοι συνάδελφοι, τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα διπλωματικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ", πέντε Βούλγαροι Βουλευτές της ομάδας Ελληνοβουλγαρικής φιλίας.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαιρών ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών θα καταθέσει στο Σώμα τον Απολογισμό και τον Ισολογισμό του Κράτους του οικονομικού έτους 1997 καθώς και το Γενικό Προϋπολογισμό του Κράτους οικονομικού έτους 1999.

Ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών κ. Παπαντωνίου έχει το λόγο.

ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την ιδιαίτερη τιμή να καταθέσω στο Σώμα το Γενικό Προϋπολογισμό του Κράτους οικονομικού έτους 1999, καθώς και τον Απολογισμό και Ισολογισμό του οικονομικού έτους 1997 και να παρακαλέσω, κύριε Πρόεδρε, να ορισθούν ημερομηνίες για τη συζήτηση στη Διάρκη Επιτροπή της Βουλής, καθώς και στην Ολομέλεια του Σώματος.

Καταθέτω επίσης σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 2362/95 τις εκθέσεις των γενικών διευθυντών του Υπουργείου Οικονομικών για την πορεία των εσόδων και των δαπανών του κράτους καθώς και των αποτελεσμάτων των σχετικών φορολογικών ελέγχων. Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση του Προϋπολογισμού στην Ολομέλεια της Βουλής θα αρχίσει στις 17 Δεκεμβρίου -είναι η ημερομηνία που έχει πλέον κατ' έθιμον καθιερωθεί- ημέρα Πέμπτη και σύμφωνα με το άρθρο 123 παράγραφος 1 του Κανονισμού της Βουλής θα ολοκληρωθεί σε πέντε συνεχείς συνεδριάσεις.

Ο Πρόεδρος της Διάρκους Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων θα συγκαλέσει την Επιτροπή για εξέταση του Απολογισμού, του Ισολογισμού και του Γενικού Προϋπολογισμού του Κράτους σε πρώτη συνεδρίαση την Τρίτη 24 Νοεμβρίου.

Σε ό,τι αφορά τον πέραν του οριζόμενου από τον Κανονισμό αριθμό των επιπλέον τριών συνεδριάσεων που θα χρειαστεί να γίνουν, επιφυλάσσομαι αύριο στη Διάσκεψη των Προέδρων να συζητήσουμε και με τους εκπροσώπους των κομμάτων και με τους Προέδρους των επιτροπών και με τον Πρόεδρο της Διάρκους Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων το θέμα και θα γνωστοποιηθεί η απόφαση από τον Πρόεδρο της αρμόδιας επιτροπής στα μέλη.

Νομίζω ότι φέτος υπάρχουν τα χρονικά περιθώρια που είχαμε και πέρυσι, ώστε να γίνει μια αρκετά αναλυτική και επομένως χρήσιμη συζήτηση στην επιτροπή.

Εισερχόμαστε τώρα στη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του νομοσχεδίου, του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, "Οργάνωση του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις".

Για το νομοσχέδιο αυτό, το οποίο θα συζητηθεί σε τρεις συνεδριάσεις, -η μία εξ αυτών, η σημερινή, θα είναι επί της αρχής και οι άλλες δύο επί των άρθρων- έχουν ορισθεί από τη Νέα Δημοκρατία ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπός της ο Βουλευτής κ. Ευάγγελος Μειμαράκης, από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος ως ειδικός αγορητής ο κ. Δημήτρης Κωστόπουλος, από το Συνασπισμό της Αριστεράς και της Προόδου ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο κ. Μουσταφά Μουσταφά και ως ειδική αγορήτρια η κ. Στέλλα Αλφιέρη.

Ο κ. Γεώργιος Κίρκος, εισηγητής της Πλειοψηφίας, έχει το λόγο.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να εισηγήμαι το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών "Οργάνωση του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις".

Οι ταχυδρομικές υπηρεσίες αποτελούν βασικό μέσο επικοινωνίας και είναι συνεπώς ζωτικής σημασίας για όλες σχεδόν τις κοινωνικές δραστηριότητες. Η διαμόρφωση ενός αποτελεσματικού τομέα

ταχυδρομικών υπηρεσιών στην Ελλάδα, είναι σημαντική προϋπόθεση για την περαιτέρω ανάπτυξη της χώρας.

Η ολοκλήρωση της εσωτερικής ταχυδρομικής αγοράς στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης απαιτεί την περαιτέρω ανάπτυξη ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατοχύρωση των θεμελιωδών αρχών της ελευθερίας στην παραγωγή και την προσφορά τους.

Είναι επόμενο βασικό ο ανταγωνισμός να μπορέσει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο και σε αυτόν τον τομέα της οικονομίας και να υπάρξει ισότιμη μεταχείριση όλων των εμπλεκόμενων επιχειρηματικών παραγόντων.

Ο τομέας των ταχυδρομικών υπηρεσιών βρίσκεται σε κατάσταση αναδιατάξεων και μετασχηματισμού εξαιτίας της επίδρασης της τεχνολογίας στις δομές του. Η διεθνής κατάσταση χαρακτηρίζεται από ισχυρή τάση εκσυγχρονισμού και άνοιγμα των ταχυδρομικών αγορών.

Η ανάπτυξη της ελληνικής ταχυδρομικής αγοράς παρουσιάζει σημαντική υστέρηση από όλες τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες και οι εξής τρεις διαπιστώσεις το βεβαιώνουν:

Πρώτον, ο αριθμός των διακινούμενων ταχυδρομικών αντικειμένων ανά κάτοικο και ανά χρόνο είναι το 1/6 του μέσου ευρωπαϊκού και μικρότερος του 1/2 της τελευταίας χώρας.

Δεύτερον, ο ανά ταχυδρομικό γραφείο ή πρακτορείο εξυπηρετούμενος αριθμός κατοίκων στη χώρα μας είναι διπλάσιος από το μέσο όρο της Ευρώπης.

Τρίτον, το κόστος αποστολής ταχυδρομικών αντικειμένων είναι το χαμηλότερο στην Ευρώπη, με εξαίρεση την Ισπανία όπου υπάρχει ειδικό καθεστώς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σοβαρή απειλή για όλους τους ταχυδρομικούς φορείς δημόσιους ή ιδιωτικούς, θα προέλθει μεσοπρόθεσμα από τα άλλα μέσα επικοινωνίας, όπως τηλεμοιτυπία, ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, δίκτυα δεδομένων κλπ., ενώ εκτιμάται σε ευρωπαϊκό επίπεδο ότι οι δημόσιοι ταχυδρομικοί φορείς, για να είναι ανταγωνιστικοί έναντι των ιδιωτικών, θα πρέπει βραχυπρόθεσμα να προσαρμόσουν τις δομές τους και έτσι να ενισχύσουν τη θέση τους μακροπρόθεσμα για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού, που θα είναι ακόμη ισχυρότερος στο μέλλον.

Στη χώρα μας ο Οργανισμός των Ελληνικών Ταχυδρομείων είναι δημόσια επιχείρηση κοινής ωφέλειας που έχει καταξιωθεί στη συνεδίηση του Έλληνα πολίτη παρέχοντας υπηρεσίες με συνέπεια σε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια. Με τη σημερινή δε επωνυμία του και την εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, λειτουργεί από το 1970 υπό μορφή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου και ανήκει στο ελληνικό δημόσιο και χάριν του δημόσιου συμφέροντος.

Από το 1972 και μετά, παράλληλα με τη λειτουργία των ΕΛ.ΤΑ., άρχισαν να δραστηριοποιούνται στη χώρα μας και ιδιωτικές εταιρίες που παρείχαν ταχυδρομικές υπηρεσίες στα μεγάλα κυρίως αστικά κέντρα.

Η είσοδος των εταιριών αυτών στην ταχυδρομική αγορά έγινε ανεξέλεγκτα, χωρίς την ύπαρξη του αναγκαίου κανονιστικού πλαισίου. Έτσι, η ταχυδρομική αγορά στην Ελλάδα διαμορφώθηκε με τους δικούς της κανόνες, ενσωματώνοντας όλα τα στοιχεία μιας άναρχης ανάπτυξης.

Και ενώ, σύμφωνα με ρητές διατάξεις νόμων, ο Οργανισμός των ΕΛ.ΤΑ. φέρεται ως αποκλειστικός φορέας παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών, η ταχυδρομική αγορά έχει διαμορφώσει καθεστώς πλήρους αναρχίας, χωρίς στοιχειώδεις κανόνες προστασίας του καταναλωτού, αλλά και του οργανισμού, που έχει την αποκλειστική εντολή και ευθύνη να παρέχει ταχυδρομική εξυπηρέτηση σε κάθε γωνιά της ελληνικής επικρατείας.

Στην ουσία ο Οργανισμός των ΕΛ.ΤΑ. προσφέρει ταχυδρομικές υπηρεσίες σε ολόκληρη τη χώρα και διασυνورياκά σε μόνιμη βάση και σε προσιτές τιμές. Η υποχρέωση αυτή έχει ως συνέπεια για τον Οργανισμό των ΕΛ.ΤΑ. την υπερβολική αύξηση του κόστους λειτουργίας του για την κάλυψη όλης της επικράτειας. Ενώ οι άλλες ιδιωτικές εταιρείες, που δραστηριοποιούνται στην ταχυδρομική αγορά, επιλέγουν τις

παροχές δραστηριότητάς του με μοναδικό στόχο το κέρδος στα αστικά κυρίως κέντρα.

Η ανυπαρξία νομοθετικού πλαισίου λειτουργία της ταχυδρομικής αγοράς, η έλλειψη ευελιξίας του δημόσιου τομέα, η εσωστρέφεια του οργανισμού και η γενικότερη έλλειψη πελατοκεντρικού προσανατολισμού, σε όλες τις ΔΕΚΟ, καθώς και η αδυναμία του οργανισμού των ΕΛ.ΤΑ., να προσαρμοσθεί στις απαιτήσεις της αγοράς και να προσφέρει ανταγωνιστικά σύγχρονες υπηρεσίες, είχε σαν αποτέλεσμα να χάσει ζωτικό μερίδιο της ταχυδρομικής αγοράς, κυρίως σε υπηρεσίες που είναι ιδιαίτερα κερδοφόρες όπως: διανομή ταχυδρομικών αντικειμένων από πόρτα σε πόρτα, υπερεπιβόρεια αποστολή ταχυδρομικών αντικειμένων, μεταφορά ταχυδρομικών δεμάτων κλπ.

Έτσι αναπτύχθηκαν πολλές επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, που είχαν τη δυνατότητα, ελλείψει ουσιαστικού ελέγχου, να δραστηριοποιούνται σε υπηρεσίες που ήταν αποκλειστικό δικαίωμα του Οργανισμού των ΕΛ.ΤΑ..

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτακτική προβάλλει σήμερα πλέον η ανάγκη, παράλληλα και συγχρόνως με την εναρμόνιση του ελληνικού δικαίου προς τις ρυθμίσεις που εισάγει η οδηγία 9667 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να θεσπισθούν και κανόνες λειτουργίας της ταχυδρομικής αγοράς, καθώς και διαδικασίες αποτελεσματικής εποπτείας και ελέγχου για την τήρησή τους, με στόχο τον υγιή ανταγωνισμό των φορέων, τη διασφάλιση παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας και την ποιοτική αναβάθμιση των ταχυδρομικών υπηρεσιών για την καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών, στο όφελος των οποίων πρωτίστως αποβλέπει το παρόν νομοσχέδιο, το οποίο έχω την τιμή να εισηγούμαι.

Όσον αφορά τον Οργανισμό των ΕΛ.ΤΑ., θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο οργανισμός δεν μπόρεσε, όλα αυτά τα χρόνια, να παρακολουθήσει συστηματικά τις ραγδαίες μεταβολές του ταχυδρομικού περιβάλλοντος -μακροοικονομικές εξελίξεις, ένταση κοινωνικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας της οικονομίας- με συνέπεια να απαιτούνται σήμερα σύνθετες και συντονισμένες προσπάθειες τόσο σε βραχυπρόθεσμο, όσο και σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, με τη διαμόρφωση ενός πλαισίου εξυγίανσης και ανάπτυξης, το οποίο καταγράφεται στο στρατηγικό και υπηρεσιακό σχέδιο της επιχείρησης το οποίο έχει εκπονηθεί. Αυτό, λοιπόν, το στρατηγικό νομοσχέδιο, το οποίο όπως είπα έχει εκπονηθεί, διασφαλίζει:

Πρώτον, τον υγιή ανταγωνισμό και την θέσπιση κανόνων λειτουργίας της αγοράς.

Δεύτερον, τη ρύθμιση θεμάτων που θα υποστηρίξουν την προσπάθεια επίτευξης των στόχων του στρατηγικού και υπηρεσιακού σχεδίου του Οργανισμού των ΕΛ.ΤΑ..

Συγκεκριμένα, στις 15 Δεκεμβρίου 1997 εκδόθηκε -όπως ανέφερα προηγουμένως- η οδηγία 9766 της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θεσπίζει κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς κοινωνικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών. Η οδηγία αυτή στηρίζεται στο άρθρο 7 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, που προβλέπει την έκδοση μέτρων για την προοδευτική εγκαθίδρυση εσωτερικής αγοράς.

Βασικός στόχος της ελευθέρωσης των ταχυδρομικών υπηρεσιών είναι και η ποιοτική αναβάθμισή τους, όπως χαρακτηριστικά επισημαίνεται στο προοίμιο της εν λόγω κοινοτικής οδηγίας.

Η θεσμική εναρμόνιση επιχειρείται με τη θέσπιση κοινών κανόνων που καθιερώνουν σε κοινοτικό επίπεδο γενικές αρχές, αφήνοντας, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, στα κράτη-μέλη την επιλογή του συστήματος που εναρμονίζει καλύτερα τη δική τους ιδιαίτερη κατάσταση.

Δεύτερον, η ποιοτική αναβάθμιση επιδιώκεται με την εξασφάλιση σε κοινοτικό επίπεδο καθολικών ταχυδρομικών υπηρεσιών που να περιλαμβάνουν ένα ελάχιστο φάσμα υπηρεσιών, δεδομένης ποιότητας και να προσφέρεται σε όλα τα κράτη-μέλη σε τιμή προσίτη, προς όφελος όλων των χρηστών όπου και αν βρίσκονται εντός της Κοινότητας. Η καθολική υπηρεσία πρέπει να καλύπτει

τόσο τις εθνικές, όσο και τις διασυνοριακές υπηρεσίες.

Η κοινοτική οδηγία εξασφαλίζει τις προϋποθέσεις λειτουργίας της καθολικής υπηρεσίας στο πλαίσιο της σταδιακής και ελεγχόμενης ελευθέρωσης της κοινοτικής ταχυδρομικής αγοράς. Θεωρεί δικαιολογημένη υπό ορισμένες προϋποθέσεις τη διατήρηση ενός συνόλου αποκλειστικών υπέρ του φορέα της καθολικής υπηρεσίας, ταχυδρομικών υπηρεσιών. Μεταξύ των υπηρεσιών οι οποίες στη φάση αυτή επιτρέπεται να διατηρηθούν ως αποκλειστικές περιλαμβάνονται η απλή αλληλογραφία, το διαφημιστικό ταχυδρομείο και η εισερχόμενη διασυνοριακή αλληλογραφία εντός των προβλεπόμενων ορίων τιμής και βάρους.

Εδώ, πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ότι η διατήρηση των εν λόγω υπηρεσιών ως αποκλειστικών ήταν και μία σημαντική ελληνική επιτυχία αφού η Ελλάδα υποστήριξε επίμονα στο Συμβούλιο Υπουργών αυτήν την ανάγκη.

Δεύτερον, η απελευθέρωση της κοινοτικής αγοράς, έστω και σταδιακά, όπως επιχειρείται με την κοινοτική οδηγία δημιουργεί μία νέα κατάσταση και διαμορφώνει νέες προοπτικές στον τομέα των ταχυδρομικών υπηρεσιών στη χώρα μας, που αναδεικνύουν και καταδεικνύουν τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει και τους κινδύνους που συνεπάγεται η επερχόμενη τα αμέσως επόμενα χρόνια, πλήρης ελευθέρωση των ταχυδρομικών υπηρεσιών στον κοινοτικό χώρο, αν δεν παρθούν έγκαιρα τα απαραίτητα μέτρα ουσιαστικής προσαρμογής θεσμών και φορέων προς τα νέα δεδομένα που οι κοινοτικές εξελίξεις δημιουργούν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για την ανάπτυξη του Οργανισμού Ελληνικά Ταχυδρομεία καταρτίστηκε, όπως προανέφερα, στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο.

Το στρατηγικό σχέδιο προβλέπει ότι η βασική αποστολή του Οργανισμού είναι η εξέλιξη του σε ένα σύγχρονο και ευέλικτο φορέα, ο οποίος θα λειτουργεί με τους κανόνες της αγοράς, διατηρώντας το χαρακτήρα του ως εταιρεία κοινής ωφέλειας και παροχής καθολικών ταχυδρομικών υπηρεσιών. Παράλληλα οι ταχυδρομικές υπηρεσίες θα παρέχονται ποιοτικά αναβαθμισμένες και σε ανταγωνιστικές τιμές.

Οι επιμέρους στρατηγικοί στόχοι είναι:

Πρώτον, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών. Η βελτίωση της λειτουργικότητας του οργανισμού, η αύξηση των μεριδίων της αγοράς και η βελτίωση της χρηματοοικονομικής του κατάστασης.

Δεύτερον, η προσαρμογή των υπηρεσιών του με βάση τη ζήτηση και τον ανταγωνισμό.

Τρίτον, η αξιοποίηση των ανθρώπινων πόρων.

Το επιχειρησιακό σχέδιο περιλαμβάνει τους ακόλουθους επιχειρησιακούς άξονες και στόχους του, που αφ'ενός ανταποκρίνονται στα δομικά στοιχεία του οργανισμού, αφ'ετέρου σχετίζονται με τους δεδηλωμένους στρατηγικούς στόχους.

Ο πρώτος επιχειρησιακός άξονας αφορά την ανάπτυξη των υπηρεσιών και την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού. Οι επιμέρους επιχειρησιακοί στόχοι περιλαμβάνουν τη βελτίωση της ποιότητας, την αύξηση των μεριδίων αγοράς, την παροχή νέων υπηρεσιών με βάση τις ανάγκες της αγοράς, την αναγνώριση και αντιμετώπιση του ανταγωνισμού και τη σύναψη στρατηγικών συμμαχιών, συνεργασιών, με μεγάλες εταιρείες της Ελλάδος και του εξωτερικού.

Ο δεύτερος επιχειρησιακός άξονας αφορά την αξιοποίηση του ανθρωπίνου δυναμικού, καθώς τα ΕΛ.ΤΑ. ως Οργανισμός παροχής υπηρεσιών χαρακτηρίζεται ως εντάσεως εργασίας. Οι επιμέρους επιχειρησιακοί στόχοι περιλαμβάνουν την αναβάθμιση του επιπέδου εξειδίκευσης και την έναρξη λειτουργίας του κέντρου επαγγελματικής κατάρτισης, τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, την κατανόηση των στόχων του οργανισμού από το προσωπικό, την κάλυψη των πραγματικών αναγκών σε προσωπικό και κυρίως την ισοκατανομή.

Ο τρίτος επιχειρησιακός άξονας αφορά τον τεχνολογικό εξοπλισμό και τη βελτίωση της λειτουργικότητας του δικτύου, ώστε ο οργανισμός να ανταπεξέλθει στις προκλήσεις της αγοράς.

Τέλος, ο τέταρτος άξονας αφορά στη βελτίωση της χρηματοοικονομικής κατάρτισης, η οποία θα επιτευχθεί με την αύξηση του όγκου των παρεχόμενων υπηρεσιών, την προσαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής, τη μείωση των εξόδων μισθοδοσίας σε σχέση με τον κύκλο εργασιών, την αξιοποίηση των διαθεσίμων και την τακτοποίηση οικονομικών εκκρεμοτήτων με το δημόσιο.

Σε ό,τι αφορά το επενδυτικό σκέλος του επιχειρησιακού σχεδίου, οι ενέργειες που απαιτούνται εντάσσονται στο επιχειρησιακό πρόγραμμα "Ταχυδρομεία" συνολικού ύψους περίπου σαράντα ενός δισεκατομμυρίων (41.000.000.000) δραχμών και στο μη συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα του σκέλους αυτού.

Σε ό,τι αφορά το επιχειρησιακό πρόγραμμα "Ταχυδρομεία", έχει εγκριθεί η πρώτη φάση του ύψους περίπου είκοσι τρία δισεκατομμύρια (23.000.000.000) δραχμές έως το 1999 και αναμένεται στις αρχές του 1999 η επέκτασή του κατά δεκαεπτά δισεκατομμύρια (17.000.000.000) περίπου.

Οι επενδύσεις που προβλέπονται στο επιχειρησιακό πρόγραμμα "Ταχυδρομεία" περιλαμβάνουν: Πρώτον, ανάπτυξη και εγκατάσταση πληροφοριακών συστημάτων. Δεύτερον, κατασκευή κτιρίων διαλογής και χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων διαλογής στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Τρίτον, διάφορες προμήθειες, αυτοκίνητα, γραμματοθυρίδες κλπ. Τέταρτον, δράσεις ανάπτυξης πολιτικής ανθρώπινου δυναμικού και κατάρτισης αυτού. Πέμπτον, αναδιοργάνωση οργανισμού. Έκτον, δράσεις ερευνών αγοράς και προώθηση πωλήσεων. Έβδομον, μελέτη αναβάθμισης ταχυδρομικού δικτύου και διαδρομών διανομής. Όγδοον, τεχνική βοήθεια.

Συγχρόνως με αυτά θα υλοποιηθεί και το μη συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα επενδύσεων για την τριετία 1998-2000.

Τέλος στα ΕΛ.ΤΑ. καθιερώθηκε νέο πλαίσιο εργασιακών σχέσεων με συμφωνία διοίκησης και εργαζομένων και υπογράφηκαν συλλογικές συμβάσεις κατάλληλες να υποστηρίξουν την υλοποίηση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδίου των ΕΛ.ΤΑ..

Σε αυτό το σημείο, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σκύψετε με προσοχή και νομίζω ότι κάποια σημεία του υπομνήματος του συλλόγου εργαζομένων υπαλλήλων των ΕΛ.ΤΑ. πρέπει να ικανοποιηθούν.

Εκτιμάται, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι με την εφαρμογή του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδίου ΕΛ.ΤΑ. από το 2001 θα εισέλθει στην κερδοφορία προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, πράγμα το οποίο έχει κατοχυρωθεί στο συμβόλαιο διαχείρισης μεταξύ του δημοσίου και των ΕΛ.ΤΑ..

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα ΕΛ.ΤΑ. από της συστάσεώς τους εμφανίζονται ελλειμματικός οργανισμός επειδή πάντα ήταν υποχρεωμένος να διατηρεί εκτεταμένο δίκτυο που να καλύπτει όλη τη χώρα, καθώς και χαμηλά και υποκοστολογημένα τιμολόγια λόγω της άσκησης εκ μέρους της πολιτείας, κοινωνικής πολιτικής.

Τα ελλείμματα μέχρι 30.6.1993 καλύπτονταν από το κράτος μέσω του ΟΤΕ βάσει του νομοθετικού διατάγματος 496/70 και του προεδρικού διατάγματος 277/75. Με την ψήφιση όμως του ν. 2065/90 το κράτος από 1.7.93 σταμάτησε την παραπάνω κάλυψη χωρίς παράλληλα να προβλεφθούν κάποιοι τρόποι αντιμετώπισής τους, με συνέπεια ο οργανισμός να περιέλθει σε δύσκολη οικονομική κατάσταση. Η οικονομική κατάσταση που είχε διαμορφωθεί στον οργανισμό είχε το 1993 δέκα δισεκατομμύρια επτακόσια σαράντα τέσσερα εκατομμύρια (10.744.000.000) δραχμές. Και για να μην σας κουράζω, θα καταθέσω στα Πρακτικά πίνακα για την κατάσταση μέχρι το 1998 όπου ήταν είκοσι τέσσερα δισεκατομμύρια οκτακόσια έντεκα εκατομμύρια (24.811.000.000) δραχμές.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ.Κίρκος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Οι κυριότεροι παράγοντες που συνέβαλαν στη διαμόρφωση της ανωτέρω κατάρτισης είναι οι ακόλουθοι:

Πρώτον, σημαντική επίπτωση στην επιβάρυνση της οικονομικής κατάστασης είχε η μετατροπή το έτος 1993 συμβάσεων προσωπικού ορισμένου χρόνου σε αορίστου χρόνου με το ν. 1943/90. Θα ενθυμίστε τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Και καταθέτω

πίνακα σε σχέση με την εξέλιξη του προσωπικού ή προσλήψεων προσωπικού από το 1990 μέχρι το 1998 στα Πρακτικά για την ενημέρωσή σας.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κίρκος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Το έτος 1992 δεν υπεγράφη συλλογική σύμβαση εργασίας ενώ το 1993 υπεγράφη συλλογική σύμβαση εργασίας προσωπικού ΕΛ.ΤΑ. που επιβάρυνε από το έτος 1994 και σε ετήσια βάση τις δαπάνες προσωπικού με το οικονομικό αποτέλεσμα δεκαέξι δισεκατομμυρίων (16.000.000.000) δραχμών.

Τρίτον, το έτος 1992 έγινε αναπροσαρμογή του τιμολογίου και από τότε, η επόμενη αναπροσαρμογή των ταχυδρομικών τελών έγινε το 1995, με συνέπεια τον περιορισμό των εσόδων του οργανισμού. Έτσι, η σχετική πτώση του ελλείμματος του 1993 οφείλεται στην αναπροσαρμογή του τιμολογίου κατά 14,6% μεσοσταθμικώς και στις μηδενικές αυξήσεις των μισθών των εργαζομένων. Για την ενημέρωσή σας, καταθέτω τις μεσοσταθμικές αυξήσεις τιμολογίων ΕΛ.ΤΑ. από το 1990 μέχρι το 1997.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Γ. Κίρκος καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τον Οκτώβριο του 1996 αποφασίστηκε από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας η κάλυψη των συσσωρευμένων ελλειμμάτων, από 1.7.93 μέχρι 31.12.95, τα οποία ανήρχοντο στο ποσό των 40,9 δισεκατομμυρίων, με την αντίστοιχη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου των ΕΛ.ΤΑ., για να υπάρξει κάποια εξυγίανση του Οργανισμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλα αυτά τα προβλήματα, που παρουσιάζει η ταχυδρομική αγορά, αλλά και ο Ελληνικός Οργανισμός Ταχυδρομείων, το νομοσχέδιο αυτό τα ρυθμίζει και τα αντιμετωπίζει, καθώς και με την αυστηρή υλοποίηση του σχεδίου ανάπτυξης των ΕΛ.ΤΑ. μας δίνει τη δυνατότητα να ευελπιστούμε ότι και θα εξυγιανθεί η ταχυδρομική αγορά, αλλά και ο Ελληνικός Οργανισμός Ταχυδρομείων θα προχωρήσει καλύτερα, με βάση το ανθρώπινο δυναμικό που διαθέτει, γι αυτό σας καλώ να υπερψηφίσετε το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Ευμοιρίδης ζητά ολιγοήμερη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Από μέρους του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος ορίζεται ως ειδικός αγορητής για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο ο συνάδελφος κ. Ιωάννης Δημαράς.

Ο κ. Γκελεστάθης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ταχυδρομική Υπηρεσία είναι από τις πρώτες δημόσιες υπηρεσίες από συστάσεως του Ελληνικού κράτους και λειτούργησε μέχρι το 1949 ως υπηρεσία των τριών Τ.Τ.Τ. (Ταχυδρομείο, Τηλεγραφείο, Τηλεφωνείο).

Τότε κρίθηκε σκόπιμο να αποσπαστούν οι δύο υπηρεσίες Τηλεφωνία, Τηλεγραφία και να αποτελέσουν τον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών Ελλάδας (Ο.Τ.Ε.). Το Ταχυδρομείο εξακολούθησε να λειτουργεί ως αυτόνομη δημόσια υπηρεσία μέχρι το 1970. Τότε κρίθηκε σκόπιμο να ιδρυθεί Οργανισμός Ελληνικών Ταχυδρομείων με την επωνυμία ΕΛΤΑ, με τη μορφή Νομικού Προσώπου Ιδιωτικού Δικαίου, που ανήκει στο δημόσιο και λειτουργεί χάρη του δημοσίου συμφέροντος.

Κύριοι συνάδελφοι, κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στη Διαρκή Επιτροπή σε τέσσερις συνεδριάσεις, φαίνεται ότι έγινε

διάλογος κωφών, διότι ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών όχι μόνο δεν θέλησε να υιοθετήσει τις σωστές παρατηρήσεις και προτάσεις μας, αλλά αντίθετα προσπάθησε να ωραιοποιήσει την κατάσταση, που επικρατεί στα ΕΛΤΑ, ύστερα από τα πέντε χρόνια διακυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ και τα δύο μισά χρόνια των εκσυγχρονιστών του κ. Σημίτη.

Αποδεικνύεται έτσι ότι ή δεν γνωρίζει την πραγματική κατάσταση ή ότι προσπαθεί να κοροϊδέψει εμάς στη Βουλή αλλά δεν μπορεί. Δεν μπορεί όμως να κοροϊδέψει πλέον τον Ελληνικό λαό. Ίσως όμως να αυτοκοροϊδεύεται.

Οι αναφορές σας, όμως, στα θέματα του ΕΛ.ΤΑ. και οι ανυπόστατοι ισχυρισμοί σας, κύριε Υπουργέ, πρέπει να τονίσω ότι είναι μία επίδειξη πολιτικής υποκρισίας, αλαζονείας και κοινωνικής αναληθίας, όπως θα σας ενημερώσω στη συνέχεια για την κατάσταση που επικρατεί στα ΕΛΤΑ. Είναι, όμως, η πολιτική της Κυβέρνησης των εκσυγχρονιστών του κυρίου Σημίτη και στον τομέα αυτό, όπως είναι και στην Ολυμπιακή Αεροπορία, όπου έγινε ο νόμος για την εξυγίανση και είχε σαν αποτέλεσμα ένα μεγάλο φιάσκο. Ο νόμος για την περαιτέρω εξυγίανση της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν το πολιτικό Βατερλώ για την εταιρεία, αφού οδηγεί πλέον την Ολυμπιακή Αεροπορία στη μετοχοποίηση και στην αναζήτηση στρατηγικού επενδυτή.

Δεν υπάρχουν, όμως, πολιτικές ευθύνες; Δεν καταλογίζονται; Δεν υπάρχουν συνέπειες; Αλήθεια και στην περίπτωση του Γιάκοβλεφ, ο Υπουργός Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης είπε ότι υπάρχουν πολιτικές ευθύνες, τις αναλαμβάνει η Κυβέρνηση και από εκεί και πέρα δεν έγινε τίποτε απολύτως ούτε καταλογισμός ευθυνών ούτε συνέπειες.

Με βαρύγδουπο τίτλο βαπτίσατε το υπό συζήτηση νομοσχέδιο "Οργάνωση του Τομέα Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών". Δηλαδή, μέχρι τώρα δεν υπήρχε καμιά οργάνωση στα Ελληνικά Ταχυδρομεία; Μέχρι τώρα που εξυπηρετείτο ο Ελληνικός λαός, η εθνική οικονομία, οι συναλλαγές με τα ξένα κράτη με τη φιλότιμη και εύορκη υπηρεσία των εργαζομένων στα ΕΛΤΑ, δεν υπήρχε καμιά οργάνωση και έρχεσθε ύστερα από πέντε χρόνια εσείς που είσθε στην εξουσία, να πραγματοποιήσετε οργάνωση; Απλά γίνεται μια τυπική εφαρμογή της οδηγίας 97/67/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1997 που αφορά το πλαίσιο για τη λειτουργία των ταχυδρομικών υπηρεσιών στη Κοινότητα.

Εάν, όμως, είχατε τη βούληση και την ικανότητα, θα έπρεπε να φέρετε ένα νομοσχέδιο με όλες τις διατάξεις των νομοθετικών ρυθμίσεων που δεν καταργούνται, των προεδρικών διαταγμάτων κ.ο.κ., ώστε να είναι ένα ενιαίο, κωδικοποιημένο κείμενο που να είναι στη διάθεση εκείνων οι οποίοι ασχολούνται με τα θέματα του Ταχυδρομείου.

Παγκόσμια ταχυδρομική σύμβαση που είναι νόμος, κανονισμός επιστολικού ταχυδρομείου, κανονισμός ταχυδρομικών δεμάτων που είναι νόμος. Αυτά δεν τα καταργείτε αλλά ούτε και τα αναφέρετε. Αναφέρετε, όμως, διατάξεις του κοινοτικού πλαισίου που διαλαμβάνονται στα κείμενα που προανέφερα. Επομένως τι νομοθετική πρωτοβουλία είναι αυτή; Δεν μπορούμε να καταλάβουμε.

Ύστερα από πέντε χρόνια που θυμηθήκατε και τον ΕΛΤΑ, τι κάνετε με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο για την εξυγίανση, για τον εκσυγχρονισμό, για την ανάπτυξη, για την ανταγωνιστικότητα του Οργανισμού; Τίποτα απολύτως. Αντίθετα επιδεινώνεται η κατάσταση του ΕΛΤΑ και του προσωπικού του απ' ό,τι είναι σήμερα. Διότι πέντε χρόνια τώρα δυστυχώς ο ΕΛΤΑ είναι ο τελευταίος στον πίνακα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη παροχή υπηρεσιών προς τους πολίτες, όπως είπε και ο Πρόεδρος της ΟΜΕ-ΕΛΤΑ κατά την ακρόασή του στη Διарκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή μας. Αυτό και μόνο αποδεικνύει την κατάσταση που έχετε δημιουργήσει και μην προσπαθείτε να ωραιοποιήσετε τα πράγματα.

Αντί, λοιπόν, να πάρετε μέτρα για την εξυγίανση, για τον εκσυγχρονισμό, για την ανάπτυξη του ΕΛΤΑ, εσείς δημιουργείτε ακριβώς τις αντίθετες προϋποθέσεις, να μην είναι τελικά ανταγωνιστικός. Διαγράφετε το 1997 ελλείμματα σαράντα ένα

δισεκατομμύρια (41.000.000.000) δραχμές και παραμένουν τα υπόλοιπα μέχρι εβδομήντα δισεκατομμύρια (70.000.000.000) δραχμές για διαγραφή ή για κάποιο σχετικό μπάλωμα. Αλλά από την άλλη πλευρά τι γίνεται με επενδύσεις;

Την περίοδο 1990-1993 εμείς με πρόγραμμα επενδύσεων περίπου ενάμισι δισεκατομμυρίου (1.500.000.000) δραχμών κάθε χρόνο, κατορθώσαμε και αντικαταστήσαμε όλα τα αυτοκίνητα του Οργανισμού, περίπου τριακόσια ογδόντα (380) οχήματα διαφόρων τόνάζ, αυτοματοποιήσαμε τις θυρίδες συναλλαγής στα περισσότερα κεντρικά γραφεία νομών της χώρας και άλλα πολλά.

Έκτοτε, εξαγγέλετε προγράμματα επενδύσεων όπως και προηγουμένως ακούσαμε από τον αγαπητό συνάδελφο Εισηγητή της Πλειοψηφίας με πολλά δισεκατομμύρια δραχμές αλλά τίποτα δεν γίνεται στην πραγματικότητα. Διακόψατε και το πρόγραμμα αυτοματοποίησης των θυρίδων στις υπόλοιπες πρωτεύουσες των νομών της χώρας.

Έχετε υπογράψει μεταξύ σας ένα Συμβόλαιο Διαχείρισης, ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και η Διοίκηση του ΕΛ.ΤΑ., στις 23 Ιουλίου 1998. Δεν καταλαβαίνουμε τι αξία έχει το ευχολόγιο αυτό, αφού περιγράφει τα γνωστά για τη λειτουργία και τους στόχους του ΕΛ.ΤΑ. και είναι ένα πλαίσιο άνευ αξίας, αφού δεν προβλέπει κυρώσεις στην περίπτωση μη πραγματοποίησης των στόχων. Αλλά και κάτι σημαντικό: Από το δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, το Β' Πακέτο Ντελόρ δεν απορροφήσατε ούτε μια δραχμή όπως είπε και ο κύριος Πρόεδρος της ΟΜΕ-ΕΛ.ΤΑ. κατά την ακρόασή του στη Διарκή Κοινοβουλευτική μας Επιτροπή. Αυτό αποτελεί μεγάλη πολιτική ευθύνη και θα πρέπει να σας καταλογισθεί.

Έχετε όμως αυξήσει σημαντικά τα διευθυντικά στελέχη του Οργανισμού, διότι πέραν του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου και των μελών του, τοποθετήσατε Διευθύνοντα Σύμβουλο και επτά Γενικούς Διευθυντές και είκοσι περίπου Ειδικούς και μη Συμβούλους. Πόσες δεκάδες εκατομμύρια το μήνα είναι οι αποδοχές τους, τα πολυτελή γραφεία τους, τα αυτοκίνητά τους με τους οδηγούς τους κ.ο.κ.;

Εμείς είχαμε ένα Γενικό Διευθυντή με διακόσιες ογδόντα χιλιάδες (280.000) δραχμές το μήνα και δυο Αναπληρωτές του με διακόσιες πενήντα χιλιάδες (250.000) δραχμές το μήνα και γινόταν μια σημαντική εργασία στον Οργανισμό, όπως μπορώ να σας ενημερώσω λεπτομερώς.

Αλλά το σοβαρό θέμα είναι γιατί δεν καλύπτετε το κόστος λειτουργίας με υπογραφή συμβάσεων της Διοίκησης του ΕΛ.ΤΑ. και του Υπουργού Οικονομικών για την ταχυδρομική εξυπηρέτηση του δημοσίου, των άλλων αρμοδίων Υπουργών για την ταχυδρομική εξυπηρέτηση των Ενόπλων Δυνάμεων, των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης κ.ο.κ.; Έχετε υποχρέωση να το κάνετε αυτό, από τη διάταξη του άρθρου 68 του νόμου 2065/92, που τότε είχα την τιμή να εισηγηθώ στην Εθνική Αντιπροσωπεία ως Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με τις διατάξεις αυτές καταργήσαμε όλες τις ταχυδρομικές ατέλειες για να εξυγιανθεί ο ΕΛ.ΤΑ. και να γίνει ανταγωνιστικός.

Εσείς καταργήσατε ανεξήγητα την εισπραξη φόρου εισοδήματος και φόρου προστιθέμενης αξίας και τώρα τελευταία καταργήσατε και το δικαίωμα τού ΕΛ.ΤΑ. να αγοράζει συνάλλαγμα. Και τα δώσατε στις τράπεζες, χωρίς να δώσετε καμία εξήγηση γιατί υποβαθμίζετε τον ΕΛ.ΤΑ. τόσο πολύ και οικονομικά τον φέρνετε σε τέτοιο αδιέξοδο.

Διαγράφετε, χαρίζετε στην Τράπεζα Κρήτης με τη διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου 26 τις απαιτήσεις τού ΕΛ.ΤΑ. από τις δεσμευμένες καταθέσεις του, ενώ γνωρίζετε ότι είναι καταθέσεις του Οργανισμού σε αυτούσιο χρήμα και πρέπει να του επιστραφούν εντόκως. Έτσι ενισχύετε και εξυγιαίνετε τόν ΕΛ.ΤΑ. ή επιδεινώνετε την κατάστασή του για ανεξήγητους λόγους;

Οι καταθέσεις αυτές του ΕΛ.ΤΑ., γνωρίζετε ότι έγιναν με το σκάνδαλο Κοσκωτά, υπόθεση για την οποία καταδικάστηκαν σε δεκατρία χρόνια φυλάκιση ο τότε γενικός διευθυντής και ο σύμβουλος του ΕΛ.ΤΑ. και κλείστηκαν στον Κορυδαλλό. Εάν ήσατε τότε, κύριε Υπουργέ Μεταφορών και Επικοινωνιών Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου τού ΕΛ.ΤΑ. -υποθέτω

ότι ήσαστε από το 1986 μέχρι το 1989- γνωρίζετε καλά αυτή την υπόθεση και θέλω μια απάντησή σας γιατί εσείς δεν φροντίσατε και από τη θέση που είσαστε σήμερα, να επιστραφούν τα χρήματα αυτά στον ΕΛ.ΤΑ.

Ομιλείτε για ένα στρατηγικό επιχειρησιακό σχέδιο που υπέγραψε η Διοίκησή σας του ΕΛ.ΤΑ με την ΟΜΕ-ΕΛ.ΤΑ. Σας καταγγέλλουν όμως και γι' αυτό οι εργαζόμενοι ότι "πατήσατε" την υπογραφή σας και τους εξαπατήσατε. Δεν περιλαμβάνετε διάταξη στο νομοσχέδιο για τη μονιμοποίηση των εξακοσίων τριάντα δυο ατόμων με ειδικές ανάγκες και των τετρακοσίων σαράντα τεσσάρων ατόμων που έχουν δικαιωθεί με δικαστικές αποφάσεις. Αυτοί οι χίλιοι εβδομήντα έξι άνθρωποι εργάζονται οκτώ εως εννέα χρόνια στον ΕΛ.ΤΑ και βρίσκονται σε μια διαρκή αναστάτωση, αυτοί και οι οικογένειές τους. Αυτή όμως η τακτική σας είναι χαρακτηριστική εκσυγχρονιστική πολιτική αναληψία. Εμείς το 1990 βρήκαμε διόμισι χιλιάδες εκτάκτους στον Οργανισμό και τους μονιμοποιήσαμε αμέσως.

Με τη διάταξη της παραγράφου 8 του άρθρου 26 υποχρεώνετε τον ΕΛ.ΤΑ και το προσωπικό του, παρά την αντίθετη συμφωνία σας, να καταβάλλουν από 1ης Ιανουαρίου του 2000 τις εισφορές για τον κλάδο ανεργίας, στράτευσης, Δ.Λ.Ο.Ε.Μ. Ε.Λ.Π.Ε.Κ.Ε., Α.Π.Ε.α.Α.Ε., Ε.Κ.Λ.Α. του Ο.Α.Ε.Δ καθώς και του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας και της Εργατικής Εστίας. Και στη συνέχεια λέτε ότι μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2000 δεν υφίσταται τέτοια υποχρέωση. Και πώς δηλαδή γεννιέται αυτή η υποχρέωση μετά από αυτή τη χρονολογία; Έτσι αυθαίρετα εσείς, αφού αποφασίσατε σχετικά, διατάσσετε;

Τα θεσμοθετείτε αυτά ενώ γνωρίζετε ότι με αποφάσεις του Αρείου Πάγου όπως είναι οι υπό αριθμούς 403/81 και 1288/88 ο ΕΛ.ΤΑ και το προσωπικό του δεν έχουν τέτοια υποχρέωση καταβολής αυτών των εισφορών διότι δεν είναι ανταποδοτικές. Αυτό ισχύει και στις τράπεζες και σε άλλους οργανισμούς. Και να μην ισχυριστείτε ότι υπήρχε σε ισχύ η διάταξη αυτή η οποία είχε καταστεί ανενεργός. Και εν πάση περιπτώσει αν υπήρχε, γιατί δεν την καταργείτε ολοσχερώς και την επαναφέρετε σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του 2000 σε αντίθεση προς τις υποσχέσεις σας προς τη Διοίκηση της ΟΜΕ- ΕΛ.ΤΑ, η οποία παρευρίσκεται και παρακολουθεί τη συνεδρίαση;

Επιπλέον παράλληλα παγώνετε το εισόδημα των εργαζομένων για δυο χρόνια με μια αύξηση 2%. Αυτά για να ενισχύσετε το ηθικό τους και την παραγωγικότητά τους; Δεν είναι μόνο το οικονομικό θέμα αλλά είναι και όλη η άλλη πολιτική τακτική σας που συμβάλλει στο να είναι το ηθικό των εργαζομένων σε χαμηλό επίπεδο. Όμως το φιλότιμό τους και η εύορκη εκτέλεση του καθήκοντός τους, κρατούν σήμερα τα ταχυδρομεία σ' αυτό το επίπεδο λειτουργίας που βρίσκονται.

Αλλά ενώ η πολιτική τακτική σας, όπως και της Διοίκησης του Οργανισμού είναι ανίκανη να βοηθήσει στην εξυγίανσή του και στον εκσυγχρονισμό του, πρέπει να τονίσουμε ότι όσο λειτουργεί η υπηρεσία του αυτό οφείλετε στη φιλότιμη προσπάθεια του προσωπικού. Εσείς μόνο αυτή την τακτική δεν ακολουθείτε. Έχετε όμως τη δύναμη παρά τις εξαγγελίες του Πρωθυπουργού να αυξάνετε διαρκώς το δημόσιο τομέα με τη σπατάλη του δημοσίου χρήματος.

Έχετε παραδείγματος χάριν τη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 8 με την οποία αυξάνετε το προσωπικό της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων από επτά σε εννέα. Δεν μπορούμε να καταλάβουμε γιατί. Δεν μπόρεσαν οι επτά να ανταποκριθούν σ' αυτά τα καθήκοντα; Επειδή προσθέτετε και τον τομέα των ταχυδρομείων πρέπει να αυξηθούν κατά δυο τα μέλη και να έχουμε την αντίστοιχη δαπάνη. Επίσης με τη διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 7 αυξάνετε το προσωπικό της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων σε εβδομήντα οργανικές θέσεις και πάει λέγοντας. Ακόμη με τη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 29 πληρούνται δεκαπέντε θέσεις και συνιστώνται άλλες δέκα νέες θέσεις στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και πάει λέγοντας.

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

Το εξωφρενικότερο όμως, κύριοι συνάδελφοι, είναι η συναπτοδοχή των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και

Επικοινωνιών και Διοίκησης ΕΛ.ΤΑ. με το Συμβόλαιο Διαχείρισης που υπέγραψαν μεταξύ τους στις 27 Ιουλίου του 1998 για τη χορήγηση ειδικού πριμ ποσού πεντακοσίων πενήντα εκατομμυρίων (550.000.000) δραχμών ετησίως.

Εάν επιτευχθούν οι σχετικοί στόχοι και με την προϋπόθεση ότι ισχύει για ένα μικρό αριθμό προσωπικού, γιατί δεν βάζετε και τις φωτογραφίες τους, ώστε να γνωρίζουμε από τώρα ποιά κομματικά στελέχη σας θα πάρουν τα εκατομμύρια αυτά;

Στο σημείο αυτό, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαι υποχρεωμένος να καταγγείλω στον ελληνικό λαό τις απαράδεκτες αυτές ενέργειες διασπάθισης του δημοσίου χρήματος για οικονομική ενίσχυση κομματικών στελεχών της Κυβέρνησης.

Σας διαβάζω και από το κείμενο, όπως σας ανέφερα, αυτού του Συμβολαίου Διαχείρισης -αυτά είναι καινούριες εφευρέσεις στο δημόσιο βίο μας- ακριβώς την περικοπή αυτή γι'αυτό το περίφημο πριμ:

"Η εισαγωγή πριμ παραγωγικότητας ύψους πεντακοσίων πενήντα εκατομμυρίων (550.000.000) δραχμών ετησίως, εάν επιτευχθούν οι σχετικοί στόχοι και με την προϋπόθεση ότι ισχύει για ένα μικρό αριθμό προσωπικού".

Δεν μας λείπει, όμως, εάν δεν επιτευχθούν οι στόχοι, τι θα γίνει; Θα καταλογιστούν ευθύνες, θα υπάρξουν συνέπειες; Διότι το ίδιο μεγάλο φιάσκο έγινε στην Ολυμπιακή Αεροπορία με τον πρώτο νόμο για την εξυγίανσή της, που είχε παταγώδη αποτυχία, αλλά δεν υπήρξαν πολιτικές ευθύνες, δεν υπήρξε καταλογισμός τους, δεν υπήρξαν οι συνέπειες. Το ίδιο έγινε με τη συμπλήρωση της εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αλλά συνέπειες δεν υπήρξαν.

Είτε ο κύριος Πρωθυπουργός τις προάλλες ότι στους τέσσερις βασικούς τομείς της Υγείας, των Μεταφορών, της Δημόσιας Τάξης και ενός άλλου τομέα, τα πράγματα δεν πήγαν καλά. Δεν είπε, όμως, και ποιοι έχουν τις πολιτικές ευθύνες διότι τα πράγματα δεν πήγαν καλά και να τις καταλογίσει και να υπάρξουν αντίστοιχες συνέπειες, αφού δεν υπήρξε πολιτική ευαισθησία εκ μέρους εκείνων οι οποίοι ήταν αποδέκτες της δηλώσεως αυτής του κυρίου Πρωθυπουργού.

Δηλαδή, αυτοί θα είναι οι Διοικούντες και οι Γενικοί Διευθύνοντες που θα πάρουν αυτό το πριμ, που περνούν τις δεκάδες των εκατομμυρίων κάθε μήνα -όπως είπα προηγουμένως-και θα πάρουν και το ποσό των πεντακοσίων πενήντα εκατομμυρίων (550.000.000) δραχμών, για να κάμουν τη δουλειά που έχουν υποχρέωση να κάμουν.

Έτσι, κύριε Υπουργέ, οφείλετε να δώσετε εξηγήσεις. Διότι σας τα είπαμε αυτά στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή και είπατε ότι αυτή η διάταξη αφορά τα στελέχη του προσωπικού, ενώ αφορά "ένα μικρό αριθμό προσωπικού". Καταλαβαίνετε αυτό τι σημασία έχει και τι ηθικό πρόβλημα δημιουργείται.

Ένα άλλο σοβαρό θέμα που θεσμοθετείται, είναι ότι μετά το 2000 διακόπτεται η συνέχιση κάλυψης από το Ελληνικό δημόσιο του ελλείμματος του Οργανισμού, όπως ο Νόμος 2065/92 προβλέπει, αφού ο ΕΛ.ΤΑ. πρέπει να εξυπηρετεί όλη την Ελλάδα και η Κυβέρνηση έχει προβλέψει την κάλυψή του μόνο μέχρι το 2000 με αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού με πενήντα εννέα δισεκατομμύρια (59.000.000.000) δραχμές σε τρεις δόσεις, είκοσι, είκοσι και δεκαεννέα δισεκατομμύρια (20.000.000.000, 20.000.000.000 και 19.000.000.000) δραχμές για τα έτη 1998, 1999 και 2000, αντίστοιχα.

Μετά τι θα γίνει; Ό,τι γίνεται στην Ολυμπιακή Αεροπορία σήμερα; Μετοχοποίηση και στρατηγικός επενδυτής, που στον τομέα αυτόν δεν μπορείτε να το επιχειρήσετε αυτό.

Η συμπεριφορά σας αυτή είναι απαράδεκτη και αναλαμβάνετε τεράστιες ευθύνες απέναντι στον Οργανισμό αυτόν και στο προσωπικό του, αλλά και γενικότερα προς τον Ελληνικό λαό, διότι αντί με το νομοσχέδιο αυτό που φέρνετε ύστερα από πέντε χρόνια που είστε στην εξουσία να βοηθήσετε τον εκσυγχρονισμό του Οργανισμού, να βοηθήσετε την ανάπτυξή του και την ανταγωνιστικότητά του, εσείς επιδεινώνετε την κατάστασή του από κάθε πλευρά και ιδιαίτερα οικονομικά.

Για το λόγο αυτό, κύριε Υπουργέ, οφείλετε να δώσετε σαφείς εξηγήσεις και να σταματήσετε τις προσπάθειες ωραιοποίησης της κατάστασης, διότι τώρα δεν παραπλανάται κανένας Έλληνας και πολύ περισσότερο στην Αίθουσα αυτή δεν υπάρχει περιθώριο παραπλάνησης.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος και Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Δημήτριος Β. Κωστόπουλος έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κύριοι Βουλευτές, ποια είναι η κατάσταση στο χώρο των ταχυδρομείων; Σ' αυτό το ερώτημα οφείλουμε να απαντήσουμε με στοιχεία χωρίς σκοπιμότητες, χωρίς παρωπίδες, χωρίς να παρασυρόμαστε από τη φαιά προπαγάνδα που μας βομβαρδίζει καθημερινά τα τελευταία χρόνια.

Η κατάσταση στο χώρο των ταχυδρομείων όπως διαμορφώνεται τα τελευταία χρόνια είναι θα λέγαμε -και ας επιτραπεί η έκφραση- είναι ένα προμελετημένο μπάχαλο. Εισέβαλαν στο χώρο αυτό πάνω από διακόσιες πενήντα εταιρείες τοπικού, περιφερειακού ή πανελλαδικού χαρακτήρα. Όποιος ήθελε να μάθει κουρέας στου κασιδή το κεφάλι, να βγάλει γρήγορα λεφτά, έφτιαχνε και μία εταιρεία σε αντίθεση με το νομικό καθεστώς που υπήρχε, σε αντίθεση με τους στοιχειώδεις κανόνες προστασίας απορρήτου και διασφάλισης των πολιτών, αλλά πάντα υπό την υψηλή προστασία των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Διευθυντηρίου των Βρυξελλών. Υπήρξαν και καταγγελλίες ότι τέτοιες εταιρείες, ή εταιρείες μαϊμούδες, χρησιμοποιήθηκαν ακόμα και για τη διακίνηση επικίνδυνων παράνομων ουσιών.

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, αυτό έρχεται να "αποκαταστήσει" τα πράγματα, να νομιμοποιήσει την παρανομία, να εναρμονισθεί και τυπικά με την 97/67 οδηγία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, μια οδηγία που αναπτύσσεται αρκετά και στην εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου και σχεδόν σε όλα τα άρθρα του νομοσχεδίου. Πρόκειται δηλαδή για μια μεθοδευση νομικής συγκάλυψης και μορφοποίησης αυτού που είπα πρωτίτερα "προμελετημένο μπάχαλο".

Ο στρατηγικός στόχος του νομοσχεδίου κατά τη δική μας άποψη συνοψίζεται στην εξής φράση: Δώστε τα όλα στους ιδιώτες, διαλύστε τις δημόσιες και κοινωνικού χαρακτήρα επιχειρήσεις. Δώστε τα φιλέτα στους αετονύχηδες ιδιώτες, κρατήστε τον καπιμά για σήμερα στο δημόσιο και αργότερα βλέπουμε. Αυτό είναι το ζουμί του νομοσχεδίου κατά τη γνώμη μας.

Εμείς δεν σταματήσαμε να υποστηρίζουμε σταθερά, επίμονα, με επιχειρήματα που σε τελική ανάλυση στηρίζονται στη γενικότερη πατριωτική προσέγγιση των πραγμάτων ότι τα ΕΛΤΑ δεν πρέπει να καταστραφούν. Επιμείναμε και επιμένουμε στην άποψη ότι μια εξυγιασμένη κρατική επιχείρηση τέτοιου χαρακτήρα με καλό νοικοκύρεμα, όπως εξάλλου προτείνουν για χρόνια και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι με τη συμμετοχή των ιδίων των εργαζομένων στις αποφάσεις, με δημοκρατικές λειτουργίες, θα μπορούσε και το λαό να υπηρετήσει και κέρδη μικρά ή μεγάλα -δεν έχει σημασία- θα άφηνε πάλι για το καλό του λαού που είναι και ο κύριος μέτοχος αυτής της εταιρείας.

Με το νομοσχέδιο που έχουμε στα χέρια μας αλλά και από την πρακτική πείρα των τελευταίων χρόνων, τα κέρδη θα τα καρπώνονται κάποιοι αετονύχηδες, οι εγγυήσεις για την ασφάλεια των πολιτών μηδενίζονται, το κοινωνικό έργο ή περιορίζεται ή θα ασκείται με πολλαπλάσιο κόστος για τον ίδιο τον ελληνικό λαό αφού το όφελος, το σημερινό κέρδος των ΕΛ.ΤΑ. πάει στους ιδιώτες και η ζημιά παραμένει στον ίδιο οργανισμό αλλά πολλαπλάσια τώρα.

Μέσα στον παραλογισμό του νεοφιλελευθερισμού όποιος απόχρωσης, με τρόπο έντονο εμφανίζεται η καταστροφική μανία ενάντια στις εργασιακές σχέσεις και κυρίως στο δικαίωμα στην εργασία. Σε μερικά χρόνια όχι πάντως πολύ μακριά η σχετική μονιμότητα στην απασχόληση που ίσχυε για τέτοιες επιχειρήσεις θα πάρει τέλος.

Ο στόχος για την καταστροφή της σχετικής μονιμότητας αλλά και του καθεστώτος αόριστης διάρκειας εργασίας περιγράφεται με σαφήνεια στη Λευκή Βίβλο για όποιον τη διάβασε φυσικά.

Η καμπάνα ήδη κτύπησε με την πρόσφατη απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με την οποία λέγεται ότι αυτή η σχετική μονιμότητα καταργείται για τους εργαζόμενους εκείνους που ανήκουν σε επιχειρήσεις οι οποίες ανωνυμοποιήθηκαν. Και μην πει κανείς ότι με αυτό το νομοσχέδιο δεν μετατρέπεται ο χαρακτήρας της επιχείρησης των ΕΛ.ΤΑ.; Τότε γιατί ήρθε αυτό το νομοσχέδιο; Η επιχείρηση των ΕΛ.ΤΑ. χάνει τα χαρακτηριστικά που είχε μέχρι χθες, παίρνει άλλα χαρακτηριστικά και ο καθένας μπορεί να τα αναζητήσει αν θέλει, στο Ν/Σ, για να μην τρώω το χρόνο.

Με την ευκαιρία και αυτής της συζήτησης, θα θέλαμε να επαναλάβουμε μερικές γενικότερες σκέψεις για το ζήτημα της μονιμότητας στην εργασία, που τα τελευταία χρόνια βρίσκεται και αυτό στο μάτι του κυκλώνα.

Γνωρίζουμε πολύ καλά σε ποιο σύστημα βρισκόμαστε. Δεν πετάμε στα σύννεφα. Αλλά, αν το εργατικό συνδικαλιστικό κίνημα, έστω με τις δυσκολίες που έχει σήμερα, έλεγε ότι δεν υπάρχουν γέφυρες προς τα πίσω, τότε πιστεύουμε βάσιμα ότι το Συμβούλιο της Επικρατείας δεν θα έβγαζε τέτοιες αποφάσεις από το ύψος του ισόβιου, μόνιμου υπάλληλου του κράτους, που κανένας δεν τον απειλεί και η Κυβέρνηση δεν θα έφερνε τέτοια νομοσχέδια. Και αν τα έφερνε και τα ψήφιζε με τις κάλπικες πλειοψηφίες που διαθέτει, θα ακυρώνονταν στην πράξη.

Αυτές τις ημέρες γίνονται κάποιες ενέργειες ώστε να πέσει στα μαλακά αυτή η απαράδεκτη απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας. Και επιμένουμε σ' αυτό, γιατί αφορά και άμεσα και προοπτικά τους εργαζόμενους στα ΕΛ.ΤΑ. Μπορεί να υπάρξει νομοθετική ρύθμιση, με την οποία θα έχουν σχετική μονιμότητα όσοι σήμερα εργάζονται σε τέτοιες επιχειρήσεις, αλλά για τους άλλους που θα προσλαμβάνονται στο μέλλον, το καθεστώς της σχετικής μονιμότητας παίρνει τέλος. Μία τέτοια ρύθμιση, αν έρθει και θα έρθει από ό,τι μπορούμε να καταλάβουμε, θα λέγαμε ότι είναι "μπαμπέσικη". Θα επιχειρεί να καθησυχάζει αυτούς που τώρα έχουν εργασία, εκβιάζοντάς τους και θα πετάει κόκαλο στους άλλους, τους απέξω, που αναζητούν και δεν βρίσκουν εργασία και επομένως ψάχνουν σχοινί να πιαστούν όπως-όπως, γιατί τους πιέζουν οι ίδιες οι ανάγκες. Και εδώ βρίσκεται η υπόθεση, αν η πολιτική εδράζεται σε ηθικά κριτήρια ή όχι. Γιατί δεν μπορεί να έρχεται κάποιος και να λέει "κάνω αυτό το νομοσχέδιο, καταργώ αυτό και εκβιάζω εκείνον που είναι απέξω. Αν θέλει, να έρθει. Αν δεν θέλει, να πεθάνει από την πείνα". Αυτή δεν είναι πολιτική για μας. Αυτή για μας είναι αμοραλισμός.

Κύριοι Βουλευτές, θα ρωτήσει κανείς: Κλείνετε τα μάτια στα στραβά που υπάρχουν σε κάποιες επιχειρήσεις του δημοσίου, τα στραβά που υπάρχουν στα Ελληνικά Ταχυδρομεία; Δεν βλέπετε ότι χρειάζονται κάποια μέτρα; Ούτε τα μάτια κλείνουμε, ούτε αρνούμαστε κάποια πράγματα, που θα κάνουν πιο αποτελεσματικές και καλύτερες τις υπηρεσίες για τους Έλληνες πολίτες. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι θα συρθούμε πίσω από την προπαγάνδα ότι για όλα τα στραβά καρβέλια φταίει η νύφη και να την πλακώνουμε και από πάνω στο ξύλο, όπως έκανε πρόσφατα και ένας Υπουργός της Κυβέρνησης, ο κ Πάγκαλος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΓΙΩΡΓΑΣ: Καλά δεν έκανε!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Τότε, να τους πλακώνουμε όλους τους εργαζόμενους. Να δεις τι θα γίνει, αν μας πλακώνουν αυτοί, που είναι και περισσότεροι;

Ποιος φταίει αλήθεια που αυτές οι επιχειρήσεις ...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: ...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Όχι, κύριε, δεν πλακώνεις στο ξύλο τους εργαζόμενους, συνδιαλέγεσαι μαζί τους, ακούς τα επιχειρήματά τους, ακούς τα αιτήματά τους, ακούς τον καημό τους και παίρνεις τις αποφάσεις σου. Γιατί το σχοινί έχει δύο άκρες και μην

πάτε σ' αυτές τις λογικές.

Ποιος φταίει αλήθεια που αυτές οι επιχειρήσεις σε μεγάλο βαθμό μετατράπηκαν σε τσιφλίκι του κάθε κομματάρχη;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε!

Δεν θα γίνει καμία καταχώριση των ανεπίτρεπτων διακοπών του συναδέλφου.

Αφήστε να αγορεύσει ο κύριος συνάδελφος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Πάντως εμένα, κύριε συνάδελφε, που είμαι εργάτης, αν έρθεις και με πλακώσεις, ειλικρινά δεν θα το άφηνα να περάσει έτσι ούτε θα γύρναγα από την άλλη. Μην ανοίγεσθε σε τέτοιες κουβέντες, δεν είναι καλά πράγματα αυτά που λέτε. Σας λέω, ακούστε το λιγάκι, δεν αφήνετε καλό μήνυμα στον κόσμο.

Επιχειρήματα ξεδιπλώνουμε. Ποιος φταίει, κύριοι Βουλευτές, που υγιέστατοι άνθρωποι, αθλητές και πρωταθλητές προσλήφθηκαν σαν άτομα με ειδικές ανάγκες και έμειναν έξω άλλοι, πραγματικά έχοντες ανάγκη;

Θα ήθελα στη δευτερολογία του, ο κ. Γκελεστάθης, να μας απαντήσει σ' αυτό το ερώτημα, γιατί απευθύνεται προς κάθε κατεύθυνση και όχι μόνο στην Κυβέρνηση ή σε κάποιον άλλον. Ποιος φταίει που παντελώς άσχετοι και ανίκανοι άνθρωποι, που όμως είχαν μπάρμπα στην Κορώνη, βαφτίζονται ειδικοί και με διάφορα κουρελόχαρτα μας μοστράρονται σαν τον ανθό του διεθνούς μανάτζμεντ;

Πάντως για μας σε καμία περίπτωση δεν φταίνει οι εργαζόμενοι. Και μη νομίζετε ότι χαιδееουμε τα αυτιά τους. Αυτή είναι η αλήθεια, αν θέλει κανείς να την εξετάσει βαθύτερα.

Ένα σοβαρό ζήτημα είναι το ζήτημα των δικτύων. Τα δίκτυα είτε των ΕΛ.ΤΑ., είτε της Δ.Ε.Η., είτε του Ο.Τ.Ε., είτε οδικά, αεροδρόμια κλπ., έγιναν με προσπάθεια μόχθου, κόπου πολλών δεκαετιών, με τα χρήματα του λαού. Ποιος κεφαλαιούχος θα έφτιαχνε αλήθεια τέτοια τεράστια δίκτυα για τη μεταφορά των προϊόντων και των υπηρεσιών του; Ούτε μπορούσε ούτε ήθελε, γιατί τέτοια έργα απαιτούν τεράστιες δαπάνες και το κυριότερο γι' αυτούς, δεν δίνουν άμεσα κέρδη. Όμως, αυτά τα έργα έγιναν, σήμερα υπάρχουν και αυτό σημαίνει ότι δαπανήθηκαν τρισεκατομμύρια για το σκοπό αυτό.

Τώρα, έρχονται οι κερδοσκόποι και με τη βούλα των διάφορων συνθηκών και οδηγιών, βάζουν το χέρι στα δίκτυα, "αποσβένουν" τα κεφάλαια που ποτέ δεν έβαλαν. Και το χειρότερο; Με την ελεύθερη πρόσβαση και χρησιμοποίηση των δικτύων του λαού μας. Το αποδεικνύει ένα προσύμφωνο που έχουμε στα χέρια μας μεταξυ των ΕΛ.ΤΑ. και της γερμανικής εταιρείας "Deutsche Post AG", το οποίο λέει "θα μου τα δώσεις όλα στην ουσία" -έτσι το ερμηνεύουμε εμείς- "και όχι μόνο θα μου τα δώσεις όλα, αλλά θα μου δώσεις και το μάντζμεντ". Το καταθέτω στα Πρακτικά, για να μην το διαβάζω και αν θέλει κάποιος Βουλευτής, ας το αναζητήσει.

(Στο σημείο αυτό ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Δημήτριος Β. Κωστόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν προσύμφωνο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Δεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Βλέπω ότι πολύς λόγος γίνεται για τα καλά που θα φέρει η ιδιωτικοποίηση. Και μια που στο τελευταίο άρθρο αυτού του νομοσχεδίου υπάρχουν διατάξεις που αφορούν και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, να πούμε δύο λόγια γι' αυτά τα καλά.

Από το 1990 σιγά σιγά ή και γρήγορα, βίαια, στον κύκλο αυτών των ιδιωτικών καλών μπήκαν και οι αερομεταφορές.

Όπως όλοι γνωρίζουμε, η Ολυμπιακή είναι η πρώτη αεροπορική εταιρεία στον κόσμο στην ασφάλεια των πτήσεων και όλοι είμαστε υπερήφανοι όταν το λέμε αυτό. Έτσι δεν είναι; Έτσι είναι. Αυτή η ασφάλεια δεν είναι θέλημα Θεού, αλλά οφείλεται στην προσπάθεια

των τεχνικών μας και βέβαια συνεπάγεται κάποιο κόστος. Επίσης, γνωρίζουμε ότι αυτό το κόστος, για το καλό όλων όσων ταξιδεύουν, το πληρώνουν οι πολίτες. Μπροστά στην ασφάλεια των ανθρώπων παραμερίζονται κάποια πράγματα, παραμερίζεται το εύκολο και γρήγορο κέρδος. Αυτή η λογική κυριάρχησε, εν πάση περιπτώσει.

Ποιος ιδιώτης θα λειτουργήσει με τέτοια κριτήρια; Κανένας. Αποτέλεσμα; Αυτές οι ιδιωτικές εταιρείες που μπήκαν στο χώρο για τους λόγους αυτούς, για το αισχρό κέρδος, δεν προσφέρουν τις απαραίτητες εγγυήσεις ασφάλειας. Και δεν μιλάμε αφηρημένα, επειδή πάσχουμε από κάποια σύνδρομα ή επειδή θέλουμε να κυνηγήσουμε κανέναν. Υπάρχουν κραυγαλέα παραδείγματα και ευτυχώς όχι τραγικά ακόμα, που βεβαιώνουν αυτές τις ανησυχίες μας.

Να ρωτήσουμε τους αρμόδιους της Κυβέρνησης: Γιατί πρόσφατα ανακλήθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την υπογραφή του κ. Μαντέλη, άδεια λειτουργίας από κάποια τέτοια ιπτάμενη εταιρεία, που έχει μπει στη μαύρη λίστα κάποιων άλλων χωρών; Κάναμε ερώτηση-αίτηση κατάθεσης εγγράφων, σχετικά με την υπόθεση αυτή και πιστεύουμε ότι το αρμόδιο Υπουργείο δεν θα κρύψει την αλήθεια. Δεν μπορεί να κρύψει την αλήθεια, όπως υπογραμμίσαμε και στην επιτροπή.

Διαπιστώνεται -και θα βεβαιωθεί ακόμα περισσότερο στην πορεία- ότι βρισκόμαστε αντιμέτωποι με καταστάσεις υψηλού κινδύνου για τους Έλληνες πολίτες. Και από την άποψη αυτή, προκαλεί εντύπωση που κάποιο τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας ακύρωσε αυτήν την απόφαση του Υπουργείου για ανάκληση της άδειας κάποιων τέτοιων εταιρειών.

Και το Υπουργείο σιώπησε γι' αυτήν την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, ενώ νομιμοποιούνταν να κάνει πολιτική παρέμβαση και να πει τη δική του γνώμη, γιατί κι αυτό αναλαμβάνει εμμέσως πλην σαφώς ευθύνες, αν ο μη γένοιτο, συμβεί κάτι. Να, λοιπόν, τα καλά της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Το νομοσχέδιο που έχουμε στα χέρια μας, κύριοι Βουλευτές, χωρίζεται κατά τη δική μας άποψη σε τέσσερις ενότητες.

Η πρώτη ενότητα αφορά την τυπική εναρμόνιση με τις γενικότερες κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ουσιαστικά το γαλλογερμανικό άξονα. Πιθανώς να τίθεται το ερώτημα: "Τι θέλετε να κάνουμε τώρα; Να μην εναρμονιστούμε με την οδηγία 97/67;". Εκείνο που έχει σημασία, είναι, αν έστω με τη δική σας λογική, ταυιστήκατε με τις απόψεις του Υπουργού Μεταφορών της τάδε κεντροευρωπαϊκής χώρας κατά την επεξεργασία αυτής της οδηγίας ή αν εξηγήσατε, αν είπατε ότι βρισκόμαστε σε μία συγκεκριμένη περιοχή με συγκεκριμένα προβλήματα και τεράστιο δίκτυο νησιών, πράγμα που σημαίνει ότι είμαστε κάτι διαφορετικό από σας, από άλλους.

Και είναι δεδομένο αυτό, δεν το έχουμε στο μυαλό μας. Έχουμε χρέος να εναντιωνόμαστε σε εθνικά επιζήμιες επιλογές και να μην ερχόμαστε εδώ να λέμε "Τι να κάνουμε; Αυτό αποφάσισαν οι εταίροι". Αν είναι τέτοιοι εταίροι, τι να τους κάνουμε;

Η δεύτερη ενότητα αφορά τη νομική κάλυψη των παρανομιών των αεριτζήδων ιδιωτών, των κερδοσκόπων, αφορά την κατάργηση του καθεστώτος που υπήρχε μέχρι σήμερα για τα ταχυδρομεία. Στο νομοσχέδιο γίνεται μία συζήτηση για την ελεύθερη αγορά και κυρίως για τον ανταγωνισμό και υπάρχουν οι κατευθύνσεις που δίνουν τη δυνατότητα σύστασης ιδιωτικής επιχείρησης. Έρχεται, λοιπόν, ο ιδιώτης, θα στήσει το μαγαζί του, θα κοιτάξει να βγάλει κέρδη, θα αφήσει τον κατιμά να τον πληρώσει ο ελληνικός λαός. Αυτή είναι η πραγματικότητα, την εξηγήσαμε παραπάνω.

Η τρίτη ενότητα αφορά τυπικές ρυθμίσεις, που σε άλλες συνθήκες θα μπορούσαν να είναι απαραίτητες και χρήσιμες και δεν χρειαζόταν νομοθετική ρύθμιση, αλλά και διοικητική πράξη. Κάνουμε λόγο για το πλέγμα σχέσεων οργανισμού πελατών, για τη λειτουργία των δικτύων, για τις υποχρεώσεις εργαζόμενων, χρηστών κλπ. Όλες αυτές οι ρυθμίσεις, που από καιρό θα έπρεπε να είχαν γίνει, χάνονται μέσα στα αμορτισέρ της ανωνυμοποίησης, της ιδιωτικοποίησης, της νόμιμης μπαχαλοποίησης.

Η τέταρτη ενότητα αφορά νέες επιθέσεις στο ήδη χτυπημένο εισόδημα των εργαζομένων στα ΕΛ.ΤΑ. Αναφερόμαστε στο άρθρο 26, που επιβάλλει εισφορά στους εργαζόμενους των ΕΛ.ΤΑ. για διάφορους οργανισμούς, Ο.Α.Ε.Δ., Ο.Ε.Κ. κλπ.

Κύριοι Βουλευτές, κάθε εισφορά υποτίθεται ότι έχει άμεσο ή έμμεσο ανταποδοτικό χαρακτήρα ή δημιουργεί προσδοκία ανταπόδοσης, έστω και αν ποτέ δεν υπάρξει. Τέτοιο πράγμα, ανταπόδοση ή προσδοκία ανταπόδοσης, δεν ισχύει στη διάταξη αυτή. Απλά έρχεται να χαρατσώσει τους εργαζόμενους με μία εισφορά 4%, 5% και παραπάνω ίσως, ενώ η αύξηση στους μισθούς ήταν πολύ μικρότερη φέτος.

Υποθέτουμε ότι κάποιος μανδρινός σε κάποιο Υπουργείο, γιατί μάλλον από αυτό το Υπουργείο δεν πρέπει να βγήκε αυτή η διάταξη, βρήκε σε κάποιο συρτάρι αυτήν τη ρύθμιση και την έβαλε στο νομοσχέδιο. Και μάλλον κάποιος οργανισμός που ασκούν, υποτίθεται ή έπρεπε ή είχαν ιερό χρέος να ασκούν κοινωνική πολιτική, θέλουν και άλλα χρήματα να δώσουν στους εργοδότες με διάφορους τρόπους, με την επιδότηση της εργασίας κλπ. Τα γνωρίσαμε αυτά.

Η διάταξη αυτή πρέπει να αποσυρθεί, κύριε Υπουργέ. Το είπαμε τρεις φορές στην επιτροπή και επιμένουμε και εδώ ότι πρέπει να αποσυρθεί. Η Κυβέρνηση, αν θέλει ρύθμιση σχετικά με το ζήτημα αυτό, να δει συνολικά και για όλους τους εργαζόμενους το θέμα, όχι με χαράτσια. Και το κυριότερο είναι ότι πρέπει να σταματήσει η ληλησσία των οργανισμών κοινωνικής πολιτικής από τους αετονύχηδες της διαβόητης ελεύθερης αγοράς, όπως επιχειρήθηκε στον Ο.Ε.Κ. από τους διάφορους Μπολτζήδες.

Τέλος, στις μεταβατικές διατάξεις του συζητούμενου νομοσχεδίου, περιλαμβάνεται και η διάταξη, που αφορά την Πολιτική Αεροπορία. Η Ομοσπονδία των εργαζομένων στην Πολιτική Αεροπορία τονίζει ότι η διάταξη του άρθρου 27 του νομοσχεδίου είναι πονηρή, διότι εκ των υστέρων έρχεται να λύσει τα χέρια της διοίκησης, προκειμένου να καλύψει τις μέχρι σήμερα αδιαφανείς πράξεις της.

Κύριοι Βουλευτές, τελειώνω.

Εμείς υποστηρίζουμε ότι για λόγους εθνικούς, κοινωνικούς, οικονομικούς, ασφάλειας κλπ. τα ΕΛ.ΤΑ. πρέπει να παραμείνουν 100% στα χέρια του δημοσίου. Το κράτος να είναι ο μοναδικός μέτοχος με ουσιαστικό διαχειριστή τους ίδιους τους εργαζόμενους και τυπικό τον εκάστοτε Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Να εξυγιανθεί, σύμφωνα με τις προτάσεις των εργαζομένων, για να λειτουργήσει καλύτερα και να σταματήσει αυτή η φοβερή δημοκοπία σε βάρος των δημόσιων επιχειρήσεων, σε βάρος των εργαζομένων σε αυτές τις επιχειρήσεις.

Με όλα αυτά που είπαμε παραπάνω είναι προφανές ότι καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο και όλα τα άρθρα ένα προς ένα γιατί, όπως σας είπα, και ορισμένες θετικές διατάξεις χωνεύονται μέσα στα αμορτισέρ της γενικότερης στρατηγικής ανωνυμοποίησης και αυτής της εταιρείας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η ειδική αγοράτρία του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Στέλλα Αλφιέρη έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι δεδομένο ότι τα Ελληνικά Ταχυδρομεία είχαν για χρόνια εγκαταλειφθεί και ποτέ δεν έγινε καμία σοβαρή προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό και την αναδιοργάνωσή τους. Αν δεν υπήρχε η ανάγκη εναρμόνισης με τα ευρωπαϊκά δεδομένα, πιστεύω πως η κατάσταση θα παρέμενε ως έχει.

Γίνεται, λοιπόν, αναγκαστικά μια προσπάθεια εναρμόνισης της νομοθεσίας και των πρακτικών του χώρου των ταχυδρομικών υπηρεσιών στις κατευθύνσεις της οδηγίας 97/67. Δυστυχώς όμως, αυτή η προσπάθεια γίνεται με προχειρότητα. Δεν διασφαλίζεται έτσι ο υγιής ανταγωνισμός ούτε θεσπίζονται κανόνες λειτουργίας της αγοράς.

Στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται ότι τα Ελληνικά Ταχυδρομεία δεν μπόρεσαν όλα αυτά τα χρόνια να παρακολουθήσουν τις ραγδαίες μεταβολές του ταχυδρομικού περιβάλλοντος με συνέπεια να απαιτούνται σήμερα συντονισμένες προσπάθειες σε βραχυπρόθεσμο και σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Όμως σε κανένα νομοσχέδιο δεν αναφέρονται ποιος είναι οι αιτίες που τα ΕΛ.ΤΑ. στην προκειμένη περίπτωση δεν κατάφεραν να παρακολουθήσουν

τις ραγδαίες εξελίξεις.

Ο στόχος του νομοσχεδίου για τη διασφάλιση υγιούς ανταγωνισμού και θέσπισης κανόνων λειτουργίας, σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία, θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι θετικός. Όμως ο τρόπος που η Κυβέρνηση συρράπτει αυτό το νομοσχέδιο, μας κάνει να τοποθετηθούμε αρνητικά.

Υπάρχουν μερικά ερωτήματα. Εφόσον έχουμε έναν κανονισμό που καταγράφεται σαν θετικός προς τι η καθυστέρηση εφαρμογής του; Ποιος ευθύνεται γι' αυτήν την εγκληματική καθυστέρηση λόγου και αναφοράς του ίδιου του Υπουργού; Ποιος ευθύνεται για την άναρχη ταχυδρομική αγορά;

Δεν είναι, λοιπόν, δυνατόν να χειροκροτήσουμε την Κυβέρνηση, όταν η ίδια είναι υπεύθυνη για την κατάσταση που έχει δημιουργηθεί στα Ελληνικά Ταχυδρομεία.

Μετά τη Μεταπολίτευση όλες οι Κυβερνήσεις με την πολιτική τους υποβάθμισαν τα ΕΛ.ΤΑ. Επενδύσεις δεν έγιναν, τα χρέη στα ταχυδρομεία σωρεύονται. Το φετινό έλλειμμα θα φτάσει, σύμφωνα με τις προβλέψεις, τα τριάντα δισεκατομμύρια (30.000.000.000) δραχμές. Η διοίκηση δηλώνει επίσημα ότι τα Υπουργεία - χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Υπουργείο Τύπου- χρωστούν δισεκατομμύρια στα ΕΛ.ΤΑ. Δεν γίνεται καμία αναφορά στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο γι' αυτό. Κανείς δεν τόλμησε να έρθει σε σύγκρουση με τα οργανωμένα συμφέροντα που θέλουν την υποβάθμιση των ταχυδρομείων προς ίδιον όφελος. Η ευκαιριακή τιμολογιακή πολιτική, τα ρουσφέτια και οι πελατειακές σχέσεις στις προσλήψεις, στο σύστημα στελέχωσης ήταν χαρακτηριστικά και των ΕΛ.ΤΑ..

Οφείλει, λοιπόν, η Κυβέρνηση όχι μόνο να επισημάνει την κατάσταση, αλλά και να αναδεικνύει τις αιτίες της υποβάθμισης των Ελληνικών Ταχυδρομείων.

Στη μεγάλη αυτή καθυστέρηση προσθέστε και τη δική μας εκτίμηση ότι μέσω του νομοσχεδίου, η Κυβέρνηση δεν αντιμετωπίζει τα προβλήματα του ταχυδρομικού τομέα και των εργαζομένων στα ΕΛ.ΤΑ., ενώ οι προβλέψεις και οι ευχές της Κυβέρνησης για μία ανοδική πορεία δεν τεκμηριώνονται.

Η απαράδεκτη καθυστέρηση, λοιπόν, των ΕΛ.ΤΑ. συνδέεται απόλυτα:

1. Με την έλλειψη αναπτυξιακής στρατηγικής για τα ΕΛ.ΤΑ., με την έλλειψη πολιτικής βούλησης, με τη μη χρηματοδοτική στήριξή τους.
2. Με την εξυπηρέτηση διάφορων οικονομικών συμφερόντων (παραδείγματος χάρι οι μεγαλοεκδότες) μέσω της συγκεκριμένης τιμολογιακής πολιτικής, αλλά βέβαια και των Υπουργείων που είπαμε παραπάνω.
3. Με οργανωτικές αδυναμίες -κακοδιοίκηση- ανορθολογική οργάνωση των ΕΛ.ΤΑ., πρόβλημα ανισοκατανομής προσωπικού για το οποίο επιβάλλεται σήμερα άμεση και ουσιαστική αντιμετώπιση. Στο σημεινόμενο νομοσχέδιο ή δεν αντιμετωπίζεται καθόλου ή εκεί που αντιμετωπίζεται, γίνεται με ερασιτεχνικό τρόπο.

Είναι χαρακτηριστικό αυτό που ανέφερε ο πρόεδρος των εργαζομένων για τη μοναδική πρωτοτυπία μηδενικής απορροφητικότητας του δευτέρου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης σε διάστημα τριών μηνών.

Ο εκσυγχρονισμός καρκινοβατεί απαράδεκτα. Η μακροχρόνια υποβάθμιση των ΕΛ.ΤΑ. είναι γεγονός.

Η Κυβέρνηση οφείλει, λοιπόν, όχι μόνο να επισημάνει την κακή κατάσταση των ΕΛ.ΤΑ., αλλά και να αναδεικνύει τις αιτίες της, ώστε να χαραχθεί ένας νέος δρόμος για το μέλλον.

Η Κυβέρνηση οφείλει να απαντήσει:

Πώς έχασαν τα ΕΛ.ΤΑ. ένα τόσο μεγάλο κομμάτι εργασίας;

Ποια προστασία υπήρξε από αθέμιτο ανταγωνισμό;

Γιατί δεν υλοποιήθηκαν συγκεκριμένα αναγκαία μέτρα (παραδείγματος χάριν, συμφωνία με την Ολυμπιακή);.

Η είσοδος των ΕΛ.ΤΑ. στην χρηματοοικονομική σφαίρα δεν θα ωφελήσει, όταν ταυτόχρονα περικλοπύνονται δικαιώματα από την αγορά των ΕΛ.ΤΑ., όταν δεν επιβάλλεται και η ειδική αντιμετώπιση, όταν δεν διασφαλίζεται η βιωσιμότητά τους και δεν διαφυλάσσονται τα συμφέροντα των εργαζομένων.

Για το Συνασπισμό είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διαφυλαχθεί ο κοινωνικός ρόλος των ΕΛ.ΤΑ., οι υπάρχουσες θέσεις εργασίας και να αξιοποιηθεί η πολύχρονη εμπειρία.

Θεωρούμε ότι είναι αναγκαία η συμμετοχή των εργαζομένων στα σημερινά μέτρα αναδιοργάνωσης των ΕΛ.ΤΑ.. Επιμένουμε ότι ο κοινωνικός χαρακτήρας και ρόλος των ΕΛ.ΤΑ. θα πρέπει να διατηρηθεί, γιατί στη χώρα μας υπάρχουν ακριτικές περιοχές, στις οποίες οι συμπολίτες μας πρέπει να εξυπηρετούνται και είσθε υποχρεωμένοι σαν Κυβέρνηση να μην στερείτε τα δικαιώματά τους και να τους παρέχετε ποιοτικές υπηρεσίες, κάτι που βέβαια γίνεται και σήμερα. Γνωρίζουμε όλοι πως εξυπηρετούνται οι άνθρωποι που μένουν στο περιθώριο του κέντρου. Καταλαβαίνετε τι θα γίνει στον επόμενο χρόνο, όταν τον κύριο ρόλο θα τον έχει μία άλλη οργάνωση, όπως αυτή που προωθήτε.

Θα χρειασθεί να κάνω ορισμένες παρατηρήσεις σε συγκεκριμένα άρθρα του νομοσχεδίου.

Θα χρειασθεί να γίνει προσθήκη-τροποποίηση του άρθρου 12 -αυτό είναι ένα αίτημα των εργαζομένων- ώστε οι εταιρείες που ιδρύονται από ιδιώτες να έχουν τα χαρακτηριστικά βιώσιμης ανώνυμης εταιρείας. Ο τρόπος που το φέρνετε -θα μιλήσουμε στη συζήτηση κατ' άρθρον- νομίζω ότι δημιουργεί καινούριους κερδοσκόπους και ανοίγει του ασκούς του Αϊδού και στην αγορά εργασίας.

Οι εργαζόμενοι στις ιδιωτικές εταιρείες πρέπει να ασφαίζονται στο ΤΑΠ-ΟΤΕ, ό,τι ισχύει δηλαδή για τους εργαζομένους στο χώρο των τραπεζών και του ΟΤΕ.

Οι εργαζόμενοι στα Ελληνικά Ταχυδρομεία δεν είναι από τους προνομιούχους στο δημόσιο. Οι μισθοί τους δεν είναι ιδιαίτερα υψηλοί και πρέπει να μας προβληματίσει η επιβολή κρατήσεων 4%, όπως αναφέρει το άρθρο 26.

Εκείνο που χρειάζεται είναι ένα θεσμικό πλαίσιο, μια άλλη πολιτική και στον τομέα των ταχυδρομείων. Αυτή η πολιτική θα ενισχύσει το δημόσιο, κοινωνικό και ανταγωνιστικό χαρακτήρα των ΕΛ.ΤΑ., θα επεκτείνει μέσω στρατηγικού σχεδιασμού τις δραστηριότητες των ταχυδρομείων, θα ενισχύσει την επιχειρηματικότητα, θα κατοχυρώσει πλήρη διοικητική, διαχειριστική και επιχειρηματική αυτοτέλεια.

Ολόπλευρη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού και ρύθμιση των εργασιακών σχέσεων μετά από συλλογικές διαπραγματεύσεις.

Ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων, διεύρυνση του κοινωνικού ελέγχου με συμμετοχή των εργαζομένων και τέλος, παρακολούθηση των ευρωπαϊκών εξελίξεων.

Συμμεριζόμενοι στην ανησυχία του συνδικαλιστικού κινήματος και των εργαζομένων στα ΕΛ.ΤΑ. ζητάμε από την Κυβέρνηση να λάβει υπόψη της όλους τους προβληματισμούς των αρμοδίων φορέων, της Ομοσπονδίας Εργαζομένων και των κομμάτων.

Κύριοι συνάδελφοι, πολλή συζήτηση έχει γίνει για τα εξακόσια πενήντα περίπου άτομα που προσλήφθηκαν στα ΕΛ.ΤΑ., χρησιμοποιώντας τις διατάξεις για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Σήμερα, ενώ έχει συσταθεί επιτροπή για να αντιμετωπίσει το θέμα, οι εργαζόμενοι αρνούνται να περάσουν από την επιτροπή. Ζητούμε να επιβληθούν κυρώσεις για τα άτομα που χρησιμοποίησαν πλαστά στοιχεία για να πάρουν τη θέση ατόμου με ειδικές ανάγκες.

Κυρώσεις όμως, πρέπει να επιβληθούν και στους πολιτικούς που μεσολάβησαν και υιοθέτησαν αυτές τις ανάγκες. Ο εισαγγελέας έχει λόγο σ' αυτές τις περιπτώσεις. Η επιείκεια πιστεύω και από τη μεριά της Κυβέρνησης και από τη μεριά της Αντιπολίτευσης δημιουργεί κακά προηγούμενα και αναπαράγει τα φαινόμενα αυτής της μορφής. Οι προσλήψεις σίγουρα πρέπει να γίνονται με τις διαδικασίες που προβλέπει ο ν. 2190.

Στη σημερινή εποχή το δικαίωμα στην εργασία πρέπει όλοι οι πολίτες να το έχουν σε ισότιμη βάση.

Η υπάρχουσα λογική και η πολιτική που επικρατεί στο παρόν σχέδιο νόμου μας βρίσκει αντίθετους και καταψηφίζουμε το παρόν νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο ειδικός αγορητής

του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Ιωάννης Δημαράς έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω αναγινώσκοντας τις δύο πρώτες παραγράφους της εισηγητικής έκθεσης του νομοσχεδίου που καλούμεθα να ψηφίσουμε. Λέγει: "Οι ταχυδρομικές υπηρεσίες αποτελούν βασικό μέσο επικοινωνίας και είναι συνεπώς ζωτικής σημασίας για όλες σχεδόν τις κοινωνικές δραστηριότητες".

Δεν νομίζω ότι κανένας από εμάς δεν γνωρίζει τη σημασία των ταχυδρομικών υπηρεσιών. Και θα έπρεπε αυτό να το διαπιστώσουμε από την πρώτη παράγραφο του νομοσχεδίου που καλούμεθα να ψηφίσουμε.

Δεύτερον: "Η διαμόρφωση ενός αποτελεσματικού τομέα ταχυδρομικών υπηρεσιών στην Ελλάδα είναι σημαντική προϋπόθεση για την περαιτέρω ανάπτυξη της χώρας". Συμφωνούμε. Το ζητούμενο όμως και η αγωνία όλων μας είναι πώς αυτό θα επιτευχθεί.

"Η ολοκλήρωση της εσωτερικής ταχυδρομικής αγοράς -συνεχίζω- στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης απαιτεί την περαιτέρω ανάπτυξη ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατοχύρωση των θεμελιωδών αρχών της ελευθερίας στην παραγωγή και στην προσφορά τους. Είναι επομένως βασικό ο ανταγωνισμός να μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο και σ' αυτόν τον τομέα της οικονομίας και να υπάρξει ισότιμη μεταχείριση όλων των εμπλεκόμενων επιχειρηματικών παραγόντων."

Αλήθεια όμως, έτσι θα έχουν τα πράγματα αν η Κυβέρνηση ψηφίσει το νομοσχέδιο; Θα έχει επιτευχθεί δηλαδή αυτή η ισότιμη μεταχείριση όλων των εμπλεκόμενων επιχειρηματικών παραγόντων; Ο ιδιώτης επιχειρηματίας, που βασικός στόχος και μέλημά του είναι το κέρδος, θα ανταποκριθεί και στον κοινωνικό ρόλο έτσι όπως περιγράφεται και στην πρώτη παράγραφο της εισηγητικής έκθεσης που έχει να κάνει και με τις σχέσεις και τις ανάγκες του ελληνικού λαού;

Είστε μάρτυρες και γνωρίζουμε όλοι κάτι το οποίο είναι αυταπόδεικτο, πασιδηλό κατά τη νομική ορολογία: Οι ιδιώτες που χρησιμοποιούν νεαρά παιδιά για να μεταφέρουν δέματα, για να προσφέρουν υπηρεσίες, σχεδόν είναι ένας αποικιοκρατικού τύπου χαρακτήρας η σχέση εργασίας που έχουν αυτά τα παιδιά.

Έχουμε τα παιδιά των φαναριών και έχουμε και τα παιδιά των δεμάτων που μετακομίζονται καθημερινά, πρωί, βράδυ, που φεύγουν από τα φανάρια, που περνάνε με κόκκινο, που περνάνε από δεξιά, που τραυματίζονται, που δεν φοράνε ό,τι ο Κ.Ο.Κ. επιβάλλει. Και ο κ. Μαντέλης δεν είναι εδώ για να ακούσει για τον περίφημο Κ.Ο.Κ. με τον οποίο απασχολήθηκε η Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων προχθές.

Τι γίνεται εδώ πέρα; Αυτή είναι ισότιμη μεταχείριση ανάμεσα στον ιδιώτη και το κράτος; Και είμαστε σοβαροί όταν το λέμε αυτό; Ελάτε να πάμε μια βόλτα τα βράδια στην Αθήνα και στις μεγάλες αστικές πόλεις να δείτε αυτά τα παιδιά που κάθε στιγμή προσπαθούν να ζήσουν μέσω μιας διαδρομής που μπορεί να χαρακτηριστεί ως διαδρομή διά πυρός και σιδήρου. Αυτή είναι η ζωή του; Αυτό είναι το νομοσχέδιο; Αυτή είναι η ισότιμη μεταχείριση πολιτών και κρατών;

Εν πάση περιπτώσει θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι υπάρχει ένα μεγάλο θέμα, το θέμα των ελλείμμάτων, τα δισεκατομμύρια που έχουν δοθεί στα ΕΛ.ΤΑ. και όχι, αλλά και στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Συγκοινωνίες κλπ. Γιατί τους έχουν δοθεί, δεν μας απασχολεί; Δεν μας ενδιαφέρει; Καλώς ή κακώς δόθηκαν; Θα πρέπει να αναλάβουμε τις ευθύνες μας.

Ποια είναι, λοιπόν, αυτά τα ελλείμματα και ποια είναι τα προβλήματα των ΕΛ.ΤΑ., ή μάλλον ποια είναι τα αίτια που οδήγησαν στη χρεοκοπία τους που ξεπερνά τα εκατοντάδες δισεκατομμύρια που βαραίνει τον κρατικό προϋπολογισμό, ο οποίος εν συνεχεία επιβαρύνει και αυτός το δημόσιο έλλειμμα για το οποίο γίνεται πολύς λόγος και είναι μια από τις παραμέτρους που θα κριθούμε αν μπορούμε και κατά πόσον

να μπορούμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή όχι;

Όλα αυτά δεν πρέπει να τα δούμε και με νηφαλιότητα και με ψυχραιμία; Και δεν πρέπει να συνηγορήσουμε και συνυπολογίσουμε όλο το γεγονός ότι ο δημόσιος χαρακτήρας της λειτουργίας των ΕΛ.ΤΑ. δεν είναι απλά μια υπόθεση επιχειρηματική, αλλά είναι υπόθεση χρέους της πατρίδας, του Κοινοβουλίου, του Υπουργείου, της Κυβέρνησης, προς τον ελληνικό λαό που τα πληρώνει;

Διανύουμε, κύριοι συνάδελφοι, την περίοδο που με φανατισμένο τρόπο κάποιοι ζητούν λιγότερο κράτος. Κάποιοι έχουν επιχειρήματα. Αυτοί που έχουν τα επιχειρήματα και αυτοί που ζητούν λιγότερο κράτος, πρέπει να παραδεχθούμε ότι είναι εκείνοι οι οποίοι ουσιαστικά είχαν την ευθύνη της διακυβέρνησης της χώρας τα τελευταία είκοσι πέντε χρόνια.

Γιατί, λοιπόν, συνέβησαν όλα αυτά; Άραγε δεν ήξεραν; Άραγε δεν είχαν προβλέψει; Άραγε είχαν υποστεί και επομένως ανεχθεί πιέσεις;

Ίσως είναι βαρύ αυτό που λέγω, αλλά θα το πω. Ποιος έχει την ευθύνη για τα ελλείμματα, αλήθεια; Την έχει το Κ.Κ.Ε., ο Συνασπισμός, το ΔΗ.Κ.ΚΙ., η Πολιτική Άνοιξη, που ήταν προχθές στη Βουλή, γενικά τα μικρά κόμματα; Την έχει ο ελληνικός λαός που δεν είναι καν στη Βουλή;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΤΑΘΗΣ: Το ΔΗ.Κ.ΚΙ. δεν θα πρέπει να το βγάζετε εντελώς απέξω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σας παρακαλώ. Δεν υπάρχει περιθώριο για διάλογο και μάλιστα αυτού του είδους. Ακούστε τον κύριο αγορητή και μετά θα πάρετε το λόγο για να απαντήσετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Δεν ξέρω, κύριε Πρόεδρε, αν είπα κάτι για το οποίο δεν έγινα αντιληπτός, εάν είπα κάτι που δεν κατενοήθη ή εγώ δεν μπόρεσα να το διατυπώσω σωστά. Εν πάση περιπτώσει έχετε αντιληφθεί περί τίνος πρόκειται πάντως.

Ζητούν, λοιπόν, κάποιο λιγότερο κράτος. Όχι όμως, γιατί το λιγότερο κράτος θα ευνοούσε τις ανάγκες των πολιτών και κυρίως τις κοινωνικές ανάγκες των πολιτών, αλλά κυρίως ζητάνε κάποιο λιγότερο κράτος, γιατί μια τέτοια εξέλιξη θα ευνοούσε τους αριθμούς και συγκεκριμένα και κάποιους επιχειρηματίες έτσι ώστε να φανεί και να αποδειχθεί ότι είμαστε τα πειθαρχημένα παιδιά της Κοινότητας, οι πειθαρχημένοι πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίοι σώνουν και καλά θέλουν να μπουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αυτό, αφού είστε καλά παιδιά, θα συμβεί έστω και αν δεν έχετε πετύχει τους στόχους για την τελική ένταξη μας στην ΟΝΕ. Έχει αναλυθεί αρκούντως διεξοδικά και από τον Πρόεδρό μας η περίπτωση του να μπορούμε στην ΟΝΕ σαν καλά παιδιά, έστω και με πολιτικά κριτήρια.

Ποιο είναι, όμως, το κόστος; Ποιο είναι το κόστος το εθνικό, το κοινωνικό, το πολιτιστικό, το οικονομικό; Πουθενά και ποτέ δεν έχει αναφερθεί να ξέρουμε περί τίνος πρόκειται. Μπαίνουμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Μάλιστα. Μπαίνουμε γιατί πετυχαίνουμε κάποιους αριθμούς. Μάλιστα. Τι σημαίνει αυτό πολιτιστικά, τι σημαίνει κοινωνικά; Ίσως μου δινόταν η ευκαιρία με αυτήν την προσέγγιση να αναφερθώ και λίγο στο μέγα θέμα της ψηφιακής τηλεόρασης και των μεγάλων επιχειρηματιών, οι οποίοι είναι απολύτως προσδεδεδεμένοι στο άρμα ενός κράτους, που ουσιαστικά έχει υποταχθεί στις επιλογές και επιβουλές τους, για να σας πω τι σημαίνει όλο αυτό. Αν δηλαδή με την εξυγίανση των ΕΛ.ΤΑ. και όπως αυτή επιχειρείται, η Ελλάδα θα είχε σωθεί αύριο το πρωί αν έμπαινε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μια και είναι ντιρεκτίβα και οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης η υπόθεση των ΕΛ.ΤΑ.!

Ας έλθουμε, όμως, στο συζητούμενο νομοσχέδιο. Τι θα γίνει με τη ψήφιση του νομοσχεδίου; Πρώτα απ'όλα η περίφημη καραμέλα του ελεύθερου ανταγωνισμού τι σημαίνει εν προκειμένω; Ποιος μας το έχει αναλύσει για να μπορέσουμε να το καταλάβουμε και εν συνεχεία να το καταλάβει, προκειμένου να είναι σύμμαχός μας και συμπαράστατός ο ελληνικός λαός;

Ξέρετε τι σημαίνει κατά τη γνώμη μας; Ότι ο ιδιώτης που θα

δραστηριοποιηθεί και θα παρέμβει οικονομικά, ουσιαστικά θα μείνει ανεξέλεγκτος και ασύδοτος σε σχέση με ένα κοινωνικό αγαθό, το οποίο καλείται η ίδια η πολιτεία να υπερασπιστεί. Αυτό ονομάζεται, σύμφωνα με το νομοσχέδιο "παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλων διατάξεων".

Ξέρετε, έχω μια δυσκολία πολλές φορές ευρισκόμενος στη Βουλή να καταλάβω ένα μεγάλο μέρος της λειτουργίας της. Όχι ότι δεν είναι δημοκρατικός ο τρόπος που λειτουργεί η Βουλή. Αντιθέτως θα τον υπερασπιστώ με νύχια και με δόντια. Αλλά, για να είμαστε ειλικρινείς, θέλω να ακούσω έναν από τους συναδέλφους, ο οποίος παίρνοντας στα χέρια του ένα νομοσχέδιο γνωρίζει τι σημαίνει αυτό το εκπληκτικό και απίστευτο που διαβάζω κάθε φορά "σύμφωνα με το νόμο τάδε του '45, παράγραφος τάδε, του τέτοιου, που αλλοιώθηκε, βελτιώθηκε, έγινε κλπ.". Όλη αυτήν τη βιβλιογραφία για να τη διαβάσει κανείς -και αναφέρομαι στον ΚΟΚ, δεν έχει σημασία που δεν είναι ο κ. Μαντέλης- μόνο για να καταφύγει κανείς στα άρθρα που αναφέρονται θέλει μια ολόκληρη ζωή. Θα πάρει πανεπιστημιακό πτυχίο κανονικά!

Έρχεται, λοιπόν, εδώ ο κύριος Υπουργός -δεν έχει τίποτα να κάνει με τη δική σας παρουσία, λέω απλά τι έχω διαπιστώσει- με τους εξαιρετικούς κυρίους οι οποίοι είναι εξειδικευμένοι και έχουν τεράστια εμπειρία και τους οποίους χρειάζεται η πατρίδα και όταν αναφερόμαστε σε κάποιο θέμα τρέχουν στο αυτί του και του λένε αυτό και αυτό, πάρε και το χαρτί εκείνο. Ποιος από μας τα γνωρίζει όλα αυτά;

Εάν κάνω κάποιο λάθος, δεν πειράζει, εντάξει ας κριθώ. Αλλά αυτό, και έτσι όπως γίνεται, δεν είναι πια λειτουργία του ελληνικού Κοινοβουλίου. Με δεδομένο το γεγονός ότι υπάρχει μια πλειοψηφία που δεν ανατρέπεται με τίποτα, ακόμα και αν είναι μειοψηφία στη συνειδηση του ελληνικού λαού, αναρωτιέμαι τι έχω να σας πω για να σας πείσω ότι αυτό το νομοσχέδιο είναι καταστρεπτικό για την ίδια τη λειτουργία των ΕΛ.ΤΑ. και για το κοινωνικό αγαθό το οποίο υπερασπίζονται. Εν πάση περιπτώσει, με όσες δυνάμεις έχω, θα προσπαθήσω να συνεχίσω.

Αναρωτιέμαι, λοιπόν, ποιος από εμάς ξέρει -και δεν θέλω να προσβάλω κανέναν από σας, κύριοι συνάδελφοι, σας το λέω με κάθε ειλικρίνεια- ποιος μπορεί, καταφεύγοντας έστω στη νομολογία, να υπερασπιστεί ή να καταδικάσει τις διατάξεις που υπάρχουν. Και αν εν τέλει μπορεί, έξω και πέρα από τις όποιες κοινωνικές ή αν θέλετε και συντεχνιακές πιέσεις που υπάρχουν -και είναι γεγονός- υπακούοντας όμως στην πεμπτούσια της ιδιότητάς μας να βρισκόμαστε εδώ, να έλθει και να πει εκείνο το ύστατο και ιερό χρέος που έχει, δηλαδή το μεγάλο "ναι" ή το μεγάλο "όχι" σε ένα νομοσχέδιο. Πάντα όμως τίμια και ηθικά και κάτω από κανόνες τέτοιους που διαμορφώνει η τιμιότητα και η εντιμότητα και το ήθος όλων μας, επιτρέψτε μου να πω ότι η βουλευτική ιδιότητα είναι μία ιερή ιδιότητα, αλλά δεν ευτυχεί σε κάποιες στιγμές της λειτουργίας του Κοινοβουλίου, να αποδεικνύει και την ιερότητά της.

Έρχομαι στο μέγα θέμα. Και όταν, κύριε Υπουργέ, το νομοσχέδιο ψηφιστεί, αλήθεια τι θα γίνει; Το πρώτο κατά τη γνώμη μας, η εκμετάλλευση και η ανασφάλεια χιλιάδων εργαζόμενων τους οποίους θα απασχολήσουν οι ιδιωτικές επιχειρήσεις, ουσιαστικά δίκην αποικιοκρατικού χαρακτήρα και αποικιοκρατικών δεδομένων, θα είναι αιχμάλωτοι συνεχώς μιας ελεύθερης ασύδοτης οικονομίας, η οποία θα λείπει, "το μόνο που με ενδιαφέρει είναι το κέρδος".

Δεν λέω ότι εγώ ενδιαφέρομαι περισσότερο από σας. Θα μου επιτρέψετε να πω ότι και σεις και εγώ ενδιαφερόμαστε για το ίδιο αντικείμενο και για την ίδια αγωνία που διακατέχει όλους μας είτε με φιλελεύθερη ή ελεύθερη ή με σοσιαλιστική οικονομία είτε με οτιδήποτε άλλο. Τι θα γίνει με τους εργαζόμενους στα ΕΛ.ΤΑ.; Η ασυδοσία και η εκμετάλλευση κυρίως νέων παιδιών θα συρρικνώσει ουσιαστικά, αν δεν εξαφανίσει, το δικαίωμα στη ζωή και στην εργασία των ανθρώπων που εργάζονται σήμερα στα ΕΛ.ΤΑ.. Και ξέρετε, η εμπειρία αυτών των ανθρώπων είναι ότι πιο χρήσιμο υπάρχει σήμερα. Αυτή η εμπειρία ουσιαστικά δεν είναι παρά μια επένδυση του ελληνικού λαού δεκαετίες τώρα, έτσι ώστε και όταν έλθει η στιγμή, να μπορούμε σε ανθρώπους ενημερω-

μένους και έμπειρους, να απευθυνόμαστε για να λύνονται τα καθημερινά ασφυκτικά προβλήματα του ελληνικού λαού. Το κάνουμε αυτό; Πουθενά στο δημόσιο τομέα δεν γίνεται.

Θυμήθηκα σήμερα έναν φίλο που έχει φύγει από τη ζωή, τον οποίο συνάντησα ως δημοσιογράφος στην πάλαι ποτέ ΥΠΕΝΕΔ, αργότερα ΕΤ2 κλπ. Επιτρέψτε μου να θυμηθώ το όνομά του. Ήταν ένα ηρωικό παιδί απ' αυτά που δούλεψαν στο χώρο της δημόσιας τηλεόρασης. Λεγόταν -αλλά εξακολουθεί να λέγεται-, δεν έχει σημασία αν δεν είναι μαζί μας- Άρης Κανελλόπουλος. Με αγωνία, ξέρετε τι μου έλεγε τόσα χρόνια; Και τον είχα δει στη δουλειά του. Έλεγε: "Ρε Γιάννη, δεν θέλω τίποτε άλλο. Θέλω να μου φέρουν είκοσι παιδιά να τα εκπαιδεύσω στο χώρο που είμαι". Και ποτέ κανείς δεν τον άκουσε.

Αναρωτιέμαι, λοιπόν, όλη αυτή η σοφία και η εμπειρία των ανθρώπων που έχουν αναλώσει τη ζωή τους στα ΕΛ.ΤΑ., ενδιαφέρθηκε η πολιτεία να την αξιοποιήσει; Δηλαδή την περιουσία της, την επένδυσή της. Για να έλθουμε σήμερα και να πούμε ότι ο κ. Δημαράς ως ιδιώτης είναι σε θέση να προσφέρει καλύτερες κοινωνικές υπηρεσίες στον ελληνικό λαό με το σκεπτικό που αναφέρεται στην εισηγητική έκθεση από το ίδιο το κράτος και την ίδια την περιουσία του ελληνικού λαού;

Δεν λέω ότι όλα έχουν λειτουργήσει θαυμάσια στα ΕΛ.ΤΑ.. Και μόνο το γεγονός ότι κάθε φορά η Κυβέρνηση έρχεται να καλύψει εκατοντάδες δισεκατομμυρίων, δείχνει την αδυναμία που έχουν να λειτουργήσουν. Είναι σαφές. Δεν είναι, όμως, πανάκεια η λύση του ιδιώτη που θα παρέμβει. Δεν είναι πανάκεια να καταργηθεί η ίδια η σημασία και ο ρόλος ο κοινωνικός των ΕΛ.ΤΑ.. Αυτό λέμε και τίποτα άλλο. Να βρούμε τους τρόπους, να σχηματίσουμε προγράμματα, να σκεφθούμε όλοι μαζί και θα τα καταφέρουμε. Να το κάνουμε, όμως, με ειλικρίνεια και όχι για να χρησιμοποιήσουμε κομματικούς μας φίλους και να ελέγξουμε τον κομματικό και το διοικητικό μηχανισμό. Αυτό είναι το μέγα και τεράστιο θέμα της σημερινής πολιτικής ζωής της χώρας. Ότι ελέγχεται το σύμπαν. Ότι εάν κάποιος δεν είναι μέλος σας, μέλος του κόμματος του σημερινού Π.Α.Σ.Ο.Κ., δεν μπορεί ούτε δουλειά να βρει ούτε να προαχθεί ούτε αξιοκρατία υπάρχει πουθενά.

(Θόρυβος από την πτέρυγα του Π.Α.Σ.Ο.Κ.)

Θα σας πω άλλα και θα τρομάξετε. Δεν είναι η ώρα όμως.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΑΤΗΣ: Να μας πείτε για τα ΕΛ.ΤΑ..

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Δεν είναι η ώρα και σας παρακαλώ, αφήστε με. Δεν είναι η ώρα! Ξέρω πολλά. Εδώ θα πω ό,τι ξέρω όταν έρθει η ώρα. Διότι, εάν σας πω τι γίνεται σε άλλους χώρους με το ΥΠ.Ε.Θ.Ο. κλπ., θα μου πει ο κύριος Πρόεδρος "με συγχωρείτε, συζητάμε το νομοσχέδιο". Σωστό; Αφήστε με να συνεχίσω, λοιπόν.

Συνεχίζω: Ναι, λοιπόν, τα ΕΛ.ΤΑ. δεν θα πρέπει να είναι τόπος και χώρος διασπάθισης του δημοσίου χρήματος. Άλλωστε δεν υπαινιχθηκε ούτε υπερασπίστηκε κανένας από τους ομιλητές κάτι τέτοιο. Είμαι, όμως, βέβαιος ότι το ίδιο ακριβώς επιθυμούν και οι εργαζόμενοι σήμερα στα ΕΛ.ΤΑ. και κυρίως αυτοί που έχουν την τεράστια εμπειρία την οποία και μπορούν να διαθέσουν.

Ξέρετε, η εμπειρία τους, όπως σας είπα και λίγο πριν, είναι περιουσία του ελληνικού λαού. Δεν ξέρω γιατί αυτό το παραβλέπουμε και το προσπερνούμε. Ο κοινωνικός ρόλος τους θα πρέπει να διασφαλισθεί. Με το νομοσχέδιο δυστυχώς δεν διασφαλίζεται η ισότητα αυτού που ονομάζουμε συμμετοχή στην ελεύθερη αγορά. Διότι θα πρέπει να μου πείτε αμέσως με ποιο τρόπο τώρα θα κατέβει η πολιτεία και η Κυβέρνηση μέσω των θεσμικών οργάνων να ελέγξει τους δρόμους που περνάνε τα παιδάκια αυτά, τα παιδιά μας δηλαδή, για να διακινήσουν το αγαθό του ταχυδρομικού προϊόντος, όπως έχει καταλήξει το πράγμα να λέγεται. Ποιος τους ελέγχει; Τι γίνεται με αυτά τα παλικάρια που σκοτώνονται από εδώ και από εκεί; Έχετε κάνει μελέτη; Έχετε δει πόσοι είναι οι τραυματίες ή ενδεχομένως αν έχουν σκοτωθεί κάποια παιδιά που δεν τηρούν τους κανόνες του Κ.Ο.Κ., που τους εκμεταλλεύεται ο οποιοσδήποτε ιδιώτης μόνο και μόνο για να διεκπεραιωθεί το περίφημο ταχυδρομικό προϊόν, το κοινωνικό ή όπως αλλιώς το διατυπώνετε;

Αν θέλατε, θα μπορούσατε, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι της Κυβέρνησης, με σαφήνεια να δεσμεύσετε και τους ιδιώτες που περιμένουν με αγωνία για να παρέμβουν στην ελεύθερη, λεγόμενη, αγορά. Και αυτό θα γίνει μετά τη ψήφιση του νομοσχεδίου. Δεν το κάνετε, όμως. Δεν μας πείθετε και σας καταψηφίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Θέλετε τώρα το λόγο, κύριε Υπουργέ, ή να προχωρήσουμε στον κατάλογο;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα ήθελα τώρα το λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μαντέλης έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, όταν ξεκινήσαμε να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα των ΕΛ.ΤΑ. θέλαμε να δούμε ποιοι είναι οι λόγοι για τους οποίους ο Οργανισμός των ΕΛ.ΤΑ. δεν εμφανίζει θετική πορεία, ποια είναι τα αίτια και τι μέτρα πρέπει να λάβουμε.

Τότε δε, αναλύοντας τα γεγονότα, διαπιστώσαμε ότι ο Οργανισμός των ΕΛ.ΤΑ., χάνει καθημερινά ένα σημαντικό μερίδιο από την αγορά. Διαπιστώσαμε ότι υστερεί στον ελληνικό χώρο σε αυτό που λέγεται ταχυδρομικές υπηρεσίες και ότι από πολλών ετών, στην πραγματικότητα από του έτους 1972, έχουν αναπτυχθεί ταχυδρομικές υπηρεσίες από πολλούς άλλους, ιδιώτες, -ιδιωτικές επιχειρήσεις μικρού, μεσαίου, μεγάλου μεγέθους- που λειτουργούν σε αυτήν την αγορά με έναν τρόπο εντελώς άναρχο, χωρίς να διέπονται από κανέναν κανόνα. Λειτουργούν σε μια άναρχη αγορά, στην οποία ο Οργανισμός των ΕΛ.ΤΑ. υφίσταται έναν αθέμιτο ανταγωνισμό.

Διαπιστώσαμε παράλληλα ότι αυτή η ελληνική ταχυδρομική αγορά είναι πολύ κατώτερη από τις άλλες ταχυδρομικές αγορές, που υπάρχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όπως επίσης ότι η σχέση των εργαζόμενων προς τα διακινούμενα ταχυδρομικά αντικείμενα, είναι πολύ κατώτερη από τα αντίστοιχα μεγέθη, που υπάρχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα πρέπει να πω ότι είναι πολύ κατώτερη και χαμηλότερη από τα ποσοστά που παρουσιάζουν άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αντίστοιχα με την Ελλάδα.

Επομένως, εκείνο που θα έπρεπε να κάνουμε θα ήταν, πρώτα απ' όλα, να οργανώσουμε αυτήν την αγορά, ώστε να σταματήσει να είναι άναρχη και να λειτουργεί με κανόνες.

Το δεύτερο είναι ότι θα πρέπει να αναπτυχθούν δραστηριότητες τόσο από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις όσο και από τον Οργανισμό των ΕΛ.ΤΑ., ώστε αυτό το κομμάτι της ταχυδρομικής αγοράς, που δεν αναπτύσσεται, να αναπτυχθεί.

Με αυτόν τον τρόπο, όχι μόνο θα λύναμε το πρόβλημα του Οργανισμού των ΕΛ.ΤΑ., αλλά ταυτόχρονα, θα λύναμε και το πρόβλημα όλων όσων απασχολούνται σε αυτήν την αγορά, δίνοντας τη δυνατότητα ανάπτυξης της, ανάπτυξης της ταχυδρομικής κίνησης και δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας.

Αυτή ήταν η εκκίνηση για το νομοσχέδιο, το οποίο έχετε μπροστά σας.

Άκουσα τους συναδέλφους, που μίλησαν προηγούμενα. Αν ήθελε κανείς να συνοψίσει τους λόγους, για τους οποίους όλα τα κόμματα αρνούνται να το υπερψηφίσουν, θα έλεγε τα εξής:

Η Αξιωματική Αντιπολίτευση -χωρίς να καταλάβω το λόγο- φοβάται, όπως χαρακτηριστικά λέει, ότι "Βατερλώ της Ολυμπιακής Αεροπορίας", αποτελεί το ότι οδηγείται σε στρατηγικό επενδυτή. Και μάλιστα τώρα που η Ολυμπιακή Αεροπορία μπορεί να διεκδικήσει θέση στη διεθνή αγορά. Η άποψη της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ήταν και είναι ότι όταν η Ο.Α. βρισκόταν σε κατάσταση πλήρους αδυναμίας έπρεπε τότε να αναζητήσει στρατηγικό επενδυτή.

Οι συνάδελφοι από το Κ.Κ.Ε. έχουν μια βασική θεώρηση των πραγμάτων, που λέει ότι: "Εφόσον αυτό εντάσσεται στην Ευρωπαϊκή Αγορά, δεν είναι σύμφωνο με τις γενικές μας αρχές."

Η συνάδελφος από το Συνασπισμό της Αριστεράς και της

Προόδου ανέφερε ότι δεν το ψηφίζουν, γιατί θεωρούν ότι καθυστερήσαμε να φέρουμε αυτόν το νόμο. Επομένως, πρέπει να καταψηφιστεί, επειδή καθυστερήσαμε. Και για ένα δεύτερο λόγο, γιατί κάποιος ευθύνεται για την άναρχη αγορά. Επειδή από το 1972 δεν έγινε τίποτε, γι' αυτόν το λόγο, δεν πρέπει να γίνει και σήμερα.

Τέλος, είναι και αυτό που είπε ο συνάδελφος από το ΔΗ.Κ.ΚΙ., ότι δημιουργείται το πρόβλημα του ανεξέλεγκτου ιδιώτη.

Κατέληξα με αυτό, για να πω με έμφαση ότι το πρόβλημα του ανεξέλεγκτου ιδιώτη υπάρχει. Υπάρχει από το 1972. Αναπτύσσεται με τον τρόπο, που σας περιέγραψα. Και βέβαια, χρήζει αντιμετώπισης όχι με ευχολόγια ούτε με απαγορεύσεις, αλλά ακριβώς με την ανάπτυξη αυτής της αγοράς.

Τι κάνουμε λοιπόν με το παρόν νομοσχέδιο;

Πρώτα απ' όλα, καθορίζουμε τι είναι αυτή η ταχυδρομική αγορά και προσδιορίζουμε το σύνολο των ταχυδρομικών δραστηριοτήτων. Από αυτές τις ταχυδρομικές δραστηριότητες ορισμένες τις θεωρούμε γενικές και μπορεί να τις αναπτύξει κάθε ιδιώτης και κάθε ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει τα ελάχιστα προσόντα -ο Οργανισμός των ΕΛ.ΤΑ. οπωσδήποτε μπορεί να τις αναπτύξει- και έχουμε και τις καθολικές ταχυδρομικές υπηρεσίες, τις οποίες μόνον ορισμένες επιχειρήσεις μπορούν να τις αναλάβουν, εφόσον πάρουν ειδική άδεια.

Για τις γενικές ταχυδρομικές δραστηριότητες απαιτείται η χορήγηση γενικής άδειας, η οποία λαμβάνεται έπειτα από κατάθεση κάποιων στοιχείων, που θα αναφέρω στη συνέχεια, στην εθνική ρυθμιστική αρχή για τα ταχυδρομεία.

Οι καθολικές υπηρεσίες επιτρέπονται, εφόσον υποβληθεί το σχετικό αίτημα. Προσδιορίζονται δε, οι προϋποθέσεις και αφού αυτές ελεγχθούν θα δοθεί η άδεια με τον τρόπο, που θα σας εξηγήσω στη συνέχεια.

Έτσι, λοιπόν, διακρίνουμε τις ταχυδρομικές υπηρεσίες σε καθολικές και γενικές. Από τις καθολικές υπηρεσίες υπάρχει μια ειδική κατηγορία υπηρεσιών που λέγονται αποκλειστικές ταχυδρομικές υπηρεσίες.

Οι καθολικές υπηρεσίες αναφέρονται σε ταχυδρομικά αντικείμενα που είναι οι επιστολές κατά βάση μέχρι δύο χιλιόγραμμα και τα δέματα μέχρι είκοσι χιλιόγραμμα. Απ' αυτό το σύνολο των καθολικών ταχυδρομικών υπηρεσιών αναλαμβάνει τις αποκλειστικές δραστηριότητες ο φορέας της γενικής, της καθολικής ανά την επικράτεια υπηρεσίας που αναγορεύονται τα ΕΛ.ΤΑ. Και αυτές αφορούν τις επιστολές και τα ταχυδρομικά αντικείμενα κάτω από τα τριακόσια πενήντα γραμμάρια. Γιατί υπάρχει αυτή η διαφορά; Η διαφορά υπάρχει γιατί τα ΕΛ.ΤΑ., όπως μόλις προηγουμένως είπα, καθορίζονται από το νόμο ως ο καθολικός φορέας, ο γενικός, ο ανά την επικράτεια φορέας της καθολικής υπηρεσίας που υποχρεούται, για να εκπληρώσει τους όρους της καθολικής υπηρεσίας, να έχει σε όλη την Ελλάδα ένα δίκτυο περισυλλογής των ταχυδρομικών αντικειμένων και διανομής τους με τις υποχρεώσεις που θέτει ο νόμος. Αυτό το δίκτυο πρέπει να το έχει στα νησιά, πρέπει να το έχει στα ορεινά χωριά, πρέπει να το έχει σε όλη την Ελλάδα.

Επομένως, τους επιβάλλουμε μία υποχρέωση. Αυτή η υποχρέωση του αναγορεύει στο φορέα της καθολικής υπηρεσίας. Η έκφραση αυτή "φορέας καθολικής υπηρεσίας" θα έλεγα ότι είναι ισοδύναμη της έκφρασης "υπηρεσίας κοινής ωφέλειας". Νομίζω ότι το αντιλαμβάνεσθε και δεν χρειάζεται να το αναλύσω.

Στις καθολικές υπηρεσίες, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι αποκλειστικές, υπάρχει η υποχρέωση από το νόμο ο φορέας να πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις για την άσκηση αυτής της δραστηριότητας. προϋποθέσεις, οι οποίες αποβλέπουν κύρια στην εξυπηρέτηση του πολίτη.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση αναφέρεται ότι ο φορέας της καθολικής υπηρεσίας είναι υποχρεωμένος να αναπτύσσεται σε όλο το εύρος της δραστηριότητάς του και βέβαια προσδιορίζονται τα σημεία περισυλλογής και διανομής όπως και η υποχρέωση να γίνεται η περισυλλογή και η διανομή των ταχυδρομικών αντικειμένων μια φορά τουλάχιστον την ημέρα για πέντε ημέρες την

εβδομάδα. Βέβαια μέσα στα πλαίσια αυτής της δραστηριότητας υπάρχουν οι γενικές διατάξεις που προστατεύουν το απόρρητο των επικοινωνιών, τη δημόσια τάξη, τη δημόσια ηθική, γενικές αρχές τις οποίες αναμφίβολα πρέπει να τις προστατεύουμε.

Ένα δεύτερο χαρακτηριστικό, από το οποίο φαίνεται ξεκάθαρα ο προσανατολισμός προς τον πολίτη, είναι ότι το σύνολο των επιχειρήσεων που παρέχουν καθολικές υπηρεσίες πρέπει να πληρούν -υποβάλλοντας την αίτησή τους για ειδική άδεια ή υποβάλλοντας τη δήλωσή τους για τη γενική άδεια- συγκεκριμένες προδιαγραφές που χαρακτηρίζουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους προς τον πολίτη, τις υποχρεώσεις τους απέναντι στον πολίτη όπως επίσης και την προβλεπόμενη διαδικασία για την επίλυση διαφορών που ανακύπτουν κατά την άσκηση της ταχυδρομικής δραστηριότητας.

Όπως ξέρετε, σήμερα δεν υπάρχει τέτοια ρύθμιση. Ο πολίτης αν ενδεχόμενα τολμήσει να διαμαρτυρηθεί, χρειάζεται να καταφύγει μέσα από πολυδάπανους δικαστικούς αγώνες στα δικαστήρια. Με το σχέδιο νόμου προβλέπονται κάθε φορά ειδικές διαδικασίες με τις οποίες ο πολίτης θα μπορεί να επιλύει οποιαδήποτε αμφισβήτηση ή διαφορά παρουσιάζεται.

Μια άλλη έκφραση αυτού του προσανατολισμού προς τον πολίτη είναι τα τιμολόγια. Πώς διαμορφώνονται σήμερα τα τιμολόγια; Αν εξαιρέσει κανείς τα ΕΛ.ΤΑ., του οποίου τα τιμολόγια καθορίζονται μέχρι σήμερα σύμφωνα με τη γενική δημοσιονομική πολιτική και πάντοτε κάτω από τον πληθωρισμό -κατά κανόνα όχι κάθε έτος, αλλά κατά περιοδικά χρονικά διαστήματα που υπερβαίνουν το έτος- οι υπόλοιπες επιχειρήσεις μπορούν ελεύθερα να διαμορφώνουν τα τιμολόγια τους.

Βέβαια αυτός είναι και ο λόγος που τα ΕΛ.ΤΑ. παρουσιάζει αυτήν την εικόνα στα οικονομικά του. Με το παρόν νομοσχέδιο, κάτι τέτοιο δεν επιτρέπεται πλέον και τα τιμολόγια θα διαμορφώνονται σε σχέση με το κόστος. Το κόστος είναι ελεγχόμενο, όπως είναι ελεγχόμενα και τα τιμολόγια. Γι' αυτό η αναφορά του τιμολογίου στο κόστος προβλέπεται μέσα από τις διατάξεις του σχεδίου νόμου όπως και ο τρόπος με τον οποίο θα ελέγχεται. Επίσης τα τιμολόγια πρέπει να είναι πλήρως διαφανή. Θα πρέπει να αναγγέλλονται πριν από ένα ορισμένο χρονικό διάστημα, ώστε ο πολίτης να τα γνωρίζει σε ικανό χρόνο, πριν δηλαδή χρησιμοποιήσει τις ταχυδρομικές υπηρεσίες οποιουδήποτε φορέα δραστηριοποιείται στην ταχυδρομική αγορά.

Πώς ρυθμίζονται όλα αυτά τα ζητήματα της ταχυδρομικής αγοράς; Προβλέπεται η ύπαρξη μιας ρυθμιστικής αρχής. Η αγορά δεν μπορεί να ρυθμίζεται και δεν πρέπει να ρυθμίζεται από την Κυβέρνηση ή από τον Υπουργό, πολλώ μάλλον που ένας από τους συμπράττοντες και τους δραστηριοποιούμενους στην αγορά είναι μία κρατική επιχείρηση.

Πρέπει να υπάρχει μία ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή, η οποία να επιβλέπει πρώτα απ' όλα τους όρους που περιγράφει η αίτηση ή η δήλωση, εάν είναι αυτοί που ανταποκρίνονται στο νόμο. Είναι αυτή η ρυθμιστική αρχή, η οποία πρέπει να επιβλέπει εάν τηρούνται όσα περιγράφονται στο νόμο και αν τηρούνται αυτά που αναφέρονται στην άδεια που εδόθη ή στη δήλωση που κατετέθη.

Η ρυθμιστική αρχή επιβλέπει εάν γίνεται σωστή κοστολόγηση, εάν υπάρχουν τιμολόγια ανταποκρινόμενα στην κοστολόγηση, εάν υπάρχει διαφάνεια, εάν τηρούνται οι διαδικασίες επίλυσης των διαφορών, εάν τηρούνται οι χάρτες υποχρεώσεων προς τους πολίτες, που είναι υποχρεωμένη κάθε ταχυδρομική επιχείρηση, συμπεριλαμβανομένων πάντοτε και των ΕΛ.ΤΑ., να εκδίδει, ώστε οι πολίτες να γνωρίζουν τα δικαιώματά τους, εάν θέλετε και τις υποχρεώσεις τους. Και αυτή η ρυθμιστική αρχή έχει δικαίωμα να εισηγείται και να επιβάλει πρόστιμα πολύ σημαντικά. Μπορεί να είναι μία απλή σύσταση σε μία απλή περίπτωση ή μπορεί να είναι πολύ σοβαρότερα πρόστιμα που να ξεκινούν από πέντε εκατομμύρια (5.000.000) δραχμές μέχρι εκατό εκατομμύρια (100.000.000) δραχμές. Σε σοβαρότερες περιπτώσεις μπορεί να έχουμε προσωρινή ή και οριστική ανάκληση της άδειας της ταχυδρο-

μικής επιχείρησης, η οποία έχει παραβιάσει τις διατάξεις του νόμου ή της άδειάς της.

Ως ρυθμιστική αρχή αναγορεύουμε την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών.

Θα μπορούσαμε να ιδρύσουμε μία καινούρια ρυθμιστική αρχή, θα μπορούσαμε να συστήσουμε έναν καινούριο φορέα. Σκεφθήκαμε όμως -και αυτή είναι η εισηγήση που κάνουμε στο Ελληνικό Κοινοβούλιο- ότι δεν υπάρχει λόγος να δημιουργούμε απεριόριστο αριθμό ανεξάρτητων ρυθμιστικών αρχών. Πρέπει να αξιοποιούμε αυτές που υπάρχουν. Και εδώ στον τομέα των επικοινωνιών με την ευρεία έννοια, είναι δραστηριοποιημένος ένας φορέας με σημαντική προσφορά μέχρι σήμερα και με επιτυχία στο ρόλο του. Είναι η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών η οποία θα μπορούσε -και αυτό προτείνεται με το νομοσχέδιο- να διευρυνθεί και να περιλάβει αρμοδιότητες που αφορούν την ταχυδρομική αγορά. Και αυτό κάναμε.

Πράγματι, λοιπόν, την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών την μετονομάζουμε σε Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων και της αναθέτουμε τις αρμοδιότητες που αφορούν τον έλεγχο και την εποπτεία της ταχυδρομικής αγοράς. Βέβαια, για να μπορέσει να λειτουργήσει, προβλέπουμε να αυξηθούν τα μέλη της από επτά σε εννέα, ώστε να υπάρχουν και δύο καινούρια μέλη ειδικά για τον τομέα των ταχυδρομείων.

Με αυτόν τον τρόπο πιστεύουμε ότι ανταποκρινόμαστε και στην ανάγκη συγκράτησης των δαπανών, αφού δεν αυξάνουμε τον αριθμό των ανεξάρτητων ρυθμιστικών αρχών, αλλά αναθέτουμε σε ένα όργανο την επίβλεψη της τήρησης των κανόνων της αγοράς.

Θα ήθελα να αναφερθώ για λίγο στα ΕΛ.ΤΑ..

Είναι αληθές ότι τα ΕΛ.ΤΑ. τα τελευταία χρόνια παρουσιάζουν μία κίνηση, η οποία οδηγούσε σε αύξηση των ελλειμμάτων. Τα βασικά αίτια σας τα περιέγραψα. Αν θέλαμε να αναφερθούμε στα πολιτικά αίτια, θα βλέπαμε ότι βασικό πολιτικό αίτιο σε κρίσιμες περιόδους ήταν η εγκατάλειψή τους. Ένα μικρό παράδειγμα είναι αυτό που έχει λεχθεί πάλι σ' αυτήν την Αίθουσα. Το 1992 μία από τις σημαντικές υπηρεσίες των ΕΛ.ΤΑ., από τις κερδοφόρες δραστηριότητες των ΕΛ.ΤΑ., από τις σύγχρονες, της προστιθέμενης αξίας υπηρεσίες, η υπηρεσία, "πόρτα-πόρτα" που μετέφερε ταχυδρομικά αντικείμενα κατά παραγγελία του πελάτη, καταργήθηκε. Εγκυβερνήθηκε στην πραγματικότητα κατά τέτοιο τρόπο, ώστε μέχρι και το ειδικό τηλέφωνο της υπηρεσίας, αυτό που γνώριζαν όλοι οι πελάτες και επικοινωνούσαν μέχρι εκείνη τη στιγμή μαζί της, δόθηκε στον ανταγωνιστή της.

Αντιλαμβάνεστε πώς λειτουργεί αυτή η αγορά και πώς θα μπορούσε να σταθεί ο ΕΛ.ΤΑ. Ελέγχη χαρακτηριστικά "γιατί δεν μονιμοποιείτε αυτά τα εξακόσια τριάντα άτομα"; Συμπαθέστατα τα εξακόσια τριάντα ένα άτομα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Για το "πόρτα-πόρτα" θα σας απαντήσω. Είναι ακριβώς το αντίθετο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θυμόσαστε όλοι αυτή την περίπτωση των προσλήψεων των ατόμων με ειδικές ανάγκες που έγιναν το 1990. Ο συνάδελφος από το Κ.Κ.Ε. έκανε μια πολύ λεπτή και ευαίσθητη αναφορά. Τα άτομα εκείνα προσλήφθηκαν ως άτομα με ειδικές ανάγκες και απεκαλύφθη εκ των υστέρων ότι ορισμένοι από αυτούς ήταν ποδοσφαιριστές και παλαιστές. Δεν ξέρω πόσοι και ποιοι, αλλά η πραγματικότητα ήταν αυτή.

Βέβαια, ο ν. 2190 προέβλεπε, αυτά τα άτομα να εξεταστούν από γιατρούς και αν είναι εντάξει, να παραμείνουν.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Υπάρχει ο εισαγγελέας για τέτοια θέματα, κύριε Υπουργέ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, σας λέω πώς έχουν τα πράγματα.

Από αυτά τα άτομα, λοιπόν, ελάχιστα πήγαν να εξεταστούν και προφανώς πήγαν εκείνα που είχαν πρόβλημα, γιατί εγώ πιστεύω ότι μερικοί θα είχαν πρόβλημα. Ξέρετε όμως τι γίνεται σ'αυτές τις περιπτώσεις. Ένας δικαιούται, δέκα ή εκατό εμφανίζονται. Η πλειονότητα εξ αυτών δεν παρουσιάστηκε μέχρι σήμερα, να κάνει

αυτή την εξέταση.

Θα έλεγα, εντάξει, να το λύσουμε αυτό το πρόβλημα, αλλά να το λύσουμε μ'έναν τρόπο ορθολογικό. Δεν θέλω να πω ότι έχω κάνει συζήτηση με τον Υπουργό Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης. Όμως εδώ δεν μπορούμε να φέρνουμε ένα-ένα τα νομοσχέδια, εγώ για τα ταχυδρομεία να ρυθμίζω τα θέματα έτσι, η συνάδελφος από το Υπουργείο Ανάπτυξης αλλιώς για τη ΔΕΗ, άλλος συνάδελφος από άλλο Υπουργείο να κάνει το ίδιο και ο καθένας από το Υπουργείο του να τα ρυθμίζει. Το σωστό είναι, το Υπουργείο Εσωτερικών να ρυθμίζει ενιαία, κατά τρόπο υγιή και καθολικό όλες τις περιπτώσεις ώστε να μην υπάρχουν αποσπασματικές διατάξεις, είτε υπέρ είτε κατά.

Ανέφερε ο συνάδελφος ότι έγινε μονιμοποίηση το 1990. Θυμάμαι τον περίφημο ν. 1882/90 -νομίζω ότι οι περισσότεροι συνάδελφοι θα τον θυμούνται- με τον οποίο απελύθησαν συλλήβδην όσοι είχαν προσληφθεί κατά την προηγούμενη περίοδο και είναι γνωστό σε όλους με ποιους τρόπους.

Κύριοι συνάδελφοι το 1993, όμως, έγινε μια σημαντική, υγιής και σωστή τομή -επαναλαμβάνω ότι ήταν υγιής και σωστή τομή- και ρυθμίστηκε τότε ότι τα ελλείμματα του ΕΛ.ΤΑ. δεν πρέπει να τα καλύπτει ο Ο.Τ.Ε. Από της ιδρύσεως του ΕΛ.ΤΑ. και μέχρι τότε, τα κάλυπτε ο Ο.Τ.Ε. και αυτό ανάγεται στην ιστορία, γιατί προ του 1949 όλες αυτές οι υπηρεσίες ήταν ένα κομμάτι του τότε Υπουργείου Συγκοινωνιών.

Το 1970 που ιδρύθηκε ο ΕΛ.ΤΑ. ρυθμίστηκε τα ελλείμματά του να τα καλύπτει ο Ο.Τ.Ε. Αυτό όπως καταλαβαίνετε, ήταν ένα νόθο καθεστώς. Τα μεγέθη της μιας επιχείρησης επηρέαζαν τα μεγέθη της άλλης επιχείρησης. Γι'αυτό πολύ σωστά απεχωρίσθη η μια επιχείρηση από την άλλη, όσον αφορά το έλλειμμα, γιατί μόνο εκεί υπήρχε ο σύνδεσμος. Δεν ελήφθη όμως πρόνοια για τα ελλείμματα. Υπήρχε μια ρύθμιση η οποία βέβαια προέβλεπε ότι το Δημόσιο πρέπει να πληρώνει τις υποχρεώσεις του και έκτοτε, το Δημόσιο έχει συνάψει συμβάσεις και πληρώνει τις υποχρεώσεις του, αλλά αυτό δεν αντιμετώπιζε το πρόβλημα.

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

Γι'αυτό ακριβώς, το 1993, πρώτη χρονιά εφαρμογής, ο ΕΛ.ΤΑ. εμφάνισε το έλλειμμα -που δεν μπορούσε να καλυφθεί από τουθενά- της τάξεως των 10,5 δισεκατομμυρίων δραχμών. Σε σημερινές τιμές, για 1997 ή το 1998 αυτό θα αναλογούσε σε 25,5 δισεκατομμύρια δραχμές. Δεν ελήφθη τότε η πρόνοια που έπρεπε να είχε ληφθεί.

Μάλιστα, εκείνη την περίοδο -είναι κάτι καταπληκτικό, γιατί προσπαθούμε να απονεύσουμε ευθύνες, αλλά να λέμε και ποια είναι η πραγματικότητα- τρεις ημέρες πριν από τις εκλογές του 1993 έγινε αύξηση αποδοχών που αύξησε το κόστος του ΕΛ.ΤΑ. κατά 9,5 δισεκατομμύρια δραχμές. Σε ένα συνολικό κόστος εκείνη την περίοδο σαράντα οκτώ δισεκατομμυρίων (48.000.000.000) ή σαράντα εννέα δισεκατομμυρίων (49.000.000.000) δραχμών, 9,5 δισεκατομμύρια ήλθαν και προστέθηκαν. Αυτά δεν προστέθηκαν μόνο το 1993. Στην πραγματικότητα, επειδή αποφασίστηκε τρεις μέρες προ των εκλογών, εμφανιστήκαν και το 1994. Και μέχρι σήμερα βέβαια.

Μάλιστα εκείνες τις τρεις ημέρες πριν τις εκλογές με την ίδια συλλογική σύμβαση, έγινε και η μονιμοποίηση όλων αυτών των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Και γι' αυτό χρειάστηκε να έρθει ο ν. 2190 για να πούμε "Μα προς Θεού άτομα με ειδικές ανάγκες μονιμοποιείτε και δεν τα εξετάζετε προηγουμένως να δούμε αν είναι πράγματι"; Τα περισσότερα απ' αυτά ακόμη περιμένουμε να έλθουν για να εξετασθούν. Αυτή είναι η κατάσταση, κύριοι συνάδελφοι.

Και βέβαια από εκείνη τη στιγμή και μετά, τα ελλείμματα του ΕΛ.ΤΑ. συνεχίζουν να υπάρχουν μέχρι σήμερα. Και έπρεπε να αντιμετωπισθούν. Αντιμετωπίσαμε όλο το πρώτο οκτάμηνο του 1998 και εργασθήκαμε σκληρά να φτιάξουμε ένα επιχειρησιακό σχέδιο που να μπορεί να δίνει λύσεις στα ζητήματα και τα προβλήματα. Και τελικά καταρτίστηκε το επιχειρησιακό σχέδιο του 1998 - 2002 και μάλιστα δεσμευθήκαμε όλοι να τηρηθεί αυτό το επιχειρησιακό σχέδιο με το συμβόλαιο

διαχείρισής. Αυτό που προβλέπει ο ν. 2414/96.

'Ακουσα να λοιδορείτε ότι έχει γίνει συμβόλαιο διαχείρισης. 'Ακουσα να λοιδορείτε γιατί έχει γίνει επιχειρησιακό σχέδιο. Λοιδορούμαστε γιατί δεν πηγαίνουμε στα τυφλά, αλλά μελετάμε τις λεπτομέρειες, τα αίτια και προσπαθούμε να βρούμε λύσεις. Ενδεχόμενα κάποιες λύσεις στο μέλλον να αποδειχθεί ότι δεν ήταν αυτές που προσδοκούσαμε. Κάποιες όμως θα αποδώσουν και το 1999 θα χρειαστεί να κάνουμε τις διορθωτικές κινήσεις όπως και το 2000, όπως και στο μέλλον. Είναι ζωντανά τα επιχειρησιακά προγράμματα, όμως έχουμε επιχειρησιακό πρόγραμμα. Και με το επιχειρησιακό πρόγραμμα, κύριοι συνάδελφοι, μειώνουμε δραστικά τα ελλείμματα από τον πρώτο χρόνο. Το 1999 πέφτουν περίπου στο μισό. Το 2000 ισορροπεί η κατάσταση, το 2001 μπαίνουμε σε πλήρη κερδοφορία.

Να λοιπόν πώς αντιμετωπίζονται τα ζητήματα και με ποιους τρόπους. Και βέβαια δεν αρκεστήκαμε να πούμε ότι θέλουμε ο ΕΛ.ΤΑ. να αναπτυχθεί μέσα σε μια υγιή ταχυδρομική αγορά. Δεν διαστάσαμε να πούμε ότι ο ΕΛ.ΤΑ. στις καθολικές υπηρεσίες και στις γενικές υπηρεσίες, πρέπει να ανταγωνισθεί και να προσφέρει ποιότητα και φθηνές τιμές για όλους τους Έλληνες πολίτες μαζί με τις άλλες ταχυδρομικές επιχειρήσεις. Και δε διατάζουμε, γιατί δεν φοβόμαστε ότι ο ΕΛ.ΤΑ. μπορεί να μη το πετύχει αυτό. Ξέρουμε ότι έχει τις δυνάμεις και μπορεί να το πετύχει. Μπορεί να σταθεί δυναμικά και θα σταθεί δυναμικά ο ΕΛ.ΤΑ..

Αλλά δεν μας αρκεί μόνο αυτό. Θέλαμε και θέλουμε ο ΕΛ.ΤΑ. να μπει στην όλη αγορά, να μπει και στη διεθνή ταχυδρομική αγορά, να πάρει ει δυνατόν, κομμάτι απ' αυτήν και να επεκταθεί και σε άλλες δραστηριότητες. Παραδείγματος χάριν, σε χρηματοοικονομικές δραστηριότητες, γιατί ο ΕΛ.ΤΑ. έχει ένα δίκτυο, όπως είπαμε, σε όλη την Ελλάδα, ένα δίκτυο που φθάνει μέχρι το τελευταίο χωριό. Και αν θέλουμε να χρησιμοποιήσουμε και τον παράγοντα άνθρωπο, τον ταχυδρομικό διανομέα που φθάνει στο σπίτι και του τελευταίου αγρότη, στο σπίτι και του τελευταίου νησιώτη. Αυτό το δίκτυο δεν το έχει κανείς άλλος στην Ελλάδα και πρέπει να αξιοποιηθεί, πρέπει να του δώσουμε τη δυνατότητα. Αλλά όχι με συνθήκες προνομίων, όχι με συνθήκες πλαστών καταστάσεων. Να μπει δυναμικά στην αγορά και όπου του αξίζει να πάρει το μερίδιό που του ανήκει.

Γι' αυτό ακριβώς δίνουμε την ευχέρεια και τη δυνατότητα στον ΕΛ.ΤΑ. να μπορεί να αναπτυχθεί σε όλες αυτές τις καινούριες δραστηριότητες. Γι' αυτό δίνουμε στον ΕΛ.ΤΑ. το δικαίωμα να συνάψει κοινοπραξίες, συμπράξεις, συμμαχίες με οποιαδήποτε επιχείρηση στο διεθνή χώρο που του χρειάζεται, ώστε να μπει στη διεθνή αγορά.

Τα ταχυδρομικά δέματα: Για ποιο λόγο να υστερούμε στα ταχυδρομικά δέματα στη διεθνή αγορά; Αν πρέπει να κάνει μια συμμαχία με οποιαδήποτε επιχείρηση, δημόσια ή ιδιωτική, στον ευρωπαϊκό χώρο, πρέπει να το κάνει από τη στιγμή που τον εξυπηρετεί.

Από τη στιγμή που εξυπηρετείται για να κερδίσει κομμάτι μιας μεγάλης αγοράς, πρέπει να αγωνιστεί και να το κερδίσει. Για ποιο λόγο να διστάσει να συμπράξει, να συνεργαστεί, να συνάψει συμμαχία, να κάνει ό,τι τον συμφέρει για να μπει στον τομέα των χρηματοοικονομικών προϊόντων; Και για ποιο λόγο πρέπει να του βάλουμε φραγμό, αυτό να το κάνει μόνο με το δημόσιο, που ως γνωστόν δεν δραστηριοποιείται στον τομέα των χρηματοοικονομικών προϊόντων; Να βρει όποιον δραστηριοποιείται, όποιον τον συμφέρει και του προσφέρει καλύτερους όρους συνεργασίας, από όποιον έχει να πάρει κέρδη.

Και βέβαια περιμένουμε ο ΕΛ.ΤΑ. όπως σας είπα από το 2001 να μπει σε πλήρη πορεία κερδοφορίας.

Θα πρέπει να σας πω επίσης ότι για την υποχρέωση παροχής καθολικών υπηρεσιών δεν θέλουμε πλέον να ενισχύεται από το Δημόσιο. Δεν θέλουμε από το 2000 και μετά να ενισχύεται από το Δημόσιο, θέλουμε να είναι οργανωμένα τα πράγματα και σωστά πέρα για πέρα. Γι' αυτό προβλέπουμε από το 2000 τη σύσταση και λειτουργία ενός ταμείου, στο οποίο θα συνεισφέρουν όλες οι

ταχυδρομικές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένου και του ΕΛ.ΤΑ., ώστε αν υπάρχει ανάγκη να καλυφθεί η διαφορά από την καθολική υπηρεσία. Αν δεν υπάρχει τέτοια ανάγκη, δεν χρειάζεται καν να δραστηριοποιηθεί το ταμείο. Αλλά αυτό είναι συνεισφορά στην καθολική υπηρεσία, σε αυτό που εξυπηρετεί το γενικότερο συμφέρον, το δημόσιο συμφέρον, γιατί η καθολική υπηρεσία είναι προς όφελος όλων των πολιτών.

Θα εξυπηρετήσει ακόμα και τις ιδιωτικές επιχειρήσεις που δεν μπορούν να φθάσουν σε απόμακρα σημεία, αλλά κυρίως θα εξυπηρετήσει τον Έλληνα πολίτη. Γι' αυτές τις καθολικές υπηρεσίες πρέπει κάποιος να αναλάβει το κόστος. Το θετικό αποτέλεσμα που μπορεί να έχει από τις αποκλειστικές υπηρεσίες -γι' αυτό δίνονται οι αποκλειστικές υπηρεσίες- ως αντιστάθμισμα, δεν είναι κάποιο ειδικό προνόμιο. Μόνο ο ΕΛ.ΤΑ. έχει το δικαίωμα των αποκλειστικών υπηρεσιών γιατί είναι υποχρεωμένος, και όχι γιατί είναι προνομιοχός, να παρέχει την καθολική υπηρεσία.

Τα θετικά αποτελέσματα που μπορεί να έχει από την αποκλειστική υπηρεσία πρέπει να μπορεί να τα μεταφέρει για να χρηματοδοτήσει τα ελλείμματά του στην καθολική υπηρεσία. Άλλου είδους μεταφορά επενδύσεων, είτε στον ΕΛ.ΤΑ. είτε σε οποιαδήποτε ιδιωτική επιχείρηση από τομέα σε τομέα δεν επιτρέπεται. Η διασταύρωση των επενδύσεων δεν επιτρέπεται. Πρέπει κάθε δραστηριότητα που λειτουργεί σε συνθήκες πλήρους αγοράς να φροντίζει να είναι ανταγωνιστική και να μη νοθεύει η μία την άλλη, μεταφέροντας κεφάλαια από τον ένα στον άλλο χώρο. Έτσι, λοιπόν, προβλέψαμε τη σύσταση αυτού του ταμείου.

Γεννιέται ένα ερώτημα που τέθηκε από τους εργαζόμενους. Ανησυχούν τι θα γίνει το 1999 και το 2000, επειδή το Δημόσιο δεν έχει ρητά αναλάβει να καλύπτει τη διαφορά του ΕΛ.ΤΑ. στο ταμείο. Αυτό είναι θέμα το συμβολαίου διαχείρισης. Το Δημόσιο έχει υπογράψει συμβόλαιο, με το οποίο αναλαμβάνει ακριβώς να καλύψει αυτήν τη διαφορά. Αναλαμβάνει να καλύψει ό,τι είναι εντός των προβλεπόμενων ορίων.

Θα πρέπει να επισημάνω ιδιαίτερα ότι το συμβόλαιο διαχείρισης προβλέπει ότι το "βάρος" για τον ΟΑΕΔ, για το Ταμείο Ανεργίας κλπ., θα αρχίσει να λειτουργεί από το 1999. Όμως, όπως βλέπετε με το νομοσχέδιο, αρχίζει να λειτουργεί από το έτος 2000. Το όφελος που έχει ο ΕΛ.ΤΑ. από το έτος 1999 δεν έχει υπολογιστεί στο συμβόλαιο διαχείρισης. Ασφαλώς, είναι ένα όφελος το οποίο έρχεται να αυξήσει το θετικό αποτέλεσμα και τα έσοδα του ΕΛ.ΤΑ. για να καλύψει αντίστοιχα ελλείμματα της ίδιας περιόδου.

Λέχθηκαν και ορισμένα επί μέρους ζητήματα. Ρωτήσατε για ποιο λόγο χαρίζουμε τα χρέη της Τράπεζας Κρήτης. Και στη Διάρκη Επιτροπή και ενώπιόν σας θέλω να θυμίσω ότι αυτά τα χρήματα είναι παγωμένα στην Τράπεζα Κρήτης, χωρίς να είναι έντοκα και χωρίς να υπάρχει η δυνατότητα να αναληφθούν, διότι η Τράπεζα Κρήτης ως επιχείρηση υπό εκκαθάριση, είναι διαφορετική από την Τράπεζα Κρήτης που λειτουργεί. Ο ΕΛ.ΤΑ. είχε υποχρέωση να καταβάλει στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων αντίστοιχο ποσό περίπου, το οποίο δεν μπόρεσε να καταβάλει το έτος 1989, ακριβώς επειδή τα χρήματα που ήταν να κατατεθούν στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων δεσμεύτηκαν και πάγωσαν στην Τράπεζα Κρήτης.

Έκτοτε και μέχρι σήμερα, δεν λύθηκε αυτή η εκρεμότητα. Από τη μια μεριά έχει απαίτηση ο ΕΛ.ΤΑ. από την Τράπεζα Κρήτης και από την άλλη μεριά έχει υποχρέωση για το ίδιο ποσό. Αν είχαν ρυθμιστεί τα ζητήματα, θα γινόταν η μεταφορά από το ένα στο άλλο. Κάποια στιγμή πρέπει να γίνει. Ήρθε η ώρα να ρυθμιστεί. Στην πραγματικότητα λύνεται αυτή η αλληλόχρεη κατάσταση που υπήρχε μέχρι σήμερα.

Ο συνάδελφος από το ΚΚΕ έθεσε ερώτημα τι γίνεται με κάποια αεροπορική εταιρεία. Εμείς είμαστε υποχρεωμένοι, όταν μία αεροπορική εταιρεία δεν λειτουργεί σύμφωνα με τους κανόνες, να ανακαλούμε την άδεια. Διαπιστώσαμε ότι μία εταιρεία δεν είχε τις οικονομικές προϋποθέσεις για να μπορεί να λειτουργεί. Όσον αφορά την πλοιομότητα, δεν διαπιστώσαμε τίποτα. Ήταν σε πολύ κακή οικονομική κατάσταση. Ήμασταν

υποχρεωμένοι να ανακαλέσουμε την άδεια πάρ' αυτά.

Όπως δικαιούται κάθε πολίτης, έκαναν προσφυγή στο Συμβούλιο Επικρατείας. Βγήκε μια προσωρινή απόφαση αναστολής. Δεν έγινε ακύρωση. Ρώτησε ο κύριος συνάδελφος, γιατί σιωπούμε. Κανονικά, όταν βγαίνει μία απόφαση Ανωτάτου Δικαστηρίου, υπάρχει η γενική υποχρέωση να τη σεβαστούμε. Εάν υπάρχει η δυνατότητα μέσα από ένδικα μέσα -όχι με κραυγές- να κάνεις κάτι γι' αυτό που νομίζεις εσύ ότι είναι σωστό, αυτό πρέπει να κάνεις. Αυτό ακριβώς κάναμε. Επανήλθαμε στο Συμβούλιο Επικρατείας και ζητήσαμε να επανεξετάσει την απόφασή του. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Προβλέπουμε, επίσης, και την πρόσληψη εκατόν σαράντα ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Θα πρέπει να σας πω, ότι είναι μία αναγκαία ενέργεια για να οργανωθούμε από τώρα για το αεροδρόμιο των Σπátων. Εκεί μας χρειάζεται προσωπικό, το οποίο χρειάζεται μακρά εκπαίδευση. Είναι αργά, θα έλεγα, που προσλαμβάνεται σήμερα, διότι όλοι αυτοί οι ελεγκτές οι οποίοι πρέπει να εκπαιδευτούν στα πλέον σύγχρονα συστήματα, πρέπει να είναι έτοιμοι την 1η Μαρτίου του 2001 να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στον πύργο ελέγχου.

Αυτά είχα να πω, κύριοι συνάδελφοι. Με όλες τις εξηγήσεις που σας έδωσα, νομίζω πως έγινε αντιληπτό ότι οργανώνουμε έναν τομέα που όχι μόνο θα ωφελήσει τα ΕΛΤΑ, αλλά θα ωφελήσει και τις άλλες ιδιωτικές επιχειρήσεις -και δεν έχουμε κανένα λόγο να στρεφόμεθα αρνητικοί απέναντί τους- θα αναπτύξει συνολικά τον τομέα, θα δώσει τη δυνατότητα ανάπτυξης ταχυδρομικών υπηρεσιών, και θα επιφέρει πιστεύω και αύξηση των θέσεων εργασίας. Γι' αυτό και πάλι εισηγούμαι ενώπιόν σας να ψηφιστεί το προτεινόμενο νομοσχέδιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μείμαράκης έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάθε φορά που ο κύριος Υπουργός ανεβαίνει στο Βήμα για να εισηγηθεί ένα νομοσχέδιο ή για να απαντήσει σε κάποια ερώτηση ή επερωτήτηση, αισθάνομαι ότι η Κυβέρνηση μόλις ανέλαβε και μας ανακοινώνει προγραμματικές δηλώσεις.

Ο κύριος Υπουργός συστηματικά πλέον -και το τονίζω αυτό προς τους συναδέλφους της Συμπολίτευσης- δεν θέλει να αναλάβει την ευθύνη κυρίως των ετών 1993-1997.

Θα είδατε, λοιπόν, ότι και σήμερα ουσιαστικά ξεκίνησε την ομιλία του λέγοντάς μας -τα σημείωσα- ότι με το που ανέλαβε, όρισε τις επιτροπές και κάλεσε τους υπηρεσιακούς του παράγοντες, για να δει ποια είναι τα αίτια για τα οποία είναι έτσι τα ΕΛΤΑ. Τι μέτρα πρέπει να λάβουν από δω και μπρος και πώς θα οργανώσει τους κανόνες της αγοράς και τις δραστηριότητες. Γιατί είναι άναρχη η αγορά. Και μετά ο κύριος Υπουργός μας είπε, ούτε λίγο ούτε πολύ, ποια είναι η αποστολή των ΕΛΤΑ. και πώς αυτά μπορούν, πράγματι, να υπηρετήσουν καλύτερα τον Έλληνα πολίτη.

Ο κύριος Υπουργός, λοιπόν, φαίνεται ότι δεν έχει καταλάβει ότι τον ελληνικό λαό δεν τον ενδιαφέρει εάν έχουν προβλήματα το νέο με το παλαιό ή το εκσυγχρονιστικό, ή οι εκσυγχρονιστές με τους προεδρικούς ή οτιδήποτε διαφορετικό. Για τον ελληνικό λαό το ενδιαφέρον είναι ότι από το 1993 ουσιαστικά -για να μην πω και για τη δεκαετία του '80, στην οποία επίσης ήταν κυβέρνηση- υπάρχουν ευθύνες, τις οποίες ουσιαστικά δεν θέλει να αναλάβει.

Εν πάση περιπτώσει, κύριε Υπουργέ, θα έλεγα ότι καλύτερα να σας απαντήσει ο προκάτοχός σας ή κάποιοι άλλοι Υπουργοί της δικής σας Κυβέρνησης, παρά εμείς, οι οποίοι άλλωστε σας τα έχουμε επισημάνει, είτε με ερωτήσεις είτε με επερωτήσεις είτε και με προτάσεις νόμων, τις οποίες εσείς απορρίπτετε. Διότι όλα αυτά, τα οποία μας είπατε, έπρεπε να καθίσετε στην Κυβέρνηση τόσα χρόνια, για να δείτε ποια είναι τα αίτια που τα ΕΛΤΑ. δεν λειτουργούν σωστά και να καταλάβετε ότι δεν υπάρχουν κανόνες της αγοράς;

Μεμφθήκατε δε και την περίοδο 1990-1993, λες και από το 1981 μέχρι το 1989 δεν υπήρχαν ευθύνες, που όπως χαρακτηριστικά

ανέφερε και ο πρώην Υπουργός, ο κ. Γκελεστάθης, έτυχε να είσθε εσείς ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου των ΕΛΤΑ. για ένα πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα. Αναλάβατε προσωπικά καμία ευθύνη, κύριε Υπουργέ; Αντιθέτως, θα έλεγα ότι το κόμμα σας είδε ότι πήγατε πολύ καλά στα ΕΛΤΑ. μέχρι και το 1989 που ήσασταν πρόεδρος και γι' αυτό σας αναβάθμισε κιόλας σε Υπουργό, που έχετε υπό την εποπτεία σας και τα ΕΛΤΑ.

Όταν δηλαδή ήσασταν πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου των ΕΛΤΑ., κύριε Υπουργέ, δεν είχατε διαπιστώσει την άναρχη αγορά, δεν είχατε διαπιστώσει τις αιτίες; Δεν είχατε εισηγηθεί στον τότε Υπουργό Μεταφορών, δεν είχατε κάνει τις δικές σας προτάσεις; Αυτά γιατί δεν μας τα είπατε εδώ; Εν πάση περιπτώσει, αφού τα ξέρατε, γιατί δεν τα είπατε και στους προκατόχους σας, στους Υπουργούς Μεταφορών από το 1993 μέχρι το 1997, μέχρι να αναλάβετε;

Έπρεπε δηλαδή να αναλάβετε εσείς, για να καταλάβουμε ότι η αγορά ήταν άναρχη και θα πρέπει να φέρουμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο ουσιαστικά θα λύνει αυτά τα προβλήματα;

Αλλά όμως πρέπει να σας πω κιόλας ότι το νομοσχέδιο, το οποίο εισάγεται με αυτόν τον τίτλο, ουσιαστικά δεν λύνει τίποτα, κύριε Υπουργέ. Μακάρι να έλυνε. Θα ήμασταν οι πρώτοι που θα το ψηφίζαμε και θα σας λέγαμε, ναι, προχωρήστε με τις διαδικασίες που προτείνετε. Όμως δεν λύνει τίποτα. Και δεν λύνει, γιατί εκτός του ότι προσπαθείτε να κάνετε μία εναρμόνιση του εσωτερικού δικαίου με την οδηγία της Κοινότητας, από εκεί και πέρα δεν λαμβάνετε κανένα απολύτως μέτρο για περαιτέρω εκσυγχρονισμό των ΕΛΤΑ. και για να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις νέες σύγχρονες απαιτήσεις που υπάρχουν και που εσείς αναφέρετε.

Και δεν το κάνετε αυτό, πρώτον, διότι αυτό το νομοσχέδιο δεν συμβαδίζει απόλυτα με το αναπτυξιακό σχέδιο, αλλά ούτε και με το συμβόλαιο διαχείρισης, όπως οι ίδιοι οι εργαζόμενοι τουλάχιστον σας καταγγέλλουν με ανοιχτές ανακοινώσεις. Θα αναφερθώ και στα άρθρα στο τι το κάθε άρθρο αναφέρει και τι καταγγέλλουν οι εργαζόμενοι και πώς δεν μπορούν να προχωρήσουν τα ΕΛΤΑ., όπως λέγατε.

Αλλά και, δεύτερον, διότι το σχέδιο ανάπτυξης του οργανισμού, το οποίο έχουμε ζητήσει να κατατεθεί επισήμως και δεν σας τιμά να το έχουμε και εμείς ανεπίσημως, δηλαδή είτε από το διοικητικό συμβούλιο, είτε από τους εργαζόμενους, και να μην το καταθέτετε στη Βουλή. Και θα έπρεπε εδώ να σας θυμίσω, κύριε Υπουργέ, ότι την Τρίτη, την ημέρα της ψήφου εμπιστοσύνης της Κυβέρνησης, ο κύριος Υπουργός της Εθνικής Οικονομίας είπε ψευδώς ή μη γνωρίζοντας ο άνθρωπος ότι έχει κατατεθεί στη Βουλή και ότι συζητείται, μη γνωρίζοντας και ο ίδιος ότι αυτό δεν συζητείται ουσιαστικά στη Βουλή, δεν αποφασίζει η Βουλή επ' αυτού, το διοικητικό συμβούλιο αποφασίζει σε συνεργασία -αν θέλετε- με εσάς που εγκρίνεται. Όμως ο ίδιος για να καταλάβετε πόσο ανημέρωτος ήταν, είπε ότι έχει κατατεθεί, ότι συζητείται στην επιτροπή και ότι ήδη έχει ψηφισθεί. Και δεν μας είπε μόνο γι' αυτό, μας είπε και για τις υπόλοιπες ΔΕΚΟ.

Ενημερώστε, λοιπόν, τον κύριο Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, τι συμβαίνει με όλες αυτές τις ΔΕΚΟ και με τα αναπτυξιακά προγράμματα και τα προγράμματα εξυγίανσης, για να γνωρίζει και να μη μας λείει εδώ ανακρίβειες. Και ανακρίβειες, μάλιστα, σε μία φάση όπου η τηλεόραση ήταν ανοιχτή και για λόγους εντυπώσεων ο κύριος Υπουργός Εθνικής Οικονομίας τα είπε.

Ένα άλλο που θέλω να σας πω είναι ότι οι ΔΕΚΟ εν τέλει, κύριε Υπουργέ, κατά τη γνώμη μας, έχουν δύο σκέλη, που πρέπει να δούμε. Αφ' ενός μεν το οικονομικό και αφ' ετέρου την οργάνωση και λειτουργία τους με στόχο την εξυπηρέτηση του πολίτη. Και αυτά τα δύο πρέπει να τα συνδυάσουμε.

Κατηγόρησατε πάλι εκ του ασφαλούς τη Νέα Δημοκρατία ότι επιθυμεί την ιδιωτικοποίηση, όπως είπατε, και στην Ολυμπιακή, όπου τότε δεν μπορούσε να κάνει τίποτα, ενώ τώρα ψάχνει στρατηγικό επενδυτή η Ολυμπιακή. Το θέμα μας δεν είναι η Ολυμπιακή, σας έχει μείνει όμως κουσούρι φαίνεται,

διότι τελικά ήρθατε στη θέση της Νέας Δημοκρατίας, ενώ σας το λέγαμε από την αρχή. Έπρεπε να απαξιωθεί η εταιρεία, να χάσει τόσα δισεκατομμύρια, για να φθάσετε τελικά στη λύση που εμείς σας προτείναμε; Για την οποία λύση εσείς βέβαια και τώρα λέτε ότι δεν μπορούσε τότε η Ολυμπιακή με αξιώσεις να διεκδικήσει μερίδιο στην αγορά ή να ψάξει στρατηγικό επενδυτή.

Και θα μου επιτρέψετε και εμένα να συμπεράνω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι έψαξε φαίνεται η Κυβέρνηση τότε και τώρα γνωρίζει ότι δεν μπορούσε να βρει στρατηγικό επενδυτή. Όμως δεν σας το ομολόγησε σε σας που το ψηφίσατε αυτό το σχέδιο εξυγίανσης, γιατί ακριβώς η ίδια η Κυβέρνηση ήθελε να παραπλανήσει το Σώμα.

Εν πάση περιπτώσει, κύριε Υπουργέ, εμείς ουδέποτε είπαμε ή μιλήσαμε για ιδιωτικοποίηση όλων των ΔΕΚΟ. Και εδώ θα ήθελα να τα ξεκαθαρίσουμε, επειδή άκουσα και τον ειδικό αγορητή του ΔΗ.Κ.ΚΙ., που δυστυχώς δεν είναι εδώ, να σας πω ότι για μας η κάθε ΔΕΚΟ έχει ξεχωριστό χαρακτήρα και έχει και διαφορετικό τρόπο επιβίωσής της και οικονομικά και ως προς την εξυπηρέτηση του πολίτη. Δεν σημαίνει ότι, επειδή ένα μοντέλο βγήκε καλό ή βγήκε άσχημο, αυτό πρέπει να ακολουθηθεί ή να καταδικασθεί. Ούτε θα ακούσατε ποτέ, τουλάχιστον επισήμως, στις τόσες συζητήσεις που έχουμε κάνει και στη Βουλή αλλά και σε διάφορα άλλα πάνελ, ότι η Νέα Δημοκρατία έχει προτείνει την πλήρη ιδιωτικοποίηση των πάντων.

Επιτρέψτε μου να σας πω ειδικά για τα ΕΛ.ΤΑ., αλλά και για κάποιους οργανισμούς, που όλοι δεχόμαστε ότι επιτελούν κοινωνικό έργο.

Θα παρακαλούσα, κύριε Υπουργέ, να διαβάσετε το νόμο που έχουμε καταθέσει, σχετικά με τις αποκρατικοποιήσεις των ΔΕΚΟ, όπου εκεί ρητά μιλάμε για τέτοιου είδους οργανισμούς, όπου ζητάμε να υπάρχει ένας κοινωνικός προϋπολογισμός, διότι αναγνωρίζουμε ότι επιτελούν κοινωνικό έργο. Αναγνωρίζουμε σαφέστατα ότι το γράμμα πρέπει να πάει και στο Καστελόριζο, ότι πρέπει να πάει και στα Άγραφα, ότι η σύνταξη πρέπει να φθάσει και στα Άγραφα. Ποιος θα τα κάνει αυτά, κατά συνέπεια; Θα τα κάνει ο ιδιώτης; Όχι, βέβαια, γιατί είναι μία ζημιωγόνος διαδικασία. Άρα, λοιπόν, θα πρέπει τα ΕΛ.ΤΑ. να κρατήσουν το δημόσιο χαρακτήρα τους, γιατί ακριβώς επιτελούν κοινωνικό έργο. Εμείς, κύριε Υπουργέ, δεν σας είπαμε να δώσετε τα ΕΛ.ΤΑ. ή να τα πουλήσετε. Τι σας είπαμε, όμως; Σας είπαμε -και το έχουμε καταθέσει στην πρόταση νόμου- ότι όλες αυτές οι ΔΕΚΟ θα πρέπει να έχουν ένα συγκεκριμένο κοινωνικό προϋπολογισμό, ο οποίος θα υπηρετεί τις κοινωνικές ανάγκες.

Σήμερα, όμως, τι γίνεται; Σήμερα, στο όνομα δήθεν εξυπηρέτησης των πολιτών αυτών και των περιοχών εκείνων, καλύπτεται κακοδιαχείριση, σπατάλη και πολλές φορές και ύποπτες συναλλαγές. Γιατί δεν κάνετε μία μέτρηση αυτήν τη στιγμή, ώστε να γνωρίζετε στον προϋπολογισμό σας πόσο σας κοστίζουν αυτές οι κοινωνικές δαπάνες, τις οποίες πρέπει τα ΕΛ.ΤΑ. να επιτελούν, ώστε να γνωρίζει το Κοινοβούλιο, να γνωρίζει ο ελληνικός λαός ότι χρειάζονται τέσσερα δισεκατομμύρια ...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΑΤΗΣ: Είκοσι επτά δισεκατομμύρια.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Δεν τα γνωρίζετε καλά, κύριε Μάτη. Ευχαρίστως να σας τα πω. Αλλά και ακόμα να δεχθώ ότι είναι είκοσι επτά δισεκατομμύρια για κάλυψη κοινωνικών αναγκών των ΕΛ.ΤΑ. ...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΑΤΗΣ: Το κοινωνικό κόστος.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Το κοινωνικό κόστος.

...αυτό, γιατί δεν μας το καταθέτει ο κύριος Υπουργός επισήμως, ώστε να γνωρίζει ο ελληνικός λαός ότι χρειάζονται είκοσι επτά δισεκατομμύρια για να καλυφθούν αυτές οι ανάγκες και αν πάνε και στα είκοσι οκτώ, τότε να επιβληθούν και κυρώσεις; Εδώ ούτε τα είκοσι επτά δισεκατομμύρια, που δεν είναι τόσα, μας λείει, ούτε μας λείει πόσο θα κοστίσουν αυτές οι κοινωνικές ανάγκες των ΕΛ.ΤΑ., ούτε όμως επιβάλλει και κυρώσεις, γιατί και ο ίδιος δεν έχει προϋπολογισμούς, δεν έχει ισολογισμό, δεν καταθέτουν απολογισμό. Πόσα χρόνια έχει να κατατεθεί απολογισμός, κύριε

Υπουργέ; Πόσα χρόνια έχει να κατατεθεί προϋπολογισμός, ο οποίος εκτελέστηκε;

Όταν ο προϋπολογισμός μιας ΔΕΚΟ δεν εκτελείται, δεν πρέπει ουσιαστικά τον κύριο διοικητή, τον οποίο έχετε διορίσει και είναι κομματικός σας φίλος, να τον πιάσετε από το αυτί και να πάει στο σπίτι του; Καμία κύρωση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι! Ο κάθε διοικητής, στο όνομα δε της αυτοδιοίκησης και της αυτοδιαχείρισης του οργανισμού είναι ελεύθερος να κάνει ό,τι θέλει.

Κι εμείς όλοι, που κρινόμαστε και απαντούμε στον ελληνικό λαό, πολλές φορές γνωρίζετε ότι βαλλόμεθα αδικώς. Διότι, παρ' όλο που τα επισημαίνουμε στην Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση καλύπτεται πίσω από τη δήθεν αυτοδιοίκηση και αυτοδιαχείριση της ΔΕΚΟ ή του κάθε οργανισμού, είτε γιατί η ίδια δεν θέλει να αναλάβει ευθύνες και να βάλει χέρι, είτε διότι η ίδια πολλές φορές δίνει τις εντολές στους διοικητές να καταπατήσουν τους προϋπολογισμούς τους και όσα άλλα έχουν εξαγγείλει. Καλύπτεται λοιπόν, και στο όνομα του αυτοδιοικητού και της αυτοδιαχείρισης της ΔΕΚΟ υπάρχει πλήρης αναρχία. Υπάρχει αναρχία στη διοίκηση.

Να δεχθώ, λοιπόν, κύριε Υπουργέ -γιατί είπατε για τους εργαζόμενους και για τις μονιμοποιήσεις το 1993 και άλλα σχετικά- ότι εδώ εσείς μπορείτε να παρέμβετε, ενώ στα άλλα είναι μόνη της η διοίκηση; Σε συγκεκριμένα, δηλαδή, θεματάκια ό,τι βολεύει την κεντρική διοίκηση, μπορεί και παρεμβαίνει και παίρνει και την ευθύνη ή σταματά την όποια πρόσληψη και σε όσα δεν μπορεί, καλύπτεται πίσω και αφήνει το διοικητή;

Αν έγινε όπως λέτε, ότι τρεις μέρες πριν τις εκλογές μονιμοποιήθηκαν όλοι αυτοί, οι οποίοι ούτως ή άλλως έχουν καταθέσει πιστοποιητικά γιατρών και είναι παράνομο και δεν έχουν καταθέσει, γιατί δεν τους στείλατε στον εισαγγελέα αμέσως μετά τις εκλογές; Είναι αλήθεια ή όχι ότι τους είδατε και εσείς και ο προηγούμενος Υπουργός και δεσμευθήκατε, παρουσία και της ΟΜΕ-ΟΤΕ αλλά και άλλων συνδικαλιστών, ότι θα μονιμοποιηθούν; Πού παίζετε δηλαδή και σε ποιες πλάτες, ποιων εργαζομένων.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, γνωρίζουμε ότι και τους είδατε και τα κουβεντιάσατε και δεσμευθήκατε ότι θα μονιμοποιηθούν. Αν όχι, θα παρακαλούσα να μας το πείτε από το Βήμα, για να σας πούμε τότε ειδοθήκατε, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε.

Το δεύτερο που θα ήθελα να σας πω είναι ότι κατανοήσατε για άλλη μία φορά ότι το κράτος πρέπει να είναι ο ρυθμιστής και να βάζει κανόνες. Και σημαίνει το μικρότερο κράτος, το οποίο εμείς λέμε ότι δεν θα συμμετέχει, αλλά ότι το κράτος πράγματι θα ασκεί τις δικές του λειτουργίες και θα επιβάλλει και τις κυρώσεις, τις οποίες πρέπει να επιβάλλει.

Τόσα χρόνια, λοιπόν, δεν το κάνατε. Είστε πέντε χρόνια Κυβέρνηση. Τώρα το καταλάβατε; Και, εν πάση περιπτώσει, κύριε Υπουργέ, έστω και τώρα, που το καταλάβατε, μπορείτε να μας πείτε πώς και με ποιους τρόπους θα παρέμβετε; Διότι και πάλι τις δικές σας αρμοδιότητες τις δίνετε στις επιτροπές και τις δίνετε και στη διοίκηση των ΕΛ.ΤΑ., όπου αποδεικνύεται για άλλη μία φορά ότι αυτοί ενεργούν έξω από αυτά τα οποία εσείς θέλετε. Πράγμα το οποίο συνέβη και στην Ολυμπιακή και στις άλλες ΔΕΚΟ.

Όσον αφορά την Τράπεζα Κρήτης, επειδή ο κύριος Υπουργός αναφέρθηκε, επιτρέψτε μου να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι κατ'αρχήν η Τράπεζα Κρήτης, -πράγματι αυτή η οποία επωλήθη- είναι ελεύθερη. Αυτό το ξέρουμε. Δεν ξέρω αν το είπατε για συναδέλφους, που νομίζετε ότι δεν το ξέρουν.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μία αναφορά έκανα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Ωραία, κάνατε αναφορά. Η Τράπεζα Κρήτης, όμως, η υπό εκκαθάριση, είναι στην Τράπεζα της Ελλάδος. Εσείς σαν Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο οποίος υποτίθεται ότι προστατεύετε το δικαίωμα των ΕΛ.ΤΑ., γιατί αποσβένετε και δεν διεκδικείτε τα χρήματα, τα οποία πρέπει να πάρετε από την Τράπεζα Κρήτης;

Με συγχωρείτε, αν χαμογελάτε για πέντε δισεκατομμύρια

(5.000.000.000), που με τους τόκους είναι δώδεκα δισεκατομμύρια, (12.000.000.000) πώς να ανασάνουν τα ΕΛ.ΤΑ.; Χαρίζετε δώδεκα δισεκατομμύρια (12.000.000.000). Ε, χαρίστε τα!

Μας είπατε ότι οι απαιτήσεις του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων κατά των ΕΛ.ΤΑ. είναι ίδιο ποσό και το ισοσκελίζετε από εκεί. Σας διαφεύδει η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Μήπως δεν την έχετε διαβάσει; Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους για το ποσό του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων, στη σελίδα 29, λέει "ακκαθάριστη απώλεια εσόδων από τη διαγραφή των απαιτήσεων του Ταμείου" κλπ. Δεν την καθορίζει. Αν εσείς την ξέρετε, γιατί δεν τη δίνετε στο Γενικό Λογιστήριο;

Πρέπει να σας πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να σας επισημάνω και την προχειρότητα με την οποία νομοθετούμε, ότι η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου είναι σε προηγούμενο νομοσχέδιο που έχει δώσει ο κύριος Υπουργός, διότι αναφέρεται σε άλλα άρθρα αν' άλλων. Δηλαδή, για την Τράπεζα Κρήτης αναφέρεται σε άρθρο 25, ενώ στο νομοσχέδιο είναι στο άρθρο 26, για άλλο άρθρο αναφέρεται στο άρθρο 23, ενώ το αιτούμενο είναι στο άρθρο 21 και πάει λέγοντας. Όχι τίποτα άλλο, αλλά για να καταλάβουμε κιόλας όλοι πόσο πρόχειρα λειτουργεί και η Κυβέρνηση, δεν θέλω να πω το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, διότι είμαι σίγουρος ότι άλλο νομοσχέδιο θα είχε στείλει η Κυβέρνηση στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

Εν πάση περιπτώσει, μας είπατε ότι τα ΕΛ.ΤΑ. θα διεκδικήσουν κομμάτι της ευρωπαϊκής αγοράς. Πού ζείτε, κύριε Υπουργέ; Τελευταία τα κάνετε τα ΕΛ.ΤΑ. στην κατάταξη της Ευρώπης. Μήπως δεν το έχετε καταλάβει; Δεν έχετε τα στοιχεία; Αν δεν τα έχετε, να σας τα δώσουμε. Είμαι σίγουρος ότι τα έχετε.

Εάν λοιπόν, με αυτά τα δήθεν οράματα, ότι θα πάρουμε και κομμάτι της ευρωπαϊκής αγοράς και θα μπορέσουμε να στέλνουμε και γράμματα στο εξωτερικό και ενδιάμεσα μέσα στο εξωτερικό, μέσα στη Γαλλία δηλαδή, μέσα στην Αγγλία, τότε κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου να σας πω ότι είστε εκτός πραγματικότητας πλέον. Δεν ζείτε στην Ελλάδα, δεν μιλάτε για τα "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ", μιλάτε για διαφορετικούς ταχυδρομικούς φορείς φαίνεται. Διότι, καλά είναι αυτά, τα οποία μας λέτε, δεν μας λέτε όμως πώς θα γίνουν στην πράξη. Και θα έλθουμε πάλι εδώ το 2001 και θα πούμε ότι απέτυχε και εκείνο το πρόγραμμα εξυγίανσης και γι' αυτό ακριβώς θέλουμε ένα καινούριο πρόγραμμα εξυγίανσης, διότι το 1997 ήδη χαρίσατε τα σαράντα ένα δισεκατομμύρια (41.000.000.000) από τα ελλείμματα και παρέμειναν τα υπόλοιπα μέχρι τα εβδομήντα.

Τελικά γι' αυτά τα ελλείμματα, τα οποία αυξήθηκαν κατά την εποχή τη δική σας και δημιουργήθηκαν κατά την εποχή τη δική σας, δεν πρέπει επιτέλους να υπάρξουν κάποιες ευθύνες; Δεν πρέπει να εξηγήσετε πώς ακριβώς έγιναν και τι ακριβώς θα γίνει από δω και πέρα; Μας είπατε ότι στο συμβόλαιο διαχείρισης προβλέπεται ότι το δημόσιο θα πληρώσει τα όποια ελλείμματα υπάρξουν. Αυτό δεν μας είπατε; Άρα, ήδη από τώρα προβλέπεται ότι θα υπάρξουν ελλείμματα, τα οποία θα καλύψετε.

Και εμείς τι σας είπαμε, κύριε Υπουργέ; Ακριβώς το αντίθετο, ότι αυτό πρέπει να γίνει βάσει του κοινωνικού προϋπολογισμού, με τον οποίο ζητάμε να καλύψουμε αυτές τις κοινωνικές ανάγκες, που πρέπει να υπηρετήσουν τα ΕΛ.ΤΑ. Αυτό πρέπει να το γνωρίζει ο Έλληνας πολίτης και να τις καλύψουμε και όχι να γίνει βάσει του συμβολαίου διαχείρισης, όπου εδώ θα είναι η κακοδιαχείριση.

Δεν απαντήσατε επίσης, κύριε Υπουργέ, πρώτον, γιατί δεν απορροφήσατε ούτε μία σχεδόν δραχμή από το δεύτερο Πακέτο Ντελέρ, γιατί τους αυξήσατε σε επτά γενικούς διευθυντές και είκοσι περίπου ειδικούς συμβούλους, όπως σας ανέφεραν και οι προηγούμενοι ομιλητές.

Γιατί στο συμβόλαιο διαχείρισης -μα αυτό είναι τρομερό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι- προβλέπετε τη χορήγηση του ειδικού πριμ, του ποσού των πεντακοσίων πενήντα εκατομμυρίων (550.000.000) δραχμών ετησίως, εάν επιτευχθούν οι σχετικοί στόχοι, με την προϋπόθεση ότι αυτό ισχύει για ένα μικρό αριθμό προσωπικού; Μα, είναι δυνατόν, δηλαδή, να μας λέτε ότι μόνο ένας μικρός αριθμός

προσωπικού -και να το υπογράφετε εσείς στο συμβόλαιο διαχείρισης- θα λάβει το ποσό των πεντακοσίων πενήντα εκατομμυρίων (550.000.000); Δεν βρήκατε να μας απαντήσετε τίποτε γι' αυτό;

Κύριε Υπουργέ, για την Υ.Π.Α. και για τις άλλες διατάξεις θα μιλήσουμε και στα άρθρα. Εμείς έχουμε κάποιες παρατηρήσεις εδώ, που πιστεύουμε ότι δεν βοηθούν την Υ.Π.Α. και δεν μπορείτε με τέτοιο πρόχειρο τρόπο να προσλάβετε ελεγκτές εναερίου κυκλοφορίας. Είναι ένα θέμα πάρα πολύ σοβαρό.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι αυτό το νομοσχέδιο το μόνο που κάνει είναι ουσιαστικά να προσπαθεί να εναρμονίσει την εσωτερική μας νομοθεσία με την οδηγία της κοινότητας, χωρίς όμως να έχουμε την υποδομή, χωρίς να έχετε θέσει τις βάσεις και χωρίς να δίνετε τις εγγυήσεις για το ότι τα ΕΛ.ΤΑ. πράγματι θα λειτουργήσουν με ένα σχέδιο ανάπτυξης, εξυγίανσης και θα μπορέσουν να έχουν μέλλον.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Μάτης έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αρχίσω από αυτό που ήταν ο κεντρικός άξονας, η κεντρική ιδέα του προλαλήσαντος Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας τι έκανε η Κυβέρνηση από το 1994 μέχρι το 1998.

Μα, αυτό που έκανε ήταν να αυξήσει, αποσβένοντας 40,1 δισεκατομμύρια χρέη των ΕΛ.ΤΑ. τον Οκτώβριο του 1996, χρέη που δημιουργήσατε κυρίως εσείς από το 1990 μέχρι το 1993, όχι μόνο με τους εξακόσιους τριάντα ένα "μαϊμούδες" αναπήρους, ούτε γιατί δεν προβλέψατε με ποια διαδικασία θα αντικατασταθεί αυτό που καταργήσατε, σωστά, δηλαδή να καλύπτει ο Ο.Τ.Ε. το χρέος των ΕΛ.ΤΑ., ούτε μόνο γιατί κάνατε το κολπάκι σας το προεκλογικό υπογράφοντας συλλογική σύμβαση πολύ γαλαντόμικη σε σχέση με το μηδέν συν μηδέν της προηγούμενης χρονιάς, για να αυξηθούν οι αποδοχές των εργαζομένων, ούτε γιατί η κατάργηση των ατελειών που προβλέψατε με το νόμο, στην πράξη δεν λειτούργησε καθόλου.

Δεν ήρθαν οι πόροι ούτε από το δημόσιο ούτε από τη στρατιωτική αλληλογραφία ούτε από τα περιοδικά ούτε από τις εφημερίδες. Είναι χρέη που δημιουργήσατε, όχι μόνο γιατί κάνατε προμήθειες τεχνολογικού εξοπλισμού για να εκσυγχρονίσετε μέχρι αυτοματοποίησης τα ταχυδρομικά γραφεία. Βεβαίως αυτά πήγαν "στράφι", περίπου κανένα δεν πήγε στην παραγωγή από αυτά τα μηχανήματα που πήρατε, γιατί ήταν κακομελετημένα, ήταν κακοαγορασμένα, μια και είχατε επιλέξει να τα πάρετε από πέντε εταιρείες, από πέντε προμηθευτές και ήταν δύσκολο να προσαρμοστούν σε μία ενιαία δουλειά.

Όλα αυτά είναι ευθύνες σας και πρέπει να τις παίρνετε. Βεβαίως έχουν και οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ευθύνες και νομίζω ότι ομολογήθηκαν σε ένα βαθμό και από τον εισηγητή μας και από τον Υπουργό, όταν μίλησε.

Βεβαίως είναι αλήθεια ότι υπάρχει η οδηγία 97/67 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία προβλέπει την οργάνωση της λειτουργίας της εσωτερικής ταχυδρομικής αγοράς με εξασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού, αλλά συγχρόνως προβλέπει και τη βαθμιαία απελευθέρωση των αγορών και τη συνοχή.

Εκ πρώτης όψεως οι έννοιες "απελευθέρωση των αγορών" και "συνοχή" φαίνονται αντίθετες, αντιφατικές. Δεν είναι όμως, γιατί διασφαλίζει για τα ΕΛ.ΤΑ., τον Οργανισμό ΕΛ.ΤΑ. το να μπορεί να κρατάει κάποια ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Είναι "ο ΕΛ.ΤΑ.".

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΑΤΗΣ: Ο Οργανισμός ΕΛ.ΤΑ. ή τα ΕΛ.ΤΑ., τα "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ". Διαλέγετε και παίρνετε, κύριε Γκελεστάθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δεν είναι να διαλέξουμε. Είναι ο ΕΛ.ΤΑ., ο Οργανισμός ΕΛ.ΤΑ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΑΤΗΣ: Θέλετε να τον πούμε "ο ΕΛ.ΤΑ.";

Όπως θέλετε.

Έλεγα, λοιπόν, ότι μπορεί να κρατήσει κάποια μονοπώλια, όπως κρίθηκε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, όταν προσέφυγε το Βέλγιο για ζητήματα ανταγωνισμού.

Βεβαίως είναι αλήθεια ότι υστερούμε σε σχέση με όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υστερούμε σε ποιότητα υπηρεσιών, υστερούμε σε κερδοφορία, υστερούμε σε μερίδιο αγοράς, υστερούμε σε εξειδικευμένο προσωπικό, υστερούμε σε πάρα πολλά πράγματα. Βέβαια, αντί να καθόμαστε να κλαίμε τη μοίρα μας, πρέπει να δράσουμε, όχι γιατί το λέει μόνο η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά γιατί μέσα σε ένα περιβάλλον ανταγωνιστικό μπήκαν από την πίσω πόρτα -και είναι ευθύνη όλων μας- άναρχα οι "coupi ers", που πήραν το "φιλέτο" από την αγορά. Και πρέπει να το πείτε αυτό στους εργαζόμενους των ΕΛ.ΤΑ., αν θέλετε να είσθε ειλικρινείς και μέχρι τώρα η Αντιπολίτευση δεν το είπε, αλλά τους κλείνετε το μάτι ότι τους πονάτε.

Πρέπει να τους πείτε ότι, αν δεν εκσυγχρονισθούν τα "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ", αν δεν πάρουν τον πρωταγωνιστικό ρόλο στην αγορά, αν δεν κάνουν τις κινήσεις που πρέπει, ίσως πολύ σύντομα να μην έχουν αντικείμενο οι εργαζόμενοι, γιατί δεν θα έχουν αντικείμενο τα "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ". Αυτές είναι καθαρές κουβέντες και πρέπει να τις λέμε οι υπεύθυνοι Βουλευτές και οι υπεύθυνοι πολιτικοί φορείς στους εργαζόμενους. Οι εργαζόμενοι είναι νοήμονες Έλληνες, δεν ξεγελιώνται με κλείσιμο ματιού πλέον.

Βέβαια η Κυβέρνηση παίρνει μία πρωτοβουλία με δύο σχέδια: Ένα στρατηγικό, που περιγράφει το όραμα και ένα επιχειρησιακό που έχει τέσσερις άξονες.

Το όραμα είναι να γίνουν τα "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ" ένας οργανισμός σύγχρονος και ευέλικτος, ο οποίος θα δουλεύει με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, με νόμους της αγοράς, θα αντέχει στον ανταγωνισμό, αλλά θα μπορεί να διατηρήσει το χαρακτήρα του, τη φυσιογνωμία του. Θα μπορεί να παραμείνει ένας οργανισμός κοινής ωφέλειας που θα παρέχει καθολικές υπηρεσίες και στο απώτατο άκρο της Ελλάδος, εκεί που λειτουργούσαν, λειτουργούν και θα λειτουργούν και αύριο τα λεγόμενα προβληματικά γραφεία, αυτά που "μπαινούν" μέσα. Εκεί που θα πρέπει τουλάχιστον μια φορά την ημέρα ο αγρότης του απομακρυσμένου χωριού, ο νησιώτης, ο οποιοσδήποτε Έλληνας της περιφέρειας, να έχει την επίσκεψη του ταχυδρομικού διανομέα.

Δημιουργείται με βάση αυτό το όραμα και με αυτές τις απαιτήσεις ένα κόστος, κοινωνικό κόστος, που εγώ το λέω "κοινωνικό μισθό".

Αυτό υπολογίζεται σε είκοσι επτά δισεκατομμύρια (27.000.000.000) δραχμές και θα αντιμετωπιστεί με αυτό που προτείνει η Κυβέρνηση, να εξεταστεί η σύσταση ενός ταμείου, στο οποίο θα συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.

Το επιχειρησιακό σχέδιο έχει τέσσερις άξονες. Τους ανέλυσαν ο εισηγητής μας και ο κύριος Υπουργός. Καθένας απ'αυτούς θα πρέπει να υλοποιηθεί στη λεπτομέρειά του μέσα στο χρονοδιάγραμμα που μπαίνει, αλλιώς θα έχουμε ακόμα μια ατυχή εξυγιαντική προσπάθεια.

Ο πρώτος άξονας θα είναι η βελτίωση του ανταγωνισμού με τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών, ο δεύτερος άξονας θα αξιοποιεί το προσωπικό το οποίο χρειάζεται εξειδίκευση, ο τρίτος άξονας θα μεριμνά να βελτιώσει τον τεχνολογικό εξοπλισμό και ο τέταρτος άξονας θα μεριμνά να βελτιώσει τη χρηματοοικονομική κατάσταση, να εξυγιάνει οικονομικά τον οργανισμό, ο οποίος είναι προβληματικός από το 1970. Δεν έγινε τώρα προβληματικός. Μερίμνησε για να γίνει περαιτέρω προβληματικός η τριετία της Νέας Δημοκρατίας και βεβαίως και οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. έδειξαν σε κάποιο βαθμό κάποια βραδύτητα αντιδράσεως.

Είναι καιρός ακόμη όμως. Και με τα πιο απαισιόδοξα σενάρια προβλέπεται ότι το 2002 το αργότερο, ο Οργανισμός ΕΛ.ΤΑ. θα είναι κερδοφόρος, εφόσον βέβαια τηρηθεί με σχολαστική ευλάβεια αυτό στο οποίο δεσμεύτηκαν τα ΕΛ.ΤΑ. με την Κυβέρνηση, εφόσον υλοποιηθεί στη λεπτομέρειά του κατά γράμμα το επιχειρησιακό

σχέδιο δράσεως.

Αυτό θα είναι για το συμφέρον της χώρας, αυτό θα είναι και για το συμφέρον των εργαζόμενων, οι οποίοι θα διασφαλίσουν μια εργασία ομαλή, θα διασφαλίσουν και την εργασιακή τους ειρήνη και περαιτέρω η χώρα μας θα μπορεί να αναπτυχθεί, μια που και οι υγιείς και αποτελεσματικές ταχυδρομικές υπηρεσίες είναι ένας παράγων καθοριστικός στην ανάπτυξη της χώρας μας. Έτσι θα πάψουμε να είμαστε ουραγοί της Ευρώπης σ'αυτόν τον τομέα. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

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

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Το συζητούμενο νομοσχέδιο αναφέρεται πράγματι στην αναγκαιότητα να προσαρμοστούμε στα νέα διεθνή ευρωπαϊκά δεδομένα και σαφώς είναι ένα βήμα μπροστά, για να προχωρήσουν τα "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ" σε μια άλλη πορεία επιβιώσής τους, γιατί η μέχρι τώρα πορεία θα έλεγε κανείς ότι είναι φθίνουσα.

Θα ξεκινήσω με μια απλή διαπίστωση. Η διαχείριση των δημοσίων οργανισμών από οποιοδήποτε διοικητικό συμβούλιο, όταν αποτυγχάνει, αυτό σημαίνει ότι και το διοικητικό συμβούλιο δεν θα έχει πολιτική γραμμή επαρκή για βιωσιμότητα, ή θα έχει επιπρόσθετα και εγγενείς αδυναμίες προσώπων και ανικανότητα. Η αποτυχία αυτής της διαχείρισης κάθε τόσο μετονομάζεται ιδιωτικοποίηση. Υπάρχουν βέβαια και πολλές δημόσιες υπηρεσίες, οι οποίες απλά λειτουργούν για να εξυπηρετούν τα ιδιωτικά συμφέροντα. Αυτό είναι μια σκληρή πραγματικότητα.

Τα "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ" δεν είναι θέμα γοήτρου να ανήκουν στο κράτος και να υπηρετούν τον πολίτη. Είναι θέμα ουσίας για τη λειτουργία βασικών υπηρεσιών καθημερινής ζωής.

Θα έλεγα ότι η δική μας γραμμή σαν ΠΑ.ΣΟ.Κ. παρέμεινε και είναι σταθερή στην κατεύθυνση της δημόσιας παροχής υπηρεσιών, αλλά ακριβώς η απελευθέρωση της αγοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση επιβάλλει τον ιδιωτικό χαρακτήρα σε ό,τι έχει να κάνει με τον ελεύθερο ανταγωνισμό.

Έχουμε μια σταδιακή απελευθέρωση της αγοράς. Ένα μονοπώλιο στα πλαίσια του ανταγωνισμού θα πρέπει να παλέψει με τα μέσα που του παρέχονται. Και ως εκ τούτου το νομοσχέδιο συμβάλλει σ'αυτήν την κατεύθυνση. Και δεν είμαστε αντιφατικοί στην επιλογή μας. Είμαστε σταθεροί και προσαρμοζόμαστε σ' αυτήν την πραγματικότητα, όχι παθητικά, με συγκεκριμένα μέσα.

Ως εκ τούτου από τις δύο ομιλίες εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας, που άκουσα μέχρι αυτήν τη στιγμή, η μία ήταν κάπως πιο φιλελεύθερη. Ήταν εκείνη η ομιλία που ξεκινούσε από την κατάργηση του πόρτα-πόρτα και ένεκα όχι των ενοχών, αλλά των επιλογών της, δεν μπορούσε παρά να πει ότι η ιδιωτικοποίηση είναι το ζήτημα. Αλλά υπήρξε και η ομιλία της λαϊκής δεξιάς, η οποία προσπαθούσε να μαζέψει την κατάσταση σε μια ελληνική βάση.

Εγώ θα έλεγα ότι η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας σε αυτήν την περίπτωση είναι "δέμα στα αζήτητα".

Ας έλθουμε, όμως, στη δική μας πολιτική και πώς την εφαρμόζουμε και τι αποδίδει. Θα ξεκινήσω από ένα πολιτικό ζήτημα που άπτεται του νομοσχεδίου, αλλά δεν συμπεριλαμβάνεται στη διατύπωση άρθρων του νομοσχεδίου και πιστεύω ότι είναι έλλειψη ολικής επεξεργασίας, για να συμβάλω ακριβώς στη στήριξη του νομοσχεδίου και στην επέκταση των αποφάσεων των νομοθετικών πλαισίων, τα οποία θα αποφασίσουμε.

Ακριβώς στην εισηγητική έκθεση ξεκαθαρίζεται ότι υστερούμε σε κάτι. Ο αριθμός των διακινούμενων ταχυδρομικών αντικειμένων ανά κάτοικο και ανά χρόνο είναι το 1/6 του μέσου ευρωπαϊκού και μικρότερος από το 1/2 της τελευταίας χώρας.

Ξέρετε τι σημαίνει αυτό; Το καταλαβαίνουμε όλοι. Δεν είναι απλά ανεπάρκεια υπηρεσιών, ανθρώπινου δυναμικού, τεχνικών μέσων. Συμβαίνει κάτι άλλο. Έχουμε πολλούς στην Ελλάδα

άτυπους ταχυδρομικούς, τους αστυνομικούς. Αυτοί κάνουν τη δουλειά του ταχυδρόμου. Αυτοί διακινούν εκατοντάδες χιλιάδες δικόγραφα, κλήσεις για δικαστήρια, του Υπουργείου Δικαιοσύνης. Αυτοί διακινούν την αλληλογραφία της πολεοδομίας για τις άδειες κλπ. Οι αστυνομικοί διακινούν ως ταχυδρομικοί τα στρατιωτικά έγγραφα. Μάλιστα τα στρατιωτικά έγγραφα λένε στο πίσω μέρος "πηγαίνετε να στείλετε μετά την απάντηση στα ΕΛ.ΤΑ. συστημένη". Δηλαδή ο αστυνόμος-ταχυδρομικός κάνει τη μισή δουλειά. Θα έπρεπε να υπογράφουμε να του το δίνουμε κιόλας να το επιστρέψει. Οι αστυνομικοί διακινούν τις προσκλήσεις των εφορευτικών επιτροπών στις εκλογές, Υπουργείο Εσωτερικών. Τουλάχιστον τα Υπουργεία Δικαιοσύνης, ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Εσωτερικών και Εθνικής Άμυνας, αναθέτουν στην Αστυνομία να κάνει εργασίες των ΕΛ.ΤΑ., που αν αυτές τις εργασίες τις κάνουν τα ΕΛ.ΤΑ. και ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης δεν θα μας ξαναστερήσει τεράστια κονδύλια του προϋπολογισμού για ολόκληρες δαπάνες, οι αστυνομικοί δεν θα λείπουν, αφού θα είναι άλλοι που θα κάνουν αυτήν τη δουλειά και τα ΕΛ.ΤΑ. θα είναι βιώσιμα. Γιατί αυτό το κόστος θα μετακινηθεί σε εργασίες που στερούνται των ΕΛ.ΤΑ.

Νομίζω ότι είναι σαφές και πρέπει να λήξει και θα παρακαλούσα τον Υπουργό μέχρι του πέρατος του νομοσχεδίου να υπάρξει ειδική διάταξη, η οποία θα λύσει ακριβώς αυτό το κομβικό ζήτημα. Γιατί άνευ αντικειμένου όλες οι άλλες μάχες, που δίνετε, υποδομών και αντιμετώπισης των σύγχρονων μέσων, δεν θα αποδώσουν. Αντίθετα τα ΕΛ.ΤΑ. με τη σύγχρονη τεχνολογία και με το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο θα μπορεί να ενημερώνει όλους αυτούς, οι οποίοι χρειάζονται μια ειδοποίηση μέσω υπηρεσιών. Υπάρχουν πολλά μέσα, μειώνεται το κόστος και μεγαλώνει η απόδοση.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι το νομοσχέδιο κινείται στη σωστή κατεύθυνση στις υπόλοιπες αναφορές ή διατάξεις. Θα επισημάνω, όμως, δύο σημεία που χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή. Είναι το ζήτημα που αναφέρεται στο άρθρο 19 και έχει να κάνει με τις ενέργειες των ΕΛ.ΤΑ., όπου λέει ότι: "για εκπλήρωση των σκοπών τους μπορούν να χρησιμοποιήσουν και υπηρεσίες τρίτων". Αυτό θέλει μια αποσαφήνιση, για να μην είναι στα χέρια μιας οποιασδήποτε διοίκησης, στην πράξη να λειτουργούν τα ΕΛ.ΤΑ. με συμπληρωματικές άλλες ιδιωτικές εταιρείες. Έχει σημασία αυτό, όπως έχει σημασία και η έγκριση αυτή Υπουργού για τις κοινοπραξίες.

Εγώ θα έλεγα ότι ένας που νοιάζεται πάντα τα ΕΛ.ΤΑ. να πάνε καλά, είναι οι εργαζόμενοι και θα πρέπει να είναι και η σύμφωνη γνώμη των εργαζομένων, στην περίπτωση ακριβώς που μπορούν οι ίδιοι να απασχοληθούν και να χρησιμοποιηθούν σε κάποιους στόχους. Θα έλεγα να συμμετέχουν και αυτοί. Και αυτό μπορείτε να το διατυπώσετε.

Στα υπόλοιπα ζητήματα η συμφωνία, την οποία έχει κλείσει η Κυβέρνηση μέσω της διοίκησης και των εργαζομένων, δεν είναι αμφισβητούμενη. Είναι η εγγύηση για να μπορέσουν τα ΕΛ.ΤΑ. να επιβιώσουν με τους όρους του νέου ανταγωνισμού παρέχοντας καθολικές υπηρεσίες. Και επειδή κανείς εδώ μέσα δεν τόλμησε να αμφισβητήσει αυτήν τη συμφωνία, βγάλανε άλλες κορόνες πολιτικάντικες όσοι χρησιμοποίησαν επιχειρήματα, γιατί δεν απάντησαν στην ουσία. Οι εργαζόμενοι συμφωνούν σ' αυτήν την εξέλιξη. Έχουν ήδη αναλάβει το μέρος της ευθύνης που τους αναλογεί, για να επιτευχθεί ο στόχος, μια συμφωνία για τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, για τη λειτουργία του Οργανισμού, την αύξηση των μεριδίων στην αγορά, τη χρηματοοικονομική αυτόρεια, την αξιοποίηση των ανθρώπινων πόρων, την εκπαίδευση των ανθρώπων οι οποίοι λειτουργούν, την παρέμβαση στο διεθνές ταχυδρομείο, στις ταχυμεταφορές, την επέκταση στα χρηματοοικονομικά προϊόντα και στη συνέχεια στο σιμίζμο των "ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ" με τον Ο.Τ.Ε., που σωστά επικυρώνεται με συγκεκριμένη αναδιάρθρωση στο νομοσχέδιο της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών ως Επιτροπής ταυτόχρονα και Ταχυδρομείων, που δείχνει τη στρατηγική σύγκλιση των συμφερόντων, γιατί αυτό δείχνει και το σωστό πνεύμα της εισήγησής σας. Πράγματι, πρέπει να το

αποδεχθούμε. Και σ'αυτά κανείς δεν φέρνει αντίρρηση, άσχετα αν το ζητούμενο είναι αυτή η επιτροπή, που ενισχύεται με το ανθρώπινο δυναμικό, πώς θα αποδώσει. Πρέπει να τη βοηθήσουμε με πολιτική κατεύθυνση για να μη γίνει ένα απλό, γραφειοκρατικό σώμα, το οποίο δεν θα προχωρά στις απαραίτητες ενέργειες.

Όταν δίνονται σαράντα ένα δισεκατομμύρια (41.000.000.000) στο επιχειρησιακό πρόγραμμα "Ταχυδρομεία" και η περιουσία των ταχυδρομείων στο σύνολό της σήμερα είναι όλη κι όλη τριάντα πέντε δισεκατομμύρια (35.000.000.000), αν δεν κάνω λάθος, κύριε Υπουργέ, πάει να πει ότι έχουμε βάλει μέγιστη προτεραιότητα να προχωρήσει αυτός ο τομέας στην κατεύθυνση της βιωσιμότητας και ανταγωνιζόμαστε τα ιδιωτικά κερδοσκοπικά συμφέροντα, τα οποία θα ήθελαν να μεγαλώσουν το κόστος και να επιβαρύνουν τον ελληνικό λαό στη συνέχεια.

Είναι γεγονός ότι μέσα απ' αυτό το νομοσχέδιο, πραγματικά, υπάρχουν αρκετές ασφαλιστικές δικλίδες, όπως το ταμείο το οποίο θα στηρίζει στη συγκεκριμένη περίπτωση -και θα έχει να κάνει με τις άγονες, τις δύσκολες, τις δυσπρόσιτες περιοχές- τα ελλείμματα, ή το ζήτημα που έχει να κάνει με τις εξαιρέσεις, που η ίδια η Κυβέρνηση στο νομοσχέδιο απέδειξε ότι τηρεί, όπου αναγνωρίζει τα ΕΛ.ΤΑ. να προηγούνται των υπολοίπων ιδιωτικών συμφερόντων. Και ακριβώς εδώ -πρέπει να το τονίσω- γίνεται η χρήση της ευχέρειας που μας δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου το κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει τη δυνατότητα να διατηρήσει αποκλειστικά δικαιώματα του φορέα καθολικής υπηρεσίας ορισμένες ταχυδρομικές δραστηριότητες. Το πράττετε και από αυτήν την άποψη φαίνεται και η πρόθεση της Κυβέρνησης σε σχέση με την επιτυχία των ΕΛ.ΤΑ. σαν καθοριστικός παράγοντας στην εξυπηρέτηση του ελληνικού λαού στον τομέα του ταχυδρομείου. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

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

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, μια από τις αρχαιότερες υπηρεσίες του ελληνικού κράτους είναι η ταχυδρομική υπηρεσία, μια υπηρεσία η οποία στη μακρόχρονη διαδρομή της και για πολλές δεκάδες χρόνια προσέφερε αναντιρρήτως σημαντικότερες υπηρεσίες στον ελληνικό λαό και -αν θέλετε- ήταν και από τις πιο δημοφιλείς υπηρεσίες, υπηρεσία που ο ελληνικός λαός την έβλεπε με ιδιαίτερη συμπάθεια.

Ο ταχυδρόμος, όταν έφθανε στο χωριό, δημιουργούσε συναισθήματα αγάπης γι' αυτήν την υπηρεσία. Και όσοι -και είμαστε οι περισσότεροι στην Αίθουσα- καταγόμεθα από επαρχία, γνωρίζουμε ακριβώς τι λέω και συναισθανόμεθα το περιεχόμενο αυτών των φράσεων. Μάλιστα θα σας πω ότι νέος Βουλευτής το 1981, μετά τις εκλογές θέλησα να περάσω ξανά από τα χωριά, όπως κάνουμε όλοι, να πούμε ένα ευχαριστώ στον κόσμο. Πήγα σε ένα χωριό της περιοχής μου δύο φορές και πρωί και βράδυ και δεν βρήκα κανέναν. Ρώτησα, γιατί; Μου είπαν, κύριε Βεζδρεβάνη, αν θέλετε να βρείτε κόσμο, θα'ρθείτε στις 10.00' η ώρα Δευτέρα, Τετάρτη και Παρασκευή. Ρώτησα γιατί και μου απάντησαν, γιατί την ώρα αυτή έρχεται ο ταχυδρόμος.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Καλά κάνετε και μας το λέτε, για να το ξέρουμε και εμείς.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Εν πάση περιπτώσει, αγαπητέ Λεωνίδα, ας τα λένε οι παλαιότεροι στους νεότερους και αν τους κάνουν, ας τα χρησιμοποιήσουν.

Φορτίσω λίγο συναισθηματικά την ατμόσφαιρα, για να τονίσω τη σημασία που είχε για τον ελληνικό λαό η ταχυδρομική υπηρεσία. Στη δεκαετία του 1970 μάλιστα, ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, όπως είχε πλέον γίνει, η ταχυδρομική υπηρεσία, τα γνωστά μας ΕΛ.ΤΑ., γνώρισαν μία αλματώδη ανάπτυξη, μία ανάπτυξη παράδειγμα σε ολόκληρη την Ευρώπη. Μία ανάπτυξη, ειλικρινά, που ήταν παράδειγμα προς μίμηση. Αυτήν την ανάπτυξη την ανέκοψε η άνοδος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στην εξουσία.

Και δεν είναι μία κουβέντα, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., που την λέμε για να ψέξουμε τις κυβερνήσεις σας, είναι μία πραγματικότητα. Και τη νιώσαμε στο πετσί μας όλοι. Και την είδαμε όλοι όσοι θέλουμε να είμαστε ειλικρινείς σε αυτήν την Αίθουσα. Και αυτό έγινε με δύο τρόπους. Πρώτος τρόπος ήταν ο παραγκωνισμός όλων των καταξιωμένων στελεχών των ΕΛ.ΤΑ., τα οποία δεν ανήκαν στο δικό σας χώρο. Αν πάρετε την επετηρίδα και αναζητήσετε τα άτομα τα οποία οδήγησαν τα ΕΛ.ΤΑ. στην προόδο και την ανάπτυξη, θα τα βρείτε ή παραιτημένα ή ψυγιοποιημένα.

Αυτοί, λοιπόν, οι στυλοβάτες της αναπτύξεως των ΕΛ.ΤΑ. τη δεκαετία του '70, ευρέθησαν έξω κατά τους δύο τρόπους που ανέφερα. Αντ'αυτών εγκαταστάθηκαν οι γκαουλάιτερς του κόμματος.

'Ελεγα και τις προάλλες κατά τις συζητήσεις που έγιναν για την ψήφο εμπιστοσύνης στη Βουλή, ότι ανασφαλείς κυβερνήτες δεν επιλέγουν τους σοφούς και τους ταλαντούχους αλλά τους πιστούς και τους αφοσιωμένους. Τέτοιους, λοιπόν, πιστούς και αφοσιωμένους αναζητήσατε και οδήγησατε τα ΕΛ.ΤΑ. σε αυτήν την κατάσταση.

Ο δεύτερος λόγος που έφερε την κάμψη της δραστηριότητας των ΕΛ.ΤΑ. ήταν η είσοδος των ιδιωτικών εταιρειών στην ταχυδρομική αγορά. Και στο σημείο αυτό η ευθύνη των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ. είναι δεδομένη. 'Αφησε τον χρόνο να κυλά χωρίς νομοθετικό πλαίσιο, παρ' ότι, κύριε Υφυπουργέ -και με την ευκαιρία σας εύχομαι κάθε επιτυχία στο έργο σας- η σήμερα εμφανιζόμενη 97/67 οδηγία προς εναρμόνιση και τότε υπήρχε και μπορούσατε να το κάνετε, μπορούσαν να το κάνουν οι κυβερνήσεις σας προηγουμένως, το οποίο δεν έγινε.

'Ετσι ο ανταγωνισμός είναι φυσικό, με την ευελιξία την οποία έχουν οι ιδιωτικές επιχειρήσεις, να οδηγήσει σε αυτήν την κατάσταση, την κατάσταση του κατήφορου και της παρακμής.

Αυτή η πτωτική πορεία των δραστηριοτήτων των ΕΛ.ΤΑ. ανέπτυξε περισσότερο την ανταγωνιστική παρουσία των ιδιωτικών εταιρειών και έφερε, επαναλαμβάνω, την πτωτική πορεία με μεγαλύτερη ταχύτητα. Και με θλίψη βλέπουμε τη σημερινή κατάσταση σε σχέση με την κατάσταση της δεκαετίας του '70.

Η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας στην περίοδο 1990-1993 έκανε μία γιγαντιαία προσπάθεια και την ολοκλήρωσε με το σχέδιο ανάπτυξης που εξεπόνησε. Μάλιστα, αυτή η μελέτη υποβλήθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενεκρίθη το γιγαντιαίο για την περίπτωση αυτή ποσό των σαράντα ενός δισεκατομμυρίων (41.000.000.000) δραχμών και ειλικρινά περιμέναμε στην πορεία να έχουμε μία θεαματική βελτίωση της καταστάσεως.

Οι εκλογές του 1993 ανέτρεψαν τη δική μας κυβέρνηση και έφεραν εσάς ξανά. Και εσείς αντί να χρησιμοποιήσετε το πρόγραμμα αυτό τότε, να το συνεχίσετε τότε, όπως το βρήκατε, με τη γιγαντιαία επιχορήγηση των σαράντα ενός δισεκατομμυρίων (41.000.000.000) δραχμών, όχι απλώς δεν το βοηθήσατε, αλλά το υπονομεύσατε. Και το υπονομεύσατε με την επάνοδο των γκαουλάιτερς στις ταχυδρομικές υπηρεσίες, οι οποίοι, όπως προείπα, δεν συγκαταλέγονται στους σοφούς και στους ταλαντούχους, αλλά στους πιστούς και στους αφοσιωμένους άνευ προσόντων.

Οι ευθύνες σας εν προκειμένω είναι δεδομένες και δυστυχώς, τόσο για τα ΕΛ.ΤΑ. όσο και για τον ελληνικό λαό, το πρόγραμμα αυτό δεν προχώρησε και έτσι χάθηκε μία μοναδική ευκαιρία για τα ΕΛ.ΤΑ. και φτάσαμε στη σημερινή κατάσταση.

Η σημερινή νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβερνήσεως δεν θα εύρισκε κανένα μας αντίθετο στην Αίθουσα αυτή, εάν πράγματι ήταν προς τη σωστή κατεύθυνση. Έχω πει πολλές φορές από αυτό το Βήμα ότι προσπαθώ να μην αδικώ κανέναν. Και το κάνω με συναίσθηση ευθύνης, αλλά και διότι κάποτε από αυτό το Βήμα πρέπει να συνηθίσουμε να λέμε όλη την αλήθεια.

Προσωπικά, λοιπόν, δεν θα ήθελα να αδικήσω και γι' αυτό ακριβώς είμαι πολύ προσεκτικός σε αυτό το οποίο θα πω. Ναι, κύριε Υφυπουργέ, το νομοσχέδιό σας έχει και θετικά στοιχεία. Και δεν θα είμαστε εμείς εκείνοι οι οποίοι θα απορρίψουμε τα θετικά του

στοιχεία, αλλά από την ενδελεχή -επιτρέψτε μου να πω- μελέτη των διατάξεων του νομοσχεδίου διαπιστώνω ότι πρόκειται περί ασπρινών.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε ένα λεπτό μόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Αλλά μόνο ένα λεπτό.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Μόνο ένα λεπτό.

Δεν βλέπω το νυστέρι το εγχειρητικό να φτάνει στο κόκαλο του προβλήματος και πολύ σύντομα θα βρεθούμε πάλι σε αυτήν την Αίθουσα να κουβεντιάζουμε για τα ΕΛ.ΤΑ., όπως κουβεντιάζαμε και για άλλες ΔΕΚΟ, για τις οποίες τα ίδια είχαμε πει, αλλά από κανέναν δεν ακουστήκαμε.

Ειλικρινά, δεν βλέπω αλλαγή συμπεριφοράς έναντι των καταξιωμένων στελεχών των ΕΛ.ΤΑ., που είναι παραγκωνισμένα. Δεν βλέπω νοικοκυροσύνη με τον περιορισμό των δραστηριοτήτων των ΕΛ.ΤΑ. στους αναγκαίους χώρους της δραστηριότητάς των.

Δεν βλέπω δομές περιορισμού των ασκόπων δαπανών. Δεν βλέπω ορθή ανακατανομή του προσωπικού.

'Όλα αυτά τα "δεν βλέπω", κύριε Υφυπουργέ, τα οποία αποτελούν και προτάσεις μας, είναι εκείνα τα οποία μας οδηγούν στο να μην ψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ : Κύριοι συνάδελφοι, ακούγοντας τις τοποθετήσεις του Υπουργού, αλλά και των συναδέλφων της Πλειοψηφίας, καταλήγει κανείς στο εξής: Ευτυχώς για την Ελλάδα που υπάρχει ο ιδιωτικός τομέας, ευτυχώς που υπάρχει η Ευρωπαϊκή Ένωση με τις συγκεκριμένες οδηγίες, που τις επιβάλλει στη χώρα, για να μπορέσουμε στον τομέα των δημοσίων επιχειρήσεων, των ΔΕΚΟ, να συνέλθουμε, έστω και με πολύ μεγάλη καθυστέρηση, τουλάχιστον, να αρχίσουμε να κάνουμε κάτι. Και αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι, αποτελεί μια πραγματικότητα.

Ελέγχθη προηγουμένως από τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας: Γιατί επί τόσα χρόνια -δεν το έβλεπε κανείς- οι ΔΕΚΟ πάνε από το κακό στο χειρότερο, δεν έγινε απολύτως τίποτε; Γιατί τώρα αρχίζουμε να παρεμβαίνουμε στις ΔΕΚΟ, προκειμένου να τις εξυγιάνουμε, ή, αν θέλετε, να τις κάνουμε ανταγωνιστικές;

Αλλά, κύριοι συνάδελφοι, πραγματικά με την απελευθέρωση της αγοράς και με τη δραστηριοποίηση του ιδιωτικού τομέα, όπως σας είπα, υποχρεώνονται οι αρμόδιοι Υπουργοί να παρέμβουν για τις ΔΕΚΟ, οι οποίες βρίσκονται στο έσχατο σημείο σωτηρίας, και αν πάνε πιο κάτω δεν υπάρχει καμιά ελπίδα να μπορέσει να γίνει κάτι, για να συνέλθουμε στον τομέα αυτόν.

Τι έγινε στο παρελθόν, κύριοι συνάδελφοι; Εγώ, που έζησα τουλάχιστον μέσα στις ΔΕΚΟ, θα σας πω ότι το κακό το μεγάλο ξεκίνησε από την παράταξη του ΠΑ.ΣΟ.Κ., από τη δική σας παράταξη, κύριε Υπουργέ, όταν παρεμβαίνοντας σε αυτές τις δημόσιες επιχειρήσεις θελήσατε να παίξετε όλα τα κομματικά σας παιχνίδια και να αναζητήσετε τα συμφέροντα της παράταξής σας. Δεν είναι μόνον ότι εκεί μέσα κάνατε ό,τι θέλατε με τους κομματικούς εγκάθετους, τα δικά σας τα στελέχη, δεν είναι για τις προσλήψεις, οι οποίες έγιναν σταδιακά, αλλά σε έναν αριθμό τέτοιον, που πράγματι δημιούργησαν προβλήματα μεγάλα, αλλά είναι και η γενικότερη χαλάρωση, η αποσύνδεση, κύριοι συνάδελφοι, της απόδοσης από την αμοιβή. Ενθυμούμαι ότι εκείνη την περίοδο της δεκαετίας του 1980, σε πλατείες, μαζί με την Αριστερά, φωνάζατε ότι δεν έχει καμιά σχέση η απόδοση με το μισθό.

Βεβαίως δεν έχει καμιά σχέση η αξιοκρατία και η άμιλλα μεταξύ των εργαζομένων. Κάποια στιγμή βέβαια το ΠΑΣΟΚ το αντελήφθη. Υπήρξε μια διαφοροποίηση και αρχίσατε

σιγά-σιγά να ομιλείτε για τη σύνδεση της απόδοσης της παραγωγικότητας με το μισθό.

'Ετσι, λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι, βλέπετε πού κατάντησαν οι ΔΕΚΟ και ποια είναι τα τεράστια χρέη που σήμερα καλούμαστε να καλύψουμε.

Κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει να πούμε και ορισμένα άλλα θέματα. Αυτό που επιθυμεί σήμερα η Κυβέρνηση μ' αυτό το νομοσχέδιο, που συζητούμε, δεν δίνει λύση στο θέμα.

Ακούστηκαν πολλά από τους συναδέλφους, εγώ θα σας πω ορισμένα συγκεκριμένα πράγματα, τα οποία λένε οι εργαζόμενοι σε ένα κείμενο το οποίο μας έστειλαν. Οι εργαζόμενοι λένε ότι δυστυχώς το νομοσχέδιο δεν αντιμετωπίζει όλα τα προβλήματα και μάλιστα παραβιάζει τους όρους του συμβολαίου διαχείρισης. Μας λένε μάλιστα ορισμένα άλλα, τα οποία είναι τραγικά. Λένε ότι στα μέσα του 1997 έγιναν ορισμένες μεταθέσεις. 'Εφευγαν από εκεί που χρειάζεται ο κόσμος και πήγαιναν σε γραφεία όπου πλεονάζει ο κόσμος.

Αυτά κύριοι συνάδελφοι, τα γράφουν οι συνδικαλιστές, η Ομοσπονδία των Συλλόγων των ΕΛ.ΤΑ. Ομιλούν μάλιστα για μια οργανωμένη χρονική περίοδο που έγιναν αυτά.

Πού έχουμε φθάσει τώρα, κύριοι συνάδελφοι; Φθάσαμε στο σημείο να μην ενδιαφέρεται, ούτε η διοίκηση ούτε η Κυβέρνηση, να μην ενδιαφέρεται κανένας και να έρχονται οι ίδιοι οι εργαζόμενοι ευρισκόμενοι σε απόγνωση να προτείνουν λύση για τη σωτηρία των εταιριών αυτών και μάλιστα, υποχωρώντας τα μέγιστα, όσον αφορά ακόμη και αυτήν τη μισθοδοσία τους.

Δέχονται να παγώσουν οι μισθοί τους για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα, προκειμένου να διασφαλίσουν την εργασία τους, μια που δεν βλέπουν ενδιαφέρον από καμιά πλευρά, ούτε από την Κυβέρνηση ούτε από τις διορισμένες διοικήσεις από την Κυβέρνηση. 'Ετσι, κύριοι συνάδελφοι, δεν δίνει λύση στο πρόβλημα το νομοσχέδιο.

Θα ήθελα να πω ορισμένα άλλα πράγματα. Υπάρχει αυτό το επιχειρησιακό πρόγραμμα και υπάρχει και το συμβόλαιο διαχείρισης. Μίλησαν οι συνάδελφοι γι' αυτό το περιβόητο κοινωνικό κόστος, μια που αυτή η καθολική επιχείρηση, η οποία θα ασχολείται με τις ταχυδρομικές υπηρεσίες, είναι υποχρεωμένη να πάει και στο τελευταίο νησί και στο τελευταίο χωριό πάνω στα βουνά.

Κανένας όμως δεν αντελήφθη εδώ μέσα, ακόμα και στην επιτροπή, εάν ο Υπουργός δέχεται ή όχι να συνδράμει η Κυβέρνηση στο κοινωνικό κόστος το οποίο υπάρχει. Προχθές στην επιτροπή μας είπε ότι ένα πρόσθετο ζήτημα, που δημιουργείται, θα καλυφθεί από τον κρατικό κορβανά από την Κυβέρνηση.

Σήμερα μας είπε κάτι άλλο. Μας είπε ότι μόνο αυτό το περιβόητο ταμείο των αποζημιώσεων, που δημιουργείται με εισπράξεις και από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, θα καλύψει αυτό το κενό, το οποίο έχει σχέση με το κοινωνικό κόστος.

'Ομως δεν γίνεται να προχωρήσουμε με τα μέτρα αυτού του είδους που λαμβάνετε, κύριε Υπουργέ. Θα σας πω δύο παραδείγματα για τα πεντακάσια πενήντα εκατομμύρια (550.000.000) δραχμές πριμ που δίνετε και μάλιστα μόνο σε ορισμένους. Κατ' αυτόν τον τρόπο δεν αυξάνετε την παραγωγικότητα, απεναντίας απογοητεύετε τον κόσμο, κύριε Υπουργέ. Σήμερα βρισκόμαστε σε μία περίοδο με νοοτροπίες που εσείς τις δημιουργήσατε. Και αν το πράξετε αυτό το πράγμα, θα μειώσετε την παραγωγικότητα των περισσοτέρων, χωρίς να μπορούν να κάνουν τίποτα αυτοί οι λίγοι που θα εισπράξουν τα πεντακάσια πενήντα εκατομμύρια (550.000.000) δραχμές. Αυτό είναι σαφέστατο.

'Ερχεται εδώ ο Υπουργός και χαρίζει δώδεκα δισεκατομμύρια πεντακάσια εκατομμύρια (12.500.000.000) δραχμές στην ιδιωτική Τράπεζα Κρήτης. Είναι πέντε δισεκατομμύρια πεντακάσια εκατομμύρια (5.500.000.000) δραχμές κεφάλαιο και άλλα τόσα περίπου, κάτι παραπάνω, είναι οι τόκοι από τότε που έγιναν οι καταθέσεις μέχρι σήμερα. Εγώ δεν ξέρω κατά πόσο υπάρχει τέτοιο δικαίωμα.

Ποιος από εσάς, κύριοι συνάδελφοι, θα συμφωνήσει για τα ΕΛ.ΤΑ., για μία δημόσια επιχείρηση, για μία ελλειμματική επιχείρηση -που περίπου από σαράντα δύο δισεκατομμύρια (42.000.000.000)

δραχμές την απαλλάξαμε προγενέστερα και έχει άλλα εβδομήντα δισεκατομμύρια (70.000.000.000) δραχμές έλλειμμα- όταν θα έρθει οπωσδήποτε ο αρμόδιος Υπουργός εδώ, να ζητήσει να ψηφίσουμε, για να χαριστεί και το υπόλοιπο έλλειμμα;

'Ερχεστε, λοιπόν, σήμερα με μία παράγραφο αυτού του νόμου, να χαρίσετε σε έναν ιδιώτη, σε μία ιδιωτική εταιρεία, όπως είναι η Τράπεζα Κρήτης, δώδεκα δισεκατομμύρια πεντακάσια εκατομμύρια (12.500.000.000) δραχμές.

'Ολα αυτά, κύριοι συνάδελφοι, δεν συμβάλλουν σε λύσεις. Ούτε πρόκειται ποτέ με αυτά τα προγράμματα, τα οποία κάνετε και με αυτά τα συμβόλαια διαχείρισης που υπογράφετε, να δει φως ο ελληνικός λαός και να δούμε αυτήν τη δημόσια επιχείρηση, τη ΔΕΚΟ, μάλιστα μια υπηρεσία κοινής ωφέλειας, έτσι όπως όλοι τη θέλουμε, να εξυγιανθεί καμιά φορά. Και ούτε σημαντικές υπηρεσίες θα υπάρξουν.

Κύριοι συνάδελφοι, έρχονται οι ιδιώτες και παίρνουν ένα κομμάτι της πίτας, που το είχε σαν μονοπώλιο αυτή η δημόσια επιχείρηση. Και δεν μπορέσατε, αλλά ούτε και μπορείτε και σήμερα να πάρετε τα κλειστά σε ψυγεία ή τα πετάξατε τέρα. Και δεν έχετε αυτό το δικαίωμα, γιατί όλες οι ΔΕΚΟ είναι γεμάτες με ανθρώπους πολύ άξιους, που παροπλίσσατε. Και το κάνατε αυτό μόνο εσείς, κύριοι συνάδελφοι, μόνο η παράταξή σας.

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

Η Νέα Δημοκρατία διατήρησε στελέχη ικανά της παράταξής σας όλη την περίοδο, ακόμα και όταν είδε τι κάνατε εσείς. Και την περίοδο 1990-1993 δικά σας στελέχη παρέμειναν σε θέσεις διευθυντικές. Αλλά δεν είναι μόνο αυτό.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Δυστυχώς δεν τελειώνετε και μου διέφυγε και εμένα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Είναι και άλλα θέματα, τα οποία έχουν σχέση με άλλα προβλήματα, με διαπλοκές, κύριοι συνάδελφοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Τελειώσατε, κύριε Παπαφιλιππου.

Ο κ. Τζανής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Υπάρχουν πάρα πολλά θέματα, στα οποία δεν δίνετε σημασία. Αφήντε μια τέτοια κατάσταση να συνεχίζει και να πηγαίνει από το κακό στο χειρότερο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, υποθέτω ότι ο κ. Παπαφιλιππου, όταν αναφέρεται στα αδικημένα στελέχη των "ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ" δεν αναφέρεται στους ποδοσφαιριστές που προσλήφθηκαν ως άτομα με ειδικές ανάγκες και που αρνούνται να υποβληθούν στις αναγκαίες εξετάσεις, ώστε να διαπιστωθεί αυτή η ιδιότητα.

'Εχω την αίσθηση ότι όταν στη σημερινή εποχή προσπαθούμε να πείσουμε για κλίμα διώξεων, που χαρακτηρίζει την πολιτική αυτής της Κυβέρνησης, μάλλον προσπαθούμε να πείσουμε τους πολίτες για πράγματα που οι ίδιοι δεν βλέπουν, δεν αισθάνονται και επομένως είναι άδικος ο κόπος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Τότε δεν υπάρχει ανάγκη για ειδικούς συμβούλους, για τους οποίους πληρώνετε δισεκατομμύρια.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: 'Εχω την εντύπωση, κύριε Παπαφιλιππου - δεν θα συνομιλήσω, για να μη χάσω το χρόνο μου- ότι τουλάχιστον κλίμα διώξεων επί των ημερών αυτής της Κυβέρνησης δεν υπάρχει πουθενά. Αν εσείς το βλέπετε, παρακαλώ, να μας το αποδείξετε, για να ξέρουμε και μεις τι γίνεται γύρω μας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Θα σας δώσουμε τα ονόματα.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, η εξυγίανση και ο εκσυγχρονισμός των ταχυδρομικών υπηρεσιών...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Θέλετε ονόματα; Θα σας δώσουμε τους καταλόγους...

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

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Σας είπα ότι δεν θέλω να μπω σ' αυτήν τη συζήτηση. Είχα, όμως, την αίσθηση ότι κάποια απολογία από εσάς για τα φαινόμενα των ανάπηρων "μαϊμούδων", που μπήκαν στα "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ", που επιβάρυναν τον προϋπολογισμό των ΕΛ.ΤΑ., δημιούργησαν την ελλειμματικότητα, στην οποία εσείς αναφέρεστε. Κάποια ευαισθησία θα υπήρχε.

Επίσης, πρέπει να σας θυμίσω ότι όταν αναφέρεστε στις ΔΕΚΟ, πρέπει να γνωρίζετε ότι η διόγκωση του δημόσιου τομέα εμφανίζεται στην περίοδο 1974-1981. Ας μιλήσουμε κάποια στιγμή με συγκεκριμένα στοιχεία και να δούμε ποιο ήταν το αντικείμενο των δημοσίων υπηρεσιών πριν το 1974 και ποιο είναι μετά το 1981. Ευχαρίστως να το δούμε και τότε θα μιλήσουμε με συγκεκριμένα στοιχεία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Με πολλή χαρά να το δούμε και με στοιχεία.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Μόνο αν ο κ. Πρόεδρος...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δεν επιτρέπεται να μιλάτε έτσι για άτομα ειδικών αναγκών. Είναι με αποφάσεις των υγειονομικών επιτροπών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ!

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Κύριε Γκελεστάθη, το άτομο με ειδικές ανάγκες δεν φοβάται την ιατρική κρίση. Ας προσέλθει να εξεταστεί, κι αν είναι άτομο με ειδικές ανάγκες, και μεις μαζί σας, να στηρίξουμε την επαναπρόσληψη και τη μονιμοποίησή του.

Αγαπητοί συνάδελφοι, η εξυγίανση και ο εκσυγχρονισμός των ταχυδρομικών υπηρεσιών, αλλά και των "ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ", αποτελεί ασφαλώς προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα των ΕΛ.ΤΑ., αλλά και για την ίδια την επιβίωσή τους.

Επιβάλλεται προς την κατεύθυνση αυτή να αξιοποιηθούν όλες οι ως σήμερα εμπειρίες από τη λειτουργία των ΕΛ.ΤΑ. αλλά απαιτείται και η προσαρμογή της λειτουργίας τους στο σύγχρονο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Αυτό για να γίνει απαιτείται υπεύθυνη και εποικοδομητική συνεργασία, ανάμεσα στη διοίκηση των ΕΛ.ΤΑ. και στους εργαζόμενους, κάτι που πιστεύω ότι διέπει τη συμπεριφορά και τις προθέσεις των εργαζομένων.

Όπως είναι γνωστό, παράλληλα με τα ΕΛ.ΤΑ. από το 1972 και μετά δραστηριοποιούνται στο αντικείμενο αυτό και ιδιωτικές επιχειρήσεις. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την ευαισθησία του αντικείμενου των ταχυδρομικών υπηρεσιών, τόσο σε σχέση με την προστασία, διασφάλιση και τήρηση του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος του απορρήτου της αλληλογραφίας, όσο και σε σχέση με την υλική και -πέραν της υλικής- με τη γενικότερη αξία των διακινούμενων αγαθών, επιβάλλει, βεβαίως, τη θωράκιση του χώρου με την καθιέρωση ενός σαφούς και συγχρόνου νομοθετικού πλαισίου, που θα διασφαλίζει την ασφαλή και υπεύθυνη εκπλήρωση και εκτέλεση των ταχυδρομικών υπηρεσιών, την απόδοση ευθύνης απέναντι στον πολίτη, σε περίπτωση μη ορθής και μη συνεπούς παροχής υπηρεσιών και βεβαίως, θα αποτρέψει από το να ασχοληθούν με το αντικείμενο οι γνωστοί ευκαιριακοί αεριτζήδες που πάντοτε караδοκούν, όταν το επιχειρηματικό αντικείμενο έχει να κάνει με την παροχή υπηρεσιών.

Αυτό νομίζω ότι αποτελεί, κύριε Υπουργέ, το μείζον πρόβλημα, σε ό,τι αφορά τη μεταφορά αυτού του αντικείμενου και πέραν των ΕΛ.ΤΑ. Σε καμία περίπτωση, βεβαίως, τα ΕΛ.ΤΑ. δεν πρέπει να χάσουν και πιστεύω ότι δεν θα χάσουν την ηγεμονία του χώρου. Η κοινοτική οδηγία 97/67 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για την απολευθέρωση της αγοράς στον τομέα των ταχυδρομικών υπηρεσιών απλά θυμίζει σε όλους μας την αυτονόητη ανάγκη ύπαρξης ενός κανονισμού ελέγχου της παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.

Γι' αυτό και εγώ θα ξεφύγω από τα γενικά και θα περιοριστώ σε κάποιες εντελώς συγκεκριμένες επισημάνσεις, που αφορούν το περιεχόμενο του συζητούμενου νομοσχεδίου.

Η πρώτη επισήμανση αφορά το άρθρο 12. Έχω την εντύπωση ότι προκειμένου να ιδρυθεί μια εταιρεία παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών, θα πρέπει από πλευράς νομοθεσίας να τίθενται αυστηρές προϋποθέσεις στη χορήγηση της άδειας άσκησης ταχυδρομικού έργου και ως αυστηρές προϋποθέσεις εννοώ την ύπαρξη οικονομικής επιφάνειας αποδεδειγμένης, από αυτούς που θα συγκροτούν την επιχείρηση, που θα ζητεί τη συγκεκριμένη άδεια. Βεβαίως η πολιτεία δικαιούται να βάζει τέτοιες προϋποθέσεις, γιατί η ίδια χορηγεί την άδεια.

Η δεύτερη επισήμανσή μου αφορά στο άρθρο 15 και αποτελεί αίτημα της Ομοσπονδίας των εργαζομένων. Εγώ απλά επαναλαμβάνω αυτό το αίτημα. Οι εργαζόμενοι στις ιδιωτικές ταχυδρομικές υπηρεσίες θα πρέπει να ασφαρίζονται στον φορέα κύριας ασφάλισης του φορέα που παρέχει τις καθολικές ταχυδρομικές υπηρεσίες.

Καθολικές υπηρεσίες παρέχουν τα ΕΛ.ΤΑ. και φορέας κύριας ασφάλισης είναι το ΤΑΠ-ΟΤΕ.

Η τρίτη επισήμανσή μου αφορά στο άρθρο 15. Στο άρθρο 15 περιγράφονται τα στοιχεία που συγκροτούν την έννοια της αξιοπιστίας αυτού που ζητεί και λαμβάνει την άδεια για την παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών. Δεν είδα -εκτός εάν αυτό μου διέφυγε- να τίθενται οι ίδιες ή ανάλογες προϋποθέσεις αναφορικά με αυτούς που θα απασχολούνται στις υπηρεσίες. Είναι γνωστό -και σε όλους μας πιστεύω ότι είναι γνωστό το γεγονός αυτό- ότι πρόσφατα μέσα από ιδιωτικές ταχυδρομικές υπηρεσίες γινόταν διακίνηση κοκαίνης, διακίνηση ναρκωτικών. Αν λοιπόν αναθέσουμε την εκτέλεση αυτού του έργου ανέλεγκτα σε πρόσωπα των οποίων το ποινικό μητρώο δεν ελέγχει η υπηρεσία, που παρέχει τις ταχυδρομικές υπηρεσίες, ενδέχεται, και βεβαίως ο νομοθέτης πρέπει να τα προλαμβάνει όλα αυτά, αυτό το αντικείμενο να πέσει στα χέρια ανθρώπων, που θα το χρησιμοποιήσουν για την επιδίωξη εγκληματικών σκοπών.

Κατά συνέπεια προτείνω να απαγορεύεται η πρόσληψη και απασχόληση από τέτοιου είδους υπηρεσίες ατόμων που έχουν καταδικασθεί, ή ακόμη και αν έχουν διωχθεί για κλοπή, υπεξαίρεση ή για αδίκημα περί τα ναρκωτικά.

Η τέταρτη επισήμανσή μου αφορά στο άρθρο 20. Υπάρχει ένα στοιχείο το οποίο κάνει πιο δύσκολη τη θέση των ΕΛ.ΤΑ. σε σχέση με τις ιδιωτικές ταχυδρομικές υπηρεσίες. Είναι τα ελλείμματα που συνεπάγεται η εκπλήρωση ενός κοινωνικού χρέους. Αυτά τα ελλείμματα έχω την αίσθηση ότι θα πρέπει να αντιμετωπισθούν, ειδικά από την πολιτεία. Για να γίνουν ανταγωνιστικά τα "Ελληνικά Ταχυδρομεία", θα πρέπει αυτό το κεφάλαιο των ελλειμμάτων να αντιμετωπισθεί ειδικά από την πολιτεία.

Η πέμπτη μου επισήμανση αφορά στο άρθρο 24. Εδώ προβλέπεται ειδική διαδικασία -και καλά κάνει- για την εκδίκαση των υποθέσεων αποζημίωσης των πολιτών εναντίον των επιχειρήσεων αυτών, που παρέχουν ταχυδρομικές υπηρεσίες. Θα πρέπει να συμπεριληφθεί στην ίδια διάταξη του άρθρου 24 η απαγόρευση της αναγραφής αντίθετης ρήτρας.

Όπως είναι γνωστό, αυτά τα έγγραφα που υπογράφει κανείς κατά την αποστολή δεμάτων, ταχυδρομικών φακέλων, ενδέχεται να περιλαμβάνουν όρους, τους οποίους δεν διαβάζει βεβαίως ο αποστέλλων, οι οποίοι εν συνεχεία αναιρούν τα δικαιώματά του ή καθαιρούν δικαιοδοσία δικαστηρίων ή καθιερώνουν διαιτησία. Βεβαίως και προβλέπεται από την παράγραφο 3 του άρθρου 24 ότι οι αστικές διαφορές, που γεννώνται κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου και οι αξιώσεις αποζημιώσεων, εκδικάζονται ανεξαρτήτως ποσού από το Μονομελές Πρωτοδικείο σύμφωνα με τη διαδικασία των άρθρων 648 και 661 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Αλλά έχω την εντύπωση ότι πρέπει να ερμηνευθεί ότι απαγορεύεται και η συνομολόγηση αντίθετης ρήτρας, περί της δικαιοδοσίας των δικαστηρίων.

Η επόμενη επισήμανσή μου αφορά στο άρθρο 26. Υπάρχει ένα αίτημα από την πλευρά των εργαζομένων που πρέπει να

το δούμε. Η οποιαδήποτε επιβολή κρατήσεων οδηγεί ενδεχομένως σε μείωση του εισοδήματος των εργαζομένων. Αυτό θα πρέπει να αποφευχθεί.

Τέλος, ούτε συζήτηση ούτε λέξη για μονιμοποίηση, κύριε Υπουργέ, των ατόμων εκείνων -το είπαμε και λίγο πριν- που μέσα από τη φαλκίδευση του νόμου περί ατόμων με ειδικές ανάγκες μπήκαν στα "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ". Αν κάτι τέτοιο επιχειρηθεί, υποθέτω ότι η Βουλή θα είναι τελείως αντίθετη.

Υπάρχει ένα αίτημα το οποίο είναι λογικό. Το αίτημα να μεταταγούν σε άλλες υπηρεσίες και οργανισμούς υπάλληλοι των ΕΛ.ΤΑ., που υπηρετούν σε περιοχές με πλεονάζον προσωπικό. Να γίνω πιο σαφής. Όταν υποχρεώσουμε τον υπάλληλο των ΕΛ.ΤΑ., που υπηρετεί στην Κρήτη -βεβαίως τώρα μπαίνω στα χωράφια του κ. Κουράκη- να μετατεθεί σε άλλη περιοχή, διότι εκεί, που είναι, πλεονάζει το προσωπικό, ας δώσουμε τη δυνατότητα της μετάταξης σε υπηρεσίες και οργανισμούς όπου λείπουν εργαζόμενοι και χρειάζονται, αλλά μέσα στην ίδια περιοχή. Διότι διαφορετικά αναγκάζουμε σε καταστροφή οικογενειών, κάτι το οποίο πιστεύω ότι δεν είναι μέσα στις προθέσεις σας.

Συναφής είναι και η τροπολογία που καταθέσαμε περίπου είκοσι τέσσερις συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Είναι η υπ' αριθμόν 2102. Πριν μπούμε στις τροπολογίες, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα από τώρα να την προσέξετε και να αντιμετωπισθεί θετικά από σας. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΥΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κατανώ πραγματικά τη δύσκολη θέση των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας, που προσπαθούν με ανακρίβειες, με αναλήθειες, αλλά και με εξυπνακτικά δεδομένα, να εξηγήσουν τα ανεξήγητα του χρόνου διακυβέρνησής τους.

Είναι γνωστό πως τα ΕΛ.ΤΑ. την πρώτη και δεύτερη τετραετία του ΠΑ.ΣΟ.Κ. λειτούργησαν με μια αναπτυξιακή προοπτική πρωτόγνωρη για τα ελληνικά δεδομένα. Σχεδιάστηκαν και τέθηκαν σε λειτουργία υπηρεσίες τέτοιες, που ποτέ δεν είχε γνωρίσει η Ελλάδα, υπηρεσίες σύγχρονης αντίληψης, που έδωσαν λύσεις και ικανοποίησαν ανάγκες και του απλού συναλλασσόμενου, αλλά και του επιχειρηματία, του επαγγελματία και του κοινωνικού συνόλου.

Τα οικονομικά των ΕΛ.ΤΑ. είχαν αρχίσει να βελτιώνονται. Το έλλειμμα ουσιαστικά είχε μηδενιστεί, αν σκεφθεί κανείς ότι ακόμα υπήρχαν οι ατέλειες του δημοσίου. Δυστυχώς το 1993 αυτή η προσπάθεια όχι δεν ολοκληρώθηκε, αλλά ακυρώθηκε, κατακρημνίσθηκε.

Θυμίζω ότι το 1988, τον τελευταίο ολοκληρωμένο χρόνο διακυβέρνησης από το ΠΑ.ΣΟ.Κ., τα ΕΛ.ΤΑ. ήταν η τρίτη υπηρεσία σε ποιότητα παροχής υπηρεσιών στην Ευρώπη. Όταν παραλάβουμε τα ΕΛ.ΤΑ. το 1993, ήταν η τελευταία στην Ευρώπη.

Θυμίζω ότι οι νέες υπηρεσίες, που είχαν αναπτυχθεί, αποδιοργανώθηκαν. Αυτό δεν έγινε τυχαία, αλλά έγινε με σχέδιο, για να περιμοδοτηθούν ουσιαστικά οι ιδιώτες ανταγωνιστές τους. Είπε ο Υπουργός για την υπηρεσία πόρτα-πόρτα. Εγώ θυμίζω την υπηρεσία EMS, που χάριστηκε κατευθείαν σε ανταγωνιστική εταιρεία.

Θυμίζω ακόμη την υπηρεσία ταχυπληρωμής, που έγινε για πρώτη φορά στην Ελλάδα. Με ηλεκτρονική επεξεργασία στοιχείων εξυπηρετούσε το δημόσιο, τους επιχειρηματίες, τους πολίτες. Κατακρημνίσθηκε τελείως και αποδιοργανώθηκε πλήρως. Θυμίζω ότι τα ΕΛ.ΤΑ. με το μισό προσωπικό υπό διωγμό έφθασαν στη διάλυση του συστήματος διανομής και διαλογής.

Θυμίζω πως μια ευκαιρία που δόθηκε στα ΕΛ.ΤΑ., για να μπορέσουν να έχουν επιδοτούμενη από την Ευρωπαϊκή Ένωση επιμόρφωση, για να ανέβει το επίπεδο των υπαλλήλων τους, τινάχθηκε στον αέρα, όταν με παράνομη και αδιαφανή διαδικασία προτίμησαν να αναθέσουν την εκπαίδευση του προσωπικού σε

απίθανο και άσχετο πρόσωπο, στον κομμωτή κ. Αμάραντο.

Θυμίζω τις παράνομες προσλήψεις του εκλεκτού της ηγεσίας της Νέας Δημοκρατίας, του κ. Καραϊντζάκη. Και δεν το λέω εγώ αυτό. Το έλεγε ο τότε Υπουργός Προεδρίας κ. Έβερτ, ο οποίος απέλυσε αυτούς που πήρε ο κ. Καραϊντζάκης. Αφού απολύθηκαν, σχεδόν οι ίδιοι άνθρωποι επέστρεψαν ως άτομα με ειδικές ανάγκες, σαν "μυϊμούδες".

Θυμίζω το νόμο, που σταμάτησε την κάλυψη των ελλειμμάτων των ΕΛ.ΤΑ. από τον Ο.Τ.Ε. Αυτός ο νόμος έδωσε τη χαρακτηριστική βολή στα ταχυδρομεία χωρίς εναλλακτική λύση. Και βέβαια δεν μπορούν να μας λένε εδώ οι εκπρόσωποι της Νέας Δημοκρατίας ότι θα μπορούσαν να καλύψουν τα ελλείμματα, επειδή κατάργησαν τις ατέλειες. Πώς είναι δυνατόν, πώς εξηγείται, μια κοινωνική και εθνική πολιτική, γιατί αυτό σημαίνει η κάλυψη αυτών των αναγκών, που θέλει να ασκήσει η κυβέρνηση, να χρεώνεται στους χρήστες των ΕΛ.ΤΑ., έτσι που να λειτουργήσει υπέρ των ανταγωνιστών τους;

Θυμίζω ότι μόνο σε εκείνη την περίοδο έκλεισαν εκατό ταχυδρομικά γραφεία. Το 1993 η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. βρέθηκε μπροστά σε μια διαμορφωμένη κατάσταση, που είχε μεγάλη δυσκολία στο να ανατραπεί. Είχα την τιμή για δύο χρόνια να είμαι πολιτικός προϊστάμενος των ΕΛ.ΤΑ. εκείνη την εποχή. Αυτή η κατάσταση, των τελευταίων στην Ευρώπη, δεν ήταν μόνο δική μας άποψη. Ήταν της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εμενς τολμήσαμε και πετύχαμε να ανορθώσουμε τα "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ".

Πρώτη προτεραιότητα ήταν να αποκαταστήσουμε το κλίμα της εμπιστοσύνης των εργαζομένων προς τη διοίκηση και προς την κυβέρνηση. Το καταφέραμε με όλους τους εργαζόμενους, ανεξαρτήτως πολιτικής τοποθετήσεως.

Δεύτερη προτεραιότητα ήταν να δηλώσουμε κατηγορηματικά, αποκλείοντας τις φωνές που ακούγονταν από τη Δεξιά περί ιδιωτικοποίησης των ταχυδρομείων, ότι τα ταχυδρομεία θα παραμείνουν δημόσια και με κοινωνικό προσανατολισμό. Πήγαμε στο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δώσαμε μάχη, παλέψαμε και τελικά πήρε απόφαση το Συμβούλιο για το δημόσιο και κοινωνικό προσανατολισμό των "ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ". Αρχίσαμε με εντατικούς ρυθμούς πια να σχεδιάζουμε το μέλλον.

Προκηρύξαμε διαγωνισμό και μέσα σε ένα εξάμηνο καταρτίσαμε πενταετές επιχειρησιακό πρόγραμμα, με πρόβλεψη επενδύσεων σαράντα ενός δισεκατομμυρίων (41.000.000.000) δραχμών, που πήγαμε στις Βρυξέλλες, το παλέψαμε, εξασφαλίσαμε την έγκριση από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, παρά το τελείως αρνητικό κλίμα που υπήρχε τότε για τα ΕΛ.ΤΑ.. Εντάξαμε για πρώτη φορά τις επενδύσεις των ΕΛ.ΤΑ. στο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων.

Προχωρήσαμε -και αυτό το λέω, γιατί έχει σημασία- σε μία ισχυρή φιλοτελική πολιτική για πρώτη φορά και καταφέραμε πραγματικά να κάνουμε τα ΕΛ.ΤΑ. πρέσβη στις ξένες χώρες και στον Ελληνισμό, όπου γης.

Καταφέραμε με πολύ σκληρή μάχη μέσα από τα όρια της Κοινότητας και ιδιαίτερα από το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών, ενώ ήταν αρνητικοί οι υπόλοιποι, να δημιουργήσουμε ευνοϊκές προϋποθέσεις και για τα ΕΛ.ΤΑ. σε σχέση με την ελεγχόμενη και σταδιακή απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς.

Αν δεν γίνονταν αυτά, θα είχαν κλείσει τα ΕΛ.ΤΑ.

Θυμίζω ότι καλύψαμε το συσσωρευμένο έλλειμμα, ύψους σαράντα δισεκατομμυρίων (40.000.000.000) δραχμών και τελικά εφαρμόσαμε μέτρα αποδοχής για τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών και των οικονομικών δεικτών. Τα ΕΛ.ΤΑ. ξαναζούσαν πάλι.

Σήμερα ο στόχος μας είναι ο υγιής ανταγωνισμός, η διασφάλιση παροχής καθολικής υπηρεσίας και η ποιοτική αναβάθμιση των ταχυδρομικών υπηρεσιών για την καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου.

Πιστεύω, πραγματικά, ότι το συζητούμενο νομοσχέδιο δίνει λύσεις σχεδόν σε όλα τα προβλήματα, δημιουργεί τις

προϋποθέσεις για μία αναπτυξιακή πορεία των ΕΛ.ΤΑ. χωρίς ταλαντεύσεις και οπισθοχωρήσεις.

Πρέπει να επισημάνουμε και να δούμε πως είναι η πρώτη ΔΕΚΟ, που χωρίς δημιουργία κλίματος αναταραχής, με συζήτηση και τελικά με σύμφωνη γνώμη των εργαζομένων, εντάχθηκε στο επιχειρησιακό σχέδιο και υπεγράφη το Συμβόλαιο Διαχείρισης.

Πιστεύω, όμως, πως πρέπει πραγματικά να σκύψουμε με πολύ ενδιαφέρον πάνω στις προτάσεις των εργαζομένων, έτσι όπως και ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας μας είπε στην επιτροπή, γιατί πιστεύω ότι είναι απαραίτητες και πραγματικά χαρακτηρίζονται από ωριμότητα και ρεαλισμό. Θα πρέπει να εναρμονισθεί πλήρως το σχέδιο νόμου με τους όρους του Συμβολαίου Διαχείρισης, που υπέγραψε η Κυβέρνηση και η διοίκηση στις 23 Ιουλίου του 1998.

Δεύτερον, και πολύ σημαντικό για μένα: Κατά τη γνώμη μου θα πρέπει να καλύπτει το κράτος το έλλειμμα, εάν και εφόσον υπάρξει, μετά τη συγκέντρωση του ποσού αποζημιώσεων που προβλέπεται στο άρθρο 20 και βέβαια εάν αυτό το έλλειμμα προκύπτει και οφείλεται σε άσκηση της κοινωνικής πολιτικής.

Νομίζω, ότι δεν μπορούμε να κάνουμε αυτό, που δυστυχώς και σήμερα άκουσα και εδώ και στην επιτροπή από συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας, δηλαδή να κλείσουν τα ταχυδρομικά γραφεία. Ας πάνε να τα πουν στις περιφέρειές τους, στα νησιά, που βγαίνουν, στα ορεινά χωριά, στις πόλεις και στους δήμους, που βγαίνουν, που τους εκλέγουν, ότι θέλουν να κλείσουν τα ταχυδρομικά γραφεία, να μην πηγαίνει ταχυδρόμος.

Εμείς έχουμε διαφορά πολιτικής σε όλη τη λογική της κοινωνικής μας προοπτικής. Άρα, λοιπόν, πρέπει αυτό να το εξασφαλίσουμε. Και δεν μπορούμε να φορτώνουμε το όποιο κόστος κοινωνικής πολιτικής σε οποιονδήποτε οργανισμό.

Επίσης, πιστεύω, ότι θα πρέπει να ξαναδούμε τα ζητήματα που έχουν άμεση σχέση με την κατάσταση των εργαζομένων. Νομίζω ότι είναι λογικό, ότι η ασφάλιση στις ιδιωτικές ταχυδρομικές υπηρεσίες πρέπει να υπάρχει μόνο στο φορέα κύριας ασφάλισης του φορέα καθολικών υπηρεσιών, που είναι το ΤΑΠ-ΟΤΕ. Δεν μπορεί να υπάρχει διαφορετική πολιτική στο χώρο των τραπεζών, δεν μπορεί να υπάρχει διαφορετική πολιτική στο χώρο του ΟΤΕ και των ΕΛ.ΤΑ. Δεν υπάρχει κανένας λόγος και νομίζω ότι ούτε εξηγήθηκε. Όπως πιστεύω, ότι πρέπει να δούμε με προσοχή και τυχόν εναλλακτικές λύσεις, μετά το 2000 να εναρμονίσουμε τις κρατήσεις για εργαζομένους και για τον Οργανισμό, με όσα ισχύουν και σε άλλους δημόσιους οργανισμούς και επιχειρήσεις, δηλαδή σε αυτές που αφορούν μόνο την ανεργία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι το σχέδιο νόμου με τις παρατηρήσεις που ανέφερα, που είναι προτάσεις κυρίως των εργαζομένων, πραγματικά, είναι ένα μεγάλο βήμα, για να υπάρξει βιώσιμο, αποτελεσματικό, σύγχρονο και δημόσιο ταχυδρομείο με κοινωνικό προσανατολισμό.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΕΤΙΝΕΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, οι ταχυδρομικές υπηρεσίες αποτελούν βασικό μέσο επικοινωνίας και είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη κάθε κοινωνικής δραστηριότητας. Η διαμόρφωση ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού φορέα ταχυδρομικών υπηρεσιών στη χώρα μας αποτελεί βασική προϋπόθεση για περαιτέρω ανάπτυξη και πρόοδο.

Η ολοκλήρωση της εσωτερικής ταχυδρομικής αγοράς στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης απαιτεί τη μεγαλύτερη ανάπτυξη των ταχυδρομικών υπηρεσιών, την κατοχύρωση της θεμελιώδους αρχής της ελευθερίας και της ισοτιμίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων παραγόντων του κλάδου, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ο υγιής ανταγωνισμός.

Η ανάπτυξη της ελληνικής ταχυδρομικής αγοράς παρουσιάζει σημαντική υστέρηση συγκριτικά με την αγορά άλλων ευρωπαϊκών κρατών. Τα κατά τόπους ταχυδρομεία ή ταχυδρομικά πρακτορεία

εξυπηρετούν διπλάσιο αριθμό ατόμων από τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά. Ο αριθμός των διακινουμένων αντικειμένων από τα ΕΛ.ΤΑ. είναι το 1/6 των αντίστοιχων ευρωπαϊκών και οι υπηρεσίες που προσφέρονται έχουν το χαμηλότερο κόστολόγιο στην Ευρώπη εκτός της Ισπανίας, όπου επικρατούν ιδιαίτερες συνθήκες.

Μια σοβαρή απειλή, που διαφαίνεται βραχυπρόθεσμα όχι μόνο για τους δημόσιους αλλά και τους ιδιωτικούς ταχυδρομικούς φορείς, θα προέλθει από άλλα σύγχρονα μέσα επικοινωνίας, όπως το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, τα δίκτυα δεδομένων κλπ. Γι'αυτόν ακριβώς το λόγο θα πρέπει αυτοί οι φορείς να προσαρμόσουν τις δομές τους, στα σύγχρονα μέσα, για να μπορέσουν να καταστούν ανταγωνιστικοί στο άμεσο μέλλον.

Στην Ελλάδα τα ΕΛ.ΤΑ. είναι δημόσια επιχείρηση κοινής ωφέλειας και έχουν καταξιωθεί στη συνείδηση του πολίτη, αφού προσφέρουν φθηνές ταχυδρομικές υπηρεσίες σε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια. Ο οργανισμός λειτουργεί με μορφή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου χάριν του δημοσίου συμφέροντος και βρίσκεται κάτω από την εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Όμως τα ΕΛ.ΤΑ. δεν μπόρεσαν να παρακολουθήσουν τις εξελίξεις στα ταχυδρομικά δρώμενα και τις ραγδαίες αλλαγές που επήλθαν στην ταχυδρομική αγορά, με αποτέλεσμα να χρειάζεται επιτακτικά η διαμόρφωση ενός νέου πλαισίου εξυγίανσης και ανάπτυξης.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Γι'αυτό τα δώσατε στους ιδιώτες;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Κόρακα, γιατί διακόπτετε; Δεν μπορώ να το καταλάβω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΕΤΙΝΕΣ: Άλλωστε από το 1972 και έπειτα άρχισαν να δραστηριοποιούνται και στη χώρα μας ιδιωτικές εταιρείες παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών, ιδιαίτερα στα μεγάλα αστικά κέντρα. Η είσοδος αυτών των εταιρειών επέφερε μια άναρχη ανάπτυξη της ταχυδρομικής αγοράς, μιας και δεν υπήρχε συγκεκριμένο κανονιστικό πλαίσιο.

Η έλλειψη νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας της ταχυδρομικής αγοράς, η εσωστρέφεια του οργανισμού, η ανυπαρξία ευελιξίας του δημόσιου τομέα, η διεθνοποίηση της οικονομίας, η αδυναμία των ΕΛ.ΤΑ. να προσαρμοστούν στις σύγχρονες απαιτήσεις, είχαν ως αποτέλεσμα να χαθεί από τα ΕΛ.ΤΑ. σημαντικό μερίδιο της αγοράς και μάλιστα σε ιδιαίτερα κερδοφόρους τομείς, όπως αποστολή ταχυδρομικών δειμάτων, υπερεπείγουσα αποστολή ταχυδρομικών αντικειμένων, διανομή αντικειμένων από πόρτα σε πόρτα. Έτσι πολλές ιδιωτικές ταχυδρομικές επιχειρήσεις, εκμεταλλευόμενες αυτήν την έλλειψη νομοθετικού πλαισίου και ουσιαστικού ελέγχου, δραστηριοποιήθηκαν σε τομείς και πρόσφεραν υπηρεσίες που ήταν αποκλειστικό δικαίωμα των ΕΛ.ΤΑ. Έτσι το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών προχώρησε στην κατάθεση αυτού του σχεδίου νόμου για την εξασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού και τη θέσπιση κανόνων λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία 97/67.

Η οδηγία αυτή θεσπίζει κοινούς κανόνες λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και προχωράει σε απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς, αφού εκτιμά πως οι ταχυδρομικές υπηρεσίες είναι μεγίστης σημασίας για την κοινωνική και οικονομική συνοχή της Κοινότητας, επειδή αποτελούν μέσο επικοινωνίας και ανταλλαγών. Επιχειρείται με την απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς η εξάλειψη των ανισοτήτων μεταξύ κρατών-μελών και η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στους χρήστες-πολίτες της Κοινότητας σε χαμηλές τιμές. Μεταξύ των υπηρεσιών, που επιτρέπεται σε αυτήν τη φάση να παραμείνουν αποκλειστικές, είναι η απλή αλληλογραφία, το διαφημιστικό ταχυδρομείο και η εισερχόμενη διασυννοριακή αλληλογραφία. Η διατήρηση αυτών των υπηρεσιών στην αποκλειστική αρμοδιότητα των "ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ" ήταν μια σημαντική επιτυχία της Ελλάδος, που με σθένος και αποφασιστικότητα υποστήριξε στο Συμβούλιο Υπουργών αυτήν τη θέση.

Το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο των ΕΛ.ΤΑ. για την ανάπτυξη του οργανισμού το ενέκρινε η Κυβέρνηση και συνυπέγραψε με τη διοίκηση του οργανισμού το συμβόλαιο

διαχείρισης. Το σχέδιο αυτό προβλέπει ότι αποστολή του οργανισμού είναι να εξελιχθεί σε έναν ευέλικτο φορέα, που θα παρέχει καθολικές ταχυδρομικές υπηρεσίες, θα εξακολουθεί να είναι κοινής ωφέλειας και θα μπορεί να ανταπεξέρχεται με μεγαλύτερη ευκολία στον συνεχώς εντεινόμενο ανταγωνισμό.

Το επενδυτικό σκέλος αυτού του σχεδίου προβλέπει δαπάνη συνολικού ύψους σάραντα ένα δισεκατομμύρια (41.000.000.000) δραχμές. Οι επενδύσεις οι οποίες προβλέπονται από το επιχειρησιακό πρόγραμμα "Ταχυδρομεία" περιλαμβάνουν: Πρώτον, κατασκευή νέων κτιρίων διαλογής. Δεύτερον, ανάπτυξη και εγκατάσταση συστημάτων πληροφορικής. Τρίτον, διάφορες προμήθειες. Τέταρτον, δράσεις ανάπτυξης πολιτικής ανθρώπινου δυναμικού και κατάρτιση αυτών. Πέμπτον, αναδιοργάνωση του οργανισμού. Έκτον, μελέτες αναβάθμισης ταχυδρομικού δικτύου και δικτύου διανομής. Έβδομον, δράσεις ερευνών αγοράς και προώθησης πωλήσεων. Όγδοον, τεχνική βοήθεια.

Για να επιτευχθούν όμως οι στόχοι, που έχουν ήδη τεθεί, χρειάζεται αναβάθμιση του επιπέδου εξειδίκευσης του προσωπικού, με την έναρξη κέντρου λειτουργίας επαγγελματικής κατάρτισης. Η κατανόηση και αποδοχή αυτών των στόχων από τους εργαζόμενους και κάλυψη των πραγματικών αναγκών από κατάλληλο προσωπικό. Εδώ χρειάζεται να επισημανθεί ότι καθιερώθηκε νέο πλαίσιο εργασιακών σχέσεων μεταξύ των εργαζόμενων και της διοίκησης του οργανισμού.

Με την εφαρμογή του νέου επιχειρησιακού σχεδίου και την υλοποίηση των στόχων, που έχουν τεθεί και που αναλυτικά περιγράφονται στην εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου, εκτιμούμε ότι τα "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ" θα εισέλθουν σε αναπτυξιακή τροχιά και θα καταστούν κερδοφόρα από το 2001 και μετά.

Γι' αυτό πιστεύω ότι το νομοσχέδιο πρέπει να γίνει αποδεκτό και να ψηφισθεί από όλους τους συναδέλφους. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

Ο κ. Χειμάρης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Γκελεστάθη, μην πυροβολούμε σε αυτήν την Αίθουσα έτσι ο ένας τον άλλον. Ας αφήσουμε να εξελιχθεί ο διάλογος.

Ορίστε, κύριε Χειμάρη.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με καθυστέρηση τουλάχιστον δεκαπέντε ετών έρχεται στη Βουλή σχέδιο νόμου που θεσπίζει κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς, εφαρμόζοντας την τελευταία οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 67/97 της 16ης Δεκεμβρίου 1997.

Θα πρέπει να θυμίσω ότι για πολλά χρόνια στη χώρα μας λειτουργούν εκατόν πενήντα ιδιωτικές εταιρείες ανεξέλεγκτα και παράνομα, χωρίς καν νομικό πλαίσιο λειτουργίας, και λυμαίνονται την αγορά κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Αξίζει να τονιστεί ότι τα ελλείμματα του οργανισμού στο τέλος του '98 υπολογίζονται σε εξήντα δισεκατομμύρια (60.000.000.000) δραχμές, ενώ στις 31.12.1993 ήταν μόνο 5,2 δισεκατομμύρια. Και το λέω αυτό για κάποιο συνάδελφο του ΠΑ.ΣΟ.Κ., που μας είπε άλλα προηγουμένως. Αν από το '95 είχε υλοποιηθεί το επιχειρησιακό πρόγραμμα των ΕΛ.ΤΑ., θα έπρεπε σύμφωνα με τις προβλέψεις του επιχειρησιακού προγράμματος το '99, να είχαμε 11,2 δισεκατομμύρια κέρδη και φυσικά θα είχαν μπει τα ΕΛ.ΤΑ. σε ρυθμό ανάπτυξης.

Όμως, πώς θα εκσυγχρονιστούν τα ΕΛ.ΤΑ., όταν το εγκεκριμένο από το '95 σχέδιο ανάπτυξης, που είπα προηγουμένως, ύψους τριάντα πέντε δισεκατομμυρίων (35.000.000.000) δραχμών, παρουσίαζε μέχρι το Μάιο του '98 μηδενική απορρόφηση, με αποτέλεσμα να αφαιρεθούν απ' αυτό άλλα δεκατέσσερα δισεκατομμύρια (14.000.000.000) δραχμές;

Καταθέτω το συγκεκριμένο πίνακα για τα Πρακτικά της Βουλής.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο

αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Πώς μπορούσε να εξελιχθεί ο οργανισμός και να μειωθούν τα ελλείμματα, όταν αντί να μειωθεί το κόστος δαπανών του προσωπικού, που καλύπτει σήμερα το 85% των εσόδων, αυτό αυξήθηκε με το διορισμό ενός διευθύνοντος συμβούλου, πέντε γενικών διευθυντών και πολλών συμβούλων με παχυλούς μισθούς, που ξεπερνούν το ενάμισι εκατομμύριο ο καθένας;

Επί Νέας Δημοκρατίας, το '90-'93 υπήρχε μόνο ένας γενικός διευθυντής και δύο αναπληρωτές, υπηρεσιακοί παράγοντες, που και οι τρεις μαζί δεν έπαιρναν το μισθό του ενός σημερινού. Πώς μπορούσαν να αναπτυχθούν τα ΕΛΤΑ και οι υπόλοιπες ΔΕΚΟ του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως πολύ σωστά είπε προηγουμένως ο κ. Γκελεστάθης, όταν ανά πεντάμηνο είχαμε ή αλλαγή πολιτικής ηγεσίας ή αλλαγή διοίκησης; Και μάλιστα στα ΕΛΤΑ για οκτώ ολόκληρους μήνες πέρυσι ή πρόπερσι, δεν θυμάμαι τότε ακριβώς, δεν υπήρχε διοίκηση, δεν υπήρχε διευθύνων σύμβουλος.

Γνωρίζετε, κύριοι συνάδελφοι, ποιος είναι ο μεγαλύτερος κακοπληρωτής και ο χειρότερος πελάτης των ΕΛΤΑ; Το ελληνικό δημόσιο. Παραδείγματος χάρη το Υπουργείο Τύπου χρωστά δεκαπέντε δισεκατομμύρια (15.000.000.000) δραχμές, το Υπουργείο Μεταφορών εννιάκόσια εξήντα εκατομμύρια (960.000.000) δραχμές και μας είπαν ότι τελευταία έγινε κάποια ρύθμιση.

Αντιλαμβάνεσθε ποιος ευθύνεται περισσότερο απ' όλους για τα ελλείμματα του οργανισμού; Θέλετε να γνωρίζετε ποια ήταν η εκπαίδευση του προσωπικού για την καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη-πελάτη; Μέχρι προχθές, μέχρι τον Ιούλιο, καμιά. Και ξεκίνησε δειλά-δειλά μετά το συμβόλαιο διαχείρισης του Ιουλίου του '98. Και αυτό το επέβαλαν οι εργαζόμενοι, βοηθούσης αν θέλετε και της νέας διοίκησης. Γι' αυτό και σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα ΕΛ.ΤΑ. μέχρι σήμερα παρέχουν τις χαμηλότερες ποιοτικές υπηρεσίες από όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Έρχομαι ξανά στο νομοσχέδιο. Το μόνο που κατά την άποψή μας προσφέρει, είναι η εφαρμογή της σχετικής οδηγίας 67/97 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού η ηγεσία του Υπουργείου δεν τίμησε για μια ακόμη φορά την υπογραφή που έθεσε στο συμβόλαιο διαχείρισης, που συνυπέγραψε η πολιτική ηγεσία, δηλαδή, το ελληνικό δημόσιο με τη διοίκηση, η οποία είχε ασφαλώς συμφωνήσει με τους εργαζόμενους.

Θα αναφέρω μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτής της έλλειψης συνέπειας της σημερινής Κυβέρνησης, που μας έχει συνθησίσει και από άλλες βεβαίως αποφάσεις της.

Πρώτη παρατήρηση, σύμφωνα με το παράρτημα 2 του συμβολαίου διαχείρισης, που υπεγράφη μεταξύ ελληνικού δημοσίου -όπως είπα προηγουμένως- και ΕΛ.ΤΑ. στις 23.7.98, το κράτος με τη μορφή των προϋποθέσεων για την επιτυχία του συμβολαίου διαχείρισης και του εκσυγχρονισμού των ΕΛ.ΤΑ., είχε αναλάβει την υποχρέωση για την κάλυψη του κοινωνικού κόστους λόγω της παροχής καθολικών υπηρεσιών με το ποσό των πέντε δισεκατομμυρίων (5.000.000.000) δραχμών από το 2000 μέχρι και το 2002. Το καλώς ή κακώς δεν το εξετάζω. Αφορά κυρίως αυτούς που το υπέγραψαν.

Πάντως, αφού στο νομοσχέδιο δεν περιλαμβάνεται η γραπτή, αλλά και η προφορική δέσμευση της Κυβέρνησης, δημιουργούνται δύο ζητήματα.

Το ένα είναι ότι το κράτος δεν είναι αξιόπιστο, πράγμα σύνηθες για τη σημερινή Κυβέρνηση. Το άλλο, όμως, και σημαντικότερο είναι ότι τα ΕΛ.ΤΑ. θα αυξήσουν τα τιμολόγια τους και θα περικόψουν τις απομακρυσμένες περιοχές ή θα έχουμε ανακύκλωση ξανά των ελλειμμάτων. Εκτός και αν βρέθηκε κάποια καινούρια λύση, που δεν την ξέρουμε εμείς, γιατί αυτό που είπε με τη συνεισφορά των ιδιωτικών εταιρειών, το γνώριζε η Κυβέρνηση, όταν υπέγραψε το παρόμοιο συμβόλαιο. Άρα, τότε είχε υπολογίσει ότι θα έφταναν αυτά τα χρήματα γι' αυτό υπέγραψε, άλλωστε γιατί υπέγραψε;

Το συμβόλαιο διαχείρισης τα αναφέρει αυτά και το καταθέτω και αυτό στα Πρακτικά, για να ενημερωθούν όσοι συνάδελφοι δεν το γνωρίζουν.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Δεύτερη παρατήρηση. Με το νομοσχέδιο επιβάλλονται 10,2% κρατήσεις, 6% για τα ΕΛ.ΤΑ. και 4% για τους εργαζόμενους υπέρ ΟΕΚ, ΟΑΕΔ, ΔΟΕΜ από το 2000. Ειλικρινά θα λέγαμε ναι, κύριοι συνάδελφοι, αν είχαμε την αίσθηση ότι αυτό είναι εφικτό. Όμως, οι μεν εργαζόμενοι των ΕΛ.ΤΑ., όπως όλοι γνωρίζουμε, αμείβονται δυστυχώς με το χειρότερο μισθό των δημοσίων υπαλλήλων. Άρα, δεν θα αντέξουν να το πληρώσουν. Τα δε ΕΛ.ΤΑ. είναι βέβαιο ότι δεν θα αντέξουν αυτό το κόστος -άλλωστε παρόμοιες κρατήσεις δεν γίνονται σε όλους τους Οργανισμούς του ελληνικού δημοσίου- και αφού δεν θα αντέξουν, θα έχουμε ξανά ανακύκλωση των ελλειμμάτων.

Φαίνεται, λοιπόν, ότι η Κυβέρνηση αποφασίζει και νομοθετεί τόσο πρόχειρα και τόσο επιπόλαια, που μου θυμίζει το λογαριασμό του μπακάλη του χωριού μου παλιά που έλεγε "τρεις το ξύδι, τρεις το λάδι, δόσμου δέκα και μου χρωστάς και τα υπόλοιπα". Εκεί φθάσαμε τελικά. Και δεν μπορώ να καταλάβω αν πραγματικά η σημερινή Κυβέρνηση, η σημερινή πολιτική ηγεσία ενδιαφέρεται να εξυγιάνει τα ΕΛ.ΤΑ.. Γιατί άλλα συμφωνεί, όταν έχει και τους συμβούλους και συσκέπτεται και άλλα πράττει μετά από λίγο καιρό; Δεν θα αποφασίσει κάποτε να λείε αλά και να εφαρμόζει αλά και όχι ωμέγα;

Έρχομαι στην τελευταία παρατήρηση και με αυτή θα τελειώσω.

Είχατε δεσμευθεί, κύριε Υπουργέ, με το συμβόλαιο διαχείρισης που υπογράψατε -θα το λέω πολλές φορές γιατί αλίμονο, όταν υπογράφουμε, αν δεν τιμάμε την υπογραφή μας και όταν μόλις αυτό γράφει επάνω "συμβόλαιο μεταξύ ελληνικού δημοσίου και ΕΛ.ΤΑ."- ότι θα ρυθμιζατε, επιτέλους, μετά από πέντε χρόνια και το θέμα των εργαζομένων που είχαν προσληφθεί με το ν. 1943 και δουλεύουν στον Οργανισμό εννέα συνεχή χρόνια. Δεν το πράξατε όμως παρ' ότι δεν είχατε μόνο δεσμευθεί, αλλά το είχατε συμπεριλάβει και σ' ένα προσχέδιο που είχατε βγάλει εκείνη την εποχή.

Δεν με παίρνει ο χρόνος να διαβάσω το άρθρο. Θα το καταθέσω όμως στα Πρακτικά για όσους θέλουν να ενημερωθούν.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Το αποτέλεσμα σήμερα είναι ότι περίπου χίλιοι εργαζόμενοι εργάζονται με αβεβαιότητα και αισθάνονται, σε σχέση με τους υπολοίπους συναδέλφους τους, πολίτες Β' κατηγορίας γιατί είχαν την ατυχία -δεν υπάρχει άλλο λάθος σε αυτούς τους ανθρώπους, γιατί είναι χίλιοι εβδομήντα, δεν είναι μόνο εξακόσιοι, είναι και άλλοι- να προσληφθούν επί κυβερνήσεως Νέας Δημοκρατίας. Αυτό είναι το λάθος που έχουν διαπράξει...

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Για τις "μαϊμούδες" λέτε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Έτσι αντιλαμβάνεσθε εσείς οι εκσυγχρονιστές τη δημοκρατία, την ισότητα και την αξιοκρατία, κύριε Υπουργέ;

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Εσείς πώς αντιλαμβάνεσθε τις "μαϊμούδες", κύριε συνάδελφε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Τζανή, σας παρακαλώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Θα σας απαντήσω αν με πάρει ο χρόνος.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Να γίνει γνωστό, κύριε Πρόεδρε, ότι θέλουν να υπάρχουν οι απατηλές προσλήψεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Τζανή, σας παρακαλώ!

Συνεχίστε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κάποιοι συναδέλφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. οι οποίοι ενοχλούνται, όταν τους θυμίζουμε ότι υπογράφουν, δεσμεύονται και δεν τηρούν ούτε την υπόσχεσή τους ούτε την υπογραφή τους, ας μας αφήσουν να τελειώσουμε, επιτέλους.

Και σ' αυτό το σημείο, λοιπόν, αξίζει να θυμίσω κάτι άλλο, κύριε συνάδελφε, που διαμαρτύρεσαι. Τριακόσιοι περίπου συμβασιούχοι που είχαν αποχωρήσει από τα ΕΛ.ΤΑ. επί οικονομικής κυβερνήσεως με τη σύμφωνη γνώμη και του ΠΑ.ΣΟ.Κ. τότε, επειδή είχε λήξει η σύμβασή τους, επαναπροσλήφθηκαν το 1994, όταν επανήλθε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. στην εξουσία.

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

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε, και τελειώνω.

Και όχι μόνο επαναπροσλήφθηκαν, αλλά τους δόθηκαν και καθυστερούμενα για όσα χρόνια δεν δούλευαν και τους πλήρωσαν και τα ασφαλιστικά, τα πάντα.

Ως τότε θα χωρίζουμε τους πολίτες σε δύο κατηγορίες; Βρισκόμαστε στο 2000 και είμαστε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αλλάξτε μυαλό και συνήθειες, κύριοι συνάδελφοι σκληροί του ΠΑ.ΣΟ.Κ. -όχι όλοι, προς Θεού!- γιατί αυτές είναι ξεπερασμένες και κάνετε ζημιά και στους οργανισμούς και στο κράτος.

Μια τελευταία απάντηση σε σας. Αν ήταν έτσι, όπως τα λέτε, γιατί δεσμεύτηκε η Κυβέρνησή σας με την υπογραφή της στο συμβόλαιο διαχείρισης και με το γεγονός ότι συμπεριέλαβε διάταξη στο προσχέδιο -πηγαίνετε να ενημερωθείτε- με την οποία έλυνε αυτό το θέμα; Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας).

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Δεσμεύτηκε η Κυβέρνηση; Το προσχέδιο το έκαναν κάποιοι υπάλληλοι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Βεβαίως, δεσμεύτηκε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, μην κάνετε διάλογο μεταξύ σας. Ούτως ή άλλως, άλλοι θα βλέπουν το ποτήρι μισογεμάτο, άλλοι θα το βλέπουν μισοάδειο. Έτσι θα είναι πάντα. Άρα, λοιπόν, δεν πρόκειται να πείσει ο ένας τον άλλο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δηλαδή, διάλογος κωφών γίνεται, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Εσείς τόσα χρόνια θητεύετε σ' αυτήν την Αίθουσα! Δεν το ξέρετε.

Ο κ. Κουράκης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν νομοσχέδιο επιχειρείται η καθιέρωση ενός ενιαίου πλαισίου της ταχυδρομικής αγοράς με την έννοια της ενσωμάτωσης, όχι μόνο των κοινοτικών οδηγιών, αλλά και της διαμόρφωσης κανόνων υγιούς ανταγωνισμού και της κατοχύρωσης του ρόλου των Ελληνικών Ταχυδρομείων.

Ο τομέας των ταχυδρομικών υπηρεσιών στη χώρα μας κύρια αναπτύχθηκε στα πλαίσια του δημόσιου και έχει καταξιωθεί ως μία επιχείρηση κοινής ωφέλειας που παρέχει υπηρεσίες σε όλην την επικράτεια και στηρίζεται σε μια οργανωτική δομή εντάσεως του ανθρώπινου δυναμικού.

Από την άλλη πλευρά, υπάρχει η παράλληλη λειτουργία των ιδιωτικών εταιρειών που αναπτύχθηκαν άναρχα και ανεξέλεγκτα, χωρίς το αναγκαίο θεσμικό πλαίσιο που έπρεπε να υπάρχει για την ομαλή λειτουργία της ταχυδρομικής αγοράς και με κύριο χαρακτηριστικό την αποσπασματική και επιλεκτική δραστηριοποίηση σε περιοχές αστικές, υψηλής κερδοφορίας και με αποχή από περιοχές αγροτικές και απομακρυσμένες, που δεν εξασφάλιζαν τις προϋποθέσεις του κέρδους.

Αυτή η συνύπαρξη του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα με άνισους όρους και επωφελεί για το δεύτερο, δηλαδή, τον ιδιωτικό τομέα, χωρίς την ύπαρξη νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας, έχει διαμορφώσει μια πρωτόγνωρη κατάσταση για τα ευρωπαϊκά δεδομένα που χρήζει εξυγίανσης και αναδιοργάνωσης. Νομίζω ότι αυτό επιχειρεί το παρόν νομοσχέδιο.

Αυτό που πρέπει να κατανοηθεί είναι ότι οι ταχυδρομικές υπηρεσίες είναι ένα κοινωνικό προϊόν, που σημαίνει απλά ότι πρέπει να έχουν τη δυνατότητα χρήσης όλοι οι πολίτες, οπουδήποτε και αν δραστηριοποιούνται, με προστιτό κόστος χρήσης των υπηρεσιών και σε σύντομο χρόνο διεκπεραίωσης.

Αυτό το κοινωνικό προϊόν δεν μπορεί να γίνεται αντικείμενο

εκμετάλλευσης από ιδιωτικές εταιρείες που διαμορφώνουν στην πράξη κανόνες λειτουργίας, κομμένους και ραμμένους, θα έλεγα, στα μέτρα τους.

Κρίνεται, λοιπόν, σκόπιμο να λειτουργήσει ο ανταγωνισμός σε ισότιμη βάση...

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Ανταγωνισμός μεταξύ ποίων;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ: Του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, κύριε Κόρακα.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Αφού, όπως είπατε και εσείς, δεν μπορεί να πάει αυτή η κοινωνική προσφορά σε ιδιωτικές επιχειρήσεις.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ: Είναι βέβαιο ότι θα διαμορφωθούν οι προϋποθέσεις ανάπτυξης και μετασχηματισμού στις συνθήκες της νέας ταχυδρομικής αγοράς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα Ελληνικά Ταχυδρομεία επιτελούν ένα σημαντικό έργο και μια κοινωνική προσφορά. Λόγω όμως του μεγέθους και του εκτεταμένου χώρου δραστηριότητάς τους - γνωρίζουμε και τα ιδιαίτερα γεωγραφικά σημεία της χώρας- διαμορφώνεται ένα υψηλό κόστος λειτουργίας που εμποδίζει την ανάληψη σοβαρών επενδυτικών πρωτοβουλιών στην κατεύθυνση της αφομοίωσης της τεχνολογίας και στην υλοποίηση ενός επιχειρηματικού σχεδίου, βασισμένου στην ανταγωνιστική λειτουργία και σε σύγχρονα οργανωτικά πρότυπα.

Το παρόν νομοσχέδιο επιχειρεί, κατά την άποψή μου, να αναστρέψει το ελληνικό παράδοξο της ταχυδρομικής αγοράς, να δώσει τέρμα στην πορεία συρρίκνωσης του εθνικού μας φορέα, που δεν οφείλεται τόσο στην εσωστρέφειά του και στην έλλειψη προσαρμοστικότητας, αλλά κύρια στις συνθήκες του άριστου ανταγωνισμού και στη λογική της ανεξέλεγκτης λειτουργίας κάποιων ιδιωτικών εταιρειών.

Ήκουσα ορισμένους συναδέλφους να ισχυρίζονται ότι το νομοσχέδιο αυτό κατατίθεται μόνο για να υπάρξει προσαρμογή στην κοινοτική οδηγία. Πρέπει να πω, ότι βέβαια το νομοσχέδιο μπορεί να στηρίζεται στη κοινοτική οδηγία, όμως αυτό δεν αποτελεί μια τυπική πράξη εναρμόνισης του ελληνικού δικαίου, αλλά απεναντίας θα έλεγα ότι είναι ένα ουσιαστικό βήμα εξυγίανσης και ανάπτυξης του τομέα αυτού.

Αγαπητοί συνάδελφοι και κύριε Υπουργέ, θα μου επιτρέψετε να κάνω μερικές επισημάνσεις αν και θα μας δοθεί η δυνατότητα στην κατ' άρθρον συζήτηση να καταθέσουμε αναλυτικά τις απόψεις μας.

Στο άρθρο 15 πρέπει να υπάρξει παράγραφος όπου οι εργαζόμενοι στις ιδιωτικές ταχυδρομικές υπηρεσίες να ασφαρίζονται στο φορέα κύριας ασφάλισης που παρέχει καθολικές υπηρεσίες. Καθολικές υπηρεσίες παρέχουν τα Ελληνικά Ταχυδρομεία και ο φορέας κύριας ασφάλισης είναι ο ΤΑΠΟΤΕ.

Πρέπει να σας πω, όπως είπαν και άλλοι συνάδελφοι, ότι ο ίδιο ισχύει και για τις τράπεζες. Πρόσφατα σε νομοσχέδιο της Υπουργού Αναπτυξης που αναφερόταν στο ότι η ΔΕΗ θα μπορούσε να ιδρύσει θυγατρικές εταιρείες με συμμετοχή των ιδιωτών, έγινε δεκτή πρόταση των Βουλευτών, όπου οι εργαζόμενοι σ' αυτές τις επιχειρήσεις θα ασφαρίζονται στο Ταμείο Ασφάλισης των εργαζομένων της ΔΕΗ.

Ένα δεύτερο που θέλω να παρατηρήσω είναι ότι στο άρθρο 20 που αναφέρεται στον ειδικό λογαριασμό αποζημίωσης για την υποχρέωση καθολικής υπηρεσίας, πρέπει να ξεκαθαριστεί ότι τα ελλείμματα και το κόστος από την άσκηση αυτή της κοινωνικής πολιτικής θα υπολογιστεί με ακρίβεια. Και πρέπει αυτό και μόνο το έλλειμμα να καλύπτει η πολιτεία.

Κατά την άποψή μου, λοιπόν, θα πρέπει να υπάρξει παράγραφος 7 -και πρέπει να το αξιολογήσετε- που να λέει ότι εφόσον τα ποσά των αποζημιώσεων που συγκεντρώνονται απ' αυτήν τη διαδικασία, σύμφωνα με τις διατάξεις που παρόντος άρθρου και δεν επαρκούν για την κάλυψη, το κράτος πρέπει να τα καλύπτει ως φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Νομίζω ότι είναι ένα θέμα που πρέπει να το εξετάσετε.

Επίσης στο άρθρο 26 επειδή προβλέπεται η επιβολή κρατήσεων υπέρ ΟΑΕΔ και διαφόρων άλλων οργανισμών και επειδή το

νομοσχέδιο αυτό και η παράγραφος που προβλέπει την κράτηση αυτών των εισφορών έρχεται σε μια περίοδο, όπου υπάρχει μια συμφωνία -έρχεται κατ' αρχήν σε μια περίοδο που επιχειρείται η εξυγίανση των ΕΛ.ΤΑ.- μεταξύ των εργαζομένων και της διοίκησης των ΕΛ.ΤΑ., έχει υπογραφεί η σύμβαση εργασίας και έχουν προβλεφθεί ακριβώς τα οικονομικά μεγέθη, θα πρέπει κατά την άποψή μου και οι εργαζόμενοι να συμβάλουν -και δεν να έχουν αντίρρηση σ' αυτό- στην κοινωνική αυτή αλληλεγγύη και να δώσουν αυτές τις κρατήσεις με ένα ποσοστό από το 2001, το οποίο δεν θα υπερβαίνει το 1,5%, ποσοστό που προβλέπεται και από την εθνική συλλογική σύμβαση εργασίας της ΓΣΕΕ.

Επαναλαμβάνω ότι δεν θα υπάρχει αντίρρηση εκ μέρους των εργαζομένων των ΕΛ.ΤΑ. και για λόγους κοινωνικής αλληλεγγύης.

Επίσης, πρέπει να ξεκαθαριστεί το θέμα για το προσωπικό που υπάγεται στις διατάξεις του άρθρου 28 παράγραφος 18 του ν. 2190. Και πρέπει να ξεκαθαριστεί για τα άτομα που προσελήφθησαν με ειδικές ανάγκες και θα βάλω σε εισαγωγικά "το ειδικές ανάγκες" διότι οι περισσότεροι δεν είναι. Υπάρχουν βέβαια άτομα με ειδικές ανάγκες, αλλά επαναλαμβάνω οι περισσότεροι δεν είναι. Πρέπει, λοιπόν, να ξεκαθαρίσει αυτό το θέμα και νομίζω ότι όσοι δεν εξετάστηκαν από τις επιτροπές του νόμου, θα πρέπει να ενταχθούν στο προσωπικό με τη δημοσίευση του παρόντος Νόμου και σε κάθε περίπτωση να ισχύει ό,τι ισχύει και για τους άλλους εργαζομένους των ΕΛ.ΤΑ.

Μια ακόμη παρατήρηση και τελειώνω. Η ομοσπονδία των εργαζομένων των ΕΛ.ΤΑ. με τη διοίκηση υπέγραψαν συλλογική σύμβαση εργασίας για ένα σύστημα, που αντικειμενικοποιεί το σύστημα μεταθετότητας. Μέσα απ' αυτήν την ισοκατανομή του προσωπικού υπήρξε, σε ένα σύνολο εντεκάμισι χιλιάδων υπαλλήλων των ΕΛ.ΤΑ. εκατόν είκοσι πέντε υπάλληλοι πρέπει να μετατεθούν. Αναφέρομαι για το Ηράκλειο, για την Αιτωλοακαρνανία, για τα Ιωάννινα και για τα Χανιά. Νομίζω ότι είναι άδικο να ισχύσει αυτό. Δεν στέκει ούτε πολιτικά ούτε οικονομικά ούτε κοινωνικά. Σε έναν όγκο εργαζομένων εντεκάμισι χιλιάδων το να μεταθέσεις εκατόν είκοσι πέντε υπαλλήλους νομίζω ότι μας εκθέτει επαναλαμβάνω πολιτικά. Έχω την εντύπωση ότι θα δημιουργηθεί μεγάλη ένταση. Οι εργαζόμενοι είναι επί ποδός. Θα ξεσηκωθούν και νομίζω ότι θα υπάρξει μεγάλο πρόβλημα. Πρέπει να λυθεί, υπάρχει δε και σχετική τροπολογία που θα συζητηθεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τελειώνοντας θα πρέπει να πω ότι σ' αυτό το πεδίο, που καλείται και προκαλείται να δώσει εξετάσεις ο ΕΛ.ΤΑ. και να αποδείξει ότι μπορεί να εξυγιανθεί, να αναπτυχθεί, να λειτουργήσει ανταγωνιστικά, αξιοποιώντας τη συσσωρευμένη εμπειρία και το υψηλό επίπεδο των στελεχών του.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Τα ΕΛ.ΤΑ. πράγματι έχουν μια κοινωνική αποστολή και έχουν μια κοινωνική λειτουργία, η οποία δεν έχει σχέση με την κερδοφορία. Τα ελλείμματα των ΕΛ.ΤΑ. πρέπει να καλυφθούν, για να συμπληρωθούν οι δείκτες για την ΟΝΕ. Πρέπει απωσδήποτε αυτά τα ελλείμματα να μην υπάρχουν, γιατί αν υπάρχουν δυσκολεύεται η πορεία μας προς την ΟΝΕ. Κάλυψη ελλειμμάτων και κοινωνική πολιτική δεν συμβιβάζονται. Είναι δύο εχθροί. Όταν καλύπτεις ελλείμματα, που έχουν περιεχόμενο λειτουργίας υπηρεσιών με κοινωνική αποστολή, συγκρούονται αυτά τα πράγματα. Η κάλυψη πρέπει να γίνει από το δημόσιο για να ασκηθεί κοινωνική πολιτική. Επομένως, το κοινωνικό πρόσωπο της Κυβέρνησης απουσιάζει. Η Κυβέρνηση με το νομοσχέδιο αυτό δεν λειτουργεί με το κοινωνικό πρόσωπο, που υπόσχεται. Δεν έχει κανένα κοινωνικό πρόσωπο με την ψήφιση του νομοσχεδίου, διότι θα είχε κοινωνικό πρόσωπο με την ψήφιση του νομοσχεδίου, αν έλεγε ότι καλύπτω εγώ το έλλειμμα. Να, λοιπόν, δύο μεγάλοι εχθροί ασυμβίβαστοι. Η λειτουργία της αξίας της έννοιας της κοινωνικής αποστολής και του κοινωνικού προσώπου της

Κυβέρνησης και η ελεύθερη αγορά, η κερδοφορία με τον ανταγωνισμό και την επιχείρηση. Επομένως, για ποια παραμύθια μιλάμε τώρα;

Εγώ θα ρωτήσω, κύριε Υφυπουργέ, κάτι και πρέπει να μου δώσετε μια απάντηση. Εάν υπάρχει κοινωνικό πρόσωπο και λειτουργία της Κυβέρνησης, να αναλάβει εδώ και τώρα επί πέντε χρόνια πάγωμα των ταχυδρομικών τελών. Να μην πληρώσει ο κόσμος. Με τους εργαζόμενους τα βρήκατε. Οι εργαζόμενοι δεν είναι αντίδικοι στην ψήφιση του νομοσχεδίου. Αντίδικος είναι ο λαός. Και οι εργαζόμενοι λαός είναι. Όταν οδηγούμε το αυτοκίνητο, είμαστε βίαιοι, βιαστές να προσπεράσουμε τους πεζούς. Όταν οι ίδιοι είμαστε πεζοί βρίζουμε τους οδηγούς, που πάνε να μας καβαλήσουν. Το ίδιο γίνεται και με τη λειτουργία των εργαζομένων και με την αξία της έννοιας του διαχωρισμού της λειτουργίας των εργαζομένων από τη λειτουργία της κοινωνίας. Όταν είναι στο σύνολο της κοινωνίας ο εργαζόμενος, αισθάνεται αδικημένος. Τώρα που τα βρήκατε με τους εργαζόμενους και δεν μιλάνε οι εργαζόμενοι, δεν είναι αδικημένοι. Επομένως, πρέπει να καθιερώσετε ότι μόνο το "χύμα" της κοινωνίας είναι το περιεχόμενο της άσκησης κοινωνικής πολιτικής. Κι εδώ το παραβιάζετε. Εσείς τι λέτε; Θα καθλώσετε τα ταχυδρομικά τέλη για μια πενταετία, όπως είναι; Και να κάνετε κερδοφορία και εξυγίανση με άλλον τρόπο; Βρείτε ανταγωνιστές, βρείτε επενδύσεις, βρείτε χίλια δύο, διότι δέχεσθε ότι τα ταχυδρομεία είναι κοινωνική αποστολή, έχουν κοινωνικό περιεχόμενο.

Βρείτε λοιπόν εδώ να πείτε ότι θα έχετε κερδοφορία χωρίς να χτυπήσετε την κοινωνία, χωρίς να χτυπήσετε τη λειτουργία της κοινωνίας. Γιατί εδώ προχωράμε στην ΟΝΕ με κοινωνική αδικία και με έλλειψη κοινωνικού προσώπου. Μπορούμε να μπουέ στην ΟΝΕ. Η κοινωνική αδικία είναι έγκλημα και η απουσία κοινωνικής πολιτικής είναι έγκλημα. Μπαίνουμε στην ΟΝΕ με τη λειτουργία του εγκλήματος. Διότι και εκείνος που ληστεύει λεφτά παίρνει, σκοπό εξυπηρετεί. Σκοπός η ΟΝΕ όχι με έγκλημα. Και είναι έγκλημα η απουσία του κοινωνικού προσώπου και η λειτουργία της κοινωνικής πολιτικής που τη διαπράττετε με το νομοσχέδιο. Ο λαός θα τα πληρώσει. Ξεκαθαρίστε ότι δεν θα τα πληρώσει ο λαός. Παγώστε τα από τώρα για μία πενταετία. Αυτήν την απάντηση να μου δώσετε.

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

Ο κ. Παπαδημόπουλος έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι μπορεί να διαφωνούμε σε πολλά, όμως σε ένα συμφωνούμε οι πάντες. Τουλάχιστον αυτό προέκυψε από τις ομιλίες όλων των συναδέλφων μέχρι στιγμής, ότι όντως η ταχυδρομική υπηρεσία είναι μία βασική λειτουργία κάθε συντεταγμένης πολιτείας. Και το ελληνικό κράτος όταν ιδρύθηκε μην νομίζετε ότι διέθετε πολλές, όπως έχουμε σήμερα. Αργότερα πύκνωσαν ασφαλώς οι οργανισμοί και υπηρεσίες, γιατί ύστερα το επέβαλαν οι κοινωνικές συνθήκες και οι κοινωνικές ανάγκες. Πάντως η ταχυδρομική υπηρεσία ήταν απο τις πρώτες που ιδρύθηκε στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος.

Είναι γεγονός ότι η επικοινωνία μεταξύ των ανθρώπων είναι σημαντική υπηρεσία γι' αυτό και από αρχαιοτάτων χρόνων βλέπουμε πράγματι μορφές επικοινωνίας, έστω και αν τότε είχαν πρωτόγονη υφή.

Το Βυζάντιο και αυτό ακόμη είχε δώσει πάρα πολύ μεγάλη σημασία στις ταχυδρομικές υπηρεσίες και είχε ιδρύσει σε διάφορα σημεία σταθμούς ταχυδρομικούς, που μετέφεραν τους ταχυδρομικούς σάκους της εποχής εκείνης. Αλλά και η ακολουθήσασα Οθωμανική Αυτοκρατορία το ίδιο έπραξε. Είχε δώσει πράγματι μεγάλη σημασία στις επικοινωνίες.

Αντιλαμβανόμαστε όλοι τώρα πόσο πιο απαραίτητες είναι σήμερα οι ταχυδρομικές υπηρεσίες σε ένα σύγχρονο κράτος. Αλλά ενώ ο ταχυδρόμος παλαιότερα με την τρομπέτα του ανήγγειλε την άφιξη σε κάθε χωριό και προσέφερε πράγματι βασικότερες υπηρεσίες τουλάχιστον στην ύπαιθρο, εκεί που δεν υπήρχε ακόμη ούτε ένα τηλέφωνο, που δεν υπήρχε άλλος τρόπος επαφής, που η μητέρα, η

σύζυγος περίμενε το γράμμα από το μέτωπο για να δει αν ζει ο γιος ή ο σύζυγος, αντιλαμβάνεστε πόσο συναισθηματικά ήταν δεμένη αυτή η υπηρεσία με όλον τον πληθυσμό της ελληνικής υπαίθρου.

Πράγματι τα Ελληνικά Ταχυδρομεία προσέφεραν ανεκτίμητες υπηρεσίες κυρίως στην ύπαιθρο αλλά, όμως, ήρθαν και κάποια χρόνια όπου ο κομματισμός μπήκε για τα καλά με αποτέλεσμα η τόσο σημαντική αυτή υπηρεσία, τα ταχυδρομεία, να ξεφύγουν από τον κύριο στόχο και να ασχολούνται κυρίως με την εξυπηρέτηση κομματικών φίλων, με συνέπεια να φθάσουμε σε δώδεκα χιλιάδες περίπου υπαλλήλους σήμερα εκ των οποίων οι έξι χιλιάδες, αν δεν απατώμαι, είναι υπάλληλοι οι οποίοι προσελήφθησαν στη δεκαετία του '80. Και πάρα πολύ κακώς κάνουν οι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. οι οποίοι μιλούν για πέντε έξι εκατοντάδες ανθρώπων που προσελήφθησαν στις μέρες της Νέας Δημοκρατίας, σε μία ολόκληρη κυβερνητική θητεία.

Ακόμα και αναλογικά να το συγκρίνει κανείς, πεντακάσοι - εξακάσοι άνθρωποι σε τέσσερα χρόνια, σε διπλάσια χρόνια που ήταν η πρώτη θητεία του ΠΑ.ΣΟ.Κ., θα έπρεπε να είναι χίλιοι άνθρωποι οι οποίοι θα είχαν εισέλθει στα ταχυδρομεία. Αλλά δεν ήσαν χίλιοι, ήσαν πέντε έξι χιλιάδες. Αυτά απλώς για να τα θυμίζουμε λίγο, για να μην ακούγονται μερικές κορώνες εδώ και χαρακτηρισμοί για μαϊμούδες υπαλλήλους κλπ. Αυτά σαν μερικές γενικές παρατηρήσεις.

'Ηθελα τώρα λίγο να σταθώ στη νομοτεχνική του νομοσχεδίου το οποίο πραγματικά δεν διαφέρει σε τίποτα από άλλα νομοσχέδια τα οποία έρχονται εδώ με διαστάσεις ανεπίτρεπτες, με δύο-τρεις σελίδες σε κάθε άρθρο και ρυθμίζουν θέματα τόσο λεπτομερώς, ενώ θα μπορούσαν αυτά να ρυθμιστούν με υπηρεσιακούς κανονισμούς, με υπουργικές αποφάσεις ή, αν θέλετε, με προεδρικά διατάγματα.

Δεν επιτρέπεται σε ένα νομοσχέδιο να υπάρχει διάταξη που να εξαντλεί περιπτωσιολογικά περίπου όλες τις αρμοδιότητες φερ' ειπείν του Υπουργού Μεταφορών, όπως κάνει το άρθρο 6 του νομοσχεδίου. Θα αρκούσε σε όλο αυτό το άρθρο να ήταν μία και μόνο πρόταση, όπου να τονίζεται ότι ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει την υψηλή εποπτεία των Ελληνικών Ταχυδρομείων και λαμβάνει όλα εκείνα τα μέτρα τα οποία είναι απαραίτητα στο να συντελέσουν σε μία ομαλή λειτουργία, σε μία τέτοια λειτουργία που να εξυπηρετεί άμεσα και σε πολύ καλό βαθμό τις ανάγκες της ελληνικής κοινωνίας.

Αντί, λοιπόν, να υπάρχει μία τέτοια γενική διατύπωση, γίνεται εξαντλητική απαρίθμηση όπως είπα, με κίνδυνο να ξεχαστεί κάτι και να ερχόμαστε πάλι να νομοθετήσουμε. Διότι θα πούμε αύριο στην εφαρμογή ότι αν ήθελε ο νομοθέτης να το ρυθμίσει και αυτό θα το είχε κάνει, θα το είχε συμπεριλάβει στις δέκα, δεκαπέντε περιπτώσεις που μνημονεύονται εδώ.

Δεν είναι όμως μόνο αυτό το άρθρο. Είναι πολλά τα άρθρα. Και μάλιστα, ο ίδιος ο τίτλος του νομοσχεδίου δεν είναι ο πρέπων τίτλος. Θα μου πείτε, "γιατί". Για τον απλούστατο λόγο: Εάν πράγματι πρόκειται να ιδρύσουμε το πρώτον μια υπηρεσία ή να καταργήσουμε όλους τους νόμους που ισχύουν για μια υπηρεσία, για έναν οργανισμό, τότε καλώς θα είχε ο τίτλος. Οργάνωση αυτού του τομέα που παρέχει ταχυδρομικές υπηρεσίες.

Δεν πρόκειται, όμως, γι' αυτό. Υπάρχουν δεκάδες νόμοι που αναφέρονται σε ταχυδρομικές υπηρεσίες που είναι ακόμη σε ισχύ. Και αν πράγματι ο αρμόδιος Υπουργός ήθελε να κάνει μια νοικοκυρεμένη δουλειά, θα έπρεπε να συγκεντρώσει όλες εκείνες τις διατάξεις των μέχρι τούδε ισχυόντων νόμων, να τις παρουσιάσει σ' ένα ενιαίο κείμενο και να φέρει στη Βουλή προς ψήφιση ένα τελειότερο νομοσχέδιο, το οποίο πράγματι θα αντιμετώπιζε στο μέλλον όλα τα προβλήματα τα οποία θα μπορούσαν να γεννηθούν κατά το στάδιο εφαρμογής αυτού του νόμου. Δεν το πράττει.

Έτσι λοιπόν, κοντά στην άλλη πολυνομία, έχετε ακόμη ένα νομοσχέδιο εξ αφορμής, θέλω να πιστεύω, της υπ' αριθμ.67 οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης που μας ήλθε πέρσι το Δεκέμβριο του 1997. Και με αφορμή αυτή, βρίσκουμε ευκαιρία

τώρα να ανακατέψουμε όλα τα πράγματα εδώ.

Με το νομοσχέδιο προβλέπεται η σύσταση Γενικής Γραμματείας Επικοινωνιών. Κατά την άποψή μου είναι από τα θετικά σημεία του νομοσχεδίου. Μια που το Υπουργείο αυτό είναι φορτωμένο με πολλές αρμοδιότητες, δεν χάλασε ο κόσμος να έχουμε μια Γενική Γραμματεία Επικοινωνιών. Τι την θέλουμε, όμως, την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείου; Για ποιο λόγο; Είναι απαίτηση της Ε.Ε.;

Έχουμε παρασυρθεί τώρα τελευταία από μια ακατάσχετη μανία προς την κατεύθυνση να ιδρύουμε δήθεν ανεξάρτητες διοικητικές αρχές. Μια ανεξάρτητη διοικητική αρχή θα μπορούσε να υπάρξει σ' έναν πολύ σημαντικό τομέα ή εν πάση περιπτώσει στο Υπουργείο Εξωτερικών ή στα θέματα Παιδείας, που πραγματικά είναι πολύ σημαντικότεροι οι τομείς. Δεν μπορούμε κάθε λίγο και λιγάκι να ερχόμαστε εδώ και να ιδρύουμε ανεξάρτητες διοικητικές αρχές γιατί στο τέλος θα αφαιρέσουμε τις εξουσίες από την Κυβέρνηση και δεν θα ξέρουμε από ποιον να ζητήσουμε ευθύνες. Η Κυβέρνηση είναι υπεύθυνη στον τόπο αυτό ή οι ανεξάρτητες διοικητικές αρχές; Μήπως δεν έχουμε αντίστοιχες υπηρεσίες; Έχουμε αντίστοιχες υπηρεσίες σε όλα τα Υπουργεία και συνεπώς θα μπορούσαν να λειτουργήσουν αυτές οι υπηρεσίες. Αν υπήρχε κράτος δικαίου και δεν υπήρχε κράτος κομματιζόμενο, όντως θα λειτουργούσαν αυτές οι υπηρεσίες. Η Γενική Γραμματεία Επικοινωνιών, θα μπορούσε να επιτελέσει θαυμάσια το καθήκον της προς την κατεύθυνση αυτή και να μην έχουμε την άλλη αρχή.

Αλλά βλέπετε τώρα να έχουμε εβδομήντα υπαλλήλους γι' αυτήν την επιτροπή, πενήντα ειδικούς επιστήμονες -καταλαβαίνετε τι μισθούς θα έχουν- επτά γενικές διευθύνσεις. Για ποιο λόγο; Μια είναι η γενική διεύθυνση σε κάθε Υπουργείο. Και από εκεί και πέρα, ως υπάρχει καταμερισμός των αρμοδιοτήτων σε υποδιευθύνσεις.

Πώς θα κάνουμε εξυγίανση των Ελληνικών Ταχυδρομείων; Πώς θα κάνουμε νοικοκύρεμα; Πώς θα μειώσουμε τα ελλείμματα; Ιδρύοντας ανεξάρτητες διοικητικές αρχές και γενικές γραμματείες επικοινωνιών, να αλληλοσυμπληρώνουν η μια την άλλη και δημιουργώντας πάμπολλες γενικές διευθύνσεις; Δεν γίνεται έτσι οικονομία, κύριε Υπουργέ.

Αν θέλουμε πράγματι οικονομία, μπορούμε να την κάνουμε κυρίως από το προσωπικό, από τις θέσεις αυτές τις αεριτζήδικες των γενικών διευθυντών και των συμβούλων, ώστε τουλάχιστον να μην προκαλούμε το κοινό αίσθημα του ελληνικού λαού. Εάν όντως προς την κατεύθυνση αυτήν, στρέψουμε τα βλέμματά μας και επιτύχουμε οικονομία, η οποία μπορεί να γίνει, θα μπορούμε, εν συνεχεία, από εδώ και πέρα, να μειώσουμε και τα τέλη κάποιων άλλων υπηρεσιών.

Δεν αρκεί να λέμε ότι έχουμε κερδοφόρα επιχείρηση τον Ο.Τ.Ε. Έχουμε, αλλά πώς; Έχοντας δεκαπέντε δραχμές τη μονάδα; Επτά δραχμές έχουν οι Γερμανοί τη μονάδα και έχουν διπλάσιες αποδοχές από τους Έλληνες. Είναι σαν να είναι τρισήμιση δραχμές τη μονάδα. Έτσι, μπορώ να δημιουργήσω και εγώ έναν οργανισμό και να λέω ότι έχει πλεονάσματα. Βέβαια, εξαρτάται από το κατά πόσο η πολιτεία ανέχεται ο κάθε οργανισμός η κάθε υπηρεσία, να διογκώνει τις εισπράξεις για τις υπηρεσίες που προσφέρει.

Έτσι λοιπόν θα μπορούσε κανείς να υπολογίζει σε ένα νοικοκύρεμα όλων αυτών των υπηρεσιών και σε μια εξοικονόμηση πόρων. Δυστυχώς, όμως, από το παρόν νομοσχέδιο δεν διαφαίνεται κάτι τέτοιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Παπαδημόπουλο.

Ο κ. Σαρρής έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου, σαφώς στοχεύει στον εκσυγχρονισμό και στην ανάπτυξη των ΕΛ.ΤΑ., με ταυτόχρονη εξυγίανσή τους και τη διασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού με ομοειδείς επιχειρήσεις.

Τα Ελληνικά Ταχυδρομεία είναι ένας δημοσιος οργανισμός με πανθομολογούμενη κοινωνική προσφορά. Παραδοσιακά, ο συμπαθής ταχυδρομικός διανομέας, κατά κανόνα άγγελος καλών

ειδήσεων, με την ταχυδρομική σάλπιγγα, το ποδήλατο και την κατάμεστη δερμάτινη τσάντα με γράμματα, δέματα και επιταγές, είναι μια γραφική φιγούρα που συνειρμικά έχει καταξιωθεί στη συνείδηση του λαού μας σαν ένας άοκνος υπηρέτης του δημοσίου συμφέροντος.

Οι καιροί βέβαια άλλαξαν. Πολλά σημαντικά προβλήματα απειλούν σήμερα την επιβίωση των Ελληνικών Ταχυδρομείων στο νέο, σκληρό και ανταγωνιστικό περιβάλλον. Η επίλυση αυτών των προβλημάτων, αποτελεί την ικανή και αναγκαία συνθήκη για τη συνέχιση της λειτουργίας του Οργανισμού των ΕΛ.ΤΑ. που, ασθμαίνοντας, προσπαθεί να επιβιώσει κάτω από τις άνισες συνθήκες του ανταγωνισμού, με ομοειδείς ιδιωτικές βέβαια επιχειρήσεις στο χώρο των ταχυδρομείων, της ταχυμεταφοράς και της ταχυπληρωμής.

Οι επιχειρήσεις αυτές είναι πιο οργανωμένες και πιο ευέλικτες. Έχουν δε ασφυκτικά πολιορκήσει τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, απολαμβάνοντας το "φιλέτο" και αφήνοντας τις υπηρεσίες τις ζημιωγόνες, αλλά κοινωνικού χαρακτήρα, στον οργανισμό του ΕΛ.ΤΑ.

Στόχος κύριος του υπό συζήτηση νομοσχεδίου είναι η πλήρης εξυγίανση του Οργανισμού του ΕΛ.ΤΑ., που έχει πράγματι καθυστερήσει και η εμπέδωση της αξιοπιστίας του στον ελληνικό και περισσότερο στο διεθνή χώρο.

Στο διοικητικό πλαίσιο έγινε μια σημαντική τομή με την επιλογή μάντζερ, διευθύνοντος συμβούλου, όχι διορισμένου, αλλά επιλεγμένου με αξιοκρατικά -πρέπει να πούμε- κριτήρια από την ελεύθερη αγορά εργασίας.

Στο νομοθετικό πλαίσιο το παρόν σχέδιο νόμου, έρχεται με καθυστέρηση τριών χρόνων περίπου. Αφορά τον Οργανισμό των ΕΛ.ΤΑ. Περιλαμβάνει όλες τις χρονίζουσες νομοθετικές εκκρεμότητες, μεταξύ των οποίων είναι και η σύσταση της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, που θα ελέγχει την άναρχη αυτήν τη στιγμή ταχυδρομική αγορά, θέτοντας κανόνες υγιούς ανταγωνισμού και τερματίζοντας την απαράδεκτη κατάσταση που προκαλεί η ανεξέλεγκτη λειτουργία εκατόν πενήντα και πλέον ιδιωτικών ανταγωνιστικών επιχειρήσεων.

Απαιτείται όμως, κύριε Υπουργέ, η εισαγωγή στο διοικητικό συμβούλιο των ΕΛ.ΤΑ. -το είχα προτείνει ως Υφυπουργός Μεταφορών το 1995- ενός νέου κανονισμού προμηθειών των Ελληνικών Ταχυδρομείων, ο οποίος να αντιμετωπίζει ένα σοβαρό ζήτημα, όπως είναι η διασφάλιση της νομιμότητας των διαδικασιών για τις προμήθειες του οργανισμού, με τον ορισμό ως προέδρου της επιτροπής -είναι μία πρόταση- εφέτη του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών για προμήθειες άνω των τριάντα εκατομμυρίων (30.000.000) δραχμών.

Στις δικαιοδοσίες της επιτροπής αυτής πρέπει να υπαχθούν οι προμήθειες ανταλλακτικών, καυσίμων, λιπαντικών συντήρησης και επισκευής των μεταφορικών μέσων των ΕΛ.ΤΑ., όπου επικρατεί πλήρης αναρχία. Με τον τρόπο αυτό δεν θα περιορισθούν οι μεγάλες δαπάνες που αποτελούν μία ακατάσχετη οικονομική αιμορραγία.

Το επενδυτικό πρόγραμμα των ΕΛ.ΤΑ., ύψους σαράντα ένα δισεκατομμυρίων (41.000.000.000) δραχμών, προβλέπει πράγματι φιλόδοξα τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των αναγκαίων νέων υπηρεσιών.

Από οικονομική άποψη, το συσσωρευμένο έλλειμμα του ΕΛ.ΤΑ. δημιούργησε αυτά τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερα, μεγάλα προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία του οργανισμού με κυρίαρχο θέμα αυτό της ταμειακής ρευστότητας.

Έγινε σημαντική προσπάθεια προς την κατεύθυνση της κάλυψης αυτού του ελλείμματος, που στην ουσία ήταν λογιστικό και μπορούσε να γίνει και με νομοθετική ρύθμιση. Αυτό το είχαμε προτείνει παλιότερα.

Η ομαλοποίηση των σχέσεων του ΕΛ.ΤΑ. με το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, που αποτελούσε ένα αγκάθι, είναι "κλειδί" στην όλη υπόθεση.

Επίσης, η ρύθμιση των απαιτήσεων του ΕΛ.ΤΑ. από το Υπουργείο Τύπου και Μαζικής Ενημέρωσης, είναι ένα σημα-

ντικό θέμα γιατί οφείλει πάρα πολλά χρήματα στα Ελληνικά Ταχυδρομεία το Υπουργείο αυτό.

Σημαντική επίσης είναι η ομαλή καταβολή στον ΕΛ.ΤΑ. του ποσού που προέκυψε από τη διαχείριση του ΦΠΑ, από το Υπουργείο Οικονομικών.

Στο άρθρο 26 γίνεται απόσβεση των απαιτήσεων του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων κατά του ΕΛ.ΤΑ. από το με ημερομηνία 9.8.1988 υπόλοιπο του λογαριασμού, μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος σχεδίου νόμου, όπως αποσβένονται και οι απαιτήσεις του ΕΛ.ΤΑ. κατά της Τράπεζας Κρήτης.

Πρόβλημα σοβαρό είναι και ο χρηματοεφοδιασμός των γραφείων του ΕΛ.ΤΑ. λόγω μαζικών διαρρήξεων, ληστειών και κλοπών που έχουν γίνει μάλιστα στα Ελληνικά Ταχυδρομεία. Πάνω από χίλιες ληστείες και διαρρήξεις έχουν καταγραφεί στα γραφεία και σε χρηματοπιστωτικές του ΕΛ.ΤΑ.

Ο Οργανισμός δυσφημίζεται με συνέπεια τον κλονισμό της εμπιστοσύνης των συναλλασσομένων με τον ΕΛ.ΤΑ. Πρέπει να ληφθούν σοβαρά μέτρα, άμεσα και συγκεκριμένα, για την περιφρούρηση των συμφερόντων του οργανισμού.

Ο χρηματοεφοδιασμός των ταχυδρομικών γραφείων όπου είναι εφικτό, πρέπει να γίνεται με τραπεζικές επιταγές και όχι με μεταφορά χύδην χρημάτων μέσα σε σάκους μαζί με άλλα έγγραφα.

Πάντα διερωτώμην -δεν πρόλαβα να βρω την άκρη- ποιος είναι εκείνος που πληροφορεί τους ληστές ότι μία αποστολή του ΕΛ.ΤΑ., μία από αυτές που γίνονται συχνότατα, περιλαμβάνει εβδομήντα σάκους με χαρτιά και ένας από αυτούς περιέχει χρήματα. Πού τον αναγνωρίζουν; Από πού δίνονται αυτές οι πληροφορίες; Από ποιο κέντρο; Ελέγχθηκε ποτέ; Πρέπει δε να εφαρμοσθούν σύγχρονες μέθοδοι σε συνεργασία με τις αρχές της ασφαλείας.

Στο άρθρο 27, αναφέρεται η δυνατότητα μετάθεσης προσληφθέντων υπαλλήλων με το ν.1648, με βάση τις ανάγκες της υπηρεσίας. Είναι γνωστό το θέμα της πρόσληψης υπαλλήλων με το ν.1648 την περίοδο 1989-1993, που απετέλεσε μεγάλο σκάνδαλο της κυβέρνησης τότε της Νέας Δημοκρατίας.

Σ' αυτό το σημείο θα ήθελα να τονίσω ότι καλώς ψηφίζεται αυτή η διάταξη. Όμως, πιστεύω -το θεωρώ αυτονόητο- ότι δεν θα γίνει κατάχρηση αυτής της διάταξης που ψηφίζεται και ότι πραγματικές περιπτώσεις κοινωνικού χαρακτήρα θα αντιμετωπισθούν με αντικειμενικότητα και με ευαισθησία. Μπορεί να αξιοποιηθεί η δυνατότητα μετατάξεων με το νόμο που θα φέρει ο Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης ο κ. Παπαδόπουλος, ώστε να μην έχουμε κλονισμό του θεσμού της οικογένειας και βέβαια κοινωνικά προβλήματα.

Ο ΕΛ.ΤΑ. πρέπει να αξιοποιήσει τη συνεργασία του με τους νέους δήμους στα πλαίσια του "ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ" για τη δημιουργία θυριδών συναλλαγής, γραμματοθυριδών, σε χώρους ιδιοκτησίας των δήμων και κοινοτήτων που θα παρέχονται δωρεάν για την εγκατάστασή τους. Έτσι θα κάνει ένα δίκτυο εύχρηστο και με λίγα χρήματα, μια που οι δήμοι και οι κοινότητες προσφέρονται να δώσουν δωρεάν χώρους για τη στέγαση αυτών των υπηρεσιών.

Ακόμα το business plan, το επιχειρησιακό σχέδιο, που βέβαια, από το 1995 το επεξεργαζόμαστε, βλέπω ότι αυτήν τη στιγμή μόλις ήδη εγκριθεί και έχει υπογραφεί το συμβόλαιο διαχείρισης.

Πρέπει να γίνουν οι απαραίτητοι διαγωνισμοί, οι προσλήψεις των απαραίτητων συμβούλων για τα πληροφοριακά συστήματα, για την αυτοματοποίηση των κέντρων επιλογής ή τα κτιριακά κέντρα, όπως είναι τα κέντρα διαλογής, κομβικά κέντρα για τον εκσυγχρονισμό του οργανισμού που, αν δεν εκσυγχρονιστεί, είναι αναμφισβήτητο ότι θα καταρρεύσει, στα πλαίσια αυτού του δύσκολου και σκληρού διεθνούς ανταγωνισμού, που έχει να αντιμετωπίσει.

"Κλειδί", όμως, για την επιτυχία του όποιου επιχειρησιακού προγράμματος είναι και παραμένει το προσωπικό του οργανισμού, το οποίο πρέπει να επιμορφωθεί. Πρέπει πάνω απ' όλα, όμως, να του εμψυχηθεί το νέο πνεύμα και να συμβάλει εθελοντικά στην αποφασιστική επιτυχία της στρατηγικής μελέτης.

Κύριε Πρόεδρε, το παρόν σχέδιο νόμου έχει σαφώς αναπτυξιακό χαρακτήρα και αποτελεί την ύστατη προσπάθεια επιβίωσης, αλλά πιστεύω και επικράτησης και προόδου του σημαντικού αυτού οργανισμού στο νέο, βαθιά ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον. Γι' αυτούς τους λόγους, καλώ τους κυρίους συναδέλφους να το υπερψηφίσουμε.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ευχαριστούμε κι εμείς, κύριε Σαρρή.

Ο κ. Λεβογιάννης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, τα Ελληνικά Ταχυδρομεία είναι ένας ιστορικός δημόσιος οργανισμός, που έχει προσφέρει στους Έλληνες πολίτες, ιδιαίτερα σ' αυτούς της ελληνικής υπαίθρου, σημαντικότερες υπηρεσίες.

Στην άλλοτε ξεχασμένη Ελλάδα ο οργανισμός αυτός ήταν παρών και συχνά ήταν ο μόνος που υποδύλωνε την ύπαρξη κράτους, είτε μέσω του ταχυδρομικού γραφείου ή πρακτορείου είτε μέσω του ταχυδρομικού διανομέα, η παρουσία του οποίου, όπως τόνισαν και άλλοι συνάδελφοι, στο χωριό ήταν ένα γεγονός. Ο ταχυδρόμος του χωριού ήταν συχνά ο σύνδεσμος με τον υπόλοιπο κόσμο και αυτό, γιατί έφερνε τα νέα, προφορικά και γραπτά, έφερνε τις ειδήσεις, τα γεγονότα και βέβαια τα μηνύματα της ξενιτιάς και των ξενιτεμένων.

Όσοι προερχόμαστε από την ελληνική ύπαιθρο, οφείλουμε να αναγνωρίσουμε σ' αυτόν τον οργανισμό τον εθνικό του ρόλο, τη μεγάλη εθνική του προσφορά. Σήμερα, βέβαια, έχουμε άλλες συνθήκες, άλλες απαιτήσεις και επομένως άλλες ανάγκες. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών από το Δεκέμβριο του 1997 και η σχετική οδηγία προχωρεί σε σταδιακή απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς.

Στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια, όπως τονίστηκε, έχουν εμφανιστεί διάφορες ιδιωτικές εταιρείες -εκατόν πενήντα, διακόσιες πενήντα, προφανώς δεν έχουν καταμετρηθεί πλήρως- διάφοροι ιδιώτες, οι οποίοι εκμεταλλεύονται την έλλειψη ουσιαστικά σχετικής νομοθεσίας, αλλά και την ανοχή της πολιτείας και του ίδιου του οργανισμού των ΕΛ.ΤΑ., έχουν αναπτύξει σε όλα τα αστικά κέντρα, μικρά και μεγάλα, δραστηριότητες σχετικές με τις ταχυδρομικές υπηρεσίες. Οι δραστηριότητες αυτές είναι ουσιαστικά ανεξέλεγκτες, χωρίς καμία κατοχύρωση και διασφάλιση του πολίτη.

Ο ανταγωνισμός που έχει αναπτυχθεί ανάμεσα σ' αυτές τις ιδιωτικές εταιρείες δείχνει, αλλά αυτό είναι επιφανειακό, ότι η εξυπηρέτηση που παρέχουν, τουλάχιστον από πλευράς ταχύτητας, είναι καλύτερη απ' αυτήν των ΕΛ.ΤΑ.. Είναι ακριβή αυτή η εξυπηρέτηση και αυτό σε αντίθεση με τις συχνά αργές, αλλά εξασφαλισμένες υπηρεσίες που παρέχει ο ΕΛ.ΤΑ., τις οποίες βέβαια παρέχει όχι μόνο στα αστικά κέντρα, αλλά σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Είναι, όμως, γεγονός ότι ένα μεγάλο κομμάτι απ' αυτό το "φιλέτο" των αστικών κέντρων, στον τομέα των ταχυδρομικών υπηρεσιών, έχει χαθεί από τα ΕΛ.ΤΑ. Οι προσπάθειες που κάνουν οι διοικήσεις των ΕΛ.ΤΑ. τα τελευταία χρόνια για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του οργανισμού, έχουν κάποια αποτελέσματα, ίσως όμως όχι όσα θα αναμέναμε.

Είναι επομένως ανάγκη να γίνουν ριζικές τομές στη δομή, στην οργάνωση και στην ανάπτυξη των ΕΛ.ΤΑ., για να μπορέσει να επιβιώσει αυτός ο Οργανισμός και να γίνει βέβαια και κερδοφόρος, ώστε να συνεχίσει να υπηρετεί και τις περιοχές εκείνες της χώρας μας όπου ουδέποτε θα φθάσουν οι ιδιώτες. Εκεί βέβαια ο Οργανισμός των ΕΛ.ΤΑ. προσφέρει κοινωνικό έργο και αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία και θα πρέπει και η πολιτεία να το αναγνωρίσει. Τέτοιες περιοχές παραδείγματος χάρι είναι τα μικρά νησιά του Αιγαίου.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε στοχεύει ακριβώς στην καλύτερη οργάνωση των παρεχόμενων ταχυδρομικών υπηρεσιών, στον έλεγχο και στην σε σωστά πλαίσια ανάπτυξη

δραστηριοτήτων στον τομέα αυτό από επιχειρήσεις, στην ασφάλεια, όμως, παράλληλα της λειτουργίας του ταχυδρομικού δικτύου, στην προστασία του απορρήτου της ταχυδρομικής επικοινωνίας. Προσδιορίζονται, επίσης, για πρώτη φορά οι προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες είναι υποχρεωμένες να λειτουργούν οι διάφορες ταχυδρομικές επιχειρήσεις. Η γενική ή ειδική άδεια, η ίση μεταχείριση των χρηστών, το πλαίσιο αρχών υγιούς ανταγωνισμού, η διασφάλιση του απορρήτου, ο σεβασμός της ιδιωτικής ζωής του χρήστη, ο σεβασμός της πνευματικής ιδιοκτησίας και άλλες προϋποθέσεις.

Ο όρος επίσης "Καθολική Ταχυδρομική Υπηρεσία" που καθιερώνει το νομοσχέδιο, έχει ξεχωριστή σημασία και αυτό γιατί προσδιορίζει τον τρόπο, ακόμη και τα χρονικά όρια παροχής των ταχυδρομικών υπηρεσιών από τα ΕΛ.ΤΑ. σε όλους τους πολίτες και σε όλην την επικράτεια.

Η πρόβλεψη παροχής δωρεάν υπηρεσιών σε άτομα με προβλήματα όρασης επίσης είναι μία σημαντική καινοτομία.

Η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων γίνεται σύμφωνα με το νομοσχέδιο, ο βασικός μηχανισμός, το βασικό εργαλείο οργάνωσης και ελέγχου της ταχυδρομικής αγοράς. Έχει ουσιαστικές αρμοδιότητες σε όλα τα ζητήματα που αφορούν τις ταχυδρομικές επιχειρήσεις, άδεια λειτουργίας, έλεγχοι κλπ. Διασφαλίζει τη διενέργεια αντικειμενικού ελέγχου της ποιότητας της καθολικής υπηρεσίας. Διερευνά τα παράπονα και τις διαμαρτυρίες των χρηστών. Επιλύει διαφορές, ελέγχει.

Η συγκρότηση επίσης Επιτροπής Φορέων και Χρηστών, που έχει χαρακτήρα γνωμοδοτικό, έχει ιδιαίτερη σημασία γιατί συμβάλλει στην καλύτερη οργάνωση των ΕΛ.ΤΑ.

Το πρόβλημα της ενασχόλησης και άλλων υπηρεσιών του δημοσίου με ταχυδρομικές δραστηριότητες, είναι καιρός να λυθεί. Τον τελευταίο καιρό γίνεται πολύς λόγος γι' αυτό εξαιτίας του ότι ένα σημαντικό κομμάτι, ας πούμε, ταχυδρομικής ύλης έχει η αστυνομία. Και αυτό έχει τεράστιες επιπτώσεις, αρνητικές, στην ενάσκηση των πραγματικών της δραστηριοτήτων. Δεν ξέρω εάν αυτό το ζήτημα, όπως τονίστηκε και από άλλους συναδέλφους, μπορεί να αντιμετωπιστεί στα πλαίσια αυτού του νομοσχεδίου. Προφανώς υπάρχουν και άλλες δημόσιες υπηρεσίες που ασκούν ταχυδρομικές δραστηριότητες.

Μπορούμε να ελπίζουμε ότι το νομοσχέδιο αυτό θα βάλει μία τάξη στην άναρχη κατάσταση που έχει δημιουργηθεί με τις δραστηριότητες ιδιωτικών φορέων στον τομέα του ταχυδρομείου και ότι επίσης, θα συμβάλει στον εκσυγχρονισμό και στην ανάπτυξη των ΕΛ.ΤΑ., που είναι αλήθεια ότι παρά τις όποιες προσπάθειες των διοικήσεών τους σε πολλές περιπτώσεις, λειτουργούν ακόμη σε συνθήκες, θα έλεγα, πρωτόγονες.

Ένα τέτοιο παράδειγμα έχουμε στα μικρά νησιά των Κυκλάδων, όπως και σε πολλά χωριά, όπου οι ταχυδρομικές υπηρεσίες, οι βασικές, παρέχονται από κάποιο ανταποκριτή, από κάποιο πρακτορείο, που είναι εγκαταλειμμένα στην τύχη τους από τη διοίκηση των ΕΛ.ΤΑ. Πολλά, βέβαια, από αυτά τα μικρά νησιά -και οι περισσότεροι συνάδελφοι τα έχουν επισκεφθεί- τα κάποτε ξεχασμένα και εγκαταλελειμμένα, σήμερα είναι σημαντικότερα τουριστικά θέρετρα, παγκοσμίως πολλά από αυτά γνωστά και με αντίστοιχη μεγάλη οικονομική ανάπτυξη και μεγάλη οικονομική επιφάνεια των κατοίκων τους και των επιχειρήσεων που λειτουργούν εκεί. Και όμως τα ΕΛ.ΤΑ. αυτό δεν το έχουν αντιληφθεί. Ακόμη και η σημερινή διοίκηση δεν το έχει αντιληφθεί. Έτσι στα Κουφονήσια, παραδείγματος χάρη, τα παγκοσμίως γνωστά Κουφονήσια, η ανταποκρίτρια που είναι μία κοπέλα, του πρακτορείου των ΕΛ.ΤΑ. εκεί, για όλες τις δραστηριότητες που προσφέρει και για το χώρο που διαθέτει παίρνει επτά χιλιάδες (7.000) δραχμές το μήνα.

Τι έσοδα προσφέρει στα ΕΛ.ΤΑ.; Υποθέτω ότι θα είναι πολλές δεκάδες εκατομμύρια. Αυτό συμβαίνει σε πάνω από δέκα μικρά νησιά των Κυκλάδων. Δεν ξέρω, κύριε Υπουργέ, αν χρειάζεται νομοθετική ρύθμιση. Θα ήταν χρήσιμο να λυνόταν αυτό το ζήτημα μέσα από το νομοσχέδιο. Θα πρέπει να σκεφθούν επιτέλους τα

ΕΛ.ΤΑ να οργανώσουν και να αναπτύξουν αυτά τα πρακτορεία με ένα σύγχρονο τρόπο. Στο Κουφονήσι θα έπρεπε βέβαια να είχε γίνει γραφείο των ΕΛ.ΤΑ., αλλά εν πάση περιπτώσει, πρακτορείο. Να ιδρυθούν άλλα πρακτορεία ιδιαίτερα στους παραθαλάσσιους οικισμούς, που έχουν σημαντικές δραστηριότητες το καλοκαίρι. Είναι γνωστό ότι τα ΕΛ.ΤΑ αναπτύσσουν δραστηριότητες και στον τομέα του συναλλάγματος και έχουν σημαντικούς οικονομικούς πόρους από αυτές. Θα πρέπει να συνάψουν -αναφέρθηκαν πολλοί συνάδελφοι στα ζητήματα των εργαζομένων- με αυτούς τους "δυστυχείς" ανταποκριτές ανθρώπινες συμβάσεις εργασίας. Δεν είναι δυνατόν να πληρώνονται με επτά, με δέκα, με δεκαπέντε, με είκοσι χιλιάδες οι ανταποκριτές. Βέβαια, υπάρχουν και πολλά σοβαρά, διοικητικού χαρακτήρα, ζητήματα και στις περιοχές αυτές. Να σημειώσω μόνο ότι στους νομούς Κυκλάδων και Δωδεκανήσου έχουν τα ΕΛ.ΤΑ τη διεύθυνσή τους στον Πειραιά. Εκεί υπάγονται και εκεί αναφέρονται όλα τα γραφεία, την ώρα που έχουν γίνει Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, επαρχία στα νησιά και άλλα.

Επομένως πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια προς αυτήν την κατεύθυνση. Και αυτό το επισημαίνω σε αντίθεση με άλλους οργανισμούς του δημοσίου όπως ο ΟΤΕ, η ΔΕΗ, οι Τράπεζες που έχουν κάνει σημαντικότερες επενδύσεις πολλών δισεκατομμυρίων, σε αυτές τις περιοχές και έχουν επωφεληθεί από αυτές τις επενδύσεις και παράλληλα προσφέρουν υψηλές υπηρεσίες.

Κύριε Πρόεδρε, έστω και τώρα με αυτό το νομοσχέδιο πιστεύω ότι μπορούν τα ΕΛ.ΤΑ να προχωρήσουν. Αυτό το νομοσχέδιο μπορεί να συμβάλει στη γρήγορη ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των ΕΛ.ΤΑ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, λυπούμαι γιατί δεν είναι στην Αίθουσα ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, βεβαίως παρίσταται ο κύριος Υφυπουργός, ο οποίος παρακαλείται να κρατήσει σχετικές σημειώσεις, για να έχουμε μία απάντηση.

Αντί ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών να απολογηθεί για τα πέντε χρόνια του ΠΑ.ΣΟ.Κ. μέχρι σήμερα που βρίσκεται στην εξουσία από τον Οκτώβριο του 1993, που πέρασαν από το Υπουργείο έξι Υπουργοί και κάμποσοι Υφυπουργοί και Γενικοί Γραμματείς και αντίστοιχα στη Διοίκηση του ΕΛ.ΤΑ. ποιο είναι το έργο που συντελέστηκε, μας είπε για τα μελλοντικά οράματα που έχουν για τη λειτουργία του Οργανισμού και για τα προγράμματα που πρόκειται να γίνουν και όλα αυτά τα αόριστα που υποχρεωθήκαμε να ακούσουμε. Δεν έδωσε συγκεκριμένες απαντήσεις σε όσα αναφέραμε και καταγγείλαμε. Αναφέρθηκε ο κύριος Υπουργός στην ομιλία του -είχε αναφερθεί και στην πρόσφατη ομιλία του στη Βουλή στις 2 Νοεμβρίου κατά τη συζήτηση παροχής ψήφου εμπιστοσύνης στην Κυβέρνηση- ότι επί Νέας Δημοκρατίας εγκαταλείφθηκε η κερδοφόρα υπηρεσία του ΕΛ.ΤΑ. πόρτα-πόρτα και ότι τα τηλέφωνα της δόθηκαν σε ιδιωτική ταχυδρομική εταιρεία. Αν δεν τον έχουν παραπλανήσει, τότε ψεύδεται ασύστολα, διότι -και λυπούμαι που το λέω αυτό- έπρεπε να γνωρίζει ότι η υπηρεσία αυτή ουδέποτε εγκαταλείφθηκε, αφού εξακολουθεί να λειτουργεί και να δέχεται παραγγελίες στα τηλέφωνα 9519782-3-4-5.

Ίσως τον ενοχλεί το γεγονός ότι επί Νέας Δημοκρατίας η υπηρεσία αυτή αύξησε σημαντικά τα έσοδά της και ενισχύθηκε με πολλαπλάσιο αριθμό μηχανοκινήτων μέσων και επεκτάθηκε σε όλην την περιοχή Αθηνών-προαστίων με προοπτική και δυνατότητες να επεκταθεί και στην υπόλοιπη Αττική.

Καταγγέλλουμε τον κύριο Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών σήμερα στο Σώμα, γιατί με τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και όπως λέγεται με δική του παρέμβαση, διακόπηκε η επέκταση της υπηρεσίας αυτής και στην υπόλοιπη Αττική, για να μπορούν έτσι να αναπτύσσονται ελεύθερα οι ιδιωτικές ταχυδρομικές εταιρείες.

Καθ' όσον αφορά στα τηλέφωνα της υπηρεσίας αυτής που κατέληξαν σε ιδιωτική ταχυδρομική υπηρεσία, η ευθύνη βαρύνει

αποκλειστικά τον κύριο Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Και αυτό γιατί τότε ως Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του ΕΛ.ΤΑ σχεδίασε τη μεταφορά της από την οδό Κουμουνδούρου στην οδό Θησέως στην Καλλιθέα. Ο προϊστάμενός της γνωστό κομματικό στέλεχος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και προσωπική του επιλογή, μεθόδευσε κατά τη μεταφορά την εγκατάλειψη των τηλεφώνων και τη διάθεσή τους σε ιδιωτική εταιρεία. Όταν τότε η Διοίκηση αντιλήφθηκε τη σπληνική απάτη διάταξε ανακρίσεις, αλλά ο Προϊστάμενος της υπηρεσίας, Τμηματάρχης, είχε προφθάσει να παραιτηθεί με δώδεκα μόνο χρόνια προϋπηρεσίας.

Επομένως, όταν ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών αναφέρεται σε συγκεκριμένα γεγονότα, να προσέχει πολύ και να μετράει καλά τα λόγια του.

Αναφερθήκαμε σε συγκεκριμένα θέματα. Αναφερθήκαμε στη μονιμοποίηση των υπηρετούντων επί οκτώ-εννέα χρόνια στα ΕΛ.ΤΑ ατόμων με ειδικές ανάγκες και των άλλων ατόμων που δικαιώθηκαν με δικαστικές αποφάσεις. Είχε δεσμευτεί ο κύριος Υπουργός απέναντι στους εκπροσώπους της Ομοσπονδίας των εργαζομένων στα ΕΛ.ΤΑ ότι θα συμπεριελάμβανε σχετική διάταξη στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο για να λυθεί αυτό το θέμα που ταλαιπωρεί και κρατά σε αγωνία αυτούς τους χιλίους περίπου εργαζόμενους γιατί ταλαιπωρούνται και αυτοί και οι οικογένειές τους, αφού δεν υπάρχει πολιτικό φιλότιμο δικαιοσύνης τους. Εργάζονται οκτώ με εννέα χρόνια. Είναι δυνατόν να παραμένει ακόμη αυτή η εκκρεμότητα;

Αναφέρθηκε από διάφορους συναδέλφους ότι πρόκειται περί ατόμων ειδικών αναγκών-μαϊμούδων. Είναι απαράδεκτο να λέγεται αυτό στην Αίθουσα της Εθνικής Αντιπροσωπείας. Εάν υπάρχουν τέτοια περιστατικά που έχουν βεβαίως προσκομίσει βεβαιώσεις υγειονομικών επιτροπών για να κριθούν ως άτομα ειδικών αναγκών, θα έπρεπε να έχουν παραπεμφθεί στον Εισαγγελέα. Ο Εισαγγελέας θα έπρεπε να δώσει παραγγελία για να παραπεμφθούν σε περαιτέρω υγειονομικές επιτροπές, ώστε να εξακριβωθεί εάν είναι άτομα ειδικών αναγκών, ή όχι.

Ο ομιλών, κύριε Πρόεδρε, όταν είχε την τιμή να είναι Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών επί τρία συνεχή έτη, δεν έκανε ούτε ένα διορισμό στα Ελληνικά Ταχυδρομεία. Ούτε στις άλλες ΔΕΚΟ που εμποτεύονται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών έγινε κάποιος διορισμός. Αν έχετε έστω και ένα συγκεκριμένο περιστατικό, προκαλέσθε να το προβάλετε εδώ στη Βουλή.

Κύριε Πρόεδρε, αναφερθήκαμε στο Συμβόλαιο Διαχείρισης και στο Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο. Πρόκειται για ανακαλύψεις που έγιναν από τις Κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ιδιαίτερα από τους εκσυγχρονιστές του κ. Σημίτη που υπογράφηκαν μεταξύ τους διάφορα συμβόλαια και διάφορα σχέδια δράσης, ύστερα από πέντε χρόνια παραμονής τους στην εξουσία για να πραγματοποιήσουν αυτά που δεν κατόρθωσαν να πραγματοποιήσουν μέχρι σήμερα. Γίνεται ένας εμπαιγμός. Καταγγέλλεται από την ΟΜΕ-ΕΛΤΑ ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών ότι δεσμεύτηκε με αυτά τα κείμενα εγγράφως και προφορικώς να λύσει τα τρία βασικά θέματα που απασχολούν τους εργαζόμενους στον ΕΛ.ΤΑ, δηλαδή το θέμα των εισφορών σε ταμεία που δεν είναι ανταποδοτικά για τους εργαζόμενους στον ΕΛ.ΤΑ, το θέμα της μονιμοποίησης των ατόμων που εργάζονται οκτώ έως εννέα χρόνια στον Οργανισμό και το θέμα της καλύψεως του κόστους λειτουργίας του ΕΛ.ΤΑ.

Για τα θέματα αυτά στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο δεν υπάρχει καμία σχετική διάταξη.

Κύριε Πρόεδρε, αναφερθήκαμε λεπτομερώς με επιχειρήματα και αποδείξαμε ότι το υπό συζήτηση νομοσχέδιο όχι μόνο δεν αποβλέπει στην εξυγίανση του Οργανισμού, όχι μόνο δεν αποβλέπει σε εκσυγχρονισμό του Οργανισμού, όχι μόνο δεν διαγράφει καμία προοπτική ανάπτυξης του Οργανισμού, αφού δεν τον καθιστά ανταγωνιστικό, αλλά επιδεινώνει την κατάστασή του. Αναφέραμε λεπτομερώς τα συγκεκριμένα γεγονότα που επιδεινώνουν οικονομικά τον ΕΛ.ΤΑ.

Δηλαδή, αφαιρέθηκε από τον ΕΛ.ΤΑ η εισπραξη του φόρου εισοδήματος και του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας, όπως και το

δικαίωμα αγοράς συναλλάγματος. Αυτά δόθηκαν σε τράπεζες. Έτσι ο ΕΛ.ΤΑ χάνει αρκετά δισεκατομμύρια δραχμές απ'αυτές τις εργασίες που θα μπορούσε να διεκπεραιώνει.

Αναφέραμε, ότι εν πάση περιπτώσει, πρέπει να υπάρξει μία προσοχή στη διαχείριση του δημόσιου χρήματος. Τόσα πολλά διευθυντικά στελέχη στον Οργανισμό με τόσες δεκάδες εκατομμύρια το μήνα αποδοχές, γραφεία, αυτοκίνητα, οδηγοί κ.ο.κ. είναι πρόκληση για τους άλλους εργαζόμενους, τους έντεκα χιλιάδες τριακόσιους εργαζόμενους στον Οργανισμό, που καθηλώνονται για δύο χρόνια οι αποδοχές τους με ένα 2% αύξηση και τα άλλα γνωστά τετρίπια.

Κύριε Πρόεδρε, δεν απορροφήθηκε μία δραχμή από το δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, από το δεύτερο Πακέτο Ντελέρ και γι' αυτό το λόγο δεν αισθάνθηκε την υποχρέωση ο κύριος Υπουργός να απολογηθεί στη Βουλή πώς κατόρθωσε να μην εισπράξει ούτε μία δραχμή από το δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των Ελληνικών Ταχυδρομείων.

Ακούσαμε προηγουμένως εδώ να γίνονται υπενθυμίσεις των κατορθωμάτων δήθεν που έγιναν από τον Οκτώβριο του 1993 μέχρι σήμερα που ανέλαβε την εξουσία η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., κατορθωμάτων τα οποία είχαν ως αποτέλεσμα ο Οργανισμός των ΕΛ.ΤΑ να είναι ο τελευταίος στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε παροχή υπηρεσιών προς τους πολίτες. Αυτό και μόνο τα λέει όλα.

Για τι πράγμα δηλαδή, κύριοι, τολμάτε να λέτε, ότι κατορθώσατε να προσφέρετε μέχρι σήμερα από τον Οκτώβριο του 1993 στον Οργανισμό ΕΛ.ΤΑ; Το αποτέλεσμα είναι αυτό, να μην εισπράξετε ούτε μία δραχμή από το δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και να έχετε φέρει τον Οργανισμό στην τελευταία θέση όλων των υπολοίπων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τουλάχιστον δεν αισθάνεστε την υποχρέωση να σιωπάτε και να μην συγκρίνετε.

Έτσι, κύριε Πρόεδρε, υπάρχει και το μεγάλο θέμα της απαίτησης του Οργανισμού ΕΛ.ΤΑ από την Τράπεζα Κρήτης. Ήταν καταθέσεις πραγματικές, αυτούσιες σε χρήμα πεντέμισι δισεκατομμυρίων (5.500.000.000) δραχμών που έκτοτε με τους τόκους είναι δώδεκα δισεκατομμύρια (12.000.000.000) δραχμές. Πώς τολμά, δηλαδή, η Κυβέρνηση των εκσυγχρονιστών του κυρίου Σημίτη να χαρίζει σε μία ιδιωτική τράπεζα δώδεκα δισεκατομμύρια (12.000.000.000) δραχμές; Διότι εάν είναι υπό εκκαθάριση η Τράπεζα Κρήτης, όπως ξέρετε είναι τελικά υπεύθυνη η Τράπεζα Ελλάδος να αποζημιώσει όλους εκείνους οι οποίοι έχουν να πάρουν από μία τράπεζα που έχει τεθεί σε εκκαθάριση.

Το γεγονός που ισχυρίζεται ότι κατ' αυτόν τον τρόπο συμψηφίζεται η απαίτηση του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων από τον ΕΛ.ΤΑ είναι τελείως ανυπόστατο. Διότι είναι άλλη η δικαιολογητική βάση της απαίτησης του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων από τον ΕΛ.ΤΑ απ' αυτή την πραγματική απαίτηση που έχει ο ΕΛ.ΤΑ από την Τράπεζα Κρήτης.

Έτσι, κύριε Πρόεδρε, γι' αυτά δεν αισθάνθηκε την υποχρέωση ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο οποίος επιτρέπει μου να σημειώσω, περιφρονεί αυτήν τη στιγμή την Εθνική Αντιπροσωπεία διότι πρέπει να είναι παρών εδώ, εισηγούμενος ένα νομοσχέδιο του τομέα του στην Εθνική Αντιπροσωπεία; Ποιό είναι σοβαρότερο καθήκον και μάλιστα αυτήν την ώρα από το να είναι παρών ο κύριος Υπουργός στη Βουλή; Θέλω να τονίσω, λοιπόν, ότι δεν αισθάνθηκε την υποχρέωση να απολογηθεί για όλα αυτά, παρά κάνει μία προσπάθεια ωραιοποίησης των πραγμάτων, τα οποία δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα.

Κύριε Πρόεδρε, το εξωφρενικότερο όλων είναι η θεσμοθέτηση αυτή των πεντακοσίων πενήντα εκατομμυρίων (550.000.000) δραχμών για πριμ σε "μικρό αριθμό προσωπικού", όπως αυτολεξεί έχει θεσμοθετηθεί. Θα το πάρει, λοιπόν, αυτό το τεράστιο ποσό των πεντακοσίων πενήντα εκατομμυρίων (550.000.000) δραχμών ένας μικρός αριθμός διευθυντικών στελεχών του ΕΛ.ΤΑ; Δεν είναι πρόκληση αυτό για τους

υπόλοιπους έντεκα χιλιάδες τριακόσιους εργαζόμενους του ΕΛ.ΤΑ, που με φιλότιμο και με μεγάλες εϋορκές προσπάθειες εκτελούν το καθήκον τους και κρατούν μέχρι σήμερα τον ΕΛ.ΤΑ σε αυτό το επίπεδο λειτουργίας που βρίσκεται;

'Ετσι, κύριε Πρόεδρε, τουλάχιστον αυτό θα πρέπει να απαλειφθεί από το νομοσχέδιο.

Εμείς, καταλαβαίνετε, ότι μετά απ' όλα αυτά δεν είναι δυνατόν να είμαστε σύμφωνοι με την ψήφιση του νομοσχεδίου αυτού.

'Εχουμε κάνει τις δικές μας προτάσεις για τη βελτίωση, την εξυγίανση, τον εκσυγχρονισμό του ΕΛΤΑ.

Τι πρέπει να γίνει. Εκείνα που επιβάλλεται να γίνουν για να γίνει ο ΕΛΤΑ ένας υγιής Οργανισμός που θα παίζει πρωτεύοντα ρόλο στις σχέσεις των λαών και την ανάπτυξη του εμπορίου και της εθνικής οικονομίας γενικότερα και τα οποία είχαν δρομολογηθεί την περίοδο 1990-1993 -δεν επιτρέπει ο χρόνος να αναφερθώ σε λεπτομέρειες και επικαλούμαι κύριε Πρόεδρε την επιείκειά σας να έχω λίγο περισσότερο χρόνο του ενός λεπτού- ...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Πόσα λεπτά επιείκεια ζητάτε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: 'Όλοι οι συνάδελφοι προηγούμενως υπερέβησαν το χρόνο τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, επιπρόσθετο είναι μαθημένος από τον παλιό Κανονισμό της Βουλής που ανέβαιναν στο Βήμα και μιλούσαν με απεριόριστο χρόνο, περιμένω να δω πόση ώρα χωρίς να κτυπήσει το κουδούνι θα μιλάει.

Είμαι βέβαιος, κύριε Γκελεστάθη, ότι και μισή ώρα ακόμη να σας αφήσω θα μιλάτε. Θα σας πω όμως κάτι: Αν θα διαβάσετε αυτά που είπατε έχετε επαναλάβει τρεις φορές το ίδιο πράγμα. Αυτό δεν είναι καλό για έναν ομιλητή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να σας πω ότι αν έκανα μία επανάληψη, την έκανα σκοπίμως για να τονίσω την αξία αυτών που λέγω και να θελήσει ο κύριος Υπουργός να ασχοληθεί με αυτές τις επισημάνσεις που κάνουμε στην Εθνική Αντιπροσωπεία, διότι εδώ δεν εκπροσωπούμε τις οικογένειές μας, δεν εκπροσωπούμε κανέναν άλλο, εκπροσωπούμε τον ελληνικό λαό που μας έστειλε και μας έχει τάξει σε αυτήν τη θέση από την οποία πρέπει να κάνουμε το καθήκον μας.

Δεν κάνουμε αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση, κύριε Πρόεδρε. 'Όπως βλέπετε, με πολύ καλή πίστη και διάθεση, εκτελούμε το καθήκον μας και βεβαίως γινόμαστε δυσάρεστοι, αφού τα πράγματα είναι πολύ δυσάρεστα, όπως έχουν διαμορφωθεί από την Κυβέρνηση των εκσυγχρονιστών Υπουργών του κυρίου Σημίτη.

Κύριε Πρόεδρε, έλεγα ότι θα πρέπει να πραγματοποιηθούν τα εξής:

Η Διοίκηση του Οργανισμού θα πρέπει να διορίζεται από τεχνοκράτες με νοοτροπία χρηστής διοίκησης από διακομματική επιτροπή. Αυτό είναι το βασικό και δεν ξέρουμε γιατί από το 1993 που το προτείνουμε, οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ το αποκρούουν, μετά βδελυγμίας μάλιστα.

Να σταματήσει ο διωγμός των ικανών στελεχών που δεν ανήκουν στο χώρο του κυβερνώντος κόμματος.

Να περιοριστούν στις απολύτως αναγκαίες οι επενδύσεις του ΕΛΤΑ που γίνονται χάριν των επενδύσεων. Ουδέποτε στην περίοδο 1990-1993 ξεπέρασαν τα δύο δισεκατομμύρια (2.000.000.000) δραχμές, το χρόνο, ενώ σήμερα εξαγγέλλονται δισεκατομμύρια των δισεκατομμυρίων, αλλά μόνο επενδύσεις δεν γίνονται.

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

Κύριε Πρόεδρε, δεν είναι και άλλος συνάδελφος, όπως βλέπετε από την παράταξή μας να μιλήσει. Σε ένα λεπτό τελειώνει.

Να περιοριστούν οι τεράστιες δαπάνες λειτουργίας της Διοίκησης με τον προκλητικό διορισμό πληθώρας Γενικών Διευθυντών επτά στον αριθμό και Ειδικών και μη Συμβούλων είκοσι περίπου -υγεία να έχουν εύχομαι όλοι οι άνθρωποι- για να εξυπηρετηθούν όμως οι κομματικές υποχρεώσεις των κυρίων Υπουργών προς τα κομματικά

τους στελέχη.

Βεβαίως υπάρχει και η άλλη επιχείρηση να προσλαμβάνονται προγραμματιστές με ειδικές συμβάσεις με πρώτο μισθό εξακόσιες χιλιάδες (600.000) δραχμές και δεν γνωρίζουμε πόσοι είναι και αυτοί που έχουν προσληφθεί στον Οργανισμό.

Να καταστεί ανταγωνιστικός ο Οργανισμός για να προσελκύει πελάτες και να αυξάνει τα έσοδά του. Τώρα υπάρχει και ο ανταγωνισμός στην αγορά.

Να αυτοματοποιηθούν οι διάφορες υπηρεσίες του.

Να γίνει ορθολογική ανακατανομή του προσωπικού ώστε να καλυφθούν επιτακτικές ανάγκες στα μεγάλα αστικά κέντρα και κυρίως στα προάστια των Αθηνών.

Να παρέχονται στον ΕΛΤΑ υπηρεσίες οικονομικής φύσεως, αντί στις τράπεζες που τις παρέχει απλόχερα σήμερα το κράτος: Φόρος εισοδήματος, φόρος προστιθέμενης αξίας, συνάλλαγμα, όπως είπα προηγουμένως και το επαναλαμβάνω, για να το τονίσω γιατί έχει μεγάλη αξία αρκετά δισεκατομμύρια εισπράξεις για τον Οργανισμό.

Κύριε Πρόεδρε, να σταματήσει ο ΕΛΤΑ να αποδίδει Φόρο Προστιθέμενης Αξίας στο κράτος αφού πρόκειται για κοινωφελή οργανισμό που λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος. Αυτό δεν μπορούμε να καταλάβουμε πως εξακολουθεί να γίνεται.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω να εφαρμόζεται ο ισχύων νόμος κάλυψης των ελλειμμάτων του ΕΛΤΑ για να μην καταφεύγει σε τοκογλυφικό δανεισμό, όπως γίνεται σήμερα και αυξάνονται κατά δισεκατομμύρια δραχμές τα γενικά ελλείμματά του.

Κατόπιν αυτών, όπως είπα, κύριε Πρόεδρε, εμείς δεν κάνουμε μόνο κριτική, δεν κάνουμε μόνο επισημάνσεις των παραλείψεων των Υπουργών της Κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ., των εκσυγχρονιστών Υπουργών του κυρίου Σημίτη, αλλά κάνουμε και τις προτάσεις μας που δεν επιτρέπει ο χρόνος να τις ολοκληρώσω. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Μουσταφά, έχετε το λόγο.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Επειδή στην ομιλία του ο κύριος Υπουργός είπε ότι ψηφίζουμε αρνητικά μόνο και μόνο επειδή άρνησε, θεωρώ αναγκαίες μερικές επισημάνσεις.

Διαβάζοντας κανείς την εισηγητική έκθεση του σχεδίου νόμου δεν μπορεί να κάνει τίποτε άλλο, παρά να συμφωνήσει. 'Οντως, είναι πολύ ωραία γραμμένη η εισηγητική έκθεση. Συζητήθηκε πριν λίγες μέρες στην Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων κάπως επειγόντως, επειγόντως εισάγεται και στη Βουλή και έχει στόχο, όπως λέει η εισηγητική έκθεση, τη διασφάλιση υγιούς ανταγωνισμού και τη θέσπιση κανόνων λειτουργίας της αγοράς, σύμφωνα με την Κοινοτική Οδηγία 97/67 και ακόμα τη ρύθμιση θεμάτων που θα υποστηρίξουν την προσπάθεια επίτευξης των στόχων του στρατηγικού επιχειρησιακού σχεδίου των ΕΛΤΑ.

Οι στόχοι, όπως παρατίθενται στην εισηγητική έκθεση, είναι πραγματικά σωστοί. 'Όμως, το πρόβλημα δεν είναι τόσο απλό. Και οι καλές προθέσεις και οι σωστές διαπιστώσεις, οι σωστές εκτιμήσεις, δεν μπορούν να καλύψουν την απραξία, την ατολμία, την αδράνεια, τις αρρώστιες που ταλανίζουν τις δημόσιες επιχειρήσεις της χώρας μας, δεν μπορούν να γυρίσουν πίσω τα νερά που ήδη κύλησαν επί χρόνια από την κοίτη του ποταμού. Γιατί στην εισηγητική έκθεση τονίζεται ότι από το 1972 έχουν μπει στο χώρο των ταχυδρομικών υπηρεσιών πάρα πολλές ιδιωτικές επιχειρήσεις και ότι τα ΕΛΤΑ έχασαν ζωτικό μερίδιο της ταχυδρομικής αγοράς, ιδίως σε υπηρεσίες που είναι ιδιαίτερα κερδοφόρες.

Αυτή η αδιαμφισβήτητη πραγματικότητα, αυτή η κυριαρχία των ιδιωτικών επιχειρήσεων στις ταχυδρομικές υπηρεσίες νομίζουμε ότι αναιρεί, αχρηστεύει αυτό που παρουσιάζεται στην εισηγητική έκθεση ως μία σημαντική ελληνική επιτυχία στο Συμβούλιο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή, τη διατήρηση ενός συνόλου αποκλειστικών υπηρεσιών υπέρ του φορέα της καθολικής υπηρεσίας των ταχυδρομικών υπηρεσιών.

Εδώ θα ήθελα να πω ότι η νομοθετική πρωτοβουλία αυτήν τη στιγμή θυμίζει την ιστορία του νοικοκύρη, που άρχισε να κλειδώνει την πόρτα του σπιτιού του όταν πια του είχαν κλέψει την κόρη. Υπάρχει σοβαρή καθυστέρηση στον εκσυγχρονισμό των ΕΛ.ΤΑ. και υπάρχουν και σοβαρές ευθύνες και για την αναρχία που επικρατεί στην ταχυδρομική αγορά, αναρχία που έχει ανοίξει πληγές στο σώμα των ΕΛ.ΤΑ. που δύσκολα επουλώνονται ή δεν επουλώνονται, ενώ ταυτόχρονα έχει δημιουργήσει και ισχυρά κέντρα συμφερόντων, που δύσκολα παλεύονται ή δεν παλεύονται.

Έπρεπε δηλαδή η Κυβέρνηση, όχι μόνο αυτή, οι κυβερνήσεις, να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα, γιατί η εξέλιξη και η πορεία και στην Ευρωπαϊκή Ένωση και παγκοσμίως ήταν γνωστή. Αυτό που λέμε των φρονιμών τα παιδιά πριν πεινάσουν μαγειρεύουν. Ειδάλλως, τώρα αναγκαζόμαστε να τρέχουμε πίσω από τις εξελίξεις ασθμαίνοντας να μαζεύουμε πέταλα.

Τα αίτια της χρόνιας κακοδαιμονίας, της καθυστέρησης των ΕΛ.ΤΑ., είναι γνωστά και κοινά και αφορούν το σύνολο του δημόσιου τομέα στην Ελλάδα, κακοδιοίκηση, πελατειακές σχέσεις, απουσία διοίκησης, υποκατάσταση διοίκησης, έλλειψη πολιτικής από όλες τις κυβερνήσεις για την ταχυδρομική αγορά, φόρτωμα στα ΕΛ.ΤΑ. όλων των αρνητικών πλευρών των υπολοίπων δημόσιων οργανισμών. Επί παραδείγματι, το κράτος ποτέ δεν έδωσε στα ΕΛ.ΤΑ. το αντίκρουσμα της άσκησης της κοινωνικής πολιτικής. Τονίσθηκε και από άλλους συναδέλφους. Το Υπουργείο Τύπου ποτέ δεν έδωσε την απαραίτητη συμπλήρωση για το χαμηλό τιμολόγιο εφημερίδων επαρχιακού τύπου. Τα ΕΛ.ΤΑ. πληρώνουν τόκους υπερημερίας στη ΔΕΗ από το 1994 μέχρι σήμερα -έχει αναφερθεί και εδώ στη Βουλή- πεντέμισι δισεκατομμυρίων (5.500.000.000) δραχμών. Όλα αυτά, συν η έλλειψη αξιοκρατίας και διαφάνειας οδήγησαν σε υπερχρέωση τα ΕΛ.ΤΑ. και στην ποιοτική υποβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών.

Ενώ είναι γνωστό από αρκετά χρόνια ότι οδηγούμαστε σταδιακά σε μία απελευθερωμένη αγορά στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όμως καμία κυβέρνηση δεν πήρε κανένα μέτρο προετοιμασίας, δεν εκπονήθηκε κάποιο πρόγραμμα εξυγίανσης, δεν προγραμματίστηκε κάποια μεταβατική περίοδος, ώστε να βρεθούν τα ΕΛ.ΤΑ. έτοιμα για τον σκληρό ανταγωνισμό.

Στη συγκεκριμένη συγκυρία τα ΕΛ.ΤΑ. πρέπει να εξασφαλίσουν τη δεσποζόουσα θέση τους στην ταχυδρομική αγορά, ξεπερνώντας την κακή κατάστασή τους, ξεπερνώντας τον ίδιο τον εαυτό τους, αν θέλουμε να επιβιώσουν και να έχουν λόγο σε αυτήν την αγορά.

Είναι διαπίστωση και της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών, ότι στα ΕΛ.ΤΑ. έγιναν εγκλήματα, ανεξάρτητα από το ότι δεν ξέρουμε που μπορεί να καταλογισθούν τώρα οι ευθύνες γι' αυτές τις σοβαρές παραλείψεις. Αυτήν την κατάσταση τη βλέπει και η κοινωνία και οι πολίτες, οι χρήστες δηλαδή των υπηρεσιών των ΕΛ.ΤΑ., οι εργαζόμενοι εκεί και πραγματικά κρίνουν με καχυποψία τα όποια εγχειρήματα και τις προσπάθειες για τη διάσωση, θα έλεγα εγώ, των ΕΛ.ΤΑ. και όλων των ΔΕΚΟ.

Δεν πείθονται και οι εργαζόμενοι και η κοινωνία ξανά να βάλουν πλάτη, ακόμη μία φορά, για να σηκώσουν τον οργανισμό από το τέλμα και την στασιμότητα στην οποία έχει περιέλθει. Είναι δύσκολο τώρα να κάνουμε εκκλήσεις στους εργαζόμενους "βοηθείστε, βάλτε πλάτη, αλλιώς ξέρετε, οι ιδιωτικές εταιρείες και θα χαθούν τα ΕΛ.ΤΑ. και θα χάσετε και τη θέση σας" κλπ.

Με το συζητούμενο νομοσχέδιο, ισχυρίζεται η Κυβέρνηση ότι γίνεται εναρμόνιση με την 9767 οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ με τα μέτρα που λαμβάνονται με το νομοσχέδιο, με τις ρυθμίσεις που γίνονται, λύνονται τα προβλήματα των ΕΛ.ΤΑ. και το 2001, κερδοφόρα θα είναι. Θεωρώ πολύ αισιόδοξη και καλοκάγαθη αυτήν την εκτίμηση. Μακάρι να είναι έτσι και να διαψευσθούμε.

Πάντως η μαζική εισαγωγή νομοσχεδίων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών την τελευταία περίοδο, σχετικών με όλους τους υπερχρεωμένους οργανισμούς του δημόσιου τομέα, μας

βάζει σε υποψίες, εννοώ τον ΟΣΕ, ΟΑΣΑ, ΕΛ.ΤΑ.. Ευχόμαστε να είναι αποτέλεσμα της εργατικότητας σας, αγαπητέ συνάδελφε, που έχετε αναλάβει πρόσφατα το πόστο και της παραγωγικότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Αλλά, υπάρχει η εκτίμηση ότι είτε λόγοι δημοσιονομικοί είτε λόγοι επικοινωνιακοί επέβαλαν αυτήν τη μαζική και ξαφνική νομοθετική δραστηριότητα.

Δύο και πάνω χρόνια μετά την ψήφιση του ν. 2414/96 για την εξυγίανση και τον εκσυγχρονισμό των ΔΕ.ΚΟ., ακόμα ασχολούμαστε με το βασικό παραγωγικό πυρήνα των δημοσίων επιχειρήσεων, που είναι υπερχρεωμένες και ελλειμματικές. Αυτή η πραγματικότητα δείχνει, νομίζω, την έλλειψη βούλησης για το ξεκαθάρισμα του τοπίου, του θολού τοπίου. Είναι και επικαιρο. Στους πιο κρίσιμους παραγωγικούς τομείς, που ταλαιπωρούν τον κόσμο, τους πολίτες και τους εργαζόμενους σε αυτούς τους φορείς.

Με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, με το επιχειρησιακό και στρατηγικό σχέδιο, με το συμβόλαιο διαχείρισης, ισχυρίζεται η Κυβέρνηση ότι τα ΕΛ.ΤΑ. είναι έτοιμα να στρωθούν στην ανασυγκρότηση, την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό και να κερδίσουν το χαμένο έδαφος. Δεν θέλουμε να φανούμε ούτε κακεντρεχείς ούτε Κασσάνδρες, δεν πρέπει όμως να δημιουργούνται και πλαστές, τεχνητές εικόνες προσδοκιών και αναμονών, γιατί υπάρχει πρόσφατη απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για περικοπή πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ECU από το πρόγραμμα, για τον εκσυγχρονισμό των ΕΛ.ΤΑ. για χαμηλή απορροφητικότητα και για τη μη ύπαρξη προοπτικών να δαπανηθεί ολόκληρος ο προϋπολογισμός μέχρι το τέλος του 1999. Είχε κατατεθεί σαν επίσημο έγγραφο σε μια συζήτηση στη Βουλή.

Νομίζουμε ότι έτσι μετατίθεται ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη των ΕΛ.ΤΑ. στο τρίτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Αυτές οι εξελίξεις δεν συμβαδίζουν με τις υποσχέσεις και τις ελπίδες για γρήγορη και ταχεία ανάπτυξη.

Ακριβώς γι' αυτό το λόγο υπάρχει η λύση με τη στασιμότητα των αποδοχών των εργαζομένων και την αύξηση των κρατήσεων των εργαζομένων των ΕΛ.ΤΑ. του ΟΣΕ με αποκλειστικό σχεδόν σκοπό να μειωθούν τα τρέχοντα ελλείμματα και τα επόμενα ελλείμματα των διαχειριστικών χρήσεων έως το 2001, που νομίζουμε ότι δεν είναι λύση. Δηλαδή, από μόνη της η καθήλωση των μισθών δεν θα επιφέρει την ανάπτυξη των ΕΛ.ΤΑ.. Για εμάς σε αυτές τις συνθήκες, σε αυτήν τη συγκυρία, που έχει κυριευθεί η αγορά από τις διάφορες ιδιωτικές επιχειρήσεις. Έχει ένα αίτιο η στασιμότητα και μία η λύση: Η ταχύτερη αύξηση των συνολικών δαπανών του οργανισμού από την αντίστοιχη αύξηση του συνολικού τζίρου.

Όταν οι πρωτογενείς δαπάνες των ΕΛ.ΤΑ. αυξάνονται ταχύτερα από το ρυθμό αύξησης του ενεργητικού της εταιρίας -του τζίρου της εταιρίας- τόσο θα συνεχίζεται η κακοδαιμονία και η ελλειμματικότητα των ΕΛ.ΤΑ. και κανείς άλλος δεν θα ευθύνεται γι' αυτό το πράγμα, γιατί είναι δεδομένη η αγορά, αυτές είναι οι συνθήκες της αγοράς.

Και από εδώ βγαίνουν τα συμπεράσματα. Αν είναι έτσι η κατάσταση, μπορούμε να αξιολογήσουμε ότι είναι χαμηλή έως ανύπαρκτη η παραγωγική χρήση των ήδη επενδεδυμένων κεφαλαίων, χαμηλές έως ανύπαρκτες οι επενδύσεις που έχουν οδηγήσει σε παραγωγική απαξίωση των δυναμικών παραγωγικών στοιχείων του οργανισμού, χαμηλή παραγωγικότητα και αποδοτικότητα εργαζομένων με κύριο αίτιο την κακή και αντιπαραγωγική οργάνωση της εργασίας στα ΕΛ.ΤΑ., οργανόγραμμα της εταιρίας που παράγει ελλείμματα εξαιτίας της στρεβλής, από οικονομική άποψη, σχέσης μεταξύ διευθυντικών και προϊσταμενικών θέσεων προς τους υπόλοιπους εργαζόμενους.

Κατά τη συζήτηση των άρθρων θα προσπαθήσουμε να βοηθήσουμε, αλλά είναι χαρακτηριστικό ότι ο οργανισμός δεν διαθέτει ενιαίο κέντρο συμψηφισμού ταχυτηλεγραμμάτων. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο οργανισμός έχει γκισέ με υπαλλήλους, χωρίς να έχει αυτόματες μηχανές για την παροχή γραμματο-

σήμων. Είναι γενικά στρεβλή η οργάνωση του συστήματος εισπραξης και πληρωμής των λογαριασμών των ΔΕ.ΚΟ., αφού όλοι αυτοί οι οργανισμοί έχουν αναπτύξει δικά τους αυτόνομα συστήματα εισπραξης, ενώ θα μπορούσαν από κοινού να αναπτύξουν ένα ενιαίο σύστημα και να εξυπηρετούνται από τα ΕΛ.ΤΑ μέσω προγραμματικών συμφωνιών, μειώνοντας δραστικά και για όλους αυτούς τους οργανισμούς, το κόστος λειτουργίας και εξασφαλίζοντας στα ΕΛ.ΤΑ το αντικείμενο της εργασίας που θα εξασφάλιζε και τη βιωσιμότητα των ΕΛ.ΤΑ.

Δεν έχει εφαρμόσει το σύστημα με τους κωδικούς και δεν έχει κινηθεί η διαδικασία για τη ψηφιοποίηση του συστήματος με αυτόνομη ηλεκτρονική τύπου ανάγνωση και διαλογή σε κανένα από τα μεγάλα κέντρα των ΕΛ.ΤΑ.

Για όλα αυτά δεν υπάρχει κάποιος προγραμματισμός και τα διάφορα επιχειρησιακά σχέδια που έχουν εκπονηθεί, δεν έχουν συζητηθεί. Σ' εκείνα τα ζητήματα νομίζουμε ότι θα κριθεί η βιωσιμότητα των ΕΛ.ΤΑ. και όχι με τα νομοσχέδια αυτά.

Ευχαριστώ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Επειδή κάποια κίνηση είδα, έχω να πω ότι έχουμε περιθώριο να μιλήσουμε και αύριο...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μόνο για δύο λεπτά, θέλω το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Έχουμε χρόνο μπροστά μας, μία μέρα ολόκληρη. Δεν πρέπει να είμαστε μαζοχιστές. Θα παρακαλούσα τους συναδέλφους -ξέρω ότι μπορεί να τους προκαταλαμβάνω- να κλείσουμε τη συζήτηση και να συνεχίσουμε τη δουλειά μας αύριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Λέτε να ψηφίσουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Βεβαίως, χωρίς καμιά αμφιβολία. Αυτό λέω. Γιατί να επαναλαμβάνουμε τις εισηγήσεις μας; Το να επαναλαμβάνουμε τις εισηγήσεις μας, δεν το θεωρώ πρέπει.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κύριε Σφυρίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θέλω να μου βάλετε χρόνο, γιατί δεν έχω την πρόθεση να αγορεύσω.

Θα συμφωνήσω με την πρόταση, που έκανε ο κ. Κωστόπουλος. Αφού μας κάνει τη σύντομη τοποθέτηση για την οποία ζήτησε, απ' ό,τι κατάλαβα, το λόγο ο Υπουργός, να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής και να συζητήσουμε περισσότερα πράγματα στη συζήτηση επί των άρθρων. Εμείς από τη δική μας πλευρά, από την πλευρά του ΠΑΣΟΚ, διαπιστώνουμε ότι τα κόμματα της Νέας Δημοκρατίας, του Συνασπισμού και του ΔΗ.Κ.ΚΙ. -που τάσσονται υπέρ της ένταξης της χώρας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση- συμφωνούν με το νομοσχέδιο διαφωνώντας. Επομένως, δεν κρίνω ότι είναι απαραίτητο να κάνω τοποθέτηση επί των απόψεων που εκφράστηκαν.

Τώρα, σε ό,τι αφορά τη διαφωνία του Κομμουνιστικού Κόμματος, είναι νομίζω αναμενόμενη τη στιγμή κατά την οποία έχουν ταχθεί γενικά κατά της ένταξης της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και επομένως δεν αποδέχονται και την εφαρμογή των σχετικών οδηγιών για την απελευθέρωση της αγοράς.

Νομίζω ότι είναι αναμενόμενες τοποθετήσεις και γι' αυτό δεν θέλω να απασχολήσω την Εθνική Αντιπροσωπεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Της απελευθέρωσης της ληστείας θέλετε να πείτε, κύριε συνάδελφε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Είπε ότι είναι δομική η δική σας αντίρρηση.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μόνο μια κουβέντα θα πω, κύριε Πρόεδρε. Θα τα πούμε αύριο.

Θέλω μόνο να πω στον κ. Γκελεστάθη δυο πράγματα. Το ένα είναι ότι κατά την άποψή μου η συνεχόμενη παρελθοντολογία δεν βοηθάει, ούτε όσον αφορά το νομοσχέδιο ούτε σε τίποτε άλλο. Δεύτερον, δεν βοηθούν οι βαρείς χαρακτηρισμοί προς τον Υπουργό.

Μπορεί να μην αρέσει στον κ. Γκελεστάθη, αλλά ο Υπουργός έδωσε λεπτομερείς απαντήσεις στα θέματα που του έθεσαν. Μπορεί να μην του αρέσουν, αλλά οι απαντήσεις δόθηκαν.

Θα αναφερθώ και σ'ένα ακόμα σημείο. Αγαπητοί συνάδελφοι, πρέπει να δούμε αύριο το θέμα στην ουσία του. Το νομοσχέδιο, στον κεντρικό του πυρήνα έχει τη διαμόρφωση κανόνων λειτουργίας σε μια χαοτική και ασύδοτη, όπως είπατε ή "μπάχαλο", όπως είπε ο κ. Κωστόπουλος αγορά. Διαμορφώνει λοιπόν και βάζει κανόνες. Αν σ'αυτούς τους κανόνες δεν είμαστε εμείς αρκετά σαφείς ή δεν είμαστε αρκετά καλοί, ας τα δούμε αύριο ένα-ένα. Αλλά ο βασικός πυρήνας του νομοσχεδίου είναι αυτός. Αυτό πρέπει να δούμε αύριο και είμαστε διατεθειμένοι, αν μας βοηθήσετε, να ακούσουμε και τις προτάσεις σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Μια λέξη μόνο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Δεν έχετε το δικαίωμα, κύριε Γκελεστάθη. Προς Θεού!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δεν κάνουμε παρελθοντολογία, κριτική κάνουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Οργάνωση του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Οργάνωση του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις", έγινε δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Κυριακής 1ης Νοεμβρίου 1998 και ερωτάται το Σώμα αν επικυρώνονται.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς τα Πρακτικά της Κυριακής 1ης Νοεμβρίου 1998 επικυρώθηκαν.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 00.16', λύεται η συνεδρίαση για σήμερα, ημέρα Πέμπτη 12 Νοεμβρίου 1998 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 Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Οργάνωση του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις".