

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΗ'

Τρίτη 24 Νοεμβρίου 1998

Αθήνα, σήμερα στις 24 Νοεμβρίου 1998, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.05' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΥ**.

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

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Δημήτριο Σαρρή, Βουλευτή Ηρακλείου, τα ακόλουθα:

"Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. **ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥΛΑΚΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία οι νηπιαγωγοί κυρία Μακράκη και Χριστωτάκη, ζητούν από το Κ.Υ.Σ.Π.Ε. να μεταταχθούν στο δημόσιο.

2) Οι Βουλευτές κύριοι **ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΤΑΪΚΟΣ** και **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ** κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αρτοβιομηχανικός Συνεταιρισμός Παραλιμνίων Περιοχών Ξυνιάδας ζητεί τη διαγραφή των χρεών του.

3) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. **ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Φροντιστηρίων Ξένων Γλωσσών διαμαρτύρεται για παράνομη ίδρυση παραρτημάτων του Γαλλικού Ινστιτούτου Αθηνών.

4) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. **ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Θ. Διογένης, κάτοικος Θεσ/νίκης, ζητεί να ψηφισθεί τροπολογία στο σχέδιο νόμου για την επέκταση των νομοθετικών ευεργετημάτων και στους ανάπηρους αγωνιστές του Εμφυλίου Πολέμου.

5) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. **ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία το Συντονιστικό Όργανο Επιστημονικών Επιτροπών Νοσοκομείων Θεσ/νίκης ζητεί την εφαρμογή των νόμων στην εξέλιξη των γιατρών του ΕΣΥ στα Νοσοκομεία της Θεσ/νίκης.

6) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. **ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Συκεών του Νομού Θεσ/νίκης ζητεί να σταματήσει η προσπάθεια κατάρνησης των τμημάτων στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση.

7) Ο Βουλευτής Αττικής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΑΣΟΣ** κατέθεσε

αναφορά με την οποία ο Δήμος Βάρης Ανατολικής Αττικής ζητεί τη λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος στην περιοχή του.

8) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία το Συνδίκαιο Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελματιών του Νομού Ηλείας ζητεί την οικονομική υποστήριξη του πολύτεκνου κ. Ευσταθίου, κάτοικου Πύργου.

9) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ** κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με τη λειτουργία του νέου πολυκαταστήματος στο κτίριο της ΚΣΟΣ στην Κρήτη.

10) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αθλητικός Εκπολιτιστικός Σύλλογος "Αναλήψεως" Βόλου ζητεί την οικονομική του υποστήριξη.

11) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ** κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με το κλείσιμο του σχολείου στους ακριτικούς Αρκιούς.

12) Οι Βουλευτές κύριοι **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ** και **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ** κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Γενικό Νοσοκομείο Ρόδου ζητεί την καταβολή των οφειλομένων αμοιβών στο προσωπικό του νοσοκομείου.

13) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. **ΚΩΝ/ΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία πολύτεκνοι αυτοκινητιστές, κάτοχοι ιδανικών μεριδίων ΤΑΧΙ ζητούν την νομοθετική ρύθμιση της απόκτησης άδειας Ε.Δ.Χ.

14) Ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Λάρισας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Εμπόρων Αυτοκινητιστών υποβάλλει προτάσεις για τη φορολογητέα αξία των επιβατικών αυτοκινήτων.

15) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. **ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ** κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με τη λειτουργία των επιχειρήσεων της θαλασσοκαλλιέργειας.

16) Ο Βουλευτής Πέλλας κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία το Καπνεργατικό Κέντρο Περιφερειών Έδεσσας - Αλμωπίας ζητεί την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη εργαζομένων στα εργοστάσια επεξεργασίας φρούτων Πέλλας.

17) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο

Βόλου ζητεί την αυτόνομη λειτουργία Επιθεωρήσεως Εργασίας.

18) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Μαρία Πετρίδου, άτομο ειδικών αναγκών, ζητεί τη διευθέτηση της συνταξιοδότησής της.

19) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αθλητικός Εκπολιτιστικός Σύλλογος Αναλήψεως Βόλου ζητεί την οικονομική του ενίσχυση.

20) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Βόλου ζητεί τη λειτουργία αυτόνομης Επιθεώρησης Εργασίας.

21) Ο Βουλευτής Ροδόπης κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΕΤΙΝΕΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Κομοτηνής "Σισμανόγλειο" ζητεί την έγκριση υπερωριακής απασχόλησης για τους υπαλλήλους του Νοσοκομείου και των Κέντρων Υγείας.

22) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με τις κομπίνες εργολάβων υπεύθυνων για κακοτεχνίες σε οδικά έργα.

23) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι επιλαχόντες επιτυγχόντες στο γραπτό διαγωνισμό του 1996 για το Δημόσιο ζητούν το διορισμό τους.

24) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Αρτοπινών "Ο Αθανάσιος Διάκος" ζητεί χρηματοδότηση για την ασφαλτόστρωση του Τμήματος Χαρατσι προς Αρτοτίνη.

25) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Ελλήνων Χημικών υποβάλλει πρόταση για τη διδασκαλία της Χημείας στη Β'βάθμια Εκπαίδευση.

26) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Λαογραφικός Πολιτιστικός Σύλλογος Αιτωλ/νίας ζητεί την προστασία των αρχαιολογικών ευρημάτων της Πλευρώνας και Καλυδώνας.

27) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος της 8ης Εδαφικής Περιφέρειας του Νομού Αιτωλ/νίας υποβάλλει προτάσεις για τα αναπτυξιακά έργα στο Πλατυγιάλι.

28) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία "Οι Φίλοι της Λίμνης των Κρεμαστών" ζητούν χρηματοδότηση για την κατασκευή Ναυταθλητικού Κέντρου στη λίμνη των Κρεμαστών.

29) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΑΝΕΒΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Φροντιστηρίων Ξένων Γλωσσών διαμαρτύρεται για την παράνομη ίδρυση παραρτημάτων του Γαλλικού Ινστιτούτου.

30) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατικό Κέντρο Ελευσίνας - Δυτ.Αττικής καταγγέλλει την κοινή υπουργική απόφαση που μειώνει το κόστος των εφημερίων των γιατρών του Εθνικού Συστήματος Υγείας.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 2117/10-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 33948/5-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της 2117/10-9-98 ερώτησης που κατέθεσε ο

Βουλευτής κ. Νικ. Τσιαρτσιώνης, σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι σεισμοπαθείς του Νομού Γρεβενών και την ύπαρξη τυχόν ευθυνών των αρμόδιων φορέων, σας στέλνουμε φωτοαντίγραφο του αριθμ. 4482/1.10.98 εγγράφου της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και του αριθμ. 2585/30-9-98 εγγράφου του Νομάρχη Γρεβενών που αναφέρονται στο παραπάνω θέμα.

Σε ότι αφορά το θέμα της διαχείρισης των κονδυλίων του λογαριασμού της Αγροτικής Τράπεζας που ανοίχτηκε μετά τους σεισμούς του 1995 υπέρ των σεισμοπαθών, σας πληροφορούμε ότι, αρμόδιο να σας απαντήσει είναι το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας προς το οποίο επίσης απευθύνεται η ανωτέρω ερώτηση.

Ο Υφυπουργός

Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ"

2. Στην με αριθμό 2119/10-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 33651/2-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2119/10-9-98 που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από το Βουλευτή κ. Ν. Κατσαρό και αναφέρεται στο πιο πάνω θέμα, σας πληροφορούμε ότι όπως μας γνώρισε η Περιφέρεια Θεσσαλίας η κατασκευή έργων διακοινοτικής οδοποιίας αποτελεί μέρος των προτάσεων χρηματοδότησης από το Ειδικό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΕΠΤΑ).

Ο Υφυπουργός

Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ"

3. Στην με αριθμό 2170/11-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 33654/2-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2170/11-9-98 που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από το Βουλευτή κ. Δ. Πιπεργιά και αναφέρεται στο πιο πάνω θέμα, σας γνωρίζουμε ότι, όπως μας πληροφόρησε η Περιφέρεια Στ. Ελλάδας, ο εν λόγω δρόμος έχει ήδη κατασκευαστεί.

Ο Υφυπουργός

Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ"

4. Στην με αριθμό 2206/15-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 7740/30-9-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της 2206/15-9-98 ερώτησης του Βουλευτή κ. Δημητρίου Σαρρή σχετικά με την πρόθεση μείωσης του προσωπικού του Τελωνείου Ηρακλείου και με την κατάργηση του Τελωνείου Τυμπακίου, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1) Στα πλαίσια της κατάρτισης του νέου οργανισμού του Υπουργείου Οικονομικών μελετάται η αναδιάρθρωση της Τελωνειακής Υπηρεσίας, προκειμένου αυτή να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις, όπως αυτές έχουν διαμορφωθεί μετά την 1-1-1993, με την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς και την υλοποίηση του κοινοτικού προγράμματος "Τελωνείο 2000". Με την αναδιάρθρωση αυτή θα επέλθει ορθολογικότερη κατανομή του προσωπικού και καλύτερη αξιοποίησή του.

Κατά την σύνταξη του οργανισμού και την κατανομή των οργανικών θέσεων θα ληφθούν υπόψη όλα τα στοιχεία που έχει στην διάθεση της η Υπηρεσία καθώς και τις απόψεις των φορέων που έχουν υποβληθεί σχετικά με τις ανάγκες κάθε

Τελωνειακής Αρχής, προκειμένου να εξασφαλισθεί η εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία τους.

2) Στα ανωτέρω πλαίσια εντάσσονται και οι πρόσφατες αποφάσεις για ενοποίηση ή συγχώνευση Τελωνειακών Αρχών, καθώς και κατάργηση ή αναστολή λειτουργίας ορισμένων Περιφερειακών Αρχών με μειωμένη δραστηριότητα. Μεταξύ αυτών των Τελωνειακών Αρχών περιλαμβάνεται και η κατάργηση του Τελωνείου Τυμπακίου, οι δραστηριότητες του οποίου στο εξής θα ασκούνται από το Τελωνείο Ηρακλείου, το οποίο θα μεριμνήσει για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Η κατάργηση των μικρών περιφερειακών υπηρεσιών της Τελωνειακής Υπηρεσίας υπαγορεύεται, πέραν των ανωτέρω και από την ανάγκη εφαρμογής του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος των Τελωνείων (Ο.Π.Σ.Τ.), το οποίο απαιτεί τη λειτουργία μονάδων με την αναγκαία κτιριακή υποδομή και επαρκή στελέχωση σε προσωπικό.

Ο Υφυπουργός

Γ. ΔΡΥΣ"

5. Στην με αριθμό 2212/15-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 1446/5-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2212/15-9-98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Καρατζαφέρης, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Το ΥΠΕΠΘ ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένο σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια, την πρόληψη και προαγωγή της υγείας των μαθητών έχει δώσει και δίνει μεγαλύτερη βαρύτητα στην εφαρμογή προγραμμάτων Αγωγής Υγείας στα σχολεία της Δ/θμιας Εκπ/σης όλης της χώρας.

Στα θέματα που αφορούν τα προγράμματα Αγωγής Υγείας είναι και η Κυκλοφοριακή Αγωγή - Τροχαία Ατυχήματα και η πρόληψη της χρήσης εξαρτησιογόνων ουσιών (ναρκωτικά - αλκοόλ - τσιγάρο).

Όλα τα προγράμματα Αγωγής Υγείας στόχο έχουν την πρόληψη μέσα από την βιωματική και ενεργητική μάθηση, ώστε οι μαθητές να υιοθετήσουν θετικές στάσεις και συμπεριφορές και όχι μόνο να μην εκθέτουν τη ζωή τους σε κίνδυνο, αλλά -αντίθετα- να επιδιώκουν την προαγωγή της ποιότητας ζωής τους τόσο μέσα στο σχολείο όσο και στον ευρύτερο κοινωνικό χώρο.

Κατά τη σχολική χρονιά 1997-98 υλοποιήθηκαν περίπου 1000 προγράμματα Αγωγής Υγείας σε σχολεία της Δ/θμιας Εκπ/σης, από τα οποία τα 609 χρηματοδοτήθηκαν από το 2ο Κ.Π.Σ. και τα υπόλοιπα από τον ειδικό λογαριασμό του ΥΠΕΠΘ. Από αυτά τα προγράμματα τα 150 αφορούσαν την Κυκλοφοριακή Αγωγή - Τροχαία Ατυχήματα και τα 100 την Πρόληψη χρήσης Εξαρτησιογόνων Ουσιών.

Το ΥΠΕΠΘ για την όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερη εφαρμογή των προγραμμάτων Κυκλοφοριακής Αγωγής συνεργάζεται με Κυβερνητικούς και μη Κυβερνητικούς Φορείς. Συγκεκριμένα κατά τη σχολική χρονιά 1997 - 98 συνεργάστηκε:

Με το Κέντρο Έρευνας και Πρόληψης Παιδικών Ατυχημάτων της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών.

Με την Ελληνική Εταιρεία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων (Ε.Υ.Θ.Υ.Τ.Α.)

Με τους Συμμάχους Ζωής μέλος των οποίων είναι και το ΥΠΕΠΘ, πραγματοποιήθηκε εκστρατεία με θέμα "Η ΖΩΝΗ ΜΑΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΜΕ ΤΗ ΖΩΗ", η οποία και ολοκληρώθηκε από το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων με την ανακήρυξη και καθιέρωση της Παρασκευής πριν από την Κυριακή των Βαΐων ως ημέρας ενεργητικής συμμετοχής και ευαισθητοποίησης των μαθητών σε θέματα Οδικής Ασφάλειας, στην προσπάθεια μείωσης των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα. Η καθιέρωση της συγκεκριμένης ημέρας συνδυάζεται με τη μεγάλη έξοδο από τα Αστικά Κέντρα προς την Επαρχία για τον εορτασμό του Πάσχα.

Ακόμα, σας γνωρίζουμε ότι κάθε χρόνο σε συνεργασία με την Τροχαία πραγματοποιούνται ενημερωτικές ομιλίες σε όλα τα Γυμνάσια της Χώρας, οι οποίες επικεντρώνονται στα εξής σημεία:

1. Οδική συμπεριφορά μαθητών - πεζών.

2. Κράνος - ζώνη προστασίας.

3. Αρνητικές επιπτώσεις αλκοόλ πριν και κατά την οδήγηση.

4. Παιδιά στο αυτοκίνητο - πάντα στο πίσω κάθισμα.

Για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των προγραμμάτων πρόληψης χρήσης εξαρτησιογόνων ουσιών το ΥΠΕΠΘ συνεργάζεται με το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας και τον Ο.ΚΑ.ΝΑ., καθώς και με Δημόσιους και Ιδιωτικούς Επιστημονικούς Φορείς, όπως το Ε.Π.Ι.Ψ.Υ., το ΚΕΘΕΑ, Τοπική Αυτοδιοίκηση και άλλους φορείς.

Έτσι σε συνεργασία με τους παραπάνω φορείς πραγματοποιεί βιωματικά επιμορφωτικά σεμινάρια σε εκπαιδευτικούς και σε ορισμένες περιπτώσεις σε γονείς και μαθητές με θέμα την πρόληψη χρήσης εξαρτησιογόνων ουσιών.

Αυτά τα σεμινάρια έχουν σκοπό να ευαισθητοποιήσουν τους εκπαιδευτικούς και να τους κάνουν ικανούς να εφαρμόσουν προγράμματα τα οποία έχουν στόχο οι μαθητές να αναπτύξουν την προσωπικότητά τους, την αυτοεκτίμηση και αυτοπεποίθησή τους και να υιοθετούν θετικές στάσεις και συμπεριφορές στη ζωή τους, ώστε η υγιεινή λύση να είναι η εύκολη λύση.

Ακόμη το ΥΠΕΠΘ έχει υπευθύνους Αγωγής Υγείας σε όλες τις Δ/σεις Δ/θμιας Εκπ/σης της Χώρας με στόχο τον συντονισμό και την συστηματικότερη παρακολούθηση των υλοποιούμενων προγραμμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής. Οι Υπεύθυνοι Αγωγής Υγείας κατά την προηγούμενη σχολική χρονιά παρακολούθησαν σεμινάριο για την εκπαίδευσή τους στο εκπαιδευτικό υλικό "Στηρίζομαι στα Πόδια μου" που έγινε σε συνεργασία με τον Ο.ΚΑ.ΝΑ. και το Ε.Π.Ι.Ψ.Υ. και συνεργάζονται στενά με τα Κέντρα Πρόληψης σε όσους νομούς έχουν ιδρυθεί, για την πρόληψη της χρήσης εξαρτησιογόνων ουσιών.

Οι Υπεύθυνοι Αγωγής Υγείας σε συνεργασία με τα Κέντρα Πρόληψης από την προηγούμενη σχολική χρονιά ξεκίνησαν σεμινάρια για τους εκπαιδευτικούς πάνω στο υλικό "Στηρίζομαι στα Πόδια μου", τα οποία συνεχίζονται και κατά την τρέχουσα σχολική χρονιά, καθώς και τα προγράμματα για την εφαρμογή του παραπάνω υλικού στους μαθητές Γυμνασίων και Λυκείων.

Σύμφωνα με την αρ. 7112/20.12.97 εγκύκλιο του ΥΠΕΠΘ, οποιαδήποτε εκδήλωση στα σχολεία, με θέμα την ενημέρωση των μαθητών για την αντιμετώπιση του κινδύνου των ναρκωτικών, πρέπει να προγραμματίζεται έγκαιρα από τους ενδιαφερόμενους φορείς και τους Προϊσταμένους Διευθύνσεων Δ.Ε. και να αποστέλλεται στην αρμόδια Υπηρεσία του ΥΠΕΠΘ το σχετικό υλικό, ώστε να δίδεται η σχετική άδεια. Αυτό γίνεται σε συνεργασία με τον Ο.ΚΑ.ΝΑ. όπως προβλέπεται από το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο.

Ο Υφυπουργός

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ"

6. Στην με αριθμό 2366/16-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 1581/5-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2366/16-9-98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Κουράκης, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (άρθρο 5 του ν. 1566/85 και 11 του ν. 1966/91 ΦΕΚ 167 τ.Α'/85 και 147 τ.Α'/91), η ίδρυση κάθε τύπου γυμνασίου γίνεται μια φορά το χρόνο με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Οικονομικών.

Για την ίδρυση γνωμοδοτεί το οικείο Νομαρχιακό Συμβούλιο ύστερα από εισήγηση της οικείας Νομαρχιακής Επιτροπής Παιδείας.

Οι προτάσεις των αναφερομένων φορέων, καθώς και αυτή της οικείας Διεύθυνσης Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης διαβιβάζονται στο ΥΠΕΠΘ, το οποίο τις αξιολογεί και αποφασίζει σχετικά, μέσα στα πλαίσια των δημοσιονομικών δυνατοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη τις εκπαιδευτικές ανάγκες της περιοχής, τον αριθμό των μαθητών, την ύπαρξη σχολικής στέγης

κ.λπ.(σχετική η Δ4749/27-11-97 εγκύκλιος του ΥΠΕΠΘ).

Συνεπώς εφόσον κατά τα ανωτέρω προταθεί η λειτουργία Γυμνασίου στην περιοχή Γουρνών, το ΥΠΕΠΘ κατά την εξέταση των σχετικών προτάσεων για ιδρύσεις Γυμνασίων θα εξετάσει και την πρόταση αυτή.

Ο Υφυπουργός

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ"

7. Στην με αριθμό 2373/17-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 1458/5-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2373/17-9-98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ευαγ. Αποστόλου, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Από τους εξακόσιους έξι (606) εγγεγραμμένους στον πίνακα επιτυχόντων του διαγωνισμού έτους 1995 είχαν διορισθεί διακόσιοι τριάντα εννέα (239). Κατά τους διορισμούς του έτους 1998 διορίστηκαν ακόμη ογδόντα έξι (86), ήτοι σύνολο διορισθέντων τριακόσιοι είκοσι πέντε (325).

Η ισχύς του ανωτέρω πίνακα έληξε στις 31-8-98 και το ΥΠΕΠΘ εξετάζει το θέμα της παράτασης της ισχύος του για ένα (1) ακόμη έτος.

Ο Υφυπουργός

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ"

8. Στην με αριθμό 2420/18-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 33947/5-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης του Βουλευτή Θεσσαρτίας κ. Η. Βεζδρεβάνη, η οποία αναφέρεται σε αίτημα για εκποίηση με πλειοδοτικό διαγωνισμό εγκαταλελειμένων δημόσιων διδακτηρίων στο νομό Θεσσαρτίας, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα: Τα δημόσια σχολεία της Α' βάθμιας και Β' θμιας εκπαίδευσης με τα οικόπεδά τους και την κινητή και ακίνητη περιουσία των εφορειών τους μεταβιβάστηκαν κατά κυριότητα στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην περιφέρεια των οποίων βρίσκονται τα αντίστοιχα ακίνητα (άρθρο 31 παραγρ. 1 του ν. 2009/92 (ΦΕΚ 18 Α')). Όλα τα ανωτέρω ακίνητα που μεταβιβάζονται στους ΟΤΑ βαρύνονται με δουλεία υπέρ του ελληνικού δημοσίου, η οποία συνίσταται στη χρησιμοποίησή τους για τη στέγαση σχολείων ή μονάδων επαγγελματικής κατάρτισης...

Σε περίπτωση που παύσει η λειτουργία τέτοιων σχολείων ή μονάδων στην περιοχή καθενός συγκεκριμένου ακινήτου η χρήση τους ορίζεται κάθε φορά με εισήγηση του οικείου ΟΤΑ και απόφαση του οικείου Νομάρχη (Γ.Γ. Περιφέρειας, σήμερα).

Από τις προαναφερθείσες διατάξεις προκύπτει ότι δεν υφίσταται δυνατότητα εκποίησης έστω και με πλειοδοτικό διαγωνισμό εγκαταλελειμένων δημοσίων διδακτηρίων.

Ο Υφυπουργός

Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ"

9. Στην με αριθμό 2551/24-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 336/7-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

"Επί της ερωτήσεως με αριθμό 2551/24-9-98 που κατατέθηκε από τη Βουλευτή κ. ΣΤ. Αλφιέρη προς τους οποίους κοινοποιείται το παρόν, σας πληροφορούμε τ' ακόλουθα:

1. Ως γνωστό τα Ελληνικά πλοία δραστηριοποιούνται σε περιβάλλον διεθνούς ανταγωνισμού.

Το ΥΕΝ με βασική Αρχή ότι τις θέσεις εργασίας της δημιουργεί η ύπαρξη Ελληνικών πλοίων έλαβε και εφαρμόζει από το Σεπτέμβριο του 1997 ρεαλιστικά μέτρα τα οποία στοχεύουν στην ενίσχυση και των δύο παραγόντων που επηρεάζουν την εμπορική ναυτιλία δηλαδή της ανταγωνιστικότητας και της απασχόλησης.

2. Θεωρούμε ότι τα μέτρα που εφαρμόστηκαν, ανέκοψαν τη φυγή πλοίων από το Ελληνικό ηολόγιο και είχαν αντίστοιχα ευνοϊκά αποτελέσματα για την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών.

Όσον αφορά την εφαρμογή τους, αυτή παρακολουθείται από τις Λιμενικές Αρχές εσωτερικού και εξωτερικού με βάση οδηγίες που έχουν δοθεί από το ΥΕΝ.

3. Παράλληλα και για την προστασία των ανέργων ναυτικών προωθήθηκαν και εφαρμόζονται ήδη διατάξεις που προβλέπουν το διπλάσιασμό των επιδομάτων ανεργίας και του χρόνου καταβολής των.

4. Τέλος, δεν υφίσταται πρόβλημα αναφορικά με την έγκαιρη και κανονική καταβολή των συντάξεων των Ελλήνων ναυτικών δεδομένου ότι τα ελλείμματα του Ν.Α.Τ. χρηματοδοτούνται από τον Κρατικό προϋπολογισμό.

Ο Υπουργός

ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡ. ΣΟΥΜΑΚΗΣ"

10. Στην με αριθμό 2555/25-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 178/1-10-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2555 από 25-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδοσης Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Ιράν.

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

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

11. Στην με αριθμό 2556/25-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 179/1-10-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2556 από 25-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδοσης Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Ιράκ.

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

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

12. Στην με αριθμό 2557/25-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 180/1-10-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2557 από 25-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδοσης Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για την Ιρλανδία.

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

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

13. Στην με αριθμό 2558/25-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 181/1-10-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2558 από 25-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδοσης Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Ισραήλ.

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

ενημέρωσης, με την παράκληση να μας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

14. Στην με αριθμό 2559/25-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 182/1-10-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2559 από 25-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού υπάρχουν για την Ιταλία καταχωρημένα τα έντυπα: "La Voce Greca" και "Em-Rassegna di Cultura a Attualita".

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 μας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

15. Στην με αριθμό 2560/25-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 183/1-10-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2560 από 25-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για την Τζαμάικα.

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 μας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

16. Στην με αριθμό 2561/25-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 184/1-10-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2561 από 25-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για την Ιαπωνία.

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 μας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

17. Στην με αριθμό 2562/25-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 185/1-10-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2562 από 25-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για την Ιορδανία.

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 μας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

18. Στην με αριθμό 2563/25-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 186/1-10-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2563 από 25-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα

ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Καζακστάν.

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 μας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

19. Στην με αριθμό 2564/25-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 187/1-10-98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2564 από 25-9-98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη, σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για την Κένυα.

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 μας ενημερώσει σχετικά.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριοι συνάδελφοι, πριν εισέλθουμε στη συζήτηση των αναφορών και ερωτήσεων, θα αναγνώσω το δελτίο των επικαιρών ερωτήσεων της Τετάρτης 25 Νοεμβρίου 1998.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 129 παρ. 2 και 3 και 130 παρ. 2 και 3 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 208/10/20-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Αθανασίου Αλευρά προς τον κύριο Πρωθυπουργό, σχετικά με τη λήψη μέτρων βελτίωσης της αστυνόμευσης στην περιοχή των Αθηνών κλπ.

2. Η με αριθμό 214/11/23-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη προς τον κύριο Πρωθυπουργό, σχετικά με τις ευθύνες των αρμοδίων φορέων στις διαπιστωθείσες κακοτεχνίες των δημοσίων έργων κλπ.

3. Η με αριθμό 222/23-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Ορέστη Κολαζώφ προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τις πρόσφατες πλημμύρες στο Λεκανοπέδιο, την αναθεώρηση του ύψους και των ρυθμών χρηματοδότησης κατασκευής των αντιπλημμυρικών έργων κλπ.

4. Η με αριθμό 215/23-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνσπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ευάγγελου Αποστόλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος-Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη λήψη μέτρων επίλυσης του προβλήματος διαχείρισης των σκουπιδιών στη Σαντορίνη κλπ.

5. Η με αριθμό 218/23-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεωργίου Τσαφούλια προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με τη λειτουργία των θεσμών των συνοικιακών συμβουλίων, των επιτροπών γειτονίας κλπ.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 2 και 3 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 195/18-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Φραγκλίνου Παπαδέλλη προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με τις προθέσεις του Υπουργείου για την αγορά και επισκευή του σκάφους "Γαλήνη" που ευρίσκεται στην κοινότητα Παλαιάς Φώκαιας κλπ.

2. Η με αριθμό 209/20-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Τρυφωνίδη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με την ολοκλήρωση των αντιδιαβρωτικών και αντιπλημμυρικών έργων στην περιοχή του Λεκανοπεδίου, την αποτροπή οικοπεδοποίησης και καταπάτησης των καμένων εκτάσεων κλπ.

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

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Αναφορές και ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 1701/25-8-98 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Δημητρίου Σαρρή προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη νομοθετική ρύθμιση των επαγγελματικών δικαιωμάτων των κατόχων τίτλων μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης.

Η ερώτηση του κυρίου συναδέλφου σε περίληψη έχει ως εξής:

"Η ελληνική πολιτεία μέσω του Οργανισμού Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης εμπέδωσε και καταξίωσε το νέο θεσμό των ΙΕΚ, ο οποίος έγινε ευμενώς αποδεκτός από τα ελληνικά νιάτα και γενικότερα την ελληνική κοινωνία.

Στόχος του σημαντικότερου αυτού θεσμού είναι η μείωση της ανεργίας των νέων και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της εθνικής οικονομίας. Η παροχή της απαιτούμενης από τις σύγχρονες ανάγκες επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης αποτελεί τη βασική προϋπόθεση για τη συμμετοχή των επιμορφούμενων νέων στην παραγωγική διαδικασία.

Όμως, αν η παρεχόμενη αναγκαία επιμόρφωση δεν συνοδεύεται από την επίσημη νομοθετική αναγνώριση και κατοχύρωση των αντίστοιχων επαγγελματικών δικαιωμάτων -που πρέπει να συνοδεύουν τους τίτλους σπουδών επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης- τότε δημιουργείται ένα επικίνδυνο αδιέξοδο με απρόβλεπτες κοινωνικές εκρήξεις.

Το σημαντικό έργο του καθορισμού των επαγγελματικών δικαιωμάτων έχει ανατεθεί στον Ο.Ε.Ε.Κ. (εδάφιο ζ' της παρ.3 του άρθρου 2 του ν.2000/92).

Το έργο αυτό όμως δεν έχει ακόμα συντελεσθεί, με αποτέλεσμα χιλιάδες απόφοιτοι των ΙΕΚ να μην έχουν νόμιμη πρόσβαση στην παραγωγική διαδικασία.

Το νομοθετικό αυτό κενό πρέπει το συντομότερο να καλυφθεί από την πολιτεία θεσμοθετώντας τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων των ΙΕΚ, οι οποίοι ανέρχονται σε πολλές χιλιάδες.

Αξίζει να τονισθεί ότι το 83% των αποφοίτων των ΙΕΚ προέρχονται από το Γενικό Λύκειο.

Η απουσία καθορισμού των επαγγελματικών δικαιωμάτων πλήττει την αξιοπιστία της πολιτείας, υπονομεύει το νέο και πολλά υποσχόμενο θεσμό των ΙΕΚ, που τείνουν να χαρακτηρισθούν βιομηχανία ανέργων.

Αυτονόητο είναι ότι το συμφέρον του δημοσίου επιβάλλει την άμεση επίλυση του προβλήματος.

Επειδή η ρύθμιση των κατά περίπτωση επαγγελματικών δικαιωμάτων στο μεν δημόσιο τομέα απαιτεί τροποποίηση, μέσω του νέου Υπαλληλικού Κώδικα, των ισχυουσών διατάξεων, στον δε ιδιωτικό τομέα έκδοση σειράς προεδρικών διαταγμάτων.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

Εάν προτίθενται να προχωρήσουν με άμεση νομοθετική ρύθμιση στον γενικό καθορισμό των επαγγελματικών δικαιωμάτων, η οποία θα ισχύει μέχρι την τελική, κατά το ν. 2009/92 ρύθμιση των επαγγελματικών δικαιωμάτων των κατόχων τίτλων μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης".

Είναι τεράστιο το ζήτημα και βεβαίως μέσα στον περιορισμένο χρόνο που έχει ο κύριος Υπουργός είναι αδύνατον να υπάρξει μια πλήρης απάντηση. Γι' αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο μιας άλλης μορφής συζήτησης.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Εν πάση περιπτώσει, κύριε Πρόεδρε, θα δώσω τη δέουσα απάντηση. Και θα διαβεβαιώσω τον αγαπητό συνάδελφο ότι το Υπουργείο Παιδείας από το Δεκέμβριο του 1997 με εσωτερική αλληλογραφία απευθύνθηκε στο συναρμόδιο επί του θέματος Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και έθεσε τα ακόλουθα ζητήματα. Πρώτον, την τροποποίηση των

υφιστάμενων διατάξεων του Υπαλληλικού Κώδικα με την προσθήκη δύο νέων κατηγοριών στις ήδη υφιστάμενες, ώστε να περιληφθούν πλέον και οι απόφοιτοι των ΙΕΚ επαγγελματικής κατάρτισης επιπέδου 1 και μεταλκειακής κατάρτισης με τη συντομογραφία ΕΚ1 και ΕΚ αντίστοιχα.

Δεύτερον, το ζήτημα που έθεσε ήταν η πρόβλεψη της δυνατότητας συμμετοχής αποφοίτων ΙΕΚ με την ιδιότητα αυτή σε εξετάσεις για την πρόσληψή τους σε περίπτωση επιτυχίας στο δημόσιο τομέα.

Το Υπουργείο Εσωτερικών, πράγματι, ανέδρασε εγκαίρως και με έγγραφό του έθεσε υπόψη του Υπουργείου Παιδείας προσχέδιο προεδρικού διατάγματος για το νέο προσοντολόγιο των δημοσίων υπαλλήλων, στο οποίο αναφέρεται ρητά ότι το δίπλωμα μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης που απονέμεται από τον Οργανισμό Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (Ο.Ε.Ε.Κ.) στους αποφοίτους των ΙΕΚ, που συμμετείχαν επιτυχώς στις πανελλήνιες εξετάσεις, πιστοποίησης της επαγγελματικής κατάρτισης, αποτελεί τυπικό προσόν διορισμού στο δημόσιο τομέα σε θέσεις κλάδων της κατηγορίας ΔΕ, δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Το ανωτέρω προσχέδιο βρίσκεται στο στάδιο της μελέτης και επεξεργασίας από τον αρμόδιο Οργανισμό Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης και εμείς από την πλευρά μας ως Υπουργείο Παιδείας πιέζουμε όσο το δυνατόν περισσότερο, προκειμένου να επισπεύσουμε τους χρόνους ολοκλήρωσής του.

Όσον αφορά τον καθορισμό των επαγγελματικών δικαιωμάτων ανά ειδικότητα και επίπεδο, όπως προβλέπεται από το ν. 2009/92, επισημαίνεται ότι η Εθνική Επιτροπή Καθορισμού Επαγγελματικών Δικαιωμάτων του αρμόδιου αυτού Οργανισμού, η Ε.Ε.Κ.Ε.Δ., όπως λέγεται κατά συντομογραφία, έχει ήδη επεξεργαστεί σχέδια προεδρικών διαταγμάτων για μια σειρά ειδικοτήτων τα οποία βέβαια και προωθούνται στα συναρμόδια Υπουργεία.

Πιστεύουμε ότι και ο Οργανισμός θα εξαντλήσει κάθε περιθώριο, έτσι ώστε σε σύντομο χρονικό διάστημα να μας δώσει τα αποτελέσματα αυτών των επιτροπών.

Ευχαριστώ.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ τον κύριο Υπουργό για τις διευκρινίσεις του, οι οποίες βεβαίως αποτελούν αποδοχή ότι το πρόβλημα δεν έχει βρει ακόμα τη λύση του. Και ελπίζω ότι οι πιέσεις του Υπουργείου Παιδείας θα βρουν πρόσφορο έδαφος προς την πλευρά του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και όπου αλλού χρειάζεται, ώστε να επισπευστεί η αναγνώριση και η απονομή, αν θέλετε, των επαγγελματικών δικαιωμάτων στους αποφοίτους των Ι.Ε.Κ., που αφ' ενός τους εμποδίζει αυτή η αδυναμία, η έλλειψη, να συμμετάσχουν σε διαγωνισμούς του δημοσίου και αφ' ετέρου σε σύντομο χρονικό διάστημα λόγω ορίου ηλικίας κινδυνεύουν κυριολεκτικά να αποκλειστούν. Η απουσία δε καθορισμού των επαγγελματικών αυτών δικαιωμάτων πλήττει την αξιοπιστία της πολιτείας και υπονομεύει το νέο και πολλά υποσχόμενο θεσμό των Ι.Ε.Κ., που τείνουν να χαρακτηριστούν σαν βιομηχανία ανέργων.

Θα ήθελα, λοιπόν, με την ευκαιρία αυτής της ερώτησης και της καλής διάθεσης που παρουσιάζει το Υπουργείο Παιδείας, να επισπευστούν όλες οι διαδικασίες που χρειάζονται, ώστε να υπάρξει αυτή η αναγνώριση, η απονομή των επαγγελματικών δικαιωμάτων που πλήττει και τους νέους αλλά και την πολιτεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο εάν επιθυμεί να προσθέσει κάτι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Όχι, κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεύτερη είναι η με αριθμό 2175/11.9.98 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ελευθέριου Παπανικολάου προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη λήψη μέτρων αύξησης της απορροφητικότητας των πόρων για την

παιδεία από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία έχει ως εξής:

"Επανεξιλημμένως έχουμε αναφερθεί στη χαμηλή απορροφητικότητα των κονδυλίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πρόσφατα ο Επίτροπος κ. Φλιν αναφέρθηκε στη χαμηλή απορροφητικότητα κονδυλίων που αφορούν την παιδεία και δήλωσε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα δώσει τα κονδύλια σε άλλη χώρα, λόγω της αδυναμίας της Κυβερνήσεως να τα απορροφήσει.

Κατόπιν της συγκεκριμένης αυτής δηλώσεως του κ. Φλιν ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

Θα δραστηριοποιηθεί το αρμόδιο Υπουργείο, έτσι ώστε να απορροφήσει τα κονδύλια που αναφέρονται στην παιδεία και να πάψει η Ελλάδα να αποτελεί ουραγό της Ευρώπης;".

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, η ερώτηση αυτή έχει επανεξιλημμένως απαντηθεί σε αυτήν την Αίθουσα και είμαι υποχρεωμένος για μία ακόμη φορά να δηλώσω ότι το Υπουργείο Παιδείας τα τελευταία δύο χρόνια κατέβαλε ιδιαίτερη προσπάθεια, να ενεργοποιήσει όσο το δυνατόν περισσότερο, σε μεγαλύτερη έκταση και σε μεγαλύτερη ένταση, το διοικητικό μηχανισμό του Υπουργείου Παιδείας, έτσι ώστε να φτάσουμε σήμερα σε ένα επιτυχές -με τα δεδομένα της Δημόσιας Διοίκησης- ποσοστό απορρόφησης των κονδυλίων που προβλέπονται από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για την παιδεία, στο 44%, με τα δεδομένα του μηνός Νοεμβρίου. Προβλέπεται δε, ότι μέχρι και τα τέλη του Δεκεμβρίου θα φτάσουμε στο 50%.

Ήδη, όμως, τα τριακόσια πενήντα περίπου δισεκατομμύρια (350.000.000.000) δραχμές, που απομένουν να απορροφηθούν από το ΕΠΕΑΕΚ, αυτό το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Εκπαίδευσης και Αρχικής Επαγγελματικής Κατάρτισης, έχουν ήδη δεσμευθεί σε προγράμματα που βρίσκονται στη φάση της υλοποίησης.

Θα ήθελα, επίσης, να υπενθυμίσω ότι στις 21.7.1998, όταν έγινε η τελική αναθεώρηση του ΕΠΕΑΕΚ, με κοινή συμφωνία με την αρμόδια Ευρωπαϊκή Επιτροπή Παρακολούθησης συνέβη το εξής: Με γνώμονα την ενίσχυση των προγραμμάτων για εξοπλισμό και υποδομές του εκπαιδευτικού συστήματος, όχι μόνο καταλήξαμε σε μία μείωση του συνολικού πακέτου πόρων για τη δημόσια εκπαίδευση της χώρας μας, αλλά αντίθετα αυξήσαμε κατά οκτώ δισεκατομμύρια (8.000.000.000) δραχμές το συνολικό ύψος των πόρων που πρόκειται να απορροφηθούν. Και αυτό αποτελεί ακόμα ένα δείγμα, από την πλευρά μάλιστα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Παρακολούθησης εφαρμογής του Προγράμματος, ότι η απορροφητικότητα βαίνει με πολύ ικανοποιητικούς ρυθμούς και θα καταλήξει σε μηδενικό αποτέλεσμα, δεν θα μείνει δηλαδή αναπορόφητος κανένας πόρος, γι'αυτό ακριβώς και δέχθηκε η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή την προσαύξηση των πόρων κατά οκτώ δισεκατομμύρια (8.000.000.000) δραχμές.

Ευχαριστώ.

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

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, η ερώτηση αυτή είχε γίνει από μένα το πρώτο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου. Δυστυχώς, δεν πήρα απάντηση. Και έρχεται σήμερα σ' αυτήν την Αίθουσα η ερώτηση υπό τη μορφή της εκπροθέσμου με το γνωστό σύστημα της κληρώσεως. Και εδώ φάνηκα τυχερός, για να πάρω την απάντηση από τον κύριο Υπουργό.

Είπε ότι έχει γίνει πολλές φορές συζήτηση. Εγώ ομολογουμένως δεν έχω πάρει την απάντηση. Αλλά θα χρησιμοποιήσω στοιχεία από τον ημερήσιο ηλεκτρονικό τύπο, από μαρτυρίες υπευθύνων του τομέα της παιδείας. Και ο ίδιος ο Επίτροπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο κ. Φλιν, είπε ότι το πρώτο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου η απορροφητικότητα ήταν 29%. Τριακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (350.000.000.000) δραχμές βαλτώνουν αυτήν τη στιγμή μέσα στα ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν τα παίρνει η πατρίδα μας, ενώ έχει τόσο μεγάλες ανάγκες και τόσο μεγάλα κενά στον

ευαίσθητο χώρο της παιδείας.

Τώρα ο κύριος Υπουργός λέει ότι τα στοιχεία λένε ότι η απορροφητικότητα είναι 44%. Εάν αυτό το άλμα πέτυχε το Υπουργείο Παιδείας μέσα σε λιγότερο από δύο μήνες, νομίζω ότι διεκδικούν το ρεκόρ Γκίνες και αξίζουν συγχαρητήρια. Πολύ φοβάμαι, όμως, ότι παραμένουμε στα ίδια επίπεδα. Και καθημερινώς ενημερωνόμαστε από όλες τις γωνίες της Ελλάδος για την κατάσταση που υπάρχει στην πατρίδα μας.

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

Αναφέρω ενδεικτικά ορισμένα παραδείγματα από το Νομό Μεσσηνίας, για να κυριολεκτήσω και να τεκμηριώσω την άποψή μου αυτή, για το μπάχαλο που υπάρχει στον τομέα της παιδείας. Είναι σωστό μία Κυβέρνηση του νέου Π.Α.Σ.Ο.Κ. ή του κ. Σημίτη να μην απορροφά τα ευρωπαϊκά κονδύλια, να δίνει 2,9% από το Α.Ε.Π. για την παιδεία και να βρίσκονται μαθητές σε σπήλαια-σχολεία στην πρωτεύουσα της Μεσσηνίας, στην Καλαμάτα, και να κυκλοφορούν οι καθηγητές με ομπρέλες και με μπότες; Είναι κατασταση αυτή τα 14ο, 20ο, 23ο και 24ο Δημοτικά Σχολεία Καλαμάτας να στεγάζονται ακόμη σε λυόμενα, ενώ κοντεύουμε να συμπληρώσουμε εικοσαετία από τους σεισμούς της Καλαμάτας;

Σήμερα το πρωί πήρα ένα υπόμνημα από το Σύλλογο Γονέων και Κηδεμόνων του 19ου Νηπιαγωγείου Καλαμάτας -γιατί ο κ. Αρσένης αρέσκεται να μας βομβαρδίζει επανειλημμένως με τις αναλογίες διδασκόντων διδασκομένων- όπου αναφέρει ότι μία νηπιαγωγός είναι για τριάντα ένα παιδιά. Θα έστελναν ο κ. Αρσένης ή ο κ. Ανθόπουλος τα παιδιά τους σε αυτό το νηπιαγωγείο; Ενδείκνυται αυτή η αναλογία για την εκπαίδευση, αλλά και από υγιεινής, θα έλεγα ως γιατρός, απόψεως; Πολύ φοβάμαι ότι η Κυβέρνηση πραγματικά δεν ζει την αγωνία, δεν ζει τη φωτιά που έχει ανάψει στα σχολεία και παραφρασμένα θα μπορούσα να αναφέρω το αρχαίο γνωμικό "των σχολείων υμών εμπιμπραμένων υμείς άδετε και περί άλλων μεριμνάτε και τирβάζετε".

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ! Δεν σημαίνει ότι εσείς πρέπει να απορροφήσετε μεγαλύτερα κονδύλια από εκείνα τα οποία δικαιούσθε. Τα υπερβήκατε.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε. Είναι γνωστή η ευαισθησία σας στα θέματα της παιδείας.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, ίσως δεν φταίει ο συνάδελφος, αλλά θα ήθελα να του υπενθυμίσω ότι στις 9 Νοεμβρίου σε αυτήν την Αίθουσα, το κόμμα του, η παράταξή του, η Νέα Δημοκρατία συζήτησε επερώτηση εφ' όλης της ύλης.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Δεν μου απαντήσατε, κύριε Υπουργέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Με συγχωρείτε, δεν ήσασταν εδώ να ακούσετε τη συζήτηση, όπου απαντήθηκαν όλα αυτά τα επί μέρους προβλήματα.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Σε μένα δεν έπρεπε να απαντήσετε; Είχα άδεια από τη Βουλή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Νομίζω, κύριε Πρόεδρε, εάν με την ευκαιρία της συζήτησης μία ερώτηση τη διευρύνουμε σε επερώτηση, ε, παραβιάζουμε τη διαδικασία αλλά και την ουσία του θέματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Φυσικά. Και γι' αυτό θα περιορισθούμε μόνο στο αντικείμενο το οποίο θίγει η ερώτηση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Λοιπόν, το ερώτημα το συγκεκριμένο το απάντησα. Θα ήθελα απλούστατα επιπροσθέτως να πω στον κύριο συνάδελφο ότι στην ερώτηση που είχε καταθέσει στις 11.9.98 το Υπουργείο είχε δώσει απάντηση στις 17.9.98.

Πρέπει, εν πάση περιπτώσει, έστω και καθυστερημένα, να είχε την απάντηση. Αλλά δεν πειράζει, αυτή η καθυστέρηση τον ωφέλησε, διότι τη συζητάει στην Ολομέλεια...

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Κύριε Υπουργέ... Δεν έχω πάρει απάντηση ακόμη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σας παρακαλώ, κύριε Παπανικολάου, μη διακόπτετε. Δεν γίνονται διακοπές κατ' αυτόν τον τρόπο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Παπανικολάου, βγαίνετε ωφελημένος, διότι τότε τα στοιχεία...

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Η παιδεία με ενδιαφέρει να ωφεληθεί...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ, κύριε Παπανικολάου! Τι είναι αυτά τα πράγματα; Ο κύριος Υφυπουργός σας άκουσε με προσοχή. Οφείλετε και εσείς με την ίδια προσοχή να τον παρακολουθήσετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Τι υπερβάλλων ζήλος πια! Την παιδεία στο διάστημα 1990-1993 την είδατε καθόλου; Να μην αναφέρω και εγώ διευρύνοντας την απάντησή μου, σε τι κακά χάλια την παραλάβαμε. Τώρα παριστάνετε τους "αγανακτισμένους πολίτικούς" για τα χάλια στα οποία την οδηγήσατε.

Πόσα σχολεία κτίστηκαν την τετραετία 1989-1993; Πόσα σχολεία κτίστηκαν από το 1993 μέχρι σήμερα; Οργασμός οικοδομικός έγινε στη σχολική στέγη.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Να απαντήσω;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Όχι, δεν μπορείτε να απαντήσετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Αλλά τα στοιχεία τα δώσαμε την ημέρα που εσείς απουσιάζατε. Επιτέλους σοβαρευτείτε!

Και ακούστε τώρα: Τριάντα εννέα τοις εκατό (39%) ήταν το ποσοστό απορρόφησης το Σεπτέμβριο...

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Κύριε Υπουργέ, όταν με προκαλεί, του απαντώ. Αυτός να σοβαρευτεί και να απαντά στις ερωτήσεις.

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

Κύριε Υπουργέ, χαμηλότερους τόνους!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Μα, κύριε Πρόεδρε, ο κύριος συνάδελφος δεν με αφήνει να ολοκληρώσω.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Δεν είναι έτσι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ, κύριε Παπανικολάου! Δεν έχετε το λόγο. Επιτέλους, δεν αφήνετε τον κύριο Υπουργό να μιλήσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Παπανικολάου, όταν προκαλείτε, να είστε έτοιμος να δεχθείτε και απάντηση στο δικό σας ύφος και περιεχόμενο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κι εσείς, κύριε Υπουργέ, χαμηλότερους τόνους. Δεν χρειάζεται να υψώνετε τη φωνή σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Σας απάντησα με απόλυτη ηρεμία στο περιεχόμενο της ερώτησής σας. Την κάνατε εσείς επερώτηση. Οφείλετε να εισπράξετε την απάντηση κι εγώ να την δώσω. Και σας την έδωσα. Επαναλαμβάνω ότι 39% ήταν το ποσοστό απορρόφησης στις 17 Σεπτεμβρίου 1998. Αυτή ήταν η απάντηση. Αργότερα, τον Οκτώβριο, ανέβηκε στο 40%. Και το Νοέμβριο φτάσαμε στο 44%. Και 50% θα φτάσουμε στα τέλη Δεκεμβρίου.

Εάν αυτό δεν σας ικανοποιεί, εμείς σας διαβεβαιώνουμε ότι με το τέλος του προγράμματος ΕΠΕΑΕΚ δεν θα υπάρχει πόρος αναπορρόφησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ολοκληρώστε, παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Και πήραμε άλλα οκτώ δισεκατομμύρια (8.000.000.000) δραχμές, γιατί προβλέπεται η απορρόφηση και αυτών των πόρων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Πάντως, δεν έπρεπε το ζήτημα αυτό να δώσει αφορμή για οξυμένη συζήτηση. Δεν χρειαζόταν αυτή η όξυνση από καμία πλευρά.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, ο κύριος Υπουργός ήρξαστο λόγων αδικιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Τρίτη είναι η με αριθμό 708/30.7.98 ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Απόστολου Τασούλα προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την άμεση ανέγερση νοσοκομείου στο Αγρίνιο.

Η ερώτηση του κ. Τασούλα σε περίληψη έχει ως εξής:

"Το δικαίο αίτημα των κατοίκων του Αγρινίου και της ευρύτερης περιοχής για την ανέγερση ενός νοσοκομείου δυναμικότητας τριακοσίων πενήντα κρεβατιών, με σύγχρονο τεχνολογικό εξοπλισμό, με πλήρη κάλυψη σε ιατρικό, νοσηλευτικό και βοηθητικό προσωπικό και με εύκολη πρόσβαση σ' αυτό, απέρριψε ο Υπουργός Υγείας και Πρόνοιας κατά την πρόσφατη επίσκεψή του στην πόλη.

Τη δικαιολογημένη αγανάκτηση των κατοίκων, οι οποίοι ταλαιπωρούνται αφάνταστα και πάντως δεν καλύπτονται από το υπάρχον παλιό νοσοκομείο, που έχει τεράστιες ελλείψεις σε προσωπικό και υποδομή, είναι μικρής δυναμικότητας (μόλις εκατό κρεβατιών) και η πρόσβαση σ' αυτό, εξαιτίας του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης, είναι δυσχερέστατη, καταγγέλλει το Εργατικό Κέντρο Αγρινίου, θυμίζοντας ταυτόχρονα πως το αίτημα αυτό προβάλλεται εδώ και μία εικοσαετία, ενώ το κυβερνών κόμμα σε κάθε προεκλογική περίοδο δεσμευόταν για την ικανοποίησή του.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός: εάν προτίθεται η Κυβέρνηση να αναθεωρήσει τη στάση της και ποια μέτρα πρόκειται να πάρει, ώστε να ξεκινήσουν άμεσα οι διαδικασίες για την ανέγερση νοσοκομείου στο Αγρίνιο, σύμφωνα με τις διεκδικήσεις των κατοίκων, αλλά και τις αλληλέγγυες προεκλογικές δεσμεύσεις της Κυβέρνησης".

Ο Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας κ. Νικόλαος Φαρμάκης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Πρόεδρε, εδώ και πολλά χρόνια υπάρχει πράγματι το αίτημα από κατοίκους του Αγρινίου, εκπροσώπους φορέων και άλλους παράγοντες της περιοχής για την ανέγερση νέου νοσοκομείου στην πόλη.

Τα Υπουργεία Υγείας και Πρόνοιας όλων των κυβερνήσεων, έχοντας μια γενική εικόνα των αναγκών της χώρας σε νοσοκομειακές κλίνες και ιεραρχώντας τις ανάγκες αυτές και τις προτεραιότητες αλλά και μέσα στις οικονομικές δυνατότητες των προγραμμάτων δημοσίων επενδύσεων, δεν συμπεριείχαβαν ποτέ σε πρόγραμμα την ανέγερση νέου νοσοκομείου στο Αγρίνιο.

Αντ' αυτού, ανηγέρθη και λειτουργεί νέο νοσοκομείο στην πόλη του Μεσολογίου, και έγιναν σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης της υποδομής στο Νοσοκομείο του Αγρινίου. Ανηγέρθη νέο τετράοροφο κτίριο για χειρουργεία και άλλες χρήσεις, ένα διάδρομο κτίριο για εξωτερικά ιατρεία και μία καινούρια πτέρυγα από δωρεά. Επίσης, διαμορφώνονται χώροι για την προμήθεια αζονικού τομογράφου, την επέκταση της μονάδας τεχνικού νεφρού και δρομολογούνται διαδικασίες για τη λειτουργία μονάδας εντατικής θεραπείας.

Είναι θέμα προς διερεύνηση, εάν πρέπει, εκτιμώντας και τις ανάγκες του μέλλοντος, το μέγεθος του νομού και του πληθυσμού, τη νοσηρότητα, ακόμη και ό,τι συμβαίνει σε άλλους νομούς με το ίδιο περίπου μέγεθος με το Νομό Αιτωλοακαρνανίας, να ανεγερθεί νέο νοσοκομείο στο Αγρίνιο. Απάντηση σε αυτό το ερώτημα δεν έχει δοθεί.

Το Υπουργείο, εν πάση περιπτώσει, δεν έχει αποφασίσει να ανεγείρει και δεύτερο νέο νοσοκομείο στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας. Ισχύει η θέση του προηγούμενου Υπουργού Υγείας και σήμερα.

Δεν είναι αληθές δε, αυτό που αναφέρει στο σκεπτικό της ερώτησής του ο κύριος συνάδελφος, ότι η Κυβέρνηση δεσμεύτηκε πολλές φορές σε προεκλογικές περιόδους για

την ανέγερση νέου νοσοκομείου. Αν αναφέρεται σε άγνωστες στην Κυβέρνηση δεσμεύσεις τοπικών κομματικών παραγόντων του ΠΑΣΟΚ, αυτό είναι άλλο ζήτημα. Δεν το γνωρίζω. Πάντως η Κυβέρνηση τέτοια δέσμευση δεν έχει αναλάβει και γι' αυτό δεν έχει συμπεριλάβει σε πρόγραμμα τη μελέτη και την ανέγερση νέου νοσοκομείου στο Αγρίνιο.

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

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Κύριε Υπουργέ, λέτε ότι ακόμα δεν εκτιμήσατε τα στοιχεία, αν χρειάζεται ή δεν χρειάζεται. Έχετε να κάνετε με ένα νομό διακοσίων τριάντα χιλιάδων κατοίκων, με το διπλανό Νομό Ευρυτανίας, που αντικειμενικά θα πηγαίνουν στο Αγρίνιο, όπως και με ένα μέρος της Φωκίδας. Πάρτε τα κρεβάτια που υπάρχουν στη χώρα και να τα κατανείμενε, για να δείτε ποια είναι η αναλογία στον πληθυσμό. Θα δείτε ότι χρειάζεται ένα νοσοκομείο χιλίων κλινών.

Επειδή ένα μέρος από αυτές τις κλίνες, πράγματι, πρέπει να είναι σε κεντρικότερα νοσοκομεία για ειδικές περιπτώσεις, τότε χρειάζεται ένα νοσοκομείο -οι φορείς σας λένε ότι είναι πολύ λίγα τα τριακόσια πενήντα- εξακοσίων ή επτακοσίων κλινών. Έχετε ένα νοσοκομείο εκατό κλινών, που όπως και να το κάνετε, δεν είναι μόνο ότι είναι παλιό. Δεν μπορεί να λειτουργήσει νοσοκομείο εκατό κλινών στις σημερινές συνθήκες. Δεν ξέρω τι θα γίνεται το 2100.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Υπάρχει και άλλο νοσοκομείο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Το ξέρω. Είναι εκατό χιλιόμετρα μακριά, άλλο ένα νοσοκομείο εκατό κλινών. Και εκείνο δεν μπορεί να λειτουργήσει. Όσοι ασχολούνται με αυτά, γνωρίζουν ότι νοσοκομεία εκατό κλινών δεν μπορούν να λειτουργήσουν. Επομένως είναι σαφής η ανάγκη να ανεγερθεί ένα νοσοκομείο. Αυτό που υπάρχει δεν μπορεί να ανακαινισθεί. Και αν ακόμα δεν είχατε δεσμευθεί εσείς ως Κυβέρνηση, ή τα στελέχη σας, τίποτα δεν αλλάζει αυτήν την αναγκαιότητα. Πρέπει να δεσμευθείτε και να το εντάξετε στο πρόγραμμά σας.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε συνάδελφε, άλλα γράφουμε και άλλα λέμε. Μας κατηγορείτε για αναξιοπιστία. Ότι δεσμευθήκαμε, ότι υποσχεθήκαμε και δεν εκτελέσαμε. Τώρα λέτε ότι, αν δεν το έχουμε κάνει, να δεσμευθούμε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Θα σας τη χαρίσουμε αυτήν την ποιή, αρκεί να φτιάξετε το νοσοκομείο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Πρέπει να συμφωνήσουμε επιτέλους.

Όσον αφορά τα στοιχεία που δώσατε. Υπάρχουν δύο νοσοκομεία στο νομό, εκατό κλινών, σε απόσταση εξήντα χιλιομέτρων το ένα από το άλλο. Σε απόσταση μισής ώρας από το Μεσολόγγι και μίας από το Αγρίνιο υπάρχει πλήρης ανάπτυξη Ιατρικής Σχολής και πανεπιστημιακού τριτοβάθμιου νοσοκομείου στην Πάτρα. Τα νοσοκομεία, κύριε συνάδελφε, είναι πολύ ακριβές μονάδες. Δεν μπορούμε να λέμε, φτιάξτε ένα σε κάθε πόλη, όταν μάλιστα υπάρχουν και οι συνθήκες τοπικιστικοί ανταγωνισμοί που λένε, γιατί να μη γίνει στο Μεσολόγγι και να γίνει στο Αγρίνιο και το αντίστροφο.

Πρέπει οπωσδήποτε να βελτιώσουμε την υποδομή. Αυτό το κάνουμε. Δεν ισχυρίστηκα ότι δεν εκτιμήσαμε τις ανάγκες και τις εκτιμούμε τώρα, για να δούμε τι θα κάνουμε. Έθεσα ένα ρητορικό ερώτημα. Είπα ότι είναι ερευνήσιμο, αν πρέπει να γίνει νέο νοσοκομείο στο Αγρίνιο. Αν θέλετε ευθέως την άποψή μου, σας λέω ότι δεν πρέπει. Με τη βελτίωση της υποδομής αυτού του νοσοκομείου με το διπλανό στο Μεσολόγγι, που είναι καινούριο και λειτουργεί και με την Πάτρα σε απόσταση αναπνοής, δεν υπάρχει θέμα ανάπτυξης νέας υποδομής στο Αγρίνιο, δεν ξέρω για πόσα χρόνια. Νομίζω ότι η απάντησή μου είναι σαφής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Τέταρτη είναι η με αριθμό 2390/17.9.98 ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Φώτη Κουβέλη προς τον Υπουργό

Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη λήψη μέτρων προστασίας των νέων από παραπλανητικό διαφημιστικό υλικό των ιδιωτικών ινστιτούτων επαγγελματικής κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.).

Η παραπάνω ερώτηση σε περίληψη έχει ως εξής:

"Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός: αν πραγματοποιείται έλεγχος στο διαφημιστικό υλικό των ιδιωτικών Ι.Ε.Κ., προκειμένου να προστατεύονται οι νέες και οι νέοι από παραπλανητικό διαφημιστικό υλικό και να μπορούν να κάνουν τις επιλογές τους με πραγματικά δεδομένα και στοιχεία, με την αυτονόητη επισημάνση ότι ο τρόπος διαφήμισης, εμφάνισης και προβολής των ιδιωτικών Ι.Ε.Κ. πρέπει να είναι απόλυτα σύννομος και να σέβεται την αγωνία των νέων για το μέλλον τους".

Μέσα σε έξι σειρές ένα πλήρες νόημα, ένα πλήρες περιεχόμενο. Υπόδειγμα και επίκαιρης ερώτησης και τακτικής ερώτησης. Να αναρτηθεί στις πέντε εισόδους της Βουλής.

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Υφυπουργός Παιδείας κ. Ανθόπουλος έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, τα θέματα τα σχετικά με τη διαφήμιση, την προβολή και την ίδρυση των Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης, κατά συντομογραφία (Ι.Ε.Κ.), διέπονται από τις αρχές που καθορίζονται από τη σχετική νομοθεσία περί αθεμίτου ανταγωνισμού και από τους ειδικούς νόμους, όπως είναι ο νόμος που είναι δημοσιευμένος στο ΦΕΚ 722/96 και η υπουργική απόφαση 4565/93. Στην υπουργική απόφαση και το άρθρο 23 υπογραμμίζεται ότι μεταξύ των παραβάσεων των Ι.Ε.Κ. συγκαταλέγονται οι παραβάσεις που αφορούν τις διαφημίσεις, την εμφάνιση και την προβολή του Ι.Ε.Κ. ως προς το περιεχόμενό του και επίσης ως προς το χρόνο έναρξης των διαφημίσεων, καθώς και κάθε εμφάνισης και προβολής του Ι.Ε.Κ.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Οργανισμού Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης, μέσω της αρμοδίας διεύθυνσης γίνεται πάντοτε ο έλεγχος του διαφημιστικού υλικού πριν την προβολή ή την εμφάνισή του Ι.Ε.Κ. Σε περίπτωση ανακολούθιας της εμφάνισης ή της προβολής του Ι.Ε.Κ., με τις υποδείξεις του Οργανισμού κινείται η διαδικασία που προβλέπεται κατά περίπτωση για την εφαρμογή αυτών εδώ των διατάξεων.

Θα ήθελα να επισημάνω ποιες είναι οι κυρώσεις. Οι κυρώσεις είναι σοβαρές. Ξεκινούν από μία έγγραφη επίπληξη, αλλά αμέσως μετά προχωρούν σε χρηματικό πρόστιμο που φθάνει τα πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) δραχμές κατά παράβαση, στην προσωρινή άρση της άδειας λειτουργίας του Ι.Ε.Κ., από ένα μέχρι και πέντε εξάμηνα κατάρτισης και τέλος στην οριστική άρση της άδειας λειτουργίας ιδιωτικού Ι.Ε.Κ.

Είναι προφανές ότι το Υπουργείο Παιδείας έχει δώσει όχι μόνο την απόφαση αυτή στον Οργανισμό, αλλά και τη σχετική εντολή να την υλοποιεί σε κάθε περίπτωση, κατά την οποία διαπιστώνεται μία τέτοια παράβαση.

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

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Ειλικρινά, δεν πίστευα ότι ο κύριος Υφυπουργός θα με παρέπεμπε στο κείμενο του νόμου, το οποίο είναι γνωστό. Πολύ δε περισσότερο είναι γνωστό σε εκείνον που επιχειρεί να ελέγξει την Κυβέρνηση στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου. Εν πάση περιπτώσει, ενώ σας ευχαριστώ, κύριε Υφυπουργέ, για την υπόμνηση, για άλλη μία φορά, του τι λέει ο νόμος.

Το ερώτημά μου δεν είναι αυτό. Το ερώτημά μου είναι αν και εσείς διαπιστώσατε παραπλανητική διαφήμιση, αν διαπιστώσατε να υπόσχονται Ι.Ε.Κ. επίγειους επαγγελματικούς παραδείσους στους νέους και στις νέες της χώρας και, εν πάση περιπτώσει, τι έκανε ο Οργανισμός και το Υπουργείο Παιδείας για την εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας, η οποία -επαναλαμβάνω- είναι γνωστή.

Γνωρίζετε πολύ καλά ότι ο Ο.Ε.Ε.Κ. στο πρόσφατο παρελθόν απηύθυνε συστάσεις και επεσήμανε την ύπαρξη

παραβάσεων εκ μέρους κάποιων Ι.Ε.Κ., αναφορικά με παραπλανητικό διαφημιστικό υλικό. Δεν είναι ένα παραμύθιον ζήτημα η υπόθεση αυτή. Αντιλαμβάνεστε ότι κανένας δεν δικαιούται να παίζει με την αγωνία των νέων ανθρώπων για το μέλλον τους. Εσείς δεν έχετε διαπιστώσει παραπλανητικό υλικό; Δεν διαπιστώσατε από τα εκπεμπόμενα από τη τηλεόραση διαφημιστικά μηνύματα να υπόσχονται -επιτρέψτε μου την έκφραση- "λαγούς με πετραχήλια" σε αυτούς τους ανθρώπους, οι οποίοι δεν βρήκαν ανοικτές τις πόρτες των Α.Ε.Ι. και προσέτρεξαν στα Ι.Ε.Κ.;

Εν πάση περιπτώσει, όταν σας έκανα την ερώτηση, ήταν και ο κατάλληλος χρόνος και δεν απαντήσατε. Ήταν κατάλληλος, διότι ήταν η περίοδος των εγγραφών στα ΙΕΚ. Τώρα έχουν τελειώσει οι εγγραφές. Ό,τι έγινε, έγινε. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, για να μην τρέχετε πίσω από τα γεγονότα, έστω και αυτήν την ώρα πάρτε τα μέτρα σας, προκειμένου να αποφευχθούν παρόμοιες καταστάσεις και στο μέλλον.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, κατανοώ το ενδιαφέρον του συναδέλφου, αλλά μην αδικεί και το ενδιαφέρον της πολιτείας, όσον αφορά τη λειτουργία των ιδιωτικών ΙΕΚ, τα οποία βρίσκονται ανταγωνιστικά απέναντι από τα δημόσια ΙΕΚ.

Αυτήν τη στιγμή πρέπει να γνωρίζετε ότι με την αύξηση των δημοσίων ΙΕΚ αντιμετωπίζουμε έναν εσωτερικό, θα έλεγα, πόλεμο από την πλευρά ιδιωτικών των ΙΕΚ. Υπάρχει -σας το λέω να το ξέρετε- διότι στα πλαίσια του θεμιτού ανταγωνισμού περιήλθαν σε δυσμενή θέση.

Εκείνο που θα ήθελα από την πλευρά σας είναι να διατυπώσετε και κάποιες συγκεκριμένες καταγγελίες. Να τις μεταφέρετε εδώ, προκειμένου και εγώ επί συγκεκριμένων καταγγελιών να το πω.

ΦΩΤΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Τις έχω.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Εγώ δεν μπορώ να είμαι τηλεθεατής των διαφημίσεων για τα ΙΕΚ.

ΦΩΤΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Οφείλετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Υπάρχει ο Οργανισμός. Υπάρχουν πολίτες οι οποίοι μπορούν να κάνουν χρήση των δικαιωμάτων τους στα πλαίσια της προστασίας του καταναλωτή, να ενεργοποιήσουν τους μηχανισμούς ελέγχου, τόσο των Διευθυντών Κατάρτισης όσο και του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΕΚ, και από εκεί και πέρα, πραγματικά, εάν διαπιστωθεί αδράνεια ή υπεκφυγή του Οργανισμού, να ασκήσει το δέοντα έλεγχο, τότε πραγματικά μπορούμε να μιλήσουμε και για συγκεκριμένες ευθύνες.

Εγώ θα χαρώ πολύ να βοηθήσετε προς αυτήν την κατεύθυνση το Υπουργείο Παιδείας και τον Οργανισμό. Σας ευχαριστώ.

ΦΩΤΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Εσείς δεν καταδεχθήκατε να μου δώσετε απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Κουβέλη, κάντε μου τη χάρη, δεν θα έχουμε διάλογο τώρα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των αναφορών και ερωτήσεων δεύτερου κύκλου:

Πρώτη είναι η υπ' αριθμ. 518/33/23-7-98 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Βασίλειου Κεδίκογλου προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την αποκέντρωση των λειτουργιών της δικαιοσύνης, παράλληλα με την αποκέντρωση της διοίκησης.

Η ερώτηση του κ. Κεδίκογλου σε περίληψη έχει ως εξής:

"Από την εμπειρία, την πρακτική και τις συζητήσεις για την Αναθεώρηση του Συντάγματος στη Βουλή προέκυψε ανάγκη η αναγκαιότητα αποκεντρωτικής λειτουργίας της δικαιοσύνης, παράλληλα με την αποκέντρωση της διοίκησης. Προέκυψε η αναγκαιότητα της ίδρυσης στις περιφέρειες και στους νομούς, εφετείων και πολλών πρωτοδικείων.

Χωρίς αποκεντρωμένη λειτουργία της δικαιοσύνης, η αποκέντρωση

της κεντρικής διοίκησης και της αυτοδιοίκησης καθίσταται γράμμα κενό.

Ο αριθμός και η θέση των βαθμίδων της δικαιοσύνης, έχοντας άμεση σχέση και με τη συγκέντρωση των πληθυσμών και τη συνεκτικότητα των περιοχών, είναι ζήτημα μίας μελέτης χωροταξικής προέλευσης και προορισμού, οικονομικών και κοινωνικών επιδράσεων, και το ΥΠΕΧΩΔΕ ως υπεύθυνο έχει βαρύνοντα λόγο.

Στα πλαίσια αυτά απαιτούνται τακτικά πολυμελή εφετεία στη Λαμία και στη Χαλκίδα για όλην την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος και πολυμελή πρωτοδικεία στις ευρύτερες ενότητες των δήμων του Νομού Εύβοιας. Απαιτούνται πολυμελή πρωτοδικεία, πλην της Χαλκίδας, στην Ιστιαία, στην Κάρυστο και στην Κύμη.

Το αίτημα θεμελιώνεται στον εκσυγχρονισμό της χωροταξικής οργάνωσης της χώρας μας, στις επιβλαβείς για την εθνική οικονομία δαπάνες κυκλοφορίας και διαμετακομιστικές πληρωμές, στην αδικαιολόγητη ταλαιπωρία των πολιτών και ειδικότερα για την Εύβοια, στις πολύ μεγάλες αποστάσεις των οικισμών από τη Χαλκίδα και τις γεωγραφικές δυσχέρειες του νομού. Η αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης στην πρωτεύουσα και οι εξ αυτής αδικαιολόγητες δαπάνες κάθε φύσεως, προϋποθέτει τη μείωση των αιτιών μετάβασης των πολιτών σε αυτήν.

Τέλος, η αναγγελία ίδρυσης στα πλαίσια κοινωνικών επαφών μεταβατικού εφετείου στη Χαλκίδα είναι όχι μόνο ανεπαρκής αλλά και προσβλητική για το λαό".

Ο Υπουργός Δικαιοσύνης κ. Ευάγγελος Γιαννόπουλος έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, πολιτική της Κυβερνήσεως είναι η αποσυμφόρηση των μεγάλων εφετείων της χώρας και ο εκσυγχρονισμός της δικαιοσύνης σε όλους τους τομείς και σε όλους τους θεσμούς της. Βεβαίως, είναι ανάγκη να γίνουν νέα εφετεία, όχι όμως και πρωτοδικεία.

Εφετείο ζητά η Τρίπολη. Εφετείο ζητά η Καλαμάτα. Εφετείο ζητά η Χαλκίδα, η Θήβα, η Λειβαδιά, το Μεσολόγγι, το Ηράκλειο, το Αγρίνιο.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Κύριε Υπουργέ, το έχετε υποσχεθεί για την Καλαμάτα.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Εγώ δεν το ζητάω, γιατί φοβάμαι ότι θα μου το φτιάξετε!

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Τα Γιάννενα έχουν Εφετείο! Θέλει και η Ηγουμενίτσα Εφετείο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σας παρακαλώ, κύριοι! Δεν συμμετέχετε στη συζήτηση!

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Κύριε συνάδελφε, δεν μπορεί να γίνουν εφετεία χωρίς να έχουμε, πρώτον Εφέτες. Να έχουμε δικαστικούς υπαλλήλους. Δικαστικούς επιμελητές. Να έχουμε δηλαδή τους λειτουργούς εκείνους, δικηγόρους, βέβαια, έχουμε πολλούς, οι οποίοι θα υπαχθούν υπό τη διαδικασία ή τη λειτουργία, ακριβώς, των δικαστηρίων αυτών.

Είναι γεγονός ότι η Χαλκίδα έχει τις περισσότερες υποθέσεις και ποινικές και αστικές και διοικητικές από τους δύο νομούς που υπάγονται βεβαίως στο Εφετείο Αθηνών. Να έχει ελπίδες.

Υπάρχει μία επιτροπή, κύριε Κεδίκογλου, η οποία λειτουργεί από δεκαπενθημέρου, η οποία θα αποφασίσει. Και το Υπουργείο Δικαιοσύνης θα δρομολογήσει τις λύσεις εκείνες, οι οποίες χρειάζονται.

Πρωτοδικεία καινούρια δεν μπορούμε να αναπτύξουμε, διότι δεν έχουμε δικαστές, δεν έχουμε δικαστικούς υπαλλήλους, δεν έχουμε δικαστικούς επιμελητές, τα όργανα εκείνα τα οποία χρειάζονται, ακριβώς, για τη στελέχωση των υπηρεσιών των δικαστηρίων. Ύστερα οι αποστάσεις κατέστησαν πάρα πολύ μικρές με την ανάπτυξη της συγκοινωνίας και δεν μπορεί να επιβαρυνθεί περαιτέρω ο προϋπολογισμός του κράτους όσον αφορά το Υπουργείο Δικαιοσύνης.

Αν ήσαστε χτες εδώ στην ανάπτυξη της ομόφωνης εισήγησης της διακομματικής επιτροπής για τα θέματα των

σωφρονιστικών καταστημάτων, του σωφρονιστικού συστήματος, για την αντεγκληματική πολιτική, την πρόληψη, την καταστολή κλπ., θα είχατε βεβαίως περιορισθεί εκείνοι που ζητάτε εφετεία σε κάθε πρωτεύουσα.

Να έχετε ελπίδες, κύριε Κεδίκογλου. Τίποτε άλλο δεν μπορώ να κάνω επί του παρόντος. Μέχρι τέλους του έτους θα αποφασιστεί πού θα γίνει το Εφετείο εκείνο που θα αποσυμφορήσει μεγάλη ομάδα δικών ή υποθέσεων δικών. Διότι πρέπει να γίνει αποσυμφόρηση του Εφετείου Αθηνών. Βεβαίως, έχει εξαγγελθεί η ίδρυση εφετείου στη Λαμία και εντός δεκαπενθημέρου θα έχει τελειώσει και η διαδικασία. Να περιμένουμε, όμως, αν έχουμε δικαστές, να αρχίσει και η λειτουργία τους.

Αυτά έχω να πω, κύριε συνάδελφε. Τα άλλα, βεβαίως, που λέτε εδώ, "εις τον καιρόν". Δηλαδή έχουμε καιρό να κουβεντιάσουμε.

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

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, η απάντηση του Υπουργείου Δικαιοσύνης κάθε άλλο παρά ικανοποιητική είναι. Συμβαίνει να έχουμε μεγάλη διαφορά αντιλήψεων σχετικά με την αποκεντρωμένη λειτουργία του κράτους και της πολιτείας. Συμβαίνει να διαφωνούμε ριζικά, γιατί η συνταγματική επιταγή είναι η αποκεντρωμένη λειτουργία του κράτους και ένας από τους μοχλούς του κράτους είναι η δικαιοσύνη. Δεν μπορούμε να μιλάμε για αποκεντρωση χωρίς αποκέντρωση της δικαιοσύνης. Δεν είναι επιχείρημα το ότι δεν έχουμε δικαστές. Οι δικαστές παράγονται, και αν θέλουμε μπορούμε να παράγουμε πολλούς. Δεν μπορεί να αντιληφθεί κανείς πώς πολλές εξαγγελίες επιτρέπουν τη δημιουργία εφετείων όταν δεν έχουν γίνει μελέτες. Ας γίνει μία μελέτη χωροταξική και να δείτε ποιο είναι οικονομικότερο, τα πιο πολλά εφετεία ή τα λιγότερα εφετεία;

Αλλά οφείλουμε να δεχθούμε -και να το πει ευθέως ο κύριος Υπουργός- πώς μπορεί στην Αθήνα να μην υπάρχει Πρωτοδικείο στο Περιστέρι, να μην υπάρχει στην ανατολική Αττική, να μην υπάρχει στη δυτική και τη νότια Αττική τουλάχιστον πρωτοδικείο; Σε ποια χώρα του κόσμου υπάρχει αυτή η συγκέντρωση; Και πώς μπορούμε να μιλάμε για αποκέντρωση; Πώς είναι δυνατόν να τλαιπωρούνται οι κάτοικοι της Ιστιάδας, να τρέχουν τριακόσια πενήντα χιλιόμετρα για να πάνε σε ένα εφετείο και λόγω χάρη της Βοιωτίας να κάνουν εξήντα χιλιόμετρα και στην Ευρώπη να κάνουν μόνο τριάντα χιλιόμετρα; Είναι πέρα ως πέρα διαφορετική η άποψη η δική μας από αυτή που έχει ο κύριος Υπουργός. Δικαιολογώ και αιτιολογώ την άποψή μου σε όλο μου το κείμενο και θα παρακαλέσω να κατατεθεί στα Πρακτικά όλο το κείμενο της ερώτησης, με την ανάλυση που έχω κάνει, κύριε Πρόεδρε.

Πρέπει να πω στον κύριο Υπουργό ότι οφείλει να αναμετρηθεί με το συνδικαλιστικό κίνημα των δικαστών και εισαγγελέων και δικηγόρων, διότι αυτήν τη στιγμή όσα είπατε δεν είναι παρά μία εξάρτηση της Κυβέρνησης από τα συνδικαλιστικά κινήματα δικαστών, δικηγόρων και εισαγγελέων και τίποτα περισσότερο. Σε τίποτα δεν είναι ικανοποιητική. Δεν φέρατε κανένα, μα κανένα απολύτως οικονομικό ή κοινωνικό στοιχείο που να μη δικαιολογεί να γίνουν τουλάχιστον δύο εφετεία σε κάθε περιφέρεια. Δεν είπατε κανείς σε κάθε νομό. Δεν μπόρεσε κανείς να καταλάβει σε ποια πόλη του κόσμου είναι τέσσερα εκατομμύρια κάτοικοι ουσιαστικά με ένα πρωτοδικείο και ένα εφετείο.

Μη μιλάμε, λοιπόν, για αποκέντρωση και για αποκεντρωμένη λειτουργία του κράτους, μη μιλάμε για σεβασμό στους θεσμούς, για σεβασμό του Συντάγματος ή του λαού της Εύβοιας, ο οποίος τλαιπωρείται περισσότερο από οποιονδήποτε άλλον. Μας χωρίζει μια αβυσσαλέα διαφορά αντιλήψεων, σε ό,τι αφορά την αποκεντρωμένη λειτουργία. Σας ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασιλείος Κεδίκογλου καταθέτει για τα Πρακτικά τη σχετική ερώτηση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Υπουργός Δικαιοσύνης έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Κύριε Πρόεδρε, απήντησα. Είναι θέμα προϋπολογισμού και οικονομικών δυνατοτήτων, για να μπορέσει κανείς να κάνει αυτά που θέλει ο κ. Κεδίκογλου. Είπα ότι Εφετεία θα γίνουν, και μάλιστα εντός του έτους, όπου πρέπει. Πρωτοδικεία δεν πρόκειται να γίνουν το γε νυν έχον, διότι δεν έχουμε δικαστές, δικαστικούς υπαλλήλους, δικαστικούς επιμελητές. Και για να έχουμε δικαστές, δικαστικούς υπαλλήλους και δικαστικούς επιμελητές πρέπει να έχουμε και χρήματα. Και χρήματα το γε νυν έχον δεν υπάρχουν με εγγεγραμμένες πιστώσεις στον κρατικό προϋπολογισμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεύτερη και τελευταία είναι η με αριθμό 3132/22-10-98 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Νικολάου Παπαφιλιππου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για την περικοπή των συντάξεων των συνταξιούχων που εργάζονται για την καταπολέμηση της ανεργίας.

Η ερώτηση του κυρίου Βουλευτή έχει ως εξής:

"Εκπληκτοι οι συνταξιούχοι παρακολουθούν την πρόθεση της Κυβέρνησης να κόψει ή να περιορίσει τις συντάξεις όσων απ'αυτούς εργάζονται. Πλέον αυτού η κοινή γνώμη παρακολουθεί το εκσυγχρονιστικό ΠΑΣΟΚ στην απόπειρά του να ελέγξει τις δαπάνες του κράτους περικόπτοντας συντάξεις, κλείνοντας καταστήματα συνταξιούχων και καταστρέφοντας επιχειρήσεις που διατηρούν ή συμμετέχουν συνταξιούχοι.

'Αποψη πολλών είναι ότι η Κυβέρνηση, πριν πάρει οποιαδήποτε σχετική απόφαση, έχει χρέος να ενημερώσει το λαό. Επειδή είναι άδικο και παραπλανητικό να επικαλείται η Κυβέρνηση το ανύπαρκτο κοινωνικό της πρόσωπο, μια που είναι αδύναμη να περιορίσει την ανεργία και ανάγκη να συνεφέρει τα οικονομικά των ασφαλιστικών ταμείων, οι αρμόδιοι Υπουργοί πρέπει να ενημερώσουν το λαό για τα μέτρα που πρόκειται να λάβουν, πριν ταβάλουν με τους άμοιρους συνταξιούχους.

Για τους παραπάνω λόγους:

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

1. Αν είναι νόμιμο συνταγματικά και νομοθετικά τεκμηριωμένο το δικαίωμα της Κυβέρνησης να καταργήσει ή να περικοπεί τις συντάξεις όσων εκ των συνταξιούχων εργάζονται και με βάση ποιες διατάξεις του Α.Κ. και του Συντάγματος μπορεί η Κυβέρνηση να αποφασίζει περικοπή συντάξεων.

2. Αν είναι δίκαιο και νόμιμο να αποφασίζει η Κυβέρνηση για την τύχη των εισφορών που έχουν καταβάλει οι εργαζόμενοι επί τόσα χρόνια για τη σύνταξή τους.

3. Αν μέσα στα πλαίσια εξοικονόμησης δαπανών και περιορισμού της ανεργίας προτίθεται η Κυβέρνηση να απολύσει τους πολυθεσίτες και να περιορίσει τις δαπάνες από τους πάσης φύσεως συμβούλους της, που λυμαινούνται το κράτος προσφέροντας υπηρεσίες με το κινητό τηλέφωνο και με χρέωση του δημοσίου".

Ο Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων έχει το λόγο.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Κύριε συνάδελφε, το κείμενο της ερωτήσεώς σας, που δεν αναγνώσθηκε ολόκληρο, διότι ήταν εκτενέστατο, με βάζει στον πειρασμό να απαντήσω λίγο σκληρά. Δεν θα το κάνω εκ συμπαθείας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σε περίληψη ήταν η ερώτηση.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Βεβαίως, γιατί ήταν πολύ εκτενή.

Βλέπω ότι μόλις προηγουμένως εξήλθε της Αιθούσης ο κ. Σιούφας, ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος. Θα ήταν καλύτερα ίσως να ήταν εδώ, για να επιβεβαιώσει του λόγου το αληθές, ότι, πρώτον, με τη νομοθεσία της Νέας Δημοκρατίας, το ν. 2084/92, ισχύει ήδη η περικοπή των συντάξεων σε όσους εργάζονται ενώ είναι συνταξιούχοι. Και μάλιστα είναι πολύ αυστηρότερη η ρύθμιση απ'αυτήν που θα εισηγηθούμε εμείς -αναφέρω στους μισθωτούς, στους ασφαλισμένους του ΙΚΑ- εντός των ημερών, πιθανότατα και αύριο που

κατατίθεται το σχέδιο νόμου το ασφαλιστικό, που θα έρθει για συζήτηση και ψήφιση στη Βουλή.

Δεύτερον, σε όλα τα κράτη του κόσμου υπάρχει ανάλογη ρύθμιση.

Τρίτον, εμείς έχουμε ως μεγαλύτερο πρόβλημα αυτήν τη στιγμή την ανεργία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Τότε, όμως, εσείς είχατε διαφορετικές απόψεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν έχετε το λόγο, κύριε Γκελεστάθης.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Και τώρα έχουμε διαφορετικές, διότι εμείς θεσπίζουμε ένα πλαφόν. Να η διαφορά μας αμέσως. Εμείς μιλάμε για διακόσιες χιλιάδες και άνω.

Αλλά πέρα απ' αυτό, που θα το συζητήσουμε πολύ σύντομα με το σχέδιο νόμου, που θα έρθει προς συζήτηση, εσείς επικαλείσθε και τη συνταγματική διάταξη. Βεβαίως υπάρχει συνταγματική διάταξη στο άρθρο 22, ότι το κράτος εγγυάται την κοινωνική ασφάλιση. Οφείλει να προστατεύει την κοινωνική ασφάλιση, όπως ο νόμος ορίζει όμως. Και τα δικαστήρια παγίως δέχονται και ο Άρειος Πάγος και το Συμβούλιο της Επικρατείας ότι η Κυβέρνηση με τη νομιμοποίηση που έχει και η Βουλή, που ψηφίζει τους νόμους, μπορεί διά νόμου να αναφέρεται, ακόμα και να ρυθμίζει αναδρομικά σχέσεις, οι οποίες έχουν ήδη διαφορετικά ρυθμιστεί και επί τα χείρω, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο και δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά.

Διότι το πρόβλημα, κύριε Παπαφιλίππου, είναι προφανώς το οικονομικό πρόβλημα, πόσο αντέχουν οι ασφαλιστικοί οργανισμοί, όταν και στη χώρα μας, όπως σε όλες τις προηγμένες χώρες του κόσμου, η μετατροπή των συνθηκών και των δεδομένων έχει κλονίσει τα κοινωνικοασφαλιστικά συστήματα. Διότι ξέρετε πολύ καλά ότι το μεγάλο πρόβλημα στα κοινωνικοασφαλιστικά συστήματα έχει δημιουργηθεί από το γεγονός ότι έχουμε αυξημένη και παρατεταμένη ανεργία, από το γεγονός ότι έχουμε γήρανση του πληθυσμού, ωρίμανση των συστημάτων και μεγάλη ευτυχώς επιμήκυνση του μέσου όρου ζωής. Είναι προϋποθέσεις, που μεταβάλλουν τη δομή του κοινωνικοασφαλιστικού συστήματος, που στηρίζεται στο αναδιανεμητικό σύστημα, που σημαίνει ότι πληρώνουν οι εργαζόμενοι, για να απολαμβάνουν οι συνταξιούχοι. Το σύστημα όμως -και δεν είναι δικό μας μόνο αυτό το σύστημα, όλη η Ευρώπη έχει αναδιανεμητικό σύστημα, δεν ισχύει το κεφαλοποιητικό που ισχύει στις ιδιωτικές εταιρείες- δεν μπορεί να ανταπεξέλθει με τα δεδομένα τα δημογραφικά, όπως εξελίσσονται και με την αυξημένη και παρατεταμένη ανεργία. Γι' αυτό και η Κυβέρνησή μας παίρνει μέτρα. Θα τα συζητήσουμε πολύ σύντομα αυτά της πρώτης φάσης των παρεμβάσεών μας στο ασφαλιστικό σύστημα.

Θα έλεγα ότι ο τελευταίος που θα εδικαιούτο να κατακρίνει την Κυβέρνηση για αυστηρότητα, σε ό,τι αφορά ρυθμίσεις που αναφέρονται στο κράτος κοινωνικής προστασίας ευρύτερα και ειδικότερα στο κοινωνικοασφαλιστικό σύστημα, θα ήταν το κόμμα σας, το οποίο όπως θυμάστε, αυγουσιάντικα, νύκτωρ, έφερε δύο πολύ σκληρούς νόμους. Εμείς ήμασταν τότε αντίθετοι. Δεν έχω κανένα δισταγμό να σας πω ότι οι ορισμένες από τις διατάξεις εκείνων των νόμων ήταν θετικές, όχι όμως όλες και γι' αυτό τροποποιούμε αρκετές. Αλλά εν πάση περιπτώσει, δεν θα μπορούσατε να μας αποδώσετε, νομιμοποιούμενοι σε τούτο, σκληρότητα κοινωνική σε μας, όπως το κάνετε στην έγγραφη ερώτησή σας.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ, κύριε Υφυπουργέ, έχει τελειώσει προ πολλού ο χρόνος σας.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ορίστε, κύριε Παπαφιλίππου, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, η απάντηση του κυρίου Υπουργού είναι ασαφής, αυθαίρετη και με γενικόλογες.

Δεν θα περίμενα, κύριε Υπουργέ, από εσάς τουλάχιστον, που ξέρω

ότι είσθε συγκροτημένος, να απαντήσετε κατ' αυτόν τον τρόπο. Δέχθηκα δε και μια καθυστερημένη έγγραφη απάντηση, που με παραπέμπετε σε ορισμένες αποφάσεις του '60, του '64. Δεν μας ομιλείτε για τη νέα νομολογία.

Εγώ δεν σας κρύβω το εξής: Πρόσφατα, με απόφαση της ολομέλειας του Συμβουλίου Επικρατείας -που είναι ένα ανώτατο δικαστήριο της χώρας μας και οι αποφάσεις έχουν θέση νόμου- κηρύχθηκε αντισυνταγματική και συνεπώς άκυρη μια διάταξη περί ισότητος του εφάπαξ, του ν. 2084.

Θέλω να σας πω ότι οι εισφορές των εργαζομένων είναι, κύριε Υφυπουργέ, ανταποδοτικές. Δεν νοείται μεταξύ των εργαζομένων και των ασφαλιστικών ταμείων να υπάρχει μια συγκεκριμένη συμφωνία και να έρχεται μετά η εκάστοτε Κυβέρνηση και να λέει ότι "αυτά για τα οποία πλήρωσες επί τριάντα χρόνια δεν ισχύουν, σου περικόπτω τώρα τη σύνταξη, σου περικόπτω το εφάπαξ". Με τίποτα δεν στέκουν αυτά τα πράγματα, κύριε Υφυπουργέ.

Σας παραπέμπω και στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εσείς αναφέρεστε σε νομοθεσία ελληνική πριν από το 1970 και το τελευταίο Σύνταγμα είναι του 1986. Είναι αντισυνταγματικές αυτές οι πράξεις, τις οποίες πάτε να κάνετε, διότι αντιβαίνουν στο άρθρο 4 του Συντάγματος περί ίσης μεταχείρισης των πολιτών.

Εδώ συμβαίνει, κύριε Υφυπουργέ, το εξής: Άνθρωποι οι οποίοι υπηρέτησαν τα αυτά χρόνια στις ίδιες θέσεις, με τις ίδιες προϋποθέσεις και βγήκαν σε σύνταξη δύο - τρία χρόνια αργότερα, παίρνουν περισσότερα, ενώ αυτοί που βγήκαν γρηγορότερα, παίρνουν λιγότερα κατά 20%. Αντιλαμβάνεστε, κύριε Υφυπουργέ, ότι όλα αυτά δεν στέκουν. Εδώ κάνετε μια κατάχρηση των εισφορών των εργαζομένων. Να σας πω ότι διά νόμου καθορίζεται το ύψος και η φύση των αποδοχών των συνταξιούχων. Όμως, ένας νόμος ο οποίος γίνεται, όταν αποφασίζεται, όταν συγκροτείται το ασφαλιστικό ταμείο.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σας δόθηκε και εσάς η σχετική ανοχή κατ'αναλογία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, αφήστε με να ολοκληρώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Τι να ολοκληρώσετε; Σε ποιο στάδιο να ολοκληρώσετε; Έχουμε και άλλο αντικείμενο, κύριε Παπαφιλίππου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Ο κύριος Υφυπουργός μίλησε τεσεράμισι λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κάντε μου τη χάρη, κύριε Παπαφιλίππου. Δεν θα αναλώσουμε το χρόνο σε υπέρβαση και κατάχρηση δικαιώματος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Συνεπώς, κύριε Υφυπουργέ, σκεφθείτε το καλά, διότι αυτές οι αποφάσεις, τις οποίες θα πάρετε, πολύ σύντομα θα κηρυχθούν άκυρες από τα ανώτατα δικαστήρια της χώρας. Εγώ είμαι σίγουρος γι' αυτό το πράγμα. Αφήστε τι έκανε η Νέα Δημοκρατία και πώς τα έκανε κλπ. Αυτά είναι υπεκφυγές και τίποτα άλλο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Παπαφιλίππου, πάντα με δυσχέρεια τερματίζετε το λόγο σας.

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Αγαπητέ συνάδελφε, αν έχετε τον αριθμό της αποφάσεως, να μου τον δώσετε και να διαβάσετε και την περικοπή που είπατε, αλλά χαμηλώσατε τον τόνο της φωνής, για να φανεί ότι η απόφαση αυτή, στην οποία αναφέρεστε, αναφέρεται σε διάταξη του ν. 2084/1992, του δικού σας νόμου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Τι σημασία έχει, κύριε Υφυπουργέ; Εκεί είναι το θέμα σας;

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Κύριε συνάδελφε, δεν είναι εκεί. Αφήστε να σας απαντήσω. Εάν υπάρχει μια απόφαση, παρακαλώ να μου δώσετε τον αριθμό. Γιατί όταν μιλάμε για δικαστικές

αποφάσεις, πρέπει να δίνουμε και τους αριθμούς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Την αναζήτησα, δεν έχει καθαρογραφεί. Πήγα σήμερα στο Σ.τ.Ε.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Εν πάση περιπτώσει, όταν θα δω την απόφαση αυτή -δεν ξέρω αν είναι τμήματος, ολομελείας κλπ.- θα δούμε πώς έχει το πράγμα. Εν πάση περιπτώσει, σας επαναλαμβάνω, η απόφαση αναφέρεται σε διάταξη του ν.2084/92, όχι σε διάταξη δικού μας νόμου, που ψήφισε η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ.

Τώρα πρέπει να σας πω ότι το ανταποδοτικό σύστημα, που λέτε, δεν είναι ακριβές. Δεν είναι ακριβές ότι αντιστοιχούν οι εισφορές προς τις παροχές. Αλίμονο στους συνταξιούχους αν ήταν έτσι. Σας πληροφορώ π.χ. ότι η κατώτατη σύνταξη του ΙΚΑ, που φθάνει στις εκατόν δέκα χιλιάδες (110.000) δρχ., αν δεν υπήρχε ως θεσμός που υπάρχει μόνο στη χώρα μας και είναι διάταξη νόμου που έχει κάνει η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, το μεγαλύτερο μέρος, περίπου το 70% των συνταξιούχων, που παίρνουν την κατώτατη σύνταξη, που είναι περίπου το 65% του συνόλου, θα έπαιρνε σύνταξη πολύ μικρότερη, θα έπαιρνε την οργανική σύνταξη, που είναι της τάξεως των πενήντα, εξήντα, εβδομήντα χιλιάδων (50.000, 60.000, 70.000) δραχμών. Το υπόλοιπο είναι επιδότηση, επειδή το κράτος κοινωνικής προστασίας, στο οποίο πιστεύει το ΠΑΣΟΚ, θέλησε να ενισχύσει τους κατώτερους συνταξιούχους, όπως έκανε και με το ΕΚΑΣ πρόσφατα η Κυβέρνηση Σημίτη. Και έχουμε ήδη φθάσει να καλύψουμε τα είκοσι ημερομίσθια ανειδίκευτου εργάτη και να τα υπερβούμε, αν συνυπολογίσουμε και τη μείωση της τιμής των φαρμάκων που έχουν οι συνταξιούχοι του ΕΚΑΣ, που θεσπίζουμε τώρα με το σχέδιο νόμου που κατατίθεται αύριο στη Βουλή, καλύπτοντας έτσι το πάγιο αίτημα των εργαζομένων να επανασυνδεθεί η κατώτατη σύνταξη με τα είκοσι ημερομίσθια του ανειδίκευτου εργάτη, πράγμα που επίσης η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είχε καταργήσει και είχε φθάσει στα δεκαέξι ημερομίσθια.

Θέλω να πω, κύριε συνάδελφε -και εγώ δεν έχω καμιά διάθεση

αντιδικίας- ότι δεν είναι ακριβές ότι υπάρχει ανταπόδοση εισφορών και παροχών. Επειδή ζούμε σε κράτος ευρωπαϊκό, σε κράτος που ενδιαφέρεται για την κοινωνική προστασία, είναι μεγαλύτερες οι παροχές από τις εισφορές. Και ορθά συμμετέχει και το δημόσιο κατά το 1/3, με τη δική σας νομοθεσία, με το ν. 2084. Να, μια θετική διάταξη συμμετοχής του κράτους κατά το 1/3, διότι δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί διαφορετικά το μεγάλο πρόβλημα, όπως σας το εξέθεσα και στην πρωτολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ολοκληρώστε, κύριε Υπουργέ.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Τελειώνοντας, θα ήθελα να σας πω ότι η κοινωνική ευαισθησία, που διακρίνει την Κυβέρνηση του Κώστα Σημίτη, αποδεικνύεται καθημερινά με τα μέτρα που παίρνουμε, αλλά και με τις διατάξεις του σχεδίου νόμου που σήμερα κατατίθεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Υπουργέ, δεν έχετε άλλο χρόνο, σας παρακαλώ.

Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των αναφορών και ερωτήσεων.

Παρακαλώ το Σώμα να εγκρίνει άδεια απουσίας στο εξωτερικό του συναδέλφου κ. Δημητρίου Παντερμαλή.

Εγκρίνει το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

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

Επίσης, έχω τη χαρά να ανακοινώσω ότι από τα δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας εξήντα πέντε μαθητές και πέντε συνοδοί- καθηγητές του 2ου ΤΕΛ Χαλανδρίου, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ".

Τους καλωσορίζουμε στο Κοινοβούλιο.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: "Οργάνωση του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις".

Κύριε Υπουργέ, έχετε καμία νομοτεχνική παρατήρηση επ' αυτού του σχεδίου νόμου;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, χρησιμοποιείται η λέξη "ΕΛΤΑ" με δυο τελείες. Σύμφωνα με τον ιδρυτικό νόμο του ΕΛΤΑ, δεν πρέπει να έχει τελείες. Επομένως, όπου γράφεται "ΕΛΤΑ", πρέπει να είναι χωρίς τελείες.

Δεύτερον, χρησιμοποιείται σε μερικά σημεία ο πληθυντικός "τα ΕΛΤΑ", ενώ σύμφωνα με το νόμο είναι "ο ΕΛΤΑ". Γι' αυτό παρακαλώ όπου εμφανίζεται άρθρο να φαίνεται ότι είναι "ο ΕΛΤΑ", να είναι αρσενικό. Πρέπει τα ρήματα και οι πτώσεις να προσαρμοστούν στο "ο ΕΛΤΑ".

Τελειώνοντας τη συζήτηση, χρησιμοποίησα τη λέξη "οργανισμός", σύμφωνα με την πρόταση που έκανε η υπηρεσία σας, αλλά θα πρέπει να απαλείψουμε τη λέξη "οργανισμός", γιατί θα δημιουργήσει σύγχυση. Είναι "ο ΕΛΤΑ", ο οποίος είναι ανώνυμη εταιρεία.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Δεν μπορεί να πάει "ο ΕΛΤΑ". 'Η θα είναι "τα ΕΛΤΑ" ή "ο Οργανισμός ΕΛΤΑ".

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κατά το νόμο, είναι "ο ΕΛΤΑ". Αυτό το κοίταξα, κύριοι συνάδελφοι και αυτή είναι η διατύπωση. Ρωτήσαμε και τους νομικούς του ΕΛΤΑ και το είδαμε αυτό.

Στο άρθρο 19 παράγραφος 1, θα γράψουμε ότι "φορέας παροχής καθολικής υπηρεσίας είναι τα Ελληνικά Ταχυδρομεία (ΕΛΤΑ)".

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: 'Αρα, σωστά είναι "τα ΕΛΤΑ".

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα είναι "τα Ελληνικά Ταχυδρομεία", "ο ΕΛΤΑ". 'Ετσι είναι η διατύπωση του νόμου, κύριε συνάδελφε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Επικαλείται τον ιδρυτικό νόμο ο κύριος Υπουργός, ο οποίος έτσι το αναγράφει.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Επίσης, στο άρθρο 20 παράγραφος 3, είχαμε γράψει ότι "η σύσταση αυτού του ειδικού λογαριασμού θα λειτουργήσει από το έτος 2000". Θα γραφεί "θα γίνει από το έτος 2000".

Στο άρθρο 21 παράγραφος 3, είχαμε γράψει "συνομολόγησε", ενώ είναι "συνομολογεί".

Επίσης, για καλύτερη διαμόρφωση, η τροπολογία, η οποία περιελήφθη ως άρθρο 30, είναι προτιμότερο να μπει στο άρθρο 26 στην παράγραφο 3 ως περίπτωση ε', γιατί είναι συνέχεια εκείνων των περιπτώσεων. 'Ετσι η περίπτωση ε' αναριθμείται.

Τέλος, το άρθρο 31 να γίνει άρθρο 30.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Είναι νομοτεχνικές οι παρατηρήσεις του κυρίου Υπουργού.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ορίστε, κύριε Γκελεστάθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, απλώς θέλω να επισημάνω την προχειρότητα, με την οποία η Κυβέρνηση επιχειρεί τη νομοθετική πρωτοβουλία της και αυτό αποδεικνύεται περίτρανα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Αυτές είναι νομοτεχνικές παρατηρήσεις και το ξέρετε. Είναι πάγια η πρακτική σε αυτήν τη Βουλή να γίνονται αυτές οι νομοτεχνικές παρατηρήσεις. Και εσείς έχετε φέρει...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου δώσατε το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ναι, αλλά σας τον

έδωσα για να προσθέσετε, αν έχετε, καμιά νομοτεχνική παρατήρηση και όχι για να κάνετε αγόρευση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μιλούμε και οι δύο ταυτόχρονα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Μα, κάνετε αγόρευση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Αφήστε με να πω δύο λόγια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ορίστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, στην τελευταία συνεδρίαση που συζητήσαμε το νομοσχέδιο αυτό ο κύριος Υπουργός έκανε τις διορθώσεις και προσέθεσε στο άρθρο 26 και στα επόμενα, τη λέξη "οργανισμός", πράγμα το οποίο ήταν λάθος, διότι ο ΕΛΤΑ είναι πράγματι οργανισμός, αλλά όταν αναφέρεται ο οργανισμός ρητά, είναι αδόκιμη η διατύπωση "ο Οργανισμός ΕΛΤΑ" και σωστά διορθώνεται τώρα.

Θέλω, λοιπόν, με την ευκαιρία αυτή, να επισημάνω το γεγονός ότι τα νομοσχέδια έρχονται στη Βουλή με πολύ μεγάλη προχειρότητα και ξέρετε πώς υποβαθμίζει αυτό, κύριε Πρόεδρε, τη λειτουργία του Σώματος και ιδίως τη νομοθετική εργασία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Αυτά λέγονται σε άλλο στάδιο συζήτησης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Με την ευκαιρία αυτή, κύριε Πρόεδρε, θα πρέπει να απευθύνετε υποδείξεις στους κυρίους Υπουργούς να φέρνουν με μεγαλύτερη επιμέλεια τα νομοσχέδια στη Βουλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Αυτά λέγονται κατά τη συζήτηση επί της ουσίας, όχι κατά την τυπική διαδικασία που κυρώνουμε το κείμενο ενός νομοσχεδίου. Δεν είναι σωστό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κάναμε τόσες επισημάνσεις κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού που αποδεικνύεται ότι ομιλούμε σε ώτα μη ακουόντων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν είναι σωστό να μιλάμε επί της ουσίας, στην περίπτωση που ψηφίζουμε το σύνολο ενός νομοσχεδίου.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο με τις νομοτεχνικές τροποποιήσεις τις οποίες έκανε ο κύριος Υπουργός;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία και στο σύνολο με τις νομοτεχνικές τροποποιήσεις τις οποίες έκανε ο κύριος Υπουργός.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Οργάνωση του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις" έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

"Οργάνωση του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Σκοπός - Ορισμοί

1. Σκοπός του παρόντος νόμου είναι η οργάνωση του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και η θέσπιση κανόνων λειτουργίας του, ώστε να διασφαλιστεί η παροχή καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας και να ρυθμιστεί η παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών από τις ταχυδρομικές επιχειρήσεις.

2. Για την εφαρμογή του παρόντος οι όροι που χρησιμοποιούνται στις διατάξεις του έχουν την ακόλουθη έννοια:

α. Ταχυδρομικές υπηρεσίες: Οι βασικές και οι λοιπές ταχυδρομικές υπηρεσίες.

β. Βασικές ταχυδρομικές υπηρεσίες: Οι υπηρεσίες περισυλλογής, διαλογής, μεταφοράς και διανομής των ταχυδρομικών αντικειμένων.

γ. Λοιπές ταχυδρομικές υπηρεσίες: Οι υπηρεσίες, που δεν

ανήκουν στις βασικές ταχυδρομικές και έχουν σχέση, κυρίως, με ειδικής επείγουσας διαβίβασης αντικείμενα, παρακολουθούμενα από ειδικό σύστημα παρακολούθησης και εντοπισμού, με διαφημιστικά αντικείμενα χωρίς διεύθυνση, με την προετοιμασία των ταχυδρομικών αντικειμένων και την ανταλλαγή εγγράφων.

δ. Δημόσιο ταχυδρομικό δίκτυο: Το σύνολο της οργάνωσης και των, κάθε είδους, μέσων και προσώπων που χρησιμοποιεί ο φορέας παροχής της καθολικής υπηρεσίας και επιτρέπουν μεταξύ άλλων:

- την περισυλλογή των ταχυδρομικών αντικειμένων για τα οποία προβλέπεται υποχρέωση παροχής καθολικής υπηρεσίας από τα σημεία πρόσβασης σε όλη την επικράτεια,

- τη μεταφορά και διεκπεραίωσή τους από το σημείο πρόσβασης στο ταχυδρομικό δίκτυο ως το κέντρο διανομής,

- τη διανομή τους στη διεύθυνση που αναγράφεται στο αντικείμενο.

ε. Σημεία πρόσβασης: Οι συγκεκριμένες εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των γραμματοκιβωτίων είτε σε δημόσιους χώρους είτε σε χώρους του φορέα παροχής της καθολικής υπηρεσίας, όπου οι χρήστες μπορούν να καταθέτουν ταχυδρομικά αντικείμενα στο δημόσιο ταχυδρομικό δίκτυο.

στ. Περισυλλογή: Η συλλογή των ταχυδρομικών αντικειμένων από τα γραμματοκιβώτια.

ζ. Διανομή: Η διαδικασία που περιλαμβάνει τη διαλογή στο επιφορτισμένο με την οργάνωση της διανομής κέντρο, καθώς και την επίδοση των ταχυδρομικών αντικειμένων στους παραλήπτες.

η. Ταχυδρομικό αντικείμενο: Αντικείμενο με συγκεκριμένο παραλήπτη, αποστέλλόμενο υπό την τελική του μορφή, στην οποία το αναλαμβάνει ο φορέας παροχής της καθολικής υπηρεσίας. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν - πέραν των αντικειμένων αλληλογραφίας - βιβλία, κα- τάλογοι, εφημερίδες, περιοδικά, ταχυδρομικά δέματα μέχρι 20 χιλιογράμμων που περιέχουν εμπορεύματα - με ή χωρίς εμπορική αξία - καθώς και τα κείμενα που έχουν διαβιβασθεί μέσω της διαδικασίας του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου από τη στιγμή που, υπό την τελική τους μορφή, εγκλείονται σε φάκελο προς επίδοση.

θ. Αντικείμενο αλληλογραφίας: Οποιοδήποτε μέσο επι- κοινωνίας υπό γραπτή μορφή, που μεταφέρεται και παραδίδεται στη διεύθυνση την οποία έχει αναγράψει ο αποστολέας στο ίδιο το αντικείμενο ή στη συσκευασία του. Τα βιβλία, οι κατάλογοι, οι εφημερίδες και τα περιο- δικά δεν θεωρούνται αντικείμενα αλληλογραφίας.

ι. Συστημένη αποστολή: Υπηρεσία που συνίσταται στη, με κατ' αποκοπή, εγγύηση έναντι των κινδύνων κλοπής, απώλειας ή καταστροφής και η οποία παρέχει στον αποστολέα, εφόσον το ζητήσει, απόδειξη της κατάθεσης του ταχυδρομικού αντικειμένου και, ενδεχομένως, της επίδοσής του στον παραλήπτη.

ια. Αποστολή με δηλωμένη αξία: Η υπηρεσία που συνίσταται στην ασφάλιση του ταχυδρομικού αντικειμένου για την αξία που δηλώνεται από τον αποστολέα, σε περίπτωση απώλειας, κλοπής ή καταστροφής.

ιβ. Διασυνοριακό ταχυδρομείο: Το ταχυδρομείο από ή προς άλλο Κράτος - Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης από ή προς τρίτη χώρα.

ιγ. Ανταλλαγή εγγράφων: Υπηρεσία που παρέχει τα μέσα και τις εγκαταστάσεις για την κατάθεση από τον αποστολέα και την παραλαβή από τον παραλήπτη, οι οποίοι είναι συνδρομητές της υπηρεσίας αυτής, των ταχυδρομικών τους αντικειμένων.

ιδ. Φορέας καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας: Ο φορέας ο επιφορτισμένος από το Ελληνικό Κράτος με την εξασφάλιση της παροχής καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας.

ιε. Άδεια: Ατομική πράξη από την οποία απορρέουν δικαιώματα και υποχρεώσεις που προσιδιάζουν στον τομέα των ταχυδρομικών υπηρεσιών, βάσει της οποίας οι επιχειρήσεις επιτρέπεται να παρέχουν ταχυδρομικές υπηρεσίες και η οποία έχει τη μορφή είτε γενικής είτε ειδικής άδειας.

ιστ. Καταληκτικά τέλη: Η αμοιβή του φορέα παροχής καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τη διανομή της εισερχόμενης διασυνοριακής αλληλογραφίας που

αποτελείται από ταχυδρομικά αντικείμενα τα οποία αποστέλλονται από άλλο Κράτος-Μέλος ή από τρίτη χώρα.

ιζ. Αποστολέας: Κάθε πρόσωπο από το οποίο προέρχονται τα ταχυδρομικά αντικείμενα.

ιη. Χρήστης: Κάθε πρόσωπο, στο οποίο ως αποστολέα ή παραλήπτη παρέχεται ταχυδρομική υπηρεσία.

ιθ. Βασικές απαιτήσεις: Οι λόγοι γενικού συμφέροντος που μπορούν να οδηγήσουν στην επιβολή όρων σχετικών με την παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών χωρίς οικονομικό χαρακτήρα. Οι λόγοι αυτοί είναι: το απόρρητο της αλληλογραφίας, η ασφάλεια της λειτουργίας του δικτύου σε ό,τι αφορά τη μεταφορά επικίνδυνων ουσιών και, σε αιτιολογημένες περιπτώσεις, η προστασία του περιβάλλοντος, η χωροταξία και η προστασία των δεδομένων. Η τελευταία περιλαμβάνει την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, την εμπιστευτικότητα των διαβιβαζόμενων ή αποθηκευόμενων πληροφοριών, καθώς και την προστασία της ιδιωτικής ζωής.

κ. Επιχείρηση: Κάθε φυσικό πρόσωπο και κάθε οργάνωση ή ένωση προσώπων, με ή χωρίς νομική προσωπικότητα, που έχουν κερδοσκοπικό σκοπό. Στην έννοια της επιχείρησης εντάσσεται και κάθε δημόσιος οργανισμός που έχει δική του νομική προσωπικότητα ή εξαρτάται από αρχή που έχει νομική προσωπικότητα.

κα. Ταχυδρομική επιχείρηση: Κάθε επιχείρηση που παρέχει ταχυδρομικές υπηρεσίες.

κβ. Τομέας παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών: Το σύνολο της οργάνωσης και των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται από ιδιωτικούς ή δημόσιους φορείς και όργανα και αφορούν τις βασικές και τις λοιπές ταχυδρομικές υπηρεσίες.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται σε κάθε μορφής δραστηριότητα δημόσιων ή ιδιωτικών φορέων στον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.

2. Από τις διατάξεις του νόμου αυτού εξαιρούνται:

α. Τα αυτοτελή δίκτυα των ελληνικών ενόπλων δυνάμεων.

β. Η επίσημη αλληλογραφία του Ελληνικού ή άλλου κράτους, η οποία διακινείται μέσω διπλωματικών σάκων.

Άρθρο 3

Γενικές αρχές

1. Η ανάπτυξη δραστηριότητας στον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών εξασφαλίζει στους χρήστες την απόλαυση του δικαιώματος καθολικής υπηρεσίας, όπως η υπηρεσία αυτή προσδιορίζεται στο επόμενο άρθρο.

2. Η άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας στον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών προϋποθέτει γενική ή ειδική άδεια σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 12 και επόμενα του παρόντος και τελεί υπό την εποπτεία του Κράτους.

Η ανάπτυξη δραστηριότητας στην Ελλάδα στον τομέα των ταχυδρομικών υπηρεσιών από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε κράτη που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση ασκείται σύμφωνα με τις διεθνείς δεσμεύσεις της χώρας και με τον όρο της αμοιβαιότητας τηρουμένων των υποχρεώσεων της χώρας έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3. Η πρόσβαση και η χρήση των ταχυδρομικών υπηρεσιών είναι ελεύθερη, εφόσον τα ταχυδρομικά αντικείμενα πληρούν τις προδιαγραφές που απαιτούνται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Περιορισμοί στην πρόσβαση και τη χρήση των ταχυδρομικών υπηρεσιών επιτρέπονται μόνο για τους ακόλουθους λόγους:

α. Ασφάλεια της λειτουργίας του ταχυδρομικού δικτύου και των απασχολούμενων στις ταχυδρομικές υπηρεσίες προσώπων.

β. Προστασία του απορρήτου της ταχυδρομικής επικοινωνίας.

4. Οι ταχυδρομικές επιχειρήσεις υποχρεούνται:

α. Να παρέχουν ταχυδρομικές υπηρεσίες με τους όρους και τις προϋποθέσεις γενικής ή ειδικής άδειας.

β. Να τηρούν, κάτω από ανάλογες συνθήκες, τις αρχές της ίσης μεταχείρισης και της μη διάκρισης των χρηστών.

γ. Να λειτουργούν εντός των πλαισίων και των αρχών προστασίας του υγιούς ανταγωνισμού.

δ. Να διασφαλίζουν το απόρρητο της ταχυδρομικής επικοινωνίας, να σέβονται την ιδιωτική ζωή των πολιτών και να διαφυλάττουν τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας τους. Στις υποχρεώσεις του εδαφίου αυτού υπόκειται και το προσωπικό των ταχυδρομικών επιχειρήσεων.

5. Σε περίπτωση πολέμου, επιστράτευσης ή κατάστασης έκτακτης ανάγκης το Κράτος δύναται να θέτει υπό την άμεση ή έμμεση διοίκησή του τμήμα ή το σύνολο των ταχυδρομικών δραστηριοτήτων οποιουδήποτε φορέα. Η λήψη του μέτρου αυτού και ο χρόνος διάρκειάς του αποφασίζεται από το Υπουργικό Συμβούλιο ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στις περιπτώσεις αυτές ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να αναστείλει τη λειτουργία ορισμένων ταχυδρομικών επιχειρήσεων ή ορισμένων τμημάτων του ταχυδρομικού δικτύου ή την παροχή ορισμένων ταχυδρομικών υπηρεσιών.

Άρθρο 4

Καθολική Ταχυδρομική Υπηρεσία

1. Στους χρήστες ταχυδρομικών υπηρεσιών, ανεξάρτητα από το σημείο της ελληνικής επικράτειας, στο οποίο βρίσκονται, παρέχονται μονίμως και σε τιμές προσιτές, υπηρεσίες συγκεκριμένης ποιότητας.

2. Οι χρήστες έχουν δικαίωμα να απολαμβάνουν καθολικές ταχυδρομικές υπηρεσίες. Το δικαίωμα εξασφαλίζεται:

α. Με τον καθορισμό της πυκνότητας των σημείων επαφής, πρόσβασης και περισυλλογής με βάση τις ανάγκες των χρηστών.

β. Με την πραγματοποίηση μίας περισυλλογής και μίας κατ' οίκον διανομής για κάθε πρόσωπο για όλες τις εργάσιμες ημέρες και τουλάχιστον για πέντε (5) ημέρες την εβδομάδα-πλην εξαιρετικών περιστάσεων ή γεωγραφικών συνθηκών, που αξιολογεί ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με απόφασή του καθορίζονται, κατά παρέκκλιση, οι προσήκουσες εγκαταστάσεις.

γ. Με την παροχή στους χρήστες ιδίων υπηρεσιών κάτω από συγκρίσιμες συνθήκες.

δ. Με την παροχή υπηρεσιών χωρίς διακρίσεις και ιδιαίτερα για λόγους πολιτικούς, θρησκευτικούς ή ιδεολογικούς.

ε. Με την παροχή υπηρεσιών κατά τρόπο συνεχή με εξαίρεση την περίπτωση ανωτέρας βίας.

στ. Με την παροχή υπηρεσιών εξελισσόμενων ανάλογα με τα τεχνικά και οικονομικά δεδομένα, τις κοινωνικές συνθήκες και τις ανάγκες των χρηστών.

3. Το δικαίωμα των χρηστών για καθολική ταχυδρομική υπηρεσία δεν εμποδίζει το Κράτος να λαμβάνει μέτρα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του δημόσιου συμφέροντος που αφορούν ειδικότερα τη δημόσια ηθική, τη δημόσια ασφάλεια, τις έρευνες για εγκλήματα και τη δημόσια τάξη.

4. Η καθολική ταχυδρομική υπηρεσία περιλαμβάνει:

α. Την περισυλλογή, τη μεταφορά, τη διαλογή και τη διανομή των ταχυδρομικών αντικειμένων βάρους έως 2 χιλιόγραμμων.

β. Τη συλλογή, τη μεταφορά, τη διαλογή και τη διανομή των ταχυδρομικών δεμάτων βάρους έως 20 χιλιόγραμμων.

γ. Τις υπηρεσίες των συστημένων και των αποστολών με δηλωμένη αξία.

δ. Τα όρια βάρους των στοιχείων α' και β' της παρούσας παραγράφου μπορούν να μεταβάλλονται σε ειδικές περιπτώσεις με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Με όμοια απόφαση μπορεί να εγκρίνεται η δωρεάν παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών σε άτομα τυφλά ή με σοβαρά προβλήματα όρασης.

5. Η καθολική υπηρεσία που ορίζεται στο παρόν άρθρο περιλαμβάνει τόσο εθνικές όσο και διασυνοριακές υπηρεσίες.

6. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται μετά από γνώμη της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.), καθορίζονται:

α. Οι ποιοτικές προδιαγραφές υπό τις οποίες προσφέρεται η καθολική υπηρεσία από το φορέα παροχής της με βάση το είδος των ταχυδρομικών αντικειμένων, το χρόνο διεκπεραίωσής τους, καθώς και την αξιοπιστία και κανονικότητα των υπηρεσιών.

β. Ο τρόπος και οι διαδικασίες ελέγχου για τη διαπίστωση των επιπέδων ποιότητας και η δημοσίευση των σχετικών αποτελεσμάτων.

Άρθρο 5

Διασφάλιση καθολικής υπηρεσίας

1. Για τη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας του φορέα παροχής καθολικών υπηρεσιών, αλλά και την παροχή ικανοποιητικών ταχυδρομικών υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια διατηρείται το αποκλειστικό δικαίωμα στην περισυλλογή, μεταφορά, διαλογή και διανομή των αντικειμένων αλληλογραφίας με διεύθυνση, των οποίων η τιμή είναι κατώτερη από το πενταπλάσιο της τιμής μίας επιστολής πρώτης μονάδας βάρους και ζυγίζουν κάτω από 350 γραμμάρια.

2. Τα επιφυλασσόμενα στο φορέα καθολικής υπηρεσίας αποκλειστικά δικαιώματα της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού αφορούν και στο διαφημιστικό και διασυνοριακό ταχυδρομείο μέσα στα όρια βάρους και τιμής που ορίζονται στην παράγραφο αυτή.

3. Η διάταξη της παραγράφου 1 δεν εφαρμόζεται για:

α) αντικείμενα αλληλογραφίας που μεταφέρονται από τον ίδιο τον αποστολέα προς ιδίαν του χρήση ή από τρίτους που ενεργούν αποκλειστικά εξ ονόματος του αποστολέα,

β) αντικείμενα αλληλογραφίας που μεταφέρονται από τρίτο πρόσωπο για λογαριασμό του αποστολέα στις πλησιέστερες εγκαταστάσεις του φορέα παροχής καθολικών υπηρεσιών για κατάθεση,

γ) αντικείμενα αλληλογραφίας που κατατίθενται από τον αποστολέα ή από τρίτο πρόσωπο που ενεργεί αποκλειστικά για λογαριασμό του, σε εγκαταστάσεις ανταλλαγής εγγράφων και παραλαμβάνονται από τον παραλήπτη ή από τρίτο πρόσωπο που ενεργεί αποκλειστικά για λογαριασμό του υπό την προϋπόθεση ότι ο αποστολέας και ο παραλήπτης χρησιμοποιούν αυτή την υπηρεσία κατά τρόπο συνεχή ύστερα από σχετική σύμβαση,

δ) αντικείμενα που παραλαμβάνονται από τρίτο πρόσωπο από τις γραμματοθυρίδες του φορέα παροχής καθολικών υπηρεσιών για λογαριασμό του παραλήπτη,

και,

ε) υπηρεσιακή αλληλογραφία σιδηροδρομικών, ακτοπλοϊκών και αεροπορικών εταιριών, εφόσον μεταφέρεται από τα ίδια μέσα της εταιρίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΠΑΡΟΧΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 6

Αρμοδιότητες του Υπουργείου Μεταφορών

και Επικοινωνιών

1. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών ασκεί στον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

α. Χαράσσει στο πλαίσιο των αποφάσεων του Υπουργικού Συμβουλίου και των κυβερνητικών συλλογικών οργάνων την εθνική πολιτική και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της.

β. Προτείνει στη Βουλή τα σχέδια νόμων και εκδίδει κάθε

διάταξη κανονιστικού περιεχομένου ή συμπράττει στην έκδοσή τους σε θέματα του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.

γ. Εκπροσωπεί την Ελλάδα στους διεθνείς οργανισμούς στον τομέα των ταχυδρομικών υπηρεσιών και αποτελεί την Εθνική Αρχή του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.

δ. Ενισχύει την επιστημονική έρευνα και ανάπτυξη της ταχυδρομικής υποδομής.

ε. Παρέχει κάθε συνδρομή στην Ε.Ε.Τ.Τ. για την εκπλήρωση της αποστολής της.

στ. Ασκήει εποπτεία στον τομέα των ταχυδρομικών υπηρεσιών σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

ζ. Αναθέτει σε ορισμένο φορέα την άσκηση καθολικής υπηρεσίας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 19 του παρόντος νόμου και συνάπτει με το φορέα αυτόν το Συμβόλαιο Διοίκησης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 10 του ίδιου άρθρου.

η. Ορίζει την πυκνότητα των σημείων επαφής και πρόσβασης του φορέα παροχής καθολικών υπηρεσιών.

θ. Ορίζει την ελάχιστη συχνότητα περισυλλογής και διανομής των ταχυδρομικών αντικειμένων.

ι. Εγκρίνει τυχόν εξαιρέσεις ως προς τη συχνότητα της περισυλλογής, διανομής και τις τυχόν παρεκκλίσεις από την υποχρέωση για κατ' οίκον διανομή.

ια. Καθορίζει τις μεταβολές των ορίων βάρους της καθολικής υπηρεσίας.

ιβ. Ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Ένωση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του φορέα παροχής των καθολικών υπηρεσιών.

ιγ. Καθορίζει τις προδιαγραφές ποιότητας της καθολικής υπηρεσίας και τις εξαιρέσεις από αυτές.

ιδ. Χορηγεί τις ειδικές άδειες.

ιε. Επιβάλλει για τη διασφάλιση των βασικών απαιτήσεων όρους σχετικά με την παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών.

ιστ. Ασκήει κάθε άλλη αρμοδιότητα που προβλέπεται από ισχύουσες διατάξεις.

2. Τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών στην άσκηση των αρμοδιοτήτων του επικουρεί η Γενική Γραμματεία Επικοινωνιών.

Άρθρο 7

Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.)

1. Εθνική ρυθμιστική αρχή του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών είναι η Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, που συστάθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου δεύτερου του ν. 2246/1994 "Οργάνωση και λειτουργία του τομέα τηλεπικοινωνιών" και η οποία μετονομάζεται σε "Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων" (Ε.Ε.Τ.Τ.)

2. Το στοιχείο Γ' της παραγράφου 3 του άρθρου δεύτερου του ν. 2246/1994 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Γ. Η Ε.Ε.Τ.Τ., ως ρυθμιστική αρχή, είναι αρμόδια για την εποπτεία της τηλεπικοινωνιακής και της ταχυδρομικής αγοράς."

3. Το στοιχείο Δα' της παραγράφου 3 του άρθρου δεύτερου του ν. 2246/1994, που αντικαταστάθηκε από την παράγραφο 3 του άρθρου 5 του ν. 2366/1995, αντικαθίσταται ως εξής:

"Δ. α) Για τη στελέχωση της Ε.Ε.Τ.Τ. συνιστώνται συνολικά εβδομήντα (70) οργανικές θέσεις, από τις οποίες οι είκοσι (20) είναι θέσεις μόνιμου προσωπικού και οι πενήντα (50) θέσεις ειδικού επιστημονικού προσωπικού με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, οι οποίες δεν είναι ασυμβίβαστες με τη δικηγορία.

Ως προσόντα πρόσληψης για το ειδικό επιστημονικό προσωπικό ορίζονται τα προβλεπόμενα στο άρθρο 25 παράγραφος 2 του ν. 1943/1991 με επιστημονική ειδίκευση στο αντικείμενο και τις αρμοδιότητες της Ε.Ε.Τ.Τ..

Η πρόσληψη στις ανωτέρω θέσεις γίνεται με έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, δίχως να εφαρμόζεται η παράγραφος 2 του άρθρου 2 της ΠΥΣ 236/1994, όπως ισχύει κάθε φορά. Για τις προσλήψεις αυτές εφαρμόζεται η διαδικασία της

υποπαραγράφου 3 της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994, όπως αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 2527/1997."

4. Στις αρμοδιότητες της Ε.Ε.Τ.Τ., όπως αυτές ορίζονται στην παράγραφο 4 του άρθρου δεύτερου του ν. 2246/1994 για τον τομέα των τηλεπικοινωνιών, προστίθενται και οι ακόλουθες για τον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών:

α. Μελετά και επεξεργάζεται θέματα του τομέα ταχυδρομικών υπηρεσιών που της αναθέτει ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και υποβάλλει προτάσεις και εισηγήσεις.

β. Απευθύνει, αυτεπάγγελα ή μετά από αίτημα της αρμόδιας ελληνικής αρχής ή αρχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτου, οδηγίες ή συστάσεις σε πρόσωπα ή επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών για θέματα που ανήκουν στην αποκλειστική της αρμοδιότητα.

γ. Εξετάζει και αναλύει, αυτεπάγγελα ή μετά από εντολή του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, τις βασικές τεχνικές, οικονομικές και κοινωνικές παραμέτρους λειτουργίας ταχυδρομικών υπηρεσιών και εισηγείται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών τη λήψη - των κατά περίπτωση - ενδεικνυόμενων μέτρων για την απρόσκοπτη και αποδοτική λειτουργία και ανάπτυξη της ταχυδρομικής αγοράς.

δ. Γνωστοποιεί προς το κοινό, με κάθε πρόσφορο μέσο δημοσιότητας, τις απόψεις της για κάθε ζήτημα που προάγει το έργο και την αποστολή της, καθώς και την ανάπτυξη, εν γένει, του τομέα ταχυδρομικών υπηρεσιών στην Ελλάδα.

ε. Καταρτίζει με αποφάσεις της που εγκρίνονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών:

- τους κώδικες δεοντολογίας που διέπουν την άσκηση των ταχυδρομικών δραστηριοτήτων,

- τον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας της.

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να αρνηθεί την έγκριση μόνο για λόγους νομιμότητας.

στ. Γνωμοδοτεί κατά την έκδοση ή τροποποίηση κάθε κανονιστικής πράξης με την οποία ρυθμίζονται:

- Η εγκατάσταση, η λειτουργία και η εκμετάλλευση του δημόσιου ταχυδρομικού δικτύου, η ανάπτυξη των ταχυδρομικών υπηρεσιών και η ποιότητα των παρεχόμενων ταχυδρομικών υπηρεσιών.

- Η διαδικασία χορήγησης αδειών παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών ή εγγραφής σε μητρώο επιχειρήσεων που νομιμοποιούνται να παρέχουν ταχυδρομικές υπηρεσίες, είτε ατομικά είτε κατά κατηγορίες παρεχόμενων υπηρεσιών.

- Οι διαδικασίες ελέγχου της συμμόρφωσης των ταχυδρομικών επιχειρήσεων και οργανισμών προς τους όρους άδειας ή εγγραφής σε μητρώο.

- Οι διαδικασίες συμβιβασμού μεταξύ χρηστών και ταχυδρομικών επιχειρήσεων.

ζ. Εγγράφει τις επιχειρήσεις που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 12 του παρόντος στα τηρούμενα από αυτή μητρώα.

η. Αποδέχεται τις γενικές άδειες και γνωμοδοτεί στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τη χορήγηση, ανανέωση, τροποποίηση, αναστολή, παράταση και ανάκληση των αδειών σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 14 και επόμενα του νόμου αυτού.

θ. Παρακολουθεί την τήρηση χωριστών λογαριασμών για κάθε υπηρεσία του αποκλειστικού τομέα και εγκρίνει το προς εφαρμογή κοστολογικό σύστημα για τον καταλογισμό του κόστους σε καθεμία υπηρεσία του καθολικού τομέα. Τηρεί τις πληροφορίες για το σύστημα αυτό και τις αποστέλλει μετά από αίτηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

ι. Ανακοινώνει τις προδιαγραφές ποιότητας της Καθολικής Υπηρεσίας και τις κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

ια. Διασφαλίζει τη διενέργεια αντικειμενικού ελέγχου της ποιότητας της Καθολικής Υπηρεσίας και φροντίζει για τη δημοσίευση των αποτελεσμάτων του.

ιβ. Μερικώς ώστε οι διαδικασίες διερεύνησης των παραπόνων των χρηστών να είναι διαφανείς, απλές και ανέξοδες ιδιαίτερα στις περιπτώσεις απώλειας, κλοπής, φθοράς ή μη τήρησης των ποιοτικών προδιαγραφών της ταχυδρομικής υπηρεσίας, εξασφαλίζει τη δίκαιη και ταχεία επίλυση των διαφορών και προβλέπει, σε δικαιολογημένες περιπτώσεις, την καθιέρωση συστήματος επιστροφής χρημάτων ή και αποζημίωσης.

Σε περίπτωση μη ικανοποίησης του χρήστη, αυτός μπορεί να απευθύνεται στην Ε.Ε.Τ.Τ., η οποία καλεί τα μέρη σε υποχρεωτική ακρόαση για την εξεύρεση λύσης. Μετά την πάροδο τριμήνου από την υποβολή της αίτησης ή αν η διαδικασία ακρόασης αποβεί εν τω με- ταξύ άγονη, καθένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη δικαιούται να προσφύγει για την επίλυση της διαφοράς στα αρμόδια δικαστήρια. Η διαδικασία ακρόασης δεν εμποδίζει τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων από τα αρμόδια δικαστήρια.

ιγ. Προσφέρει τις υπηρεσίες της προς επίλυση διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ των ταχυδρομικών επιχειρήσεων αφ' ενός και μεταξύ αυτών και του Δημοσίου ή και των χρηστών αφ' ετέρου και αφορούν την εθνική και κοινοτική νομοθεσία κατά την άσκηση των ταχυδρομικών δραστηριοτήτων που διέπονται από τις διατάξεις του νόμου αυτού.

ιδ. Ασκεί διαιτητικές αρμοδιότητες προς επίλυση διαφορών μεταξύ ταχυδρομικών επιχειρήσεων, βάσει συνυποσχετικού διαιτησίας επί θεμάτων που ανάγονται στην εφαρμογή του νόμου αυτού.

ιε. Ασκεί τις ακόλουθες ελεγκτικές αρμοδιότητες:

- Παρακολουθεί και επιβλέπει την εφαρμογή της πολιτικής για τις ταχυδρομικές υπηρεσίες.

- Ελέγχει την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και την καταστράτηγηση των αποκλειστικών δικαιωμάτων.

- Ελέγχει, με την επιφύλαξη όσων ορίζονται στο Κεφάλαιο Γ' του παρόντος, την τήρηση των διατάξεων που θέτουν τους κανόνες τιμολόγησης των παρεχόμενων υπηρεσιών και της προστασίας των δικαιωμάτων των χρηστών.

- Ελέγχει εάν οι ταχυδρομικές επιχειρήσεις συμμορφώνονται στους όρους της άδειας που τους χορηγήθηκε ή εξακολουθούν να πληρούν τις προϋποθέσεις εγγραφής τους στο μητρώο.

Εάν η Ε.Ε.Τ.Τ., κατά την άσκηση των ελεγκτικών της αρμοδιοτήτων, διαπιστώνει την τέλεση πράξεων ή παραλείψεων, ο έλεγχος των οποίων ανήκει στην αρμοδιότητα άλλων διοικητικών αρχών ή στη δικαιοδοσία δικαστικής αρχής, παραπέμπει τις υποθέσεις αυτές στις αρμόδιες αρχές.

ιστ. Μετά από καταγγελία της αρμόδιας αρχής ή τρίτων ή και αυτεπαγγέλτως, καλεί όσους παραβαίνουν τους κανόνες άσκησης ταχυδρομικών δραστηριοτήτων να συμμορφωθούν προς τους κανόνες αυτούς και επιβάλλει τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται στην παράγραφο 1 περιπτώσεις α' και β' του άρθρου 25 του παρόντος νόμου.

5. Προκειμένου να ασκηθούν οι ανωτέρω αρμοδιότητες της Ε.Ε.Τ.Τ. προς επιβολή κυρώσεων, το προσωπικό της ενεργεί, κατ' εντολή του Προέδρου της και διαθέτει, για τη συλλογή στοιχείων και τη διεξαγωγή έρευνών, τα δικαιώματα που προβλέπονται στο ν. 703/1977, όπως εκάστοτε ισχύει. Τα πρόσωπα αυτά έχουν το δικαίωμα, προς διαπίστωση των παραβάσεων του παρόντος νόμου, να ελέγχουν τα προβλεπόμενα από το π.δ. 186/1992 (Κ.Β.Σ.) βιβλία και στοιχεία των επιχειρήσεων και οργανισμών, αποκλεισμένης της κατάσχεσης ή παραλαβής τους, καθώς και πάσης φύσεως λοιπά βιβλία, στοιχεία και έγγραφα αυτών, να ενεργούν έρευνες στο γραφείο και τις λοιπές εγκαταστάσεις τους, να λαμβάνουν ένορκες ή ανωμοτί, κατά την κρίση τους, καταθέσεις, με την επιφύλαξη όσων ορίζονται στο άρθρο 212 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας. Οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 47 του ν. 2065/1992 και των παραγράφων 6, 7 και 8 του άρθρου 85 του ν. 2238/1994 ισχύουν ανάλογα και για το προσωπικό της Ε.Ε.Τ.Τ.. Οι σχετικές διατάξεις, απαγορεύσεις, ποινές και κυρώσεις του ν. 703/1977, όπως ισχύει, εφαρμόζονται και σε περίπτωση άρνησης

παροχής στοιχείων, παρεμπόδισης ή δυσχέρασης του έργου της Ε.Ε.Τ.Τ., με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κυρώσεων που προβλέπονται από τον παρόντα νόμο.

6. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται μετά από γνώμη της Ε.Ε.Τ.Τ., καθορίζονται το είδος και η διαδικασία διενέργειας ερευνών ή άλλων ελεγκτικών πράξεων, στις οποίες μπορεί να προσφύγει για τη διαπίστωση παραβάσεων του παρόντος νόμου, η διαδικασία ακρόασεων ενώπιον των οργάνων της προς τον ίδιο σκοπό, τα άμεσα ή επείγοντα μέτρα, τα οποία μπορεί να λαμβάνει στις περιπτώσεις αυτές για τη διαφύλαξη της ομαλής λειτουργίας της ταχυδρομικής αγοράς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την άσκηση των ελεγκτικών αρμοδιοτήτων της.

Άρθρο 8

Συγκρότηση Ε.Ε.Τ.Τ.

1. Το στοιχείο Α' της παραγράφου 5 του άρθρου δεύτερου του ν. 2246/1994 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Α. Η Ε.Ε.Τ.Τ. συγκροτείται από εννέα (9) μέλη, τα οποία διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και διακρίνονται για το ήθος, την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους ικανότητα.

Με την ίδια απόφαση ορίζεται μεταξύ των μελών της Ε.Ε.Τ.Τ. ο Πρόεδρος και δύο Αντιπρόεδροι, ο ένας εκ των οποίων είναι αρμόδιος για τον τομέα των τηλεπικοινωνιών και ο άλλος για τον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών. Η θέση Αναπληρωτή Προέδρου της Ε.Ε.Τ.Τ. καταργείται."

2. Το στοιχείο Β' της παραγράφου 6 του άρθρου δεύτερου του ν. 2246/1994 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Β. Ο Πρόεδρος και οι Αντιπρόεδροι της Ε.Ε.Τ.Τ. είναι κρατικοί λειτουργοί πλήρους απασχόλησης, η δε ιδιότητά τους αυτή είναι ασυμβίβαστη με την ταυτόχρονη άσκηση οποιουδήποτε άλλου έμμισθου δημόσιου ή ιδιωτικού λειτουργήματος στους τομείς των τηλεπικοινωνιών και παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών."

3. Για τη συμπλήρωση της εννεαμελούς σύνθεσής της διορίζονται στην Ε.Ε.Τ.Τ., κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος νόμου, δύο (2) νέα μέλη. Η θητεία των μελών αυτών λήγει ταυτόχρονα με τη λήξη της θητείας των επτά (7) υπολοίπων. Με την ίδια απόφαση ορίζονται και οι εκ των μελών της δύο Αντιπρόεδροι της Ε.Ε.Τ.Τ..

4. Το στοιχείο Γ' της παραγράφου 6 του άρθρου δεύτερου του ν. 2246/1994 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Γ. Στον Πρόεδρο, τους Αντιπρόεδρους και στα μέλη της Ε.Ε.Τ.Τ., στο προσωπικό της, καθώς και στο προσωπικό της Γενικής Γραμματείας Επικοινωνιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών απαγορεύεται ο άμεσος ή έμμεσος προσπορισμός οποιουδήποτε οφέλους από τηλεπικοινωνιακές, ταχυδρομικές επιχειρήσεις ή από τρίτους που επηρεάζονται από τη δραστηριότητά τους. Ειδικότερα, κατά τη διάρκεια της θητείας τους, ο Πρόεδρος, οι Αντιπρόεδροι και τα υπόλοιπα μέλη απαγορεύεται να καταστούν εταίροι, μέτοχοι, να είναι μέλη διοικητικού συμβουλίου, διαχειριστές, υπάλληλοι, τεχνικοί σύμβουλοι ή μελετητές ατομικής ή άλλης επιχείρησης, η οποία αναπτύσσει δραστηριότητα στους τομείς των τηλεπικοινωνιών και παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών."

5. Το στοιχείο Ε' της παραγράφου 6 του άρθρου δεύτερου του ν. 2246/1994 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Ε. Η αποζημίωση του Προέδρου, των Αντιπροέδρων και των υπόλοιπων μελών της Ε.Ε.Τ.Τ. καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών."

6. Το στοιχείο Γ' της παραγράφου 7 του άρθρου δεύτερου του ν. 2246/1994 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Γ. Η Ε.Ε.Τ.Τ. συνεδριάζει νομίμως, εφόσον μετέχουν στη συνεδρίαση ο Πρόεδρος ή ο αρμόδιος για τα θέματα της ημερήσιας διάταξης (τηλεπικοινωνιών ή τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών) Αντιπρόεδρος, που ορίζεται και ως εισηγητής και τέσσερα (4) τουλάχιστον μέλη, αποφασίζει δε κατά πλειοψηφία."

7. Εντός μηνός από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου η Ε.Ε.Τ.Τ. υποβάλλει για έγκριση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών το νέο κανονισμό λειτουργίας της.

Άρθρο 9

Διάρθρωση Ε.Ε.Τ.Τ.

1. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται εντός τριμήνου από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών τροποποιείται και συμπληρώνεται το π.δ. 269/1997 (ΦΕΚ 194 Α'), για να καλύψει και τον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.

2. Μέχρι την έκδοση του προεδρικού αυτού διατάγματος οι οργανικές μονάδες που συστήθηκαν με το π.δ. 269/1997 καλύπτουν και τον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.

Άρθρο 10

Έσοδα - Οικονομική Διαχείριση της Ε.Ε.Τ.Τ.

1. Το στοιχείο Η' της παραγράφου 8 του άρθρου δεύτερου του ν. 2246/1994 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Η διαχείριση των εσόδων της προηγούμενης παραγράφου της Γενικής Γραμματείας Επικοινωνιών διέπεται από τις διατάξεις "Περί Δημόσιου Λογιστικού" και πραγματοποιείται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο οποίος με αποφάσεις του τα διαθέτει για:

α. την απαιτούμενη τηλεπικοινωνιακή και ταχυδρομική υποδομή της χώρας, ιδιαίτερα στις περιοχές που δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον,

β. την ανάθεση εκπόνησης μελετών για την ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών και του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών,

γ. την ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση της εξειδικευμένης υποδομής για τη λειτουργία της Γενικής Γραμματείας Επικοινωνιών,

δ. την έρευνα στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και της παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών,

ε. τη συμμετοχή σε συνόδους διεθνών επιτροπών και συνέδρια σχετικά με τις τηλεπικοινωνίες και τον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και την οργάνωση τέτοιων συνόδων ή συνεδρίων στην Ελλάδα.

2. Στο τέλος της παραγράφου 8 του άρθρου δεύτερου του ν. 2246/1994 προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

"Ι. Σε όλες τις ταχυδρομικές επιχειρήσεις επιβάλλονται εφάπαξ τέλος και ετήσια τέλη. Η επιβολή αυτών δεν επιτρέπεται να οδηγεί στη δημιουργία ανισοτήτων και/ή να υπονομεύει τον ανταγωνισμό.

ΙΑ. Τα τέλη αυτά κατατίθενται σε ειδικό λογαριασμό της Ε.Ε.Τ.Τ. για τον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών σε τραπεζικό ίδρυμα που λειτουργεί στην έδρα της Ε.Ε.Τ.Τ..

ΙΒ. Στην Ε.Ε.Τ.Τ. περιέρχονται και αποδίδονται απευθείας ως έσοδα τέλη από τη χορήγηση αδειών, την εγγραφή στα μητρώα επιχειρήσεων παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και κάθε άλλο ποσό, το οποίο εισπράττεται με κάθε νόμιμη διαδικασία ως χρηματική ποινή, διοικητικό πρόστιμο ή προϊόν δήμευσης σε σχέση με την άσκηση των ταχυδρομικών δραστηριοτήτων που ρυθμίζονται από τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 11

Επιτροπή Φορέων και Χρηστών

1. Συνιστάται Επιτροπή Φορέων και Χρηστών για την παροχή γνωμοδοτήσεων προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικών με την ανάπτυξη των ταχυδρομικών υπηρεσιών.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζονται οι εκπρόσωποι των φορέων και χρηστών που μετέχουν στην Επιτροπή, οι κανόνες λειτουργίας της, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΑΣΚΗΣΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Άρθρο 12

Γενική άδεια παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών

1. Με την επιφύλαξη όσων ορίζονται στο άρθρο 13 του παρόντος, επιτρέπεται σε ταχυδρομικές επιχειρήσεις να παρέχουν ταχυδρομικές υπηρεσίες μετά την εγγραφή τους στο Μητρώο Ταχυδρομικών Επιχειρήσεων που τηρείται στην Ε.Ε.Τ.Τ..

2. Η εγγραφή γίνεται μετά από δήλωση της ταχυδρομικής επιχείρησης, στην οποία περιλαμβάνονται:

α. Στην περίπτωση φυσικού προσώπου τα πλήρη στοιχεία ταυτότητας και, στην περίπτωση νομικού προσώπου, η συστατική πράξη, η άδεια ή η πράξη έγκρισης λειτουργίας, η έδρα, η επωνυμία, ο διακριτικός τίτλος και τα ονόματα αυτών που ασκούν τη διοίκηση της επιχείρησης.

β. Το είδος της παρεχόμενης υπηρεσίας, η γεωγραφική περιοχή παροχής της, τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία που αποδεικνύουν την επάρκεια της ταχυδρομικής επιχείρησης.

γ. Η επωνυμία ή ο διακριτικός τίτλος της ταχυδρομικής επιχείρησης που αποτυπώνονται ή προσαρτώνται στο ταχυδρομικό αντικείμενο.

δ. Η διασφάλιση των βασικών απαιτήσεων για την παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών.

ε. Η διαδικασία επίλυσης των διαφορών σε υποθέσεις χρηστών.

στ. Ο χρόνος ισχύος της δήλωσης.

3. Η Ε.Ε.Τ.Τ. αποδέχεται την ως άνω δήλωση με απόφασή της, η οποία αποστέλλεται στο ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εφόσον: α) πληρούνται οι τυπικές προϋποθέσεις του παρόντος άρθρου, β) δεν προκύπτει παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου, γ) το ενδιαφερόμενο φυσικό πρόσωπο ή, κατά περίπτωση, οι εταίροι, καθώς και τα μέλη του οργάνου διοίκησης του νομικού προσώπου δεν έχουν καταδικαστεί τελεσίδικα για οικονομικές ή φορολογικές παραβάσεις, καθώς και για αδίκημα που συνιστά κώλυμα διορισμού στο Δημόσιο ή άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας, είναι φορολογικά ενήμεροι και δεν έχουν κηρυχθεί σε πτώχευση ούτε να τελούν σε κατάσταση εκκαθάρισης, δ) από όσα στοιχεία περιλαμβάνονται στη δήλωση ή περιέρχονται, με οποιονδήποτε νόμιμο τρόπο σε γνώση της Ε.Ε.Τ.Τ., δεν προκύπτει βεβαιότητα για τη μη φερεγγυότητα και την αξιοπιστία του ενδιαφερόμενου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 15 και επόμενα του παρόντος και ε) δεν διακυβεύεται η Εθνική Ασφάλεια.

4. Η Ε.Ε.Τ.Τ. οφείλει εντός τριών (3) μηνών από την κατάθεση της δήλωσης να προβεί σε αποδοχή ή αιτιολογημένη απόρριψή της. Εάν η δήλωση γίνει αποδεκτή, καταχωρείται στο Μητρώο Ταχυδρομικών Επιχειρήσεων.

Σε περίπτωση που η ως άνω προθεσμία παρέλθει άπρακτη, η δήλωση θεωρείται ότι έγινε αποδεκτή και οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να παρέχουν νομίμως ταχυδρομικές υπηρεσίες. Η ως άνω προθεσμία μπορεί να παραταθεί μία φορά και για ένα μόνο μήνα με αιτιολογημένη απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ..

Η αποδοχή, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρούσα παράγραφο, της δήλωσης συνιστά τη γενική άδεια.

5. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει ταχυδρομικές υπηρεσίες οφείλει να ενημερώνει αμέσως την Ε.Ε.Τ.Τ. για κάθε μεταβολή των στοιχείων που περιέχονται στη δήλωσή του. Οι δηλωθείσες μεταβολές καταχωρούνται στο τηρούμενο από την Ε.Ε.Τ.Τ. Μητρώο Ταχυδρομικών Επιχειρήσεων.

6. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται και άλλα απαραίτητα δικαιολογητικά για την υποβολή, την αποδοχή, την τροποποίηση, την ανανέωση και την ανάκληση της δήλωσης, τα πάσης φύσεως τέλη, καθώς και η συνεισφορά του άρθρου 20 του παρόντος, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 13**Παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών
μετά από ειδική άδεια**

1. Απαιτείται ειδική άδεια για την παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών που αφορούν ταχυδρομικά αντικείμενα βάρους μέχρι 2 χιλιογράμμων και τα δέματα μέχρι 20 χιλιογράμμων και που εμπίπτουν στις καθολικές ταχυδρομικές υπηρεσίες.
2. Η άδεια αφορά συγκεκριμένη επιχείρηση, είναι αμεταβίβαστη και ανακαλείται σύμφωνα με τους όρους του επόμενου άρθρου.

Άρθρο 14**Όργανα, όροι και προϋποθέσεις
έκδοσης ειδικών αδειών**

1. Οι ειδικές άδειες χορηγούνται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ύστερα από γνώμη της Ε.Ε.Τ.Τ..
2. Οι ειδικές άδειες χορηγούνται μέσα σε έξι (6) μήνες από την υποβολή αίτησης εκ μέρους της ταχυδρομικής επιχείρησης στην Ε.Ε.Τ.Τ.. Η αίτηση συνοδεύεται από τα στοιχεία που προβλέπονται στην επόμενη παράγραφο και στα άρθρα 15 και 16 του παρόντος.
3. Στις ειδικές άδειες, εκτός όσων αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 12 του παρόντος, περιλαμβάνονται και τα ακόλουθα:
 - α. Τα χαρακτηριστικά της παρεχόμενης υπηρεσίας και του ταχυδρομικού δικτύου.
 - β. Οι όροι διασφάλισης του απορρήτου εκ μέρους του φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας, των φορέων παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και των φορέων εγκατάστασης, συντήρησης του ταχυδρομικού δικτύου.
 - γ. Οι όροι που επιβάλλονται από την εθνική άμυνα και ασφάλεια.
 - δ. Οι όροι πρόσβασης, τιμολόγησης και ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.
 - ε. Οι όροι διασφάλισης της ισότιμης μεταχείρισης των χρηστών.
 - στ. Οι όροι και προϋποθέσεις ανανέωσης, τροποποίησης, αναστολής, ανάκλησης και λήξης της ισχύος της άδειας.
 - ζ. Η αποδοχή της υποχρέωσης του κατόχου της άδειας να παρέχει προς το Κράτος τη συνεισφορά του, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 20 του παρόντος νόμου.
 - η. Ο τρόπος δημοσιότητας των τελών παροχής των ταχυδρομικών υπηρεσιών.
4. Απαγορεύεται με οποιονδήποτε τρόπο η εκμίσθωση, μεταβίβαση ή συνεκμετάλλευση της χορηγούμενης άδειας με τρίτους ή οποιαδήποτε ουσιαστικής μεταβολής της συνθέσεως του εταιρικού κεφαλαίου της ταχυδρομικής επιχείρησης, η οποία οδηγεί σε αλλαγή ελέγχου της διοικήσεώς της, καθώς και η συμμετοχή της ταχυδρομικής επιχείρησης σε κοινοπραξίες, χωρίς προηγούμενη έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, κατόπιν γνωμοδότησεως της Ε.Ε.Τ.Τ..
5. Κάθε μεταβίβαση μετοχών με μία ή περισσότερες πράξεις, ίση ή μεγαλύτερη από το πέντε τοις εκατό (5%) του εταιρικού κεφαλαίου ταχυδρομικής επιχείρησης, που είναι κάτοχος ειδικής άδειας, ανακαλούνται στην Ε.Ε.Τ.Τ., μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από τηνπραγματοποίησή της.
6. Για τη χορήγηση ή ανανέωση οποιασδήποτε ειδικής άδειας λαμβάνονται υπόψη, εκτός των αρχών που καθορίζονται στο άρθρο 3 του παρόντος, το ύψος και ο τρόπος κάλυψης της επένδυσης για την ίδρυση και λειτουργία της ταχυδρομικής επιχείρησης.
7. Άδειες παρέχονται σε ταχυδρομικές επιχειρήσεις, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - α. Οι επιχειρήσεις παρέχουν εχέγγυα αξιοπιστίας και διαθέτουν επαγγελματική ικανότητα σύμφωνα με το άρθρα 15 και 16 του παρόντος νόμου.
 - β. Δεν διακυβεύονται θέματα εθνικής ασφάλειας.
8. Αν η επιχείρηση είναι νομικό πρόσωπο, πρέπει να πληρούνται οι προϋποθέσεις της παραγράφου 7 του παρόντος άρθρου από το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που διευθύνουν την επιχείρηση. Τις

προϋποθέσεις πρέπει να πληρούν και τα πρόσωπα που είναι εξουσιοδοτημένα να εκπροσωπούν την επιχείρηση.

9. Επί εταιριών, την προϋπόθεση της αξιοπιστίας πρέπει να πληρούν και όλοι οι εταίροι. Ειδικά επί ανώ- νυμης εταιρίας όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της και μέτοχοι με ποσοστό ίσο ή μεγαλύτερο του 10% του μετοχικού της κεφαλαίου.

10. Οι ταχυδρομικές επιχειρήσεις υποχρεούνται να ορί- ζουν αντίκλητο στην Αθήνα.

11. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από γνώμη της Ε.Ε.Τ.Τ., καθορίζονται τα κριτήρια και η διαδικασία χορήγησης, ανανέωσης, τροποποίησης, αναστολής και ανάκλησης αδειών, τα πάσης φύσεως τέλη, η συνεισφορά του άρθρου 20 του παρόντος, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.

Άρθρο 15**Αξιοπιστία**

1. Δεν χορηγείται ειδική άδεια:

α. Σε όσους έχουν καταδικαστεί σε φυλάκιση άνω των τριών (3) μηνών κατά την τελευταία δεκαετία για λαθρεμπορία, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών ουσιών, σω- ματεμπορία, ανθρωποκτονία με πρόθεση, απάτη, εκβίαση, απιστία, πλαστογραφία, κλοπή και ληστεία.

β. Σε όσους έχουν καταδικαστεί καθ' υποτροπή, με πρόταση του αρμόδιου κρατικού φορέα, για παραβάσεις διατάξεων σχετικών με την παροχή τηλεπικοινωνιακών και ταχυδρομικών υπηρεσιών, των διατάξεων της φορολογικής νομοθεσίας, του τελωνειακού κώδικα, της εργατικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας για τις κοινωνικές ασφάλισεις.

2. Η έλλειψη καταδίκης για τα εγκλήματα του στοιχείου α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου αποδεικνύεται με την υποβολή αντιγράφου ποινικού μητρώου και η μη παραπομπή για πράξεις του στοιχείου β' με την υποβολή πιστοποιητικού της εισαγγελίας της έδρας που πρόκειται να εγκατασταθεί η επιχείρηση.

3. Προκειμένου να αποδειχθεί ότι φυσικό πρόσωπο που είναι υπήκοος άλλου Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης πληροί την προϋπόθεση της αξιοπιστίας, όπως αυτή ορίζεται στο παρόν άρθρο, απαιτείται βεβαίωση που χορηγείται από αρμόδια δικαστική ή διοικητική αρχή της χώρας καταγωγής ή προέλευσής του. Αν η χώρα καταγωγής ή προέλευσης δεν χορηγεί έγγραφα με το περιεχόμενο που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, αυτή μπορεί να αντικατασταθεί από ένορκη δήλωση του ενδιαφερομένου ή υπεύθυνη δήλωσή του ενώπιον αρμόδιας δικαστικής αρχής ή συμβολαιογράφου της χώρας καταγωγής ή προέλευσης που χορηγείται σύμφωνα με τη νομοθεσία της οικείας χώρας.

4. Τα έγγραφα και στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο αυτό δεν γίνονται δεκτά αν υποβληθούν μετά την πάροδο τριών (3) μηνών από την ημερομηνία έκδοσής τους.

5. Η άδεια ανακαλείται σε επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν προσωπικό που δεν είναι ασφαλισμένο σε φορέα κύριας ασφάλισης.

Άρθρο 16**Επαγγελματική ικανότητα**

Η επαγγελματική ικανότητα συνίσταται στην κατοχή γνώσεων που είναι αναγκαίες για την εξασφάλιση επαρκούς ποιοτικού επιπέδου στις παρεχόμενες ταχυδρομικές υπηρεσίες. Η προϋπόθεση αυτή θεωρείται ότι πληρούται, εφόσον το φυσικό πρόσωπο επί ατομικής επιχείρησης ή τα φυσικά πρόσωπα που διευθύνουν την επιχείρηση είναι τουλάχιστον απόφοιτοι λυκείου ή εξατάξιου γυμνασίου της ημεδαπής ή ισότιμου σχολείου της αλλοδαπής.

Άρθρο 17**Τιμολόγια**

1. Τα τιμολόγια του τομέα των καθολικών υπηρεσιών πρέπει:

α. Να είναι εναρμονισμένα στο κόστος και να πληρούν τους

κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού.

β. Να μη δημιουργούν διακρίσεις και να εξασφαλίζουν ίση μεταχείριση επιτρέποντας την πρόσβαση του συνόλου των χρηστών στις προσφερόμενες καθολικές υπηρεσίες σε προσιτές τιμές.

γ. Να πληρούν τους κανόνες διαφάνειας και να δημοσιεύονται.

2. Τα τιμολόγια του φορέα παροχής καθολικών υπηρεσιών πρέπει να είναι ενιαία σε όλη τη χώρα, αποκλείοντας τις σταυροειδείς επιδοτήσεις μεταξύ υπηρεσιών, εκτός από τις αποκλειστικές προς τις καθολικές υπηρεσίες. Η εφαρμογή ενιαίου τιμολογίου δεν εμποδίζει το φορέα καθολικής υπηρεσίας να συνάπτει με πελάτες ειδικές συμφωνίες.

3. Η Ε.Ε.Τ.Τ. έχει, μέσα στο χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της εξαγγελίας και της εφαρμογής των νέων τιμολογίων, τη δυνατότητα παρεμβάσεων για την προστασία του ανταγωνισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις των νόμων 1934/1991, 2000/1991 και 703/ 1977, όπως ισχύει κάθε φορά.

4. Ο φορέας παροχής καθολικής υπηρεσίας τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για κάθε υπηρεσία που του ανατίθεται κατ' αποκλειστικότητα, καθώς και για τις μη αποκλειστικές υπηρεσίες. Στους λογαριασμούς για τις μη αποκλειστικές υπηρεσίες πρέπει να γίνεται σαφής διάκριση μεταξύ υπηρεσιών που είναι μέρος της καθολικής υπηρεσίας και υπηρεσιών που δεν είναι. Το εσωτερικό λογιστικό σύστημα εγκρίνεται από την Ε.Ε.Τ.Τ. και ισχύει από την αμέσως επόμενη οικονομική χρήση.

Άρθρο 18

Χάρτης υποχρεώσεων προς τους χρήστες (καταναλωτές)

1. Ο φορέας παροχής καθολικών υπηρεσιών, αφού ζητήσει τις απόψεις της Επιτροπής Προστασίας των Καταναλωτών, κατάρτιζε και υποβάλλει προς έγκριση στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μέσα στις νόμιμες προθεσμίες Χάρτη υποχρεώσεων προς τους χρήστες (καταναλωτές), ο οποίος περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

α. Περιγραφή των χαρακτηριστικών της παρεχόμενης υπηρεσίας και των χρονικών ορίων εντός της οποίας παρέχεται.

β. Ενημέρωση των χρηστών για τις τιμές, με βάση τα στοιχεία που τις διαμορφώνουν, στα οποία περιλαμβάνεται η προσδοκώμενη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών.

γ. Περιγραφή των διαδικασιών πρόσβασης στις πληροφορίες που ενδιαφέρουν το χρήστη και αφορούν τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Για το σκοπό αυτόν ο φορέας παροχής καθολικών υπηρεσιών υποχρεούται να συστήσει Γραφείο Πληροφόρησης των Καταναλωτών.

δ. Επιτροπή επίλυσης διαφορών με τη συμμετοχή εκπροσώπου των χρηστών και με δικαίωμα παράστασης του ενδιαφερόμενου χρήστη.

ε. Τυχόν υποχρεώσεις του φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας από άλλες διατάξεις που έχουν θεθεί υπέρ των καταναλωτών.

2. Οι λοιπές επιχειρήσεις που προσφέρουν καθολικές ταχυδρομικές υπηρεσίες υπό καθεστώς ειδικής άδειας, καθώς και οι επιχειρήσεις που διαθέτουν γενική άδεια υποχρεούνται να καταρτίσουν χάρτη υποχρεώσεων προς τους χρήστες (καταναλωτές), ο οποίος θα περιλαμβάνει τα αναφερόμενα στα στοιχεία α', β' και δ' του παρόντος άρθρου.

3. Οι ταχυδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν μαζί με την αίτηση ή τη δήλωση για χορήγηση άδειας το Χάρτη υποχρεώσεων προς τους χρήστες. Ο Χάρτης θεωρείται ότι έχει εγκριθεί με τη χορήγηση της άδειας.

4. Οι ταχυδρομικές επιχειρήσεις υποχρεούνται να ενημερώνουν σε ετήσια βάση ή όταν τους ζητηθεί, την Επιτροπή Προστασίας των Καταναλωτών των Δ.Ε.Κ.Ο., αναφορικά με την εφαρμογή του Χάρτη και την ανταπόκρισή τους στις συστάσεις της Επιτροπής.

Άρθρο 19

Φορέας παροχής καθολικής υπηρεσίας

1. Φορέας παροχής καθολικής υπηρεσίας είναι τα Ελληνικά Ταχυδρομεία (ΕΛΤΑ). Για την παροχή της καθολικής υπηρεσίας ο ΕΛΤΑ εγκαθιστά, λειτουργεί και εκμεταλλεύεται κατ'

αποκλειστικότητα δημόσιο ταχυδρομικό δίκτυο.

2. Ο ΕΛΤΑ για την εκπλήρωση των σκοπών του και των υποχρεώσεων του για την παροχή καθολικής υπηρεσίας μπορεί να χρησιμοποιεί και υπηρεσίες τρίτων.

Η συμμετοχή του ΕΛΤΑ σε εταιρείες ή κοινοπραξίες, η δραστηριότητα των οποίων απαιτεί ειδική άδεια, σύμφωνα με το άρθρο 13 του παρόντος, εγκρίνεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Ο ΕΛΤΑ υποχρεούται να αναπτύσσει το δημόσιο ταχυδρομικό δίκτυο υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις της άδειάς του και σύμφωνα με τους όρους του Συμβολαίου Διοίκησης, που συνάπτει με το Δημόσιο κατά την παράγραφο 10 του παρόντος άρθρου, για την κάλυψη:

α. Της παροχής της καθολικής υπηρεσίας σε ποιότητα που προσδιορίζεται στο άρθρο 4 του παρόντος.

β. Των αναγκών της ταχυδρομικής αγοράς για την απρόσκοπτη λειτουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Ο ΕΛΤΑ υποχρεούται να εξασφαλίζει στους χρήστες έναντι οικονομικού ανταλλάγματος και με προκαταβολή του τέλους την πρόσβαση στο ταχυδρομικό του δίκτυο υπό συνθήκες διαφάνειας και ισότητας.

4. Ο ΕΛΤΑ δικαιούται να αναπτύξει πέραν από τις βασικές ταχυδρομικές υπηρεσίες, όπως επιστολικό ταχυδρομείο, ομαδικές επιστολές, δέματα, αποστολές ειδικής διαχείρισης και νέες υπηρεσίες, όπως ταχυμεταφορές, ανταλλαγή εγγράφων, υπηρεσίες που συνδυάζουν τις νέες τηλεπικοινωνιακές τεχνολογίες με στοιχεία των υπηρεσιών του ταχυδρομείου, ηλεκτρονικό ταχυδρομείο και πάσης φύσεως ταχυδρομικές υπηρεσίες σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο.

5. Στον ΕΛΤΑ χορηγούνται ως αποκλειστικά δικαιώματα, επιπλέον των αναφερομένων στην παράγραφο 2 του άρθρου 5, και τα ακόλουθα:

α. Η έκδοση γραμματοσήμων και η συναφής με αυτήν φιλοτελική δραστηριότητα.

β. Η τοποθέτηση γραμματοκιβωτίων περισυλλογής αλληλογραφίας σε προκαθορισμένα σημεία.

γ. Η υπηρεσία αποστολής συστημένων στο πλαίσιο δικαστικών ή διοικητικών διαδικασιών.

δ. Η χρήση της επωνυμίας "Ελληνικά Ταχυδρομεία" και του διακριτικού τίτλου ΕΛΤΑ.

6. Οι όροι άσκησης της καθολικής υπηρεσίας και των λοιπών δραστηριοτήτων του ΕΛΤΑ καθορίζονται σε ειδική άδεια που χορηγείται με προεδρικό διάταγμα με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ως την έκδοσή του ο ΕΛΤΑ ασκεί όλες τις δραστηριότητες που προβλέπονται στο νόμο αυτόν.

7. Ο ΕΛΤΑ για τη διασφάλιση των αποκλειστικών του δικαιωμάτων μπορεί να ζητά από τους χρήστες του δημόσιου ταχυδρομικού δικτύου να δηλώνουν τον αριθμό και το είδος των αποστέλλομενων αντικειμένων.

8. Οι δραστηριότητες του ΕΛΤΑ στους τομείς των ταχυδρομικών υπηρεσιών που παρέχονται υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού διέπονται από τους ίδιους όρους και υποχρεώσεις που ισχύουν για τις ιδιωτικές ταχυδρομικές επιχειρήσεις.

9. Ταχυδρομικά αντικείμενα, τα οποία έχουν προπληρωθεί σε άλλη, εκτός από τον ΕΛΤΑ επιχείρηση, και περιέρχονται από λάθος και χωρίς προπληρωμή του οικείου τέλους στις υπηρεσίες του ΕΛΤΑ, μπορεί να επιδίδονται στον παραλήπτη ύστερα από την καταβολή στον ΕΛΤΑ, από την εμπλεκόμενη επιχείρηση, του τέλους που αντιστοιχεί.

Σε περίπτωση άρνησης καταβολής του τέλους από την επιχείρηση ειδοποιείται η Ε.Ε.Τ.Τ..

Η τελευταία ορίζει αμέσως τον τρόπο διευθέτησης του θέματος.

Ο ΕΛΤΑ υποχρεούται να αποθηκεύσει τα εν λόγω αντικείμενα για ένα (1) μήνα, μετά την παρέλευση του οποίου τα αντικείμενα περιέρχονται στην κατηγορία των αζητήτων.

10. Για την παροχή της καθολικής υπηρεσίας από τον ΕΛΤΑ, μεταξύ αυτού και του Ελληνικού Δημοσίου συνάπτεται Συμ-

βόλαιο Διοίκησης, που υπογράφεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και τον ΕΛΤΑ. Σε αυτό περιέχονται ιδίως :

α. Τα πρότυπα ποιότητας και οι όροι παροχής των καθολικών υπηρεσιών.

β. Οι όροι κατάρτισης των τιμολογίων των αποκλειστικών υπηρεσιών.

γ. Οι βασικές υποχρεώσεις του ΕΛΤΑ ως φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την εκπλήρωση της υποχρέωσής του να παρέχει υπηρεσίες συγκεκριμένης ποιότητας σε όλη την επικράτεια σε τιμές προσιτές.

δ. Τα αποκλειστικά δικαιώματα που χορηγεί το κράτος στον ΕΛΤΑ για την απρόσκοπτη άσκηση της υποχρέωσης παροχής καθολικής υπηρεσίας, πέραν των δικαιωμάτων που του εκχωρούνται με βάση τον παρόντα νόμο και οι ειδικότεροι τρόποι εκπλήρωσης των συμβατικών του υποχρεώσεων στον τομέα αυτόν.

ε. Οι υποχρεώσεις που αναλαμβάνει απέναντι στο κράτος για την ικανοποίηση των αναγκών εθνικής άμυνας και ασφάλειας.

στ. Η υποχρέωση για τη διερεύνηση τυχόν παραπόνων των χρηστών.

Άρθρο 20

Ειδικός λογαριασμός αποζημίωσης

για την υποχρέωση καθολικής υπηρεσίας

1. Εάν το κόστος που αναλογεί στην υποχρέωση παροχής καθολικών υπηρεσιών μετά την αφαίρεση των κερδών από την παροχή των αποκλειστικών υπηρεσιών δεν καλύπτεται από τις αντίστοιχες εισπράξεις, ο φορέας παροχής τους μπορεί να ζητήσει αποζημίωση για την κάλυψη της διαφοράς.

2. Το κόστος των καθολικών υπηρεσιών προκύπτει από το εγκεκριμένο από την Ε.Ε.Τ.Τ. λογιστικό σύστημα κοστολόγησης, με βάση ένα πλαίσιο χρηστής διαχείρισης και τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από το Συμβόλαιο Διοίκησης.

3. Στην κάλυψη της διαφοράς της παραγράφου 1 συμμετέχουν όλες οι ταχυδρομικές επιχειρήσεις. Προς το σκοπό αυτόν συνιστάται, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, ειδικός λογαριασμός τον οποίο διαχειρίζεται η Ε.Ε.Τ.Τ. και στον οποίον κατατίθενται οι συνεισφορές των επιχειρήσεων. Στην κοινή απόφαση καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για τη λειτουργία του συνιστώμενου δια του παρόντος άρθρου ειδικού λογαριασμού. Η σύσταση αυτού του ειδικού λογαριασμού θα γίνει από το έτος 2000.

4. Στο μέτρο που η Ε.Ε.Τ.Τ. εγκρίνει την αιτούμενη, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού, αποζημίωση, όλες οι ταχυδρομικές επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13 του παρόντος νόμου συνεισφέρουν για την ανωτέρω διαφορά.

5. Το ποσό της συνεισφοράς κάθε επιχείρησης θα υπολογίζεται σύμφωνα με την αναλογία των πωλήσεων καθεμιάς προς το σύνολο των πωλήσεων των επιχειρήσεων του τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών. Στον υπολογισμό αυτόν περιλαμβάνονται και οι πωλήσεις του φορέα καθολικών υπηρεσιών.

6. Με απόφαση που εκδίδεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών θα καθορισθεί ο τρόπος υπολογισμού και καταβολής, κάθε χρόνο, του ύψους της αποζημίωσης του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 21

Διεθνείς ταχυδρομικές υπηρεσίες - Καταληκτικά τέλη

1. Η παροχή διεθνών ταχυδρομικών υπηρεσιών διέπεται από τις διατάξεις των Πράξεων της Παγκόσμιας Ταχυδρομικής Ένωσης ή από άλλες συμβάσεις ή συμφωνίες που δεσμεύουν την Ελλάδα. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 1γ του άρθρου 6, ο φορέας παροχής καθολικής υπηρεσίας έχει το δικαίωμα να ενεργεί ως η Ελληνική Ταχυδρομική Υπηρεσία για την εφαρμογή των Πράξεων της Παγκόσμιας Ταχυδρομικής Ένωσης (Π.Τ.Ε.).

2. Τα καταληκτικά τέλη που εισπράττονται από το φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας για τη διανομή του διεθνούς εισερχόμενου στην Ελλάδα ταχυδρομείου από τους φορείς παροχής καθολικών υπηρεσιών άλλων Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης διέπονται από τις πράξεις της Π.Τ.Ε.. Στις σχέσεις ειδικότερα με τους φορείς αυτούς, τα καταληκτικά τέλη μπορεί να καθορίζονται από πολυμερείς ή διμερείς συμφωνίες. Με τις ίδιες πράξεις ή συμφωνίες καθορίζονται, αντίστοιχα, και τα καταληκτικά τέλη που θα καταβάλει ο φορέας παροχής καθολικών υπηρεσιών για το εξερχόμενο ταχυδρομείο.

3. Τα καταληκτικά τέλη που ο φορέας παροχής καθολικής υπηρεσίας συνομολογεί με πολυμερείς ή διμερείς συμβάσεις, πρέπει να καλύπτουν το κόστος διαχείρισης και διανομής και να είναι ανάλογα με την ποιότητα της υπηρεσίας.

4. Εάν η σύναψη συμφωνίας με ένα ή περισσότερους φορείς παροχής καθολικών υπηρεσιών άλλων Κρατών - Μελών είναι αδύνατη, ο φορέας παροχής καθολικών υπηρεσιών στην Ελλάδα, μετά από αιτιολογημένη απόφασή του που ανακοινώνει στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και την Ε.Ε.Τ.Τ. και ύστερα από ρητή προειδοποίηση προς τους αντίστοιχους φορείς, μπορεί να καθορίσει το ύψος των καταληκτικών τελών στο εισερχόμενο από αυτούς τους φορείς ταχυδρομείο, σύμφωνα με τις αρχές που περιλαμβάνονται στην παράγραφο 3 αυτού του άρθρου.

5. Ο φορέας παροχής καθολικών υπηρεσιών μπορεί να απαιτεί την πλήρη κάλυψη του κόστους των υπηρεσιών που προσφέρει για τη διακίνηση στο εσωτερικό της χώρας, ταχυδρομικών αντικειμένων, τα οποία προηγουμένως θα έχουν μεταφερθεί με φυσικά μέσα σε άλλη χώρα για επαναπροστολή στην Ελλάδα.

Άρθρο 22

Απορρήτο - Εχεμύθεια

1. Οι διατάξεις του Ποινικού Κώδικα που αφορούν την προστασία του απορρήτου της ταχυδρομικής επικοινωνίας εφαρμόζονται σε όλες τις ταχυδρομικές επιχειρήσεις και το προσωπικό τους.

2. Απαγορεύεται στις ταχυδρομικές επιχειρήσεις και στο προσωπικό τους να παρέχουν οποιαδήποτε πληροφορία που περιέρχεται στην αντίληψή τους από τη διαχείριση των ταχυδρομικών αντικειμένων σε κάθε μη εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή να παρέχει τη δυνατότητα σε αυτό να έχει πρόσβαση στην πληροφορία αυτήν.

3. Το προσωπικό της επιχείρησης έχει υποχρέωση εχεμύθειας και μετά τη λήξη της εργασίας του προσωπικού στην επιχείρηση.

4. Η υποχρέωση για εχεμύθεια ισχύει και για κάθε πρόσωπο που έχει σύμβαση με μία ταχυδρομική επιχείρηση για προσφορά υπηρεσιών.

Άρθρο 23

Αποσφράγιση αντικειμένων

1. Τα ταχυδρομικά αντικείμενα για τα οποία δεν κατέστη δυνατόν να ανευρεθεί ούτε ο παραλήπτης ούτε ο αποστολέας περιέρχονται στην κατηγορία των αζήτητων.

2. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών με απόφασή του καθορίζει τους κανόνες που διέπουν τη διαχείριση των αζήτητων ταχυδρομικών αντικειμένων και την αποσφράγιση τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ - ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Άρθρο 24

Αποζημιώσεις

1. Η πλημелής παροχή υπηρεσιών ή αδικαιολόγητη διακοπή υπηρεσίας προς τους χρήστες γεννά δικαίωμα αποζημίωσης, σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις της γενικής ή της ειδικής άδειας.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου δεν ισχύουν για όσες περιπτώσεις με απόφαση του Υπουργού

Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται μετά από γνώμη της Ε.Ε.Τ.Τ., καθορίζεται κατ' αποκοπή αποζημίωση.

3. Αστικές διαφορές που γεννώνται κατά την εφαρμογή του παρόντος άρθρου και οι αξιώσεις αποζημιώσεως εκδικάζονται ανεξαρτήτως ποσού από το Μονομελές Πρωτοδικείο, σύμφωνα με τη διαδικασία των άρθρων 648-661 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

'Άρθρο 25

Κυρώσεις

1. Η παραβίαση διατάξεων του παρόντος ή όρου γενικής ή ειδικής άδειας συνεπάγεται την επιβολή, μετά από ακρόαση των ενδιαφερομένων, των ακόλουθων κυρώσεων:

α. Σύσταση ή προειδοποίηση.

β. Πρόστιμο από πέντε (5) έως εκατό (100) εκατομμύρια δραχμών, που εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε..

γ. Προσωρινή αναστολή της γενικής ή ειδικής άδειας.

δ. Οριστική ανάκληση της άδειας.

2. Τις κυρώσεις της προηγούμενης παραγράφου επιβάλλουν:

- Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από γνώμη της Ε.Ε.Τ.Τ., τις κυρώσεις των περιπτώσεων γ' και δ'.

- Η Ε.Ε.Τ.Τ. των περιπτώσεων α' και β'.

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί και επιβάλλει τις κυρώσεις των περιπτώσεων γ' ή δ' αθροιστικά με την κύρωση της περίπτωσης β'.

3. Για την επιβολή των κυρώσεων της παραγράφου 1 λαμβάνεται υπόψη η βαρύτητα της παράβασης, το είδος της άδειας που κατέχει ο παραβάτης, η έκταση της δραστηριότητάς του και η τυχόν υποτροπή του.

4. Οι κυρώσεις του παρόντος άρθρου επιβάλλονται ανεξάρτητα από την πρόβλεψη ποινικών κυρώσεων ή την καταβολή αστικών αποζημιώσεων για την ίδια συμπεριφορά.

5. Το ύψος του κατά την παράγραφο 1 προστίμου μπορεί να αναπροσαρμόζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ύστερα από γνώμη της Ε.Ε.Τ.Τ..

6. Το προσωπικό των ταχυδρομικών επιχειρήσεων έχει, σε σχέση με τις υποχρεώσεις απορρήτου της ταχυδρομικής επικοινωνίας και όρων λειτουργίας που θέτει η Εθνική Επιτροπή Προστασίας Απορρήτου και Επικοινωνιών και η Ε.Ε.Τ.Τ. την ιδιότητα του υπαλλήλου του άρθρου 13 του Ποινικού Κώδικα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

'Άρθρο 26

Διατάξεις για θέματα ΕΛΤΑ

1.α. Η Γενική Συνέλευση των Μετόχων του ΕΛΤΑ είναι το ανώτατο όργανο του Οργανισμού και αποφασίζει για όσα θέματα σύμφωνα με τον κ.ν. 2190/1920 υπάγονται στην αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων, συμπεριλαμβανομένης και της τροποποίησης του Καταστατικού, εκτός από τα άρθρα 1, 2 και 3 του β.δ. 804/1970 και τα άρθρα 2, 3 και 8 παράγραφος 2 της Κ.Υ.Α. 83588/2531/1996 "Περί προσαρμογής των διατάξεων του Καταστατικού του ΕΛΤΑ στις διατάξεις του ν. 2414/1996".

β. Οι τροποποιήσεις αυτές υπόκεινται μόνο στη δημοσιότητα που ορίζει ο κ.ν. 2190/1920. Κάθε αντίθετη διάταξη καταργείται.

2. Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΕΛΤΑ, πέραν των αρμοδιοτήτων που αναφέρονται στο άρθρο 6 του ν. 2414/1996 και στον κ.ν. 2190/1920, μπορεί να αποφασίζει:

α. Τα τιμολόγια των ταχυδρομικών τελών, μέσα στα πλαίσια που ορίζει το εγκεκριμένο επιχειρησιακό σχέδιο.

β. Τις διεθνείς σχέσεις του Οργανισμού και τη συμμετοχή του σε διεθνείς οργανισμούς και τις εργασίες αυτών.

γ. Τον υπηρεσιακό οργανισμό, την οργανωτική δομή των υπηρεσιών του και τη διάρθρωση του δικτύου του.

δ. Την επιλογή των μέσων μεταφοράς των ταχυδρομικών αποστολών.

ε. Την εγκατάσταση τροχοταχυδρομείων, οικίσκων ταχυδρομικής συναλλαγής, γραμματοθυρίδων, γραμματοκιβωτίων και ταχυδρομικών εντυποκιβωτίων σε δημόσιους δημοτικούς ή κοινοτικούς χώρους, χωρίς καταβολή τέλους ή ανταλλάγματος προς οποιονδήποτε.

στ. Τις σχέσεις και συναλλαγές του ΕΛΤΑ με φορείς του δημόσιου τομέα και νομικά πρόσωπα ελεγχόμενα κατά πλειοψηφία από το Δημόσιο.

ζ. Τους όρους και τις προϋποθέσεις παροχής άδειας προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα να πωλούν ταχυδρομικά ένσημα, προς εξυπηρέτηση των ταχυδρομικών αναγκών του κοινού. Η παράγραφος 5 του άρθρου 16 του ν.δ. 496/1970 που προστέθηκε με το άρθρο 3 του ν.δ. 1063/1971 καταργείται.

η. Το χρόνο διατήρησης των αζητήτων ταχυδρομικών επιταγών, μετά την πάροδο του οποίου τα ποσά αυτά αποτελούν έσοδα του ΕΛΤΑ. Η παράγραφος 1 του άρθρου 18 του ν. 2045/1952 καταργείται. Τυχόν απαιτήσεις μέχρι σήμερα αποσβέννυνται.

θ. Τους όρους και τις προϋποθέσεις εκποίησης άχρηστου υλικού, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται και τα μεταφορικά μέσα, αρχείου, καθώς και αξιών και αντικειμένων ανευρισκομένων εντός αχρήστων, αζητήτων επιστολών και δεμάτων. Το προϊόν αποτελεί έσοδο του ΕΛΤΑ. Κάθε άλλη διάταξη, η οποία είναι αντίθετη με την παρούσα, καταργείται.

ι. Τις τηλεφωνικές συνδέσεις με ή χωρίς διατάξεις φραγής, για τις ανάγκες των υπηρεσιακών λειτουργιών του.

Οι διατάξεις που επιβάλλουν πρόσθετες εγκρίσεις για τις παραπάνω αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου του ΕΛΤΑ καταργούνται.

Οι αποφάσεις που προβλέπονται στις περιπτώσεις α', γ', ζ', η' και θ' δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (Τεύχος Β').

3.α. Ο ΕΛΤΑ μπορεί να αναλαμβάνει, με σύμβαση, για λογαριασμό τρίτων, την πώληση προς το κοινό, μέσω του δικτύου του, ομολόγων, εντόκων γραμματίων και άλλων, ενσώματων ή άυλων τίτλων του Ελληνικού Δημοσίου και τραπεζών, αμοιβαίων κεφαλαίων ή άλλων χρηματοοικονομικών προϊόντων, καθώς και ασφαλιστικών προϊόντων, να δέχεται για λογαριασμό του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου και άλλων πιστωτικών ή χρηματοοικονομικών ιδρυμάτων καταθέσεις ή αναλήψεις χρημάτων, να παραλαμβάνει έγγραφα και δικαιολογητικά του κοινού προς τα ιδρύματα αυτά για συνολολόγηση ή εξυπηρέτηση δανείων, να συνδέει το δίκτυο τερματικών Αυτόματων Ταμειακών Μηχανών (Α.Τ.Μ.) με αντίστοιχα διατραπεζικά και άλλα συστήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών και γενικά να εκτελεί τις υπηρεσίες που συνολολογεί με το Δημόσιο ή τα παραπάνω ιδρύματα. Το προσωπικό του ΕΛΤΑ μπορεί να προσφέρει τις παραπάνω υπηρεσίες χωρίς να απαιτείται να λάβει άλλη σχετική κατά νόμο άδεια.

β. Ο ΕΛΤΑ μπορεί να συμμετέχει απευθείας ή μέσω θυγατρικής εταιρείας του σε εταιρείες παραγωγής και διάθεσης αμοιβαίων κεφαλαίων, ασφαλιστικών προϊόντων και εν γένει χρηματοοικονομικών υπηρεσιών και προϊόντων.

γ. Ο ΕΛΤΑ μπορεί να αποφασίζει τη σύσταση προσωπικών ταχυδρομικών λογαριασμών στο σύστημα της ταχυπληρωμής με έντοκες καταθέσεις φυσικών και νομικών προσώπων, διακινούμενες με ειδικές εντολές για εισπράξεις ή πληρωμές, ως και να εκδίδει μόνος του ή σε συνεργασία με τρίτους πιστωτικές κάρτες και να τις διαθέτει στους κατόχους των προσωπικών ταχυδρομικών λογαριασμών.

Από της ισχύος του παρόντος κάθε άδεια που απαιτείται για την παροχή των υπηρεσιών αυτών λογίζεται ότι συντρέχει για τον ΕΛΤΑ.

δ. Με σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ του Υπουργού Οικονομικών και του ΕΛΤΑ μπορεί να ανατίθεται στον ΕΛΤΑ η είσπραξη για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου φόρου προστιθέμενης αξίας, φόρου εισοδήματος και οποιουδήποτε άλλου φόρου ή τέλους έναντι αμοιβής και με τους όρους που καθορίζονται στη σύμβαση αυτή.

ε. Με σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΕΛΤΑ μπορεί επίσης να καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες ο ΕΛΤΑ:

α) δέχεται αιτήσεις πολιτών με τα συνημμένα δικαιολογητικά προκειμένου να τις διαβιβάσει στις αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες, τα Ν.Π.Δ.Δ., τους Ο.Τ.Α., την ανεξάρτητη διοικητική αρχή του συνήγορου του πολίτη, και τους φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα, εισπράττοντας το αντίτιμο των, κατά περίπτωση, προβλεπόμενων τελών, ενσήμων, δικαιωμάτων και παραβόλων για λογαριασμό του Δημοσίου ή άλλων φορέων και β) παραδίδει άδειες, βεβαιώσεις και πιστοποιητικά, που αποστέλλονται από τις αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες και φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα στους πολίτες, εισπράττοντας παράλληλα από αυτούς για λογαριασμό του Δημοσίου ή των λοιπών φορέων το αντίτιμο των, κατά περίπτωση, προβλεπόμενων τελών, ενσήμων και παραβόλων. Στην ίδια σύμβαση καθορίζεται η αμοιβή του ΕΛΤΑ για τις υπηρεσίες του παρόντος εδαφίου, η οποία επιβαρύνει τον πολίτη και, σε κάθε περίπτωση, καλύπτει το κόστος παροχής τους. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζονται οι διαδικασίες εισπραξης και απόδοσης των τελών, ενσήμων, δικαιωμάτων και παραβόλων, ο τρόπος ελέγχου της εισπραξης, οι κυρώσεις και οι προσαυξήσεις, όταν καθυστερεί η απόδοσή τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

στ. Από τη θέση σε ισχύ του παρόντος λογίζεται ότι οι αντίστοιχες υπηρεσίες περιλαμβάνονται στο σκοπό της δημόσιας επιχείρησης ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ.

4. Για τυχόν υφιστάμενες παραλείψεις του ΕΛΤΑ ως προς την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων δεν επιβάλλονται τα πρόστιμα ή οι άλλες κυρώσεις του π.δ. 186/1992 μέχρι 31.12.1999, εφόσον οι παρατυπίες δεν επηρεάζουν τα οικονομικά αποτελέσματα.

5. Οι απαιτήσεις του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων κατά του ΕΛΤΑ από το με ημερομηνία 9.8. 1988 υπόλοιπο του Λογαριασμού "ΕΠΙΤΑΓΕΣ ΕΛΤΑ", όπως έχει διαμορφωθεί μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος, αποσβέννυνται. Οι απαιτήσεις του ΕΛΤΑ κατά της Τράπεζας Κρήτης από τις δεσμευμένες καταθέσεις του σε αυτήν αποσβέννυνται.

6. Στο άρθρο 1 του ν. 2303/1995 προστίθεται παράγραφος 7, που έχει ως εξής:

"7. Η πληρωμή των αποδοχών των υπαλλήλων υπηρεσιών ή υπηρεσιών του Δημοσίου και νομικών προσώπων δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου, μπορεί να γίνεται και μέσω των Ελληνικών Ταχυδρομείων (ΕΛΤΑ), ύστερα από την υπογραφή σχετικής σύμβασης μεταξύ του κάθε φορέα και του ΕΛΤΑ.

Αντίστοιχες συμβάσεις μπορούν να συνάπτονται και μεταξύ δημόσιων επιχειρήσεων και οργανισμών αφ' ενός και του ΕΛΤΑ αφ' ετέρου."

7. Οι προμήθειες αγαθών και υπηρεσιών των Ελληνικών Ταχυδρομείων που αφορούν τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα από την Ευρωπαϊκή Ένωση αποφασίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού και εκτελούνται στα πλαίσια των συγκεκριμένων προϋπολογισμών σύμφωνα με τον συγκεκριμένο, κατά τη διαδικασία του άρθρου 5 παρ. 3 του ν. 2286/1995, Κανονισμό Προμηθειών ΕΛΤΑ, χωρίς ένταξη αυτών στο Ενιαίο Πρόγραμμα Προμηθειών, όσον αφορά τα αγαθά και τον αντίστοιχο κανονισμό όσον αφορά τις Υπηρεσίες.

8. Από την 1η Ιανουαρίου 2000 ο ΕΛΤΑ υποχρεούται να καταβάλει τις οριζόμενες κάθε φορά εισφορές, που αναλογούν στον εργοδότη για τον κλάδο ανεργίας, στράτευσης, ΔΛΟΕΜ, ΕΛΠΕΚΕ, Λ.Π.Ε.Α.Α.Ε., ΕΚΛΑ του Ο.Α.Ε.Δ., καθώς και του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας και της Εργατικής Εστίας. Το προσωπικό του ΕΛΤΑ υποχρεούται από 1.1.2001 να εισφέρει το ήμισυ των άνω εισφορών, που αναλογούν στους εργαζόμενους, από δε 1.1.2002 να εισφέρει το υπολειπόμενο ήμισυ των άνω εισφορών, που αναλογούν στους εργαζόμενους. Μέχρι τις άνω ημερομηνίες για τον ΕΛΤΑ και το προσωπικό του δεν υφίσταται υποχρέωση αντίστοιχων εισφορών ή πόρων.

Άρθρο 27

Τελικές διατάξεις

1. Το προσωπικό που προσλήφθηκε σε δημόσιες επιχειρήσεις και οργανισμούς αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και

Επικοινωνιών σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1648/1986, εκτός των περιπτώσεων του εδαφίου α' της παρ. 4 του άρθρου 1, μετατίθεται και τοποθετείται με βάση τις εσωτερικές διατάξεις κάθε επιχείρησης ή οργανισμού.

2.Α. Στο τέλος του εδαφίου α' της παρ. 18 του άρθρου 32 του ν. 2190/1994 προστίθεται το εξής:

"καθώς και σε αυτοτελείς δημόσιες υπηρεσίες".

Β. Στην παρ. 9 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α') προστίθεται εδάφιο, που έχει ως ακολούθως:

"Για την επίτευξη των σκοπών της Υ.Π.Α. δικαιολογούνται κάθε είδους δαπάνες εξοπλισμού, εκτέλεσης εργασιών, κατασκευής επιπρόσθετων έργων, συντήρησης, βελτίωσης και επέκτασης των εγκαταστάσεων της Αεροναυτιλίας και των Αερολιμένων της Χώρας, κάλυψης λειτουργικών αναγκών της Υ.Π.Α., πλην δαπανών για αποδοχές, επιδόματα και υπερωρίες των υπαλλήλων της, της εν γένει οικονομικής υποστήριξης των, πάσης φύσεως, δραστηριοτήτων της Υ.Π.Α., καθώς και κάθε έκτακτη λειτουργική δαπάνη και παροχή υπηρεσιών προς το εξυπηρετούμενο επιβατικό κοινό και τα αεροσκάφη, που έχει σχέση με την εύρυθμη λειτουργία της Υ.Π.Α.. Οι ανωτέρω δαπάνες πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις περί δημοσίου λογιστικού και τις λοιπές περί προμηθειών και εκτέλεσης εργασιών διατάξεις".

Γ. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από εισήγηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, εκδίδει το Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης που ισχύει σε όλα τα Ελληνικά Αεροδρόμια και περιλαμβάνει τις ελάχιστες απαιτήσεις της Αεροπορικής Αρχής ως προς το περιεχόμενο των αναφερόμενων στο επόμενο εδάφιο Οικείων Κανονισμών Επίγειας Εξυπηρέτησης.

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών εγκρίνει, μετά από εισήγηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, τους οικείους Κανονισμούς Επίγειας Εξυπηρέτησης, οι οποίοι είναι εσωτερικοί κανονισμοί των Ελληνικών Αερολιμένων, που εκδίδονται από τους οργανισμούς διαχείρισης αυτών με βάση τις ιδιαίτερες ανάγκες τους.

Δ. Συνιστώνται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών εκατόν σαράντα (140) θέσεις τακτικού προσωπικού του κλάδου ΠΕ2 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, οι οποίες προσαυξάνουν τις θέσεις του κλάδου αυτού.

Ε. Η κυκλοφορία των οχημάτων στους ελεγχόμενους χώρους του Αερολιμένα ρυθμίζεται κατά παρέκκλιση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. με αερολιμενικές διατάξεις, στις οποίες προβλέπονται και οι απειλούμενες διοικητικές κυρώσεις.

Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο είναι οι εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, οι οποίοι επιλαμβάνονται κάθε σχετικού συμβάντος ή ατυχήματος και διενεργούν τις απαιτούμενες έρευνες ή ανακρίσεις, κατά τα ειδικότερα προβλεπόμενα στις διατάξεις του άρθρου 159 του ν. 1815/1988.

ΣΤ. Σε περιπτώσεις ποινικής δίωξης κατά της Διοίκησης και των υπαλλήλων της Υ.Π.Α., διωκόμενων για πράξη ή παράλειψη στα πλαίσια άσκησης των καθηκόντων τους για τη διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου και την περιφρούρηση της νομιμότητας ή διωκόμενων ως αστικής υπευθύνων, δύναται, μετά από προηγούμενη έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, να παρίσταται ως συνήγορος για την υπεράσπισή τους ενώπιον των ποινικών δικαστηρίων εκπρόσωπος του Γραφείου του Νομικού Συμβούλου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Η ρύθμιση του άρθρου 22 του ν. 2190/1994 ισχύει και για τα γραφεία των Διευθύνωντων Συμβούλων των Δημόσιων Επιχειρήσεων και Οργανισμών της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994, αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και για το γραφείο του Διοικητή της Υπηρεσίας της Πολιτικής Αεροπορίας.

4. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από εισήγηση των Διοικητικών Συμβουλίων των εποπτευόμενων από αυτόν Δημόσιων Επιχειρήσεων και Οργανισμών, δύναται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν.

2190/1994, όπως εκάστοτε ισχύει, να προσλαμβάνεται ένα μέλος της οικογένειας, μέχρι πρώτου βαθμού συγγένειας ή η σύζυγος μισθωτού τους που έχασε τη ζωή του ή κατέστη ανίκανος για οποιαδήποτε εργασία, εξαιτίας εργατικού ατυχήματος κατά την εκτέλεση των υπηρεσιακών του καθηκόντων σε θέση ανάλογη των προσόντων του.

5. Στο εδάφιο α' της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 2366/1995 μετά τη λέξη "αποσπώνται " προστίθεται "στα γραφεία του Προέδρου της Δημοκρατίας, του Πρωθυπουργού, του Προέδρου και των Αντιπροέδρων της Βουλής καθώς και".

Άρθρο 28

Κάλυψη δαπανών

1.α. Οι δαπάνες που προκαλούνται από τις διατάξεις των άρθρων 29 παρ. 1, 11 παρ. 1, 27 παρ. 2Δ' θα καλυφθούν για μεν το τρέχον οικονομικό έτος από τις εγγεγραμμένες πιστώσεις του Προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, για δε τα επόμενα οικονομικά έτη από τις πιστώσεις που θα εγγράφονται στον ανωτέρω προϋπολογισμό.

β. Οι απώλειες εσόδων που προκαλούνται από τις διατάξεις του άρθρου 26 παρ. 4 θα αναπληρώνονται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

2. Οι δαπάνες που προκαλούνται από τις διατάξεις των άρθρων 7 παρ. 3 και 8 παρ. 1 θα καλύπτονται από την αύξηση των εσόδων της Ε.Ε.Τ.Τ. που θα προκύπτει από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος.

3. Οι απώλειες εσόδων του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων, του Ο.Δ.Δ.Υ., του Ο.Α.Ε.Δ., της Εργατικής Εστίας και της Εργατικής Κατοικίας, που προκαλούνται από την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 26 παράγραφος 2 περίπτωση θ' και των παραγράφων 5 και 8 του άρθρου αυτού θα αναπληρώνονται από άλλες πηγές εσόδων του προϋπολογισμού των ανωτέρω φορέων.

Άρθρο 29

Μεταβατικές διατάξεις

1. Από τις υπάρχουσες κενές οργανικές θέσεις του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών πληροούνται, μετά από έγκριση της Επιτροπής του άρθρου 2 παράγραφος 2 της ΠΥΣ 236/1994, όπως εκάστοτε ισχύει, δέκα (10) θέσεις του κλάδου ΠΕ Μηχανικών και πέντε (5) θέσεις του κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού για τις ανάγκες της Γενικής Γραμματείας Επικοινωνιών.

Για τις θέσεις του κλάδου ΠΕ Μηχανικών επιλέγονται μηχανικοί τηλεπικοινωνιών ή ηλεκτρονικοί μηχανικοί ή ηλεκτρολόγοι μηχανικοί με κύκλο ή κατεύθυνση σπουδών σχετικών με τις τηλεπικοινωνίες.

Η πρόσληψη στις ανωτέρω θέσεις θα γίνει με τη διαδικασία της υποπαραγράφου 3 της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994, όπως αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 2527/1997.

Επίσης στη Γενική Γραμματεία Επικοινωνιών συνιστώνται δέκα (10) θέσεις Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου ή ορισμένου χρόνου με δυνατότητα ανανέωσης.

Προσόντα διορισμού στις θέσεις αυτές ορίζονται τα προβλεπόμενα από την παράγραφο 2 του άρθρου 25 του ν. 1943/1991. Ο αριθμός των εκάστοτε πληρούμενων θέσεων, οι ειδικότητες προσωπικού, η απαιτούμενη επιστημονική εξειδίκευση και ο χρόνος απασχόλησης καθορίζονται στην προκήρυξη. Η πρόσληψη στις ανωτέρω θέσεις θα γίνει με τη διαδικασία των διατάξεων του ν. 2190/1994, όπως εκάστοτε ισχύουν.

2. Οι επιχειρήσεις που κατά την έκδοση του νόμου αυτού παρέχουν υπηρεσίες στον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών, όπως προσδιορίζεται από τις διατάξεις του παρόντος, υποχρεούνται εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από τη δημοσίευσή του να υποβάλουν είτε αίτηση εγγραφής στο Μητρώο Ταχυδρομικών Επιχειρήσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 του παρόντος, είτε αίτηση χορήγησης ειδικής άδειας σύμφωνα με τις

διατάξεις των άρθρων 13 και επόμενα του παρόντος. Από την εγγραφή τους ή τη χορήγηση ειδικής άδειας οι ανωτέρω επιχειρήσεις αποκτούν τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα. Μετά την πάροδο της προθεσμίας για την υποβολή της αίτησης, απαγορεύεται η παροχή τέτοιων υπηρεσιών από επιχειρήσεις που δεν υπέβαλαν σχετική αίτηση ή δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του νόμου αυτού. Οι παραβάτες υπόκεινται στις κυρώσεις του άρθρου 25.

Άρθρο 30

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως."

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: "Σύσταση Εθνικής Επιτροπής για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου και Εθνικής Επιτροπής Βιοηθικής".

Κύριε Υπουργέ, έχετε να κάνετε καμία νομοτεχνική παρατήρηση;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Μία λεκτική παρατήρηση θα κάνω μόνο, κύριε Πρόεδρε.

Στο άρθρο 2, εδάφιο θ', διαβάζω: "από ένα μέλος της Εθνικής Επιτροπής Βιοηθικής που προέρχεται από τις επιστήμες της Βιολογίας, της Γενετικής ή της Ιατρικής..." και συνεχίζει "που προτείνεται...". Το "που" γίνεται "και". Δηλαδή, "και προτείνεται". Μόνο αυτή η αλλαγή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Είναι πιο δόκιμος ο όρος.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο με αυτήν τη νομοτεχνική διόρθωση;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία και στο σύνολο με τη νομοτεχνική διόρθωση του κυρίου Υπουργού.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης: "Σύσταση Εθνικής Επιτροπής για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου και Εθνικής Επιτροπής Βιοηθικής" έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

"Σύσταση Εθνικής Επιτροπής για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου και Εθνικής Επιτροπής Βιοηθικής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

Εθνική Επιτροπή για τα δικαιώματα του ανθρώπου

Άρθρο 1

Σύσταση και αποστολή

1. Συνιστάται Εθνική Επιτροπή για τα δικαιώματα του ανθρώπου, η οποία υπάγεται στον Πρωθυπουργό.

2. Η Επιτροπή υποστηρίζεται ως προς τη στελέχωση και την υποδομή της από τη Γενική Γραμματεία του Υπουργικού Συμβουλίου, και ο προϋπολογισμός της εντάσσεται στον προϋπολογισμό της υπηρεσίας αυτής.

3. Η Επιτροπή έχει δική της γραμματεία. Της γραμματείας προϊστάται ο Πρόεδρος της Επιτροπής.

4. Η Επιτροπή αποτελεί συμβουλευτικό όργανο της Πολιτείας σε θέματα προστασίας των δικαιωμάτων του ανθρώπου.

5. Η Επιτροπή έχει ως αποστολή:

α) Τη διαρκή παρακολούθηση αυτών των θεμάτων, τη δημόσια ενημέρωση και την προώθηση της σχετικής έρευνας.

β) Την ανταλλαγή εμπειριών σε διεθνές επίπεδο με ανάλογα όργανα διεθνών οργανισμών, όπως ο Ο.Η.Ε., το Συμβούλιο της Ευρώπης, ο Ο.Α.Σ.Ε. ή άλλων κρατών.

γ) Τη διαμόρφωση προτάσεων πολιτικής σε θέματα του αντικείμενου της.

6. Η Επιτροπή ιδίως:

α) Εξετάζει ζητήματα σχετικά με την προστασία των δικαιωμάτων του ανθρώπου που της θέτει η Κυβέρνηση ή η Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής ή της προτείνουν τα μέλη της ή Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις.

β) Υποβάλλει συστάσεις και προτάσεις, εκπονεί μελέτες, υποβάλλει εκθέσεις και γνωμοδοτεί για τη λήψη νομοθετικών, διοικητικών ή άλλων μέτρων που συμβάλλουν στη βελτίωση της προστασίας των δικαιωμάτων του ανθρώπου.

γ) Αναπτύσσει πρωτοβουλίες για την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης, και των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης σε θέματα σεβασμού των δικαιωμάτων του ανθρώπου.

δ) Αναλαμβάνει πρωτοβουλίες για την καλλιέργεια του σεβασμού των δικαιωμάτων του ανθρώπου στο πλαίσιο του εκπαιδευτικού συστήματος.

ε) Εκφέρει γνώμη για εκθέσεις που πρόκειται να υποβάλει η χώρα σε διεθνείς οργανισμούς για συναφή θέματα.

στ) Διατηρεί μόνιμη επικοινωνία και συνεργάζεται με διεθνείς οργανισμούς, παρεμφερή όργανα άλλων χωρών, καθώς και εθνικές ή διεθνείς Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις.

ζ) Γνωστοποιεί δημόσια τις θέσεις της με κάθε πρόσφορο τρόπο.

η) Συντάσσει ετήσια έκθεση για την προστασία των δικαιωμάτων του ανθρώπου.

θ) Οργανώνει Κέντρο Τεκμηρίωσης για τα δικαιώματα του ανθρώπου.

ι) Εξετάζει την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου για την προστασία των δικαιωμάτων του ανθρώπου και εκφέρει σχετική γνώμη προς τα αρμόδια όργανα της Πολιτείας.

Άρθρο 2

Σύνθεση της Επιτροπής

1. Η Επιτροπή απαρτίζεται από τα εξής μέλη:

α) Από τον Πρόεδρο της ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας.

β) Από έναν εκπρόσωπο της Γ.Σ.Ε.Ε. και έναν εκπρόσωπο της Α.Δ.Ε.Δ.Υ..

γ) Από τέσσερις εκπροσώπους Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων που η δράση τους καλύπτει την περιοχή των δικαιωμάτων του ανθρώπου. Η Επιτροπή μπορεί, με την επιφύλαξη του άρθρου 9, να αποφασίζει τη διεύρυνσή της με τη συμμετοχή δύο επιπλέον εκπροσώπων άλλων Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων.

δ) Από εκπροσώπους των αναγνωρισμένων κομμάτων κατά τον Κανονισμό της Βουλής. Κάθε κόμμα ορίζει έναν εκπρόσωπο.

ε) Ένα Σύμβουλο της Επικρατείας και έναν Αρεοπαγίτη, που ορίζονται με απόφαση του Προέδρου του οικείου Δικαστηρίου.

στ) Από το Συνήγορο του Πολίτη.

ζ) Από ένα μέλος της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα, που προτείνεται από τον Πρόεδρό της.

η) Από ένα μέλος του Εθνικού Συμβουλίου Ραδιοτηλεόρασης, που προτείνεται από τον Πρόεδρό του.

θ) Από ένα μέλος της Εθνικής Επιτροπής Βιοηθικής, που προέρχεται από τις επιστήμες της Βιολογίας, της Γενετικής ή της Ιατρικής και προτείνεται από τον Πρόεδρό της.

ι) Από δύο πρόσωπα εγνωσμένου κύρους με ειδικές γνώσεις σε θέματα προστασίας των δικαιωμάτων του ανθρώπου που ορίζονται από τον Πρωθυπουργό.

ια) Από έναν εκπρόσωπο των Υπουργείων Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εξωτερικών, Δικαιοσύνης, Δημόσιας Τάξης, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, που ορίζονται με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού.

ιβ) Από τρεις καθηγητές ή αναπληρωτές καθηγητές του Δημοσίου Δικαίου ή του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου. Κατά την πρώτη μετά τη συγκρότησή της συνεδρίαση η Επιτροπή διενεργεί κλήρωση, στην οποία μετέχουν τα εξής Τμήματα των Α.Ε.Ι. της χώρας: α) το Τμήμα Νομικής του Πανεπιστημίου Αθηνών, β) το Τμήμα Νομικής του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, γ) το Τμήμα Νομικής του Πανεπιστημίου Θράκης, δ) το Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης του Πανεπιστημίου Αθηνών, ε) το Γενικό Τμήμα Δικαίου του Πάντειου Πανεπιστημίου, στ) το Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης του Πάντειου Πανεπιστημίου. Τα Τμήματα αυτά προτείνουν από έναν καθηγητή ή αναπληρωτή καθηγητή Δημοσίου Δικαίου ή Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου. Τα Τμήματα των Α.Ε.Ι. υποχρεούνται να ορίσουν τον εκπρόσωπό τους εντός διμήνου από τη λήψη της πρόσκλησης της Επιτροπής.

Με απόφαση της Επιτροπής είναι δυνατόν να προστεθούν, για τις επόμενες κληρώσεις, και άλλα Τμήματα των Α.Ε.Ι. της χώρας με όμοιο αντικείμενο. Η Επιτροπή διενεργεί έξι (6) μήνες, πριν από τη λήξη της θητείας της, κλήρωση μεταξύ των παραπάνω Τμημάτων, για την επόμενη θητεία.

ιγ) Από ένα μέλος του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών.

2. Για τα μέλη της Επιτροπής προβλέπονται ισάριθμοι αναπληρωτές, που ορίζονται όπως και τα τακτικά μέλη της.

3. Τα μέλη της Επιτροπής και οι αναπληρωτές τους ορίζονται με απόφαση του Πρωθυπουργού για θητεία τριών (3) ετών.

4. Ο Πρωθυπουργός καλεί με έγγραφό του τα μέλη της Επιτροπής σε συνεδρίαση, προκειμένου να εκλεγεί ο Πρόεδρος, ο Α' και ο Β' Αντιπρόεδρος της. Για την εκλογή Προέδρου και Αντιπροέδρων απαιτείται η απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών της Επιτροπής που διαθέτουν ψήφο. Ως Πρόεδρος και Αντιπρόεδροι μπορεί να εκλεγούν μέλη που προέρχονται από τις κατηγορίες των εδαφίων α', β', ε', ι' και ιβ' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

5. Οι εκπρόσωποι των Υπουργείων συμμετέχουν στη λήψη των αποφάσεων χωρίς δικαίωμα ψήφου.

6. Η Επιτροπή θεωρείται ότι έχει νόμιμα συγκροτηθεί, εφόσον έχουν ορισθεί δύο από τα μέλη του εδαφίου α' και τα μέλη των εδαφίων γ', ε', ι' και ια' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

7. Τα μέλη της νέας σύνθεσης της Επιτροπής ορίζονται το αργότερο δύο (2) μήνες πριν από τη λήξη της θητείας της προηγούμενης.

8. Ο τρόπος συγκρότησης της Επιτροπής και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια ρυθμίζεται με απόφαση του Πρωθυπουργού.

Άρθρο 3

Ανάθεση εξειδικευμένων μελετών

1. Η Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας του Υπουργείου Ανάπτυξης μπορεί να αναθέτει, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, με σύμβαση έργου την εκπόνηση εξειδικευμένων μελετών για τους σκοπούς της σε επιστημονικές ομάδες εργασίας.

2. Οι ομάδες εργασίας μετά το πέρας της σχετικής μελέτης υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή, η οποία μπορεί να δημοσιοποιείται με απόφασή της.

Άρθρο 4

Λειτουργία της Επιτροπής

1. Η Επιτροπή συνεδριάζει τακτικά κάθε δύο μήνες και εκτάκτως ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου ή αίτηση πέντε (5) τουλάχιστον μελών της. Τα μέλη προσκαλούνται

από τον Πρόεδρο με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο.

2. Η Επιτροπή βρίσκεται σε απαρτία εφόσον: α) παρίσταται η απόλυτη πλειοψηφία των μελών της και β) μεταξύ των παρόντων μελών της περιλαμβάνεται ο Πρόεδρος της Επιτροπής ή ένας Αντιπρόεδρος.

3. Οι Αντιπρόεδροι αναπληρώνουν τον Πρόεδρο κατά τη σειρά της τάξεώς τους, όταν ο τελευταίος ελλείπει, κωλύεται ή απουσιάζει.

4. Οι αποφάσεις της Επιτροπής λαμβάνονται με πλειοψηφία των παρόντων μελών. Σε περίπτωση ισοψηφίας υπερισχύει η ψήφος του Προέδρου.

5. Η Επιτροπή καλεί κατά την κρίση της σε ακρόαση πρόσωπα, τα οποία μπορεί να διευκολύνουν το έργο της με την παρουσίαση προσωπικών εμπειριών ή τη διατύπωση απόψεων σχετικών με την προστασία των δικαιωμάτων του ανθρώπου.

6. Με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομικών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών της Επιτροπής, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων περί αμοιβής ή αποζημίωσης λόγω συμμετοχής σε συμβούλια και επιτροπές του δημόσιου τομέα.

7. Με απόφαση του Πρωθυπουργού καταρτίζεται ο Κανονισμός λειτουργίας της Επιτροπής. Με τον Κανονισμό ρυθμίζεται η δημιουργία τμημάτων, η κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ των τμημάτων και των μελών, η διαδικασία κλήσης και ακρόασης των προσώπων που καλούνται και κάθε άλλη λεπτομέρεια. Με απόφαση του Πρωθυπουργού, ύστερα από γνώμη της Επιτροπής, μπορεί να τροποποιείται ο Κανονισμός.

Άρθρο 5

Ετήσια έκθεση

Η Επιτροπή υποβάλλει έως το τέλος Ιανουαρίου κάθε έτους την έκθεση στον Πρωθυπουργό, στον Πρόεδρο της Βουλής και στους αρχηγούς των κομμάτων που εκπροσωπούνται στο Εθνικό και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Άρθρο 6

Συνδρομή δημοσίων υπηρεσιών

1. Στο τέλος κάθε έτους τα Υπουργεία που μετέχουν με εκπρόσωπό τους στην Επιτροπή καταθέτουν έκθεση με τις παρατηρήσεις τους για την προστασία των δικαιωμάτων του ανθρώπου στον τομέα ευθύνης τους.

2. Για την εκπλήρωση της αποστολής της η Επιτροπή μπορεί να ζητά από τις δημόσιες υπηρεσίες καθώς και από ιδιώτες κάθε πληροφορία, έγγραφο ή οποιοδήποτε στοιχείο σχετίζεται με την προστασία των δικαιωμάτων του ανθρώπου. Ο Πρόεδρος μπορεί να λαμβάνει γνώση εγγράφων και άλλων στοιχείων που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα. Οι δημόσιες υπηρεσίες οφείλουν να διευκολύνουν το έργο της Επιτροπής.

Άρθρο 7

Επιστημονικοί Συνεργάτες

1. Συνιστώνται δύο (2) θέσεις ειδικού επιστημονικού προσωπικού, κατά την έννοια της παρ. 2 του άρθρου 25 του ν. 1943/1991 (ΦΕΚ 50 Α'), με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου διάρκειας τριών (3) ετών. Η σύμβαση αυτή μπορεί να ανανεώνεται.

Η πλήρωση των θέσεων πραγματοποιείται ύστερα από δημόσια πρόσκληση της Επιτροπής για υποβολή υποψηφιοτήτων. Η επιλογή μεταξύ των υποψηφίων γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 2, 5 και 6 του άρθρου 19 του ν. 2190/1994 (ΦΕΚ 28 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του ν. 2527/1997 (ΦΕΚ 206 Α'), από πέντε μέλη της Επιτροπής που διαθέτουν ψήφο, τα οποία ορίζονται από τον Πρόεδρό της.

2. Οι επιστημονικοί συνεργάτες επικουρούν την Επιτροπή, προτείνοντας εισηγήσεις για θέματα που τους ανατίθενται και την ενημερώνουν για τις εργασίες των διεθνών οργανισμών και διεθνών οργανώσεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή των δικαιωμάτων του ανθρώπου. Επίσης τηρούν σχετικό αρχείο

κειμένων και επιστημονικών μελετών.

3. Οι αποδοχές των επιστημονικών συνεργατών που προσλαμβάνονται κατά την παράγραφο 1 αυτού του άρθρου καθορίζονται με την απόφαση της παρ. 6 του άρθρου 4 του παρόντος νόμου, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων περί αποδοχών ειδικού επιστημονικού προσωπικού.

Άρθρο 8

Γραμματεία της Επιτροπής

1. Συνιστώνται μία (1) θέση γραμματέα και τρεις (3) θέσεις γραμματειακής και τεχνικής υποστήριξης της Επιτροπής.

2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εξωτερικών, Οικονομικών και Δικαιοσύνης ρυθμίζονται:

α) Η κατά κατηγορία, κλάδο και ειδικότητα κατανομή των θέσεων της παρ. 1, καθώς και τα θέματα της οργάνωσης της γραμματείας και τεχνικής υποστήριξης της Επιτροπής.

β) Η πλήρωση των θέσεων της παρ. 1 που μπορεί να γίνει και με διάθεση ή απόσπαση δημοσίων υπαλλήλων ή υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. ή εργαζομένων με σύμβαση εργασίας ορισμένου ή αορίστου χρόνου στο Δημόσιο, τα Ν.Π.Δ.Δ. ή σε Ν.Π.Ι.Δ. οποιασδήποτε μορφής που τελούν υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο του Κράτους.

γ) Κάθε θέμα που αφορά την υπηρεσιακή κατάσταση και τις αποδοχές αυτού του προσωπικού.

3. Με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού επιτρέπεται να αποσπάται ως γραμματέας της Επιτροπής υπάλληλος Υπουργείου ή Ν.Π.Δ.Δ. με βαθμό Α' ή Β' της κατηγορίας ΠΕ, τον οποίο προτείνει ο Πρόεδρος της Επιτροπής.

4. Ως την έκδοση του προεδρικού διατάγματος της παρ. 1, η Επιτροπή επιτρέπεται να απασχολεί υπαλλήλους και χρησιμοποιεί τεχνική υποστήριξη που της διαθέτουν τα Υπουργεία Εξωτερικών και Δικαιοσύνης σύμφωνα με αποφάσεις των αρμόδιων Υπουργών.

Άρθρο 9

Μεταβατικές διατάξεις

Στην πρώτη σύνθεση της Επιτροπής εκπροσωπούνται οι εξής Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις: η Διεθνής Αμνηστία, η Ελληνική Ένωση για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου, το Ίδρυμα Μαραγκοπούλου για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου και το Ελληνικό Συμβούλιο για τους Πρόσφυγες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

Εθνική Επιτροπή Βιοηθικής

Άρθρο 10

Σύσταση και αποστολή

1. Συνιστάται Εθνική Επιτροπή Βιοηθικής, η οποία υπάγεται στον Πρωθυπουργό.

2. Η Επιτροπή υποστηρίζεται ως προς τη στελέχωση και την υποδομή της από τη Γενική Γραμματεία του Υπουργικού Συμβουλίου και εντάσσεται στον προϋπολογισμό της υπηρεσίας αυτής.

3. Η Επιτροπή έχει δική της γραμματεία. Της γραμματείας προΐσταται ο Πρόεδρος της Επιτροπής.

4. Η Επιτροπή αποτελεί συμβουλευτικό όργανο της Πολιτείας και έχει ως αποστολή τη διαρκή παρακολούθηση των θεμάτων που σχετίζονται με τις εφαρμογές των βιολογικών επιστημών και τη διερεύνηση των ηθικών, κοινωνικών και νομικών διαστάσεων και επιπτώσεών τους.

Η Επιτροπή έχει τις εξής ιδίως αρμοδιότητες:

α) Εξετάζει κάθε ηθικό, κοινωνικό ή νομικό ζήτημα σχετικό με τις εξελίξεις, ιδίως στη Βιολογία, τη Βιοτεχνολογία, την Ιατρική και τη Γενετική.

β) Διατυπώνει, σε συνεργασία με τα αρμόδια Υπουργεία, προτάσεις συνολικής πολιτικής και συγκεκριμένων ενεργειών για ειδικά προβλήματα σε αυτά τα θέματα.

γ) Συνεργάζεται με διεθνείς οργανισμούς και παρεμφερή όργανα, μεριμνά δε για τη συμμετοχή της Ελλάδας σε διεθνείς εκδηλώσεις σχετικές με την έρευνα στους τομείς ενδιαφέροντός της.

δ) Ενημερώνει τους πολίτες με κάθε πρόσφορο μέσο για θέματα που αφορούν την εξέλιξη των βιολογικών επιστημών και τις συνέπειες των εφαρμογών τους.

Άρθρο 11

Η Επιτροπή κατευθύνει και συντονίζει το έργο των επιτροπών και των οργάνων συναφούς αντικείμενου, που δραστηριοποιούνται στους τομείς ευθύνης, ιδίως των Υπουργείων Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Υγείας και Πρόνοιας.

Άρθρο 12

Σύνθεση Επιτροπής

1. Η Επιτροπή απαρτίζεται από:

α) Τέσσερις (4) επιστήμονες εγνωσμένου κύρους που καλύπτουν τις περιοχές της Βιολογίας, της Γενετικής, της Ιατρικής και της Βιοτεχνολογίας.

β) Πέντε (5) επιστήμονες εγνωσμένου κύρους, εκ των οποίων δύο προέρχονται από τη Νομική Επιστήμη και ανά ένας από τη Φιλοσοφία, την Κοινωνιολογία και τη Θεολογία. Από τους νομικούς επιστήμονες ο ένας καλύπτει το Δημόσιο Δίκαιο ή το Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο και ο άλλος το Ιδιωτικό Δίκαιο.

2. Με απόφαση του Πρωθυπουργού που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ορίζονται ο Πρόεδρος, ο αναπληρωτής του και τα μέλη της Επιτροπής.

3. Η θητεία των μελών της Επιτροπής είναι πενταετής.

Άρθρο 13

Πρόσκληση ειδικών επιστημόνων

Η Επιτροπή μπορεί να προσκαλεί επιστήμονες εγνωσμένου κύρους από την Ελλάδα ή την αλλοδαπή για την εξέταση εξειδικευμένων θεμάτων σχετικών με το αντικείμενό τους, ορίζοντας το θέμα για το οποίο καλούνται να εκθέσουν τις απόψεις τους.

Άρθρο 14

Ανάθεση εξειδικευμένων μελετών

1. Η Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας του Υπουργείου Ανάπτυξης μπορεί κατόπιν προτάσεως της Επιτροπής να αναθέτει με σύμβαση έργου την εκπόνηση εξειδικευμένων μελετών για τους σκοπούς της σε επιστημονικές ομάδες εργασίας.

2. Οι ομάδες εργασίας μετά το τέλος της σχετικής μελέτης υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή, όπου καταγράφονται τεκμηριωμένα οι απόψεις και οι θέσεις στις οποίες κατέληξαν. Η έκθεση δημοσιοποιείται μετά από απόφαση της Επιτροπής.

Άρθρο 15

Λειτουργία της Επιτροπής

1. Η Επιτροπή συνεδριάζει τακτικά κάθε δύο (2) μήνες ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου και εκτάκτως ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου ή αίτηση δύο (2) τουλάχιστον μελών της. Τα μέλη προσκαλούνται από τον Πρόεδρο με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο.

2. Η Επιτροπή βρίσκεται σε απαρτία εφόσον: α) παρίσταται η απόλυτη πλειοψηφία των μελών της και β) μεταξύ των παρόντων μελών περιλαμβάνεται ο Πρόεδρος ή ο αναπληρωτής του.

3. Οι αποφάσεις της Επιτροπής λαμβάνονται με πλειοψηφία των παρόντων μελών. Σε περίπτωση ισοψηφίας υπερισχύει η ψήφος του Προέδρου.

4. Με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης

και Αποκέντρωσης και Οικονομικών καθορίζεται, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων, η αποζημίωση των μελών της Επιτροπής.

5. Με απόφαση του Πρωθυπουργού καταρτίζεται ο Κανονισμός της Επιτροπής.

Με τον Κανονισμό ρυθμίζονται ιδίως ζητήματα που συνεχονται με τη λειτουργία της, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Με απόφαση του Πρωθυπουργού, ύστερα από γνώμη της Επιτροπής, μπορεί να τροποποιείται ο Κανονισμός.

6. Η Επιτροπή υποβάλλει έως το τέλος Ιανουαρίου κάθε έτους έκθεση στον Πρωθυπουργό, στον Πρόεδρο της Βουλής και στους αρχηγούς των κομμάτων που εκπροσωπούνται στο Εθνικό και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Άρθρο 16

Συνδρομή δημοσίων υπηρεσιών

Για την εκπλήρωση της αποστολής της, η Επιτροπή μπορεί να ζητά από τις δημόσιες υπηρεσίες, καθώς και από ιδιώτες κάθε πληροφορία, έγγραφο ή οποιοδήποτε σχετικό στοιχείο. Ο Πρόεδρος μπορεί να λαμβάνει γνώση εγγράφων και άλλων στοιχείων που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα. Οι δημόσιες υπηρεσίες οφείλουν να διευκολύνουν το έργο της Επιτροπής.

Άρθρο 17

Επιστημονικοί Συνεργάτες

1. Συνιστώνται δύο (2) θέσεις ειδικού επιστημονικού προσωπικού, κατά την έννοια της παρ. 2 του άρθρου 25 του ν. 1943/1991, με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου διάρκειας πέντε (5) ετών, που μπορεί να ανανεώνεται.

Η πλήρωση των θέσεων πραγματοποιείται ύστερα από δημόσια πρόσκληση της Επιτροπής για υποβολή υποψηφιοτήτων. Η επιλογή μεταξύ των υποψηφίων γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 2, 5 και 6 του άρθρου 19 του ν. 2190/1994, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του ν. 2527/1997, από πέντε (5) μέλη της Επιτροπής, τα οποία ορίζονται από τον πρόεδρό της.

2. Οι επιστημονικοί συνεργάτες επικουρούν την Επιτροπή.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δικαιοσύνης καθορίζονται οι αποδοχές των επιστημονικών συνεργατών κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων περί αποδοχών ειδικού επιστημονικού προσωπικού.

Άρθρο 18

Γραμματεία της Επιτροπής

1. Συνιστώνται μία (1) θέση γραμματέα και τρεις (3) θέσεις γραμματειακής και τεχνικής υποστήριξης της Επιτροπής.

2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Δικαιοσύνης ρυθμίζονται:

α) Η κατά κατηγορία, κλάδο και ειδικότητα κατανομή των θέσεων της παρ. 1, καθώς και τα θέματα οργάνωσης της γραμματείας και τεχνικής υποστήριξης της Επιτροπής.

β) Η πλήρωση των θέσεων της παρ. 1, που μπορεί να γίνει και με διάθεση ή απόσπαση δημοσίων υπαλλήλων ή υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. ή εργαζομένων με σύμβαση εργασίας ορισμένου ή αορίστου χρόνου στο Δημόσιο, τα Ν.Π.Δ.Δ. ή τα Ν.Π.Ι.Δ. οποιασδήποτε μορφής που τελούν υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο του Κράτους.

γ) Κάθε θέμα που αφορά την υπηρεσιακή κατάσταση και τις αποδοχές αυτού του προσωπικού.

3. Με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού επιτρέπεται να αποσπάται ως γραμματέας της Επιτροπής υπάλληλος Υπουργείου ή Ν.Π.Δ.Δ. με βαθμό Α' ή Β' της κατηγορίας ΠΕ, τον οποίο προτείνει ο Πρόεδρος της Επιτροπής.

4. Ως την έκδοση του προεδρικού διατάγματος της παραγράφου 1, η Επιτροπή επιτρέπεται να απασχολεί υπαλλήλους και να χρησιμοποιεί τεχνική υποστήριξη που της διαθέτουν τα Υπουργεία Ανάπτυξης και Δικαιοσύνης, σύμφωνα με αποφάσεις των αρμόδιων Υπουργών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Τελική διάταξη

Άρθρο 19

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπεύθυνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Υπουργείου Γεωργίας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ουκρανίας για οικονομική, τεχνική και επιστημονική συνεργασία στον τομέα της γεωργίας".

Το νομοσχέδιο αυτό έχει ψηφισθεί ομόφωνα από τη Διαρκή Επιτροπή και δεν νομίζω να υπάρχει αντίρρηση να το ψηφίσουμε και από την Ολομέλεια.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Το νομοσχέδιο του Υπουργείου Γεωργίας: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ουκρανίας για οικονομική, τεχνική και επιστημονική συνεργασία στον τομέα της γεωργίας" έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

"Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ουκρανίας για οικονομική, τεχνική και επιστημονική συνεργασία στον τομέα της γεωργίας"

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ουκρανίας για οικονομική, τεχνική και επιστημονική συνεργασία στον τομέα της γεωργίας, η οποία υπογράφηκε στο Κίεβο στις 15 Δεκεμβρίου 1997, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ

ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ ΓΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ, ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΑΣ

Η Ελληνική Δημοκρατία και η Ουκρανία (στο εξής αναφερόμενες ως τα "Συμβαλλόμενα Μέρη"),

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να υλοποιήσουν τη Συμφωνία οικονομικής, βιομηχανικής, επιστημονικής και τεχνικής συνεργασίας μεταξύ των Κυβερνήσεων της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ουκρανίας, που υπεγράφη στην Αθήνα στις 15 Φεβρουαρίου 1992,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να αναπτύξουν και να προωθήσουν την οικονομική, επιστημονική και τεχνική συνεργασία στον τομέα της γεωργίας,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι η Ελληνική Δημοκρατία, ως Κράτος - Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υποχρεούται να τηρεί τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να λειτουργεί σύμφωνα με αυτήν,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΕΞΗΣ:

Άρθρο 1

Η συνεργασία στον τομέα της γεωργίας θα περιλαμβάνει ενδεικτικά τα εξής:

- φυτική παραγωγή, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής οπωροκηπευτικών,
- ζωική παραγωγή,
- παραγωγή ζωοτροφών,
- μετασυλλεκτική επεξεργασία και μεταποίηση,
- γεωργική έρευνα,
- γεωργικές εφαρμογές και εκπαίδευση,
- αποθήκευση γεωργικών προϊόντων,
- βιοτεχνολογία,
- φυτοϋγειονομικό έλεγχο,
- κτηνιατρικές υπηρεσίες,
- διαχείριση του εδάφους και χαρτογράφηση,
- εκμηχάνιση της γεωργίας,
- έγγειες βελτιώσεις,
- προστασία των φυσικών πόρων και του περιβάλλοντος.

Άρθρο 2

Η συνεργασία στον τομέα της γεωργίας θα υλοποιείται με:

- α) Ανταλλαγή επιστημονικής και τεχνικής πληροφόρησης και τεκμηρίωσης.
- β) Ανταλλαγή γενετικού και βιολογικού υλικού.
- γ) Ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις εξελίξεις στην επιστημονική έρευνα.
- δ) Ανταλλαγή επισκέψεων εμπειρογνομόνων και συμβούλων.
- ε) Οργάνωση εκπαιδευτικών προγραμμάτων, σεμιναρίων, συνεδρίων και συναντήσεων σε αμοτέρες τις χώρες.
- στ) Τριμερή συνεργασία (με άλλες χώρες, την Ευρωπαϊκή Ένωση ή/και διεθνείς οργανισμούς) με σκοπό τη διευκόλυνση της οικονομικής αναμόρφωσης και την ανάπτυξη και υλοποίηση περιφερειακών προγραμμάτων που στοχεύουν στη βελτίωση της παραγωγής και των συστημάτων εμπορίας.
- ζ) Ενθάρρυνση των μικτών επιχειρήσεων μεταξύ των συνεταιριστικών και ιδιωτικών φορέων των δύο χωρών, περιλαμβανομένων και των επιχειρήσεων παραγωγής εισροών, διακίνησης και εξωτερικού εμπορίου.

Άρθρο 3

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφώνησαν να συστήσουν μία Μικτή Ελληνο-Ουκρανική Επιτροπή Συνεργασίας στον τομέα της γεωργίας. Η Επιτροπή αυτή θα αποτελείται από εκπροσώπους των Υπουργείων Γεωργίας και, όπου απαιτείται, από εκπροσώπους συνεταιριστικών και ιδιωτικών φορέων των δύο χωρών.

Η Μικτή Επιτροπή Συνεργασίας στον τομέα της γεωργίας θα λειτουργεί στα πλαίσια της Μικτής Επιτροπής Οικονομικής, Βιομηχανικής, Επιστημονικής και Τεχνικής Συνεργασίας, που προβλέπεται στη Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ουκρανίας για οικονομική, βιομηχανική, επιστημονική και τεχνική συνεργασία.

Η Μικτή Επιτροπή Συνεργασίας στον τομέα της γεωργίας θα συνέρχεται περιοδικά και εναλλακτικά στην Αθήνα και στο Κίεβο, σε ημερομηνίες που θα καθορίζονται κάθε φορά δια της διπλωματικής οδού.

Άρθρο 4

Η Μικτή Επιτροπή θα είναι αρμόδια για:

- τη διευκόλυνση της υλοποίησης της παρούσας Συμφωνίας,

- την επίλυση προβλημάτων που ενδέχεται να προκύψουν κατά την υλοποίηση,

- την ανασκόπηση των εξελίξεων που θα λαμβάνουν χώρα μεταξύ δύο συνόδων,

- την εξέταση και έγκριση προτάσεων για συνεργασία σε ειδικούς τομείς και επί μέρους θέματα, όπως αυτά που αναφέρονται ενδεικτικά στο άρθρο 1,

- τη θέσπιση οδηγιών και προτεραιοτήτων για την εξέλιξη που τίθεται ως στόχος μέχρι την επόμενη σύνοδο.

Εφόσον κρίνεται αναγκαίο, η Μικτή Επιτροπή Συνεργασίας στον τομέα της γεωργίας μπορεί να συστήνει Υποεπιτροπές με σκοπό την αποτελεσματικότερη και ευκολότερη εκτέλεση των καθηκόντων της.

Άρθρο 5

Όλες οι δαπάνες που θα προκύπτουν από την ανταλλαγή επισκέψεων αντιπροσωπειών, εμπειρογνομόνων και συμβούλων θα καλύπτονται από την αποστέλλουσα χώρα. Η χώρα υποδοχής πρέπει να έχει ενημερωθεί σχετικά με τις επισκέψεις ένα μήνα πριν την άφιξη.

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα διερευνήσουν τις δυνατότητες εξασφάλισης χρηματοδοτικών πόρων από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή/και από διεθνείς οργανισμούς και χρηματοδοτικούς φορείς.

Η εκ μέρους των Συμβαλλόμενων Μερών αναλαμβανόμενη χρηματοδότηση θα υπόκειται στην ύπαρξη ή μη των χρηματοδοτικών πόρων στα δύο Μέρη.

Άρθρο 6

Η παρούσα Συμφωνία πρόκειται να τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία της τελευταίας διακοινώσεως, με την οποία τα Συμβαλλόμενα Μέρη γνωστοποιούν, δια της διπλωματικής οδού, ότι έχουν ολοκληρωθεί οι απαιτούμενες, κατά την εσωτερική του

έννομη τάξη, διαδικασίες για τη θέση σε ισχύ και την ενεργοποίηση της Συμφωνίας. Η Συμφωνία θα παραμείνει σε ισχύ για μία περίοδο πέντε (5) ετών.

Άρθρο 7

Η Συμφωνία δύναται να τροποποιηθεί με αμοιβαία συγκατάθεση. Για την οποιαδήποτε τροποποίηση της Συμφωνίας θα ακολουθείται η διαδικασία της θέσης της Συμφωνίας σε ισχύ.

Η ισχύς της παρούσας Συμφωνίας παρατείνεται αυτόματα για μία πρόσθετη περίοδο πέντε (5) ετών από την ημερομηνία λήξης, εκτός αν καταγγελθεί από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Για την καταγγελία απαιτείται η αποστολή, τουλάχιστον έξι (6) μήνες νωρίτερα, έγγραφης δήλωσης του ενδιαφερόμενου Μέρους προς το άλλο Μέρος σχετικά με τη βούλησή του να καταγγείλει τη Συμφωνία. Παρά τη λήξη της Συμφωνίας, οι δραστηριότητες που βρίσκονται σε εξέλιξη θα συνεχίζονται μέχρι να ολοκληρωθούν.

Λαμβάνοντας υπόψη τις διεθνείς της υποχρεώσεις, η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας, κατά την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας, θα τηρεί τις δεσμεύσεις που προκύπτουν από την ιδιότητά της ως μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε πιστοποίηση των ανωτέρω, οι υπογραφόμενοι, όντας δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις Κυβερνήσεις των χωρών τους, υπέγραψαν τη Συμφωνία.

Έγινε στο Κίεβο, στις 15 Δεκεμβρίου 1997, σε δύο πρωτότυπα, στην ελληνική, στην ουκρανική και στην αγγλική γλώσσα, ίδιας ισχύος. Σε περίπτωση διαφωνίας ως προς την ερμηνεία υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
(υπογραφή)

ΓΙΑ ΤΗΝ
ΟΥΚΡΑΝΙΑ
(υπογραφή)

AGREEMENT
BETWEEN
THE HELLENIC REPUBLIC AND UKRAINE
FOR ECONOMIC, SCIENTIFIC, AND TECHNICAL
COOPERATION IN THE FIELD OF AGRICULTURE

The Hellenic Republic and Ukraine (herein after referred as the Contracting Parties),

Desiring to implement the Agreement on Economic, Industrial, Scientific and Technical Cooperation between the Government of the Hellenic Republic and the Government of Ukraine, signed in Athens, on February 15, 1992,

Desiring to develop and to promote the economic, scientific and technical cooperation in the field of agriculture,

Considering that the Hellenic Republic, being a member state of the European Union, is obliged to observe and to act in conformity with the European Union's legislation,

Have agreed on the following:

Article 1

Cooperation in the field of agriculture will include, indicatively, the following sectors:

- crop production, including fruit and vegetable production,
- livestock production,
- feedstuff production,
- post-harvest treatment and food processing industry (marketing),
- agricultural research,
- extension and training services,
- storage of agricultural product,

- bio-technology,
- plant phyto-sanitary control,
- veterinary services,
- land management and cartography,
- mechanization of agriculture,
- land reclamation,
- conservation of natural resources and of the environment.

Article 2

Cooperation in the field of agriculture shall be implemented through:

- a) Exchange of scientific and technical information and documentation,
- b) Exchange of genetic and biological material,
- c) Exchange of information on developments in scientific research,
- d) Exchange of visits of experts and consultants,
- e) Organization of training programs, seminars, conferences, and meetings in either of the two countries,
- f) Trilateral cooperation (with other countries, the European Union, and/or international organizations) to facilitate the economic reform and to develop and to implement regional projects, aiming at the improvement of the production and marketing systems,
- g) Encouragement of joint ventures between the cooperative and private sectors of both countries, including ventures in the field of input production, marketing, and external trade.

Article 3

The Contracting Parties have agreed on the establishment of a Joint Hellenic - Ukrainian Committee for Cooperation in the Field of Agriculture. This Committee will be composed by representatives of the Ministries of Agriculture and, if applicable, by delegates of cooperative and private agencies from both countries.

The Joint Committee for Cooperation in the Field of Agriculture will be operating within the framework of the Joint Committee for Economic, Industrial, Scientific and Technical Cooperation, provided for in the Agreement between the Government of the Hellenic Republic and the Government of Ukraine for Economic, Industrial, Scientific and Technical Cooperation.

The Joint Committee for Cooperation in the Field of Agriculture shall meet periodically and alternately in Athens and in Kiev, at dates that will be arranged each time through diplomatic channels.

Article 4

The Joint Committee will be responsible for:

- facilitating the implementation of the present Agreement,
- providing solutions to problems likely to arise in the implementation process,
- reviewing the developments taking place in the interim of two of its sessions,
- examining and approving proposals for cooperation in specific areas of the sectors of cooperation, such as those stated indicatively in article 1,
- setting guidelines and priorities for the development to be attained until the next session.

If deemed necessary, the Joint Committee for Cooperation in the Field of Agriculture may establish Sub-Committees for a more effective and facile implementation of its duties.

Article 5

All expenses arising from the exchange of visits of delegations and of experts and consultants will be borne by the sending (home) side. The receiving side has to be informed about the visits one month prior to the arrival.

The Contracting Parties shall explore the possibilities to ensure the availability of financial resources from the European Union and/or international organizations and funding agencies.

The financial funding undertaken by the Contracting Parties will be subject to the availability of the financial resources of both sides.

Article 6

The present Agreement shall enter into force on the date of the latest of the Diplomatic Notes, by which the Contracting Parties notify each other, in writing, through diplomatic channels that their internal legal requirements for enforcing and activating the Agreement have been complied with and shall remain valid for a period of five (5) years.

Article 7

The Agreement may be modified by mutual consent. Any amendment to or modification of the Agreement shall follow the procedures of the entering of the Agreement into force.

The present Agreement will be extended automatically for an additional five-year period at the expiration date, unless terminated at an earlier date by ~~either~~ of the Contracting Parties. The pre-expiration date ~~termination procedure~~ requires that a written statement of a Party's

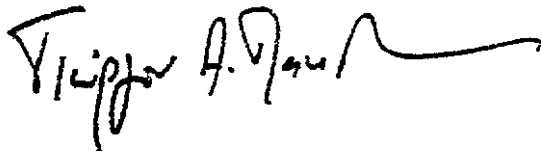
intention to terminate the Agreement be sent to the other Party at least six (6) months in advance. Notwithstanding the termination of the Agreement, the activities already in progress shall continue until implemented.

Taking into account its international obligations, the Hellenic Republic, in applying the present Agreement, shall respect the obligations arising from its membership to the European Union.

IN WITNESS THEROF, the Undersigned, being duly authorized thereto by the Governments of their respective countries have hereto signed the Agreement.

Concluded in Kiev, on *December 15*, 1997 in two original copies, in Hellenic, in Ukrainian and in the English language, all texts being equally authentic. In case of divergency in interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE
HELLENIC REPUBLIC



FOR.
UKRAINE



Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 6 αυτής."

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ'ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων".

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Οικονομικών.

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

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

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

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Οικονομικοί πόροι της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και άλλες διατάξεις".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Επανερχόμαστε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων".

Κύριοι συνάδελφοι, για τη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού θα διατεθούν τέσσερις συνεδριάσεις, μία επί της αρχής και τρεις επί των άρθρων.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ορίστε, κύριε Μείμαράκη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν έχουμε συμφωνήσει στις τέσσερις συνεδριάσεις, πολύ περισσότερο στη μία επί της αρχής και τις τρεις επί των άρθρων.

Κατ' αρχήν, εμείς πιστεύουμε ότι είναι ένα σοβαρό και σημαντικό νομοσχέδιο, στο οποίο πρέπει να έχουμε και την άνεση χρόνου, για να μπορέσουμε να το συζητήσουμε. Η συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή δεν ήταν τόσο εμπεριστατωμένη για να έχουμε και τις βελτιώσεις, τις οποίες θα είχαμε, εάν πράγματι η Κυβέρνηση είχε φέρει και τα στοιχεία, τα οποία είχαμε ζητήσει και πιστεύω ότι θα τα καταθέσει μάλιστα πριν την έναρξη της συζήτησης.

Κατά συνέπεια, κύριε Πρόεδρε, εμείς προτείνουμε τουλάχιστον δύο συνεδριάσεις επί της αρχής και τουλάχιστον τρεις επί των άρθρων, στην περίπτωση μάλιστα κατά την οποία ο κύριος Υπουργός δεν θα φέρει άλλες τροπολογίες. Και παρακαλούμε να τοποθετηθούν και τα άλλα κόμματα στο Σώμα, να ξέρουμε τις απόψεις τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Τροποποίηση αυτής της αποφάσεως, όπως γνωρίζετε, δεν μπορεί να γίνει, κύριε

Μείμαράκη.

Ήδη συζητήθηκε στη Διάσκεψη των Προέδρων. Κατ' αρχήν επιροτάθη να είναι τρεις συνολικά οι συνεδριάσεις και επιροτάθη από τη δική σας πλευρά να γίνουν πέντε και αποφάσισε κατά πλειοψηφία η Διάσκεψη των Προέδρων τις τέσσερις συνεδριάσεις, που ήταν πρόταση συγκερασμού του κ. Προέδρου. Έχει λήξει αυτό το θέμα. Είναι μια πάγια τακτική, η οποία εφαρμόζεται σ' αυτήν την Αίθουσα. Δεν επανεξετάζεται αυτό το ζήτημα.

Θέλετε να επιμηκύνουμε το χρόνο των συνεδριάσεων; Να το συζητήσουμε. Γι' αυτό προέκυψε και η εμβόλιμη συνεδρίαση, που αποφάσισε η Διάσκεψη των Προέδρων και είναι η αυριανή πρωινή συνεδρίαση. Μη συζητούμε και χάνουμε χρόνο με τις διαδικασίες επ' αυτού του θέματος.

Επιπλέον, αν φέρει τροπολογίες ο κύριος Υπουργός -που δεν έχει- αυτό είναι ένα άλλο θέμα που θα το εξετάσουμε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, και μόνο από το ύψος του βλέπω ότι έχει. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, η απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων πάρθηκε κατά πλειοψηφία και δεν συμφώνησαν τα κόμματα της Αντιπολίτευσης. Κατά συνέπεια...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Μα, δεν είναι ομόφωνες όλες οι αποφάσεις της Διάσκεψης.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε. Το θέμα μπορεί, λοιπόν, να μπει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός):... αλλά αυτές οι αποφάσεις γίνονται αποδεκτές και δεν τίθενται σε συζήτηση.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, το θέμα μπορεί να μπει να συζητηθεί στην Ολομέλεια. Πώς δεν τίθεται σε συζήτηση; Όπως τίθεται και το αν θα είναι μια μέρα επί της αρχής ή δύο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Πότε έχει γίνει αυτό, κύριε Μείμαράκη, να επανεξετασθεί η απόφαση της Διάσκεψης;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κατ' επανάληψη. Όποτε είναι κατά πλειοψηφία, έχει συζητηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Όχι, δεν είναι έτσι.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε. Πώς όχι; Δεν θα πάρει απόφαση το Σώμα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν είναι έτσι.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Η απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων μας δεσμεύει, αν είναι ομόφωνη και υπακούει το Σώμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Όχι, είτε ομόφωνη είτε κατά πλειοψηφία, μας δεσμεύει...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Με βάση τον Κανονισμό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός):... και δεν τίθεται υπό επανεξέταση. Δεν έχει γίνει ποτέ αυτό που ζητάτε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Πώς δεν έχει γίνει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Πάντοτε υπήρξαν διαφωνίες στη Διάσκεψη των Προέδρων, αλλά οι διαφωνίες δεν ήρθαν στην Ολομέλεια...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Είναι λυμένο αυτό το ζήτημα και απορώ πώς το θέτετε τώρα και θα αναλώσουμε κάποιο χρόνο χωρίς νόημα. Θα σας δώσω το λόγο...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε, το ζήτημα κατ' αρχήν δεν είναι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Χρονοτριβούμε επί διαδικαστικών θεμάτων.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν το ζήτημα δεν είναι λυμένο. Και δεύτερον απ' ό,τι όλοι γνωρίζουμε την τελευταία Πέμπτη του μήνα συζητούμε την πρόταση νόμου της Αντιπολίτευσης. Εάν μάλιστα συζητηθεί η πρόταση νόμου και μετά συζητήσουμε το νομοσχέδιο, όπως αυτό τουλάχιστον ψηφίζεται, γίνεται κατανοητό ότι ούτε η τέταρτη συνεδρίαση υπάρχει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σε ό,τι αφορά αυτό που λέτε τώρα, δηλαδή την πρόταση νόμου της Πέμπτης, αυτό έχει συμφωνηθεί και θα πάει σε άλλη συνεδρίαση

προσεχώς, η οποία θα είναι σε μέρα νομοθετικού έργου και που δεν θα αφαιρεί το δικαίωμα της Αντιπολιτεύσεως φυσικά. Θα είναι πρόσθετη ημέρα. Έχει συμφωνηθεί και αυτό...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Να τοποθετηθούν τα κόμματα, κύριε Πρόεδρε, και να δούμε εάν πράγματι ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Έχει συμφωνηθεί και αυτό. Η πρόταση νόμου θα πάει σε άλλη συνεδρίαση με τα πλήρη δικαιώματα ...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Να τοποθετηθούν τα κόμματα και θα επανέλθουμε, κύριε Πρόεδρε, γιατί δεν μπορεί να συζητηθεί σε τέσσερις συνεδριάσεις...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Να τοποθετηθούν, αλλά το πράγμα δεν είναι προς μεταβολή. Σας παρακαλώ. Χάνουμε χρόνο επί διαδικαστικού θέματος και έχουμε να συζητήσουμε επί της ουσίας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε, γιατί υπάρχουν και άλλα διαδικαστικά, δεν είναι το μόνο. Περιμένω να τοποθετηθούν τα κόμματα σ' αυτό, διότι εμείς δεν αντιλαμβανόμαστε γιατί η Κυβέρνηση βιάζεται τόσο πολύ, επιτέλους. Δεν το καταλαβαίνουμε αυτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν τίθεται θέμα βιασύνης. Είναι θέμα οργάνωσης του νομοθετικού έργου. Δεν είναι θέμα βιασύνης. Τρεις συνεδριάσεις αποφάσισε η Διάσκεψη των Προέδρων, τρεις είχε ζητήσει η Κυβέρνηση. Λοιπόν, σας παρακαλώ ...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε. Ύστερα από πέντε χρόνια φέρνει ένα νομοσχέδιο -που υποτίθεται ότι αυτά τα πέντε χρόνια θα είχε βελτιωθεί η κατάσταση- και θέλει να το περάσει και σε τρεις συνεδριάσεις;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σας παρακαλώ. Αυτά τα επιχειρήματα είναι επιχειρήματα επί της ουσίας. Μπορείτε να τα αναπτύξετε αργότερα στην αγόρευσή σας...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Ωραία, περιμένουμε να τοποθετηθούν και τα άλλα κόμματα και να συμφωνήσουμε στο πότε θα συζητηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν είναι θέματα διαδικαστικά αυτά.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ορίστε, κύριε Κολοζώφ.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Πρόεδρε, έχω ναβάλω και εγώ ακριβώς το ίδιο ζήτημα. Μπορεί η Διάσκεψη των Προέδρων να αποφάσισε, όπως λέτε, αλλά εμείς σαν κόμμα και στη Διάσκεψη των Προέδρων -και επανειλημμένα το κάνουμε- και διαφωνούσαμε και διαμαρτυρούμαστε γι' αυτόν τον τρόπο, με τον οποίο συζητάμε τα σημαντικότερα νομοσχέδια.

Πέρα από το ότι είναι περιορισμένος ο χρόνος, μπαίνουν και εμβόλιμες συνεδριάσεις, έτσι ώστε δεν προλαβαίνουν οι Βουλευτές να έχουν μια συζήτηση ήρεμη και επί της ουσίας, με βάση τα δεδομένα που έρχονται σωρηδόν από την Κυβέρνηση.

Στην επιτροπή μόνο ήλθε ένα βουνό από τροπολογίες και δεν προλάβαμε ούτε καν να τις αντιληφθούμε. Δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση. Δεν ξέρω αν το Σώμα έχει αρμοδιότητα ή δεν έχει αρμοδιότητα, πάντως είναι ένα θέμα που εμείς εγείρουμε και επιμένουμε να διευθετηθεί καλύτερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Οι τροπολογίες οι οποίες ήλθαν στην επιτροπή, γιατί έγινε λόγος μακρύνει επ' αυτών, ήταν τροποποιήσεις επί των συγκεκριμένων άρθρων. Γι' αυτό όσα τον αριθμό άρθρα ήρθαν από την αρχή με το νομοσχέδιο, στον ίδιο αριθμό παρέμειναν, δηλαδή δεκατρία άρθρα περίπου.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Δεν είναι έτσι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Με συγχωρείτε, δύο ήταν ξεχωριστές τροπολογίες.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε. Αλλά ως μιλήσουν πρώτα τα άλλα κόμματα και θα επανέλθουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Έχω εδώ τα

πρακτικά, έχω τις παρατηρήσεις. Βελτιωτικές τροποποιήσεις επί των άρθρων ήταν, γι' αυτό και ο αριθμός των άρθρων είναι ο ίδιος.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπεται;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ορίστε, κυρία Αλφιέρη.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είχαμε επισημάνει και στην επιτροπή και παρακαλώ πολύ να γίνει κατανοητό, ότι αυτό το νομοσχέδιο, που αφορά όχι μόνο το κυκλοφοριακό αλλά και σοβαρά θέματα εργασιακών σχέσεων, δεν μπορεί να συζητηθεί σε τέσσερις συνεδριάσεις.

Καλώ, λοιπόν, το Προεδρείο, να επανεξετάσει το θέμα και να πάμε σε πέντε συνεδριάσεις, γιατί και οι συνάδελφοι δεν θα μπορούν να καλύψουν τα θέματα σε μία μόνο συνεδρίαση επί της αρχής και τα άρθρα είναι και αυτά πολύ σημαντικά. Και στην επιτροπή, με τις τροπολογίες που έφερε ο κύριος Υπουργός, δεν έγινε συζήτηση, όπως γίνεται συνήθως και έχει μείνει έλλειμμα.

Παρακαλώ πολύ, να επανεξεταστεί το θέμα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Τέθηκε το θέμα και στη Διάσκεψη των Προέδρων, εξετάστηκε και αποφασίστηκε, όπως σας ανακοίνωσα κι εκεί τοποθετήθηκε και ο εκπρόσωπός σας. Δεν μπορεί να υπάρξει μεταβολή σ' αυτήν την απόφαση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπεται;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ορίστε, κύριε Τσαφούλια.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να προστεθεί μία συνεδρίαση ακόμα.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπεται;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ορίστε, κύριε Σφυρίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, είναι πολλές φορές που έχουμε ασχοληθεί με αυτό το θέμα και δεν νομίζω ότι ευτυχίσαμε, όταν το συζητήσαμε. Κατ' επανάληψη έχει τονισθεί σ' αυτήν την Αίθουσα και έχει ερμηνευθεί με τον αυθεντικό τρόπο ο Κανονισμός, ο οποίος στο σχετικό άρθρο ορίζει ότι τις απόψεις τους τα πολιτικά κόμματα, όσον αφορά τον αριθμό των συνεδριάσεων, τις διατυπώνουν στη Διάσκεψη των Προέδρων και η Διάσκεψη των Προέδρων, αφού γίνει ο σχετικός, εξαντλητικός πολλές φορές διάλογος, αποφασίζει επί του αριθμού των ημερών των συνεδριάσεων.

Αυτό νομίζω ότι έχει ερμηνευθεί πολλές φορές σ' αυτήν την Αίθουσα. Δεν υπάρχει άλλη ερμηνεία εγκυρότερη αυτής του Κανονισμού. Έχουν εκφραστεί, βεβαίως, οι διαφωνίες των κομμάτων της Αντιπολιτεύσεως, αλλά η τήρηση του Κανονισμού επιβάλλει να παραμείνουμε σε αυτό που αποφασίστηκε στη Διάσκεψη των Προέδρων.

Βέβαια, πολλές φορές αναγκάζεται το Προεδρείο της Βουλής, ύστερα από έγκριση της Ολομέλειας, αν έλθουν επιπλέον τροπολογίες, όχι στην επιτροπή -όπου συζητήθηκαν ούτως ή άλλως και ενσωματώθηκαν στο κείμενο του νομοσχεδίου, στην πρόταση δηλαδή που εισάγεται, ενώ τις οποίες βελτιώσεις- αλλά κατά τη διάρκεια της συζήτησης του νομοσχεδίου, να εξετάσει το θέμα. Μέχρι λοιπόν την ώρα που συζητούμε, δεν έχει τεθεί τέτοιο ζήτημα και δεν νομίζω ότι πρέπει να αποστούμε απ' αυτήν την απόφαση, αλλά να προχωρήσουμε με τις τέσσερις ημέρες, όπως ρητά αποφασίστηκε στη Διάσκεψη των Προέδρων.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπεται;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ορίστε, κύριε Πρόεδρε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Περίεργες θεωρίες ακούω σ' αυτήν την Αίθουσα.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η Διάσκεψη των Προέδρων παίρνει μια πρώτη απόφαση και προτείνει στη Βουλή. Υπάρχει αμφιβολία ότι η Βουλή είναι το κυρίαρχο Σώμα; Προς Θεού! Επιτέλους, να σοβαρευόμαστε, όταν μιλούμε σ' αυτήν την Αίθουσα.

Επίσης, ήθελα να κάνω μία δεύτερη παρατήρηση. Στη

Διάσκεψη των Προέδρων πλειοψηφία έχει το κόμμα που κυβερνά. Αν, κατά συνέπεια, παίρνετε μία απόφαση μόνο με τη δική σας πλειοψηφία -και είναι η περίπτωση-, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ.- δικαιούται η Αντιπολίτευση να πει ότι χρειάζεται και κάποια ευαισθησία η λειτουργία του Κοινοβουλίου.

Εγώ τουλάχιστον, παλιός πολιτικός, ενθουμάμαι ότι πάντοτε εμείς το τηρούσαμε. Σεβόμαστε και την Αντιπολίτευση.

Εδώ γίνεται κάτι το οποίο εμένα, όταν το έμαθα, με εξέπληξε. Προσθέτετε και εμβόλιμες συνεδριάσεις. Εγώ καταλαβαίνω την πολιτική ανάγκη και αν θέλετε και την κοινωνική ανάγκη. Αλλά όχι να φθάσουμε ίσαμε εκεί, κύριε Πρόεδρε.

Αυτό που γίνεται είναι απαράδεκτο. Επιβάλλεται μία δικτατορία στη Βουλή, για τον τρόπο της συζήτησης και στην ουσία εμποδίζεται μία ελεύθερη συζήτηση. Έστω και τέσσερις συνεδριάσεις να γίνονταν κανονικές.

Διότι, κύριε Πρόεδρε -και με αυτήν την παρατήρηση τελειώνω- η συζήτηση στη Βουλή έχει ένα χρήσιμο αποτέλεσμα. Παρακολουθείται από την κοινή γνώμη, παρακολουθείται από τους ενδιαφερόμενους. Έτσι επιτυγχάνεται μία αμοιβαία επίδραση. Επηρεάζονται εκατέρωθεν και διευκολύνονται στην τελική απόφαση, υπό την προϋπόθεση βέβαια πάντοτε ότι η συζήτηση στη Βουλή δεν είναι τύπος κενός, αλλά γίνεται με την ελπίδα να πετύχουμε κάτι καλύτερο και κατά το δυνατόν ευρύτερη σύμπτωση απόψεων.

Διότι σε τέτοια θέματα, όπως αυτό που συζητούμε, κύριε Πρόεδρε, συμφέρον της Κυβέρνησης αλλά και συμφέρον όλων μας είναι να πετύχουμε όσο το δυνατόν ευρύτερη συναίνεση. Και με αυτούς τους χειρισμούς δεν διευκολύνετε αυτόν το βασικό στόχο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Να απαντήσω στον κύριο Πρόεδρο, ο οποίος χαρακτήρισε τις αποφάσεις αυταρχικές και αυτό δεν είναι επιτρεπτό.

Κύριε Πρόεδρε, δεν πρόκειται περί υφαρπαγής αποφάσεως της Ολομελείας ούτε περί αναγορεύσεως ως υπερτάτου οργάνου της Διάσκεψης των Προέδρων. Υπέρτατο όργανο είναι η Ολομέλεια, αυτό δεν το αμφισβητεί κανένας.

Εδώ, όμως, είναι θέμα εφαρμογής Κανονισμού. Έτσι εφαρμόζεται ο Κανονισμός, έτσι έχει ερμηνευθεί αν θέλετε και αυτό πρέπει να ισχύσει και τώρα.

Πάντοτε αποφασίζει η Διάσκεψη των Προέδρων είτε κατά πλειοψηφία είτε ομοφώνως, τον αριθμό των συνεδριάσεων και με αυτές τις αποφάσεις έρχεται στη Βουλή για να συζητηθεί το κάθε νομοσχέδιο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Η οποία Βουλή μπορεί να τις αλλάξει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Όχι. Είναι θέμα Κανονισμού. Έχει τροποποιηθεί ο Κανονισμός ως προς αυτό το σημείο ή έτσι εν πάση περιπτώσει ερμηνεύεται και αυτό εφαρμόζεται. Κανείς δεν υφίστασε απόφαση της Ολομελείας της Βουλής. Είναι ανώτατο όργανο, υπέρτατο όργανο και κανένα από τα επί μέρους όργανα της Βουλής η Διάσκεψη των Προέδρων ή άλλα όργανα π.χ. επιτροπές, μπορούν να επιβάλουν αποφάσεις. Προς Θεού! Κανονισμό εφαρμόζουμε και με αυτήν την εφαρμογή του Κανονισμού θα προχωρήσουμε. Και για να μη χάσουμε άλλο χρόνο, παρακαλώ τον εισηγητή της Πλειοψηφίας κ. Παναγιώτη Φωτιάδη να λάβει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν συζητούμε άλλο αυτό το θέμα, κύριε Μείμαρακη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Με συγχωρείτε, αν δεν συζητούμε αυτό το θέμα...

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο, παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Μα, θα πάμε και σε δεύτερο κύκλο αγορεύσεων. Και ο κ. Σφυρίου ζητάει το λόγο και εσείς και άλλοι.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν επιτρέψτε μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ, κύριε Φωτιάδη, περιμένετε.

Ορίστε, κύριε Μείμαρακη, έχετε το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν, υπάρχει ενδιαφέρον ομιλητών κυρίως επί της αρχής και δεν νομίζω ότι μπορούμε σήμερα το βράδυ να ψηφίσουμε επί της αρχής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Θα το δούμε και το ενδιαφέρον κατά την πορεία. Πώς το προεξοφλείτε, αφήστε να γίνουν οι εγγραφές.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε, τι πώς το προεξοφλείτε. Εσείς, πώς το προεξοφλείτε ότι θα τελειώσουμε σήμερα το βράδυ; Πρώτον αυτό.

Δεύτερον, μην αναγκάσετε την Αντιπολίτευση να καταφύγει σε μεθόδους που δεν θα ήθελε, αλλά που της δίδει το δικαίωμα ο Κανονισμός. Έτσι, γιατί ξέρουμε και τι μπορούμε να κάνουμε σε κάθε άρθρο και ξέρουμε πόσο μπορούμε να ταλαιπωρήσουμε το Σώμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Τα γνωρίζουμε τα δικαιώματα της Αντιπολίτευσης.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ. Γνωρίζουμε τα δικαιώματά μας, γνωρίζουμε και τις υποχρεώσεις μας. Να διευκολύνουμε, αν θέλετε, και την Κυβέρνηση στον τρόπο με τον οποίο θέλει να νομοθετήσει. Όμως, δεν μπορούμε να αποστούμε και των δικαιωμάτων μας. Δεν μπορεί να γίνει αυτό, κύριοι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν σας τα αρνήθηκε κανείς τα δικαιώματά σας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Σας παρακαλώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν να μην ορίσουμε ότι σήμερα το βράδυ θα ψηφίσουμε επί της αρχής. Αφήστε μήπως με τον κατάλογο και τη σειρά των ομιλητών πάμε και αύριο το πρωί στην εμβόλιμη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν ξέρω, θα δούμε την πορεία της συζητήσεως. Εκείνο που έχω να προσθέσω είναι ότι θα πάμε μέχρι τη 01.00', οπωσδήποτε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Ωραία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Μέχρι τη 01.00' απόψε και θα δούμε τότε πού θα τελειώσει η συζήτηση επί της αρχής, ώστε να υπάρξει δυνατότητα να μιλήσουν οι συνάδελφοι επί των άρθρων, που είναι και το ουσιαστικό αντικείμενο του νομοσχεδίου.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Συμφωνούμε, λοιπόν, ότι θα συζητήσουμε έως αργά σήμερα το βράδυ και ότι θα αφήσουμε την ψήφιση επί της αρχής για αύριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σήμερα θα ψηφίσουμε επί της αρχής.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε, πώς θα γίνει σήμερα; Πώς θα τελειώσουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Έχουμε πέντε ώρες συζήτηση μπροστά μας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μα, μόνο οι εισηγητές θα πάνε μέχρι τις 23.00. Οι συνάδελφοι, οι οποίοι θέλουν να μιλήσουν, οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, ο Υπουργός....

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Θα τα δούμε αυτά στην πορεία. Μπορούμε να προεξοφλήσουμε τη συζήτηση από πριν;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, αυτό σας λέω, μην την προεξοφλήσουμε, αλλά να αποφασίσουμε ότι δεν ψηφίζουμε επί της αρχής σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Αφήστε να δούμε πόσοι θα εγγραφούν.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, να μη συμφωνήσουμε ότι θα ψηφίσουμε σήμερα επί της αρχής, σας παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Υπάρχουν και άλλες πρακτικές που έχουμε εφαρμόσει σε αυτήν την Αίθουσα, κύριε Μείμαρακη. Μένει κάποιος αριθμός για την επομένη, και ψηφίζουμε την αρχή. Αυτό είναι μια πρακτική της Βουλής από το 1977 που είμαι εγώ σε αυτήν την Αίθουσα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Εντάξει.

Το δεύτερο, κύριε Πρόεδρε. Εμείς έχουμε επιφυλαχθεί για

τη στάση μας στην Ολομέλεια και είχαμε καλέσει τον κύριο Υπουργό να καταθέσει ορισμένα στοιχεία στην Ολομέλεια, πριν ξεκινήσει η συζήτηση του νομοσχεδίου. Όπως γνωρίζετε, στον Κανονισμό της Βουλής, στο άρθρο 85 γίνεται αναφορά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Μπαίνουμε επί της ουσίας τώρα και βλέπετε ότι εσείς παραβιάζετε...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε, δεν είμαι καθόλου επί της ουσίας. Γίνεται αναφορά -και παρακαλώ να πάρει θέση το Προεδρείο- ότι συνοδεύεται από την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, όπως ορίζει το άρθρο 75, παράγραφος 1 του Συντάγματος, το οποίο λέει ρητά ότι η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους καθορίζει επακριβώς τη δαπάνη.

Γνωρίζουμε όλοι, κύριε Πρόεδρε, ότι πολλές φορές δεν τηρείται επ'ακριβώς αυτή η διάταξη και ότι το Γενικό Λογιστήριο πολλές φορές καθορίζει περίπου τη δαπάνη...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Για ποιο αντικείμενο μιλάτε, κύριε Μεϊμαράκη; Έχετε αντικαταστήσει τους εισηγητές, τη διαδικασία...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Δεν έχω αντικαταστήσει κανέναν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): ... και τον Κανονισμό και μιλάτε επί της ουσίας. Δεν είναι επιτρεπτό αυτό.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, συζητάμε για μία διαγραφή χρεών, η οποία μπορεί να ξεπεράσει και το ένα τρισεκατομμύριο και η Κυβέρνηση δεν μας δίνει τα στοιχεία. Πώς θα συζητήσουμε δηλαδή; Πώς θα ψηφίσουμε εδώ μέσα;

Παρακαλώ, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, να δείτε -το ζήτησα και από τον Πρόεδρο της Βουλής- και εσείς ότι η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους πουθενά δεν αναφέρει το ποσό. Έχει δεκαοκτώ φορές την έκφραση "δαπάνη ακαθόριστη σε βάρος του τακτικού προϋπολογισμού"...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Υπάρχει η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου. Από εκεί και πέρα τα επιμέρους θέματα είναι αντικείμενο της αγορεύσεώς σας επί της ουσίας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε. Τότε τι να κάνουμε την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου, όταν δεν καθορίζεται η δαπάνη;

Εμείς, κύριε Πρόεδρε, θέλουμε να ξέρει το Σώμα και αυτό δεν είναι άσχημο ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Καταργήσατε τον επί του Βήματος αγορητή. Μιλάτε και επί της ουσίας, κύριε Μεϊμαράκη. Δεν μπορεί να γίνει αυτό. Μιλάτε κατά τρόπο αυθαίρετο. Όταν έλθει η ώρα θα συζητήσετε αυτά τα ζητήματα. Είναι ουσιαστικά ζητήματα, δεν είναι καν αντικείμενο ούτε πρόκριμα της συζητήσεως.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Πώς θα εισαχθεί για συζήτηση το νομοσχέδιο όταν δεν γνωρίζουμε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Θα συζητηθεί το νομοσχέδιο με την έκθεση που έχει από το Γενικό Λογιστήριο...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μα, από πουθενά δεν έχει καμία έκθεση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): ... ασχέτως εάν είναι πλημμελή ή όχι. Άλλο ζήτημα είναι αυτό.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, υποβαθμίζετε τη Βουλή, υποβαθμίζετε το Κοινοβούλιο. Περίμενα ότι το Προεδρείο τουλάχιστον θα εστέκετο αρωγός στην προσπάθεια αυτή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Καθόλου. Και η δική σας παρέμβαση, η οποία αναζητά δήθεν προκρίματα για τη συζήτηση, υποβαθμίζει το Κοινοβούλιο. Θα είχαμε προχωρήσει στη συζήτηση επί της ουσίας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Δεν γνωρίζουμε τι θα διαγράψουμε. Ας μας απαντήσει ο κύριος Υπουργός ότι δεν τα καταθέτει για να ξέρουμε τι θα κάνουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Θα σας απαντήσει επί του συγκεκριμένου ζητήματος όταν πάρει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μα, κύριε Πρόεδρε, επιφυλαχθήκαμε στην επιτροπή, όπου ο κύριος Υπουργός είπε ότι στην Ολομέλεια θα μας δώσει τις δαπάνες. Ας έλθει ο Υπουργός των Οικονομικών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν είναι αντικείμενο αυτής της στιγμής. Κάνετε κατάχρηση δικαιώματος και δεν θα σας το επιτρέψω άλλο. Ορίστε, κύριε Σφυρίου, μία λέξη να πείτε και σεις και δεν νομίζω ότι είναι η ώρα να απαντήσετε και να μιλήσετε επ'αυτού του θέματος.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Η Κυβέρνηση δεν υπάρχει; Ο κύριος Υπουργός είναι άλαλος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Θα απαντήσει ο κύριος Υπουργός όταν έλθει η ώρα. Δεν είναι αντικείμενο αυτής της στιγμής. Αντιληφθείτε το, κύριε Μεϊμαράκη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μας είπε ο κύριος Υπουργός ότι θα το καταθέσει πριν από τη συζήτηση στην Ολομέλεια. Να μας πει ότι το καταθέτει ή δεν το καταθέτει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν είναι αντικείμενο αυτής της στιγμής. Μετά θα "ανακαλύψετε" και ένα άλλο στοιχείο και ακόμα ένα άλλο στοιχείο κλπ. για να μην μπορούμε ποτέ στη συζήτηση. Είναι δυνατό να γίνεται αυτή η συζήτηση;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Προστάτης της Κυβερνήσεως γίνετε, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν είμαι προστάτης κανενός. Είμαι προστάτης του Κανονισμού, της ευταξίας σε αυτήν την Αίθουσα και της ομαλής λειτουργίας του Κοινοβουλίου. Σας παρακαλώ πολύ.

Ορίστε, κύριε Φωτιάδη, έχετε το λόγο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Δεν θα δώσετε το λόγο και σε μένα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Όχι, θα δώσω το λόγο στον κ. Φωτιάδη για να μπούμε πλέον στη συζήτηση του νομοσχεδίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Όταν δίνετε το λόγο στην Αξιωματική Αντιπολίτευση, πρέπει να δίνετε το λόγο και στον Εκπρόσωπο της Συμπολίτευσης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Να καταργήσω για δεύτερη φορά τον ομιλητή, κύριε Σφυρίου; Δε θα στέρξω εγώ σε κάτι τέτοιο. Μετά να πάρετε το λόγο, κύριε συνάδελφε.

Ορίστε, κύριε Φωτιάδη, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και των Επικοινωνιών για την οργάνωση και λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών του οποίου έχω την τιμή να είμαι εισηγητής επισημαίνει το πόσο σημαντικό και κρίσιμο είναι το ζήτημα των συγκοινωνιών στην πρωτεύουσα και στην ευρύτερη περιοχή, μια περιοχή στην οποία για τους γνωστούς σε όλους μας λόγους κοινωνικούς και οικονομικούς έχει συγκεντρωθεί η μισή σχεδόν Ελλάδα.

Οι συγκοινωνίες έχουν βρεθεί τα τελευταία δέκα - δεκαπέντε χρόνια πολλές φορές στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος τόσο της Βουλής όσο και των πολιτών του Λεκανοπεδίου.

Δεν είναι λίγες οι φορές που επιχειρήθηκαν παρεμβάσεις, που άλλες οδήγησαν σε κάποια πρόοδο, άλλες δεν επέφεραν ουσιαστικές αλλαγές, ενώ άλλες προκάλεσαν μεγάλες εντάσεις και συγκρούσεις.

Σήμερα που οι συγκοινωνίες θυμίζουν γόρδιο δεσμό, είναι αναγκαίες όσο ποτέ άλλοτε τολμηρές και κυρίως αποτελεσματικές τομές, που θα απαλλάξουν το χώρο από τα προβλήματα του παρελθόντος και θα παραδώσουν στους πολίτες του λεκανοπεδίου σωστά και χρήσιμα μέσα δημόσιας μεταφοράς.

Αν υπολογίσει κανείς ότι από τα τέσσερα σχεδόν εκατομμύρια κατοίκους της περιοχής του λεκανοπεδίου, το 55% κινείται καθημερινά, δηλαδή πάνω από δύο εκατομμύρια βρίσκονται στους δρόμους κάποια στιγμή της ημέρας, καταλαβαίνουμε πόσο καίριας σημασίας είναι η εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία των συγκοινωνιών.

Αν κατορθώσουμε να έχουμε μπλε και πράσινα λεωφορεία και τρόλεϊ να φθάνουν στην προκαθορισμένη ώρα στις στάσεις τους, να εκτελούν σε σύντομο χρονικό διάστημα τα δρομολόγια τους και να μη σιτίζεται ο κόσμος μέσα σε αυτά, αν δηλαδή καταφέρουμε να κάνουμε ελκυστικές τις δημόσιες

συγκοινωνίες, τότε θα βοηθήσουμε να απαλλαγεί κατά ένα μέρος η Αθήνα από το μεγαλύτερο σύγχρονο πρόβλημά της που είναι το κυκλοφοριακό.

Όλοι βιώνουμε την τρομερή ταλαιπωρία καθημερινά, όλοι αγανακτούμε από τις χαμένες ώρες μας στους δρόμους, όλοι πληρώνουμε με πολύτιμο συνάλλαγμα, τα εκατομμύρια λίτρα βενζίνης την ημέρα και τα εκατομμύρια εργατώρες που χάνονται, όταν τα μέσα μεταφοράς κινούνται με μία μέση ταχύτητα πέντε ή δέκα χιλιομέτρων την ώρα.

Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι τα τελευταία χρόνια μειώθηκε κατά ένα σημαντικό ποσοστό, που φθάνει στο 25% και η ταχύτητα των λεωφορείων. Και αυτό παρά τη δημιουργία σε ορισμένους κεντρικούς δρόμους των ειδικών λωρίδων για τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ. Βέβαια γινόμεθα και εμείς μάρτυρες της συνεχούς παραβίασης αυτών των λωρίδων από τα ΙΧ, των οποίων οι οδηγοί χρησιμοποιούν τους λεωφορειοδρόμους για να κινούνται πιο γρήγορα, επιβαρύνοντας όμως ταυτόχρονα την ταχύτητα των μέσων της δημόσιας συγκοινωνίας.

Η αυστηρότερη αστυνόμευση των λωρίδων και η επέκτασή τους και σε άλλους δρόμους είναι απολύτως απαραίτητη. Και μέσα στο σχέδιο νόμου υπάρχουν συγκεκριμένες διατάξεις που αναφέρονται σε αυτά. Είναι πια απολύτως παραδεκτό ότι ο οποιοσδήποτε συγκοινωνιακός σχεδιασμός, ελάχιστα θα αποδώσει εάν δεν συνδυαστεί με τον αντίστοιχο κυκλοφοριακό. Δεν πρόκειται να κερδίσουμε πολλά πράγματα ξοδεύοντας σε μια δύσκολη οικονομικά εποχή για τη χώρα δεκάδες δισεκατομμύρια για την αγορά εκατοντάδων καινούριων λεωφορείων, όταν αυτά κινούνται με τους σημερινούς ρυθμούς. Βεβαίως στα πλαίσια της αναδιοργάνωσης και του εκσυγχρονισμού των συγκοινωνιών θα πρέπει να προγραμματισθεί η ανανέωση του στόλου που σήμερα σε ποσοστό 65% είναι άνω των δεκαπέντε ετών. Όμως δεν θα προσφέρει πολλά, εάν το λεωφορείο, αντί για είκοσι λεπτά, κάνει πενήντα λεπτά για να φθάσει στον προορισμό του. Ο πολίτης προκειμένου να αποφύγει την ταλαιπωρία του λεωφορείου και του τρόλεϊ, όπου μπορεί και να στέκεται όρθιος ή να είναι στριμωγμένος, προτιμά εκείνη του αυτοκινήτου που επιβαρύνοντας την κυκλοφορία, παρκάρει όπου να είναι, δημιουργώντας και άλλα προβλήματα κίνησης. Και όπως θα παρατηρήσατε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συντριπτική πλειοψηφία των αυτοκινήτων κινείται στους δρόμους, έχοντας μέσα μόνο ένα άτομο, τον οδηγό του. Είναι εύκολο να καταλάβει κανείς πόσο θα μειωνόταν η κυκλοφορία εάν τριάντα ή σαράντα αυτοκίνητα αντικαθίσταντο από ένα λεωφορείο ή από ένα τρόλεϊ.

Βέβαια, η λειτουργία των γραμμών 2 και 3 του Μετρό θα επιφέρει σημαντική ανακούφιση στο κυκλοφοριακό, αλλά το πρόβλημα δεν θα λυθεί, εάν δεν υπάρχουν σημαντικές βελτιώσεις στα υπέργεια μέσα μεταφοράς, ήτοι εάν δεν λειτουργήσει το σύστημα τροφοδοσίας και ανταπόδοσης του Μετρό από τα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς. Και αφού είναι πια δεδομένο ότι νέοι οδικοί άξονες μόνον περιφερειακά μπορούν να κατασκευαστούν -και αυτό, γνωρίζουμε όλοι, με μεγάλη δυσκολία- πρέπει η προσοχή των αρμοδίων φορέων να επικεντρωθεί σε παρεμβάσεις στο υπάρχον οδικό δίκτυο.

Λαμβάνοντας υπόψη όλη αυτήν την κατάσταση που σας ανέφερα και η οποία κάθε άλλο παρά ειδυλλιακή είναι, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κατήρτισε το σχέδιο νόμου για την οργάνωση και λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών, Πειραιώς και περιχώρων, το οποίο και συζητάμε.

Η μέχρι σήμερα εμπειρία κατέδειξε ότι ένα καλύτερο αύριο απαιτεί ένα καλύτερο σχεδιασμό, σχεδιασμό από ένα φορέα και όχι από πολλούς που συχνά αντί να λύνουν ένα πρόβλημα, το περιπλέκουν περισσότερο. Το ρόλο αυτού του φορέα που θα λειτουργεί εφεξής ως ένα στρατηγείο στο θέμα των συγκοινωνιών αναλαμβάνει ο ΟΑΣΑ. Μέσα από ένα σύγχρονο θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο, ο ΟΑΣΑ αναδεικνύεται ως ενιαίος φορέας σχεδιασμού, προγραμματισμού, εποπτείας και ελέγχου επί όλων των άλλων φορέων που εκτελούν ή θα εκτελούν στο μέλλον συγκοινωνιακό έργο.

Στόχος του Υπουργείου είναι να μετατραπεί ο ΟΑΣΑ σε ένα ευέλικτο

και επιτελικό φορέα που θα συντονίζει τη δράση των υπολοίπων που πρέπει να λειτουργούν συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά μεταξύ τους. Έτσι, πέρα από την περιστασιακή μη αναγκαίων δαπανών, θα υπάρξει απεγκλωβισμός στις γραφειοκρατικές διαδικασίες που συχνότατα αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα προόδου και θα εξαλειφθούν φαινόμενα συγκρούσεων μεταξύ φορέων που ασκούν παρόμοιο έργο. Όλοι όσοι παράγουν συγκοινωνιακό έργο θα στρατευθούν κάτω από ένα φορέα με ένα κοινό στόχο. Καλύτερες συγκοινωνίες, συγκοινωνίες που θα παρέχουν ελκυστικότερες υπηρεσίες στους πολίτες με λιγότερο κόστος για όλους μας.

Έχοντας το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον, δεν πρέπει να ξεχνούμε ποτέ ότι στην Αθήνα θα διεξαχθούν και οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, αγώνες κατά τη διάρκεια των οποίων, τόσο η Ελλάδα, όσο και η πρωτεύουσά της, θα πρέπει να αποδείξουν έμπρακτα ότι είμαστε ένα σύγχρονο, αξιόπιστο και ανεπτυγμένο κράτος. Σημαντική συμβολή σ' αυτό θα έχουν και οι συγκοινωνίες καθώς χιλιάδες επισκέπτες μας θα τις χρησιμοποιήσουν και θα τις αξιολογήσουν.

Δεν είναι, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ώρα ούτε για πειραματισμούς ούτε για αυτοσχεδιασμούς. Είναι ώρα γενναίων, τολμηρών και κυρίως αποτελεσματικών αποφάσεων. Αποφάσεων που θα αλλάξουν ριζικά την εικόνα των συγκοινωνιών στο λεκανοπέδιο. Αυτό είναι το έργο, μεγάλο και δύσκολο, είναι αλήθεια, που αναλαμβάνει ο ΟΑΣΑ, του οποίου καθίστανται θυγατρικές εταιρείες η ΕΦΣΕ με τους υπάρχοντες συγκοινωνιακούς φορείς δηλαδή ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ. Ενώ ειδικά για το Αττικό Μετρό που διέπεται από ένα ειδικό καθεστώς, προβλέπονται στο σχέδιο νόμου οι όροι της σταδιακής μετάβασης και ένταξής του στο συνολικό σύστημα των αστικών συγκοινωνιών.

Μια καινοτόμος ρύθμιση του νομοσχεδίου είναι η δυνατότητα που παρέχει στην Τοπική Αυτοδιοίκηση πρώτου και δευτέρου βαθμού για συνεργασία με τον ΟΑΣΑ συμπαραγωγής συγκοινωνιακού έργου.

Με την απόκτηση μετοχών του ΟΑΣΑ, με τη συμμετοχή στα διοικητικά συμβούλια των φορέων αλλά ακόμη και με την εκτέλεση τοπικών αστικών συγκοινωνιών, η Τοπική Αυτοδιοίκηση καθίσταται ενεργή, συμμετοχή στο έργο των συγκοινωνιών.

Είναι βέβαια ένα ζήτημα με τι πόρους θα αγοράσουν μετοχές οι ΟΤΑ. Αλλά από τη στιγμή που το θεσμικό πλαίσιο τους δίνει τη δυνατότητα, είμαι βέβαιος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι θα βρεθούν και οι χρηματοδοτήσεις αυτής της αγοράς.

Ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα στο οποίο πρέπει να δοθεί μια σωστή και διαχρονική λύση είναι το οικονομικό. Το πρόβλημα έχει τρεις παραμέτρους. Η πρώτη αφορά τα συσσωρευμένα χρέη. Η δεύτερη την τιμολογιακή πολιτική του κομίστρου, τα ελλείμματα που θα δημιουργούνται και την κάλυψή τους. Και η τρίτη, τις πηγές χρηματοδότησης για την αναγκαία προμήθεια νέων μέσων δημόσιας μεταφοράς.

Η οριστική επίλυση του προβλήματος θα σηματοδοτήσει την απολύτως απαραίτητη οικονομική εξυγίανση, που είναι ένα από τα μεγάλα ζητούμενα στο χώρο των συγκοινωνιών.

Με το σχέδιο νόμου παίρνονται αποφάσεις και καθορίζονται οι προϋποθέσεις και οι όροι επίλυσης του οικονομικού θέματος. Το ελληνικό δημόσιο αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου το κόστος της επί εικοσαετία ασκούμενης κοινωνικής πολιτικής που είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός συνολικού ελλείμματος, που φθάνει τα εννιακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (950.000.000.000) δραχμές.

Διαγράφει όλα τα χρέη της πρώην ΕΑΣ και αναλαμβάνει να εξοφλήσει όλες τις υποχρεώσεις που είχε αναλάβει γ' αυτήν ο ΟΑΣΑ. Για τα χρέη του ΟΑΣΑ και των ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, που έχουν καταπέσει για το μεν πραγματικό κεφάλαιο, προβλέπεται ρύθμιση με αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, οι δε προσυζητήσεις διαγράφονται. Τακτοποιούνται, επίσης και τα εγγυημένα από το δημόσιο μη ληξιπρόθεσμα χρέη με μελλοντικές αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου.

Για να κλείσει οριστικά αυτός ο φαύλος κύκλος των χρεών,

των ελλειμμάτων και των μετέπειτα ρυθμίσεων με νέα δάνεια που δημιουργούν νέα χρέη, το ελληνικό δημόσιο παύει να χορηγεί εγγυήσεις για τη δανειοδότηση των συγκοινωνιακών φορέων. Αναλαμβάνει, όμως, να καλύπτει τη διαφορά μεταξύ του κανονικού κομίστρου και αυτού που πληρώνει ο πολίτης.

Θα σταθώ για λίγο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο ζήτημα του κομίστρου. Είναι πέρα πάσης αμφιβολίας γεγονός ότι ο πολίτης που χρησιμοποιεί ένα μέσο μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα καταβάλλει αντίτιμο πολύ χαμηλότερο της πραγματικής του αξίας. Αυτό είναι εδώ και πολλά χρόνια μία συνειδητή επιλογή των κυβερνήσεων, που δεν ήθελαν να επιβαρύνουν οικονομικά εκείνους που χρησιμοποιούν καθημερινά λεωφορεία, τρόλεϊ και μετρό, όπου κατά γενική ομολογία είναι οι εργαζόμενοι, οι άνθρωποι του καθημερινού μόχθου, οι μη προνομιούχοι.

Αυτή είναι και η πολιτική της σημερινής Κυβέρνησης που και μέσα από το σχέδιο νόμου αναλαμβάνει την υποχρέωση της άσκησης κοινωνικής πολιτικής στο χώρο των συγκοινωνιών. Μόνο που το οικονομικό κόστος αυτής της πολιτικής προκαθορίζεται πλέον σταθερά. Θα είναι το πραγματικό και θα καλύπτεται από τον κρατικό προϋπολογισμό εξ ολοκλήρου, διότι το να κρατά χαμηλά το κόμιστρο η πολιτεία, να καλύπτει μόνο ένα μέρος της διαφοράς μεταξύ πραγματικού και καταβαλλομένου και να εξωθεί τους συγκοινωνιακούς φορείς σε δανεισμό προκειμένου να καλύψουν το υπόλοιπο, είναι μία τακτική που μας οδήγησε στα σημερινά οικονομικά αδιέξοδα και πρέπει άμεσα να σταματήσει. Μόνο σε περιπτώσεις που για λόγους δημοσιονομικής πολιτικής δεν καταβάλλεται ολόκληρη η διαφορά, μπορεί να δοθεί εγγύηση από το δημόσιο για σύναψη δανείου στον ΟΑΣΑ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Δηλαδή τι αλλάζει;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Ακούστε παρακάτω, κύριε Πρόεδρε.

Στο νομοσχέδιο, όμως, προβλέπεται ρητά η υποχρέωση του κράτους να καταβάλει εξ ολοκλήρου το τίμημα της κοινωνικής παροχής προς τους πολίτες που χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Τίποτα καινούριο δεν υπάρχει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Είναι ένα τίμημα που θα καθορίζεται με βάση τους προϋπολογισμούς του ΟΑΣΑ και των άλλων φορέων και με κοινή υπουργική απόφαση κατά το μήνα Νοέμβριο θα καταβάλλεται ανά τρίμηνο και δεν θα μεταβάλλεται για όλο το χρόνο.

Νομίζω ότι είναι μεγάλες οι αλλαγές, κύριε Πρόεδρε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ως πρόθεση καλό, αλλά δεν προσθέτει τίποτα στην ουσία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Εδώ πρέπει να αναφέρω ότι η κάλυψη ενός μέρους του πραγματικού κομίστρου από την πολιτεία δεν είναι ελληνική εφεύρεση. Στις χώρες της Ενωμένης Ευρώπης όσοι χρησιμοποιούν τις συγκοινωνίες καταβάλλουν το 50% έως 75% της πραγματικής αξίας του κομίστρου και το υπόλοιπο καλύπτεται από τους μη χρήστες των συγκοινωνιακών μέσων.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Διότι εμείς επιδοτούσαμε το 50% του εισιτηρίου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Η τρίτη παράμετρος του οικονομικού ζητήματος των συγκοινωνιών είναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χρηματοδότηση του ΟΑΣΑ για την ανανέωση του στόλου των συγκοινωνιών. Εάν το Υπουργείο επιθυμεί να καταστήσει ελκυστικότερες τις συγκοινωνίες, εάν επιδιώκει τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, εάν στοχεύει στη μείωση των μηχανολογικών προβλημάτων των μέσων ώστε να βρίσκονται στους δρόμους και όχι στα αμαξοστάσια επισκευής τους, όλα αυτά δεν μπορούν να υλοποιηθούν με το 65% των μέσων να είναι σε ηλικία άνω των δεκαπέντε ετών. Χρειάζεται εκτεταμένη ανανέωση του στόλου και αυτό προβλέπεται στο σχέδιο νόμου. Κυρίως προβλέπονται οι πηγές χρηματοδότησης των προγραμματικών συμβάσεων για την προμήθεια επτακοσίων πενήντα λεωφορείων, εκατόν ενενήντα δύο τρόλεϊ και εκατόν είκοσι βαγονιών.

Είναι ένα μεγάλο και φιλόδοξο σχέδιο του οποίου η ολοκλήρωση θα αλλάξει την εικόνα των συγκοινωνιών στην πρωτεύουσα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πέρα από την οργανωτική ανασύσταξη και αναδιάρθρωση για τη ρύθμιση οικονομικών θεμάτων, το σχέδιο νόμου που συζητάμε αναφέρεται και καθορίζει μία σειρά άλλων ζητημάτων που έχουν άμεση σχέση με το χώρο των συγκοινωνιών.

Το μεγαλύτερο μέρος του αφορά τις εργασιακές σχέσεις, τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των εργαζομένων.

Θέλω εδώ να τονίσω ότι οι εργαζόμενοι αποτελούν την ισχύ κάθε επιχείρησης. Η συνεισφορά τους στην πρόοδο και στην ανάπτυξη είναι καθοριστική. Και ο σεβασμός όλων μας σε αυτήν τη συμβολή είναι δεδομένος.

Ταυτόχρονα όμως, μεγάλη είναι και η ευθύνη τους, ιδίως εκείνων που εργάζονται σε φορείς από την παραγωγικότητα και την αποτελεσματικότητα των οποίων επηρεάζονται είτε θετικά είτε αρνητικά εκατοντάδες χιλιάδες πολίτες.

Τέτοιοι φορείς είναι οι συγκοινωνιακοί, των οποίων ο ρόλος είναι έντονα κοινωνικός και ως εκ τούτου, έντονα σημαντικός και σπουδαίος. Γι' αυτό το πρίσμα διεξήχθη ένας επαρκής διάλογος μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και των εκπροσώπων των εργαζομένων, προκειμένου να εκπονηθεί ένας νέος, σύγχρονος και ρεαλιστικός κανονισμός εργασίας προσωπικού για τον ΟΑΣΑ, την ΕΘΕΛ και τους ΗΛΠΑΠ. Στο διάλογο υπήρξαν πολλές συγκλίσεις, αλλά και μερικές αποκλίσεις και διαφωνίες. Αυτό είναι φυσικό, καθώς απόλυτη ταύτιση σε τέτοιου είδους διαλόγους δεν υπήρξε ποτέ και ίσως να μην υπάρξει και ποτέ. Οι εργαζόμενοι αντιδρούν σε ορισμένες ρυθμίσεις. Όμως το Υπουργείο, που έχει την πολιτική ευθύνη της αναδιοργάνωσης των συγκοινωνιών, είναι υποχρεωμένο να προχωρήσει. Και γι' αυτό εισάγει προς ψήφιση στη Βουλή ορισμένες διατάξεις του κανονισμού με τον οποίο δεν συμφωνούν οι εργαζόμενοι.

Πάντως καμία ριζική τομή, καμία σημαντική μεταρρύθμιση δεν ευτύχησε να μη συναντήσει αντιδράσεις. Είναι μάλιστα, θα έλεγα, νομοτέλεια αυτό: Όσο πιο βαθιές και σημαντικές είναι οι αλλαγές, τόσο πιο μεγάλες είναι οι διαφωνίες και οι αντιδράσεις.

Ζούμε σε μια εποχή κατά την οποία όλοι οι Έλληνες, προκειμένου να επιτευχθεί ο εθνικός στόχος της ένταξής μας στην ΟΝΕ, υφίστανται μέτρα που κάθε άλλο παρά ανώδυνα είναι. Και σε αυτά τα μέτρα δεν μπορούν να υπάρξουν εξαιρέσεις.

Εκφράζοντας, για μια ακόμη φορά, το σεβασμό και την εκτίμησή μου προς τους εργαζόμενους στις συγκοινωνίες και αναγνωρίζοντας την προσφορά τους, παρά τις αντίξοες συνθήκες κάτω από τις οποίες εργάζονται, θέλω να τους καλέσω να βοηθήσουν και να συμμετάσχουν ενεργά στην υλοποίηση των νέων σχεδίων για το χώρο τους.

Η βελτίωση της εικόνας των συγκοινωνιών, η ποιοτική αναβάθμισή τους και η οικονομική εξυγίανσή τους είμαι απόλυτα βέβαιος ότι θα βοηθήσει και τους ίδιους και θα καταστήσει την εργασία τους πιο αποδοτική, όπως οι ίδιοι επιζητούν και επιδιώκουν.

Θα έχουμε άλλωστε την ευκαιρία να αναφερθούμε αναλυτικότερα στις διατάξεις του κανονισμού εργασίας του προσωπικού στη διάρκεια της κατ' άρθρον συζήτησης του σχεδίου νόμου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας την επί της αρχής εισήγησή μου, θέλω να υπογραμμίσω ότι το θέμα των συγκοινωνιών υπερβαίνει πολιτικές και κομματικές διαφοροποιήσεις. Οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι πολίτες, που δεν ανήκουν σε κανένα κομματικό χώρο, δεν ενδιαφέρονται και δεν τους αφορούν οι κομματικές μας διαφωνίες. Αυτό που τους απασχολεί είναι πως θα περνούν γρηγορότερα και ανετότερα στη δουλειά τους και πως θα γυρίζουν, χωρίς άγχος και εκνευρισμό, από αυτήν στο σπίτι τους.

Το νομοσχέδιο επιχειρεί να καταστήσει τις συγκοινωνίες οικονομικά βιώσιμες, διαχειριστικά αξιόπιστες και ποιοτικά

ελκυστικότερες. Το αν θα το καταφέρει θα το δείξει η ζωή.

Αυτό που εμείς οφείλουμε να πράξουμε είναι, μέσα από ένα γόνιμο και ειλικρινή διάλογο, να δημιουργήσουμε ένα νομοθετικό πλαίσιο που θα επιτρέψει στους αρμόδιους να επιχειρήσουν τη ριζική και εκ βάθρων ανανέωση των συγκοινωνιών στην πρωτεύουσα.

'Όλοι συμφωνούμε στην αδήριτη αναγκαιότητα της αναδιοργάνωσης των συγκοινωνιών. Ας συμβάλουμε, λοιπόν, σε αυτήν με τον καλόπιστο διάλογο και τις ρεαλιστικές και εποικοδομητικές προτάσεις μας.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι:

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος ορίζει ειδικό αγορητή για τη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού το Βουλευτή κ. Χαράλαμπο Αγγουράκη.

Ο Πρόεδρος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου ορίζει ειδική αγορήτρια για το νομοσχέδιο αυτό την κ. Στέλλα Αλφίερη.

Ο Πρόεδρος του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ.Τσοβόλας ορίζει ειδικό αγορητή τον κ. Ιωάννη Δημαρά.

Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Θεόδωρος Κασσίμης έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, άκουσα τα όσα είπε ο ανταπτός συνάδελφος της Πλειοψηφίας ο κ. Φωτιάδης. Αντισταθμίζονται τη δύσκολη θέση στην οποία βρισκόταν, γι' αυτό και δεν μίλησε για το νομοσχέδιο. Έκανε ευχολόγια, τα οποία όλοι μας κάνουμε.

Κύριοι συνάδελφοι, το κυκλοφοριακό πρόβλημα στη χώρα μας κοστίζει γύρω στα εξακόσια δισεκατομμύρια δραχμές στην εθνική οικονομία. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς στο λεκανοπέδιο διακινούν μονάχα το 25% των διακινούμενων κατά τη διάρκεια της ημέρας και πράγματι είναι ανάγκη να κάνουμε κάτι για τις συγκοινωνίες. Αλλά αντί να κάνουμε κάτι, βλέπουμε κάθε χρόνο, καθημερινά, να μειώνεται σταδιακά ο αριθμός των πολιτών, οι οποίοι χρησιμοποιούν μέσα μαζικής μεταφοράς.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1996 μετακινήθηκαν με τα λεωφορεία της ΕΘΕΛ τριακόσια έντεκα εκατομμύρια επιβάτες, έναντι τριακοσίων δεκαοκτώ εκατομμυρίων το 1993. Πού οφείλεται αυτό; Πριν απ' όλα στην αναξιοπιστία των δρομολογίων, η οποία έχει φθάσει σε πρωτοφανές σημείο τα τελευταία χρόνια. Μπορεί να περιμένεις και μισή ώρα και σαράντα λεπτά, να περάσει το λεωφορείο, ενώ στο τέρμα της γραμμής είναι αραγμένα τέσσερα ή πέντε. Θα δούμε γιατί είναι έτσι. Και φυσικά, δεν αντιμετωπίζεται από το νομοσχέδιο αυτό. Το επίπεδο και η ποιότητα των υπηρεσιών είναι απαράδεκτα.

Η Νέα Δημοκρατία είχε αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό από το 1990 όταν ανέλαβε τη διακυβέρνηση της χώρας. Έκανε προσπάθειες για βελτίωση του υφιστάμενου καθεστώτος. Δεν οδηγήθηκε πουθενά και επέλεξε να αλλάξει το σύστημα με τη δημιουργία των ΣΕΠ. Εδώ θέλω, κύριοι συνάδελφοι, να προσέξετε κάτι. Όλοι λέμε ότι πρέπει να είναι φθηνές οι συγκοινωνίες, να επιδοτεί ο ελληνικός λαός το εισιτήριο του πολίτη ο οποίος επιλέγει το μέσο μαζικής μεταφοράς. Και αυτό κάναμε εμείς. Επιδοτούσαμε τον επιβάτη. Δηλαδή, πληρώναμε ως επιδότηση στις ΣΕΠ όσα χρήματα όσα εισέπραττε από τα εισιτήρια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Άλλα τόσα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Αυτό σημαίνει ότι το κοινωνικό σύνολο...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: ... (Δεν ακούστηκε).

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Θα τα πούμε, κύριε Φωτιάδη, πώς έγινε στη συνέχεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ, να μη γίνονται διακοπές. Ηρεμήστε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Αν θέλετε τα νούμερα, είναι απλά. Πληρώσαμε 18,6 δισεκατομμύρια για επιδοτήσεις το 1993 έναντι 18,7 δισεκατομμυρίων που εισέπραξαν οι ΣΕΠ. Στο κάθε εισιτήριο

δίνανε άλλα τόσα για τον πολίτη, κύριε συνάδελφε.

Το 1996 από επίσημα νούμερα βλέπουμε ότι η διαφορά της επιδοτήσεως σε δεκαοκτώ δισεκατομμύρια (18.000.000.000) δραχμές εισπράξεις, ήταν 35,6 δισεκατομμύρια επιδότηση και έλλειμμα, αυτό που διαγράφουμε σήμερα.

Άρα, πλήρωνε διπλάσια χρήματα ο ελληνικός λαός, κύριοι συνάδελφοι, για τον κάθε πολίτη για να έχει το φθηνό του εισιτήριο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Της Αθήνας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Για την Αθήνα μιλάμε.

Τα πράγματα είναι ακόμα χειρότερα, διότι για τριακόσια δεκαοκτώ εκατομμύρια επιβάτες το 1993 δώσαμε 18,6 δισεκατομμύρια δραχμές, ενώ για τριακόσια έντεκα εκατομμύρια επιβάτες το 1996 δώσαμε 35,6 δισεκατομμύρια δραχμές.

Να πω και κάτι άλλο που είναι πολύ σημαντικό. Το 1993 είχαμε στους δρόμους χίλια πεντακόσια πενήντα λεωφορεία καθημερινά.

Τα τελευταία πέντε χρόνια και ιδίως την τελευταία τριετία έχουμε κάτω από χίλια λεωφορεία στους δρόμους καθημερινά, παρ' ότι η ΕΘΕΛ προικοδοτήθηκε με τα λεωφορεία, τα οποία αγόρασαν οι ιδιοκτήτες των ΣΕΠ.

Εδώ θέλω να επισημάνω κάτι. Από το 1981 δεν αγοράστηκε κανένα λεωφορείο. Από το 1993 δεν αγοράστηκε κανένα λεωφορείο, για να ξέρουμε και ιστορία, κύριοι συνάδελφοι. Μόνο η Νέα Δημοκρατία στην περίοδο που ήταν Κυβέρνηση ανανέωσε το στόλο των λεωφορείων. Ακούμε εδώ και δύο χρόνια για την περίφημη παραγγελία, την προγραμματική συμφωνία η οποία ακόμα δεν έχει δοθεί, διότι τώρα εγγράφονται τα χρήματα, που θα μας κοστίζουν τα λεωφορεία αυτά. Και αν θέλετε να μάθετε τι προβλέπεται, είναι εκατόν πενήντα λεωφορεία το χρόνο μέχρι το 2002, όταν θα έχουν ήδη αποσυρθεί λόγω παλαιότητας άλλα τετρακόσια λεωφορεία. Θα ζούμε λοιπόν με κακά λεωφορεία μέχρι το 2002 και θα ξαναβρεθούμε με τα ίδια λεωφορεία, που έχουμε σήμερα.

Είναι σημαντικό να δούμε τα δρομολόγια. Το 1993 με τη ΣΕΠ έγιναν 4,84 εκατομμύρια δρομολόγια στην πρωτεύουσα. Περιορίστηκαν σε 3,1 εκατομμύρια το 1996. Αυτό σημαίνει ότι 1,5 εκατομμύριο φορές λιγότερο πέρασε το λεωφορείο από τη στάση. Γι' αυτό φυσικά, μειώθηκαν και οι επιβάτες, γιατί βαρέθηκαν πια να περιμένουν.

Απολογιστικά βλέπουμε ότι με την επανακρατικοποίηση των λεωφορείων πληρώνουμε παγίως το χρόνο τριάντα με σαράντα δισεκατομμύρια (30.000.000.000-40.000.000.000) δραχμές παραπάνω και μάλιστα, υπάρχει μία τάση διογκώσεως αυτού του ελλείμματος και αυτό λόγω της αδιαφάνειας, της κακής διαχείρισης και της κομματικής διαχείρισης, η οποία και όταν είναι παράνομη, φέρνουμε νόμο για να απαλλάξουμε τους υπεύθυνους από τις ποινικές τους ευθύνες. Αρκεί να σας πω ότι με τα χρήματα αυτά, που μας κοστίζουν σήμερα παραπάνω οι αστικές συγκοινωνίες, θα μπορούσαμε να κατασκευάζουμε κάθε χρόνο πέντε χιλιόμετρα γραμμής τραμ, δύο χιλιόμετρα γραμμής μετρό ή να αγοράζουμε πεντακόσια καινούρια λεωφορεία κάθε χρόνο. Αρκεί να μην είχαμε να πληρώνουμε άλλα τριάντα ή σαράντα δισεκατομμύρια (30.000.000.000 ή 40.000.000.000) παραπάνω, που πληρώνουμε σήμερα.

Εδώ είμαι υποχρεωμένος, κύριοι συνάδελφοι, να καταγγείλω τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, διότι ενώ την πρώτη μέρα στη Διάρκη Επιτροπή είχε φέρει ως συμβούλους του τον πρόεδρο και το διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΟΣΑ και της ΕΘΕΛ, όταν ζητήσαμε να μας προσκομίσουν στοιχεία από τη διαχείριση της τελευταίας πενταετίας, ως διά μαγείας εξαφανίστηκαν από προσώπου γης. Από παρανόηση δεν κλήθηκαν στην επιτροπή, αλλά δεν ξαναήρθαν ως σύμβουλοι του Υπουργού, παρ' ότι εγώ είχα θέσει το θέμα από την πρώτη μέρα, να μην παρίστανται αφού θα εξεταστούν και ο Υπουργός είπε "σύμβουλοί μου είναι, να μείνουν εδώ να απαντούν σε ερωτήσεις και να εξεταστούν, αν θέλετε, ξεχωριστά". Εξαφανίστηκαν και στις άλλες δύο μέρες των συνεδριάσεων. Γιατί;

Όταν ρωτήσαμε πώς γίνονται οι διαγωνισμοί, πόσα χρήματα ξοδεύτηκαν για ελαστικά, πόσα για ανταλλακτικά, από πού το προμηθεύονται και πόσο κοστίζει το πετρέλαιο, για να δούμε

τι μας κοστίζει η συντήρηση και η κίνηση των λεωφορείων ανά χιλιόμετρο, η απάντηση που μας έδωσε ο κύριος Υπουργός με πολύ υψηλό κοινοβουλευτικό ύψος "θέλετε στοιχεία; Να πάτε στον εισαγγελέα". Έτσι θέλει η σημερινή Κυβέρνηση να νομοθετούμε.

Φυσικά, δεν είναι ανάγκη να πάμε εμείς, γιατί ο εισαγγελέας έχει μπει στην ΕΘΕΛ για τις προμήθειες, αλλά αυτό είναι μια άλλη ιστορία.

Ας έρθουμε τώρα στο νομοσχέδιο. Γιατί το έφερε η Κυβέρνηση και μάλιστα, γιατί το έφερε τόσο πρόχειρα;

Σκεφθείτε ότι την τρίτη ημέρα της συζήτησης στην επιτροπή έφερε σαράντα τρεις αλλαγές στα άρθρα. Και ο κύριος Πρόεδρος που είπε ότι δεν ήταν τίποτα, θα σας πω εγώ τι ήταν αυτές οι αλλαγές. Δεν είχε πάρει χαμπάρι ο συντάκτης ότι υπάρχει εργατική νομοθεσία και απέλυε εργαζόμενους χωρίς αποζημίωση. Τα είχε συμφωνήσει φαίνεται με κάποιους εκσυγχρονιστές συνδικαλιστές. Και του είπαν κάποια στιγμή "ε, δεν γίνεται, δεν επιτρέπεται απόλυση εργατών χωρίς αποζημίωση" και το αλλάζει αυτό.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Με τους ιδιώτες τα συμφωνήσε, με τους φίλους σας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Δεν ξέρω με ποιους. Ίσως εσείς γνωρίζετε και με ποιους. Πάντως με κάποιους, όπως κατηγγέλθηκε κάτω από το τραπέζι, τα ετοίμασε αυτά.

Σε άλλο σημείο δεν είχε πάρει χαμπάρι ότι υπάρχει ειδική νομοθετική ρύθμιση για την "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" και κάποιες συμβάσεις. Έβραζε, λοιπόν, τον ΟΑΣΑ να καθορίζει πώς θα κινείται. Ε, μετά αφαίρεσε όλη την παράγραφο. Δεν την άλλαξε, την αφαίρεσε ολόκληρη.

Είχαμε και άλλου είδους παρεμβάσεις, που θα τις δούμε στη συνέχεια. Ενώ δίνει όλα τα χρέη στο δημόσιο, τις οφειλές προς τη ΣΕΠ τις φορτώνει στον ΟΑΣΑ. Μιλάμε για οφειλές αορίστου ύψους. Γιατί το κάνει αυτό; Διότι όπως πολύ σωστά παρατήρησε ο πρώην Υπουργός του Π.Α.Σ.Ο.Κ. -ο οποίος επανακρατικοποίησε τα λεωφορεία- κ. Γιάννης Χαλαλάμπους, θα φέρουν ένα άλλο νομοσχέδιο για να διαγράψουν τα νέα χρέη. Και θα μπορούν τότε να λένε "μα, είχαμε τα χρέη στους ΣΕΠίτες". Έτσι θα απαντήσουν.

Η ουσία είναι γιατί το έφερε. Θυμάστε τις κινητοποιήσεις των εργαζομένων στην Ολυμπιακή, τότε που κατηγγέλθηκε ο κ. Κολλάς ότι δεν συμπαραστεκόταν στους συνδικαλιστές της Ολυμπιακής; Είχε την υπόσχεση ότι δεν θα αποκρατικοποιηθούν οι συγκοινωνίες, ότι θα συνεχιστεί το ίδιο φαύλο καθεστώς. Αλλά επειδή άκουγαν κάθε μέρα εξαγγελίες -γιατί μόνο αυτό γίνεται- για αποκρατικοποιήσεις, πέρασαν τον εκσυγχρονιστή Πρωθυπουργό λέγοντάς του ότι "θέλουμε απόδειξη ότι θα μείνουμε στο ίδιο καθεστώς". Έτσι ο Υπουργός Συγκοινωνιών ετοίμασε γρήγορα-γρήγορα ένα νομοσχέδιο το οποίο έχει πάρα πολύ ενδιαφέροντα πράγματα. Το ένα είναι ότι διαγράφει χρέη δισεκατομμυρίων δραχμών, ενός τρισεκατομμυρίου περίπου. Αλλά προσέξτε, με βάση το νομοσχέδιο διαγράφονται τα χρέη προς το Δημόσιο είτε προέρχονται από απευθείας δανεισμό από το Δημόσιο είτε από οφειλές στο Δημόσιο.

Έχουμε, όμως, μία σειρά οφειλών, κύριε Υπουργέ, προς ασφαλιστικούς οργανισμούς και διάφορους άλλους φορείς. Αυτά τα ξεχάσατε, δεν τα βάλατε στο νομοσχέδιο και δεν μας είπατε πόσα είναι.

Πάμε να νομοθετήσουμε πιστεύοντας ότι ξεκαθαρίζουμε έναν Οργανισμό που ξεκινάει από μηδενική βάση. Αλλά δεν αρκεί μόνο η μηδενική βάση διότι σαν τα μανιτάρια θα βγαίνουν οφειλές από εδώ ή από εκεί. Φυσικά, δεν πιστεύει η Κυβέρνηση ότι μπορεί ο οργανισμός αυτός να ανταπεξέλθει άνευ χρεώσεως στο μέλλον, γι' αυτό και ήδη από τώρα αναλαμβάνει το Δημόσιο όλα τα χρέη που θα προκύψουν από υφιστάμενα δάνεια με τη βεβαιότητα ότι θα εκπέσουν όλες οι εγγυήσεις που έχουν δοθεί μέχρι σήμερα.

Κύριοι συνάδελφοι, παρά τις βαρύγδουπες φράσεις που περιλαμβάνονται στην εισηγητική έκθεση, δεν έχουμε καμία βελτίωση στις αστικές συγκοινωνίες. Αδιαφορεί τελείως το Υπουργείο Συγκοινωνιών ότι έχουμε σχεδιασμένες ακτινωτά τις συγκοινωνίες, με αποτέλεσμα περίπου το 20% των επιβατών να

περνάει υποχρεωτικά από το κέντρο, για να μετεπιβιβάζεται και να πηγαίνει εκεί που θέλει, στην περιφέρεια. Αγνοεί τελείως το σχεδιασμό περιφερειακών γραμμών. Δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη μέσα στο νομοσχέδιο, παρά μόνο αοριστίες περί μελετών, ώστε να βελτιώσουμε τις συγκοινωνίες, να τις κάνουμε ελκυστικές, να είναι εξυπηρετικές, να μπορούν πράγματι να ωθούν το επιβατικό κοινό να χρησιμοποιήσει τα μαζικά μέσα μεταφοράς και όχι τα ιδιωτικά μέσα.

Και φυσικά ξεχάσατε το ανταγωνιστικό καθεστώς. Δεν υπάρχει πουθενά. Όσον αφορά δε τις οφειλές και τα χρέη και ό,τι φορτώνεται, θέλω να πω κάτι. Σε δέκα εννέα περιπτώσεις η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου αναφέρει δαπάνη ακαθορίστου ύψους. Και μιλάμε για δαπάνες δεκάδων δισεκατομμυρίων δραχμών. Και ο κύριος Υπουργός δεν έχει την ευαισθησία ούτε κατ'έκτιμηση να μας πει πόσα είναι αυτά τα δεκάδες δισεκατομμύρια που θα προέλθουν από τις δαπάνες ακαθορίστου ύψους που νομοθετούμε ή καλούμε να νομοθετήσουμε σήμερα.

Ας δούμε όμως τι κάνει το νομοσχέδιο. Δημιουργεί αρχικά πέντε εταιρείες. Και λέω αρχικά διότι ο ΟΑΣΑ έχει το δικαίωμα να δημιουργεί όσες εταιρείες θέλει, απεριόριστες για οποιοδήποτε αντικείμενο σχετικό ή παρεμφερές με εκείνο για το οποίο νομοθετούμε.

Θα έχουν διοικητικά συμβούλια αυτές οι εταιρείες, και ο ΟΑΣΑ θα αποφασίζει για τις αμοιβές τους. Να σας πω ποιες θα είναι περίπου οι αμοιβές τους; Προβλέπει το νομοσχέδιο ότι κάθε εταιρεία, πέραν των διοικητικών συμβουλίων θα έχει και δέκα ειδικούς συμβούλους. Και το Γενικό Λογιστήριο μετά από συνεννόηση με το Υπουργείο, μας λέει ότι γι' αυτές τις πέντε εταιρείες οι ειδικοί σύμβουλοι θα μας κοστίζουν τριάκοσια εκατομμύρια (300.000.000) το χρόνο. Ας τα ακούσουν αυτά οι συνταξιούχοι, οι οποίοι έκαναν σήμερα πορεία στην Αθήνα. Τριάκοσια εκατομμύρια (300.000.000) το χρόνο για να έχουμε συμβούλους. Γιατί; Για το ίδιο φαύλο και προβληματικό καθεστώς.

Το άλλο εκπληκτικό είναι πως χρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό, αλλά όχι με βάση το έργο που κάνουν. Και αυτό υπάρχει στα άρθρα και θα το δούμε όταν θα έλθει η ώρα. Είναι αλαλούμ. Το ένα άρθρο αντικρούει το άλλο άρθρο. Άλλα διακηρύσσει το άρθρο 3, άλλα το άρθρο 5 και άλλα επιτάσσει το άρθρο 6. Και αυτά δεν είναι λόγω τόσο μεγάλης ανικανότητας και προχειρότητας, αλλά είναι πονηριά, για να υπάρξει στη συνέχεια η αλχημεία των κομματικών διοικήσεων.

Η ΕΦΣΕ λέει ότι οι εταιρείες αυτές ετοιμάζουν ένα προϋπολογισμό, τον εγκρίνει ο ΟΑΣΑ, τον εγκρίνει το Υπουργείο, τον εγκρίνουμε και εμείς εδώ. Τα χρήματα αυτά πάνε στον ΟΑΣΑ και κάθε τρεις μήνες τους δίνει προκαταβολή. Προσέξτε όμως κάτι. Θα είναι δε τόσο ρεαλιστικός ο προϋπολογισμός που το συμβόλαιο διαχείρισης της σημερινής διοίκησης του ΟΑΣΑ προβλέπει, ότι το 2002 αυτές οι συγκοινωνίες, αυτά τα λεωφορεία θα διακινούν εξακόσια εκατομμύρια επιβάτες από τους τριακόσιους που διακινούν σήμερα. Θα είναι δε τόσο ευτυχής ο κόσμος που θα τρέχει για το ποιος θα πρωτομπεί στα λεωφορεία. Αυτοί θα προϋπολογίσουν το κόστος λειτουργίας των ΕΦΣΕ.

Και τί γίνεται τώρα; Ενώ κανονικά θα έπρεπε να πληρώνουμε αυτά που προϋπολογίστηκαν, σε άλλο άρθρο λέει κάτι άλλο το νομοσχέδιο. Το διαβάζω ακριβώς. "Ο ΟΑΣΑ πληρώνει τις ΕΦΣΕ με βάση τα επιχειρησιακά σχέδια, τα συμβόλαια διαχείρισης, το παραγόμενο έργο και την επιβατική κίνηση καθώς και τους ποσοτικούς και ποσοτικούς δείκτες".

Δηλαδή, όχι με βάση τον προϋπολογισμό; Θα μπορεί να ανεβοκατεβαίνει; Μα πως θα ανεβοκατεβαίνει αφού σε άλλο άρθρο λέει ότι ο ΟΑΣΑ δεν δικαιούται άλλης επιχορήγησης από το δημόσιο και εάν τυχόν πέσει έξω στους στόχους του δεν παίρνει ούτε μία δραχμή από το δημόσιο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Δανείζεται με εγγύηση του κράτους.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε, εδώ θα φθάσουμε.

Και ερωτώ: Εάν πέσει έξω τι γίνεται; Τίποτα. Το είπε ο κ. Χαράλαμπος. Θα έλθουμε με ένα νέο νομοσχέδιο σε μερικά χρόνια να διαγράψουμε τα νέα χρέη του ΟΑΣΑ, τα οποία μετά βεβαιότητα θα γίνουν.

Έχουμε και κάτι άλλο πρωτοφανές και πολύ εκσυγχρονιστικό. Νομιμοποιούνται οι παρανομίες. Το 1994 η ΦΑΒΕ και το Υπουργείο Οικονομικών βρήκαν ότι έγιναν λαθροχειρίες στον ισολογισμό και παράνομες πράξεις, για να καλύψει νομικά τις τυχόν ποινικές ευθύνες των κομματικών διοικήσεων εκείνης της εποχής. Είναι εκσυγχρονισμός αυτό, κύριε Υπουργέ;

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

Σήμερα η Κυβέρνηση έρχεται με αυτό το νομοσχέδιο όχι να διαγράψει τα χρέη, αλλά να νομιμοποιήσει τις παρανομίες. Δεν λέει ότι αυτά τα χρέη διαγράφονται, αλλά λέει ότι νομιμοποιούνται οι παράνομες πράξεις, για να καλύψει νομικά τις τυχόν ποινικές ευθύνες των κομματικών διοικήσεων εκείνης της εποχής. Είναι εκσυγχρονισμός αυτό, κύριε Υπουργέ;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Μήνυση υποβάλατε;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Κύριε συνάδελφε, αν θέλετε να φθάσουμε στην πολιτική των μηνύσεων, σας λέω ότι αυτή δεν είναι για μας.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Μήνυση για τους κλέφτες όπου υπάρχουν.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Ελάτε να την συνυπογράψουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Πίστευα, ότι υπήρχε κάποια ευθεία. Κύριε συνάδελφε, σας δίνω το λόγο μου ότι αν αρνηθείτε να ψηφίσετε την συγκεκριμένη παράγραφο θα υποβάλω αύριο το πρωί μήνυση. Πρώτος όμως εσείς να αρνηθείτε την παραγραφή.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Αν μου αποδείξετε ότι η Κυβέρνηση καλύπτει τους κλέφτες, φεύγω από το ΠΑΣΟΚ, γίνομαι ανεξάρτητος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριοι συνάδελφοι, δεν επιτρέπεται ο διάλογος. Σας παρακαλώ.

Ολοκληρώστε, κύριε Κασσίμη.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι νομιμοποιούνται οι παράνομες πράξεις. Δεν διαγράφονται τα χρέη, που αυτά ούτως ή άλλως διαγράφονται. Στη συζήτηση επί των άρθρων θα σας τα διαβάσω λέξη προς λέξη.

ΚΙΜΩΝ ΚΟΥΛΟΥΡΗΣ: Άλλο χρέη και άλλο κλέφτες.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Αυτό λέω, κύριε συνάδελφε. Άλλο χρέη και άλλο κλέφτες. Τα χρέη να τα σβήσουμε. Τους κλέφτες να μη καλύψουμε.

Εν τω μεταξύ δίνει το δικαίωμα να δημιουργούνται εταιρείες οι οποίες αγοράζουν πουλάνε και κατασκευάζουν έργα χωρίς κανένα κανονισμό, χωρίς καμιά δέσμευση με βάση τους νόμους για τη διαχείριση της περιουσίας του δημοσίου, δηλαδή του ελληνικού λαού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Κασσίμη, ολοκληρώστε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Δυο λεπτά δώστε μου ακόμα, κύριε Πρόεδρε. Είναι μεγάλο το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν σας δίνω άλλο χρόνο, κύριε Κασσίμη. Ο Κανονισμός είναι κανονισμός για όλα τα νομοσχέδια. Η πρωτολογία είναι είκοσι λεπτά, είτε το νομοσχέδιο είναι μικρό είτε είναι μεγάλο είτε είναι μεσαίο. Δεν μπορούμε να κάνουμε καταστρατήγηση. Μετά όλοι θα θέλουν να παραβιάσουν τον Κανονισμό.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Είναι πολύ σοβαρό το νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η τάξη είναι για όλους. Σας παρακαλώ ολοκληρώστε. Δεν μπορώ να σας δώσω απεριόριστο χρόνο για κατάχρηση δικαιώματος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Τρία λεπτά θέλω ακόμα, κύριε Πρόεδρε, και θα ολοκληρώσω.

Υπάρχουν πολλά κύριοι συνάδελφοι. Ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας έχει δικαίωμα να δίνει πριμ σε όποιον θέλει. Αποφασίζει

μόνος του ο ίδιος. Το κάνει αυτό για να ικανοποιήσει τους ημετέρους.

Έχω υποχρέωση να πω τρία πράγματα. Το 1989 παραλάβαμε εννιά χιλιάδες εργαζόμενους στην ΕΑΣ. Προσπαθήσαμε να τους μειώσουμε με μετατάξεις και μας κατηγορήσαν ότι κάνουμε διώξεις. Σήμερα υπάρχουν έξι χιλιάδες εργαζόμενοι και λέει το νομοσχέδιο ότι οι επτακόσιοι περισσεύουν και πρέπει να μεταταγούν. Αυτό σημαίνει ότι ο 1989 υπήρχαν περίπου διπλάσιοι απ' όσους παραλάβαμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Κασσίμη, μη φέρντε σε δύσκολη θέση το Προεδρείο. Ολοκληρώστε. Να πείτε τις παρατηρήσεις σας με δυο λέξεις.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Δύο πράγματα. Το ένα είναι ο Ελαιώνας. Λυπάμαι που ο κ. Λαλιώτης δεν είναι εδώ. Το 1991 με προεδρικό διάταγμα και το 1995 κοιτάξαμε να προστατεύσουμε τον Ελαιώνα για τον οποίο πολλοί από εμάς έχουμε κάνει αγώνες χρόνια και χρόνια. Προσπαθήσαμε να μειώσουμε τα αμαξοστάσια και να μην επεκταθούν. Και έρχεται τώρα με υπογραφή του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ το νομοσχέδιο και λέει ότι αυτά σαν φυσαρμόνικα τα ξανανοίγουμε στον Ελαιώνα. Καταργούνται τα διατάγματα που προστατεύουν τον Ελαιώνα και ξανααπλωνόμαστε εκεί διότι εκεί βολεύει τους κομματικούς οι οποίοι σήμερα χειρίζονται τις αστικές συγκοινωνίες.

Το 1992 η νόμιμη Κυβέρνηση πήρε μια απόφαση. Να φτιάξει τις ΣΕΠ.

Συμμετείχαν τρεις χιλιάδες άνθρωποι με νόμιμες διαδικασίες. Το ΠΑΣΟΚ, τους πέταξε έξω, ήταν πρώην οδηγοί, ήταν πολύτεκνοι και από το 1994 μέχρι σήμερα, δεν τους πληρώνει τα χρήματα που τους οφείλει, εκδικητικά. Σήμερα βγήκε μια απόφαση, για μια γυναίκα που είχε βάλει υποθήκη το σπίτι της για να δώσει το εκατομμύριο να πάρει το λεωφορείο, της κάνουν έξωση και της κατάρχουν το σπίτι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ, μην κάνετε κατάχρηση δικαιώματος. Υπάρχουν κανόνες που λειτουργούν εδώ μέσα και οι οποίοι εξασφαλίζουν την τάξη. Η κατάχρηση του δικαιώματός σας είναι σε βάρος των δικαιωμάτων των άλλων και αυτό να γίνει κατανοητό. Ο Κανονισμός είναι για όλους, κύριε Κασσίμη.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η κατάχρηση των δικαιωμάτων του ελληνικού λαού...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Αφήστε τα δικαιώματα του ελληνικού λαού. Τα υπερασπίστε και σεις και εμείς και όλοι εδώ μέσα και κατά τον τρόπο που νομίζει ο καθένας από εμάς.

Είναι άλλο θέμα αυτό.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Ένα λεπτό, να ολοκληρώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Όχι, θα σας παρακαλέσω να κατεβείτε από το Βήμα. Δεν θέλω να αντιδικήσω μαζί σας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Είναι ντροπή αυτή η Κυβέρνηση να εκδικείται τρεις χιλιάδες οικογένειες, μόνο και μόνο, επειδή τότε κυβέρνηση ήταν η Νέα Δημοκρατία.

(Χειροκροτήματα από τη Νέα Δημοκρατία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Όλα τα θέλουμε, και το χρόνο της ομιλίας να παραβιάζουμε και τις απεριόριστες σε χρόνο συνεδριάσεις θέλουμε. Για όνομα του Θεού!

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Φυσικά, θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο, κύριοι συνάδελφοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ανεβαίνω στο Βήμα, γιατί πιστεύω, ότι το θέμα που συζητάμε σήμερα, είναι εξαιρετικά αποκαλυπτικό και επί της ουσίας και σε ό,τι αφορά το συμβολισμό του. Είναι αποκαλυπτικό στην κατεύθυνση ότι, πέρα από τα εξωραϊστικά περί εκσυγχρονισμού, προδίδει τη βαθύτατα αναχρονιστική νοοτροπία που έχει η Κυβέρνηση. Και θα έλεγα ότι σ' αυτό το νομοσχέδιο, όπως και σε άλλα, αλλά σ' αυτό, με εξαιρετική ενάργεια, εμφανίζεται, απεικονίζεται το πραγματικό πρόσωπο της Κυβέρνησης Σημίτη.

Θέλω να ξεκαθαρίσω ότι σας καταγγέλλω για κομματισμό, για σπατάλη, για αδιαφάνεια, για αδιαφορία και κοινωνική σκληρότητα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Και θα σας εξηγήσω με δυο λόγια τον κάθε χαρακτηρισμό.

Κομματισμός: Το 1993, το πρώτο πράγμα που κάνατε, όταν επανήλθατε στην Κυβέρνηση, ήταν να επανακρατικοποιήσετε τις αστικές συγκοινωνίες. Εγκληματικό λάθος. Αλλά το θέμα, δεν είναι αυτό. Το θέμα είναι ότι το κάνατε, γιατί αυτό νομίσατε ότι εξυπηρετούσε το κομματικό σας συμφέρον, τις κομματικές επιταγές, τη συντήρηση του κομματικού σας στρατού. Πέντε χρόνια μετά τη συσσώρευση τεράστιας ζημίας, εμμένετε στο ίδιο μοντέλο, για τον ίδιο ακριβώς λόγο, γιατί δεν θέλετε, όχι απλώς να μη συγκρουσθείτε, αλλά ούτε να ενοχλήσετε τα υπολείμματα του κομματικού σας στρατού.

Σας καταγγέλλω για σπατάλη. Εδώ υπολογίζουμε βάσιμα και επεικώς ότι πετάτε από το παράθυρο ένα τρισεκατομμύριο δραχμές περίπου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτέλους δεν απολογείται κανένας σ' αυτήν τη χώρα; Τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων ανήκουν σε ιδιώτες; Από την τσέπη σας τα βγάζετε και ανεθυθιάστα διαγράφετε, παραγράφετε και πετάτε από το παράθυρο;

Σας είπε ήδη ο κ.Κασσίμης και θέλω να το επαναλάβω γιατί είναι σημαντικό, ότι η επιβάρυνση της πολιτείας το 1996 ήταν 18,6 δισεκατομμύρια δραχμές, με επιβατικό κοινό τριακόσια δεκαοκτώ εκατομμύρια το χρόνο. Σήμερα, με μικρότερο αριθμό επιβατών, τριακόσια έντεκα εκατομμύρια, η επιβάρυνση της πολιτείας είναι διπλάσια, 35,6 δισεκατομμύρια δραχμές. Μπορεί κανείς να εικάσει πώς και πού έχει εξελιχθεί η κατάσταση σήμερα.

Σας καταγγέλλω για αδιαφάνεια, κύριοι της Κυβέρνησης. Πρώτα από όλα για περιφρόνηση προς τους φορολογούμενους.

Δεύτερον, γιατί ακόμα και σήμερα, ακόμα και στην επιτροπή τις τελευταίες ημέρες, παρότι προκαλείσθε, δεν αποσαφηνίζετε πόσα ακριβώς διαγράφονται. Εικάζουμε γύρω στο ένα τρισεκατομμύριο (1.000.000.000.000) δραχμές, αλλά μπορεί να είναι σημαντικά περισσότερα.

Τρίτον, γιατί δεν αλλάζει τίποτε με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Γιατί εδώ υπάρχει μία νοοτροπία συνεχιζόμενης σπατάλης σε βάρος των πολιτών, χάριν των ολίγων προνομιστών της κομματικής πελατείας σας.

Σας κατηγορώ για αδιαφορία. Διότι οι πολίτες απολαμβάνουν σήμερα κάκιων υπηρεσιών. Οι υπηρεσίες που προσφέρονται στους πολίτες δεν προσοδιάζουν -όπως προσφιώς τώρα τελευταία λέτε- σε ευρωπαϊκή χώρα, αλλά σε τριτοκοσμικό μοντέλο.

Παράλληλα με το νομοσχέδιο, που φέρνετε προς συζήτηση, υπάρχει ένας εξυγιαντικός σχεδιασμός. Αγνοείται -για να μπω και σε ένα συγκεκριμένο- η ακτινωτή οργάνωση των αστικών διαδρομών με περιφερειακές, που θα μείωνε την επιβάρυνση του κέντρου της πόλης τουλάχιστο κατά 20%.

Ακόμα, δεν γίνεται καμία πρόβλεψη για ανανέωση και ποιοτική επίβλεψη του στόλου των αυτοκινήτων. Λιγότερα από χίλια κυκλοφορούν κάθε μέρα στην Αθήνα, ενώ χονδρικά υπολογίζεται ότι θα χρειάζονταν δύο χιλιάδες και τα περισσότερα εξ αυτών δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες. Άλλωστε, στην πενταετία που πέρασε μετά την επανακρατικοποίηση, καμία ανανέωση στόλου δεν επιχειρήθηκε.

Σας καταγγέλλω για κοινωνική σκληρότητα. Διότι, τόσα χρόνια μετά, εξακολουθείτε να απορρίπτετε, να αγνοείτε και να περιφρονείτε τις αξιώσεις των πρώην ιδιοκτητών στέλνοντάς τους στην απόγνωση και δείχνοντας πόσο αναξίопιστη είναι η πολιτεία στα χέρια σας. Γιατί, στο κάτω-κάτω της γραφής, ακόμα και αν δεχθεί κανείς ότι άλλη κυβέρνηση ακολούθησε άλλη πολιτική, δεν μπορεί να είναι αναλόγου και αναξίопιστη απέναντι στους πολίτες που δεσμεύθηκαν συναλλασσόμενοι με την επίσημη πολιτεία.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Επειδή είναι προσφιλής η τακτική σας να μας λέτε ότι σας κάνουμε κριτική, αλλά δεν σας κάνουμε προτάσεις, για μία ακόμα φορά θα σας κάνουμε την πρόταση, χωρίς πολλές ελλπίδες ότι θα διορθώσετε

την πολιτική σας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας είναι ανάγκη να υιοθετηθεί και να χαραχθεί πολιτική ριζοσπαστική, βαθιά καινοτόμος, πολιτική ουσιαστικής αποκρατικοποίησης.

Πρώτα από όλα είναι ανάγκη να υπάρξει ένας υπό μορφή ανεξάρτητης αρχής ρυθμιστικός και επιτελικός φορέας του συνολικού μεταφορικού έργου.

Δεύτερον, η δημιουργία εταιρειών πολυμετοχικών, αν θέλετε, τύπου λαϊκής βάσης, με πολλούς μετόχους κυρίως τους εργαζόμενους που θα εκτελέσουν το έργο.

Τρίτον, με τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Τέτατον, με τη συγκεκριμένη αποτίμηση της κοινωνικής επιδότησης.

Πέμπτον -και επιμένω σε αυτό- με την κάλυψη των απαιτήσεων των πρώην ιδιοκτητών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ και πολλούς μήνες, ίσως περισσότερο από ένα χρόνο, είχαμε προτείνει στην Κυβέρνηση και στον συγκεκριμένο Υπουργό τι να κάνει με την Ολυμπιακή. Το αρνήθηκε επίμονα. Το απέρριπτε μετά βδελυγμίας. Αφού, λοιπόν, φόρτωσε στις πλάτες των Ελλήνων επτακόσια δισεκατομμύρια (700.000.000.000) δραχμές, αφού ψήφισε ένα δήθεν εξυγιαντικό σχέδιο, που ήδη έχει ναυαγήσει μετά από λίγους μήνες, αφού κατέστησε την Κυβέρνηση, αλλά δυστυχώς και την ελληνική πολιτεία αναξίопιστη στα μάτια και των Ελλήνων αλλά και των ξένων, σύρθηκε τώρα και αποτόλμησε πριν από λίγες ημέρες να αρχίσει να μιλά περί στρατηγικού επενδυτή, δηλαδή με άλλα λόγια κάποια βήματα προσχώρησης στην πολιτική και στην προοπτική των αποκρατικοποιήσεων.

Εύχομαι -και επιμένω σε αυτό, κύριε Υπουργέ- αν είναι να φάμε κανένα χρόνο ακόμα, για να μπορέσετε να δείτε πώς θα τα φέρετε βόλτα μέσα στο Κόμμα σας και να συσσωρευθούν ένας Θεός ξέρι πόσα ακόμα χρέη στις πλάτες των Ελλήνων φορολογουμένων, εύχομαι έστω και την ύστατη στιγμή να βάλετε μυαλό και να αναθεωρήσετε την πολιτική σας.

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

Αν σκεφθείτε με τα πεταμένα χρήματα στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, στην Ολυμπιακή, στον ΟΣΕ -που έρχεται σε λίγες ημέρες, θα τα πούμε κι εκεί διεξοδικά- τι θα μπορούσατε να είχατε προσφέρει και να δώσω τρία χονδρικά παραδείγματα, για τη μείωση του κόστους παραγωγής των αγροτών, για τις αποδοχές των στρατιωτικών ή για πιστώσεις για την παιδεία, που όλοι συμφωνούμε θεωρητικά ότι είναι η πρώτη προτεραιότητα, αλλά μονίμως είναι ο μεγάλος χαμένος από τη δημόσια χρηματοδότηση, θα έχετε μία απόλυτα ακριβή απεικόνιση του τι στοιχίζει η κακοδιαχείριση, η κακοδιοίκηση, η κακή πολιτική που εφαρμόζεται.

Σε κάθε περίπτωση, εμείς επιμένουμε σ' αυτήν την άποψη. Είναι βέβαιο ότι απορρίπτουμε την πολιτική που εφαρμόζετε και θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο που παρουσιάσατε. Και δεσμευόμαστε ότι ως αυριανή Κυβέρνηση αυτήν την πολιτική που ανέφερα θα ακολουθήσουμε, αυτή θα εφαρμόσουμε προς το συμφέρον και των φορολογουμένων και του συνόλου των πολιτών, αλλά και των χρηστών των αστικών συγκοινωνιών.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Για άλλη μια φορά, κύριοι συνάδελφοι, παρακολούθησα τον Αρχηγό της Νέας Δημοκρατίας...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ: Εκείνος όμως δεν παρακολουθεί. Ήφυγε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ποτέ, κύριε συνάδελφε. Μου κάνει την τιμή πάντοτε και έρχεται σε όλες τις δικές μου παρουσίες, λέει αυτά που έχει να πει και φεύγει. Βέβαια, θα υπάρξουν κάποιοι

συνάδελφοι που θα κρατήσουν κάποιες σημειώσεις και πιστεύω ότι θα τον ενημερώσουν.

Κύριοι συνάδελφοι, όλα όσα είπε, θα μπορούσε κανείς να τα χαρακτήρισει αοριστολογίες, κινδυνολογίες. 'Ότι έχουν και μια δόση λαϊκισμού μέσα -το πιπεράκι του λαϊκισμού. 'Όμως θα μπορούσε να διακινδυνεύσει κανείς και αυστηρότερες κρίσεις για την τοποθέτηση του Αρχηγού της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Αν εκείνος μιλάει για αδιαφορία, αδιαφάνεια, σπατάλη, αδιαφορία, θα περιοριστώ στον επεικέστερο όρο "άγνοια, άγνοια, άγνοια". 'Άγνοια ανεπίτρεπτη για τον οποιονδήποτε ανεβαίνει στο βήμα να μιλήσει.

Μίλησε, κύριοι συνάδελφοι, και είπε ότι κάνουμε σπατάλη για ένα τρισεκατομμύριο (1.000.000.000.000) δραχμές. 'Όλοι ξέρετε ότι από τον πρώτο νόμο με τον οποίο δημιουργήθηκε η ΕΑΣ, το 1977, που τα τρόλεϋ κρατικοποιήθηκαν εκείνη την περίοδο, που ο ΗΣΑΠ κρατικοποιήθηκε ο νόμος έλεγε ότι το κράτος επιδοτεί το εισιτήριο και αν δεν μπορεί να το επιδοτήσει, δανείζεται ο Οργανισμός και καλύπτει το κράτος με εγγύηση, που σημαίνει καλύπτει και την πληρωμή. Αυτό ουδέποτε εφαρμόστηκε, κύριοι συνάδελφοι, από το ν. 588/1977 μέχρι σήμερα.

Το 1992 έγινε μία τομή. 'Ηταν πράγματι μία τομή, ανεξάρτητα αν την κρίνει κανείς θετικά ή αρνητικά. Ψηφίσθηκε ο ν. 2078/1992. Ο νόμος επανέλαβε ότι όλα τα χρέη πρέπει να πληρωθούν. Επανέλαβε επίσης ότι θα πρέπει να επιδοτείται το εισιτήριο και βέβαια η διαφορά πρέπει να καλύπτεται από το κράτος, όπου υπάρχει διαφορά. Ουδέποτε πληρώθηκαν τα χρέη και ο ν. 2175 επανέλαβε αυτό, χωρίς ποτέ να γίνει τακτοποίηση.

Μιλάμε λοιπόν, κύριε Καραμανλή, όχι για χρέη που φορτώνουμε στους πολίτες σήμερα, αλλά για υποχρέωση που ανέλαβε το κράτος από το 1977 μέχρι σήμερα και επιτέλους σήμερα μ' αυτό το νομοσχέδιο τακτοποιείται, λήγει αυτή η υποχρέωση που ισχύει από το 1977.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Για τη διαχείριση μιλάμε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεύτερον, άγνοια. Μίλησε, κάνοντας συγκρίσεις με την προσπάθεια που έγινε το 1992. Βέβαια εδώ δεν έχει νόημα να συζητάμε για το παρελθόν και να επαναλαμβάνουμε. Αλλά όταν επικαλούμεθα στοιχεία, πρέπει να έχουν αλήθειες τα στοιχεία, ότι με τριακόσια δεκαπέντε εκατομμύρια επιβάτες -διορθώνω, δεν είχε τριακόσια δεκαπέντε εκατομμύρια επιβάτες, είχε τριακόσια τριάντα εκατομμύρια επιβάτες- πληρώθηκαν δεκαοκτώ δισεκατομμύρια (18.000.000.000) το 1993.

Με τιμές 1998, με αναμενόμενη κίνηση πάνω από τριακόσια ογδόντα πέντε εκατομμύρια επιβάτες, η ΕΘΕΛ παίρνει επιδότηση 15,5 δισεκατομμύρια δραχμές, δεκαοκτώ δισεκατομμύρια (18.000.000.000) τότε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Σωρεύουν έλλειμμα τα υπόλοιπα. Αυτό που λέτε είναι τερατώδες ψεύδος!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, η ανακρίβεια και η άγνοια στηλιτεύεται αυτήν τη στιγμή.

(Θόρυβος-διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τρίτο στοιχείο. Μίλησε ο κ. Καραμανλής και είπε ότι πριν λίγους μήνες χάρισамε επτακόσια δισεκατομμύρια (700.000.000.000) δραχμές του ελληνικού λαού, της Ολυμπιακής. Φαίνεται, δεν γνωρίζει μετά από τόσες συζητήσεις, που έχουν γίνει εδώ, ότι το 1994 χάριστηκαν τα χρέη που διαμορφώθηκαν στο προηγούμενο διάστημα και ότι ήταν η τακτοποίηση των χρεών από της κρατικοποίησης της Ολυμπιακής μέχρι το 1994. Και ξεχνάει ακόμα ότι το μεγάλο άλμα του ελλείμματος της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που έφτασε τα εκατόν σαράντα οκτώ δισεκατομμύρια (148.000.000.000) δραχμές, διαμορφώθηκε κατά το έτος 1991.

(Θόρυβος -διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας- κωδωνοκρουσίες)

Τότε διαμορφώθηκαν τα χρέη και το 1994 ρυθμίστηκαν. Το 1998 δεν έγινε καμία ρύθμιση. Και τέλος, μίλησε για το αγαπημένο του τροπάριο της ιδιωτικοποίησης και της κρατικοποίησης, αναφερόμενος σε πολυμετοχικά σχήματα.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Τι είναι αυτό το πράγμα, κύριε Πρόεδρε; 'Εγινε αυτό ποτέ στη μέση των εισηγήσεων;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Κόρακα, σας παρακαλώ πολύ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αναφέρθηκε σε ιδιωτικοποίηση με πολυμετοχικά σχήματα λαϊκής βάσης, με εργαζόμενους, με Τοπική Αυτοδιοίκηση. Με όλα αυτά βέβαια αγνοεί ότι εμείς προβλέπουμε τη δυνατότητα και εισόδου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και ανάληψης έργου από την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Προφανώς δεν έχει δει το νομοσχέδιο. Αλλά εν πάση περιπτώσει, ποια ιδιωτικοποίηση σε έναν οργανισμό, ο οποίος γνωρίζουμε ότι πρέπει να προσφέρει κατ' εξοχήν στο δημόσιο συμφέρον, στο γενικό συμφέρον και να καλύπτεται αυτό το δημόσιο συμφέρον από την πολιτεία, όταν επιδιώκουμε προστιές τιμές.

Στη συζήτηση που θα γίνει στη συνέχεια, όταν θα πάρω το λόγο να αναφερθώ στο νομοσχέδιο, θα σας αναφέρω τα συγκεκριμένα ποσά, από τα οποία προκύπτει πράγματι, ότι το έργο που παρέχουν σήμερα οι συγκοινωνίες, είναι κάτω του κόστους. Και αν θέλαμε να το πηγαίναμε στο κόστος και με ένα μικρό κέρδος, για να λειτουργήσει ως ιδιωτική επιχείρηση, θα επιβαρύναμε τον πολίτη. Η επιλογή είναι να έχουμε δημόσια μέσα, φθηνή και προσιτή συγκοινωνία και να οργανώνεται με τέτοιον τρόπο, σωστά, συμπληρωματικά, ώστε να εξυπηρετείται καλύτερα ο πολίτης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Κύριε Πρόεδρε...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΝΤΑΞΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Κονταξή, με ποια ιδιότητα μιλάτε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΝΤΑΞΗΣ: Δεν μας είπε τίποτα για τους ιδιοκτήτες.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ένα λεπτό μόνο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Μισό λεπτό, κύριε Τσοβόλα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ένα λεπτό μόνο. Δεν θα αρνησω. 'Ηδη θα είχα ολοκληρώσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Μείμαρακη...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: 'Ένα σχολιασμό μόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ακούστε με, κύριε Μείμαρακη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Επιτρέψτε μου μετά τον Υπουργό, σαν Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος να πω δύο κουβέντες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Μισό λεπτό, κύριε Μείμαρακη. Δεν σας είπα όχι.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Μείμαρακη, δεν θα μιλήσουν οι εισηγητές; Μας αγνοείτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Τσοβόλα, θα σας παρακαλέσω, επειδή ζητήσατε και γρηγορότερα το λόγο, να μην έχετε αντίρρηση να μιλήσει μόνο για ένα λεπτό ο κ. Μείμαρακης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε, υπάρχει Κανονισμός. Υπάρχει σεβασμός του Κανονισμού;

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Παραβιάζετε τον Κανονισμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Σφυρίου, υπεράσπιση θέλετε να κάνετε; Δεν είναι δικαστήριο εδώ. Σας παρακαλώ καθίστε!

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Παραβιάζεται ο Κανονισμός, διότι

μίλησε ο Πρόεδρος του Κόμματός τους και μιλάει τώρα ο Κοινοβουλευτικός τους Εκπρόσωπος.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Με τον Υπουργό που πήρε το λόγο; Ε, πώς θα γίνει, κύριε Σφυρίου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ πολύ!

Κύριε Τσοβόλα, ακούστε. Και ο Κανονισμός εφαρμόζομενος...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Καταργήσατε τα άλλα κόμματα. Δεν είναι μόνο η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. Είναι αίσχος αυτό, ντροπή σας!

Ζήτησα το λόγο πριν πάρει ο Υπουργός το λόγο και θα τον δώσετε σε άλλον και δεν θα δώσετε σε Αρχηγό κόμματος; Στον κ. Καραμανλή γιατί τον δώσατε, κάνοντας χρήση του δικαιώματος του Κανονισμού; Αίσχος και ντροπή!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Τσοβόλα, σας μίλησα...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Καταργήσατε τα κόμματα κύριε Πρόεδρε, εκτός από τα δυο. Καταργήσατε τη Δημοκρατία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας μίλησα με πολλή ευγένεια και δυστυχώς εκτρέπεσθε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Δεν υπάρχει ευγένεια, υπάρχει Κανονισμός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Εκτρέπεσθε, κύριε Τσοβόλα. Σας παρακαλώ!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Δεν δίνω τη σειρά μου. Θέλω το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ορίστε έχετε το λόγο, κύριε Τσοβόλα, αλλά να ξέρετε ένα πράγμα. Δεν έδωσα το λόγο στον κ. Μείμαρακη. Σας παρακάλεσα να μην έχετε αντίρρηση να μιλήσει για ένα λεπτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): 'Όχι, κύριε Πρόεδρε. Μου πήρατε τη σειρά και σε σχέση με τον Υπουργό. Είχα ζητήσει πριν το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Επομένως, είπατε περισσότερα απ' όσα έπρεπε να πείτε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): 'Όχι κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Δεν δικαιούσθε να πείτε αυτά τα οποία είπατε. Σας παρακαλώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Τι λέτε, κύριε Πρόεδρε; Δεν δικαιούμαι να κάνω ένσταση γιατί μου αφαιρείτε το λόγο χωρίς να σας πω ότι εγώ παραχωρώ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Δεν σας αφαίρεσα το λόγο. Σας παρακάλεσα να μην έχετε αντίρρηση. Αυτό είναι αφαίρεση του λόγου; Να καταλαβαίνουμε ορισμένα πράγματα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Κύριε Πρόεδρε, πήρα το λόγο και κάνω παρέμβαση και όχι την ομιλία μου, για να διαμαρτυρηθώ έντονα για τη μεθόδευση που έκανε ο Αρχηγός της Νέας Δημοκρατίας, ο οποίος παραβίασε εθνικούς κανόνες που εφαρμόζονται δεκαετίες σε αυτήν εδώ την Αίθουσα και μάλιστα με τρόπο αντιδημοκρατικό και ανεπίτρεπτο.

Ο Κανονισμός της Βουλής, να μην προβλέπει το δικαίωμα των Αρχηγών των κομμάτων να παίρνουν το λόγο όποτε αυτοί θέλουν, αλλά όμως ο κ. Καραμανλής έκανε την εξής μεθόδευση. Αφησε τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας να μιλήσει εξαντλώντας όλο το χρόνο και πήρε το λόγο στη συνέχεια για να καθυστερήσει την τοποθέτηση των εισηγητών των υπόλοιπων κομμάτων.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ε, όχι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Και ασφαλώς για να κάνει καταγγελία περί εξυπηρέτησης κομματικού στρατού, για να υπηρετήσει ο ίδιος ο κ. Καραμανλής το δικό του κομματικό στρατό, τον κομματικό στρατό της Νέας Δημοκρατίας τους ΣΕΠίτες, που ξέρουμε πολύ καλά με ποια κριτήρια δόθηκαν τότε οι άδειες και ξέρουμε πολύ καλά και ενθουσιάσαμε τους τίτλους των εφημερίδων τότε, ότι εξυπηρετήθηκαν κυρίως κομματικά συμφέροντα.

Κύριε Πρόεδρε, δεν θα ακολουθήσουμε σε αυτόν τον ολισθηρό δρόμο ούτε την Κυβέρνηση, ούτε την Αξιωματική Αντιπολίτευση που θέλει να συντηρεί και να εντείνει το δικομματισμό μέσα σε αυτήν την Αίθουσα.

Καταγγέλλουμε στον ελληνικό λαό αυτήν την αντιδημοκρατική πρακτική και λογική. Και ασφαλώς αν νομίζουν τα δυο κόμματα ότι με αυτό τον τρόπο θα μπορέσουν να κυριαρχήσουν στο πολιτικό σκηνικό της χώρας, κάνουν μεγάλο λάθος. Απλά επιβεβαιώνουν, όπως επιβεβαίωσε απόψε ο κ. Καραμανλής, ότι τους ενδιαφέρει - και τον ενδιαφέρει και τον ίδιο - η δημιουργία εντυπώσεων και όχι η ουσιαστική αντιπαράθεση μέσα από ουσιαστικό διάλογο.

Εδώ, πράγματι είχε δίκιο ο κύριος Υπουργός, όταν διαμαρτυρήθηκε για την απ' ευθείας απομάκρυνση από την Αίθουσα του Αρχηγού της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, χωρίς να περιμένει να πάρει απάντηση είτε από την Κυβέρνηση είτε από τα άλλα κόμματα.

Κλείνοντας θέλω να επισημάνω ότι το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα πιστεύει, ότι οι αστικές συγκοινωνίες πρέπει να έχουν δημόσιο χαρακτήρα και είναι οργανισμοί κοινής ωφέλειας, όπως άλλωστε γίνεται σε όλο τον κόσμο και στην Ευρώπη, που την επικαλείται η Νέα Δημοκρατία και όχι μόνο η Νέα Δημοκρατία.

Αλήθεια κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, αλήθεια κύριε Κωνσταντίνε Καραμανλή, υπάρχουν ιδιωτικές αστικές συγκοινωνίες και στη χώρα μας, που λειτουργούν δεκαετίες. Είναι τα αστικά ΚΤΕΛ και τα υπεραστικά ΚΤΕΛ. Μπορεί να μας πει ο κύριος Υπουργός, αν θέλει να κάνει και υπεράσπιση της δικής του πολιτικής, πόσα χρωστάνε από δάνεια εγγυημένα από το δημόσιο, από το 1994 μέχρι σήμερα τα ιδιωτικά αστικά ΚΤΕΛ, αλλά και τα υπεραστικά ΚΤΕΛ που είναι ιδιωτικά;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Τίποτα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Για να δούμε επιτέλους πόσο υποκριτικό είναι και το μήνυμα και το σύνθημα που πέρασε απόψε η Νέα Δημοκρατία και ο κ. Καραμανλής ότι τάχα με δημόσιο χαρακτήρα ζημιώνεται ο φορολογούμενος, ζημιώνεται ο πολίτης και ότι δήθεν όταν πηγαίνουν στους ιδιώτες όπως είναι τα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ ή οι ΣΕΠ πριν από λίγα χρόνια, εκεί δεν πληρώνει. Πληρώνει πολλαπλάσια μόνο που ωφελούνται κάποιοι, οι ιδιοκτήτες των λεωφορείων σε βάρος και του επιβατικού κοινού και σε βάρος του ελληνικού δημοσίου. Θα τα πούμε, όμως, στην κύρια ομιλία μου.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Μια παρατήρηση, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Πρόεδρε, μισό λεπτό, θα σας δώσω το λόγο.

Κύριε Τσοβόλα, μεμφθήκατε τον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, γιατί παρέβη εθιμικούς κανόνες. Ο ίδιος όμως είπατε ότι, κατά τον Κανονισμό της Βουλής, εδικαιούτο να λάβει το λόγο. Θα ήθελα...

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Έχει ξαναγίνει αυτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Κόρακα, θα σας παρακαλέσω πάρα πολύ. Είστε υπερασπιστής των πάντων εδώ μέσα.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Υπερασπίζομαι τη θέση μας να μιλήσουμε σαν εισηγητές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Υπάρχει Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Δεν του δίνετε το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Θα ήθελα λοιπόν, κύριε Τσοβόλα, να σας πω ότι από τη στιγμή, που ο ίδιος παραδέχεστε ότι ο Προεδρεύων, που έδωσε το λόγο στον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, δεν παραβίασε τον Κανονισμό, δεν θα έπρεπε να μεμφθείτε το Προεδρείο, που του έδωσε το λόγο.

Εκτός αυτού, αν παρέβη ο κ. Καραμανλής εθιμικούς κανόνες, μην ξεχνάτε ότι το ίδιο διαπράξατε και εσείς προηγουμένως, μιλώντας και εσείς πέντε λεπτά, προτού μιλήσουν οι εισηγητές. Επομένως, είναι κάτι το οποίο συμβαίνει εδώ στην Αίθουσα. Δεν υπάρχει κανένας εθιμικός κανόνας, που να

ανέτρεψε τον Κανονισμό και επομένως δεν πρέπει να λέμε ορισμένα πράγματα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ): Το λόγο επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ορίστε, κύριε Τσοβόλα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ): Κύριε Πρόεδρε, εγώ δεν μέμφθηκα το Προεδρείο γι' αυτό. Εγώ διαμαρτυρήθηκα για το ότι ο κ. Καραμανλής παραβίασε ηθικούς, αλλά και εθιμικούς και ουσιαστικούς κανόνες για την ομαλή λειτουργία του Κοινοβουλίου, που απαιτεί να ακούγονται οι απόψεις των εισηγητών όλων των κομμάτων.

Εκείνο για το οποίο μέμφθηκα το Προεδρείο ήταν άλλο, ήταν το ότι ενώ έστειλα τον κ. Κατατάσο, το Βουλευτή του ΔΗ.Κ.ΚΙ., πριν πάρει το λόγο ο κύριος Υπουργός, να πει ότι θέλω μετά από την παρέμβαση του κ. Καραμανλή, από την ομιλία του, να κάνω παρέμβαση πέντε λεπτών, δόθηκε ο λόγος στον κύριο Υπουργό και όχι σε μένα. Ο Κανονισμός λέει ότι οι Αρχηγοί των Κομμάτων και οι Υπουργοί παίρνουν το λόγο, όποτε θέλουν και κατά τη σειρά που θα το ζητήσουν. Και είχα ζητήσει το λόγο πριν. Αυτό είπα, κύριε Πρόεδρε, και νομίζω ότι ήμουν εν απολύτω τάξει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Το Σύνταγμα όμως, κύριε Τσοβόλα, λέει ότι ο Υπουργός παίρνει το λόγο, όταν τον ζητήσει.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ): Και οι Πρόεδροι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Και η συνταγματική διάταξη οπωσδήποτε έχει μεγαλύτερη ισχύ από τον Κανονισμό.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να μιλήσω για μισό λεπτό, δεν θα αργήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ορίστε, κύριε Μεϊμαράκη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Πρώτον, δεν θέλω να αντιδικήσω με τον κ. Τσοβόλα. Όμως θα περιμένα, κύριε Πρόεδρε του ΔΗ.Κ.ΚΙ., να μεμφθείτε την Κυβέρνηση, η οποία επιμένει να το ψηφίσει σήμερα το βράδυ επί της αρχής, μην αφήνοντας χρονικό περιθώριο σε κανέναν μας να μιλήσει με την άνεση που θέλει.

Ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης σέβεται απολύτως τους κανόνες και γι' αυτό ζητήσαμε και περιμέναμε τη στήριξη και των υπολοίπων κομμάτων. Το ΔΗ.Κ.ΚΙ. δεν πήρε θέση για ακόμη μία μέρα, ώστε να μπορεί αύριο ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να τοποθετηθεί. Αφού οι εισηγητές θα τελειώσουν κατά τις 22.00' και αφού γνωρίζετε ότι ο Πρόεδρος έχει ιδιαίτερες ενασχολήσεις, τοποθετήθηκε τώρα. Ζητούμε πάντως συγγνώμη, ηθικά και πολιτικά τουλάχιστον, διότι δεν ήταν η πρόθεσή μας να φιμώσουμε τους εισηγητές και δεν έχει συμβεί ποτέ αυτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Τελείωσε ο χρόνος σας, κύριε Μεϊμαράκη. Ο κ. Γκελεστάθης ζήτησε το λόγο επί προσωπικού.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να μιλήσω για μισό λεπτό.

Όσον αφορά τον κύριο Υπουργό, πρώτη φορά άκουσα Υπουργό να νομοθετεί μιλώντας για επερώτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Είστε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και θα πάρετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ): Ξέρετε πολύ καλά ότι το ΔΗ.Κ.ΚΙ., παριστάμενο δια του Προέδρου του στις Διασκέψεις των Προέδρων, όπως και η συγκεκριμένη, έχει την πάγια θέση ότι δεν πρέπει να ορίζονται συγκεκριμένες μέρες για τη συζήτηση των νομοσχεδίων.

Για δε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο αντιδράσαμε έντονα, δηλαδή εγώ προσωπικά στη Διάσκεψη των Προέδρων, κατά της μεθόδευσης των περιορισμένων ημερών, γιατί είναι τεράστιο νομοσχέδιο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Τότε τι μας μέμφεσθε; Μεμφθείτε την Κυβέρνηση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ): Άρα, δεν πρέπει να απευθύνεστε σε μας για τέτοια ζητήματα, ενώ ο δικός σας Εκπρόσωπος συμφωνεί στον περιορισμένο αριθμό ημερών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Γκελεστάθη, σε τι συνίσταται το προσωπικό σας; Εγώ τουλάχιστον που είμαι στην Αίθουσα, δεν άκουσα καμία φράση που να άπτεται της τιμής και της υπολήψεως σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, είπα προηγουμένως ο κύριος Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ., ότι χορηγήθηκαν οι άδειες λειτουργίας των λεωφορείων την εποχή εκείνη με κομματικά κριτήρια. Και επειδή ο ομιλών είχε την τιμή να είναι τότε Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, αυτό θίγει την πολιτική μου τακτική της εποχής εκείνης και θέλω για ένα λεπτό να δώσω μία απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Όχι, κύριε Γκελεστάθη, δεν αποτελεί προσωπικό θέμα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, για ένα λεπτό. Ο νόμος 2078/92 προέβλεπε ότι οι άδειες των λεωφορείων θα εδίδοντο ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Γκελεστάθη, σας παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Γκελεστάθη, δεν αποτελεί προσωπικό θέμα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Αποτελεί προσωπικό θέμα, κύριε Πρόεδρε, διότι θίγει ακριβώς την πολιτική τακτική ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο επίτιμος Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, κ. Μητσοτάκης, έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, για ένα λεπτό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Τελειώσατε, κύριε Γκελεστάθη. Δεν υπάρχει προσωπικό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Δεν υπάρχει, κύριε Γκελεστάθη. Το Προεδρείο έχει το δικαίωμα να διαπιστώσει την ύπαρξη ή μη προσωπικού. Δεν συνιστούν αυτά, τα οποία λέτε, προσωπικό θέμα εις βάρος σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, όταν η φράση θίγει τον τρόπο με τον οποίο εμείς δώσαμε τις άδειες των λεωφορείων, δεν δημιουργεί προσωπικό θέμα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ πολύ, τελειώσατε.

Ο κύριος Πρόεδρος έχει το λόγο .

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Μία φράση μόνο για να διορθώσω μία ανακρίβεια, την οποία είπε ο κ. Τσοβόλας.

Τα ιδιωτικά ΚΤΕΛ, κύριε Τσοβόλα, ανά την Ελλάδα ουδέποτε επιδοτήθηκαν και ουδέποτε πήραν δάνειο με εγγύηση του κράτους.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Δεν είναι έτσι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Είναι έτσι και μάλιστα υπάρχει μια τεράστια διαφορά και αδικία μεταξύ της επαρχιακής Ελλάδας και της πρωτεύουσας. Και ανέμενα από εσάς ειδικά, που προέρχεστε από την ελληνική επαρχία, να το ξέρετε και να το αναγνωρίσετε.

Είναι ένα θέμα επί του οποίου θα επανέλθω, κύριε Πρόεδρε, και προκαλώ τον κύριο Υπουργό, αν λέω ανακρίβεια, να με διαψεύσει.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Και πληρώνουν και τους φόρους.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Και πληρώνουν και τους φόρους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Σφυρίου, ζητεί το λόγο για παραβίαση του άρθρου 17 του Κανονισμού της Βουλής.

Κατ' αρχήν, κύριε Σφυρίου, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος δεν χρειάζεται να στέλνει γραπτό αίτημα.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, ζήτησα το λόγο και

μάλιστα γραπτά επί του Κανονισμού για να υπογραμμίσω την ωμή παραβίαση που γίνεται.

'Όλοι γνωρίζουμε ότι, όταν μιλήσει ο Πρόεδρος ενός κόμματος για το θέμα που συζητείται -και τώρα συζητείται η αρχή του νομοσχεδίου- δεν είναι δυνατόν μετά τον Πρόεδρο του κόμματος καθ' ον χρόνο διαρκούν οι πρωτολογίες να συνεχίζει το Προεδρείο να δίνει το λόγο σε Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του κόμματος επί της πρωτολογίας.

'Εχει, λοιπόν, υποχρέωση το Προεδρείο να δώσει στη δευτερολογία το λόγο στον κ. Μείμαρκα, που είναι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και οφείλει να δώσει το λόγο στους επόμενους εισηγητές και αγορητές για να προχωρήσει η συζήτηση του νομοσχεδίου.

Παραβιάζεται το άρθρο 17 του Κανονισμού της Βουλής και το υπογραμμίζω και παρακαλώ να μην ξαναγίνει.

'Όταν μιλάει ο Πρόεδρος του κόμματος πάνω σε ένα συγκεκριμένο αντικείμενο, δεν μπορεί, πριν αρχίσουν οι δευτερολογίες, να πρωτολογεί πάλι ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Θα έχει δικαίωμα να μιλήσει στη δευτερολογία και στην τριτολογία βεβαίως, εάν χρειαστεί και εάν ζητήσει το λόγο.

Εκείνο που προέχει, κύριε Πρόεδρε, τώρα είναι να συνεχίσει ο κατάλογος των εισηγητών για να μπορέσει να προχωρήσει το νομοσχέδιο και αυτό ζητούμε επίμονα από το Προεδρείο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ναι, κύριε Σφυρίου, θέλω να σας πληροφορήσω ότι εισήλθα στο δέκατο έτος της θητείας μου ως Αντιπροέδρου. Σε όλα αυτά τα χρόνια αυτές οι παρεμβάσεις του ενός και των δύο λεπτών ήταν συνηθέστατο γεγονός.

Επομένως, δεν δέχομαι ότι διεπράχθη καμία παραβίαση του Κανονισμού. Έτσι εφαρμόζεται ο Κανονισμός και έτσι εφαρμόζεται και τώρα.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπεται;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Θέλετε το λόγο, κύριε Κολοζώφ;

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Τον ζητώ πολύ ώρα, κύριε Πρόεδρε. Τον ζητώ πολύ πριν τον ζητήσουν άλλοι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, αλλά κοιτάζατε αλλού και δεν σας ενημέρωσαν οι συνεργάτες σας.

Δεν παίρνω το λόγο για να διαμαρτυρηθώ για κακή διαδικασία, κύριε Πρόεδρε. Βεβαίως αυτά που είπατε είναι σωστά. Υπάρχει ο Κανονισμός, εφαρμόζεται ο Κανονισμός.

Υπάρχει όμως και μία κοινοβουλευτική τάξη και μία συνήθεια, ένα έθιμο. 'Όταν η συζήτηση αφορά τέτοια ζητήματα γίνονται προσπάθειες να ακουστούν στη σειρά όλοι οι εισηγητές, για να υπάρχει μία συνέχεια στη συζήτηση της Βουλής.

Εμείς πάρα πολλές φορές αναγκαστήκαμε σαν κόμμα, να βάλουμε ως εισηγητή την Πρόεδρο της Κοινοβουλευτικής μας Ομάδας, ακριβώς για να μη δημιουργήσουμε τέτοιο ζήτημα κοινοβουλευτικής τάξης στη διαδικασία.

Βεβαίως, έχει το δικαίωμα ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας να ζητήσει όποτε θέλει το λόγο. Αλλά εγώ αναρωτιέμαι, δεν μπορούσε να ανοίξει τη συζήτηση, εφ' όσον επείγεται -ύστερα από αυτή τη διαδικασία και την κατάληξη της Διάσκεψης των Προέδρων- και εφ' όσον δεν είχε το χρόνο να μιλήσει αύριο; Μπορούσε να ανοίξει τη συζήτηση, έτσι ώστε να συνεχίσουν στη σειρά οι ομιλητές. Θα είχε την απάντησή του από τον κύριο Υπουργό, όπως γίνεται συνήθως.

Αυτή είναι η δική μας διαμαρτυρία, γιατί συνέχεια στη Βουλή συμβαίνει οι παρεμβάσεις να γίνονται ακριβώς τη στιγμή που πάει να μιλήσει ο εισηγητής του κόμματός μας. Έχει γίνει μια πολύ κακή συνήθεια.

Κάνω έκκληση στο Προεδρείο να φροντίσει μελλοντικά να μη διακόπτεται η συνέχεια των εισηγητών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ήθελα να σας πω, κύριε Κολοζώφ, ότι αυτήν τη διαμαρτυρία σας έπρεπε να την κάνετε, όταν από τον προηγούμενο συνάδελφο που ήταν επί της Έδρας εδόθη ο λόγος στον κ. Καραμανλή. Είμαι βέβαιος ότι δεν την κάνατε, διότι ξέρατε ότι ο συνάδελφος κ. Κρητικός ενήργησε σύμφωνα με τον Κανονισμό.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Βεβαίως, γι' αυτό είπα ότι δεν κάνω καμία μομφή στο Προεδρείο για θέμα Κανονισμού, αλλά βάζω ένα ζήτημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Το τί "δέον γενέσθαι" κάθε φορά είναι μια άλλη ιστορία. Δεν παρεβιάσθη από τον κ. Κρητικό ο Κανονισμός.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Δεν βάλαμε τέτοιο ζήτημα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Εδικοιούτο ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας να λάβει το λόγο και επομένως απορώ, γιατί χάσαμε τόσα πολλά λεπτά για να δημιουργούμε όλα αυτά τα ζητήματα.

Ο κ. Αγγουράκης έχει το λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, μπορεί ο κύριος Πρόεδρος να έχει την απορία, γιατί χάσαμε τόσα πολλά και πολύτιμα λεπτά, αλλά εγώ προσωπικά δεν έχω αυτήν την απορία. Να με συγχωρεί που θα το πω, έστω και ως νέος Βουλευτής.

Κύριε Πρόεδρε, από τις μέχρι τώρα τοποθετήσεις εγώ έχω βγάλει ένα συμπέρασμα. Επί της ουσίας τα δύο κόμματα συμφωνούν και για την ταμπακίερα, ούτε ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ούτε οι ομιλητές της Νέας Δημοκρατίας είπαν το παραμικρό.

Εννών το μεσαιωνικό απαράδεκτο εργασιακό καθεστώς, με το οποίο ο νομοθέτης νομοθετεί, εισάγει με αυτό το σχέδιο νόμου. Σε αυτό θα επανέλθω.

Ακόμα δεν είναι τυχαίο ότι γι' αυτό το θέμα δεν υπήρχε καμία αναφορά, γιατί πολλά απ' όσα ζητήθηκαν ως μέτρα, προτάσεις και ρυθμίσεις από τη Νέα Δημοκρατία, εγώ τουλάχιστον με το κριτήριο που μπορώ να έχω, νομίζω ότι τα προχωρεί η Κυβέρνηση, όπως παραδείγματος χάρι τις μετοχοποιήσεις, τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης κλπ. Μάλιστα πάει και παραπέρα και θεσμοθετεί και το γενικό κανονισμό εργασίας.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, εμείς είναι βέβαιο ότι όχι απλώς καταψηφίζουμε το σχέδιο νόμου -θέλω να το πω αυτό από την αρχή- αλλά θεωρούμε ότι η Κυβέρνηση πρέπει να το πάρει πίσω για τρεις βασικούς λόγους.

Αυτό το σχέδιο νόμου, εφόσον θα ήθελε πραγματικά να αντιμετωπίσει το πολύ μεγάλο και οξυμένο πρόβλημα των δημοσίων συγκοινωνιών στην Αθήνα, θα έπρεπε να δώσει λύσεις σε τρεις βασικούς τομείς.

Πρώτα απ' όλα να αναδείξει την πολιτική της Κυβέρνησης γενικά στο θέμα "μέσα μαζικής μεταφοράς", σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς που υπάρχουν.

Δεύτερον, θα έπρεπε να προβλέπει ρυθμίσεις, όσον αφορά την αναδιοργάνωση και τον ανασχεδιασμό των επιχειρήσεων που εκτελούν αυτό το έργο στο λεκανοπέδιο της Αττικής και τρίτον να ασχοληθεί με τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, των συνθηκών ασφάλειας και γενικότερα της ζωής των εργαζομένων στις συγκοινωνίες, γιατί πιστεύω ότι αυτά τα τρία πράγματα πάνε μαζί.

Τι τελικά κάνει κατά τη γνώμη μας η Κυβέρνηση με το σχέδιο νόμου. Υπάρχει μία εισηγητική έκθεση που αφορά το γενικό πρόβλημα. Είναι μια περιγραφή, εν πολλοίς γνωστή, της κατάστασης που υπάρχει στο χώρο των συγκοινωνιών στο λεκανοπέδιο. Και σταματάει εκεί. Στη συνέχεια, ο νόμος ρυθμίζει τα ζητήματα του Ο.Α.Σ.Α., τις σχέσεις των φορέων των μεταφορών και το ιδιοκτησιακό καθεστώς και ερχόμαστε μετά στο τελευταίο κεφάλαιο που υπάρχει, αυτό το απαράδεκτο, ρύθμιση για τις εργασιακές σχέσεις.

Το σημειώνω αυτό, γιατί στο πρώτο κεφάλαιο, στο κεφάλαιο που αφορά την εισηγητική έκθεση, δεν γίνεται καμία αναφορά, όσον αφορά το ότι για τα χάλια των συγκοινωνιών στην Αθήνα σήμερα φταίνε οι εργασιακές σχέσεις ή αν θέλετε για τα χάλια των συγκοινωνιακών σήμερα στην Αθήνα φταίει το ιδιοκτησιακό καθεστώς του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε.

Αντίθετα, πιστεύω ότι οι ρυθμίσεις με τις οποίες προχωράει το σχέδιο νόμου, εν πολλοίς θα μπορούσε κανείς να πει, ότι είναι ψευδοπερίγραφες με μία έννοια. Γιατί ξαναλέω, η εισηγητική έκθεση, μας περιγράφει μία κατάσταση και σωστά σημειώνει ορισμένα πράγματα με τα οποία κανένας δεν μπορεί να

διαφωνήσει. Σ' αυτό το κομμάτι δεν υπάρχουν ούτε κριτήρια ούτε αν θέλετε χρονοδιαγράμματα ούτε στόχοι, για να μπορούμε και εμείς μετά να κρίνουμε πως υλοποιήθηκαν και στη συνέχεια πάμε στις συγκεκριμένες ρυθμίσεις.

Για εμάς, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ο κύριος λόγος που η Κυβέρνηση σκέφθηκε να φέρει αυτό το σχέδιο νόμου ήταν να προχωρήσει ένα βήμα παραπέρα στην κατεύθυνση της ιδιωτικοποίησης των δημοσίων συγκοινωνιών στη χώρα μας. Είναι μια πολύ συγκεκριμένη και ρητή δέσμευση, αν θέλετε και επιταγή, εν όψει της ένταξης της χώρας μας στην ΟΝΕ και των δεσμεύσεων που έχει αναλάβει η Κυβέρνηση, μετά την υποτίμηση της δραχμής - ή πείτε την όπως θέλετε - σε σχέση με την ένταξή της στο σύστημα ισοτιμιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όρος για να προχωρήσουν αυτές οι διαδικασίες ιδιωτικοποίησης, είναι βεβαίως η αλλαγή του εργασιακού καθεστώτος στις δημόσιες συγκοινωνίες, σε όλες, και στα λεωφορεία και στα τρόλεϊ και στον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο.

Ότι δεν έχει καν την πρόθεση η Κυβέρνηση να αντιμετωπίσει το οξύμωμο πρόβλημα των συγκοινωνιών που υπάρχει στην Αθήνα, το διαπιστώνουμε και από το γεγονός, ότι ενώ επισημαίνονται τα προβλήματα, εξακολουθεί το σχέδιο νόμου, διότι δεν έχει καμία συγκεκριμένη ρύθμιση, να δίνει αν θέλετε το προβάδισμα στο Ι.Χ. αυτοκίνητο. Τη βλέπουμε αυτήν τη γενικότερη πολιτική που ακολουθείται αυτές τις μέρες, αρκεί να δούμε τι έγινε στο θέμα με τη μείωση των τιμών των Ι.Χ. αυτοκινήτων. Να θυμίσω εδώ το χορό δισεκατομμυρίων που υπήρχαν από την απόσυρση των Ι.Χ. αυτοκινήτων. Ενώ το σοβαρό πρόβλημα υπάρχει, δηλαδή η αναβάθμιση των μαζικών μέσων μεταφοράς, ειδικά τα θέματα που έχουν σχέση με το τραμ ή αν θέλετε με τους προστατικούς σιδηροδρόμους, αυτοί μεν αναφέρονται στην εισηγητική έκθεση, αλλά δεν υπάρχει καμία λέξη γι' αυτά τα μέσα μαζικής μεταφοράς στη συνέχεια στο σχέδιο νόμου, εκεί που γίνεται λόγος για το συγκεκριμένο φορέα της μεταφοράς.

Πιστεύουμε, κύριοι συνάδελφοι ότι το νομοσχέδιο θα επιτείνει τα προβλήματα των συγκοινωνιών και για ένα ακόμα λόγο. Αν υπάρχει ένα πρόβλημα σήμερα με τις συγκοινωνίες, αν πραγματικά είναι απαράδεκτη η κατάσταση όσον αφορά τη συχνότητα των δρομολογίων στα λεωφορεία, αν διαιωνίζεται αυτό το απαράδεκτο φαινόμενο να είναι στριμωγμένοι τόσο επιβάτες στα λεωφορεία, αν υπάρχουν τόσο μεγάλες καθυστερήσεις, αν πραγματικά είναι παλιά τα λεωφορεία, αυτό οφείλεται βεβαίως σε δύο βασικές αιτίες.

Η πρώτη είναι αυτή που είπα και πριν, αυτή η άκριτη υποστήριξη της πολιτικής του Ι.Χ. που όσο αυτή συνεχίζεται τόσο και στο μέλλον θα συνεχίζονται αυτά τα φαινόμενα, όσο καλά και σύγχρονα εξοπλισμένα λεωφορεία θα έχουμε, δεν θα μπορούν να αντιμετωπίσουν τα μπουτιλιαρίσματα και όλα αυτά τα φοβερά φαινόμενα που υπάρχουν στη χώρα μας. Και η δεύτερη αιτία έχει να κάνει μ' αυτήν την πολιτική ελλειμμάτων με την οποία έχουν φορτώσει κυβερνήσεις τόσο του ΠΑΣΟΚ όσο και της Νέας Δημοκρατίας τους δημόσιους φορείς όλα αυτά τα χρόνια.

Γίνεται μεγάλη συζήτηση για τα ελλείμματα, ο κύριος Υπουργός το είπε και τώρα, εμείς το υπογραμμίζουμε για άλλη μια φορά ότι αν σήμερα συζητάμε για ελλείμματα, αυτές είναι υποχρεώσεις των κυβερνήσεων απέναντι στις τράπεζες, και όχι των επιχειρήσεων. Αυτά είναι αποτελέσματα της λεγόμενης κοινωνικής πολιτικής που δεν επιδοτούσε ως όφειλε από τον κρατικό προϋπολογισμό το εισιτήριο και έσπρωχνε τις εταιρείες σ' αυτόν τον ξέφρενο δανεισμό, για να έχουν τεράστια κέρδη οι τράπεζες που έδιναν τα συγκεκριμένα δάνεια.

Αν υπάρχουν τέτοια χάλια στο σύστημα των αστικών συγκοινωνιών, αυτό βεβαίως οφείλεται και σε μια πολιτική έμμεσης και άμεσης πριμοδότησης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Πρώτα απ' όλα θα αναφερθώ στο θέμα των εισιτηρίων. Είναι γνωστό το πρόβλημα που έχει προκύψει από την ανάθεση στην εταιρεία ΣΕΛΜΟ της πώλησης των εισιτηρίων και τα διάφορα σκάνδαλα που έχουν δημιουργηθεί γύρω απ' αυτήν την περίπτωση. Η υπόθεση όμως αυτή είναι στον εισαγγελέα.

Αλλά πέρα απ' αυτό υπάρχει και το θέμα της επιδότησης των ιδιωτών στο χώρο των μεταφορών σε σχέση με τις δημόσιες επιχειρήσεις. Θα πω ένα παράδειγμα που είναι γνωστό, αλλά θα το επαναλάβω για μια ακόμα φορά. Με την ευκαιρία όμως αυτή θα κάνω και την εξής σημείωση. Ο κύριος Υπουργός στην επιτροπή δεν απάντησε σε ορισμένα ζητήματα που είχαμε θέσει και ελπίζω σήμερα να είναι αλλιώς τα πράγματα.

Έχουμε το παράδειγμα των επιδοτήσεων στην ΕΘΕΛ και των επιδοτήσεων προς την αστική συγκοινωνία Θεσσαλονίκης. Ξέρουμε ότι η δεύτερη περίπτωση ελέγχεται από ιδιώτες και η πρώτη από το δημόσιο. Και ενώ τα λεωφορεία Θεσσαλονίκης είναι περίπου πεντακόσια, της ΕΘΕΛ είναι χίλια πεντακόσια, εξακολουθεί μια πολιτική που θέλει διακόσια δισεκατομμύρια στη Θεσσαλονίκη και 16,5 δισεκατομμύρια στην ΕΘΕΛ.

Υπάρχουν βεβαίως τα ζητήματα που δημιουργήθηκαν με τους ΣΕΠίτες. Νομίζω πως δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι σε τρία χρόνια λειτουργίας των ΣΕΠ υπήρχε μια επιδότησή τους με σαράντα πέντε δισεκατομμύρια, ενώ στην αντίστοιχη περίοδο η δημόσια επιχείρηση έπαιρνε μόνο δέκα δισεκατομμύρια ή ακόμα το γνωστό φέσωμα που υπάρχει για την αγορά των εξακοσίων λεωφορείων με πενήντα δύο εκατομμύρια (52.000.000) δραχμές που χρέωσαν οι ΣΕΠίτες εκείνη την εποχή, ενώ θα μπορούσαν να τα πάρουν με είκοσι οκτώ εκατομμύρια (28.000.000) από την ΕΛΒΟ και δεν το έκαναν.

Επίσης θα πω και κάτι άλλο σε σχέση μ' αυτήν την απαράδεκτη κατάσταση. Ούτε στην εποχή της παράδοσης των δημόσιων λεωφορείων στους ΣΕΠίτες και ούτε στην εποχή της επανακρατικοποίησής τους, έγινε οποιαδήποτε καταγραφή. Υπάρχουν καταγγελίες των συνδικαλιστικών οργανώσεων των εργαζομένων που μιλάνε για ποσά που αγγίζουν το ύψος των εκατό δισεκατομμυρίων (100.000.000.000) δραχμών κλπ.

Για μας αυτές είναι οι βασικές αιτίες για την ύπαρξη αυτών των τεράστιων ελλειμμάτων που υπάρχουν στις επιχειρήσεις που έχουμε σήμερα και πιστεύουμε ότι με τις ρυθμίσεις που θεσπίζει το σχέδιο νόμου όσον αφορά τον ΟΑΣΑ, όσον αφορά τις σχέσεις του με τους ΕΦΣΕ, με τη δημιουργία πολυμετοχικού κεφαλαίου και την είσοδο κατηγοριών ιδιωτών σ' αυτό το χώρο των συγκοινωνιών, τέτοιου είδους προβλήματα θα ενταθούν ακόμα περισσότερο, θα έχουμε μία μεγαλύτερη, αν θέλετε, παρέμβαση και έλεγχο του ιδιωτικού κεφαλαίου στις δημόσιες συγκοινωνίες με ό,τι αυτό συνεπάγεται για το κόστος του εισιτηρίου κ.λπ. Και με την ευκαιρία αυτή να πούμε το παράδειγμα ότι το εισιτήριο Αθήνα-Ραφήνα από το ιδιωτικό ΚΤΕΛ είναι επτακόσιες (700) δραχμές, ενώ για την ίδια χιλιομετρική απόσταση η ΕΘΕΛ παίρνει για τη διαδρομή Αθήνα-Λούτσα μόνο εκατόν είκοσι (120) δραχμές. Αυτού του είδους κοινωνική πολιτική θα ασκήσουν οι όποιοι ιδιώτες μπούν στο χώρο των συγκοινωνιών.

Βεβαίως, ο νομοθέτης ρυθμίζει τα χρέη, όπως λέει, των επιχειρήσεων αυτών, όμως δεν μπορούμε να μη σημειώσουμε το απαράδεκτο γεγονός που λέει ότι εφόσον η γενική δημοσιονομική πολιτική δεν επιτρέπει την επιδότηση, πάλι οι εταιρείες αυτές θα μπορούν να κάνουν δάνεια ξανά με εγγυήσεις του δημοσίου. Δηλαδή, θα συμβεί το ίδιο ακριβώς πράγμα που είχαμε μέχρι τώρα.

Είναι βεβαίως πολύ σημαντικές κατά την άποψή μας οι αλλαγές που μεθοδεύονται στο σχήμα και στο ιδιοκτησιακό καθεστώς, αν θέλετε, στον τομέα των δημοσίων συγκοινωνιών. Κατ' αρχήν ειλικρινά δεν καταλάβαμε ούτε από την εισηγητική έκθεση -δεν μπόρεσε να μας πείσει η Κυβέρνηση- ούτε και από την συζήτηση που ακολούθησε τι ήταν αυτό που έπεισε τελικά το κυβερνών κόμμα να φύγει από τις θέσεις που είχε μέχρι το 1993 -μάλιστα υπήρξε η πρόταση νόμου του ΠΑΣΟΚ- για τη δημιουργία, ενιαίου 100% στο δημόσιο, φορέα των δημοσίων συγκοινωνιών. Δεν υπάρχει έστω και μια τοποθέτηση. Υπάρχουν κάποιες εξηγήσεις περί ευελιξίας, γνωστά εν πάση περιπτώσει επιχειρήματα, πλην όμως δεν απαντά στο ερώτημα γιατί να μην είναι ενιαίος φορέας, γιατί να μην είναι

100% στο δημόσιο.

Όταν λέμε ότι το σχέδιο νόμου οδηγεί σε νέες διαδικασίες ιδιωτικοποίησης, το λέμε έχοντας επίγνωση του νόμου. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι σ' αυτό το νόμο έχει φύγει μια ρήτρα που υπήρχε παλαιότερα, που έλεγε ρητά ότι οι επιχειρήσεις αυτές ανήκουν στο δημόσιο τομέα. Δεν υπάρχει πλέον. Απλά αυτό που λέγεται είναι ότι "εξυπηρετούν γενικότερα το δημόσιο συμφέρον".

Κύριε Υπουργέ, αυτή η ιστορία ότι "εξυπηρετούν γενικότερα το δημόσιο συμφέρον" υπάρχει και στο νόμο για την ιδιωτική τηλεόραση. Και η τηλεόραση εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον. Γι' αυτό θα πρέπει να υπάρξουν ρυθμίσεις στην εισαγωγή ιδιωτών στο χώρο αυτό. Δεν λέει τίποτα αυτή η ρύθμιση. Δεν εξασφαλίζει το δημόσιο χαρακτήρα που σωστά λέτε ότι πρέπει να έχουν αυτές οι επιχειρήσεις, διότι αλλιώς δεν μπορεί να ασκηθεί κοινωνική πολιτική. Συμφωνούμε σ' αυτό.

Με την ευκαιρία δε ήθελα να σας πω και το εξής. Η εισηγητική σας έκθεση θα ήταν πολύ πιο πλήρης εάν μας είχατε επισυνάψει εκεί - αυτό που μάθαμε και εμείς με τις λιγοστές γνώσεις που έχουμε - αυτό που συνέβη στη Μεγάλη Βρετανία. Απελευθέρωση στη Μεγάλη Βρετανία, ιδιωτικοποίηση των συγκοινωνιών. Αποτέλεσμα: Μείωση κατά 27% της επιβατικής κίνησης, 25% αύξηση του κομίστρου, φοβερός ανταγωνισμός -που είναι η Νέα Δημοκρατία να τ' ακούσει- καμία συνεννόηση των επιβατών, καμία δυνατότητα πληροφόρησης, καταρρέει το σύστημα. Καλό θα ήταν να υπήρχαν τέτοια στοιχεία και στην εισηγητική έκθεση.

Κατά συνέπεια φτιάχνουμε ένα φορέα τον ΟΑΣΑ. Είπαμε τι εξυπηρετεί, είναι ανώνυμη εταιρεία. Όλοι οι ΕΦΣΕ αναφέρεται στο νόμο ότι λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και αναρωτιέμαι. Όταν μια επιχείρηση λειτουργήσει με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια πώς θα εφαρμόσει κοινωνική πολιτική; Εμείς έχουμε αυτήν την απορία. Μπορεί να είναι, αν θέλετε, θεωρητικό είδος, αλλά θέλουμε μια εξήγηση πάνω σ' αυτό το θέμα. Πώς θα γίνει;

Ή θα έχει κέρδος ή δεν θα έχει κέρδος, δεν μπορεί να είναι και τα δύο.

Επίσης θεωρούμε πάρα πολύ σημαντικό το γεγονός ότι από το νέο σχήμα αφαιρείται κατά κάποιο τρόπο, αν θέλετε, το νέο μετρό. Νομίζουμε ότι δεν είναι τυχαίο το γεγονός που λέει ότι ο ΟΑΣΑ, οι τρεις ΕΦΣΕ από κάτω και μία ιδιόμορφη σχέση θα έλεγα με την "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" με την υπο σύσταση στο μέλλον ειδικής εταιρείας μεταφοράς στους υπόγειους σιδηροδρόμους με την ενδεχόμενη συγχώνευση τότε των ΗΣΑΠ. Εν πάση περιπτώσει το σχέδιο νόμου δεν είναι σαφές όσον αφορά εάν αυτή η μελλοντική "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" υποχρεώνεται στο φόρτο εργασίας που θα της δίνει ο ΟΑΣΑ. Εξαιρείται από αυτήν την υπόθεση και αυτό νομίζουμε είναι σοβαρό και δημιουργεί ορισμένα ερωτηματικά.

Τρίτο στοιχείο στην κατεύθυνση αυτής της ιδιωτικοποίησης που εμείς βλέπουμε είναι το θέμα με τις μετοχές. Μετοχοποιούνται τα χρέη, πολυμετοχικές εταιρείες κλπ.

Λέει ο νομοθέτης, 40% στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Μάλιστα. Δεν λέει όμως ο νομοθέτης ότι καμία μετοχή δεν μπορεί να φύγει εκτός του δημοσίου. Γιατί δεν υπάρχει η ρήτρα που λέει ότι οι μετοχές δεν είναι μεταβιβάσιμες εκτός δημοσίου.

Δεύτερο στοιχείο: Μη νομίζει κανείς ότι μέσω του 40%, το οποίο πάει σε ΟΤΑ, λύνεται το πρόβλημα της ιδιωτικοποίησης. Διότι ξέρετε πάρα πολύ καλά ποια είναι η οικονομική κατάσταση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ποιος πόρους έχει η Τοπική Αυτοδιοίκηση και πολύ περισσότερο, ήδη λειτουργεί μία σειρά από εταιρείες ιδιωτικές στο χώρο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στα ζητήματα αυτά.

Τρίτο βασικό στοιχείο είναι η δυνατότητα του ΟΑΣΑ να δημιουργεί εταιρείες και να δραστηριοποιείται σε τομείς παρεμφερείς με το αντικείμενό του. Αυτό σημαίνει επισκευές, αυτό σημαίνει εισιτήρια, αυτό σημαίνει διαφήμιση, αυτό σημαίνει δημοτικά διαδίκτυα που με βάση τις πληροφορίες που έχουμε είναι και το ψητό της υπόθεσης, είναι το φιλέτο. Και βεβαίως υπάρχει το θέμα ότι ο κύριος Υπουργός μπορεί με δική του απόφαση να καθορίζει και τα όρια του ΟΑΣΑ, να τα κάνει μεγαλύτερα ή μικρότερα. Εμείς θα ευχόμασταν να τα κάνει

μεγαλύτερα. Ανησυχούμε για το μικρότερο αν σκεφτούμε τι γίνεται με τα ΚΤΕΛ κ.λπ.

Επί τροχάδην δυστυχώς γιατί ο χρόνος δεν με παίρνει, για το πιο σπουδαίο θέμα που έχει να κάνει με το γενικό κανονισμό εργασίας. Πρόκειται για ένα πραγματικά απαράδεκτο κανονισμό, στην κυριολεξία μεσαιωνικού τύπου. Και γιατί το λέμε αυτό, κύριε Υπουργέ; Δεν μπορεί σε μία εποχή που γίνεται τόσος αγώνας, που γίνεται τόση συζήτηση, αν θέλετε για τη μείωση των ωρών απασχόλησης, να ερχόσαστε εσείς και να περηφανεύεστε να το πω έτσι, στην εισηγητική έκθεση είναι σαφές, για το ότι αυξάνει ο χρόνος εργασίας των εργαζομένων, για το ότι κατορθώνετε να συμπιέσετε το διάλειμμα, για ότι κατορθώνετε εν πάση περιπτώσει να επιβάλλετε μία πιο αυστηρή πειθαρχία, για το ότι μειώνετε τα ρεπό, για ότι μειώνετε όπως το λέτε επί λέξει, το κόστος εργασίας. Εν πάση περιπτώσει δεν είμαστε στις αρχές του καπιταλισμού είμαστε στον εικοστό αιώνα. Ξέρουμε πολύ καλά ότι αυτές είναι επιταγές της Λευκής Βίβλου, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οφείλουν να τις πείτε. Το κάνετε επειδή θέλετε να είστε απόλυτα εναρμονισμένοι και με αυτές τις εξελίξεις αλλά δεν μπορείτε όμως στο όνομα τέτοιων απαράδεκτων ρυθμίσεων, όπως είναι επίσης και η ρύθμιση για το ταμείο των εργαζομένων στα τρόλεϊ με το φοβερό επιχείρημα ότι με το ταμείο που έχουν πολλούς ασθενείς -είχατε πει στην επιτροπή. Και εν πάση περιπτώσει μπορεί να το συρρικνώσει το κράτος γιατί λέει έχει μεγάλο αποθεματικό το ταμείο αυτό λες και το ελληνικό κράτος, οι ελληνικές κυβερνήσεις κάνουν αυτό το αποθεματικό. Είναι και άλλα πάρα πολλά, δεν με παίρνει τώρα ο χρόνος. Είναι απαράδεκτες αυτές οι ρυθμίσεις και ακριβώς επειδή είναι απαράδεκτες γι αυτό και τις φέρνεται να ψηφιστούν με νόμο στη Βουλή.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με την εξής δήλωση. Εμείς κύριοι συνάδελφοι καταθέτουμε ένσταση αντισυνταγματικότητας του συγκεκριμένου νομοσχεδίου και λέμε ότι βάσει του άρθρου 100 του Κανονισμού της Βουλής θέτουμε το ακόλουθο ζήτημα αντισυνταγματικότητας. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 12 του εν λόγω νομοσχεδίου ορίζεται ότι από την έναρξη ισχύος του νόμου καταργούνται κάθε διάταξη νόμου ή κανονισμού εργασίας με ισχύ νόμου για όρους συλλογικής σύμβασης εργασίας ή διαιτητικής απόφασης ή πρακτικού συμφωνίας ή άλλης άτυπης συλλογικής ρύθμισης κ.λπ.

Έχουμε τη γνώμη ότι ακριβώς αυτή η διατύπωση του άρθρου 12 έρχεται σε ευθεία αντίθεση με το άρθρο 22 παράγραφος 2 του Συντάγματος, που περιορίζει κατά κάποιον τρόπο τη νομοθετική εξουσία σε όφελος των συλλογικών διαπραγματεύσεων. Η Βουλή μπορεί να νομοθετεί με τρόπο γενικό και αφηρημένο για ζητήματα γενικών όρων εργασίας και όχι σε ειδικές περιπτώσεις. Γι' αυτό θεωρούμε ότι το άρθρο 12 αντίκειται στις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 22 του Συντάγματος και θέτουμε θέμα αντισυνταγματικότητας στο σχέδιο νόμου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Επομένως, κύριε Αγγουράκη, υποβάλλετε ένσταση αντισυνταγματικότητας.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Ακριβώς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Και επιθυμείτε οπωσδήποτε να τηρηθεί η διαδικασία του άρθρου 100 του Κανονισμού της Βουλής.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σύμφωνα με το άρθρο 100 του Κανονισμού της Βουλής:

Δίδεται ο λόγος για πέντε λεπτά σε έναν εκ των υποβαλλόντων την ένσταση, για να την αναπτύξει.

Δικαιούται ένας από τους αντιλέγοντες να πάρει το λόγο, καθώς και ο κύριος Υπουργός.

Από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος ποιος θα μιλήσει για πέντε λεπτά για να αναπτύξει την ένσταση αντισυνταγματικότητας;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Εγώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ορίστε, κύριε Αγγουράκη έχετε το λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, όπως προσπάθησε να τονίσω και στην ομιλία μου, η συγκεκριμένη διατύπωση της πρώτης παραγράφου του άρθρου 12 του σχεδίου νόμου θέτει εκτός λειτουργίας εάν θέλετε, προσβάλλει ευθέως τις συλλογικές συμβάσεις.

Εμείς έχουμε υπόψη μας ότι η Βουλή μπορεί να νομοθετεί σε τέτοιου είδους περιπτώσεις μόνον όταν γίνονται ρυθμίσεις που αφορούν γενικά, αν θέλετε, τους εργαζόμενους της χώρας.

Στην προκειμένη περίπτωση οι ρυθμίσεις τις οποίες προωθεί το σχέδιο νόμου αφορούν αποκλειστικά και μόνον τους εργαζόμενους στους ΗΛΠΑΠ, στην ΕΘΕΑ και στους ΗΣΑΠ. Κατά συνέπεια, θα έπρεπε αυτές οι ρυθμίσεις να γίνουν στη βάση των συλλογικών διαπραγματεύσεων. Θα έπρεπε, σε περίπτωση διαφωνίας, να παραπεμφθούν σε επιτροπή διαιτησίας, όπως προβλέπει και το Σύνταγμα και ο νόμος. Και σε καμιά περίπτωση -δεν υπάρχει καμιά μα καμιά δικαιολογία- δεν θα έπρεπε να έρχονται και να ρυθμίζονται με νόμο στη Βουλή.

Γι' αυτόν τον λόγο, θεωρούμε ότι είναι αντισυνταγματικές οι ρυθμίσεις οι συγκεκριμένες.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Παρακαλώ πολύ, από τους αντιλέγοντες, έχει το λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Π.Α.Σ.Ο.Κ., κ. Κοσμάς Σφυρίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, δεν έχω την πρόθεση να μακρηγορήσω.

Νομίζω όμως ότι τον περασμένο Φεβρουάριο, όταν συζητήθηκε ο σχετικός νόμος, το θέμα αυτό απαντήθηκε με επάρκεια. Γιατί ο νόμος ο σχετικός που έδωσε αυτήν τη δυνατότητα στο Κοινοβούλιο -και όχι γιατί δεν είχε αυτήν καθεαυτήν τη δυνατότητα, την είχε ασφαλώς- προέβλεπε ρητά ότι, σε τακτό χρονικό διάστημα θα γίνει η προσπάθεια των διαπραγματεύσεων, προκειμένου να επιτευχθεί συμφωνία σε όλα τα ζητήματα που αφορούν τον εσωτερικό κανονισμό της λειτουργίας αυτών των επιχειρήσεων και τις εργασιακές σχέσεις. Και βέβαια, όταν παρήρχετο η συγκεκριμένη προθεσμία, αν θυμάμαι των έξι μηνών που είχε τεθεί τότε, είχε πολιτικά δεσμευτεί και η Κυβέρνηση, αλλά και το Κοινοβούλιο, ότι θα ασκούσε το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα της νομοθετικής πρωτοβουλίας, προκειμένου να φέρει με διατάξεις νόμου τους σχετικούς κανονισμούς.

Τότε έγινε μία συζήτηση γύρω από την τυχόν επικαλούμενη αντισυνταγματικότητα αυτής της διάταξης. Βεβαίως, το θέμα τότε απαντήθηκε επαρκέστατα. Αν θυμάμαι καλά, είχε εκφραστεί και το Κοινοβούλιο. Δεν γνωρίζω αν υπάρχει προσφυγή ή έκφραση των αρμοδίων δικαστηρίων επί του θέματος, αλλά το Κοινοβούλιο είχε πάρει θέση υπέρ της συνταγματικότητας της διάταξης αυτής και νομίζω τώρα έρχεται ως εκ περισπού. Είναι δεδομένη τουλάχιστον κατά την ερμηνεία, που ορίζει το Σύνταγμα, την οποία και έχει δώσει η Ολομέλεια της Βουλής, η συνταγματικότητα της συγκεκριμένης διάταξης, που συζητούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριοι συνάδελφοι, εκτός του υποστηρίζοντος την αντισυνταγματικότητα και του αντιλέγοντος, σύμφωνα με το άρθρο 100 του Συντάγματος έχουν δικαίωμα να μιλήσουν και οι Αρχηγοί, οι Πρόεδροι των Κοινοβουλευτικών Ομάδων και επομένως, και οι Κοινοβουλευτικοί τους Εκπρόσωποι.

Υπάρχει κάποιος που θέλει το λόγο;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Εγώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ορίστε, κύριε Μεϊμαράκη, έχετε το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, και τότε και τώρα είχαμε εκφράσει την άποψη ότι η διάταξη είναι στα όρια της συνταγματικότητας.

Έχουμε τονίσει ότι η Βουλή δεν είναι αυτή, η οποία εύκολα μπορεί να αποφαίνεται για τη συνταγματικότητα ή την αντισυνταγματικότητα της διάταξης, αλλά η Κυβέρνηση θα πρέπει να αποφεύγει να φέρνει διατάξεις, που μπορεί να πέσουν μεθαύριο από το ανώτατο δικαστήριο.

Γι' αυτό ακριβώς, επειδή η θέση μας είχε εκφραστεί και τότε, αλλά

και σήμερα, λέμε στην Κυβέρνηση, όπως είπαμε και στην επιτροπή, ότι τον κανονισμό εργασίας κατ' αρχήν πρέπει να μας λείπει γιατί τον φέρνει. Γιατί ο κανονισμός εργασίας δεν είναι προϊόν διαλόγου. Τον φέρνει ακριβώς, για να εξαναγκάσει τους εργαζόμενους σε μία πολιτική, την οποία θέλει να ακολουθήσει η διοίκηση και όχι η Κυβέρνηση.

Εν πάση περιπτώσει, όπως είπε ο εισηγητής του ΚΚΕ και όπως κι εμείς είχαμε δεχθεί τότε, κινείται, τουλάχιστον για μας -για το ΚΚΕ είναι αντισυνταγματική- στα όρια της συνταγματικότητας. Το ίδιο είχαμε πει και τότε στην Κυβέρνηση, το ίδιο λέμε και σήμερα. Αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη η Κυβέρνηση για το αν αύριο κρίνουν τα δικαστήρια αντισυνταγματικό τον κανονισμό εργασιακών σχέσεων.

Όμως, κύριε Πρόεδρε, θέλω να προσθέσω -και θα παρακαλούσα τον κύριο Υπουργό, μια και τον βλέπω έτοιμο να τοποθετηθεί, να μας απαντήσει σ' αυτό- ότι κατετέθη στο νομοσχέδιο, που ρυθμίζει το φόρο για τα αυτοκίνητα, μία τροπολογία η οποία ουσιαστικά καταργεί τον 2414 στις εταιρίες, οι οποίες πάνε να ιδιωτικοποιηθούν και πάνε να μετοχοποιηθούν. Υποθέτω ότι είσθε γνώστης, κύριε Υπουργέ.

Αυτή η τροπολογία, κύριε Πρόεδρε, λέει ότι οι εταιρίες οι οποίες θα ιδιωτικοποιηθούν ή θα αποκρατικοποιηθούν, ουσιαστικά γι' αυτές δεν ισχύει το συμβόλαιο διαχείρισης, το διοικητικό συμβούλιο όπως αυτό έχει εκλεγεί και δεν μπορούν να πάρουν αποζημίωση αυτοί που θα παραιτηθούν. Και εκεί, κύριε Υπουργέ, αφήνει να αιωρείται ότι δεν θα ισχύουν οι κανονισμοί εργασίας, που ψηφίζουμε.

Άρα, κύριε Πρόεδρε, μπαίνουμε σε μία διαδικασία, η οποία είναι στα όρια της συνταγματικότητας και που η Κυβέρνηση μάλλον -απευθυνόμην και προς το ΚΚΕ- με την τροπολογία, την οποία φέρνει στο νόμο που σας λέω, καταργεί η ίδια για τις εταιρίες που θα μπουν στο Χρηματιστήριο και θα ιδιωτικοποιηθούν ή θα αποκρατικοποιηθούν και τα άρθρα αυτά του 2414.

Η Νέα Δημοκρατία δεν παίρνει επισήμως θέση, γιατί πιστεύει ότι δεν είναι σε θέση να εκτιμήσει ακριβώς τι μπορεί να συμβεί. Κινείται στα όρια της συνταγματικότητας και την ευθύνη την αναλαμβάνει πλήρως η Κυβέρνηση.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ορίστε, κυρία Αλφιέρη, έχετε το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να επισημάνω κι εγώ την αντισυνταγματικότητα αυτού του νομοσχεδίου.

Έχουμε στη διάθεσή μας την έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής, που επισημαίνει το ολίσθημα της Κυβέρνησης.

Η Κυβέρνηση με τους κανονισμούς, που έχει φέρει προς ψήφιση -και τους υιοθέτησε την τελευταία φορά με την Ολυμπιακή Αεροπορία- οδηγεί το Κοινοβούλιο σε δύσκολους και επικίνδυνους δρόμους.

Καλούμε την Κυβέρνηση να αποσύρει τους κανονισμούς, γιατί περιορίζει τη σύναψη συλλογικών συμβάσεων και επιβάλλει την πολιτική της με τρόπο, που δεν συνάδει με τη δημοκρατική λειτουργία της χώρας μας.

Παρακαλούμε την Κυβέρνηση, λοιπόν, ή ζητούμε από την Κυβέρνηση, να αποσύρει τους κανονισμούς. Είναι μια υπόθεση των εργαζομένων και δεν πρέπει να υιοθετεί αυτές τις πράξεις.

Ευχαριστώ.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

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

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Υπουργέ, αυτήν την ένσταση την κάνουμε με όλη την συναίσθηση ευθύνης που έχουμε και θα θέλαμε να σας δώσουμε την τελευταία ευκαιρία να αποσύρετε τους κανονισμούς από αυτό το νομοσχέδιο. Είσατε πλειοψηφία, μπορείτε "να βαφτίσετε το κρέας ψάρι", μπορείτε να καθορίσετε εσείς αν είναι ή δεν είναι συνταγματική η διάταξη που υπάρχει σ' αυτό το νομοσχέδιο. Όμως, στις συνειδήσεις των εργαζομένων η ψήφιση αυτού του νομοσχε-

δίου -όπως και των προηγούμενων- που ανατρέπει τις εργασιακές σχέσεις και ουσιαστικά ανατρέπει το εργατικό δίκαιο, θα περάσει σαν μαύρη μέρα.

Έστω αυτήν την τελευταία στιγμή, πιστεύω ότι θα κάνετε αυτό το βήμα, έτσι ώστε ελεύθερα, οι εργαζόμενοι με τους εργοδότες τους να καθορίζουν αυτά τα ζητήματα, όπως άλλωστε και το Σύνταγμά μας προβλέπει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο για λίγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ορίστε, έχετε το λόγο για ένα λεπτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ετέθη ένα θέμα από την πλευρά του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας. Εμείς, συμφωνούμε απόλυτα με την αγωνία και τις αμφιβολίες των συναδέλφων που βρίσκονται στη Βουλή, γιατί αντλούμε την επιχειρηματολογία από την διαπίστωση του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής, που υπογράφει ο καθηγητής κ. Μάνεσης αν και πολλές φορές οι επιστημόνες-διαπιστώσεις του κ. Μάνεση δεν έχουν ληφθεί υπόψη από την πλευρά της Κυβέρνησης και μη θεωρήσετε ότι για λόγους αντιπολιτευτικούς και στενά κομματικούς το λέω. Αναφέρομαι στο γεγονός ότι ενώ έχει διαπιστώσει ο κ. Μάνεσης πώς το ΔΗ.Κ.ΚΙ θα πρέπει να εκπροσωπείται στο Εθνικό Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο και ενώ τελειώνει η θητεία αυτής της Βουλής, σε λίγο το ΔΗ.Κ.ΚΙ. δεν βρίσκεται.

Θέλω να πω απλά, κύριε Πρόεδρε, ότι το θέμα πρέπει να μελετηθεί σοβαρά. Τίθεται ένα θέμα αντισυνταγματικότητας και μάλιστα όπως αναφέρεται στην έκθεση του σχεδίου νόμου υπογράφεται από τον κ. Μάνεση. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι "υποστηρίζεται η αντίθετη άποψη σύμφωνα με την οποία οι γενικοί όροι εργασίας μπορούν να αφορούν μόνο ευρύτερες κατηγορίες εργαζομένων και όχι εργαζομένους συγκεκριμένης επιχείρησης". Αφορά την άποψη της μειοψηφίας και θα πρέπει να μελετηθεί σοβαρά. Έχουμε γίνει όλοι μάρτυρες αγώνων, που εν συνεχεία έχουν φθάσει και μέχρι τον Άρειο Πάγο και το Συμβούλιο Επικρατείας και δικαιώνουν τα αιτήματα των εργαζομένων.

Η εκτίμησή μας είναι ότι, πριν προχωρήσουμε, θα πρέπει να μελετήσουμε σοβαρά αυτήν την άποψη και την ένσταση που διατυπώνουν οι συνάδελφοί μας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

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

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, έχει συζητηθεί το θέμα και πάλι στη Βουλή. Ήδη από τότε που υπήρχε η σχετική τροπολογία που έδωσε την αφετηρία για να εξετάσουμε τους κανονισμούς εργασίας, οι οποίοι, όπως γνωρίζετε, συζητούνται επί μακρόν χρόνον, αλλά δεν καταλήγουν πουθενά και αγκυλώνουν τις επιχειρήσεις, σε απλά ζητήματα, τα οποία θα μπορούσαν με ένα ευρύτερο πνεύμα να είχαν ξεπεραστεί.

Από όλες αυτές τις συζητήσεις, από την επιστήμη και από τη νομολογία είναι γνωστό ότι σύμφωνα με το άρθρο 22 του Συντάγματος οι συλλογικές συμβάσεις δεν ρυθμίζουν τα θέματα των εργασιακών σχέσεων, αλλά με νόμο μπορούν να καθορίζονται οι γενικοί όροι εργασίας.

Μάλιστα αυτοί οι γενικοί όροι εργασίας έτσι όπως έχει νομολογηθεί από τα ανώτατα δικαστήρια της χώρας, μπορεί να φθάνουν ακόμα και σε συγκεκριμένη επιχείρηση. Δεν θυμάμαι τον αριθμό της απόφασης του Αρείου Πάγου, όμως, θυμάμαι πάρα πολύ καλά ότι υπάρχει μία χαρακτηριστική απόφαση που αφορά τα ΚΤΕΛ και η οποία λέει ότι "θέματα συλλογικής σύμβασης εργασίας που αφορούσαν τα ΚΤΕΛ, μπορούν να ρυθμιστούν με νόμο και μάλιστα όταν αυτά αφορούν το γενικότερο συμφέρον".

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ: Είναι η υπ' αριθμόν 2/1996 απόφαση της ολομέλειας του Αρείου Πάγου. Επίσης, υπάρχουν και αποφάσεις του Συμβουλίου Επικρατείας.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έτσι είναι, όπως τονίζει ο κ. Ροκοφύλλος.

Υπάρχουν αποφάσεις και του Συμβουλίου Επικρατείας και της ολομελείας του Αρείου Πάγου.

Θα ήθελα να θυμίσω στους κυρίους συναδέλφους ότι υπάρχει ρητή διάταξη νόμου, όπως και το Σύνταγμα παραπέμπει, του ν. 1876/1990. Είναι ο νόμος που ρυθμίζει τα θέματα των συλλογικών διαπραγματεύσεων. Ρητά ο νόμος αυτός καθορίζει και λέει ότι όταν έχουμε περιπτώσεις γενικότερου συμφέροντος, συμφέροντος που αφορά την κοινωνία γενικότερα, σε αυτές τις περιπτώσεις μπορούν με νόμο να ρυθμιστούν ζητήματα που ανάγονται στις ρυθμίσεις των συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Στην προκειμένη περίπτωση δεν νομίζω ότι χρειάζεται κανείς να επιχειρηματολογήσει ότι πραγματικά έχουμε ένα νόμο που ρυθμίζει θέματα γενικότερου συμφέροντος, δημοσίου συμφέροντος και ότι είναι αναμφίβολο ότι αυτά τα ζητήματα -τα συγκεκριμένα ζητήματα- μπορούν να ρυθμιστούν με νόμο.

Ακριβώς γι' αυτόν το λόγο στο άρθρο 12 λέμε ότι καταργούνται οι όροι συλλογικών συμβάσεων εργασίας -όχι το σύνολο των συλλογικών συμβάσεων εργασίας, αλλά συγκεκριμένοι όροι των συλλογικών συμβάσεων εργασίας- που ρητά και ειδικά έρχονται σε αντίθεση με διατάξεις του νόμου -όχι γενικά και αόριστα- διότι υπερισχύει ο νόμος, διότι ασφαλώς ρυθμίζει ζητήματα γενικότερου συμφέροντος, όπως προβλέπει και ο ν. 1876 και ερμηνεύεται το Σύνταγμα από τα ανώτατα δικαστήρια της χώρας. Γι' αυτό δεν είναι αντισυνταγματική η ρύθμιση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενστάσεως αντισυνταγματικότητας του άρθρου 12 του συζητούμενου νομοσχεδίου.

Οι υποστηρίζοντες την αντισυνταγματικότητα του άρθρου 12 παρακαλώ να εγερθούν.

(Εγείρονται οι υποστηρίζοντες την αντισυνταγματικότητα του άρθρου 12)

Οι υποστηρίζοντες τη συνταγματικότητα του άρθρου 12 παρακαλώ να εγερθούν.

(Εγείρονται οι υποστηρίζοντες τη συνταγματικότητα του άρθρου 12)

Προφανέστατα ηγέρθησαν οι περισσότεροι υπέρ της συνταγματικότητας του άρθρου 12.

Συνεπώς, απορρίπτεται η ένσταση αντισυνταγματικότητας.

Το λόγο έχει η κ. Αλφιέρη.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κύριοι συνάδελφοι, απόψε είναι μία ενδιαφέρουσα βραδιά για το Ελληνικό Κοινοβούλιο.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας υπενθυμίσω ότι οι κανονισμοί της ΕΘΕΛ και του ΟΑΣΑ είναι μόλις του 1995-1996. Και μπαίνει και ένα άλλο θέμα: Μήπως εις βάρος του δημόσιου συμφέροντος είναι οι εργαζόμενοι και όχι οι πολιτικές που ασκείτε σήμερα και που εφαρμόζετε εδώ; Είναι ένα θέμα που πρέπει να συζητήσουμε.

Θα πρέπει κάποια στιγμή εδώ να κατανοήσουμε ότι τα κόμματα δεν είναι δύο και δεν μονοπωλούν το ελληνικό Κοινοβούλιο. Τα κόμματα είναι πέντε και όλοι οι συνάδελφοι εδώ έχουν ίσα δικαιώματα.

Κύριοι συνάδελφοι, είναι αλήθεια ότι το λεκανοπέδιο της Αττικής αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα που έχουν σχέση με την ποιότητα της καθημερινής ζωής του πολίτη. Προβλήματα που συσσωρεύσαν όλες οι κυβερνήσεις της χώρας μεταπολεμικά. Το κυκλοφοριακό και το συγκοινωνιακό είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα.

Σήμερα, ψάχνουμε να βρούμε λύσεις αλλά και τις πραγματικές πολιτικές ευθύνες για το κατάντημα των συγκοινωνιών στο λεκανοπέδιο της Αττικής. Οι πολιτικές που χρόνια τώρα ασκείτε οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας, έχουν το κύριο βάρος της αποτυχίας, της κακοδιαχείρισης, τα ελλείμματα, τους παλιούς εξοπλισμούς και τους ακατάλληλους δρόμους.

Οι επιλογές της διοίκησης πάντα γινόντουσαν και γίνονται ακόμα σε καθαρά κομματικό επίπεδο. Πριν από μερικά χρόνια ξηλώσατε τις γραμμές του τραμ και του προαστικού σιδηροδρόμου, όταν όλες οι χώρες επένδυαν σ'αυτές τις λύσεις. Σήμερα, παραδείγματος χάριν, τα δεκαοκτώ μόλις χιλιόμετρα

μετρώ, αντί να ολοκληρωθούν από το 1997, θα ολοκληρωθούν - λένε- το 2004 με τεράστιο κόστος που καλείται να το πληρώσει στο σύνολό του ο ελληνικός λαός και κανένας έλεγχος δεν γίνεται για το πού πηγαίνουν αυτά τα λεφτά.

Ποτέ δεν αναπτύξατε πολιτικές ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς με ανάπτυξη λεωφορειοδρόμων, σταθμών μεταβίβασης, χώρων στάθμευσης, προτεραιότητας στη σηματοδότηση.

Δεν είναι τυχαίο ότι κυκλοφορούν ακόμα λεωφορεία και τρόλλεϊ είκοσι ετών και πάνω. Όλα αυτά αποδεικνύουν ότι οι δημόσιες επιχειρήσεις εξυπηρετούσαν μόνο στενά κομματικά συμφέροντα.

Σήμερα η Κυβέρνηση, όπως και στην Ολυμπιακή που και εκεί επίσης, κύριε Υπουργέ, είχατε τον πρώτο λόγο, επέλεξεως μόνο φταίχτη και εχθρό αυτής της κακοδομίας τους εργαζόμενους.

Δεν ξέρω αν είναι τυχαίο να πετσοκόβετε τις εργασιακές σχέσεις στη χώρα μας, το δε Υπουργείο σας και εσείς προσωπικά να είστε πρωτεργάτες αυτής της πολιτικής. Η Κυβέρνηση έχει αποφασίσει να χρεώσει γι' αυτό το ολισθήμα έναν τεχνοκράτη και όχι έναν αιρετό πολιτικό. Θεωρώ ότι είναι πολύ σημαντικό. Καμιά διοίκηση δεν ενδιαφέρθηκε να ξεκαθαρίσει τις σχέσεις με τα συναρμόδια Υπουργεία, για να μην παραβγώνουν οι κάθε λογής διοικητικές δυσλειτουργίες που οδηγούν στην ακινησία και στην παραλυσία.

Ποτέ σοβαρά δεν σχεδιάσατε και δεν επιδοτήσατε, όπως είσατε υποχρεωμένοι το εισιτήριο. Πνίξατε τις επιχειρήσεις στα χρέη από ασύμφορους δανεισμούς. Οι ευθύνες είναι πολλές το ίδιο και οι απαντήσεις που πρέπει να δοθούν μέσα από το σχέδιο νόμου που καταθέτετε σήμερα στη Βουλή.

Δεν το κάνετε όμως και επιμένετε να κρατάτε ισορροπίες τρόμου για να μην προκληθεί κυβερνητικό ρήγμα. Οι πολιτικές αυτές που εφαρμόζονται εδώ και χρόνια, έδωσαν το προβάδισμα στο ιδιωτικό αυτοκίνητο και συρρίκνωσαν το δημόσιο κοινωνικό και περιβαλλοντικό χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών, μειώνοντας τα δρομολόγια και πετσοκόβοντας τις γραμμές. Φαίνεται δε ότι με αυτό το νομοσχέδιο η Κυβέρνηση επιλέγει να ενισχύσει αυτές τις πολιτικές.

Πουθενά δεν γίνεται λόγος για δημόσιες συγκοινωνίες. Ό,τι είναι δημόσιο, είναι αποκρουστικό, είναι αναχρονιστικό και δεν ωφελεί κατ' εσάς, κύριε Υπουργέ, την ελληνική κοινωνία: Λιμάνια, συγκοινωνίες, νοσοκομεία, όλα γίνονται Α.Ε. Είναι πολύ στη μόδα τώρα τελευταία από τη μεριά της Κυβέρνησης.

Θέλω να υπενθυμίσω ότι από το 1996 και μετά έχουν σχεδιασθεί και κατατεθεί έξι σχέδια νόμου για τις αστικές συγκοινωνίες που ποτέ δεν έφθασαν στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

Στην Ευρώπη έχουν επεξεργασθεί πολιτικές που απομακρύνουν το αυτοκίνητο από το κέντρο των πόλεων με δημιουργία πεζοδρόμων, βελτίωση και αύξηση των δημόσιων συγκοινωνιακών γραμμών και δικτύων, με εναλλακτικές συγκοινωνίες τραμ. Ακόμα και με θεσμοθέτηση ημέρας κατά του αυτοκινήτου που έγινε σε μεγάλες πρωτεύουσες της Ευρώπης με πολύ μεγάλη επιτυχία.

Στόχος αυτών των σχεδιασμών είναι να μη γίνεται κατάληψη του ζωτικού αστικού χώρου, που μέρα με τη μέρα συρρικνώνεται.

Η πραγματικότητα σήμερα λέει ότι στη χώρα μας τα ιδιωτικά αυτοκίνητα έχουν τον πρώτο λόγο απέναντι στα μέσα μαζικής μεταφοράς που αυξάνουν το χρόνο διαδρομής τους, γιατί δεν έχουν ζωτικό χώρο να κινηθούν.

Το παρόν σχέδιο νόμου κατατέθηκε με βαρύγδουπο τρόπο υποσχόμενο να λύσει όλα τα κακώς κείμενα των αστικών συγκοινωνιών. Όμως πουθενά δεν υπάρχει ο αναγκαίος συγκοινωνιακός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός που πρέπει να εφαρμοσθεί στο λεκανοπέδιο της Αττικής. Υπάρχει βέβαια καταγεγραμμένη η νεοφιλελεύθερη πολιτική που στόχο έχει τις εργασιακές σχέσεις και τα κοινωνικά δικαιώματα των εργαζομένων που γι' αυτά δεν μίλησε κανένα από τα μεγάλα κόμματα. Ούτε η Κυβέρνηση βέβαια ούτε η Νέα Δημοκρατία.

Είναι προκλητική η τακτική σας, κύριε Υπουργέ, γιατί με νόμο που ακυρώνει διατάξεις του Συντάγματος στις διεθνείς συμβάσεις

εργασίας και στην κείμενη εργατική νομοθεσία, καταργούνται μονομερώς και σε βάρος των εργαζομένων δικαιώματα και συμφωνίες που έχουν προκύψει μέσα από το θεσμό των ελεύθερων συλλογικών διαπραγματεύσεων.

Με αυτήν την αυταρχική σας παρέμβαση που λειτουργεί βέβαια και σε άλλα επίπεδα, δημιουργείται σοβαρό δημοκρατικό έλλειμμα και αναλαμβάνετε εσείς και η Κυβέρνηση ιστορικές ευθύνες απέναντι στους εργαζόμενους, στο συνδικαλιστικό κίνημα και στην κοινωνία. Εισάγονται η πολυαπασχόληση, το ελαστικό ωράριο, η διευθέτηση του χρόνου εργασίας, η κατάργηση του οκτώωρου και της πενθήμερης εργασίας, με ευθύνη του προϊσταμένου υπηρεσίας.

Γι' αυτό το μοντέλο εργασίας, κύριε Υπουργέ, πρέπει να αισθάνεσθε, εξάλλου και προηγούμενα το υπερασπιστήκατε, πολύ υπερόψανος.

Και ήθελα να ρωτήσω: Αυτό είναι το όραμα των εκσυγχρονιστών και της κοινωνίας των πολιτών, με πρωτεργάτη εσάς; Αφήστε να κάνουν και κάτι οι καθαρόαιμοι νεοφιλελεύθεροι. Όλα θα τα προλάβετε εσείς; Και όπως μπαίνει το ζήτημα, και το ζητήσαμε και προηγούμενα, πρέπει να αποσυρθούν εδώ και τώρα οι κανονισμοί που φέρντε στο Κοινοβούλιο για να ψηφισθούν κατά παράβαση του άρθρου του Συντάγματος.

Και έχετε την πολιτική ευθύνη, ό,τι και να μας λέγατε πριν από λίγο. Ταυτόχρονα οδηγείτε τους εργαζόμενους να κατοχυρώσουν το δικαίωμα μέσα από διεθνείς δικαστικούς αγώνες. Η εργασιακή ειρήνη, κύριε Υπουργέ, πάει περίπατο. Η οργανωτική μορφή που προτείνετε, δηλαδή το σύστημα αστικών συγκοινωνιών, δεν επιλύει κανένα από τα προβλήματα που βασανίζουν το λεκανοπέδιο.

Το πιο σημαντικό απ' όλα είναι ότι ακόμα δεν ξεκαθαρίζονται οι συναρμοδιότητες με άλλα Υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ, Δημόσιες Τάξεις και ΟΤΑ. Για να κάνετε λεωφοριοδρόμους ή σταθμούς μεταβίβασης, χρειάζεστε έγκριση του ΥΠΕΧΩΔΕ. Για ποιο σχεδιασμό και για ποιες αποφάσεις κάνετε πρώτο λόγο; Στα άρθρα 1 και 2 που αφορούν την οργάνωση των αστικών συγκοινωνιών και τις αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ και των ΕΦΣΕ δεν γίνεται πουθενά καθαρό αν τελικά θα είναι οργάνωση των αστικών συγκοινωνιών και τι χαρακτήρα θα έχουν αυτές. Θα διατηρήσουν το δημόσιο χαρακτήρα τους ή προοδευτικά θα ιδιωτικοποιηθούν;

Ο ΟΑΣΑ, βάσει του άρθρου 1, μπορεί να ιδρύει Α.Ε. για την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών, για τις οποίες δεν διευκολύνεται ο δημόσιος και κοινωνικός του χαρακτήρας και το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς. Πολλές φορές σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα το ιδιωτικό έχει υπερεκτιμηθεί και έχει κατά κόρον υποστηριχθεί ότι δεν επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό. Χαρακτηριστική περίπτωση οι ΣΕΠ, σαράντα πέντε δισεκατομμύρια (45.000.000.000), ΚΤΕΛ και ΟΑΣΘ διακόσια δισεκατομμύρια (200.000.000.000) που επιβάρυναν τους δημόσιους προϋπολογισμούς χωρίς να εξυπηρετηθεί το δημόσιο συμφέρον.

Κατ' επανάληψη έχουμε πει ότι τα χρέη και τα ελλείμματα έχουν δυο χαρακτηριστικά. Τα πρώην σκάνδαλα τύπου ΣΕΛΜΟ, που έπεσε στην αντίληψή μας και διεκδικούμε την επιστροφή ενός δισεκατομμυρίου. Τα υπεξαίρεσε η εταιρεία από τα ταμεία του ΟΑΣΑ. Διεκδικούμε την επιστροφή τους. Βέβαια η υπόθεση είναι στον εισαγγελέα. Όμως υπάρχει και η πολιτική βούληση, όπως υπήρχε πριν από λίγο η πολιτική βούληση να καταλυθούν τα συνταγματικά δικαιώματα των εργαζομένων. Δεν υπάρχει πολιτική βούληση για να γυρίσει πίσω το ένα δισεκατομμύριο (1.000.000.000); Περιμένουμε.

Υπάρχουν ακόμη τα χρέη που προέρχονται από την επιδότηση του εισιτηρίου. Γι' αυτά πρέπει να γίνει η αναγκαία λογιστική τακτοποίηση. Θεωρούμε ότι ο ΟΑΣΑ πρέπει να είναι κεντρικός επιτελικός φορέας των αστικών συγκοινωνιών ώστε να είναι σε θέση να σχεδιάζει, να προγραμματίζει και να συντονίζει και να έχει τον πρώτο λόγο για τις αστικές συγκοινωνίες στο λεκανοπέδιο. Έτσι όπως περιγράφονται οι αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ στο άρθρο 2 δεν υπάρχουν καθαρές σκέψεις προτάσεις και λύσεις. Αυτή είναι η αγαπημένη κουβέντα του κυρίου

Πρωθυπουργού.

Ούτε τη λύση του ενιαίου φορέα επιλέγετε, ούτε τη λύση του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών, παρ' όλο που το δηλώνετε. Η οργανωτική μορφή του ΟΑΣΑ με δυνατότητες να παρεμβαίνει ακόμη και σε ζητήματα καθημερινής πολιτικής, ταυτόχρονα με τις ΕΘΕΛ κινδυνεύει να πολλαπλασιάσει τα προβλήματα, με άμεσο κίνδυνο τη διάλυση τελικά των αστικών συγκοινωνιών. Τελικά ποιος θα είναι ο ρόλος του στρατηγικού σχεδιασμού του ΟΑΣΑ; Η τοποθέτηση στεγαστρών; Πολιτική στεγαστρών μπορούν να κάνουν ακόμη και οι ΕΦΣΕ, ακόμη και οι δήμοι στα πλαίσια της αισθητικής διαμόρφωσης των κοινόχρηστων χώρων τους. Είναι φανερό ότι με το οργανωτικό σχήμα που επιλέγεται δεν είναι διακριτές οι αρμοδιότητες μεταξύ ΟΑΣΑ και ΕΦΣΕ.

Ας αναφέρουμε και μερικά άλλα παραδείγματα στρατηγικού σχεδιασμού για τις συγκοινωνίες του λεκανοπεδίου. Ο ΟΑΣΑ μπορεί να συνάπτει συμφωνητικά μαζικής διάθεσης καρτών απεριόριστων διαδρομών με έκπτωση που μπορεί να φθάσει το 25%. Ο στρατηγικός στόχος και σχεδιασμός ή απλή γραφειοκρατική διαδικασία; Είναι ένα ερώτημα προς απάντηση.

Στο άρθρο 1 θέλουμε να παρατηρήσουμε ότι η "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" δεν εντάσσεται με τους όρους τουλάχιστον των υπολοίπων ΕΦΣΕ στην ομπρέλα ευθύνης του ΟΑΣΑ. Πονηρές σκέψεις κάνουμε, κύριε Υπουργέ, και θέλουμε απαντήσεις. Ερωτούμε ευθέως: ποιο θα είναι το ιδιοκτησιακό καθεστώς της νέας επιχείρησης "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" δημόσιο ή ιδιωτικό; Γιατί δεν τα συγχωνεύετε με τον ΗΣΑΠ που παρέχει το ίδιο συγκοινωνιακό έργο με τις ίδιες ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες; Γιατί δεν εντάσσεται στη γενική ευθύνη του Υπουργείου Μεταφορών για τη λειτουργία των δυο νέων γραμμών; Γιατί προχωράτε σε καθημερινές προσλήψεις πέρα από το ν. 2527/97.

Γιατί ετοιμάζετε εκατοντάδες νέες προσλήψεις μετά το Μάρτιο του 1999; Είναι, λοιπόν, το "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" ένα παραθυράκι για να τακτοποιήσουμε τα ρουσφέτια μας και για να πείσουμε τους οπαδούς μας ότι υπάρχει ακόμη δυνατότητα να διοριστούν στο δημόσιο;

Το κάνετε αυτό χωρίς προηγουμένως να εξετάζετε τη δυνατότητα αξιοποίησης του προσωπικού του ΗΣΑΠ, τις ανάγκες των νέων γραμμών με τη μέθοδο της απόσπασης έτσι ώστε να ενθαρρύνετε αυτήν την προοπτική. Απορρίπτετε αν και γιατί την πρόταση του Ινστιτούτου Εργασίας της ΓΣΕΕ και των εργαζομένων στους ΗΣΑΠ. Εδώ θέλω, κύριε Υπουργέ, να τονίσω ότι οι εργαζόμενοι έχουν κάνει μια καταπληκτική δουλειά. Σας την έχουν παρουσιάσει. Ήταν μια εργασία χωρίς κόστος για το Υπουργείο σας. Θα την υιοθετήσετε; Έχετε την πολιτική βούληση προς αυτήν την κατεύθυνση; Για ένα φορέα αστικού σιδηροδρόμου τώρα αποδεικνύεται ότι αυτή η πρόταση είναι βιώσιμη και οργανωτικά αποτελεσματική.

Αν η απάντηση είναι οι υποχρεώσεις της "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, όλοι γνωρίζουμε ότι εγγυητής είναι το ελληνικό δημόσιο και όλα τα υπόλοιπα λύνονται σε μία νύχτα με μία ρύθμιση, αρκεί να έχετε την πολιτική βούληση.

Το ερώτημα τελικά είναι, αν το Υπουργείο Περιβάλλοντος είναι ο φυσικός σας προϊστάμενος και ρυθμίζει όλα τα θέματα του δικού σας Υπουργείου, που έχουν σχέση με το συγκοινωνιακό και το κυκλοφοριακό. Το νομοσχέδιο που έχουμε σήμερα μπροστά μας εμφανώς δείχνει αυτήν την κατεύθυνση.

Επιπλέον το ΥΠΕΧΩΔΕ προχωρά σε ρουσφετολογικές προσλήψεις, παραβιάζοντας το ν. 2757/97, λέγοντας για ακόμα μία φορά ψέματα ότι υπάρχουν διαφανείς διαδικασίες για τις θέσεις εργασίας.

Το "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ", κύριε Υπουργέ, γνωρίζετε πολύ καλά ότι εξαιρέθηκε από τις διαδικασίες του ν. 2527, του παλαιού ν. 2190, στον τομέα των κατασκευαστικών, όχι στο λειτουργικό, όπου γίνονται σήμερα οι προσλήψεις.

Θέλω να καταθέσω αυτό το κείμενο στα Πρακτικά, για να μη λέτε ότι λέμε ψέματα και καταγγέλλουμε απλώς για να καταγγέλλουμε.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Σ. Αλφιέρη καταθέτει για τα

Πρακτικά το προαναφερθέν κείμενο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αυτό δείχνει, κύριε Υπουργέ, ότι από τη μια μεριά η Κυβέρνηση προαναγγέλλει την κατάργηση του ρουσφετιού θεσμικά, από την άλλη μεριά όμως αφήνει όλα τα παραθυράκια για να εξυπηρετεί τους "ημέτερους".

Στο άρθρο 2 τελικά, όπως περιγράφονται οι αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ, η Κυβέρνηση πρέπει να ξεκαθαρίσει τη θέση της, για το ποιος θα έχει την ευθύνη εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου και με ποιο θεσμικό πλαίσιο.

Με βάση όσα αναφέρονται στο άρθρο 2 και ειδικά στις παραγράφους αα, ββ, γγ, δημιουργείται ένα συνονθύλευμα υπηρεσιών δημοσίου, ιδιωτικού και νομαρχιακού συγκοινωνιακού έργου, με αμφίβολη ποιότητας αποτελέσματα.

Σε αυτό το σχέδιο νόμου πουθενά δεν αναφέρονται πολιτικές σχεδιασμού για ειδικές κατηγορίες πολιτών, όπως είναι τα άτομα με ειδικές ανάγκες, οι ηλικιωμένοι, οι έγκυες γυναίκες κλπ.

Ο Συνασπισμός υποστηρίζει ότι στη ζωή μας πρέπει να μπουν και αυτές οι πολιτικές και ιδιαίτερα στους οργανισμούς κοινής ωφέλειας πρέπει να αναφέρονται ρητά. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς και αυτά που υπάρχουν και αυτά που πρόκειται να αγοραστούν, πρέπει να δίνουν προϋποθέσεις πρόσβασης σ' αυτές τις κατηγορίες πολιτών.

Τελειώνοντας για μία ακόμα φορά, να αναφέρω το γεγονός ότι τα Υπουργεία δεν συνεργάζονται μεταξύ τους.

Στο άρθρο 6 παράγραφος 11 καταργούνται τα προεδρικά διατάγματα 74/91 και 1049/95, με τα οποία εγκρίνεται η πολεοδομική μελέτη της περιοχής Ελαιώνα. Καταργούνται στο μέρος που αφορούν τα αμαξοστάσια του ΟΑΣΑ και της ΕΘΕΛ.

Επιμένετε, κύριε Υπουργέ, και όλοι οι κάτοικοι έχουν ξεσηκωθεί και διαμαρτύρονται και φθάνουν στο γραφείο σας για να κάνουν τη διαμαρτυρία τους, αφού υποβαθμίσετε τη μείζονα περιοχή του Ελαιώνα και των περιοχών Βοτανικού, Ρουφ, Προφήτη Δανιήλ.

Επίσης, δεν έχει ληφθεί κανένα μέτρο μέχρι σήμερα για τη μετεγκατάσταση των δραστηριοτήτων που είναι ρυπογόνες και οχλούσες. Είναι γνωστό άλλωστε ότι ο Συνασπισμός έχει ασχοληθεί με το θέμα αυτό, καταθέτοντας τις προτάσεις του στα αρμόδια Υπουργεία.

Ο Συνασπισμός υποστηρίζει ότι σήμερα επιβάλλεται ο περιορισμός της υπερβολικής χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου με την παράλληλη ανάπτυξη των μαζικών μέσων μεταφοράς, με δημόσιο χαρακτήρα.

Υποστηρίζουμε ότι ο κοινωνικός χαρακτήρας των αστικών συγκοινωνιών κατοχυρώνεται μέσα από την πολιτική κομίστρου, όπου ο χρήστης πρέπει να πληρώνει μέρος της τιμής του εισιτηρίου. Αυτό, παράλληλα με τη διασφάλιση της ποιότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς λειτουργεί ανταγωνιστικά σε σχέση με τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Ο Συνασπισμός υποστηρίζει ότι η αποκέντρωση των αστικών συγκοινωνιών σε επίπεδο Τοπικής και Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης είναι αναγκαίος στόχος, υπό προϋποθέσεις.

Σήμερα οι νομαρχίες και οι δήμοι δεν διαθέτουν τους πόρους, την εμπειρία και το εξειδικευμένο προσωπικό για να μπορούν να παρέχουν συγκοινωνιακό έργο, μπορούν όμως να αποκτήσουν. Και σ' αυτό μπορεί πράγματι ο ΟΑΣΑ να παίξει επιτελικό ρόλο.

Θα πρέπει επίσης να διασφαλιστεί ότι η αποκέντρωση του συγκοινωνιακού έργου δεν θα υπερβαίνει την πολιτική κομίστρου που εφαρμόζεται από τον ΟΑΣΑ και τους ΕΦΣΕ. Για παράδειγμα και με τις προϋποθέσεις που θέσαμε, η Τοπική Αυτοδιοίκηση μπορεί να αναλάβει πιλοτικά προγράμματα παροχής συγκοινωνιακού έργου ενδοδημοτικής επικοινωνίας και μεταφοράς. Αυτό σε κάποιες περιπτώσεις δήμων ήδη γίνεται. Παράλληλα σε νομαρχιακό επίπεδο μπορούν να αποκεντρωθούν υπηρεσίες συγκοινωνιακού έργου μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων, όπως το λεκανοπέδιο Αττικής και η Θεσσαλονίκη, αλλά και υπηρεσίες που έχουν σχέση με την επικοινωνία πόλεων εντός του ίδιου νομού. Μαζί με την

πολιτική κομίστρου αυτό θα λειτουργήσει θετικά για την ανάπτυξη της περιφέρειας.

Η Κυβέρνηση όμως μπροστά στους στόχους της ΟΝΕ αγνοεί τις αναπτυξιακές ανάγκες της χώρας. Και ξέρουμε πόσο σε ένα τόσο σύγχρονο κόσμο οι μεταφορές και οι συγκοινωνίες μπορούν να παίξουν σημαντικό ρόλο όχι μόνο στην επικοινωνία και την ανταλλαγή λαών και πληθυσμών, αλλά και στην οικονομική ανάπτυξη, ενισχύοντας την αγορά και δημιουργώντας νέες θέσεις απασχόλησης.

Τελειώνοντας, θέλω να αναφερθώ στο άρθρο 7, παράγραφος 3, που αφορά τους εργαζόμενους. Λέτε, ότι θα εκδοθεί προεδρικό διάταγμα που θα προβλέπει τη συγχώνευση των εταιρειών, χωρίς να προβλέπετε όμως -όπως οφείλετε- τη διασφάλιση του προσωπικού του ΗΣΑΠ.

Παρακαλώ πολύ να μας ενημερώσετε για τις προθέσεις σας.

'Όλοι σε αυτήν την Αίθουσα γνωρίζουμε ότι υπάρχει νομοθεσία που ορίζει τις υποχρεώσεις του διάδοχου εργοδότη.

Στην παράγραφο 4, άλλη προκλητική συμπεριφορά εις βάρος του προσωπικού του ΗΣΑΠ, το σχέδιο νόμου ομιλεί περί μεταφοράς και όχι περί απόστασης.

'Όταν, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, μιλάμε περί μεταφοράς, χάνουν όλα τα εργασιακά τους δικαιώματα και δεν κατοχυρώνουν τίποτε.

Θα μας ενημερώσετε και θα μας πείτε ποιες είναι οι προθέσεις σας σε αυτά τα προεδρικά διατάγματα και απέναντι στους εργαζόμενους.

Στα άρθρα ο Συνασπισμός θα προτείνει αναλυτικά και θα καταθέσει τις προτάσεις του.

Ο Συνασπισμός καταψηφίζει το παρόν νομοσχέδιο, γιατί θεωρεί ότι είναι ένα νομοσχέδιο που δεν λύνει κανένα πρόβλημα κυκλοφοριακού και κοινωνικοπολιτικού έργου της Αττικής, αντίθετα είναι ένα πρόσχημα για να κατακρεουργήσει για μία ακόμα φορά τις εργασιακές θέσεις και να φέρει αντιμέτωπό του το κράτος, την Κυβέρνηση με τους εργαζόμενους.

Ευχαριστώ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για ακόμα μία φορά στο ελληνικό Κοινοβούλιο βρίσκομαι αντιμέτωπος με ένα σοβαρό δίλημμα, το οποίο με ακολουθεί καιρό τώρα, ακόμα και αν ένας εκ των συναδέλφων Βουλευτών της Αντιπολίτευσης είχε να προτείνει κάτι στην Κυβέρνηση με στοιχεία τέτοια που να είναι αδιάσειστα, αν αυτή η πρόταση θα γινόταν αποδεκτή ή όχι. Μέχρι τώρα δεν το έχω δει. Και αυτή η επωδός, αυτός ο καμβάς της αναφοράς μου -αν θέλετε- θα συνεχίσει να διατυπώνεται όσο βρίσκομαι εδώ, γιατί πια είμαι απόλυτα βέβαιος για κάτι που πολλοί από τους συναδέλφους γενικότερα της Αντιπολίτευσης διαπίστωσαν και διατύπωσαν κατά τη διάρκεια της σημερινής συνεδρίασης, ότι δηλαδή πλειοψηφία έχετε, ό,τι θέλετε κάνετε.

Βέβαια, εμείς της Αντιπολίτευσης δεν συνηγορούμε σε αυτό και θα το έχετε διαπιστώσει. Προσπαθούμε στο μέτρο των δυνατοτήτων να αντιμετωπίσουμε την αλαζονεία και τον τρόπο με τον οποίο διαχειρίζεστε αυτό που ονομάζετε εξουσία. Είπα εξουσία και σκέφθηκα τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Και σήμερα έρχεται ένα νομοσχέδιο που ούτε λίγο ούτε πολύ αναφέρεται στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Αυτός ο τρόπος με τον οποίο συνοψίζουμε πολλές φορές έννοιες και εικόνες της νεοελληνικής καθημερινής ζωής και δραστηριότητας κατά τη γνώμη μου σηματοδοτεί και λέει πολλά. Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, μέσα μαζικής μεταφοράς. Από τότε που γεννήθηκαν τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης εδώ και δέκα χρόνια έχετε διαπιστώσει και εσείς πολλά να έχουν συμβεί όσον αφορά τον πολιτισμό, την πολιτική, την οικονομία στη νεοελληνική κοινωνία.

Αναρωτιέμαι με τον τρόπο που θέλετε μέσω του νομοσχεδίου που ούτως ή άλλως θα ψηφίσετε -ελπίζω να δεχθείτε κάποιες παρατηρήσεις, παρεμβάσεις και υποδείξεις μας στη συνέχεια, μια και ο λόγος γίνεται επί της αρχής-αν θα καταφέρετε άραγε να μεταφέρετε τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ιδιώτες, εσείς οι οποίοι

υποστηρίζετε, νοιάζεσθε και διαλαλείτε σε όποιους και όσους τόνους ότι ενδιαφέρεσθε για το κοινωνικό σύνολο και ότι ο χαρακτήρας των μέσων μαζικής μεταφοράς θα πρέπει να είναι κοινωνικός.

Επιτρέψτε μου, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, να αναρωτηθώ κάτι που το ξέρετε και εσείς, όσοι ακόμη ευτυχείτε ή δυστυχείτε να κυκλοφορείτε με μέσα μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα, μια και μιλάμε για τα αστικά κέντρα και η Αθήνα έχει τα τέσσερα εκατομμύρια περίπου των συμπατριωτών μας συγκεντρωμένα στο πάλαι ποτέ κλεινόν άστυ.

Τι συμβαίνει; Τι γίνεται; Έχετε μπει ποτέ σε λεωφορείο; Έχετε μετακινηθεί; Έχετε πάει από τη Νέα Ιωνία, από τους Αγίους Αναργύρους, τη Νέα Σμύρνη, τα Πατήσια, όπου αλλού θέλετε εσείς προς το κέντρο; Ή έχετε διανύσει το κέντρο μέσω των αστικών συγκοινωνιών; Το νομοσχέδιο αυτό λύνει το μέγα θέμα που είναι το κυκλοφοριακό; Τι θα κάνουμε γι' αυτό; Ποια είναι πολιτική βούληση του συνόλου των πολιτικών που βρίσκονται εν Βουλή; Δεν έχει σημασία που εσείς έχετε σήμερα την πλειοψηφία ή είστε Κυβέρνηση.

Τι θα γίνει με τους ανθρώπους που εργάζονται στα λεωφορεία, τους οδηγούς, οι οποίοι πολλές φορές εξ αιτίας των συνθηκών εργασίας γίνονται πιο δυσχερείς στη συμπεριφορά τους από τους ίδιους τους επιβάτες; Και δημιουργούνται ένα σωρό καθημερινά προβλήματα, γιατί ούτε ο ένας φταίει ούτε ο άλλος.

Σε ποια πόλη ζούμε; Σε μια πόλη που πια παρκάρουν αυτοκίνητα και στη δεξιά και στην αριστερή πλευρά και πολλές φορές είναι διπλό το παρκάρισμα και πολλές φορές οι οδηγοί των λεωφορείων δεν μπορούν να περάσουν. Αφήνω τις γωνίες και όλα όσα δεινά συμβαίνουν και τα βιώνουν καθημερινά και εκείνοι. Αποτέλεσμα είναι ότι εκνευρίζονται και εκείνοι και διαπράττουν και εκείνοι στη συνέχεια με τη σειρά τους "εγκλήματα" που διαπράττουν και οι οδηγοί των ιδιωτικών αυτοκινήτων.

Μέγα θέμα είναι το κυκλοφοριακό. Αναρωτιέμαι, το κυκλοφοριακό ρυθμίζεται με το νομοσχέδιο που σήμερα καλούμεθα να αντιμετωπίσουμε να τοποθετηθούμε, να κρίνουμε ή να συμφωνήσουμε; Η γνώμη μας είναι πως όχι.

Ένα άλλο μεγάλο θέμα, επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, να σας πω και θα το έχετε αντιμετωπίσει ήδη, όπως και ο ελληνικός λαός -εσείς με άλλο τρόπο, ο ελληνικός λαός με άλλο τρόπο- είναι αυτό που ονομάζουμε συνδικαλιστικό δικαίωμα, το οποίο έχουν όλοι οι εργαζόμενοι στην πατρίδα και το υπερασπιζόμαστε ασμένως και δεν υπάρχει περί αυτού η παραμικρή αμφιβολία. Αλλά θα πρέπει -και θα μου επιτρέψουν οι κύριοι που εργάζονται στη δημόσια συγκοινωνία- να τους πω ότι άλλο πράγμα είναι δικαίωμα και άλλο πράγμα είναι κατάχρηση δικαιώματος. Γιατί και εκείνοι και εμείς απευθυνόμαστε στον ελληνικό λαό και αυτόν πρέπει να υπηρετούμε και γι' αυτόν πρέπει να νοιάζομαστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Βάλτε ορισμένα όρια, ποια είναι η κατάχρηση και το ποιο είναι το δικαίωμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Παρακαλώ, μη διακόπτετε, κύριε συνάδελφε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Θα μου επιτρέψετε αγαπητέ, κύριε συνάδελφε, να σας πω ότι είναι ιστορικά ζητούμενο πού είναι τα όρια του δικαιώματος και πού βρίσκεται η κατάχρηση του δικαιώματος. Απαντά καθημερινά, όμως, η κοινωνία με τη συμπεριφορά της. Και σε αυτό δεν θα διαφωνήσετε.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Οι συσχετισμοί δύναμης στην κοινωνία, τα καθορίζουν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Εμείς είμαστε, κύριε συνάδελφε, τα παιδιά μας, οι γυναίκες μας, οι πατεράδες μας, τα εγγόνια μας κλπ. Εμείς καθορίζουμε πολλές φορές και τα όρια και έχουμε και εμείς ευθύνη, όπως έχουν και οι εργαζόμενοι στις αστικές συγκοινωνίες, όπως την ίδια ευθύνη έχει και ο κύριος Υπουργός που βρίσκεται εδώ και φέρνει το νομοσχέδιο αυτό με το οποίο ενδεχομένως εμείς διαφωνούμε. Αλλά είναι άλλο ζήτημα αυτό, αγγίζει και τα όρια λιγάκι αν θέλετε, μιας φιλοσοφικής προσέγγισης, που δεν είναι της ώρας.

Επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, να σας πω κάτι, το οποίο

υιοθετώ απολύτως. Το έγγραφο με την υπογραφή των ανθρώπων που εργάζονται στα ΗΛΠΑΠ, δια του προέδρου τους του κ. Λαμπρόπουλου και του κ. Ακτύπη, ήλθε στο γραφείο μου με ημερομηνία 11-11-98. Αναφέρεται και σε μένα, υποθέτω και σε άλλους συναδέλφους, σαν Βουλή.

Τι λέει αυτό; "Όπως γνωρίζετε η Κυβέρνηση μέσω του νομοθετήματος αυτού κατέθεσε το νομοσχέδιο για τις αστικές συγκοινωνίες. Η υπόσχεση από τον αρμόδιο Υπουργό και το διευθύνοντα σύμβουλο του ΗΛΠΑΠ ήταν, ότι θα προηγηθεί διάλογος για το νομοσχέδιο, για το γενικό κανονισμό προσωπικού". Πρέπει να σας ομολογήσω ότι δεν ξέρω ακριβώς ποιος είναι αυτός ο γενικός κανονισμός προσωπικού.

Οστόσο, όμως, αφού υπήρξε η υπόσχεση και η δέσμευση, αναρωτιέμαι γιατί δεν πραγματοποιήθηκε αυτή η συνάντηση και το καταγγέλλουν. Αυτό είναι ένα θέμα που σας το θέτω. Εγώ δεν μπορώ να απαντήσω. Ξέρετε ότι δεν ήλθαν σε μένα. Περιμένω την εξήγησή σας γιατί δεν συζητήσατε με τους εργαζόμενους.

Εκείνο που εισέπραξα κατά τη διάρκεια αυτής της συνομιλίας σήμερα είναι το εξής. Αντί ο λόγος για την πεμπτούσια του θέματος, που κατά τη γνώμη μας εν τέλει είναι η υποχρέωση της πολιτείας να εξυπηρετεί τους εργαζόμενους, αλλά και τους πάσχοντες συμπολίτες και συμπατριώτες μας, εμείς ασχολούμεθα περισσότερο με το ποιος θα διαχειριστεί τη μεγάλη πίτα των απολαβών, γιατί υπάρχει ένα μεγάλο οικονομικό όφελος σ' αυτήν την υπόθεση.

Ποιες είναι οι απολαβές αυτές; Πώς μπορεί η Κυβέρνηση με μία απόφαση που παίρνει η Βουλή να συντρέχει στην αγωνία των πολιτών της χώρας για να έχουν δημόσιες συγκοινωνίες και να χαρίζει, να διαγράφει χρέη ενός τρισεκατομμυρίου δραχμών; Δεν έχουμε αντίρρηση να το κάνετε αυτό, όπως αντιλαμβάνεσθε. Εμείς πιστεύουμε ότι ήταν και πρέπει να είναι δημόσιος ο χαρακτήρας των συγκοινωνιών. Και αυτή είναι η ιδεολογική διαφορά που έχουμε με τη Νέα Δημοκρατία. Αλλά στο ερώτημα των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας ποιος είναι ο ακριβής αριθμός των χρημάτων και τι ακριβώς συμβαίνει επί του θέματος, συνυπογράφουμε και συνηγορούμε με την έννοια ότι θα πρέπει και εσείς να μας δώσετε κάποια απάντηση να ξέρουμε περί τίνος ακριβώς πρόκειται.

Θα μου επιτρέψετε, όμως, να συνεχίσω τη σκέψη σ' αυτά τα θέματα που έχω θέξει, αναρωτώμενος ποιες να είναι, άραγε, οι απολαβές αυτές που αφορούν γενικότερα τις αστικές συγκοινωνίες.

Το πρώτο, κατά τη γνώμη μας, είναι ότι από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας οι απολαβές αυτές που θα ήθελε να διαχειριστεί ή διαχειρίστηκε σε ένα σύντομο χρονικό διάστημα κατά το παρελθόν που κράτησε τρία χρόνια, εξυπηρετούν τους ιδιοκτήτες, τα μέλη ή και τα στελέχη που ανήκουν στο χώρο της Νέας Δημοκρατίας. Τα παραδείγματα στο απώτερο και στο πρόσφατο παρελθόν είναι αρκετά. Να μην σας κουράσω με στοιχεία.

Το δεύτερο, όμως, αφορά και εσάς. Το σημερινό ΠΑΣΟΚ ενισχύει ή τακτοποιεί και με ένα τρόπο επιτρέπει να ασκούν εξουσία στο χώρο τα κομματικά του στελέχη. Και εκεί είναι που αναφέρεται ένα νέο μεγάλο πρόβλημα για το εάν και κατά πόσο δηλαδή τα συνδικαλιστικά κομματικά στελέχη είναι προέκταση της εξουσίας στο χώρο των εργαζόμενων ή όχι.

Αυτή είναι και η ευθύνη συνολικά των πολιτικών, όλων μας.

Θα πρέπει να αφήσουμε τη νεοελληνική κοινωνία ή να δημιουργήσουμε αυτές τις δυνατότητες, που θα αναδειχθεί και η δημιουργία, αλλά και η δυνατότητα των εργαζόμενων να μπορούν να υπερασπίζονται και τη θέση τους και την κοινωνική τους καταγωγή και το γεγονός ότι μπορούν και με δημόσιο χαρακτήρα κάποιες επιχειρηματικές δραστηριότητες της πολιτείας να αποδεικνύονται επικερδείς.

Ύστερα είναι ένα άλλο μεγάλο θέμα, το οποίο έχει προκύψει και αφορά την Ευρώπη. Έχω ακούσει και έχω καταγράψει, όπως και σεις και όλοι μας, την αγωνία και του κυρίου Πρωθυπουργού, αλλά και τη δική σας -σε ένα βαθμό δικαίως και δεν θα διαφωνήσουμε σ' αυτό- πόσο μεγάλη είναι η ανάγκη να μπορούμε, να περάσουμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αλλά δεν μπορώ να καταλάβω γιατί σ' αυτήν

την προσπάθεια αγνοείτε πολλές φορές και τα κοινωνικά στρώματα που έχουν ανάγκες. Και το λέω αυτό, γιατί η πραγματικότητα και η καθημερινότητα στο θέμα των αστικών συγκοινωνιών -θα το συνδέσω με την προσέγγισή μου αυτό- μου επιτρέπει να καταλάβω την ταλαιπωρία μέχρι σαδισμού των απλών ανθρώπων που ξεκινάνε ξημερώματα να πάνε στη δουλειά τους και να επιστρέψουν πάλι με το λεωφορείο. Δεν έχουν την πολυτέλεια που έχουμε εμείς να κινούμε ένα Ι.Χ., αν και αμφισβητείται πόσο είναι πια πολυτέλεια να κινείς ένα Ι.Χ. στην Αθήνα.

Με το σημερινό νομοσχέδιο προτείνεται ουσιαστικά μείωση των εργασιακών δικαιωμάτων και της δυνατότητας που έχουν οι εργαζόμενοι να παρέμβουν δημιουργικά με δημόσιο χαρακτήρα, σε αυτό που ονομάζουμε αστικές συγκοινωνίες.

Ξέρετε, κύριε Υπουργέ, επειδή έχει τύχει να έχω ταξιδέψει και να έχω γνωρίσει από πρώτο χέρι και άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, πρωτεύουσες και δήμους, σε πολλές από τις πόλεις της Ευρώπης ήδη υπάρχει δωρεάν διακίνηση επιβατών με αστικές συγκοινωνίες.

Επειδή νοιάζεστε για την Ευρώπη, αναρωτιέμαι πόσο έχει περάσει από τη σκέψη σας μία τέτοια λύση.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν έχει περάσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Δεν έχει περάσει.

Αυτό το λέω γιατί; Γιατί σίγουρα ένα τέτοιο κόστος θα επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό, είναι σαφές, αλλά μια και είσασε σοσιαλιστική Κυβέρνηση και το επιθυμείτε βαθιά, εγώ δεν έχω να διατυπώσω ενστάσεις και αντιρρήσεις γι' αυτό. Τα παραδείγματα είναι εκείνα που μου επιτρέπουν να αντιδικήσω μαζί σας ή όχι. Γιατί να μην υπάρξει μία τέτοια λύση, μία τέτοια διέξοδος;

Οι εργαζόμενοι, με την εμπειρία που έχουν, θα βοηθήσουν. Έχουν και εκείνοι όμως την ευθύνη, αυτό που θα υποσχεθούν να το πράξουν κιόλας. Και αυτό είναι επίσης δύσκολο, το ξέρω, αλλά είναι δική τους ιστορική ευθύνη και θα καταγραφεί. Αν δεν μπορούν και δεν θέλουν "ιδού η Ρόδος, ιδού και το πήδημα!" Να το επιχειρήσουν όλοι μαζί.

Ξέρετε κάτι; Πριν από μερικά χρόνια ο ελληνικός λαός ένιωσε ως μια μικρή ανακούφιση ή ως δείγμα καλής θέλησης της σοσιαλιστικής Κυβέρνησης, το γεγονός ότι η Κυβέρνηση του Ανδρέα Παπανδρέου -τότε ήταν Υπουργός Οικονομικών ο Αρχηγός μας, κ. Τσοβόλας- είχε δώσει εκείνο το δωρεάν εισιτήριο των τριών ωρών από τα ξημερώματα μέχρι κάποια ώρα της ημέρας. Αυτό γιατί καταργήθηκε; Και αφού συμφωνείτε για την κοινωνική σημασία της πράξεως και της πολιτικής απόφασης, γιατί δεν το επαναφέρετε; Είναι πολύ απλό.

Τελικώς, αν υπάρχει κοινωνικός χαρακτήρας στις αστικές συγκοινωνίες -και υπάρχει και εμείς είμαστε μαζί σας και συμφωνούμε σε όποια σημεία μπορείτε να προσεγγίσετε το θέμα, όπως το εκτιμούμε και εμείς και είτε μας το επιτρέψετε είτε όχι, έτσι συμβαίνει- θα σας βοηθήσουμε, μην έχετε την παραμικρή αμφιβολία γι' αυτό. Για όνομα του Θεού!

Εκείνο όμως, το οποίο αναλογίζομαι, είναι το ποιος πληρώνει εντέλει το δημόσιο χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών. Ο ελληνικός λαός δεν τα πληρώνει; Και είναι εκείνος ο οποίος τελικά εξυπηρετείται, όσον αφορά ένα συγκεκριμένο κοινωνικό στρώμα, των ανθρώπων του μόχθου και της καθημερινής αγωνίας.

Το ζήτημα, λοιπόν -κατά τη γνώμη μας- είναι αν το κόστος αυτό επενδύεται από το δημόσιο προϋπολογισμό εκεί που πρέπει και όπως πρέπει. Και σ' αυτό δεν πρόκειται να κάνουμε διαχωρισμό ανάμεσα στους εργαζόμενους και στους πολίτες που πρέπει να εξυπηρετηθούν, αλλά θα πρέπει -και δεν έχω κανένα πρόβλημα να το πω- να σκεφθούν και οι συνδικαλιστές εργαζόμενοι στις αστικές συγκοινωνίες, τις μεγάλες υποχρεώσεις που έχουν απέναντι στον ελληνικό λαό και όχι απέναντι στο κόμμα, το οποίο κόμμα, ούτε το δικό μας. Τι γίνεται, ποια είναι η συμπεριφορά τους, αν τηρούν τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, του Κ.Ο.Κ. δηλαδή, γιατί έχω διαπιστώσει πολλές φορές ότι δεν τηρούν τους κανόνες αυτούς, ότι κινδυνεύουν

κάποια παιδιά και οικογένειες με τον τρόπο που κάποιοι οδηγού συμπεριφέρονται κατά τη διάρκεια της μετακίνησης του λεωφορείου. Δεν με νοιάζει, κύριε Υπουργέ, εάν αυτό σημαίνει "μαύρο" στο Γιάννη, στο Γιώργιο, δεν ξέρω σε ποιον. Δεν με αφορά το θέμα.

Το θέμα ξεπερνά όλους μας. Όποια συμπεριφορά πρέπει να έχει ο απλός πολίτης, όποια συμπεριφορά πρέπει να έχει ο Βουλευτής που βρίσκεται εδώ, την ίδια συμπεριφορά και μεγαλύτερη, γιατί επιτελούν κοινωνική αποστολή και έργο, έχουν και όσοι εργάζονται στις αστικές συγκοινωνίες. Και αυτό πρέπει να το ακούσουν και να το καταλάβουν.

Θα είμαστε μαζί, χέρι-χέρι, όπως λέει και ένας φίλος εδώ, σε όποια διεκδίκησή τους που εκτιμούμε ότι είναι σωστή. Θα είμαστε όμως απέναντι σε όποια αντικοινωνική συμπεριφορά. Αυτά πρέπει να ξεκαθαρισθούν, για να ξέρουν και εκείνοι, για να ξέρουμε και εμείς, για να ξέρει και ο ελληνικός λαός για τι ακριβώς συζητάμε και πώς πρέπει να αντιμετωπίσουμε όποια θέματα αναφέρονται στα νομοσχέδια και υπάρχουν.

Κύριε Υπουργέ, επειδή έχει ακουσθεί η άποψή μας και στην επιτροπή, θέλω να σας πω ότι κατ' αρχάς καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Όμως, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι επιθυμία όλων των Βουλευτών, που είναι στο Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα, είναι να βρούμε τα σημεία εκείνα στην κατ' άρθρο συζήτηση, που μπορούμε να συναινέσουμε, να συμφωνήσουμε και να σας βοηθήσουμε. Έτσι ακριβώς θέλω να εισπράξετε και τη σημερινή παρέμβαση του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μαντέλης, έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Μήπως θα μπορούσε ο κύριος Υπουργός να μιλήσει λίγο αργότερα, για να ακουστούμε και μερικοί Βουλευτές;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας άκουσε ο κύριος Υπουργός. Νομίζω ότι η σιωπή του είναι πάρα πολύ φωναχτή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Είναι εκσυγχρονιστική τακτική!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, ήθελα να ξεκινήσω από ένα κείμενο, που δημοσιεύθηκε στις 20 Ιουλίου 1998. Εγώ δεν το πήρα στις 20 Ιουλίου, ήταν αρκετά αργότερα. Αυτό το κείμενο το είδα, όταν πλέον είχαμε διαμορφώσει και το νομοσχέδιο, το οποίο συζητάμε.

Το κείμενο αυτό έλεγε τα εξής: Ξεκίναγε με ένα βασικό πολιτικό μήνυμα, που έλεγε ότι υπάρχει ανάγκη για ριζοσπαστικές αλλαγές στην πολιτική των μεταφορών. Το πράσινο βιβλίο που προηγήθηκε, προχώρησε στην αναγνώριση του ότι χρειαζόμαστε να βελτιώσουμε τις δημόσιες συγκοινωνίες και να περιορίσουμε την εξάρτησή μας από το Ι.Χ. αυτοκίνητο.

Επιχειρήσεις, συνδικάτα, περιβαλλοντικές οργανώσεις και ιδιώτες σε όλη τη χώρα, που αναφέρεται το κείμενο, συμμερίζονται αυτήν την ανάλυση.

Η επόμενη παράγραφος λέει ότι για τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η ιδεολογία της ιδιωτικοποίησης, του ανταγωνισμού και της απορρύθμισης κυριάρχησε στην πολιτική των συγκοινωνιών. Οι προσφερόμενες από τα λεωφορεία υπηρεσίες υποβαθμίστηκαν, ενώ την ίδια στιγμή η κυκλοφοριακή κίνηση αυξήθηκε, με συνέπεια να έχουμε περισσότερη συμφόρηση, χειροτέρευση, μόλυνση του περιβάλλοντος. Χρειαζόμαστε περισσότερες δημόσιες συγκοινωνίες, που θα ενθαρρύνουν περισσότερο τον κόσμο να τις χρησιμοποιεί. Χρειαζόμαστε περισσότερους λεωφορειοδρόμους, που θα κάνουν τα λεωφορεία μας ταχύτερα και πιο αξιόπιστα.

Είναι η Λευκή Βίβλος, που εξέδωσε η Κυβέρνηση της Μεγάλης Βρετανίας στις 20 Ιουλίου 1998 και υπογράφεται από τον Τζον Πρέσκοτ, τον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης και Υπουργό Συγκοινωνιών.

Κάνω αυτήν την αναφορά, για να δείξω ότι σε όλα τα πράγματα δεν πρέπει να έχουμε ταμπού. Υπάρχουν πράγματα, που όταν τα εφαρμόσουμε σε μία περίπτωση, ίσως να χρειάζεται να ακολουθήσουμε άλλη λύση. Υπάρχουν πράγματα, που αν τα

εφαρμόσουμε σε άλλη περίπτωση, άλλη λύση αρμόζει. Τίποτε δεν είναι δόγμα. Τίποτε δεν είναι εξ' ορισμού δοσμένο. Πρέπει να κοιτάμε την ουσία των πραγμάτων. Και εδώ, στις αστικές συγκοινωνίες, προέχει κατ' εξοχήν το γενικότερο συμφέρον, το δημόσιο συμφέρον.

Και προέχει για δύο λόγους. Ο ένας λόγος, ο απλούστερος, είναι ακριβώς το γεγονός ότι τις αστικές συγκοινωνίες τις χρησιμοποιούν πολίτες, που συνήθως δεν έχουν άνεση εισοδηματική. Τις χρησιμοποιούν φοιτητές, έφηβοι, γέροντες, γερόντισσες, άτομα με ειδικές ανάγκες, άνθρωποι που υπολογίζουν το εισόδημα, το οποίο έχουν και το τακτοποιούν έτσι, ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στις καθημερινές τους ανάγκες.

Οι δημόσιες συγκοινωνίες, οι αστικές συγκοινωνίες, πρέπει να είναι προσιτές. Πρέπει να έχουν τιμή όσο μπορούμε χαμηλότερη.

Υπάρχει όμως και άλλος ένας λόγος όχι μόνο γι' αυτούς που χρησιμοποιούν τις συγκοινωνίες ή γι' αυτούς που θα έπρεπε να χρησιμοποιούν τις συγκοινωνίες, αλλά για το σύνολο των πολιτών μιας πόλης, μιας μεγάλης πόλης, μιας πόλης, όπως είναι η Αθήνα, που έχει μαζευτεί ο μισός πληθυσμός της χώρας σ' αυτήν τη μικρή έκταση, εκεί συμφέρεται όλους τους πολίτες και αφορά όλους τους πολίτες. Διότι η κατάσταση που υπάρχει -κατ' εξοχήν με το κυκλοφοριακό πρόβλημα, κατ' εξοχήν με τη συμφόρηση που υπάρχει- δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί με άλλο τρόπο παρά μόνο με έμφαση, με προτεραιότητα στις αστικές συγκοινωνίες.

Θεωρείται ότι τα Ι.Χ. που κυκλοφορούν στην Αθήνα καταναλίσκουν βενζίνη που ξεπερνάει το ένα τρισεκατομμύριο τριακόσια δισεκατομμύρια (1.300.000.000.000) δραχμές το χρόνο και αυτά είναι λεφτά που φεύγουν από την εθνική μας οικονομία. Για να αντιμετωπισθούν οι ρύποι που εκπέμπονται παίρνονται μέτρα και έχουμε ετήσια δαπάνη της τάξεως των σαράντα δισεκατομμυρίων (40.000.000.000) το χρόνο. Η καθυστέρηση που έχει ο πολίτης μπιτλιαρισμένος ανέρχεται στο 2% του ΑΕΠ, πεντακόσια δισεκατομμύρια (500.000.000.000) δραχμές. Μιλάμε για μεγάλα ποσά.

Κυκλοφορούν δεκαπέντε χιλιάδες ταξί, κύριοι συνάδελφοι, σε αυτό το μικρό κομμάτι που είναι από τους Αμπελοκήπους μέχρι την Ομόνοια ή λίγο παρακάτω, τα οποία, επειδή πηγαиноέρχονται πάνω-κάτω, ισοδυναμούν με πάνω από διακόσιες χιλιάδες αυτοκίνητα.

Υπάρχει ένας φαύλος κύκλος που όσο δεν δίνουμε τη σημασία που πρέπει στις αστικές συγκοινωνίες, τόσο περισσότερο τονώνεται το Ι.Χ. αυτοκίνητο, γιατί ο πολίτης αποκαρδιώνεται και χρησιμοποιεί το Ι.Χ. και τόσο χειροτερεύει το πρόβλημα, τόσο αποσπώνονται οι αστικές συγκοινωνίες και τόσο μεγαλώνει η συμφόρηση και το κυκλοφοριακό χάος. Πρέπει να σπάσουμε αυτόν το φαύλο κύκλο. Πρέπει να δώσουμε προτεραιότητες στις αστικές συγκοινωνίες και όλο αυτό το εξωτερικό κόστος, που το πληρώνει όλη η εθνική οικονομία, είναι πολύ μεγαλύτερο από εκείνο, το οποίο χρειάζεται να συνεισφέρουμε εμείς για να μπορέσουν να λειτουργήσουν σωστά οι αστικές συγκοινωνίες. Γι' αυτό έχουν χαρακτήρα που αρμόζει στην εξυπηρέτηση του γενικότερου συμφέροντος, του δημοσίου συμφέροντος και γι' αυτό πολύ σωστά χρησιμοποιούμε την έκφραση "δημόσιες συγκοινωνίες".

Αυτός είναι ο λόγος που παίρνουμε αυτήν τη θέση ευθύς εξ' αρχής. Αν ήταν κάτι άλλο, θα έπρεπε να το ξαναδούμε στην ουσία το πρόβλημα και να δούμε τι πραγματικά αρμόζει. Κι εδώ η απάντηση είναι σαφέστατη ότι αυτή τη λύση πρέπει να ακολουθήσουμε. Και στο νομοσχέδιο βέβαια δεν μπορούμε να λύσουμε το κυκλοφοριακό πρόβλημα, διότι είναι προφανές ότι με νόμους -δυστυχώς- δεν λύνονται τα προβλήματα που υπάρχουν σαράντα, πενήντα χρόνια σε αυτήν την πόλη. Δεν λύνονται με νομοσχέδια. Μακάρι να μπορούσαν να λυθούν, αλλά λαμβάνουμε τα όποια μέτρα μπορούμε στο πλαίσιο των δημοσίων συγκοινωνιών. Να έχουν προτεραιότητα, να μπορέσουμε να ευνοήσουμε στην κίνηση τα δημόσια μέσα μεταφοράς για να μπορέσουν να κινηθούν καλύτερα οι πολίτες και με τη θέλησή τους να τα προτιμήσουν.

Δίνουμε τη δυνατότητα να ελέγχεται καλύτερα η παράνομη

στάθμευση που αποτελεί μία πληγή για τις δημόσιες συγκοινωνίες. Πολλοί από εσάς θα έχετε δει το φαινόμενο ένα λεωφορείο να είναι κολλημένο σε μία στροφή και να μην μπορεί να πάει ούτε μπρος ούτε πίσω, γιατί εκεί είναι παράνομα σταθμευμένο ένα αυτοκίνητο.

Γνωρίζετε ακόμα ότι χρειάζεται να ληφθούν μέτρα για να χρησιμοποιήσουμε την ηλεκτρονική τεχνολογία, την τηλεματική στις συγκοινωνίες για να μπορέσουμε να αξιοποιήσουμε τις δυνατότητες που μας δίνει η τεχνολογία για να λύσουμε προβλήματα.

Το νομοσχέδιο έρχεται, λοιπόν, και δίνει τη δυνατότητα, δίνει τα δικαιώματα και τις αρμοδιότητες για να μπορούν να υλοποιηθούν. Και είναι ένας μεγάλος αγώνας πώς θα μπορέσουμε να ανατρέψουμε αυτήν την κατάσταση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της χώρας.

Υπάρχει ένα ζήτημα πώς οργανώνουμε τις αστικές συγκοινωνίες. Δύο συνταγές υπάρχουν:

'Η υπάρχει ένα ενιαίο σχήμα που μαζεύει όλους μέσα, αλλά αυτό είναι ένας γιγαντισμός και πρέπει προφανώς οι φορείς που θα κληθούν να αποτελέσουν το ενιαίο σχήμα να μπορούν να συγκλίνουν στις λειτουργίες, να συγκλίνουν στα μεταφορικά μέσα, να συγκλίνουν στις εργασιακές σχέσεις, να συγκλίνουν στις μισθοδοσίες, να συγκλίνουν σε χίλια δύο πράγματα. Αν δεν υπάρχει αυτή η σύγκλιση, ένα ενιαίο σχήμα θα είναι εύθραυστο και χωρίς αποτέλεσμα.

Υπάρχει η δεύτερη συνταγή που χρησιμοποιείται σε όλο τον κόσμο. Το σύστημα των αστικών συγκοινωνιών, που το σύνολο των δημοσίων μέσων μεταφοράς υπάγονται κάτω από έναν ενιαίο σχεδιασμό, έναν ενιαίο συντονισμό, ένα ενιαίο έλεγχο.

Αυτός ο συντονιστής, ο ενιαίος σχεδιαστής ρυθμίζει έτσι τις σχέσεις, ώστε τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα μέσα των δημοσίων συγκοινωνιών να λειτουργούν συμπληρωματικά το ένα προς το άλλο, όχι ανταγωνιστικά, ώστε ο πολίτης να μπορεί να κάνει τον καλύτερο συνδυασμό με την καλύτερη τιμή, με το προστιότερο εισιτήριο, για να φθάσει στον προορισμό του, για να φθάσει στο σπίτι του ή τη δουλειά του.

Αυτήν την επιλογή έχουμε με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Είναι η πλέον σύγχρονη και έχει τα εξής πλεονεκτήματα.

Πρώτα απ' όλα, το σύστημα αυτό δεν είναι ένα παγωμένο σύστημα που περιορίζεται μόνο στα μέσα δημοσίων συγκοινωνιών που υπάρχουν σήμερα. Οποιοδήποτε μέσο δημοσίων συγκοινωνιών μπει στην πρωτεύουσα θα υπάγεται σ'αυτόν τον ενιαίο συντονισμό. Αν είχαμε ένα ενιαίο σχήμα δεν θα μπορούσε να γίνει.

Παραδείγματος χάριν, όσον αφορά το "ΑΤΤΙΚΟ-ΜΕΤΡΟ", προβλέπουμε ειδική διάταξη, ότι θα ενταχθεί στο σύστημα των αστικών συγκοινωνιών και εντός έξι μηνών θα πρέπει να φέρει το σχέδιο λειτουργίας του. Το σχέδιο λειτουργίας του, σύμφωνα με την εντολή που εσείς θα ψηφίσετε, ψηφίζοντας το νομοσχέδιο, πρέπει να κατευθύνεται κάτω απ'αυτόν τον ενιαίο συντονισμό και μάλιστα, με την προοπτική συγχώνευσης με τον ΗΣΑΠ. Θα μπει και αυτό κάτω από τον ενιαίο συντονισμό.

Και όχι μόνο αυτό, αλλά ο ενιαίος αυτός σχεδιασμός επεκτείνεται και στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Μέχρι σήμερα, όπως ξέρετε, η Τοπική Αυτοδιοίκηση δεν έχει δικαίωμα να ασκεί συγκοινωνίες. Σήμερα με το νόμο αυτό δίνουμε το δικαίωμα να ασκεί συγκοινωνίες ενδοδημοτικές ή επικοινωνίες των δήμων μεταξύ τους, για να έρθει να πλαισιώσει το όλο σύστημα. Γι'αυτό η δημόσια αυτή συγκοινωνία κάνει ένα πρόγραμμα, το οποίο ελέγχει ο ΟΑΣΑ, για να συντονίζεται με τις υπόλοιπες αστικές συγκοινωνίες και ο ένας να βοηθά τον άλλο, ο ένας να συμπληρώνει τον άλλο.

Και κάνουμε και ένα βήμα ακόμα περισσότερο. Εμείς θέλουμε αυτό το σχήμα, αυτός ο ενιαίος συντονισμός και σχεδιασμός, όταν αποκτήσει τις εμπειρίες, όταν αποδείξει στην πράξη ότι μπορεί να σταθεί, να επεκταθεί περισσότερο. Θα πρέπει σε ένα βάθος χρόνου μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες ή στους Ολυμπιακούς Αγώνες να υπάρχει ένας συντονιστής των συγκοινωνιών και μεταφορικών μέσων της πρωτεύουσας.

Αυτό έδειξαν και οι εμπειρίες των άλλων χωρών και ιδιαίτερα των πόλεων εκείνων που έκαναν πρόσφατα Ολυμπιακούς Αγώνες. Δημιούργησαν αυτόν το συντονιστή, ο οποίος καλύθυε όλα τα μέσα μεταφοράς και το ταξί ακόμα, και το Ι.Χ. κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων και το φορηγό ακόμα για να μπορούν όλα αυτά να συντονίζονται με τέτοιο τρόπο, ώστε να διευκολύνεται η διεξαγωγή των αγώνων και με το συντονισμό αυτό και με τα μέσα της τηλεματικής, που σήμερα είναι στη διάθεσή μας, να μπορούμε να έχουμε το μάζιμου αποτέλεσμα, ώστε η ολυμπιακή οικογένεια να μπορεί να εξυπηρετηθεί, όταν θα διπλασιαστεί εκείνες τις μέρες ο πληθυσμός της χώρας και όταν θα χρειάζεται οι αθλητές και όλοι όσοι ασχοληθούν με τους Ολυμπιακούς Αγώνες να κυκλοφορούν με ευχέρεια και χωρίς τλαιπωρία. Αυτό, λοιπόν, είναι το σύστημα οργάνωσης.

Έπρεπε, όμως, κύριοι συνάδελφοι, να λύσουμε και το οικονομικό πρόβλημα. Θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ περισσότερο σ'αυτό το σημείο. Από την πρώτη στιγμή της ίδρυσης των αστικών συγκοινωνιών το 1977 υπήρχε ένας νόμος, ο 588/77. Αυτός ρητά έλεγε ότι, εφόσον το κόμιστρο είναι σε χαμηλότερο επίπεδο του προσήκοντος, η πλήρης διαφορά καλύπτεται με επιχορήγηση από τον τακτικό προϋπολογισμό. Στη συνέχεια έλεγε "ή δια δανείων, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η νομισματική επιτροπή δεν επέτρεπε να γίνει μεγαλύτερο κόμιστρο και υπό την εγγύηση του ελληνικού κράτους". Αναλάμβανε το κράτος υποχρέωση, επειδή δεν μπορούσε να πληρώσει τη διαφορά να γίνεται ο μηχανισμός του δανείου, να υπάρχει η εγγύηση του κράτους και βέβαια, όταν το κράτος θα ερχόταν να πληρώσει το δάνειο -διότι ήταν γνωστό ότι δεν μπορούσαν από το 1977 οι αστικές συγκοινωνίες να πληρώσουν τη διαφορά- να καταπέσει η εγγύηση, να την πληρώσει και βέβαια να εκπληρωθεί η υποχρέωσή του για επιδότηση του εισιτηρίου.

Έκτοτε, μέχρι σήμερα η λειτουργία είναι η εξής: Καταπίπτει η εγγύηση, βεβαιώνεται το χρέος, το κράτος ξέρει ότι αυτό είναι στην υποχρέωσή του, δεν μπορεί να τα αναζητήσει, ούτε τα αναζητά, όμως συνεχίζει να υπάρχει στη λειτουργία, να υπάρχει στους ισολογισμούς, να επιβαρύνει χρηματοοικονομικά την επιχείρηση το ποσό αυτό της εγγύησης που κατέπεσε και επιπλέον να υπάρχει και η επιβάρυνση από πρόστιμα και προσαυξήσεις, που παλιότερα ήταν 3% το μήνα, τώρα είναι 2,5% το μήνα. Αντιλαμβάνεσθε πού έχουμε φθάσει.

Αυτή η ρύθμιση επανελήφθη το 1992 με το νόμο 2078, που είπε ότι τα τελικά χρέη θα τα αναλάβει το κράτος. Τότε έγινε εκείνη η μεταβολή σε σχέση με τις αστικές συγκοινωνίες και με το ΣΕΠ. Ούτε έκτοτε ανελήφθησαν από το κράτος. Δεν πρέπει κάποτε να αναληφθεί; Δεν πρέπει κάποια στιγμή το κράτος να πει κάτι, γι'αυτά που ανέλαβε από το 1977;

Όλοι ξέρουμε ότι αυτά δεν είναι πραγματικά, είναι λογιστικές εγγραφές και χρειάζεται να κινδυνολογούμε με τις λογιστικές εγγραφές; Δεν χρειάζεται να πούμε ότι αυτή είναι υποχρέωσή μας και να την τακτοποιήσουμε;

Αυτά τα χρέη, κύριοι συνάδελφοι, όπως ζήτησε η Αξιωματική Αντιπολίτευση, εγώ τα καταθέτω εδώ. Το σύνολο των χρεών αυτών, με τα σημειώματα που είναι εδώ καταγεγραμμένα, φθάνουν τα εννιακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (950.000.000.000) δραχμές περίπου. Από αυτά τα τετρακόσια ενενήντα δύο δισεκατομμύρια εννιακόσια ογδόντα τέσσερα εκατομμύρια, (492.984.000.000) δραχμές είναι τα χρέη της πρώην ΕΑΣ. Και τα υπόλοιπα βέβαια είναι μεταγενέστερα. Από τα εννιακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (950.000.000.000) δραχμές θα πρέπει να σας πω ότι τα διακόσια ενενήντα οκτώ δισεκατομμύρια (298.000.000.000) δραχμές είναι βεβαιωμένα κεφάλαια, τα τετρακόσια δεκαπέντε δισεκατομμύρια (415.000.000.000) δραχμές είναι τα πρόστιμα και οι προσαυξήσεις, αυτό το 2,5%. Δηλαδή το κράτος περίμενε πραγματικά να πάρει πρόστιμα; Είναι κανείς που ειλικρινά θα πει πως το κράτος περίμενε να πάρει πρόστιμα; Και βέβαια είναι και ένα υπόλοιπο ανεξόφλητο, είναι δάνεια τα οποία θα λήξουν που φθάνουν γύρω στα διακόσια τριάντα πέντε δισεκατομμύρια

(235.000.000.000) δραχμές.

Θέλω να καταθέσω αυτόν τον πίνακα για να τον έχετε υπόψη σας.

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

'Όμως, θα μου επιτρέψετε να κάνω μία παρατήρηση. Λέχθηκε ότι αυτά δεν τα έχουμε πει. 'Όμως θα δείτε στο νομοσχέδιο, στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους ότι αναφέρονται ρητά αυτά τα ποσά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: 'Όχι στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, στην εισηγητική έκθεση.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αναφέρονται ρητά αυτά τα ποσά, κύριοι συνάδελφοι, ένα προς ένα. Έχω εδώ το κείμενο που μας έχει μοιράσει η Βουλή, θα δείτε στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, στη σελίδα 46 που αναφέρει παράγραφο προς παράγραφο όλα τα ποσά. Επομένως, δεν υπάρχει καμία διάθεση και προφανώς και εμείς τα λέμε τώρα και τα έχουμε και στη διάθεσή σας, αλλά τα λέει και η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους.

Εδώ, κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να κάνω μία μικρή αναφορά στην περίπτωση των ΣΕΠ. Δεν το κάνω για να αναβιώσει μία κατάσταση η οποία ήταν δυσάρεστη. Έτσι εκτιμήθηκε τότε, ήρθε ο νομοθέτης, η Βουλή των Ελλήνων το 1994 το άλλαξε, ούτε θέλω να αναμοχλεύσω ολόκληρες ιστορίες, αλλά θέλω να πω το εξής:

'Όταν έγινε εκείνη η ρύθμιση εξασφαλίσθηκε το πώς θα λειτουργήσουν οι ΣΕΠ και μάλιστα δόθηκαν ειδικά κίνητρα. Θα πρέπει να σας πω ότι για κάθε λεωφορείο δόθηκε ένα σημαντικό χρηματικό ποσό. Δόθηκαν τα ανταλλακτικά χωρίς να πληρωθούν ποτέ αυτά και είναι μία εκκρεμότητα που υπάρχει μέχρι σήμερα και βέβαια μπήκε μία ρήτρα, η οποία καθόριζε, ότι θα πληρωνόταν σε κάθε εισιτήριο. Εβδομήντα πέντε (75) δραχμές ήταν το εισιτήριο -και ήταν μία σημαντική αύξηση με ό,τι ίσχυε μέχρι εκείνη την εποχή, καλώς έγινε με τις συνθήκες της εποχής η αύξηση- εβδομήντα πέντε (75) δραχμές και η επιδότηση του κράτους.

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

Αυτό, αν το δούμε με τα σημερινά δεδομένα, θα δούμε ότι το 1992 ή το 1993 ήταν εβδομήντα πέντε (75) δραχμές. Η σημερινή επιδότηση του κράτους, αν λάβουμε υπόψη μας πόσο είναι η εγγύηση που δίνουμε σήμερα εμείς το 1998 σε σχέση με τους επιβάτες, είναι γύρω στις σαράντα πέντε (45) δραχμές με σημερινές τιμές. Σημερινές τιμές σαράντα πέντε (45) εμείς, το 1992-1993 ήταν εβδομήντα πέντε (75) δραχμές. Με τις τιμές του 1997 ήταν εβδομήντα (70) δραχμές, το 1996 ήταν εξήντα επτά (67) δραχμές η επιδότηση, το 1994 που πρωτοιδρύθηκε ήταν εξήντα τέσσερις (64) δραχμές. Πάντοτε επιδοτούσαμε λιγότερο από ό,τι είχε επιδοτηθεί το 1992-1993 εκείνη η ρύθμιση. Και εκείνη η ρύθμιση είχε επιδοτηθεί έτσι, ώστε να παρέχει τη δυνατότητα κέρδους. Διότι αναμφίβολα εβδομήντα πέντε (75) δραχμές και εβδομήντα πέντε (75) δραχμές ήταν εκατόν πενήντα (150) δραχμές. Είχε μπει ένα ποσό εισιτηρίου που εξασφαλίζει το κόστος συν το κέρδος. Μία πολιτική που θα ήθελε να συμπιέσει και να έχει προσιτή τιμή, δεν θα μπορούσε να δίνει κέρδος. Εκείνη την εποχή η εκτίμηση είναι ότι το εισιτήριο του λειτουργικού κόστους της ΕΑΣ, κυμαινόταν από ογδόντα πέντε (85) δραχμές μέχρι εκατόν δεκαέξι (116) δραχμές. Και όμως είχε μπει εκατόν πενήντα (150) και εβδομήντα πέντε (75) δραχμές ήταν η επιδότηση. Έτσι μπορούσε και λειτουργούσε, όπως λειτουργούσε το σύστημα.

'Όμως υπήρχε και υπάρχει ένα σοβαρό ζήτημα, κύριοι συνάδελφοι. Για ποιο λόγο το 1977 κρατικοποιήθηκαν οι αστικές συγκοινωνίες; Για ποιο λόγο τα ΕΚΤΕΛ έγιναν κρατικά, έγινε τότε η ΕΑΣ; Ο λόγος ήταν ότι εκείνη την περίοδο, κύριοι συνάδελφοι, υπέκυπτε το κράτος σε έναν φοβερό εκβιασμό όλων εκείνων που είχαν τα λεωφορεία.

Εναν εκβιασμό που έλεγε, "ή δέχεσαι κράτος τις δικές μας ρυθμίσεις ή δεν υπάρχει συγκοινωνία στην Αθήνα". Και γι' αυτό η Κυβέρνηση τότε, για να λύσει το πρόβλημα καθόρισε οι συγκοινωνίες να είναι αστικές. Ένας πρόσθετος λόγος εδώ που χρειάζεται να έχουμε δημόσια μέσα μεταφοράς, για να μην υπόκειται το κράτος σε κανενός είδους εκβιασμό.

Η απορία μου δε είναι η εξής: Σωστά η Κυβέρνηση εκείνη την εποχή όταν τις ιδιωτικοποίησε, έδωσε κίνητρα, έδωσε και ποσά που έπρεπε να έχουν κέρδος. Αν μετά από δυο χρόνια θα έπρεπε να συμπιέσει, θα έπρεπε να περιορίσει αυτό το ποσό που έδινε, θα έπρεπε να περιορίσει και το κέρδος. Εγώ δεν πιστεύω ότι θα έμπαινε καν στην περίπτωση να πάει κάτω από το πραγματικό κόστος, να μειώσει το κέρδος. Και όλοι αυτοί που είχαν πάρει τα ιδιωτικά λεωφορεία, έτσι όπως τα είχαν πάρει -καλώς ή κακώς, οι παλαιότεροι θα το θυμούνται- δεν συμφωνούσαν τι θα έκαναν. Θα έπρεπε να εκβιάζεται το κράτος, θα έπρεπε να εκβιάζονται οι πολίτες;

Αυτή, λοιπόν, ήταν η πραγματικότητα, γι' αυτό ελήφθη η μέριμνα το 1994 και πάρθηκαν τα μέτρα που πάρθηκαν.

Εδώ θα μου επιτρέψετε να κάνω άλλη μια σύγκριση σε σχέση με τις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης φέτος θα τις επιδοτήσουμε εμείς από τον προϋπολογισμό που έχουμε. 'Όπως σας είπα προηγουμένως, όταν απαντούσα στον Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας, η επιχορήγηση που θα πάρει φέτος η ΕΘΕΛ είναι 15,5 δισεκατομμύρια. Σήμερα ο ΟΑΣΘ θα πάρει 22,5 δισεκατομμύρια. Ο ΟΑΣΘ εξυπηρετεί γύρω στα εκατόν δέκα εκατομμύρια επιβάτες και η ΕΘΕΛ εξυπηρετεί τριπλάσιους και πλέον επιβάτες. Πιστεύουμε ότι το 1998 θα ξεπεράσει τα τριακόσια ογδόντα πέντε εκατομμύρια. Αντιλαμβάνεσθε, λοιπόν, ποια είναι η διαφορά.

Αν θέλετε να σας αναφερω νούμερα, θα δείτε ότι το 1992-1993, τότε που η Νέα Δημοκρατία έδινε εβδομήντα πέντε δραχμές το εισιτήριο -και πάλι αυτό δεν το κακίζω, γιατί ήταν μια πολιτική που οδηγούσε σε μια κατεύθυνση, ανεξάρτητα αν αυτό θα έφερνε σε αδιέξοδο- ο ΟΑΣΘ επιδοτείτο με εκατό δραχμές ανά επιβάτη. Σήμερα που εμείς δίνουμε σαράντα πέντε δραχμές περίπου ανά επιβάτη, ο ΟΑΣΘ παίρνει εκατόν εξήντα επτά δραχμές επιδότηση, ανά επιβάτη. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Δεν μπορούμε αυτό να μην το λάβουμε υπόψη μας.

Έχω εδώ μια σειρά από πίνακες που δείχνουν το κόστος λειτουργίας ανά επιβάτη. Το κόστος λειτουργίας ανά επιβάτη, έτσι όπως είναι σήμερα, για μεν την ΕΘΕΛ φθάνει γύρω στις εκατόν εξήντα δραχμές -αυτά όμως χωρίς τα χρηματοοικονομικά βάρη, χωρίς τους στόχους, χωρίς τις αυξήσεις- και το σύνολο των συγκοινωνιών αν βάλουμε ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ φθάνει τις εκατόν εβδομήντα δραχμές, αν το περιορίσουμε μόνο στο πραγματικό λειτουργικό κόστος.

Αν αυτήν την τιμή σήμερα τη συγκρίνουμε με το τι ίσχυε το 1983, -το κόστος ανά επιβάτη το 1983 ήταν είκοσι οκτώ δραχμές -και κάνουμε μια πραγματική εναγωγή μεταξύ 1983 και 1997, αποπληθωρίσουμε δηλαδή τα τιμολόγια, θα δούμε ότι το κόστος ανά επιβάτη σήμερα είναι για την ΕΘΕΛ είκοσι έξι δραχμές, για όλα δε τα μέσα ΗΛΣΑΠ και ΗΛΠΑΠ κλπ. είναι είκοσι οκτώ δραχμές. Εδώ δηλαδή, έχουμε μια πολύ σφικτή πολιτική, την οποία ασφαλώς πρέπει εμείς να προσέξουμε. Θα πρέπει εμείς να ενθαρρύνουμε τις αστικές συγκοινωνίες για να μπορέσουν να καλύψουν το λειτουργικό κόστος και να βάλουμε ένα μηχανισμό που να συμπιέσουμε συνέχεια το λειτουργικό κόστος, αλλά όχι και να τις αφήνουμε ακάλυπτες.

Αυτές είναι ακριβώς οι προβλέψεις του νομοσχεδίου. Θα ήθελα δε να καταθέσω στα Πρακτικά τους δυο αυτούς πίνακες για να τους έχετε στη διάθεσή σας.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Μαντέλης καταθέτει για τα Πρακτικά τους δυο προαναφερθέντες πίνακες που έχουν ως εξής:

ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗ

ΕΤΟΣ	ΕΑΣ/ΕΘΕΛ			Σ. Α. Σ.		
	ΛΕΙΤ. ΔΑΠ (εκατομ.)	ΕΠΙΒΑΤΕΣ (εκατομ.)	ΚΟΣΤ/ΕΠΙΒ (δραχμές)	ΛΕΙΤ. ΔΑΠ (εκατομ.)	ΕΠΙΒΑΤΕΣ (εκατομ.)	ΚΟΣΤ/ΕΠΙΒ (δραχμές)
1983	11.972	427	28,04	17.292	617	28,03
1984	15.670	455	34,44	22.416	657	34,12
1985	19.249	487	39,53	27.800	697	39,89
1986	21.292	482	44,17	30.872	692	44,61
1987	22.132	480	46,11	32.629	698	46,75
1988	27.760	502	55,30	39.667	729	54,41
1989	29.598	505	58,61	44.584	737	60,49
1990	34.562	447	77,32	51.601	670	77,02
1991	36.817	431	85,42	55.594	654	85,01
* 1992		330			530	
* 1993		330			530	
1994	42.213	363	116,29	68.873	556	123,87
1995	50.512	384	131,54	82.185	585	140,49
1996	53.804	390	137,96	89.290	595	150,07
1997	61.394	385	159,46	99.410	585	169,93

* Για τα έτη 1992-1993, έτη λειτουργίας των Σ.Ε.Π., δεν υπάρχουν αξιόπιστα στοιχεία λειτουργικών δαπανών. Η επιβατική κίνηση εκπράται σε 330 εκατ. Επιβάτες.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗ ΣΕ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ 1983
(1983 = 100)

ΕΤΟΣ	ΕΑΣ/ΕΘΕΛ			Σ. Α. Σ.			ΠΛΗΘ. ΡΙΣΜΟΣ	ΑΠΟΠΛΗΘ. ΔΕΙΚΤΗΣ
	ΛΕΙΤ. ΔΑΠ (εκατομ.)	ΕΠΙΒΑΤΕΣ (εκατομ.)	ΚΟΣΤ/ΕΠΙΒ (δραχμές)	ΛΕΙΤ. ΔΑΠ (εκατομ.)	ΕΠΙΒΑΤΕΣ (εκατομ.)	ΚΟΣΤ/ΕΠΙΒ (δραχμές)		
1983	11.972	427	28,04	17.292	617	28,03	20,20	100,0
1984	13.224	455	29,06	14.592	657	22,21	18,50	118,5
1985	13.613	487	27,95	19.661	697	28,21	19,30	141,4
1986	13.408	482	27,82	19.441	692	28,09	23,00	158,8
1987	11.976	480	24,95	17.656	698	25,30	16,40	184,8
1988	13.232	502	26,36	18.907	729	25,94	13,50	209,8
1989	12.410	505	24,57	18.694	737	25,36	13,70	238,5
1990	12.034	447	26,92	17.967	670	26,82	20,40	287,2
1991	10.781	431	25,01	16.279	654	24,89	18,90	341,5
* 1992		330			530		15,80	395,4
* 1993		330			530		14,40	452,4
1994	8.422	363	23,20	13.742	556	24,72	10,80	501,2
1995	9.323	384	24,28	15.169	585	25,93	8,10	541,8
1996	9.238	390	23,69	15.331	595	25,77	7,50	582,4
1997	10.068	385	26,15	16.302	585	27,87	4,70	609,8

* Για τα έτη 1992-1993, έτη λειτουργίας των Σ.Ε.Π., δεν υπάρχουν αξιόπιστα στοιχεία λειτουργικών δαπανών. Η επιβατική κίνηση εκτιμάται σε 330 εκατ. Επιβάτες. ➤

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, πέρα απ' αυτά τα ζητήματα, υπάρχει και ένα θέμα ανάπτυξης. Για να υπάρξει ανάπτυξη που συνδυάζεται με το τι ποιότητα δίνει στον πολίτη, έχει να κάνει πρώτα απ' όλα με τα μέσα που χρησιμοποιείς. Δεν υπήρξε πρόβλεψη στο παρελθόν για την προμήθεια νέων λεωφορείων. Υπήρξε επί Νέας Δημοκρατίας, όταν έγινε με τη ΣΕΠ εκείνη η αλλαγή, αλλά έκτοτε δεν υπήρξε. Έπρεπε και αυτό να ρυθμιστεί.

Και αν ζητάγαμε αυτά να τα πληρώσουν οι αστικές συγκοινωνίες, ξέραμε ότι μιλάγαμε περί αδυνάτου πράγματος. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο κάναμε προγραμματικές συμφωνίες, τις οποίες ξέρετε, το 1997 και παραγγείλαμε επτακόσια πενήντα καινούρια λεωφορεία, εκατόν ενενήντα δυο τρόλεϊ -όλα καινούριας τεχνολογίας- και γύρω στα εκατόν είκοσι βαγόνια συρμών. Αυτό είναι ένα κόστος γύρω στα εκατόν τριάντα τέσσερα δισεκατομμύρια (134.000.000.000) δραχμές που με το νομοσχέδιο το αναλαμβάνει το κράτος. Όχι υπόσχεται ότι "θα", αλλά αναλαμβάνει το κράτος. Και έχουν γραφεί και στον κρατικό προϋπολογισμό. Και στους επόμενους κρατικούς προϋπολογισμούς θα υπάρχουν οι προβλέψεις, ώστε να γίνει αυτή η ανανέωση. Και χρειάζεται να γίνουν και βήματα βελτίωσης της ποιότητας σε πολλά από τα σημεία που αφορούν τον πολίτη. Ξέρουμε το πρόβλημα που έχει ο πολίτης, το ζούμε και το καταλαβαίνουμε. Αλλά πρέπει να δείξουμε κατανόηση όλοι μας και αντί να λέμε λόγια τα οποία είναι απλώς εμπρηστικά και δεν αντιμετωπίζουν το ζήτημα, πρέπει να κάνουμε και κάτι συγκεκριμένο. Γι' αυτό και ένα από τα μέτρα, είναι ακριβώς αυτή η δυνατότητα των νέων μέσων μεταφοράς που θα έλθουν να εμπλουτίσουν τα υπόλοιπα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Πέντε χρόνια δεν μας λέτε τι κάνατε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, έναντι όλων αυτών ζητήσαμε από τους εργαζόμενους να κάνουν θα έλεγα, κάποιες μικρές θυσίες για να συνεισφέρουν σ' αυτήν την προσπάθεια, διότι ρυθμίζουμε όλες αυτές τις οφειλές, όλα αυτά τα οποία φαίνονται μέχρι σήμερα, εξασφαλίζουμε την ανάπτυξη μ' αυτές τις σοβαρές προγραμματικές συμφωνίες, έχουμε αναλάβει μια σημαντική προσπάθεια, να αναβαθμιστεί η θέση τους και βέβαια, θα πρέπει και εκείνοι να συνεισφέρουν κάτι. Ό,τι ρυθμίσεις έχουν γίνει, είναι πέραν και πάνω απ' αυτά που προβλέπει η εργατική νομοθεσία. Δεν υπάρχει ούτε μια ρύθμιση η οποία να θίγει την εργατική νομοθεσία. Είναι όμως κάποια πράγματα απλά, τα οποία θα βοηθήσουν. Και θα σας πω ένα-δυο μικρά παραδείγματα.

Προβλέψαμε μια φορά την εβδομάδα -και όχι όλο το χρόνο- για τους κρίσιμους μήνες -το καλοκαίρι δεν χρειάζεται- το χειμώνα οι εργαζόμενοι να κάνουν διακεκομμένο ωράριο. Γιατί; Για να ενισχύσουμε τις ώρες αιχμής το πρωί και το μεσημέρι. Αυτή η απλή ρύθμιση που δεν νομίζω ότι καταστρέφει τα πράγματα -δεν νομίζω ότι ερχόμαστε εδώ πέρα να καταστρέψουμε τους εργαζόμενους ζητώντας μια φορά την εβδομάδα να προσφέρουμε- αυτή η ρύθμιση επαναλαμβάνω θα δώσει 10% βελτίωση έργου κατά τις ώρες αιχμής. Ζητήσαμε να δουλεύουν 7.45' ώρες την ημέρα. Το νόμιμο ωράριο είναι οκτώ ώρες. Εμείς είπαμε 7.45'. Και είπαμε και 15' λεπτά παράδοση και παραλαβή, που πάει στο οκτώωρο να το πληρώσουμε υπερωρία. Αλλά δεν μπορούμε να διατηρήσουμε μια κατάσταση που δουλεύεις λιγότερο και από τις 7.45' -π.χ. 7.30' ώρες όπου ενδεχόμενα μέσα σ' αυτό είναι και η παράδοση και η παραλαβή, είναι και τα διαλείμματα, είναι και όλα- διότι μειώνουμε το έργο. Και εδώ πέρα, πρέπει να έχουμε περισσότερο έργο. Πρέπει, δηλαδή, να δώσουμε όλοι μας και οι εργαζόμενοι περισσότερα για την αντιμετώπιση του προβλήματος, περισσότερα

μέτρα, περισσότερη οδήγηση, περισσότερα λεωφορεία στη διάθεση του πολίτη. Γι' αυτό ακριβώς έχουν γίνει αυτές οι ρυθμίσεις.

Υπάρχουν οι αργίες. Είναι γνωστό ότι στην Ελλάδα οι επίσημες αργίες είναι έξι. Είχαν περισσότερες, δεκαέξι. Τις περιορίσαμε στις δεκατέσσερις. Και ζητάμε βέβαια, εφόσον παίρνουν τη νόμιμη προσαύξηση που προβλέπει ο νόμος, να μην είναι και μεταφερόμενη και τούτο, για να εξοικονομήσουμε έργο, να εξοικονομήσουμε λεωφορεία στο δρόμο, να εξοικονομήσουμε περισσότερους οδηγούς που κινούνται μέσα στα πλαίσια της εργατικής νομοθεσίας και πάνω από τα πλαίσια που υπάρχουν για όλους τους άλλους εργαζόμενους, για όλες τις άλλες κατηγορίες των εργαζομένων.

Αυτά, κύριοι συνάδελφοι, είναι μια σειρά από παρατηρήσεις που ήθελα να κάνω για να τις έχετε υπόψη σας.

Απ' όλη αυτήν την προσπάθεια πιστεύουμε πρώτ' απ' όλα, ότι θα περιορίσουμε σημαντικά το κόστος της λειτουργίας. Όταν θα φύγει αυτό το χρηματοοικονομικό βάρος, θα έχουμε περιορίσει σημαντικά το κόστος λειτουργίας των συγκοινωνιών. Είναι μια προσπάθεια την οποία και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας ανέπτυξε, αλλά και το νομοσχέδιο περιγράφει, που δίνει τη δυνατότητα να ρυθμίζεται το εισιτήριο με τέτοιο τρόπο, ώστε να φαίνεται η κοινωνική αντιστάθμιση, η προσφορά η οποία γίνεται να είναι ορατή και συγκεκριμένη και να μην υπάρχει αυτή η κατάσταση μέσα από την οποία δημιουργούνται αβεβαιότητες.

Κάθε χρονιά θα είναι προσδιορισμένες οι δαπάνες από τα πριν, όπως είναι από το εγκεκριμένο σχέδιο, θα είναι προσδιορισμένη η μεταβολή των δαπανών, όπως είναι από το επιχειρησιακό σχέδιο, αλλά θα είναι προσδιορισμένη και η κίνηση των επιβατών.

Τη διαφορά που υπάρχει όταν κάνεις αναγωγή με το εισιτήριο, που θα θεωρεί η δημοσιονομική πολιτική της χώρας ότι είναι το επιθυμητό εισιτήριο -εμείς δεν θέλουμε να αυξήσουμε το εισιτήριο, πρέπει να έχουμε προσιτό εισιτήριο- να την καλύπτει τριμηνιαία το κράτος για να μπορούν και οι επιχειρήσεις αυτές να έχουν χρήματα να κινηθούν. Μάλιστα εάν έχει και μια ποινή, έχει και ένα βραβείο αυτή η διάταξη. Η ποινή είναι ότι εάν τυχόν οι επιχειρήσεις περάσουν τις δαπάνες τις οποίες έχουν, δεν πρόκειται να πάρουν παραπάνω χρήματα. Θα πρέπει να βρουν τρόπο την επόμενη χρονιά να συμπίσουν τις δαπάνες τους για να καλύψουν εκείνο που ξεπέρασαν την προηγούμενη χρονιά. Αν όμως, κύριοι συνάδελφοι, πετύχουν με τη σωστή πολιτική τους, με τη σωστή συμπεριφορά τους, με τη σωστή εικόνα, με τα σωστά δρομολόγια, να προσελκύσουν περισσότερους επιβάτες, αυτό τους το αφήνουμε σαν όφελος. Να το έχουν όφελος για να έχουν ένα κίνητρο να αυξήσουν την κίνηση, η οποία θα μου επιτρέψετε να πω, αρχίζει και φαίνεται αυξανόσα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχω στη διάθεσή μου, δηλαδή -τα έχω εδώ, θα σας τα δώσω- η κίνηση το 1992 κατ' εκτίμηση -γιατί δεν τα έχουμε ακριβώς- δεν ήταν τριακόσια δεκατέσσερα, τριακόσια δεκαπέντε εκατομμύρια επιβάτες, αλλά περίπου τριακόσια τριάντα με τριακόσια σαράντα εκατομμύρια επιβάτες. Παραπάνω ήταν. Το 1994 ήταν τριακόσια εξήντα τρία εκατομμύρια επιβάτες, το 1995 τριακόσια ογδόντα τέσσερα εκατομμύρια επιβάτες, το 1996 τριακόσια ενενήντα εκατομμύρια επιβάτες, το 1997 τριακόσια ογδόντα πέντε εκατομμύρια επιβάτες και το 1998 -δεν ξέρουμε ακόμα- θα κινηθεί περίπου σε αυτά τα μεγέθη.

Αυτό το νούμερο σας το καταθέτω για να το έχετε στη διάθεσή σας.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Μαντέλης καταθέτει για τα Πρακτικά τους προαναφερθέντες πίνακες, οι οποίοι έχουν ως εξής:

7

ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ
(εκατομ. οχηματοχιλιόμετρα)

ΕΤΟΣ	ΕΘΕΛ	ΗΛΠΑ Π	ΗΣΑΠ		ΣΥΝΟΛΟ
			ΤΡΑΙΝΟ	ΛΕΩΦΟΡ.	
1988	115.4	13.7	15.3	4.3	148.7
1989	114.2	13.4	15.3	4.1	147.0
1990	102.9	11.7	14.8	3.9	133.5
1991	94.2	10.6	15.3	3.6	123.7
1992	80 *	11.3	14.0	3.5	108.8
1993	90 *	10.9	14.1	3.5	116.5
1994	92	10.6	14.0	3.4	120.0
1995	95.7	11.4	15.2	3.4	125.7
1996	93.0	11.7	15.3	3.4	123.4
1997	91.0	11.9	15.2	3.4	121.5

* Εκτίμηση

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ (εκατομ. επιβάτες)

ΕΤΟΣ	ΕΘΕΛ	ΗΛΠΑΠ	ΗΣΑΠ		ΣΥΝΟΛΟ
			ΤΡΑΙΝΟ	ΛΕΩΦΟΡ.	
1983	427	86	84	20	617
1984	455	92	90	20	657
1985	487	96	94	20	697
1986	482	97	95	18	692
1987	480	108	91	19	698
1988	502	113	95	19	729
1989	505	109	104	19	737
1990	447	103	98	22	670
1991	431	91	107	25	654
1992	330*	90	91	19	530
1993	340*	90	91	19	540
1994	363	88	86	19	556
1995	384	92	90	19	585
1996	390	95	91	19	595
1997	385	90	92	18	585

* Εκτίμηση

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

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θα μου δώσετε λίγο χρόνο ακόμη, επειδή οι συνάδελφοι έθεσαν ορισμένα ερωτήματα.

Μίλησαν οι κύριοι συνάδελφοι για σπατάλες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Θα παρακαλούσα, όμως, πολύ σύντομα, κύριε Υπουργέ. Μονολεκτικές οι απαντήσεις.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ζήτησα πληροφορίες για το τι γίνεται με τα πετρέλαια, τι γίνεται με τα λάστιχα. Τα λάστιχα τα προμηθεύτηκαν με σύμβαση η οποία συνήφθη το 1997 από το Υπουργείο Ανάπτυξης, από το Ενιαίο Πρόγραμμα Προμηθειών. Δεν έχει καμία ανάμιξη η ΕΘΕΛ. Η προμήθεια γίνεται κατ' ευθείαν από την Επιτροπή Προμηθειών του Υπουργείου Ανάπτυξης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ποια εταιρεία είναι;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, σας το καταθέτω. Δεν νομίζω ότι έχει νόημα από του Βήματος της Βουλής να αναφέρομαι. Έχουν βγει κάποιες εταιρείες. Το καταθέτω και είναι στη διάθεσή σας.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Μαντέλης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης έχει γίνει προγραμματική σύμβαση και για την προμήθεια των πετρελαίων, η οποία έτυχε εγκρίσεως και από το Υπουργείο Ανάπτυξης, από την Επιτροπή του Προγράμματος Προμηθειών και από το Υπουργείο Μεταφορών, ώστε να υπάρχει πλήρης διαφάνεια. Έχει γίνει με διαγωνισμό και το έχω στη διάθεσή σας.

Θα ήθελα ακόμη να σας δώσω και τις εξής πληροφορίες: Σύμφωνα με τον ισολογισμό του 1997 από τα έξοδα οι αμοιβές και τα έξοδα του προσωπικού ανέρχονταν στα 49,5 δισεκατομμύρια δραχμές. Και μιλάω για την ΕΘΕΛ που τέθηκε το ερώτημα. Αναλώσιμα υλικά εκ των οποίων το μεγαλύτερο μέρος είναι τα καύσιμα, 6,4 δισεκατομμύρια δραχμές. Ανταλλακτικά, πάγια κλπ., 1,4 δισεκατομμύρια δραχμές. Αμοιβές τρίτων 1,2 δισεκατομμύρια δραχμές. Παροχές τρίτων 1,7 δισεκατομμύρια δραχμές. Αποσβέσεις, τόκοι -το πρόβλημα των γνωστών τόκων- 7,2 δισεκατομμύρια δραχμές. Αυτός είναι ο ισολογισμός ο δημοσιευμένος. Μπορείτε να τον δείτε. Είναι στη διάθεσή σας.

Την περίπτωση της ΣΕΛΑΜΟ, όπως σας έχω ενημερώσει, την έχω στείλει προσωπικά στον εισαγγελέα, αλλά πέραν τούτου και προηγούμενα οι διοικήσεις του ΟΑΣΑ είχαν στείλει τα πορίσματα που είχαν γίνει στον εισαγγελέα και όπως πληροφορούμαι έχει γίνει ήδη μια δίκη. Οι κατηγορίες είναι πολλές. Δεν υπάρχει θέμα ρύθμισης. Είναι υποχρεωμένοι αυτοί να καταβάλουν και να πληρώσουν αυτά τα οποία το δικαστήριο, η ελληνική δικαιοσύνη θα καταλογίσει.

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

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

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή μετά τον Υπουργό ειθίσαι να μιλούν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι ήθελα να κάνω μια πρόταση για να μιλήσουν οι Βουλευτές. Επειδή αύριο το πρωί έχουμε συνεδρίαση, θα πρότεινα να μιλήσουν οι συνάδελφοι, να διακόψουμε κατά τις 12.00'-12.30' και αύριο να συνεχίσουμε και να ψηφίσουμε επί της αρχής. Θα μου πείτε βέβαια για τη Διάσκεψη των Προέδρων ή θα ισχυριστείτε να τελειώσει σε μια ημέρα. Θέλω, όμως, να παρατηρήσω, κύριε Πρόεδρε, ότι είναι αδύνατον να τελειώσει σε μια μέρα η συζήτηση επί της αρχής, διότι είναι πέντε οι εισηγητές επί είκοσι λεπτά, εκατό λεπτά και τριάντα λεπτά ο Υπουργός, εκατόν τριάντα λεπτά και συνήθως οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι που ακολουθούν άλλοι πέντε επί είκοσι λεπτά, άλλα εκατό λεπτά, είναι περίπου διακόσια σαράντα λεπτά, δηλαδή τέσσερις ώρες.

Εάν, λοιπόν, υπολογίσουμε ότι αρχίζουμε στις 19.30' περίπου η

ώρα, στις δώδεκα περίπου η ώρα θα τελειώσουμε εμείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Μεϊμαράκη, να απευθύνεστε στο Προεδρείο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Στο Προεδρείο απευθύνομαι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Είναι κατανοητό αυτό το οποίο είπατε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Το ζητώ αυτό διότι αν επιμένετε στο να ψηφίσουμε σήμερα, θέλω να πάρω το λόγο. Αν συνεχίσουμε αύριο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Θα πάρετε το λόγο γιατί θα ψηφίσουμε σήμερα επί της αρχής.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Δηλαδή, θα τελειώσουμε σήμερα επί της αρχής;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ναι, θα τελειώσουμε σήμερα επί της αρχής.

Ορίστε, κύριε Μεϊμαράκη, έχετε το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Δεν το καταλαβαίνω αυτό, κύριε Πρόεδρε. Γιατί αυτή η επιμονή;

'Αλλωστε, επιτρέψτε μου, το πνεύμα του να μπει η τέταρτη συνεδρίαση και μάλιστα εμβόλιμη και από εμάς και από τα άλλα Κόμματα ήταν για να έχουμε άνεση χρόνου επί της αρχής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Μεϊμαράκη, μην "τρώτε" το χρόνο με τα διαδικαστικά.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.Κ.): Συμφωνούμε κι εμείς, κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Τσοβόλα, συμφωνείτε κι εσείς, αλλά...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.Κ.): Συμφωνούμε για να μιλήσουν απόψε οι Βουλευτές, να συνεχιστεί αύριο το πρωί η συζήτηση επί της αρχής και να μιλήσουμε αύριο εμείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κύριε Μεϊμαράκη, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Οι Βουλευτές δεν θα μιλήσουν, κύριε Πρόεδρε;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αυτό που θέλω να καταλάβω, κύριε Πρόεδρε, είναι την Κυβέρνηση και το Προεδρείο. Για ένα θέμα για το οποίο ουσιαστικά θα έπρεπε να υπάρχει συναίνεση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Μεϊμαράκη, σας δίνω ως χρόνο είκοσι λεπτά, τα οποία δεν δικαιούσθε, γιατί πρωτολόγησε ο κύριος Καραμανλής. Συνεχίστε και μην "τρώτε" το χρόνο σας στα διαδικαστικά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ επισημαίνω ότι για ένα θέμα, στο οποίο ουσιαστικά η Κυβέρνηση θα έπρεπε να επιδιώκει τη συναίνεση και τη συνεργασία, για να κουβεντιάσουμε και να βρούμε μία κατάληξη, η Κυβέρνηση έχει μια αλαζονεία περιέργη τουλάχιστον, ανεξήγητη. Δεν μπορώ να την κατανοήσω. Γιατί σήμερα ο κύριος Υπουργός, που μόλις τελείωσε την ομιλία του, μας έδωσε κάποια στοιχεία, τα οποία του τα ζητούσαμε από την επιτροπή και αφήνει εκτεθειμένους τους προέδρους και τους διευθύνοντες συμβούλους των τριών οργανισμών και του ΟΑΣΑ, μην απαντώντας στο πόσο τελικά είναι οι προμήθειες για το κάθε συγκεκριμένο, για το οποίο τον ρωτήσαμε. Μας λέει για ανακρίβειες και ψέματα -κι εγώ, κύριε Υπουργέ, πετάχτηκα από κάτω- ότι η σελίδα 46 στο κείμενο τα αναφέρει. 'Ε, δεν τα αναφέρει. Λέει "ακαθόριστη δαπάνη". Δεν ξέρω ποιος σύμβουλός σας σας το έδωσε, αλλά όποιος σας το έδωσε, τραβήξτε του το αυτί. Ορίστε, η σελίδα 46. Πείτε μας, πού το αναφέρει.

Επίσης, κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να σας πω, για να μην παραπλανούμε το Σώμα, ότι κατά τον πίνακα που κατέθεσε ο κύριος Υπουργός, τα εννιακόσια σαράντα επτά δισεκατομμύρια (947.000.000.000) δραχμές χρέη, αυτό εμπεριέχεται στην εισηγητική έκθεση. Δεν περιέχεται, όμως, ούτε στο νόμο ούτε

στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Και αυτό, ακριβώς γιατί δεν είναι τόσα, κύριε Υπουργέ. Όπως έγινε και με την Ολυμπιακή. Και αντί να βάλετε μυαλό και να φωνάζετε στους συμβούλους σας τότε, σήμερα πάλι επικαλείσθε τα όσα σας λένουν οι σύμβουλοί σας. Και έχω εδώ την εισηγητική έκθεση.

Και θα σας παρακαλέσω πολύ, κύριε Πρόεδρε, να πάρει θέση το Προεδρείο. Σύμφωνα με τον Κανονισμό και με το σχετικό άρθρο του Συντάγματος, το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους συνοδεύει με έκθεση το νομοσχέδιο, όχι για να μας λέει, ότι είναι ακαθόριστη η δαπάνη -γιατί τότε δεν έχει νόημα να πάει στο Γενικό Λογιστήριο- αλλά για να μας λέει πόση ακριβώς είναι η δαπάνη. Και αυτό, κύριε Πρόεδρε, το ορίζει, επαναλαμβάνω, και το Σύνταγμα. Δεν το ορίζει μόνο ο Κανονισμός της Βουλής, ούτε ο κύριος Υπουργός.

Κύριε Υπουργέ, σας διαβάζω από την σελίδα 46 της εισηγητικής έκθεσης την οποία μας δώσατε, όπου λέει:

"Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα. Επί του τακτικού προϋπολογισμού ετήσια δαπάνη ακαθόριστη από την αντισταθμιστική καταβολή, την καταβολή του ΟΑΣΑ, τη μεταφορά στο δημόσιο πλεονάζοντος προσωπικού."

Στο 4: "Ενδεχόμενη δαπάνη ακαθόριστη από τυχόν μελλοντικές καταπτώσεις εγγυήσεων."

Στο 8: "Απώλεια εσόδων ακαθόριστη από τις χορηγούμενες φορολογικές και δασμολογικές απαλλαγές."

Στο 9: "Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων ακαθόριστη."

Δεκαοκτώ σημεία, κύριοι συνάδελφοι, για να δείτε τι θα ψηφίσουμε και τι διαγραφές γίνονται, που είναι ακαθόριστες οι δαπάνες.

Ε, είναι κακό, κύριε Υπουργέ, να ζητάμε να μας καθορίσετε τις δαπάνες; Είναι στείρα αντιπολίτευση να λέμε, πόσα τελικά χαρίζετε;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μου επιτρέπεται μία διακοπή;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Ναι, επιτρέπω τη διακοπή, αλλά παρακαλώ να μου κρατήσει το χρόνο ο κύριος Πρόεδρος.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Νομίζω ότι δεν πρέπει να υπάρχει παρεξήγηση επί του θέματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κανονικά, δεν θα πρέπει να δεχθείτε τη διακοπή.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Γιατί να μην τη δεχθώ, κύριε Πρόεδρε; Αφού τη ζητάω από την ημέρα που αρχίσαμε τη συζήτηση. Να μην ξέρουμε, δηλαδή...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Βάσει του Κανονισμού δεν δικαιούται να σας διακόπτε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μα, δεν έχει απαντήσει από την ημέρα που ξεκινήσαμε, κύριε Πρόεδρε. Έλεος!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, δείτε στη σελίδα 46, παράγραφος 2, γιατί διαβάσατε την παράγραφο 1. "Δαπάνη ύψους τριάντα επτά δισεκατομμυρίων εννιακοσίων εβδομήντα οκτώ εκατομμυρίων (37.978.000.000). Η παράγραφος 3 λέει: "Δαπάνη ύψους εκατόν εννενήντα επτά δισεκατομμυρίων πεντακοσίων σαράντα εκατομμυρίων (197.540.000.000)." Η παράγραφος 5 λέει: "Απώλεια εσόδων εξακοσίων ενός δισεκατομμυρίων (601.000.000.000)..."

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μα, γιατί πάτε εκεί, κύριε Υπουργέ;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μα, αυτά είναι, που σας λέω.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, αυτά που μου λέτε, ούτε ένα τρισεκατομμύριο δεν φτάνουν.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Παράγραφος 6: "Απώλεια εσόδων ύψους εκατόν δεκαέξι δισεκατομμυρίων τριακόσια πενήντα πέντε εκατομμυρίων (116.355.000.000)."

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Συμφωνώ, αλλά...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και

Επικοινωνιών): Όταν τα αθροίσετε αυτά, θα δείτε ότι είναι ακριβώς το ποσό που σας είπα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αυτό σας λέω κι εγώ, ότι παραπάνω διαγράφεται, διότι έχουμε άλλες δεκαοκτώ περιπτώσεις ακαθορίστων...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μάλιστα...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Χαίρομαι που το επιβεβαιώνετε.

Αυτές που μου λέτε ότι καθορίζει -εγώ δεν σας διάβασα αυτές που καθορίζει, αλλά σας είπα ποιες δεν καθορίζει- αν είναι εννιακόσια σαράντα επτά δισεκατομμύρια (947.000.000.000) τότε με δικαιώνετε ότι χαρίζετε ένα τρισεκατομμύριο εξακόσια δισεκατομμύρια (1.600.000.000.000). Εν πάση περιπτώσει, πείτε το, να ξέρουμε ότι είναι τόσο. Πώς επιτρέπεται, κύριε Υπουργέ, να σας το λέμε τόσο καιρό και να μην αισθάνεστε έστω την τσίπα να μας πείτε τι διαγράφετε.

Κύριοι συνάδελφοι, για να συνεννοηθούμε κάποτε εδώ, ξέρετε τι σημαίνει διαγραφή; Δεν σημαίνει ότι δεν θα τα πληρώσουμε, διότι δεν είναι μόνο χρέη προς το ελληνικό δημόσιο, είναι και δάνεια προς τις τράπεζες. Αυτά, κύριε Υπουργέ, δεν θα αναλάβει το ελληνικό δημόσιο να τα εξοφλήσει;

Κατά συνέπεια, αυτό είναι αύξηση του χρέους. Δηλαδή, το χρέος σε σχέση με το Α.Ε.Π. -που τόσο κόπτεται η Κυβέρνηση για τη σύγκλιση- θα αυξηθεί. Μόνο από αυτά που μας λέτε είναι περίπου 3% αύξηση του ΑΕΠ. Είναι έτσι, κύριε Υπουργέ; Αυτά τα ερωτήματα ζητούν απάντηση. Επομένως, δεν υπάρχει ούτε σύγκλιση, διότι αυτά θα πληρωθούν, επαναλαμβάνω.

Επίσης, θα ήθελα να πω ότι αναλαμβάνει το ελληνικό δημόσιο τα δάνεια που έχει συνάψει ο οργανισμός μέχρι τότε. Δεν είναι όμως μόνο τα δάνεια, οφειλές και χρέη. Έχει και άλλες οφειλές. Αυτές τις αναλαμβάνετε; Μπορείτε δηλαδή εδώ "με το χέρι στην καρδιά" να πείτε ότι μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου ο ΟΑΣΑ είναι καθαρός και ότι ξεκινάει με μηδέν; Δεν ξεκινάει με μηδέν. Απόδειξη είναι ότι στην εισηγητική έκθεση λέτε πάλι ότι αναλαμβάνετε τα δάνεια. Δεν αναλαμβάνει τις οφειλές, δεν αναλαμβάνει όλα τα χρέη που έχει ο ΟΑΣΑ ή οι τρεις εταιρείες οι από κάτω. Αυτά παραμένουν.

Παραμένουν, κύριε Υπουργέ, ή όχι; Δέχομαι πάλι τη διακοπή.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ό,τι λέει το νομοσχέδιο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Άρα, παραμένουν. Το λέει καθαρά η εισηγητική σας έκθεση. Παραμένουν, κύριε Υπουργέ;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ό,τι λέει το νομοσχέδιο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Ευχαριστώ που το επιβεβαιώνετε και αυτό.

Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι τελικά εδώ δεν μπορούμε να συζητήσουμε με την Κυβέρνηση.

Κατ'αρχήν, κύριε Υπουργέ, ζητάμε ακόμα και σήμερα να καταθέσετε το σχέδιο εξυγίανσης και ανάπτυξης της επιχείρησης, να καταθέσετε το συμβόλαιο διαχείρισης -εμείς τώρα συζητάμε χωρίς να τα έχουμε αυτά-και επίσης τον οργανισμό που πρέπει να έχει ο ΟΑΣΑ και οι τρεις από κάτω εταιρείες. Γιατί, αν δεν έχουμε οργανισμό, τότε πώς ξέρετε ότι υπάρχει πλεονάζον προσωπικό και αναφέρετε στο νομοσχέδιο ότι πρέπει να μεταταγούν επτακόσιοι; Είναι αυθαίρετο το νούμερο; Αφού δεν έχετε οργανισμό, δεν ξέρετε πόσους οδηγούς θέλετε, δεν ξέρετε πόσους τεχνικούς θέλετε και πόσους από κάθε ειδικότητα, γιατί λέτε "επτακόσιους";

Θα μου επιτρέψετε, κύριοι συνάδελφοι, να σας πω ότι αυτά εβρίσκοντο και στο προηγούμενο νομοσχέδιο και τελικά δεν έγινε καμία μετάταξη. Αφού δεν έγινε τότε, ποια είναι τα εχέγγυα, ποιες είναι οι εγγυήσεις ότι θα γίνει τώρα;

Εν πάση περιπτώσει, κύριε Υπουργέ, δεν έγινε τότε. Γιατί δεν υπάρχει καμία κύρωση στη διοίκηση που δεν εφάρμοσε εκείνο το νόμο; Η διοίκηση παρανόμησε, ουσιαστικά. Σας είπα και στην επιτροπή ότι δεν μπορεί να κρύβεστε συνέχεια, πίσω από τις διοικήσεις και στο όνομα δήθεν του αυτοδιοίκητου της επιχείρησης και της αυτοδιαχείρισης να αφήνουμε το

διοικητή να κάνει ό,τι θέλει και δήθεν εμείς να μην μπορούμε να παρέμβουμε.

Θα μου επιτρέψετε, όμως, να πω ότι ειδικά εσείς αυτό τελικά το χρησιμοποιείτε ως άλλοθι, διότι μάλλον εσείς δίνετε την εντολή στο διοικητή να τα κάνει όλα αυτά και καλύπτεσθε λέγοντας ότι δεν μπορείτε να παρέμβετε. Αλλιώς θα έπρεπε ήδη, κύριε Υπουργέ, να έχετε πιάσει τους διοικητές και να είχαν πάει "από το αυτί και στη μαμά τους".

Τα ίδια έγιναν και στην Ολυμπιακή και μην τολμάτε να φέρνεται ως παράδειγμα την Ολυμπιακή, κύριε Υπουργέ, διότι εμείς σας λέγαμε ότι το 1997 θα κλείσει με οκτώ δισεκατομμύρια (8.000.000.000) έλλειμμα. Λάθος κάναμε και εμείς. Στα είκοσι δισεκατομμύρια (20.000.000.000) πάει για το 1997.

Και να δούμε πού θα το καλύψετε. Μην κουνάτε το χεράκι, διότι αυτά τα λεφτά τα πληρώνει ο φορολογούμενος, δεν τα πληρώνετε εσείς.

Σας είπαμε ότι είσατε κοινωνικά ανάλγητοι, δεν χρειάζεται να σας πούμε τίποτα παραπάνω για να το καταλάβετε. Όμως το έλλειμμα πάει στα είκοσι δισεκατομμύρια (20.000.000.000) δραχμές. Και η έκθεση της Solomon & Brothers την οποία εσείς πληρώνετε για να κάνει τη μελέτη, σας λέει, κύριε Υπουργέ, ότι ο στόχος τον οποίο έχετε βάλει -σας τα λέει, δεν είναι ψέματα, εσείς την πληρώσατε, εσείς πήρατε τη μελέτη- είναι εξωπραγματικός και ότι δεν θα υπάρξει αύξηση στο επιβατικό κοινό στην Ολυμπιακή, αλλά μείωση. Εν πάση περιπτώσει, δεν επανέρχομαι σ' αυτά.

Μας είπατε εδώ τι θα κάνει ο ΟΑΣΑ, πως θα αυξηθούν οι επιβάτες και ότι δεν θα πληρώσετε δραχμή παραπάνω. Δεν θα πληρώσετε δραχμή παραπάνω, δηλαδή, θα τους πάτε πάλι σε δάνεια που θα έχουν πάλι κατάρπωση της εγγύησης του δημοσίου και νέο έλλειμμα. Γιατί δεν θα μας λέτε τι θα κάνετε αν υπερβούν αυτά; Αφού και τώρα τα υπερέβησαν και δεν πιάσατε από το αυτί κανέναν. Ούτε τον προϋπολογισμό εκτέλεσαν και δεν είδαμε καμία κύρωση. Ούτε απολογισμό είχαν και δεν είδαμε καμία κύρωση.

Για ποια αύξηση του επιβατικού κοινού μιλάτε, κύριε Υπουργέ, όταν εσείς ο ίδιος λέτε -για να καταλάβετε την αντίφαση που βρίσκεσθε- ότι από τη στιγμή που θα αρχίσει να λειτουργεί το Μετρό, θα μειωθεί ουσιαστικά η επιβατική κίνηση; Από τη στιγμή που οι δήμοι βάζουν οι ίδιοι πλέον μέσα στο δικό τους χώρο τα λεωφορεία και κανείς ΟΑΣΑ δεν τολμά να τους πει μην τα βάλετε, όρα Χαλάνδρι, όρα άλλους δήμους της Β' Περιφέρειας -την οποία καλά θα κάνετε να επισκεφθείτε πριν θελήσετε να είσθε υποψήφιος, γιατί τότε θα καταλάβετε ότι θα πρέπει να ψάξετε να βρείτε άλλη περιφέρεια, κύριε Υπουργέ, με την πολιτική που ασκείτε- τότε, λοιπόν, θα μειωθεί ακόμα περισσότερο η επιβατική κίνηση. Ο Δήμος Χαλανδρίου για παράδειγμα δεν βάζει το λεωφορείο mini-bus σε μία γραμμή που δεν έχει πολύ κίνηση, το βάζει εκεί που έχει κίνηση. Άρα, θα σας φάει το φιλέτο. Άρα, πού βλέπετε εσείς την αύξηση του επιβατικού κοινού; Από πούθενά δεν φαίνεται. Από τα στοιχεία τα δικά σας δεν φαίνεται. Εσείς πώς μας λέτε αυτά που μας λέτε εδώ πέρα; Πώς φέρνεται στοιχεία και παραπλανάτε το Σώμα ότι θα έχετε αύξηση του επιβατικού κοινού, όταν έχετε τώρα μείωση; Αρχίσατε τώρα τις ωραίες κοινωνικιστικές στρατηγικές με τα Ι.Χ., τα μηχανάκια, γιατί δεν κατεβαίνουν και κάποιες αοριστολογίες.

Επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, να σας πω ότι είσθε πέντε χρόνια και πλέον στην Κυβέρνηση. Δεν είσθε Υπουργός που ορκίστηκε χθες. Τι κάνατε τόσα χρόνια; Πρέπει να απολογηθείτε στον ελληνικό λαό.

Να έχετε, λοιπόν, λιγότερη αλαζονεία, περισσότερη ψυχραιμία και σεβασμό προς το επιβατικό κοινό, αλλά και προς τον Έλληνα φορολογούμενο πολίτη, τα λεφτά του οποίου εσείς σκορπάτε. Οι αστικές συγκοινωνίες επιδοτούνται από τον προϋπολογισμό. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι επιδοτούνται από τα έσοδα του προϋπολογισμού, δηλαδή, από το φόρο που πληρώνουν όλοι.

Βλέπω εδώ δύο συναδέλφους που είναι από τη Φθιώτιδα, από τη Λαμία. Οι κάτοικοι της Λαμίας πληρώνουν το φόρο τους και ουσιαστικά επιδοτούν τις αστικές συγκοινωνίες του λεκανοπεδίου. Και τελικά, ούτε αστικές συγκοινωνίες έχουμε ούτε υπηρεσίες έχουμε. Τα διαλύετε όλα και το μόνο που κάνετε είναι να μην

απαντάτε και να κουνάτε το χέρι σας. Δεν γίνεται έτσι πολιτική, κύριε Υπουργέ!

Επιτρέψτε μου, λοιπόν, να σας πω ότι το νομοσχέδιό σας δεν κάνει τίποτε άλλο από το να διαλύει στην κυριολεξία τις αστικές συγκοινωνίες. Και χρεώνεσθε πλέον εσείς προσωπικά το θέμα. Είναι μνημείο διάλυσης των αστικών συγκοινωνιών. Με πόσο πιο ανεβασμένους τόνους πρέπει να σας το πούμε για να το καταλάβετε; Έχουμε φθάσει στο όριο. Έχουμε φθάσει σε κάποιους τόνους που δεν θέλαμε να χρησιμοποιήσουμε. Δεν πάει άλλο, κύριε Υπουργέ!

Λέω τώρα εσάς προσωπικά, του Τάσου του Μαντέλη, του Υπουργού Μεταφορών, που είσθε τώρα τόσους μήνες, ενάμιση χρόνο περίπου στο Υπουργείο Μεταφορών. Γιατί, κύριε Υπουργέ, ρυθμίζετε όλα αυτά και δεν ρυθμίζετε το θέμα των ΣΕΠ; Δεν σας το έθεσα και εγώ και οι άλλοι συνάδελφοι στην επιτροπή; Δεν σας είπαμε ότι βγαίνουν αποφάσεις δικαστηρίων για δάνειο οκτακοσίων χιλιάδων (800.000) δραχμών που πήραν το 1992-1993 οι άνθρωποι, που σήμερα έχει γίνει τρία και τέσσερα εκατομμύρια (3.000.000 και 4.000.000) δραχμές και τους παίρνουν το σπίτι; Τι πρέπει να κάνουν αυτοί; Να αυτοκτονήσουν, για να μπορέσετε να έχετε έγερση της δικής σας συνείδησης; Τι περιμένετε; Ή μήπως νομίζετε ότι αυτοί πήραν δάνειο οκτακόσιες χιλιάδες (800.000) ή ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες (1.200.000) για να το κάνουν γαρδένιες στα μπουζούκια;

Πήραν δάνεια, γιατί έπρεπε να πληρώσουν κάποια χρήματα και να φτιάξουν και τα λεωφορεία. Συνηλλάγησαν, λοιπόν, με το κράτος, καλώς ή κακώς. Θέλετε κακώς, κάκιστα. Εμπιστευθήκαν, όμως, την ελληνική πολιτεία, κύριε Υπουργέ.

Έρχεται, λοιπόν, στο τέλος του 1993 το Π.Α.Σ.Ο.Κ. και αλλάζει το καθεστώς. Πολύ καλά κάνει, δικαίωμά του είναι. Με εκείνους, όμως, τι γίνεται;

Ποιοι ήταν εκείνοι, κύριε Υπουργέ; Μήπως ήταν οι κεφαλαιοκράτες και δεν το ξέρουμε και εμείς και αυτοί; Ποιοι ήταν; Οι εργαζόμενοι της ΕΑΣ κατά κύριο λόγο, οι πολύτεκνοι και από εκεί και πέρα κατ'επιλογή.

Βγαίνουν τα σπίτια των πολυτέκνων, σας το ξαναλέω σήμερα, στον πλειστηριασμό. Εσείς τι κάνατε; Επιτάξατε τα λεωφορεία, επιστρατεύσατε και αυτούς. Δεν τους αφήσατε να δουλέψουν για να αποπληρώσουν το δάνειο, δεν μπορούν να πουλήσουν και την άδεια για να φύγει το λεωφορείο από πάνω τους, τα χρέη τρέχουν, το ΙΚΑ τρέχει, το δάνειο τρέχει και τους βγάξετε και στον πλειστηριασμό.

Σήμερα η κ. Στρογγυλού -αναφέρω το όνομα γιατί με πήρε τηλέφωνο, ήλθε στο γραφείο μου- μου είπε "τι να κάνω, κύριε Μειμαράκη;", της είπα "πήγαινε στον κ. Μαντέλη", μου είπε "τον ζήτησα πριν από δύο μήνες και δεν τον έχω δει ακόμη" και της λέω "πήγαινε στον Τσουκάτο μπας και στο λύσει". Τι να κάνει η κυρία; Πέστε κύριε Υπουργέ, αν έχετε τσίπα ανθρωπίνη τι να κάνει. Να αυτοκτονήσει αύριο το πρωί;

Βγήκε η απόφαση του δικαστηρίου, κύριοι συνάδελφοι, σήμερα και της παίρνουν το σπίτι για τρία εκατομμύρια (3.000.000) δραχμές και ήλθε και έκλαιγε στο γραφείο μου. Τι να της κάνω, πέστε μου.

Πόσο να σηκώσουμε τους τόνους για να μπορέσει αυτή η Κυβέρνηση να λύσει το πρόβλημα; Σας λέω, λοιπόν, ονομαστικά ότι της κ. Στρογγυλού σήμερα της ήρθε η απόφαση ότι την Παρασκευή της κατάρχουν το σπίτι. Να δω τη συνείδησή σας, κύριε Υπουργέ.

Παγώστε τα χρέη σήμερα. Φέρτε μία διάταξη. Δεν σας καταλαβαίνω, κύριε Υπουργέ. Τι να πω δηλαδή; Τι να πούμε για να γίνει θέμα; Πρέπει να σηκώσουμε τους τόνους παραπάνω; Δεν το καταλαβαίνω. Σας είπαμε στην επιτροπή να ρυθμίσετε τα θέματα αυτών των ανθρώπων. Εδώ ρυθμίζετε τόσα δισεκατομμύρια, κύριε Υπουργέ.

Εν πάση περιπτώσει, ακόμη και για τις ρυθμίσεις αυτές τις οποίες εσείς συζητάτε, εγώ θα σας πω δύο λόγια.

Επαιρείται ο κ. Παπαντωνίου, κύριοι συνάδελφοι, ότι πούλησε την τρίτη φάση του ΟΤΕ και ότι εισέπραξε κάποια χρήματα.

Ξέρετε πόσα είναι αυτά; Το 1/3 αυτών που χαρίζει.

Δηλαδή πουλήσατε το φιλέτο του ΟΤΕ, την τρίτη φάση μετοχοποίησης, για να πληρώσετε, κύριε Υπουργέ, το 1/3 του ΟΑΣΑ, γιατί θα πληρώσετε. Και πέστε στον ελληνικό λαό ότι διαγραφή δεν σημαίνει "δεν πληρώνω", αλλά ότι διαγραφή σημαίνει "θα πληρώσουμε".

Να σας πω και κάτι ακόμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ξέρετε γιατί επιτίθεται η Κυβέρνηση να τα περάσει; Διότι δεν έχει βάλει στον προϋπολογισμό τι διαγράφει, οπότε τι αναλαμβάνει το ελληνικό δημόσιο να πληρώσει. Γιατί αν τα βάλει στον προϋπολογισμό το χρέος επί του ΑΕΠ θα ανέβει. Άρα, θα έχουμε απόκλιση από το στόχο σύγκλισης που έχει για την ΟΝΕ. Γι'αυτό έφερε τον ΕΛΤΑ και τώρα φέρνει τον ΟΣΕ. Αύριο το μεσημέρι, λέει, μεταξύ πρωινής και απογευματινής συνεδρίασης που θα έχουμε στη Βουλή, δύο με πέντε η ώρα θα συνεδριάσει η επιτροπή για να τελειώνει το νομοσχέδιο του ΟΣΕ. Να τελειώσει ο ΟΣΕ για να έλθει την άλλη εβδομάδα προς συζήτηση. Να έλθει την άλλη εβδομάδα προς συζήτηση, ώστε την παράλληλη εβδομάδα να ψηφίσουμε τον προϋπολογισμό. Δηλαδή να έχουν διαγραφεί και να έχουν ενταχθεί αυτά τα χρέη, τα οποία όμως, δεν είναι εγγεγραμμένα στον προϋπολογισμό. Δεν θα είναι γραμμένα καν στο χρέος. Και όταν το Μάιο του 1999 θα πάει στην Κοινότητα ο κύριος Υπουργός, θα δείξει χρέος το οποίο δεν θα αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα.

Ήλθε εδώ ο κύριος Υπουργός Εθνικής Οικονομίας την περασμένη φορά όλο χαρά να μας πει πώς πάει το χρέος. Δεν μας είπε, όμως, ότι αυτό το χρέος, που μόνο από τους οργανισμούς που είναι στο Υπουργείο σας, κύριε Μαντέλη, όπως και σεις διαβάσατε προχθές, αφορά περίπου ένα 4,5% με 5% αύξηση του δημοσίου χρέους επί του ΑΕΠ. Δεν μας είπε ότι υποθηκεύει όλο το μέλλον μας και ότι από τον επόμενο χρόνο θα τα πληρώνουμε.

Είπατε και άλλες ανακρίβειες. Είπατε τι έγινε την περίοδο 1990-1993. Μας είπατε πόσες ημέρες δουλειάς είχαν το 1977 και κρατικοποιήθηκαν. Λες και ξεχάσαμε ότι το 1/3 και πλέον του χρόνου η ΕΘΕΛ είχε απεργία, δηλαδή περισσότερο από τις ημέρες που δούλεψαν.

Εν πάση περιπτώσει το αντιπαρέρχομαι, για να σας πω ότι αφήσατε ακάλυπτους τους συνεργάτες σας, κύριε Υπουργέ, από την ημέρα της επιτροπής μέχρι σήμερα για τις προμήθειες και για τα ποσά, τα οποία αντιστοιχούν σε όλα αυτά που ζητήσαμε εμείς από την πρώτη μέρα. Βέβαια κάτω από την πίεση των συνεργατών του, ο κύριος Υπουργός θεώρησε υποχρέωσή του να τα καταθέσει. Όμως δεν μας είπε ότι αυτή η κατάθεση κατ'αρχήν αρχίζει από το 1997. Δεν μας λέει τι έγινε το 1994-1997. Και ξέρεi ο κύριος Υπουργός τι τον ρωτήσαμε. Ο κύριος Υπουργός γνωρίζει ποια έχουν πάει στον εισαγγελέα και ποια όχι.

Όμως εμείς δεν σας ρωτήσαμε γι'αυτό. Εσείς πονηρεύσατε για δήθεν μίζες και προμήθειες, που εάν υπάρχουν ας πάνε στον εισαγγελέα. Και υπάρχουν και πήγαν στον εισαγγελέα. Εμείς σας ρωτήσαμε -και είχατε υποχρέωση να μας δώσετε- τι χαλάει κάθε χρόνο ο ΟΑΣΑ ακριβώς για να γνωρίζουμε και να κάνουμε κριτική στο νομοσχέδιο. Πράγμα το οποίο δεν κάνατε και δεν μας δώσατε, γιατί εσείς κάνατε ένα τέρας. Κάνατε τον ΟΑΣΑ και από κάτω τις τρεις εταιρείες. Έτσι η ΕΘΕΛ αυτήν τη στιγμή ελέγχει και τον ΗΛΠΑΠ και τον ΗΣΑΠ και γι'αυτό η ΕΘΕΛ δεν απεργεί και ο ΗΛΠΑΠ και ο ΗΣΑΠ απεργούν, γιατί τα δικαιώματά τους στον κανονισμό εργασίας -για τα οποία θα μιλήσουμε- δεν τα έχετε πειράξει στην ΕΘΕΛ. Και δεν τα πειράξατε γιατί κάποιον θέλατε σύμμαχο. Εάν όμως τα πειράξατε -μιλάω για την ΕΘΕΛ για να ακούσουν μερικοί μερικοί τι κατέθεσε η Κυβέρνηση και πείτε πάλι ότι δεν είναι σωστό- σας λέω ότι κατέθεσε η Κυβέρνηση στο νόμο για τη μείωση των φόρων των αυτοκινήτων πως για τις επιχειρήσεις που ιδιωτικοποιούνται ή μετοχοποιούνται ή εν πάση περιπτώσει καθ'οιονδήποτε τρόπο παίρνουν το δρόμο προς την αποκρτικοποίηση δεν ισχύει ο ν. 2414, δεν ισχύει το συμβόλαιο διαχείρισης, δεν ισχύει το πρόγραμμα εξυγίανσης, δεν ισχύει επίσης ο κανονισμός εργασιακών σχέσεων.

Τι νομοθετούμε τότε, κύριε Υπουργέ;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Εδώ ισχύει όμως.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι βέβαια, δέστε το νόμο μεθαύριο που θα έλθει και θα σας τα πω.

Εγώ πάντως θέλω να τονίσω ότι οι προτάσεις της Νέας Δημοκρατίας έγιναν ήδη γνωστές. Εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει να υπάρχει ένας ρυθμιστικός συγκοινωνιακός φορέας. Αυτός μπορεί να είναι και γενική γραμματεία στο Υπουργείο, αυτός να χαράζει τη γραμμή ολόκληρη. Πιστεύουμε ότι και τα τρία πρέπει να είναι ανεξάρτητα.

Όσον αφορά την ΕΘΕΛ θα πρέπει να είναι μία πολυμετοχική πράγματι που θα ανήκει κυρίως στους εργαζόμενους εταιρεία, για δε τον ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ θα πρέπει να παραμείνει στο δημόσιο τουλάχιστον σε αυτήν τη φάση.

Τέλος να γίνει ο κοινωνικός προϋπολογισμός που να ξέρουμε πόσο θα κοστίζει το εισιτήριο και να επιδοτείται. Διότι πράγματι επειδή χρησιμοποιείται από τα μεσαία και χαμηλά στρώματα, πρέπει να επιδοτείται. Όμως με κανέναν τρόπο δεν ανεχόμαστε πίσω από τον κοινωνικό προϋπολογισμό, που εμείς δεχόμαστε ότι πρέπει να υπάρχει, να κρύβεται η κακοδιαχείριση, η σπατάλη, η προμήθεια όπως γίνεται και ίσως οι μίζες κάποιων που θα πρέπει να πάνε στον εισαγγελέα. Διότι εάν υπάρχει πολυμετοχική εταιρεία, να είστε σίγουρος ότι τότε θα προσέχουν πως θα προμηθεύονται όλα τα άλλα. Και γι'αυτό ακριβώς πρέπει να γνωρίζετε ότι επιδοτήσατε μεν μετά το 1993 όσο είπατε, την ΕΘΕΛ ή τον ΟΑΣΑ, όμως το επιπλέον ήταν έλλειμμα, ήταν δάνεια. Τι κάνατε με το επιπλέον; Να το το επιπλέον. Εδώ είναι σήμερα.

Με αυτό το νομοσχέδιο που είναι μνημείο φαυλότητας, είναι επιταγή προς τον Κολλά και προς τον κομματικό σας στρατό, έρχεσθε και σήμερα να επιβάλετε τους φόρους πάνω στον Έλληνα φορολογούμενο.

Εμείς το καταψηφίζουμε και ντρεπόμαστε πλέον γιατί η Κυβέρνηση δεν ντρέπεται. Και ζητάμε συγγνώμη από τους ΣΕΠίτες και τους λέμε ότι εμείς τουλάχιστον θα τους αποκαταστήσουμε και θα επαναφέρουμε την τάξη των πραγμάτων όπως πρέπει να υπάρχει.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ.Τσοβόλας έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προκαταβολικά θέλω να διατυπώσω τη θέση του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος, την οποία ανέπτυξε και ο εισηγητής μας ο κ. Δημαράς και η οποία συνίσταται στο εξής:

Το ΔΗ.Κ.ΚΙ. είναι υπέρ του δημόσιου και κοινωνικού χαρακτήρα της μεταφοράς των αστικών συγκοινωνιών.

Επίσης, είναι υπέρ της άποψης ότι θα πρέπει να προσφέρονται οι υπηρεσίες από τους συγκοινωνιακούς φορείς με εισιτήριο φθινό μέχρι και δωρεάν, όπως αυτό άλλωστε γίνεται σε πολλές χώρες και κυρίως στη γειτονική μας Ιταλία. Πουθενά στην Ευρώπη και όχι μόνο, δεν ιδιωτικοποιήθηκαν οι αστικές συγκοινωνίες είτε ανήκουν στο Δημόσιο είτε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, γιατί ακριβώς έχουν έντονο κοινωνικό χαρακτήρα και πρέπει να προσφέρονται στα πλαίσια του κοινωνικού ρόλου και της κοινωνικής αποστολής του κράτους και του δημόσιου τομέα με ελάχιστη οικονομική επιβάρυνση στα λαϊκά στρώματα, σε κείνα δηλαδή τα στρώματα που δεν διαθέτουν τα ατομικά μέσα μεταφοράς Ι.Χ. επιβατικά αυτοκίνητα.

Βέβαια για ένα κόμμα νεοφιλελεύθερο, ένα κόμμα του άκρατου φιλελευθερισμού που έχει σαν ιδεολογία του την ιδιωτικοποίηση των πάντων και αδιαφορεί για τον κοινωνικό ρόλο του κράτους, για τους απλούς ανθρώπους, για τα λαϊκά στρώματα, δεν μπορεί παρά να διατυπώνει τη θέση που την ακούσαμε σήμερα εδώ τόσο από τον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή όσο και από τον εισηγητή και τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας.

Το ΔΗ.Κ.ΚΙ. έχει διατυπώσει κατ' επανάληψη τη θέση του ότι είναι μέγα λάθος αλλά και γενικά κοινωνικά άδικο η πολιτική όπως και ανποικονομική, να επιχειρείται στην όποια χώρα,

αλλά και στην Ελλάδα περισσότερο, να εκμηδενιστεί ο δημόσιος και ο κοινωνικός τομέας και να ανατεθεί συνολικά η οικονομική δραστηριότητα στον ιδιωτικό τομέα αποκλειστικά. Άλλωστε αυτό σε καμία χώρα του κόσμου δεν έχει εφαρμοστεί. Όπου επιχειρήθηκε να εφαρμοστεί -πιο έντονα εφαρμόστηκε στη δεκαετία του 1980 υπάρχουν τα συγκριτικά στοιχεία- απέτυχε ως μοντέλο και δεν οδήγησε ούτε σε αύξηση της παραγωγικότητας ούτε σε μείωση των δημοσίων ελλειμμάτων ούτε πολύ περισσότερο στην επίλυση των κοινωνικών προβλημάτων.

Δεν είναι πανάκεια η ιδιωτικοποίηση ακόμη και στα πλαίσια του νεοκαπιταλιστικού συστήματος. Για παράδειγμα στην Πορτογαλία τη δεκαετία του 1980 όταν δίπλα στην Ισπανία και σε άλλες χώρες γινότουσαν οι ιδιωτικοποιήσεις, το Σύνταγμα απαγόρευε την ιδιωτικοποίηση. Κατά συνέπεια δεν μπορούσαν και δεν έκαναν ιδιωτικοποιήσεις. Παρ' ότι όμως δεν έκαναν ιδιωτικοποιήσεις προχώρησαν στην ανάπτυξη των κρατικών επιχειρήσεων. Τα απολογιστικά στοιχεία, αν θέλουμε να μιλάμε σοβαρά σ' αυτήν την Αίθουσα για να προσανατολιζουμε σωστά τον ελληνικό λαό και τις οικονομικές δραστηριότητες, λένε ότι στην Πορτογαλία που δεν έκανε ιδιωτικοποιήσεις αλλά έκανε πραγματικό εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη με επενδύσεις σύγχρονης τεχνολογίας στο δημόσιο τομέα, είχαν πιο θετικά αποτελέσματα στην παραγωγικότητα, στη μείωση των δημοσίων ελλειμμάτων απ' ό,τι στην Ισπανία που έκαναν ιδιωτικοποίηση των αντίστοιχων δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών. Το ίδιο ισχύει και σε σχέση με την Αγγλία. Τα στοιχεία αυτά είναι απολογιστικά και αναμφισβήτητα.

Γι' αυτό το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα στα κείμενα της ιδρυτικής του διακήρυξης και στις αποφάσεις της συνδιάσκεψής του και των κεντρικών επιτροπών, διατυπώνει τη θέση ότι είναι αφελές και ανιστόρητο το να διατυπώνουν, όπως διατυπώνουν, η Νέα Δημοκρατία αλλά και το νέο ΠΑΣΟΚ την άποψη ότι θα λυθούν τα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα της χώρας ως μέλους της Ενωμένης Ευρώπης, μέσα από την άκριτη ιδιωτικοποίηση των πάντων και κυρίως των στρατηγικής σημασίας για την οικονομία και την ελληνική κοινωνία δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών.

Άλλωστε αυτό το μοντέλο εφαρμόστηκε στην Ελλάδα μέχρι πριν είκοσι χρόνια, όπως και στις αστικές συγκοινωνίες που συζητάμε σήμερα που ανήκαν μέχρι το 1977 στους ιδιώτες και απέτυχε παταγωδώς. Δημιούργησε απλώς προβληματικές τις επιχειρήσεις αυτές, έκανε προβληματική την οικονομία και παράλληλα οδήγησε σε εξαθλίωση μεγάλα τμήματα του ελληνικού λαού, γιατί πρέπει να θυμηθούμε 1978-1981 τις συνεχόμενες πολιτικές της μονόπλευρης λιτότητας, όπως και προηγουμένως, γιατί ήθελαν και τότε, να καλύψουν τα ελλείμματα που δημιούργησαν οι ιδιωτικές τότε επιχειρήσεις που σήμερα είναι δημόσιες. Και η Νέα Δημοκρατία λέει να τις ιδιωτικοποιήσει όλες για να καλύψουν τα χρέη. Πήγαιναν όπως κάνει και σήμερα η Κυβέρνηση του νέου ΠΑΣΟΚ και επέβαλαν φορολογίες και περιοριστικές κάθε χρόνο εισοδηματικές πολιτικές. Και πάνε να εμφανίσουν και Νέα Δημοκρατία και το νέο ΠΑΣΟΚ ως σύγχρονο μοντέλο για να αντιμετωπισθούν τα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα και να βελτιωθεί όπως λένε η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας μέσα στην Ενωμένη Ευρώπη με το να επαναφέρουν μοντέλα που εφαρμόστηκαν μέχρι πριν είκοσι χρόνια και απέτυχαν παταγωδώς και που οδήγησαν την ίδια τη Νέα Δημοκρατία -και μια και μιλάμε για αστικές συγκοινωνίες με το νόμο 1977 ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Καραμανλής, πρωθυπουργός τότε, τις έκανε κρατικές τις επιχειρήσεις αυτές. Γιατί χρεοκόπησαν και παράλληλα δεν εξυπηρετούσαν τα λαϊκά στρώματα, δεν εξυπηρετούσαν την αποστολή που τάχθηκαν να κάνουν. Είναι απλά πράγματα.

Επομένως για μας το ζήτημα δεν είναι να ξεπουλήσεις ή ακόμα και να πουλήσεις με διαφανείς διαδικασίες, που δεν γίνεται, τις δημόσιες επιχειρήσεις που έχουν έντονο κοινωνικό χαρακτήρα, που από τη φύση τους δεν μπορεί να είναι κερδοσκοπικές. Δεν μπορεί να μην έχουν ελλείμματα. Όμως το θέμα είναι να παραμείνουν στο δημόσιο τομέα αλλά χωρίς καμία καθυστέρηση, να

εκσυγχρονισθούν, να επενδύσουν σε σύγχρονες τεχνολογίες, να αναπτυχθούν, να γίνει αναδιοργάνωσή τους και χρήση έξω από πελατειακές σχέσεις του προσωπικού και αυτού που υπηρετεί και αυτού που θα υπάρξει στο μέλλον και κυρίως να υπάρξει ένα σύστημα διαφάνειας στις προμήθειες, μεγάλου κυρίως ύψους υλικών, αγαθών του δημόσιου τομέα ή εκτέλεση των έργων των δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών. Είναι απλά τα πράγματα. Και όχι να ξεπουλάς και να τα δίνεις στον ιδιωτικό τομέα και συνυπογράφω απόλυτα αυτά που έδωσε ο αξιότιμος Υπουργός Μεταφορών, γιατί το είχα σημειώσει και με διευκόλυνε με τα στοιχεία τα πρόσφατα με τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης αλλά και με τα ΚΤΕΛ.

Δεν είναι εδώ ο κ. Μητσotάκης να του πω, γιατί πιστεύω από λάθος το έκανε, όχι από πρόθεση, τα έζησα σαν Υπουργός Οικονομικών οκτώ χρόνια στην πράξη και όχι κουβέντες θεωρητικές χωρίς να ανταποκρίνονται στην πολιτική και οικονομική πραγματικότητα.

Ξεχνάμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι και πριν το 1981 αλλά και μετά το 1989 κάθε Χριστούγεννα και Πάσχα τα ιδιωτικά ΚΤΕΛ και όχι τα κρατικά ΕΑΣ ή τα άλλα εκβίαζαν και έλεγαν ότι δεν θα υλοποιήσουν τα δρομολόγια και πιέζαν όλους τους Υπουργούς των Οικονομικών και Συγκοινωνιών και έπαιρναν δάνεια από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου. Θυμάμαι το 1985-1986 ότι στα υπεραστικά μόνο ΚΤΕΛ τα δάνεια αυτά που δεν τα πλήρωναν γιατί τα θεωρούσαν ότι είναι επιχορήγηση έμμεση ήταν μόνο στα υπεραστικά δεκαοκτώμισι δισεκατομμύρια (18.500.000.000) δραχμές τότε, μόνο στα υπεραστικά.

Έκτοτε συνεχιζόταν και συνεχίζεται αυτή η τακτική.

Επομένως παρ' ότι είναι ιδιωτικά αυτά τα ΚΤΕΛ, παρ' ότι είναι ιδιωτικές οι αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη και το δημόσιο και ο προϋπολογισμός πληρώνουν περισσότερο -όπως ανέφερε τα στοιχεία ο κύριος Υπουργός Μεταφορών- αλλά και ο χρήστης, ο απλός πολίτης στα λαϊκά στρώματα πληρώνει μέσα από αλληπαλλήλες αυξήσεις των εισιτηρίων από το ελάχιστο εισόδημα που του έχει απομείνει. Και βέβαια οφελούνται κάποιοι, ολίγοι, σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και πληρώνουν με αύξηση κιάλας του εισιτηρίου τα λαϊκά στρώματα που χρησιμοποιούν τα μαζικά μέσα επικοινωνίας.

Είχα σημειώσει την αναφορά που είχε κάνει ο προηγούμενος Υφυπουργός Μεταφορών, ο αγαπητός φίλος κ. Λουκάκης, όταν συζητούσαμε εδώ στη Βουλή το Πάσχα το νομοσχέδιο για την Ολυμπιακή, κάτι που πέρασε απαραίτητο από εκείνους που δεν εμβαθύνουν στα πράγματα ή που έχουν άγνοια των πραγμάτων, όμως κάτι που είναι ουσιαστικό οικονομικά και κοινωνικά. Είπε κάτι και είναι καταχωρισμένο στα Πρακτικά.

Είχε πει ο κ. Λουκάκης για την Ολυμπιακή ότι από τα χρέη που "διεγράφησαν" -το βάζω σε εισαγωγικά, γιατί θα πω παρακάτω ότι δεν πρόκειται για διαγραφή- των εξακοσίων δισεκατομμυρίων (600.000.000.000) δραχμών ή επτακοσίων δισεκατομμυρίων (700.000.000.000) δραχμών, τα πεντακόσια τριάντα δισεκατομμύρια (530.000.000.000) δραχμές ήταν το σωρευτικό κόστος της Ολυμπιακής από τότε που έγινε κρατική, από το 1975, μέχρι την ημέρα που συζητούσαμε το νομοσχέδιο, δηλαδή είκοσι και πλέον έτη, λόγω του ότι εκτελούνταν από την Ολυμπιακή -και σωστά εκτελούνταν και καλώς έκαναν και πρέπει να εκτελούνται- δρομολόγια στις άγονες γραμμές, με εισιτήριο, για εθνικούς, οικονομικούς και κοινωνικούς λόγους πολύ πιο φθηνό από εκείνο που υπήρχε. Ήταν το σωρευτικό χρέος του κράτους προς την Ολυμπιακή, που δεν το πλήρωνε, γιατί την υποχρέωνε το κράτος με το φθηνό εισιτήριο που της επέβαλε να ασκήσει κοινωνική, εθνική και κοινωνική πολιτική, χωρίς να προϋπολογίσει και να καταβάλει το αντίστοιχο κόστος.

Αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι διαγραφή χρεών της Ολυμπιακής;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Όχι μόνο αυτό. Και από άλλες αιτίες.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Είπε επί λέξει, πεντακόσια τριάντα δισεκατομμύρια (530.000.000.000) δραχμές -εγώ παίρνω το νούμερο του υπεύθυνου Υφυπουργού- που σημαίνει τι, κύριε Σπυριούνη; Ξέρετε και κυρίως ξέρω, γιατί έχω χειριστεί οκτώ χρόνια προϋπολογισμούς, ότι αυτό μη καταβαλλόμενο έγκαιρα κάθε χρόνο -αφού δεν είναι πλεονασματική η Ολυμπιακή, αλλά είναι ελλειμματική- το κάλυπτε κάθε χρόνο με έντοκα γραμμάτια, με ομόλογα και πλήρωνε 18%, 20% ή 25% τόκο. Άρα όλο εκείνο το πράγμα δεν ήταν διαγραφή, όπως δεν είναι εδώ διαγραφή χρεών της Ολυμπιακής και των συγκοινωνιακών φορέων. Είναι καθυστερημένη μετά από πολλές δεκαετίες εκπλήρωση προς τους συγκοινωνιακούς φορείς και την Ολυμπιακή της οικονομικής υποχρέωσης που είχε το δημόσιο, ο κρατικός προϋπολογισμός απέναντι σε αυτούς τους φορείς, που τους οδηγούσε στο φαύλο κύκλο του να παίρνουν δάνεια, να πληρώνουν τόκους, οι τόκοι να κεφαλαιοποιούνται, να παίρνονται καινούρια δάνεια για να καλύψουν και το κεφάλαιο και τους τόκους κ.ο.κ.

Μάλιστα ήθελα να πω στους αγαπητούς συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας ότι αυτό το σύστημα της δανειοδότησης για να μην εμφανίζονται στον προϋπολογισμό ως ελλείμματα το εγκαινιάσε πρώτος με τα νοσοκομεία ο κ. Έμπερτ, ως Υπουργός Οικονομικών τότε.

Θυμάμαι, είχα καταθέσει στη Βουλή τα δύο δισεκατομμύρια (2.000.000.000) δραχμές -αν θυμάμαι καλά το νούμερο- του Ερυθρού Σταυρού, που με επιστολή του ο Υπουργός Οικονομικών, ο κ. Έμπερτ, προς τον Ερυθρό Σταυρό, του έλεγε να πάει να πάρει δάνειο και ότι θα το τακτοποιούσαν αργότερα. Αυτή είναι η αλήθεια, αν θέλουμε να μιλάμε σοβαρά και υπεύθυνα.

Άρα εδώ τα χρήματα αυτά είναι οι συσσωρευμένες δεκαετιών υποχρεώσεις του κρατικού προϋπολογισμού, του κράτους-πολιτείας απέναντι σ'αυτούς τους δημόσιους οργανισμούς και επιχειρήσεις, επειδή δεν εκπλήρωνε έγκαιρα τις υποχρεώσεις που είχε για την άσκηση γενικότερης οικονομικής αναπτυξιακής ή κοινωνικής πολιτικής μέσα απ'αυτούς τους δημόσιους οργανισμούς.

Γι'αυτό το ΔΗ.Κ.ΚΙ. λέει ότι θα πρέπει να μείνουν στο δημόσιο τομέα οι συγκοινωνιακοί φορείς, Ολυμπιακή, ΟΤΕ, ΔΕΗ κλπ. χωρίς αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος, να εκσυγχρονιστούν ταυτόχρονα με επενδύσεις σύγχρονης τεχνολογίας και να αναπτυχθούν και παράλληλα όντας δημόσιοι οργανισμοί να λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Και όταν το κράτος -που πρέπει να το κάνει, γιατί μόνο μέσα από τις δημόσιες επιχειρήσεις μπορεί να κάνει κοινωνική και αναπτυξιακή γενικότερα πολιτική- θα επιβάλει τέτοιες αποφάσεις, που δεν θα τις έπαιρνε, και ο ιδιώτης, όπως και ο δημόσιος ιδιοκτήτης με ιδιωτικά κριτήρια, προϋπολογίζει το κόστος, τη δαπάνη, θα το εγγράφει στον προϋπολογισμό το κόστος, δαπάνη και θα το καταβάλει. Και τότε θα έχουμε καθαρά αποτελέσματα χρήσης και διαχείρισης και θα μπορούμε να καταλάβουμε: Ασκούν καλά τη δουλειά τους οι διοικήσεις με βάση επιχειρησιακό σχέδιο, με βάση τους στόχους που πρέπει να εκπληρώνει εξυπηρετώντας και την κοινωνία ή όχι; Κάνει καλή διαχείριση ή κάνει κακή διαχείριση; Και έτσι ορθολογίζεται το σύστημα, εκσυγχρονίζεται πραγματικά χωρίς να πληρώνουν "τη νύφη", όπως γίνεται και μ'αυτό το νομοσχέδιο, οι εργαζόμενοι μέσα από μείωση των τακτικών αποδοχών ή μέσα από διακεκομμένα ωράρια ή μέσα από αύξηση της ημερήσιας απασχόλησης και οτιδήποτε άλλο.

Αυτές είναι καθαρές κουβέντες, οικονομικά αποτελεσματικές, που μπορούν πράγματι να ενεργοποιήσουν και τους εργαζόμενους και τη νεολαία και το σύνολο του ελληνικού λαού και να δώσει σε όλους αυτούς όραμα και προοπτική και να κάνουν πραγματικά την Ελλάδα -με τη χρησιμοποίηση δημόσιου, εκσυγχρονισμένου όμως και αναπτυσσόμενου τομέα, ιδιωτικού και κοινωνικού τομέα- ισχυρή, μέσα βέβαια και από μία γενικότερη πραγματικά προοδευτική, κοινωνική, οικονομική και αναπτυξιακή, πολιτική.

Εδώ όμως, εκείνο το οποίο γίνεται δυστυχώς και με το νομοσχέδιο - και αυτό είναι και πολιτική της Νέας Δημοκρατίας- είναι ότι και πάλι "εκσυγχρονισμός" χρησιμοποιείται για να αφαιρεθούν δικαιώματα από τους εργαζόμενους, μέσα από τους κανονισμούς εργασίας, μέσα από τη μείωση αποδοχών κ.ο.κ. Και εδώ γίνεται σκόπιμη διοχέτευση στο λαό της άδικης επιχειρηματολογίας ότι φταίνε οι εργαζόμενοι και κρύβουν από το λαό, ότι μέσα από την ιδιωτικοποίηση εκείνοι που θα κληθούν να πληρώσουν το "μάρμαρο" θα είναι οι εργαζόμενοι, αλλά και οι απλοί πολίτες που χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και γενικά τις δημόσιες υπηρεσίες.

Πριν τελειώσω, θέλω να πω ακόμα κάτι. Επειδή το κράτος και η πολιτεία, με όποια κυβερνητική έκφραση, πρέπει να είναι έντιμη για να ικανοποιεί την αρχή της χρηστής διοίκησης, είναι απαράδεκτο, κύριε Υπουργέ -και πραγματικά αυτό χωρίς καμιά καθυστέρηση πρέπει να το υλοποιήσετε από αύριο- τα οφειλόμενα, με βάση το νόμο που έκανε μετά το 1993 η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ -που πήρε πάλι και έκανε την ΕΑΣ κρατική επιχείρηση- στους ιδιοκτήτες των ΣΕΠ να μην τα πληρώνει. Είναι άλλο το θέμα -κατά την άποψή μας που είναι πολιτική και οικονομική άποψη- ότι δεν έπρεπε να γίνει αυτή η αλλαγή το 1992 και άλλο το θέμα -γιατί είναι πολίτες και φτωχοί άνθρωποι πραγματικά- το να μην εκπληρώνει το κράτος τις υποχρεώσεις του και να βγαίνουν στον πλειστηριασμό ή να έχουν ως εφιάλτες, αυτά τα οποία ειπώθηκαν πριν και από τον κ. Μείμαρκα. Αυτό οφείλει να το κάνει η πολιτεία χωρίς καμιά μα καμιά υποχρέωση.

Κλείνοντας, κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να πω ότι καταψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο, διότι αφαιρεί δικαιώματα εν ονόματι του εκσυγχρονισμού, όπως έκανε και στους εργαζόμενους της Ολυμπιακής κλπ. Θα ήθελα να πω στον κύριο Υπουργό ότι δεν αντέχουν άλλα βάρη οι εργαζόμενοι και οι απλοί πολίτες.

Δεν μπορεί να επικαλούμαστε τον εκσυγχρονισμό και να βάζουμε συνεχώς βάρη στους εργαζόμενους στις δημόσιες επιχειρήσεις, στον ιδιωτικό τομέα και γενικά στους απλούς πολίτες.

Δεν ξέρω αν το έχετε καταλάβει, αλλά υπάρχει ένα κλίμα έξω πολύ δυσάρεστο και σας το λέω με πόνο ψυχής, δεν το λέω για να κάνω αντιπολίτευση, διότι είμαστε στο δέκατο χρόνο σκληρής πολιτικής, περιοριστικής εισοδηματικής, επεκτατικής φορολογικής πολιτικής και υπάρχει τεράστιο πρόβλημα. Καταλαβέτέ το πριν είναι αργά.

Αν υπάρχουν απόψεις που λένε ότι ο λαός τάχα, άμα μπορούμε στην ΟΝΕ με αυτήν την πολιτική, θα στηρίξει το Π.Α.Σ.Ο.Κ., κάνουν μεγάλο λάθος, όπως έκαναν και στις δημοτικές και νομαρχιακές εκλογές.

Έλεγα -και δεν ξέρω αν το είχα πει συμπτωματικά και σε κάποιους από εσάς εδώ- εδώ και οκτώ μήνες ότι διαμορφώνεται μίσος, όχι απλά αγανάκτηση, σε ένα τμήμα του λαού απέναντι στην Κυβέρνηση, στο νέο ΠΑΣΟΚ και στην κυβερνητική πολιτική. Δυστυχώς, δικαιώθηκε. Εάν επιμένετε σε αυτήν την πολιτική, το μίσος θα είναι τόσο μεγάλο στις ευρωεκλογές, που πραγματικά θα πάρετε και τη χαριστική βολή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Προαγγελία γάμου!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Νομιμοποιείται ο Πρόεδρος να κάνει σχόλια;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Δώδεκα η ώρα και ένας Βουλευτής δεν έχει μιλήσει, κύριε Πρόεδρε. Μη διερωτάσθε μετά, γιατί είναι άδεια η Αίθουσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Περίμενα ότι θα το πείτε, κύριε Σπυριούνη.

Ο κ. Σφυρίου, έχει το λόγο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριοι συνάδελφοι, καταλαβαίνετε ότι για να υπάρχει, όπως πρέπει, μέσα στην Εθνική Αντιπροσωπεία διάλογος, πρέπει να υπάρχει πράγματι εναλλαγή του λόγου και του αντιλόγου και δεν μπορεί να ακούγεται μόνο η αντιπολιτευτική φωνή, χωρίς να ακούγεται και η άλλη άποψη,

η άποψη που εκφράζει τη δεδηλωμένη πλειοψηφία στην Αίθουσα.

Δεν ακούστηκε, παρά μόνο η τοποθέτηση του Υπουργού και η ώρα είναι δώδεκα παρά. Επομένως θα παρακαλέσω πάρα πολύ, κύριοι συνάδελφοι, να μη διαμαρτύρεστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Ακούστηκαν οι εισηγητές.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Ακριβώς και έχει φτάσει η ώρα σχεδόν δώδεκα.

Πάντως είναι λίγο αντιφατικό αυτό που ανέφερε ο Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ. ότι καταψηφίζει την αρχή του νομοσχεδίου, επειδή διαφωνεί με τα θέματα, που σχετίζονται με τον κανονισμό λειτουργίας και με τις εργασιακές σχέσεις. Θα μπορούσε πιθανότατα να καταψηφίσει τη συγκεκριμένη διάταξη, αλλά εγώ κατάλαβα από την τοποθέτηση ότι τουλάχιστον στις βασικές επιλογές, που κάνει το νομοσχέδιο, δεν εκφράζεται αντίθεση, εκφράζεται μάλλον σύμφωνη γνώμη.

Εδώ πρέπει πράγματι να υπογραμμίσω ότι τελικά υπάρχει περισσή υποκρισία στον τρόπο, με τον οποίο διατυπώνονται οι πολιτικές θέσεις από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης και θα ήθελα να εξηγήσω τι εννοώ.

Είναι πολλές οι φορές που υπερακοντίζει η Αξιωματική Αντιπολίτευση, για την ανάγκη της σύγκλισης προς τις πολιτικές που ακολουθούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και βέβαια στη σύγκλιση τόσο στον τομέα της οικονομίας όσο και στον τομέα της κοινωνικής συνοχής. Επιμένει όμως σε μια πολιτική την οποία τουλάχιστον, απ' ό,τι είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, δεν την έχουμε δει να εφαρμόζεται σε καμία απολύτως από τις υπόλοιπες δεκατέσσερις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αυτή η πολιτική που εξέφρασε προηγουμένως ο κ. Μειμαράκης και που εκφράστηκε με τον πιο χαρακτηριστικό αντιλαϊκό τρόπο, με τη νομοθεσία του 1992 και του ΣΕΠ, δεν έχει ανάλογη εφαρμογή σε καμία απολύτως από τις υπόλοιπες δεκατέσσερις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και βέβαια ούτε οι κανονισμοί λειτουργίας, που ισχύουν σήμερα, έχουν καμία σχέση με αυτούς που εφαρμόζονται σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πολλά από αυτά τα οποία αναφέρονται μέσα στις διατάξεις του νόμου, που τροποποιούν τους ισχύοντες κανονισμούς και θα τα πούμε στη συζήτηση επί των άρθρων, έχουν εφαρμογή σε υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης εδώ και δεκαετίες, από τότε που ιδρύθηκαν και λειτουργούν εκεί οι αστικές συγκοινωνίες είτε με τη μορφή τη δημόσια, με το δημόσιο χαρακτήρα είτε ως δημοτικές επιχειρήσεις, είτε ως μικτές επιχειρήσεις σε διάφορες πρωτεύουσες κυρίως των ευρωπαϊκών κρατών-μελών.

Ήρα, λοιπόν, υπάρχει μια περισσή υποκρισία, όταν μιλάμε για μια πολιτική, η οποία πρέπει να συγκλίνει σε διάφορους τομείς. Αλλά όταν βεβαίως φθάνουμε στα συγκεκριμένα σημεία και πρέπει να ακολουθήσουμε μια πολιτική, που να δίνει απαντήσεις στα σύγχρονα προβλήματα και όχι σκάπτοντας τα εσκαμμένα, πολύ περισσότερο όταν υπάρχουν ανάλογες εφαρμογές εδώ και δεκαετίες και κάτω από ανάλογες συνθήκες εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού σε άλλες χώρες, τότε βεβαίως δεν πρέπει να μένουμε στερεότυπα σε τοποθετήσεις και πολιτικές θέσεις, οι οποίες είναι δογματικές και δεν έχουν καμία σχέση με την απάντηση, που απαιτούν τα σύγχρονα προβλήματα σε ό,τι αφορά την εξυπηρέτηση των πολιτών στις αστικές συγκοινωνίες.

Θα ήθελα να καταθέσω, κύριε Υπουργέ, μια προσωπική εμπειρία. Όταν εδώ οι ιδιώτες λεωφορειούχοι είχαν τα άθλια λεωφορεία της δεκαετίας του 1960 και της δεκαετίας του 1970, που ανάγκασαν τον

Κωνσταντίνο Καραμανλή το 1977 να κάνει την κρατικοποίηση των τότε ιδιωτικών συγκοινωνιών, ιδρύοντας την ΕΑΣ, σας βεβαιώνω ότι στην ιδιαίτερη πατρίδα μου, τη Ρόδο, είχαμε άψογη συγκοινωνία, που ανήκε αποκλειστικά στο δήμο, ανήκε αποκλειστικά στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Και ντρεπόμαστε που είχαμε άριστη συγκοινωνία με εκείνες τις άθλιες συγκοινωνίες που είχε η Αθήνα. Κι έφθασε ο Κωνσταντίνος Καραμανλής να κάνει αυτήν την κρατικοποίηση το 1977 και βέβαια κάτω από τους εκβιασμούς, όπως αναφέρατε.

Και βέβαια έχουμε την εμπειρία της λειτουργίας της ιδιωτικής συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη. Έχουμε άλλο πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα να επικαλεστούμε; Έχουμε τη Θεσσαλονίκη. Έχουμε άλλη μαρτυρία; Είναι καλύτερες οι συνθήκες οι συγκοινωνιακές, που εξασφαλίζει ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών, που ανήκει σε ιδιωτικούς φορείς; Είναι καλύτερη η διαχείριση ή το κόστος λειτουργίας; Παραθέσατε τα στοιχεία και νομίζω ότι είναι συγκλονιστικά.

Τουλάχιστον απαντούν ότι τα πειράματα είτε αυτό που εφαρμόστηκε πριν από το 1977 ή αυτό που εφαρμόζεται στη Θεσσαλονίκη εδώ και δεκαετίες ή αυτό που εφαρμόστηκε με τους ΣΕΠ, με το νόμο του 1992, είναι τρία σαφέστατα δείγματα γραφής, δηλαδή πολιτικής εφαρμογής, που σίγουρα μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι πρέπει να ακολουθηθεί αυτή η πολιτική, με αυτό το δημόσιο χαρακτήρα, που δίνει το νομοσχέδιο που συζητούμε τόσο στο συντονιστικό φορέα όσο και στις επιμέρους επιχειρήσεις που θα ασκούν το μεταφορικό έργο.

Αυτή είναι η δική μας πολιτική θέση. Είναι προς τη σωστή σχέση με την πραγματικότητα και βέβαια έχουμε όλα τα επιχειρήματα. Αναφέρθηκαν πολλά απ' αυτά τα οικονομικά επιχειρήματα προηγουμένως, σε σχέση με το κόστος λειτουργίας και σε σχέση με την επιδότηση των εισιτηρίων.

Ακούστηκαν πάρα πολλά σε σχέση με το χρέος, είπε ο εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, που καλείται -λέει- να πληρώσει ο ελληνικός λαός. Ακούστηκαν διάφορες απύθμενες ανακρίβειες, ανεβάζοντας το χρέος που πρέπει να πληρώσει τάχα ο φορολογούμενος πολίτης, στο ένα τρισεκατομμύριο εξακόσια δισεκατομμύρια (1.600.000.000.000) δραχμές.

Αυτά είναι αποκυήματα νοσηρής φαντασίας, που δεν έχουν καμιά σχέση με την πραγματικότητα και βέβαια είναι και με περισσή υποκρισία. Για παράδειγμα, πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ευθύς αμέσως ότι το ποσό, το οποίο καλείται να πληρώσει το ελληνικό δημόσιο, δεν ξεπερνούσε στις 30.6.98 το ανεξόφλητο υπόλοιπο των δανείων απ' όλους τους φορείς, όλου του συστήματος, τα διακόσια τριάντα πέντε και μισό δισεκατομμύρια (235.500.000.000) δραχμές. Αυτά είναι που καλείται να πληρώσει και αν έχει συνάψει και ένα πρόσφατο δάνειο άλλων τριάντα περίπου δισεκατομμυρίων (30.000.000.000) δραχμών, είναι μετά τις 30.6.98. Θα φθάνει περίπου στα διακόσια εξήντα πέντε δισεκατομμύρια (265.000.000.000) δραχμές.

Αυτό είναι και τίποτε άλλο και καμιά σχέση δεν έχει με το ένα τρισεκατομμύριο εξακόσια δισεκατομμύρια δραχμές (1.600.000.000.000), που ανέφερε ο εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, παραποιώντας τα στοιχεία, για να δώσει τίτλους στις αυριανές εφημερίδες και να παραπληροφορεί την κοινή γνώμη ότι τάχα ο φορολογούμενος πολίτης πρόκειται να πάει να πληρώσει αυτά τα ποσά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κοσμάς Σφυρίου καταθέτει για τα Πρακτικά το σχετικό πίνακα, ο οποίος έχει ως εξής:

Π Ι Ν Α Κ Α Σ - 1

Π Ι Ν Α Κ Α Σ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΧΡΕΟΥΣ (Μέχρι 30/6/98) (σε εκατ. δρχ.)

ΕΤΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ	Σ.Α.Σ.	Ε.Α.Σ.	Η.Σ.Α.Π.	Η.Α.Π.Α.Π.	Ο.Α.Σ.Α.	Ε.Θ.Ε.Α.
1989	1. ΒΕΒ. ΚΕΦΑΛΑΙΑ	11.190	6.912	2.385	1.889	4	0
	2. ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΕΙΣ (30/6/98)	29.406	18.113	6.321	4.963	10	0
	3. ΑΝΕΞ.ΥΠΟΛ. ΔΑΝΕΙΩΝ	140.992	92.186	34.406	14.379	21	0
	4. ΣΥΝΟΛΟ	181.587	117.211	43.111	21.231	34	0
1990	1. ΒΕΒ. ΚΕΦΑΛΑΙΑ	18.634	12.017	3.595	3.002	21	0
	2. ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΕΙΣ (30/6/98)	47.092	30.194	9.230	7.619	49	0
	3. ΑΝΕΞ.ΥΠΟΛ. ΔΑΝΕΙΩΝ	128.930	83.397	32.754	12.622	57	0
	4. ΣΥΝΟΛΟ	194.556	125.607	45.579	23.243	127	0
1991	1. ΒΕΒ. ΚΕΦΑΛΑΙΑ	81.414	54.425	16.100	10.846	43	0
	2. ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΕΙΣ (30/6/98)	178.515	118.949	35.453	24.019	95	0
	3. ΑΝΕΞ.ΥΠΟΛ. ΔΑΝΕΙΩΝ	106.918	65.234	32.056	9.572	56	0
	4. ΣΥΝΟΛΟ	366.848	238.608	83.609	44.437	194	0
1992	1. ΒΕΒ. ΚΕΦΑΛΑΙΑ	160.594	108.533	31.914	20.084	63	0
	2. ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΕΙΣ (30/6/98)	313.771	211.387	62.454	39.802	128	0
	3. ΑΝΕΞ.ΥΠΟΛ. ΔΑΝΕΙΩΝ	86.378	48.852	30.264	7.207	55	0
	4. ΣΥΝΟΛΟ	560.743	368.772	124.632	67.092	247	0
1993	1. ΒΕΒ. ΚΕΦΑΛΑΙΑ	198.571	133.309	40.465	24.675	122	0
	2. ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΕΙΣ (30/6/98)	364.441	244.346	74.017	45.872	206	0
	3. ΑΝΕΞ.ΥΠΟΛ. ΔΑΝΕΙΩΝ	79.788	38.316	36.401	5.063	9	0
	4. ΣΥΝΟΛΟ	642.800	415.971	150.883	75.610	337	0
1994	1. ΒΕΒ. ΚΕΦΑΛΑΙΑ	219.429	147.589	44.669	27.049	123	0
	2. ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΕΙΣ (30/6/98)	387.741	260.306	78.684	48.543	208	0
	3. ΑΝΕΞ.ΥΠΟΛ. ΔΑΝΕΙΩΝ	104.555	37.231	41.469	5.511	20.343	0
	4. ΣΥΝΟΛΟ	711.725	445.126	164.822	81.103	20.673	0
1995	1. ΒΕΒ. ΚΕΦΑΛΑΙΑ	233.362	156.009	48.403	28.150	799	0
	2. ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΕΙΣ (30/6/98)	398.414	266.794	81.542	49.395	683	0
	3. ΑΝΕΞ.ΥΠΟΛ. ΔΑΝΕΙΩΝ	112.642	36.724	47.262	6.136	22.520	0
	4. ΣΥΝΟΛΟ	744.418	459.527	177.207	83.682	24.002	0
1996	1. ΒΕΒ. ΚΕΦΑΛΑΙΑ	257.063	166.867	56.347	29.685	4.165	0
	2. ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΕΙΣ (30/6/98)	409.257	271.772	85.038	50.112	2.335	0
	3. ΑΝΕΞ.ΥΠΟΛ. ΔΑΝΕΙΩΝ	132.666	34.118	52.127	12.860	22.277	11.284
	4. ΣΥΝΟΛΟ	798.986	472.756	193.512	92.657	28.776	11.284
1997	1. ΒΕΒ. ΚΕΦΑΛΑΙΑ	285.681	177.381	66.875	32.815	6.231	2.379
	2. ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΕΙΣ (30/6/98)	413.916	273.725	86.665	50.601	2.611	315
	3. ΑΝΕΞ.ΥΠΟΛ. ΔΑΝΕΙΩΝ	193.053	34.283	68.960	32.354	24.542	32.915
	4. ΣΥΝΟΛΟ	892.651	485.389	222.500	115.769	33.384	35.609
1998	1. ΒΕΒ. ΚΕΦΑΛΑΙΑ	297.554	181.199	70.974	34.231	7.684	3.466
	2. ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΕΙΣ (30/6/98)	414.206	273.807	86.752	50.644	2.636	368
	3. ΑΝΕΞ.ΥΠΟΛ. ΔΑΝΕΙΩΝ	235.518	37.978	81.039	39.681	30.857	45.963
	4. ΣΥΝΟΛΟ	947.278	492.984	238.764	124.556	41.177	49.797

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ο πίνακας έχει συνταχθεί με ότι έχει βεβαιωθεί μέχρι 30/6/98
 δηλ. Ληξ/θεςμα 31/12/97 + βεβ. Α' εξαμ.98 τα δε ΑΝΣΟΦΑΗΤΑ
 περιλαμβάνουν και τα δάνεια Α' εξαμ.98

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Αλλά όμως είναι και απύθμενο και το ύψος της υποκρισίας, διότι η αλήθεια είναι ότι από το συνολικό ποσό του ανοίγματος των εννιάκοσίων σαράντα επτά δισεκατομμυρίων (947.000.000.000) δραχμών, που ανέφερε προηγουμένως ο Υπουργός, περίπου τα τετρακόσια δέκα πέντε δισεκατομμύρια (415.000.000.000) δραχμές προέρχονται από τη "διαγραφή" των χρεών που έκανε η Νέα Δημοκρατία το 1992. Διότι διέγραψε μεν με το σχετικό νόμο, δεν πρόβλεψε ότι δεν αναζητούνται τα ποσά και πήγαινε στην αρμόδια οικονομική εφορία κάθε λίγο και λιγάκι το σχετικό ποσό και βέβαια προσαυζάνετο με το 3% ή με το 2,5% ή τώρα με το 2%. Έφθασε στα τετρακόσια δέκα πέντε δισεκατομμύρια (415.000.000.000) δραχμές εκείνο ακριβώς το ποσό, το οποίο υποτίθεται ότι είχε πάρει η Εθνική Αντιπροσωπεία την απόφαση να διαγράψει. Και αυτό το αποκρύπτουν, για να εμφανίζει στον ελληνικό λαό ότι τάχα είναι ένα τρισεκατομμύριο ή δεν ξέρω πόσα υποστήριξε ο εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, χωρίς να έχει καμία σχέση με την αλήθεια και με την πραγματικότητα. Και μάλιστα να εμφανίζει ότι αυτό πρόκειται να επηρεάσει το δημόσιο χρέος του γενικού κρατικού προϋπολογισμού και άρα να παρεκκλίνει η σύγκλιση προς την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα.

'Ελεος, κύριοι συνάδελφοι. Δεν νομίζω ότι μπορούν να σταθούν σε μια υπεύθυνη κριτική τέτοιου είδους τοποθετήσεις και τέτοια παράθεση στοιχείων, που δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα.

Μας είπαν εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας και μάλιστα μ' έναν ιδιαίτερα εμφαντικό τρόπο για την ανάγκη που υπάρχει σχετικά με τους πρώην ιδιοκτήτες των ΣΕΠ, να υπάρξει μια νομοθετική ρύθμιση.

Μα, από τις 19.11.98 -σήμερα έχουμε 24.11.98- είναι κατατεθειμένη η με γενικό αριθμό 2137 και ειδικό 54 κυβερνητική τροπολογία που αφορά το συγκεκριμένο θέμα. Θα τη συζητήσουμε, όταν θα έλθει η ώρα της. Βεβαίως την κατέθεσε η Κυβέρνηση για να συζητηθεί στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή και δεν συζητήθηκε. Ήταν σε εκείνη την Κοινοβουλευτική Επιτροπή από την οποία αποχώρησε η Νέα Δημοκρατία για να υπερασπιστεί την πολιτική της με την άκρατη ιδιωτικοποίηση.

Βέβαια, κύριοι συνάδελφοι, θα έχουμε -φαντάζομαι- την ευκαιρία την τέταρτη ημέρα συζήτησης του νομοσχεδίου να μιλήσουμε επ' αυτού του θέματος και να πάρουμε και αποφάσεις ψηφίζοντας τη σχετική διάταξη νόμου.

Βέβαια, δεν μπορούν να σταθούν σε καμία σοβαρή συζήτηση όλα εκείνα που αναφέρθηκαν προσπαθώντας να μπλέξει πάλι η Αξιωματική Αντιπολίτευση τη γνωστή, προσφιλή σκανδαλογία. Κάθε λίγο και λιγάκι καταφεύγει στη σκανδαλογία, όπου δεν έχει πολιτικά επιχειρήματα να παραθέσει και νομίζει ότι με αυτόν τον τρόπο μπορεί να βγάξει τίτλους και με αυτό τον τρόπο μπορεί να παραπλανά τον ελληνικό λαό.

Το θέμα των προγραμματικών συμβάσεων, που χειρίζεται το Υπουργείο Ανάπτυξης, έχει απασχολήσει κατ' επανάληψη την Εθνική Αντιπροσωπεία. Έχουν δοθεί και κατά τη συζήτηση διατάξεων νόμου και κατά τη συζήτηση επερωτήσεων και κατά τη συζήτηση προ ημερησίας διάταξης για θέματα οικονομικής πολιτικής τόσες απαντήσεις πειστικές, τόσα επιχειρήματα, τα οποία ασφαλώς απέκρουσαν τις αιτιάσεις της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης που είναι, κύριοι συνάδελφοι, πλέον ανιαρό να επανέρχεται και να επανέρχεται με την ίδια προσπάθεια σκανδαλογίας για να βγουν τίτλοι και να γράφουν αύριο οι προσκεείμενες στη Νέα Δημοκρατία εφημερίδες. Νομίζω ότι από κάποιο σημείο και πέρα έχετε πλέον ξεπεράσει τα όρια. Κουράζετε, κύριοι συνάδελφοι, τον ελληνικό λαό, ο οποίος δεν αντέχει ν' ακούει συνεχώς κορώνες σκανδαλογίας αντί ν' ακούει σοβαρά πολιτικά επιχειρήματα.

Θέλω, κύριε Υπουργέ, να σταθώ σ' ένα θέμα, το οποίο ακροθιγώς ακούστηκε στη μέχρι τώρα συζήτηση, που όμως νομίζω ότι βρίσκεται στην καρδιά της συζήτησης που κάνουμε για την πολιτική, θα έλεγα, όχι μόνο των αστικών συγκοινωνιών, αλλά τουλάχιστον στο χώρο των αστικών συγκοινωνιών.

Δεν είναι εδώ ο κ. Τσοβόλας, να του πω -γιατί ήθελα με την ευκαιρία

αυτή να το τονίσω- ότι και εκείνος μια σοβαρότατη ευθύνη έχει για την περίοδο που ήταν Υπουργός των Οικονομικών, διότι από τότε αποφασίζαν οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ότι θα έπρεπε τα υπουργεία, τα οποία χαράσσουν κοινωνική πολιτική, να αναλαμβάνουν με τον προϋπολογισμό τους το κόστος της άσκησης κοινωνικής πολιτικής.

Αν αναζητήσετε τα χαρτιά στο Υπουργείο, θα δείτε ότι υπήρχε νομοσχέδιο, το οποίο είχε καταρτισθεί, προκειμένου τα επιμέρους υπουργεία, με τους επιμέρους προϋπολογισμούς να αναλαμβάνουν την άσκηση της κοινωνικής πολιτικής.

Ο κ. Τσοβόλας Υπουργός των Οικονομικών τότε, αρνείτο να υπογράψει εκείνο το νομοσχέδιο. Είχα την ευκαιρία να συζητώ μαζί του, ως αρμόδιος υπουργός τότε, αυτές τις ρυθμίσεις και σας λέω ότι ο κ. Τσοβόλας αρνείτο. Σήμερα βεβαίως χάρηκα που τον είδα να επικροτεί αυτήν την ανάγκη που υπάρχει, να αναλαμβάνουν οι φορείς που ασκούν την κοινωνική πολιτική, το σχετικό κόστος. Καλό είναι αυτό.

Πρέπει όμως να ξέρουμε, κύριοι συνάδελφοι, ότι πέραν από τη γενικότερη πολιτική, υπάρχει και η προσωπική πολιτική στάση, την οποία είμαι υποχρεωμένος να υπογραμμίσω κατά τη συζήτηση αυτή.

Θέλω να τονίσω το εξής. Όταν καταρτίζοντας τις διατάξεις του άρθρου 5, που μιλάει για την αντισταθμιστική χρηματοδότηση, αποφασίζετε αυτή να καλύπτει την ασκούμενη κοινωνική πολιτική και υποχρεώνετε ν' αναλαμβάνουν να πληρώνουν την κοινωνική πολιτική, που αποφασίζουν, τα υπουργεία. Και αυτό το κάνετε για τους δημόσιους φορείς που ασκούν το συγκοινωνιακό έργο εδώ στην Αττική. Το κάνετε και για τον φορέα του ιδιωτικού τομέα, που ασκεί το μεταφορικό έργο στην συμπρωτεύουσα, στη Θεσσαλονίκη. Δεν θα πρέπει κατά μείζονα λόγο να εφαρμοστεί αυτό και για τις δημοτικές επιχειρήσεις που ασκούν μεταφορικό έργο;

Όταν, λοιπόν, καθιερώνονται αντισταθμιστικές χρηματοδοτήσεις μ' αυτό το νομοσχέδιο, όταν εδώ και χρόνια με την ισχύουσα νομοθεσία εισπράττει αντισταθμιστικές χρηματοδοτήσεις ιδιωτικός φορέας που ασκεί συγκοινωνία -και αναφέρομαι στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, διότι σεις μας είπατε ότι θα πάρει επιδότηση είκοσι δύο δισεκατομμυρίων (22.000.000.000) για το 1998 και ότι ο κάθε επιβάτης του ΟΑΣΘ επιδοτείται με εκατόν εξήντα (160) δραχμές (εβδομήντα πέντε (75) δραχμές) ήταν η επιδότηση του επιβάτη των ΣΕΠ το 1992), θέλω να ρωτήσω, αφού δίνει το ελληνικό δημόσιο επαναλαμβάνω, αυτές τις αντισταθμιστικές χρηματοδοτήσεις στο δημόσιο φορέα και στον ιδιωτικό φορέα, τον ΟΑΣΘ, κατά μείζονα λόγο δεν πρέπει να δώσει και στις δημοτικές επιχειρήσεις για την άσκηση της κοινωνικής πολιτικής που αποφασίζουν τα υπουργεία; Νομίζω ότι η κοινή λογική λέει ότι πρέπει, κύριε Υπουργέ. Και αυτό ακριβώς αξιώνω.

Το ποσό το οποίο θα δικαιούνται ελάχιστες δημοτικές επιχειρήσεις συγκοινωνιών στη χώρα, είναι τόσο μικρό μπροστά στο σύνολο των δισεκατομμυρίων δραχμών που χρηματοδοτεί το κράτος, του ΟΑΣΑ και τον ΟΑΣΘ εφαρμόζοντας αυτήν την πολιτική των αντισταθμιστικών χρηματοδοτήσεων, που δεν θα έπρεπε να το συζητούμε καν.

Θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, τη διάταξη αυτήν την οποία εισάγεται με το άρθρο 5 και που ισχύει στη Θεσσαλονίκη εδώ και πολλά χρόνια, να την εισαγάγουμε με αυτό το νομοσχέδιο και στις δημοτικές συγκοινωνίες, όπου αυτές προσφέρουν μεταφορικό έργο. Έτσι πρέπει να το αποδεχθείτε όταν συζητήσουμε το σχετικό άρθρο. Απαιτούνται ελάχιστα ποσά, σε σχέση με τις δεκάδες δισεκατομμύρια δραχμές που αναφέρονται στη συγκεκριμένη ρύθμιση του άρθρου 5.

Επειδή θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ δύσκολο (δεν ξέρω αν μας πείτε κανένα ευχάριστο νέο εν τω μεταξύ και μας δώσετε κάποιο χρονικό ορίζοντα) για να έρθει νομοσχέδιο που να αφορά τις συγκοινωνίες της περιφέρειας, ΚΤΕΛ, δημοτικές συγκοινωνίες κλπ., νομίζω ότι θα πρέπει να το περιλάβουμε σε αυτό. Διότι φοβούμαι ότι θα αργήσει πολύ να έρθει νομοσχέδιο, λόγω του σχηματισμού των νέων δήμων και της

αλλαγής της δομής της πρώτης βαθμίδας αυτοδιοίκησης.

Δεν θα πρέπει επομένως να περιλάβουμε μια τέτοια δίκαιη διάταξη, για την οποία σας μίλησα προηγουμένως, σε ένα μελλοντικό νομοσχέδιο, το οποίο πιθανόν να μην έρθει και καθόλου. Γι' αυτό επιμένω -εγώ τουλάχιστον σαν Βουλευτής, και σαν Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για τη δικαιότερη εφαρμογή των διατάξεων που εισηγείστε να επεκτείνουμε την αντισταθμιστική χρηματοδότηση και στις δημοτικές επιχειρήσεις. Ευχαριστώ πολύ.

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

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

Ο κ. Κολοζώφ έχει το λόγο.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριοι συνάδελφοι, θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος, όσο είναι δυνατόν. Θα αναφέρω μόνο τα απαραίτητα, γιατί πραγματικά είναι ένα ζήτημα το ότι με αυτές τις πιεστικές διαδικασίες, τελικά δεν μιλάνε οι Βουλευτές. Δεν βλέπω γιατί πρέπει να υπάρχει αυτή η ακαμψία. Θα μπορούσαμε κάλλιστα να πάμε αύριο, χωρίς αυτό να παραβιάσει καθόλου τον γενικότερο σχεδιασμό εν πάση περιπτώσει που είχε η Κυβέρνηση και το Προεδρείο, αφού θα τελειώναμε στην ώρα μας αυτό το νομοσχέδιο.

'Ηδη εμείς, σαν κόμμα, από το 1985 έχουμε επεξεργαστεί και έχουμε παλέψει συστηματικά από τότε για ενιαίο φορέα στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Μάλιστα, πρέπει να πω ότι όλα αυτά τα χρόνια γύρω απ' αυτό το ζήτημα, έχει αναπτυχθεί μία πλούσια επιχειρηματολογία και σημαντικές προτάσεις από τους ίδιους τους εργαζόμενους, με διαφοροποιήσεις, πιθανά, από κατηγορία σε κατηγορία, όμως, η κεντρική ιδέα ήταν πάντοτε η ίδια: Να μπορέσει να δημιουργηθεί ένας ενιαίος φορέας και αυτός να είναι δημόσιος. Αυτά ήταν τα βασικά χαρακτηριστικά.

Με εκείνη την πρότασή του τότε το κόμμα μας υπερασπιζόταν τα δικαιώματα του λαού του Λεκανοπεδίου, για φθηνά, άνετα και ασφαλή μέσα συγκοινωνίας. Ξεκινούσαμε από εκεί που ξεκινά και η εισηγητική έκθεση -άλλωστε αυτή είναι η πραγματικότητα- ότι όλα αυτά τα χρόνια ασκήθηκε μία πολιτική -παρά τα όσα λέγονται ότι δεν υπήρχε πολιτική μεταφορών και συγκοινωνιών, υπήρχε μία πολιτική- η οποία πήγαινε προς την κατεύθυνση ενίσχυσης του αυτοκινήτου, του ιδιωτικού, του φορτηγού, της νταλίκας για τις μεταφορές. Αυτό ποτέ δεν είχε ομολογηθεί, όπως δεν ομολογείται και σήμερα. Και αυτό που προτείνεται σήμερα, έχει τα ίδια μειονεκτήματα και ουσιαστικά πάει προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της χρήσης του Ι.Χ. για τις ανάγκες του λαού μας. Παρακάτω θα έλθω και σ' αυτό το ζήτημα.

Οι προτάσεις του Κ.Κ.Ε. τότε δεν είχαν γίνει αποδεκτές, παρά το ότι η προσπάθειά μας ήταν μετρό, τραμ, ΗΣΑΠ, ΗΛΠΑΠ, λεωφορεία, γενικά ό,τι υπήρχε εκείνη την εποχή, να μπορέσει να σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι συμπληρωματικές οι υπηρεσίες αυτές, να βοηθάνε η μία την άλλη, αλλά συγχρόνως να μπορούμε να καλύψουμε όλες τις ανάγκες του Λεκανοπεδίου, με ορθολογικό τρόπο.

Δεν έγιναν τότε αποδεκτές αυτές οι προτάσεις από τις κυβερνήσεις που ακολουθούσαν τότε, του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και της Νέας Δημοκρατίας. Η εκτίμησή μας τότε -δόθηκε μάλιστα και στη δημοσιότητα- ήταν πως η απόρριψη των προτάσεών μας γινόταν, γιατί αυτές άνοιγαν τον δρόμο του περιορισμού της ασυδοσίας του μεγάλου κεφαλαίου, των λεγόμενων ιδιωτών, έβαζαν φραγμό και εμπόδια στα επερχόμενα σχέδια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ιδιωτικοποιήσεις των κρατικών επιχειρήσεων. Τότε υπήρχε η ΕΑΣ, ο ΟΣΕ, η Ολυμπιακή Αεροπορία, η ΥΓΙΑ και άλλες.

Σήμερα, έχουμε μπροστά μας ένα σχέδιο νόμου για την οργάνωση και λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών-Πειραιώς, ένα σχέδιο που παραδίδει, κατά τη γνώμη μας, τις αστικές συγκοινωνίες στον ιδιωτικό τομέα. Προτείνεται μια λύση αμφιβόλου αποτελεσματικότητας που από την αρχή, μάλιστα φαίνεται, πόσο είναι περιορισμένη. Αποκλείει τον Ο.Σ.Ε. και τις δημοτικές συγκοινωνίες από τη συγκρότηση αυτού του φορέα. Θα

μπορούσε κανείς να πει, κάνετε τις ΕΦΣΕ, είναι αυτά που υπάρχουν και θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν και οι σιδηρόδρομοι μέσα σε αυτό το σχεδιασμό, καθώς επίσης και οι δημοτικές συγκοινωνίες θα προβλεπόταν σαν συστατικό μέρος αυτού του οργανισμού. Όμως εξαιρούνται και ο Ο.Σ.Ε. και οι δημοτικές συγκοινωνίες στις οποίες αναφέρεστε και θα αναφερθούμε και εμείς παραπέρα.

Ενώ συγκροτούνται σε ΕΦΣΕ όλες αυτές οι ανώνυμες εταιρείες που υπάρχουν σήμερα, ΕΘΕΛ ΑΕ, ΗΛΠΑΠ ΑΕ, ΗΣΑΠ ΑΕ, ξεχωρίζει η εταιρεία που θα αναλάβει τις γραμμές 2 και 3 του Μετρό και προβλέπει στην πορεία ο ΗΣΑΠ να απορροφηθεί από το "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" ή όπως λέτε εσείς, θα συγχωνευτεί με το "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ". Και αναρωτιέται κανείς, γιατί; Γιατί δεν προβλέπεται η μελλοντική αξιοποίηση του Ο.Σ.Ε. προαστιακά; Μήπως γιατί δεν το σκέφθηκαν οι σύμβουλοι του Υπουργείου, οι διάφοροι τεχνοκράτες, οι πολεοδόμοι, οι συγκοινωνολόγοι;

Μπορεί κανείς να πιστέψει πως από μία τέτοια μελέτη του συγκοινωνιακού δεν θα εξεταζόταν η αξιοποίηση του σιδηροδρόμου προαστιακά; Δεν το πιστεύουμε αυτό το πράγμα. Πιστεύουμε, πως συνειδητά αποκλείεται από αυτές τις ρυθμίσεις ο Ο.Σ.Ε. Όχι γιατί δεν θα αξιοποιηθεί μελλοντικά -πιστεύουμε ότι θα αξιοποιηθεί, έτσι γίνεται στις μεγάλες πόλεις- όμως όταν θα έρθει η στιγμή αυτής της ρύθμισης, απλώς δεν θα υπάρχει ο Ο.Σ.Ε. με τη μορφή που υπάρχει σήμερα. Αλλά θα υπάρχει κάποια άλλη εταιρεία τύπου "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" η οποία θα εκμεταλλεύεται τότε τους ελληνικούς σιδηροδρόμους.

'Αλλωστε το ότι πάμε προς τα εκεί, το έδειξε και η ανησυχία των εργαζομένων, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά σε όλη την Ευρώπη - σημερινή μάλιστα είναι η απεργία των σιδηροδρόμων σε όλη την Ευρώπη- με το χαρακτηριστικό το ότι επιμένουν και απαιτούν οι σιδηρόδρομοι να μείνουν στο δημόσιο τομέα. Και είναι αυτό ένα σημάδι πάρα πολύ ενθαρρυντικό, για το ότι εν πάση περιπτώσει, αρχίζει να ασκείται σε ευρύτερο επίπεδο, πέρα από το εθνικό, στα πλαίσια μιας οντότητας που πάει να δημιουργηθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, η κοινή συνείδηση ότι αρχίζει να ασκείται μια πολιτική σε βάρος των εργαζομένων και υπέρ των πολυεθνικών, σε όλους τους τομείς. Διαλύεται ο δημόσιος τομέας και εκχωρείται με διάφορα τρुक και τεχνάσματα στους ιδιώτες.

Είναι φανερό πως η δομή και ο χαρακτήρας αυτού του φορέα, όπως είναι στο νομοσχέδιο, έτσι όπως τον έχετε σχεδιάσει, αποτελεί το πρώτο ουσιαστικό βήμα προς την ιδιωτικοποίηση.

Ο "Ο.Σ.Α. Α.Ε.", δεν υπόκειται πια σε έλεγχο του δημόσιου λογιστικού. Το νομοσχέδιο λέει ότι οι ανώνυμες αυτές εταιρείες θα λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και ο κύριος Υπουργός στην ομιλία του μας είπε περίπου πως θα γίνει αυτό το πράγμα.

Αν φθάνουν αυτά που δίνετε, έχει καλώς. Αν δεν φθάνουν αυτά που δίνετε, τότε τι θα γίνει, κύριε Υπουργέ; Και αν δεν φθάνουν αυτά που δίνετε και την επόμενη χρονιά, πάλι τι θα γίνει, κύριε Υπουργέ;

Θα γίνει αυτό που γίνεται πάντοτε. Το έχουμε ζήσει αυτό το πράγμα. Θα πάνε να δανειστούν, γιατί ένας οργανισμός είναι ζωντανό κύτταρο. Δεν μπορεί να πεθάνει, επειδή θα του λείψουν αυτά τα χρήματα. Έτσι θα υπερχρεώνεται. Αφού δε γίνει η υπερεκμετάλλευση αυτού του φορέα, μόλις θα φορτωθεί πάλι με αυτά τα χρέη και αφού εν τω μεταξύ γεράσει και ο στόλος τον οποίο δεν θα μπορεί να ανανεώσει φυσικά θα δοθεί ξανά στο δημόσιο για να έλθει να βγάλει τα κάστανά από τη φωτιά, να τον εκσυγχρονίσει και ύστερα μέσω των μετοχών να τον δώσει ξανά στους ιδιώτες.

Η ιδιωτικοποίηση, κύριοι συνάδελφοι, δεν θα γίνει, όπως το προσπάθησε η Νέα Δημοκρατία. Δεν θα γίνει με τον τρόπο της εκχώρησης λεωφορείων ή των μέσων μεταφοράς σε ιδιώτες. Η ιδιωτικοποίηση θα περάσει μέσα από τις διαδικασίες μετοχοποίησης αυτών των επιχειρήσεων. Έχουμε μία εμπειρία το πώς λειτουργεί η Κυβέρνηση γύρω από αυτό το ζήτημα, με την τακτική δηλαδή του σαλαμιού, σιγά-σιγά μέχρι να μας φέρε εκεί που είναι σήμερα ο ΟΤΕ, μεθαύριο θα είναι η ΔΕΗ

και άλλες μεγάλες δημόσιες επιχειρήσεις, μέσω της ίδρυσης θυγατρικών εταιρειών, ανώνυμων εταιρειών, χωρίς να αναφέρει το νομοσχέδιο ότι αυτές οι ανώνυμες εταιρείες θα είναι δημόσιες. Γιατί δεν το αναφέρετε αυτό; Γιατί ασφαλώς δεν το έχετε στο μυαλό σας. Γιατί ασφαλώς θέλετε να ανοίξετε αυτόν το δρόμο και θέλετε να το κρύψετε σήμερα.

Η Νέα Δημοκρατία δεν μίλησε για την ταμπакιέρα γύρω από αυτά τα ζητήματα, γιατί απλούστατα συμφωνεί μαζί σας. Θα έλεγα ότι διακρίνω στους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας το ίδιο χαμόγελο που διέκρινα όταν συζητούσαμε το νομοσχέδιο για τη μετοχοποίηση του ΟΤΕ, όπου από τη μία μετοχή του δημοσίου ανοίξαμε το μικρό δρόμο προς την ιδιωτικοποίηση και χαμογελούσαν φυσικά, φωνάζανε διότι θέλανε πλήρη μετοχοποίηση. Σήμερα βρισκόμαστε σ'εκείνο ακριβώς το σημείο, όταν πρότεινε η Νέα Δημοκρατία αρχικά για τον ΟΤΕ. Έτσι θα προχωρήσουμε και εδώ πέρα. Η Νέα Δημοκρατία συντηρώντας μια ανώδυνη πολεμική για την Κυβέρνηση γύρω από τις ΣΕΠ, δημαγωγεί και τελειώσαμε. Αυτό είναι το πρόβλημα των συγκοινωνιών! Μακάρι να ήταν μόνο οι ΣΕΠ για να λυθεί μια και έξω το πρόβλημα. Αλλά δεν είναι έτσι. Και η Νέα Δημοκρατία ξέρει καλά τι κάνει. Έχει ταξικό κριτήριο και ακριβώς η πίεση που ασκεί στην Κυβέρνηση είναι να τα δώσει όλα προς την κατεύθυνση που θέλει το κεφάλαιο.

Η Κυβέρνηση μας λέγει ότι δεν είναι σωστό αυτό που λέμε, για την είσοδο δηλαδή των ιδιωτών μέσω της εξαγοράς των μετοχών, γιατί προβλέπεται ότι αυτές τουλάχιστον του ΟΑΣΑ θα τις έχει το δημόσιο. Εμείς το αμφισβητούμε αυτό. Εμείς θα θέλαμε -αν όντως πιστεύετε ότι έτσι πρέπει να είναι- να προστεθεί στο νομοσχέδιο μία φρασούλα που να λέγει ότι οι μετοχές σε όλη την κλίμακα αυτού του φορέα που δημιουργείται των ανωνύμων εταιρειών ανήκουν στο δημόσιο και δεν μεταβιβάζονται εκτός του δημοσίου. Βάλτε την, είναι μία φρασούλα. Εάν πιστεύετε ότι είναι δημόσιος φορέας αυτό που πάτε να κάνετε και αυτό που θα ακολουθήσει από εκεί και πέρα και με το "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" ή οποία εταιρεία εμφανισθεί και με τις δημοτικές συγκοινωνίες ή όποιες εμφανισθούν με τη σκέπη των δημοτικών επιχειρήσεων, βάλτε έναν τέτοιο όρο, έτσι ώστε να είμαστε σίγουροι ότι θα κινηθεί το όλο ζήτημα και όλος ο φορέας μέσα στα πλαίσια του ελέγχου που θα ασκείται από το δημόσιο.

Όμως, κύριοι συνάδελφοι, όπως επανειλημμένα έχουμε πει η πολιτική ιδιωτικοποίησης -και αυτό είναι ένα στοιχείο που μας πείθει ότι πάμε για ιδιωτικοποίηση, κύριε Υπουργέ- δεν αλλάζει απλώς το ιδιοκτησιακό καθεστώς των δημόσιων επιχειρήσεων.

Είδαμε πώς λειτουργεί το πράγμα. Οι ιδιώτες δεν αγοράζουν. Δεν αγοράζουν με το καθεστώς των εργασιακών σχέσεων που υπάρχει σήμερα στις δημοτικές επιχειρήσεις στη χώρα μας. Το ξέρετε πολύ καλά αυτό και εσείς, το ξέρετε και η Ευρωπαϊκή Ένωση και γι'αυτό οι κανόνες που βάζουν -και πάνε πακέτο αυτά- είναι αλλαγή των εργασιακών σχέσεων. Γι'αυτό γίνονται οι αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις και όχι για ό,τι μας είπατε, κύριε Υπουργέ. Για να διευκολυνθεί το ιδιωτικό κεφάλαιο όταν θα έλθει η σειρά να πάρει αυτό τη διαχείριση αυτού του φορέα.

"ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ". Πώς θα λειτουργήσει η όποια εταιρεία εμφανισθεί στη θέση της, τι ιδιοκτησιακό καθεστώς θα έχει; Και εάν πάρουμε υπόψη μας τώρα αυτό που έχετε μέσα -και είναι φοβερό αυτό που κάνετε, εν πάση περιπτώσει θα το συναντήσει μπροστά της η ελληνική κοινωνία αυτό που κάνετε σήμερα, οι κανονισμοί να έχουν θέση νόμου.

Εν πάση περιπτώσει, βλέπουμε ότι κάνετε έναν κανονισμό για τον ΗΣΑΠ και έναν κανονισμό για τις υπόλοιπες τρεις εταιρείες. Και συγκρίνοντας τους κανονισμούς, βλέπουμε ότι είναι πιο αυστηρός αυτός του ΗΣΑΠ. Γιατί; Γιατί προβλέπεται ότι μεθαύριο ο ΗΣΑΠ θα πάει και θα συγχωνευθεί -εμείς λέμε θα απορροφηθεί, εσείς λέτε θα συγχωνευθεί- με τη νέα εταιρεία, αυτήν τη νέα εταιρεία, η οποία όμως θα συγκροτηθεί με το δικό της ιδιοκτησιακό καθεστώς, όπως θα είναι εκείνη την εποχή, με τις δικές της εργασιακές σχέσεις και δεν πρέπει να υπάρχει και μεγάλη διαφορά στις εργασιακές σχέσεις της νέας εταιρείας και της καινούριας εταιρείας.

Όλα αυτά μας κάνουν να πιστεύουμε -και γι'αυτό δεν θα ψηφίσουμε αυτόν το νομοσχέδιο- ότι άλλα έχετε στο μυαλό σας απ'αυτά που διακηρύσσετε δημόσια. Ανοίγετε το δρόμο, κάνετε το πρώτο βήμα για την ιδιωτικοποίηση και ύστερα θα ακολουθήσουν τα αποφασιστικά βήματα.

Το κεφάλαιο για να πάρει αυτές τις επιχειρήσεις απαιτεί να φύγουν αυτό που ονομάζει αγκυλώσεις. Δεν μπορεί να ισχύουν οι συλλογικές συμβάσεις και επομένως οι συλλογικές συμβάσεις ουσιαστικά καταργούνται, η σταθερότητα στις ειδικότητες. Το κεφάλαιο επιθυμεί πολυειδικότητες, το δικαίωμα να μεταθέτει, να τιμωρεί, να απολύει. Απαιτεί την εντατικοποίηση στο μάξιμουμ της δυνατότητας που έχει από τους εργαζόμενους.

Σας άκουσα με μεγάλη προσοχή, κύριε Υπουργέ, όταν μιλούσατε για τον Κανονισμό. Με πείσατε ακριβώς γι'αυτό το πράγμα!

Αυτό που θα μπορούσε κανένας να πει ότι είναι ένα νοικοκύρεμα, ένας πιο ορθολογικός τρόπος οργάνωσης, δεν μπορεί να ξεγελάσει κανέναν. Δεν πρόκειται γι'αυτό, πρόκειται για εντατικοποίηση της εργασίας. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Και έτσι θα εξελιχθεί. Ας πάρουμε τις πιο ανώδυνες διατάξεις, ας πούμε για τις άδειες. Προκειμένου να εξυπηρετήσετε τις απαιτήσεις που έχει το κεφάλαιο, παραβιάζετε ακόμα και τις διεθνείς συμβάσεις εργασίας. Αναφέρω συγκεκριμένα -θα επανέλθουμε στη συζήτηση για τα άρθρα- στο άρθρο 10 παράγραφος 4 του κανονισμού. Στην άδεια δεν προσμετράται η αποχή λόγω βραχείας ασθένειας. Αυτό απαγορεύεται από τη διεθνή σύμβαση εργασίας. Δεν μπορεί να γίνει αυτό το πράγμα. Πώς το κάνετε;

Άδεια κατά διετία. Ξέρετε πολύ καλά ότι η διεθνής σύμβαση εργασίας απαιτεί κάθε χρόνο να δίνεται. Πώς το κάνετε αυτό;

Άρθρο 10, παράγραφος 6. Η άδεια να σπάει σε δεκαπέντε ημέρες το καλοκαίρι και σε δεκαπέντε ημέρες το χειμώνα. Εντατικοποίηση -το είπα και προηγουμένως- στις πολυειδικότητες. Και τέλος, τα παράπονα -και τελειώνω με αυτό- των εργαζομένων να κρίνονται από το διευθύνοντα σύμβουλο, κύριε Υπουργέ. Υπάρχει το υπηρεσιακό συμβούλιο. Γιατί να μην έχει αυτό αρμοδιότητα και να δίνετε στο διευθύνοντα σύμβουλο να κρίνει τα παράπονα των εργαζομένων; Δεν νομίζετε ότι μας πάτε πάρα πολύ πίσω στις εργασιακές σχέσεις;

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

Ο κ. Χειμάριος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Επιτέλους, κύριοι συνάδελφοι, παίρνει το λόγο και ένας Βουλευτής απόψε να μιλήσει στις 12.30' παρακαλώ.

Κύριε Κολοζώφ, δεν κατάλαβα πού βρήκατε τις ομοιότητες στις προτάσεις τις δικές μας και στις θέσεις της Κυβέρνησης, στο νομοσχέδιο. Επίσης δεν μπόρεσα να καταλάβω πού βλέπετε ότι η Κυβέρνηση με αυτό το νομοσχέδιο στρέφει την πολιτική της προς την ιδιωτικοποίηση του ΟΑΣΑ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. το 1993 έκανε το τραγικό σφάλμα, να επανακρατικοποιήσει τις αστικές συγκοινωνίες της πρωτεύουσας, απλά και μόνο για να ικανοποιήσει κάποιους κομματικούς της φίλους. Πήγε αντίθετα με το ρεύμα της εποχής και ενώ θα έπρεπε να κάνει αποκρατικοποιήσεις προέβη σε διάλυση των ΣΕΠ και μετέτρεψε την ιδιωτική επιχείρηση ξανά σε κρατική.

Φυσικό ήταν οι αστικές συγκοινωνίες να πηγαίνουν από το κακό στο χειρότερο, η εξυπηρέτηση του κοινού να είναι σε πολύ χαμηλό επίπεδο και τα ελλείμματα να πολλαπλασιάζονται συνεχώς.

Κανένα μέτρο δεν ελήφθη από τότε μέχρι σήμερα για τη συγκράτηση των ελλειμμάτων. Απεναντίας μάλιστα, δίνοντας παχυλές αμοιβές στους επικεφαλής των φορέων και σε κάποιους ειδικούς συμβούλους, αυτό επιδεινώθηκε.

Τελικά το έλλειμμα έφθασε στο αστρονομικό ποσό περίπου των εννιακοσίων πενήντα οκτώ δισεκατομμυρίων (958.000.000.000) δραχμών και η Κυβέρνηση αντί να λάβει

δραστικά μέτρα και να προβεί σε ριζική αναμόρφωση του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών, φροντίζοντας να μην υπάρχουν στο μέλλον ελλείμματα με τον εξής τρόπο όμως: Αναλαμβάνοντας το κράτος να επιδοτεί κάθε χρόνο τους φορείς με ποσό ίσο με το ύψος των ελλειμμάτων.

Όλα αυτά τα χρήματα, κύριοι συνάδελφοι, καλείται να τα πληρώσει ο Έλληνας φορολογούμενος. Είναι ντροπή, είναι αναληγσία της Κυβέρνησης να καλεί τον ελληνικό λαό να σηκώσει τέτοιο βάρος σε μία περίοδο άγριας λιτότητας και σφιχτής εισοδηματικής πολιτικής, σε μία εποχή όπου οι μισθωτοί και οι συνταξιούχοι βλέπουν το εισόδημά τους να συρρικνώνεται συνεχώς, η φορολογία κάθε χρόνο να αυξάνεται για όλους σχεδόν τους Έλληνες. Σε μία εποχή που υποφέρουν όλα τα κοινωνικά στρώματα, ψάχνω να βρω μία κοινωνική ομάδα να ευημερεί και δεν βρίσκω καμία.

Έρχεται, λοιπόν, η Κυβέρνηση και χαρίζει ένα τρισεκατομμύριο (1.000.000.000.000) δραχμές. Έχετε φανταστεί πόσα πράγματα θα μπορούσαν να γίνουν με αυτά τα χρήματα; Νοσοκομεία, σχολεία, αυξήσεις στις συντάξεις πείνας, ενίσχυση των αγροτών, βελτίωση της ποιότητας ζωής και τόσα άλλα.

Θα μπορούσε, όμως, να πει κανείς χαλάλι αν οι θυσίες -όπως λένε στο χωριό μου- έπαιναν τόπο, εάν πράγματι τα χρήματα αυτά έκλειναν μία πληγή στις συγκοινωνίες και εφεξής θα είχαμε αξιόπιστες και άνετες συγκοινωνίες ή αν δεν θα εκαλείτο στο μέλλον ο Έλληνας φορολογούμενος να καλύψει και άλλα ελλείμματα. Μάταια όμως, γιατί στο άρθρο 5 ρητά αναφέρεται ότι η διαφορά μεταξύ λειτουργικού κόστους και του καθοριζόμενου κάθε φορά κόστους, δηλαδή τα ελλείμματα, θα καλύπτονται από τον τακτικό προϋπολογισμό.

Στο νομοσχέδιο επίσης δεν αναφέρεται πουθενά με ποιους νέους φόρους θα καλύπτονται στο μέλλον τα ελλείμματα, αφού δεν περιλαμβάνεται κανένα ουσιαστικό μέτρο για τον περιορισμό των δαπανών. Κανένα!

Βέβαια θα πρέπει να ομολογήσουμε ότι στο άρθρο 6 γίνεται λόγος για πλεονάζον προσωπικό, το οποίο μάλιστα εκτιμάται ότι μπορεί να φθάσει τα επτακόσια άτομα τον αριθμό, για το οποίο λαμβάνεται μέριμνα για μετάταξη, προκειμένου να μειωθούν οι δαπάνες μισθοδοσίας των επιχειρήσεων. Παρόμοια διάταξη όμως υπάρχει και στον ισχύοντα ν. 2175/1993 η οποία δεν έχει εφαρμοστεί μέχρι σήμερα. Διαφορετικά δεν θα είχαμε τόσο πλεονάζον προσωπικό.

Έχω όμως και μια άλλη απορία. Εάν πράγματι υπάρχει αυτό το πλεονάζον προσωπικό, που αναφέρεται στο νομοσχέδιο, τότε ομολογείτε ότι πέντε χρόνια τώρα πληρώνουμε αργόμισθους και ανεβάζουμε στα ύψη τα ελλείμματα.

Με άλλο άρθρο του νομοσχεδίου δίνεται η δυνατότητα στο ελληνικό δημόσιο να μεταβιβάζει έως το 40% των μετοχών του ΟΑΣΑ στους ΟΤΑ πρώτου και δεύτερου βαθμού. Αυτό ίσως είδε ο κ. Κολοζώφ και είπε ότι πάμε προς ιδιωτικοποίηση. Αυτή η διάταξη, όμως υπάρχει, ακριβώς η ίδια, στο ν. 2175/1993 άρθρο 2 παράγραφος 3 και πέντε χρόνια δεν έγινε χρήση της. Γιατί θα γίνει τώρα; Ξέρετε εσείς κανέναν οργανισμό Τοπικής Αυτοδιοίκησης που θα βάλει τα λεφτά του σε ελλειμματική επιχείρηση; Εγώ τουλάχιστον δεν γνωρίζω κανέναν. Και αυτό αποδείχθηκε τα πέντε χρόνια που πέρασαν. Άρα αυτό μπαίνει εδώ μέσα για άλλες σκοπιμότητες.

Στο άρθρο 1 αναφέρεται ότι οι εκτελεστικοί φορείς συγκοινωνιακού έργου λειτουργούν -προσέξτε- με βάση τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Είναι πράγματι αφελές να πιστεύει κανείς πως, επειδή αναφέρεται στο νομοσχέδιο, θα λειτουργούν οι φορείς αυτοί με βάση τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και πρωτοβουλίας. Θα λειτουργούσαν πράγματι με αυτόν τον τρόπο μόνον εάν η επιχείρηση ήταν ιδιωτική. Διαφορετικά, περιμένετε από τη συντροφιά του κ. Κολλά να αλλάξει το σύστημα ή να αλλάξουν νοοτροπία; Αυτοί οι ίδιοι θα έχουν την ΕΘΕΛ ξανά από την αρχή. Αυτοί είναι που επιβάλλουν και τα νομοσχέδια στην Κυβέρνηση. Αυτοί είναι που δεν αντιδρούν τώρα, γιατί τα έχουν βρει κάτω από το τραπέζι με την Κυβέρνηση. Και είναι ίσως οι μόνοι εργαζόμενοι απ' όλους τους φορείς.

Αξίζει να τονιστεί ότι η Κυβέρνηση, παρά τις υποχωρήσεις στους κομματικούς της συνδικαλιστές, δεν τα βρήκε στους κανονισμούς

εργασίας μαζί τους. Γι' αυτό τους συμπεριέλαβε στο νομοσχέδιο, καταργώντας ουσιαστικά τις ελεύθερες συλλογικές διαπραγματεύσεις.

Φαντάζεστε τώρα τι είδους εξυγίανση νομοθετούμε, αφού δεν διαφωνούμε μόνον εμείς που δεν βλέπουμε κανένα μέτρο που μπορεί να λύσει το πρόβλημα, αλλά διαφωνούν και οι εργαζόμενοι και οι προσκείμενοι στην Κυβέρνηση, οι οποίοι τη στηρίζουν τόσα χρόνια!

Το αποτέλεσμα αυτού του νομοσχεδίου και αυτής της εξυγίανσης το γνωρίζουμε από τώρα: Αποτυχία!

Και μετά από έξι μήνες περίπου, θα εμφανιστεί κάποιος υπουργός στη Βουλή, όπως ο παριστάμενος, και χωρίς να ζητήσει συγγνώμη από τον ελληνικό λαό, χωρίς να μας πει ποιος θα πληρώσει τα δισεκατομμύρια της νέας αποτυχίας, θα μας πει θριαμβευτικά: "Αποφασίσαμε να αποκρατικοποιήσουμε τις αστικές συγκοινωνίες." Όπως ακριβώς συνέβη πριν από λίγες ημέρες στη συζήτηση για την πρόταση ψήφου εμπιστοσύνης με την απόφαση της Κυβέρνησης τώρα να αποκρατικοποιήσει την Ολυμπιακή Αεροπορία, αφού προσετέθησαν και νέα οικονομικά βάρη στον ελληνικό λαό, αφού είχαμε και καινούρια ελλείμματα.

Μετά τα όσα ακούστηκαν σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα κάνω μια μικρή αναδρομή για να βάλω τα πράγματα στην πραγματική τους θέση. Εννοώ σχετικά με τα ελλείμματα των λεωφορείων, και συνολικά του ΟΑΣΑ.

Και ξεκινά από το 1977, όπου η τότε Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με το ν. 588 ίδρυσε τον ΟΑΣ. Και ασφαλώς, το είπε και ο κύριος Υπουργός, οι συνθήκες εκείνης της εποχής το επέβαλαν.

Σήμερα, είκοσι ένα χρόνια μετά, τα πράγματα, όπως όλοι σας γνωρίζετε, έχουν αλλάξει ριζικά. Και εσείς οι Υπουργοί, αντί να δείτε μπροστά τα νέα δεδομένα και τις προκλήσεις του 21ου αιώνα που έρχεται, μας γυρίζετε είκοσι ένα χρόνια πίσω.

Αλλά θα καταθέσω και ορισμένα οικονομικά στοιχεία, για να δούμε πώς φθάσαμε στο σημερινό αποτέλεσμα του ενός τρισεκατομμυρίου (1.000.000.000.000) δραχμών.

Το 1981 ο ΟΑΣ μετά την αγορά του τροχαίου υλικού, της υποδομής, της δημιουργίας από την αρχή τριών συγκοινωνιακών φορέων, άφησε το 1981 φεύγοντας μόνο 2,3 δισεκατομμύρια έλλειμμα.

Στις 31.12.1993 το χρέος του ΟΑΣΑ έφθασε τα τετρακόσια τριάντα έξι δισεκατομμύρια (436.000.000.000) δραχμές. Αυτά δεν μπορεί να τα αμφισβητήσει κανένας, κύριοι συνάδελφοι.

Έρχομαι τώρα στην τελευταία πενταετία. Δεν με παίρνει ο χρόνος να κάνω μεγαλύτερη ανάλυση. Την περίοδο 1994-1998 για την εξυπηρέτηση του χρέους των τετρακοσίων τριάντα έξι δισεκατομμυρίων (436.000.000.000) δραχμών πλήρωνε ο ΟΑΣΑ για πέντε χρόνια από είκοσι πέντε δισεκατομμύρια (25.000.000.000) δραχμές για την εξυπηρέτηση των δανείων, για να μείνει σταθερό το χρέος.

Σήμερα το χρέος μετά από πέντε χρόνια έφθασε σύμφωνα με την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου τα εννιακόσια πενήντα οκτώ δισεκατομμύρια (958.000.000.000) δραχμές. Δηλαδή, υπήρξε αύξηση 120%. Σε πέντε χρόνια προστέθηκαν πεντακόσια πενήντα δύο δισεκατομμύρια (552.000.000.000) δραχμές ακόμα.

Στον προϋπολογισμό που κατατέθηκε -θα τα πούμε και στη συζήτηση του προϋπολογισμού- αναφέρεται στην εισηγητική έκθεση ότι το λειτουργικό έλλειμμα 1994-1998 είναι τριακόσια ενενήντα τέσσερα δισεκατομμύρια (394.000.000.000) δραχμές, όσα ακριβώς προκύπτουν από τα στοιχεία που σας δίνω, δηλαδή πεντακόσια είκοσι πέντε δισεκατομμύρια (525.000.000.000) δραχμές, μείον εκατόν είκοσι πέντε δισεκατομμύρια (125.000.000.000) δραχμές οι τόκοι, είναι τετρακόσια δισεκατομμύρια (400.000.000.000) δραχμές. Και εσείς εξακολουθείτε να διατηρείτε τους συγκοινωνιακούς φορείς, κυρίως αυτόν της ΕΘΕΛ υπό πλήρες κρατικό έλεγχο.

Να ποιος ευθύνεται για το έλλειμμα αξιοπιστίας της πολιτικής και των πολιτικών, να ποιος ευθύνεται για τα

σαράντα τρία τρισεκατομμύρια (43.000.000.000.000) δραχμές χρέος της χώρας, να ποιος ευθύνεται για τη δυσβάστακτη φορολογία των Ελλήνων.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το υπό συζήτηση νομοσχέδιο έχει το βαρύγδουπο τίτλο "οργάνωση και λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων", ενώ θα έπρεπε να επιγράφεται "τελική αποδιοργάνωση των αστικών συγκοινωνιών", διότι αυτό θα είναι σίγουρα το τελικό αποτέλεσμα από την ψήφιση του νομοσχεδίου αυτού.

'Αλλωστε προηγήθηκαν τα δύο προηγούμενα νομοσχέδια για την Ολυμπιακή Αεροπορία. Το πρώτο για την εξυγίανση ήταν φιάσκο, το δεύτερο για τη συμπλήρωση της εξυγίανσης που ήταν μεγαλύτερο φιάσκο. Και τώρα ανήγγειλε επίσημα η Κυβέρνηση των εκσυγχρονιστών του κυρίου Σημίτη ότι οδηγείται η Ολυμπιακή Αεροπορία στην ιδιωτικοποίηση, δηλαδή στην εξεύρεση του στρατηγικού επενδυτή κ.ο.κ. Αλλά επακολούθησε και το νομοσχέδιο για τα ΕΛΤΑ. Ήταν βέβαιο που θα έφθανε ο ΕΛΤΑ με την τακτική του ΠΑΣΟΚ πέντε χρόνια. Και τελικά ο ΕΛΤΑ είναι τελευταίος στην Ευρωπαϊκή Ένωση στην παροχή υπηρεσιών προς τους πολίτες.

'Αλλωστε αυτά στον τομέα των μεταφορών τα ανεγνώρισε και ο κύριος Σημίτης ομιλώντας στην Κοινοβουλευτική του Ομάδα, χωρίς βέβαια να υπάρξουν συνέπειες. Έκανε διαπιστώσεις, κατελόγισε ευθύνες, αλλά συνέπειες δεν υπήρξαν.

Είναι πραγματική επίδειξη υποκρισίας, αλαζονείας και κοινωνικής αναληψίας η πολιτική της Κυβέρνησης των εκσυγχρονιστών του ΠΑΣΟΚ και στον τομέα αυτό των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας που εξυπηρετούν εκατομμύρια ανθρώπους που τις χρησιμοποιούν για να πάνε και να γυρίσουν από τις δουλειές τους.

'Όπως θα αποδείξουμε και τώρα στη συζήτηση επί της αρχής, αλλά και κατά τη συζήτηση επί των άρθρων, είναι μαθηματική η ακρίβεια του αποτελέσματος της εφαρμογής και αυτού του νομοσχεδίου.

'Αλλωστε, κύριε Υπουργέ, είσατε πέντε χρόνια στην εξουσία. Εσείς μας ομιλούσατε προηγούμενως λες και μόλις αναλάβατε τα καθήκοντά σας ως Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και μας είπατε τι πρόκειται να κάνετε, τι οραματίζεσθε, τι προγραμματίζετε κ.ο.κ.

Τι κάνατε πέντε χρόνια για να φτάσουν οι αστικές συγκοινωνίες στο κατώτερο επίπεδο όπως επικρατούσε στην τότε ΕΑΣ πριν γίνει η αποκρατικοποίησή της; 'Όπως άλλωστε είπε και ο συνάδελφος κύριος Γιάννης Χαραλάμπους, πρώην Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, ευθαρσώς στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή, έχουν φτάσει οι αστικές συγκοινωνίες σε επίπεδο κατώτερο από εκείνο στο οποίο βρισκόταν η ΕΑΣ τότε.

Θα υπενθυμίσω στο Σώμα, κύριε Πρόεδρε, ότι τον Απρίλιο του 1990 που ανέλαβε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας την εξουσία και ο ομιλών ήταν Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, επιδιώξαμε να έχουμε ένα διάλογο με τους συνδικαλιστές, τους εκπροσώπους των εργαζομένων στις αστικές συγκοινωνίες και ιδιαίτερα στην τότε ΕΑΣ. Ο διάλογος αυτός έγινε εκ μέρους μας με απόλυτη καλή πίστη και ειλικρίνεια για να επιτευχθεί η εξυγίανση των αστικών συγκοινωνιών, που είναι γνωστό ότι τότε απρόβλεπτες εξήντα εργάσιμες ημέρες οι εκατόν είκοσι ήταν απεργίες και στάσεις εργασίας και περιμέναν στις στάσεις οι εργαζόμενοι σε τεράστιες ουρές για να πάνε στις εργασίες τους και δεν εμφανίζονταν τα λεωφορεία και όλα τα άλλα τα γνωστά που δημιουργούσαν μία σωρεία ελλειμμάτων που είχαν φτάσει το επίπεδο της εξυπηρέτησης των επιβατών στο κατώτατο σημείο.

Αφού ο διάλογος εκείνος επί ενάμιση χρόνο δεν είχε αποτέλεσμα, μελοσάβησε και ο τότε Δήμαρχος Αθηναίων, ο αείμνηστος Αντώνης Τρίτσης, και σχημάτισε μία επιτροπή που έκανε μια μελέτη για την εξυγίανση των αστικών συγκοινωνιών, η οποία ούτε καν

συζητήθηκε και απερρίφθη εκ προίμιου από τους συνδικαλιστές εκπροσώπους των εργαζομένων στον τομέα αυτό. Αφού μεσολάβησε και ο Πρόεδρος της ΓΣΕΕ τότε, ο κ. Λάμπρος Κανελλόπουλος, για να προσφέρει τις υπηρεσίες του, ώστε να γίνει μια εξυγίανση του τομέα αυτού και όλα αυτά ναυάγησαν, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας προχώρησε στην αποκρατικοποίηση των λεωφορείων.

Ψηφίστηκε ο νόμος 2078 στην Αίθουσα αυτήν τον Αύγουστο του 1992 και θεσμοθετήθηκαν τα εξής: Τις άδειες κυκλοφορίας κατά πρώτο λόγο θα τις έπαιρναν οι εργαζόμενοι στην ΕΑΣ. Χίλιοι διακόσιοι έκαναν αιτήσεις, χίλιοι διακόσιοι τις πήραν. Αν είχαν κάνει τριετήμια χιλιάδες, θα τις είχαν πάρει μόνο οι εργαζόμενοι στην ΕΑΣ.

Δεύτερη κατηγορία ήταν οι πολύτεκνοι. Χίλιοι τριακόσιοι πολύτεκνοι έκαναν αίτηση, χίλιοι τριακόσιοι πήραν, χωρίς κανένα άλλο κριτήριο. Στη συνέχεια, όσοι λεωφοριούχοι μετέφεραν τις άδειές τους από περιφερειακά ΚΤΕΛ στην Αθήνα κατηγορείτο η άδειά τους στο ΚΤΕΛ που ανήκαν και έπαιρναν μία άδεια λεωφορείου στην Αθήνα.

Η τελευταία κατηγορία ήταν οι ελεύθεροι επαγγελματίες βιοπαλαιστές, οικογενειάρχες, οδηγοί αυτοκινήτων με δίπλωμα τετάρτης ή πέμπτης κατηγορίας.

Αυτοί πήραν τις άδειες λεωφορείων και γι αυτό το αποτέλεσμα από τη λειτουργία των επτά Συγκοινωνιακών Επιχειρήσεων, των επτά ΣΕΠ, ήταν βέβαιο ποιο θα ήταν, όπως απεδείχθη στην πράξη ότι πέτυχε απόλυτα. Πρέπει να ξέρετε ότι ταυτόχρονα θεσμοθετήσαμε με το νόμο εκείνο -ο ομιλών ήταν ο εισηγητής του νόμου αυτού στην Εθνική Αντιπροσωπεία ως Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών- οι λεωφοριούχοι να πληρώνονται με τα χιλιόμετρα που έκαναν και αυξήσαμε τις διαδρομές, αυξήσαμε και τα δρομολόγια κατά σεβαστό αριθμό και επεδίωκαν να καλύψουν όλα τα δρομολογία τους για να πάρουν περισσότερα χρήματα.

Παράλληλα επιδοτούσαμε τον κάθε επιβάτη και όχι τη σωρεία των ελλειμμάτων της λειτουργίας της τότε ΕΑΣ με εβδομήντα πέντε (75) δραχμές. 'Όπως πλήρωνε ο ίδιος 75 δραχμές, πλήρωνε και το κράτος την επιδότηση του επιβάτη. Βεβαίως, από τις εισπράξεις τους παρακρατείτο το 15% για την αγορά νέων λεωφορείων και πράγματι την περίοδο εκείνη παραγγέλθηκαν εξακόσια δεκατέσσερα (614) λεωφορεία, τα οποία και παραλήφθηκαν στη συνέχεια.

Εσείς πέντε χρόνια παραγγείλατε και παραλάβατε μέχρι σήμερα ένα λεωφορείο; Για ποια βελτίωση των συγκοινωνιών στην Αθήνα μπορείτε να έχετε το πολιτικό θράσος να ομιλείτε, που και εξ αυτού και μόνο του λόγου δεν έχετε το δικαίωμα αυτό;

'Ετσι τότε με τη λειτουργία των επτά Συγκοινωνιακών Επιχειρήσεων καταργήθηκαν τα ελλείμματα με την επιδότηση του εισιτηρίου, όπως είπα προηγουμένως. Και βεβαίως, η παροχή των υπηρεσιών σε αυτά τα εκατομμύρια των ανθρώπων που χρησιμοποιούν τα λεωφορεία στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, ήταν σε ένα πολύ ικανοποιητικό επίπεδο. Αλλά και κάτι άλλο.

Τότε στην ΕΑΣ εργαζόντουσαν εννέα χιλιάδες (9.000) άνθρωποι. Εσείς με το νόμο 2175 του Δεκεμβρίου του 1993 που επανακρατικοποιήσατε τα λεωφορεία, προσλάβετε μόνο έξι χιλιάδες (6.000) ανθρώπους. 'Ισως οι τρεις χιλιάδες (3.000) ήταν υπεράριθμοι.

Με το νόμο που ψηφίσατε το Δεκέμβριο του 1993 προβλέψατε μετατάξεις επτακοσίων (700) περίπου ανθρώπων, οι οποίες δεν πραγματοποιήθηκαν. 'Αρα πέντε χιλιάδες (5.000) ήταν εκείνοι οι οποίοι έπρεπε να απασχολούνται για τη λειτουργία των λεωφορείων.

Και κάτι άλλο επιπλέον. Τότε από τα χίλια επτακόσια (1.700) λεωφορεία της ΕΑΣ ήταν σε κίνηση περίπου τα χίλια (1.000) ημερησίως. Ενώ επί λειτουργίας των επτά Συγκοινωνιακών Επιχειρήσεων (των ΣΕΠ) ήταν χίλια τετρακόσια πενήντα (1.450) λεωφορεία κάθε μέρα σε κίνηση.

'Ετσι πρέπει να αναγνωρίσετε ότι από το νόμο που ψηφίστηκε το Δεκέμβριο του 1993 για την επανακρατικοποίηση

των λεωφορείων, που ήταν το μεγαλύτερο πολιτικό ανουσιούργημα που επιχειρήθηκε και σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, του ιδρώτα του λαού μας, αλλά και σε βάρος της εξυπηρέτησής των εκατομμυρίων ανθρώπων που χρησιμοποιούν τα λεωφορεία κάθε μέρα, δεν πραγματοποιήθηκε τίποτα.

Πραγματοποιήσατε τις μετατάξεις του προσωπικού; Όχι. Πραγματοποιήσατε την παραχώρηση του 40% σε Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης; Όχι. Πραγματοποιήσατε τον περιορισμό των ελλειμμάτων, τα οποία διαρκώς αυξάνονταν; Και φθάσατε τώρα στο σημείο να διαγράφετε ένα τρισεκατομμύριο (1.000.000.000) περίπου δραχμές που είναι τα ελλείμματα από την λειτουργία αυτήν την απαράδεκτη των αστικών συγκοινωνιών στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.

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

Έτσι ο νόμος αυτός που εισηγήσθε και σήμερα στην Εθνική Αντιπροσωπεία είναι μαθηματικά βέβαιο ότι θα οδηγήσει σε ακόμα περισσότερη χειροτέρευση των πραγμάτων. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι το θέμα δεν πρόκειται να το πληρώσει η Κυβέρνηση, δεν πρόκειται να το πληρώσουν τα πολιτικά κόμματα, δεν πρόκειται να το πληρώσουμε εμείς οι Βουλευτές. Θα το πληρώσουν τα εκατομμύρια αυτά των ανθρώπων, τα οποία είναι υποχρεωμένα να πληρώνουν και να γυρίζουν κάθε μέρα από τις εργασίες τους χρησιμοποιώντας αυτά τα μέσα των αστικών συγκοινωνιών και ιδιαίτερα τα λεωφορεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε, κύριε Γκελεστάθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δεν διδαχθήκατε, κύριε Υπουργέ, από το αποτέλεσμα των νομαρχιακών και δημοτικών εκλογών, πώς ο κόσμος σας απήντησε για την πολιτική που ακολουθείτε εδώ και πέντε χρόνια και σεις θέλετε να συνεχίσετε...

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Είναι περασμένη η ώρα και θέλουν και κάποιοι άλλοι συνάδελφοι να μιλήσουν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Να με ευχαριστήσετε, κύριε Πρόεδρε, μόλις θα κατέβω από το Βήμα, διότι επιδείξατε ανοχή στους προηγούμενους ομιλητές.

Θέλω να κλείσω την ομιλία μου αυτή με την εξής επισήμανση: Είσατε μέχρι σήμερα στην Κυβέρνηση για πέντε χρόνια, περάσατε έξι Υπουργοί από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και δεν ξέρω πόσοι άλλοι Υφυπουργοί και Γενικοί Γραμματείς. Έχετε σήμερα και σαράντα Ειδικούς και μη ειδικούς Συμβούλους, οι οποίοι και αυτοί στοιχίζουν κάμποσες δεκάδες εκατομμύρια στον κρατικό προϋπολογισμό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε Γκελεστάθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω το εξής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Γκελεστάθη!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Θα επανέλθω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα σας δώσω τη δευτερολογία σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Θα έχουμε και δευτερολογίες, κύριε Πρόεδρε, διότι έχουμε πολλά να καταμαρτυρήσουμε στον κύριο Σημίτη.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σαφώς έχετε. Ήσασταν και Υπουργός.

Ο κ. Τσούρας έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Υπουργός, Υπουργόν διαδέχεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Είναι πολύπαθο αυτό το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ο κ. Τσούρας έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΥΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι αστικές συγκοινωνίες σε μία μεγαλούπολη σαν την Αθήνα που κρατάει το 40% του πληθυσμού της χώρας, είναι προφανές πως είναι ζήτημα που επηρεάζει, που αντανakλά, που διαπερνάει την οικονομική και κοινωνική ζωή αυτής της πόλης, ίσως και της χώρας. Δηλαδή είναι τελικά ένα ζήτημα βαθύτατα πολιτικό. Πολιτικό ζήτημα που αφορά τους πάντες και τα πάντα. Γιατί;

Πρώτον, το πώς και ποιες αναπτυξιακές οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες θα αναπτυχθούν στο κέντρο και στην περιφέρεια της πόλης, έχει άμεση σχέση με το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών.

Δεύτερον, το πώς θα εξελιχθεί, θα διαμορφωθεί και θα τροποποιηθεί η πολεοδομική ανασυγκρότηση της πόλης με στόχο α) την καλύτερη τοπικά ποιότητα ζωής, β) την αποκατάσταση ξανά του κοινωνικού ιστού, γ) την αποκέντρωση και δ) την αποσυμφόρηση των αστικών δραστηριοτήτων έχει άμεση και πλήρη σχέση με το σύστημα αστικών συγκοινωνιών.

Τρίτον, αν πραγματικά εφαρμόζεται ή όχι μία συνεπής και υπεύθυνη περιβαλλοντική πολιτική που σκοπεύει να δώσει ανάσα ζωής σε όλους τους κατοίκους και σε κάθε γειτονιά και όχι μόνο σε κάποιους θύλακες προνομιούχων, έχει άμεση και πλήρη σχέση με το σύστημα αστικών συγκοινωνιών.

Τέταρτον, το τι χαρακτήρα θα έχει και πώς θα εφαρμοσθεί στην πράξη τελικά η όποια απόφαση όποιος κυβερνήσης για κοινωνική πολιτική -και βέβαια αν αφορά τους πολλούς ή τους λίγους- έχει άμεση και πλήρη σχέση με το σύστημα αστικών συγκοινωνιών.

Πέμπτον, τελικά αν ειλικρινά έχεις επιλέξει να έχεις κέντρο της πολιτικής σου τον πολίτη -τον καθένα χωριστά και όλους μαζί- και τη συνεχή αναβάθμιση της ποιότητας ζωής του, τότε πρέπει να σχεδιάσεις, να υλοποιήσεις και συνεχώς να βελτιώνεις ένα αντίστοιχο σύστημα αστικών συγκοινωνιών, αποτελεσματικό, υψηλής ποιότητας, χαμηλού κόστους.

Με αυτές τις προϋποθέσεις η πολιτική είναι μονόδρομος: Αστικές συγκοινωνίες με δημόσιο και κοινωνικό χαρακτήρα. Αυτή είναι η βασική πολιτική πρόταση του ΠΑΣΟΚ και το σχέδιο νόμου υπηρετεί πράγματι αυτόν το χαρακτήρα.

Και εδώ θέλω να θυμίσω -γιατί και σήμερα και κατά καιρούς πολλά αρθρώνονται από τη Νέα Δημοκρατία και ακούσαμε "εγκληματικό λάθος" από τον Πρόεδρό της τον κ. Καραμανλή- τι γίνεται στην Ευρώπη.

Σε σχέση με το δημόσιο χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών, θυμίζω: Στη Δυτική Γερμανία και στην Ιταλία οι φορείς είναι εταιρείες της τοπικής αυτοδιοίκησης. Στην Ισπανία και στην Ολλανδία ανήκουν στη δικαιοδοσία των δήμων. Στην Πορτογαλία είναι κρατικές. Στο Βέλγιο ανήκουν στις τοπικές κυβερνήσεις. Στη Δανία και στη Σουηδία ανήκαν στο κράτος μέχρι το 1978 και μετά στην τοπική αυτοδιοίκηση. Στη Γαλλία ανήκουν σε ειδικούς οργανισμούς των δήμων και κοινοτήτων.

Σε σχέση με τον κοινωνικό χαρακτήρα τους, θυμίζω: Στη Γαλλία το έλλειμμα καλύπτεται κατά 70% από το κράτος και κατά 30% από την τοπική αυτοδιοίκηση. Στην Ολλανδία υπάρχει επιδότηση 75%, στη Γερμανία 56%, στη Δανία 46% και στο Βέλγιο 73% από την κυβέρνηση.

Και βέβαια είναι προφανές ότι δεν μιλάμε για εκείνη την περιέργη και παγκόσμιας πρωτοτυπίας ιδιωτικοποίηση, που έκανε η Νέα Δημοκρατία. Μας είπαν ότι επιδότησαν τους επιβάτες. Να ήταν αυτό; Έδωσαν στον ιδιωτικό φορέα -στον καθένα- επιδότηση του κομίστρου, επιδότηση στην κάρτα διαδρομών, επιδότηση για αγορά αυτοκινήτου, δωρεάν στάθμευση αμαξοστασίων, δωρεάν ανταλλακτικά, δωρεάν συνενγεία, παραχώρηση δωρεάν ή έναντι συμβολικού μισθώματος των λεωφορείων. Και το είπαν αυτό ιδιωτικοποίηση! Και εδώ σ' αυτήν τη μορφή "ιδιωτικοποίησης" έρχεται αυτό που είπε ο κ. Καραμανλής "δεν απολογείται κανένας". Μα, δεν απολογηθήκατε και ποτέ. Αλλά βέβαια έχετε το εξής φαινόμενο εσείς, να αλλάζετε αρχηγούς κάθε φορά, ώστε ο καινούριος να ομιλεί ως λευκά περιστέρα, λευκός και αμόλυντος. Και τι να θυμίσω. Ότι ο κρατικός φορέας (ΕΑΣ) πριν την "ιδιωτικοποίηση" επιδοτείτο με 26,5 δραχμές ανά μεταφερόμενο επιβάτη και εσείς το πήγατε στις εβδομήνιες πέντε (75)

δραχμές;

Ποια είναι η κοινωνική σας πολιτική; Λέτε "αυξήθηκαν τα δρομολόγια". Σας λέω κάτι που δεν έχει γίνει ποτέ τα τελευταία πενήντα χρόνια. Μειώσατε κατά 14% τα δρομολόγια, καταργήσατε σαράντα από τις διακόσιες ενενήντα άγονες γραμμές, αυτές που πήγαιναν παιδιά και στις εργατικές συνοικίες. Και αυτό το λέτε κοινωνική προσφορά. Κατέβηκε και μειώθηκε ο αριθμός των επιβατών είπε ο κ. Μείμαρakis. Βεβαίως και μειώθηκε. Είναι δύσκολο να ανέβει. Και ανεβαίνει βήμα με βήμα, γιατί από τα πεντακόσια δεκαεπτά εκατομμύρια επιβάτες, που είχε η ΕΑΣ, με τη ΣΕΠ τους πήγατε στα τριακόσια τριάντα πέντε εκατομμύρια επιβάτες. Χάσαμε σε ενάμιση χρόνο εκατόν ογδόντα δύο εκατομμύρια επιβάτες. Αυτή είναι η πολιτική σας.

Θυμίζω ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 1992 και η Κομισιόν αρνήθηκαν να δεχθούν αυτήν την ιδιωτικοποίηση και έκοψε την αγορά των νέων λεωφορείων από το Ταμείο Συνοχής.

Ας ξαναγυρίσω στο νομοσχέδιο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Να απαντήσουμε στην επερώτηση μια και μας την κάνατε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΥΡΑΣ: Η εμπειρία σου είναι μικρή σ' αυτά. Δίπλα σου κάθονται άλλοι άνθρωποι που έχουν τη δυνατότητα να απαντήσουν αν θέλουν. Όμως, δεν μπορούν δυστυχώς.

Επί του νομοσχεδίου τώρα. Από ποια μαζικά μέσα παράγεται το κυκλοφοριακό έργο: Θερμικά λεωφορεία, τρόλεϊ, τραμ, αστικοί σιδηρόδρομοι, προαστιακοί σιδηρόδρομοι. Τι προβλέπει, τι παρατηρήσεις έχω σ' αυτά: Επιτέλους θεσμοθετείται ενιαίος φορέας. Η απόφαση είχε ληφθεί και ανακοινωθεί από τον ομιλούντα τον Αύγουστο του 1995. Άργησε αλλά τελικά υλοποιείται. Καιρός ήταν.

Δεύτερη παρατήρηση: Τραμ. Πρέπει να προχωρήσει ταχύτατα. Πιστεύω πως θα γίνει.

Τρίτη παρατήρηση: Προαστιακός σιδηρόδρομος. Έργο που ξεκίνησε και με την επίσημη απόφαση και με την χρηματοδότησή του το 1994. Προχωρά. Εδώ συμφωνώ μεν σε σχέση με το νομοσχέδιο ότι ο ΟΣΕ πρέπει να εξαιρεθεί από τον κοινό φορέα, αλλά πρέπει να υπάρξει από τώρα μέριμνα για τη συμπληρωματικότητα και την λειτουργική συμβατότητα με το υπόλοιπο σύστημα. Αλλιώς θα είναι δώρο άδωρο.

Τέταρτη παρατήρηση: ΗΣΑΠ-"ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ". Κατανοώ τα προβλήματα, αλλά εδώ το σχέδιο νόμου θα έπρεπε να είναι πιο τολμηρό και πιο αποτελεσματικό. Υπάρχουν ερωτήματα: Γιατί θα χρειαστούν τρία χρόνια για να συγχωνευθεί με τον ΗΣΑΠ η θυγατρική εταιρεία του "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" που θα είναι υπεύθυνη για την λειτουργία και εκμετάλλευση των γραμμών 2 και 3; Γιατί αυτή η εταιρεία είναι υπεύθυνη για τυχόν σχεδιασμό επεκτάσεων - δεν εννοώ για το κατασκευαστικό έργο, είναι δική της δουλειά αυτό και τη λειτουργία τους και όχι ο ΟΑΣΑ-ΗΣΑΠ, ώστε να εξασφαλίζεται ο ενιαίος σχεδιασμός και λειτουργία; Γιατί έχει την ευθύνη της εκμετάλλευσης γι' αυτά τα τρία χρόνια η συγκεκριμένη θυγατρική εταιρεία, που σημαίνει ότι τελικά θα γίνει αδύνατος ή πολύ δύσκολος ο συντονισμός με τα υπόλοιπα μέσα; Παραδείγματος χάρι αλληλοτροφοδότηση, δρομολόγια, ενιαίος εισιτήριο κλπ.

Γιατί να υπάρχουν δυο εταιρείες με ξεχωριστές διοικητικές υπηρεσίες, λογιστήριο, υποστηρικτικές υπηρεσίες πράγμα που σημαίνει μεγαλύτερο κόστος και πόσο δύσκολο θα είναι στη συνέχεια να ενοποιηθούν;

Τέλος, τι θα γίνει αν τα έξοδα της θυγατρικής εταιρείας που περιγράφετε στο νομοσχέδιο που αποδίδονται για την αποπληρωμή δανειακών υποχρεώσεων της "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" δεν είναι επαρκή; Θα αυξηθεί κατακόρυφα το εισιτήριο ή θα καλυφθούν από το κράτος; Γιατί δεν υπάρχει συγκεκριμένη πρόβλεψη από τώρα;

Πιστεύω κύριε Υπουργέ, ότι αυτό το άρθρο δεν δίνει πειστικές απαντήσεις και δεν έχει ξεκάθαρη στρατηγική. Χρειάζονται τολμηρές, καθαρές, αποτελεσματικές αποφάσεις. Πρέπει ο ΗΣΑΠ να είναι ο μόνος φορέας αστικού σιδηρόδρομου.

Συμφωνώ απολύτως με τα τρία μεγάλα θέματα που επιλύονται. Πρώτον, για την εξυγίανση. Το κράτος δια του προϋπολογισμού αναλαμβάνει επίσημα και ξεκάθαρα το κόστος της κοινωνικής πολιτικής. Είναι ταυτόσημο με την πολιτική μας πρόταση.

Δεύτερο, σε σχέση με την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Ήταν μια πρόταση που ξεκινήσαμε το 1995 όταν φτιάξαμε το νέο σύστημα Γραμμές-Κορμιοί-διαδημοτικές και δημοτικές γραμμές. Η ανάληψη του 40% από την Τοπική Αυτοδιοίκηση των τοπικών συγκοινωνιών είναι ένα από τα πιο σημαντικά ζητήματα που εισάγει το νομοσχέδιο.

Μετά είναι ο εκσυγχρονισμός των εργασιακών σχέσεων. Σε αυτές τις ρυθμίσεις οφείλουμε να τιμήσουμε τους εργαζόμενους για την προσφορά τους στην προσπάθεια για καλύτερες αστικές συγκοινωνίες μέσα από τους νέους κανονισμούς προσωπικού.

Θα ήθελα να πω τώρα και δυο λόγια για την τηλεματική, αν και δεν είναι μέσα στο νομοσχέδιο. Είναι το κλειδί για τα παρακάτω. Θέλω να θυμίσω ότι η τηλεματική έχει προχωρήσει από το 1995. Υπήρχαν τα χρήματα, υπήρχε και η μελέτη. Όταν λέμε τηλεματική με απλά λόγια εννοούμε ότι πρόκειται για μια επανάσταση. Σε ένα δυο χρόνια θα έχει προχωρήσει. Σε έναν πίνακα θα μπορείς να βλέπεις ανά πάσα στιγμή πού είναι το λεωφορείο πού είναι το τρόλεϊ και πόσους επιβάτες έχει μέσα. Αυτό σημαίνει ότι θα μπορείς να διορθώσεις το δρομολόγιο αν υπάρχει κώλυμα στη κυκλοφορία. Ανάλογα με τους επιβάτες που έχει το όχημα θα δεις πού πρέπει να πυκνώσεις τη ροή των λεωφορείων. Στην κάθε στάση θα μπορείς να έχεις πίνακα, ο οποίος θα δείχνει τότε θα έρθει το επόμενο όχημα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Τόσο καιρό γιατί δεν έγινε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΥΡΑΣ: Προχωρά. Χρήματα υπήρξαν και ο σχεδιασμός υπήρξε. Είμαστε η μια από τις τρεις πρώτες πόλεις στην Ευρώπη που καταφέραμε να πάρουμε τη μελέτη και τα χρήματα.

Τέλος για να έχουμε συγκοινωνίες χρειαζόμαστε ανανέωση του στόλου, η οποία προχωρά. Δεύτερον, οδηγούς και τρίτον, μέτρα προτεραιότητας.

Για τους οδηγούς έχουμε χρόνιο πρόβλημα, κύριε Υπουργέ. Πιστεύω ότι μέσα στο σχέδιο νόμου θα έπρεπε να υπάρχει ρύθμιση που να εξασφαλίζει μόνιμη αριθμητική σχέση οδηγού και οχημάτων. Έτσι μετά την οποιαδήποτε ετήσια συνταξιοδότηση θα υπάρχει αυτόματη διαδικασία αναπλήρωσης των οδηγών, χωρίς τις χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, φυσικά με το ν. 2190. Θα μπορούσαμε από τώρα να είμαστε σίγουροι για την αυτόματη έναρξη της διαδικασίας πρόβλεψης. Θα το δούμε στα άρθρα.

Το δεύτερο έχει σχέση με τα μέτρα προτεραιότητας. Έξω απ'αυτά που είπα για την τηλεματική, πιστεύω πως η επέκταση των νέων λεωφορειολωρίδων, των λωρίδων αντίθετης ροής, και τα μέτρα ευνόησης των δημοσίων συγκοινωνιών, είναι πράγματα που θα μας βοηθήσουν να έχουμε συγκοινωνίες. Εγώ πιστεύω ότι αυτό το βασικό εργαλείο πρέπει να φύγει από το ΥΜΕ, από το ΥΠΕΧΩΔΕ, από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Είναι μια πρόταση που πρέπει να σκεφτούμε και να υπάρξει μόνο εμπλοκή του ΟΑΣΑ και της Περιφέρειας. Είναι δυο όργανα που μπορούν να αποφασίσουν, ώστε να φύγουμε απ'αυτήν την προαιώνια ιστορία και να μπορέσουμε να προχωρήσουμε.

Αυτά ήθελα να πω και τελειώνοντας υποστηρίζω πως είναι ένα νομοσχέδιο μελετημένο, προοδευτικό και με ιδιαίτερα θετική προοπτική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ.Βεζδρεβάνης έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Πότε θα τελειώσουμε, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κοιτάχτε, ζήτησε ο κ.Βεζδρεβάνης να μιλήσει για δέκα λεπτά και επίσημα και ο κ.Τσαφούλιας που έχει μόνο πέντε λεπτά, γιατί αύριο δεν θα είναι εδώ.

Θα σταματήσουμε, λοιπόν, εδώ στον κ.Τσαφούλια, θα ψηφίσουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο και θα μιλήσουν οι

υπόλοιποι συνάδελφοι αύριο, στην πρώτη ενότητα των άρθρων.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, συμφωνήσαμε με τον κ. Κρητικό να σταματήσουμε στις μια η ώρα. Είναι τρόπος νομοθετήσεως αυτός;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Θα δευτερολογήσετε και σεις, κύριε συνάδελφε, αύριο επί της ενότητας των άρθρων, με άνεση χρόνου.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, και εγώ θέλω το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Να μη γράφεται τίποτα στα Πρακτικά από τις διαμαρτυρίες των συναδέλφων.

Ορίστε, κύριε Βεζδρεβάνη, σας έδωσα το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, πράγματι και εγώ δεν συμφωνώ με όσα λέει ο κύριος Πρόεδρος. Κλήθηκα να μιλήσω τρία λεπτά πριν της 01.00 που έχει συμφωνηθεί ότι θα σταματήσει η συνεδρίαση.

Κύριοι συνάδελφοι, σε κάθε περίπτωση που η Κυβέρνηση φέρνει ένα νομοσχέδιο προς τη σωστή κατεύθυνση, δεν της στέρησα τη χαρά να έχει και τη δική μου θετική ψήφο. Πράττω τούτο με συναίσθηση ευθύνης και με την ικανοποίηση ότι βοηθώ μια νομοθετική πρωτοβουλία που θα αποβεί χρήσιμη στον ελληνικό λαό και στη χώρα μας.

Πρόσφατα το απέδειξα με τη θετική μου ψήφο που έδωσα τις δυο προηγούμενες εβδομάδες σε δύο νομοσχέδια που έφερε η Κυβέρνηση, το Εθνικό Κτηματολόγιο και για τη σύσταση Εθνικής Επιτροπής για την Προστασία των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και της Εθνικής Επιτροπής Βιοηθικής.

Ανέφερα, κύριοι συνάδελφοι, αυτά εν προλόγω, για να καταδείξω τον τρόπο κατά τον οποίο λειτουργώ στην Αίθουσα αυτή -και έχω την αίσθηση ότι οι περισσότεροι συνάδελφοι, όσοι τουλάχιστο μένουν μέχρι αυτές τις προκεχωρημένες ώρες, το γνωρίζουν- αλλά και για να αντιλαμβάνονται οι κύριοι Υπουργοί τη στάση μας στα νομοσχέδια όταν αρνούμεθα να τα ψηφίσουμε. Η άρνησή μας εδράζεται στην πίστη μας ότι τα νομοσχέδιά τους δεν βρίσκονται στη σωστή κατεύθυνση και οφείλουν να λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τις δικές μας αντιρρήσεις και τις δικές μας ενστάσεις.

Συζητούμε σήμερα το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών για την οργάνωση των αστικών συγκοινωνιών των Αθηνών, Πειραιώς και περιχώρων. Από τη μελέτη της εισηγητικής έκθεσης, των διατάξεων αλλά και τη μελέτη του Πρακτικού της Διοικούσας Επιτροπής, με κρίση δικαίου ανδρός, κατέληξα στην απόφαση να καταψηφίσω αυτό το σχέδιο νόμου.

Το νομοσχέδιό σας, κύριε Υπουργέ, τιτλοφορείται κατά τρόπο ψευδεπίγραφο. Αν θέλατε να είστε ειλικρινής, άλλο τίτλο θα δίνετε σε αυτό το νομοσχέδιο. Προσπάθησα να βρω τον καταλληλότερο και κατέληξα στον ακόλουθο που σας τον προτείνω, αν έχετε το πολιτικό θάρρος και λεβεντιά πάρτε τον και υλοποιείτε τον: Περί συγκαλύψεως ατασθαλιών, αναγνωρίσεως αποτυχιών και επιβραβεύσεως αθλιότητων. Αυτός πρέπει να είναι ο τίτλος του νομοσχεδίου σας. Αυτός ο τίτλος ανταποκρίνεται στο νομοσχέδιό σας. Και ως νομοσχέδιο που διαπνέεται απ' αυτά τα στοιχεία που συγκροτούν την αρχή του δεν μπορούμε και δεν έχουμε το δικαίωμα να το ψηφίσουμε επί της αρχής.

Όταν κατά τρόπο πρωτοφανή για πολιτισμένη και δημοκρατική χώρα πετάξατε στους δρόμους φτωχούς βιοπαλαίστες που πούλησαν τα υπάρχοντά τους για να γίνουν οδηγοί, εναγκαλιστήκατε ποιους; Τους γνωστούς! Και εσείς ευαγγελιστήκατε ποιότητα συγκοινωνιακού έργου και ελάφρυνση του κοινωνικού συνόλου από την ελλειμματική λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών. Στο όνομα αυτής της υπόσχεσης παραβιάσατε ακόμη και συνταγματικά δικαιώματα των Ελλήνων, που είναι εν προκειμένω το δικαίωμα της ιδιοκτησίας.

Κατά τον διαρρεύσαντα χρόνο απεδείχθη περίτρανα ότι οι αστικές συγκοινωνίες προσέφεραν χειρότερο συγκοινωνιακό έργο και προσέθεσαν νέα βάρη στον ελληνικό λαό. Περί αυτών δεν υπάρχει καμία αμφιβολία και δειλά-δειλά διαφαίνεται και από το ίδιο το νομοσχέδιο σας. Αλλά τα γεγονότα είναι ξεκάθαρα και δεν μπορούν

να αποσιωποηθούν.

Είχατε "γραμμάτια", κύριε Υπουργέ, στους Κολλάδες και έτσι έπρεπε να πράξετε.

Έπρεπε να ανταμείψετε τις αθλιότητες αυτών που κατέστρεφαν και έκαιγαν το μόχθο του ελληνικού λαού, έπρεπε να επιβραβεύσετε αυτούς που καταρράκωσαν και ξεγύμνωσαν την ανθρωπινή αξιοπρέπεια μέσα στους δρόμους της Αθήνας.

Έπρεπε να προστατεύσετε αυτά τα ανθρωπάκια, που για να αποφύγουν τη νέμεση της δικαιοσύνης σας εξεβίασαν να ψηφίσате ειδικό νόμο καταργώντας το αξιόποινο των εγκληματικών πράξεων, εσείς που σέρνεται καθημερινά χιλιάδες αγρότες στα δικαστήρια γιατί αντέδρασαν για την αγροτοκτόνο πολιτική σας και τολμάτε και έρχεστε σήμερα με το νομοσχέδιό σας να καταστήσετε συντονιστικό όργανο των αστικών συγκοινωνιών τους ίδιους ανθρώπους με τις καταδικασμένες στη συνείδηση του ελληνικού λαού νοοτροπίες, συμπεριφορές, μεθόδους και απρέπειες.

Και εδώ γνωρίζετε με ποιες ατασθαλίες διογκώθηκαν τα ελλείμματα που θα πληρώσουν ακόμη και οι συμπατριώτες μου του Σουλίου και της Μουργκάνας, αλλά και ολοκλήρου του νομού που δεν έκαναν και δεν θα κάνουν ποτέ χρήση των αθλών συγκοινωνιών της Αθήνας, του Πειραιά και των περιχώρων.

Με ποιο δικαίωμα εσείς επιβαρύνετε ολόκληρο τον ελληνικό λαό για την ομάδα των Κολλάδων και δεν καλέσατε όλους αυτούς τους κυρίους να πληρώσουν από την προσωπική τους περιουσία τις ζημιές τις οποίες υπέστησαν οι αστικές συγκοινωνίες όταν τότε αντιδρούσαν στη δική μας πολιτική;

Έρχεσθε, κύριε Υπουργέ, με θράσος πολιτικό, εκατό πιθήκων, να πείτε τι; Να πείτε ότι οι αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα πρέπει να οργανωθούν καλύτερα, γιατί πριν τέσσερα χρόνια που ήσασταν κυβέρνηση -όχι εσείς προσωπικά, οι συνάδελφοί σας που ευρέθησαν σ' αυτήν τη θέση- κάνετε ένα πείραμα, το οποίο τι απέδωσε; Ένα τρισεκατομμύριο (1.000.000.000.000) δραχμές ελλείμματα. Και τώρα βρίσκετε τη λύση ότι από εδώ και πέρα τα ελλείμματα δεν θα καλύπτονται καθ' όν τρόπο εκαλύπτοντο, αλλά θα καλύπτονται με άλλες μεθόδους. Και αν εκείνες οι μέθοδοι αποτύχουν όπως απέτυχαν οι μέχρι τούδε, τότε θα ξαναγυρίσουμε, όπως λένε στην πατρίδα μου, στα παλιά της συγχωρεμένης και θα πούμε κάναμε λάθος, όπως κάναμε και αλλού.

Μήπως δεν είπατε πριν τρία χρόνια ότι θα εξυγιάνετε την Ολυμπιακή και ζητήσατε την εξουσιοδότηση από την ελληνική Βουλή να χαρισθούν τα επτακόσια δισεκατομμύρια (700.000.000.000) δραχμές; Και την πήρατε από τη διατεταγμένη πλειοψηφία της παρατάξεώς σας. Και τι κάνατε; Ποιο ήταν το αποτέλεσμα; Το αποτέλεσμα είναι αυτό το οποίο προ ολίγων μηνών ήρθατε να μας πείτε ότι "αποτύχαμε και θέλουμε και καινούρια". Αν, κύριε Υπουργέ, εσείς είσατε ανίκανοι ως Κυβέρνηση να φέρετε αποτέλεσμα, δεν ευθύνεται ο ελληνικός λαός να πληρώνει τα δικά σας καμώματα.

Κύριοι συνάδελφοι, θα ήμασταν κατώτεροι των περιστάσεων, θα ήμασταν ανάξιοι εκπρόσωποι του ελληνικού λαού, θα ήμασταν επιλήσμονες του χρέους μας, θα ήμασταν απαρνητές των αρχών μας και της ηθικοφιλοσοφικής μας συγκρότησης, αν συναινούσαμε στην ψήφιση αυτού του φαυλεπίφαιλου νομοσχεδίου. Διότι, κύριοι συνάδελφοι, μπορεί οι διατάξεις του να μην είναι αυτό που είπα πριν λίγο, καλύπτουν όμως όλα τα φαυλεπίφαιλα τα οποία προήλθαν μέχρι αυτής της στιγμής.

Γι' αυτό ακριβώς εμείς, κύριε Υπουργέ, είμαστε σαφώς αντίθετοι. Ψηφίστε μόνοι σας αυτό το νομοσχέδιο. Συνδέστε τη δική σας ιστορία με την ιστορία των Κολλάδων. Είναι δική σας επιλογή. Δεν είναι όμως δική μας. Εμείς για μία ακόμη φορά θα αποδείξουμε στον ελληνικό λαό ότι δεν είμαστε όμοιοι με εσάς.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Ο κ. Τσαφούλιας έχει το λόγο για πέντε λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Τη μεγαλύτερη υποβάθμιση α-

πόψε, κύριε Υπουργέ, την έχετε κάνει με το ότι δεν καλύπτεται η συζήτηση από την τηλεόραση, γίνεται εν αγνοία του ελληνικού λαού. Δηλαδή το σπουδαιότερο που αφορά τη ζωή του, την υγεία του, την προστασία του, τη λειτουργία του το έχετε αγνοήσει. Πού είναι η τηλεόραση; Υπάρχει καμία τηλεόραση απόψε να δει το θέμα ο ελληνικός λαός; Τίποτα. Στα μουγγά τη βγάξετε. Γιατί τη βγάξετε στα μουγγά; Γιατί είναι λογιστικής σημασίας το νομοσχέδιο και δεν είναι αποτελεσματικό. Είναι ένα λογιστικό νομοσχέδιο. Και επειδή είναι λογιστικό νομοσχέδιο, σας λέω το εξής. Τι το φέρατε εδώ; Είναι άχρηστο, είναι για πέταμα. Δεν έπρεπε καν να το φέρετε.

Πρώτο είναι το κυκλοφοριακό. Το λύσατε;

Δεύτερο είναι η ρύπανση του περιβάλλοντος εκ της ελλείψεως κυκλοφοριακού και οργάνωσης των συγκοινωνιών.

Και τρίτο είναι η πολιτική καταπολέμησης του Ι.Χ. στο κέντρο.

Τα κάνετε; Δεν τα κάνετε. Τι το φέρατε;

Κυκλοφοριακό. Τριακόσιες μελέτες στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και σε σας. Δεν εφαρμόσατε καμία. Λύσατε κανένα κυκλοφοριακό πρόβλημα; Ορίσατε λεωφοριοδρόμους; Κάνετε πλήση του εγκεφάλου του λαού των Αθηνών, για να του πείτε ότι πρέπει να σπάσουμε την ψυχολογική σύνδεση του ιδιοκτήτη του Ι.Χ. με το αυτοκίνητό του, λόγω τρομακτικού κινδύνου για τον καρκίνο, για το περιβάλλον, για την τσέπη του;

Είπατε για ζημιά εξακοσίων δισεκατομμυρίων (600.000.000.000) δραχμών, που προκαλείται από τη μη καλή λειτουργία των συγκοινωνιών κλπ. Αυτό του το είπατε; Του κάνετε καθοδήγηση; Δώσατε τα λεφτά για τον "Καποδίστρια" προ της ψηφίσεως του νομοσχεδίου για διαφημιστικούς λόγους. Ένα χρόνο νωρίτερα, έπρεπε να κάνετε διαφήμιση γι' αυτά που είπατε απόψε.

Επίσης είπατε ότι δεν λύνεται με νόμους το κυκλοφοριακό. Με τίποτα άλλο δεν λύνεται. Πρέπει να παραιτηθείτε απόψε. Η αδυναμία σας να λύσετε το κυκλοφοριακό αποτελεί υποχρέωσή σας προς παραίτηση.

Η Αθήνα καίγεται από τον καρκίνο, από το στρίμωγμα, από τις λυπαθυμίες, από το αίσχος το οποίο υπάρχει στις συγκοινωνίες. Όταν δηλώνετε αδυναμία να λύσετε το κυκλοφοριακό, γιατί φέρνετε αυτό το λογιστικό νομοσχέδιο; Μπορείτε να μου απαντήσετε, χωρίς τη λύση του κυκλοφοριακού και της πολιτικής κατά του Ι.Χ. στο κέντρο και της επιβολής του καρκίνου με το έτσι θέλετε, εάν αυτό το νομοσχέδιο λύνει κανένα πρόβλημα; Δεν λύνει απολύτως κανένα πρόβλημα.

Συμφωνώ με τις εβδομήντα (70) δραχμές και τις άλλες εβδομήντα (70) που ήθελε ο κ. Μητσοτάκης. Για τους άλλους τους ιδιοκτήτες είναι άλλη δουλειά. Αυτά μπορεί να τα πούμε σε άλλη συζήτηση. Εάν εκεί επιδοτείτο το εισιτήριο με άλλες ογδόντα (80) δραχμές για να ζήσουν οι ιδιώτες και να υπάρξει το κατάντημα αυτό και να το συνεχίσετε εσείς αυτό το κατάντημα, είναι άλλη δουλειά.

Εδώ δεν κάνουμε κρίση του τι έγινε, διότι και οι δύο κυβερνήσεις πάνω σ' αυτόν τον ελληνικό λαό, που του προσθέτετε καρκίνο, συμφόρηση, λειτουργία ζωής μηδέν, κάνετε τα κομματικά σας χρέη. Δηλαδή κάνετε τις δουλειές σας κομματικά και οι δύο παρατάξεις. Και οι δύο παρατάξεις με τα νομοσχέδια για τη λειτουργία των συγκοινωνιών καταντήσατε τον έρημο το λαό ερείπιο. Αλλά τι φταίει αυτός ο λαός;

Επομένως όταν δηλώνετε αδυναμία να μην είσατε εκεί. Και θα είναι μεγάλη τιμή σας, διότι τα αυτοκίνητα, λέει ο Τόδεμπε, σε μία δεδομένη στιγμή θα τα καίμε. Θα τα καίμε γιατί δεν θα μπορούμε να τα λειτουργήσουμε. Το έχετε διαβάσει αυτό; Να διαβάσετε την ιστορία του μέλλοντος. Για τη λειτουργία του κυκλοφοριακού υπάρχουν φιλόσοφοι στην Αγγλία και αλλού. Μελετήστε τους να δείτε που πάει η ζωή, να δείτε τη βάση της φιλοσοφικής άποψης, της λειτουργίας της ζωής βάσει αυτών των λογιστικών νομοσχεδίων που φέρνετε.

Τώρα τι να πω; Να πω για τον κανονισμό του προσωπικού; Θα βάλετε τους οδηγούς να δουλεύουν συνέχεια τέσσερα δωδεκάωρα και θα κάνουν εγκλήματα. Θα νυστάζουν επάνω στο τιμόνι. Τους αφαιρείτε τις άδειες άλλα δύο χρόνια, τους αφαιρείτε εργασιακά δικαιώματα κλπ., αλλά αυτά είναι πρωθύστερα.

Για όλους αυτούς τους λόγους και για τα εργασιακά και για άλλα, αλλά και για τους βασικούς λόγους που έπρεπε να έχετε παρατηθεί, εμείς δεν ψηφίζουμε το νομοσχέδιο αυτό.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Πέμπτης 29 Οκτωβρίου 1998, της Παρασκευής 13 Νοεμβρίου 1998 και της Δευτέρας 16 Νοεμβρίου 1998 και ερωτάται το Σώμα αν επικυρώνονται;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς τα Πρακτικά της Πέμπτης 29 Οκτωβρίου 1998, της Παρασκευής 13 Νοεμβρίου 1998 και της Δευτέρας 16 Νοεμβρίου 1998 επικυρώθηκαν.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων".

Κύριοι συνάδελφοι, έχει υποβληθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας επί της αρχής του σχεδίου νόμου της οποίας το κείμενο έχει ως εξής:

"Προς τον κ. Πρόεδρο της Βουλής

Κύριε Πρόεδρε,

Οι κάτωθι υπογράφωντες Βουλευτές αιτούνται Ονομαστική Ψηφοφορία επί της αρχής του Νομοσχεδίου: "Οργάνωση και λειτουργία Αστικών Συγκοινωνιών κλπ."

Οι αιτούντες

Δ. Σιούφας

Β. Μεϊμαράκης

Θ. Κασσίμης

Ν. Γκελεστάθης

Α. Γιαννόπουλος

Ε. Ζαφειρόπουλος

Α. Χειμάρης

Α. Φούσας

Ν. Παπαφιλίππου

Σ. Σπύρου

Β. Πάππας

Ι. Παπαδημόπουλος

Κ. Σημαιοφορίδης

Δ. Κωστόπουλος

Η. Βεζδρεβάνης

Γ. Αλογοσκοφής

Χρ. Βυζοβίτης

Γ. Δημαράς

Σ. Αλφιέρη

Γ. Τσαφούλιας

Χ. Αγγουράκης"

Θα αναγνώσω και τον κατάλογο των υπογραφόντων την αίτηση της ονομαστικής ψηφοφορίας για να διαπιστωθεί αν υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός για την υποβολή της.

Ο κ. Μεϊμαράκης. Παρών.

Ο κ. Κασσίμης. Παρών.

Ο κ. Γκελεστάθης. Παρών.

Ο κ. Γιαννόπουλος. Παρών.

Ο κ. Ζαφειρόπουλος. Παρών.

Ο κ. Χειμάρης. Παρών.

Ο κ. Φούσας. Απών.

Ο κ. Παπαφιλίππου. Παρών.

Ο κ. Σπύρου. Παρών.

Ο κ. Πάππας. Παρών.

Ο κ. Παπαδημόπουλος. Παρών.

Ο κ. Κωστόπουλος. Παρών.

Ο κ. Βεζδρεβάνης. Παρών.

Επίσης έχουν υπογράψει εκ μέρους του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος ο κ. Δημαράς και ο κ. Τσαφούλιας, εκ μέρους του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου η κ. Αλφιέρη και εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος ο κ. Αγγουράκης.

Κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός υπογραφόντων την αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών.

Συνεπώς διακόπτουμε τη συνεδρίαση για δέκα (10') λεπτά, σύμφωνα με τον Κανονισμό.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Επαναλαμβάνεται η

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

διακοπείσα συνεδρίαση.

Κύριοι συνάδελφοι, το Προεδρείο εκτιμώντας τις ανάγκες του νομοθετικού έργου, σύμφωνα με τον Κανονισμό (άρθρο 72, παράγραφος 3), θα λύσει τη συνεδρίαση για σήμερα Τετάρτη 25 Νοεμβρίου 1998 και ώρα 10.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος, νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων".

Λύεται η συνεδρίαση.

Ώρα λήξης 01.20'

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ