

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΔ'

Τρίτη 1 Δεκεμβρίου 1998

Αθήνα, σήμερα την 1η Δεκεμβρίου 1998, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.09' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΣΓΟΥΡΙΔΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): 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. Χρήστο Θεοδώρου, Βουλευτή Ευβοίας, τα ακόλουθα:

"Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μυριναίων του Νομού Λέσβου ζητεί τη ρύθμιση των οφειλών για την ενοικίαση του βυτιοφόρου για την απομάκρυνση των βοθρολυμάτων από την περιοχή.

2) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Ολύμπου και ο Δήμος Ευρυμένων Λάρισας υποβάλλουν προτάσεις για τη δημιουργία υδροβιότοπου στην περιοχή τους.

3) Ο Βουλευτής Άρτας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΝΤΑΞΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με την υποβάθμιση της Άρτας ως αναπτυξιακό κέντρο.

4) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με την υποχρέωση οικονομικής ενίσχυσης του ΓΣΛ από τη ΓΓΑ.

5) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Δημήτριος Καραμπέλης, πρόεδρος του Αγροτικού Συνεταιρισμού Κοινότητας Καστρίου Αρκαδίας, ζητεί τη χορήγηση αποζημίωσης στους πληγέντες από την κακοκαιρία αγρότες της περιοχής του.

6) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Σιδηροδρομικών Πελοποννήσου Παράρτημα Νομού Αρκαδίας αντιτίθεται στην ψήφιση του σχεδίου νόμου "Ρύθμιση θεμάτων του Ο.Σ.Ε..".

7) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων του Δημοτικού Σχολείου Άστρους Αρκαδίας ζητεί την άμεση παράδοση του σχολικού κτιρίου στους μαθητές του Δημοτικού Σχολείου Άστρους.

8) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η διάσωση διατηρητέου πύργου στην Καλαμάτα Μεσσηνίας.

9) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο επισημαίνεται η έλλειψη προσωπικού στο Δασαρχείο Καλαμάτας Μεσσηνίας.

10) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται ο αποχαρακτηρισμός επικίνδυνου κτιρίου από διατηρητέο, προκειμένου να κατεδαφιστεί στην Καλαμάτα Μεσσηνίας.

11) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις έρευνες για πετρέλαιο που πρόκειται να αρχίσουν στην περιοχή της Πύλου Μεσσηνίας.

12) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η τροποποίηση του τρόπου εισόδου στο νέο νοσοκομείο Καλαμάτας Μεσσηνίας.

13) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η διάσωση του βυζαντινού ναού της Μεταμόρφωσης του Σωτήρος στους Χριστιανούς Μεσσηνίας.

14) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ο Εμπορικός Σύλλογος Καλαμάτας ζητεί την αλλαγή του χειμερινού ωραρίου των καταστημάτων.

15) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο αναφέρεται στην πρόθεση της ΑΤΕ να προχωρήσει σε διαδικασίες αναγκαστικής είσπραξης ληξιπρόθεσμων χρεών των αγροτών.

16) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο αναφέρεται σε προτάσεις της "Ελαιουργικής" για το ελαιόλαδο.

17) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η παραχώρηση αποθηκών του ΑΣΟ στο Δήμο Καλαμάτας.

18) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με τη μείωση των τιμολογίων της κινητής τηλεφωνίας.

19) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Οικολογική Πολιτιστική Κίνηση Κυνουρίας ζητεί το χαρακτηρισμό της περιοχής του Μουσίου στην περιοχή Απόλυτης Προστασίας της Φύσης.

20) Ο Βουλευτής Πιερίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΟΛΥΖΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Υποθηκοφυλακείο Κατερίνης επισημαίνει τα προβλήματα λειτουργίας του λόγω της έλλειψης προσωπικού και της μηχανοργάνωσης.

21) Ο Βουλευτής Καβάλας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων Χρηστών και Φίλων Αυτών "Η Ελπίδα" ζητεί οικονομική ενίσχυση για την υλοποίηση της δραστηριότητάς του.

22) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥΛΑΚΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται ίδρυση Εφετείου στο Ηράκλειο.

23) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με τη διάβρωση του ιστορικού μνημείου Κούλε.

24) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΕΤΡΟΣ ΤΑΤΟΥΛΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Σιδηροδρομικών Πελοποννήσου - Παράρτημα του Νομού Αρκαδίας ζητεί τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου Κορίνθου - Τρίπολης - Καλαμάτας.

25) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων του 8ου Ενιαίου Λυκείου Βόλου ζητεί την άμεση στέγαση του Λυκείου.

26) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται να γίνει η Μεσσηνία Κέντρο Εναλίων Αρχαιοτήτων της Ελλάδας.

27) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με τα αιτήματα των παραγωγών Γιάλοβας σε σχέση με τις βιομηχανίες χυμοποίησης.

28) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με την καταγγελία του Συνδέσμου Εργοληπτών των καθυστερήσεων πληρωμής των έργων από τους ΟΤΑ.

29) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αναφέρεται στις καθυστερήσεις πληρωμής των βαμβακοπαραγωγών και των ελαιοπαραγωγών.

30) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αναφέρεται στην ανάγκη άμεσης χρηματοδότησης του έργου της κοίτης του ποταμού Νέδοντα Μεσσηνίας.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 2100/9.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 170/8.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2100/9.9.98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Θ. Π. Δαβάκης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Το Υπουργείο Γεωργίας με την 301904/9.2.98 απόφασή του θεσπίζει ότι, σε κάθε Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Δ/ση Γεωργικής Ανάπτυξης, συγκροτείται με απόφαση του Νομάρχη, Επιτροπή Ελέγχου Κατανομής Βιομηχανικής τομάτας, οι οποίες και συγκροτήθηκαν.

Έργο των επιτροπών αυτών είναι ο έλεγχος της κατανομής βιομηχανικής τομάτας των μεταποιητικών επιχειρήσεων στους επιμέρους παραγωγούς.

Επίσης με την 301913/13.2.98 υπουργική απόφαση ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παραγωγής και διάθεσης της βιομηχανικής τομάτας περιόδου 98/99. Ακόμη με την 309993/1.4.98 υπουργική απόφαση έγινε η κατανομή της εθνικής ποσόστωσης βιομηχανικής τομάτας περιόδου 98/99 στις δικαιούχους επιχειρήσεις, σύμφωνα με τους ισχύοντες κοινοτικούς κανονισμούς.

Οι προτάσεις που έγιναν από την επιτροπή, που συστήθηκε με υπουργική απόφαση με έργο την καταγραφή των προβλημάτων και εισήγηση μέτρων αντιμετώπισής των για την παραγωγή και διάθεση της βιομηχανικής τομάτας, θα εξετασθούν και εφόσον υιοθετηθούν και εγκριθούν από το Υπουργείο Γεωργίας και την Ευρωπαϊκή Ένωση, θα εφαρμοσθούν από την περίοδο 1999/00.

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

2. Στις με αριθμό 2101/9.9.98 και 2123/10.9.98 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1679/8.10.98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στις 2101/9.9.98 και 2123/10.9.98 ερωτήσεις, που κατατέθηκαν στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Γιάννη Κουράκη, σχετικά με τη χορήγηση του επιδόματος αεροθεραπείας στους νεφροπαθείς ασφαλισμένους του ΙΚΑ, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Δημοσιεύθηκε ήδη στο ΦΕΚ 991 Β' η υπουργική απόφαση Φ21/οικ.1592/15.9.98, με την οποία εγκρίθηκε η χορήγηση απο το ΙΚΑ και τους λοιπούς ασφαλιστικούς οργανισμούς αρμοδιότητας Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, του επιδόματος αεροθεραπείας, για τη θερινή περίοδο 1998, στους δικαιούχους.

Το ποσό του επιδόματος ανέρχεται στις 59.000 δρχ. και άρχισε ήδη η καταβολή του από τους Ασφαλιστικούς Οργανισμούς.

Ο Υφυπουργός

ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ"

3. Στην με αριθμό 2178/11.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 178/8.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2178/11.9.98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Α. Βαρίνος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Για την αναδάσωση και αποκατάσταση των δασικών εκτάσεων που κήκον στην Χίο πέραν της χρηματοδότησης του προγράμματος δασοτεχνικών έργων και εργασιών του Νομού, κατανεμήθηκαν 70 εκατ. δρχ. για το τρέχον έτος.

Η μελέτη και κατασκευή των έργων θα γίνει απο τη Δ/ση Δασών Χίου με αυτεπιστασία ή εργολαβικά, ανάλογα με διαθέσιμο προσωπικό και ως εκ τούτου η ύπαρξη ή μη εποχιακού προσωπικού δεν επηρεάζει την εκτέλεση των αναδασώσεων.

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

4. Στην με αριθμό 2179/11.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3624/9.10.98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της υπ' αριθ. 2179/11.9.98 ερώτησης που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τους Βουλευτές κυρίους Μ. Κωστόπουλο και Μ. Αγγουράκη αναφορικά με τη στέγαση των εργασθηρίων του ΙΚΑ Γαλατσίου, σας γνωρίζουμε ότι το ΙΚΑ με το σχετ. (ΙΙ) έγγραφό του, μας γνώρισε τα εξής:

Με την υπ' αριθ. 298/33/10.9.98 απόφαση του ΔΣ του ΙΚΑ εγκρίθηκε η μίσθωση του επί της οδού Πρωτοπαπαδάκη 70-72 κτιρίου, αποτελούμενο από υπόγειο, ισόγειο, πατάρι, Α και Β ορόφους, συνολικής επιφανείας 2.000 τ.μ. περίπου, για τη

στέγαση των Υπηρεσιών του Υποκ/τος ΙΚΑ Γαλασίου και τη λειτουργία νεοσυσταθέντων Εργαστηρίων (Μικροβιολογικά και Ακτινολογικά).

Το εν λόγω κτίριο είναι υπό κατασκευή και θα διαμορφωθεί σύμφωνα με τις υποδείξεις του ΙΚΑ.

Το ΙΚΑ κατέβαλε συνεχείς προσπάθειες για την επίλυση του στεγαστικού προβλήματος της περιοχής από το έτος 1992 και ήδη αναμένεται με τη μίσθωση του παραπάνω οικήματος να λυθεί οριστικά το πρόβλημα που είχε δημιουργηθεί στους ασφαλισμένους της περιοχής αυτής.

Ο Υφυπουργός
ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ"

5. Στην με αριθμό 2208/15.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 185/8.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2208/15.9.98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ε. Αποστόλου, σας πληροφορούμε τα εξής:

Το άρθρο 50 του Ν. 2538/97 ορίζει ότι, για την επίτευξη των σκοπών των ιχθυοσκαλών αλλά και για λόγους δημοσίου συμφέροντος και προστασίας του καταναλωτικού κοινού καθίσταται υποχρεωτική η προσκόμιση στην ιχθυόσκαλα του Νομού όλων των αλιευμάτων (νωπών, ψυγμένων, κατεψυγμένων κλπ.) ανεξάρτητα από το μέσο μεταφοράς με το οποίο αυτά προσκομίζονται στο Νομό.

Η αριθμ. 267359/98 υπουργική απόφαση καθόρισε τις λεπτομέρειες εφαρμογής του άρθρου 50 του Ν. 2538/97 κατά τρόπο ενιαίο και καθολικό για όλην τη χώρα και καθιστά υποχρεωτική την προσκόμιση των νωπών αλιευμάτων στις ιχθυόσκαλες όταν και μόνο πρόκειται να διεξαχθεί χονδρική πώληση των αλιευμάτων.

Όσον αφορά το θέμα της εφαρμογής της εξαίρεσης που προβλέπει ο Ν. 2538/97, για περιοχές του Νομού απομακρυσμένες από την ιχθυόσκαλα, μελετάται και θα αντιμετωπισθεί με γνώμονα πάντοτε το δημόσιο συμφέρον, την προστασία του καταναλωτή, την ορθή τήρηση των κανόνων εμπορίας και ελέγχου των αλιευμάτων και το συμφέρον των παραγωγών.

Ο Υπουργός
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

6. Στην με αριθμό 2220/15.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 190/8.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2220/15.9.98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ν. Παπαγεωργόπουλος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Έχει παρατηρηθεί σ' όλες τις ελληνικές θάλασσες μία υπέρμετρη και ασυνήθιστη δραστηριότητα αλιέων οι οποίοι αλιεύουν με κάθε είδος ιχθυοπαγίδες σε πλήθος παραλλαγών, με αποτέλεσμα τον άμεσο κίνδυνο διαταραχής της οικολογικής ισορροπίας των αποθεμάτων.

Ιδιαίτερο πρόβλημα φαίνεται να υπάρχει στα αποθέματα καραβίδας και χταποδιού και ήδη το γεγονός αυτό έχει ανησυχήσει τη μεγάλη πλειοψηφία των επαγγελματικών ψαράδων, καθώς και τις αρμόδιες υπηρεσίες αλιείας του Υπουργείου Γεωργίας.

Ενόψη αυτών και με γνώμονα την ανάγκη προστασίας των αποθεμάτων των θαλάσσιων οργανισμών από την αλόγιστη εκμετάλλευσή τους εξεδόθη η αριθμ. 249341/98 (ΦΕΚ 358 Β'/15.4.98) υπουργική απόφαση σύμφωνα με την οποία απαγορεύεται μέχρι ένα χρόνο, σε όλην την επικράτεια η επαγγελματική αλιεία με πάσης φύσεως ιχθυοπαγίδες (κιούρτοι, κοφινέλια, βαλκοί, πλαστικοί σωλήνες κλπ.).

Στο διάστημα που μεσολαβεί μέχρι τη λήξη της απόφασης, το θέμα θα μελετηθεί, σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και θα προωθηθεί μόνιμη ρύθμιση η οποία θα προβλέπει τους όρους και τις προϋποθέσεις που θα διενεργείται η αλιεία με αυτά τα εργαλεία.

Σημειώνεται ότι μέχρι σήμερα δεν έχουν θεσμοθετηθεί διατάξεις γι' αυτά τα εργαλεία, μ' αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη χρήση τους.

Ο Υπουργός
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

7. Στις με αριθμό 2223/15.9.98, 2226/15.9.98 και 2359/16.9.98 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 191/8.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στις ερωτήσεις 2223/15.9.98, 2226/15.9.98 και 2359/16.9.98 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Α. Λουλέ, Ν. Κατσαρός, Β. Μπούτας και Ν. Γκατζής, σας πληροφορούμε τα εξής:

Για τις ζημιές που προξενήθηκαν στις μηλοκαλλιέργειες της επαρχίας Αγιάς από την ανεμοθύελλα της 13.9.98 ο ΕΛΓΑ επιλήφθηκε αμέσως. Μετά τις απαραίτητες επισημάνσεις που έγιναν, οι εξατομικευμένες εκτιμήσεις διενεργούν τα ήδη από 21.9.98, δηλαδή πριν την εκπνοή της δωδεκαήμερης προθεσμίας υποβολής των δηλώσεων ζημιάς και προβλέπεται να ολοκληρωθούν σύντομα.

Οι εκτιμήσεις διενεργούνται από έμπειρους γεωπόνους εκτιμητές με μακρόχρονη εμπειρία στο αντικείμενο. Κατά την εκτίμηση λαμβάνεται υπόψη κάθε ποιοτική ή ποσοτική ζημιά που προκάλεσε η ανεμοθύελλα, έτσι ώστε τα πορίσματα να εκφράζουν με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια την απώλεια του εισοδήματος των παραγωγών.

Η επιλογή της αποτίμησης των ζημιών με τη διαδικασία της συγκέντρωσης και καταστροφή ή της αξιοποίησης του προϊόντος, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, γίνεται σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις λόγω της έκτασης και του ύψους των ζημιών και εφόσον συντρέχουν ειδικοί λόγοι, όπως τεχνικές δυσχέρειες διενέργειας ατομικών εκτιμήσεων.

Για τις φετινές ζημιές δεν υπάρχει λόγος να εφαρμοστεί ανάλογη διαδικασία.

Μετά την ολοκλήρωση των εκτιμήσεων από τον ΕΛΓΑ θα καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε οι αποζημιώσεις στους δικαιούχους να καταβληθούν, το συντομότερο δυνατό.

Η τιμή των μήλων στην αρχή της περιόδου εμπορίας, κατά την τελευταία τριετία κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα και είναι γύρω στις 70-80 δρχ./κιλό για το πεδινό μήλο και στις 120-130 δρχ./κιλό για το ορεινό μήλο τη συγκεκριμένη περίοδο η ζήτηση των μήλων είναι συνήθως χαμηλή λόγω της υπερπροσφοράς των καλοκαιρινών φρούτων. Αυξάνεται συνήθως από τον Οκτώβριο που περιορίζεται η προσφορά των ροδακίνων, νεκταρινιών, επιτραπέζιων σταφυλιών, καρπουζιών και πεπονιού με θετικές επιπτώσεις και στην τιμή παραγωγού."

Ο Υπουργός
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

8. Στην με αριθμό 2245/16.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 193/8.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση 2245/16.9.98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Θ. Δημοσχάκης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Κατά τη χορήγηση των ενισχύσεων για την αναδάσωση ιδιωτικών εκτάσεων βάσει των σχετικών Υπουργικών αποφάσεων, προβλέπεται η αυστηρή τήρηση εκ μέρους των Περιφερειακών Υπηρεσιών, η σειρά λήψης των αιτημάτων, με την προϋπόθεση πάντα ότι οι αιτούντες πληρούν τις προϋποθέσεις ένταξής τους στον Καν. 2080/92.

Οι ακριβείς ονομαστικοί κατάλογοι τηρούνται στις Δ/νσεις Δασών και στα Δασαρχεία του νομού Έβρου από όπου οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να λάβουν τις σχετικές πληροφορίες."

Ο Υπουργός
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

9. Στην με αριθμό 2246/16.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 194/8.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση 2246/16.9.98 που κατέθεσε ο

Βουλευτής κ. Γ. Τρυφωνίδης, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Για την απαγόρευση εφαρμογής του βρωμιούχου μεθυλίου σε εφαρμογή του πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ γνωρίζουμε ότι υπάρχουν τρέχουσες χρήσεις του βρωμιούχου μεθυλίου για τις οποίες έχουν προταθεί κάποιες εναλλακτικές λύσεις, αλλά δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί ο πειραματισμός σχετικά με την τεχνική και οικονομική βιωσιμότητα.

Από τον Ιανουάριο του 1998, έχει αρχίσει ένα πρόγραμμα εφαρμογής των αποτελεσμάτων της έρευνας στην περιοχή Τριφυλίας με προέκτασή του και στην περιοχή της Κρήτης. Το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνεται στο Κοινοτικό Πρόγραμμα με τον τίτλο "Εφαρμογή συγχρόνων εναλλακτικών μεθόδων ολοκληρωμένης καταπολέμησης των εχθρών και ασθενειών" και εφαρμόζεται από το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο (Εργαστήριο Φυτοπαθολογίας) σε συνεργασία με τις Δ/σεις Γεωργίας των εν λόγω περιοχών.

Κατά την εφαρμογή του παραπάνω προγράμματος εκτός από διαφορετικά φυτοπροστατευτικά προϊόντα, θα δοκιμαστούν επίσης μειωμένες δόσεις βρωμιούχου μεθυλίου, διαφορετικής ποιότητας πλαστικό κάλυψης και εισαγωγή βιολογικών σκευασμάτων.

Σχετικά με τη μείωση των εκπομπών - ατμών βρωμιούχου μεθυλίου στην ατμόσφαιρα εφαρμόζονται βελτιώσεις των τεχνικών εφαρμογής, όπως χρήση πλαστικού κάλυψης με μικρότερη διαπερατότητα, ορθότερη τεχνική εφαρμογής του πλαστικού κάλυψης, ώστε να περιορίζεται στο ελάχιστο η δυνατότητα διαφυγής των ατμών προς την ατμόσφαιρα και οπωσδήποτε μείωση των χρησιμοποιούμενων δόσεων."

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

10. Στην με αριθμό 2370/16.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 199/8.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην 2370/16.9.98 ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Θ. Γεωργιάδης, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Σύμφωνα με το άρθρο 16 του Ν.2538/97 το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει στην Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος το συνολικό ποσό των προς αυτήν οφειλών, συμπεριλαμβανομένων και των τόκων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης με λογιστικό 30.6.95. Το ποσό που θα καταβληθεί από το Ελληνικό Δημόσιο ανέρχεται σε 6,8 δισ. δρχ.

Μετά την 30.6.95, ημερομηνία εφαρμογής της προαναφερόμενης ρύθμισης, αποσβένονται κατά την κρίση της ΑΤΕ τυχόν ανεξόφλητες απαιτήσεις της από δεδουλευμένους τόκους που βαρύνουν τις οφειλές των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Στα πλαίσια εφαρμογής του νόμου η ΑΤΕ συνέλεξε στοιχεία για το ύψος των οφειλών των ΟΤΑ (ληξιπρόθεσμων και άληπτων) με λογιστικό 31.12.97 και βρίσκονται στο στάδιο της επεξεργασίας τους, προκειμένου να προχωρήσει σε διαγραφή οφειλών."

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ

11. Στην με αριθμό 2384/17.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 202/8.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση 2384/17.9.98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Κουράκης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η ΑΤΕ, με την εγκύκλιο διαταγή Νο 50/96, έδωσε τη δυνατότητα στους πιστούχους της να τακτοποιήσουν ομαλά τις ληξιπρόθεσμες οφειλές τους με την εφαρμογή προγράμματος ρύθμισης που βασίζεται σε εφάπαξ καταβολή από τους οφειλότες μέρους του χρέους τους και παράλληλη απαλλαγή από το 100% των τόκων πονής και μέρους των συμβατικών.

Στα πλαίσια της παραπάνω διευκόλυνσης ρυθμίστηκαν και οι ληξιπρόθεσμες οφειλές του Αγροτικού Συνεταιρισμού Πρινιά Μαλεβυζίου Ηρακλείου Κρήτης, οι οποίες προήρχοντο από δάνειο ανέγερσης αποθήκης.

Το αίτημα του Συνεταιρισμού για την υπαγωγή των παραπάνω ρυθμισθεισών ληξιπρόθεσμων οφειλών σε νέα ρύθμιση με βάση την Ε.Δ. 23/98 στα πλαίσια του ν.2538/97 εξετάζεται."

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ

12. Στην με αριθμό 2391/17.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 204/8.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση 2391/17.9.98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Π. Κατσιλιέρης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Στις Δ/σεις Εγγείων Βελτιώσεων Μεσσηνίας και Τριφυλίας, έχουν σταλεί 9.000.000 δρχ., από τις πιστώσεις του Κ.Τ.Γ.Κ. και Δασών για την κάλυψη λειτουργικών αναγκών των εν λόγω υπηρεσιών, σύμφωνα με τα αιτήματα των υπηρεσιών αυτών και μέσα στις δυνατότητες του εγκεκριμένου προϋπολογισμού του Κ.Τ.Γ.Κ. και Δασών.

Αναλυτικά έχουν σταλεί:

α. Με την αριθμ. 4169.2.98 Απόφαση της Δ/σης Οικονομικής δρχ.	2.000.000
β. Με την αριθμ. 10178/29.4.98 Απόφαση της Δ/σης Οικονομικής δρχ.	3.000.000
γ. Με την αριθμ. 15564/19.8.98 Απόφαση της Δ/σης Οικονομικής δρχ.	<u>4.000.000</u>
Σύνολο	9.000.000

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

13. Στην με αριθμό 2397/17.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 205/8.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Θ. Γεωργιάδης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Τα ελάχιστα εθνικά κριτήρια για την αναγνώριση και προαναγνώριση των Οργανώσεων Παραγωγών Οπωροκηπευτικών καθορίστηκαν με την υπ' αριθμ. 328716/4.7.97 υπουργική απόφαση, αφού λήφθηκαν υπόψη οι απόψεις και οι προβληματισμοί τόσο των υπηρεσιακών μονάδων της περιφέρειας όσο και των φορέων εκπροσώπησης των συλλογικών οργάνων των αγροτών (ΠΑΣΕΓΕΣ, ΓΕΣΑΣΕ κλπ.).

Κριτήριο καθορισμού των συγκεκριμένων ελαχίστων ορίων ήταν η ανάγκη αναδιάρθρωσης και προσαρμογής του τομέα στις απαιτήσεις της εγχώριας και κοινοτικής αγοράς, σε συνδυασμό με τη δημιουργία φορέων εμπορίας ικανών να αντιμετωπίσουν το διεθνή ανταγωνισμό και να ανταποκριθούν στο πνεύμα της νέας ΚΟΑ οπωροκηπευτικών (Καν. (ΕΚ) 2200/96) με κατεύθυνση τη δημιουργία μεγάλων εύρρωντων και δυναμικών Ο.Π."

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ").

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Τετάρτης 2 Δεκεμβρίου 1998.

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

1. Η με αριθμό 253/26-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Λουκά Αποστολίδη προς τους Υπουργούς Δημόσιας Τάξης, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για τη λειτουργία μόνιμου Συμβουλίου Ασφάλειας του Πολίτη κλπ.

2. Η με αριθμό 267/30-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Βαρίνου προς τον Υπουργό Εξωτερικών, σχετικά με τη λειτουργία του

πυρηνικού εργοστασίου στο Ακουγίου της Τουρκίας.

3. Η με αριθμό 278/30-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Αχιλλέα Κανταρτζή προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για τη λειτουργία του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Θεσσαλίας.

4. Η με αριθμό 273/30-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ευαγγέλου Αποστόλου προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη δημοσιοποίηση λίστας γιατρών που φοροδιαφεύγουν κλπ.

5. Η με αριθμό 270/30-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεωργίου Καρατάσου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη λήψη μέτρων αποκατάστασης των ζημιών από τις πρόσφατες πλημμύρες στο Δήμο Καλυβίων-Θορικού.

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

1. Η με αριθμό 268/30-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Παρασκευά Παρασκευόπουλου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με τις προθέσεις του Υπουργείου, ώστε να αποδοθεί η Ελληνική υπηκοότητα στον Αγωνιστή της Εθνικής Αντίστασης ελληνοεβραίου Μιχαήλ Μπουρλά.

2. Η με αριθμό 250/25-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Καρασμάνη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων επίλυσης προβλημάτων των αγροτών.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Μορφωτικών Υποθέσεων υπέβαλε την έκθεσή της για το έντονο πρόβλημα της βίας στα γήπεδα, σύμφωνα με το άρθρο 41α του Κανονισμού της Βουλής.

Η έκθεση θα καταχωρισθεί στα Πρακτικά της Βουλής.

(Η προαναφερθείσα έκθεση έχει ως εξής:

"**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Θ' - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΜΟΡΦΩΤΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Ε Κ Θ Ε Σ Η

Της Διαρκούς Επιτροπής Μορφωτικών Υποθέσεων "για το έντονο πρόβλημα της βίας στα γήπεδα", σύμφωνα με το άρθρο 41 Α' του Κανονισμού της Βουλής

ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Η Διαρκής Επιτροπή Μορφωτικών Υποθέσεων συνήλθε στις 2 και στις 3 Δεκεμβρίου 1997 υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. Γιάννη Ζαφειρόπουλου, με θέμα ημερήσιας διάταξης, αρμοδιότητας του Υπουργείου Πολιτισμού, τη συζήτηση για το έντονο πρόβλημα της βίας στα γήπεδα, σύμφωνα με το άρθρο 41 Α' του Κανονισμού της Βουλής.

Στην Επιτροπή εκλήθησαν για ακρόαση ο Υφυπουργός Πολιτισμού κ. Ανδρέας Φούρας, ο Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Πρόγνωσης Αγώνων Ποδοσφαίρου (Ο.Π.Α.Π.) και της Ελληνικής Ποδοσφαιρικής Ομοσπονδίας (Ε.Π.Ο.) κ. Σωτήριος Αλημπίσης, ο Πρόεδρος της Ένωσης Ποδοσφαιρικών Ανωνύμων Εταιρειών (Ε.Π.Α.Ε.) κ. Στυλιανός Σφακιανάκης, ο Πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Αμειβομένων Ποδοσφαιριστών (Π.Σ.Α.Π.) κ. Αντώνιος Αντωνιάδης, ο Πρόεδρος της Ένωσης Ποδοσφαιρικών Σωματείων (Ε.Π.Σ.) Πειραιά κ. Παναγιώτης Σαλπέας και ο Πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Αθλητικού Τύπου κ. Ιωάννης Θεοδωρακόπουλος.

Μετά την ακρόαση των ανωτέρω, η Επιτροπή αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 41 Α' παρ. 8 του Κανονισμού της Βουλής, να υποβάλει την έκθεσή της προς την Ολομέλεια της Βουλής δια του Προεδρείου της και να διατυπωθούν σε αυτήν οι απόψεις των κομμάτων, οι οποίες έχουν ως ακολούθως:

Α. ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ

ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΙΝΗΜΑΤΟΣ

Αποτελεί κοινή διαπίστωση ότι το επαγγελματικό ποδόσφαιρο στην Ελλάδα διανύει περίοδο πολύ σοβαρής κρίσης. Κοινή, επίσης, πεποίθηση είναι ότι η βία και τα επεισόδια πηγάζουν κυρίως από τη

γενικευμένη αναξιοπιστία του ποδοσφαίρου.

Το ποδόσφαιρο, από λαϊκό άθλημα, έχει μετατραπεί σε πεδίο σύγκρουσης κερδοσκοπικών και άλλων συμφερόντων.

Στα ποδοσφαιρικά γήπεδα οι κανόνες και οι νόμοι καταστρατηγούνται, το αθλητικό ιδεώδες διακωμωδείται και η χώρα διασύρεται διεθνώς, τη στιγμή που προετοιμάζεται για τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων.

Το οικοδόμημα του ελληνικού ποδοσφαίρου αποδεικνύεται σαθρό, γεγονός που αναγνωρίζεται ακόμη και από τους παράγοντες εκείνους που έχουν την ευθύνη για την "αυτοδιοίκησή" του.

Οι εμπρηστικές δηλώσεις και πράξεις των προέδρων των Π.Α.Ε., οι άδικες διαιτησίες και η μη αυστηρή τήρηση των νόμων και των προβλεπόμενων ποινών ά μ ε σ α από την αθλητική δικαιοσύνη επισημαίνονται ως οι βασικές αιτίες της αναξιοπιστίας του ελληνικού ποδοσφαίρου.

Θεωρείται αναγκαία η παρέμβαση της πολιτείας για τη σωτηρία του πιο δημοφιλούς αθλήματος, του ποδοσφαίρου.

Τα συμπεράσματα συνοψίζονται στα κάτωθι:

1. Η νομοθεσία θεωρείται γενικά επαρκής. Εντοπίζεται, όμως, τεράστιο πρόβλημα στην εφαρμογή της. Δεδομένου του αυτοδιοίκητου του ποδοσφαίρου, υπάρχει προβληματισμός για το ποιος θεσμικός παράγων παρεμβαίνει και επιβάλλει την αυστηρή τήρηση των νόμων.

Προτείνεται η θεσμοθέτηση αθλητικού εισαγγελέα, που θα επεμβαίνει αυτεπάγγελα. Η πρόταση αυτή, η οποία έχει γίνει δεκτή από το Υπουργείο Δικαιοσύνης, πρέπει να γίνει δεκτή από την Ε.Π.Ο., ώστε να αλλάξει ο κανονισμός, χωρίς να υπάρξει κίνδυνος επέμβασης από τη ΦΙΦΑ.

2. Η επαγγελματική διαιτησία θεωρείται γενικώς ένα μέτρο που θα λύσει σε μεγάλο βαθμό τα προβλήματα που υπάρχουν σ' αυτόν τον ευαίσθητο τομέα, πρέπει, όμως, να οργανωθεί και να λειτουργήσει με τρόπο που να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα ελέγχου και επιρροής της.

Είναι αναγκαίο, επίσης, να υπάρξει σαφής διαχωρισμός του σώματος των διαιτητών από τους κριτές και παρατηρητές, ώστε να αποκλεισθεί κάθε δυνατότητα διαπλοκής τους.

Κορυφαίο πρόβλημα και ακαθή στο χώρο της διαιτησίας παραμένουν οι παράγοντες της διαιτησίας και οι διαπλοκές τους, καθώς και η επιρροή που ασκούν στο σώμα των διαιτητών.

3. Η θεσμοθέτηση ανεξάρτητης αθλητικής δικαιοσύνης, που τα όργανά της θα συγκροτούνται αποκλειστικά από τακτικούς δικαστές, είναι πρόταση καθολικά αποδεκτή.

Επισημαίνεται ότι η σημερινή λειτουργία της αθλητικής δικαιοσύνης και στην ουσία της και στις διαδικασίες αποτελεί ένα από τα πιο σοβαρά προβλήματα του ποδοσφαίρου.

4. Προτείνεται η θεσμοθέτηση της Ολομέλειας των Προέδρων των Π.Α.Ε., η οποία θα θεσπίσει έναν αυστηρό κώδικα δεοντολογίας και αθλητικής συμπεριφοράς.

Υπενθυμίζεται ότι οι εμπρηστικές δηλώσεις και απαράδεκτες πράξεις των προέδρων των Π.Α.Ε. υποδαυλίζουν ή και προκαλούν συχνά τα επεισόδια στα γήπεδα.

5. Προτείνεται η θεσμοθέτηση και αυστηρή εφαρμογή του "πόθεν έσχες" στις Π.Α.Ε., στους προέδρους των ΠΑΕ και σε όσους συμμετέχουν στα όργανα του επαγγελματικού ποδοσφαίρου.

6. Σοβαρός προβληματισμός υπάρχει για τη νομιμότητα της χρηματοδότησης της Ε.Π.Α.Ε. από τον Ο.Π.Α.Π..

Η πλούσια επιχορήγηση μετατρέπει τις Π.Α.Ε. σε κρατικοδίαιτες επιχειρήσεις, με αποτέλεσμα να αδιαφορούν για το καλό θέαμα και την προσέλκυση των φιλάθλων.

7. Απαιτείται η δημιουργία ενός αυστηρού νομοθετικού πλαισίου για τη λειτουργία των συνδέσμων, που θα προστατεύσει τους φιλάθλους από τον ασφυκτικό εναγκαλισμό των Π.Α.Ε., που συχνά τους χρησιμοποιούν ως ομάδες πίεσης, αλλά θα προστατεύσει, επίσης, τις Π.Α.Ε. από τις ανεξέλεγκτες συχνά πράξεις των οργανωμένων οπαδών.

Εάν δεν υπάρξει βελτίωση και συνεχιστούν τα σημερινά φαινόμενα με τις ακραίες συμπεριφορές των οργανωμένων

φιλάθλων, τότε θα μπορούσε να σκεφτεί κανείς ακόμα και την περίπτωση της διάλυσης των συνδέσμων.

8. Απαιτείται επαναπροσδιορισμός του χαρακτήρα των σταδίων και της χρήσης τους.

Συχνά λησμονείται ότι πολλά στάδια φιλοξενούν και άλλα αθλήματα εκτός από το ποδόσφαιρο. Πρέπει να καθοριστούν σαφείς κανόνες και διαδικασίες συνεννόησης, ώστε το ποδόσφαιρο να μην γίνεται εμπόδιο στην ανάπτυξη των άλλων αθλημάτων.

9. Όσον αφορά στην πρόληψη της βίας, καθολικά αποδεκτό είναι το μέτρο του ελέγχου της εξέδρας με ηλεκτρονικά μέσα.

Προβληματισμός υπάρχει για την απαγόρευση της οργανωμένης μετακίνησης οπαδών στην έδρα του αντιπάλου.

Φαίνεται να μην υιοθετείται για την πρόληψη και την καταστολή της βίας η χρησιμοποίηση εκπαιδευμένων σκυλιών και έφιππης αστυνομίας.

Συμπερασματικά:

Εκφράζουμε την αγανάκτησή μας για την κατάσταση που επικρατεί στο χώρο του επαγγελματικού ποδοσφαίρου.

Θεωρούμε ότι απαιτείται η παρέμβαση της πολιτείας, ώστε να επιβληθούν σαφείς κανόνες και να προστατευθεί το λαοφιλέστερο άθλημα και η ελληνική κοινωνία.

Απαιτούμε την αυστηρότατη εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας.

Β. ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Η βία αποτελεί ένα τεράστιο πολύπλοκο κοινωνικό φαινόμενο, το οποίο δεν παρατηρείται μόνο στα γήπεδα. Το ποδόσφαιρο από μόνο του δεν είναι παράγωγο μανιακών εκδηλώσεων ούτε ο αθλητισμός αυτός καθαυτός παράγει βία.

Ήρα, τα φαινόμενα που παρατηρούνται στα ελληνικά γήπεδα -και όχι μόνο- είναι προεχόντως κοινωνικά και μεταφέρονται στο γήπεδο, επειδή αυτό αποτελεί το "πρόσφορο έδαφος" γι' αυτούς τους νέους με τα τόσα προβλήματα. Κύρια αιτία, ασφαλώς, αυτού του "πρόσφορου εδάφους" είναι η αναξιοπιστία του ελληνικού ποδοσφαίρου. Αναξιοπιστία, η οποία κατά κύριο λόγο είναι αποτέλεσμα της κακής ποιότητας της αθλητικής δικαιοσύνης, της κακής ποιότητας της διαιτησίας, της κακής λειτουργίας των θεσμοθετημένων οργάνων, της μη ή κακής εφαρμογής των νόμων και κανόνων, της ατιμωρησίας και της τακτικής που ακολουθούν τα Μ.Μ.Ε., που έχουν την τάση να προβάλλουν μόνο την αρνητική εικόνα του ποδοσφαίρου. Και η αναξιοπιστία αυτή εντείνεται, εις μέτρον τόσσον, από την αδυναμία της πολιτείας - σκόπιμα ή όχι - να παρεμβαίνει δραστικά σε κάθε έκφραση παρανομίας των θεσμικών οργάνων του ποδοσφαίρου.

Αδυναμία που με βεβαιότητα δημιουργεί κλίμα καχυποψίας και, με μαθηματική ακρίβεια, βία.

Αδυναμία που δεν δικαιολογείται, γιατί υπάρχει το νομικό πλαίσιο παρέμβασης του κράτους, χωρίς ταυτόχρονα να πλήττεται το "αυτοδιοίκητο" των θεσμικών οργάνων (Ε.Π.Ο. - Ε.Π.Α.Ε. κ.λ.π.).

Κατόπιν των ανωτέρω και με δεδομένη την έξαρση της βίας σε παγκόσμιο επίπεδο (σοβαρότατα επεισόδια κατά τη διάρκεια του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ποδοσφαίρου στη Γαλλία), πιστεύουμε ότι είναι απαραίτητο η Εθνική Αντιπροσωπεία να επαναδιατυπώσει τα μέχρι σήμερα αναπάντητα ερωτηματικά, να απαιτήσει πειστικές απαντήσεις και να αναζητήσει τις υπάρχουσες ευθύνες, πολιτικές και μη, συγχρόνως δε να φροντίσει και για τη λύση του τεράστιου αυτού προβλήματος της βίας στα γήπεδα.

Γι' αυτό παρακαλούμε, όπως η έκθεση της Επιτροπής εγγραφεί σε ημερήσια διάταξη κοινοβουλευτικού ελέγχου και συζητηθεί κατά προτεραιότητα.

Γ. ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η βία στα γήπεδα ήρθε να ξεσκεπάσει την τραγική κατάσταση που υπάρχει στον αθλητισμό και ιδιαίτερα τη σαπίλα που κυριαρχεί στο ποδόσφαιρο. Οι διάφορες πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης δια του Υφυπουργού Πολιτισμού, αρμοδίου για θέματα αθλητισμού, σύσπλη με τις ΠΑΕ, εξαγγελίες μέτρων πρόληψης και καταστολής της βίας-αλλά και οι συνεδριάσεις της Επιτροπής Μορφωτικών

Υποθέσεων της Βουλής δεν άγγιξαν τις αιτίες και τους πραγματικούς στόχους.

Τα πέντε σημεία-μέτρα που εξήγγειλε ο Υφυπουργός Πολιτισμού είναι κατά την άποψή μας αποσπασματικά, δεν αντιμετωπίζουν το πρόβλημα στην ουσία του και δυστυχώς τα γεγονότα της βίας θα επαναληφθούν.

Τα αίτια πηγάζουν από την ανύπαρκτη και αντιλαϊκή πολιτική της Κυβέρνησης που οδηγεί στην εμπορευματοποίηση, στον επαγγελματισμό και στην κυριαρχία του μεγάλου κεφαλαίου στον αθλητισμό, από τον οποίο έχουν αποβάλει όλα τα ιδεώδη και ευγενή χαρακτηριστικά του.

Αυτό δεν γίνεται μόνο στο ποδόσφαιρο. Αγκαλιάζει το μπάσκετ, αγγίζει το βόλεϊ και δρομολογεί τους στόχους του αθλητισμού στους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Αυτό που σήμερα παρουσιάζεται σαν αθλητικό οικοδόμημα σε ένα μεγάλο του μέρος δεν έχει σχέση ούτε με τη φύση ούτε με την ουσία του αθλητισμού, αλλά με την εξυπηρέτηση πολιτικών και οικονομικών συμφερόντων.

Έτσι δεν είναι τυχαία η παθογένεια ενός χώρου που, ενώ θα έπρεπε να συμβάλλει σημαντικά στην καλλιέργεια της ευγενούς άμιλλας, του συναγωνισμού, της φιλίας, της ειρήνης, εμφανίζει ακραία φαινόμενα βίας και χουλιγκανισμού σε μεγάλο βαθμό.

Για το Κ.Κ.Ε., ο αθλητισμός και η φυσική αγωγή αποτελούν για το λαό γενικά και ιδιαίτερα για τη νεολαία αναπόσπαστο τμήμα της πολιτικής και πολιτιστικής ανάπτυξης. Αποτελούν μέσα για διατήρηση της υγείας, για ανάπτυξη της προσωπικότητας.

Είναι σημαντικός παράγων παιδείας και είναι μέσα στις υποχρεώσεις του κράτους να την παρέχει σε όλους, ως κοινωνικό δικαίωμα.

Αυτό το δικαίωμα του κάθε πολίτη στον αθλητισμό, που και από το Σύνταγμα είναι κατοχυρωμένο, στην πράξη δεν το απολαμβάνουν μεγάλα τμήματα του ελληνικού λαού. Ο αθλητισμός έγινε επιχείρηση, επάγγελμα, έγινε μέσο για την απόκτηση κύρους για τις άλλες δραστηριότητες (πολιτικές-οικονομικές) των μεγαλοεπιχειρηματιών και των ξένων μονοπωλίων. Κατά την άποψή μας, η σημερινή κατάσταση στον αθλητισμό είναι αποτέλεσμα και προϊόν της γενικότερης αντιλαϊκής-αντικοινωνικής πολιτικής που εφαρμόζεται για δεκαετίες στη χώρα μας.

Γνωρίζουμε ότι, υπό τις υπάρχουσες συνθήκες και την ακολουθούμενη πολιτική, ριζικές αλλαγές δεν μπορεί να υπάρξουν. Μπορούν όμως να παρθούν κάποια μέτρα σημαντικής βελτίωσης της κατάστασης.

* Για να προσεγγίσει ο αθλητισμός την κοινωνική αποστολή του, πρέπει να υπάρξει νομικό πλαίσιο με άλλη φιλοσοφία από την υπάρχουσα, που να κατοχυρώνει το συνταγματικό δικαίωμα.

* Απαραίτητη προϋπόθεση, εκτός του νομικού πλαισίου, είναι να υπάρξει υλικοτεχνική υποδομή και επιστημονική στήριξη. Το νομικό πλαίσιο θα πρέπει να αντιμετωπίζει το ζήτημα συνολικά και όχι αποσπασματικά, για να υπάρξει ελπίδα αναστροφής της υπάρχουσας κατάστασης.

* Πρέπει να γίνει σαφές ότι ο αθλητισμός δεν μπορεί να είναι επάγγελμα. Επάγγελμα μπορεί να αποτελεί για κάποιους που απαραίτητα χρειάζονται για να λειτουργήσει (π.χ. προπονητές, καθηγητές φυσικής αγωγής, γιατρούς κ.λ.π.), όχι όμως για τους αθλούμενους.

* Οι σκοποί του αθλητισμού πρέπει να είναι καθορισμένοι και να διαπνέονται από τη φιλοσοφία της προαγωγής της υγείας όλου του λαού, της απόκτησης χαρακτηριστικών όπως η αγωνιστικότητα, η άμιλλα, η φιλία, η πειθαρχία, η συνέπεια, η ομαδικότητα και η συνεργασία. Ο αθλητισμός υψηλών επιδόσεων θα είναι αποτέλεσμα της μαζικής συμμετοχής της νεολαίας στην αθλητική διαδικασία.

Είναι φανερό, λοιπόν, ότι χρειάζονται:

* Η εισαγωγή της φυσικής αγωγής σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης και στις ένοπλες δυνάμεις, όχι τυπικά, αλλά ουσιαστικά και με μέτρα (αύξηση ωρών, καθηγητές φυσικής αγωγής, θεωρητικό και πρακτικό μέρος, φιλοσοφία και ιστορία

του αθλητισμού, αγωγή υγείας κ.λ.π.).

* Ανάπτυξη του αθλητισμού για όλους στον τόπο κατοικίας (δήμοι) και δουλειάς (συνδικάτα).

* Ουσιαστικός εκδημοκρατισμός του οργανωμένου αθλητικού οικοδομήματος, κατοχύρωση της ανεξαρτησίας και της αυτοτέλειας από την κάθε κυβέρνηση και τον κρατικό μηχανισμό.

* Διεύρυνση του σκοπού και του ρόλου των αθλητικών σωματείων με κοινωνικά χαρακτηριστικά. Το νομικό πλαίσιο να καθορίζει τους γενικούς κανόνες λειτουργίας των σωματείων και των ομοσπονδιών, τον τρόπο χρηματοδότησής τους από καθορισμένα κονδύλια του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Τον κεντρικό αθλητικό σχεδιασμό μπορεί να τον κάνει η ΕΟΑ.

* Εκλογή όλων των οργάνων του αθλητικού οικοδομήματος από τη βάση, -από το σωματείο μέχρι και την Ε.Ο.Α.- και όχι διορισμός ή καθ' υποδείξη.

* Συμμετοχή όλων των πολιτικών κομμάτων στην Επιτροπή Καταπολέμησης της Βίας (Δ.Ε.ΚΑ.Β.) (διακομματική), ώστε να πάρει ουσιαστικό χαρακτήρα.

* Μέτρα τέτοια που να εξασφαλίζουν αθλητισμό για όλους και την ουσιαστική συμμετοχή του πολίτη σε όλες τις διαδικασίες του.

* Μέτρα διαπαιδαγώγησης με τα ιδεώδη του αθλητισμού.

Δ. ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΟΔΟΥ

Οι αιτίες που δημιουργούν, αναπαράγουν και υποθάλλουν τα νοσηρά φαινόμενα στους αθλητικούς χώρους και ιδιαίτερα στα γήπεδα του ποδοσφαίρου έχουν τη βάση τους:

α) στα μεγάλα κοινωνικά και οικονομικά αδιέξοδα που αντιμετωπίζουν οι νέοι άνθρωποι,

β) στη δομή του ποδοσφαίρου, την οποία οι ίδιοι οι ποδοσφαιρικοί παράγοντες έχουν υπονομεύσει και καταστήσει διαβλητή και αναξιόπιστη στα μάτια των φιλάθλων και

γ) στην ανυπαρξία ενιαίας κυβερνητικής πολιτικής για τη νεολαία, την παιδεία και τον αθλητισμό.

Πιο συγκεκριμένα:

Η ανεργία, η ανασφάλεια ή υποβάθμιση της εκπαίδευσης, η περιθωριοποίηση, ο αυταρχισμός, δεν είναι άμοιρα ευθυνών για τις εκρήξεις των νέων, που πολλές φορές βρίσκουν στα γήπεδα τον κατάλληλο χώρο εκτόνωσης.

Η κατάσταση αυτή πυροδοτείται βεβαίως από την έλλειψη εμπιστοσύνης στις δομές και τις λειτουργίες του αθλητισμού, από την καχυποψία για τα εκάστοτε μέτρα που ανακοινώνονται για τα μάτια του κόσμου. Οι φιλάθλοι δεν εμπιστεύονται τους παράγοντες, τους διαιτητές, τους αθλητικούς δικαστές. Και αυτήν την καχυποψία και δυσπιστία του κοινού καλλιεργούν πολλές φορές οι ίδιοι οι παράγοντες, πιστεύοντας λανθασμένα ότι μέσω του τυφλού φανατισμού θα πετύχουν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

Συνεχώς και συνειδητά, ο αθλητισμός στα σχολεία, σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης, σχεδόν απουσιάζει ή, έτσι όπως γίνεται, καταντάει αγγαρεία και για τους μαθητές, αλλά και για τους εκπαιδευτικούς.

Λείπει εντελώς η πολιτική για την καλλιέργεια, ανάπτυξη, διάδοση και προαγωγή του φιλάθλου πνεύματος.

Η σημερινή Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. -όπως και οι προηγούμενες του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και της Ν.Δ.- αποτελεί ουσιαστικά μέρος του προβλήματος, αφού κύρια επιδίωξή της στο χώρο του αθλητισμού ήταν και είναι η άλωση του αθλητικού οικοδομήματος για πρόσκαιρα κομματικά και άλλα οφέλη και μάλιστα με μοχλό το δημόσιο χρήμα.

Πρέπει να σημειώσουμε επίσης ότι:

* Ο αθλητικός τύπος πολλές φορές δημιουργεί πολεμικό κλίμα.

* Η εκτεταμένη προβολή "βίαιων επεισοδίων" από τα Μ.Μ.Ε. λειτουργεί ως καταξίωση για τους πρωτεργάτες τους.

* Σπάνια έχουν συλληφθεί άτομα που πάντα πρωτοστατούν σε επεισόδια και ακόμα σπανιότερα έχουν προσαχθεί στον εισαγγελέα.

Δεν είναι σωστό πάντως να απομονωθεί το ποδόσφαιρο από τα δρώμενα της ελληνικής κοινωνίας. Δεν πρέπει να περιχαρακωθεί και να αντιμετωπίζεται με "ειδικές μεθόδους" από την πολιτεία, τη

δικαιοσύνη, το κράτος. Αντιπρόθεμα στη "γκετοποίηση" του ποδοσφαίρου και σε μέτρα μόνο κατασταλτικά και αυταρχικά (όπως διάλυση συνδέσμων, απαγόρευση εισόδου στα γήπεδα θεατών - οπαδών στα εκτός έδρας παιχνίδια της ομάδας τους κ.λπ.). Δεν μπορούν τα αστυνομικά μέτρα -και τελικά μόνο η καταστολή- να αναγορευτούν σε τρόπο αντιμετώπισης κοινωνικών στη βάση τους προβλημάτων.

Χρειάζεται ενιαίο πλαίσιο αντιμετώπισης και χάραξης πολιτικής για το σύνολο των προβλημάτων της νεολαίας που σχετίζονται με το τρίπτυχο μόρφωση-άθληση- ψυχαγωγία. Και για να υπάρξει αυτή η ενιαία αντιμετώπιση είναι ώριμο και αναγκαίο να υπάρξει ένα κυβερνητικό κέντρο (υπουργείο) που θα αντιμετωπίζει συνολικά και σφαιρικά τα θέματα της νεολαίας - μόρφωσης - άθλησης.

Επιτέλους, πρέπει η Κυβέρνηση να προχωρήσει στην κατάθεση ενός νέου νόμου πλαισίου για τον αθλητισμό, που θα διέπεται από μια βασική φιλοσοφία. Δηλαδή:

ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ ΣΕ ΣΥΣΤΑΤΙΚΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΓΕΝΙΑΣ

Βασικά χαρακτηριστικά αυτού του νόμου πρέπει να είναι:

1. Εκδημοκρατισμός του χώρου.
2. Οικονομική διαφάνεια και θεσμοθετημένοι πόροι.
3. Σαφής διαχωρισμός επαγγελματικού και ερασιτεχνικού αθλητισμού.
4. Ενίσχυση ερασιτεχνικού αθλητισμού.
5. Ουσιαστική ενίσχυση σχολικού αθλητισμού.

Το ζήτημα της βίας στα γήπεδα μπορεί να περιοριστεί, αν ισχύσουν και οι εξής προϋποθέσεις:

- Ανάπτυξη του επαγγελματικού ποδοσφαίρου (άνοδος του ποδοσφαιρικού θεάματος, μοντέρνα και σύγχρονα γήπεδα που θα προσελκύουν τον/την φιλάθλο, τήρηση των κανόνων του παιχνιδιού).

- Τήρηση της ισχύουσας στην Ελλάδα νομοθεσίας (ν. 2190 περί λειτουργίας ανωνύμων εταιρειών), ώστε να επέλθει πραγματική ισονομία στο χώρο και να παραμείνουν (;) προοπτικά μόνο βιώσιμες Π.Α.Ε.

- Πιστή και άμεση εφαρμογή της διυπουργικής απόφασης 2403/89 για την πρόληψη της βίας στα γήπεδα (που παραμένει ερμητικά κλεισμένη στα ντουλάπια των εκάστοτε υπουργείων).

- Άμεσα μέτρα για την ενίσχυση της αξιοπιστίας του ποδοσφαίρου:

α) αποδέσμευση της αθλητικής δικαιοσύνης από το επαγγελματικό ποδόσφαιρο,

β) ανεξαρτητοποίηση και αναβάθμιση της διαιτησίας,

γ) άμεση εφαρμογή των κατευθύνσεων της UEFA (αναβάθμιση των αθλητικών χώρων κ.λ.π.).

Πρέπει, επίσης, να επανεξεταστεί το νομικό πλαίσιο όσον αφορά:

α) Στους φιλάθλους:

Χρειάζεται εκλογίκευση της ποινικής νομοθεσίας, ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί από τη δικαιοσύνη.

β) Στους παράγοντες:

Είναι τουλάχιστον απαράδεκτο να είναι ποινικά αυστηρότερα κολάσιμες πράξεις εφόσον προέρχονται από φιλάθλους και, να επισειούν μόνο πειθαρχικές κυρώσεις εφόσον προέρχονται από παράγοντες.

Ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου πιστεύει ότι σπασμωδικά μέτρα ή εξαγγελίες και μάλιστα πολλές φορές σε λογικές αντιπαλότητας δεν βοηθούν το ποδόσφαιρο.

Ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου θα πάρει στο αμέσως επόμενο διάστημα την πρωτοβουλία να καλέσει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της κοινωνίας και του αθλητισμού να συζητήσουν αυτά τα ζητήματα.

Ε. ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΚΙΝΗΜΑΤΟΣ

Τις τελευταίες τρεις δεκαετίες έχουν διατυπωθεί και δημοσιευθεί πονήματα επί πονημάτων, σκέψεις και προβληματισμοί, διαφόρων ειδών προσεγγίσεις, για το μέγιστο κοινωνικό πρόβλημα - που έμελλε, ωστόσο, να έχει και

πολιτικές και οικονομικές διαστάσεις - αυτό που σήμερα ονομάζουμε "βία στα γήπεδα".

Στους χώρους των ξεδρών, όπου δρουν και εξουσιάζουν οργανωμένα και ανοργάνωτα κοινωνικά σύνολα: λούμπεν στοιχία, νεοναζιστές, αναρχικοί, αυτοπροσδιοριζόμενοι ως "κοινωνικοί επαναστάτες", αλλά και αγνοί φίλαλθοι και οπαδοί.

Στην κοινωνία της παρακμής που βιώνουμε και από την οποία λείπουν το όραμα και η έμπνευση, το πρότυπο ενός ήρωα με ανθρωπίνια χαρακτηριστικά, είναι ζητούμενο αν η βία ξεκινά από τα γήπεδα ή η βία των εξουσιαστών - πολιτικών, οικονομικών, καταλήγει σε αυτά.

Για να μπορέσει κανείς υπεύθυνα να απαντήσει στο δίλημμα, πρέπει πρωτίστως να διασαφηνίσει - και εκ των πραγμάτων πρέπει να κάνει και την αυτοκριτική του - την κοινωνική, πολιτική ή ιδεολογική του καταγωγή.

Αυτό σημαίνει ότι τις τελευταίες τρεις δεκαετίες κυρίως εκείνοι που δεν θέλησαν - γιατί φοβήθηκαν - να αποκαλύψουν την κοινωνική τους καταγωγή, ταυτότητα, την οικονομική και πολιτική εξουσία που κατείχαν, ήταν ακριβώς αυτοί που συνήργησαν, ώστε οι αθλητικοί χώροι της χαράς να μετατραπούν σε χώρους βίας και πολέμου.

Το ΔΗΚΚΙ, εν όψει και της υποχρέωσης που έχει η χώρα μας για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων 2004, με την αρμόζουσα στις περιστάσεις ευαισθησία και αγωνία, κρούει τον κώδωνα του κινδύνου.

Και ο κίνδυνος είναι, πια, ένας:

Η πολιτική σχέση που οι συγκροτημένες ή μη κοινωνικές ομάδες έχουν με το πολιτικό κατεστημένο κάθε φορά και το οποίο εκφράζεται με τα μεγάλα συμφέροντα των ιδιοκτητών των επαγγελματικών ομάδων - όποιες και αν είναι αυτές - θα πρέπει να χτυπηθεί στη ρίζα της.

Άρα, η ευθύνη είναι πρωτίστως πολιτική.

Ισοδύναμα, θα πρέπει η Πολιτεία να αντιτάξει το μεγάλο αγαθό του πολιτισμού, της παιδείας, της πληροφόρησης και των ίσων δικαιωμάτων των παιδιών μας στον αθλητισμό.

Αν, όντως, τούτο συμβαίνει - πράγμα που ευχόμαστε - θα πρέπει η προσοχή της Πολιτείας, όπως αυτή εκφράζεται με τις διάφορες και διαφορετικές εκτιμήσεις και προσεγγίσεις της, να λάβει μέτρα και να αποφασίσει για τους ακόλουθους παράγοντες, οι οποίοι μελλοντικά θα είναι το ανάχωμα απέναντι στη βία, που δυστυχώς δεν εμφανίζεται πια μόνο στα γήπεδα.

Συστράτευση, λοιπόν, σε κοινούς αγώνες και προσπάθειες για :

- Τον πολιτισμό και την παιδεία.

- Την αξιοπιστία της πολιτικής.

- Να αποδειχθεί, ότι η πολιτιστική και πολιτική ζωή δεν είναι έρμαιο ούτε ιδιοκτησία των μεγαλοεπιχειρηματιών που ελέγχουν τα Μ.Μ.Ε., επαγγελματικές ομάδες και ταυτοχρόνως είναι προμηθευτές του Δημοσίου.

- Την αξιοκρατία, που είναι κοινός τόπος αναφοράς και ανάγκη όλων μας.

Εν τέλει, η αντιμετώπιση της βίας στα γήπεδα είναι υποχρέωση όλων, για να υπάρξει συνέχεια σε αυτό που ονομάζουμε "νεοελληνικό πολιτισμό".

ΑΘΗΝΑ, 1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1998

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΓΙΑΝΝΗΣ
ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΕΛΕΝΗ ΑΝΟΥΣΑΚΗ").

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

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Αναφορές και ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 2892/6-10-98 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Χρήστου Θεοδώρου προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για ίδρυση Παιδιατρικής Κλινικής στο Νοσοκομείο Χαλκίδας.

Η ερώτηση είναι η ακόλουθη:

"Με την ερώτηση 8855/22-6-98 είχαμε μεταφέρει το πρόβλημα της έλλειψης παιδιατρικής κλινικής στο Νοσοκομείο Χαλκίδας και τη μη εφημερία παιδιάτρου κατά τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες σε ολόκληρη την περιοχή Χαλκίδας.

'Ηδη λόγω της κατάστασης αυτής έχουν σημειωθεί θάνατοι μικρών παιδιών.

Επειδή δεν έχει υπάρξει απάντηση στην ερώτηση.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός Υγείας και Πρόνοιας τι μέτρα προτίθεται να λάβει για την αντιμετώπιση της κατάστασης."

Ο Υπουργός Υγείας και Πρόνοιας κ. Φαρμάκης έχει το λόγο για τρία λεπτά για να πρωτολογήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας):

Κύριε Πρόεδρε, είναι προφανές και αυταπόδεικτο ότι ο κύριος συνάδελφος -δεν θα πω ότι έπεσε θύμα παραπληροφόρησης - έκανε όμως την ερώτησή του μη γνωρίζοντας τι συμβαίνει στο Νοσοκομείο της Χαλκίδας. Στο νοσοκομείο λειτουργεί παιδιατρική κλινική. Υπάρχει στον οργανισμό. Λειτουργεί με δύο γιατρούς, με μία διευθύντρια και με μία επιμελήτρια Α'. Μάλιστα η κλινική έχει και τρεις ειδικευμένους, πράγμα που σημαίνει ότι λειτουργεί με επάρκεια.

Δεν γνωρίζω ποιος είναι ο λόγος του θορύβου και της ερώτησης. Πρέπει να προσθέσω επίσης ότι βρίσκεται στο στάδιο του διορισμού -έχει ολοκληρωθεί η κρίση- ένας γιατρός επιμελητής Β'. Μπορώ να αναφέρω και το όνομά του αλλά δεν έχει καμιά σημασία αυτό. Ακόμη στο στάδιο της κρίσης βρίσκεται και η άλλη θέση επιμελητού Β'. Έτσι σύντομα θα ολοκληρωθεί η σύνθεση των γιατρών της κλινικής.

Κατόπιν αυτών δεν μπορώ να καταλάβω γιατί αναφέρεται στην ερώτηση ότι δεν υπάρχει κλινική, ότι δεν υπάρχει κάλυψη, ότι πρέπει να προχωρήσουμε τάχιστα και ότι λείπει παιδίατρος από τη Χαλκίδα. Οι γιατροί εφημερεύουν, όχι με πρόγραμμα του Υπουργείου, αλλά με πρόγραμμα που καθορίζεται όπως προβλέπεται από τον κανονισμό. (Κλινική, επιστημονική επιτροπή του νοσοκομείου, επικύρωση από τη διοίκηση του νοσοκομείου). Μπορούν να εφημερεύουν και οι ειδικευόμενοι και ο επιμελητής. Την κλινική καλύπτει σε εφημερία ετοιμότητας από το σπίτι και ο διευθυντής.

Συνεπώς μπορεί να υπάρχει πρόβλημα πολλών εφημεριών για τους συγκεκριμένους γιατρούς ή να υποβάλλεται αίτημα για να διοριστούν το συντομότερο δυνατόν οι επιμελητές Β' που λείπουν από την κλινική, αλλά δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι δεν υπάρχει συνεστημένη, ότι δεν λειτουργεί κλινική και ότι δεν υπάρχει παιδίατρος στο Νοσοκομείο της Χαλκίδας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Θεόδωρου έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥ: Ειλικρινά, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να έχω πέσει θύμα παραπληροφόρησης και να μη θρηνούμε θύματα από απώλειες παιδιών με τη λειτουργία του Νοσοκομείου της Χαλκίδας.

Ο ίδιος ο πρόεδρος του νοσοκομείου, κύριε Υπουργέ, λέει ότι δεν λύνεται το πρόβλημα, θέλουμε παιδίατρους και πρέπει να ιδρυθεί επιτέλους κλινική. Αυτά δεν τα λέω εγώ. Τα λέει ο πρόεδρος του Νοσοκομείου Χαλκίδας σε συνέντευξή του. Τα ίδια λέει και ο πρόεδρος του Ιατρικού Συλλόγου. Θα σας καταθέσω το δημοσίευμα στη συνέχεια.

Εγώ κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι επιτέλους μετά από δύο αναπάντητες ερωτήσεις συζητείται αυτό το σοβαρό θέμα στη

Βουλή. Είναι γεγονός ότι σε κανένα νοσοκομείο της Εύβοιας δεν υπάρχει παιδιατρική κλινική. Είναι επίσης γεγονός ότι δεν εφημερεύει κανένας παιδίατρος, νοσοκομειακός ή ιδιώτης τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες σε ολόκληρη την Εύβοια. Τέλος, είναι γεγονός ότι πεθαίνουν παιδιά στην Εύβοια ακόμη και στη Χαλκίδα εξαιτίας αυτής της κατάστασης. Αυτά δημοσιεύονται στην εφημερίδα. Είναι γεγονότα.

Η αιτία, όπως ισχυρίζονται οι αρμόδιοι του νοσοκομείου και του Ιατρικού Συλλόγου, είναι οικονομική, γιατί οι μεν νοσοκομειακοί εφημερεύουν τις καθημερινές και δεν περισσεύουν υπερωρίες για τις αργίες. Οι δε ιδιώτες δεν δέχονται να εφημερεύουν σε εθελοντική βάση γιατί δεν τους συμφέρει οικονομικά. Αυτά, αλλά αυτήν την εξήγηση δίνουν τα αρμόδια όργανα. Το πρόβλημα είναι υπαρκτό και σοβαρό. Δυστυχώς ο όρκος του Ιπποκράτη στην εποχή μας είναι ξεπερασμένος.

Η απάντηση ότι η Εύβοια είναι κοντά στην Αθήνα και είναι εύκολη η μεταφορά δεν είναι ρεαλιστική, γιατί σε πολλές περιπτώσεις η κατάσταση του ασθενούς δεν επιτρέπει τη μεταφορά του ή δεν υπάρχει ο αναγκαίος χρόνος για να γίνει. Γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, παρακαλώ και πάλι να βρεθεί άμεσα λύση στο πρόβλημα.

'Ακουσα αυτό που είπατε ότι ήδη έχει δρομολογηθεί η πρόσληψη άλλων δύο γιατρών και αυτό είναι πάρα πολύ θετικό. Και νομίζω ότι είναι και η κυρία αιτία του προβλήματος και θα λύσει στο μέλλον αυτό το πρόβλημα που υπάρχει σήμερα.

Ευχαριστώ.

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

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

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας):

Κύριε Πρόεδρε, εκπλήσσομαι από τις δηλώσεις -αν είναι έτσι- του Προέδρου του νοσοκομείου στην τοπική εφημερίδα, των οποίων χρήση κάνει ο κύριος συνάδελφος. Λυπούμαι!... Θα πρόκειται περί ιδιαίτερας ανεπαρκούς Προέδρου! Όταν ζητά ίδρυση κλινικής σε νοσοκομείο που προεδρεύει, πρέπει να μας πει, η διευθύντρια παιδίατρος και η επιμελήτρια παιδίατρος πώς υπάρχουν στο νοσοκομείο εάν δεν υπάρχει κλινική παιδιατρική -την οποία μάλιστα πρέπει να ιδρύσουμε- και πού επιτέλους εκπαιδεύονται οι τρεις ειδικευόμενοι γιατροί;

Θα πρέπει αύριο να επικοινωνήσω μαζί του, για να δω και εγώ επιτέλους τι Πρόεδρος είναι αυτός! Διότι θα μπορούσα να δεχθώ ότι δεν του φθάνουν οι δύο παιδίατροι, θα μπορούσα να δεχθώ ότι υπάρχει πρόβλημα με τις εφημερίες των παιδίατρων στο νοσοκομείο, γιατί δύο γιατροί πώς θα καλύψουν τριάντα μέρες το μήνα, θα μπορούσα να δεχθώ ότι υπάρχει η ειδική ταλαιπωρία γι' αυτούς τους γιατρούς να καλύπτουν τις αργίες και τα Σαββατοκύριακα, αλλά ότι δεν υπάρχει παιδιατρική κλινική και πρέπει να την ιδρύσουμε, αυτό είναι ακατανόητο! Επαναλαμβάνω ότι υπηρετούν στο Νοσοκομείο Παιδίατρος Διευθυντής και Επιμελητής Παιδίατρος και προσλαμβάνουμε και άλλους! Εάν δεν υπάρχει κλινική, σε ποια κλινική εργάζονται αυτοί;

Δεν έχω να προσθέσω τίποτα άλλο!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε τον κύριο Υφυπουργό.

Δεύτερη ερώτηση είναι η με αριθμό 1107/13.8.98 του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Δημητρίου Σιούφα προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με την υλοποίηση της απόφασης ίδρυσης και λειτουργίας Κέντρων Υγείας στις Κοινότητες Πεζούλας, Προαστίου και Ανθηρού Νομού Καρδίτσας.

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

"Με τις αποφάσεις Υ3β/οικ. 6432, 6433 και 6434 (ΦΕΚ 739/3 23.9.93) συστάθηκαν αντίστοιχα τα Κέντρα Υγείας Πεζούλας, Προαστίου και Ανθηρού του Νομού Καρδίτσας. Μολονότι αναγκαία για την κάλυψη του υγειονομικού ελλείμματος που

υπήρχε και εξακολουθεί να υπάρχει στην Καρδίτσα, ουδέποτε λειτουργήσαν.

Κατόπιν των ανωτέρω καλείται ο κύριος Υπουργός να ενημερώσει την Εθνική Αντιπροσωπεία:

1. Τι σκέπτεται να κάνει για την υλοποίηση αποφάσεων, ώστε να προχωρήσει η λειτουργία των παραπάνω Κέντρων Υγείας Πεζούλας, Προαστίου και Ανθηρού.

2. Εφόσον κρίνει ότι δεν είναι αναγκαία η σύσταση και λειτουργία των Κέντρων αυτών, γιατί δεν προχωρά στην ανάκληση των σχετικών αποφάσεων;

3. Είναι ικανοποιημένος από τη σημερινή υγειονομική κάλυψη των κατοίκων των περιοχών όπου θα λειτουργούσαν τα τρία προαναφερθέντα Κέντρα Υγείας;"

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Πρόεδρε, λίγο πριν από τις εκλογές του 1993 συστάθηκαν πράγματι, με αποφάσεις της τότε ηγεσίας του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας, είκοσι ένα Κέντρα Υγείας σε διάφορες περιοχές της χώρας μεταξύ των οποίων είναι και τα τρία Κέντρα στις Κοινότητες Ανθηρού, Πεζούλας και Προαστίου του Νομού Καρδίτσας. Τα Κέντρα αυτά συστάθηκαν χωρίς να καθορισθούν οι περιοχές ευθύνης τους και χωρίς επίσης να συσταθούν οι θέσεις ιατρικού και λοιπού προσωπικού για να λειτουργήσουν. Ήταν, μία πρώτη -αν θέλετε- απόφαση ίδρυσης κάποιων Κέντρων Υγείας, που επειδή δεν προβλεβόντο ίσως στον προγραμματισμό του Υπουργείου μέχρι εκείνη την ώρα ή δεν είχαν εξασφαλισθεί οι πιστώσεις, δεν ολοκληρώθηκε -ας το πούμε έτσι- η ίδρυσή τους.

Λίγους μήνες μετά -ήμουν και τότε στο Υπουργείο Υγείας στη θέση του Υφυπουργού, θέση που κατέχω και σήμερα- τέθηκαν υπόψη μας από την αρμόδια υπηρεσία οι ιδρυτικές αυτές πράξεις και τα είκοσι ένα αυτά Κέντρα που είχαν ιδρυθεί κατά τον τρόπο που σας ανέπτυξα ήδη.

Αποφίσηκε, αμέσως, τότε ότι είναι αναγκαίο να προχωρήσει η ανάπτυξη επτά κέντρων υγείας από αυτά και να σταματήσει κάθε άλλη διαδικασία για την ανάπτυξη των άλλων. Στα υπόλοιπα, που αποφασίστηκε να μην προχωρήσει η ανάπτυξή τους, ανήκουν τα τρία αυτά κέντρα υγείας για τα οποία γίνεται η ερώτηση του κ. Σιούφα.

Είχα την ευκαιρία και πριν από τέσσερα χρόνια, να απαντήσω για το ίδιο θέμα στον κ. Αναστασόπουλο, για τα κέντρα υγείας του Νομού Μεσσηνίας που είχαν ιδρυθεί με τις ίδιες αποφάσεις, και θεωρούσα ότι το θέμα έχει κλείσει και για τον κ. Σιούφα.

Αν πρόκειται να απαντήσω ευθέως στα ερωτήματά του, θα έλεγα ότι δεν πρόκειται να προχωρήσει η ανάπτυξη αυτών των κέντρων υγείας ότι δεν είναι κατά τη γνώμη του Υπουργείου, όπως αυτή έχει εκφραστεί εδώ και αρκετά χρόνια, αναγκαία η σύσταση και η λειτουργία τους και για το ότι δεν προχώρησε τυπικά η ανάκληση της απόφασης, αυτό μπορεί να συμβεί, αλλά δεν είναι η ουσία. Βέβαια, ίσως, πρόκειται για πολύ απομακρυσμένα χωριά. Δεν ξέρω που βρίσκονται, δεν έχω σαφή γνώση του νομού. Εάν δεν εξυπηρετούνται αυτά τα χωριά σήμερα, από τα υπάρχοντα κέντρα υγείας και από το Νοσοκομείο, μπορούν να αναζητηθούν άλλοι τρόποι, όχι με την ανάπτυξη των κέντρων υγείας. Μπορούμε να συζητήσουμε για περιφερειακά ιατρεία, για ενισχυμένα ή απλά, για ιατρεία δηλαδή με δύο γιατρούς ή με ένα γιατρό, αλλά πάντως η απόφασή μας είναι αυτή. Επαναλαμβάνω έχει ληφθεί εδώ και αρκετά χρόνια, αυτά τα κέντρα υγείας δεν πρόκειται να αναπτυχθούν, κύριε συνάδελφε.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ειλικρινά λυπούμαι για τον τρόπο με τον οποίο χειρίστηκε το θέμα ο αξιότιμος κύριος Υπουργός. Γιατί δεν ήταν τυχαία η αναφορά του στην ημερομηνία της 23ης Σεπτεμβρίου 1993, της ίδρυσης των τριών κέντρων υγείας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας):

Αυτό το λέτε εσείς στην ερώτησή σας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Αλλά, εάν, κύριε Υπουργέ, ζητούσατε από τις υπηρεσίες σας να σας ενημερώσουν, θα βλέπατε ότι δεν ήταν μια απόφαση κατά τη διάρκεια των εκλογών, αλλά για την ίδρυση αυτών των τριών κέντρων υγείας, είχε ασχοληθεί το ΚΕΣΥ στην 97η ολομέλεια της 28ης Δεκεμβρίου 1992 για το Κέντρο Υγείας Ανθηρού και στις 15 Ιουλίου 1993 για το Προάστιο και την Πεζούλα.

Γνωρίζετε, λοιπόν, την ευαισθησία του ομιλούντος, γιατί αναφέρονταν στην περιοχή μου αυτά τα κέντρα υγείας και γνωρίζετε επίσης το γεγονός ότι ποτέ στην αντιπαράθεσή μας και τη σκληρότερη ακόμη μαζί σας, για τα θέματα υγείας, ποτέ δεν άφησα αιχμές, της μορφής που αφήσατε σεις, πριν από λίγο.

Εν πάση περιπτώσει, κύριε Πρόεδρε, ο ομιλών εξακολουθεί να επιμένει ότι είναι αναγκαία η ύπαρξη των κέντρων υγείας, αλλά αν ήταν συμπολίτες μου μέσα στην Αίθουσα, θα έλεγαν ότι πολλά τα ζητάτε, αγαπητέ Δημήτρη Σιούφα, όταν σε μια απ'αυτές τις περιοχές, στην Κοινότητα Βραγκιανών Καρδίτσας, που είχαν συσταθεί δυο θέσεις γιατρών, για να μη μένει η ορεινή αυτή περιοχή της Καρδίτσας, ποτέ χωρίς γιατρό, εδώ και εννιά μήνες, αγαπητέ Νίκο Φαρμάκη, το ιατρείο αυτό, δεν έχει απολύτως κανένα γιατρό.

Να, γιατί, ζητούσαμε, γι'αυτήν την ορεινή περιοχή, κάλυψη από ένα αγροτικού τύπου κέντρο υγείας, όπως και οι άλλες δύο περιοχές, όπου στη μία εξ αυτών υπάρχει και η ανάλογη εγκατάσταση και περίμενα -ελέγξτε τις υπηρεσίες σας, γιατί δεν σας ενημερώνουν καλά και έρχεσθε και εκτίθεσθε μέσα στην Εθνική Αντιπροσωπεία- ότι πολλές φορές λύνονται ζητήματα από αυτούς που έχουν την ευθύνη διοίκησης των Υπουργείων με μόνο κριτήριο, γιατί είναι η περιοχή τους. Ο ομιλών δεν το έπραξε ποτέ, δεν θα το πράξει ποτέ, ούτε ελέγχει το Υπουργείο Υγείας, μόνο και μόνο για να αποκομίσει κάποιο όφελος. Είδατε με πόση προσοχή είναι διατυπωμένη η ερώτησή, δεν απαντήθηκε μια φορά, τώρα λόγω της διαδικασίας του Κανονισμού, ήρθε και συζητείται, για να ξαναθέσει πάλι το μεγάλο αυτό θέμα.

Αρκετά, πολλά αγροτικά ιατρεία στο Νομό Καρδίτσας παραμένουν και τώρα χωρίς γιατρό.

Επίσης σημειώνω, κύριε Υπουργέ, ότι το μεγάλο πρόβλημα της πληρωμής του επιδόματος εκείνων που υπηρετούν στα άγονα ιατρεία, εδώ και ενάμιση χρόνο ακόμη δεν έχει λυθεί και η συνέπεια είναι, πολλοί από τους αγροτικούς γιατρούς να μην ξέρουν τι να κάνουν.

Εγώ με αίσθημα ευθύνης έθεσα το θέμα απέναντί σας, κύριε Υπουργέ και περίμενα με την ίδια ευθύνη να απαντήσετε στον ομιλώντα, παρά να αφήσετε αιχμές ίδρυσης -κατά τη διάρκεια της προεκλογικής περιόδου- κέντρων υγείας. Απ' ό,τι βλέπετε, πρέπει να ελέγξετε τις αποφάσεις από το 1992, πριν να γίνω εγώ Υπουργός. Ήταν τότε ο συνάδελφός μου κ. Σούρλας, είχε ξεκινήσει η διαδικασία και μάλιστα απασχολήθηκε το ΚΕΣΥ και έδωσε την έγκρισή του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για δυο λεπτά, για να δευτερολογήσετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Σιούφα, νομίζω ότι γνωρίζετε πολύ καλά, όσο και εγώ, από τη θητεία σας ως Υπουργού στο Υπουργείο Υγείας ότι υπάρχει πρόβλημα στελέχωσης και των κέντρων υγείας, που είχαν ιδρυθεί.

Είμαι βέβαιος και είσθε βέβαιος ότι θα υπήρχε πρόβλημα στελέχωσης και αυτών των κέντρων υγείας, αν είχε προχωρήσει η ανάπτυξή τους. Το είπατε δε και ο ίδιος ούτε αγροτικοί γιατροί δεν βρίσκονται να πάνε εκεί, για να υπηρετήσουν την υπηρεσία υπαίθρου, όπως έχουν υποχρέωση να κάνουν. Αυτός είναι ο λόγος, που δεν υπάρχουν εκεί γιατροί, στο συγκεκριμένο αγροτικό ιατρείο που είπατε και όχι διότι αρνείται το Υπουργείο να στείλει γιατρούς.

Γνωρίζετε ότι οι γιατροί επιλέγουν. Αν θέλουν να πάνε κάπου, το ζητούν και διορίζονται. Αν δεν θέλουν, δεν προτιμούν το ιατρείο, δεν διορίζονται. Υπάρχει αυτό το πρόβλημα που προσπαθούμε να το λύσουμε, μέσω του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης, με οπλίτες ιατρούς που υπηρε-

τούν τη θητεία τους.

Συνεπώς εγώ πιστεύω ότι δεν θα έλυνε το πρόβλημα η ίδρυση ή η ανάπτυξη αυτών των κέντρων υγείας, όπως δεν το έχει λύσει γενικώς σε όλην την Ελλάδα, όπου λειτουργούν δεκαπέντε χρόνια τώρα τα κέντρα υγείας και τα περισσότερα από αυτά λειτουργούν με μειωμένη σύνθεση και κάποια λειτουργούν με πολλά προβλήματα, όπως γνωρίζετε. Δεν έχω κανένα λόγο να μην αναγνωρίζω ότι είναι έτσι.

Σε ό,τι αφορά τον υπαινιγμό στον οποίο αναφερθήκατε, νομίζω ότι ήταν ένας υπαινιγμός δικαιολογημένος. Ανεξάρτητα από το γεγονός ότι, όπως ισχυρίζεσθε, το ένα από αυτά τα κέντρα υγείας απασχόλησε το ΚΕΣΥ δέκα μήνες νωρίτερα, στην ίδια απόφαση -αν είναι σύμπτωση, να ζητήσω τη συγγνώμη σας- υπάρχουν και πέντε κέντρα υγείας στο νομό του τότε Υφυπουργού. Από τα είκοσι, τα οκτώ είναι σε δυο νομούς.

Δηλαδή αν προχωρούσε η ανάπτυξή τους, σ' αυτούς τους συγκεκριμένους νομούς και ιδιαίτερα στο δεύτερο στον οποίο αναφέρομαι και όχι στο δικό σας, θα είχαμε σε σχέση με τον πληθυσμό, τα περισσότερα κέντρα υγείας από κάθε άλλο νομό της χώρας, ακόμα και από τους μεγαλύτερους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Τρίτη είναι η με αριθμό 2447/21.9.98 ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Νικολάου Γκατζή προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την ομαλοποίηση των συνθηκών εργασίας στο Νοσοκομείο Βόλου.

Η ερώτηση του κ. Γκατζή είναι η ακόλουθη:

"Η έλλειψη προσωπικού στο Νοσοκομείο του Βόλου, λόγω μη αναμόρφωσης του οργανισμού από τη μια και από τις μετατάξεις, μετακινήσεις, μεταθέσεις σαράντα περίπου εργαζομένων (παράνομες κατά το σύλλογο των εργαζομένων στο νοσοκομείο) εντός και εκτός νοσοκομείου (Περιφερειακή Διεύθυνση και Νομαρχία) από την άλλη, κάνουν τις συνθήκες εργασίας στο Νοσοκομείο αφόρητες.

Νοσηλευτικό προσωπικό στερείται τα ρεπό (8-10 ρεπό ως τώρα) ενώ στις καθαρίστριες τα χρωστούμενα ρεπό είναι από 20-40. Αν ληφθεί υπόψη ότι αρκετοί εργαζόμενοι είναι με ανεξόφλητες κανονικές άδειες, τότε καταλαβαίνει κανείς σε τι κατάσταση βρίσκονται αυτοί οι εργαζόμενοι που προσφέρουν υπηρεσίες υγείας κ.α.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός τι μέτρα σκοπεύει να πάρει, ώστε να ομαλοποιηθούν οι συνθήκες εργασίας στο Νοσοκομείο του Βόλου και οι εργαζόμενοι να μπουν σε ανθρώπινο ρυθμό εργασίας".

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Δεν είναι πραγματικά, κύριε Πρόεδρε, τα στοιχεία που αναφέρονται στο σκεπτικό της ερώτησης του κυρίου συναδέλφου και αφορούν τον αριθμό των εργαζομένων στο Νοσοκομείο του Βόλου.

Για να αποκαλυφθεί η πραγματική εικόνα του νοσοκομείου σε σχέση με τον οργανισμό του και τις ελλείψεις, πρέπει να αναφέρω ότι το σύνολο των θέσεων της νοσηλευτικής υπηρεσίας στον οργανισμό είναι τριακόσιες εξήντα τέσσερις και υπηρετούν τριακόσιες είκοσι νοσηλεύτριες. Δεν γνωρίζω πολλά νοσοκομεία της χώρας να έχουν αυτό το ποσοστό κάλυψης σε σχέση με τις οργανικές θέσεις.

Επίσης στη διοικητική υπηρεσία το σύνολο των θέσεων του οργανισμού είναι τριακόσιες είκοσι τέσσερις και υπηρετούν διακόσιοι ογδόντα έξι. Επίσης, πρέπει να επαναλάβω ότι δεν γνωρίζω πολλά νοσοκομεία της χώρας με αυτήν την αναλογία προσωπικού, σε σχέση με τις οργανικές θέσεις.

Εν πάση περιπτώσει, υπάρχει αίτημα για αναμόρφωση του οργανισμού και συμπλήρωση των θέσεων. Αυτό θα γίνει, αλλά θα ακολουθήσουμε τις διατάξεις του άρθρου 9 του προεδρικού διατάγματος 87/86 "περί καθορισμού συντελεστών της δύναμης του προσωπικού" και τότε δεν θα μπορούμε -χωρίς να υπερβούμε αυτούς τους συντελεστές- να υπερβούμε τις σημερινές οργανικές του νοσοκομείου κατά δέκα για το νοσηλευτικό προσωπικό και κατά

έξι για το διοικητικό προσωπικό.

Παρά ταύτα, πρέπει να πω ότι είκοσι επτά άτομα από το σύνολο του προσωπικού του νοσοκομείου υπηρετούν σε καθήκοντα διαφορετικά από εκείνα που προσλήφθηκαν, μόνο έξι από αυτά υπηρετούν σε άλλες υπηρεσίες και έχει μεταταγεί ένας στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και ένας ακόμα στη Σχολή Νοσοκόμων του νοσοκομείου.

Αυτές οι εσωτερικές μετατάξεις όμως, από κλάδο σε κλάδο, έγιναν με αιτήσεις των ενδιαφερομένων -πολλές φορές υπάρχουν προβλήματα που πρέπει να λύσουμε, ανάγκες και αιτήματα, αν θέλετε, που πρέπει να ικανοποιηθούν- και δεν είναι παράνομες. Δεν ξέρω ποιος καταγγέλλει ότι είναι παράνομες. Ακολούθησαν τη νόμιμη διαδικασία και δεν στήρσαν από το νοσοκομείο τις υπηρεσίες των θέσεων για τις οποίες προσλήφθηκαν. Γιατί, παραδείγματος χάρη, για την υπηρεσία καθαριότητας, έχει τη δυνατότητα το νοσοκομείο να αναζητήσει τέτοιες υπηρεσίες στον ιδιωτικό τομέα, μέσω συνεργείων καθαριότητας. Σήμερα το 30% περίπου των χώρων του νοσοκομείου -δηλαδή, δύο χιλιάδες επτακόσια τετραγωνικά μέτρα από τους χώρους του- καθαρίζονται από συνεργείο και καθαρίζονται επαρκώς.

Ούτε είναι αλήθεια -για να ολοκληρώσω την απάντησή μου, κύριε Πρόεδρε- ότι οφείλονται ρεπό εξ αιτίας της έλλειψης προσωπικού. Οφείλονται κάποια ρεπό και όχι μόνο σ' αυτό το νοσοκομείο αλλά και σε άλλα νοσοκομεία της χώρας. Θα έλεγα σε όλα τα νοσοκομεία της χώρας κατά καιρούς μπορεί να συμβεί αυτό, αλλά για λόγους πραγματικών αναγκών, αρρώστιας, απουσίας του προσωπικού με άδεια κλπ. που είναι αναγκαίο να καλυφθούν και έτσι να καθυστερήσει το ρεπό κάποιων εργαζομένων.

Αν χρειαστεί, θα επανέλθω στη δευτερολογία μου.

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

Ορίστε, κύριε Γκατζή, έχετε το λόγο για δυο λεπτά, για την ανάπτυξη της ερωτήσεώς σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα συμφωνούσα, κύριε Υφυπουργέ, μαζί σας για τις οργανικές θέσεις και τον αριθμό των εργαζομένων που εργάζεται στο νοσοκομείο.

Δεν λάβατε υπόψη σας όμως ότι τις νέες δραστηριότητες σε τομείς που δεν είχαν προβλεφθεί και που έχουν αναπτυχθεί αλματωδώς στο Νοσοκομείο του Βόλου. Σας αναφέρω τη Μονάδα Εντατικής Θεραπείας, που ήταν για δύο και έγινε για οκτώ, τη στεφανιαία μονάδα που, επίσης, πολλαπλασιάστηκε, τη μονάδα τεχνητού νεφρού που ήταν για τέσσερις και έγινε δέκα, τη μονάδα νεογνών και την κατ' οίκον νοσηλεία. Αυτές είναι υπηρεσίες, οι οποίες είναι έξω από τον οργανισμό σας με την επέκταση την οποία παρουσιάζουν, κύριε Υφυπουργέ.

Καλά τα είπατε για τις οργανικές θέσεις και τις ελλείψεις αυτές που υπάρχουν, αλλά πρέπει να λάβετε υπόψη σας από τη μια το φόρτο που έχει το νοσοκομείο με αυτές τις δραστηριότητες και από την άλλη ότι οι εργαζόμενοι σήμερα είναι ακριβώς, όπως τα καταγγέλλει το Σωματείο και τα αναφέρω, κύριε Υφυπουργέ, στην ερώτησή μου.

Υπάρχουν οι σαράντα αποσπάσεις, μετατάξεις, μετακινήσεις εντός και εκτός νοσοκομείου, που δεν προσφέρουν υπηρεσίες στο νοσηλευτικό προσωπικό ιδιαίτερα και στο βοηθητικό προσωπικό. Από εκεί έχουν γίνει μετατάξεις και σήμερα δεν μπορούν να ανταποκριθούν.

Το θέμα της αναμόρφωσης του κανονισμού επομένως δεν είναι σημερινό, κύριε Υπουργέ. Είναι πρόβλημα του παρελθόντος. Σας έχει υποβάλει πρόταση η διοίκηση του νοσοκομείου στις 29.1.1996 για την αναγκαιότητα αναμόρφωσης του κανονισμού, ούτως ώστε να γίνουν ανθρώπινες οι συνθήκες εργασίας των εργαζομένων. Δεν μπορεί ο άλλος να έχει να λάβει είκοσι έως σαράντα ρεπό. Δεν μπορεί ο άλλος να μην παίρνει οκτώ ρεπό, γιατί δεν μπορεί να φύγει από τη μονάδα τεχνητού νεφρού ή από τη μονάδα για τη στεφανιαία κλπ., όπου δεν υπάρχει το απαραίτητο προσωπικό.

Κύριε Υφυπουργέ, θα σας φέρω συγκεκριμένα στοιχεία, γιατί έχουν γίνει στην Περιφερειακή και τη Νομαρχιακή Αυτοδιο-

κηση πάνω από δεκατρείς μετατάξεις, μετακινήσεις απ' ό,τι θυμάμαι από τη συζήτηση που είχαμε με το διοικητικό συμβούλιο. Θα σας φέρω το συγκεκριμένο αριθμό. Κρατώ μια επιφύλαξη ως προς αυτό, για να μην έρθω σε κάποια αντίθεση με τα λεγόμενά μου.

Κύριε Υφυπουργέ, πραγματικά δεν μπορεί να μην ικανοποιήσετε αυτό το αίτημα της αναμόρφωσης του κανονισμού. Και με τη διάταξη του προεδρικού διατάγματος να πάτε, θα χρειαστεί πολύ περισσότερο προσωπικό για την επέκταση των δραστηριοτήτων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε Γκατζή.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Έχετε επανέλθει, κύριε συνάδελφε, σε στοιχεία που έχω ήδη αμφισβητήσει στην πρωτολογία μου. Βέβαια δεν νομίζω ότι μπορούμε να λύσουμε αυτήν τη διαφορά αυτήν την ώρα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Πρόσφατα πήγα, κύριε Υφυπουργέ, πριν ένα μήνα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Έχω όμως στα χέρια μου αναλυτικά στοιχεία, για το πόσοι έχουν μεταταγεί και πού. Αν θέλετε, μετά το τέλος αυτής της διαδικασίας, μπορώ να τα θέσω υπόψη σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν είναι κρυφά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Δεν νομίζω ότι είναι δόκιμο να αναφερθώ σε ονόματα από το Βήμα της Βουλής ή να καταθέσω τα ονόματα αυτά στα Πρακτικά. Δεν υπάρχει κανένας λόγος.

Επανερχομαι όμως, για να πω ότι γνωρίζω τις νέες μονάδες που έχουν αναπτυχθεί στο νοσοκομείο κι αυτό είναι καλό. Νομίζω ότι συμφωνούμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Βεβαίως.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Γι' αυτό άλλωστε έχει δημιουργηθεί και το όποιο πρόβλημα και συμφωνώ ότι χρειάζεται κάποια προσθήκη προσωπικού, νοσηλευτικού κυρίως, στον οργανισμό του νοσοκομείου.

Επανερχομαι για να σας πω ότι το Νοσοκομείο του Βόλου, με τις κλίνες που έχει ανεπτυγμένες και το προσωπικό, που υπηρετεί σαν σύνολο, έχει μια αναλογία κοντά στο τρία προς ένα -δηλαδή τρία προσωπικό, ένα κρεβάτι- που είναι περισσότερο κατά 50% περίπου από την αναλογία, όπως αυτή είναι παραδεκτή για τα νομαρχιακά νοσοκομεία, που είναι δύο προς ένα. Υπηρετεί προσωπικό πάνω από εκατό άτομα -συνολικό προσωπικό- ενώ τα αναπτυγμένα κρεβάτια του νοσοκομείου, όπως γνωρίζετε, είναι διακόσια ενενήντα. Η αναλογία είναι καλή. Υπάρχει πρόβλημα, επαναλαμβάνω, με την ανάπτυξη των ειδικών μονάδων, που κάνουν το νοσοκομείο να λειτουργεί πολύ καλύτερα, αλλά που έχουν ανάγκη περισσότερου ανά κλίνη προσωπικού, απ' ό,τι τα κοινά κρεβάτια. Δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι μια μονάδα εντατικής θεραπείας χρειάζεται περισσότερες αδελφές από όσες θα χρειαζόταν ένα αντίστοιχο τμήμα των τεσσάρων ή έξι κλινών, αν υπήρχε τέτοιο τμήμα.

Συνεπώς θα δούμε το πρόβλημα και θα βοηθήσουμε το νοσοκομείο, αλλά δεν είναι τόσο άσχημα τα πράγματα, όσο τα περιγράφετε στην ερώτησή σας. Μ' αυτό θέλω να καταλήξω.

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

Αναφορές και ερωτήσεις δευτέρου κύκλου:

Η με αριθμό 604/28.8.98 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Σούρλα προς τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης, σχετικά με τη λήψη μέτρων πάταξης των κρουσμάτων διαφθοράς στην Ελληνική Αστυνομία (ΕΛΑΣ).

Η ερώτηση του κ. Σούρλα εν περιλήψει είναι η ακόλουθη:

"Για τη διαφθορά στην ΕΛΑΣ δεν έχουν ευθύνες μόνο αξιωματικοί, ευθύνες που διερευνώνται από τις εισαγγελικές αρχές, αλλά έχει η

πολιτική ηγεσία του Υπουργείου και κυρίως ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης.

Ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης:

Χορήγησε άδειες σε αλλοδαπούς μέσω κυκλωμάτων του υποκόσμου, που προορίζονταν για εργασία σε κακόφημα κέντρα, οίκους ανοχής, προσφορά "μασάζ" κλπ.

Χορήγησε άδειες σε αλλοδαπούς, που είχαν συλληφθεί και απελάθησαν προγενέστερα από αστυνομικές αρχές, χωρίς να λάβει υπόψη τους λόγους απέλασης και τα αδικήματα που διέπραξαν.

Χορήγησε άδειες σε αλλοδαπούς που διώκονταν από την INTERPOL και είχε καταρτιστεί σε βάρος τους ερυθρό δελτίο (απαγόρευση εισόδου).

Όλες αυτές οι άδειες παραμονής χορηγούνται σε μία χρονική περίοδο αύξησης της εγκληματικότητας στη χώρα μας, νομοθετικών ρυθμίσεων για φύλαξη των συνόρων και γενικώς λήψη μέτρων για τον περιορισμό της εγκληματικότητας.

Εξυγίανση δεν μπορεί να επιτευχθεί στην ΕΛΑΣ ακόμη και με τις πλέον αυστηρές κυρώσεις στους υπηρέσιακούς παράγοντες, αν δεν απομακρυνθεί η σημερινή πολιτική ηγεσία και ερωτάται ο κύριος Υπουργός αν θα κινηθεί προς την κατεύθυνση αυτή".

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Κύριε Πρόεδρε, έχω την αίσθηση ότι αυτή η επίκαιρη ερώτηση δεν απευθύνεται προς εμένα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Την απηύθυνα στον Πρωθυπουργό πριν δύο μήνες.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Γιατί η διατύπωσή της έτσι όπως είναι μπορεί να δημιουργήσει την εντύπωση ότι χορήγησα και εγώ άδειες ή εν πάση περιπτώσει ότι ζητείται η αλλαγή της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης.

Άρα, λοιπόν, δεν απευθύνεται προς εμένα έτσι όπως είναι διατυπωμένη.

Θα ήθελα επίσης να επισημάνω το εξής απευθυνόμενος στο συνάδελφο κ. Σούρλα. Διαπιστώνω ότι μία ακριβώς, θα έλεγα επί λέξει ίδια, επίκαιρη ερώτηση είχε κατατεθεί και είχε συζητηθεί στις 1.10.98 στην Αίθουσα αυτή. Απευθυνόσαστε με επίκαιρη ερώτηση τότε στον προκάτοχό μου στον κ. Ρωμαίο, για το θέμα το οποίο θίγεται και στην κατάθεση αυτής της ερώτησης και βέβαια από τη συζήτηση εκείνη θα μου επιτρέψετε να υπενθυμίσω τις τοποθετήσεις του κ. Ρωμαίου. Λέει ο κ. Ρωμαίος: "Λυτούμαι, κύριε Πρόεδρε, διότι ο κ. Σούρλας δείχνει να υιοθετεί μεταφέροντας με αυτήν την ερώτηση ανεύθυνες αιτιάσεις, για να μην πω συκοφαντίες όσον αφορά τις άδειες που εγώ έχω υπογράψει. Τρεις επισημάνσεις"- συνεχίζει ο κ. Ρωμαίος- "πρώτον αυτές τις άδειες τις παρείχα νόμιμα όπως όλοι οι Υπουργοί από το 1993 κύριε Σούρλα, Υπουργοί και της δικής σας παράταξης, δεύτερον για όλες αυτές τις άδειες αναλαμβάνω απολύτως την ευθύνη, έχω πλήρη στοιχεία για το πώς εδόθησαν οι άδειες αυτές και ποιοι είχαν παρακαλέσει "είχαν ζητήσει εννοεί την έκδοση των αδειών για την αντιμετώπιση πιθανά διαφόρων προβλημάτων ανθρωπίνων και "τρίτο για το θέμα αυτό διεξάγεται, όπως γνωρίζετε, εισαγγελική έρευνα. Ας αναμείνουμε, κύριε Σούρλα, το αποτέλεσμα της εισαγγελικής αυτής έρευνας".

Αυτή, λοιπόν, ήταν η απάντηση λίγες εβδομάδες νωρίτερα από τον προκάτοχό μου κ. Ρωμαίο.

Θα ήθελα πρώτα απ' όλα να επαναλάβω ότι δεν έχω εκδόσει καμία άδεια παραμονής για κανέναν αλλοδαπό. Και θα ήθελα με την ευκαιρία αυτή επίσης να σας πω ότι δεν πρόκειται να υπογράψω καμία άδεια παρ' ό,τι πράγματι από το έτος 1993 όλοι οι διατελέσαντες Υπουργοί Δημόσιας Τάξης ενέκριναν τη χορήγηση αδειών παραμονής για διάφορες περιπτώσεις αλλοδαπών, αντιμετωπίζοντας ανθρωπιστικούς λόγους, λόγους ανωτέρας βίας κ.ο.κ. κάνοντας χρήση της παραγράφου 2, του άρθρου 9, του ν. 1975/91 είτε κάνοντας χρήση επίσης

του άρθρου 25 του ίδιου νόμου όπως οι διατάξεις αυτές αντικαταστάθηκαν με το άρθρο 2 του νόμου 2452/96.

Εκτιμώ ωστόσο ότι χρειάζεται να υπάρξει μία βελτίωση των σχετικών ρυθμίσεων που αφορούν τις χορηγήσεις αδειών παραμονής και εγώ να σας πω από τώρα ότι η σκέψη μου είναι στην κατεύθυνση του να εισηγείται, να υπάρχει γνώμη τριμελούς επιτροπής, όπως υπάρχει και σε άλλες περιπτώσεις, για την έγκριση ή απόρριψη αιτήσεως παροχής ασύλου κλπ. και να υπάρχει όντως η δυνατότητα πράγματι εντοπισμού των περιπτώσεων εκείνων που για λόγους ανθρωπιστικούς -και υπάρχουν τέτοιες περιπτώσεις- χρειάζεται η χορήγηση προσωρινής αδειάς παραμονής, όπου για λόγους σοβαρούς υγείας ή προς τους αδυνατούντες να αναχωρήσουν από τη χώρα υπερχείλικες αλλοδαπούς, όταν έχουμε ανηλίκους ορφανούς, ενδεικτικά αναφέρω μια σειρά από λόγους που πράγματι είναι αναγκαίο να αντιμετωπίζονται από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης. Έως ότου, λοιπόν, φέρω στη Βουλή -και θα έρθει με το πρώτο νομοθέτημα που θα αφορά κατά πάσα πιθανότητα τη σύσταση της υπηρεσίας εσωτερικών υποθέσεων της Αστυνομίας, για να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε στη ρίζα τα όποια φαινόμενα διαφθοράς που παρατηρούνται, και αυτή είναι μια μικρή μειοψηφία αστυνομικών το επαναλαμβάνω, γιατί στη συντριπτική πλειοψηφία είναι έντιμοι και επιτελούν με ευσυνειδησία το καθήκον τους, στο πρώτο, λοιπόν, νομοθέτημα θα φέρω και αυτές τις διατάξεις, για να βελτιώσουμε τις υπάρχουσες ώστε να μη δημιουργείται κανένα πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Σούρλας έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Είναι προφανές ότι ο κύριος Υπουργός, διαχωρίζει τη θέση του και διαφοροποιείται σε σχέση με την πολιτική που άσκησε η προηγούμενη πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης.

Κύριε Υπουργέ, πρέπει να δούμε κάποιες εκκρεμότητες και να συμφωνήσουμε ότι οι τρεις χιλιάδες άδειες, κατά την εκτίμησή μας, και διόμισι χιλιάδες, κατά την εκτίμηση του προηγούμενου Υπουργού, που δόθηκαν, είναι εντελώς παράνομες. Δεν μπορεί να μην ξεκαθαρίσει αυτό.

Βεβαίως, υπάρχει και εκκρεμότητα στη δικαιοσύνη για την χορήγηση αδειών σε μαστροπούς, σε κακοποιούς και σε εγκληματίες εν γνώσει υπηρεσιακών οργάνων, της φυσικής τότε ηγεσίας του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης.

Πρέπει κύριε Υπουργέ, για να μην αφήνονται σκιές συμψηφισμών και καλύψεων. Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να κατατεθούν όλα εκείνα τα στοιχεία από τα οποία προκύπτουν, όπως υπαινίσσεται ο κ. Ρωμαίος ότι οι Βουλευτές όλων των κομμάτων, αξιωματούχοι, εκκλησιαστικοί παράγοντες, ζήτησαν να δοθούν άδειες και πλανάται ακόμη η εντύπωση ότι κάποιοι εξ ημών ζήτησαν άδειες, για να μπορούν να έχουν την προσωπική τους εξυπηρέτηση από αλλοδαπούς, οι οποίοι, λένε μερικοί, μπορεί και τώρα να βρίσκονται στα σπίτια τους και να ασκούν καθήκοντα υπηρετικού προσωπικού.

Πρέπει όμως να δεχθείτε, κύριε Υπουργέ -και το αναφέρω αυτό με αίσθημα ευθύνης- ότι οι μηχανισμοί συγκάλυψης, προστασίας και φυγάδευσης κακοποιών γίνονται από κυκλώματα που βρίσκονται σε πλήρη ανάπτυξη, αυτήν την ώρα που μιλάμε, στην Αστυνομία.

Δεν έχω κανένα λόγο να επιμένω στον Μπουγκάρεβιτς, ενοχλούμαι όμως όταν πληροφορούμαι ότι αυτός ο μαστροπός, για τον οποίο κατέθεσα στοιχεία, αυτή τη στιγμή κυκλοφορεί ελεύθερα.

Θα παρακαλέσω πάρα πολύ να δώσετε στη δημοσιότητα ή να καταθέσετε στοιχεία, από τα οποία να προκύπτουν, κύριε Πρόεδρε ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες έστειλαν σήματα στα σημεία εξόδου, εισόδου της χώρας ή στην INTERPOL για να μπορέσουν να τον εμποδίσουν να φύγει στο εξωτερικό. Τον Μπουγκάρεβιτς τον συνέλαβαν δυο φορές τον Ιανουάριο και τον Μάρτιο και τον άφησαν ελεύθερο.

Θα δείτε, κύριε Υπουργέ, στη συνέχεια και πιστεύω, ότι δεν θα διαψευστώ ότι τα κυκλώματα λειτουργούν, διότι ο κακοποιός Μπουγκάρεβιτς και πολλοί άλλοι, έχουν στα χέρια τους στοιχεία και μαρτυρικές καταθέσεις υπάρχουν ότι είχε απ' ευθείας διασυνδέσεις με την ηγεσία του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης.

Θα παρακαλέσω, λοιπόν, πάρα πολύ να τα διερευνήσετε όλα αυτά. Δεν θέλω να προχωρήσω περισσότερο. Θα περιμένω τις απαντήσεις για να αποκαλυφθούν ακόμη πιο συνταρακτικά πράγματα, τα οποία πιστεύω ότι θα σας απασχολήσουν και θα σας προβληματίσουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για να δευτερολογήσει για δυο λεπτά.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Κατ' αρχήν, κύριε συνάδελφε, δεν θα δεχθώ ότι όλοι οι συνάδελφοί μου - και το τονίζω αυτό- όλοι οι προκάτοχοί μου, από τον κ. Γκελεστάθη μέχρι και τον κ. Ρωμαίο, έδωσαν παράνομες άδειες.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Δεν μιλάω γι' αυτό.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Πιστεύω ότι κανένας Υπουργός δεν έδωσε εν γνώσει του καμία παράνομη άδεια. Κανείς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Υπουργέ, επιτρέπετε μια διευκρίνηση;

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Δεν έχω αντίρρηση, κύριε Γκελεστάθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Υπουργέ, ο ομιλών είχε υπογράψει εκατόν έξι άδειες και τα δικαιολογητικά βρίσκονται στους φακέλους. Έκτοτε έγινε βιομηχανία χορηγήσεως αδειών, για τις περισσότερες των οποίων άλλωστε έχει ασκηθεί ποινική δίωξη. Δεν είναι, λοιπόν, η ίδια πρακτική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε Γκελεστάθη.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Επαναλαμβάνω ότι δεν υπονοούσα πως δόθηκαν είτε στη διάρκεια της δικής σας θητείας είτε για κανέναν άλλου τη θητεία. Δεν δόθηκαν παράνομες άδειες, επαναλαμβάνω, εν γνώσει Υπουργών.

Βέβαια η δικαιοσύνη παρενέβη και πρέπει να πούμε και εδώ ότι από τις άδειες που έχουν δοθεί με τη διαδικασία αυτή, την οποία ανέφερα στην πρωτολογία μου, η δικαιοσύνη έχει εντοπίσει, εξ όσων γνωρίζω, σε ορισμένες συγκεκριμένες περιπτώσεις, παρατυπίες από πλευράς των στοιχείων που είχαν οι υπηρεσίες. Δηλαδή, είναι γενίκευση και εντελώς άδικο να λέμε ότι ο κ. Ρωμαίος που έδωσε, όπως και οι προκάτοχοί του, έναν άλφα αριθμό αδειών, οι άδειες αυτές έχουν παραπτεμφθεί όλες στη δικαιοσύνη. Δεν είναι έτσι.

Σε σχέση με την περίπτωση του Μπουγκάρεβιτς θέλω να πω ότι γι' αυτόν τον κακοποιό έχει εκδοθεί ένταλμα σύλληψης, όπως γνωρίζετε και καταζητείται. Μετά τη διασταύρωση...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Δεν καταζητείται, προστατεύεται.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Καταζητείται ο Μπουγκάρεβιτς...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Σούρλα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Καταγγέλλω ότι προστατεύεται από την Αστυνομία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ!

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Κύριε Σούρλα, είναι ενδιαφέρον. Εάν πραγματικά έχετε συγκεκριμένα στοιχεία ευχαρίστως να μου τα δώσετε μετά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Ακριβώς όπως το λέω, προστατεύεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Σούρλα! Εξάλλου γι' αυτό υπάρχει -εκτός αυτής της διαδικασίας- η επίσκεψη στο γραφείο του Υπουργού, ώστε αν είναι έτσι τα πράγματα, να συλληφθεί.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Βεβαίως. Μάλιστα ευχαρίστως θα δεχόμουν από τον κ. Σούρλα τα στοιχεία.

Επίσης, επειδή έγινε αρκετή συζήτηση με αφορμή την ερώτηση που είχατε καταθέσει, μου δίνεται η ευκαιρία να σας πω τα εξής: Πράγματι με βάση την απάντηση που είχαν

ετοιμάσει οι υπηρεσίες μου στις 23.11, σας είχα απαντήσει γραπτά ότι πρόκειται περί δύο διαφορετικών προσώπων. Αυτά ήταν τα στοιχεία της αρμόδιας Διεύθυνσης Κρατικής Ασφάλειας. Η δική σας ενέργεια μου έδωσε τη δυνατότητα να διαπιστώσω επιτόπου μια δυσλειτουργία στην Κρατική Ασφάλεια. Την ίδια ημέρα, όπως είχα πει, αναζητήθηκαν οι ευθύνες και διετάχθη από εμένα προς τον Αρχηγό της Ελληνικής Αστυνομίας να γίνει έρευνα. Εντοπίστηκε τουλάχιστον αμέλεια θα έλεγα, σε ό,τι αφορά τη λειτουργία μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας, ενός συγκεκριμένου τμήματος. Μετακινήθηκαν αμέσως δύο αξιωματικοί και έχει ξεκινήσει η διαδικασία πειθαρχικού ελέγχου για να δούμε εάν υπάρχουν και περαιτέρω πειθαρχικές ευθύνες, με κλήσεις σε απολογία. Και βέβαια με την ευκαιρία αυτή διαπίστωσα κάτι που έπρεπε να είχε αλλάξει εδώ και δεκαετίες και το άλλαξα την περασμένη Δευτέρα.

Στην Κρατική Ασφάλεια από τότε που λειτουργεί αυτή η υπηρεσία, επί δεκαετίες, δεν εγένετο η καταγραφή, η πρωτοκόλληση και η χρέωση καθημερινά των εισερχομένων εγγράφων γιατί είναι πάρα πολλά. Αυτό, λοιπόν, άλλαξε από την περασμένη Δευτέρα και καταγράφονται, πρωτοκολλούνται, χρεώνονται όλα τα έγγραφα. Αυτή είναι η απόφασή μου, κύριε Σούρλα. Αν θέλετε, ό,τι λειτουργούσε για τον άλφα ή βήτα λόγο ακόμη και από αμέλεια στο παρελθόν ελαττωματικά, θα πάψει να λειτουργεί ελαττωματικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε Υπουργέ, σας ευχαριστούμε!

Κύριοι συνάδελφοι, εξαντλήθηκε ο κατάλογος των αναφορών και ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): 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 και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων".

Το νομοσχέδιο θα ψηφισθεί στο σύνολο στη συνέχεια.

Επίσης, μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Ρύθμιση θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.)".

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση. Έχει αποφασισθεί να γίνει συζήτηση σε τέσσερις συνεδριάσεις, δύο επί της αρχής και δύο επί των άρθρων.

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 Σγουριδής): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Του ιδίου Υπουργείου.

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 Σγουριδής): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Υπουργείου Οικονομικών.

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

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: "Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων".

Κύριε Υπουργέ, έχετε να κάνετε κάποια παρατήρηση;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι, κύριε Πρόεδρε, ως έχει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία και στο σύνολο.

Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων",

έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολο και έχει ως εξής:

"Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων"

Άρθρο 1

Οργάνωση Αστικών Συγκοινωνιών - Σκοπός

1. Οι αστικές συγκοινωνίες της περιοχής Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων, οι οποίες εξυπηρετούν το γενικότερο δημόσιο συμφέρον, οργανώνονται και διενεργούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος. Οι φορείς που διενεργούν τις αστικές συγκοινωνίες εποπτεύονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Ο σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η οργάνωση, ο συντονισμός, ο έλεγχος και η παροχή του συγκοινωνιακού έργου όλων των μέσων (επίγειων και υπόγειων) μαζικής μεταφοράς στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων ανήκουν στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία "Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών" (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.), που ιδρύθηκε με το ν. 2175/1993 (ΦΕΚ 211 Α'). Ο Ο.Α.Σ.Α. είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου κοινής ωφέλειας, που λειτουργεί με τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας και υπάγεται στις διατάξεις του ν. 2414/1996.

3. Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. με μέσα μαζικής μεταφοράς (θερμικά λεωφορεία, ηλεκτροκίνητα λεωφορεία-τρόλλεϊ, αστικοί σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι-τραμ) διενεργείται από τους Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (Ε.Φ.Σ.Ε.). Ε.Φ.Σ.Ε., κατά τον παρόντα νόμο, είναι οι Συγκοινωνιακοί Φορείς που λειτουργούν κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού (Ε.Θ.Ε.Λ. Α.Ε., Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε. και Η.Σ.Α.Π. Α.Ε.), καθώς επίσης και κάθε εταιρεία που θα ιδρυθεί από τον Ο.Α.Σ.Α. σύμφωνα με τις διατάξεις των εδαφίων αα' και ββ' της περίπτωσης κβ' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του παρόντος νόμου. Οι Ε.Φ.Σ.Ε. του εδαφίου γγ' της περίπτωσης κβ' της παραγράφου 1 του άρθρου 2, που θα συμβληθούν με τον Ο.Α.Σ.Α., δεν υπάγονται στις ρυθμίσεις του παρόντος νόμου.

Οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν εφαρμόζονται στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και τις θυγατρικές του, καθώς και σε εταιρείες υποδομής και εκμετάλλευσης του λοιπού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.

Οι Ε.Φ.Σ.Ε. αποτελούν νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που υπηρετούν σκοπούς κοινής ωφέλειας, λειτουργούν με βάση τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, συντονίζονται και ελέγχονται από τον Ο.Α.Σ.Α. και διέπονται από τον παρόντα νόμο και τις διατάξεις της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών. Η επωνυμία και κάθε διακριτικό στοιχείο των Ε.Φ.Σ.Ε. απαγορεύεται να χρησιμοποιηθούν ως εταιρική επωνυμία, σήμα ή διακριτικός τίτλος οποιουδήποτε άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου.

4. Η εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., η οποία σύμφωνα με το ν.1955/1991 (ΦΕΚ 112 Α') έχει αρμοδιότητα να λειτουργήσει τις γραμμές 2 και 3 που ήδη κατασκευάζει, όπως και τις επεκτάσεις τους, ή η εταιρεία που θα ιδρυθεί από την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., προκειμένου να λειτουργήσει τις γραμμές 2 και 3 και τις επεκτάσεις τους, εντάσσεται στο σχεδιασμό, προγραμματισμό και συντονισμό του Ο.Α.Σ.Α. για τη διεξαγωγή του συγκοινωνιακού έργου που θα εκτελεί.

5. Για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου ο Ο.Α.Σ.Α. συμβάλλεται με τους Ε.Φ.Σ.Ε. και την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ή την εταιρεία που θα ιδρυθεί από την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε..

6. Ως εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου νοούνται οι Ε.Φ.Σ.Ε. και η εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ή η εταιρεία που θα ιδρύσει και θα λειτουργεί τις γραμμές 2 και 3 του ΜΕΤΡΟ.

7. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται κάθε φορά η γεωγραφική περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α..

Άρθρο 2**Αρμοδιότητες Ο.Α.Σ.Α. - Ε.Φ.Σ.Ε.**

1. Στις αρμοδιότητες του Ο.Α.Σ.Α. περιλαμβάνονται:

α. Ο σχεδιασμός, η οργάνωση, ο προγραμματισμός και ο συντονισμός παροχής του συγκοινωνιακού έργου με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς (επίγεια και υπόγεια) στην περιοχή αρμοδιότητάς του με ιδιαίτερη μέριμνα για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής.

β. Η κατανομή του συγκοινωνιακού έργου στις εταιρείες παροχής του έργου αυτού που λειτουργούν στην περιοχή αρμοδιότητάς του και ο συντονισμός αυτών.

γ. Η εκπόνηση συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών.

δ. Η ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν τη διεξαγωγή των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς του και κυρίως ο καθορισμός, η κατάργηση και η επέκταση των γραμμών, ο καθορισμός των διαδρομών και δρομολογίων, των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής.

ε. Η ευθύνη εγκατάστασης ή η έγκριση του τύπου, της μορφής και της διάταξης των στεγαστρών των στάσεων, που κατασκευάζονται από άλλους φορείς ή οργανισμούς, κατόπιν έγκρισης του Ο.Α.Σ.Α.. Σε περίπτωση κατασκευής εγκαταστάσεων από τρίτους, θα εξασφαλίζεται και θα διατίθεται δωρεάν στον Ο.Α.Σ.Α. ικανή επιφάνεια για την ανάρτηση, με ευθύνη του Ο.Α.Σ.Α., έντυπου ή ηλεκτρονικού πληροφοριακού υλικού.

στ. Η κατάρτιση των προγραμμάτων δρομολόγησης όλων των συγκοινωνιακών μέσων, σύμφωνα με τους πίνακες δρομολογίων.

ζ. Ο σχεδιασμός σταθμών μετεπιβίβασης μεταξύ των αστικών συγκοινωνιακών μέσων, καθώς και μεταξύ ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων και δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.

η. Η μελέτη μέτρων προτεραιότητας των αστικών συγκοινωνιών έναντι των λοιπών οχημάτων, η εισήγησή τους προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο οποίος προωθεί την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης του άρθρου 52 του ν. 2094/1992 (ΦΕΚ 182 Α').

θ. Η εκπόνηση και εφαρμογή, στο οδικό δίκτυο από όπου διέρχονται οχήματα αστικών συγκοινωνιών, ρυθμίσεων που αφορούν τη λειτουργία τους, μέτρων και μελετών, εγκατάστασης ειδικών σημάτων διαχωρισμού των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων από την υπόλοιπη κυκλοφορία, σημάτων επί του οδοστρώματος για τις λεωφορειολωρίδες, οριζόντιων και κατακόρυφων σημάτων στις αφετηρίες και στις στάσεις, ειδικών διαμορφώσεων των πεζοδρομίων στις στάσεις και στις διασταυρώσεις, τοποθέτησης κατακόρυφων πλαστικών κολώνων στις διασταυρώσεις όπου εμποδίζεται η στροφή των λεωφορείων και γενικά η λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών, μετά από έγκριση της αρμόδιας αρχής.

ι. Η απαλλοτρίωση των αναγκαίων χώρων για την επίτευξη των σκοπών του Ο.Α.Σ.Α.. Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ και με δαπάνες του Ο.Α.Σ.Α. με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων του ν.δ. 797/1971 (ΦΕΚ 1 Α').

ια. Η παροχή υπηρεσιών συμβούλου με αμοιβή σε τρίτους, εντός και εκτός Ελλάδας, για θέματα σχετικά με το αντικείμενο του Οργανισμού.

ιβ. Η συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας για τον καθορισμό των Χρήσεων Γης, λόγω της άμεσης ή έμμεσης επίδρασης αυτών στην ανάπτυξη και παροχή των συγκοινωνιακών υπηρεσιών, καθώς και η συνεργασία με την πρωτοβάθμια ή δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση, για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής.

ιγ. Η συγκέντρωση και επεξεργασία των στοιχείων εκμετάλλευσης των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου και η εισήγηση προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τον καθορισμό του προσήκοντος κομίστρου και τη χρηματοδότηση των επενδυτικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων τους.

ιδ. Η κατάρτιση Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου του Ο.Α.Σ.Α. και των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου και του Επιχειρησιακού Σχεδίου του, καθώς επίσης και η έγκριση των Επιχειρησιακών Σχεδίων των Ε.Φ.Σ.Ε..

ιε. Η εισήγηση προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών των τύπων οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών, σε συνεργασία με τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου.

ιστ. Ο έλεγχος και η παροχή οδηγιών και κατευθύνσεων, προς τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου, σχετικά με την εκτέλεση του ανατιθέμενου σε αυτές έργου.

ιζ. Η εγκατάσταση και λειτουργία Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας για τη γενική εποπτεία του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών.

ιη. Η προώθηση των πωλήσεων, ο προγραμματισμός, η είσπραξη και ο έλεγχος του κομίστρου, καθώς επίσης και η πληρωμή των Ε.Φ.Σ.Ε., με βάση το κόστος λειτουργίας τους, το παραγόμενο συγκοινωνιακό έργο και ποιοτικούς δείκτες.

ιθ. Οι προδιαγραφές του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη και τη διαλειτουργικότητα των διαφορετικών συγκοινωνιακών μέσων.

κ. Η εκμετάλλευση, αξιοποίηση και διάθεση των, πάσης φύσεως, περιουσιακών στοιχείων του.

κα. Η συνεργασία με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, για την τήρηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. στις οδούς διέλευσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.

κβ. Μετά από έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών:

αα) ιδρύει ανώνυμες εταιρείες για την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών ή άλλων παρεμφερών προς τους σκοπούς και τις αρμοδιότητες του ιδίου και των Ε.Φ.Σ.Ε. υπηρεσιών,

ββ) αναλαμβάνει ο ίδιος την εκτέλεση του έργου ενός ή περισσότερων Ε.Φ.Σ.Ε. ή να συγχωνεύει αυτούς,

γγ) συμβάλλεται με την πρωτοβάθμια ή δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση ή νομικά πρόσωπα αυτών με σκοπό την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου.

2. Στις αρμοδιότητες των Ε.Φ.Σ.Ε. περιλαμβάνονται ιδίως:

α. Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την κατανομή αυτού από τον Ο.Α.Σ.Α..

β. Η κατάρτιση των Επιχειρησιακών Σχεδίων και η υποβολή τους για έγκριση στον Ο.Α.Σ.Α..

γ. Η μελέτη, επίλυση και γενικά αντιμετώπιση κάθε προβλήματος σχετικού με την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου και η υποβολή προτάσεων προς τον Ο.Α.Σ.Α. για τη βελτίωση του προσφερόμενου συγκοινωνιακού έργου και την επίλυση γενικότερων προβλημάτων συγκοινωνιακής πολιτικής.

δ. Η προμήθεια, συντήρηση, επισκευή και χρησιμοποίηση του απαιτούμενου τροχαίου και λοιπού υλικού.

ε. Η μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου.

στ. Η οργάνωση, κατασκευή και εκμετάλλευση σταθμών μετεπιβίβασης.

ζ. Η αξιοποίηση και εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων τους.

Άρθρο 3**Μετοχικό Κεφάλαιο - Μετοχές - Γενική Συνέλευση**

1. Το μετοχικό κεφάλαιο του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε., που λειτουργούν κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, είναι το ήδη υφιστάμενο αφού συνυπολογιστούν οι μεταβολές που θα προκύψουν μετά την εφαρμογή των άρθρων 5 και 8 του παρόντος νόμου και διαιρείται σε ονομαστικές μετοχές ίσης αξίας που αντιστοιχούν σε ισάριθμους ψήφους. Η αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων γίνεται κατά παρέκκλιση των διατάξεων του κ.ν. 2190/1920, στο ποσό της αξίας που εμφανίζονται αυτά στον ισολογισμό κάθε Εταιρείας της 31.12.1997. Ο αριθμός των μετοχών αυτών καθορίζεται από την πρώτη τακτική γενική συνέλευση του Ο.Α.Σ.Α. και των

Ε.Φ.Σ.Ε., αντίστοιχα, με τροποποίηση του καταστατικού τους.

2. Οι μετοχές του Ο.Α.Σ.Α. ανήκουν στο Ελληνικό Δημόσιο, που ασκεί και τις αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων. Οι μετοχές αυτές δεν είναι μεταβιβάσιμες, πλην προς το Ελληνικό Δημόσιο και τους ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού.

3. Οι μετοχές της Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε. ανήκουν στον Ο.Α.Σ.Α., εκτός μιας μετοχής που, κατ' εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 2 του ν. 2175/1993, ανήκει στο Δήμο Αγ. Ιωάννη Ρέντη, οι οποίοι ασκούν και τις αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων.

4. Οι μετοχές των Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε. και Η.Σ.Α.Π. Α.Ε., που ανήκουν στο Ελληνικό Δημόσιο, μεταβιβάζονται, από τη θέση σε ισχύ του παρόντος, αυτοδίκαια και στην εσωτερική λογιστική τους αξία, στον Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος ασκεί και τις αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων και το μετοχικό κεφάλαιο αυτού αυξάνεται ισόποσα.

5. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να μεταβιβάζει έως το 40% των μετοχών του Ο.Α.Σ.Α. στους Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού, που έχουν έδρα στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α.. Στο ίδιο προεδρικό διάταγμα καθορίζεται το ποσοστό και ο αριθμός των μετοχών του Ο.Α.Σ.Α. που κάθε φορά μεταβιβάζονται στους πιο πάνω Ο.Τ.Α., καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Βασικό κριτήριο κατανομής του αριθμού των μετοχών αυτών αποτελεί ο πληθυσμός των Ο.Τ.Α. σύμφωνα με την τελευταία γενική απογραφή. Οι μετοχές μεταβιβάζονται με καταβολή της αξίας αυτών, όπως αυτή αποτιμάται με βάση την καθαρή θέση της εταιρείας κατά το χρόνο της μεταβίβασης, είτε σε χρήμα είτε σε περιουσιακά στοιχεία.

'Άρθρο 4

Διοικητικά Συμβούλια

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Α.Σ.Α. και κάθε Ε.Φ.Σ.Ε. είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο της εταιρείας, διαμορφώνει τη στρατηγική και την πολιτική ανάπτυξης της εταιρείας και εποπτεύει και ελέγχει τη διαχείριση της περιουσίας της.

2. Η θητεία των διοικητικών συμβουλίων είναι πενταετής.

3. Η προκήρυξη και η επιλογή του Διευθύνοντος Συμβούλου του Ο.Α.Σ.Α. και των θυγατρικών εταιρειών αυτού γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2414/1996.

4. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Α.Σ.Α. είναι 11μελές. Σε αυτό μετέχουν επτά (7) εκπρόσωποι του Ελληνικού Δημοσίου, στους οποίους περιλαμβάνονται ο Πρόεδρος του Δ.Σ. και ο Διευθύνων Σύμβουλος, ένας (1) εκπρόσωπος των εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος εκλέγεται από τους εργαζόμενους στον Ο.Α.Σ.Α., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 6 του ν. 2414/1996, όπως εκάστοτε ισχύει, ένας (1) εκπρόσωπος των εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Α. και στις θυγατρικές του εταιρείες, ο οποίος εκλέγεται από όλους τους εργαζόμενους σε αυτές, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 6 του ν. 2414/1996, όπως εκάστοτε ισχύει, ένας (1) εκπρόσωπος των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων της περιοχής αρμοδιότητάς του, ο οποίος ορίζεται από την Ένωση Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος (Ε.Ν.Α.Ε.), καθώς επίσης και ένας (1) εκπρόσωπος της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (Ο.Κ.Ε.) ο οποίος ορίζεται από την ίδια.

5. Τα Διοικητικά Συμβούλια των θυγατρικών εταιρειών του Ο.Α.Σ.Α. είναι 9μελή. Σε αυτά μετέχουν πέντε (5) εκπρόσωποι του Ελληνικού Δημοσίου, στους οποίους περιλαμβάνονται ο Πρόεδρος του Δ.Σ. και ο Διευθύνων Σύμβουλος, ένας (1) εκπρόσωπος του Ο.Α.Σ.Α. που ορίζεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού, δύο (2) εκπρόσωποι των εργαζομένων, οι οποίοι εκλέγονται από τους εργαζόμενους στον αντίστοιχο Ε.Φ.Σ.Ε., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 6 του ν. 2414/1996, όπως εκάστοτε ισχύει, και ένας (1) εκπρόσωπος των Ο.Τ.Α., ο οποίος ορίζεται από την Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Αττικής (Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α.).

6. Οι εκπρόσωποι του Δημοσίου στα Διοικητικά Συμβούλια του Ο.Α.Σ.Α. και των θυγατρικών του εταιρειών ορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 10 του ν. 2322/1995 (ΦΕΚ 143 Α').

7. Ο διορισμός των μελών των Διοικητικών Συμβουλίων του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε. γίνεται με αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης κάθε Εταιρείας.

8. Αν οι πιο πάνω φορείς (Ε.Ν.Α.Ε., Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α.) και οι εργαζόμενοι δεν προτείνουν τους εκπροσώπους τους εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από της έγγραφης πρόσκλησης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για τους εκπροσώπους που θα διορισθούν μέλη στο Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. ή του Ο.Α.Σ.Α. για τους εκπροσώπους που θα διορισθούν μέλη στα Δ.Σ. των θυγατρικών του εταιρειών, τα Δ.Σ. συγκροτούνται και λειτουργούν νόμιμα και χωρίς τα μέλη αυτά.

9. Μέχρι τη συγκρότηση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. και των θυγατρικών του εταιρειών, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, τα υπάρχοντα Διοικητικά Συμβούλια λειτουργούν νομίμως με τη σύνθεση που έχουν κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού. Η θητεία των Διευθυνόντων Συμβούλων, που έχουν επιλεγεί και διοριστεί προ της ισχύος του παρόντος νόμου, εξακολουθεί μέχρι τη λήξη της, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2414/1996.

10. Οι αποδοχές και οι μηνιαίες αποζημιώσεις των Προέδρων, των Διευθυνόντων Συμβούλων και των μελών των Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. και των θυγατρικών του εταιρειών, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

'Άρθρο 5

Προϋπολογισμοί - Πολιτική κομίστρου

Ρυθμίσεις χρεών

1. Κάθε εταιρεία παροχής συγκοινωνιακού έργου υποχρεούται να υποβάλλει στον Ο.Α.Σ.Α. τέσσερις (4) τουλάχιστον μήνες πριν την έναρξη της χρήσης:

α. Τον ετήσιο προϋπολογισμό εκμετάλλευσης, τον οποίο καταρτίζει σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Ο.Α.Σ.Α. και με βάση το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο και το Συμβόλαιο Διαχείρισης. Ο προϋπολογισμός εκμετάλλευσης, μετά από εισήγηση του Δ.Σ., του Ο.Α.Σ.Α., διαμορφώνεται οριστικά και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

β. Το Σύστημα Δεικτών Εξυπηρέτησης και Αποτελεσματικότητας, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 9 του ν. 2414/1996 και όλα τα στοιχεία εκμετάλλευσης που απαιτούνται για τη διαμόρφωση από τον Ο.Α.Σ.Α. της εισήγησης καθορισμού κομίστρου.

γ. Τα επενδυτικά προγράμματα, τα οποία καταρτίζει σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Ο.Α.Σ.Α. και με βάση το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο και το Συμβόλαιο Διαχείρισης και τα οποία, μετά από πρόταση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α., διαμορφώνονται οριστικά και εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Τα επενδυτικά προγράμματα του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε. επιχορηγούνται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Τα ποσά επιχορήγησης των επενδυτικών προγραμμάτων κάθε Φορέα κεφαλαιοποιούνται με αντίστοιχη αύξηση του μετοχικού τους κεφαλαίου και έκδοση ίσης αξίας ονομαστικών μετοχών, που περιέρχονται αυτοδίκαια στο Ελληνικό Δημόσιο. Πηγές, επίσης, χρηματοδότησης των επενδυτικών προγραμμάτων είναι:

α. Μέρος των εσόδων από τα πρόστιμα που επιβάλλονται σε παραβάτες των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων, στην περιοχή αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α.. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το αποδιδόμενο ποσοστό, ο τρόπος και ο χρόνος περιέλευσης και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

β. Έσοδα από την αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων του Ο.Α.Σ.Α. και κάθε Ε.Φ.Σ.Ε..

γ. Κάθε άλλη πηγή εσόδων.

3. Οι προγραμματικές συμβάσεις οι οποίες συνήφθησαν από τους Ε.Φ.Σ.Ε. μέχρι 31.12.1997 χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων με τα καθοριζόμενα, στις προαναφερόμενες συμβάσεις, ποσά συνολικού ύψους 134.145.000.000 δραχμών κατανεμόμενα στην τετραετία 1999-2002. Τα ποσά αυτά εγγράφονται στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων υπέρ του Ο.Α.Σ.Α. και ο Ο.Α.Σ.Α. κατανέμει και χρηματοδοτεί τους Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π. και Η.Σ.Α.Π. αποδίδοντάς τους τα προβλεπόμενα από τις συμβάσεις αυτές επί μέρους ποσά.

4. Για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Α. διατίθεται, από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου, στον Ο.Α.Σ.Α., ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) εκ του συνόλου των εσόδων από την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών (κόμιστρα και αντισταθμιστική καταβολή). Το ποσοστό αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

5. Η διαφορά μεταξύ του λειτουργικού κόστους και του καθοριζόμενου κάθε φορά κομίστρου, όπως προσδιορίζεται αυτό με την τιμολογιακή πολιτική, αποτελεί κοινωνική παροχή, η οποία αντισταθμίζεται με την καταβολή της διαφοράς (αντισταθμιστική καταβολή) από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

6. Με απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται το πρώτο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου κάθε έτους, αφού ληφθούν υπόψη και οι προϋπολογισμοί των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου, καθορίζονται:

α) Οι επιδιωκόμενοι στόχοι μεταβολής των δαπανών εκμετάλλευσης, σύμφωνα με τα επιχειρησιακά σχέδια και τις κατ' έτος αντικειμενικές συνθήκες.

β) Οι επιδιωκόμενοι στόχοι μεταβολής της επιβατικής κίνησης και των εξ αυτής εσόδων, στα πλαίσια των επιχειρησιακών σχεδίων και των γενικότερων στόχων του Ο.Α.Σ.Α..

γ) Η τιμολογιακή πολιτική της επόμενης χρήσης και

δ) Το ποσό της αντισταθμιστικής καταβολής.

7. Το ποσό της αντισταθμιστικής καταβολής στο σύνολό της για το επόμενο έτος προσδιορίζεται ως εξής:

Από το γινόμενο των εγκεκριμένων δαπανών (δαπάνες εκμετάλλευσης) του τρέχοντος έτους επί την προβλεπόμενη μεταβολή αυτών για το επόμενο έτος, η οποία δεν δύναται να υπερβαίνει τον προβλεπόμενο ρυθμό του ετήσιου πληθωρισμού, αφαιρείται το γινόμενο των προϋπολογιζόμενων εσόδων του τρέχοντος έτους επί την επιδιωκόμενη μεταβολή αυτών το επόμενο έτος.

Η αντισταθμιστική καταβολή ανά επιβάτη προκύπτει από τη διαίρεση του ως άνω ποσού με τον επιδιωκόμενο αριθμό επιβατών του επόμενου έτους.

Η ως άνω καθοριζόμενη αντισταθμιστική καταβολή:

- Προκαταβάλλεται στον Ο.Α.Σ.Α. ανά τρίμηνο.

- Παραμένει αμετάβλητη και δεν δικαιούται ο Ο.Α.Σ.Α. να ζητήσει μεγαλύτερη επιχορήγηση σε περίπτωση μη επίτευξης των στόχων του, ούτε το Ελληνικό Δημόσιο να τη μειώσει αν υπάρξει υπέρβαση στους προκαθορισμένους στόχους.

8. Οι πράξεις και αποφάσεις για την τιμολογιακή πολιτική και την πολιτική επιδότησης, που ισχύουν μέχρι τη δημοσίευση του νόμου αυτού, εξακολουθούν να εφαρμόζονται έως την έκδοση των αποφάσεων του παρόντος άρθρου.

9. Για τα άτομα που με την κείμενη νομοθεσία δικαιούνται να διακινούνται με τις αστικές συγκοινωνίες είτε δωρεάν είτε με μειωμένο κόστος, το αρμόδιο Υπουργείο είναι υποχρεωμένο να καταβάλλει στον Ο.Α.Σ.Α. είτε το αντίτιμο του κομίστρου είτε τη διαφορά από το ισχύον κόστος.

Το κόστος ή η διαφορά του θα καταβάλλονται, από τους παραπάνω φορείς που ασκούν κοινωνική πολιτική, ανά τρίμηνο είτε

με βάση τα απολογιστικά στοιχεία του Ο.Α.Σ.Α. είτε με βάση σύμβαση μεταξύ του Ο.Α.Σ.Α. και των αντίστοιχων φορέων για τις περιπτώσεις που ο αριθμός των διακινούμενων επιβατών δεν εξακριβώνεται από άλλα στοιχεία. Σε περίπτωση διαφωνίας για τον αριθμό των διακινούμενων επιβατών, αυτός καθώς και οποιαδήποτε άλλη σχετική λεπτομέρεια καθορίζονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, και του, κατά περίπτωση, αρμόδιου υπουργού, μετά από αιτιολογημένη πρόταση του Ο.Α.Σ.Α. ή ειδική προς τούτο μελέτη.

10. Ο Ο.Α.Σ.Α. μπορεί επίσης να συνάπτει συμφωνίες με φορείς του δημόσιου τομέα, επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα και ενώσεις εργαζομένων, για μαζική διάθεση δελτίων απεριορίστων διαδρομών, με μειωμένη τιμή. Η έκπτωση δεν θα υπερβαίνει το 25% της κανονικής τιμής των αντίστοιχων δελτίων.

11. Ο Ο.Α.Σ.Α. χρηματοδοτεί τους Ε.Φ.Σ.Ε., με βάση τα Επιχειρησιακά Σχέδια, τα Συμβόλαια Διαχείρισης, το παραγόμενο έργο και την επιβατική κίνηση, καθώς και τους ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες που ο ίδιος καθορίζει.

12. Χρέη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) προς το Ελληνικό Δημόσιο από καταπτώσεις εγγυημένων δανείων, που βεβαιώθηκαν στις οικείες Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.) και είχαν χορηγηθεί για την αντιμετώπιση οποιωνδήποτε αναγκών της Επιχείρησης Αστικών Συγκοινωνιών (Ε.Α.Σ.) που διαλύθηκε με το ν. 2078/1992 "Συγκοινωνίες με θερμικά λεωφορεία στην περιοχή Αθηνών και Περιχώρων" (ΦΕΚ 139 Α'), διαγράφονται και δεν αναζητούνται. Επίσης το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει να εξοφλήσει κατά το μέρος που αναλογεί στην Ε.Α.Σ. όλες τις υποχρεώσεις από τα δάνεια που έχει συνάψει γι' αυτήν ο Ο.Α.Σ.Α. και δεν έχουν λήξει.

13. Χρέη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) προς το Ελληνικό Δημόσιο, από καταπτώσεις εγγυημένων δανείων που βεβαιώθηκαν ή βεβαιώνονται στις οικείες Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.), τακτοποιούνται από το Ελληνικό Δημόσιο με αντίστοιχες, προς τα εν λόγω χρέη, αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου και έκδοσης ίσης αξίας ονομαστικών μετοχών υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου δια του Ο.Α.Σ.Α.. Με ανάλογες αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου των Ε.Φ.Σ.Ε. υπέρ του Ο.Α.Σ.Α. τακτοποιούνται οι αντίστοιχες υποχρεώσεις των Ε.Φ.Σ.Ε. προς τον Ο.Α.Σ.Α. από τα ληφθέντα δάνεια.

14. Οι προσαυξήσεις που βαρύνουν τις κύριες οφειλές της παρ. 13 του παρόντος άρθρου διαγράφονται και δεν αναζητούνται. Μετά τη διαγραφή αυτών γίνεται ισόπωση μείωση των συσσωρευμένων ζημιών του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π. και Η.Σ.Α.Π..

15. Επίσης τακτοποιούνται με αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου του Ο.Α.Σ.Α. και έκδοση ίσης αξίας ονομαστικών μετοχών μελλοντικές καταπτώσεις εγγυημένων αληκτών δανείων του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε.. Επί των ποσών των καταπτώσεων της παρούσας παραγράφου που βεβαιώνονται στις οικείες Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.) δεν επιβάλλονται προσαυξήσεις. Με ανάλογες αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου των Ε.Φ.Σ.Ε. υπέρ του Ο.Α.Σ.Α. τακτοποιούνται οι αντίστοιχες υποχρεώσεις των Ε.Φ.Σ.Ε. προς τον Ο.Α.Σ.Α. από τα ληφθέντα δάνεια.

16. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών προσδιορίζονται τα χρέη που μετοχοποιούνται και διαγράφονται, τα χρέη που διαγράφονται αλλά δεν μετοχοποιούνται, η διαδικασία διαπίστωσης, βεβαίωσης και διαγραφής τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

17. Παλλάσσονται παντός είδους φόρους ή τέλους οι διαγραφές, ρυθμίσεις ή αυξήσεις κεφαλαίου των προηγούμενων παραγράφων του παρόντος άρθρου.

18. Μετά τη ρύθμιση των οφειλών του Ο.Α.Σ.Α., το Ελληνικό Δημόσιο δεν παρέχει εγγυήσεις σε πιστωτικά ιδρύματα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής για νέα δάνεια που συνάπτονται από τον Ο.Α.Σ.Α., τους Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π. και την Ε.Θ.Ε.Λ., πλην των οφειλών του Ο.Α.Σ.Α. προς τις τέως Συγκοινωνιακές Επιχειρήσεις (Σ.Ε.Π.) ως και των περιπτώσεων των δανείων που χορηγούνται για την κάλυψη των συμπεφωνημένων ελλειμμάτων που έχουν τεθεί στο Συμβόλαιο Διαχείρισης αλλά

για δημοσιονομικούς λόγους δεν καλύπτονται εξ ολοκλήρου με επιδότηση του Κρατικού Προϋπολογισμού, εφαρμοζόμενη αναλόγως της παρ. 15 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 6

Λοιπές διατάξεις

1. Με αποφάσεις του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. ή της οικείας Ε.Φ.Σ.Ε. δύναται να γίνεται εκποίηση και διάθεση των πάσης φύσεως πλεονάζοντων και μη αναγκασιούτων ή πεπαιλωμένων κινητών πραγμάτων και ιδίως των τροχοφόρων που ανήκουν κατά κυριότητα σε κάθε φορέα, με ή χωρίς τη διαμεσολάβηση του Ο.Δ.Δ.Υ.. Το προϊόν της εκποίησης ή διάθεσης περιέρχεται στους παραπάνω φορείς, εκτός ποσοστού είκοσι τοις εκατό (20%) που αποτελεί έσοδο του Δημοσίου και εισάγεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών ρυθμίζονται ο τρόπος και ο χρόνος απόδοσής του, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

2. Το άρθρο 2 του ν. 1214/1981 (ΦΕΚ 286 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

α) Αρμόδιος για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου και για την επιβολή του προστίμου είναι ο Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος δύναται να αναθέσει τη δραστηριότητα αυτή στον οικείο Ε.Φ.Σ.Ε. ή σε εταιρεία αυτού.

Η επιβολή του προστίμου γίνεται με πράξη του υπαλλήλου του οικείου φορέα που έχει ειδική εξουσιοδότηση γι' αυτόν το σκοπό, την οποία αυτός συντάσσει επί τόπου, δηλαδή εντός του οχήματος και ειδικά για τους μετακινούμενους με τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο το πρόστιμο επιβάλλεται επιπλέον και σε όσους δεν έχουν ή δεν επιδεικνύουν εισιτήριο νόμιμα ακυρωμένο κατά το χρόνο παραμονής τους στις αποβάθρες μετά τα ακυρωτικά μηχανήματα. Αντίγραφο της πράξης, με πρόσκληση στον παραβάτη για άμεση πληρωμή του προστίμου στο συντάκτη της πράξης υπάλληλο ή για πληρωμή μέσα σε είκοσι (20) ημέρες στο ταμείο του οικείου Συγκοινωνιακού Φορέα ή στον Ο.Α.Σ.Α., παραδίδεται στον παραβάτη.

Αν το πρόστιμο δεν καταβάλλεται από τον παραβάτη σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, η πράξη επιβολής προστίμου διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) στην οποία υπάγεται ο παραβάτης για βεβαίωση. Το πρόστιμο στην περίπτωση αυτή βεβαιώνεται στο δεκαπλάσιο του αρχικά επιβληθέντος και εισπραττέται ως έσοδο για λογαριασμό του Συγκοινωνιακού Φορέα, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων.

β) Ο καταλαμβανόμενος ως παραβάτης είναι υποχρεωμένος, αν δεν καταβάλλει αμέσως το πρόστιμο στο συντάκτη της πράξης επιβολής του, να επιδείξει στον αρμόδιο για τον έλεγχο και την καταβολή του προστίμου υπάλληλο την αστυνομική ταυτότητα ή άλλο έγγραφο από το οποίο αποδεικνύονται τα στοιχεία της ταυτότητάς του. Σε περίπτωση άρνησης ο υπάλληλος μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή αστυνομικού οργάνου.

γ) Το πρόστιμο ορίζεται στο 40πλάσιο της τιμής του εισιτηρίου.

3. Στο οδικό δίκτυο της περιοχής αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. από όπου διέρχονται οχήματα αστικών συγκοινωνιών, μέτρα ρύθμισης κυκλοφορίας ή στάθμευσης λαμβάνονται από το, κατά περίπτωση, αρμόδιο όργανο, μετά από προηγούμενη γνώμη του Ο.Α.Σ.Α.. Γνώμη του Ο.Α.Σ.Α. απαιτείται και κατά τη σχεδίαση των νέων οδικών αξόνων στην περιοχή αρμοδιότητάς του ή την ανακατασκευή των υφιστάμενων, που θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για την εξυπηρέτηση των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών, όπως αποκλειστικές λωρίδες, εσοχές στις στάσεις, σήμανση για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, μέτρα ασφάλειας στις στάσεις και ειδικά τεχνικά έργα για παράκαμψη από τα οχήματα αστικών συγκοινωνιών των κορεσμένων σημείων του οδικού δικτύου και την ταχύτερη πρόσβασή τους στους σηματοδότες.

4. Η παρ. 8 του άρθρου 4 του ν. 2175/1993 αντικαθίσταται ως εξής:

"8. Το μεταφερόμενο, με αποφάσεις του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α., προσωπικό από τον Ο.Α.Σ.Α. στις εταιρείες του άρθρου 1 παρ. 4 του ν. 2175/1993 και αντίστοιχα, εντάσσεται οργανικά, από το χρόνο της μεταφοράς στο Φορέα που έχει μεταφερθεί. Από το χρονικό σημείο της μεταφοράς του προσωπικού, οι Σ.Σ.Ε. που ισχύουν και εφαρμόζονται για το υπόλοιπο προσωπικό του Φορέα

υποδοχής εφαρμόζονται αυτοδίκαια και για το μεταφερόμενο προσωπικό."

5. Ο Ο.Α.Σ.Α. και κάθε Ε.Φ.Σ.Ε., μετά από έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μπορεί να προσλαμβάνει, με τις προβλεπόμενες από το ν. 2190/1994 διαδικασίες, με σύμβαση εργασίας αορίστου ή ορισμένου χρόνου μέχρι δέκα (10) άτομα ως ειδικό επιστημονικό προσωπικό. Οι αποδοχές του προσωπικού αυτού καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

6. Εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, όσοι υπάγονταν στις κατηγορίες των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 3 του άρθρου 4 του ν. 2175/1993 μπορούν να υποβάλλουν αίτηση πρόσληψης στην Ε.Θ.Ε.Λ. Α.Ε. και προσλαμβάνονται με απόφαση του Δ.Σ. αυτής, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 4 του ν. 2175/1993. Η Ε.Θ.Ε.Λ. Α.Ε. δύναται να προσλάβει, από τις πιο πάνω κατηγορίες, μέχρι διακόσιους (200) οδηγούς. Σε περίπτωση που ο αριθμός αυτών που θα υποβάλλουν αίτηση πρόσληψης και θα πληρούν τις προϋποθέσεις του παρόντος, υπερβαίνουν τους διακόσιους (200), κατατάσσονται σε πίνακα επιτυχίας, σύμφωνα με τα κριτήρια της παρ. 8 του άρθρου 18 του ν. 2190/1994 (ΦΕΚ 28 Α'). Η πρόσληψη των παραπάνω αποκλείεται, αν αυτοί έχουν απολυθεί από την πρώην Ε.Α.Σ., τον Ο.Α.Σ.Α. ή την Ε.Θ.Ε.Λ. για πειθαρχικό παράπτωμα.

7. Οι εγγραφές που έγιναν στον ισολογισμό χρήσης 1994 της Ανώνυμης Συγκοινωνιακής Εταιρείας Θερμικών Λεωφορείων (Ε.Θ.Ε.Λ. Α.Ε.): α) ποσού εννιακοσίων τεσσάρων εκατομμυρίων οκτακοσίων ενενήντα έξι χιλιάδων πεντακοσίων δεκαεννέα (904.896.519) δραχμών που αφορά αποσβέσεις χρυσιδανεισθέντων λεωφορείων από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.) προς την Ε.Θ.Ε.Λ. Α.Ε. και β) ποσού ενός δισεκατομμυρίου ογδόντα δύο εκατομμυρίων τριακοσίων εβδομήντα έξι χιλιάδων είκοσι τριών (1.082.376.023) δραχμών που αφορά το τμήμα μισθοδοσίας προσωπικού του Ο.Α.Σ.Α. για τη χρονική περίοδο από 1.1.1994 έως 30.6.1994 (αναλογία αδειών, επιδόματος αδειών και επιδόματος Χριστουγέννων) είναι νόμιμες και οι εκδοθείσες πράξεις ελέγχου και επιβολής προστίμων της Δημόσιας Οικονομικής Εφορίας Φ.Α.Ε. Πειραιά ανακαλούνται.

8. Το τακτικό προσωπικό των Ο.Α.Σ.Α., Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π. και Η.Σ.Α.Π., με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, που κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου πλεονάζει, μεταφέρεται, με την ίδια σχέση εργασίας, σε υπηρεσίες υπουργείων στις οποίες περιλαμβάνονται και οι αυτοτελείς ή ανεξάρτητες υπηρεσίες ή αρχές, περιφερειών, Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και λοιπών φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Ο συνολικός αριθμός του πλεονάζοντος προσωπικού και για τις τέσσερις εταιρείες δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος των επτακοσίων (700), ενώ ο καθορισμός των προσώπων που πλεονάζουν κατά ειδικότητα γίνεται, για κάθε εταιρεία, με αποφάσεις των Διοικητικών Συμβουλίων των Ο.Α.Σ.Α., Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π. κατά περίπτωση, με βάση τις ανάγκες τους και τις ειδικότερες απαιτήσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή των Επιχειρησιακών Σχεδίων εξυγίανσης των εταιρειών.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομικών, ύστερα από έγκριση της τριμελούς επιτροπής εγκρίσεως προσλήψεων (ΠΥΣ 236/1994, ΦΕΚ 115 Α' και άρθρο 1 παρ. 51 του ν. 2412/1996, ΦΕΚ 123 Α'), καθορίζονται οι φορείς, από τους αναφερόμενους στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, και οι ανάγκες τους σε αριθμό προσωπικού κατά κλάδο ή ειδικότητα και κατά περιοχή νομαρχιακής αυτοδιοίκησης ή διαμερίσματος ενιαίας νομαρχιακής αυτοδιοίκησης και αφού εξασφαλιστεί η απαιτούμενη πίστωση στον προϋπολογισμό της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Με βάση την απόφαση αυτή οι Ο.Α.Σ.Α., Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π. καλούν το πλεονάζον προσωπικό να δηλώσει εγγράφως, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από της επόμενης ημέρας της παραπάνω κλήσης, μέχρι πέντε (5) προτιμήσεις ειδικοτήτων του αυτού ή διαφορετικών Φορέων, στους οποίους επιθυμεί να μεταφερθεί. Με βάση τις παραπάνω δηλώσεις, οι

Ο.Α.Σ.Α., Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π. συντάσσουν καταστάσεις τις οποίες αποστέλλουν, μαζί με τις υποβληθείσες δηλώσεις και τους αντίστοιχους υπηρεσιακούς φακέλους, στο Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, το οποίο και καταρτίζει τις σχετικές αποφάσεις μεταφοράς προσωπικού, λαμβάνοντας υπόψη τις δηλωθείσες προτιμήσεις. Αν για την ίδια δηλώσουν προτιμήσεις περισσότεροι υποψήφιοι προς μεταφορά, σε σχέση με τις υπάρχουσες προς κάλυψη θέσεις, η επιλογή γίνεται με τα ακόλουθα κριτήρια:

α) Το βαθμό ή τον αξιολογικό χαρακτηρισμό, όπως προκύπτει από τις εκθέσεις αξιολόγησης των τριών τελευταίων ετών, εφόσον υπάρχουν εκθέσεις αξιολόγησης για όλους τους συγκρινόμενους προς μεταφορά, προηγούμενων των εχόντων υψηλότερους βαθμολογικούς ή αξιολογικούς χαρακτηρισμούς.

β) Την οικογενειακή κατάσταση των υπό μεταφορά. Προτιμούνται οι έγγαμοι με περισσότερα τέκνα, των διαζευγμένων ή εν χηρεία τελούντων με περισσότερα τέκνα ή των εγγάμων χωρίς τέκνα έναντι των αγάμων.

γ) Τον ανώτερο τίτλο σπουδών ή βαθμό τίτλου σπουδών, αν τα υπό στοιχεία α' και β' κριτήρια συντρέχουν σε περισσότερους υπαλλήλους.

Πλεονάζον προσωπικό, το οποίο δεν μπορεί να διατεθεί, σύμφωνα με τη δήλωση προτίμησής του, ή δεν δήλωσε καμία προτίμηση, μεταφέρεται υποχρεωτικά στους Φορείς που προσδιορίζονται με την ως άνω απόφαση του παρόντος, εφόσον οι ανάγκες τους, όπως καθορίζονται στην ανωτέρω απόφαση, δεν έχουν καλυφθεί, με τη σειρά που αναφέρονται στην εν λόγω απόφαση, αφού ληφθούν υπόψη τα προαναφερθέντα κριτήρια. Η μεταφορά του προσωπικού ενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και του, κατά περίπτωση, αρμόδιου υπουργού σε κενές θέσεις με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, ειδικότητας αντίστοιχης ή παρεμφερούς με εκείνη που το μεταφερόμενο προσωπικό είχε στους Ο.Α.Σ.Α., Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π. ή άλλης ειδικότητας, για την οποία έχει τα απαιτούμενα τυπικά προσόντα. Αν δεν υπάρχουν κενές θέσεις, η μεταφορά γίνεται σε προσωποπαγείς θέσεις αντίστοιχης ειδικότητας που συνιστώνται με την πράξη μεταφοράς, με ταυτόχρονη δέσμευση κενής οργανικής θέσης μόνιμου ή τακτικού προσωπικού, η οποία δεν πληρούται μέχρι την, κατά οποιονδήποτε τρόπο, αποχώρηση του υπαλλήλου και κατάργηση αυτοδικαίως της προσωποπαγούς θέσης που κατέχει.

Με όμοια απόφαση γίνεται μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού, εκτός οδηγών, των Ο.Α.Σ.Α., Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π. και Η.Σ.Α.Π., οι οποίοι πριν την κατάθεση του παρόντος στη Βουλή, ήταν αποσπασμένο στις πιο πάνω αναφερόμενες υπηρεσίες ή Φορείς, υπό την προϋπόθεση ότι η υπηρεσία ή ο Φορέας όπου ανήκει οργανικά και εκεί που είναι αποσπασμένο το προσωπικό αυτό, συναινούν στη μεταφορά με πράξη του αρμόδιου οργάνου και έχει εγγραφεί σχετική πίστωση στον οικείο προϋπολογισμό του Φορέα προς τον οποίο γίνεται η μεταφορά.

Οι οργανικές θέσεις αντίστοιχης ειδικότητας του Φορέα στον οποίο μεταφέρθηκε προσωπικό του Ο.Α.Σ.Α. ή των Ε.Φ.Σ.Ε., που κενώνονται, μετά τη μεταφορά, για οποιονδήποτε λόγο, παραμένουν κενές και δεν πληρούνται μέχρι την κατά οποιονδήποτε τρόπο αποχώρηση υπαλλήλων ίσου αριθμού και κατάργηση αυτοδικαίως των προσωποπαγών θέσεων που κατέχουν.

Η μεταφορά είναι υποχρεωτική για το πλεονάζον προσωπικό, χωρίς δικαίωμα αποζημίωσης για την αιτία αυτή. Το προσωπικό που μεταφέρεται υποχρεούται να εμφανισθεί στην υπηρεσία του νέου Φορέα, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία είκοσι (20) ημερών από την επόμενη ημέρα της κοινοποίησης της πράξης μεταφοράς. Για την εμφάνιση συντάσσεται πρακτικό. Η βεβαίωση μη εμφάνισης συνεπάγεται αυτοδίκαια την απόλυσή του, με την καταβολή της νόμιμης αποζημίωσης από την Εταιρεία που μεταφέρθηκε, μετά την έκδοση της διαπιστωτικής πράξης από το αρμόδιο όργανο του

φορέα στον οποίο μεταφέρθηκε. Για την αυτοδίκαιη απόλυση ή τη μονομερή καταγγελία εκδίδεται διαπιστωτική πράξη του αρμόδιου οργάνου του Φορέα στον οποίο μεταφέρθηκε.

Οι μεταφερόμενοι σε Φορείς που, οι οργανισμοί τους, προβλέπουν διαβάθμιση των θέσεων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, έχουν δυνατότητα βαθμολογικής κατάταξης ανάλογα με το χρόνο υπηρεσίας τους που έχει διανυθεί στους Ο.Α.Σ.Α., Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π.. Ο συνολικός χρόνος υπηρεσίας που έχει διανυθεί στους Ο.Α.Σ.Α., Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π. θεωρείται ως πραγματική υπηρεσία για θέματα υπηρεσιακής τους κατάστασης.

Οι αποδοχές του προσωπικού που μεταφέρεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος ρυθμίζονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη της παρ. 3 άρθρο 20 του ν. 2515/1997.

Το μεταφερόμενο προσωπικό εξακολουθεί να υπάγεται στα ασφαλιστικά ταμεία κύριας και επικουρικής ασφάλισης του Φορέα από τον οποίο μεταφέρεται.

Δεν υπάγεται στις ρυθμίσεις της παρούσας παραγράφου το προσωπικό των Ο.Α.Σ.Α., Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π., το οποίο σύμφωνα με τις ισχύουσες γι' αυτό διατάξεις αποχωρεί υποχρεωτικώς από αυτούς ή θεμελιώνει δικαίωμα πλήρους συντάξεως έως την 31η Δεκεμβρίου του έτους 2002. Οι μετατάξεις που διενεργούνται με τις ρυθμίσεις της παρούσας παραγράφου ολοκληρώνονται εντός τριετίας από της ισχύος του παρόντος νόμου.

9. Εργαζόμενοι των Ο.Α.Σ.Α., Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π., των ειδικοτήτων προσωπικού που κρίνεται ως πλεονάζον προσωπικό, δύνανται να υποβάλουν αίτηση εθελουσίας εξόδου από την υπηρεσία. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται μετά από εισήγηση των Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε., ορίζεται, κατά φορέα και κατά κατηγορία προσωπικού, ο αριθμός και οι χρονικές περιόδοι σταδιακής αποχώρησης των δικαιουμένων να αποχωρήσουν με τη διαδικασία της εθελουσίας εξόδου.

Οι αιτήσεις εθελουσίας εξόδου υποβάλλονται εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) μηνός από την έκδοση της πιο πάνω υπουργικής απόφασης.

Αν οι αιτήσεις εθελουσίας εξόδου υπερβαίνουν τα όρια που καθορίζονται με την πιο πάνω υπουργική απόφαση, γίνονται δεκτές οι αιτήσεις εκείνων που συμπληρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό ημερομισθίων στην εταιρία που απασχολούνται, μέχρι να καλυφθεί το ανώτατο όριο αποχωρούντων για κάθε περίοδο.

Ο ονομαστικός κατάλογος των δικαιουμένων να αποχωρήσουν με τη διαδικασία της εθελουσίας εξόδου καταρτίζεται από το Δ.Σ. κάθε εταιρείας. Σε κάθε περίπτωση τα Δ.Σ. των Ο.Α.Σ.Α., Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π. και Η.Σ.Α.Π. είναι αρμόδια να εγκρίνουν ή να απορρίπτουν αιτήσεις εθελουσίας εξόδου.

Στους αποχωρούντες με τη διαδικασία της εθελουσίας εξόδου, καταβάλλεται η νόμιμη αποζημίωση, προσαυξημένη με το ποσό που αντιστοιχεί στις τακτικές αποδοχές δύο (2) μηνών για κάθε τριακόσιες (300) ημέρες ασφάλισης που εναπομένουν μέχρι τη συμπλήρωση των ημερών ασφάλισης για τη λήψη πλήρους σύνταξης, όπως οι τακτικές αποδοχές διαμορφώνονται τον τελευταίο πριν την αποχώρησή τους μήνα. Σε κάθε περίπτωση το σύνολο της καταβαλλόμενης αποζημίωσης στους αποχωρούντες με τη διαδικασία της εθελουσίας εξόδου δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο του 30% των αποδοχών που θα εδικαιούτο να λάβει ο μισθωτός, μέχρι τη λήψη πλήρους σύνταξης, με βάση τις τακτικές αποδοχές του τελευταίου πριν την αποχώρησή του μήνα.

10. Με αποφάσεις:

α) Του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α., προσωπικό μιας ειδικότητας που πλεονάζει σε Ε.Φ.Σ.Ε. μεταφέρεται στον Ο.Α.Σ.Α. ή σε άλλον Ε.Φ.Σ.Ε., μετά από σύμφωνη γνώμη των Δ.Σ. του Ε.Φ.Σ.Ε. από τον οποίο μεταφέρεται και του Ε.Φ.Σ.Ε. προς τον οποίο μεταφέρεται. Το μεταφερόμενο προσωπικό εντάσσεται στη νέα εταιρεία και αμείβεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ.

3 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997. Το μεταφερόμενο προσωπικό εξακολουθεί να υπάγεται στα ασφαλιστικά ταμεία κύριας και επικουρικής ασφάλισης του Φορέα από τον οποίο μεταφέρεται.

β) Του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. μπορεί να αποσπάζεται προσωπικό από τις Ε.Φ.Σ.Ε. στον Ο.Α.Σ.Α. και αντιστρόφως καθώς και μεταξύ των εταιρειών αυτών χωρίς την καταβολή οποιασδήποτε αποζημίωσης, μετά από σύμφωνη γνώμη των Διευθυνόντων Συμβούλων του Ε.Φ.Σ.Ε. από τον οποίο αποσπάζεται και του Ε.Φ.Σ.Ε. προς τον οποίο αποσπάζεται. Το αποσπώμενο προσωπικό εξακολουθεί να αμείβεται, όπως θα αμειβόταν στο φορέα από τον οποίο προήλθε, το δε κόστος μισθοδοσίας (στο οποίο περιλαμβάνονται και οι εργοδοτικές εισφορές) καταβάλλεται από τον Ε.Φ.Σ.Ε. στον οποίο έχει αποσπαστεί. Η διάρκεια της απόσπασσης δεν μπορεί να υπερβεί το ένα (1) έτος.

11. Τα προεδρικά διατάγματα από 11 Φεβρουαρίου 1991 (ΦΕΚ 74 Δ') και από 20 Σεπτεμβρίου 1995 (ΦΕΚ 1049 Δ'), κατά το μέρος που θίγουν, τροποποιούν, καταργούν ή μειώνουν το εμβαδόν οικοπέδων που σήμερα χρησιμοποιούνται ως χώροι στάθμευσης, συντήρησης και επισκευής των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Α. ή της Ε.ΘΕ.Λ., αναστέλλονται για δέκα (10) έτη από της ισχύος του παρόντος νόμου και μέχρις ότου εξευρεθούν κατάλληλοι χώροι αμαρτοσασίων, ώστε μέχρι τότε οι υφιστάμενοι χώροι να παραμείνουν ως έχουν. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επι- κοινωνιών καθορίζονται οι ζώνες πρασίνου εντός των χώρων αυτών και η εν γένει διευθέτηση αυτών των χώρων.

12. Επιτρέπεται, κατ' εξαίρεση των διατάξεων περί κοινής ησυχίας, η εκτέλεση εργασιών συντήρησης του δικτύου των Η.Σ.Α.Π. κατά τις νυκτερινές ώρες που διακόπτεται η λειτουργία του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου. Οι Η.Σ.Α.Π. υποχρεούνται να λαμβάνουν κάθε δυνατό μέτρο για την ελαχιστοποίηση των παρενοχλήσεων.

13. Για την έκδοση άδειας τροποποίησης ή προσθήκης νέων εγκαταστάσεων στους σταθμούς των Η.Σ.Α.Π. δεν απαιτείται η προσκόμιση των αρχικών αδειών κατασκευής.

14. Ο Υπηρεσιακός Οργανισμός του Ο.Α.Σ.Α. καταρτίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο αυτού και εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

15. Οι Υπηρεσιακοί Οργανισμοί των Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π. και των Εταιρειών που ιδρύει ο Ο.Α.Σ.Α. καταρτίζονται υπό των Διοικητικών Συμβουλίων αυτών και εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μετά από εισήγηση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α..

16. Ο προβλεπόμενος από το άρθρο 9 του ν. 2414/1996 Χάρτης Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.) καταρτίζεται από τον Ο.Α.Σ.Α., μετά από συνεργασία με τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου και την Επιτροπή Προστασίας Καταναλωτών ΔΕΚΟ, ισχύει δε και εφαρμόζεται στις εταιρείες αυτές.

17. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) που βρίσκονται στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. μπορούν να εκτελούν συγκοινωνιακό έργο με αστικά λεωφορεία μέσα στα όριά τους είτε μεμονωμένα είτε σε συνεργασία με άλλους όμορους δήμους ή κοινότητες στα όρια αυτών. Η ανάθεση εκτέλεσης του έργου αυτού γίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Ο.Α.Σ.Α..

Η εκτέλεση αυτού του συγκοινωνιακού έργου θα πραγματοποιείται, μετά από συγκοινωνιακή μελέτη και μελέτη βιωσιμότητας που θα εκπονείται από τον ενδιαφερόμενο δήμο και θα εγκρίνεται από το Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α...

Στις αναθέσεις συγκοινωνιακού έργου στους Ο.Τ.Α., σύμφωνα με τις πιο πάνω ρυθμίσεις, δεν περιλαμβάνονται:

α) οι κύριοι συγκοινωνιακοί άξονες που συνδέουν τους δήμους με το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά,

β) οι διαδημοτικοί άξονες που συνδέουν τα κέντρα διαφόρων δήμων μεταξύ τους και το συγκοινωνιακό έργο σε αυτούς τους διαδημοτικούς άξονες παρέχεται από τους Ε.Φ.Σ.Ε.,

γ) όλες οι συγκοινωνιακές γραμμές που συνδέουν απευθείας τους διάφορους δήμους ή κοινότητες με την Αθήνα ή τον Πειραιά,

δ) κάθε συγκοινωνιακή γραμμή που εκτελείται με μέσα σταθερής τροχιάς (ηλεκτρικός σιδηρόδρομος - ΜΕΤΡΟ) και ημισταθερής τροχιάς (ηλεκτροκίνητα λεωφορεία).

Για την υλοποίηση των παραπάνω, κάθε Ε.Φ.Σ.Ε. δύναται, μετά από εισήγηση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α., να εκμισθώνει ή μεταβιβάζει το απαραίτητο τροχαίο υλικό προς τους αιτούντες Ο.Τ.Α..

Ο Ο.Α.Σ.Α. και οι Ε.Φ.Σ.Ε. μπορούν να συνομολογούν με τους Ο.Τ.Α. προγραμματικές συμβάσεις συντήρησης, φύλαξης και στάθμευσης των οχημάτων αστικών συγκοινωνιών των Ο.Τ.Α. στις εγκαταστάσεις του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε..

18. Αντικαθίστανται οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 8 και καταργείται η παράγραφος 4 του ίδιου άρθρου του κανονισμού λειτουργίας του Ταμείου Αλληλοβοήθειας Προσωπικού Η.Λ.Π.Α.Π., ο οποίος κυρώθηκε με το από 17.12.1930 π.δ. (ΦΕΚ 390 Α'), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα ως εξής:

"Πόροι του Ταμείου είναι:

Η μηνιαία εισφορά κάθε υπαλλήλου μόνιμου ή έκτακτου, τεχνίτη, εργάτη, καθώς και του βοηθητικού προσωπικού που ορίζεται σε ποσοστό 2,55% επί των μισθών και ημερομισθίων, καθώς και επί των πάσης φύσεως αποδοχών.

Η μηνιαία εισφορά της επιχείρησης που ορίζεται σε ποσοστό 5,10% επί όλων των αποδοχών των προσώπων που αναγράφονται στην προηγούμενη παράγραφο. Για τους ασφαλισμένους σε φορέα κοινωνικής ασφάλισης από 1.1.1993 και εφεξής έχουν εφαρμογή τα οριζόμενα στο άρθρο 35 του ν. 2084/1992 (ΦΕΚ 165 Α')."

19. Αντικαθίσταται το εδάφιο 3 του άρθρου 3 του Κανονισμού Λειτουργίας του Ταμείου Αλληλοβοήθειας Προσωπικού Η.Λ.Π.Α.Π., ο οποίος κυρώθηκε με το από 17.12.1930 π.δ. (ΦΕΚ 390 Α'), όπως ισχύει σήμερα ως εξής:

"Οι μισθοί, οι αμοιβές και οι εισφορές του εκάστοτε υπηρετούντος υπαλλήλικού, βοηθητικού, εργατικού, ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού, με διάθεση από τον Η.Λ.Π.Α.Π., με οποιαδήποτε σχέση και μορφή εργασίας, καθώς και όλα γενικά τα έξοδα για τη λειτουργία του Τ.Α.Π. - Η.Λ.Π.Α.Π., βαρύνουν αυτό."

Άρθρο 7

Εκμετάλλευση Αστικού Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου

1. Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. υποβάλλει εντός έξι (6) μηνών από την ισχύ του παρόντος νόμου στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών σχέδιο λειτουργίας για την εκμετάλλευση των γραμμών 2 και 3 σε συνδυασμό με το συνολικό δίκτυο των Αστικών Συγκοινωνιών περιοχής αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. και με την προοπτική της ενιαίας λειτουργίας όλων των γραμμών αστικού ηλεκτρικού σιδηρόδρομου. Το σχέδιο αυτό οριστικοποιείται μετά από γνώμη του Ο.Α.Σ.Α. και συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Από της εγκρίσεως του σχεδίου αυτού, η υλοποίησή του γίνεται από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., υπό την εποπτεία του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. συνεχίζει ως εταιρεία, σύμφωνα με τον ιδρυτικό της νόμο (ν.1955/1991, ΦΕΚ 112 Α'), να έχει την ευθύνη ολοκλήρωσης του έργου που της έχει ανατεθεί με τον προαναφερόμενο νόμο.

2. Εντός τριών (3) μηνών από την έγκριση του σχεδίου λειτουργίας η Εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., ιδρύει θυγατρική εταιρεία, με σκοπό τη λειτουργία και εκμετάλλευση των υπό κατασκευή γραμμών 2 και 3 της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και κάθε επέκτασής τους, καθώς και των εγκαταστάσεων, οχημάτων και των εν γένει υλικών και μέσων. Η Εταιρεία αυτή εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η ανωτέρω εταιρεία αποδίδει στην ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. το μέρος εκείνο των εσόδων της, που αναλογεί στην αποπληρωμή των δανειακών υποχρεώσεων που έχουν αναληφθεί ή αναλαμβάνονται από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. για την

κατασκευή του Έργου.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. παραμένει υπεύθυνη απέναντι των χρηματοδοτών της για κάθε σχετικό θέμα και ειδικότερα για την αποπληρωμή των υφιστάμενων ή μελλοντικών δανείων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

3. Με προεδρικό διάταγμα, που θα εκδοθεί μετά από πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, εντός τριετίας από την έναρξη λειτουργίας των ως άνω γραμμών 2 και 3, η πιο πάνω θυγατρική εταιρεία συγχωνεύεται με τους Η.Σ.Α.Π. Α.Ε.. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα θα ρυθμιστούν οι υποχρεώσεις της ενιαίας εταιρείας για την αποπληρωμή των δανείων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

4. Οι ανάγκες σε προσωπικό της θυγατρικής εταιρείας της παραγράφου 2 θα καλυφθούν, κατ' αντιστοιχία των απαιτούμενων ειδικοτήτων και προσόντων, με την κατά προτεραιότητα μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού των Η.Σ.Α.Π. Α.Ε., επιμορφούμενο ή μετεκπαιδευόμενο κατάλληλα, σταδιακά και ανάλογα με την ανάπτυξη της και τις ανάγκες της σε προσωπικό. Για την αμοιβή του μεταφερόμενου προσωπικού εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997, διέπεται από τις εργασιακές σχέσεις της εταιρείας αυτής και εξακολουθεί να υπάγεται στα ασφαλιστικά ταμεία κύριας και επικουρικής ασφάλισης του Φορέα από τον οποίο μεταφέρεται.

Άρθρο 8

Τελικές διατάξεις

1. Από την ισχύ του παρόντος νόμου, η κινητή και ακίνητη περιουσία, που ανήκε στην Ε.Α.Σ., η οποία με τις διατάξεις του ν. 2078/1992 (ΦΕΚ 139 Α') περιήλθε στον πρώην Ο.Α.Σ. και με τις διατάξεις του ν. 2175/1993 περιήλθε στον Ο.Α.Σ.Α., καθώς επίσης και τα λεωφορεία που έχει προμηθευτεί ο Ο.Α.Σ.Α. με βάση τις διατάξεις του ν. 2175/1993, περιέρχονται αυτοδικαίως από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) στη Ανώνυμη Συγκοινωνιακή Εταιρεία Θερμικών Λεωφορείων (Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε.).

2. Η μεταβίβαση των παραπάνω περιουσιακών στοιχείων αποτελεί σε είδος εισφορά, για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε. και διαιρείται σε ονομαστικές μετοχές. Η αποτίμηση των μεταφερόμενων περιουσιακών στοιχείων καθορίζεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του κ.ν. 2190/1920, στο ποσό της αξίας που αυτά εμφανίζονται στον ισολογισμό του Ο.Α.Σ.Α. της 31.12.1997, με την αναπόσβεστη αξία τους (αξία κτήσης μείον αποσβέσεις).

3. Για την ως άνω μεταβίβαση των ακινήτων γίνεται σχετική σημείωση στα βιβλία μεταγραφών των οικείων υποθηκοφυλακείων. Η μεταβίβαση στην Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε. των παραπάνω περιουσιακών στοιχείων από τον Ο.Α.Σ.Α. απαλλάσσεται παντός γενικού ή ειδικού φόρου ή τέλους χαρτοσήμου, δικαιώματος ή εισφοράς υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των διατάξεων της επόμενης παραγράφου του παρόντος άρθρου.

4. Η Ε.ΘΕ.Λ. γίνεται καθολικός διάδοχος του Ο.Α.Σ.Α. στις συμβάσεις που έχει υπογράψει με τρίτους για την αγορά ή την κατασκευή πάγιων περιουσιακών στοιχείων για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου, που μεταφέρονται, καθώς και στις χρηματοδοτικές μισθώσεις.

5. Η μεταβίβαση στον Ο.Α.Σ.Α. και σε κάθε Ε.Φ.Σ.Ε. κάθε περιουσιακού στοιχείου και γενικά εμπράγματος ή ενοχικού δικαιώματος, απαίτησης και υποχρέωσης, καθώς και οι σχετικές συμβάσεις απαλλάσσονται από κάθε γενικό ή ειδικό φόρο ή τέλος χαρτοσήμου, δικαίωμα ή εισφορά υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου.

Απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου και από το τέλος χαρτοσήμου όλες οι συστατικές πράξεις του Ο.Α.Σ.Α. και των εταιρειών που ιδρύει,

καθώς και οι πράξεις μεταφοράς, μεταβίβασης ή συγχώνευσης των περιουσιακών στοιχείων ή αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου από το Δημόσιο προς τον Ο.Α.Σ.Α., από τον Ο.Α.Σ.Α. στις εταιρίες που ιδρύει, από κάθε Ε.Φ.Σ.Ε. στον Ο.Α.Σ.Α. και αντίστροφα ή μεταξύ των Ε.Φ.Σ.Ε.. Τα παραπάνω νομικά πρόσωπα απαλλάσσονται για πέντε (5) έτη από την ισχύ του παρόντος νόμου για όλο το τροχαίο υλικό και λοιπό μηχανολογικό εξοπλισμό από την υποχρέωση καταβολής οποιουδήποτε φόρου, δασμού, τέλους χαρτοσήμου, εισφοράς που εισπράττεται κατά την εισαγωγή τους. Επίσης για το ίδιο χρονικό διάστημα απαλλάσσεται από οποιοδήποτε τέλος χαρτοσήμου, εισφοράς και δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων η μεταβίβαση των λεωφορείων από τον Ο.Α.Σ.Α. προς Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε., η σύνταξη των σχετικών συμβάσεων, καθώς και η έκδοση των σχετικών παραστατικών τίτλων, επιφυλασσόμενων των διατάξεων του ν. 1642/1986 (ΦΕΚ 125 Α'), όπως εκάστοτε ισχύουν.

Άρθρο 9

Γενικός Κανονισμός Προσωπικού Ο.Α.Σ.Α., Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π.

Ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού των Ο.Α.Σ.Α., Ε.ΘΕ.Λ. και Η.Λ.Π.Α.Π. έχει ως εξής:

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Ο.Α.Σ.Α. - Ε.ΘΕ.Λ. - Η.Λ.Π.Α.Π.

ΑΡΘΡΟ ΠΡΩΤΟ

Αντικείμενο

Ο παρών Κανονισμός ρυθμίζει τις σχέσεις, τους όρους απασχόλησης και την υπηρεσιακή κατάσταση του προσωπικού στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.), στην Ανώνυμη Συγκοινωνιακή Εταιρεία Θερμικών Λεωφορείων (Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε.) και στα Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Περιοχής Αθηνών-Πειραιώς (Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε.).

ΑΡΘΡΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ισχύς

1. Στις διατάξεις του Κανονισμού αυτού υπάγεται το δόκιμο και μόνιμο προσωπικό που συνδέεται με την Εταιρεία με σχέση εξαρτημένης εργασίας.

2. Οι διατάξεις του δεν εφαρμόζονται στους Γενικούς Διευθυντές, στους Ειδικούς Συμβούλους, στους έμμισθους Δικηγόρους-Νομικούς Συμβούλους που συνδέονται με σχέση έμμισθης εντολής και για τους οποίους ισχύουν οι διατάξεις του Κώδικα περί Δικηγόρων και οι ειδικοί νόμοι, όπως ισχύουν κάθε φορά, στο Προσωπικό Ειδικής Σύμβασης και στους Γιατρούς για τους οποίους ισχύουν οι ειδικές για αυτούς διατάξεις του νόμου.

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΤΟ

Εργασιακή σχέση

1. Όλο το Προσωπικό που υπάγεται στον Κανονισμό αυτόν συνδέεται με την Εταιρεία, με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου.

2. Η ατομική σύμβαση εργασίας καταρτίζεται εγγράφως.

ΑΡΘΡΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Διάκριση Προσωπικού

Το Προσωπικό διακρίνεται σε μόνιμο και δόκιμο.

1. Μόνιμο είναι το προσωπικό που κατέχει τις οργανικές θέσεις, καλύπτει μόνιμες και πάγιες ανάγκες και συνδέεται με σύμβαση εργασίας αορίστου χρόνου.

2. Δόκιμο είναι το προσωπικό που προσλαμβάνεται για να καλύψει, μετά από δοκιμασία, μόνιμες και πάγιες ανάγκες, συνδέεται δε με την Εταιρεία με σύμβαση ορισμένου χρόνου.

ΑΡΘΡΟ ΠΕΜΠΤΟ

Κατηγορίες Προσωπικού

1. Το Προσωπικό κατατάσσεται στις παρακάτω κατηγορίες:

- α) Προσωπικό Κίνησης
- β) Τεχνικό Προσωπικό
- γ) Διοικητικό Προσωπικό
- δ) Βοηθητικό Προσωπικό.

2. Η διάρθρωση, η οργανωτική δομή των υπηρεσιών, οι οργανικές θέσεις και οι ειδικότητες καθορίζονται στον Υπηρεσιακό Οργανισμό (Οργανόγραμμα) της Εταιρείας, που καταρτίζεται από το Δ.Σ. αυτής και εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ΑΡΘΡΟ ΕΚΤΟ

Προσλήψεις

1. Οι προσλήψεις του προσωπικού διενεργούνται με τη διαδικασία του ν. 2190/1994, όπως ισχύει κάθε φορά.
2. Κάθε πρόσληψη γίνεται πάντοτε υπό δοκιμή.
3. Η επιχείρηση δεν προχωρεί σε νέες προσλήψεις εάν δεν έχει εξετάσει προηγουμένως τη δυνατότητα να καλυφθούν οι συγκεκριμένες ανάγκες με μεταθέσεις πλεονάζοντος σε άλλες υπηρεσιακές μονάδες της Εταιρείας προσωπικού ή με μετατάξεις πλεονάζοντος προσωπικού άλλης κατηγορίας, εφόσον διαθέτει ή μπορεί με μέριμνα της Εταιρείας να αποκτήσει τα απαιτούμενα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα, με εκπαίδευση ή μετεκπαίδευση ή επανακατάρτιση.
4. Δεν προσλαμβάνεται προσωπικό που έχει απολυθεί λόγω ακαταλληλότητας ή πειθαρχικών παραπτώματων, από τον Ο.Α.Σ.Α. ή τους Ε.Φ.Σ.Ε..

ΑΡΘΡΟ ΕΒΔΟΜΟ

Προϋποθέσεις Πρόσληψης - Πιστοποιητικά -

Μητρώα Προσωπικού

1. Κάθε υποψήφιος για κάθε κατηγορία προσωπικού και ανεξάρτητα από τη θέση εργασίας πρέπει:
 - α) Να έχει τα απαιτούμενα προσόντα που καθορίζονται κάθε φορά από το Δ.Σ. της Εταιρείας ή απαιτούνται από το νόμο και τον Υπηρεσιακό Οργανισμό για τη συγκεκριμένη θέση ή απασχόληση.
 - β) Να έχει εκπληρώσει τις στρατιωτικές του υποχρεώσεις ή να έχει νόμιμα απαλλαγεί ή εξαιρεθεί από αυτές.
 - γ) Να μην έχει υπερβεί το 35ο έτος της ηλικίας του, εκτός όσων προορίζονται σε θέση για την οποία είναι αναγκαία εξειδίκευση και προϋπηρεσία, οπότε το όριο ηλικίας ορίζεται από το Δ.Σ. της Εταιρείας.
 - δ) Να μην έχει καταδικασθεί ή να μην διώκεται για κακούργημα ή πλημμέλημα που συνεπάγεται στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων. Να μην έχει καταδικασθεί τελεσίδικα σε οποιαδήποτε ποινή για αδικήματα κλοπής, υπεξαίρεσης, απάτης, εκβίασης, πλαστογραφίας, απιστίας, δωροδοκίας ή δωροληψίας, παράβασης καθήκοντος, περί το νόμισμα και έγκλημα κατά των ηθών. Επίσης να μην τελεί υπό απαγόρευση ή δικαστική αντίληψη.
 - ε) Να μην έχει απολυθεί λόγω ανεπάρκειας ή άλλους λόγους που αφορούν την εργασιακή του ικανότητα και επίδοση ή λόγω πειθαρχικού παραπτώματος.
 - στ) Να υποβληθεί στις αναγκαίες ιατρικές και, ειδικά για το προσωπικό κίνησης, ψυχοτεχνικές εξετάσεις, προκειμένου να κριθεί, από τον επιλεγμένο ιατρό, ικανός για την εργασία που πρόκειται να προσληφθεί.
2. Εκτός από τα ειδικά πιστοποιητικά ή άλλα έγγραφα που πρέπει να προσκομίζουν για την πρόσληψή τους οι υποψήφιοι στην αρμόδια Υπηρεσία Προσωπικού, οφείλουν σε κάθε περίπτωση να υποβάλλουν, το αργότερο μέχρι την προσδιορισμένη κάθε φορά ημερομηνία, τα παρακάτω πιστοποιητικά σε πρωτότυπο ή επικυρωμένο αντίγραφο:
 - α. Πιστοποιητικό γέννησης.
 - β. Πιστοποιητικά στα οποία να βεβαιώνεται η οικογενειακή κατάσταση.
 - γ. Αντίγραφο ποινικού μητρώου.

δ. Πιστοποιητικό στρατολογικής κατάστασης τύπου Α, για το προσωπικό που υπέχει στρατολογική υποχρέωση.

ε. Τίτλους σπουδών.

στ. Επαγγελματική άδεια για όσες ειδικότητες απαιτείται.

ζ. Πιστοποιητικά προϋπηρεσίας, στα οποία να φαίνεται η διάρκεια, η ειδικότητα και η σχέση εργασίας, καθώς και το ασφαλιστικό του βιβλιάριο για την απόδειξη της προϋπηρεσίας αυτής.

3. Επίσης πρέπει να υποβάλλεται υπεύθυνη δήλωση του ν.1599/1985, η οποία πρέπει να περιέχει τα στοιχεία ταυτότητας, τον αριθμό φορολογικού μητρώου, την ακριβή διεύθυνση και τον αριθμό τηλεφώνου, φωτοτυπία της αστυνομικής του ταυτότητας και να βεβαιώνεται η ακρίβεια των όσων δηλώθηκαν. Ψευδείς δηλώσεις ή απόκρυψη στοιχείων κατά την πρόσληψη θεωρούνται σοβαρά παραπτώματα, για τα οποία δικαιολογείται η καταγγελία της σύμβασης εργασίας, οποτεδήποτε κι αν διαπιστωθούν, χωρίς καταβολή αποζημίωσης.

4. Όλες οι ατομικές συμβάσεις εργασίας κάθε κατηγορίας προσωπικού καταρτίζονται πάντοτε εγγράφως, σύμφωνα με υπόδειγμα εγκεκριμένο από το Διοικητικό Συμβούλιο.

5. Μητρώο Προσωπικού

α. Η Εταιρεία υποχρεούται να τηρεί:

ι) Γενικό Μητρώο Προσωπικού, στο οποίο αναγράφονται κατά σειρά πρόσληψης όλοι όσοι προσλαμβάνονται με οποιαδήποτε ειδικότητα και με οποιονδήποτε τρόπο.

ii) Ατομικό Μητρώο Προσωπικού στο οποίο καταχωρούνται στοιχεία που αφορούν κάθε μεταβολή που πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της εργασιακής σχέσης του εργαζόμενου με την εταιρεία, όπως και κάθε στοιχείο που αφορά την υπηρεσιακή του κατάσταση.

β. Το προσωπικό οφείλει να δηλώνει εντός τριάντα (30) ημερών κάθε μεταβολή της προσωπικής ή οικογενειακής του κατάστασης (γάμος, διάλυση, γέννηση τέκνων, γάμος τέκνων, σπουδές τέκνων μετά την ενηλικίωση, απόκτηση πτυχίου, θάνατος προστατευόμενου μέλους κ.λπ.) προσκομίζοντας και τα αντίστοιχα επίσημα έγγραφα από τα οποία πιστοποιείται η μεταβολή. Οποιαδήποτε μισθολογική αξίωση του μισθωτού που στηρίζεται στη μεταβολή των ανωτέρω στοιχείων γεννάται από το χρόνο κατά τον οποίο αυτός γνωστοποίησε νομίμως την αλλαγή στη επιχείρηση, περατούται δε από το ίδιο χρονικό σημείο πλην της περίπτωσης της ενηλικίωσης τέκνου, οπότε καταλυτικό σημείο είναι η 31η Δεκεμβρίου του έτους ενηλικίωσης.

γ. Το προσωπικό πρέπει να γνωστοποιεί αμέσως στην Υπηρεσία Προσωπικού κάθε αλλαγή διεύθυνσης της κατοικίας του και τον αριθμό τηλεφώνου του, καθώς και κάθε μεταβολή της επαγγελματικής του άδειας.

ΑΡΘΡΟ ΟΓΔΟΟ

Πράξη Πρόσληψης

Η πρόσληψη ανακοινώνεται στους ενδιαφερόμενους με σχετικό έγγραφο της αρμόδιας Διεύθυνσης για θέματα προσωπικού, με το οποίο καθορίζεται και η ημερομηνία ανάληψης εργασίας. Εάν ο προσλαμβανόμενος δεν αναλάβει υπηρεσία μέσα σε ένα (1) μήνα από την ημερομηνία ορισμού της ανάληψης εργασίας, η πρόσληψη ακυρώνεται.

ΑΡΘΡΟ ΕΝΑΤΟ

Δοκιμαστική Υπηρεσία

1. Οι προσλαμβανόμενοι τοποθετούνται στις θέσεις εργασίας, για τις οποίες έγινε η πρόσληψη και διανύουν δοκιμαστική περίοδο εργασίας, για να διαπιστωθεί η καταλληλότητά τους.
2. Το δοκιμο προσωπικό παρακολουθεί υποχρεωτικά ειδικό πρόγραμμα ενημέρωσής του σε θέματα οργάνωσης και λειτουργίας της εταιρείας, στις διατάξεις αυτού του Κανονισμού και για τις ειδικότερες δικαιοδοσίες και ευθύνες της θέσης εργασίας του.
3. Το χρονικό διάστημα από την πρόσληψη μέχρι την ένταξη του νεοπροσληφθέντος στο μόνιμο προσωπικό αποτελεί χρόνο δοκιμαστικής υπηρεσίας.

4. Μετά τη συμπλήρωση δώδεκα (12) μηνών από τη πρόσληψη που αποτελεί τη δοκιμαστική υπηρεσία και εντός ενός (1) μηνός από τη συμπλήρωση αυτών, εκδίδεται αιτιολογημένη απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου για την ένταξη ή μη του δόκιμου στο τακτικό προσωπικό, μετά από έκθεση Επιτροπής Αξιολόγησης για την απόδοση και την εν γένει καταλληλότητα του προσωπικού αυτού.

5. Σε περίπτωση που ο δόκιμος μισθωτός κριθεί οριστικά ακατάλληλος, η σύμβαση ορισμένου χρόνου δεν ανανεώνεται και η συμβατική σχέση παύει να υφίσταται.

6. Ο χρόνος της δοκιμαστικής υπηρεσίας μετά τη μονιμοποίηση αποτελεί πραγματικό χρόνο υπηρεσίας.

7. Προϋπόθεση καταλληλότητας και ένταξης του δόκιμου προσωπικού στο μόνιμο είναι να έχει υποβληθεί στις αναγκαίες ιατρικές και ψυχοτεχνικές εξετάσεις και να έχει κριθεί από τον επιλεγμένο ιατρό ικανός για την εργασία που πρόκειται να αναλάβει.

8. Η πιο πάνω Επιτροπή Αξιολόγησης είναι τριμελής και συγκροτείται κάθε φορά, με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρείας.

ΑΡΘΡΟ ΔΕΚΑΤΟ

Τόπος Εργασίας

1. Τόπος εργασίας για το προσωπικό θεωρείται κάθε χώρος δραστηριότητας της Εταιρείας.

2. Το προσωπικό προσφέρει τις υπηρεσίες του σε οποιονδήποτε χώρο δραστηριότητας της εταιρείας τοποθετηθεί, αφού ληφθεί υπόψη ο τόπος κατοικίας του εργαζόμενου.

ΑΡΘΡΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

Τοποθέτηση Προσωπικού

1. Κάθε εργαζόμενος τοποθετείται, με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου ή του εξουσιοδοτημένου από αυτόν οργάνου, σε οργανική θέση οποιασδήποτε υπηρεσίας της εταιρείας, για την εκτέλεση εργασιών όμοιες ή συναφείς με την κατηγορία στην οποία ανήκει.

2. Κάθε εργαζόμενος, για να τοποθετηθεί σε οργανική θέση, πρέπει να διαθέτει τα ελάχιστα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, τα οποία συνιστούν την προδιαγραφή προσόντων που αντιστοιχεί στη θέση αυτή.

3. Η τοποθέτηση εργαζόμενου σε ορισμένη θέση εργασίας συνεπάγεται αυτόματα την ανάληψη, από μέρους του, των δικαιονομιών και αντίστοιχων ευθυνών, που απορρέουν από τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα της θέσης αυτής, όπως καθορίζονται στον Υπηρεσιακό Οργανισμό, στον παρόντα Κανονισμό και με εγκυκλίους, αποφάσεις κ.λπ. της Διοίκησης. Η τοποθέτηση και θητεία εργαζόμενου σε ορισμένη θέση εργασίας δεν δημιουργεί δικαίωμα κατοχής της υπέρ αυτού.

4. Είναι δυνατή η προσωρινή αναπλήρωση οργανικής θέσης Προϊσταμένου Διεύθυνσης για λόγους προσωπικού κωλύματος, για όσο διάστημα απαιτείται και εφόσον δεν καθορίζεται διαφορετικά από τον Υπηρεσιακό Οργανισμό.

5. Εάν η προσωρινή αναπλήρωση διαρκεί περισσότερο από έναν μήνα, στον εργαζόμενο χορηγείται το αντίστοιχο επίδομα θέσης, για όσο διάστημα διαρκεί η αναπλήρωση.

ΑΡΘΡΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ

Αλλαγή Θέσης Εργασίας

1. Με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου, για την κάλυψη υφιστάμενων λειτουργικών αναγκών, τοποθετείται το προσωπικό σε αρμοδιότητες και καθήκοντα άλλης θέσης εργασίας, εφόσον διαθέτει τα απαιτούμενα από τη νέα θέση εργασίας, προσόντα. Επιτρέπεται η απασχόληση του προσωπικού σε διαφορετική ή παράλληλη θέση εργασίας από αυτήν της ειδικότητάς του, εφόσον οι λειτουργικές ανάγκες της Εταιρείας το επιβάλλουν.

2. Οι αλλαγές θέσης εργασίας διενεργούνται σύμφωνα με τα οριζόμενα στα οικεία άρθρα.

3. Αλλαγή θέσης εργασίας είναι δυνατόν να γίνει και ύστερα από σχετική αίτηση του εργαζόμενου, με τις ίδιες, όπως παραπάνω, προϋποθέσεις.

4. Αλλαγή θέσης εργασίας διενεργείται με:

α) Μετάθεση

β) Απόσπαση

γ) Μετάταξη

δ) Ανάθεση καθηκόντων.

5. Παράπονα του προσωπικού σχετικά με τοποθέτηση σε ορισμένη θέση εργασίας υποβάλλονται μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από την κοινοποίηση σε αυτό, της σχετικής απόφασης, κρίνονται δε από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο ή το εξουσιοδοτημένο από αυτόν όργανο.

ΑΡΘΡΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ

Μεταθέσεις - Αποσπάσεις

1. Μετάθεση είναι η τοποθέτηση του προσωπικού σε θέσεις εργασίας του αυτού διοικητικού επιπέδου.

2. Οι μεταθέσεις της παραγράφου 1 του παρόντος διενεργούνται με απόφαση του Διευθύνοντα Συμβούλου ύστερα από γνώμη του Προϊσταμένου της Οργανωτικής Μονάδας στην οποία εργάζεται ο υπό μετάθεση και μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Προσωπικού. Σε κάθε περίπτωση νοείται ότι οι μεταθέσεις διενεργούνται για την κάλυψη λειτουργικών αναγκών των Οργανωτικών Μονάδων. Μετάθεση μπορεί να γίνει και μετά από σχετική αίτηση του εργαζόμενου, εφόσον τούτο το επιτρέπουν οι λειτουργικές ανάγκες. Η ανακοίνωση των μεταθέσεων γίνεται από την αρμόδια για θέματα προσωπικού Οργανωτική Μονάδα.

3. Έκτακτες μεταθέσεις διενεργούνται κατά περίπτωση για την κάλυψη επείγουσων λειτουργικών αναγκών, προστασίας του ομαλού εργασιακού κλίματος ή μετά από αίτηση του εργαζόμενου λόγω αποδεδειγμένης ανάγκης και πάντα στα πλαίσια των λειτουργικών δυνατοτήτων.

4. Εάν η μετάθεση του εργαζόμενου συνεπάγεται μετακίνηση σε άλλο τόπο εργασίας, μέσα στην εξυπηρετούμενη από το φορέα πολεοδομική περιοχή, δεν μπορεί να επακολουθήσει νέα μετάθεση, που συνεπάγεται και μετακίνηση σε άλλο τόπο εργασίας, πριν από την παρέλευση ενός χρόνου, εκτός αν συντρέχουν, στο πρόσωπο του μετακινούμενου, ειδικοί λόγοι που επιβάλουν την ανάκληση της μετάθεσης ή του ανατεθούν καθήκοντα προϊσταμένου.

Στην περίπτωση αυτή συνεκτιμάται και ο τόπος κατοικίας του προς μετάθεση εργαζόμενου.

5. Επιτρέπεται μετάθεση εργαζόμενου, και σε θέση εργασίας κατώτερου διοικητικού επιπέδου μόνο αν το ζητήσει ο ίδιος ο εργαζόμενος με σχετική αίτησή του ή αν υπάρξει αιτιολογημένη απόφαση του Υπηρεσιακού Συμβουλίου.

6. Με απόφαση του Διευθύνοντα Συμβούλου είναι δυνατή η απόσπαση προσωπικού από Οργανωτική Μονάδα σε άλλη Οργανωτική Μονάδα.

7. Η διάρκεια της απόσπασης δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των έξι (6) μηνών.

ΑΡΘΡΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Μετατάξεις

1. Μετάταξη είναι η τοποθέτηση του προσωπικού σε θέση εργασίας διαφορετικής κατηγορίας ή ειδικότητας.

2. Οι μετατάξεις διενεργούνται:

α. Για την κάλυψη υφιστάμενων λειτουργικών αναγκών.

β. Για λόγους υγείας.

γ. Για λόγους κατάργησης οργανικής θέσης.

δ. Για λόγους απόκτησης νέων τυπικών προσόντων εφόσον αυτά αποκτήθηκαν μετά την πρόσληψη.

3. Οι μετατάξεις διενεργούνται για την πλήρωση κενών οργανικών θέσεων μετά από απόφαση του Διευθύνοντα Συμβούλου ύστερα από σχετική εισήγηση της αρμόδιας για θέματα προσωπικού Οργανωτικής Μονάδας. Δεν απαιτείται η ύπαρξη κενής οργανικής θέσης, όταν η μετάταξη διενεργείται λόγω των περιπτώσεων β' και γ' της παρ. 2 αυτού του άρθρου,

οπότε συνιστάται προσωποπαγής θέση που καταργείται αυτοδίκαια με την αποχώρηση του εργαζόμενου.

4. Οι μετατασσόμενοι λαμβάνουν τις αποδοχές που αντιστοιχούν στις θέσεις εργασίας που μετατάσσονται και απασχολούνται σύμφωνα με το ωράριο και τους λοιπούς όρους εργασίας αυτής, χωρίς αυτό να συνιστά βλαπτική μεταβολή των όρων εργασίας του.

ΑΡΘΡΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

Ανάθεση Καθηκόντων Προϊσταμένου

1. Ανάθεση καθηκόντων Προϊσταμένου είναι η τοποθέτηση του προσωπικού σε θέση εργασίας υψηλότερου διοικητικού επιπέδου, η οποία εμπεριέχει υψηλότερο βαθμό δικαιοδοσίας και ευθύνης. Η ανάθεση καθηκόντων έχει διάρκεια τριών (3) ετών.

2. Αρμόδιο για τις αναθέσεις καθηκόντων Προϊσταμένου σε όλα τα επίπεδα, εκτός του ανωτάτου, σε κά- θε αυτόνομη οργανωτική μονάδα, είναι το Πρωτοβάθμιο Υπηρεσιακό Συμβούλιο (Π.Υ.Σ.), σύμφωνα με τα οριζόμενα στα οικεία άρθρα αυτού του Κανονισμού και του Υπηρεσιακού Οργανισμού.

3. Οι αναθέσεις καθηκόντων Προϊσταμένου στις ανώτατες θέσεις Προϊσταμένων κάθε αυτόνομης Οργανωτικής Μονάδας, γίνονται με αποφάσεις του Δευτεροβάθμιου Υπηρεσιακού Συμβουλίου (Δ.Υ.Σ.), σύμφωνα με τα οριζόμενα στα οικεία άρθρα αυτού του Κανονισμού και του Υπηρεσιακού Οργανισμού. Όλες οι αναθέσεις καθηκόντων Προϊσταμένου κοινοποιούνται από την αρμόδια για θέματα προσωπικού οργανωτική μονάδα.

4. Σε περίπτωση πρόσκαιρου κωλύματος ή απουσίας επιτρέπεται, με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου, εφόσον αυτό είναι απολύτως αναγκαίο, η προσωρινή ανάθεση του συνόλου ή μέρους των καθηκόντων για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο των τριών (3) μηνών σε άλλον εργαζόμενο κατά προτίμηση της αυτής Υπηρεσίας ή, εφόσον δεν καθίσταται αυτό δυνατό, άλλης Υπηρεσίας, εφόσον μπορεί να ασκεί παράλληλα εντός του αυτού ωραρίου και τα δικά του καθήκοντα.

6. Η προσωρινή ανάθεση καθηκόντων θα πρέπει επίσης κατά προτίμηση να γίνεται σε εργαζόμενο της αυτής ιεραρχικής θέσης. Εάν αυτό δεν καθίσταται αντικειμενικά δυνατό, μπορεί τα εν λόγω καθήκοντα να ανατεθούν και σε εργαζόμενο ανώτερης θέσης, χωρίς η ανάθεση αυτή να μπορεί να θεωρηθεί ως βλαπτική μεταβολή των όρων της σύμβασης εργασίας.

ΑΡΘΡΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ

Αξιολόγηση Προσωπικού

1. Η αξιολόγηση του προσωπικού γίνεται με σύστημα αξιολόγησης, που καθορίζεται με απόφαση του Δ.Σ. της εταιρείας.

2. Η αξιολόγηση του προσωπικού γίνεται με βάση τα στοιχεία του προσωπικού μητρώου κάθε υπαλλήλου, από τα οποία εκτιμώνται, ενδεικτικά αναφερόμενα, τα εξής:

- α. Η άρτια επαγγελματική κατάρτιση και οι επιστημονικές γνώσεις.
- β. Η δραστηριότητα στην υπηρεσία, η ικανότητα και η ανάπτυξη πρωτοβουλιών και ευθυνών.
- γ. Η ευχέρεια προγραμματισμού και συντονισμού.

δ. Η επιτυχής άσκηση καθηκόντων Προϊσταμένου διοικητικής ενότητας οποιουδήποτε επιπέδου, η συμβολή στη βελτίωση της αποδοτικότητας και η ικανότητα παρακίνησης των υφισταμένων για αυξημένη απόδοση στην υπηρεσία.

ε. Πιστοποιητικά παρακολούθησης εκπαιδευτικών ή επιμορφωτικών προγραμμάτων.

στ. Εργασίες ή μελέτες ή εισηγήσεις ή προτάσεις κατατεθειμένες στην υπηρεσία, οι οποίες αφορούν βελτιώσεις ή καινοτομίες για την αύξηση της αποδοτικότητας, τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, την εξυπηρέτηση των πολιτών κ.λπ., και οι οποίες έχουν αξιοποιηθεί.

ζ. Η κατοχή περισσότερων τίτλων σπουδών από εκπαιδευτικά ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και μεταπτυχιακών τίτλων σπουδών.

η. Αρνητικά στοιχεία κρίσης αποτελούν τα στοιχεία του πειθαρχικού

φακέλου, όπως και αυτά που μαρτυρούν απροθυμία ή αδιαφορία στην εκτέλεση των καθηκόντων και ιδιαίτερα οι συνεχείς αναρρωτικές άδειες και αδικαιολόγητες απουσίες.

ΑΡΘΡΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

Προϊστάμενοι Οργανωτικών Μονάδων και Διοικητικών Ενοτήτων

1. Ως προϊστάμενοι των Οργανωτικών Μονάδων και Διοικητικών Ενοτήτων επιλέγονται υπάλληλοι σύμφωνα με τα τυπικά προσόντα, που περιγράφονται στον Υπηρεσιακό Οργανισμό και με την αξιολόγηση των ουσιαστικών προσόντων.

2. Οι βασικές Οργανωτικές Μονάδες και Διοικητικές Ενότητες είναι τα επίπεδα διοίκησης, όπως αυτά προβλέπονται στον Υπηρεσιακό Οργανισμό.

3. Οι προϊστάμενοι που επιλέγονται από το κάθε φορά αρμόδιο υπηρεσιακό συμβούλιο τοποθετούνται με απόφαση του Διευθύνοντα Συμβούλου ως Προϊστάμενοι, για τρία (3) έτη. Οι τοποθετούμενοι ως Προϊστάμενοι εξακολουθούν να ασκούν τα καθήκοντά τους, μέχρι την τυχόν επανεπιλογή τους ή την τοποθέτηση νέου Προϊσταμένου.

4. Η επιλογή Προϊσταμένων γίνεται, με βάση τις ειδικότερες ρυθμίσεις του παρόντος Κανονισμού και του Υπηρεσιακού Οργανισμού, ύστερα από αίτηση υποψηφιότητας που υποβάλλεται εντός αποκλειστικής προθεσμίας πέντε (5) ημερών, που τάσσεται από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Αίτηση μπορεί να υποβάλει ο οποιοσδήποτε ανεξάρτητα από θέση στην Εταιρεία.

5. Έγγραφο δήλωση υπαλλήλου, ότι δεν επιθυμεί να κριθεί κατά την επιλογή Προϊσταμένων, εκτιμάται από το αρμόδιο Υπηρεσιακό Συμβούλιο, με βάση τις ανάγκες της υπηρεσίας.

6. Σε περίπτωση κατά την οποία υπάλληλος δεν επανεπιλέγεται ως Προϊστάμενος αντίστοιχου επιπέδου με αυτήν που κατείχε κατά την κρίση, τοποθετείται σε θέση προϊσταμένου του αμέσως κατώτερου διοικητικού επιπέδου, εκτός εάν το Υπηρεσιακό Συμβούλιο κρίνει διαφορετικά, με αιτιολογημένη απόφασή του.

7. Με αιτιολογημένη απόφαση του αρμόδιου Υπηρεσιακού Συμβουλίου, ο Προϊστάμενος μπορεί να απαλλαγεί από τα καθήκοντά του και πριν από τη λήξη της τριετίας, για σοβαρό λόγο αναγόμενο στην πλημμελή άσκηση των υπηρεσιακών του καθηκόντων και ιδιαίτερα για αδικαιολόγητη επιείκεια ή μεροληψία κατά τη σύνταξη των εκθέσεων αξιολόγησης, ευθυνοφοβία, απροθυμία για την εφαρμογή μεθόδων οργάνωσης και αποδοτικότητας, αδικαιολόγητη καθυστέρηση στη διεκπεραίωση των υποθέσεων και πειθαρχικών διαδικασιών και μειωμένη ποσοτική ή ποιοτική απόδοση. Ο Προϊστάμενος μπορεί επίσης να απαλλαγεί από τα καθήκοντά του με αίτησή του, ύστερα από απόφαση του αρμόδιου Υπηρεσιακού Συμβουλίου, που συνεκτιμά τις υπηρεσιακές ανάγκες. Ο υπάλληλος που παραιτείται με αίτησή του, ανεξάρτητα από τους λόγους της παραίτησης, στερείται του δικαιώματος επιλογής του ως Προϊσταμένου Οργανικής Μονάδας για μια τριετία. Τέλος ο Προϊστάμενος απαλλάσσεται από τα καθήκοντά του πριν τη λήξη της τριετίας, εάν από τον κάθε φορά ισχύοντα Υπηρεσιακό Οργανισμό καταργηθεί η οργανική θέση που κατείχε.

8. Αν κενωθεί ή συσταθεί θέση Προϊσταμένου πριν από τη λήξη της θητείας, το αρμόδιο Υπηρεσιακό Συμβούλιο επιλέγει νέο προϊστάμενο για τον υπόλοιπο χρόνο της θητείας. Η επιλογή Προϊσταμένων για τις θέσεις που κενώθηκαν ή συστάθηκαν γίνεται το αργότερο μέσα σε έναν μήνα.

9. Οι αμοιβές των Προϊσταμένων των Οργανωτικών Μονάδων, για όσο χρόνο ασκούν τα καθήκοντα αυτά, καθορίζονται με αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας. Η απώλεια της θέσης ευθύνης σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί βλαπτική μεταβολή. Το επίδομα θέσης ευθύνης καταβάλλεται και στην περίπτωση προσωρινής απουσίας του δικαιούχου από τα καθήκοντά του, αλλά όχι πέραν του ενός μηνός.

10. Τα Υπηρεσιακά Συμβούλια που έχουν την ευθύνη ορισμού Προϊσταμένων σε κάθε τακτική κρίση (ανά τριετία)

δύνανται να αντικαταστήσουν μέχρι το πενήντα τοις εκατό (50%) των Προϊσταμένων του αυτού διοικητικού επιπέδου ευθύνης.

11. Τα Υπηρεσιακά Συμβούλια δεν κωλύονται να επιλέξουν ως Προϊστάμενο και υπάλληλο που δεν υπέβαλε αίτηση.

ΑΡΘΡΟ ΔΕΚΑΤΟ ΟΓΔΩΟ

Υπηρεσιακά Συμβούλια

1. Πρωτοβάθμιο Υπηρεσιακό Συμβούλιο (Π.Υ.Σ.).

Το Π.Υ.Σ. είναι πενταμελές, συγκροτείται από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Εταιρείας ο οποίος ορίζει και τους αναπληρωτές και αποτελείται από:

α. Ένα μέλος του Δ.Σ. της Εταιρείας που ορίζεται από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο, ως Πρόεδρο.

β. Τον καθ' ύλη αρμόδιο Γενικό Διευθυντή ή ελλείπει αυτού τον Προϊστάμενο της αντίστοιχης Οργανωτικής Μονάδας.

γ. Τον αρμόδιο για θέματα προσωπικού Γενικό Διευθυντή ή ελλείπει αυτού τον Προϊστάμενο της αρμόδιας για θέματα προσωπικού Οργανωτικής Μονάδας.

δ. Δύο αιρετούς εκπροσώπους των εργαζομένων, με ισάριθμους αναπληρωτές. Οι εκπρόσωποι των εργαζομένων εκλέγονται με τους αναπληρωτές τους, με άμεση, καθολική και μυστική ψηφοφορία από όλους τους εργαζομένους, με το σύστημα της απλής αναλογικής, όπως ορίζεται στο άρθρο 12 του ν.1264/1982. Η διαδικασία, ο τρόπος, οι τοπικές εφορευτικές επιτροπές (ανά περιφερειακή οργανωτική μονάδα) και οι λεπτομέρειες της καθολικής μυστικής ψηφοφορίας καθορίζονται από πενταμελή κεντρική εφορευτική επιτροπή. Τα μέλη της κεντρικής εφορευτικής επιτροπής, η οποία προεδρεύεται από τον προϊστάμενο της Νομικής Υπηρεσίας της Εταιρείας, ορίζονται με απόφαση του Διευθύνοντα Συμβούλου, ύστερα από προτάσεις των συνδικαλιστικών Οργανώσεων που υπέγραψαν Σ.Σ.Ε. το προηγούμενο έτος. Στην ίδια απόφαση τάσσεται και η προθεσμία, μέσα στην οποία πρέπει να εκλεγούν οι εκπρόσωποι αυτοί.

Αν για οποιονδήποτε λόγο δεν εκλεγούν οι εκπρόσωποι των εργαζομένων, σύμφωνα με την παραπάνω διαδικασία και στην προθεσμία που τάχθηκε, το Υπηρεσιακό Συμβούλιο δύναται να συγκροτηθεί και να λειτουργεί νόμιμα, με τον ορισμό των τριών (3) πρώτων μελών αυτού.

2. Δευτεροβάθμιο Υπηρεσιακό Συμβούλιο (Δ.Υ.Σ.).

Το Δ.Υ.Σ. είναι πενταμελές και αποτελείται από:

α. Τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Εταιρείας ως Πρόεδρο.

β. Δύο (2) μέλη του Δ.Σ. της Εταιρείας, που ορίζονται από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο και

γ. Δύο (2) εκπροσώπους εργαζομένων, με ισάριθμους αναπληρωματικούς, που εκλέγονται όπως στην προηγούμενη παράγραφο 1 περ. δ'.

3. Το Δ.Υ.Σ. επιλέγει τους Προϊσταμένους στο ανώτατο επίπεδο κάθε Οργανωτικής Μονάδας. Ενστάσεις κατά των αποφάσεων του Δ.Υ.Σ. υποβάλλονται μέσα σε προθεσμία πέντε (5) εργάσιμων ημερών από τη κοινοποίηση των αποφάσεων είτε από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο ή τους ενδιαφερομένους και εξετάζονται από το Δ.Σ. της Εταιρείας.

4. Το Π.Υ.Σ. επιλέγει τους Προϊσταμένους των διοικητικών ενότητων των Οργανωτικών Μονάδων. Ενστάσεις κατά των αποφάσεων του Π.Υ.Σ. εξετάζονται από το Δ.Υ.Σ., υποβάλλονται δε από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο ή τους εργαζόμενους εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την κοινοποίηση των αποφάσεων.

5. Στη σύνθεση των Υπηρεσιακών Συμβουλίων δεν συμμετέχουν οι κρινόμενοι υπάλληλοι ή σύζυγοι και συγγενείς εξ αίματος ή αγχιστείας μέχρι δεύτερου βαθμού των κρινομένων.

ΑΡΘΡΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΝΑΤΟ

Αποδοχές

1. Οι αποδοχές καθορίζονται σύμφωνα με τις Σ.Σ.Ε. που ισχύουν κάθε φορά.

2. Υπερωριακή αποζημίωση δεν δικαιούνται οι Προϊστάμενοι των Οργανωτικών Μονάδων και δεν υπόκεινται στους περιορισμούς

περί ωρών εργασίας. Σε όλως έκτακτες περιπτώσεις και με απόφαση του Διευθύνοντα Συμβούλου μπορεί να δοθεί αποζημίωση ως πριμ.

3. Οι εργαζόμενοι που δεν ασκούν τα καθήκοντα της κατηγορίας ή της θέσης που έχουν ενταχθεί, δεν λαμβάνουν όσα επιδόματα συνδέονται με την ενεργό άσκηση των καθηκόντων αυτών.

4. Μισθοί, γενικά και ειδικά επιδόματα, δώρα Χριστουγέννων και Πάσχα, επιδόματα άδειας και αποζημιώσεις κάθε φύσης, καταβαλλόμενα τυχόν εκ παραδρομής, θεωρούνται ως προκαταβολή και κρατούνται σε δόσεις ατόκως από τις αποδοχές επομένων μηνών εντός εύλογου χρόνου. Η κάθε δόση δεν υπερβαίνει το 1/10 των μηνιαίων αποδοχών του μισθωτού. Σε περίπτωση λύσης της σχέσης εργασίας κρατείται ολόκληρο το ποσό από τη σχετική αποζημίωση.

5. Η καταβολή των τυχόν οφειλόμενων αποδοχών, σε εκείνους που για οποιονδήποτε λόγο αποχωρούν, πραγματοποιείται μετά την πλήρη εκκαθάριση και μετά από την υπογραφή δήλωσης εξόφλησης κάθε απαίτησης κατά του εργοδότη.

ΑΡΘΡΟ ΕΙΚΟΣΤΟ

Άδειες Προσωπικού

Οι άδειες χορηγούνται στο προσωπικό της Εταιρείας σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία και τις ρυθμίσεις του παρόντος Κανονισμού.

1. Κανονική άδεια

α. Το προσωπικό δικαιούται ετήσιας άδειας με αποδοχές σύμφωνα με την εργατική νομοθεσία σε συνδυασμό με τις διατάξεις της εκάστοτε εν ισχύ Ε.Γ.Σ.Σ.Ε..

β. Στις ημέρες ετήσιας κανονικής άδειας που δικαιούται ο εργαζόμενος δεν συμψηφίζονται οι ημέρες αποχής από την εργασία λόγω βραχείας ασθένειας, στράτευσης, συμμετοχής σε νόμιμη απεργία ή λόγω ανώτερης βίας ή σπουδαίου λόγου κατά το άρθρο 675 Α.Κ. ή οι ημέρες μη παροχής της εργασίας με τους όρους του άρθρου 656 Α.Κ.. Οι ημέρες αποχής που οφείλεται στους ίδιους λόγους θεωρούνται ως χρόνος πραγματικής απασχόλησης, προκειμένου να θεμελιωθεί το δικαίωμα λήψης άδειας. Βραχεία ασθένεια θεωρείται αυτή που δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες, μέσα στο αυτό έτος.

γ. Εφόσον ο μισθωτός δεν ζητήσει και δεν λάβει εντός του τρέχοντος έτους την άδειά του, δεν συντρέχει η κατά το άρθρο 5 παρ. 1 του α.ν. 539/1945 περίπτωση αμέλειας της Εταιρείας και συνεπώς δεν οφείλεται η προβλεπόμενη από τη διάταξη αυτήν αστική κύρωση.

δ. Στην περίπτωση κατά την οποία ο μισθωτός δεν κάνει χρήση της χορηγηθείσας σε αυτόν κανονικής ά- δειας, δεν έχει δικαίωμα να αξιώσει τη χορήγηση αυτής κατά το επόμενο έτος.

ε. Σε περίπτωση λύσης της σχέσης εργασίας χωρίς να έχει ληφθεί η ετήσια άδεια με αποδοχές, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας.

στ. Οι άδειες χορηγούνται σε δύο περιόδους θερινή και χειμερινή. Κάθε μισθωτός δικαιούται να λάβει από 1ης Μαΐου έως 30ής Σεπτεμβρίου μέχρι δεκαπέντε (15) εργάσιμες ημέρες από την ετήσια κανονική του άδεια.

2. Άδεια χωρίς αποδοχές

α. Το προσωπικό μπορεί να ζητήσει άδεια χωρίς απο- δοχές σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις και υπό την προϋπόθεση εξάντλησης της κανονικής άδειας ή οποιασδήποτε άλλης άδειας που ο εργαζόμενος θα μπορούσε να ζητήσει για το λόγο τον οποίο επικαλείται.

β. Προκειμένου να χορηγηθεί η άδεια χωρίς αποδοχές, ο εργαζόμενος οφείλει να υποβάλει έγγραφη αίτηση για τη χορήγηση αυτής, στην οποία πρέπει να εκθέτει τους σοβαρούς προσωπικούς ή οικογενειακούς λόγους οι οποίοι κατά τη γνώμη του επιβάλλουν τη χορήγηση της άδειας, καθώς και την αιτούμενη διάρκεια και χρονική περίοδο χορήγησής της.

γ. Σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα από τους προβαλλόμενους λόγους, η έγκριση ή η απόρριψη της αιτούμενης

άδειας χωρίς αποδοχές, υπόκειται στην αποκλειστική εκτίμηση του αρμόδιου για τη χορήγηση της οργάνου, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των αναγκών της Εταιρείας. Το αρμόδιο όργανο μπορεί, κατ' εκτίμησή του και με βάση τις ανάγκες της Εταιρείας, να εγκρίνει μικρότερης διάρκειας άδεια ή/και τη χορήγηση της κατά διαφορετική περίοδο από την αιτούμενη.

3. Λοιπές περί αδειών διατάξεις

α. Οι άδειες χορηγούνται σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις που ορίζονται από τη διάταξη που τις προβλέπει.

β. Το προσωπικό δεν δικαιούται να εγκαταλείψει τη θέση του πριν του κοινοποιηθεί η περί χορήγησης άδειας απόφαση.

γ. Εφόσον πρόκειται για θέση για την οποία είναι απαραίτητη η ύπαρξη αντικαταστάτη, θα πρέπει ο αναχωρών σε άδεια να παραδώσει σ' αυτόν πριν τη αναχώρησή του την υπηρεσία κανονικά.

δ. Ανάκληση άδειας είναι δυνατή μόνο σε ιδιαίτερα σοβαρούς υπηρεσιακούς λόγους ή μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου, εφόσον εκτιμηθεί η σοβαρότητα των λόγων που ο εργαζόμενος επικαλείται και δεν δημιουργούνται προβλήματα στην υπηρεσία.

ε. Η υπέρβαση του χρόνου άδειας, εάν δεν δικαιολογείται από σπουδαίο λόγο που αποδεικνύεται δεόντως, συνιστά αυθαίρετη απουσία του εργαζομένου, με όλες τις σχετικές συνέπειες. Σε κάθε όμως περίπτωση, ο εργαζόμενος οφείλει να ειδοποιήσει έγκαιρα και με τον δέοντα ιεραρχικό τρόπο την υπηρεσία του σχετικά με το λόγο και το χρόνο της καθυστέρησης επανόδου του. Αδικαιολόγητη παράλειψη ειδοποίησης συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα.

ΑΡΘΡΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

Εκπαίδευση

1. Για την εξασφάλιση της συνεχούς αξιοποίησης και ενημέρωσης του προσωπικού, ώστε αυτό να μπορεί να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της τεχνολογίας και της εκμετάλλευσης, η Εταιρεία δύναται να οργανώσει προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης, επιμόρφωσης και εκπαίδευσης, τα οποία στοχεύουν στο να καταστήσουν το προσωπικό ικανό να προσφέρει τις υπηρεσίες του στο μεγαλύτερο δυνατό φάσμα των λειτουργιών και των δραστηριοτήτων της Εταιρείας.

2. Οι πιο πάνω, από την Εταιρεία, προγραμματιζόμενες εκπαιδεύσεις είναι υποχρεωτικές για το προσωπικό. Ο τρόπος διαπίστωσης της απόδοσης του εκπαιδευμένου προσωπικού γίνεται από τα αρμόδια όργανα της εταιρείας. Η επίδοση του προσωπικού στις εκπαιδεύσεις λαμβάνεται υπόψη στην εξέλιξή του.

3. Για την κάλυψη των εκπαιδευτικών αναγκών της :

α. Οργανώνει προγράμματα εσωτερικής εκπαίδευσης ή επιμόρφωσης αυτοδύναμη ή και σε συνεργασία με εκπαιδευτικούς οργανισμούς, ιδρύματα, προμηθευτές, κ.λπ..

β. Στέλνει προσωπικό για εκπαίδευση, μετεκπαίδευση, επιμόρφωση ή ενημέρωση στο εσωτερικό ή εξωτερικό (σπουδές, σεμινάρια, συνέδρια κ.λπ.).

γ. Στα πλαίσια της προβλεπόμενης ενδοεπιχειρησιακής σχολής οργανώνει και εφαρμόζει ολοκληρωμένα προγράμματα εκπαίδευσης μέσα από τα οποία το προσωπικό μπορεί να αποκτήσει νέα ουσιαστικά προσόντα, όπως αυτά προβλέπονται από τον Υπηρεσιακό Οργανισμό.

δ. Να ιδρύει σχολή επαγγελματικής κατάρτισης και εκπαίδευσης.

4. Στον εργαζόμενο που έχει τουλάχιστον πέντε (5) χρόνια υπηρεσία είναι δυνατή η χορήγηση εκπαιδευτικής άδειας με αποδοχές μέχρι δύο (2) χρόνια, για ειδικότερες σπουδές στο εσωτερικό ή εξωτερικό της χώρας που έχουν συνάφεια με την ειδικότητά του και τις ανάγκες της Εταιρείας. Η παραπάνω εκπαιδευτική άδεια χορηγείται ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου μετά από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας και απόφαση του Δ.Σ..

Σε περίπτωση μετάβασης στο εξωτερικό, ο εργαζόμενος πρέπει να είναι γνώστης, αποδεδειγμένα, της γλώσσας της χώρας που θα εκπαιδευτεί.

Οι εργαζόμενοι στους οποίους χορηγείται εκπαιδευτική άδεια παίρνουν πλήρεις αποδοχές. Όσοι τελούν σε εκπαιδευτική άδεια έχουν υποχρέωση να κρατούν ανά εξάμηνο ενήμερη την Εταιρεία για την πορεία της εκπαίδευσής τους και στη λήξη αυτής να υποβάλουν τους τίτλους σπουδών.

Σε περίπτωση που δεν αποκτήθηκε τίτλος σπουδών, ο εργαζόμενος υποχρεούται να καταβάλει στο ακέραιο τις αποδοχές που έλαβε στη διάρκεια της εκπαιδευτικής άδειας, καθώς και τα επιπλέον έξοδα που κατέβαλε η Εταιρεία. Ο εργαζόμενος που έλαβε εκπαιδευτική άδεια και απέκτησε τίτλους σπουδών δεν έχει δικαίωμα να αποχωρήσει, παραιτούμενος, πριν την παρέλευση διπλάσιου της χορηγηθείσης εκπαιδευτικής άδειας χρόνου. Στην αντίθετη περίπτωση, που θα αποχωρήσει κατά παράβαση αυτής της διάταξης, υποχρεούται να επιστρέψει τις αποδοχές, τα έξοδα μετακίνησης και τα έξοδα σπουδών που η Εταιρεία κατέβαλε.

Η εκπαιδευτική άδεια ανακαλείται μόνο με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου. Ο χρόνος της εκπαιδευτικής άδειας είναι χρόνος πραγματικής υπηρεσίας για κάθε συνέπεια.

ΑΡΘΡΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Πρόσθετη Αμοιβή και Αμοιβή για εξαιρετικές πράξεις

1. Η οικεία Διεύθυνση μπορεί να εισηγείται αιτιολογημένα στη Διοίκηση της Εταιρείας την απονομή ηθικών και υλικών αμοιβών, οι οποίες είναι:

α) Έπαινος

β) Έπαινος και χρηματική αμοιβή

γ) Τιμητική άδεια με αποδοχές.

2. Οι ηθικές και υλικές αμοιβές χορηγούνται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο εργαζόμενος διακρίθηκε λόγω της διαγωγής του κατά την εκτέλεση της εργασίας του ή των εξαιρετων πράξεών του εντός ή και εκτός υπηρεσίας. Το τι συνιστά εξαιρετική πράξη, καθώς και το είδος της αντιστοιχούσας ηθικής και το ύψος της χρηματικής αμοιβής, καθορίζονται κατά την κρίση της Διοίκησης.

3. Εξαιρετικές πράξεις, ενδεικτικά, είναι:

α) Η με αυτοθυσία επέμβαση κάποιου για να αποτρέψει κινδύνους που θα μπορούσαν να έχουν επιζήμιες συνέπειες σε προσωπικό και υλικό.

β) Η εκτός του συνήθους κύκλου επιθεωρήσεων ανακάλυψη και έγκαιρη αναφορά σοβαρού τεχνικού σφάλματος, από το οποίο θα μπορούσε να προκληθεί ατύχημα.

γ) Η πέρα από τα όρια των συμβατικών υποχρεώσεων επαγγελματική απόδοση, η οποία αποδεικνύεται με εκθέσεις των διευθυντών.

δ) Πράξη ή διαγωγή που μπορεί να θεωρηθεί αξιομίμητη και η οποία προξένησε ευμενέστερα σχόλια για την Εταιρεία και το προσωπικό της γενικότερα.

4. Οι ηθικές και χρηματικές αμοιβές απονέμονται στους εργαζομένους από την Εταιρεία μετά από έγγραφη και αιτιολογημένη πρόταση των προϊσταμένων τους.

5. Η χρηματική αμοιβή μπορεί να φθάσει στο ύψος των μηνιαίων αποδοχών του εργαζομένου.

6. Ο αριθμός των ημερών της χορηγούμενης τιμητικής άδειας καθορίζεται κατά την κρίση της Διοίκησης.

7. Η απονομή ηθικών και χρηματικών αμοιβών συνεκτιμάται κατά την κρίση για την εξέλιξη του προσωπικού.

8. Η πράξη και οι αμοιβές κοινοποιούνται στο λοιπό προσωπικό με τοιχοκόλληση στις Υπηρεσίες της οικείας Διεύθυνσης και στην αρμόδια για το προσωπικό Υπηρεσία.

ΑΡΘΡΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

Στρατιωτική Υπηρεσία

1. Στο προσωπικό που καλείται στις ένοπλες δυνάμεις για λόγους επιστράτευσης ή για άλλο λόγο (στρατιωτική άσκηση, εκπαίδευση εφέδρων κ.λπ.) εφαρμόζονται οι διατάξεις της σχετικής νομοθεσίας.

2. Προσωπικό που καλείται στις τάξεις των ενόπλων

δυνάμεων λόγω επιστράτευσης ή για άλλο λόγο (στρατιωτική άσκηση, εκπαίδευση εφέδρων κ.λπ.) διατηρεί το δικαίωμα για τη θέση εργασίας που κατείχε πριν την κλήση του και επανέρχεται αυτοδίκαια σε αυτήν, μετά την απόλυσή του από τις ένοπλες δυνάμεις.

Ο χρόνος επιστράτευσης, άσκησης ή εκπαίδευσης εφέδρων κ.λπ. θεωρείται πραγματικός χρόνος υπηρεσίας.

ΑΡΘΡΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Νομική Κάλυψη

Η Εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση να παρέχει νομική κάλυψη, στα πάσης φύσεως ποινικά και αστικά δικαστήρια, στα οποία διάδικοι ή κατηγορούμενοι είναι εργαζόμενοι και για λογαριασμό τους, εφόσον πρόκειται για τροχαία ατυχήματα που προέκυψαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, σχετίζονται με την υπηρεσία τους και ασκούν επιρροή στην αστική δίκη.

ΑΡΘΡΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

Ασθένειες

1. Εάν ο εργαζόμενος δεν μπορεί λόγω ασθένειας, να προσέλθει στην εργασία του, οφείλει να ενημέρει ως εξής:

α) Ειδοποιεί πριν την έναρξη της εργασίας του, σχετικά με την αδυναμία του αυτή, τον άμεσο Προϊστάμενό του ή σε περίπτωση απουσίας αυτού, τον αντικαταστάτη του ή σε περίπτωση μη εύρεσης αυτών, το τμήμα Προσωπικού.

β) Κατά τη διάρκεια της ασθένειάς του ο εργαζόμενος οφείλει να μην απουσιάζει από την κατοικία του παρά μόνο εξαιτίας εντελώς απόλυτης ανάγκης και να ενημερώνει στην περίπτωση αυτήν πάραυτα την υπηρεσία του, καθώς επίσης να παρέχει οποιαδήποτε σχετική πληροφορία για την εξέλιξη της υγείας του και τα πλήρη στοιχεία της διαμονής του για παροχή πληροφοριών υπηρεσιακής φύσης. Η μη ανεύρεση ασθενούς εργαζόμενου στη δηλωθείσα διεύθυνση θεωρείται αδικαιολόγητη απουσία.

γ) Την ημέρα επανάλωσης της εργασίας του αποδεικνύει την ασθένειά του με την προσκόμιση, στο αρμόδιο τμήμα Προσωπικού, βεβαίωσης γιατρού του κύριου ασφαλιστικού του φορέα ή, σε περίπτωση αδυναμίας προσκόμισης αυτού, δημόσιου νοσοκομείου ή συμβεβλημένης με τον ασφαλιστικό του φορέα κλινικής, όπου θα αναγράφονται και οι ημέρες της, ιατρικώς, επιβεβλημένης αποχής αυτού από την εργασία.

δ) Τις ίδιες παραπάνω υποχρεώσεις έχει και ο εργαζόμενος που αδυνατεί να εργασθεί λόγω εργατικού ατυχήματος.

2. Εφόσον ο εργαζόμενος δεν προσκομίσει τα απαιτούμενα κατά τα ανωτέρω δικαιολογητικά, θεωρείται ότι απουσίασε αυθαίρετα και αδικαιολόγητα με τις συνέπειες που αυτό συνεπάγεται. Η προσκόμιση βεβαίωσης περί ασθένειας ιδιώτη γιατρού δεν καθιστά δικαιολογημένη την απουσία του μισθωτού.

3. Το προσωπικό, το οποίο λόγω ασθένειας απέχει από την εργασία του, δικαιούται κατά τη διάρκεια της ασθένειάς του αποδοχών, σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας, και επιδότησης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του κύριου ασφαλιστικού φορέα.

4. Για τις άδειες ασθένειας των Δικηγόρων εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Δημοσίων Υπαλλήλων και η ασθένεια αποδεικνύεται με πιστοποιητικό του αρμόδιου ασφαλιστικού φορέα ή με πιστοποιητικό αναγνωρισμένου Νοσηλευτικού Ιδρύματος.

5. Σε περίπτωση εργατικού ατυχήματος και μόνο, καταβάλλονται από την Εταιρεία στον εργαζόμενο αποδοχές μέχρι δύο (2) μηνών, εφόσον δε μετά την παρέλευση έξι (6) μηνών δεν είναι πλήρως ικανός να αναλάβει την εργασία την οποία έκανε, είναι δυνατή με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου, η μετάταξή του σε άλλη κατηγορία προσωπικού, τα καθήκοντα της οποίας είναι ικανός να εκτελέσει, εφόσον υφίσταται κενή οργανική θέση.

6. Η αδυναμία του μισθωτού να εκτελέσει, συνεπεία ασθένειας, την εργασία για την οποία προσλήφθηκε, δεν δημιουργεί υποχρέωση στη Εταιρεία για αλλαγή του αντικειμένου της εργασίας του.

7. Ο μισθωτός που εμφανίζει ολική ή μερική σωματική ή πνευματική αναπηρία παραπέμπεται υποχρεωτικά από τη Διοίκηση της Εταιρείας στη Ανώτατη Υγειονομική Επιτροπή Ανικανότητας του Ι.Κ.Α., προκειμένου να διαπιστωθεί αν είναι ικανός ή ανίκανος για εργασία.

ΑΡΘΡΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ

Γενικές Υποχρεώσεις Προσωπικού

1. Το προσωπικό οφείλει να γνωρίζει και να τηρεί αυτόν τον Κανονισμό και τις εκάστοτε αποφάσεις, εγκυκλίους, ανακοινώσεις και οδηγίες των αρμόδιων οργάνων της Εταιρείας. Για κάθε αμφιβολία επί του περιεχομένου του Κανονισμού, των αποφάσεων, εγκυκλίων και οδηγιών πρέπει να ζητά τη γνώμη των Προϊσταμένων του.

2. Το προσωπικό έχει υποχρέωση να επιδεικνύει τη μεγαλύτερη δυνατή επιμέλεια και να αφιερώνει ανεπιφύλακτα τις γνώσεις και την εμπειρία του, όπως και τη δραστηριότητα και ενεργητικότητα του στην εκτέλεση της εργασίας του.

3. Έχει υποχρέωση να εξυπηρετεί ευσυνειδήτα και μέσα στα όρια των κειμένων νόμων και κανονισμών τα συμφέροντα της Εταιρείας, συμβάλλοντας με όλες τις δυνάμεις του στην αρτιότερη λειτουργία της.

4. Έχει υποχρέωση να προσέρχεται ανελλιπώς και να εργάζεται κανονικά καθ' όλο το καθοριζόμενο, κάθε φορά, ωράριο και να ασχολείται αποκλειστικά με την εκτέλεση των καθηκόντων, τα οποία συνεπάγεται η θέση που κατέχει.

5. Το προσωπικό, αδυνατώντας λόγω ασθένειας ή άλλου ανυπερβλήτου κωλύματος, να προσέλθει στην εργασία του, οφείλει να το γνωστοποιεί αμέσως (κατά την εκδήλωση της ασθένειας ή την εμφάνιση του κωλύματος) και δια παντός πρόσφορου μέσου στον Προϊστάμενό του.

6. Το προσωπικό είναι υποχρεωμένο να εκτελεί τις προφορικές και γραπτές εντολές των Προϊσταμένων του. Σε περίπτωση που οι οδηγίες που του δίνονται είναι, κατά την άποψή του, αντίθετες με άλλες, έχει δικαίωμα να επιστήσει την προσοχή του Προϊσταμένου, αλλά όταν αυτός επιμένει είναι υποχρεωμένος να τις εκτελέσει, αφού ζητήσει και λάβει έγγραφη εντολή και στη συνέχεια δύναται να αναφερθεί εγγράφως στην ιεραρχία.

Σε περίπτωση που ο μισθωτός κρίνει ότι κινδυνεύει η σωματική ακεραιότητα του ίδιου ή άλλων μισθωτών ή επιβατικού κοινού μπορεί να ζητήσει έγγραφη εντολή, διαφορετικά δικαιούται να μην εκτελέσει την εντολή.

7. Όλο το προσωπικό που καθορίζει η Εταιρεία υποχρεούται να φέρει κατά τις ώρες εργασίας του τις χορηγούμενες στολές, είδη ιματισμού και οποιαδήποτε άλλη εξάρτηση που στοχεύει στην ευπρεπή εμφάνιση ή στην ασφαλή εκτέλεση της εργασίας.

Η στολή, καθώς και τα διάφορα είδη ιματισμού αποφασίζονται, ως προς το είδος και τους κλάδους που θα κάνουν χρήση, από την Εταιρεία. Χορηγούνται από την Εταιρεία ως χρησιδάνειο, με αποκλειστικό σκοπό τη κάλυψη των υπηρεσιακών αναγκών και σε καμία περίπτωση δεν έχει χαρακτήρα αντιπαροχής για την προσφερόμενη εργασία ή οποιαδήποτε έννοια οικονομικής ενίσχυσης. Το προσωπικό υποχρεούται να διατηρεί τις στολές και τα λοιπά είδη ιματισμού καθαρά με δικά του έξοδα.

8. Το προσωπικό είναι υποχρεωμένο να τηρεί αυστηρά όλα τα καθορισμένα μέτρα ατομικής και συλλογικής προστασίας και ασφάλειας.

9. Εξαιτίας του αντικειμένου των εργασιών ορισμένων λειτουργιών, οι απασχολούμενοι σε αυτές μισθωτοί είναι υποχρεωμένοι, όταν αυτό είναι αναγκαίο, να υπόκεινται σε έλεγχο. Κατά τον έλεγχο, ο οποίος πρέπει να είναι ομαδικός, μπορεί να είναι παρών εκπρόσωπος της Συνδικαλιστικής Οργάνωσης και πάντα θα διενεργείται από αρμόδια όργανα και θα γίνεται με τρόπο που δεν θα θίγει την προσωπικότητα και αξιοπρέπεια των εργαζομένων.

10. Το προσωπικό οφείλει να συμπεριφέρεται προς τους ανωτέρους του, προς τους συναδέλφους και τους υφισταμέ-

νους του με λεπτότητα και ευγένεια, καθώς και με πνεύμα συναδελφικής συνεργασίας για την εξυπηρέτηση και προαγωγή των συμφερόντων της Εταιρείας, τα οποία πρέπει να αποτελούν το γνώμονα κάθε προσπάθειας και ενέργειάς του. Την ίδια συμπεριφορά επίσης οφείλει να έχει προς το επιβατικό κοινό και σε κάθε τρίτο που, για λόγους υπηρεσιακών, έρχεται σε επαφή.

11. Προσωπικό που βρίσκεται στην ανάγκη να λάβει, με προσωπική του ευθύνη, μέτρα που αντίκεινται στις υπηρεσιακές διατάξεις, οφείλει να ειδοποιεί αμέσως τον Προϊστάμενό του, δικαιολογώντας την ενέργειά του αυτή. Η λήψη των μέτρων αυτών δικαιολογείται μόνο από την αδυναμία της άμεσης επικοινωνίας του με οποιονδήποτε Προϊστάμενο, άμεσο ή έμμεσο.

12. Το προσωπικό οφείλει να αναφέρει αμέσως και εγγράφως στις αρμόδιες για θέματα προσωπικού διοικητικές ενότητες, κάθε μεταβολή της προσωπικής του κατάστασης.

13. Το προσωπικό υποχρεούται να αναφέρεται πάντοτε ιεραρχικά δια του άμεσου Προϊστάμενου του. Αιτήσεις, ενστάσεις, παράπονα ή αναφορές για οποιοδήποτε θέμα υποβάλλονται ιεραρχικά. Μόνο σε περίπτωση εξαιρετικά επείγουσας ανάγκης επιτρέπεται υπέρβαση με ταυτόχρονη ανακοίνωση προς τον άμεσο Προϊστάμενο. Σε περίπτωση κατά τη οποία παρέλθει, από την υποβολή της αναφοράς, χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του μηνός χωρίς να σημειωθεί καμία ενέργεια επί της αναφοράς, το προσωπικό μπορεί να αναφερθεί απευθείας στο Διευθύνοντα Σύμβουλο, με σύγχρονη ανακοίνωση στον άμεσο Προϊστάμενό του.

14. Οι Προϊστάμενοι κάθε βαθμού οφείλουν να κατατοπίζουν και να καθοδηγούν τους υφιστάμενους τους στο αντικείμενο της εργασίας τους και για κάθε γενικό θέμα που έχει σχέση με την εργασία. Οφείλουν επίσης να μεριμνούν ώστε οι υφιστάμενοί τους να λαμβάνουν πάντοτε γνώση των αποφάσεων, ανακοινώσεων και εγκυκλίων.

15. Κάθε Προϊστάμενος είναι υπεύθυνος για την τήρηση της πειθαρχίας από τους υφιστάμενους του, καθώς και για την κανονική εκτέλεση των καθηκόντων που τους έχουν ανατεθεί.

16. Το προσωπικό οφείλει, όταν αρμοδίως κληθεί για παροχή διευκρινίσεων ή κατάθεση ή μαρτυρία εξώδικη ή δικαστική, να καταθέτει με βάση εκείνα τα οποία, λόγω της θέσης εργασίας του, γνωρίζει.

17. Απαγορεύεται η συμμετοχή του προσωπικού αμέσως ή έμμεσα σε δημοπρασίες προμηθειών ή έργων, καθώς και η παροχή υπηρεσιών στην εταιρεία με οποιονδήποτε τρόπο.

18. Απαγορεύεται στο προσωπικό:

α) Η απασχόληση κατά τις ώρες εργασίας σε προσωπικές ή ξένες προς το έργο του ασχολίες.

β) Κάθε απασχόληση εκτός ωρών εργασίας που συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με τους σκοπούς και τις αρμοδιότητες της Εταιρείας, εκτός και αν, προς τούτο, έχει ζητηθεί και χορηγηθεί έγγραφη άδεια από τη Διοίκηση.

γ) Η απασχόληση υφισταμένου από ιεραρχικά ανώτερο σε εργασίες ξένες προς την υπηρεσία κατά τη διάρκεια του ωραρίου εργασίας ή και μετά από τη λήξη αυτού. Η σχετική παράβαση αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα.

δ) Να δέχεται δώρα ή να εξασφαλίζει άμεσα ή έμμεσα υπέρ αυτού ή των οικείων του ωφελήματα κάθε φύσης από οποιονδήποτε τρίτο πρόσωπο για την άσκηση των υπηρεσιακών του καθηκόντων. Η σχετική παράβαση, εκτός των άλλων ποινικών ή αστικών συνεπειών, αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα.

ε) Να μεταδίδει ή να συμμετέχει στη μετάδοση ανακριβών ή ψευδών ειδήσεων για την Εταιρεία.

στ) Να εξάγει παράνομα από τις εγκαταστάσεις της επιχείρησης υλικά ή οποιοδήποτε αντικείμενο που ανήκει στην ιδιοκτησία, νομή ή κατοχή της Εταιρείας.

ζ) Να παραμένει ή να περιφέρεται άσκοπα στους χώρους εργασίας. Το προσωπικό έχει ελεύθερη είσοδο μόνο στον τόπο εργασίας του και κατά τη διάρκεια του ωραρίου εργασίας του.

η) Η συμμετοχή του, ατομικά είτε συλλογικά, στο να επιλαμβάνεται

θέματος για το οποίο έχει συμφέρον το ίδιο ή συγγενής του εξ αίματος ή αγχιστείας μέχρι και τρίτου βαθμού. Η παράβαση της παραγράφου αυτής αποτελεί λόγο ακύρωσης της απόφασης.

ΑΡΘΡΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

Ειδικά Καθήκοντα Προσωπικού Κίνησης

Τα καθήκοντα του Προσωπικού Κίνησης, στη διάρκεια της εργασίας του, είναι:

1. Να συμπεριφέρεται αξιοπρεπώς και με ευγένεια προς το επιβατικό κοινό και να παρέχει κάθε δυνατή πληροφορία σχετική με τη συγκοινωνία.

2. Να προσέρχεται έγκαιρα στο χρόνο και τον τόπο, που είναι προγραμματισμένος για τη έναρξη της εργασίας του. Σε περίπτωση αδυναμίας προσέλευσης για οποιονδήποτε λόγο οφείλει να ειδοποιεί έγκαιρα και τουλάχιστον 3 ώρες νωρίτερα από την έναρξη της βάρδιας την Υπηρεσία.

3. Πριν από την παραλαβή του οχήματος οφείλει να κάνει τον απαραίτητο έλεγχο του. Ο οδηγός δεν υποχρεούται στη συντήρηση του οχήματος, η οποία πραγματοποιείται από την τεχνική υπηρεσία.

4. Κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του υποχρεούται να φέρει καθαρή και περιποιημένη την υπηρεσιακή στολή, εφόσον χορηγείται, και να επιμελείται της αξιοπρεπούς γενικά εμφάνισής του.

5. Να καταλαμβάνει τη θέση του μόλις το λεωφορείο καλείται για δρομολόγηση.

6. Να σταθμεύει το λεωφορείο στα σημεία που έχουν τοποθετηθεί οι ενδεικτικές πινακίδες των στάσεων.

7. Να τηρεί τις σχετικές με τα καθήκοντά του διατάξεις του Κ.Ο.Κ..

8. Να σβήνει τη μηχανή του λεωφορείου και να φροντίζει για τη ασφαλή στάθμευσή του, μόλις φθάσει στις αφετηρίες και τα τέρματα, για λόγους ασφάλειας και οικονομίας και για την αποφυγή μόλυνσης του περιβάλλοντος.

9. Να μην αφήνει τη θέση του σε τέρματα ή αφετηρίες, όπου το έδαφος είναι επικλινές για την αποφυγή ατυχημάτων.

Να φροντίζει να παραλαμβάνει από τις στάσεις το επιβατικό κοινό, καταβάλλοντας κάθε δυνατή προσπάθεια.

10. Να τοποθετεί κατά την έναρξη κάθε δρομολογίου την ενδεικτική πινακίδα και τον αριθμό προορισμού του λεωφορείου (τόσο στη μετωπική πινακίδα όσο και στη πλαϊνή και την οπίσθια, καθώς και τις λωρίδες διαδρομής).

11. Να αποφεύγει τις συζητήσεις και να μην διαπληκτίζεται με το επιβατικό κοινό.

12. Να συμμορφώνεται με τις υποδείξεις των προϊσταμένων για την απόσπαση του λεωφορείου σε άλλες γραμμές εντός του ωραρίου εργασίας. Απαγορεύεται οποιαδήποτε παραβίαση του διαλείμματος.

13. Να κάνει χρήση της κόρνας του λεωφορείου μόνο σε εντελώς εξαιρετικές περιστάσεις, για να αποφεύγεται η ηχορύπανση.

14. Να φροντίζει για την κανονική και ασφαλή οδήγηση του λεωφορείου και να είναι υπεύθυνος για κάθε υπαίτια βλάβη ή φθορά του.

15. Να καταθέτει, εντός 48ώρου, δήλωση στον ασφαλιστικό φορέα ή στον αρμόδιο για τούτο υπάλληλο, για κάθε βλάβη ή ζημιά που προκλήθηκε από το λεωφορείο, ανεξάρτητα από την υπαιτιότητα του.

16. Να φροντίζει για την άμεση μεταφορά των τυχόν τραυματιών στο σταθμό Α' βοηθειών ή στα πλησιέστερα νοσοκομεία.

17. Σε περίπτωση που κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του το λεωφορείο πάθει κάποια βλάβη, να γνωστοποιεί αμέσως τη βλάβη στην τεχνική υπηρεσία και στο σταθμάρχη, ενώ ολοκληρώνει το δρομολόγιο αν αυτή είναι επουσιώδης και δεν δημιουργεί προβλήματα στην ασφαλή μεταφορά του επιβατικού κοινού (π.χ. ακυρωτικό, άνοιγμα μιας πόρτας, καθρέπτες κ.λπ.).

18. Κατά την παράδοση του οχήματος στον επόμενο οδηγό, είτε αυτή προέρχεται από διάλειμμα είτε από αλλαγή βάρδιας,

ο οδηγός υποχρεούται να ενημερώνει για την κατάσταση του οχήματος και να συντάσσει σχετικό δελτίο βλαβών.

19. Να ειδοποιεί αμέσως την υπηρεσία του σε περίπτωση ανώτερης βίας, η οποία τον αναγκάζει να βρίσκεται εκτός υπηρεσίας. Η σχετική ειδοποίηση καταγράφεται σε ειδικό βιβλίο.

20. Να μην συμπεριφέρεται ανάρμοστα σε συνάδελφο ή προϊστάμενό του.

21. Να εκτελεί επακριβώς, στην ώρα της, κάθε διαδρομή ακόμα και όταν βρίσκεται νωρίτερα στην αφετηρία ή το τέρμα, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο σχετικό καρτελάκι λεωφορείου ή σύμφωνα με την εντολή που θα του δώσει ο υπεύθυνος σταθμάρχης. Ως επίσημη ώρα θεωρείται η εμφανιζόμενη στο τηλεχειριστήριο της ακυρωτικής συσκευής του λεωφορείου, στο οποίο εργάζεται ο οδηγός.

22. Να παραδίδει στην υπηρεσία κάθε αντικείμενο, που τυχόν βρέθηκε στο λεωφορείο ή στο αμαξοστάσιο και είναι στην κατοχή του. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι ισχύουσες διατάξεις.

23. Να μην κάνει χρήση οινόπνευματων ποτών ή ψυχοτρόπων φαρμάκων κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του ή να βρίσκεται υπό την επήρεια αυτών.

24. Να τοποθετεί καρτελάκι με τα στοιχεία του στην καθορισμένη προς τούτο θέση του λεωφορείου.

25. Να μην παραποιεί ή αλλοιώνει ιατρικές βεβαιώσεις ή χορηγηθείσες άδειες και κάθε υπηρεσιακό έγγραφο.

26. Ο οδηγός, κατά την αλλαγή της βάρδιας του στα τέρματα και τις αφετηρίες, είναι υποχρεωμένος να παραμένει μέχρι τη λήξη της βάρδιας του στο λεωφορείο και έως ότου αντικατασταθεί. Εάν αυτή δεν γίνει, υποχρεούται έστω και υπερωριακά να μεταφέρει το λεωφορείο στο αμαξοστάσιο, εάν ο σταθμάρχης δώσει τη σχετική εντολή.

Σε λεωφορειακές γραμμές που η αλλαγή γίνεται σε ενδιάμεσο σημείο, εάν δεν παρουσιαστεί έγκαιρα ο οδηγός της επόμενης βάρδιας, είναι υποχρεωμένος στη χωρίς καθυστέρηση ολοκλήρωση του δρομολογίου. Εάν για την εργασία αυτή υπερβεί το χρόνο της προγραμματισμένης βάρδιας του, λαμβάνει τη νόμιμη υπερωριακή αμοιβή.

27. Σε περίπτωση που η βλάβη στο λεωφορείο γίνεται σε σημείο όπου δεν μπορεί να ειδοποιηθεί την υπηρεσία, να ασφαρίζει το όχημα, να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα που ορίζει ο Κ.Ο.Κ. και να μεταβαίνει στο πλησιέστερο σημείο για να κάνει τη σχετική ειδοποίηση στην υπηρεσία. Τα έξοδα μεταφοράς και επικοινωνίας του οδηγού βαρύνουν την Εταιρεία.

28. Σε περίπτωση που η βλάβη στο όχημα υποχρεώσει τον οδηγό να παραμείνει στο λεωφορείο τόση ώρα, όση δεν θα του επιτρέπεται να έχει τη 12ωρη ανάπαυση από την επόμενη βάρδια, τότε η αρμόδια υπηρεσία χορηγεί στον οδηγό τέτοια επόμενη βάρδια ώστε να καλύπτεται το 12ωρο.

29. Απαγορεύεται αλλαγή βάρδιας μεταξύ των οδηγών, εκτός εάν υπάρχει έγκριση της υπηρεσίας, μετά από σχετική αίτησή του ή των οδηγών.

30. Να εκτελεί την τελευταία νυκτερινή διαδρομή (δρομολόγιο) υποχρεωτικά. Σε περίπτωση υπέρβασης του ωραρίου εργασίας χορηγείται υπερωρία.

31. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται από την Τροχαία για υπεράριθμους επιβάτες ή εκπομπή καυσαερίων πληρώνονται από την Εταιρεία.

32. Να επιβιβάζει και αποβιβάζει το επιβατικό κοινό σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ., τις εγκυκλίους του Ο.Α.Σ.Α. και ανάλογα με τις διαμορφωμένες συνθήκες.

33. Με απόφαση του Δ.Σ. της Εταιρείας ρυθμίζεται η πώληση εισιτηρίων από τους οδηγούς. Η ίδια απόφαση, μετά από πρόταση Συλλογικού Οργάνου των Εργαζομένων, ρυθμίζει τη διαδικασία και τις λεπτομέρειες, καθώς και τη σχέση του οδηγού με το σύστημα είσπραξης κομίστρου.

34. Η παραλαβή και η παράδοση του λεωφορείου γίνεται σε περισσότερα του ενός σημεία, σύμφωνα με τον προγραμματισμό και τις ανάγκες της υπηρεσίας.

ΑΡΘΡΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΟΓΔΩΟ

Πειθαρχικά παραπτώματα

1. Κάθε παράβαση υπηρεσιακού καθήκοντος, με πράξη ή παράλειψη, που είναι δυνατόν να καταλογισθεί, αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα.

2. Με την έννοια υπηρεσιακό καθήκον νοείται κάθε υποχρέωση που απορρέει από:

α. Τις σχετικές διατάξεις αυτού του Κανονισμού και του Υπηρεσιακού Οργανισμού.

β. Τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από την ατομική σύμβαση εργασίας, τις αποφάσεις, εγκυκλίους, οδηγίες και εντολές, γραπτές ή προφορικές, που κάθε φορά ισχύουν, από τη φύση της εργασίας, καθώς και από τη συμπεριφορά και γενικά διαγωγή του εργαζομένου κατά την εκτέλεση της εργασίας ή εντός του χώρου και του χρόνου εκτέλεσης της εργασίας του.

γ. Την κείμενη νομοθεσία.

4. Η κίνηση της διαδικασίας παραπομπής του προσωπικού για πειθαρχικό παράπτωμα αποτελεί υποχρέωση των προϊσταμένων και γίνεται μέσα από την ιεραρχία της οργανωτικής μονάδας.

5. Δεν αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα η νόμιμη απεργία.

ΑΡΘΡΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΝΑΤΟ

Πειθαρχικές ποινές

1. Πειθαρχικές ποινές για κάθε παράπτωμα, ανάλογα με τη βαρύτητά του, είναι:

α. Γραπτή επίπληξη.

β. Αργία 1 έως 2 ημερών ή πρόστιμο 1 ημερομισθίου.

γ. Αργία 3 έως 5 ημερών ή πρόστιμο 2 ημερομισθίων.

δ. Αργία 6 έως 10 ημερών ή πρόστιμο 3 ημερομισθίων.

ε. Αργία 11 έως 30 ημερών.

στ. Προσωρινή παύση πάνω από 31 ημέρες μέχρι 6 μήνες.

ζ. Απόλυση.

2. Το πρόστιμο υπολογίζεται επί του συνόλου των, κατά το χρόνο της εκδόσεως της πειθαρχικής απόφασης, τακτικών αποδοχών.

3. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται καταβάλλονται στο ταμείο της Εταιρείας, διατίθενται δε για την κοινωνική, πολιτιστική και εκπαιδευτική πολιτική υπέρ των εργαζομένων. Τυχόν παρακρατηθέντα και παρακαταθέντα στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων χρηματικά ποσά, από την αιτία αυτή, επιστρέφονται στην Εταιρεία.

4. Ο τιμωρηθείς με ποινή αργίας ή προσωρινής παύσης στερείται τις αντίστοιχες αποδοχές του.

5. Ο χρόνος της ποινής προσωρινής παύσης και για όσο χρόνο διαρκεί η ποινή δεν θεωρείται χρόνος υπηρεσίας.

6. Οι πειθαρχικές ποινές επιβάλλονται ανάλογα με τη βαρύτητα του διαπραχθέντος παραπτώματος, την ιεραρχική θέση, τη θέση ευθύνης και την προσωπικότητα του κρινόμενου, τις συνέπειες που προκλήθηκαν, ως και τις περιστάσεις κάτω από τις οποίες διαπράχθηκε. Η υποτροπή για το ίδιο ή διαφορετικό παράπτωμα αποτελεί ιδιαίτερα επιβαρυντική περίπτωση. Σε περιπτώσεις υποτροπής, πέραν των προβλεπόμενων στο άρθρο τριακοστό του παρόντος Κανονισμού, εφόσον αυτές έλαβαν χώρα εντός δύο (2) ετών, το πειθαρχικό όργανο μπορεί να υπερβεί τις προβλεπόμενες, για το κρινόμενο παράπτωμα, πειθαρχικές ποινές.

7. Για την αυτή πράξη επιβάλλεται μία ποινή, ανεξάρτητα εάν περιέχει τα στοιχεία περισσότερων πειθαρχικών παραπτωμάτων. Για περισσότερα πειθαρχικά παραπτώματα που συνεκδικάζονται επιβάλλεται μία, κατά συγχώνευση, ποινή.

8. Η αναπροσαρμογή του ύψους της ζημιάς όλων των περιπτώσεων αυτού του Κανονισμού διενεργείται, σε ετήσια βάση, με απόφαση του Δ.Σ..

9. Οι πειθαρχικές ποινές επιβάλλονται στον εργαζόμενο που έχει υποπέσει σε παράπτωμα, ανεξάρτητα από τις τυχόν ποινικές, αστικές και λοιπές ευθύνες που έχει αυτός έναντι της Εταιρείας ή έναντι τρίτων.

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ

Πειθαρχικά Παραπτώματα και Ποινές

Η απαρίθμηση των πειθαρχικών παραπτωμάτων είναι ενδεικτική:

A. Η ποινή της γραπτής επίπληξης επιβάλλεται:

1. Για απλής μορφής παραβάσεις, οι οποίες δεν προκαλούν κίνδυνο ή ζημιά.
2. Για αδικαιολόγητη αναβολή στην εκτέλεση των εντολών ή οδηγιών, που δίνουν οι αρμόδιοι προϊστάμενοι.
3. Για πρόκληση ατυχήματος από υπαιτιότητα, από το οποίο προκλήθηκε ζημιά από 100.000-200.000 δρχ..

B. Η ποινή της αργίας 1 έως 2 ημερών ή προστίμου 1 ημερομισθίου επιβάλλεται:

1. Για υποτροπή σε παράπτωμα, για το οποίο έχει επιβληθεί ποινή της προηγούμενης περίπτωσης και δεν έχει περάσει χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 2 μηνών από την επιβολή της ποινής.
2. Για ανάρμοστη συμπεριφορά σε συνάδελφο.
3. Για υπαίτια εκτέλεση υπηρεσίας (δρομολόγιο) σε χρόνο λιγότερο από το καθορισμένο ωράριο.
4. Για αδικαιολόγητη απουσία 1 ημέρας.

5. Για πρόκληση ατυχήματος από υπαιτιότητα, για το οποίο προκλήθηκε ζημιά από 200.001-300.000 δρχ..

6. Για μη έγκαιρη ειδοποίηση της υπηρεσίας σε περίπτωση κωλύματος για εργασία.

Γ. Η ποινή της αργίας 3 έως 5 ημερών ή του προστίμου 2 ημερομισθίων επιβάλλεται:

1. Για υποτροπή σε παράπτωμα, για το οποίο έχει επιβληθεί ποινή της προηγούμενης περίπτωσης και δεν έχει περάσει χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 4 μηνών από την επιβολή της ποινής.
2. Για υπαίτια άρνηση εκτέλεσης των εντολών ή οδηγιών που δίνουν οι αρμόδιοι Προϊστάμενοι.
3. Για αδικαιολόγητη απουσία 2 ημερών.
4. Για αποσιώπηση και μη εξέταση από μέρους των Προϊσταμένων των υποβαλλόμενων σε αυτούς παραπόνων.
5. Για αποσιώπηση από μέρους των Προϊσταμένων πειθαρχικού παραπτώματος των υφισταμένων.
6. Για ανάληψη εργασίας σε άλλο λεωφορείο χωρίς έγκριση ή σε λεωφορείο με βλάβη.
7. Για αλλαγή βάρδιας χωρίς την έγκριση της υπηρεσίας.
8. Για μη χορήγηση διαλείμματος σε οδηγό υπαιτίως.
9. Για έξοδο από την υπηρεσία χωρίς άδεια.
10. Για μη χορήγηση πράξης παράβασης ή επιβολής προστίμου σε επιβάτη χωρίς εισιτήριο.
11. Για υβριστική συμπεριφορά σε Προϊστάμενο ή επιβάτη.
12. Για πρόκληση ατυχήματος από υπαιτιότητα από το οποίο προκλήθηκε ζημιά από 301.000-500.000 δρχ..

Δ. Η ποινή της αργίας των 6 έως 10 ημερών ή προστίμου 3 ημερομισθίων επιβάλλεται:

1. Για υποτροπή σε παράπτωμα της περίπτωσης Γ, εφόσον δεν πέρασε χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 6 μηνών από την επιβολή της ποινής.
2. Για αδικαιολόγητη απουσία 3 ημερών.
3. Για οροσήμανση της κάρτας παρουςίας στην εργασία από άλλον εργαζόμενο.
4. Για διαπληκτισμό μεταξύ συναδέλφων.
5. Για πλημμελή εκτέλεση καθηκόντων.
6. Για σοβαρή αμέλεια στην εκτέλεση της υπηρεσίας, από την οποία προκλήθηκε διατάραξη στο δίκτυο κίνησης ή κίνδυνος στην ασφάλεια των μεταφορών.
7. Για αδικαιολόγητη παράβαση των εγκυκλίων ή εντολών των αρμόδιων Προϊσταμένων ή οργάνων.
8. Για κατάχρηση εξουσίας από τους Προϊσταμένους προς τους υφιστάμενους.
9. Για πρόκληση ατυχήματος από υπαιτιότητα, από το οποίο προκλήθηκε σωματική βλάβη απλή ή ζημιά από 501.000 - 800.000 δρχ..
10. Για υπαίτια καθυστέρηση κατάθεσης εισπράξεως στο ταμείο.

11. Για υπαίτια καθυστέρηση παράδοσης στο φορέα αντικειμένων που βρέθηκαν στους χώρους εργασίας και περιήλθαν στην κατοχή του εργαζομένου.

E. Η ποινή της αργίας των 11 έως 30 ημερών επιβάλλεται:

1. Για υποτροπή σε παράπτωμα για το οποίο έχει επιβληθεί η ποινή της περίπτωσης Δ, εφόσον δεν πέρασε χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του οκταμήνου από την επιβολή της ποινής και ανεξάρτητα από την έκταση αυτής.
2. Για αδικαιολόγητη απουσία 4 ημερών.
3. Για πρόκληση ατυχήματος από υπαιτιότητα από το οποίο προκλήθηκε βαριά σωματική βλάβη ή ζημιά από 801.000 - 2.000.000 δρχ..
4. Για σοβαρή παράλειψη καθήκοντος χάριν προσωπικού συμφέροντος ή χάριν συμφέροντος τρίτου.
5. Για μη εμπρόθεσμη ή ψευδή αναγγελία τροχαίου ατυχήματος ή για παράλειψη υποβολής δήλωσης ατυχήματος, εντός 2 ημερών από την τέλεση του ατυχήματος.
6. Για αδικαιολόγητη άρνηση ανάληψης καθηκόντων σε άλλη θέση εργασίας που μετατέθηκε ο μισθωτός, την οποία παρατείνει περισσότερο των 5 εργάσιμων ημερών και εφόσον η μετάθεση είναι σύμφωνη με τις σχετικές διατάξεις περί μεταθέσεων του παρόντος Κανονισμού.

ΣΤ. Η ποινή της προσωρινής παύσης πάνω από 31 ημέρες μέχρι 6 μήνες επιβάλλεται:

1. Για υποτροπή σε παράπτωμα για το οποίο έχει επιβληθεί η ποινή της περίπτωσης E, εφόσον δεν πέρασε χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του δωδεκαμήνου από την επιβολή της ποινής, ανεξάρτητα από την έκταση αυτής.
2. Για αδικαιολόγητη απουσία 5 ημερών.
3. Για άμεση ή έμμεση, με τρίτο πρόσωπο, συμμετοχή σε δημοπρασία ή προμήθεια του Ο.Α.Σ.Α. ή των θυγατρικών εταιριών που αυτός ιδρύει.
4. Για δόλια εγκατάλειψη οχήματος ή θέσης εργασίας από την οποία επήλθε ή μπορούσε να επέλθει ζημιά στο φορέα ή διατάραξη της ομαλής διεξαγωγής της συγκοινωνίας.
5. Για πρόκληση ατυχήματος από υπαιτιότητα από το οποίο επήλθε βαριά σωματική βλάβη ή υλικές ζημιές πάνω από δύο εκατομμύρια (2.000.000) δραχμές.
6. Για υπεξαίρεση εισπράξεων, αποσκευών, αντικειμένων που ανήκουν σε τρίτους ή στην εταιρεία καυσίμων, ανταλλακτικών, εργαλείων κ.λπ. μη σημαντικής αξίας, έστω και αν δεν υποβλήθηκε μήνυση.
7. Για δόλια παραποίηση ή αλλοίωση ιατρικών βεβαιώσεων.

Z. Η ποινή της οριστικής απόλυσης επιβάλλεται:

1. Για υποτροπή σε παράπτωμα για το οποίο έχει επιβληθεί η ποινή της περίπτωσης ΣΤ, εφόσον δεν πέρασε χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 24 μηνών από την επιβολή της ποινής ανεξάρτητα από την έκτασή της.
2. Για αδικαιολόγητη απουσία πέραν των πέντε (5) συνεχών εργάσιμων ημερών.
3. Για μέθη στη διάρκεια της υπηρεσίας.
4. Για υπεξαίρεση εισπράξεων, αποσκευών, αντικειμένων που ανήκουν σε τρίτους ή στην Εταιρεία, καυσίμων, ανταλλακτικών, εργαλείων κ.λπ. σημαντικής αξίας, έστω και αν δεν υποβλήθηκε μήνυση.
5. Όταν ασκηθεί εναντίον του εργαζομένου ποινική δίωξη αυτεπάγγελα ή μετά από μήνυση για οποιαδήποτε πράξη, που φέρει το χαρακτήρα τουλάχιστον εκ δόλου πλημμελήματος που προβλέπει ο Δημοσιευταλληλικός Κώδικας, εφόσον η πράξη αυτή διαπράχθηκε από τον εργαζόμενο κατά την εκτέλεση της εργασίας, έχει σχέση με αυτήν ή η πράξη οπουδήποτε και αν διαπράχθηκε στρέφεται κατά της περιουσίας, της φήμης ή των συμφερόντων της Εταιρείας.
6. Για αυθαίρετη αφαίρεση λεωφορείου ή άλλου οχήματος και οδήγηση αυτού εκτός του χώρου στάθμευσης ή χρησιμοποίηση αυτού για σκοπό ξένο προς τον προορισμό του.
7. Για πρόκληση ατυχήματος από αποκλειστική υπαιτιότητα από το οποίο επήλθε θάνατος.
8. Για δεύτερη καταδίκη από πρόκληση και δεύτερου ατυχήματος από συνυπαιτιότητα από το οποίο επήλθε θάνατος, ανεξάρτητα από το χρόνο τέλεσης των ατυχημάτων.

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

Πειθαρχική Δικαιοδοσία

Πειθαρχική δικαιοδοσία ασκούν:

α. Οι Προϊστάμενοι Οργανωτικών Μονάδων

Οι Προϊστάμενοι των Οργανωτικών Μονάδων επιβάλλουν τελεσίδικα τις ποινές των περιπτώσεων Α στο προσωπικό των Μονάδων τους.

β. Ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εταιρείας

Ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εταιρείας, ως πειθαρχικό όργανο, επιβάλλει τις ποινές των περιπτώσεων Α και Β τελεσίδικα.

γ. Το Πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο (Π.Π.Σ.)

Με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου της Εταιρείας συγκροτείται το Πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, με τη παρακάτω σύνθεση:

- Ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εταιρείας, ως Πρόεδρος του Συμβουλίου, με αναπληρωτή άλλο μέλος του Δ.Σ. οριζόμενο από αυτόν.

- Ο Γενικός Διευθυντής της αρμόδιας για θέματα προσωπικού οργανωτικής μονάδας με αναπληρωτή Διευθυντή Οργανωτικής Μονάδας της Εταιρείας που ορίζονται με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου.

- Ένας εκπρόσωπος των εργαζομένων, που ορίζεται, με τον αναπληρωτή του, από την αντιπροσωπευτικότερη συνδικαλιστική οργάνωση, με βάση το πεδίο ισχύος της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας και την υπό εκδίκαση υπόθεση.

Το Π.Π.Σ. εκδικάζει σε πρώτο βαθμό όλες τις πειθαρχικές υποθέσεις που επισύρουν τις ποινές των περιπτώσεων Γ, Δ, Ε, ΣΤ, και Ζ του άρθρου τριακοστού του παρόντος Κανονισμού και επιβάλλει όλες τις προβλεπόμενες πειθαρχικές ποινές του ίδιου άρθρου με ανάλογη μετατροπή του κατηγορητηρίου, όταν απαιτείται από την εξέταση των πραγματικών περιστάσεων.

Το Π.Π.Σ. συγκαλείται από τον Πρόεδρο αυτού και λειτουργεί με ευθύνη της αρμόδιας, για θέματα Προσωπικού, Διεύθυνσης, η οποία εξασφαλίζει και τη γραμματειακή του υποστήριξη. Το Π.Π.Σ. συνεδριάζει έγκυρα όταν είναι παρόντα τουλάχιστον δύο από τα μέλη του.

δ. Το Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο (Δ.Π.Σ.)

Το Δ.Π.Σ. αποτελείται από πέντε μέλη του Δ.Σ. της Εταιρείας, εκ των οποίων το ένα μέλος είναι ένας εκ των εκπροσώπων των εργαζομένων στο Δ.Σ., που ορίζονται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου και εκδικάζει τις εφέσεις κατά των αποφάσεων του Πρωτοβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου.

Πρόεδρος του Δ.Π.Σ. είναι ο Πρόεδρος του Δ.Σ. της Εταιρείας ή ο νόμιμος αναπληρωτής του. Στη σύνθεση του Δ.Π.Σ. δεν μετέχει ο Διευθύνων Σύμβουλος εφόσον ήταν Πρόεδρος του Πρωτοβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου. Το Δ.Π.Σ. συνεδριάζει έγκυρα όταν είναι παρόντα τουλάχιστον τρία από τα μέλη του. Σε περίπτωση ισοψηφίας νικά η ψήφος του Προέδρου. Το Δ.Π.Σ. επιβάλλει όλες τις προβλεπόμενες στο άρθρο τριακοστό πειθαρχικές ποινές με ανάλογη μετατροπή του κατηγορητηρίου, όταν απαιτείται από την εξέταση των πραγματικών περιστάσεων.

ε. Οι αποφάσεις του Π.Π.Σ. και του Δ.Π.Σ. λαμβάνονται με την απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών, ενώ σε περίπτωση ισοψηφίας υπερισχύει η ψήφος του Προέδρου. Σε κάθε περίπτωση η απόφαση λαμβάνεται εφόσον ψηφίσουν υπέρ της δύο τουλάχιστον μέλη του αρμόδιου Πειθαρχικού Συμβουλίου.

2. Η αρμοδιότητα εκείνων που ασκούν πειθαρχική δικαιοδοσία, κατά τα παραπάνω, είναι αμεταβίβαστη. Ο Διευθύνων Σύμβουλος μπορεί να συγκροτεί επιτροπή η οποία θα τον συνεπικουρεί στο έργο αυτό.

3. Ο Διευθύνων Σύμβουλος έχει δικαίωμα, με αιτιολογημένη απόφασή του, να απομακρύνει από την θέση του, βάζοντας σε διαθεσιμότητα, κάθε μισθωτό που έγινε αντικείμενο πειθαρχικής δίωξης, εφόσον η παραμονή του κρίνεται είτε ασύμφορη για την υπηρεσία εξαιτίας του είδους του παραπτώματος είτε αποτελεί

εμπόδιο στη διεξαγωγή της πειθαρχικής ανάκρισης. Η θέση σε διαθεσιμότητα δεν μπορεί να υπερβεί το δίμηνο, μετά την πάροδο του οποίου, αν η πειθαρχική διαδικασία δεν έχει περατωθεί, ο μισθωτός επιστρέφει αυτοδίκαια στη θέση του. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, με απόφαση του Δ.Σ. της Εταιρείας, η θέση σε διαθεσιμότητα μπορεί να επεκταθεί μέχρι έξι (6) μήνες. Κατά τη διάρκεια της διαθεσιμότητας ο μισθωτός έχει όλα τα υπηρεσιακά καθήκοντα, εκτός από αυτά που του έχουν αφαιρεθεί με την απόφαση διαθεσιμότητας και λαμβάνει το ήμισυ των αποδοχών του. Ο χρόνος της διαθεσιμότητας δεν αφαιρείται από το χρόνο υπηρεσίας.

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ένδικο Μέσο

1. Επιτρέπεται η άσκηση έφεσης ενώπιον του Δευτεροβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου για τις ποινές των περιπτώσεων Γ, Δ, Ε, ΣΤ και Ζ του άρθρου τριακοστού.

2. Ο Διευθύνων Σύμβουλος έχει δικαίωμα να ασκεί έφεση σε κάθε περίπτωση.

3. Η έφεση ασκείται εντός 5 εργάσιμων ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης με την οποία επιβάλλεται η ποινή. Η εμπρόθεσμη άσκηση της έφεσης αναστέλλει την εκτέλεση της ποινής.

4. Η έφεση εκδικάζεται εντός 4 μηνών και η απόφαση του εφετειακού οργάνου είναι τελεσίδικη.

5. Η εκτέλεση της ποινής δεν μπορεί να αρχίζει πριν από την παρέλευση του χρονικού διαστήματος που προβλέπεται για την άσκηση έφεσης.

6. Το εφετειακό όργανο δεν έχει δικαίωμα επιβολής ποινών μεγαλύτερων από αυτές που έχουν επιβληθεί, εκτός της περίπτωσης που την έφεση ασκεί ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εταιρείας.

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

Παραγραφή

1. Τα πειθαρχικά παραπτώματα παραγράφονται:

α. Εάν πέρασε διετία από την ημέρα που διαπράχθηκαν η έξι μήνες από την ημέρα που έγιναν γνωστά στη εταιρεία και δεν κινήθηκε η πειθαρχική διαδικασία.

β. Εάν πέρασε εξάμηνο από την κλήση σε απολογία του υπαίτιου και δεν εκδόθηκε σχετική απόφαση από το Π.Π.Σ..

Η διάταξη αυτή δεν ισχύει στην περίπτωση που η πειθαρχική δίωξη διακόπτεται λόγω παρεμβολής ποινικής δίκης. Ο υπολογιζόμενος για την παραγραφή χρόνος διακόπτεται όσο χρόνο διαρκεί η αναστολή της πειθαρχικής δίωξης.

γ. Εάν, μετά την άσκηση του ένδικου μέσου της έφεσης, δεν εκδόθηκε απόφαση εντός 4 μηνών από την άσκησή του.

δ. Εάν πέρασε τετράμηνο από την επιβολή της ποινής και αυτή δεν εκτελέστηκε, εκτός εάν η μη εκτέλεση της ποινής οφείλεται σε λόγο ανωτέρας βίας, που συντρέχει στο πρόσωπο του μισθωτού.

2. Πειθαρχικό παράπτωμα που αποτελεί συγχρόνως και ποινικό δεν παραγράφεται πριν από παρέλευση του χρόνου που ορίζεται για την παραγραφή του τελευταίου. Στη περίπτωση αυτή, οι πράξεις της ποινικής διαδικασίας αποτελούν λόγο διακοπής της παραγραφής του πειθαρχικού παραπτώματος.

3. Η παραγραφή διακόπτεται εάν στο πρόσωπο του μισθωτού συντρέχουν λόγοι ανωτέρας βίας, που εμποδίζουν την παρουσία του ενώπιον του Δευτεροβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου. Πειθαρχικό παράπτωμα που οφείλεται σε ατύχημα δεν παραγράφεται πριν την έκδοση τελεσίδικης απόφασης του αρμόδιου δικαστηρίου ή την απόδοση και τον καταλογισμό της ζημίας από τον οικείο ασφαλιστικό φορέα.

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Πειθαρχική Διαδικασία

1. Προκαταρκτική Εξέταση:

α. Η προκαταρκτική εξέταση συνιστάται στην άτυπη συλλογή πληροφοριών και στοιχείων για το θεωρούμενο πειθαρχικό παράπτωμα.

β. Προκαταρκτική εξέταση οφείλει να ενεργήσει κάθε ιεραρχικά Προϊστάμενος για το προσωπικό της δικαιοδοσίας του για πιθανή πειθαρχική παράβαση.

Εάν από τα στοιχεία που θα συγκεντρωθούν κρίνει εκείνος, που ενεργεί την προκαταρκτική εξέταση, ότι υπάρχει λόγος πειθαρχικής δίωξης, υποβάλλει πλήρως αιτιολογημένη έκθεση μαζί με όλα τα συγκεντρωθέντα στοιχεία στον προϊστάμενο, που έχει την πειθαρχική δικαιοδοσία. Εάν ο ίδιος είναι και πειθαρχικός προϊστάμενος, καλεί τον εργαζόμενο σε απολογία και επιβάλλει την αρμόζουσα ποινή. Εάν το πειθαρχικό παράπτωμα δεν είναι της δικής του δικαιοδοσίας, παραπέμπει την υπόθεση, με αιτιολογημένη έκθεση, στον αρμόδιο πειθαρχικό προϊστάμενο.

Εάν κρίνει ότι δεν συντρέχει περίπτωση πειθαρχικής δίωξης, τερματίζει την προκαταρκτική εξέταση και τα στοιχεία, που έχει συλλέξει, τα αποστέλλει με εισήγηση στην αρμόδια για θέματα προσωπικού Διεύθυνση, η οποία εγκρίνει ή απορρίπτει την εισήγηση και διατάσσει τη συνέχιση της πειθαρχικής διαδικασίας.

2. Διοικητική Εξέταση:

α. Στην περίπτωση σοβαρής πειθαρχικής παράβασης, είναι απαραίτητη η διενέργεια διοικητικής εξέτασης. Διοικητική εξέταση ενεργεί μόνο η αρμόδια για θέματα προσωπικού Διεύθυνση ή ειδικά προς τούτο συγκροτηθείσα Επιτροπή, ύστερα από εισήγησή της.

β. Για υπόθεση, που άρχισε να εκδικάζεται ήδη από Πειθαρχικό Συμβούλιο, τη διοικητική εξέταση ενεργεί ο υπάλληλος που ορίζεται από αυτό.

Απαραίτητη προϋπόθεση είναι εκείνος που αναλαμβάνει την ανάκριση να είναι ιεραρχικά ανώτερος ή τουλάχιστον του αυτού ιεραρχικού επιπέδου με εκείνον που διώκεται.

γ. Η διοικητική εξέταση είναι μυστική, μπορεί δε να επεκταθεί και επί άλλων παραπτώματων του αυτού εργαζομένου, εφόσον προκύψουν σχετικά στοιχεία κατά την πορεία της.

δ. Εκείνος που διεξάγει τη διοικητική εξέταση μπορεί να ενεργήσει τις εξής πράξεις:

- Αυτοψία
- Εξέταση μαρτύρων
- Πραγματογνωμοσύνη
- Εξέταση του εγκαλούμενου και
- Συλλογή αποδεικτικών στοιχείων.

Για όλες τις παραπάνω πράξεις συντάσσεται έκθεση, που υπογράφεται από τον ενεργούντα τη διοικητική εξέταση.

ε. Μετά τον τερματισμό της διοικητικής εξέτασης, το πόρισμα κατατίθεται στην αρμόδια για θέματα προσωπικού Διεύθυνση.

3. Απολογία:

α. Μετά τον τερματισμό της διοικητικής εξέτασης, πριν από κάθε επιβολή πειθαρχικής ποινής, ο εγκαλούμενος καλείται σε απολογία ενώπιον του αρμόδιου Πειθαρχικού Οργάνου, ενώ δίδεται προθεσμία για την απολογία 5 εργάσιμων ημερών τουλάχιστον.

β. Η κλήση για απολογία επιδίδεται με απόδειξη στην κατοικία του εργαζομένου ή στον τόπο εργασίας του.

γ. Η προθεσμία για απολογία μπορεί να παραταθεί μέχρι τριπλάσιου χρόνου εκείνου που αρχικά καθορίστηκε, ύστερα από αίτηση του εγκαλούμενου, που υποβάλλεται εγγράφως και είναι σαφώς αιτιολογημένη.

δ. Ο εγκαλούμενος σε απολογία έχει δικαίωμα να ζητήσει στην απολογία του εύλογη προθεσμία για την υποβολή εγγράφων στοιχείων. Η παροχή της προθεσμίας αυτής υπόκειται στην κρίση του πειθαρχικού προϊσταμένου.

ε. Η απολογία πρέπει να γίνεται εγγράφως. Η μη εμπρόθεσμη υποβολή της απολογίας, της οποίας η κλήση επιδόθηκε αποδεδειγμένα, δεν εμποδίζει την έκδοση απόφασης.

στ. Μετά την υποβολή της απολογίας ή την παρέλευση της

προθεσμίας υποβολής, η πειθαρχική δίωξη τελειώνει με τη σχετική απόφαση.

ζ. Ο εγκαλούμενος δικαιούται να λαμβάνει γνώση του φακέλου της πειθαρχικής διαδικασίας.

η. Ενώπιον του Δευτεροβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου ο εγκαλούμενος δικαιούται να παρίσταται μετά ή δια πληρεξουσίου δικηγόρου.

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

Απόφαση

1. Η πειθαρχική δίωξη τελειώνει με την έκδοση απόφασης, στην οποία αναφέρεται η απαλλαγή ή η επιβολή πειθαρχικής ποινής.

2. Η απόφαση πρέπει να είναι αιτιολογημένη.

3. Οι πειθαρχικές αποφάσεις εκδίδονται εγγράφως και αναγράφονται σε αυτές:

α. Ο τόπος και ο χρόνος έκδοσης.

β. Ο τίτλος του πειθαρχικού οργάνου, που εκδίκασε την υπόθεση.

γ. Το αποδιδόμενο πειθαρχικό αδίκημα, ο χρόνος και ο τόπος της διάπραξής του.

δ. Η ύπαρξη ή όχι απολογίας και προφορικής υποστήριξης.

ε. Η ομόφωνη ή κατά πλειοψηφία λήψη απόφασης.

στ. Η αθώωση του εργαζομένου ή η επιβαλλόμενη ποινή.

4. Η κοινοποίηση των πειθαρχικών αποφάσεων γίνεται με ευθύνη της αρμόδιας για θέματα προσωπικού Διεύθυνσης.

5. Η πειθαρχική απόφαση, εφόσον είναι εφέσιμη, επιδίδεται με απόδειξη στον εργαζόμενο που αφορά και κοινοποιείται στην αρμόδια για θέματα προσωπικού Διεύθυνση της Εταιρείας.

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΕΚΤΟ

Λύση της Εργασιακής Σχέσης

Η εργασιακή σχέση του Προσωπικού με την Εταιρεία λύνεται στις εξής περιπτώσεις:

α. Με την παραίτηση

β. Με την απόλυση.

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

Παραίτηση

1. Το Προσωπικό μπορεί να καταγγείλει τη σχέση εργασίας με δήλωση παραίτησής του, η οποία υποβάλλεται ιεραρχικά, ένα μήνα τουλάχιστον προ της οριζόμενης, στην παραίτηση, ημερομηνίας αποχώρησης. Η προθεσμία αυτή δεν τηρείται μόνο στην περίπτωση κατά την οποία υφίσταται εξαιρετικός λόγος.

2. Όταν από την αποχώρηση του παραιτούμενου Προσωπικού κινδυνεύει η κανονική διεξαγωγή της λειτουργίας της Οργανωτικής Μονάδας, στην οποία εργάζεται ο παραιτούμενος, ο Διευθύνων Σύμβουλος, με εισήγηση των αρμόδιων Προϊσταμένων, δικαιούται να καθορίσει το χρόνο αποχώρησης, κατά τρόπο ώστε να μη διαταραχθεί η κανονική λειτουργία της Εταιρείας. Σε καμία όμως περίπτωση δεν μπορεί να παρατείνει το χρόνο αποχώρησης του παραιτούμενου περισσότερο από ένα μήνα μετά την οριζόμενη, στην παραίτηση, ημερομηνία αποχώρησης.

Ο εργαζόμενος υποχρεούται να συμφωνήσει με την τυχόν παράταση του χρόνου αποχώρησης μέχρι του προηγούμενου ορίου. Το έγγραφο του Διευθύνοντα Συμβούλου με το οποίο ζητείται η αναβολή της αποχώρησης του εργαζομένου μέχρι χρονικού διαστήματος ενός μήνα, πρέπει να κοινοποιηθεί στον παραιτούμενο εργαζόμενο εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την υποβολή της παραίτησης. Στην αντίθετη περίπτωση υποτίθεται ότι η Εταιρεία αποδέχθηκε το χρόνο αποχώρησης που αναγράφεται στη δήλωση παραίτησης. Στις περιπτώσεις παραίτησης δεν οφείλεται αποζημίωση.

3. Προσωπικό που δεν θα συμμορφωθεί με τις προηγούμενες διατάξεις ευθύνεται για κάθε ζημιά της Εταιρείας, που οφείλεται στην πρόωρη ή αντικανονική από αυτόν εγκατάλειψη της θέσης εργασίας του.

4. Ως παραίτηση (σιωπηρά καταγγελία σύμβασης) του

Προσωπικού θεωρείται και κάθε αδικαιολόγητη αποχή από την εργασία του πέραν των πέντε (5) συνεχών εργάσιμων ημερών.

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΟΓΔΟΟ

Απόλυση

1. Οι εργαζόμενοι, που υπάγονται στη ρύθμιση του Κανονισμού αυτού, απολύονται:

α. Όταν συμπληρώσουν τις προϋποθέσεις λήψης σύνταξης, λόγω ορίου ηλικίας ή διαρκούς ολικής αναπηρίας, από τον ασφαλιστικό φορέα κύριας ασφάλισης.

β. Λόγω καταδίκης τελεσίδικα, για οποιαδήποτε πράξη (εκτός υπηρεσίας), που φέρει χαρακτήρα πλημμελήματος εκ δόλου των πράξεων που προβλέπει ο Δημοσιοϋπαλληλικός Κώδικας, εφόσον αυτή έχει επιδράση στην εκτέλεση της υπηρεσίας, που έχει ανατεθεί στον εργαζόμενο. Ως προς τα λοιπά έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του ν. 2112/1920, όπως αυτός ισχύει κάθε φορά.

γ. Λόγω λήξης της σύμβασης εργασίας δόκιμου προσωπικού που βρίσκεται υπό δοκιμασία.

δ. Λόγω πειθαρχικού παραπτώματος για το οποίο προβλέπεται ποινή απόλυσης.

2. Σε περιπτώσεις αποχώρησης προσωπικού της Εταιρείας λόγω ορίου ηλικίας, με λήψη σύνταξης γήρατος, η αποχώρηση επέρχεται αυτοδικαία κατά τη συμπλήρωση του ορίου, τηρουμένων στην προκειμένη περίπτωση των διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας.

3. Αποζημίωση λόγω συνταξιοδότησης δεν καταβάλλεται, εν όλω ή εν μέρει, προ της αποχώρησης.

4. Το δόκιμο προσωπικό απολύεται:

α. Είτε λόγω ακαταλληλότητας του δόκιμου εργαζόμενου για τα καθήκοντα της θέσης, για την οποία προσλήφθηκε, κατά την κρίση της Εταιρείας. Σε αυτήν την περίπτωση η ακαταλληλότητα διαπιστώνεται με βάση την αξιολόγηση της απόδοσης του δόκιμου εργαζόμενου ή και γνωμάτευση της αρμόδιας ιατρικής υπηρεσίας, μετά την ολοκλήρωση των προβλεπόμενων στο άρθρο ένατο παρ. 8 ιατρικών εξετάσεων.

β. Είτε λόγω κατάρνησης της οργανικής θέσης, για την κάλυψη της οποίας προσλήφθηκε ο εργαζόμενος.

γ. Κατά τη διάρκεια της δοκιμαστικής περιόδου λόγω πειθαρχικού παραπτώματος, που συνεπάγεται την ποινή της απόλυσης ή λόγω ακαταλληλότητάς του.

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΕΝΑΤΟ

Συμβούλια Εργασίας Αμαξοστασίων

1. Στην Ε.Θ.Ε.Λ. Α.Ε. όπου λειτουργούν αμαξοστάσια, τους Αμαξοστασιάρχες επικουρούν Συμβούλια Εργασίας, τα οποία συνέρχονται τακτικά το πρώτο 15ήμερο κάθε διμήνου και αποτελούνται από:

α. Τον Αμαξοστασιάρχη ως Πρόεδρο.

β. Τον Προϊστάμενό των, υπό τον Αμαξοστασιάρχη, διοικητικών ενότητων και

γ. Έναν εκπρόσωπο εργαζομένων που εκλέγεται με καθολική ψηφοφορία από τους εργαζόμενους σε κάθε Αμαξοστάσιο.

2. Ο τρόπος, η διαδικασία και οι λοιπές λεπτομέρειες εκλογής των εκπροσώπων καθορίζονται με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου.

3. Οι αρμοδιότητες των Συμβουλίων Εργασίας Αμαξοστασίων είναι:

α. Η εισήγηση για θέματα υγιεινής της εργασίας και ασφάλειας των εργαζομένων.

β. Η επεξεργασία και εισήγηση του ετήσιου προγραμματισμού του Αμαξοστασίου.

γ. Η γνωμοδότηση για ανάληψη διορθωτικών παρεμβάσεων στα πλαίσια των στόχων της Εταιρείας.

ΑΡΘΡΟ ΤΕΣΣΑΡΑΚΟΣΤΟ

Γενικές διατάξεις περί οργάνωσης

του χρόνου εργασίας

1. Ο εργαζόμενος, ο οποίος χρησιμοποιείται σε καθήκοντα

διαφορετικά από τα καθήκοντα της θέσης στην οποία έχει ενταχθεί, ακολουθεί ως προς το ωράριο εργασίας και τις αναπαύσεις του, τις διατάξεις που εφαρμόζονται στο προσωπικό της υπηρεσίας στην οποία απασχολείται. Εφόσον αυτός αναλάβει εκ νέου τα καθήκοντα της οργανικής του θέσης, η απασχόλησή του παρέχεται πλέον με βάση τις διατάξεις περί χρόνου εργασίας και ανάπαυσης της θέσης αυτής.

Στις περιπτώσεις των μετακινήσεων αυτών και αλλαγής του ωραρίου εργασίας και αναπαύσεων δεν θεμελιώνεται δικαίωμα για τον εργαζόμενο, ούτε η επαναφορά στην προηγούμενη κατάσταση μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί βλαπτική μεταβολή.

2. Η προσέλευση κατά την έναρξη και η αποχώρηση κατά τη λήξη της υπηρεσίας των εργαζομένων πρέπει να πιστοποιούνται.

3. Κατά το χρόνο παραμονής του εργαζόμενου σε προκαθορισμένη θέση, εντός ή εκτός υπηρεσιακού χώρου, προκειμένου να αναλάβει υπηρεσία (εφεδρεία), αυτός μπορεί να παρέχει προσωρινά και άλλες υπηρεσίες συναφείς προς την ειδικότητά του που καθορίζονται, κατά περίπτωση, από τον αρμόδιο Προϊστάμενο με βάση τις εκάστοτε υπηρεσιακές ανάγκες της Εταιρείας. Τα πιο πάνω εφαρμόζονται και στην περίπτωση κατά την οποία ο χρόνος εργασίας, σε δεδομένο αντικείμενο, δεν εξαντλεί το κανονικό ωράριο εργασίας του, χωρίς αυτό να αποτελεί μεταβολή των όρων της σύμβασης εργασίας ή να γεννά δικαιώματα για προσαύξηση ή αποζημίωση.

4. Για όλες τις κατηγορίες εργαζομένων ως χρόνος ημερήσιας εργασίας θεωρείται:

(α) Ο χρόνος εργασίας για την εκτέλεση της οποίας υπάρχει εντολή του εργοδότη.

(β) Ο χρόνος παράστασης των εκπροσώπων των εργαζομένων στις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου.

(γ) Ο χρόνος παράστασης του μισθωτού σε ποινικά δικαστήρια ως κατηγορουμένου ή μάρτυρα, εφόσον η δίκη αφορά την Εταιρεία και δεν πρόκειται για εκδίκαση μήνυσης της Εταιρείας κατά του ίδιου.

(δ) Ο χρόνος εφεδρείας, εφόσον κατά τη διάρκεια αυτής ο εργαζόμενος βρίσκεται κατ' εντολή του εργοδότη σε υπηρεσιακό χώρο.

(ε) Ο χρόνος της εκπαίδευσης, εφόσον πραγματοποιείται μετά την πρόσληψη και δεν προβλέπεται η καταβολή αμοιβής ή αποζημίωσης από οποιαδήποτε πηγή.

5. Σε περίπτωση πειθαρχικού ελέγχου του εργαζόμενου, αυτός απολογείται και παρίσταται στο όργανο που ασκεί τον πειθαρχικό έλεγχο, εκτός ωραρίου εργασίας και ο χρόνος αυτός δεν θεωρείται χρόνος πραγματικής εργασίας.

ΑΡΘΡΟ ΤΕΣΣΑΡΑΚΟΣΤΟ ΠΡΩΤΟ

Κανονική Εργασία - Οργάνωση του χρόνου εργασίας

1. Οι ώρες κανονικής ημερήσιας εργασίας του κάθε είδους προσωπικού ορίζονται σε επτά (7) ώρες και σαρανταπέντε (45') λεπτά και εβδομαδιαίας κανονικής εργασίας σε τριάντα οκτώ (38) ώρες και σαρανταπέντε (45') λεπτά, με βάση την πενήνήμερη εβδομαδιαία εργασία.

2. Ειδικότερα για το προσωπικό που απασχολείται στη διεξαγωγή, εποπτεία και έλεγχο του συγκοινωνιακού έργου (προσωπικό κίνησης) η ημερήσια απασχόλησή του μπορεί να είναι συνεχής ή με διακεκομμένο ωράριο, ανάλογα με τις υπηρεσιακές ανάγκες:

(α) Στην περίπτωση του διακεκομμένου ωραρίου αυτό δεν μπορεί να μερισθεί σε περισσότερες των δύο χρονικών ενότητων, μεταξύ των οποίων θα πρέπει να μεσολαβεί χρόνος διάρκειας το μέγιστο τεσσάρων (4) ωρών.

(β) Οι ημέρες εφαρμογής του διακεκομμένου ωραρίου δεν μπορούν να υπερβαίνουν τις τέσσερις (4) μηνιαίως και τριάντα έξι (36) ετησίως.

(γ) Ειδικά στην περίπτωση του διακεκομμένου ωραρίου των οδηγών, αυτό δεν μπορεί να μερισθεί σε περισσότερες των δύο περιόδων εργασίας, χωρίς καμία περίοδο να είναι κάτω των δύο (2) ωρών και μεταξύ των οποίων θα πρέπει να μεσολαβεί χρόνος διάρκειας το μέγιστο τεσσάρων (4) ωρών,

ενώ από το σημείο έναρξης μέχρι το σημείο πέρατος της ημερήσιας εργασίας δεν θα πρέπει να μεσολαβούν συνολικά πάνω από δώδεκα (12) ώρες.

3. Το ημερήσιο ωράριο εφαρμόζεται με σταθερές ή εναλλασσόμενες βάρδιες εργασίας, διαφορετικά για κάθε ομάδα εργασίας, με διαφορετικό χρόνο έναρξης και λήξης, σύμφωνα με τις ανάγκες της Εταιρείας.

Ο προγραμματισμός, η εναλλαγή και η μεταβολή ημερών εργασίας και αναπαύσεων γίνεται από τη Διοίκηση, σύμφωνα με τις ανάγκες της Εταιρείας και της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού σε συμφωνία με την Εργατική Νομοθεσία και τις παρούσες διατάξεις.

Το προσωπικό αμέσως μετά τη λήξη της ασθένειάς του προγραμματίζεται εκ νέου στο μηνιαίο πρόγραμμα, ανεξάρτητα από τον, προ της ασθένειάς του, προγραμματισμό. Η σειρά εργασίας στις βάρδιες πρέπει να μεταβάλλεται κατά τις εναλλαγές των περιόδων εργασίας, έτσι ώστε, ο μισθωτός που εργάστηκε απογευματινές και εσπερινές ώρες κατά τη μία περίοδο να εργάζεται κατά την επόμενη περίοδο εργασίας σε πρωινές ώρες, επιτρέπεται όμως κατά περίπτωση να μην γίνει εναλλαγή της βάρδιας, εφόσον λόγοι εύρυθμης λειτουργίας της υπηρεσίας το επιβάλλουν.

4. Το χρονικό διάστημα που περιλαμβάνεται μεταξύ της λήξης της ημερήσιας εργασίας και της έναρξης της εργασίας κατά την επόμενη ημέρα (διακοπή εργασίας) είναι τουλάχιστον έντεκα (11) συνεχείς ώρες.

5. Το μεταξύ δύο διαδοχικών αναπαύσεων διάστημα είναι κατά μέγιστο εξαήμερο.

6. Ο χρόνος παραλαβής και παράδοσης του οχήματος, ο οποίος ορίζεται σε δέκα (10) και πέντε (5) πρώτα λεπτά της ώρας, αντίστοιχα, δεν περιλαμβάνεται στο χρόνο της κανονικής ημερήσιας εργασίας (7.45') και αμείβεται σύμφωνα με την ισχύουσα κάθε φορά εργατική νομοθεσία.

7. Ο χρόνος παράδοσης των εισπράξεων, για τους πωλητές εισιτηρίων, ορίζεται σε δεκαπέντε (15) λεπτά της ώρας και διενεργείται εντός του κανονικού ωραρίου εργασίας. Ουδμία πρόσθετη αμοιβή καταβάλλεται για το σκοπό αυτόν.

8. Το τεχνικό προσωπικό και το προσωπικό κίνησης, που απασχολείται επί οχήματος με συνεχή απασχόληση που υπερβαίνει τις έξι (6) ώρες, δικαιούται διαλείμματος συνολικώς είκοσι (20') λεπτών της ώρας κατά τη διάρκεια της ημερήσιας εργασίας, το οποίο πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τις λειτουργικές ανάγκες της υπηρεσίας.

ΑΡΘΡΟ ΤΕΣΣΑΡΑΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αναπαύσεις

1. (α) Οι αναπαύσεις όλου του προσωπικού πλήρους ετήσιας απασχόλησης ισούται με τον αριθμό των Σαββάτων και Κυριακών του έτους.

(β) Για όλο το προσωπικό της Εταιρείας ισχύουν οι εξής αργίες:

1η Ιανουαρίου, 6η Ιανουαρίου, Καθαρά Δευτέρα, 25η Μαρτίου, Μεγάλη Παρασκευή, Μεγάλο Σάββατο, Κυριακή του Πάσχα, Δευτέρα του Πάσχα, 1η Μαΐου, Αγίου Πνεύματος, 15η Αυγούστου, 28η Οκτωβρίου, 25η Δεκεμβρίου, 26η Δεκεμβρίου.

Οι αργίες αυτές χορηγούνται στο σύνολό τους την αντίστοιχη ημερομηνία, δεν μεταφέρονται ως πρόσθετες αναπαύσεις, πλην των περιπτώσεων που ορίζει η εργατική νομοθεσία, και παύουν να εφαρμόζονται τυχόν αντίθετες ρυθμίσεις. Σε περίπτωση σύμπτωσης αργίας με ημέρα προγραμματισμένης ανάπαυσης συμψηφίζεται με αυτήν. Εργασία κατά ημέρα αργίας αποζημιώνεται με βάση τα όσα ορίζει η εκάστοτε ισχύουσα Εργατική Νομοθεσία για τις επίσημες αργίες χωρίς καμία παρέκκλιση.

2. Σε περίπτωση που η ανάπαυση συμπίπτει με ημέρα ασθένειας, η ανάπαυση δεν μεταφέρεται.

3. Επιτρέπεται η μεταβολή των ημερών εργασίας και ανάπαυσης ή μεταφορά της συνήθους ημέρας πραγματοποίησης της ανάπαυσης σε άλλη ημέρα, εφόσον σοβαρές ανάγκες για την εύρυθμη λειτουργία της υπηρεσίας το επιβάλλουν ή μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου και έγκριση του αρμόδιου οργάνου, λαμβανομένων

υπόψη των αναγκών της υπηρεσίας.

ΑΡΘΡΟ ΤΕΣΣΑΡΑΚΟΣΤΟ ΤΡΙΤΟ

Υγιεινή και ασφάλεια εργαζομένων

και χώρων εργασίας

1. Η Εταιρεία θέτει κανόνες υγιεινής και ασφάλειας με ειδικούς κανονισμούς ασφάλειας, με εγκυκλίους, ανακοινώσεις και οδηγίες.

2. Οι κανόνες αυτοί γνωστοποιούνται στο προσωπικό σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού, σε καμία δε περίπτωση δεν δικαιολογείται άγνοια αυτών και η μη τήρησή τους αποτελεί, ανάλογα με τη σοβαρότητα της περίπτωσης, βαρύ ή ιδιαίτερα βαρύ πειθαρχικό παράπτωμα.

3. Γενικές οδηγίες υγιεινής και ασφάλειας.

Ο εργαζόμενος οφείλει:

α) Να συμμορφώνεται προς κάθε γραπτή ή προφορική οδηγία κάθε Προϊσταμένου σχετικά με τον τρόπο εργασίας και τους όρους υγιεινής και ασφάλειας.

β) Να φροντίζει για την καθαριότητα των γραφείων και γενικά των εγκαταστάσεων της Εταιρείας και ειδικότερα των κοινόχρηστων χώρων (ιματιοφυλακίων, αποχωρητηρίων, νιπτήρων, ντους κ.λπ.).

γ) Να ρίχνει τα άχρηστα αντικείμενα μέσα στα ειδικά κιβώτια απορριμμάτων.

δ) Να μην καπνίζει παρά μόνο στους χώρους και κατά το χρόνο που επιτρέπεται το κάπνισμα, όπως ορίζεται με Κανονισμούς, Οδηγίες και Εντολές.

ε) Να φροντίζει την ατομική του καθαριότητα, χρησιμοποιώντας μόνο τις ειδικές εγκαταστάσεις που διαθέτει η Εταιρεία.

στ) Να χρησιμοποιεί τους χώρους των αποδυτηρίων της Εταιρείας για την αλλαγή των ρούχων του με την προβλεπόμενη στολή ή φόρμα εργασίας και αντιστρόφως.

ζ) Να διατηρεί καθαρή και σε καλή κατάσταση τη στολή εργασίας, καθώς επίσης και την οποιαδήποτε εξάρτηση και εξοπλισμό φέρει ή χρησιμοποιεί με εντολή της Εταιρείας.

η) Να εκτελεί πάντοτε την εργασία του με γνώμονα την ασφάλεια, χρησιμοποιώντας όλα τα ατομικά μέσα προστασίας, χωρίς να εξοικειώνεται με τον επαγγελματικό κίνδυνο, αλλά τηρώντας στο ακέραιο τους κανόνες ασφαλείας.

θ) Να αναφέρει αμέσως στον άμεσο Προϊστάμενό του κάθε ανωμαλία ή βλάβη που παρουσιάζεται στις εγκαταστάσεις ή τον εξοπλισμό της Εταιρείας.

ι) Να μην κάνει επικίνδυνα αστεία με συναδέλφους του, ιδίως χρησιμοποιώντας εργαλεία ή άλλα αντικείμενα.

ια) Να παρακολουθεί όλα τα σχετικά σεμινάρια σε θέματα υγιεινής και ασφάλειας που κρίνει σκόπιμα η Εταιρεία και να συνεργάζεται όποτε απαιτείται με τον γιατρό εργασίας και τον τεχνικό ασφαλείας.

4. Οι αρχιτεχνίτες, επιστάτες, εργοδηγοί και λοιποί προϊστάμενοι των διαφόρων τμημάτων οφείλουν να επιθεωρούν, πριν και μετά τη λήξη της εργασίας, την καταλληλότητα και την ασφάλεια των εγκαταστάσεων, των εργαλείων και λοιπού εξοπλισμού και γενικά των χώρων εργασίας, αναφέροντας ιεραρχικά οποιαδήποτε, έστω πιθανή, ανωμαλία.

5. Οι ανωτέρω οφείλουν να αναθέτουν στο προσωπικό που έχουν στη δικαιοδοσία τους εργασία ανάλογη προς τη σωματική και πνευματική του ικανότητα, την πείρα και την ειδικότητά του, να επιβλέπουν την αυστηρή τήρηση των κανονισμών, διαδικασιών οδηγιών και εντολών υγιεινής και ασφάλειας στους χώρους εργασίας, αναφέροντας ιεραρχικά κάθε απειθαρχούντα.

6. Στους οδηγούς επί οχήματος και στους τεχνίτες, για λόγους υγείας, χορηγείται νωπτό γάλα το οποίο καταναλώνεται κατά την ώρα και ημέρα εργασίας.

ΑΡΘΡΟ ΤΕΣΣΑΡΑΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Μεταβατικές διατάξεις

1. Οι Εκπρόσωποι των εργαζομένων στο Υπηρεσιακό Συμβούλιο εκλέγονται εντός έξι (6) μηνών από τη θέση του παρόντος σε ισχύ.

Όπου κριθεί αναγκαία η ανάθεση καθηκόντων προϊσταμένου μέχρι τη συγκρότηση των Υπηρεσιακών Συμβουλίων αυτών, πραγματοποιείται με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου.

2. Μέχρι τη θέση σε ισχύ των Υπηρεσιακών Οργανισμών, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, εξακολουθούν να ισχύουν και να εφαρμόζονται οι προσωρινοί Υπηρεσιακοί Οργανισμοί ή Οργανογράμματα.

3. Πειθαρχικά παραπτώματα που τελέσθηκαν πριν τη θέση σε ισχύ του παρόντος Κανονισμού, κρίνονται, εντός έξι (6) μηνών, με βάση τις προϊσχύουσες του παρόντος διατάξεις.

ΑΡΘΡΟ ΤΕΣΣΑΡΑΚΟΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

Τροποποίηση Κανονισμού

Οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού τροποποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας.

"Άρθρο 10

Κανονισμοί προσωπικού Η.Σ.Α.Π.

ΑΡΘΡΟ ΠΡΩΤΟ

Τροποποιήσεις Κανονισμού Προσωπικού

Εξωτερικών Υπηρεσιών

Ο Κανονισμός Προσωπικού Εξωτερικών Υπηρεσιών ΕΗΣ (ήδη Η.Σ.Α.Π.), που κυρώθηκε κατ' εξουσιοδότηση του α.ν. 2191/1940 (ΦΕΚ 37 Α') με το β.δ. από 13-16.2.1940 (ΦΕΚ 60 Α'), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, τροποποιείται ως ακολούθως:

1. Μετά το άρθρο 7 προστίθεται άρθρο 7 α που έχει ως εξής:

"Άρθρο 7 α

1. Οι διατάξεις των άρθρων 2-7 του παρόντος Κανονισμού που αφορούν στην οργανωτική διάταξη και υπαγωγή των Υπηρεσιακών Μονάδων και του εν γένει Προσωπικού της Εταιρείας, δύναται εντός ενός (1) έτους από της ισχύος της προσθήκης του παρόντος άρθρου να τροποποιηθούν από το Διοικητικό Συμβούλιο για την προσαρμογή τους στο υφιστάμενο οργανωτικό καθεστώς. Περαιτέρω τροποποιήσεις δύναται να γίνουν και πέραν της προθεσμίας αυτής σε συνδυασμό με τη θέση σε ισχύ είτε ολοκληρωμένου Υπηρεσιακού Οργανισμού είτε και επί μέρους νέων οργανωτικών ρυθμίσεων, προς εξυπηρέτηση των αντίστοιχων οργανωτικών και λειτουργικών αναγκών της Επιχείρησης.

2. Με αποφάσεις του Διευθύνοντος Συμβούλου, μετά από σχετική εισήγηση του Συμβουλίου Διεύθυνσης, το υπαγόμενο στις Υπηρεσίες εν γένει των άρθρων 2 έως 7 του παρόντος Κανονισμού Προσωπικό των Εξωτερικών ή Εσωτερικών Υπηρεσιών της Εταιρείας, δύναται να μετακινείται, να μετατίθεται, να αποσπάται ή να μετατάσσεται κατά περίπτωση, για να καλύπτονται οι εκάστοτε ανακύπτουσες υπηρεσιακές ανάγκες, σε οποιαδήποτε άλλη από αυτήν που εκάστοτε κατέχει θέση εργασίας είτε των Εξωτερικών είτε των Εσωτερικών Υπηρεσιών, συγγενούς ή παρεμφερούς κατ' αρχήν ειδικότητας και κατά το δυνατόν ομοίοβαθμη ή ανάλογου ιεραρχικού επιπέδου και εφόσον διαθέτει τα προς τούτο αναγκαία τυπικά προσόντα ή άδειες. Εφόσον για τα καθήκοντα της νέας θέσης απαιτείται σχετική εκπαίδευση αυτή είναι υποχρεωτική για το μισθωτό, θεωρείται χρόνος εργασίας και γίνεται με ευθύνη και δαπάνη της Εταιρείας.

3. Οι μετακινούμενοι, μετατιθέμενοι και μετασασσόμενοι υπάγονται στο εν γένει μισθολογικό καθεστώς της νέας τους θέσης. Οι αποσπώμενοι εξακολουθούν να υπάγονται στο εν γένει μισθολογικό καθεστώς της οργανικής τους θέσης, προστιθεμένων των επιδομάτων και εν γένει παροχών που συνδέονται με τη νέα τους απασχόληση και αφαιρουμένων αυτών που συνδέονται με την προηγούμενη απασχόλησή τους.

4. Οι μετακινούμενοι, μετατιθέμενοι, αποσπώμενοι ή μετασασσόμενοι μισθωτοί υπάγονται στις εν γένει κανονιστικές και λειτουργικές διατάξεις που ισχύουν στη νέα τους θέση και στον

οικείο Κανονισμό Προσωπικού (Εξωτερικών ή Εσωτερικών Υπηρεσιών). Οι εξ αυτών αποσπώμενοι εξακολουθούν να υπάγονται στον Κανονισμό Προσωπικού της οργανικής τους θέσης."

2. Το άρθρο 21 αντικαθίσταται ως εξής:

"Άρθρο 21

Όροι μονιμοποίησης

1. Το προσλαμβανόμενο σύμφωνα με τα προηγούμενα άρθρα Δόκιμο Προσωπικό δύναται, αν κριθεί κατάλληλο προς τούτο, να μονιμοποιηθεί με απόφαση του Διευθύνοντα Συμβούλου στο βαθμό για τον οποίο προσλήφθηκε, μετά τη συμπλήρωση δεκαοκτώ (18) μηνών πραγματικής υπηρεσίας από την ημερομηνία της έναρξης της υπηρεσίας του ως Δοκίμου και εφόσον επιτύχει στην τυχόν απαιτούμενη κατά το άρθρο 23 σχετική δοκιμασία. Για ορισμένες ειδικότητες ή ατομικές περιπτώσεις δύναται να παραταθεί ο παραπάνω χρόνος υπηρεσίας ως Δοκίμου μέχρι και ένα επιπλέον εξάμηνο.

2. Στις περιπτώσεις που θα μεσολαβήσει μετάταξη, ο Δόκιμος δύναται να μονιμοποιηθεί στο βαθμό που έχει μεταταγεί, μετά πάροδο όμως ενός (1) τουλάχιστον έτους πραγματικής υπηρεσίας του ως Δοκίμου στην ειδικότητα της μετάταξης.

3. Η μονιμοποίηση λογίζεται ότι πραγματοποιείται εκάστοτε από την επόμενη της ημέρας συμπλήρωσης του δεκαοκταμήνου ή του τυχόν μεγαλύτερου, σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, χρόνου δοκιμαστικής υπηρεσίας, ανεξάρτητα από το χρόνο διεξαγωγής της κατά το άρθρο 23 δοκιμασίας (ειδικής εξέτασης), πλην της περιπτώσεως της παρ. 3 του άρθρου 23."

3. Το άρθρο 23 αντικαθίσταται ως εξής:

"Άρθρο 23

Δοκιμασία (ειδική εξέταση) μονιμοποίησης

1. Τέσσερις μήνες προ της παρόδου της κατά τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 21, σε συνδυασμό με την παρ. 1 του άρθρου 22, πραγματικής υπηρεσίας ως Δοκίμου, η Διεύθυνση της Εταιρείας καλεί, εφόσον κρίνει τούτο αναγκαίο, τους κρινόμενους ως δυνάμενους να μονιμοποιηθούν, σε δοκιμασία (ειδική εξέταση). Η δοκιμασία διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε'.

2. Οι Δόκιμοι που θα συμπληρώσουν τον κατά τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 21, σε συνδυασμό με την παρ. 1 του άρθρου 22, κατά περίπτωση, απαιτούμενο χρόνο πραγματικής υπηρεσίας Δοκίμου χωρίς να κληθούν σε δοκιμασία και χωρίς καμιά άλλη διαδικασία. δεκαμήνου, θεωρούνται ότι μονιμοποιήθηκαν αυτοδίκαια από τη συμπλήρωση του χρόνου αυτού.

3. Όσοι απορριφθούν κατά τη δοκιμασία μονιμοποιήσεως παραμένουν ως Δόκιμοι και υποβάλλονται σε δεύτερη δοκιμασία μετά παρέλευση τριών μηνών από την πρώτη. Σε περίπτωση και δεύτερης αποτυχίας, απολύονται χωρίς καμιά άλλη διαδικασία. Εφόσον επιτύχουν και κριθεί ότι πρέπει να μονιμοποιηθούν, η μονιμοποίησή τους ανατρέχει στο χρόνο της ολοκλήρωσης της δεύτερης παραπάνω δοκιμασίας - εξέτασης.

4. Οι Δόκιμοι που καλούνται σε δοκιμασία και δεν προσέρχονται σε αυτήν για οποιονδήποτε λόγο, εκτός της περιπτώσεως σοβαρής ασθένειας που πιστοποιείται από την Υγειονομική Υπηρεσία της Εταιρείας και δεν υπερβαίνει το εξάμηνο, θεωρούνται ως απορριφθέντες και υποβάλλονται σε δεύτερη δοκιμασία κατά την προηγούμενη παράγραφο. Η μη προσέλευση στη δεύτερη δοκιμασία θεωρείται δεύτερη αποτυχία και ισχύουν τα εν προκειμένω οριζόμενα στην παρ. 3.

5. Οι Δόκιμοι οι οποίοι, λόγω σοβαρής ασθένειας, που πιστοποιήθηκε κατά τα ως άνω από την Υγειονομική Υπηρεσία της Εταιρείας και δεν υπερβαίνει το εξάμηνο, δεν προσήλθαν σε μια από τις παραπάνω δοκιμασίες, δικαιούνται να επανέλθουν σε δοκιμασία εντός μηνός από την αποθεραπεία τους

και την ανάληψη υπηρεσίας. Αν η ασθένειά τους διήρκεσε πέραν του εξαμήνου ή αν δεν προσέλθουν στη δοκιμασία αυτή, θεωρούνται ότι απορρίφθηκαν."

4. Μετά το άρθρο 76 προστίθεται άρθρο 76 α, που έχει ως εξής:

"Άρθρο 76 α

1. Κατά της αποφάσεως του Πειθαρχικού Συμβουλίου ο τιμωρηθείς δύναται, εντός προθεσμίας δεκαπέντε ημερών από της κοινοποίησώς της, να υποβάλει μέσω του Τμήματος Προσωπικού της Διεύθυνσης Διοικητικού/Προγραμματισμού έφεση ενώπιον του Δευτεροβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου (Δ.Π.Σ.) της Εταιρείας.

Το Δ.Π.Σ. αποτελείται από πέντε μέλη του Δ.Σ. της Εταιρείας, εκ των οποίων το ένα μέλος είναι ένας εκ των εκπροσώπων των εργαζομένων στο Δ.Σ., που ορίζονται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου και εκδικάζει τις εφέσεις κατά των αποφάσεων του Πρωτοβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου.

Πρόεδρος του Δ.Π.Σ. είναι ο Πρόεδρος του Δ.Σ. της Εταιρείας ή ο νόμιμος αναπληρωτής του. Στη σύνθεση του Δ.Π.Σ. δεν μετέχει ο Διευθύνων Σύμβουλος εφόσον ήταν Πρόεδρος του Πρωτοβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου. Το Δ.Π.Σ. συνεδριάζει έγκυρα όταν είναι παρόντα τουλάχιστον τρία από τα μέλη του.

2. Το Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα της σε δεύτερο βαθμό εκδίκασης των πειθαρχικών παραπτώματων του Προσωπικού των Η.Σ.Α.Π. που υπάγεται στον παρόντα Κανονισμό, οι δε αποφάσεις του είναι οριστικές και διοικητικά τελεσίδικες και δεν προσβάλλονται κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων.

3. Για το προσωπικό της Α.Ε. Η.Σ.Α.Π. δεν ισχύουν οι σχετικές διατάξεις του ν.δ. 3789/1957.

4. Σε σχέση με τη διαδικασία ενώπιον του Δευτεροβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου και εν γένει της δευτεροβάθμιας πειθαρχικής κρίσης ισχύουν κατ' αναλογία τα οριζόμενα αναφορικά με τη διαδικασία ενώπιον του Πρωτοβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου."

5. Το άρθρο 144 α αντικαθίσταται ως εξής:

'Άρθρο 144 α

Στολές

1. Κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του το προσωπικό κίνησης (ηλεκτροδηγοί και οδηγοί όλων των βαθμίδων, προϊστάμενοι αμαξοστοιχίας, ελεγκτές), οι σταθμάρχες εν γένει, οι υπάλληλοι με υπηρεσιακό αντικείμενο την έκδοση εισιτηρίων, οι θυρωροί, το προσωπικό φύλαξης και πυρασφάλειας και όποιες άλλες κατηγορίες προσωπικού κρίνει η Εταιρεία (εργάτες, τεχνίτες κ.λπ.), υποχρεούνται να φέρουν κατά το χρόνο της υπηρεσίας ειδική στολή και εξάρτηση, που χορηγεί η Εταιρεία, της οποίας το είδος, ο τύπος, η σύνθεση, ο χρωματισμός, η ποιότητα και η προέλευση καθορίζονται κατ' έτος με απόφαση του Συμβουλίου Διεύθυνσης.

2. Τα ανωτέρω είδη ένδυσης, υπόδησης κ.λπ. δεν θεωρούνται ότι αποτελούν μισθολογική ή οποιασδήποτε άλλης μορφής παροχή προς το προσωπικό και δεν υπόκεινται σε οποιαδήποτε φορολογική ή άλλη κράτηση, χορηγούνται δε ως εφόδια για την ασφαλή και ευπρεπή, κατά περίπτωση, εκτέλεση της υπηρεσίας.

3. Τα παραπάνω είδη χορηγούνται αυτούσια και όχι σε χρήμα. Οι φέροντες τα είδη και τα εφόδια αυτά έχουν την υποχρέωση να τα διατηρούν σε καλή κατάσταση και καθαρά και να τα επιστρέφουν στην Εταιρεία μετά την καθ' οιονδήποτε τρόπο αποχώρησή τους από την υπηρεσία."

ΑΡΘΡΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Τροποποιήσεις Κανονισμού Προσωπικού

Εσωτερικών Υπηρεσιών

Ο Κανονισμός Προσωπικού Εσωτερικών Υπηρεσιών Ε.Η.Σ. (ήδη Η.Σ.Α.Π.), που εγκρίθηκε κατ' εφαρμογή των άρθρων 1, 2 και 12 του ν.δ. 3789/1957 (ΦΕΚ 210 Α') με την υπ' αριθ. 27498/5695/5.9.1960 απόφαση του Υπουργού Εργασίας, όπως

τροποποιήθηκε και ισχύει, τροποποιείται ως ακολούθως:

1. Μετά το άρθρο 2 προστίθεται άρθρο 2α, που έχει ως εξής:

"Άρθρο 2α

1. Με αποφάσεις του Διευθύνοντος Συμβούλου, μετά από σχετική εισήγηση του Συμβουλίου Διεύθυνσης, το Προσωπικό των Εσωτερικών Υπηρεσιών της Εταιρείας δύναται να μετακινείται, να μετατίθεται, να αποσπάται ή να μετατάσσεται, κατά περίπτωση, για να καλύπτονται οι εκάστοτε ανακύπτουσες υπηρεσιακές ανάγκες, σε οποιαδήποτε άλλη από αυτήν που εκάστοτε κατέχει θέση εργασίας, είτε των Εξωτερικών είτε των Εσωτερικών Υπηρεσιών, συγγενούς ή παρεμφερούς κατ' αρχήν ειδικότητας και κατά το δυνατόν ομοιόβαθμη ή ανάλογου ιεραρχικού επιπέδου και εφόσον διαθέτει τα προς τούτο αναγκαία τυπικά προσόντα ή άδειες. Εφόσον για τα καθήκοντα της νέας θέσης απαιτείται σχετική εκπαίδευση, αυτή είναι υποχρεωτική για το μισθωτό, θεωρείται χρόνος εργασίας και γίνεται με ευθύνη και δαπάνη της Εταιρείας.

2. Οι μετακινούμενοι, μετατιθέμενοι και μετατασσόμενοι υπάγονται στο εν γένει μισθολογικό καθεστώς της νέας τους θέσης. Οι αποσπώμενοι εξακολουθούν να υπάγονται στο εν γένει μισθολογικό καθεστώς της οργανικής τους θέσης, προστιθεμένων των επιδομάτων και εν γένει παροχών που συνδέονται με τη νέα τους απασχόληση και αφαιρουμένων αυτών που συνδέονται με την προηγούμενη απασχόλησή τους.

3. Οι μετακινούμενοι, μετατιθέμενοι, αποσπώμενοι ή μετατασσόμενοι μισθωτοί υπάγονται στις εν γένει κανονιστικές ή λειτουργικές διατάξεις που ισχύουν στη νέα τους θέση και στον οικείο Κανονισμό Προσωπικού (Εξωτερικών ή Εσωτερικών Υπηρεσιών). Οι εξ αυτών αποσπώμενοι εξακολουθούν να υπάγονται στον Κανονισμό Προσωπικού της οργανικής τους θέσης."

2. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται ως εξής:

"Άρθρο 6

Καθορισμός οργανικών θέσεων

Ο αριθμός των οργανικών θέσεων του Μόνιμου Προσωπικού ορίζεται από την Επιχείρηση κατά μήνα Δεκέμβριο εκάστου έτους και ισχύει για το επόμενο ημερολογιακό έτος. Ο πίνακας των οργανικών θέσεων περιλαμβάνει τον αριθμό του αναγκαίου προσωπικού κατά κατηγορία, κλάδο, ειδικότητα και βαθμό και τοιχοκολλάται στα κεντρικά γραφεία της Εταιρείας. Η ισχύς του πίνακα είναι ετήσια, αλλά είναι δυνατόν, είτε εντός του έτους ισχύος του να γίνουν σε έκτακτες περιπτώσεις και για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών αναγκών που ανακύπτουν οι αντίστοιχες τροποποιήσεις είτε, εφόσον δεν συντρέχει ανάγκη μεταβολών, να παραταθεί σιωπηρά η ισχύς του και πέραν του έτους μέχρι νεότερου καθορισμού των οργανικών θέσεων, δι' αποφάσεως εκδιδόμενης αρμοδίως καθ' οιονδήποτε μήνα του έτους."

3. Το άρθρο 12 αντικαθίσταται ως εξής:

"Άρθρο 12

Όροι μονιμοποίησης

1. Το προσλαμβανόμενο κατά τα προηγούμενα άρθρα Δόκιμο Προσωπικό δύναται να μονιμοποιηθεί στο βαθμό για τον οποίο προσλήφθηκε μετά πάροδο δεκαοκτώ (18) μηνών πραγματικής υπηρεσίας από την έναρξη της υπηρεσίας του ως Δοκίμου. Η μονιμοποίηση, εφόσον ο Δόκιμος κριθεί κατάλληλος προς τούτο, γίνεται με απόφαση του Διευθύνοντα Συμβούλου, μετά από γνωμάτευση της Επιτροπής του άρθρου 16.

2. Για ορισμένες ειδικότητες ή ατομικές περιπτώσεις δύναται να παραταθεί ο παραπάνω χρόνος δοκιμασίας μέχρι και ένα επιπλέον εξάμηνο.

3. Στις περιπτώσεις που θα μεσολαβήσει μετάταξη, ο Δόκιμος δύναται να μονιμοποιηθεί στο βαθμό που έχει μεταταγεί, μετά πάροδο όμως ενός τουλάχιστον έτους πραγματικής υπηρεσίας του ως Δοκίμου στην ειδικότητα της

μετάταξης.

4. Ως πραγματική υπηρεσία του Δοκίμου λογίζεται ο, κατά τις προηγούμενες παραγράφους, χρόνος δοκιμασίας του, μη προσμετρουμένων των ημερών ασθένειας ή απουσίας από οποιαδήποτε αιτία εκτός της κανονικής άδειας και στρατεύσεως. Η προϋπηρεσία την οποία είχε ο Δόκιμος ως έκτακτος δεν λαμβάνεται υπόψη.

5. Οι Δόκιμοι που θα συμπληρώσουν τον, σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, κατά περίπτωση απαιτούμενο χρόνο πραγματικής υπηρεσίας Δοκίμου και δεν απολυθούν εντός δεκαημέρου, θεωρούνται ότι μονιμοποιήθηκαν αυτοδικαία από τη συμπλήρωση του χρόνου αυτού."

4. Το άρθρο 54 αντικαθίσταται ως εξής:

"Άρθρο 54

Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο

1. Κατά της αποφάσεως του Πειθαρχικού Συμβουλίου ο τιμωρηθείς δύναται, εντός προθεσμίας δεκαπέντε ημερών από της κοινοποιήσεώς της, να υποβάλει μέσω του Τμήματος Προσωπικού της Διεύθυνσης Διοικητικού/ Προγραμματισμού έφεση ενώπιον του Δευτεροβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου (Δ.Π.Σ.) της Εταιρείας.

2. Το Δ.Π.Σ. αποτελείται από πέντε μέλη του Δ.Σ. της Εταιρείας, εκ των οποίων το ένα μέλος είναι ένας εκ των εκπροσώπων των εργαζομένων στο Δ.Σ., που ορίζονται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου και εκδικάζει τις εφέσεις κατά των αποφάσεων του Πρωτοβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου. Πρόεδρος του Δ.Π.Σ. είναι ο Πρόεδρος του Δ.Σ. της Εταιρείας ή ο νόμιμος αναπληρωτής του. Στη σύνθεση του Δ.Π.Σ. δεν μετέχει ο Διευθύνων Σύμβουλος εφόσον ήταν Πρόεδρος του Πρωτοβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου. Το Δ.Π.Σ. συνεδριάζει έγκυρα όταν είναι παρόντα τουλάχιστον τρία από τα μέλη του.

3. Το Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα της σε δεύτερο βαθμό εκδίκασης των πειθαρχικών παραπτώματων του Προσωπικού των Η.Σ.Α.Π. που υπάγεται στον παρόντα Κανονισμό, οι δε αποφάσεις του είναι οριστικές και διοικητικά τελεσίδικες και δεν προσβάλλονται κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων.

4. Για το προσωπικό της Α.Ε. Η.Σ.Α.Π. δεν ισχύουν οι σχετικές διατάξεις του ν.δ. 3789/1957.

5. Σε σχέση με τη διαδικασία ενώπιον του Δευτεροβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου και εν γένει της δευτεροβάθμιας πειθαρχικής κρίσης ισχύουν κατ' αναλογία τα οριζόμενα αναφορικά με τη διαδικασία ενώπιον του Πρωτοβάθμιου Πειθαρχικού Συμβουλίου."

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΤΟ

Κανονισμός ωρών εργασίας και ανάπαυσης

Ο Κανονισμός ωρών εργασίας και αναπαύσεως προσωπικού εξωτερικών υπηρεσιών Ε.Η.Σ. (ήδη Η.Σ.Α.Π.), που κυρώθηκε με το π.δ. 514/1975 (ΦΕΚ 169 Α'), παύει να ισχύει και αντ' αυτού ισχύουν οι ακόλουθες διατάξεις:

"ΑΡΘΡΟ 1

Γενικές διατάξεις

1. Με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου καθορίζονται οι ώρες εργασίας, οι ημέρες ανάπαυσης, οι περίοδοι εργασίας, η διάρκεια των διακοπών και διαλειμμάτων εργασίας, το μέγιστο χρονικό διάστημα μέχρι του οποίου μπορεί να εκτείνεται η διακεκομμένη ημερήσια εργασία, καθώς και η ημερήσια και εβδομαδιαία διάρκεια εργασίας, η ετήσια άδεια ανάπαυσης και οι λοιπές άδειες και γενικά τα θέματα που συναρτώνται με τους όρους εργασίας και αναπαύσεως του τακτικού, δοκίμου και έκτακτου προσωπικού.

2. Οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού υπερισχύουν των αντίστοιχων διατάξεων του κοινού εργατικού δικαίου, καθώς και κάθε αντίθετης εθιμικά καθιερωμένης ρυθμίσεως ή πρακτικής.

3. Ο μισθωτός υπάγεται στις διατάξεις και τους εν γένει λειτουργικούς κανονισμούς που ισχύουν σε σχέση με τους όρους εργασίας και ανάπαυσης της οργανικής του θέσης. Εφόσον ο μισθωτός χρησιμοποιείται, σύμφωνα με τις διατάξεις του οικείου

Κανονισμού Προσωπικού, σε καθήκοντα διαφορετικά από τα καθήκοντα της θέσης στην οποία οργανικά ανήκει, υπάγεται ως προς το ωράριο εργασίας, τις αναπαύσεις του και τα συναφή θέματα, στις διατάξεις που εφαρμόζονται για το προσωπικό της υπηρεσίας στην οποία πράγματι απασχολείται.

4. Σε περιπτώσεις μετακινήσεων και γενικά υπηρεσιακών μεταβολών που συνεπάγονται οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους εργασίας και ανάπαυσης, δεν δύναται να θεωρηθεί ότι θίγεται εκ μόνου του λόγου τούτου οποιοδήποτε κεκτημένο δικαίωμα του μισθωτού ή ότι συντρέχει οποιαδήποτε εις βάρος του μονομερής βλαπτική μεταβολή.

ΑΡΘΡΟ 2

Καθορισμός εννοιών όρων του Κανονισμού

Οι ακόλουθοι όροι που χρησιμοποιούνται στον παρόντα Κανονισμό έχουν την εξής σημασία:

1. Χρόνος (ημερήσιας ή εβδομαδιαίας) εργασίας: Ο συνολικός, καθ' ημέρα ή εβδομάδα, κατά περίπτωση, χρόνος που κατά τη διάρκεια του ο μισθωτός κατ' εντολή των αρμόδιων Προϊσταμένων του παρέχει πραγματική κανονική ή μη εργασία, καθώς και ο χρόνος που κατά τις διατάξεις του παρόντος εξομοιώνεται προς πραγματική εργασία.

2. Εφεδρεία: Ο χρόνος παραμονής του μισθωτού σε υπηρεσιακά προκαθορισμένο τόπο, εντός των εν γένει εγκαταστάσεων της επιχείρησης, προκειμένου να αναλάβει υπηρεσία εάν διαταχθεί (ετοιμότητα ανάληψης υπηρεσίας), θεωρούμενος ως χρόνος εργασίας.

3. Διάλειμμα: Το χρονικό διάστημα κατά το οποίο διακόπτεται για σύντομη ανάπαυση η ημερήσια εργασία, θεωρούμενος ως χρόνος εργασίας.

4. Διακοπή εργασίας: Το χρονικό διάστημα που περιλαμβάνεται μεταξύ της λήξης της ημερήσιας εργασίας και της έναρξης της εργασίας κατά την επόμενη ημέρα.

5. Ανάπαυση: Διακοπή εργασίας τουλάχιστον είκοσι τεσσάρων ωρών που αρχίζει από τη λήξη της τελευταίας πριν την ανάπαυση εργάσιμης ώρας σε κάθε περίπτωση μισθωτού.

6. Περίοδος εργασίας: Ο χρόνος εργασίας που μεσολαβεί μεταξύ δύο διαδοχικών αναπαύσεων.

7. Κανονική ή συμβατική ή συνήθης (ημερήσια ή εβδομαδιαία) εργασία: Η συνολική χρονική διάρκεια του υπό στοιχείο 1 χρόνου ημερήσιας ή εβδομαδιαίας εργασίας (ημερήσιο - εβδομαδιαίο ωράριο) χωρίς τις υπερβάσεις που αναφέρονται αμέσως εν συνεχεία υπό στοιχείο 8.

8. Υπερωριακή εργασία και υπερεργασία: Ο πέραν της κανονικής χρόνος εργασίας, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες γενικές διατάξεις.

9. Νυκτερινή εργασία: Ο χρόνος εργασίας που πραγματοποιείται κατά τη χρονική περίοδο μεταξύ των ωρών 22.00' και 06.00' του 24ώρου.

10. Κύρια εργασία: Το είδος της προγραμματισμένης εργασίας που προσιδιάζει στην ειδικότητα και την υπηρεσιακή θέση κάθε μισθωτού.

11. Δευτερεύουσα απασχόληση: Το κατά περίπτωση είδος της απασχόλησης που προβλέπεται από τις διατάξεις του εν συνεχεία άρθρου 3.

ΑΡΘΡΟ 3

Εφεδρεία - Δευτερεύουσα απασχόληση

1. Μισθωτός που τελεί σε εφεδρεία μπορεί, κατά το χρόνο αναμονής κλήσης του για απασχόληση στην κύρια προγραμματισμένη εργασία της θέσης και της ειδικότητάς του, να παρέχει με εντολή των αρμόδιων οργάνων της επιχείρησης τις υπηρεσίες του προσωρινά σε άλλη εργασία (δευτερεύουσα απασχόληση).

2. Η εφεδρεία, οι θέσεις, ο αριθμός, η διάρκεια του χρόνου

εφεδρείας και οι λοιποί όροι και περιορισμοί από τους οποίους διέπεται αυτή, ορίζονται κατά περίπτωση από το Διευθυντή της αρμόδιας Διεύθυνσης, με βάση τις αντίστοιχες εκάστοτε υπηρεσιακές ανάγκες.

3. Η δυνατότητα της δευτερεύουσας απασχόλησης παρέχεται και όταν σε δεδομένη χρονική περίοδο ο χρόνος εργασίας, στο κύριο αντικείμενο, δεν εξαντλεί το κανονικό υπηρεσιακό ωράριο εργασίας του μισθωτού. Στις περιπτώσεις αυτές, με εντολή των αρμόδιων οργάνων της επιχείρησης και εφόσον οι λειτουργικές ανάγκες της Εταιρίας το επιβάλλουν, αυτός απασχολείται κατά τις υπολειπόμενες ώρες σε άλλη, παρεμφερή και στον ίδιο χώρο, εργασία, χωρίς αυτό να θεωρείται ότι αποτελεί δυσμενή μεταβολή των όρων της σύμβασης εργασίας ή να γεννά δικαιώματα για οποιαδήποτε προσαύξηση, επίδομα, αποζημίωση ή άλλη πρόσθετη παροχή.

4. Σε έκτακτες περιπτώσεις το προσωπικό μπορεί επίσης να απασχολείται εντός του κανονικού ωραρίου του, κατά τους όρους και με τις προϋποθέσεις της προηγούμενης παραγράφου και με παράλληλα ή πρόσθετα υπηρεσιακά καθήκοντα, διάφορα από αυτά της υπηρεσιακής θέσης ή της ειδικότητάς του και κατά το δυνατό του αυτού ή ανάλογου ιεραρχικού επιπέδου.

5. Για τις παραπάνω δευτερεύουσες ή πρόσθετες απασχολήσεις δεν χορηγείται οποιοδήποτε επίδομα, προσαύξηση, αποζημίωση ή άλλη παροχή, εφόσον μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν είναι οπωσδήποτε θεσμοθετημένες ή δεν καταβάλλονται αντίστοιχες παροχές.

ΑΡΘΡΟ 4

Χρόνος εργασίας

1. Ως χρόνος εργασίας θεωρείται:

(α) Ο χρόνος πραγματικής εργασίας στο αντικείμενο της αντίστοιχης υπηρεσιακής θέσης ή για την εκτέλεση της οποίας υπάρχει αρμόδια γενική ή ειδική υπηρεσιακή εντολή.

(β) Ο χρόνος του κατά την παρ. 3 του άρθρου 5 θεσμοθετημένου διαλείμματος.

(γ) Ο χρόνος της, κατά την παρ. 2 του άρθρου 3 του παρόντος Κανονισμού, διατεταγμένης εφεδρείας, εφόσον κατά τη διάρκεια αυτής ο εργαζόμενος βρίσκεται κατ' εντολή του αρμόδιου Προϊσταμένου του ή κατά τα καθιερωμένα σε υπηρεσιακό χώρο.

(δ) Ο κατά την παρ. 4 του άρθρου 5 θεσμοθετημένος κατά περίπτωση χρόνος παραλαβής και παράδοσης συρμών, λεωφορείων, υλικών κ.λπ..

(ε) Ο χρόνος συμμετοχής ή ενταταλμένης παραμονής του μισθωτού σε Συμβούλια, Επιτροπές ή Ομάδες Εργασίας.

(στ) Ο χρόνος εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης, εξειδίκευσης ή επιμόρφωσης, εφόσον πραγματοποιείται μετά την πρόσληψη και δεν προβλέπεται η καταβολή αμοιβής ή αποζημίωσης από οποιαδήποτε πηγή.

(ζ) Ο χρόνος παράστασης του μισθωτού σε ποινικά δικαστήρια ως κατηγορουμένου ή μάρτυρα, εφόσον βεβαίως δεν πρόκειται για εκδίκαση μήνυσης της Εταιρείας κατά του ίδιου.

2. Σε περίπτωση πειθαρχικού ελέγχου του μισθωτού δεν μπορεί να θεωρηθεί ως χρόνος πραγματικής εργασίας ο χρόνος απολογίας, καθώς και ο χρόνος παράστασης αυτού στο όργανο που ασκεί τον πειθαρχικό έλεγχο.

ΑΡΘΡΟ 5

Οργάνωση του χρόνου εργασίας

1. α. Οι ώρες κανονικής ημερήσιας εργασίας (ημερήσιο κανονικό ωράριο) του προσωπικού ορίζονται σε επτά (7) ώρες και σαρανταπέντε (45') λεπτά και με βάση περίοδο πενθήμερης εβδομαδιαίας εργασίας, η κανονική εβδομαδιαία εργασία τριάντα οκτώ (38) ώρες και σαρανταπέντε λεπτά (45').

β. Οι ώρες της κατά το άρθρο 9 τυχόν πραγματοποιούμενης υπερωριακής εργασίας ή υπερεργασίας ορίζονται και οι εν γένει όροι διεξαγωγής τους διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του κοινού εργατικού δικαίου.

γ. Ο χρόνος της ημερήσιας εργασίας του προσωπικού μπορεί να είναι συνεχής ή με διακεκομμένο ωράριο, ανάλογα με τις υπηρεσιακές ανάγκες.

δ. Στην περίπτωση του διακεκομμένου ωραρίου αυτό δεν μπορεί να μεριστεί σε περισσότερες των δύο χρονικών ενότητων, μεταξύ των οποίων θα πρέπει να μεσολαβεί χρόνος διάρκειας το μέγιστον τεσσάρων ωρών.

ε. Οι ημέρες εφαρμογής του διακεκομμένου ωραρίου δεν μπορούν να υπερβαίνουν τις τέσσερις (4) μηνιαίως και τριάντα έξι (36) ετησίως.

στ. Ειδικά στην περίπτωση του διακεκομμένου ωραρίου των Ηλεκτροδηγών κ.λπ. και των Οδηγών Λεωφορείων, καμιά από τις δύο χρονικές ενότητες που το απαρτίζουν δεν μπορεί να έχει διάρκεια κάτω των δύο (2) ωρών, ενώ από το σημείο έναρξης μέχρι το σημείο πέρας της ημερήσιας εργασίας δεν θα πρέπει να μεσολαβούν συνολικά πάνω από δώδεκα (12) ώρες.

2. Το ημερήσιο ωράριο εφαρμόζεται με σταθερές ή εναλλασσόμενες βάρδιες εργασίας, διαφορετικά για κάθε ομάδα εργασίας, με διαφορετικό χρόνο έναρξης και λήξης, σύμφωνα με τις ανάγκες της Εταιρείας.

Ο προγραμματισμός, η εναλλαγή και η μεταβολή ημερών εργασίας και αναπαύσεων γίνεται από τη Διοίκηση, με βάση διαγράμματα εργασίας γνωστοποιούμενα στο οικείο προσωπικό ένα μήνα τουλάχιστον προ της έναρξης εφαρμογής τους, σύμφωνα με τις ανάγκες της Εταιρείας και της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, σε συμφωνία με τις διατάξεις της Εργατικής Νομοθεσίας και του παρόντος Κανονισμού.

Η σειρά εργασίας στις βάρδιες πρέπει να μεταβάλλεται κατά τις εναλλαγές των περιόδων εργασίας, έτσι ώστε, ο μισθωτός που εργάστηκε απογευματινές και εσπερινές ώρες κατά τη μία περίοδο να εργάζεται κατά την επόμενη περίοδο εργασίας σε πρωινές ώρες, επιτρέπεται όμως κατά περίπτωση να μην γίνει εναλλαγή της βάρδιας, εφόσον λόγοι εύρυθμης λειτουργίας της Υπηρεσίας το επιβάλλουν.

3. Κατά τη διάρκεια της κανονικής ημερήσιας εργασίας των Ηλεκτροδηγών κ.λπ., των Προϊσταμένων Αμαξοστοιχίας, των Οδηγών Λεωφορείων και των Ελεγκτών, εφόσον απασχολούνται επί οχήματος με συνεχή εργασία άνω των έξι ωρών, των Σταθμαρχών Σιδηροδρόμου και Λεωφορείων και του εν γένει εργατοτεχνικού Προσωπικού, πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ειδικότερες εσωτερικές κατ' αρμοδιότητα ρυθμίσεις, διάλειμμα εργασίας διάρκειας είκοσι (20) λεπτών, θεωρούμενο ως χρόνος εργασίας.

4. Ο χρόνος παράδοσης και παραλαβής συρμών, λεωφορείων, σταθμαρχείων, ταμείων κ.λπ., κατά περίπτωση, υπολογιζόμενος ομοίως ως χρόνος κανονικής ημερήσιας εργασίας ορίζεται ως ακολούθως:

Για τους Ηλεκτροδηγούς ο χρόνος παραλαβής των συρμών σε δέκα (10) λεπτά και εφόσον πρόκειται για συρμό που θα κυκλοφορήσει το πρώτον μετά την τελευταία διακοπή εργασίας σε είκοσι (20) λεπτά, ο δε χρόνος παράδοσης σε δέκα (10) λεπτά.

Για τους Οδηγούς Λεωφορείων ο χρόνος των οχημάτων σε δέκα (10) λεπτά και ο χρόνος παράδοσης σε πέντε (5) λεπτά.

Για τους Εκδότες ο χρόνος παράδοσης των οικείων στοιχείων του εκδοτηρίου του δεκαπέντε (15) λεπτά.

ΑΡΘΡΟ 6

Διακοπή εργασίας

Η διακοπή εργασίας περιλαμβάνει συνεχή χρόνο έντεκα (11) τουλάχιστον ωρών.

ΑΡΘΡΟ 7

Αναπαύσεις

1. Οι αναπαύσεις του προσωπικού σε πλήρη ετήσια απασχόληση ισούνται με τον αριθμό των Σαββάτων και Κυριακών του έτους (104).

Οι ακόλουθες ημέρες εκάστου έτους είναι γενικές αργίες

για το προσωπικό:

1η Ιανουαρίου, 6η Ιανουαρίου, Καθαρά Δευτέρα, 25η Μαρτίου, Μεγάλη Παρασκευή, Μεγάλο Σάββατο, Κυριακή του Πάσχα, Δευτέρα του Πάσχα, 1η Μαΐου, Αγίου Πνεύματος, 15η Αυγούστου, 28η Οκτωβρίου, 25η Δεκεμβρίου, 26η Δεκεμβρίου.

Οι αργίες αυτές χορηγούνται στο σύνολό τους την αντίστοιχη ημερομηνία, δεν μεταφέρονται ως πρόσθετες αναπαύσεις, πλην των περιπτώσεων που ορίζει η εργατική νομοθεσία, και σε περίπτωση σύμπτωσης αργίας με ημέρα προγραμματισμένης ανάπαυσης συμψηφίζονται. Τυχόν αντίθετες γενικές ή ειδικές, γραπτές ή εθιμικές ρυθμίσεις, παύουν να ισχύουν. Κατά την κατάρτιση των οικείων διαγραμμάτων εργασίας λαμβάνεται πρόνοια οι παραπάνω συμψηφισμοί ρεπτό και αργιών να κατανέμονται κατά το δυνατόν ισομερώς μεταξύ των εργαζομένων. Εργασία κατά ημέρα αργίας ή Κυριακή αμείβεται με βάση τα όσα ορίζει η εκάστοτε ισχύουσα Εργατική Νομοθεσία για τις επίσημες αργίες χωρίς καμία παρέκκλιση.

Επιτρέπεται η μεταβολή των προγραμματισμένων ημερών εργασίας και ανάπαυσης και η αντίστοιχη μεταφορά της ημέρας πραγματοποίησης της ανάπαυσης σε άλλη ημέρα, είτε εφόσον ανακύψουν έκτακτα γεγονότα είτε μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου και έγκριση του αρμόδιου οργάνου, λαμβανομένων υπόψη και των αναγκών της υπηρεσίας. Ο μισθωτός που, σύμφωνα με τα παραπάνω, θα απασχοληθεί κατά την ημέρα αναπαύσεώς του, δικαιούται κάθε ημερολογιακό έτος τόσες ημέρες αναπληρωματικής εβδομαδιαίας ανάπαυσης όσες ημέρες προγραμματισμένων αναπαύσεών του έχει εργασθεί, που θα του χορηγούνται μέσα στα χρονικά πλαίσια που ορίζονται από τις εκάστοτε ισχύουσες οικείες διατάξεις του κοινού εργατικού δικαίου.

2. Σε περίπτωση που η ανάπαυση ή η αργία συμπίπτει με ημέρα ασθένειας, αυτές δεν μεταφέρονται.

3. Για το προσωπικό που εργάζεται βάση διαγραμμάτων, θα πρέπει να συμπίπτουν με ημέρα Κυριακή τουλάχιστον δώδεκα ημέρες ανάπαυσης σε κάθε ημερολογιακό έτος.

4. Μετά από προηγούμενη ενημέρωση και έγκριση σχετικής αίτησής του από τον αρμόδιο Προϊστάμενο, επιτρέπεται η αμοιβαία αλλαγή υπηρεσίας και αναπαύσεως του μισθωτού με άλλο συνάδελφό του, για να εξυπηρετηθεί επαρκώς αιτιολογημένη ανάγκη του ενδιαφερομένου.

ΑΡΘΡΟ 8

Περίοδος εργασίας

1. Με την επιφύλαξη του επόμενου εδαφίου, η περίοδος της προγραμματισμένης εβδομαδιαίας εργασίας δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των έξι (6) συνεχόμενων ημερών απασχόλησης.

2. Η περίοδος εργασίας μπορεί σε έκτακτες περιπτώσεις ανάγκης να φθάσει μέχρι και εννέα (9) κατ' ανώτατο όριο συνεχόμενες ημέρες απασχόλησης, αλλά στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να χορηγείται στο μισθωτό, εντός διμήνου τουλάχιστον από την εκάστοτε υπέρβαση του κατά την παρ. 1 εξαημέρου, πρόσθετος χρόνος συνεχόμενης ανάπαυσης μίας (1) ημέρας για κάθε τρεις (3) ημέρες συνεχούς απασχόλησης πέραν των έξι ημερών.

ΑΡΘΡΟ 9

Υπερωρία - Υπερεργασία

1. Σχετικά με τις προϋποθέσεις, τη διαδικασία, τη νομιμότητα, τη διάρκεια, την αμοιβή κ.λπ. της υπερεργασίας και υπερωριακής απασχόλησης εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας.

2. Η εντεταλμένη, πέραν του κανονικού ωραρίου, απασχόληση του μισθωτού για τη συμμετοχή του σε Συμβούλια, Επιτροπές ή Ομάδες Εργασίας, για την οποία δεν έχει προβλεφθεί ιδιαίτερη αμοιβή, μπορεί με απόφαση του Δ.Σ. να αμειφθεί είτε ως χρόνος υπερεργασίας ή υπερωρίας είτε με εφάπαξ αποζημίωση.

ΑΡΘΡΟ 10

Κανονική άδεια

1. Το έκτακτο, δόκιμο και τακτικό προσωπικό που απασχολείται με πλήρη ή με μερική απασχόληση δικαιούται ετήσιας άδειας με αποδοχές, σύμφωνα με την εργατική νομοθεσία, σε συνδυασμό με τις διατάξεις της εκάστοτε εν ισχύ Ε.Γ.Σ.Σ.Ε..

2. Οι άδειες χορηγούνται σε δύο περιόδους (θερινή και χειμερινή). Κάθε μισθωτός δικαιούται να λάβει κατά την περίοδο από 1ης Μαΐου μέχρι 30ής Σεπτεμβρίου το ένα τμήμα αυτής εκ δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και οι μη εργάσιμες ημέρες. Το άλλο τμήμα της άδειας χορηγείται κατά τους λοιπούς μήνες.

3. Οι άδειες χορηγούνται με κυλιόμενο σύστημα, έτσι ώστε να χορηγούνται σε κάθε ομάδα εργαζομένων σε διαφορετικό χρονικό διάστημα κάθε έτος.

4. Στις ημέρες ετήσιας κανονικής άδειας που δικαιούται ο μισθωτός δεν συμψηφίζονται οι ημέρες αποχής από την εργασία λόγω βραχείας ασθένειας, στράτευσης, συμμετοχής σε νόμιμη απεργία, ανώτερης βίας ή άλλου σπουδαίου λόγου ή συνδρομής των όρων του άρθρου 656 Α.Κ.. Οι ημέρες αποχής που οφείλονται στους ίδιους λόγους θεωρούνται ως χρόνος πραγματικής απασχόλησης, προκειμένου να θεμελιωθεί το δικαίωμα λήψης άδειας. Βραχεία ασθένεια θεωρείται αυτή που δεν υπερβαίνει τα καθοριζόμενα από το άρθρο 3 του ν. 4558/1930, κατά περίπτωση, χρονικά όρια.

5. Στην περίπτωση κατά την οποία ο μισθωτός δεν κάνει αδικαιολόγητα χρήση της χορηγηθείσας νόμιμα σε αυτόν κανονικής άδειας, για την οποία του έχει κοινοποιηθεί και η σχετική απόφαση ή έγκριση που προβλέπεται από την παρ. 3 του άρθρου 12, δεν θεωρείται ισχύουσα η διάταξη της παρ. 1 εδ. α' του άρθρου 5 του α.ν. 539/1945 και δεν έχει δικαίωμα ούτε να αξιώσει τη χορήγηση αυτής κατά το επόμενο έτος ούτε να ζητήσει τις αποδοχές άδειας και την αποζημίωση - προσαύξηση που προβλέπονται από το εδ. β' της ίδιας παραγράφου του παραπάνω άρθρου 5 του α.ν. 539/1945. Το αυτό ισχύει και στην περίπτωση που ο μισθωτός, παρά την έκδοση και γνωστοποίηση σχετικής για τον προγραμματισμό των αδειών εγκυκλίου του Διευθύνοντα Συμβούλου, δεν ζητήσει και δεν λάβει εντός του εκάστοτε τρέχοντος έτους την κανονική άδεια του.

6. Στην περίπτωση που ο μισθωτός ζήτησε έγκαιρα και δεν του χορηγήθηκε νόμιμα η κανονική άδεια του, δικαιούται, κατ' επιλογή της Εταιρείας, είτε τη χορήγησης της εντός του επόμενου έτους είτε την καταβολή των προβλεπόμενων από την παρ. 1 εδ. β' του άρθρου 5 του α.ν. 539/1945 παροχών.

7. Σε περίπτωση λύσης της σχέσης εργασίας χωρίς να έχει ληφθεί η ετήσια άδεια με αποδοχές, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις της Εργατικής Νομοθεσίας.

ΑΡΘΡΟ 11

Άδεια χωρίς αποδοχές

1. Το προσωπικό μπορεί να ζητήσει άδεια χωρίς αποδοχές σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις και υπό την προϋπόθεση εξάντλησης της κανονικής άδειας ή οποιασδήποτε άλλης άδειας που ο εργαζόμενος θα μπορούσε να ζητήσει για το λόγο τον οποίο επικαλείται.

2. Προκειμένου να χορηγηθεί η άδεια χωρίς αποδοχές, ο εργαζόμενος οφείλει να υποβάλει έγγραφη αίτηση για τη χορήγηση αυτής, στην οποία πρέπει να εκθέτει τους σοβαρούς προσωπικούς ή οικογενειακούς λόγους, οι οποίοι κατά τη γνώμη του επιβάλλουν τη χορήγηση της άδειας, καθώς και την αιτούμενη διάρκεια και χρονική περίοδο χορήγησής της.

3. Η αίτηση απευθύνεται προς το Διευθύνοντα Σύμβουλο και υποβάλλεται ιεραρχικώς μέσω του οικείου Διευθυντή, ο οποίος επισυνάπτει την πρότασή του. Αρμόδιος για την έγκριση άδειας χωρίς αποδοχές είναι ο Διευθύνων Σύμβουλος ή το εξουσιοδοτημένο από αυτόν όργανο.

4. Σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα από τους προβαλλόμενους λόγους, η έγκριση ή η απόρριψη της αιτούμενης άδειας χωρίς αποδοχές, απόκειται στην υπηρεσιακή κρίση του κατά

την προηγούμενη παράγραφο 3 αρμόδιου για τη χορήγησή της οργάνου, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των αναγκών της Εταιρείας. Το αρμόδιο όργανο μπορεί, αντί απορρίψεως, κατ' εκτίμησή του και με τη σύμφωνη γνώμη των ενδιαφερομένων, είτε και με βάση τις ανάγκες της Εταιρείας, να εγκρίνει μικρότερης διάρκειας άδεια είτε τη χορήγησή της σε διαφορετική χρονική περίοδο.

ΑΡΘΡΟ 12

Λοιπές περί αδειών διατάξεις

1. Οι εν γένει άδειες χορηγούνται σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις που ορίζονται από τη διάταξη που τις προβλέπει.
2. Δύνатаι να χορηγείται κατά την κρίση της υπηρεσίας άδεια μιας εργάσιμης ημέρας για εθελοντική αιμοδοσία με πλήρεις αποδοχές.
3. Το προσωπικό σε οποιαδήποτε περίπτωση άδειας δεν δικαιούται να εγκαταλείψει τη θέση του πριν του κοινοποιηθεί η περί χορήγησης αυτής απόφαση ή η επί της αιτήσεως σημειωμένη έγκριση.
4. Εφόσον πρόκειται για θέση για την οποία είναι οργανική ή υπηρεσιακά προβλέπεται η ύπαρξη αντικαταστάτη, θα πρέπει ο αναχωρών σε άδεια να παραδώσει σε αυτόν πριν την αναχώρησή του την υπηρεσία κανονικά.
5. Ανάκληση άδειας επιτρέπεται μόνο σε ιδιαίτερα σοβαρούς και έκτακτους υπηρεσιακούς λόγους ή μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου, εφόσον εκτιμηθεί η σοβαρότητα των λόγων που ο μισθωτός επικαλείται και δεν δημιουργούνται προβλήματα στην υπηρεσία.
6. Η υπέρβαση του χρόνου άδειας, εάν δεν δικαιολογείται από σπουδαίο λόγο που αποδεικνύεται δεόντως, συνιστά αυθαίρετη απουσία του μισθωτού, με τις κατά περίπτωση σχετικές συνέπειες. Σε κάθε όμωσ περίπτωση, ο μισθωτός οφείλει να ειδοποιήσει έγκαιρα και με το δέοντα ιεραρχικό τρόπο την υπηρεσία του σχετικά με το λόγο και το χρόνο της καθυστέρησης επανόδου του. Αδικαιολόγητη παράλειψη ή καθυστέρηση ειδοποίησης συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα.

ΑΡΘΡΟ 13

Διατάξεις που ισχύουν και για τις

Εσωτερικές Υπηρεσίες

1. Οι διατάξεις των άρθρων 1 και 2 του άρθρου 3 παρ. 3, 4 και 5, του άρθρου 4 παρ. 1 στοιχ. α', ε', στ' και ζ' και παρ. 2, του άρθρου 5 παρ. 1 στοιχ. α', β', γ', και δ' του άρθρου 6, του άρθρου 7 παρ. 1 και 2 και των άρθρων 9 έως και 12, ισχύουν και για το Προσωπικό των Εσωτερικών Υπηρεσιών της Εταιρείας.
2. Για το ίδιο παραπάνω Προσωπικό των Εσωτερικών Υπηρεσιών: α) η υπό στοιχ. 6 του άρθρου 2 περίοδος εργασίας είναι πενήνήμερη, β) η υπό στοιχ. 5 του ίδιου άρθρου ανάπαυση είναι καθ' εβδομάδα το διήμερο Σαββάτου και Κυριακής.

ΑΡΘΡΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Τροποποίηση Κανονισμών

Οι διατάξεις των πιο πάνω Κανονισμών της Εταιρείας Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. τροποποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας.

'Αρθρο 11

Τρόπος κάλυψης δαπανών

1. α. Οι δαπάνες που προκαλούνται από τις διατάξεις των άρθρων 5 παρ. 5, 10, 13, 16, 19 και 6 παρ. 8 θα καλύπτονται από πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.
- β. Οι απώλειες εσόδων που προκαλούνται από τις διατάξεις των άρθρων 5 παρ. 13, 14, 15 και 18, 6 παρ. 7 και 8 παρ. 3 και 5 θα αναπληρώνονται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.
2. Οι δαπάνες που προκαλούνται από τις διατάξεις των άρθρων 5 παρ. 2 και 3 θα καλύπτονται από πιστώσεις του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

3. Οι δαπάνες που προκαλούνται από τις διατάξεις των άρθρων 2 παρ. 1 περ. κβ', 3 παρ. 3 και 6 παρ. 17 θα καλύπτονται από πιστώσεις των προϋπολογισμών των Ο.Τ.Α..

'Αρθρο 12

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται:

1. Κάθε διάταξη νόμου ή κανονισμού εργασίας με ισχύ νόμου ή όρος συλλογικής σύμβασης εργασίας ή διαιτητικής απόφασης ή πρακτικού συμφωνίας ή άλλης άτυπης συλλογικής ρύθμισης οποιασδήποτε μορφής ή όρος ατομικής σύμβασης εργασίας, ρητώς ή λόγω μακροχρόνιας πρακτικής καθιερωμένος, απόφαση της Διοίκησης της Εταιρείας ή των εντεταλμένων οργάνων της ή γενικά κάθε συμβατικής ή μονομερούς δικαιοπραξίας της Διοίκησης, οποιουδήποτε χαρακτήρα ή νομικής δεσμευτικότητας που εφαρμόζονται στο προσωπικό των Ο.Α.Σ.Α., Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π. και αντίκεινται ρητά και ειδικά στις διατάξεις του παρόντος νόμου.
2. Κάθε γενική ή ειδική διάταξη νόμου που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου ή κατά το μέρος που ρυθμίζει κατά διάφορο τρόπο θέματα που διέπονται από τον παρόντα νόμο.

'Αρθρο 13

Ισχύς

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο νόμο αυτόν."

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): 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 Σγουριδής): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Ρύθμιση θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ)".

Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Ιωάννης Κωνσταντινίδης έχει το λόγο.

Κύριοι συνάδελφοι, μπορείτε να αρχίσετε να εγγράφεστε. Από τον αριθμό των συναδέλφων που θα εγγραφούν, θα εξαρτηθεί και ο χρόνος λήξεως της σημερινής συνεδρίασης, που θα είναι σαφώς μετά τη δωδεκάτη νυκτερινή και μέχρι την πρώτη πρωινή το αργότερο.

Ορίστε, κύριε Κωνσταντινίδη, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, η επιχειρούμενη ανασυγκρότηση του ΟΣΕ ως εγχείρημα τεράστιας εμβέλειας και αυτονόητης σημασίας, μου επιτρέπει, με προτρέπει θα έλεγα, να ξεπεράσω τα τυπικά όρια μιας εισηγητικής παρουσίας, προκειμένου αφ' ενός μεν να μελετήσουμε τη σημερινή ταυτότητα, την κατάσταση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος, η οποία δεν απέχει πολύ, για να δανειστώ έναν ιατρικό όρο, από ιατρικό ανακοινωθέν λίγο πριν από την κατάληξη περιστατικού και αφ' ετέρου να προεκτιμήσουμε και να αξιολογήσουμε την δυναμική και κυρίως την αποτελεσματικότητα της επιχειρούμενης νομοθετικής παρέμβασης στον Οργανισμό, ταυτόχρονα δε να εκτιμήσουμε και να αξιολογήσουμε το τεράστιο επιχειρησιακό πρόγραμμα, που συντελείται αυτό το χρονικό διάστημα. Να σταθούμε δηλαδή πρόσωπο με πρόσωπο απέναντι στο είναι και στο δέον, στο σήμερα και το αύριο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος.

Αν με την αμέσως προηγούμενη αναφορά μου σε ιατρικό

ανακοινωθέν σας παρέσυρα συνειρμικά στην αντίληψη ότι ο ΟΣΕ οδεύει για βιολογικούς λόγους προς το φυσικό του τέλος, δεν ήταν αυτή η πρόθεσή μου. Αντίθετα μάλιστα. Αν τελικά επέλθει ο θάνατος του ΟΣΕ, θα είναι θάνατος όχι φυσικός, αλλά παρά φύσιν, για την ακρίβεια θάνατος πολιτικός.

Είναι κοινή διαπίστωση ότι μετά τον Χαρίλαο Τρικούπη δεν έχει ασκηθεί πολιτική στη χώρα μας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Κυριαρχεί αυτή η αντίληψη, αλλά νομίζω πως είναι μέγα λάθος, γιατί τι άλλο από μια συγκεκριμένη και συγκροτημένη πολιτική ήταν η συνειδητοποιημένη πολιτική ενθάρρυνσης των οδικών μεταφορών, σε βάρος των σιδηροδρομικών; Και βέβαια, για να μην παρερμηνευθεί αυτή η άποψη, δεν σημαίνει πως δεν έπρεπε να γίνουν οι οδικές υποδομές. Αντίθετα μάλιστα υπάρχει τεράστιο έλλειμμα οδικό στη χώρα μας και κυρίως έλλειμμα οδικό υψηλών προδιαγραφών. Αλλά το αδίκημα το πολιτικό συνίσταται ακριβώς στη μονομερή, στην άνιση και άδικη μεταχείριση των ελληνικών σιδηροδρόμων, από πλευράς των εκάστοτε ελληνικών κυβερνήσεων, μια πολιτική μάλιστα που πέτυχε απόλυτα στο στόχο της, αφού διαχρονικά κατάφερε να περιορίσει το μεταφορικό έργο των σιδηροδρόμων στο ασφυκτικό ποσοστό του 2,5% για τις εμπορευματικές μεταφορές και του 4% για τις επιβατικές μεταφορές στο σύνολο των χερσαίων μεταφορών της χώρας μας.

Συνεπώς είναι φανερό πως η πολιτική ευθύνη για την κατάσταση των σιδηροδρόμων στη χώρα μας είναι διαχρονική, διαχέεται σε ένα μεγάλο εύρος χρόνου και προσώπων και βεβαίως ο πολιτικός ερευνητής θα δυσκολευόταν πολύ να επιμερίσει και να καταλογίσει συγκεκριμένες ευθύνες σε κυβερνήσεις, πρόσωπα και κόμματα. Ίσως ο ιστορικός του μέλλοντος αναφερθεί σε ορισμένα πολιτικά ονόματα, για να έχει ονοματεπώνυμο η μνήμη ενοχής.

Όμως, αγαπητοί συνάδελφοι, όλα αυτά ανήκουν στο παρελθόν. Και όπως γνωρίζουμε, στο παρελθόν παρέμβαση δεν χωρεί. Έχει συντελεστεί. Το μόνο που μένει από το παρελθόν είναι τα αποτελέσματά του, η διαλεκτική του δηλαδή σχέση με το σήμερα. Και το σήμερα, το κληρονομημένο σήμερα από τη χθεσινή πολιτική, είναι η κατάσταση των σιδηροδρόμων της χώρας μας, όπως αυτή εμφανίζεται στην εισηγητική έκθεση. Είναι οι αρνητικές συνιστώσες ενός προβλήματος συνολικού. Τις αναφέρω επιγραμματικά:

Η τεχνολογική υστέρηση υποδομών και τροχαίου υλικού.

Η μόνιμη απουσία επενδύσεων και ανάπτυξης.

Η αδυναμία άσκησης εμπορικής πολιτικής.

Το πολύ χαμηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η έλλειψη εξειδικευμένων στελεχών και η αδυναμία ανάπτυξης νέων δραστηριοτήτων, νέων υπηρεσιών.

Ο δραματικός περιορισμός του μεταφορικού έργου, όπως πρωτίτερα διαπίστωση.

Στο συσσωρευμένο έλλειμμα, το οποίο ανέρχεται στο ύψος των πεντακοσίων πενήντα δισεκατομμυρίων (550.000.000.000) δραχμών, με παραγωγή ετήσιου ελλείμματος περίπου εκατόν τριάντα δισεκατομμυρίων (130.000.000.000) δραχμών.

Για να έχουμε όμως μία πιο σαφή εικόνα για τη σημερινή κατάσταση των ελληνικών σιδηροδρόμων, πρέπει να λάβουμε υπόψη και τα εξής:

Ότι το 55% του κόστους του ΟΣΕ που προέρχεται από την επιβάρυνση της υποδομής, είναι το μεγαλύτερο μειονέκτημα των σιδηροδρόμων, δεδομένου ότι κανένα άλλο μεταφορικό μέσο δεν έχει τόσο μεγάλη επιβάρυνση στη χρήση των υποδομών, όπως είναι τα αεροδρόμια, τα λιμάνια και τα διόδια για τα άλλα μέσα μεταφορών.

Ο δείκτης εσόδων-εξόδων βρίσκεται μονίμως σε δραματικά αρνητικά επίπεδα.

Το ετήσιο ύψος μισθών του ΟΣΕ είναι περίπου τετραπλάσιο των αντίστοιχων εσόδων του.

Η σχέση των επενδύσεων μεταξύ του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας μας ήταν, μέχρι το 1994, η αρνητική σχέση του εννέα προς ένα.

Η χρήση δανείων, υπό την κάλυψη βέβαια πάντοτε του ελληνικού

δημοσίου, απευθυνόταν σε ποσοστό 92% για την κάλυψη λειτουργικών δαπανών και μόλις σε 8% για επενδύσεις. Και οι επενδύσεις αυτές αφορούσαν απλώς συντήρηση δικτύου και τροχαίου υλικού.

Το σιδηροδρομικό μας δίκτυο είναι το παλαιότερο στην Ευρώπη. Δεν πρόκειται καν για δίκτυο. Είναι μια γραμμή ουσιαστικά. Και βέβαια όλοι γνωρίζουμε ότι μέχρι και τη Θεσσαλία κατασκευάστηκε από τον Χαρίλαο Τρικούπη. Όπως επίσης γνωρίζουμε ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο Μακεδονίας-Θράκης κατασκευάστηκε την εποχή που δεν είχε απελευθερωθεί ακόμη αυτή η περιοχή, οι ονομαζόμενες νέες χώρες. Συνεπώς ξέρουμε ποιος είναι ο κατασκευαστής.

Έχουμε τρεις διαφορετικούς τύπους γραμμών, το συμβατικό, τον μετρικό, τον οδοντωτό και δεκαπέντε διαφορετικούς τύπους τραίνων. Αυτό σημαίνει μεγάλο κόστος στη συντήρηση. Και βέβαια μεγάλο ποσοστό του τροχαίου υλικού οδεύει εκ του ασφαλούς προς το μουσείο.

Κύριοι συνάδελφοι, έπειτα από όλα τα παραπάνω αρνητικά δεδομένα, που χαρακτηρίζουν τον ΟΣΕ ως γνήσιο τέκνο του νεοελληνικού κράτους, επίμονα τίθεται το ερώτημα: Υπάρχουν περιθώρια ανάκαμψης του ΟΣΕ; Μπορεί πια ο ΟΣΕ να διεκδικήσει ισότιμα και ανταγωνιστικά, θέση και ρόλο στην εθνική, αλλά κυρίως στη διεθνή αγορά μεταφορών; Πρέπει να ομολογήσουμε ότι το ερώτημα είναι δύσκολο, γι'αυτό και η απάντηση ακόμη πιο δύσκολη και δεν μπορεί να δοθεί στην απλουστευτική μορφή ενός "ναι" ή ενός "όχι". Έχω τη γνώμη πως, όσο και αν η δυσκολία της απάντησης βρίσκεται στο παρελθόν, δηλαδή στο βεβαρημένο κληρονομικό του οργανισμού, είμαι σίγουρος πως όλοι μας βρίσκουμε πως το ερώτημα μας έρχεται από το μέλλον. Μας έρχεται σαν μία ακόμη πρόκληση-πρόσκληση να ανταποκριθούμε στο δύσκολο και στο απρόβλεπτο.

Να, λοιπόν, ακόμα ένα στοίχημα, για να χρησιμοποιήσω τη λέξη κλειδί, που ως πολιτικός νεολογισμός έχει την έννοια και τη δυναμική, δηλαδή της πολιτικής προγραμματικής απάντησης απέναντι στις προκλήσεις και απέναντι στα απρόβλεπτα. Γι'αυτό δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι η συνολική πολιτική απάντηση, πρόταση, σχεδιασμός, απέναντι στο παλιό που έχει εξαντλήσει τα όριά του και αυτοακυρώνεται και απέναντι στο καινούριο, που προβληματίζει, δυσκολεύει και υπόσχεται, δεν είναι παρά μια δέσμη στοιχημάτων. Στοιχήματα που πρέπει να κερδίσουμε για να έχουμε το δικαίωμα να ενταχθούμε στο μέλλον, στον αιώνα που έρχεται, για την ακρίβεια, επέρχεται με αυστηρές απαιτήσεις και υψηλές προδιαγραφές όρθιοι, ισότιμοι και αποτελεσματικοί.

Στον κόσμο του σήμερα, της επικοινωνίας, της πληροφορίας, της διακίνησης ιδεών, αγαθών, προσώπων, συντελείται η υπεραγορά των μεταφορών. Συντελείται μία υπεραγορά από την οποία ούτε πρέπει να απουσιάσουμε ως φτωχοί συγγενείς.

Να, λοιπόν, η απάντηση. Είναι το μεγάλο εθνικό στοίχημα, ο στρατηγικός σχεδιασμός μεταφορών της χώρας για τον επόμενο αιώνα, η εξασφάλιση των αναγκαίων προϋποθέσεων για τη συμμετοχή μας στη μεγάλη αγορά υπηρεσιών, που εκτείνεται σε ολόκληρον το χώρο, που αποτέλεσε την γεωγραφία της ιστορίας μας, στα Βαλκάνια, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στην Ανατολική Ευρώπη, στις Παρευξείνιες χώρες, στη Μεσόγειο.

Κύριοι συνάδελφοι, είναι αυτονόητο πως η υλοποίηση πολιτικών στρατηγικών δεν είναι απλά μόνο υπόθεση προθέσεων, αλλά κυρίως ικανών προϋποθέσεων.

Η συγκρότηση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής εθνικών και κυρίως διεθνών μεταφορών, αποτελεί ζήτημα σοβαρής μελέτης. Η συγκρότηση ενός ολοκληρωμένου δυναμικού δικτύου μεταφορών, σιδηρόδρομοι, αυτοκίνητα, πλοία, αεροπλάνα και η ορθολογική διαχείρισή τους και αξιοποίησή, (συνδυασμένες μεταφορές, σύγχρονα λιμάνια, αεροδρόμια, οδικά, σιδηροδρομικά δίκτυα, εμπορευματικοί σταθμοί), αποτελούν την ελάχιστη προϋπόθεση για τη βιώσιμη, την ανταγωνιστική παρουσία μας στη διεθνή αγορά μεταφορών. Γιατί περί αυτής πρόκειται. Δεν είναι το ζήτημα μόνο για τις εθνικές μας μεταφορές στο πλαίσιο μιας αντίληψης αυτάρκειας.

Σήμερα πλέον όλο και περισσότερο αποδυναμώνεται η αυτοτέλεια των διάφορων μορφών μέσων μεταφορών, αντίστοιχα ενισχύεται όλο και περισσότερο η επιλογή των συνδυασμένων μεταφορών και η οργανωτική, σχεδόν οργανική αλληλοεξάρτηση των μέσων.

Οδικόί άξονες, σιδηροδρομικά δίκτυα, λιμάνια, αεροδρόμια, εμπορευματικά κέντρα, τηλεπικοινωνίες, τηλεματική, βρίσκονται σε άμεση συνεργασία για την άνετη, την ασφαλή, την ταχεία, τη φθηνή και τη μαζική μεταφορά προσώπων και αγαθών.

Σε αυτόν τον κόσμο των μεταφορών ο σιδηρόδρομος έχει μέλλον. Το τρένο δεν έρχεται από το παρελθόν, έρχεται από το μέλλον, προπάντων στη μορφή των τρένων υψηλών ταχυτήτων των DGV, όπου λειτουργούν ανταγωνιστικά ακόμα και με τις αερομεταφορές στις μέσες αποστάσεις, δηλαδή μέχρι και τα 1000 χιλιόμετρα.

Αλλά το τρένο δεν έρχεται από το μέλλον μόνο γι'αυτό το λόγο, αλλά και γιατί ανταποκρίνεται θετικότερα από κάθε άλλο μέσον απέναντι στις υπηρεσίες: Ασφάλεια στη διακίνηση και μεταφορά, σεβασμό στο περιβάλλον και απάντηση θετική στο ενεργειακό πρόβλημα.

Και βέβαια η ισότιμη ένταξή μας στο σύγχρονο κόσμο των μεταφορών, δεν είναι υπόθεση μόνο μιας κυβέρνησης ή ενός και μόνο προγράμματος. Απαιτείται, αυτονοήτως, ένα μακροπρόθεσμο πρόγραμμα, ιδιαίτερα υψηλού κόστους και κυρίως, η σταθερή και αταλάντευτη πολιτική βούληση όλων των κυβερνήσεων του μέλλοντος για την πραγμάτωση του δύσκολου, αλλά εφικτού οράματος, του σύγχρονου ελληνικού σιδηρόδρομου.

Τώρα στα καθ' ημάς: Η εκκίνηση της μεγάλης προσπάθειας χρονολογείται από το 1994 με την έναρξη του επιχειρησιακού προγράμματος του ΟΣΕ που συγχρηματοδοτείται από το δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και το Ταμείο Συνοχής και έχει αντικείμενο τον εκσυγχρονισμό της γραμμής Πατρών για την ακρίβεια Κορίνθου, Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ειδομένης, η σιδηροδρομική ΠΑΘΕ, όπως λέγεται και βέβαια την προμήθεια σύγχρονου τροχαίου υλικού.

Η ολοκλήρωση του έργου θα χρειασθεί οπωσδήποτε και τη γενναιοδωρία του Τρίτου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, του λεγόμενου προγράμματος Σαντέρ και ασφαλώς τη συμβολή των δύο ή τριών πρώτων ετών του επόμενου αιώνα.

Το επόμενο στρατηγικό, προς το παρόν μετέωρο, βήμα, πρέπει να είναι η σιδηροδρομική Εγνατία. Δεν είναι της στιγμής η ανάπτυξη του ζητήματος. Τα ποσά που απαιτούνται ξεπερνούν τα όρια της φαντασίας. Ωστόσο, αν θέλουμε να παίξουμε ρόλο γέφυρας στις μεταφορές ανάμεσα στο βορρά και στο νότο στη δύση και στην ανατολή, η χρησιμότητα της σιδηροδρομικής Εγνατίας είναι ένα ζήτημα που πρέπει να το παλαίψουμε όλοι.

Κύριοι συνάδελφοι, στο πλαίσιο της ίδιας μεγάλης προσπάθειας εντάσσεται και η νομική παράμετρος, η οποία επιχειρείται με το παρόν νομοσχέδιο, με το οποίο σκοπεύεται η θεσμική, οικονομική, οργανωτική, λειτουργική και επιχειρησιακή ανασυγκρότηση του οργανισμού.

Θα επαναλάβω, μάλιστα, αυτό που σημείωσα και στη Διαρκή Επιτροπή ότι ο τίτλος του νομοσχεδίου "Ρύθμιση θεμάτων του ΟΣΕ" δεν αποδίδει με ακρίβεια, αντίθετα αδικεί τόσο το περιεχόμενο και την έκταση των διατάξεων όσο και την πολιτική βούληση του Υπουργού Μεταφορών για την συντελούμενη -και εννοώ τα ουσιαστικά- επαναθεμελίωση, αναδόμηση, ανασυγκρότηση του Οργανισμού.

Για να διορθώσω μία πρόχειρη ερμηνεία που διακινδύνευσα κατά την επεξεργασία επίσης του νομοσχεδίου στη Διαρκή Επιτροπή για τον εξόχως ήπιο τίτλο, κύριε Υπουργέ, σήμερα είμαι σίγουρος ότι για την ηπιότητα του τίτλου δεν ήταν, ούτε η μετριοφροσύνη σας, η αιτία ούτε, βέβαια, η υποσυνείδητη επιφύλαξή σας για τη ριζική ανατροπή ενός αρρωστημένου καθεστώτος, αλλά η συνειδητοποίηση ότι με το παρόν νομοσχέδιο σήμερα μπαίνουν μόνο τα θεσμικά θεμέλια, νομιμοποιείται μια νέα δυναμική μία εκμηδυνωμένη και αισιόδοξη αφετηρία ότι βρισκόμαστε ακόμα μόνο στην αρχή. Υπάρχει μεγάλη συνέχεια, είναι μακρύς ο δρόμος και απαιτεί αδιάκοπη προσπάθεια.

Με το θεσμικό καθεστώς ο ΟΣΕ εισέρχεται με άλλο πρόσωπο, με συγκεκριμένες προϋποθέσεις, σε μια νέα αναγεννητική πορεία. Διαφοροποιείται και διευρύνεται ο σκοπός, προσαρμόζεται στις ανάγκες της σύγχρονης μεταφορικής επιχείρησης, αλλά και της διαχείρισης της εθνικής, σιδηροδρομικής υποδομής. Ενισχύεται με την απαραίτητη ευελιξία καταμερισμού τομέων επιχειρηματικής δραστηριότητας, με τη δυνατότητα ίδρυσης θυγατρικών εταιρειών κατά τομέα. Συντελείται ο λογιστικός, αλλά και ο διαχειριστικός διαχωρισμός των τομέων διαχείρισης υποδομών, εκμετάλλευσης μεταφορικού έργου και προσαρμόζεται στο καθεστώς απελευθέρωσης των σιδηροδρόμων σύμφωνα με κοινοτική οδηγία.

Η εθνική υποδομή παραμένει ως κρατική ιδιοκτησία στην κυριότητα του ΟΣΕ. Παρέχεται η δυνατότητα συνεργασίας με άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα σε όλους τους τομείς ανάπτυξης μεταφορών ή αναθέτει και εκχωρεί με ανάλογες συμβάσεις αντίστοιχα δικαιώματα. Εξασφαλίζονται οι όροι χρηματοδότησης ή κατασκευής σιδηροδρομικής υποδομής, εκτός από τα προγράμματα δημοσίων επενδύσεων και από τα ευρωπαϊκά προγράμματα και από τον ιδιωτικό τομέα. Εξασφαλίζονται μεγάλες δυνατότητες αξιοποίησης της σημαντικής κινητής και κυρίως ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ.

Ο ΟΣΕ είναι ο πλουσιότερος οργανισμός της χώρας μας, ιδιοκτήτης κυρίως ακινήτων μετά την Εκκλησία. Επιτυγχάνεται η οργανωτική του αναδιάρθρωση.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ιδιοκτήτης είναι ή έχει περιουσία εκτός;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ: Διαχωρίζονται οι κερδοφόρες υπηρεσίες του οργανισμού με καθαρά επιχειρηματικά κριτήρια από τις ζημιολύγες, οι οποίες παρέχονται για την εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου.

Απαλλάσσεται από τα συσσωρευμένα χρέη και επιχειρείται εξυγίανση από μηδενική βάση.

Ανανεώνεται το τροχαίο υλικό σε εφαρμογή προγραμματικών συμφωνιών με αντίστοιχη πρόβλεψη, κάλυψη από το δημόσιο.

Για περισσότερα για το θεσμικό μέρος του νομοσχεδίου, για τον εισαγόμενο προς κύρωση γενικό κανονισμό προσωπικού ΟΣΕ, τον κανονισμό εργασίας και ανάπαυσης προσωπικού και τις άλλες ρυθμίσεις, θα αναφερθώ στη δευτερολογία μου και ιδίως στην κατ' άρθρο συζήτηση.

Κλείνοντας την εισήγησή μου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιθυμώ για άλλη μια φορά να επιμείνω στη μεγάλη σημασία που έχει μία πανεθνική προσπάθεια να ενταχθούμε ισότιμα και αντάξια στη μεγάλη αγορά υπηρεσιών μεταφορών ολόκληρου του ιστορικού μας χώρου. Είναι η πρόκληση που μας έρχεται από το μέλλον. Πιστεύω πως μπορούμε να ανταποκριθούμε στο κάλεσμα.

Να συμβάλουμε όλοι μας στην τελική διαμόρφωση του νομοσχεδίου και η ψήφος μας ας είναι η προσωπική του καθενός μας απάντηση στο δραματικό ερώτημα, που όλους πιστεύω πως μας βασανίζει. "Υπάρχει αύριο για το ελληνικό τρένο"; Αν αποτύχει τώρα αυτή η προσπάθεια θα είναι και η τελευταία. Και αυτή η χώρα, η χώρα των πολλών χαμένων ευκαιριών, θα χάσει μια για πάντα κυριολεκτικώς το τρένο. Και τότε εμάς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αφορά η οργή του πατέρα των ελληνικών σιδηροδρόμων, του Χαρίλαου Τρικούπη, που θα δικαιούται να μας ανακοινώσει τη διαπίστωση: "Κύριοι, δυστυχώς επτωχεύσατε".

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

Κύριοι συνάδελφοι, τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην αίθουσα "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ", πενήντα μαθητές και πέντε συνοδοί-καθηγητές από το 69ο Γυμνάσιο Αθηνών.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα)

Με επιστολή του ο Γενικός Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταύρος Δήμας ορίζει

ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο στο συζητούμενο νομοσχέδιο το Βουλευτή Β' Αθηνών κ. Ευάγγελο Μειμαράκη.

Με επιστολή του ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Ορέστης Κολοζώφ ορίζει ως ειδική αγορήτρια στο συζητούμενο νομοσχέδιο τη Βουλευτή Ημαθίας κ. Μαρία Μηδόκου.

Επίσης, με επιστολή του ο Πρόεδρος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Νικόλαος Κωνσταντόπουλος ορίζει ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή Ροδόπης κ. Μουσταφά Μουσταφά.

Επίσης και ο Πρόεδρος του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Δημήτριος Τσαρόλας ορίζει ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή Β' Αθηνών κ. Ιωάννη Δημαρά.

Ο κ. Χειμάρας έχει το λόγο για είκοσι λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βρισκόμαστε σε μία εποχή όπου η νέα τεχνολογία εξελίσσεται ραγδαία, ο ανταγωνισμός μεγαλώνει και η οικονομία μας διεθνοποιείται. Ο μεγαλύτερος τομέας της πατρίδας μας που επηρεάζεται άμεσα απ' αυτές τις εξελίξεις, είναι αυτός των μεταφορών και επικοινωνιών. Όμως εμείς, αντί να βλέπουμε εκσυγχρονισμό και νοικοκύρεμα των οργανισμών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, διαπιστώνουμε με λύπη μας ότι οδηγούνται καθημερινά από το κακό στο χειρότερο.

Απαντώντας στον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ, θα έλεγα ότι αν ο ιστορικός του μέλλοντος παρακολουθούσε, κύριε συνάδελφε, τη σημερινή συνεδρίαση, θα έβγαζε ασφαλή συμπεράσματα για το ποιος ευθύνεται για την κατάντια του ΟΣΕ.

Και έρχομαι τώρα στον ΟΣΕ για να δούμε τι φταίει. Η παντελής έλλειψη εθνικής πολιτικής στις μεταφορές, η κακοδιοίκηση, η σπατάλη, τα σκάνδαλα, η αναξιοκρατία, ο κομματισμός και η έλλειψη στοιχειώδους προγραμματισμού, οδήγησαν στη χρεοκοπία όλους σχεδόν τους οργανισμούς, χωρίς ελπίδα ανάκαμψης, αφού τα μέτρα που παίρνονται με τα νομοσχέδια από την Κυβέρνηση του κ. Σημίτη, τους χειροτερεύουν αντί να τους εξυγιάνουν. Έτσι ζήσαμε το φιάσκο της Ολυμπιακής Αεροπορίας, η οποία πρόσθεσε επτακόσια δισεκατομμύρια (700.000.000.000) δραχμές στις πλάτες του Έλληνα φορολογούμενου. Το ίδιο συνέβη πρόσφατα με τον ΕΛΤΑ, που προσθέσαμε άλλα εξήντα δισεκατομμύρια (60.000.000.000) δραχμές στον Έλληνα φορολογούμενο. Το ίδιο και χειρότερο ακόμη συνέβη με τον ΟΑΣΑ, όπου προσθέσαμε ένα τρισεκατομμύριο (1.000.000.000.000) δραχμές στον Έλληνα φορολογούμενο και έμειναν ανεξόφλητα δάνεια περισσότερα από πέντε δισεκατομμύρια (5.000.000.000) δραχμές, τα οποία και αυτά προστί-

θενται στον Έλληνα φορολογούμενο. Και έρχομαστε τώρα στον ΟΣΕ για να προσθέσουμε άλλα εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) δραχμές στους φτωχούς Έλληνες φορολογούμενους.

Δηλαδή συνολικά μόνο για το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών τον τελευταίο χρόνο φθάνει αθροιστικά το χρέος που διαγράφεται και που προστίθεται στον Έλληνα φορολογούμενο, τα δύο τρισεκατομμύρια τριακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (2.350.000.000.000) δραχμές. Φυσικά αντί εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης στον ιστορικό οργανισμό, με τη μεγάλη κοινωνική, αναπτυξιακή και εθνική προσφορά, έχουμε ένα νομοσχέδιο που τον οδηγεί στη διάλυση και στον αφανισμό. Βεβαίως η ίδια η Κυβέρνηση ομολογεί στην εισηγητική της έκθεση την πλήρη αποτυχία στον ΟΣΕ, αφού αναφέρει ότι "ενοπίζονται προβλήματα στους τομείς τεχνολογίας, εξειδίκευσης προσωπικού, εμπορικής πολιτικής, επενδύσεων, ραγδαίας αύξησης ελλείψεων, κακής αξιοποίησης προσωπικού και χαμηλό επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών".

Δηλαδή, κύριε Υπουργέ, στην εισηγητική σας έκθεση ομολογείτε ότι αποτύχατε σε όλους τους τομείς του ΟΣΕ. Βεβαίως αυτήν την αποτυχία σας δεν την πληρώνετε εσείς, αλλά ο Έλληνας φορολογούμενος. Και έπεται η συνέχεια, γιατί πρέπει να σας πω, κύριοι συνάδελφοι, ότι στα εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) δραχμές δεν συμπεριλαμβάνονται τα φεινά ελλείμματα τα οποία ξεπερνούν τα εκατόν τριάντα πέντε δισεκατομμύρια (135.000.000.000) δραχμές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επειδή εμείς μιλάμε πάντοτε με στοιχεία, θα σας αναφέρω μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα για να διαπιστώσετε πού βρίσκεται σήμερα ο ΟΣΕ και πώς έφθασε σ' αυτό το χάλι. Στη συνέχεια θα επανέλθω με τα άρθρα του νομοσχεδίου.

Το εμπορικό έργο του οργανισμού τα τελευταία χρόνια συνεχώς μειώνεται, ιδιαίτερα το 1998 η μείωση σε σχέση με το 1997 θα ξεπεράσει το 25%. Η πορεία των έργων εκσυγχρονισμού είναι απογοητευτική. Θα επανέλθω στη συνέχεια.

Οι απορροφήσεις των ΕΟΚικών κονδυλίων ελάχιστες. Θα καταθέσω επίσημους αναλυτικούς πίνακες, που αποδεικνύουν ότι φέτος, που θεωρείται η καλύτερη χρονιά, πετύχαμε το πρώτο εννιάμηνο το 43,5% του ετήσιου στόχου.

Καταθέτω το σχετικό πίνακα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρας καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος έχει ως εξής:

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΡΟΫΠ/ΣΜΩΝ & ΠΑΡΕΣΜΩΝ ΑΝΑ ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΩΝ
(Ιανουάριος - Σεπτέμβριος 1998)

ΟΜΑΔΑ	ΠΡΟΫΠ/ΣΜΟΣ 1998 (1)	ΠΡΟΫΠ/ΣΜΟΣ ΙΑΝ-ΣΕΠ 1998 (2)	%	ΠΑΡΕΣΜΕΣ/ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΙΑΝ-ΣΕΠ 1998 (3)	%	ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΙΑΝ-ΣΕΠ 1998 (3)-(2)	(%) ΕΠΙΤΥΧΗ ΣΤΟΧΟΥ ΙΑΝ-ΣΕΠ 1998 (3)/(2)	(%) ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΠΙΣΤΟΧΟΥ ΣΤΟΧΟΥ (3)/(1)
1	22650,5	12246,4	21,0	7041,3	16,7	-5206,2	57,5%	31,1%
2	13772,4	7012,7	12,1	1928,1	4,6	-5084,6	27,5%	14,0%
3	37338,2	25014,7	43,0	18819,2	44,6	-6195,5	75,2%	50,4%
4	10603,1	5436,9	9,3	2901,0	6,9	-2535,9	53,4%	27,4%
5	12677,1	8482,9	14,6	11498,5	27,3	3015,6	135,5%	90,7%
Σύνολο	97041,3	58193,6	100,0	42188,1	100,0	-16005,5	72,5%	43,5%

προμεινεται υγιεινών - - -

»

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Ενώ ως γνωστό το πρώτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης απορροφήθηκε από τη Νέα Δημοκρατία σε ποσοστό 100% και ήταν ύψους τριακοσίων είκοσι οκτώ εκατομμυρίων (328.000.000) ECU. Και η Ευρωπαϊκή Ένωση, για όσους θυμούνται τότε, συνεχάρη τη διοίκηση του ΟΣΕ.

Ο μέσος ετήσιος δανεισμός επί Νέας Δημοκρατίας 1990-1993 ήταν είκοσι πέντε δισεκατομμύρια (25.000.000.000) δραχμές και επί ΠΑΣΟΚ τα τελευταία χρόνια είναι ογδόντα έξι δισεκατομμύρια πεντακόσια εκατομμύρια (86.500.000.000) δραχμές, δηλαδή τριεισήμισι φορές μεγαλύτερο ως τώρα.

Καταθέτω τον αναλυτικό πίνακα, για να γνωρίζετε ποιοι ευθύνονται για τα ελλείμματα, αν και αυτό δεν χρειάζεται πολλές επεξηγήσεις, αφού από τα τελευταία δεκαεπτά χρόνια -γιατί το 1981 δεν υπήρχε κανένα έλλειμμα και ούτε μία δραχμή δανεισμός- τα δεκατέσσερα χρόνια κυβερνά το ΠΑΣΟΚ.

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

Δέστε τώρα με τι οργάνωση και σχεδιασμό γίνονται τα έργα στον ΟΣΕ, για να καταλάβετε πώς φθάσαμε εδώ. Ξεκινώ με την κεντρικότερη γραμμή που είναι αυτή των Αθηνών-Θεσσαλονίκης.

Σ' αυτό το κυριότερο κομμάτι της σιδηροδρομικής γραμμής τα τελευταία χρόνια δαπανήθηκαν περισσότερα από διακόσια δισεκατομμύρια (200.000.000.000) δραχμές προκειμένου να εκσυγχρονιστεί το δίκτυο και ορθώς θα έλεγα και φυσικά προκειμένου η διαδρομή να γίνεται ασφαλέστερα και σε λιγότερο χρόνο. Ακούστε τώρα τι συμβαίνει:

Το 1993 ο πραγματικός χρόνος της διαδρομής ήταν μόνο έξι ώρες. Σήμερα, ξεπερνάει τις επτά ώρες. Δεν μιλάω για καθυστερήσεις. Και πέραν αυτού με την πρώτη νεοροπνητή η γραμμή -κυρίως στην εκλογική μου περιφέρεια τη Φθιώτιδα, από όπου τα παρακολουθώ από κοντά- διακόπτεται αμέσως. Την προηγούμενη εβδομάδα είχαμε πέντε, έξι μέρες διακοπή. Και αυτό γίνεται κάθε φορά. Δηλαδή αντί να πάμε μπροστά, γυρίζουμε ολοταχώς πίσω, αφού δεν υπάρχει κανένας προγραμματισμός και δεν γίνεται τίποτα ολοκληρωμένο ούτε καν σωστή συντήρηση στο δίκτυο, όταν το 1991 με τη μεγάλη βαρυχειμωνία το μόνο μεταφορικό μέσο που λειτουργούσε τότε ήταν ο Ο.Σ.Ε.

Εδώ θέλω να προσθέσω και να καταθέσω σχετικούς πίνακες: Η κακή συντήρηση του δικτύου και η μη αξιοπιστία των δρομολογίων αποδεικνύεται καθημερινά με τον εξαπλασιασμό των ατυχημάτων τα τρία τελευταία χρόνια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στασιμότητας και εγκατάλειψης της συντήρησης αποτελούν δύο πίνακες του τελευταίου εξαμήνου -Φεβρουάριος 1998-Νοέμβριος 1998- όπου υπάρχουν σαράντα πέντε έως πενήντα σημεία δραστικού περιορισμού ταχύτητας στη διαδρομή Αθηνών-Θεσσαλονίκης χωρίς να σπεύδουν επί έξι μήνες να διορθώσουν έστω και ένα από αυτά τα σημεία.

Καταθέτω τους σχετικούς πίνακες.

(Στο σημείο αυτό, ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρης καταθέτει για τα Πρακτικά τους σχετικούς πίνακες, οι οποίοι βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αυτοί οι πίνακες φέρνουν τη βούλα και την υπογραφή των υπευθύνων του Ο.Σ.Ε. Και βέβαια, η αργοπορία δεν οφείλεται στα έργα, όπως μας είπαν προχθές, οι υπεύθυνοι του Ο.Σ.Ε. που γίνονται, γιατί αυτά γίνονται εκτός κεντρικού άξονα.

Άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα: Για το έργο ηλεκτροκίνηση -σηματοδότηση της γραμμής Θεσσαλονίκη-Ειδομένη πληρώσαμε περισσότερα από είκοσι δύο δισεκατομμύρια (22.000.000.000) δραχμές, χωρίς να γνωρίζει κανείς γιατί δεν λειτουργεί αυτή η διαδρομή σήμερα. Και το πιο τρελό και σκανδαλώδες είναι το γεγονός ότι συνεχίζουν την κατασκευή της ηλεκτροκίνησης όχι από τη Θεσσαλονίκη προς τη Λάρισα, δηλαδή να συνεχιστεί, όταν θα ξεκινήσει να λειτουργεί το έργο, η γραμμή Ειδομένη - Θεσσαλονίκη - Λάρισα, αλλά από το Λιανοκλάδι προς Φάρσαλα για να φάνε κάποιες προμήθειες. Και μάλιστα, κάνουν γραμμή εκεί που δεν

προβλέπεται από τη νέα χάραξη. Δηλαδή αυτό που φτιάχνουν, θα καταργηθεί. Δεν πρόκειται να λειτουργήσει ποτέ. Και εμείς αυτό το καταγγέλλουμε γιατί είναι σκάνδαλο. Αλλά ακόμη το καταγγέλλει και η ομοσπονδία του Ο.Σ.Ε. που όλοι γνωρίζουμε ότι πρόκειται στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. Και καταθέτω τη σχετική καταγγελία.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ: Δεν χρειάζεται. Μας πείσατε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Ευχαριστώ, αφού πείθεσθε.

Συνεχίζω. Δόθηκαν δέκα δισεκατομμύρια (10.000.000.000) δραχμές για την αμφίδρομη σηματοδότηση τμημάτων του άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης, αλλά δεν χρησιμοποιούνται, γιατί δεν έχουν κατασκευαστεί τα αιτήματα του εξοπλισμού χρήσης, που κοστίζουν μερικά εκατομμύρια. Τα δισεκατομμύρια, όμως, έχουν δοθεί. Να σας πω και κάτι άλλο που έμμεσα πλην σαφώς αμφισβητείται. Έχουν αγοραστεί και έξι ηλεκτράμαξες εδώ και δύο χρόνια που παραμένουν και σκουριάζουν.

Να παραμείνει στο τμήμα Αθηνών-Θεσσαλονίκης, στο κομμάτι Κατερίνης-Αιγινίου. Έχουν δαπανηθεί περισσότερα από είκοσι δισεκατομμύρια (20.000.000.000) δραχμές και επρόκειτο να μειωθεί ο χρόνος μετάβασης αν ολοκληρωνόταν το έργο, κατά δεκαπέντε λεπτά, όταν ετίθετο σε λειτουργία.

Όμως μένει ανεκμετάλλευτο εδώ και δύο χρόνια, παρ' ότι είναι έτοιμο. Γιατί; Γιατί στη σήραγγα Μεθώνης έχει μία καθίζηση και δεν ασχολείται κανείς δύο ολόκληρα χρόνια για να την επιδιορθώσει.

Σταματώ εδώ, γιατί οι εγκληματικές παραλείψεις της Κυβέρνησης Σημίτη στον τομέα μεταφορών και ιδιαίτερα στον Ο.Σ.Ε. που συζητάμε, δεν έχουν τελειωμό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα περίμενε κανείς μετά τα όσα σας είπα εγώ αλλά και την ομολογία της Κυβέρνησης για τα κακώς κείμενα στην εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου που σας διάβασα προηγουμένως το συγκεκριμένο κομμάτι, να προτείνονται σήμερα ουσιαστικά μέτρα βελτίωσης της κατάστασης. Αλλά τι βλέπουμε τελικά; Ένα νομοσχέδιο πρόχειρο και αποσπασματικό του οποίου το περιεχόμενο δεν έχει καμία σχέση με τον τίτλο "Ρύθμιση Θέματος Ο.Σ.Ε." αφού δεν ρυθμίζει κανένα θέμα. Βεβαίως ζητάμε την απάλειψη από το άρθρο 2 της παραγράφου β', που αφορά τις εσωτερικές οδικές μεταφορές, με λειτουργία λεωφορείων του Ο.Σ.Ε., ενώ υπάρχει ταυτόχρονα σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, αποτελείται από δεκαεννέα άρθρα και εκατόν είκοσι δύο σελίδες, εκ των οποίων μόνο οι εννιά σελίδες αφορούν θέματα του ΟΣΕ. Με τις υπόλοιπες εκατόν δεκατρείς σελίδες γίνεται επίθεση στα ατομικά και εργασιακά θέματα των εργαζομένων.

Όμως, πέραν αυτού, στο νομοσχέδιο δεν συμπεριλαμβάνεται καμία σοβαρή και επωφελής για το μέλλον του οργανισμού ρύθμιση. Απλώς, ρυθμίσεις της χούντας έχουν αναμειχθεί με ορισμένες διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας περί σιδηροδρόμων και έχουν κάνει ένα περίεργο, αλλά και επικίνδυνο μείγμα. Μοναδικός στόχος του νομοσχεδίου είναι ο περιορισμός των δικαιωμάτων του ΟΣΕ, πέρα και από αυτό που ορίζει η κοινοτική νομοθεσία.

Έτσι με το νομοσχέδιο ανοίγει η πόρτα για την εκποίηση υποδομής και μάλιστα με αδιαφανείς διαδικασίες, γεγονός που μας βρίσκει ριζικά αντίθετους. Εμείς ζητήσαμε αποκρατικοποίηση στην Ολυμπιακή Αεροπορία, αποκρατικοποίηση στην ΕΘΕΛ, στα λεωφορεία και εσείς ξεπουλάτε τη σιδηροδρομική γραμμή, την υποδομή. Η παραχώρηση προστασιακού σιδηροδρόμου και καθώς και επικερδών σιδηροδρομικών γραμμών σε τρίτους προβλέπεται να γίνεται με αδιαφανείς διαδικασίες και με μηδενικά ανταλλάγματα. Ούτε καν πρόβλεψη δεν υπάρχει σε μια κερδοφόρα γραμμή που θα δοθεί να προστεθεί και μία άλλη ελλειμματική. Οι διαδικασίες είναι σχεδόν ίδιες με αυτές που ακολουθούνται για να δοθεί η εκμετάλλευση ενός επαρχιακού κυκλικού σιδηροδρομικού σταθμού, αφού ο Υ-

πουργός με απόφασή του δύναται να δίνει αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης, χωρίς να καθορίζονται κριτήρια, διαδικασίες και εκχέγγα για την εξασφάλιση των συμφερόντων του ΟΣΕ.

Όσες νέες ρυθμίσεις υπάρχουν στο νομοσχέδιο δεν αποσκοπούν στην καλύτερη λειτουργία του ΟΣΕ, αλλά στην παραγραφή ποινικών αδικημάτων κακοδιαχείρισης άρθρο 10 παράγραφος 9, στην επιβολή νέων εισφορών στους εργαζόμενους και στον ΟΣΕ και στη διευκόλυνση εκποίησης της δημόσιας περιουσίας.

Ακούστε τώρα πώς αντιμετωπίζεται το προσωπικό. Στο νομοσχέδιο προβλέπεται η απομάκρυνση του πλεονάζοντος προσωπικού, χωρίς όμως να έχει γίνει σχετική μελέτη, χωρίς έστω και ένα υποτυπώδες οργανόγραμμα, στο οποίο να φαίνεται πόσοι πρέπει να υπηρετούν, πού πρέπει να υπηρετούν, για να διαπιστώσουμε αν υπάρχει πλεόνασμα. Όμως η ίδια η Κυβέρνηση πριν ένα χρόνο, φρόντισε η ίδια να στείλει στον ΟΣΕ τους απολυμένους των ναυπηγείων και της "OLYMPIC CATERING", αφού βεβαίως πρώτα τους εκμεταλλεύτηκε ψηφοθηρικά. Η ίδια η Κυβέρνηση προσέλαβε τα τελευταία χρόνια χίλια άτομα εκ των οποίων τα περισσότερα είναι ειδικών αναγκών. Όμως, αυτά τα άτομα πηγαίνουν εκεί που υπάρχουν κενά. Δεν γνωρίζει ότι εδώ δεν υπάρχουν κενά; Καταθέτω το σχετικό πίνακα από τον οποίο φαίνεται πόσες προσλήψεις ακριβώς έγιναν.

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

Δεν γνώριζε τότε για το πλεονάζον προσωπικό ή απλώς ήθελε να βολέψει "ημετέρους" και δεν έδινε σημασία για το επιπλέον έλλειμμα του ΟΣΕ; Δηλαδή τώρα σκέπτεται να κάνει το ίδιο πράγμα σε άλλες δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμούς και να μεταφέρει μέρος του ελλείμματος του ΟΣΕ σε αυτούς; Αυτά είναι τραγελαφικά πράγματα και αποδεικνύουν την κομματική εκμετάλλευση που κάνετε, αλλά και την αδιαφορία σας ταυτόχρονα για το συμφέρον των οργανισμών.

Κύριε Υπουργέ, ως τότε θα αυτοσχεδιάζετε και θα προσπαθείτε με μπαλώματα να καλύψετε τις πληγές της οικονομίας που εσείς πριν λίγο καιρό ανοίξατε; Ως τότε θα ανακαλεί η Κυβέρνησή σας αυτό που έκανε χτες για να κάνει σήμερα κάτι άλλο, το οποίο αύριο θα αντικαταστήσει ξανά, όπως γίνεται με τις υποχρεωτικές μετατάξεις; Μέχρι τότε θα φέρντε για ψήφιση στη Βουλή τόσο πράχειρα και τόσο καταστρεπτικά νομοσχέδια για την οικονομία μας;

Θα πρέπει να τονίσω και κάτι ακόμα που αφορά το μέλλον του ΟΣΕ και παρακαλώ ιδιαίτερα την προσοχή σας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Φοβάμαι ότι όπως έγινε στην Ολυμπιακή Αεροπορία, έτσι και εδώ, θα σπεύσουν να φύγουν οικειοθελώς οι καλύτεροι υπάλληλοι, βλέποντας τον κίνδυνο να απολυθούν, αλλά και την αβεβαιότητα για το μέλλον του ΟΣΕ, αφού ο νόμος δίνει κίνητρα για να φύγουν οι καλύτεροι. Και βέβαια, όταν φύγουν οι καλύτεροι, με ποιο προσωπικό ο ΟΣΕ θα κάνει το άλμα του εκσυγχρονισμού που απαιτείται για να διασωθεί από το μεγάλο ανταγωνισμό και να βοηθήσει τη χώρα μας στις μεταφορές;

Στο νομοσχέδιο που έρχεται περιλαμβάνονται οι γενικοί κανονισμοί. Ασφαλώς η Κυβέρνηση, αφού δεν μπόρεσε να πείσει τους εργαζόμενους για την αναγκαιότητα αυτών των διατάξεων, τους περιέλαβε στο νομοσχέδιο, όπως ακριβώς έκανε με το νομοσχέδιο για τις αστικές συγκοινωνίες, αλλά και στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Δηλαδή συνεχίζει την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Και να σκεφθεί κανείς ότι μας το παίζει και φιλεργατική. Να ξέρουμε τι γίνεται!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν μία νομοθεσία δεν έχει ούτε καν την ανοχή των κομμάτων και των εργαζομένων για τον οργανισμό που αφορά, ποιο θα είναι τελικά το όφελος; Αντιλαμβάνεται κανένας; Δεν αντιλαμβάνεστε, κύριε Υπουργέ, ότι έτσι θα έχουμε τα αντίθετα από τα προσδοκώμενα αποτελέσματα; Δεν παραδειγματιστήκατε από το φιάσκο της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που τώρα έρχεστε στα λόγια μας, αλλά και αυτά με μισόλογα, προσπαθείτε να τα εφαρμόσετε.

Εδώ, σ' αυτό το νομοσχέδιο, νομίζω ότι η μόνη "θεραπεία" που προτείνεται για να επιλυθούν όλα τα κακώς κείμενα στον ΟΣΕ είναι:

Η δραστική απαξίωση της εργασίας των σιδηροδρομικών, η μείωση των εισοδημάτων και η καθήλωση και η ισοπέδωση της εξέλιξης, εκτός βεβαίως των ημετέρων, οι οποίοι θα μπορούν, χωρίς κανένα εμπόδιο να ανέρχονται στην υπηρεσία με άλματα επί κοντώ, σε βάρος των υπολοίπων, αφού ο διευθύνων σύμβουλος θα κρίνει το προσωπικό και θα προάγει κατά βούληση. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένα κριτήρια, στα οποία θα πρέπει να πειθαρχεί.

Προχωρώ. Προβλέπεται επίσης στο νομοσχέδιο σε συνδυασμό με το επιχειρησιακό σχέδιο, μείωση του σιδηροδρομικού δικτύου από τα δυόμισι χιλιάδες χιλιόμετρα, στα χίλια, με παράλληλη κατάργηση δυόμισι χιλιάδων θέσεων εργασίας. Τρεις χιλιάδες τους αναφέρουν οι εργαζόμενοι στην πρώτη τετραετία, μέχρι το 2004.

Με λίγα λόγια αυτοσχεδιάζουμε, καταργούμε και διαλύουμε το καλύτερο, από πάσης πλευράς, μεταφορικό μέσο σε μία περίοδο όπου σε όλην την υπόλοιπη Ευρώπη, ο σιδηρόδρομος αναπτύσσεται αλματωδώς, αφού αποτελεί το μεταφορικό μέσο του μέλλοντος.

Έρχομαι, τώρα, στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, όπου αναγράφει το ποσό των οκτακοσίων ογδόντα πέντε δισεκατομμυρίων (885.000.000.000) δραχμών για οικονομική ενίσχυση του ΟΣΕ από το κράτος. Παράλληλα, όμως, αναφέρονται πάρα πολλές απροσδιόριστες δαπάνες, ώστε τελικά η ενίσχυση για ανάπτυξη να ανέρχεται κατά την εκτίμησή μας και σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε στα χέρια μας σε 2,9 τρισεκατομμύρια δραχμές. Σύμφωνα και με το σχέδιο ΠΛΑΝΟΣΕ που παραπέμπει ο νόμος.

Θα καταθέσω τους σχετικούς πίνακες για τα πρακτικά για να ενημερωθούν όσοι θέλουν.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρης καταθέτει για τα Πρακτικά τους προαναφερθέντες πίνακες οι οποίοι βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και έχουμε επομένως εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) δραχμές που διαγράφονται σήμερα, εξακόσια σαράντα δισεκατομμύρια (640.000.000.000) δραχμές που προβλέπει το σχέδιο ως χρέη, για την επόμενη πενταετία, που ασφαλώς θα είναι περισσότερα και χίλια εξακόσια σαράντα δισεκατομμύρια (1.640.000.000.000) δραχμές που προβλέπει για την ανάπτυξη του ΟΣΕ. Σύνολο απαιτήσεων για την επόμενη πενταετία 2,9 τρισεκατομμύρια δραχμές, για να επιτευχθεί ο στόχος που θέτουν ο νόμος και το επιχειρησιακό σχέδιο, γεγονός που αποδεικνύει ότι χτίζουμε στην άμμο. Για να ξέρουμε δηλαδή για τι εξυγίανση μιλάμε, γι' αυτό τα λέω αυτά. Και φυσικά το Γενικό Λογιστήριο, γράφει καθ' ύπολογισμό. Ξέρετε γιατί; Δεν του εστάλη το επιχειρησιακό σχέδιο για να είναι συγκεκριμένες οι εκτιμήσεις του. Αντιλαμβάνεστε τις αντιφάσεις και το αλαλούμ που επικρατεί. Κανείς δεν γνωρίζει από αυτήν την Κυβέρνηση τι κάνει και τι νομοθετεί.

Μετά από όλα αυτά τα παραπάνω εύλογα διερωτάται κανείς, μήπως όλο το νομοσχέδιο είναι κενό και άνευ δυνατότητας εφαρμογής και γίνεται μόνο για να ικανοποιήσει τις πιέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πιθανόν ανειλημμένες υποχρεώσεις σε τρίτους και την παραγραφή αδικημάτων σε ανθρώπους που την οδήγησαν στον εκτροχιασμό;

Συμπερασματικά, προκύπτει ότι το νομοσχέδιο θα επιδεινώσει περισσότερο την ήδη κακή κατάσταση του Οργανισμού και θα φορτώσει με νέα οικονομικά βάρη τις πλάτες του Έλληνα φορολογούμενου. Έτσι, μετά τη διάλυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των αστικών συγκοινωνιών που πραγματοποιήθηκε με τα προηγούμενα νομοσχέδια, διαλύουμε και τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, που εκτός των άλλων θα αφήσουν πιθανώς στο δρόμο χιλιάδες εργαζόμενους.

Τελικά τίποτα δεν θα αφήσετε όρθιο, κύριοι Υπουργοί, σ' αυτόν τον τόπο!

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι, με την υπ' αριθμόν 5723/4564/1-12-1998 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, συγκροτήθηκαν οι προβλεπόμενες από το άρθρο 43Α' του Κανονισμού της Βουλής Ειδικές Μόνιμες Επιτροπές της Γ' Συνόδου της Θ' Περιόδου των εργασιών της Βουλής.

Εγκρίνει το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το Σώμα ενέκρινε.

Η σχετική απόφαση θα καταχωρισθεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και θα κοινοποιηθεί στους ενδιαφερόμενους κυρίους Βουλευτές.

(Η προαναφερθείσα απόφαση έχει ως εξής:

"ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ

Αθήνα, 1-12-1998

Πρωτ.: 5723

Αριθμ.

Διεκτ.: 4564

Α Π Ο Φ Α Σ Η

ΘΕΜΑ: Σύσταση και συγκρότηση των Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών της Γ' Συνόδου της Θ' Περιόδου των Εργασιών της Βουλής

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 68 του Συντάγματος και του άρθρου 43Α, σε συνδυασμό με το άρθρο 25 παρ. 9 του Κανονισμού της Βουλής (μέρος κοινοβουλευτικό),
2. Τις έγγραφες υποδείξεις των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,

α πο φ α σ ί ζ ο υ μ ε,

συνιστούμε τις προβλεπόμενες από το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής Ειδικές Μόνιμες Επιτροπές για την Γ' Σύνοδο της Θ' Περιόδου των Εργασιών της Βουλής, που συγκροτούνται ως ακολούθως:

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Θ' - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Απόδημου Ελληνισμού:

1. Αλαμπάνος Δημήτριος
2. Ανουσάκη Ελένη
3. Βλαχόπουλος Ηλίας
4. Γικόνογλου Μόσχος
5. Ζαμπουνίδης Νικόλαος
6. Κίρκος Γεώργιος
7. Λεβογιάννης Νικόλαος
8. Λιάνης Γεώργιος
9. Νιώτης Γρηγόριος
10. Παντεμαλής Δημήτριος
11. Παπούλιας Κάρολος
12. Ποττάκης Ιωάννης
13. Στάθης Θεόδωρος
14. Σπυρόπουλος Ροβέρτος
15. Φραγκιαδουλάκης Εμμανουήλ
16. Φωτιάδης Παναγιώτης
17. Βεζδρεβάνης Ηλίας
18. Δημοσχάκης Θεοφάνης
19. Κаланτζής Γεώργιος
20. Λυμπερακίδης Λεωνίδας
21. Παπαδόπουλος Σταύρος
22. Πάππας Βασίλειος
23. Σκανδαλάκης Παναγιώτης
24. Φουντουκίδου Παρθένα
25. Χαϊτίδης Ευγένιος
26. Ψωμιάδης Παναγιώτης
27. Παναγιώτου Σταύρος
28. Κουναλάκης Πέτρος
29. Ιντζές Αναστάσιος
30. Κάκκαλος Νικόλαος

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Θ' - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας:

1. Καψής Ιωάννης
2. Μαλέσιος Ευάγγελος
3. Παπαδέλλης Φραγκλίνος
4. Παπαδόπουλος Ηλίας
5. Πεπονής Αναστάσιος
6. Τσούρας Αθανάσιος
7. Χυτήρης Τηλέμαχος
8. Κεφαλογιάννης Εμμανουήλ
9. Μπενάκη - Ψαρούδα Άννα
10. Παυλόπουλος Προκόπης
11. Κανταρτζής Αχιλλέας
12. Κουβέλης Φώτης
13. Δημαράς Ιωάννης

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Θ' - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Αποτίμησης Τεχνολογίας

1. Γερανίδης Βασίλειος
2. Γιαννακόπουλος Ιωάννης
3. Ζιάγκας Ιωάννης
4. Καλαμακίδης Ιωάννης
5. Κεδίκογλου Βασίλειος
6. Κοτσκάς Αντώνιος
7. Κωνσταντινίδης Ιωάννης
8. Μπεντενιώτης Εμμανουήλ
9. Πιπεργιάς Δημήτριος
10. Σαατσόγλου Ανέστης
11. Σαρρής Δημήτριος
12. Σηφουνάκης Νικόλαος
13. Σμυρλής - Λιακατάς Χρήστος
14. Σταυρακάκης Μηνάς
15. Σωτηράκης Δημήτριος
16. Τζανής Λεωνίδας
17. Αλεξόπουλος Γεώργιος
18. Βουλγαράκης Γεώργιος
19. Δαβάκης Αθανάσιος
20. Καραγκούνης Ανδρέας
21. Λαμπρόπουλος Ιωάννης
22. Λεονταρίδης Θεόφιλος
23. Παπαδημητρίου Ελισάβετ
24. Παπανικολάου Ελευθέριος
25. Τσιαρτσιώνης Νικόλαος
26. Χωματάς Ιωάννης
27. Αγγουράκης Χαράλαμπος
28. Δραγασάκης Ιωάννης
29. Αράπης Ιωάννης
30. Παπαληγούρας Αναστάσιος

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΧΡ. ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ

Κοινοποίηση:

1. Γραφείο Προέδρου Βουλής
2. Γραφεία Κοινοβουλευτικών Ομάδων
3. Αναφερόμενοι κ.κ. Βουλευτές
4. Διεύθυνση Κοινοβουλευτικών Επιτροπών").

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Η κ. Μαρία Μπόσκου, ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, έχει το λόγο για είκοσι λεπτά.

ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, πριν ξεκινήσουμε την τοποθέτησή μας για την ουσία του νομοσχεδίου, θα θέλαμε να σχολιάσουμε τον τρόπο εισαγωγής του για συζήτηση.

Το νομοσχέδιο αυτό κατατέθηκε στις 19 Νοεμβρίου, δόθηκε σε εμάς, στους Βουλευτές και στα κόμματα στις 20 του μηνός και ενώ δεν είχε ορισθεί να συζητηθεί στο εβδομαδιαίο πρόγραμμα των επιτροπών, στις 23 Νοεμβρίου λάβαμε αιφνιδιαστική πρόσκληση για συζήτηση του νομοσχεδίου την Τετάρτη 25 του μηνός στην επιτροπή.

Μέσα στην επιτροπή ήταν κοινή πεποίθηση της πλειοψηφίας των Βουλευτών πως το διάστημα των τριών συνεδριάσεων δεν θα ήταν αρκετό για να καλύψει ένα τόσο σοβαρό, σημαντικό και μεγάλο σε όγκο νομοσχέδιο. Δυστυχώς, κλείσαμε τις τρεις συνεδριάσεις εσπευσμένα. Οδηγήθηκε μάλιστα αυτό το νομοσχέδιο την επόμενη ακριβώς εβδομάδα, σήμερα δηλαδή, στη Βουλή, ένα τόσο σημαντικό, όπως είπα, νομοσχέδιο και τόσο μεγάλο σε όγκο.

Το ερώτημα, λοιπόν, είναι γιατί τόσο βιασύνη από πλευράς

της Κυβέρνησης; Εμείς έχουμε και την απάντηση.

Οι σιδηροδρομικοί όλης της χώρας βρίσκονται σε κινητοποιήσεις, ζητώντας την απόσυρση του νομοσχεδίου. Η γνώριμη πλέον τακτική της Κυβέρνησης -ανάλογη περίπτωση είχαμε και στο νομοσχέδιο για τις συγκοινωνίες της Αθήνας- είναι να περάσει το νομοσχέδιο το γρηγορότερο, για να αποτραπούν περαιτέρω κινητοποιήσεις. Είναι κοινά αποδεκτή η σημασία του σιδηρόδρομου. Αποτελεί το φθηνότερο και ασφαλέστερο μεταφορικό μέσον. Με την ανάπτυξη της τεχνολογίας και την ανάλογη εφαρμογή της, βέβαια, το τρένο αποτελεί έναν από τους πιο σύντομους δρόμους για να φθάσει κανείς στον προορισμό του, καθώς και για τη μεταφορά των εμπορευμάτων.

Το τρένο μπορεί να συμβάλει αποτελεσματικά στη μείωση της περιβαλλοντικής μόλυνσης, με άμεσες θετικές επιδράσεις, εάν η χρήση του γενικευθεί και αντικαταστήσει τα άλλα μέσα μεταφοράς, ρυπαρόνα και επικίνδυνα. Και ενώ όλοι εδώ κατανοούμε τη σπουδαιότητα του σιδηρόδρομου, αυτό που κατά κόρον επισημαίνεται και σήμερα αλλά και στη συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή είναι η συνεχής και συστηματική εγκατάλειψη αυτού του μέσου από τις κυβερνήσεις εδώ και πενήντα χρόνια τουλάχιστον. Κροκοδείλια δάκρυα χύνονται και από αυτούς που κυβέρνησαν αλλά και από τη σημερινή Κυβέρνηση για την εγκατάλειψη του σιδηρόδρομου στη χώρα μας, χωρίς βέβαια κανείς να έχει την παραμικρή διάθεση αυτοκριτικής γι'αυτήν τη μεθοδευμένη πολιτική.

Ποιες λοιπόν είναι οι αιτίες της εγκατάλειψης και της πολύ κακής κατάστασης στον Ο.Σ.Ε.; Η πολιτική όλων των κυβερνήσεων της τελευταίας τουλάχιστον πενηνταετίας. Πρώτη αιτία, η επιλογή ανάπτυξης των οδικών μεταφορών όχι για το συμφέρον της χώρας αλλά για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων συμφερόντων των πολυεθνικών, τις οποίες τόσο πιστά υπηρέτησαν και υπηρετούν όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις και η σημερινή.

Δισεκατομμύρια είναι τα κέρδη που αποκόμισαν από αυτήν την πολιτική οι κατασκευαστικές εταιρείες, οι αυτοκινητοβιομηχανίες, οι εταιρείες πετρελαιοειδών, οι ιδιωτικοί φορείς οδικής μεταφοράς.

Είναι χαρακτηριστικά τα στοιχεία που έδωσε ο εκπρόσωπος των εργαζομένων στο Δ.Σ. του ΟΣΕ. Για το διάστημα 1981 έως 1996, από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, δόθηκαν επτά τρισεκατομμύρια εννιακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (7.950.000.000.000) δραχμές, για τις μεταφορές. Από αυτά μόλις εκατόν εξήντα οκτώ δισεκατομμύρια (168.000.000.000) δραχμές, δηλαδή ποσοστό 2,13%, για το σιδηρόδρομο. Ποσά που μόλις και μετά βίας εξυπηρετούσαν τη στοιχειώδη συντήρηση του δικτύου.

Ο δεύτερος λόγος εγκατάλειψης είναι η μη τήρηση της συμφωνίας ΟΣΕ - κράτους για τη χρηματοδότηση του κοινωνικού έργου του ΟΣΕ. Αντί να επιδοτείται ο ΟΣΕ, η πολιτική δανεισμού, που ακολουθήθηκε, εκτίναξε το χρέος του οργανισμού στα ύψη.

Όπως είτε ο εκπρόσωπος των εργαζομένων στο Δ.Σ. του ΟΣΕ, το 1981 το ανεξόφλητο χρέος του ήταν τέσσερα δισεκατομμύρια (4.000.000.000) δραχμές και στις 1.11.1998 αυτό το χρέος είναι τετρακόσια πέντε δισεκατομμύρια (405.000.000.000) δραχμές, μεγάλο μέρος του οποίου είναι δάνεια σε συνάλλαγμα από ξένες τράπεζες.

Τρίτος λόγος είναι η χρησιμοποίηση του ΟΣΕ, όπως των άλλων ΔΕΚΟ, για την εξυπηρέτηση της κομματικής πελατείας των εκάστοτε κυβερνήσεων.

Επομένως ο μόνος λόγος, για τον οποίο η Κυβέρνηση, τουλάχιστον, κάνει λόγο για αυτήν την εγκατάλειψη, είναι για να δικαιολογήσει την πολιτική που έρχεται τώρα να εφαρμόσει για τον ΟΣΕ.

Αυτή η πολιτική στοιχειοθετείται στα εξής σημεία:

Πρώτον, συρρίκνωση του δικτύου που περνάει μέσα από το επιχειρησιακό σχέδιο.

Δεύτερον, παράδοση του φιλέτου του ΟΣΕ, που είναι η εκμετάλλευση του δικτύου, στους ιδιώτες, με το επιχείρημα ότι οι επενδύσεις που απαιτούνται είναι τεράστιες και δεν μπορεί να τις

αναλάβει ο κρατικός προϋπολογισμός. 'Αρα χρειάζονται ιδιωτικά κεφάλαια.

Τρίτον, κατάργηση δύομισι χιλιάδων θέσεων εργασίας στον ΟΣΕ μέχρι το 2002, με παράλληλη παρέμβαση στις εργασιακές σχέσεις, δηλαδή παραπέρα εντατικοποίηση της εργασίας, με μείωση των αποδοχών και στον τρόπο παροχής εργασίας του προσωπικού μέσα από έναν αντιδραστικό Γενικό Κανονισμό Προσωπικού, ο οποίος θα εξασφαλίζει τη σωστή του συνδικαλιστικού κινήματος, τις διώξεις των μη αρεστών, την προώθηση των "ημετέρων" και τον υποβιβασμό του προσωπικού.

Όλα αυτά μαζί, δηλαδή η παράδοση της εκμετάλλευσης του δικτύου, το χτύπημα των εργασιακών σχέσεων, οι απολύσεις μεγάλου αριθμού εργαζομένων, ο αυταρχικός γενικός κανονισμός προσωπικού, η χρηματοδότηση των ζημιωγόνων δραστηριοτήτων, που ενδεχομένως μπορούν να πάρουν οι ιδιώτες από το κράτος, δηλαδή από τα λεφτά του ελληνικού λαού, είναι τα δώρα που προσφέρονται στο ντόπιο και ξένο πολυεθνικό κεφάλαιο, για να "επενδύσει" στον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Το σημερινό, λοιπόν, νομοσχέδιο έρχεται να υλοποιήσει αυτήν την πολιτική. Οι επιλογές που γίνονται με το παρόν νομοσχέδιο στηρίζονται στις σχετικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θα θέλαμε εδώ να ρωτήσουμε: Η Νέα Δημοκρατία είναι αντίθετη με αυτές τις οδηγίες; Γιατί, σε τελευταία ανάλυση, το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου εναρμονίζει και εξειδικεύει τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Τι αφορούν αυτές οι επιλογές; Αφορούν το διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση του δικτύου, τη συνδιαχείριση της ανάπτυξης της υποδομής από τον ΟΣΕ και τους ιδιώτες και την παράδοση της χρήσης του δικτύου στους ιδιώτες, την παράδοση του φιλέτου του ελληνικού σιδηρόδρομου, δηλαδή την εκμετάλλευση του δικτύου, όπως για παράδειγμα τον προαστικό σιδηρόδρομο, στους ιδιώτες και την απώλεια του κοινωνικού χαρακτήρα του ΟΣΕ, ο οποίος καλείται να λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, καταργώντας τις ζημιωγόνες γραμμές, ή επιτρέποντας τη λειτουργία τους με χρηματοδότηση του δημοσίου και εκμετάλλευση από ιδιώτες. Η δε τιμολογιακή πολιτική του Οργανισμού προσαρμόζεται στους κανόνες της αγοράς.

Στην περίπτωση του ΟΣΕ έχουμε και το εξής οξύμωρο: Ενώ σε όλους τους τόπους η Κυβέρνηση προπαγανδίζει και κάνει πράξη τη συγχώνευση για λόγους, όπως λέει, ανταγωνισμού, όπως για παράδειγμα στις τράπεζες, για τους ίδιους λόγους, για λόγους ανταγωνισμού δηλαδή, τεμαχίζει τον ΟΣΕ σε πολλές θυγατρικές - άγνωστο πόσες- στις οποίες βέβαια θα μπορούν να συμμετέχουν οι ιδιώτες. Άλλη επιλογή που υλοποιείται με το νομοσχέδιο είναι η μείωση του λεγόμενου εργατικού κόστους. Δηλαδή, τη νύφη για άλλη μια φορά καλούνται να πληρώσουν οι εργαζόμενοι μέσα και από τη μείωση του προσωπικού.

Το νομοσχέδιο προβλέπει μετατάξεις, οι οποίες μεταφράζονται σε απολύσεις, αφού είναι αδύνατη η μεταφορά των υπαλλήλων στους ΟΤΑ. Οι ΟΤΑ δεν έχουν τους πόρους να τους αξιοποιήσουν. Άλλωστε, σε απόλυση οδηγούνται ουσιαστικά πολλοί υπάλληλοι λόγω της εφαρμογής αυτής της πολιτικής, αφού λόγοι ανάγκης, οικογενειακοί, δεν θα τους επιτρέψουν να μεταβούν στη νέα τους θέση.

Αποδεικνύεται, λοιπόν, ο φαύλος κύκλος από την εφαρμογή της πολιτικής των ιδιωτικοποιήσεων, που ενώ από τη μια μεριά η Κυβέρνηση υπόσχεται ότι δεν θα χάσουν οι εργαζόμενοι τη δουλειά τους, από την άλλη τους μεταφέρει από φορέα σε φορέα, μέχρις ότου κάποιοι από αυτούς αγανακτήσουν και τελικά αποχωρήσουν από τους οργανισμούς.

Επίσης, το σχέδιο νόμου προβλέπει απολύσεις, εντατικοποίηση της δουλειάς του προσωπικού, περαιτέρω συμπίεση των αποδοχών τους. Ειπώθηκε ότι ο ΟΣΕ για να ανταποκριθεί στον ανταγωνισμό πρέπει να προσαρμοσθεί στις εντολές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία μάλιστα χρηματοδοτεί την

ανάπτυξη των σιδηροδρόμων με την εφαρμογή των δύο προγραμμάτων. Ακούστηκαν και τα νούμερα, εφτακόσια σαράντα δισεκατομμύρια (740.000.000.000) δραχμές από το Πακέτο Ντελέρ και ένα τρισεκατομμύριο (1.000.000.000.000) δραχμές από το Πακέτο Σαντέρ.

Θα πρέπει, όμως, να δούμε πρώτα τις προϋποθέσεις, κάτω από τις οποίες η Ευρωπαϊκή Ένωση χρηματοδοτεί με αυτά τα προγράμματα.

Κατ' αρχήν ζητά την κατάργηση του μονοπωλίου του ΟΣΕ στη χώρα μας. Γι' αυτό λοιπόν υπάρχει και ο διαχωρισμός της υποδομής από την εκμετάλλευση και η δυνατότητα εισδοχής ιδιωτών και στην ανάπτυξη της υποδομής και στο φιλέτο της εκμετάλλευσης.

Δεύτερον, η λειτουργία του Οργανισμού με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Τρίτον, η απαγόρευση ευμενέστερων όρων για τις προμήθειες του Οργανισμού από ελληνικές εταιρείες, άρα η παράδοσή τους, ουσιαστικά, σε πολυεθνικές. Τέταρτη προϋπόθεση, είναι η μείωση του εργατικού κόστους στο όνομα του ανταγωνισμού με τα άλλα ιμπεριαλιστικά κέντρα, Ιαπωνία, Αμερική.

Αφού βεβαιωθεί για την ύπαρξη αυτών των προϋποθέσεων, προϋποθέσεις οι οποίες υλοποιούνται με αυτό το νομοσχέδιο, ποια προγράμματα θα χρηματοδοτήσει; Αυτά που εντάσσονται στα διευρωπαϊκά δίκτυα, που στόχο έχουν τη διευκόλυνση των πολυεθνικών, ώστε αυτές να μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους στις νέες αγορές, που δημιουργήθηκαν μετά τις ανατροπές στις πρώην σοσιαλιστικές χώρες.

Καθόλου δεν ενδιαφέρεται η Ευρωπαϊκή Ένωση για την ανάπτυξη των χωρών και στην περίπτωση μας για τη χώρα μας. Αν ήταν αλλιώς, τα πράγματα, θα υπήρχε χρηματοδότηση για την κατασκευή, βελτίωση και επέκταση του δικτύου προς τις διάφορες περιφέρειες της χώρας μας. Αντί γι' αυτό, το επιχειρησιακό και στρατηγικό σχέδιο έχει περιοριστεί μέχρι το 2004 στην κατασκευή και ηλεκτροκίνηση του άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη. Είναι ο περίφημος σιδηροδρομικός ΠΑΘΕ. Έτσι, το επιχειρησιακό σχέδιο είναι συμβατό με τους άξονες 9 και 10 των διευρωπαϊκών δικτύων.

Γι' αυτό, όπως μας ομολόγησε τόσο ο πρόεδρος του ΟΣΕ, όσο και ο διευθύνων σύμβουλος, δεν περιλαμβάνονται στο επιχειρησιακό σχέδιο, για παράδειγμα, η ολοκλήρωση του δικτύου της Πελοποννήσου ή η γραμμή Κοζάνης-Γρεβενών-Καλαμπάκας, που μπορεί να μεταφέρει τέφρα, δηλαδή υποπροϊόν της καύσης του λιγνίτη, που πηγαίνει στα τσιμεντάδικα. Αυτή η γραμμή δεν χωράει ούτε στο επόμενο πρόγραμμα του 2000-2006. Δεν περιλαμβάνεται ο άξονας Αγρίνιο-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα ούτε στο δεκαπενταετές πρόγραμμα του ΟΣΕ.

Ποιο είναι το τμήμα αυτών των επιλογών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που τρέχει να υλοποιήσει η Κυβέρνηση;

- Ο μαρasmus και η συρρίκνωση του περιφερειακού δικτύου, αναγκαίου για την ανάπτυξη της χώρας και για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, καθώς και για τη γρήγορη και ασφαλή μεταφορά των επιβατών.

- Η παράδοση της εκμετάλλευσης του δικτύου στους ιδιώτες με μετατροπή τελικά του ΟΣΕ σε μία εταιρεία, που απλά θα συσσωρεύει ελλείμματα και θα λέει ότι έχει την κυριότητα της υποδομής, την οποία όμως θα χρησιμοποιούν οι ιδιώτες για δικό τους όφελος.

- Η απώλεια του κοινωνικού έργου και χαρακτήρα του ΟΣΕ.

- Η απώλεια δυόμισι χιλιάδων θέσεων εργασίας στον ΟΣΕ μέχρι το 2000 και πόσων, άραγε, άλλων μετά το 2000.

- Εντατικοποίηση της εργασίας, μείωση των αποδοχών των εργαζομένων.

Εμείς λέμε ότι το τμήμα για την εφαρμογή των επιλογών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι τεράστιο και αρνούμαστε να το πληρώσει ο ελληνικός λαός. Απ' ό,τι φαίνεται, αρνούνται να το πληρώσουν και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι στον ΟΣΕ.

Γίνεται μεγάλος λόγος για την ύπαρξη υπεράριθμου προσωπικού στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων, που οι δαπάνες για τη μισθοδοσία του, όπως αναφέρεται στην εισηγητική έκθεση, είναι πολύ υψηλές, καλύπτουν το 75% του κόστους λειτουργίας του ΟΣΕ. Γι' αυτό και

στο νομοσχέδιο προβλέπονται μετατάξεις περίπου χιλίων ατόμων μέχρι το 2002 και απολύσεις, όπως προβλέπει το άρθρο 81 του Γενικού Κανονισμού Προσωπικού.

Τι θέλουμε να πούμε γι' αυτό το ζήτημα:

Οι εργαζόμενοι διά μέσου του προέδρου της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Εργαζομένων αμφισβητούν ότι υπάρχει υπεράριθμο προσωπικό και προσκόμισαν συγκριτικά στοιχεία.

Στην Ελλάδα η αναλογία σιδηροδρομικού δικτύου-εργαζομένων δίνει ένα κλάσμα ένα προς τέσσερα με έντεκα χιλιάδες περίπου εργαζόμενους. Στην Πορτογαλία με το ίδιο δίκτυο και με το ίδιο περίπου μεταφορικό έργο υπάρχουν δεκαπέντε χιλιάδες εργαζόμενοι. Στην Ιταλία δε, η αναλογία αυτή σιδηροδρομικού δικτύου-εργαζομένων είναι ένα προς έξι.

Οι εργαζόμενοι, επίσης, καταγγέλλουν ότι αν κλείσει το περιφερειακό δίκτυο, τότε μπορεί να μιλάμε για πλεονάζον προσωπικό.

Να, λοιπόν, γιατί η Κυβέρνηση μιλάει για πλεονάζον προσωπικό. Γιατί με το επιχειρησιακό σχέδιο προβλέπει συρρίκνωση τελικά του δικτύου.

Όπως κατέθεσε στην επιτροπή ο εκπρόσωπος των εργαζομένων στο Δ.Σ. του ΟΣΕ, οι δαπάνες του προσωπικού του ΟΣΕ ως ποσοστό επί του συνόλου των δαπανών του ΟΣΕ ήταν το 1981 70%, ενώ σήμερα είναι μόλις 57%. Άρα, έχουμε συμπίεση των αποδοχών των εργαζομένων.

Η Κυβέρνηση θέλει να επιβάλει ακόμη μεγαλύτερη συμπίεση. Ο ίδιος ο διευθύνων σύμβουλος παραδέχθηκε ότι οι υπάλληλοι του ΟΣΕ είναι οι λιγότεροι αμειβόμενοι από τους άλλους εργαζόμενους στις ΔΕΚΟ. Για να μπορέσει βέβαια η Κυβέρνηση να περάσει τα σχέδιά της για συρρίκνωση του έργου του ΟΣΕ και ιδιωτικοποίηση της εκμετάλλευσης του δικτύου, επιχειρεί τη διάλυση του συνδικαλιστικού κινήματος των εργαζομένων, τη μετατροπή τους σε πειθήνια εκτελεστικά όργανα των εντολών των διοικήσεων, που διορίζονται απ' αυτήν, στερώντας τους τη δυνατότητα να αντιδράσουν υπό την απειλή της απόλυσης. Διαιωνίζεται με το Γενικό Κανονισμό Προσωπικού το ρουσφέτι, η ευνοιοκρατία των "ημετέρων", ιδιαίτερα, στην εξέλιξη και στις προαγωγές του προσωπικού.

Θα θέλαμε ενδεικτικά να θέσουμε ορισμένα ζητήματα του Γενικού Κανονισμού Προσωπικού, μιας και ελπίζουμε να μας δοθεί η δυνατότητα στη συζήτηση στα άρθρα του νομοσχεδίου να είμαστε πιο αναλυτικοί. Αναφερόμαστε σε μερικά, όμως, ενδεικτικά στοιχεία:

- Διατήρηση της διάκρισης των εργαζομένων σε τακτικούς και έκτακτους -δεν υπάρχει, δηλαδή, ενιαία σχέση εργασίας- χωρίς καν την εφαρμογή μιας στοιχειώδους ποσόστωσης στον αριθμό των εκτάκτων. Διαιωνίζεται με αυτόν τον τρόπο η ομηρία των εκτάκτων και αξιοποιούνται για τις ανάγκες εξυπηρέτησης της κομματικής πελατείας.

- Δυσμενής μεταχείριση των εργαζομένων πέρα και έξω από τις διατάξεις του Εργατικού Δικαίου. Έτσι προβλέπεται η ανάθεση καθηκόντων κατώτερου βαθμού, αλλά και η ανάθεση καθηκόντων ανώτερου βαθμού, χωρίς αντιστοίχια καθηκόντων μισθού για δύο μήνες ή για έξι μήνες, όταν η ανάληψη καθηκόντων ανώτερου βαθμού γίνεται για αναπλήρωση υπαλλήλου ανώτερου βαθμού.

- Γενίκευση της εφαρμογής της ατομικής σύμβασης εργασίας για όλους τους εργαζόμενους, εποχικούς, δόκιμους και έκτακτους, με δυνατότητα μάλιστα στις ατομικές συμβάσεις του εποχικού και έκτακτου προσωπικού να προβλέπονται περαιτέρω υποχρεώσεις. Προσπάθεια, δηλαδή, χτυπήματος του συνδικαλιστικού κινήματος και των συλλογικών συμβάσεων.

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

Εμείς, ως Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, θεωρούμε ότι ο ελληνικός σιδηρόδρομος πρέπει να ενισχυθεί, να αναπτυχθεί, να συνεχίσει μια γοργή πορεία εκσυγχρονισμού του, να διατηρήσει όμως τα δημόσια χαρακτηριστικά του, να παραμείνει 100% στα χέρια του κράτους, να σταματήσει η ιδιωτικοποίηση τομέων του και του παραγωγικού του έργου, να γίνει εθνικός σχεδιασμός για τον κλάδο των μεταφορών.

Ο ΟΣΕ θα μπορεί να αποτελέσει το μοχλό, πάνω στον

οποίο θα στηριχθεί μια πολιτική μεταφορών.

Για όλους αυτούς τους λόγους, το ΚΚΕ, όπως και οι εργαζόμενοι που εξακολουθούν και θα εξακολουθήσουν τις κινητοποιήσεις τους, ζητούμε την απόσυρση αυτού του νομοσχεδίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο ειδικός αγορητής του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Μουσταφά Μουσταφά έχει το λόγο.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εν μέσω απεργιακών κινητοποιήσεων και με συνοπτικές διαδικασίες και στην επιτροπή και στη Βουλή ψηφίζεται το νομοσχέδιο για τη ρύθμιση των θεμάτων του ΟΣΕ.

Ο σιδηρόδρομος είναι, όπως τονίστηκε και απ' όλους τους συναδέλφους, ένα άριστο μέσον για τις χερσαίες μεταφορές. Έχει αδιαμφισβήτητα πλεονεκτήματα, που σήμερα γίνονται ακόμα ισχυρότερα. Μπορεί να ικανοποιήσει αποτελεσματικά τις σύγχρονες ανάγκες και απαιτήσεις της κοινωνίας για μεταφορικό έργο. Είναι μέσο ασφαλές, περιβαλλοντικά καθαρό, ενεργειακά αποδοτικό και με τεράστια αποθέματα χωρητικότητας.

Ιστορικά ο σιδηρόδρομος έχει συνδεθεί με τη σύσταση, την ανασυγκρότηση της χώρας μας. Έχει τραγουδηθεί, έχει υμνηθεί από το λαό μας. Γενικά μπορούμε να πούμε ότι έχει αγαπηθεί ο σιδηρόδρομος, το τρένο.

Ύστερα από μια τόσο μεγάλη ιστορική σύνδεση με το λαό μας και τη χώρα μας, σήμερα ο σιδηρόδρομος έχει απαξιωθεί στη συνείδηση του λαού μας. Τα ποσοστά του σιδηρόδρομου και στη μεταφορά εμπορευμάτων και στη μεταφορά των επιβατών έχουν τονιστεί απ' όλους τους προλαλήσαντες συναδέλφους.

Αυτή η απαξίωση είναι αποτέλεσμα των αντισιδηροδρομικών πολιτικών που ακολουθήθηκαν απ' όλες τις μεταπολεμικές κυβερνήσεις, ίσως και πιο μπροστά. Έτσι ο σιδηρόδρομος καταδικάστηκε σε μαρασμό. Δεν μπόρεσε να καλύψει ολοκληρωμένα, ποσοτικά και ποιοτικά, τις ανάγκες της ελληνικής κοινωνίας για μετακινήσεις ατόμων και εμπορευμάτων.

Αυτή η εξέλιξη ήταν αποτέλεσμα μιας συγκεκριμένης επιλογής. Δεν προέκυψε από μόνη της. Η κατάσταση αυτή έχει τις ρίζες της στην πολιτική των μεταπολεμικών κυβερνήσεων, που με συνέπεια εξυπηρετήσαν τα συμφέροντα των αυτοκινητοβιομηχανιών, των εταιρειών πετρελαίου, των βιομηχανιών ελαστικών και των διάφορων εμπορικών κυκλωμάτων που λειτουργούν γύρω από τον ΟΣΕ και γύρω από το χώρο των μεταφορών.

Σε τελευταία ανάλυση, η καθυστέρηση στην ανάπτυξη του σιδηρόδρομου σχετίζεται με την άναρχη ανάπτυξη, τη χωρίς σχεδιασμό και μακρόχρονη προοπτική ανάπτυξης του κλάδου των μεταφορών, που είχε σαν αποτέλεσμα τη μεγάλη σπατάλη κοινωνικών πόρων.

Έτσι έχουμε φθάσει στα σημερινά αδιέξοδα όπου ο σιδηρόδρομος είναι στην "εντατική". Έχει άμεση ανάγκη εκσυγχρονισμού, έχει άμεση ανάγκη γενναίων πρωτοβουλιών. Υπάρχει άμεση ανάγκη αναπροσανατολισμού στις γενικότερες αναπτυξιακές στρατηγικές, όπου ο σιδηρόδρομος θα έχει ένα σημαντικό ρόλο σαν φερέγγυο μέσο μεταφοράς.

Με το νομοσχέδιο "Ρύθμιση θεμάτων του ΟΣΕ" επιχειρείται, σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση, η ανατροπή αυτής της καθοδικής πορείας, αυτής της απαξιακής πορείας.

Όμως, μελετώντας το νομοσχέδιο, βλέπουμε ότι γίνεται μια προσπάθεια πρώτα απ' όλα εναρμόνισης με το καθεστώς που επιβάλλεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου ανοίγει ο δρόμος για την είσοδο ιδιωτικών εταιρειών στις σιδηροδρομικές δραστηριότητες στη χώρα μας. Και είναι ηλίου φαεινότερον ότι οι κερδοφόρες ή εν δυνάμει κερδοφόρες δραστηριότητες θα ιδιωτικοποιηθούν, είτε μέσω θυγατρικών εταιρειών είτε με την είσοδο της καθαρά ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Αυτή η εξέλιξη νομίζουμε ότι θα στερήσει τις δυνατότητες για την ανάκαμψη του ΟΣΕ, για την ανατροπή της καθοδικής πορείας του

ΟΣΕ, διότι ο ΟΣΕ θα αναλάβει μεν τη στήριξη της υποδομής, τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό του, ενώ από την υποδομή αυτή θα επωφεληθούν συγκεκριμένα ιδιωτικά συμφέροντα, τα οποία, με την επιλογή δραστηριοτήτων που τους συμφέρουν, θα τρώνε το βούτυρο, και στον ΟΣΕ, στο δημόσιο, θα μένει το αργιάνι.

Μελετώντας το νομοσχέδιο μαζί με το επιχειρησιακό σχέδιο του ΟΣΕ, βλέπουμε καθαρά την τάση για την εγκατάλειψη μεγάλου μέρους του σιδηροδρομικού δικτύου. Είναι δικαιολογημένες οι αντιδράσεις των εργαζομένων, τις οποίες εξέφρασαν και με τις ανακοινώσεις τους και στη Διάρκη Επιτροπή, οι οποίοι προβλέπουν την εγκατάλειψη των γραμμών Πελοποννήσου, δυτικής Μακεδονίας, ανατολικής Μακεδονίας, Θράκης, με ταυτόχρονη απώλεια πάρα πολλών θέσεων εργασίας. Και πραγματικά στο σχεδιασμό, που έχει κάνει το επιχειρησιακό σχέδιο του ΟΣΕ, αναφέρονται ρητά οι υπόλοιπες γραμμές του δικτύου. Θα εξυπηρετούνται για κοινωνικούς λόγους από τον ΟΣΕ, με βάση συμβάσεις παροχής υποχρεώσεων, δημόσιες υπηρεσίες, που θα υπογραφούν μεταξύ του κράτους και του Οργανισμού. Σε περίπτωση που το κράτος αρνηθεί να υπογράψει τέτοιες συμβάσεις, τότε ο Οργανισμός θα διακόψει τη λειτουργία των γραμμών αυτών. Και φαίνονται καθαρά οι προτεραιότητες που υπάρχουν στους σχεδιασμούς του ΟΣΕ για τη στήριξη των γραμμών.

Εδώ κατά τη συζήτηση και στην επιτροπή φάνηκε καθαρά ότι οι δυνατότητες για γενναίες πρωτοβουλίες για σοβαρές επενδύσεις, είναι πολύ περιορισμένες και εξαρτώνται από τα διάφορα πακέτα, τα οποία τα αναμένουμε, δεν τα έχουμε στο χέρι. Έτσι είναι εμφανής ο προσανατολισμός προς τη βελτίωση και προς τον εκσυγχρονισμό του δικτύου της γραμμής, δηλαδή ΠΑΘΕ, με ταυτόχρονη εγκατάλειψη, τουλάχιστον υποβάθμιση του υπολοίπου δικτύου. Μπορεί να μην έχουμε το κουράγιο να το πούμε ανοικτά, αλλά εκ των πραγμάτων φαίνεται καθαρά ότι τα υπόλοιπα δίκτυα θα οδηγηθούν σε μαρασμό, σε περισσότερη απαξίωση, σε υπολειτουργία και τελικά σε κατάρρευση.

Και είναι δικαιολογημένες οι κραυγές των εργαζομένων, που λένε ότι το μήκος δυόμισι χιλιάδων χιλιομέτρων -σιδηροδρομικό δίκτυο- θα συρρικνωθεί στα χίλια χιλιόμετρα ή στα χίλια εκατό χιλιόμετρα. Θα υπάρξει απώλεια πολλών θέσεων εργασίας, τρεις χιλιάδες προβλέπονται από το επιχειρησιακό σχέδιο, σε μια εποχή που η μάστιγα της ανεργίας είναι απειλητική, τόσο παρά ποτέ.

Οπωσδήποτε χρειάζεται εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών, όμως αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί ούτε περιορίζοντας ούτε συρρικνώνοντας το δίκτυο ούτε φορτώνοντας στις πλάτες των εργαζομένων τις λαθεμένες πολιτικές επιλογές πολλών δεκαετιών. Αν δεν ανατραπεί η αναλογία ένα προς εννέα, που υπάρχει στο επίπεδο των επενδύσεων ανάμεσα στη σιδηροδρομική υποδομή και στις οδικές μεταφορές, δεν θα έχουμε ανάκαμψη, δεν θα έχουμε εκσυγχρονισμό, δεν θα έχουμε επιβίωση. Αν ο σιδηρόδρομος δεν πάρει τη θέση που του αρμόζει σε ένα γενικότερο αναπτυξιακό προγραμματισμό της χώρας, η παραμονή της στην εντατική θα συνεχιστεί.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει προτεραιότητα στα μέσα σταθερής τροχιάς, με στόχο να δοθούν λύσεις στα μεγάλα περιβαλλοντικά, κυκλοφοριακά και ενεργειακά προβλήματα.

Εμείς σαν χώρα είμαστε πρώτοι ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες στα τροχαία ατυχήματα και έχουμε μια συνεχή αιμορραγία στην ασφάλτο, μια συνεχή απώλεια ανθρώπινου δυναμικού. Μόνο αυτή η αλήθεια έπρεπε να μας οδηγήσει σ'έναν γενικότερο αναπροσανατολισμό της πολιτικής μας στις μεταφορές.

Ένα άλλο σημείο, που θα ήθελα να τονίσω, είναι η εντύπωση που δίνεται: το νομοσχέδιο είναι με δώδεκα άρθρα και στη συνέχεια έπονται πάρα πολλές σελίδες με το ΓΕΚΑΠ, με το ΚΟΕΑΠ με τις δευτερεύουσες απολαβές- ότι για την κακοδαιμονία του ΟΣΕ φταίνε οι εργαζόμενοι. Είναι γνωστές οι αιτίες για την κακοδαιμονία των ΔΕΚΟ. Τις αναφέραμε και πρόσφατα κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου και για τα ΕΛΤΑ και για τον ΟΑΣΑ.

Εδώ κανείς δεν μπορεί να αρνηθεί την αναγκαιότητα της ορθολογικής αξιοποίησης των εργαζομένων, αλλά αυτό το πράγμα δεν μπορεί να γίνει σ'ένα ασφυκτικό περιβάλλον, όπως δημιουργείται με την ψήφιση του Γενικού Κανονισμού Προσωπικού. Δηλαδή, αν η δουλειά δεν αρέσει στους εργαζόμενους, δεν μπορεί να υπάρξει ουσιαστική συμβολή των εργαζομένων. Στο κάτω-κάτω η λειτουργία του ΟΣΕ επαφίεται στον πατριωτισμό των εργαζομένων, όλα αυτά τα χρόνια. Με τι κουράγιο και με τι θάρρος θα ζητήσουμε από τους εργαζόμενους να συμβάλουν στην αναβάθμιση και στον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ με τέτοια μέτρα;

Οι επιχειρούμενες αλλαγές στον κανονισμό απασχόλησης και στο ωράριο των εργαζομένων θα επιφέρουν μια αυταρχική μέθοδο διοίκησης, το ρουσφέτι και την απόλυτη κυριαρχία του διευθύνοντος συμβούλου. Θα απορρυθμιστούν οι εργασιακές σχέσεις, θα καταρτηθεί το οκτάωρο και τα κατοχυρωμένα από την υπάρχουσα εργατική νομοθεσία δικαιώματα των εργαζομένων.

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει για τον καισαρισμό του γενικού διευθυντού. Ανοίγει διάπλατα ο δρόμος προς τη ρουσφετολογία και με τις μετατάξεις και με τις προαγωγές. Θεσμοθετούνται αλλότρια καθήκοντα με την υποβάθμιση μερικές φορές και των ίδιων των εργαζομένων.

Οι αδυναμίες του ΟΣΕ δεν αντιμετωπίζονται με την ασκούμενη σήμερα πολιτική, γιατί αυτή η πολιτική δεν κινείται στη λογική της αντιμετώπισης των πραγματικών προβλημάτων του δημόσιου τομέα και του ΟΣΕ ειδικότερα.

Αυτή η θέση μας δεν είναι μια απλή εναντίωση, αλλά η διαμόρφωση με τη συμβολή ειδικών συγκοινωνιολόγων, άλλων ειδικών και των μαζικών φορέων, ενός συνολικού σχεδίου ανάπτυξης των μεταφορών και του σιδηροδρόμου ειδικότερα, με κοινωνικά, περιβαλλοντικά και συνολικά αναπτυξιακά κριτήρια.

Στο πλαίσιο αυτό ο ρόλος του ΟΣΕ θα πρέπει να αναβαθμιστεί και ο σιδηρόδρομος να αποτελέσει τον κύριο μοχλό για μια προγραμματισμένη πολιτική χερσαίων μεταφορών, με κριτήρια, τις ανάγκες της ελληνικής κοινωνίας και της εθνικής μας οικονομίας.

Βασική αντίληψή μας είναι ένας σιδηρόδρομος δημόσιου και κοινωνικού χαρακτήρα. Αυτή η ανάπτυξη του ΟΣΕ είναι προφανές ότι πρέπει να εντάσσεται σ'ένα γενικότερο σχέδιο ανάπτυξης της χώρας.

Συγκεκριμένα, εμείς προτείνουμε ένα στρατηγικό σχέδιασμα για την πολιτική των μεταφορών. Πολιτική επιλογή για ενίσχυση του έργου του σιδηρόδρομου. Βελτίωση του υπάρχοντος και επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου. Ουσιαστική χρηματοδότηση. Εξασφάλιση αυτής της χρηματοδότησης. Η προσφυγή σε δανεισμό για το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων πρέπει να αποφεύγεται, ή να γίνεται με ιδιαίτερη προσοχή. Εκσυγχρονισμός του κυκλώματος διαχείρισης υλικού. Να υλοποιηθεί η διάταξη που περιλαμβάνει την οικονομική συμφωνία μεταξύ ΟΣΕ και δημοσίου, με βάση την οποία προβλέπεται σταδιακή εξάλειψη των χρεών του οργανισμού. Παραμονή του σιδηρόδρομου στις άγονες γραμμές για κοινωνικούς λόγους, με ανάληψη της οικονομικής κάλυψης από τον προϋπολογισμό. Ενίσχυση της επιχειρηματικότητας. Εφαρμογή σύγχρονων μάναντζμεντ. Επέκταση δραστηριοτήτων σε διεθνείς ανταγωνιστικές αγορές. Κατοχύρωση πλήρους διοικητικής, διαχειριστικής και επιχειρηματικής αυτοτέλειας από το κράτος, από την Κυβέρνηση, και εφαρμογή συγκεκριμένου από τη Βουλή επιχειρησιακού σχεδίου για το σιδηρόδρομο.

Αξιοκρατική επιλογή διοικήσεων για πέντε χρόνια και σύναψη συμβολαίου διαχείρισης για την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων.

Κατάρτηση του ρουσφετιού και εφαρμογή της αξιοκρατίας και της διαφάνειας σε όλα τα επίπεδα.

Ολόπλευρη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού και η ρύθμιση των εργασιακών σχέσεων με εσωτερικούς κανονισμούς, που καταρτίζονται μετά από σύμφωνη γνώμη, μετά από συζήτηση, μετά από διάλογο με το συνδικαλιστικό κίνημα.

Σύνταξη σύγχρονων κανονισμών έργων, συμβάσεων και

προμηθειών, που θα ενισχύουν τη διαφάνεια και τη δημόσια ευθύνη, θα τεκμηριώνουν τα αναπτυξιακά οφέλη για την επιχείρηση και την οικονομία και θα υπόκεινται σε έλεγχο σκοπιμότητας και αποτελεσματικότητας από τη Διαρκή Επιτροπή.

Εξοικονόμηση πόρων με προώθηση τιμολογιακής πολιτικής μακράς πνοής.

Νέος τρόπος κατάρτισης προϋπολογισμών, σύνταξη σε ετήσια βάση και δημοσίευση του κοινωνικού προϋπολογισμού και ισολογισμού μαζί με το γενικό προϋπολογισμό και ισολογισμό καθώς και των αντίστοιχων απολογιστικών στοιχείων.

Διεύρυνση του κοινωνικού ελέγχου με την ουσιαστική συμμετοχή των εργαζομένων και άλλων επιστημονικών και κοινωνικών φορέων και χρηστών των υπηρεσιών του σε όλα τα επίπεδα λήψης αποφάσεων.

Διαφάνεια στη διαδικασία για ανάδειξη των μάναντζερς.

Νομίζουμε ότι μία τέτοια πολιτική μπορεί να βγάλει από τα σημερινά αδιέξοδα τον ΟΣΕ και να το βάλει στη θέση που του αξίζει, στη γενικότερη αναπτυξιακή προοπτική της χώρας μας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα το νομοσχέδιο, που εισάγει στη Βουλή ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, με το βαρύγδουπο τίτλο "Ρύθμιση θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος" ενώ θα έπρεπε να επιγράφεται και να ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα ότι πρόκειται περί του εκτροχιασμού του ΟΣΕ.

Διεξάγεται σήμερα η συζήτηση αυτή στην Εθνική Αντιπροσωπεία με το γενικότερο κλίμα που επικρατεί στον τομέα μεταφορών, στον οποίον βεβαίως αναφέρθηκε και ο κύριος Πρωθυπουργός προ ημερών σε μια κοινοβουλευτική ομάδα του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ότι στις μεταφορές τα πράγματα δεν πήγαν καλά και θα πρέπει να παρθούν μέτρα. Αλλά δεν μας είπε ο κύριος Πρωθυπουργός ότι πέντε χρόνια που είναι μέχρι σήμερα η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στην εξουσία και δυόμισι χρόνια ο ίδιος στη θέση του Πρωθυπουργού, τι έκαναν για τον τομέα αυτόν. Βέβαια το υπό συζήτηση νομοσχέδιο έρχεται πολύ καθυστερημένα, να ανατρέψει όλη τη φιλοσοφία του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και για τον τομέα αυτόν, που διακήρυττε μέχρι πρότινος και στην εισηγητική έκθεση, ομολογείται ότι η κατάσταση, στην οποία έχουν φθάσει τα πράγματα και στον ΟΣΕ, θεραπεύεται μόνο με το άνοιγμα των δρόμων σε ιδιώτες για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, δηλαδή "εκσυγχρονισμός" με ιδιωτικά κεφάλαια, ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια στη λειτουργία του δημόσιου ΟΣΕ κ.ο.κ. και γι' αυτόν το λόγο διαχωρίζεται η υποδομή από την εκμετάλλευσή.

Η Κυβέρνηση της ανικανότητας, της αδιαφάνειας και των διαπλεκόμενων, μετά από αυτήν την πενταετή παρουσία της στην εξουσία, δήθεν προσπαθούσε να μελετήσει τα θέματα και κατέληξε να εισηγείται σήμερα στην Εθνική Αντιπροσωπεία αυτό το νομοσχέδιο για δήθεν εξυγίανση του ΟΣΕ, ενώ ακριβώς αντίθετα το νομοσχέδιο αυτό επιφέρει συρρίκνωση και αντί ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού, καθυστέρηση σε όλα τα θέματα που θα έπρεπε να αντιμετωπίζονται με το νομοσχέδιο αυτό. Κανένα πρόβλημα του ΟΣΕ δεν επιλύεται. Τα ελλείμματα θα ανέλθουν σε αστρονομικά ύψη. Ο υποχρεωτικός δανεισμός του ΟΣΕ γίνεται θηριώδης. Ήδη στον υπό ψήφιση κρατικό προϋπολογισμό, σελίδα 207 εγκρίνεται δανεισμός εκατόν πενήντα τεσσάρων δισεκατομμυρίων πεντακοσίων είκοσι δύο εκατομμυρίων (154.522.000.000) δραχμών, ο οποίος είναι επταπλάσιος του προβλεπόμενου τζίρου του ΟΣΕ από μεταφορικό έργο.

Καμία αναπτυξιακή προοπτική δεν διασφαλίζεται. Αντίθετα, δίνεται το σύνθημα για την εκποίηση με οποιοδήποτε τρόπο της τεράστιας περιουσίας του ΟΣΕ, τη βίαιη απομάκρυνση του προσωπικού του κ.ο.κ. Όσοι τελικά παραμείνουν, καλούνται να εργάζονται κάτω από δυσμενείς συνθήκες, κατά παράβαση

κάθε έννοιας εργατικού δικαίου και συνταγματικά κατοχυρωμένων δικαιωμάτων.

Έτσι εξηγείται η ενσωμάτωση στο κείμενο του υπό συζήτηση νομοσχεδίου των δέκα σελίδων, άλλων εκατόν είκοσι δύο σελίδων σιδηρένιων διατάξεων κανονισμού του προσωπικού. Αν είναι δυνατόν, να μείνει σιδηρόδρομος, χωρίς σιδηροδρομικούς στις εργασίες τους! Γιατί εσείς δημιουργήσατε από το 1981 μέχρι το 1989 αυτές τις συνθήκες εργασίας στους εργαζόμενους στον ΟΣΕ και σήμερα, πολύ απαράδεκτα, τις αναιρείτε.

Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και στον ΟΣΕ επιβεβαιώνει τη φήμη του, της διάλυσης, στη μακρόχρονη κυβερνητική παρουσία του. Και επιβεβαιώνονται οι μικρές αναλαμπές ανόρθωσης, όταν η Νέα Δημοκρατία είχε την κυβερνητική ευθύνη από το 1990 μέχρι το 1993.

Μετά από μια οκτάχρονη περίοδο διάλυσης, 1981-1989, στον ΟΣΕ από την κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., περάσαμε σε μια σύντομη, τριάντι ετών περίπου, περίοδο ανάκαμψης, νοικοκυρέματος και αισιόδοξων προοπτικών για το μέλλον. Με ενενήντα δισεκατομμύρια (90.000.000.000) δραχμές από το πρώτο Πακέτο κοινοτικής στήριξης-Ντελόρ έγινε σημαντικό αποδοτικό έργο:

Στρώθηκαν εκατόν σαράντα (140) χιλιόμετρα γραμμής.

Σηματοδοτήθηκαν άλλα διακόσια είκοσι πέντε (225).

Ανακαινίσθηκαν άλλα εκατόν είκοσι επτά (127) χιλιόμετρα.

Έγιναν σαράντα τέσσερις (44) αερογέφυρες και δύο μεγάλες σιδηροδρομικές γέφυρες, στον Αλιάκμονα και Ενιππέα.

Έγινε μια μεγάλη σιδηροδρομική σήραγγα.

Ηλεκτροκινήθηκε το τμήμα Θεσσαλονίκη-Ειδομένη.

Καταβλήθηκε το τίμημα για είκοσι (20) σύγχρονα τρένα INTERCITY τριάντα πέντε (35) προαστιακές αυτοκινητάμαξες και τετρακόσιες ογδόντα μία (481) φορτοάμαξες.

Κατασκευάστηκε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο ψηφιακό, ανεξάρτητο του ΟΣΕ.

Έγιναν πολλές σύγχρονες εγκαταστάσεις, με κορυφαία το πρότυπο για την Ελλάδα κέντρο εκπαίδευσης και το καλύτερο συγκρότημα συντήρησης σιδηροδρόμων στα Βαλκάνια τεσσεράμισι στρεμμάτων εστεγασμένου χώρου με όλες τις σύγχρονες ανέσεις εργασίας.

Υπήρχε σειρά μελετών και έτοιμο πρόγραμμα για το δεύτερο Πακέτο κοινοτικής στήριξης-Ντελόρ.

Η απορροφητικότητα κατ' έτος και στο τέλος ήταν 100%. Και τότε, σε συνεδρίαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών στις Βρυξέλλες, έγινε ιδιαίτερη αναφορά για το επίτευγμα αυτό από τον τότε Βέλγο Επίτροπο Μεταφορών κ. Van der Mill. Και η τότε διοίκηση του ΟΣΕ απέσπασε τα συγχαρητήρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έγκαιρη και ορθή διαχείριση και αξιοποίηση των πόρων.

Δυστυχώς, μετά τη μικρή άνοξη της περιόδου 1990-1993, επανήλθε το καθεστώς της διάλυσης και της κατασπατάλησης.

Στις 5 Μαΐου 1997, κύριε Υπουργέ Μεταφορών και Επικοινωνιών, στη συζήτηση επερώτησής μας καταθέσαμε συντριπτικά στοιχεία κακοδιαχείρισης - σκανδάλων, τα οποία και ο τότε Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χάρης Καστανίδης τα παραδέχθηκε, αφού και ο ίδιος τα είχε καταγγείλει σε αιφνιδιαστική του επίσκεψη σε μία συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ. Και είχε πει τότε ότι θα ζητήσει την παρέμβαση του Εισαγγελέα, αλλά δυστυχώς, δεν έγινε τίποτε, παρά μόνο στη συνέχεια αναγκάστηκε να παραιτηθεί από τη θέση του, χωρίς ο "εκσυγχρονιστής" Πρωθυπουργός κύριος Σημίτης μέχρι σήμερα να έχει δημόσια τοποθετηθεί για τους λόγους που ανάγκασαν τον κύριο Καστανίδη στην παραίτησή του εκείνη, στην οποία είχε αναφέρει ότι αποχωρεί από τη θέση του για ηθικά θέματα.

Πρέπει να γίνει η διαπίστωση γι' αυτά τα πέντε χρόνια ότι ενώ τα κοινοτικά κονδύλια είναι της τάξης των τριακοσίων δισεκατομμυρίων (300.000.000) δραχμών περίπου, μέχρι σήμερα η απόρροφσή τους είναι κάτω από το 37%. Κανένα έργο δεν έχει περαιωθεί μέχρι σήμερα. Αν έχει συμβεί αυτό να μας το πείτε.

Όλα τα δρομολόγια των INTERCITY σε καθημερινή βάση τερματίζουν με είκοσι λεπτά έως μία ώρα καθυστέρηση. Σπανίως και κατ' εξαίρεση φθάνει κάποιο στην ώρα του, ενώ την περίοδο 1990-1993 συνέβαινε το αντίθετο. Πρέπει να γνωρίζετε, κύριοι συνάδελφοι, ότι το 1993 η διαδρομή με το INTERCITY από την Αθήνα προς τη Θεσσαλονίκη και αντίθετα, ήταν λιγότερο από έξι ώρες και σήμερα είναι περίπου επτά ώρες.

Κατά γραπτή αναφορά του Διευθύνοντος Συμβούλου προς την Κυβέρνηση, το πρώτο εξάμηνο του 1998 εξαπλσιάστηκαν τα ατυχήματα εκτροχιασμών και πυρκαγιών σε βαγόνια σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη περίοδο. Από καθαρή τύχη δεν είχαμε εκατόμβη θυμάτων στον Μπράλο και στην Κακιά Σκάλα από τους εκτροχιασμούς, λόγω κακής συντήρησης του δικτύου. Μόνο η φιλότιμη προσπάθεια και η εργατικότητα του προσωπικού του Ο.Σ.Ε. κρατάει το σιδηρόδρομο στο επίπεδο που βρίσκεται σήμερα.

Ευθύνες, βέβαια, υπάρχουν, διαπιστώνονται, αλλά δεν αποδίδονται, δεν καταλογίζονται και δεν υπάρχουν συνέπειες. Από το 1993 μέχρι σήμερα διατέθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση στον Ο.Σ.Ε., όπως είπα προηγουμένως, για την ακρίβεια διακόσια εξήντα ένα δισεκατομμύρια (261.000.000.000) δραχμές, τα οποία είναι τριπλάσια σε σχέση με την περίοδο 1990-1993. Το αποτέλεσμα είναι ότι υπάρχει μία διαδικασία στον Ο.Σ.Ε., που τον οδηγεί διαρκώς σε υποβάθμιση της παροχής των υπηρεσιών του, τον οδηγεί διαρκώς στα μέτρα που προτείνονται σήμερα να ληφθούν με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο και τα οποία, βέβαια, κάθε άλλο παρά μπορούν να επιτύχουν τους στόχους που περιγράφονται στην εισηγητική έκθεση.

Κύριοι συνάδελφοι, εμείς δεν είμαστε σύμφωνοι με το νομοσχέδιο αυτό και το καταψηφίζουμε. Θα έχω τη δυνατότητα και στη δευτερολογία μου να αναφερθώ σε ορισμένα συγκεκριμένα σημαντικά περιστατικά, τα οποία συμβαίνουν σήμερα στον Ο.Σ.Ε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, το υπό συζήτηση νομοσχέδιο είναι νομίζω από τα σοβαρότερα που έρχονται φέτος στο Κοινοβούλιο, γιατί ασχολείται με ένα πολύ σημαντικό θέμα, το οποίο, όπως θα σας αποδείξω στη συνέχεια, χρειάζεται πολύ ριζοσπαστικές τομές, για να βρει το δρόμο του.

Κύριε Υπουργέ, είναι γεγονός ότι πάρα πολλά πράγματα στη χώρα μας δεν έγιναν μέχρι τώρα, αλλά και με αυτά που έγιναν έστω και με κάποια ελαττώματα μπορούμε να ισχυριστούμε ότι "μπήκε το νερό στο αυλάκι", δηλαδή ότι κάτι έγινε και κυρίως στην οδοποιία. Εκεί που όλοι οι δρόμοι της Ελλάδας ήταν χωματόδρομοι, τουλάχιστον έγιναν ασφαλτοί, έστω και εάν δεν είναι πλατείς ή ευθύγραμμοι ή σωστά χαραγμένοι. Τώρα, εάν πέφτει και καμιά γέφυρα, δεν χάλασε ο κόσμος, παλιές είναι ή, εν πάση περιπτώσει, όταν γίνονταν, δεν ήταν με τις νέες προδιαγραφές, με έμπηξη πασσάλων, δηλαδή, σε βάθος, ώστε να μην κινδυνεύουν από την πίεση του νερού.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν πέφτουν οι παλιές. Οι καινούριες πέφτουν.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Προ διετίας κατασκευάστηκαν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Από εδώ και πέρα, όμως, οι γέφυρες, πράγματι, γίνονται διαφορετικά.

Έρχομαι και πάλι στον αρχικό μου συλλογισμό. Είναι γεγονός ότι στο σιδηροδρομικό τομέα η Ελλάδα υστερεί πάρα πολύ. Βεβαίως, αυτό δεν αφορά μόνο εσάς, αλλά όλους όσους πέρασαν μέχρι σήμερα. Στις 27 Φεβρουαρίου 1869 μπήκε σε κίνηση ο πρώτος σιδηρόδρομος στη χώρα μας στη γραμμή Πειραιά-Αθήνα.

Από τότε μέχρι σήμερα πέρασαν εκατόν τριάντα χρόνια και δεν έχουμε δει ένα σημαντικό έργο. Και διερρωτώμαι τώρα: πώς είναι δυνατόν σε παλιές εποχές με το σκαπάνι -χωρίς εκρηκτικές ύλες, χωρίς μπουλτόζες, χωρίς σύγχρονα μηχανήματα-

νήματα- να αρχίσουμε το 1890 ακριβώς το σιδηρόδρομο από Αθήνα για Λάρισα και το 1904, μετά από δεκατέσσερα ακριβώς χρόνια, να έχουμε φθάσει στην Αμφίκλεια; Και το 1905 φθάσαμε στο Λιανοκλάδι, όπου χρειάστηκε να ανοίξουμε αυτήν την πολύ δύσκολη και πολύ επικίνδυνη γραμμή, που υπάρχει σήμερα σε όλη την Ευρώπη. Όποιος ταξιδεύει με τρένο θα ξέρει τι γίνεται από τον Μπράλο μέχρι το Λιανοκλάδι. Επάνω στα βράχια σκαλιστή είναι η σιδηροδρομική γραμμή. Και όμως έγινε τότε, το 1905, το 1906 και το 1907, με το σκαπάνι. Τελείωσε μέσα σε τρία χρόνια.

Θέλετε να δείτε άλλη μια μεγάλη επιτυχία των σιδηροδρόμων τότε; Το 1906 αρχίσαμε από το Λιανοκλάδι και φτάσαμε το 1908 στη Λάρισα, που χρειάστηκε να περάσουν όλον εκείνον τον ορεινό όγκο της Όθρυς. Ήταν μία δύσκολη, πράγματι, χάραξη και όμως έγινε μέσα σε τρία χρόνια. Ας είναι καλά, εδώ που τα λέμε, και οι Τούρκοι, οι οποίοι το 1904 άρχισαν από το Παποπούδι, από τα τότε σύνορα μετά τα Τέμπη και έφτασαν μέχρι το Ορμένιο. Έγινε τριακόσια ογδόντα χιλιόμετρα σιδηροδρομική γραμμή με σκαπάνι.

Και σήμερα -ακούτε, κύριοι συνάδελφοι- με τόσο σύγχρονα μηχανήματα διατρητικά, εκσκαπτικά, φουρνέλα κλπ., παιδευόμαστε ακριβώς επί μισό αιώνα, από το 1955 περίπου, για να κάνουμε διπλή σιδηροδρομική γραμμή. Τι πετύχαμε νομίζετε; Εκατόν σαράντα οκτώ χιλιόμετρα από την Αθήνα μέχρι την Τιθορέα - σταματήσαμε εκεί-, πενήντα χιλιόμετρα από τον Παλαιοφάρσαλο μέχρι τη Λάρισα και είκοσι έξι χιλιόμετρα από τη Λάρισα μέχρι και τον Ευαγγελισμό Λαρίσης, δηλαδή προ της εισόδου στα Τέμπη και βεβαίως και κάποια χιλιόμετρα μετά τη Θεσσαλονίκη προς το Πλατύ και την Ειδομένη.

Βλέπω τώρα με λύπη μεγάλη εδώ και επτά, οκτώ χρόνια για ένα πολύ εύκολο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής έξω από τα Τέμπη, από τη Ραψάνη προς τη Λεπτοκαρυά, να μη γίνεται τίποτα απολύτως. Έρριξαν χώματα, έχτιασαν απλώς την υπόβαση χωρίς ακόμη να έχουν ρίξει χαλίκι, χωρίς να στρώσουν στρωτήρες, χωρίς να βάλουν τις σιδηροτροχιές.

Βεβαίως, την άλλη γραμμή που έχουμε από Θεσσαλονίκη προς Αμύνταιο Φλώρινας δεν τη χρωστάμε στο ελληνικό κράτος. Οι Τούρκοι την έκαναν και αυτή. Εμείς φτιάξαμε μόνο το κομμάτι Αμύνταιο-Κοζάνη το 1952, δηλαδή πολύ αργά.

Και διερωτώμαι και πάλι: Είναι δυνατόν οι Σέρβοι, που δεν έχουν να φάνε, να φτιάξουν χίλια εκατόν είκοσι χιλιόμετρα ηλεκτροκίνητης γραμμής από το Βίλλαχ της Αυστρίας μέχρι εδώ σε εμάς, στα σύνορά μας και εμείς να παιδευόμαστε εδώ και ενάμιση αιώνα και να μην μπορούμε να κάνουμε μία γραμμή; Τι φταίει τέλος πάντων; Το ελληνικό κράτος δεν έλαβε σοβαρά υπόψη το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, που είναι ένα πολύ ασφαλές κοινωνικο-οικονομικό μέσο το τρένο το πιο φιλικό προς το περιβάλλον, και πρέπει να το προαγάγουμε, πρέπει να το ενισχύσουμε, πρέπει να το αναπτύξουμε, πρέπει να το βελτιώσουμε; Τι γίνεται;

Απ' ό,τι έχω δει σε διάφορα στοιχεία που συνέλεξα, έχει δώσει κατά καιρούς η πολιτεία αρκετούς πόρους για να φτιάξει ένα σύγχρονο σιδηρόδρομο. Παρ' όλα αυτά, όμως, δεν φτιάξαμε. Ευτυχώς, το μόνο έργο για το οποίο μπορούμε να καυχηθούμε τώρα λίγο, που είναι σημαντικό, είναι η διατήρηση των Τεμπών, η σήραγγα των τεσσάρων χιλιομέτρων. Ενώ η άλλη σήραγγα στον Καλλιόδρομο, που είναι διπλάσια, να είναι πάρα πολύ πίσω. Τι θα γίνει, όμως, και με την παράκαμψη του ορεινού όγκου, που είναι περισσότερη από οκτώ χιλιόμετρα, από το Λιανοκλάδι προς το Παλαιοφάρσαλο; Πρέπει να είναι δώδεκα με δεκατρία χιλιόμετρα, αν δεν απατώμαι.

Λαμβάνοντας υπόψη τα συγκριτικά στοιχεία μέχρι τώρα, πενήντα χρόνια μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, έχουμε φτιάξει μόνο διακόσια χιλιόμετρα και άλλα πενήντα χιλιόμετρα γύρω από τη Θεσσαλονίκη, συνολικά δηλαδή διακόσια πενήντα χιλιόμετρα, σύγχρονο σιδηρόδρομο. Σκεφθείτε τώρα ότι για να φτιάξουμε γραμμή από τη Θεσσαλονίκη μέχρι τις Καστανιές, μέχρι επάνω στην Ορεσιτιάδα, θέλουμε τουλάχιστον εκατό χρόνια, τηρουμένων των αναλογιών. Δηλαδή, τόσο πολύ θα περιμένουμε; Ναι, τόσο, αφού εξήντα χρόνια κάναμε διακόσια χιλιόμετρα σιδηροδρόμου, που έπεσαν όλες οι πιστώσεις από το πρώτο Πακέτο Ντελέρ, από το δεύτερο Πακέτο

Ντελέρ, από το Ταμείο Συνοχής, από τα ΜΟΠ, δεν ξέρω και ποια άλλα προγράμματα και δεν φτάσαμε ακόμη στο ποθητό σημείο.

Άρα, να γιατί το νομοσχέδιο το χαρακτήρισα ευθύς εξαρχής ως πολύ σημαντικό, γιατί όντως αφορά ένα ζωτικό για την οικονομία και για την κοινωνία μας χώρο, τη συγκοινωνία, με το τρένο. Το παράπονό μου είναι -το ξαναλέω και χρειάζεται να το ακούσουμε όλοι- πως δεν είναι δυνατόν σε παλιότερες εποχές με μέσα που δεν ήταν αποδοτικά να φτιάχνουμε 2,5 χιλιάδες χιλιόμετρα σιδηρογραμμές και σήμερα να μην έχουμε αυξήσει καθόλου το μήκος και να προσπαθούμε να μειώσουμε τα 2,5 χιλιάδες χιλιόμετρα σε χίλια, γιατί λένε ότι είναι ασύμφορος ο σιδηρόδρομος. Βέβαια, δεν είναι σωστά και τα στοιχεία αυτά που λένε μερικοί συνάδελφοι, ότι στην Ευρώπη τώρα αναπτύσσεται ο σιδηρόδρομος. Και εκεί έχουν προβλήματα, για να είμαστε ειλικρινείς. Η Γερμανία είχε σαράντα οκτώ χιλιάδες χιλιόμετρα γραμμές τρένου, η Γαλλία τριάντα επτά χιλιάδες και αυτοί το συρρικνώνουν κατά κάποιο ποσοστό, διότι αναπτύχθηκε πολύ το αυτοκίνητο σε βάρος του τρένου. Αλλά για την Ελλάδα, για την έκταση των 132,5 χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων και όπως είναι έτσι το έδαφος κατά μήκος και διευκολύνει για τη χάραξη μιας κεντρικής σιδηροδρομικής γραμμής, θα έπρεπε προ πολλού να την είχαμε αποπερατώσει. Δυστυχώς, δεν γίνεται τίποτα.

Άρα, με το υπό ψήφιση νομοσχέδιο, το οποίο προσπαθεί να βελτιώσει μερικά πράγματα -δεν ξέρω αν θα το πετύχει, γιατί δεν βλέπω συνολική αντιμετώπιση του όλου θέματος, όπως θα έπρεπε- χάνουμε πάλι μία ευκαιρία. Θα ήταν ευχής έργον με το τρίτο Πακέτο Στήριξης να κάναμε κάποιο μικρό θαύμα στο χώρο των σιδηροδρόμων, τουλάχιστον να τελειώνε η γραμμή από εδώ μέχρι τη Θεσσαλονίκη.

Για καθυστερήσεις κλπ. -το είπε και ο προλαλήσας, κ. Γκελεστάθης- είναι φρικτική η κατάσταση, γιατί διαρκώς έχουμε απεργίες, στάσεις. Εγώ, τουλάχιστον, που χρησιμοποιώ τακτικά το τρένο, το διαπιστώνω συχνά. Βλέπω ότι δεν υπάρχει τρένο στην Ελλάδα. Ή θα πρέπει να ανασκουμπωθούμε στα σοβαρά και να πούμε "έχουμε τρέινο; Αν έχουμε, να ικανοποιήσουμε τα λογικά αιτήματα, όχι τα παράλογα, του προσωπικού, για να υπάρχει συνέπεια στα δρομολόγια των τρένων". Δεν υπάρχει τίποτα. Κάθε μέρα εξαγγέλλεται και καινούρια απεργία.

Τώρα βρήκαν ευκαιρία με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο λόγω κάποιων αιτημάτων, που δεν περνάνε και απεργούν. Βεβαίως, αυτοί οι άνθρωποι έχουν κάποιο δίκιο, δεν υπάρχει αμφιβολία. Θα έπρεπε το νομοσχέδιο να το δουν με περισσότερη συμπάθεια, ώστε και στο προσωπικό να δοθούν λογικές λύσεις, αλλά και στο σύνολο του προβλήματος να υπάρξει γενναϊότερη αντιμετώπιση, ώστε να μπορούμε να καυχηθούμε σύντομα ότι η Ελλάδα εισέρχεται στο χώρο των ανεπτυγμένων χωρών στον τομέα των σιδηροδρόμων.

Ελπίζω να μη μείνουμε μόνο σε εκείνες τις εμπνεύσεις του Χαριλάου Τρικούπη ο οποίος πράγματι έδωσε το έργο στη χώρα και εμείς επί ενάμιση και πλέον αιώνα προσπαθούμε να κρατήσουμε αυτό το δίκτυο, χωρίς να είμαστε σε θέση να το βελτιώσουμε και να αυξήσουμε το μήκος του. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΥΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι δεδομένο πως οι μεταφορές και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο για την κοινωνική και οικονομική συνοχή των κρατών-μελών αλλά και σε επίπεδο εθνικού χώρου, την ικανή και αναγκαία συνθήκη για την ανάπτυξη του τόπου, οικονομική, κοινωνική, πολιτισμική.

Τα ερωτήματα που μπαίνουν είναι σε σχέση με τη στρατηγική και τις προτεραιότητες ανάμεσα στα είδη χερσαίες, θαλάσσιες, αεροπορικές, ποτάμιες, σε άλλα κράτη, σιδηροδρομικές και μέσα στο κάθε είδος, σε σχέση με τους άξονες, με τα μεγέθη και τις επενδύσεις.

Αλλά το πρώτο ερώτημα που έχουμε να κάνουμε και είναι στρατηγικής σημασίας είναι: Θέλουμε σιδηροδρόμους ή όχι;

Και πιστεύω ότι η απάντηση είναι "ναι, τους θέλουμε". Γιατί τους θέλουμε; Γιατί είναι αυτό το δίκτυο, αυτός ο χώρος, που μπορεί να έχει πραγματικά ένα ολοκληρωμένο δίκτυο υπηρεσιών, είτε σε επιβατικές είτε σε εμπορευματικές, με προγραμματισμένα δρομολόγια, με αξιόπιστο χρόνο, ανεξάρτητα από την ημέρα και την εποχή. Σε αυτό το μέσο έχουν πρόσβαση όλοι, ηλικιωμένοι, παιδιά, άτομα με ειδικές ανάγκες κλπ. Είναι το μέσο που ρυπαίνει λιγότερο από οποιοδήποτε άλλο το περιβάλλον, είτε αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση είτε την ηχορύπανση.

Ακόμη, γιατί για το ίδιο μεταφορικό έργο ο σιδηρόδρομος καταναλώνει πολύ λιγότερη ενέργεια από οτιδήποτε άλλο. Άρα υπάρχει κέρδος για την εθνική οικονομία. Γιατί βοηθά στην αποσυμφόρηση των δρόμων και των μεγάλων οδικών αρτηριών. Γιατί έχει υψηλό δίκτυο ασφαλείας. Σε επίπεδο δε κράτους, για την Ελλάδα, θα μπορούμε πλέον να διασυνδεθούμε με την υπόλοιπη Ευρώπη, τα Βαλκάνια και τη Μέση Ανατολή.

Αρκετοί συνάδελφοι αναφέρθηκαν στο τι έγινε τα προηγούμενα χρόνια. Εγώ θέλω να αναδείξω δύο θέματα. Οι δύο μεγάλες στιγμές του σιδηρόδρομου στον 20ό αιώνα έγιναν επί κυβερνήσεως ΠΑ.ΣΟ.Κ. στο διάστημα 1994-1995. Είχα και εγώ την τύχη αυτά τα χρόνια να είμαι πολιτικός προϊστάμενος του Ο.Σ.Ε. μαζί με το Γιάννη Χαραλάμπους. Η πρώτη μεγάλη στιγμή ήταν όταν για πρώτη φορά υπήρξε ένα σοβαρότατο κονδύλιο για την ανάπτυξη του σιδηρόδρομου. Οφείλω να πω εδώ ότι αυτό το κονδύλιο εξασφαλίστηκε με δικές μας εισηγήσεις, αλλά κυρίως με τη θέληση του τότε Πρωθυπουργού Ανδρέα Παπανδρέου, που έκοψε από αλλού και έδωσε στους σιδηρόδρομους. Έτσι καταφέραμε να έχουμε τότε έναν προϋπολογισμό μοναδικό στον 20ό αιώνα, ύψους πεντακοσίων ενενήντα δισεκατομμυρίων (590.000.000.000) δραχμών, είτε από το δεύτερο Κ.Π.Σ. είτε από το Ταμείο Συνοχής είτε από το Ιντερρέγκ, είτε από άλλα προγράμματα και βεβαίως και από τους εθνικούς πόρους.

Αυτή η απόφαση είχε συγκεκριμένη στρατηγική. Πρώτον, να φτιάξουμε με ηλεκτροκίνηση τη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη. Δεύτερον, να φτιάξουμε τη διπλή γραμμή Ελευσίνα-Κόρινθος και, τρίτον, τη μελέτη που προέβλεπε η απόφαση της Κομισιόν της 7.12.94 σε σχέση με τη γραμμή Κόρινθο-Πάτρα, τη σύνδεση με την Καβάλα και τη μελέτη της νέας γραμμής Ηγουμενίτσας-Βόλος συν τη διαπλάτυνση της γραμμής Παλαιοφασσάλων-Καλαμάτας, που ήταν το μισό έργο για αυτόν τον οριζόντιο άξονα. Επιπλέον, υπήρχαν και μια σειρά από άλλα, που αφορούσαν προμήθεια τροχαίου υλικού, ανάδειξη της πληροφορικής, της τηλεματικής, βελτίωσης σταθμών, κλπ. και παραλληλά υπήρχε και ο προαστιακός σιδηρόδρομος. Η απόφαση γι'αυτόν πάρθηκε το 1994. Οι πρώτες αποφάσεις χρηματοδότησης ήταν κατ'αρχήν με τέσσερα δισεκατομμύρια (4.000.000.000) δραχμές από το τέλος της βενζίνης από το Π.Ε.Π. και από κοινωνικά προγράμματα.

Η δεύτερη μεγάλη στιγμή ήταν το 1994-1995, όταν σε τέσσερα συμβούλια Υπουργών Μεταφορών η Ελλάδα μόνη της έδωσε μάχη για να είναι μέσα. Τι εννοώ με αυτό; Μέχρι την τελική απόφαση που πάρθηκε στις 20.6.1995 από το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών η οδηγία, που είχε γίνει από τους υπόλοιπους εταίρους μας, έβγαζε έξω την Ελλάδα, γιατί έστηνε το διευρωπαϊκό δίκτυο μέσα από το σύστημα των τρένων υψηλών ταχυτήτων με τρεις όρους: Πρώτον, να υπάρξει συμβατότητα και ύπαρξη τροχαίου υλικού για ταχύτητες πάνω από 250 χλμ. με ερωτηματικά πάνω από 200 χλμ. Δεύτερον, ότι πρέπει να υπάρχει η συνέχεια του συστήματος στα κράτη-μέλη. Εμείς δεν είχαμε συνέχεια. Και, τρίτον, υπήρχε η υποχρέωση εγκατάστασης χωρίς να ενδιαφέρει το οικονομικό πλαίσιο.

Επί τέσσερα συμβούλια δώσαμε μάχες και όχι μόνο εκεί. Δόθηκαν μάχες και στη Σύνοδο Κορυφής και σε άλλα επίπεδα συμβουλίων Υπουργών, γιατί αυτή η δέσμη απειλούσε οριστικά, και παρά τα χρήματα που είχαμε πάρει, να αποκόψει την Ελλάδα από το υπόλοιπο σύστημα. Στηριζόταν κυρίως από τη Γερμανία και τη Γαλλία, όχι μόνο γιατί αυτές είχαν αυτό το σύστημα και το προωθούσαν, αλλά και γιατί κατασκεύαζαν αντίστοιχα υλικά.

Μετά από σκληρές διαπραγματεύσεις καταφέραμε, πρώτον, να αποφασιστεί η σύνδεση του διευρωπαϊκού δικτύου όχι μόνο σε σχέση με τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά με όλη την Ευρώπη. Αυτήν την απόφαση την ξεκίνησαμε στην Κρήτη και το συνεχίσαμε στο διευρωπαϊκό της Βιέννης. Πήραμε τα δύο διευρωπαϊκά και με αυτά ως όπλο καταφέραμε να είμαστε συμμέτοχοι.

Δεύτερον, προστέθηκε διάταξη -είμαστε η μόνη χώρα που ζητούσε αυτήν τη διάταξη- που έλεγε πως τα κράτη-μέλη, που είναι αποκλεισμένα από ξηράς από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων, θα μπορούν να διοχετεύουν τους χρηματοδοτικούς πόρους με δική τους επιλογή, είτε σε δίκτυα υψηλών ταχυτήτων, είτε σε συμβατικά.

Και θα χρηματοδοτούνται αυτά φυσικά, γιατί αυτό έχει σημασία. Δεν ήταν μόνο το σιδηροδρομικό ΠΑΘΕ, αλλά μπορούσε να αναπτύξει με αυτό το άρθρο που μπήκε με πολύ σκληρή δουλειά και τα υπόλοιπα δίκτυα.

Τέλος, καταφέραμε μαζί με άλλα κράτη-μέλη, να προσθέσουμε μία άλλη διάταξη, ότι η οικονομική βιωσιμότητα του έργου είναι στοιχείο για ανάπτυξη του δικτύου υψηλών ταχυτήτων ή συμβατικών, που ενίσχυε την προηγούμενη διάταξη. Και αυτό ολοκλήρωσε για τα επόμενα πια είκοσι χρόνια αυτές τις προσπάθειές μας. Πάρθηκε ομόφωνα -και χρειάστηκε πολλές προσπάθειες για να είναι ομόφωνα, επί τρεις τουλάχιστον συνεδριάσεις του Συμβουλίου Υπουργών δεν το δέχονταν- απόφαση να καταγραφεί και να αποτυπωθεί στις αποφάσεις του Συμβουλίου Υπουργών και να καταγραφεί στους επίσημους χάρτες, που ομόφωνα επίσης ψηφίστηκαν από τα υπόλοιπα κράτη-μέλη όλες οι προτάσεις της Ελλάδας, με ορίζοντα το 2010.

Τι σημαίνει αυτό; Αυτό σημαίνει ότι αυτές οι προτάσεις μετά την ομόφωνα αυτή απόφαση μπορούν -όταν εμείς βέβαια βρούμε και τα χρήματα, έχουμε τους εθνικούς πόρους και τελειώσουμε και τα προηγούμενα, φυσικά, κύριε Υπουργέ- να χρηματοδοτηθούν. Και μέσα εκεί υπήρξαν οι γραμμές Ηγουμενίτσα-Βόλος, Ηγουμενίτσα-Αντίρριο, Θεσσαλονίκη-Καβάλα-Ξάνθη και Φλώρινα-Πόγραδες.

Σε σχέση με το σιδηρόδρομο, πραγματικά, είμαστε υπερήφανοι ως ΠΑ.ΣΟ.Κ. Οι δύο μεγάλες επιλογές, που δίνουν ελπίδα, που ανοίγουν δρόμους, που βοηθούν την ανάπτυξη του, έγιναν από τις κυβερνήσεις τις δικές μας. Οι κυβερνήσεις οι άλλες το μόνο που κατάφεραν ήταν από 50%, που είχε ως μεταφορικό μέσο τη δεκαετία του '50, να το φθάσουν στο 3,5%, στο 3%, στο 2,5%. Και για το προαστιακό, επειδή άκουσα στην προηγούμενη συζήτηση για τον ΟΑΣΑ αυτά που είπαν οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, άλλος ευθύνεται που ξήλωσε τις γραμμές ή επιχωμάτωσε τις γραμμές του προαστιακού.

Σε σχέση με το νομοσχέδιο θα ήθελα να κάνω τρεις παρατηρήσεις, κύριε Υπουργέ.

Κατανοώ το πλέγμα διατάξεων από το άρθρο 1 μέχρι το άρθρο 4, σε σχέση με τη δυνατότητα ίδρυσης θυγατρικών εταιρειών, συμμετοχή σε εταιρείες, κοινοπραξίες, δραστηριότητες, δυνατότητα να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών κλπ.

Θέλετε και αυτό το κατανοώ, μεγαλύτερη ευελιξία. Φοβάμαι, όμως, γιατί οι θυγατρικές δεν είναι πανάκεια πάντα και φοβάμαι επίσης ένα άνοιγμα ενός μη συνετού Υπουργού κάποτε, γιατί νομοθετούμε για αργότερα, που θα μπορέσει αυτό το πλέγμα να το οδηγήσει σε αρνητικά αποτελέσματα. Ίσως, κάποια στιγμή θα έπρεπε να ενημερώσετε τη Βουλή γι'αυτό.

Η δεύτερη παρατήρηση έχει σχέση με το άρθρο 9, που αφορά το δικαίωμα διακοπής ή παύσης. Πρώτον, δεν μπορεί να μην αφήσουμε ένα χρονικό ορίζοντα τεσσάρων-πέντε χρόνων γι'αυτήν την απόφαση, δηλαδή όταν ολοκληρωθεί το πρώτο μέρος του επενδυτικού προγράμματος. Και δεύτερον, πιστεύω ότι πρέπει να έχει γνώμη -δεν λέω σύμφωνη γνώμη- η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Η τρίτη παρατήρηση, όσον αφορά τα εργασιακά, έχει σχέση

με το πώς αποφασίζεται να γίνουν οι διαδικασίες για το πλεονάζον προσωπικό, να πάει σε άλλες υπηρεσίες κλπ.

Εγώ προσωπικά δεν έχω εμπιστοσύνη, κύριε Υπουργέ, σε οποιοδήποτε διοικητικό συμβούλιο. Από την εμπειρία μου -και εσείς τους τελευταίους μήνες είμαι σίγουρος ότι για άλλα μέσα θα έχετε τέτοιες εμπειρίες- ως μην το αφήσουμε έτσι, έστω και αν ο Υπουργός θέλει. Ας βάλουμε μέσα κριτήρια, ας βάλουμε κάποιες προϋποθέσεις, ώστε να μπορέσουμε, πραγματικά, να το αντικειμενικοποιήσουμε.

Πιστεύω ότι το νομοσχέδιο, πραγματικά, κάνει ένα πολύ μεγάλο βήμα στο θέμα σιδηρόδρομος, όχι μόνο στο σιδηρόδρομο, αλλά γενικότερα στις μεταφορές. Ευχαριστώ.

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

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κανείς δεν αμφιβάλλει στην Αίθουσα αυτή ότι ο σιδηρόδρομος αποτελεί μία από τις σημαντικότερες υποδομές της χώρας, της κάθε χώρας και πάντως μία από τις σημαντικότερες υποδομές στον τομέα γενικά των μεταφορών.

Ιδιαίτερα στη χώρα μας, ο σιδηρόδρομος έχει και μια ιστορία. Δεν πρέπει να ξεχάσουμε ότι είναι ο παλαιότερος δημόσιος οργανισμός που έχει συστηθεί στη χώρα. Έχουμε περίπου εκατόν δέκα χρόνια.

Αυτό επηρέασε και την κοινωνική ζωή του τόπου και ευρύτερα την ανάπτυξη και σε κρίσιμες περιόδους όπως ήταν η περίοδος των κατοχών, να θυμηθούμε το Γοργοπόταμο, έχει ένα δεσμό, θα έλεγα, ιστορικό και πολιτισμικό με τη χώρα μας και κοινωνία μας, και τους μεγάλους αγώνες.

Απ' αυτήν την άποψη εγώ θεωρώ πως έχει πολύ μεγάλη σημασία να κάνουμε κάποιες συγκεκριμένες αναφορές, για την εξέλιξη του σιδηροδρόμου, τόσο στη χώρα μας όσο και στον ευρωπαϊκό χώρο, για να κατανοήσουμε πού είναι το πρόβλημα, ποιο είναι το ζητούμενο σήμερα που συζητάμε για πρώτη φορά στο ελληνικό Κοινοβούλιο, τουλάχιστον τα τελευταία είκοσι πέντε χρόνια επί της ουσίας για τους ελληνικούς σιδηροδρόμους.

Θέλω να τονίσω, λοιπόν, μερικά πράγματα. Πρώτον, σε ό,τι αφορά τον ευρωπαϊκό χώρο, οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι εγνωρίσαν ακμή ανάπτυξης μέχρι περίπου τα τέλη της δεκαετίας του 1970, θα μπορούσα να μιλήσω για τη δεύτερη ενεργειακή κρίση, οπότε εισήλθαν σε περίοδο κρίσης. Η κρίση αυτή κορυφώθηκε στη δεκαετία του 1980. Οι αιτίες ήταν πολλές. Οι κυριότερες από τις αιτίες της κρίσης των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων ήταν πρώτον η αλλαγή, η αναδιάρθρωση του παραγωγικού συστήματος της Ευρώπης. Για παράδειγμα, η βαριά βιομηχανία στον τομέα του χάλυβα, τα βαριά σιδηρουργεία μετακινήθηκαν προς την Ανατολική Ευρώπη και έτσι δίκτυα που έφθαναν στην πόρτα των εργοστασίων, στις ευρωπαϊκές χώρες, στο Βέλγιο στη Γερμανία και αλλού, λειτούργησαν πλέον παθητικά.

Άλλος λόγος πάρα πολύ σημαντικός ήταν το άνοιγμα των ευρωπαϊκών αγορών και η μεταβολή της σημασίας των δικτύων. Ένας άλλος λόγος ήταν η τεχνολογική εξέλιξη. Και σε όλους αυτούς τους παράγοντες και γι' αυτό τους αναφέρω θα πρέπει να δούμε ότι η χώρα μας βρισκόταν πέρα και έξω από το πεδίο των επιρροών τους. Εμείς ούτε βιομηχανίες είχαμε ούτε συμμετείχαμε την περίοδο εκείνη στη διευρυνόμενη αγορά, ήμασταν ένα ακραίο και απομονωμένο και περιφερειακό δίκτυο και φυσικά δεν μιλάμε για τεχνολογικούς εκσυγχρονισμούς και πιέσεις απ' αυτήν την κατεύθυνση.

Η κρίση στην Ευρώπη οδήγησε σε δραματικές αποφάσεις. Ειπώθηκε τότε ότι ο σιδηρόδρομος έχασε στον ανταγωνισμό από τα οδικά μεταφορικά δίκτυα και το πρώτο ερώτημα ήταν σε ποιο βαθμό θα συμβιβάζονταν οι κυβερνήσεις σ' αυτήν την ήττα των σιδηροδρόμων.

Τον πρώτο καιρό όσοι τα έζησαν τα γεγονότα εκείνης της περιόδου, η τάση ήταν να συρρικνωθούν οι σιδηρόδρομοι. Γρήγορα όμως ανατράπηκε αυτή η τάση, έγιναν διαρθρωτικές προσαρμογές, απολύθηκαν εκατοντάδες χιλιάδες ανθράκων -στη Γαλλία μέσα σε δύο χρόνια 1981-1983 απολύθηκαν διακόσιοι σαράντα χιλιάδες

εργαζόμενοι- και γενικά οργανώθηκαν έτσι τα δίκτυα και οι σιδηρόδρομοι, ώστε να μπορούν να είναι βιώσιμοι για να ανακάμψουν. Και ανέκαμψαν ταχύτατα. Τα μέσα που χρησιμοποίησαν ήταν η στενότερη σύνδεση αυτών των δικτύων, μεταξύ τους κατ' αρχήν, μέσα στα πλαίσια της διευρυνόμενης εσωτερικής αγοράς και δεύτερον με όλα τα άλλα δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών. Και ήταν πολλά τα δίκτυα των συνδυασμένων μεταφορών. Χρησιμοποιήθηκε επίσης η τεχνολογία, με την οποία κατασκευάστηκαν τα δίκτυα των μεγάλων ταχυτήτων της μεγαλύτερης ασφάλειας και των μεγαλύτερων ανέσεων, τα γνωστά δίκτυα στην Ευρώπη. Σε αυτό το πεδίο των εξελίξεων η Ελλάδα από τη θέση της και τη φύση της βρισκόταν μακριά.

Οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι ανέκαμψαν. Έγινε όμως αντιληπτό ότι χρειάζονταν επενδύσεις σημαντικότερες, χρειαζόταν μία προοπτική εξέλιξης αυτών των δικτύων και βεβαίως κάποιιοι κανόνες, παραδείγματος χάριν λειτουργίας, έτσι ώστε τα συστήματα να μπορούν να μπορούν να αναπαράγονται, αυτοδύναμα, έτσι οδηγήθηκαν στον περιορισμό των κοινωνικών επιδοτήσεων στα σιδηροδρομικά δίκτυα.

Αυτό έγινε στην Ευρώπη, τα δίκτυα αναπτύχθηκαν και είναι αυτά τα γνωστά που ανταγωνίζονται σήμερα ακόμα και τις αερομεταφορές στο εσωτερικό του ευρωπαϊκού χώρου.

Ήδη όμως έκανα αναφορές σύγκρισης με την κατάσταση στην Ελλάδα. Πρέπει να σας πω, αντίθετα με ό,τι εδώ άκουσα να διατυπώνεται εντελώς ταυθαίρετα, ότι το 1980 η κατάσταση στους ελληνικούς σιδηροδρόμους ήταν περίπου εκείνη της κατάστασης του 1950, που δεν διέφερε ουσιαστικά από την κατάσταση των αρχών του αιώνα. Μπορώ να δώσω ένα, δύο δείκτες για παράδειγμα:

Το 1981 η κινητοποίηση των μηχανών έλξης έφθανε στους ελληνικούς σιδηροδρόμους, στον Ο.Σ.Ε., στο 65% και σε μερικές περιπτώσεις υπερέβη το ποσοστό του 65% από έλλειψη κυρίως ανταλλακτικών. Τότε, εκείνη την εποχή, ακούσαμε και τον όρο "κανιβαλισμός" των μηχανών, όπου οι τεχνικοί έπαιρναν εξαρτήματα από μερικές μηχανές, για να προσθέσουν σε άλλες. Και ήταν η εποχή πραγματικά του ηρωισμού των τεχνικών και θα πω - για να μην αδικούμε- και άλλων τμημάτων του προσωπικού του Ο.Σ.Ε., όπως ήταν οι μηχανοδηγοί έλξης.

Ο σιδηρόδρομος, λοιπόν, έδινε το 1981 τον υπαρξιακό του αγώνα και διακατεχόταν από την αγωνία της επιβίωσής του, γιατί η προοπτική αντικειμενικά δεν ήταν αυτή των ευρωπαϊκών δικτύων, αντιθέτως ασφυκτιούσαμε στα πλαίσια του ελλαδικού χώρου και των φραγμών που είχαμε από το ανατολικό μπλοκ, το οποίο πρέπει να πούμε ότι ανέπτυξε σιδηροδρομικά δίκτυα για τις δικές του ανάγκες με πολύ μεγάλη επάρκεια στο βαθμό εκείνο, που και τότε και μεταγενέστερα εμείς δανειζόμασταν, μισθώναμε μηχανές και άλλο τροχαίο υλικό από τις χώρες του ανατολικού μπλοκ, Βουλγαρία, Γιουγκοσλαβία, κ.ο.κ.

Τι έγινε στην Ελλάδα τότε; Οι πατριώτες ας το προσέξουν αυτό λίγο περισσότερο.

Το 1981, αγαπητοί συνάδελφοι, η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ και της οκταετίας πήρε μία μεγάλη απόφαση, έδωσε προτεραιότητα στις δυνατότητες των επενδύσεων, που υπήρχαν στο σιδηρόδρομο. Σας αναφέρω συγκεκριμένο νούμερο:

Με τιμές του 1982 καθορίστηκε ότι ετησίως θα υπήρχε πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων για τον Ο.Σ.Ε. της τάξης των έντεκα δισεκατομμυρίων (11.000.000.000) δραχμών και τηρήθηκε με την τιμαριθμική προσαρμογή. Το 1982 το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων περιελάμβανε συνολικά εκατόν είκοσι δισεκατομμύρια (120.000.000.000) δραχμές, δηλαδή το 10% των κονδυλίων πήγε για τη χρηματοδότηση των ελληνικών σιδηροδρόμων.

Η συνέπεια αυτού του γεγονότος ήταν η εξέλιξη: Προγραμματίστηκαν βελτιώσεις των γραμμών του δικτύου, βελτιώσεις σε άλλες κρίσιμες εγκαταστάσεις, όπως ήταν οι εγκαταστάσεις κατασκευών και συντήρησης, έγιναν οι πρώτες προγραμματικές συμφωνίες με τα δικά μας τότε ναυπηγεία, έγιναν συμφωνίες με γερμανικούς οίκους και το 1989 -για όσους δεν το θυμούνται- εγκαινιάστηκαν οι αμαξοστοιχίες INTERCITY,

οι οποίες κατασκευάστηκαν με σημαντικότητα, πάνω από 60%, προστιθέμενη αξία στον ελληνικό χώρο.

Δεν γνωρίζω δε, εάν έκανε κάτι διαφορετικό η Κυβέρνηση που ακολούθησε από το 1990 μέχρι το 1994 και αν πρόσθεσε μία μηχανή. Όλοι οι συρμοί που σήμερα κυκλοφορούν και που έχουν κατεβάσει το χρόνο ανάμεσα στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα σε έξι ώρες -και η προοπτική είναι να κατέβει στις τέσσερις ώρες- όλες οι βασικές διαμορφώσεις του δικτύου είναι της εποχής εκείνης.

Το 1994 με το δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης έγιναν τα συγκεκριμένα έργα ανασυγκρότησης. Και αδικούμε τον εαυτόν μας και την Αίθουσα εάν πούμε ότι ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος δεν εξελίσσεται ταχύτητα.

Εγώ θα σας πω ότι εξελίσσεται με ρυθμούς και επενδύσεις που είναι αναντίστοιχα υψηλότερες από το έργο, την απόδοση που μπορεί να προσφέρει ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα. Αλλά το κριτήριο ήταν ότι έπρεπε για λόγους ποιότητας ζωής, για λόγους άμυνας, για λόγους ισορροπίας ενεργειακής, περιβαλλοντικής, για λόγους πολιτισμού, να κατασκευάσουμε το σιδηρόδρομο. Και όταν με τέτοια κριτήρια αποφασίζει κάποιος, τα πληρώνει και αυτό έγινε και αυτή είναι η πραγματικότητα.

Σήμερα οι προοπτικές είναι πολύ μεγάλες. Με το άνοιγμα του ανατολικού κόσμου ο ρόλος της χώρας μας διευρύνεται και τα σιδηροδρομικά δίκτυα είχαν πρωτεριότητα στην πολιτική δικτύων της Ε.Ε.

Θα πω ένα τελευταίο, γιατί θα μπορούσα να προσθέσω πολλά. Μην ξεχνάτε -ορισμένοι ξέχασαν ή δεν το ήξεραν ποτέ αυτό το πράγμα- ότι την εποχή εκείνη ο ελληνικός σιδηρόδρομος, το μικρό αυτό δίκτυο, είχε μια μεγάλη προοπτική. Ήταν ο ανατολικός μεταφορικός άξονας, από τη Βαρσοβία μέχρι την περιοχή μας και οι συνδυασμένες μεταφορές σιδηροδρόμου και πλοίου μέσω Βόλου και Λατάκειας, ήταν η συγκεκριμένη προοπτική. Ήρθε η ρίξη του 1984 Ιράκ - Συρίας και αυτό ανέκοψε αυτήν τη ροή. Ευτυχώς έμεινε και ευτυχώς, κύριοι συνάδελφοι, σήμερα έχουμε προοπτική.

Το νομοσχέδιο, όπως είπε ο εισηγητής μας άριστα, είναι το πρώτο και βασικό θεσμικό βήμα, πάνω στο οποίο μπορούμε να στηρίζουμε και την εξυγίανση του ελληνικού σιδηροδρόμου, με τα μέτρα που προτείνει το νομοσχέδιο και να στηρίζουμε το ίδιο το μέλλον του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Είναι ένα καλό και ιδιαίτερα χρήσιμο το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

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

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ: Κύριοι συνάδελφοι, επειδή τα δέκα λεπτά είναι πολύ λίγα, για να κάνει κανείς μια ολοκληρωμένη τοποθέτηση πάνω στο νομοσχέδιο για την προοπτική του σιδηροδρόμου, θα πω μόνο το εξής: Το νομοσχέδιο αυτονότητα κινείται προς θετική κατεύθυνση και αποτελεί μια ισχυρή βάση για καινούριες προσπάθειες στο μέλλον.

Μια παρατήρηση κύριε Υπουργέ, σε ό,τι αφορά τα εργασιακά. Βεβαίως και ισχύει για όλους τους οργανισμούς το ότι είναι απαραίτητο να υπάρχει μια εκλογίκευση σχέσεων. Εκείνο όμως, που δεν θα πρέπει ποτέ να λησμονούμε είναι ότι η εξυγίανση έχει πολλές παραμέτρους και θα πρέπει να κάνουμε όλες τις προσπάθειες, ώστε οι παράμετροι εξυγίανσης να ισορροπούνται και να μην υποχρεώνονται συνήθως οι εργαζόμενοι να κουβαλάνε το μεγάλο βάρος της εξυγίανσης. Μην ξεχνάμε ότι στην εξυγίανση πρέπει να έχουμε μαζί μας τους εργαζόμενους.

Μπαίνω σε ορισμένες παρατηρήσεις, που θεωρώ ουσιαστικές. Οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας διακρίθηκαν σε δύο κατηγορίες. Σε αυτούς που είχαν το "θάρρος" να επιτεθούν ενάντια στην Κυβέρνηση και στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. για την κατάσταση των σιδηροδρόμων και σε εκείνους που πέρασαν τη λογική ότι όλες οι κυβερνήσεις ευθύνονται για το κατάντημα των σιδηροδρόμων.

Βεβαίως, το κατάντημα των σιδηροδρόμων είναι συνολολογμένο, αλλά θα ήθελα να πω ότι δεν μπαίνουν όλοι στο ίδιο τσουβάλι, κύριοι συνάδελφοι, και να το ξεκαθαρίσουμε αυτό, γιατί αποτελεί

ιστορία.

Μετά τις καταστροφές του παγκόσμιου πολέμου το ελληνικό κράτος το μόνο που έκανε ήταν να προσπαθήσει να κατεβαίνει στο σιδηρόδρομο από το Ορμένιο μέχρι την Πελοπόννησο. Τίποτε περισσότερο δεν έγινε. Και πιστεύω ότι έγινε βάσει πολιτικής επιλογής. Και η πολιτική επιλογή ήταν η στήριξη των τοπικών ΚΤΕΛ διά της διά λεωφορείων συγκοινωνίας και βεβαίως η στήριξη των αυτοκινητοβιομηχανιών, με αποτέλεσμα να γεμίσουμε στην Ελλάδα δρόμους και μεγάλα φορτηγά αυτοκίνητα με συνέπεια το 50% της επιβατικής κίνησης στους σιδηροδρόμους να φθάσει στο 3,5%.

Ήταν πολιτική επιλογή και πιστεύω ότι αν το 1981 δεν ερχόταν η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., θα είχαμε άλλο ένα ξήλωμα γραμμών. Ό,τι έγινε δηλαδή με το τραμ, θα γινόταν και με το τρένο και, βεβαίως, αφού δεν ήταν πολιτική επιλογή η στήριξη του σιδηροδρόμου, το καλύτερο που είχε κανείς να κάνει ήταν να ξηλώσει τις γραμμές.

Τι σημειώθηκε το 1981 και το υπαινίχθηκε ο συνάδελφος κ. Ακριτίδης; Δεν είναι τα μεγάλα έργα, είναι κυρίως η απόφαση της τότε κυβέρνησης να κάνει στροφή προς το σιδηρόδρομο.

Από τότε μπήκε ένας προγραμματισμός, με τον οποίο αρχίζει η βελτίωση του σιδηροδρόμου. Μην περιμένετε να σας αναφέρει κανείς θεαματικά αποτελέσματα. Σας είπε ο συνάδελφος κ. Ακριτίδης πώς φτιάχνονταν την εποχή εκείνη οι ατμομηχανές. Από τη μία έφτιαχνες άλλη, INTERCITY, επενδύσεις.

Όμως, κύριοι συνάδελφοι, οι επενδύσεις στο χώρο του σιδηροδρόμου είναι τεράστιες και ήταν οι επενδύσεις εκείνες, που μπορούσαν να γίνουν μέσα στις δυνατότητες του ελληνικού προϋπολογισμού. Αλλά γινότουσαν επενδύσεις και είχαμε έστω και έναν αργό ρυθμό βελτίωσης.

Ο συνάδελφος κ. Γκελεστάθης -και οφείλω να πω ότι τελικά για τα προβλήματα του σιδηροδρόμου, οι μόνοι που δεν έχουν ευθύνες είναι οι Υπουργοί Μεταφορών, γιατί το πρόβλημα είναι οικονομικό και είναι επιλογή της κυβέρνησης το αν θα προχωρήσει ένας σιδηρόδρομος ή αν θα καταντήσει εκεί που είχε καταντήσει- ανέφερε μία σειρά έργων, που έγιναν την περίοδο '89-'93 από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, προφανώς θέλοντας να δείξει ότι επί Νέας Δημοκρατίας έγινε έργο στο σιδηρόδρομο, ενώ δεν έγινε τις άλλες περιόδους.

Λυπάμαι, που θα κάνω την εξής επισήμανση, για να βγάλει κανείς συμπεράσματα: Το ουσιαστικό, κύριε συνάδελφε, δεν είναι τι κάνατε, αλλά τι δεν κάνατε εκείνη την κρίσιμη περίοδο για τους ελληνικούς σιδηροδρόμους. Το 1988, που είχαμε την Ελληνική Προεδρία και είχα εγώ την τύχη να προεδρεύω του Συμβουλίου Υπουργών, πάρθηκε μια ιστορική απόφαση. Η απόφαση για τις υποδομές των σιδηροδρόμων, που επικυρώθηκε στη Σύνοδο Κορυφής στη Ρόδο. Όταν το 1994 συνέπεσε πάλι να προεδρεύω στο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών, διαπίστωσα το εξής: Ότι όλα τα χρήματα για τις υποδομές αυτής της περιόδου απορροφήθηκαν από την Ισπανία.

Σας ενημερώνω για το εξής: Όταν το 1988 πάρθηκε η απόφαση για τις υποδομές, η Ισπανία είχε σύστημα σιδηροδρόμων γραμμής τύπου Πελοποννήσου. Μηδενική κατάσταση, δηλαδή, στην Ισπανία. Το 1994, μέσα στα πέντε αυτά χρόνια, μεταλλούμενη την απόφαση που πάρθηκε για τις υποδομές στη Ρόδο και στο Συμβούλιο Υπουργών, η Ισπανία είχε γίνει μια από τις πιο σύγχρονες χώρες στο χώρο του σιδηροδρόμου.

Ερχόμαστε στο 1993, όπως είπε και ο συνάδελφος κ. Τσούρας και ξεκινάμε την καινούρια προσπάθεια. Βρισκόμαστε μπροστά στο Πακέτο Ντελόρ, που δεν είχαμε καμία διάθεση να καταλήξει όπως το Πρώτο πακέτο. Και πραγματικά ο σιδηρόδρομος γίνεται η πρώτη επενδυτική αιχμή του ελληνικού κράτους και της ελληνικής κυβέρνησης.

Ο σιδηρόδρομος όχι μόνο απορρόφησε τα μεγάλα κονδύλια που προβλέφθηκαν, αλλά απορρόφησε και όλα τα κονδύλια, που δεν μπόρεσαν άλλοι τομείς της ελληνικής οικονομίας να απορροφήσουν. Μιλάμε για ένα ποσό ύψους επτακοσίων πενήντα δισεκατομμυρίων (750.000.000.000) δραχμών, μεγέθη πρωτοφανή στην ελληνική ζωή.

Βεβαίως, για να υπάρχει τάξη μεγέθους, θα πρέπει να σας πω ότι ο προϋπολογισμός για ένα σύγχρονο σιδηρόδρομο στην Ελλάδα, με τα μέτρα της εποχής που ήμουν Υπουργός, ήταν περίπου δύο έως δυόμισι τρισεκατομμύρια. Υπολογίστε πόσα θα είναι σήμερα, για να αντιληφθούμε τι σημαίνει σιδηρόδρομος και τι σοβαρές προσπάθειες σταδιακά πρέπει να γίνονται μέσα στα πλαίσια μιας εθνικής οικονομίας, όπως η Ελλάδα. Αυτά ήθελα να πω, για να βάσουμε τα πράγματα στη θέση τους.

Είναι ευκαιρία, στον υπόλοιπο χρόνο που μου μένει, να κάνω γνωστό στο Σώμα το εξής: Ότι η πορεία προς το σιδηρόδρομο, είναι εθνική επιλογή και δεν σχετίζεται μόνο με τις δικές μας εσωτερικές επιλογές. Είναι θέμα ευρωπαϊκών αποφάσεων. Πρέπει να γίνει γνωστό προς κάθε κατεύθυνση, ότι ο σιδηρόδρομος είναι η επιλογή των μεγάλων ευρωπαϊκών χωρών, αυτών που ελέγχουν τα βασικά περάσματα.

Η Γερμανία προχωρά όλο και περισσότερο σε φορολόγηση των φορτηγών αυτοκινήτων. Το Μπρένερ και τα περάσματα της Ιταλίας έχουν φτάσει σε οριακό σημείο, στο σημείο που τα κλείνουν. Η Αυστρία ανέχεται ακόμη το πέρασμα φορτηγών αυτοκινήτων, γιατί το 1994, όταν διαπραγματευόμουν τότε με το σημερινό Πρωθυπουργό και τότε Υπουργό Μεταφορών κ. Βίκτωρα Κλίμα την είσοδο της Αυστρίας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, έκανε σημαντικές υποχωρήσεις στο πέρασμα των αυτοκινήτων από το έδαφος της Αυστρίας.

Μην αμφιβάλλετε ότι πολύ σύντομα η Αυστρία, όταν μάλιστα και ο κ. Κλίμα αποτελεί ευρωπαϊκό αστέρι, θα τους κλείσει τους δρόμους. Τα αυτοκίνητα από την Αυστρία θα περνάνε πάνω στο σιδηρόδρομο, θα μπαίνουν στο σιδηρόδρομο στα σύνορα και θα διασχίζουν την Αυστρία επί σιδηροδρόμου.

'Αρα, πρέπει να βρούμε εμείς λύσεις. Και βέβαια, κύριοι συνάδελφοι, όχι λύσεις που θα πηγαίνουν το σιδηρόδρομο από την Αθήνα στην Ειδομένη για να εκμεταλλευτούμε ένα μικρό κομμάτι μεταφοράς, αλλά θα πρέπει να βρούμε με φαντασία καινούριους δρόμους.

Εγώ δεν μιλάω απλώς για ΠΑΘΕ σιδηροδρόμου, εγώ μιλάω για το (ς) και αυτό σημαίνει Ορμένιο, σύνορα δηλαδή Τουρκίας, Θεσσαλονίκη με την προέκταση προς την Ειδομένη έως Πάτρα. Και βέβαια, πάνω σε αυτό θα κάνουμε τον εθνικό μας σχεδιασμό των συγκοινωνιών. Δεν μπορούμε από το ίδιο μέρος να κάνουμε πολιτική και χερσαίων μεταφορών με αυτοκίνητα και αεροπορικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.

Πρέπει, επιτέλους, να υπάρξει ο εθνικός σχεδιασμός. Και ο εθνικός σχεδιασμός, κύριοι συνάδελφοι -να το ξεκαθαρίσουμε- δεν μπορεί να γίνεται από μία κυβέρνηση ούτε από ένα κόμμα. Πρέπει να έχει συνέχεια, πρέπει να έχει βάθος. Πρέπει να καταλάβουμε ότι όταν επενδύεις σήμερα στο σιδηρόδρομο το χειροκρότημα θα το εισπράξεις μετά δέκα χρόνια. 'Αρα, είναι μακράς εμβέλειας κινήσεις και πρέπει να έχουμε εθνική συμφωνία πάνω σε αυτό.

Να βρούμε τις λύσεις. Αναφέρθηκαν στη Λαττάκεια και το Βόλο. Βεβαίως, θα πρέπει να δούμε αν μας εξυπηρετεί η βόρεια γραμμή μέσα από τη Σερβία και την Κεντρική Ευρώπη. Είναι και η Ηγουμενίτσα. Πάνω στα πλοία οι γραμμές Ρο-Ρο, για να γίνει η Ελλάδα πέρασμα. Να ξαναδούμε το Δυρράχιο, Μπρίντζι-Δυρράχιο και να κατέβει ο σιδηρόδρομος.

Είναι, λοιπόν, ανάγκη γρήγορα και όχι "ως μωραί παρθένοι" να δούμε το σιδηρόδρομο όχι ως απλά ένα μεταφορικό μέσο, αλλά ως μία στρατηγική επιλογή της χώρας μας, που θα μας επιτρέψει να πάρουμε κομμάτι από αυτό που συντελείται σήμερα στην Ευρώπη.

Ευχαριστώ, κύριοι συνάδελφοι.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα δυτικά γενικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ", σαράντα επτά μαθητές και τρεις συνοδοι-καθηγητές από το Εσπερινό Γυμνάσιο Νίκαιας Πειραιά.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα)

Ο ειδικός αγορητής του ΔΗ.Κ.ΚΙ. κ. Δημαράς έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ξεκινώ από μία διαπίστωση του κ. Χαραλάμπους, ο οποίος διετέλεσε και Υπουργός Μεταφορών, ότι, δηλαδή, η πορεία για την επιλογή των σιδηροδρόμων είναι εθνική επιταγή και ως τέτοια πρέπει να αντιμετωπιστεί και από όλα τα κόμματα αλλά και από εκείνους, οι οποίοι έχουν τη διακυβέρνηση της χώρας.

Επίσης, μένω στην παρατήρηση του κ. Ακριτίδη, ο οποίος εκτίμησε ότι όσα αποφασίστηκαν το 1981, καλώς αποφασίστηκαν.

Το ερώτημα είναι: Αυτά, που καλώς αποφασίστηκαν, έγιναν; Αυτό είναι το μέγα θέμα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ: Βεβαίως.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Εγώ, κύριε Ακριτίδη, εξ όσων γνωρίζω...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ: Δεν ταξιδεύατε με το ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Θα ακούσετε, αν ταξιδεύω ή όχι. Εξ όσων γνωρίζω, δεν έγιναν, και αυτό είναι διαπίστωση όχι μόνο δική μου αλλά και του επιβατικού κοινού και των εργαζομένων στο σιδηρόδρομο. Ας έχετε τις αντιρρήσεις σας, εγώ είμαι εκείνος ο οποίος ταξιδεύει με το σιδηρόδρομο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ: Τώρα αδικούμε τη συζήτηση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Είναι κάτι το οποίο κατέθεσα μάλιστα και στις συνεδριάσεις της επιτροπής, όταν συνεζητείτο το θέμα. Σε εκείνο που κατέφυγα δεν ήταν παρά ένα γράμμα που μου είχε δώσει ένας σταθμάρχης στην Τρίπολη, για να διαπιστώσω τις αδυναμίες και τις ελλείψεις των ελληνικών σιδηροδρόμων.

'Ετσι αναφέρθηκα στην επιτροπή. Εκεί χρησιμοποίησα όσα επιχειρήματα είχα και από την εμπειρία μου, αλλά και από τις παρατηρήσεις του εργαζόμενου στους σιδηροδρόμους. Μάλιστα επικαλούμαι και τη μαρτυρία του συναδέλφου σας του κ. Λάμπρου Κανελλόπουλου, ο οποίος είναι πρόεδρος της επιτροπής, που μου είπε κάποια στιγμή ότι πολύ καλά έκανα και αναφέρθηκα, επιτέλους, με ένα διαφορετικό τρόπο. Ουσιαστικά, κάνοντας τι; Κάνοντας έρευνα.

Από τη θέση του Υπουργού κανένας δεν μπορεί να ξέρει τι ακριβώς συμβαίνει με όποιο νομοσχέδιο ψηφίζει η Βουλή, όταν έρχεται η ώρα του να εφαρμοσθεί στην κοινωνία και στην πράξη.

Σας λέω, λοιπόν, βρείτε μου έναν νεοέλληνα που να είναι ικανοποιημένος από τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι σιδηρόδρομοι στη χώρα μας, ένα μέσο μεταφοράς, το οποίο και ασφαλές είναι και δίνει τη δυνατότητα στους επιβάτες, στους διαμετακομιζόμενους, να ικανοποιηθούν από το ταξίδι και τη σχέση που μπορεί να έχουν με το περιβάλλον.

Μέγα ερώτημα λοιπόν είναι, αν αυτά που αποφασίστηκαν το 1981, εν τέλει εφαρμόστηκαν ή όχι. Η απάντηση είναι εύλογη. Η σημερινή Κυβέρνηση του κ. Σημίτη φέρνει ένα νέο νομοσχέδιο. Τι θέλει να βελτιώσει και τι θέλει να κάνει με αυτό; Όσα έχουν διαπιστωθεί, θα θεραπευθούν πράγματι με αυτό το νομοσχέδιο;

Είναι αλήθεια ότι νέα οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα διαπιστώνονται στην ελληνική κοινωνία τα τελευταία είκοσι χρόνια. Το κρίσιμο ερώτημα είναι, πόσο έτοιμοι είμαστε όλοι μας, για να αντιμετωπίσουμε και να ανταποκριθούμε στις επιταγές και τις ανάγκες των καιρών και των ημερών; Όλα όσα διαπιστώνουμε πολλές φορές -λυπάμαι που θα το πω- στην πράξη μας ξεπερνούν.

Κατά τη γνώμη μας, κύριοι συνάδελφοι, είμαστε ανέτοιμοι για να αντιμετωπίσουμε τα νέα δεδομένα. Αυτή είναι η γνώμη και άλλων συναδέλφων, που το έχουν διατυπώσει και διαπιστώσει και διαπιστώνοντάς το, το διατυπώνουν στο Βήμα της Βουλής.

Το ζητούμενο επομένως είναι, τι κάνουμε; Στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών εννοείται ότι η Κυβέρνηση επιθυμεί, θέλει, προσδοκά να βελτιώσει τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες.

Πράγματι, αυτό θα συμβεί, αν το νομοσχέδιο αυτό ψηφισθεί; Το μέγα ζητούμενο σήμερα, αλλά και η αγωνία όλων μας,

είναι αν διά του νομοσχεδίου αυτού, πράγματι, θα επιτευχθεί εν τέλει και το ζητούμενο και ποθούμενο από την Κυβέρνηση και αν θα φθάσουμε στην επιθυμητή από όλους λύση και στη στιγμή όπου οι δια των σιδηροδρόμων συγκοινωνίες, πράγματι, θα εξυπηρετήσουν τον ελληνικό λαό.

Θα καταφύγω στην παρατήρηση του κ. Χαλαλμπους, ο οποίος είπε ότι ένας τέτοιος εθνικός σχεδιασμός, που θα πρέπει να έχει τη συναινεση όλων, θα μπορέσει να δώσει αποτελέσματα στο μακρύτερο μέλλον, δηλαδή σε δέκα χρόνια από τώρα.

Ο χαρακτήρας των σιδηροδρόμων είναι δημόσιος. Είναι όμως έτσι; Έτσι πρέπει να είναι και πρέπει να αποδειχθεί και κοινωνικά ωφέλιμος και απαραίτητος, για πολλούς λόγους από αυτούς οι οποίοι εκτέθηκαν από το Βήμα της Βουλής. Τέτοιος επομένως θα πρέπει να αποδεικνύεται από τις παρεχόμενες υπηρεσίες και στους Έλληνες πολίτες.

Συμβαίνει όμως αυτό; Εκτιμούμε πως όχι, όσο και αν στεναχωρώ τον κ. Ακριτίδη και κάποιους από τους συναδέλφους Βουλευτές που βρίσκονται στο Π.Α.Σ.Ο.Κ. Πάντως, δεν φταίνει γι'αυτό οι εργαζόμενοι. Δεν είναι εκείνοι οι οποίοι νομοθέτησαν. Και αν ενδεχομένως εκτιμηθεί και παρατηρηθεί ότι είναι υπεράριθμοι σε κάποιους τομείς, δεν φταίνει αυτοί, γιατί απεδείχθησαν υπεράριθμοι. Η πελατειακή και κομματική σχέση με κάποιους από τους χώρους των εργαζόμενων στις δημόσιες υπηρεσίες είναι πια αυταπόδεικτη και φανερή.

Σας ειπα για κάποιον σταθμάρχη που μου έδωσε ένα γράμμα. Με αυτήν την αφορμή αναφέρθηκα στην επιτροπή, όταν συνεζητείτο το θέμα. Υπήρχαν οι τέσσερις βασικοί άξονες για την εισηγητική έκθεση, όπως διευτυπώνοντο όταν ήρθε το θέμα στην επιτροπή, για να συζητηθεί.

Κατά μία δραματική ιστορική συγκυρία, ο κύριος αυτός του οποίου το όνομα δεν ενθυμούμαι, παρά κρατάω το γράμμα του, γιατί έτσι πρέπει να κάνω ανεφάρετο ως προφήτης και στις τέσσερις αυτές αρχές της εισηγητικής έκθεσης και απαντούσε με έναν ευθύ, κατηγορηματικό και απλό τρόπο.

Ήταν συνταρακτικό να βλέπω έναν εργαζόμενο -του οποίου είχα το γράμμα στα χέρια μου οκτώ μήνες πριν έρθει το νομοσχέδιο- να απαντά στα ζητήματα που αφορούν και απασχολούν τους ελληνικούς σιδηροδρόμους.

Δεν είναι άδικος, παράλογος και άστοχος ο χαρακτηρισμός του νομοσχεδίου, όπως έχει χαρακτηριστεί από αυτούς που εργάζονται στον ΟΣΕ. Τι λένε; Λένε ότι το νομοσχέδιο είναι απαράδεκτο και μάλιστα ότι δεν θα φέρει την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό, αλλά αντίθετα θα δώσει τη χαριστική βολή στο σιδηρόδρομο, έτσι όπως συστηματικά οι κυβερνήσεις των τελευταίων σαράντα χρόνων, με την πολιτική που έχουν εφαρμόσει, τον έχουν εγκαταλείψει και ουσιαστικά σε λίγα χρόνια δεν θα υπάρχει ελληνικός σιδηρόδρομος με όλα τα χαρακτηριστικά, που και εσείς έχετε αναφέρει εδώ.

Είναι, όμως και κάτι άλλο. Υπάρχουν εργαζόμενοι, οι οποίοι χαρακτηρίζουν αυτό το νομοσχέδιο λαιμητόμο για τους σιδηροδρομικούς, για το σιδηρόδρομο και για την κοινωνική αποστολή που έχει. Μάλιστα υπάρχει κάτι που αναφέρεται σε εσάς, κύριε Υπουργέ, και εκτιμώ ότι θα πρέπει να απαντήσετε σε αυτό. Είναι μία υπεύθυνη καταγγελία της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας των Σιδηροδρομικών. Μπορεί να καταγγέλλεστε και μπορεί να νομιμοποιούμαι, εκ των πραγμάτων, να χρησιμοποιήσω αυτήν τη δημόσια καταγγελία. Θέλω, όμως, να σας διαβεβαιώσω ότι δεν θέλω να πιστέψω ότι έχουν έτσι τα πράγματα και θα ήταν πολύ χρήσιμο να ακουστεί και από εσάς το ίδιο. Ότι δηλαδή εσείς, απευθυνόμενος προς τους σιδηροδρομικούς, είπατε ότι οι σιδηροδρομικοί έχουν βρει τον ελληνικό λαό και βολεύονται. Δεν λέω τι ακολουθεί στη συνέχεια και τι αναφέρεται σε αυτή την καταγγελία. Θα είναι, όμως, ειλικρινά πολύ χρήσιμο -και από αυτήν την άποψη, σας δίνεται μία πολύ καλή ευκαιρία- να απαντήσετε δημόσια σε μία τέτοια κατηγορία, η οποία δεν προέρχεται από έναν ανώνυμο και άγνωστο. Δεν είναι κουτοσυνωπικό, είναι μία υπεύθυνη ανακοίνωση της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών στο θέμα του νομοσχεδίου και των συζητήσεων που είχαν προηγηθεί.

Κατά την εκτίμησή μας, όμως, είναι αυταπόδεικτο, κύριοι

συνάδελφοι, ότι αυτές οι διατάξεις του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών για τον ΟΣΕ και γενικότερα για τους σιδηροδρόμους της χώρας πάσχουν και, άρα, μας βρίσκουν αντίθετους.

Όπως και το συνδικαλιστικό κίνημα των σιδηροδρομικών, ενδιαφερόμαστε όλοι για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του ΟΣΕ. Όμως αυτό δεν μπορεί να γίνει στη βάση μιας λογικής περιορισμού και συρρίκνωσης του δικτύου και του μεταφορικού έργου, κάτι που ειλικρινά πρέπει να σας πω ότι δεν το άκουσα μόνο στη σιδηροδρομική γραμμή Τρίπολης-Καλαμάτας, αλλά και στη σιδηροδρομική γραμμή από την Αθήνα προς τη Θεσσαλονίκη, όταν είχα την ευκαιρία και την τύχη, να με καλέσουν οι σιδηροδρομικοί στην αίθουσα όπου είναι οι οδηγοί κλπ. και να μου πουν κάποια προβλήματά τους, για να ακούσω για πολλοστή φορά, ως δημοσιογράφος, ότι εκείνο το οποίο κυριαρχεί στον τρόπο, με τον οποίο αντιμετωπίζονται οι εργαζόμενοι στους σιδηροδρόμους, είναι η κομματική τους ταυτότητα. Και προκύπτει μέγα θέμα, ποιος προάγεται, ποιος είναι εκείνος ο οποίος χρίζεται διευθυντής, ποιος είναι εκείνος ο οποίος χρίζεται διευθυντής προσωπικού, ποιος είναι εκείνος, ο οποίος τελικά επιμορφώνεται, έτσι ώστε μέσα σε ένα καθαρά πελατειακό πλαίσιο, σχέσεων, κόμματος και εργαζομένων, να μπορείτε εσείς να ασκείτε την πολιτική σας, για να επωφελείστε, όποτε έχουμε εκλογές.

Είναι ένα μεγάλο πρόβλημα και το ξέρετε πάρα πολύ καλά. Το έμαθε και η Νέα Δημοκρατία -υποθέτω ότι το έμαθε και ελπίζω να το έμαθε- το μάθατε και εσείς. Πρέπει να αντιμετωπισθεί το ζήτημα της κοινωνίας πέρα και έξω από τα κόμματα και τις σχέσεις που έχουμε με κάποιους χώρους, φορείς, σωματεία και εργαζομένους. Εάν δεν δούμε έτσι τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η νεοελληνική κοινωνία, δεν θα πάμε πουθενά. Είναι βέβαιο, ότι οδηγούμε το άρμα της χώρας στην καταστροφή. Αυτή είναι η εκτίμηση που έχουμε οι περισσότεροι και την έχετε και εσείς, ασχέτως του αν δεν την ομολογείτε δημόσια.

Συνεχίζω με κάποιες παρατηρήσεις για το νομοσχέδιο. Είπαμε ότι δεν μπορεί αυτή η προσπάθεια εκσυγχρονισμού να γίνει στη βάση του περιορισμού για τη συρρίκνωση του δικτύου και του μεταφορικού έργου. Η σημερινή κατάσταση του σιδηροδρόμου οφείλεται στη συστηματική εγκατάλειψη, που, τα τελευταία σαράντα χρόνια έχει αποδειχθεί, έχουν "καταφέρει" όλες οι κυβερνήσεις και η οποία κατά έναν τρόπο, για να είμαστε ακριβείς, συνεχίζεται, αφού η σχέση διάθεσης κονδυλίων για τη σιδηροδρομική υποδομή και τις οδικές μεταφορές είναι ένα προς εννέα σε βάρος των σιδηροδρόμων. Θα ήταν πάρα πολύ χρήσιμο μια ομάδα συναδέλφων της Βουλής να διάλεγε μια μέρα, να πάρει το τρένο και να μετακινηθεί, για να διαπιστώσετε και άλλα τινά. Είναι άλλα αυτά που θεωρητικά εμείς συζητούμε και άλλα αυτά που στην πράξη συμβαίνουν. Και να σας πω και κάτι, κύριε Υπουργέ, με αφορμή το πρόσωπό σας και με την ευκαιρία θα αναφερθώ και στον Πρόεδρο της Βουλής, ο οποίος μας έχει εφοδιάσει με μια ταυτότητα, η οποία λέει ότι μπορούν οι Βουλευτές να διακινούνται δωρεάν με το σιδηρόδρομο και τα πλοία. Έχει δοκιμάσει κανείς από σας να μπει σε σιδηρόδρομο και να κάνει δέκα ή δεκατέσσερις ώρες;

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Εγώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Πληρώνετε, κύριε διευθυντά μου, για την κουκέτα;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Εγώ έχω ταξιδέψει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Όταν θέλετε κουκέτα για να κοιμηθείτε, όταν το ταξίδι είναι δέκα ώρες;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Δεν έχω κοιμηθεί.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Τώρα με βάλατε στη θέση μου, δεν πάτε ποτέ για να κοιμηθείτε. Όταν κάνετε ένα ταξίδι που κρατάει δέκα ώρες ...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Δεν έχω πάει με σιδηρόδρομο, έχω πάει μόνο με το INTERCITY.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Άρα, δεν έχετε πάει. Εγώ σας διαβεβαιώ ότι πληρώνετε και ότι υπάρχει ιδιωτική σχέση

συμφωνίας, με μια εταιρεία που παρέχει υπηρεσίες στο δημόσιο χαρακτήρα, εννοείται, που έχει ο ελληνικός σιδηρόδρομος. Είναι λάθος αυτό;

Πολύ καλά κάνετε, λοιπόν, και έτσι έχετε φτιάξει τα νομοσχέδια, γι' αυτό είναι ευτυχισμένος ο ελληνικός λαός μαζί σας. Αλλά αυτό που σας λέω συμβαίνει. Όποιος πάει να πάρει μια κουκέτα, διότι ταξιδεύει δέκα ώρες και δεν είναι ο μόνος πολίτης Έλληνας που παίρνει, θα πληρώσει και ας είναι Βουλευτής, και καλά κάνει και να πληρώνουμε πάντα, αν θέλετε. Δεν είναι αυτό το πρόβλημά μου. Άλλα λέμε λοιπόν, και άλλα γίνονται, και έχει μεγάλη σημασία αυτό. Διότι ιδιωτική είναι η εταιρεία εκείνη, η οποία χειρίζεται το θέμα των ιδιωτικών υπηρεσιών, στο δημόσιο χαρακτήρα που έχει ο ελληνικός σιδηρόδρομος. Μας το είπε αυτό κανείς; Το ξέρουμε; Και είναι υποχρέωση δική μας να το μαθαίνουμε στην πράξη; Αυτό μόνο λέω, τίποτε άλλο. Ας αποφασίσουμε τι θέλουμε.

Συνεχίζω με το θέμα του νομοσχεδίου. Παρά την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προτεραιότητα των μέσων σταθερής τροχιάς, με σκοπό να δοθούν λύσεις στα μεγάλα περιβαλλοντικά, έτσι έχουν τα πράγματα, κυκλοφοριακά και ενεργειακά προβλήματα, πρέπει κατ' αντιστοιχία και συνέπεια να γίνει κατανοητό απ' όλους ότι το συνολικό κόστος λειτουργίας των σιδηροδρόμων είναι αναγκαστικά να αντιμετωπιστεί με πολιτικά και μακροοικονομικά ζητήματα. Γίνεται αυτό σήμερα; Εγώ δεν το έχω διαπιστώσει. Δεν έχω δει τη βούληση της Κυβέρνησης σήμερα και των προηγούμενων κυβερνήσεων να αντιμετωπίσουν το θέμα των σιδηροδρόμων με πολιτικά και μακροοικονομικά κριτήρια. Για να είμαι δε ακριβής, έχω διαπιστώσει την επιθυμία τους να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα με πολιτικά κριτήρια, μόνο που η λέξη βαφτίζεται κομματικά με τους συνδικαλιστές και τον τρόπο με τον οποίο η Κυβέρνηση και οι κυβερνήσεις, που προηγήθηκαν, χρησιμοποιούν τους ελληνικούς σιδηροδρόμους. Δεν μπορεί ο εκσυγχρονισμός των σιδηροδρόμων να συνοδεύεται με περιορισμό των θέσεων εργασίας. Δεν νομίζω ότι υπάρχει κάποιος στη Βουλή, που θα ισχυριστεί το αντίθετο. Απλά περιμένουμε να το δούμε.

Και για να αναφερθώ στη σημερινή κατάσταση του ΟΣΕ, θα χρησιμοποιήσω ένα από τα έγγραφα που έχω για τα στοιχεία. Ποιες είναι οι τεχνικές αδυναμίες, όπως διαπιστώνονται από το σημερινό Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ.

Και τώρα θέλω να ακούσω και να δω ποιοι έχουν ένσταση και αντίρρηση και ποιοι μπορούν να διαμαρτυρηθούν. "Η ύπαρξη γραμμών με δύο διαφορετικά πλάτη δυσχεραίνει τη λειτουργία των σιδηροδρόμων".

Πόσες φορές τα τελευταία είκοσι χρόνια, κύριε διευθυντά μου, κύριε Καψή, δεν με στείλατε να κάνω ρεπορτάζ για τους σιδηροδρόμους και να διαπιστώνουμε έτσι επί εικοσαετία τη μόνιμη αδυναμία της μιας σιδηροδρομικής γραμμής στην Ελλάδα; Πόσες υποσχέσεις δεν είχαμε από Υπουργούς, που υπήρξαν τόσα χρόνια, και μας έλεγαν ότι υπάρχει σχέδιο, υπάρχει πρόγραμμα, υπάρχουν κονδύλια, θα γίνει αυτό, θα γίνει το άλλο και ποτέ δεν έγινε τίποτα;

Ευθύνεται ο κ. Δημαράς, που είναι εδώ και τα λέει αυτά; Όχι βέβαια. Ο οποιοσδήποτε απλός πολίτης Νεοέλληνας τα έχει διαπιστώσει και τα ξέρει. Ε, κάποτε να αναλάβουμε λοιπόν τις ευθύνες μας. Να έρθουμε και να πούμε ότι αυτό το νομοσχέδιο κατατείνει, ώστε μετά από είκοσι χρόνια, ρε παιδιά, θα έχουμε ένα σιδηρόδρομο που θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες και για τη μεταφορά και για τη διαμετακόμιση και για ό,τι θέλετε. Το μόνο που ενδιαφέρεστε είναι πως θα δημιουργήσετε νέες διευθυντικές θέσεις, για να στείλετε τους εκλεκτούς των κομμάτων - του κόμματός σας εν προκειμένω - για να αποκτήσετε κομματική πελατεία με αυτούς και για να έρθει η στιγμή που θα λέμε, άλλος πια είναι ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου και άλλος είναι ο διευθύνων σύμβουλος, πολιτικά πρόσωπα τα οποία ορίζετε, φυσικά, εσείς. Πού θα πάει αυτή η ιστορία; Δεν μπορεί να συνεχιστεί άλλο. Ή θα κάτσουμε και θα κουβεντιάσουμε τίμια, καθαρά και ξάστερα και θα πούμε ότι αυτές είναι οι ανάγκες, αυτά τα χρήματα διαθέτουμε, αυτή η υποδομή και αυτή η τεχνολογία χρειάζεται, ελάτε να συμφωνήσουμε, ή τότε τι να σας πω; Κάντε ό,τι θέλετε. Αλλά το ό,τι θέλετε, θα το χρεωθείτε ιστορικά, γιατί δεν είναι δικαίωμά σας να κάνετε ό,τι θέλετε. Γιατί θα δώσετε λόγο έτσι και αλλιώς στον ελληνικό λαό, που τελικά πληρώνει το μάρμαρο. Δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά. Υπάρχουν εμπορικές αδυναμίες, υπάρχουν οργανωτικές αδυναμίες.

Θα μου επιτρέψετε να καταλήξω με το εξής ερώτημα. Η κατάσταση με αυτό το νομοσχέδιο μπορεί να αλλάξει; Η δική μας απάντηση, κύριε Υπουργέ, είναι πως όχι. Γι' αυτό καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο και στις συζητήσεις κατ' άρθρον θα κουβεντιάσουμε αν μπορούμε να ψηφίσουμε κάποια από τα άρθρα ή να τα καταψηφίσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την υπ' αριθμ. 5722/4563/1.12.98 απόφαση του Προέδρου της Βουλής συγκροτήθηκαν οι προβλεπόμενες από τα άρθρα 31 και 32 του Κανονισμού της Βουλής Διαρκείς Επιτροπές της Γ' Συνόδου της Θ' Περιόδου των Εργασιών της Βουλής.

Το Σώμα εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Η Βουλή ενέκρινε.

Η σχετική απόφαση θα καταχωρισθεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και θα κοινοποιηθεί στους ενδιαφερόμενους κύριους Βουλευτές.

(Η προαναφερθείσα απόφαση έχει ως εξής:

"ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ

Αθήνα, 1-12-1998

Πρωτ.: 5722

Αριθμ.

Διεκτ.: 4563

Α Π Ο Φ Α Σ Η

ΘΕΜΑ: Σύσταση και συγκρότηση των Διαρκών Επιτροπών της Γ' Συνόδου της Θ' Περιόδου των Εργασιών της Βουλής

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 68 του Συντάγματος και των άρθρων 31, 32, 33 σε συνδυασμό με το άρθρο 25 παρ. 9 του Κανονισμού της Βουλής (μέρος κοινοβουλευτικό),

2. Τις έγγραφες υποδείξεις των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,

α π ο φ α σ ί ζ ο υ μ ε,

συνιστούμε τις προβλεπόμενες από τα άρθρα 31 και 32 του Κανονισμού της Βουλής Διαρκείς Επιτροπές της Ολομέλειας για την Γ' Σύνοδο της Θ' Περιόδου των Εργασιών της Βουλής, που συγκροτούνται ως ακολούθως:

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Θ'-ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

Διαρκής Επιτροπή Μορφωτικών Υποθέσεων των Υπουργείων:

α) Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων

β) Πολιτισμού

1. Ακριτίδης Νικόλαος
2. Αλαμπάνος Δημήτριος
3. Ανουσάκη Ελένη
4. Αρσένη Μαρία
5. Γιαννάκης Ιωάννης
6. Γεωργιάδης Θεόδωρος
7. Γκαλήτ Γκαλήτ
8. Διαμαντίδης Ιωάννης
9. Ζαφειρόπουλος Ιωάννης
10. Κατσιλιέρης Πέτρος
11. Καστανίδης Χαράλαμπος
12. Κατσέλη Ελεωνόρα (Νόρα)
13. Κατσικόπουλος Δημήτριος
14. Κατσιμπάρδης Γεώργιος
15. Κηπουρός Χρήστος
16. Κοντομάρης Ευτύχιος
17. Λαμπαδάρης Νικόλαος
18. Λιάνης Γεώργιος

19. Μανίκας Στέφανος
20. Μιχελογιάννης Ιωσήφ
21. Παντερμαλής Δημήτριος
22. Παπαδάτος Ιωάννης
23. Σαρρής Δημήτριος
24. Σκανδαλίδης Κωνσταντίνος
25. Σπυριούνης Κυριάκος
26. Στεφανής Κωνσταντίνος
27. Χατζημιχάλης Φώτιος
28. Ακήφογλου Μπηρόλ
29. Αλεξόπουλος Γεώργιος
30. Δημοσχάκης Θεοφάνης
31. Καλός Γεώργιος
32. Κωνσταντοπούλου Μαρία
33. Ευμοιρίδης Κωνσταντίνος
34. Μπενάκη - Ψαρούδα Άννα
35. Μπρατάκος Άγγελος
36. Ορφανός Γεώργιος
37. Παπαγεωργόπουλος Βασίλειος
38. Παπαδόπουλος Σταύρος
39. Παπαθανασίου Χαράλαμπος
40. Πάππας Βασίλειος
41. Πετραλιά - Πάλλη Φάνη
42. Πολύδωρας Βύρων
43. Σημαιοφορίδης Κωνσταντίνος
44. Τζαννετάκης Τζανής
45. Γκατζής Νικόλαος
46. Τασούλας Απόστολος
47. Κουναλάκης Πέτρος
48. Λουλέ Ανδριανή (Νίτσα)
49. Αράπη - Καραγιάννη Βασιλική
50. Μάνος Στέφανος

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Θ' - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

Διαρκής Επιτροπή Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων των Υπουργείων:

- α) Εξωτερικών
- β) Εθνικής Άμυνας
- γ) Μακεδονίας Θράκης
- δ) Αιγαίου
1. Αλευράς Αθανάσιος
2. Βαλυράκης Ιωσήφ
3. Βερυβάκης Ελευθέριος
4. Ζιάγκας Ιωάννης
5. Καψής Ιωάννης
6. Κοτσακός Αντώνιος
7. Λεβογιάννης Νικόλαος
8. Μαλέσιος Ευάγγελος
9. Μάτης Αθανάσιος
10. Μιχελογιάννης Ιωσήφ
11. Νιώτης Γρηγόριος
12. Οικονόμου Παντελής
13. Οικονόμου Χρήστος
14. Παπαδόπουλος Ηλίας
15. Παπαθεμελής Στυλιανός
16. Παπούλιας Κάρολος
17. Ροκόφυλλος Χρήστος
18. Ρωμαίος Γεώργιος
19. Σκουλάκης Εμμανουήλ
20. Σκουλαρίκης Ιωάννης
21. Σουλαδάκης Ιωάννης
22. Σπυριούνης Κυριάκος
23. Στεφανής Κωνσταντίνος
24. Σφυρίου Κοσμάς
25. Τζουμάκας Στέφανος
26. Χαράλαμπόπουλος Ιωάννης
27. Χυτήρης Τηλέμαχος
28. Βαρβιτσιώτης Ιωάννης
29. Βαρίνος Αθανάσιος
30. Βυζοβίτης Χρήστος
31. Γιαννάκου - Κουτσίκου Μαριέττα

32. Έβερτ Μιλτιάδης
33. Κаланτζής Γεώργιος
34. Καραμανλής Αχιλλέας
35. Λιάπης Μιχαήλ
36. Λουκάκος Παναγιώτης
37. Λυμπερακίδης Λεωνίδας
38. Μαγγίνας Βασίλειος
39. Μητσοτάκης Κωνσταντίνος
40. Μολυβιάτης Πέτρος
41. Παπαδόγγονας Αλέξανδρος
42. Σπηλιωτόπουλος Σπήλιος
43. Χαϊτίδης Ευγένιος
44. Χωματάς Ιωάννης
45. Κολοζώφ Ορέστης
46. Κόρακας Ευστράτιος
47. Δαμανάκη Μαρία
48. Δανέλλης Σπυρίδων
49. Ρόκος Γεώργιος
50. Σουφλιάς Γεώργιος

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Θ' - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων των Υπουργείων:

- α) Εθνικής Οικονομίας
- β) Οικονομικών
- γ) Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
1. Αδαμόπουλος Γεώργιος
2. Βερυβάκης Ελευθέριος
3. Βούλγαρης Αλέξανδρος
4. Γεωργακόπουλος Δημήτριος
5. Γιαννακόπουλος Ιωάννης
6. Δαμιανίδης Αλέξανδρος
7. Διαμαντίδης Ιωάννης
8. Ζαφειρόπουλος Ιωάννης
9. Θωμόπουλος Ιωάννης
10. Κανελλόπουλος Λάμπρος
11. Κατσανέβας Θεόδωρος
12. Κατσικόπουλος Δημήτριος
13. Κεδίκογλου Βασίλειος
14. Λουκάκης Εμμανουήλ
15. Λωτίδης Λάζαρος
16. Μπεντενιώτης Εμμανουήλ
17. Παπαηλίας Ηλίας
18. Παπαθεμελής Στυλιανός
19. Πετραλιάς Αυγερινός (Ρένος)
20. Ροκόφυλλος Χρήστος
21. Σκουλαρίκης Ιωάννης
22. Σταυρακάκης Μηνάς
23. Σφυρίου Κοσμάς
24. Σωτηρλής Δημήτριος
25. Τσακλίδης Ιωάννης
26. Τσετινές Δημήτριος
27. Χαράλαμπόπουλος Ιωάννης
28. Αλογοσκούφης Γεώργιος
29. Βουλγαράκης Γεώργιος
30. Δήμας Σταύρος
31. Ζαφειρόπουλος Επαμεινώνδας
32. Κασσίμης Θεόδωρος
33. Κεφαλογιάννης Εμμανουήλ
34. Κορκολόπουλος Βασίλειος
35. Κωστόπουλος Δημήτριος
36. Μείμαράκης Ευάγγελος
37. Μπέλλος Τριαντάφυλλος
38. Νικολόπουλος Νικόλαος
39. Παπαδημόπουλος Ιωάννης
40. Παπαδημητρίου Έλσα
41. Ρεγκούζας Αδάμ
42. Σκρέκας Θεόδωρος
43. Τζωάννος Ιωάννης
44. Τρυφονίδης Γεώργιος
45. Μπόσκου Μαρία

46. Παναγιώτου Σταύρος
47. Αποστόλου Ευάγγελος
48. Δραγασάκης Ιωάννης
49. Ιντζές Αναστάσιος
50. Παπαληγούρας Αναστάσιος

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Θ' - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων των Υπουργείων:

α) Υγείας και Πρόνοιας

β) Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων

γ) Μεταφορών και Επικοινωνιών

1. Ακριβάκης Αλέξανδρος
2. Αργύρης Ευάγγελος
3. Βλασσόπουλος Ευάγγελος
4. Γκεσούλης Νικόλαος
5. Θάνος Δημήτριος
6. Καλαμακίδης Ιωάννης
7. Κανελλόπουλος Λάμπρος
8. Κατσάνεβας Θεόδωρος
9. Κίρκος Γεώργιος
10. Κοσσυβάκης Δημήτριος
11. Κουράκης Ιωάννης
12. Κουρουμπλής Παναγιώτης
13. Κωνσταντινίδης Ιωάννης
14. Λουκάκης Εμμανουήλ
15. Μάτης Αθανάσιος
16. Μπαντουβάς Κωνσταντίνος
17. Οικονόμου Χρήστος
18. Παπαδέλλης Φραγκλίνος
19. Παρασκευόπουλος Παρασκευάς
20. Σκουλάκης Εμμανουήλ
21. Σμυρλής - Λιακατάς Χρήστος
22. Σπυρόπουλος Ροβέρτος
23. Στάικος Ευάγγελος
24. Τζουμάκας Στέφανος
25. Φραγκιαδουλάκης Εμμανουήλ
26. Φωτιάδης Παναγιώτης
27. Χαλαλάμπους Ιωάννης
28. Αναστασόπουλος Νικόλαος
29. Γιαννόπουλος Αθανάσιος
30. Γκελεστάθης Νικόλαος
31. Καραγκούνης Ανδρέας
32. Καραμηνάς Κωνσταντίνος
33. Μελάς Παναγιώτης
34. Μιχαολιάκος Βασίλειος
35. Παπαγεωργόπουλος Ελευθέριος
36. Παπανικολάου Ελευθέριος
37. Παπαφιλίππου Νικόλαος
38. Σιούφας Δημήτριος
39. Σκανδαλάκης Παναγιώτης
40. Σούρλας Γεώργιος
41. Σπύρου Σπυρίδων
42. Σωτηρόπουλος Βασίλειος
43. Χειμάρης Αθανάσιος
44. Κωστόπουλος Δημήτριος
45. Τασούλας Απόστολος
46. Μουσταφά Μουσταφά
47. Αράπης Ιωάννης
48. Δημαράς Ιωάννης
49. Γιακουμάτος Γεράσιμος
50. Τατούλης Πέτρος

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Θ' - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

Διαρκής Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης των Υπουργείων

α) Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης

β) Δημόσιας Τάξης

γ) Δικαιοσύνης

δ) Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης

1. Αδαμόπουλος Γεώργιος

2. Βαλυράκης Ιωσήφ
3. Ζαμπουνίδης Νικόλαος
4. Θεοδώρου Χρήστος
5. Καλαφάτης Αλέξανδρος
6. Καρακώστας Ιωάννης
7. Καστανίδης Χαράλαμπος
8. Κατσέλη Ελεωνόρα (Νόρα)
9. Κατσιμπάρδης Γεώργιος
10. Κουλούρης Κίμων
11. Λάλος Κανέλλος
12. Λωτίδης Λάζαρος
13. Μπαντουβάς Κωνσταντίνος
14. Ντούσκας Δημήτριος
15. Παπαηλίας Ηλίας
16. Παπανικόλας Βασίλειος
17. Πεπονής Αναστάσιος
18. Πετραλιάς Αυγερινός (Ρένος)
19. Ποπάκης Ιωάννης
20. Σατσόγλου Ανέστης
21. Σκανδαλίδης Κωνσταντίνος
22. Στάικος Ευάγγελος
23. Τζάνης Λεωνίδα
24. Τσερπικίδης Παντελής
25. Τσιόκας Θεοχάρης
26. Τσούρας Αθανάσιος
27. Χαλαλάμπους Ιωάννης
28. Ανδρεουλάκος Απόστολος
29. Δαβάκης Αθανάσιος
30. Ζαφειρόπουλος Επαμεινώνδας
31. Καμμένος Παναγιώτης
32. Καρατζαφέρης Γεώργιος
33. Κατσίκης Θεόδωρος
34. Κεφαλογιάννης Ιωάννης
35. Κουρής Λεωνίδα
36. Λαμπρόπουλος Ιωάννης
37. Μαρκογιαννάκης Χρήστος
38. Νεράντζης Αθανάσιος
39. Παναγιωτόπουλος Αθανάσιος
40. Παυλόπουλος Προκόπης
41. Πολύζος Ευάγγελος
42. Φούσας Αντώνιος
43. Ψωμιάδης Παναγιώτης
44. Αγγουράκης Χαράλαμπος
45. Κανταρτζής Αχιλλέας
46. Κουβέλης Φώτιος
47. Καρατάσος Γεώργιος
48. Τσαφούλιας Γεώργιος
49. Γιοβανούδας Βαρσάμης
50. Κάκκαλος Νικόλαος

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Θ' - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου των Υπουργείων:

α) Ανάπτυξης

β) Γεωργίας

γ) Εμπορικής Ναυτιλίας

1. Ακριβάκης Αλέξανδρος
2. Ακριτίδης Νικόλαος
3. Αργύρης Ευάγγελος
4. Αρσένη Μαρία
5. Βλαχόπουλος Ηλίας
6. Γερανίδης Βασίλειος
7. Γεωργακόπουλος Δημήτριος
8. Γιαννάκης Ιωάννης
9. Γικόνου Μάσχος
10. Γεωργόπουλος Δημήτριος
11. Δαμιανίδης Αλέξανδρος
12. Ζήση Ροδούλα
13. Ηλιάδης Νικόλαος
14. Κατσιλιέρης Πέτρος
15. Κηπουρός Χρήστος
16. Κοκκίνης Νικόλαος

17. Κουλούρης Κίμων
18. Κουτσόγιωργας Δημήτριος
19. Πιπεργιάς Δημήτριος
20. Σηφουνάκης Νικόλαος
21. Σπηλιόπουλος Κωνσταντίνος
22. Στάθης Θεόδωρος
23. Τσακλίδης Ιωάννης
24. Τσεπινές Δημήτριος
25. Τσιλίκας Βασίλειος
26. Χατζηιωαννίδης Βασίλειος
27. Χατζημιχάλης Φώτιος
28. Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος
29. Βεζδρεβάνης Ηλίας
30. Καραμάριος Αναστάσιος
31. Καρασμάνης Γεώργιος
32. Κατσαρός Νικόλαος
33. Κονταξής Αθανάσιος
34. Λεονταρίδης Θεόφιλος
35. Μπακογιάννη Θεοδώρα
36. Μπασιάκος Ευάγγελος
37. Νάκος Αθανάσιος
38. Παναγιωτόπουλος Γεώργιος
39. Πασσαλίδης Θεόδωρος
40. Σαλαγκούδης Γεώργιος
41. Σταύρου Απόστολος
42. Τζιτζικώστας Γεώργιος
43. Τσιαρτσιώνης Νικόλαος
44. Τσιτουρίδης Σάββας
45. Φουντουκίδου Παρθένια
46. Μπούτας Ευάγγελος
47. Αλφιέρη Στυλιανή
48. Αποστόλου Ευάγγελος
49. Ρόκος Γεώργιος
50. Κοντογιαννόπουλος Βασίλειος

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΧΡ. ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ").

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

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, πριν αρχίσω να πω όσα έχω να πω για το νομοσχέδιο, θα ήθελα να απευθυνθώ προς τον κύριο Υπουργό και να του πω τα εξής: Κύριε Υπουργέ, από το 1982 και κάθε παραμονές εκλογών στην εκλογική μου περιφέρεια στο νομό Θεσσαλονίκης κυκλοφορεί μια υπόσχεση. Αυτό έγινε ακόμα και στις τελευταίες εκλογές για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Ότι, δηλαδή, σκέφτεται η Κυβέρνησή σας να φέρει το σιδηρόδρομο στην Ηγουμενίτσα, να τον συνδέσει με την Ιταλία για να μπει στο δίκτυο αυτό των νέων συγκοινωνιών, που όπως όλοι γνωρίζουμε είναι και το μέλλον.

Πότε μας λέτε ότι θα έρθει από την Πάτρα, πότε ότι θα τρυπήσει την Πίνδο και θα μας ενώσει με το Βόλο για να φθάσουμε στη Συρία. Μέχρι στιγμής, κύριε Υπουργέ, ειλικρινά, παρ' ό,τι είμαι από τους Βουλευτές που θέλω να πιστεύω ότι παρακολουθώ τα θέματα του νομού μου, δεν είμαι σε θέση να πληροφορήσω τους συμπατριώτες μου τι τέλος πάντων θα γίνει.

Προεισαγωγικά, λοιπόν, σας θέτω το θέμα και σας παρακαλώ, με την ευκαιρία αυτού του νομοσχεδίου, να μας δώσετε μια υπεύθυνη απάντηση: Τι συμβαίνει και τι θα γίνει;

Ένα δεύτερο θέμα, κύριοι συνάδελφοι, προεισαγωγικά, ήθελα να θέσω καίτοι άκουσα εκλεκτούς και αγαπητούς -και ξέρετε ότι το εννοώ- συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ. που ούτε λίγο ούτε πολύ, μας είπαν ότι είχαν οράματα, είχαν ιδέες και όλα αυτά υλοποιήθηκαν, αλλά -"τα βιολιά στον τόπο" λένε στην πατρίδα μου- οι σιδηρόδρομοι είναι οι σιδηρόδρομοι του Τρικούπη. Αυτή είναι η απάντησή μου προς τους εκλεκτούς και αγαπητούς συναδέλφους, οι οποίοι έθεσαν το θέμα πριν από λίγο.

Κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πιστεύω ότι δεν υπήρξα άδικος ποτέ απ' αυτό το Βήμα. Και υπήρξα από τους Βουλευτές που και κατ' αντίθεση προς τη γραμμή του κόμματός μου, πολλές φορές

εψήφισα νομοσχέδια της Κυβερνήσεως, γιατί έκρινα ότι ήταν προς τη σωστή κατεύθυνση. Δεν βρίσκομαι στην ίδια θέση αυτήν την ώρα, για να κάνω το ίδιο σήμερα.

Γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, θα σας πω ξεκάθαρα ότι, αν εξαιρέσει κανείς τον Υπουργό των Οικονομικών με τους εβδομήντα και πλέον καινούριους φόρους που επέβαλε στην πλάτη του ελληνικού λαού, είστε ο Υπουργός, αλλά όχι μόνον εσείς, είναι και το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, το Υπουργείο που επέβαλε τα περισσότερα βάρη στον ελληνικό λαό.

Άρχισε με την Ολυμπιακή, κύριοι συνάδελφοι, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και φόρτωσε στους Έλληνες επτακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (750.000.000.000) δραχμές.

Την περασμένη βδομάδα, με το νομοσχέδιο για τις αστικές συγκοινωνίες, χάρισε στις αθλιότητες των Κολλάδων ένα τρισεκατομμύριο (1.000.000.000.000) δραχμές και το έρριξε και αυτό στις πλάτες του ελληνικού λαού.

Σήμερα, έρχεται η Κυβέρνηση, με το νομοσχέδιο που συζητούμε, να επιβαρύνει κατά τον επεικέστερο τρόπο με ένα καινούριο τρισεκατομμύριο δραχμές τον αγρίως φορολογούμενο ελληνικό λαό.

Ειλικρινά, κύριοι συνάδελφοι, χρειάζεται μεγάλο πολιτικό θράσος, να έρχεσαι να αποζημιώσεις τις άθλιες υπηρεσίες της Ολυμπιακής, των αστικών συγκοινωνιών και του Ο.Σ.Ε. με δυο τρισεκατομμύρια επτακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (2.750.000.000.000) δραχμές και να ζητάς από τον ελληνικό λαό να τα πληρώσει από τη φτώχεια του, ενώ σε μόνιμη βάση και οι τρεις ανωτέρω μεταφορικοί φορείς ταλαιπωρούν και εξοργίζουν τον Έλληνα, κατά την κακίστη λειτουργία τους.

Υποτίθεται ότι οι προαναφερθέντες μεταφορικοί φορείς, υπάρχουν για να υπηρετούν τον ελληνικό λαό. Δεν υπάρχει όμως καμία αμφιβολία ότι οι υπηρεσίες που προσφέρουν είναι οι χειρότερες που μπορούσαν να προσφέρουν.

Και χωρίς εντροπή ζητούμε από τον ελληνικό λαό να πληρώσει, να πληρώσει και να πληρώσει σε μόνιμη βάση. Φαίνεται ότι δεν ακούμε, κύριε Υπουργέ, το μυριόστομο "αιδώς Αργείοι!"

Διαβάζοντας την εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου, νομίζει κανείς ότι την υπογράφει ένας Υπουργός που ήλθε από τον Άρη και δεν έχει καμία σχέση με το κόμμα που κυβερνάει τη χώρα από το 1981, με τη μικρή βεβαίως παρένθεση των τρεισήμισι ετών που κυβέρνησε τη χώρα η Νέα Δημοκρατία. Έτσι απλά επισημαίνει στον ελληνικό λαό τα ακόλουθα:

Πρώτον, -λέει η εισηγητική έκθεση- συσσωρευμένο έλλειμμα, αφαιρουμένων των υποχρεώσεων του δημοσίου, πεντακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (550.000.000.000) δραχμές. Μιλάμε για καραμέλες, κύριοι συνάδελφοι! Όταν μιλάμε για δισεκατομμύρια πλέον, μιλάμε για στραγάλια!

Παραγωγή ετησίου ελλείμματος της τάξης των εκατόν σαράντα εννέα δισεκατομμυρίων (149.000.000.000) δραχμών.

Κακή διαχείριση και αξιοποίηση προσωπικού, λόγω χαμηλής εξειδικεύσεώς του.

Βεβαίως, κύριε Υπουργέ, τους πήρατε από την Ολυμπιακή, τους πήρατε από το Catering, τους πήρατε από οπουδήποτε, απλώς για να τους βολέψετε -όχι γιατί σας έκαναν- και τώρα μιλάτε για προσωπικό μη εξειδικευμένο.

Τέταρτον, χαμηλότερο του επιθυμητού επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών. Αυτά, κύριοι συνάδελφοι, δεν τα λέμε εμείς. Τα λέει η εισηγητική έκθεση την οποία υπογράφει ο παριστάμενος Υπουργός και το μισό Υπουργικό Συμβούλιο.

Αλλά και ο εισηγητής, ο αγαπητός κ. Κωνσταντινίδης, δεν πάει πίσω. Τα είπε και σήμερα και μπράβο του, γιατί έχει τη λεβεντιά να τα πει. Λέει, μεταξύ των άλλων "το σημερινό σιδηροδρομικό δίκτυο έχει αφεθεί όπως ο άφησε ο Χαρίλαος Τρικούπης". Τι είναι αυτά, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., που μιλούσατε προηγουμένως για οράματα; Ο εισηγητής σας με εντιμότητα, ειλικρίνεια λέει "όπως το άφησε ο Χαρίλαος Τρικούπης".

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Είναι και τα χρόνια της Νέας

Δημοκρατίας.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριε συνάδελφε για την παρένθεση αυτή, των τριετήσιων ετών να αναλάβουμε την ευθύνη, αλλά χρεώστε και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. για τα δεκατέσσερα χρόνια που κυβερνά τη χώρα.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Από την εποχή του Τρικούπη.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Λέει, λοιπόν, ο κ. Κωνσταντίνιδης - δεύτερη επισήμανση- "το τροχαίο υλικό έχει μουσειακή και αρχαιολογική αξία". Μάλιστα, κύριε Κωνσταντίνιδη, τέτοια έχει, αλλά στα χρυσοφόρα χρόνια που η Νέα Δημοκρατία οδήγησε τη χώρα στην Ευρώπη και έρρεαν οι κρουνοί της Ευρώπης, εσείς, δεν κάνατε τίποτα για να πάψει αυτό το τροχαίο υλικό να έχει μουσειακό και αρχαιολογικό χαρακτήρα.

Κι ενώ γίνονται αυτές οι διαπιστώσεις από ανθρώπους του Κόμματος που κυβερνά τη χώρα από το 1981, δεν υπάρχει ούτε μία φράση αυτοκριτικής, ούτε μια ανάληψη ευθύνης ούτε μια συγγνώμη προς τον ελληνικό λαό. Και μη λησμονείτε, ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. βρέθηκε στην εξουσία όλα αυτά τα χρόνια και κάτω από τις συνθήκες που ανέφερα προηγουμένως.

Αφού οι κύριοι υπεύθυνοι αυτής της αθλίας καταστάσεως του ΟΣΕ, που οι ίδιοι αναγνωρίζουν με ειλικρίνεια στην Αίθουσα αυτή μας οδήγησαν εδώ που μας οδήγησαν, ειλικρινά, κύριε Υπουργέ, πως θέλετε να σας εμπιστευθούμε και να συναινέσουμε στις νέες επιβαρύνσεις που ζητάτε από τον ελληνικό λαό;

'Όσα προτείνονται στο νομοσχέδιο αποτελούν απλά "καρικεύματα". Το μεγάλο θέμα που κρύβεται πίσω απ' αυτά τα "καρικεύματα" είναι, όπως λέει ο κ. Κωνσταντίνιδης στην εισήγησή του, πώς θα γίνει η ρύθμιση των οικονομικών εκκρεμοτήτων. Το θέμα είναι "χρεώστε στην πλάτη του ελληνικού λαού ένα τρισεκατομμύριο δραχμές, γιατί αποτύχαμε σε όλες μας τις προσπάθειες, αλλά κάτι πρέπει να κάνουμε γιατί μας χρειάζονται σιδηρόδρομοι".

Ειλικρινά, κύριε Υπουργέ, τι να ψηφίσουμε; Τις επιπλέον επιβαρύνσεις στον ελληνικό λαό;

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

Κύριε Πρόεδρε, θα σας παρακαλέσω να μου δώσετε ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Περίμενα να το ακούσω, γιατί το συνηρίζετε.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, διαπιστώνω ότι μου χρειάζεται. Αν έχετε πρόβλημα, να σταματήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Εγώ δεν έχω κανένα απολύτως πρόβλημα. Εσείς μήπως έχετε πρόβλημα.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Ευχαριστώ. Βλέπω ότι και οι συνάδελφοι δεν έχουν αντίρρηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Θα σας δώσω ένα λεπτό. Συνεχίστε.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, τι να ψηφίσουμε; Τις νέες επιβαρύνσεις προς τον ελληνικό λαό, που είναι ένα τρισεκατομμύριο; Τη μείωση του σιδηροδρομικού δικτύου από διόμισι χιλιάδες χιλιόμετρα στα χίλια χιλιόμετρα; Την αύξηση της ανεργίας κατά πάσα πιθανότητα κατά διόμισι χιλιάδες ακόμα ανέργους; Την εκποίηση της δημόσιας περιουσίας με τις γνωστές κυβερνητικές μεθόδους που ειλικρινά δεν έχετε και την καλύτερη φήμη όσον αφορά τον τρόπο εκποίησης δημοσίων κτημάτων και δημόσιας περιουσίας; Την επιβολή νέων εισφορών στους εργαζομένους του ΟΣΕ; Τέλος, την παραγραφή των ποινικών αδικημάτων; Κύριοι συνάδελφοι, προσέξτε το, γιατί πολλές φορές δεν έχουμε την ευχέρεια από τις πολλές ενασχολήσεις μας να βλέπουμε λεπτομέρειες. Τις προάλλες απεκάλυψα στη Βουλή ότι κάποια δισεκατομμύρια χαρίζονται στην αμαρτωλή Τράπεζα Κρήτης και ξαφνιάστηκαν οι συνάδελφοι στην Αίθουσα.

Λέει, λοιπόν, εδώ "παραγραφή ποινικών αδικημάτων για την κακοδιαχείριση". Σκεφθείτε το, κύριοι συνάδελφοι. Δηλαδή τι κάνουμε; Ερχόμαστε εδώ στην κολυμβήθρα του Σιλβάμ -γιατί έτσι έγινε η Βουλή, το έχω ξαναπεί- για να απαλλάσσουμε όλους όσους παραβαίνουν τον ποινικό νόμο.

Ερχόμαστε με διάταξη νόμου εδώ που λέει "την παραγραφή των ποινικών αδικημάτων". Γιατί; Για την κακοδιαχείριση.

Εάν λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι, αυτά μας επιτρέπεται να τα ψηφίσουμε, καθένας ας αναλάβει τις ευθύνες του. Τουλάχιστον, προσωπικά, δεν θα ψήφιζα ποτέ ένα τέτοιο νομοσχέδιο, μόνο και μόνο για την τελευταία αυτή επισήμανση.

Επαναλαμβάνω για μια ακόμα φορά την πείσμονα άρνηση της Κυβέρνησης, να σέρνει εκατοντάδες αγρότες στα δικαστήρια, γιατί; Γιατί αρνήθηκαν, αντιστάθηκαν και είπαν όχι στην αγροτοκτόνο πολιτική της Κυβερνήσεως. Και συνεχίζει να τους σέρνει στα δικαστήρια ενώ προχθές απήλλαξε τους Κολλάδες, σήμερα απαλλάσσει αυτούς που για κακοδιαχείριση δίδονται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Τελειώσατε, κύριε συνάδελφε.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριοι συνάδελφοι, ο Πρόεδρος του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Τσοβόλας ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο το Βουλευτή κ. Αναστάσιο Ιντζέ.

Ο κ. Σπυριούνης έχει το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, συζητούμε σήμερα ένα κεφαλαιώδους σημασίας και αξίας, νομοσχέδιο. Ένα νομοσχέδιο που πρόκειται να απαντήσει στο πολύ σπουδαίο κεφάλαιο και στα προβλήματά του, στους ελληνικούς σιδηρόδρομους.

Σαν στρατιωτικός -και θέλω να ξεκινήσω με αυτό- είχα την υψηλή τιμή να συνεργασθώ επανειλημμένως σαν επιτελής και σαν διοικητής ειδικών μονάδων με τους σιδηροδρομικούς υπαλλήλους. Θέλω να τονίσω με αίσθημα ευθύνης ότι το προσωπικό του ΟΣΕ ήταν αρίστης ποιότητας, υψηλού πατριωτισμού και θαυμαστού πνεύματος προσφοράς, πέρα από το ωράριο, νύχτα και μέρα, με βροχή, με χιόνια, με καύσωνες. Σας το λέω αυτό από την εμπειρία μου από λοχαγός μέχρι στρατηγός.

Ένα δεύτερο σημείο στο οποίο θέλω να αναφερθώ είναι το εξής. Το έργο, πέραν όλων των άλλων, που προσφέρει ο ελληνικός σιδηρόδρομος στο αμυντικό σύστημα, είναι υψίστης σημασίας. Εάν διαβάσετε τις στατιστικές -όσα μου επιτρέπονται θα πω- απωλειών των τραυματιών και των θανάτων θα σηκωθεί η τρίχα σας. Δεν θέλω να πω περισσότερα. Μάχονται στην πρώτη γραμμή για την προώθηση του σχεδίου επιστρατεύσεως και την αντιμετώπιση της εθνικής απειλής.

Στην ταχύτητα μεταφοράς της επιστράτευσης -γιατί ο εν ενεργεία στρατός καλύπτει μία επαγρύπνηση τόσο χρόνο, ώστε να μπορέσει το επιστρατευτικό σύστημα να προωθήσει την αναγκαία δύναμη στους επιχειρησιακούς χώρους- η συμβολή του σιδηρόδρομου είναι υψίστη. Δεν χρειάζεται να πω -είναι γνωστό, είναι αυτονόητο- ποιος είναι ο ρόλος του σήμερα -και μάλιστα εν όψει της ένταξής μας στην ΟΝΕ και της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης- με τις υψηλές προϋποθέσεις που διαμορφώνονται στη σιδηροδρομική, μεταφορική, θα έλεγα, αγορά.

Στο νομοσχέδιο σήμερα που συζητάμε, ποιο είναι, σαν στρατιωτικός θα έλεγα, το επιχειρησιακό του περιβάλλον; Ποιο είναι το πλαίσιο συνθηκών μέσα στο οποίο ερεθίζεται ο νομοθέτης και έρχεται να απαντήσει σ' αυτήν την πραγματικότητα; Ποιο είναι το πλαίσιο πραγματικότητας, οι συνθήκες που έχουν συγκλονιστικά αλλάξει και που επιβάλλουν μία γενική αναθεώρηση στο μεταφορικό σύστημα, ώστε η πατρίδα να μην μείνει έξω από τη δίκαιη κατανομή του σιδηροδρομικού έργου; Το δεύτερο στοιχείο είναι ο ποικιλώνυμος ανταγωνισμός, η οικονομία της αγοράς, οι διαμορφούμενες συνθήκες τεχνολογίας, η κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο ελληνικός σιδηρόδρομος. Αυτό είναι το πλαίσιο πραγματικότητας μέσα στο οποίο έρχεται η νομοθετική σκέψη να απαντήσει στις επιβαλλόμενες απαιτήσεις νέων ρυθμίσεων, αναθεωρήσεων, νέας στρατηγικής σιδηροδρόμων.

Υπάρχει και το σύστημα της εξαναγκαστικής συμμόρφωσης προς το καθεστώς που ισχύει στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η αντίστοιχη οδηγία 91440, εάν θυμάμαι καλά, προσδιορίζει

αυτήν την αναγκαιότητα της προσαρμογής, για να αντιμετωπίσει ο ελληνικός σιδηρόδρομος όλη αυτήν την πραγματικότητα από τη μία μεριά και τις συντρέχουσες προοπτικές, τις επιβαλλόμενες ρυθμίσεις και απαιτήσεις από την άλλη.

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

Ποια είναι τα προβλήματα της σημερινής εικόνας του σιδηρόδρομου; Η τεχνολογία κινείται με ιλιγγιώδεις ρυθμούς. Τι να πρωτοκάνει η πατρίδα με τα ποικιλώνυμα προβλήματα, τους εμφύλιους, τις μεταεμφυλιακές καταστάσεις, τις καταστροφές του πολέμου, την κακεξία της οικονομίας, την πληθώρα των κοινωνικών προβλημάτων, με τη μη πλήρη, επαρκή εάν θέλετε, κυβερνητική εκάστοτε στήριξη στην προοπτική του σιδηρόδρομου, τις κακές επιλογές, το κομματικό σύστημα, της πελατειακής αδυναμίας, όλα αυτά για τα οποία ευθυνόμαστε όλοι μας, κύριοι συνάδελφοι;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Ιδιαίτερα το ΠΑ.ΣΟ.Κ.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Όλες οι παρατάξεις και εκείνες που δεν κυβέρνησαν. Επαναλαμβάνω, και εκείνες που δεν κυβέρνησαν. Γιατί με τη συνολική τους πολιτική οδηγούσαν σε εκτροπές, οδηγούσαν στην έλλειψη συνεννόησης. Αυτή είναι η αλήθεια. Αυτή είναι η άποψή μου και το λέω χωρίς κακές προθέσεις.

Αυτή ήταν η κατάσταση. Υπεύθυνοι ή ανεύθυνοι λόγοι μεσολάβησαν και άφησαν το σιδηρόδρομο κάτω από τις σύγχρονες περιστάσεις και το επίπεδο που όφειλε να είναι.

Η εμπορική πολιτική δεν ήταν η αρμόζουσα, ώστε να προσελκύει το ανάλογο μεταφορικό έργο για να μπορέσει να στηριχθεί ο σιδηρόδρομος.

Και μόνο ότι ανεφέρθη, κύριε Υπουργέ, ότι από τα δάνεια το 92% πήγαινε σε λειτουργικά έξοδα για να λειτουργήσει και να κινηθεί ο σιδηρόδρομος και μόνο αυτό, δίνει μία απάντηση σε ό,τι αφορά τις επενδύσεις. Μονίμως ήταν ελλειμματικός. Πιστεύω ότι δεν κάνω λάθος. Δεν θα υπήρξε από τότε που δημιουργήθη μέχρι σήμερα, ούτε μια χρονιά που να μην είναι ελλειμματικός. Τα ετήσια συσσωρευμένα ελλείμματα φθάνουν τα πεντακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (550.000.000.000) δραχμές. Η ετήσια αναπαραγωγή τους είναι εκατόν σαράντα εννέα δισεκατομμύρια (149.000.000.000) δραχμές το 1997 και με τις ρυθμίσεις θα πάνε στα εκατόν τριάντα δισεκατομμύρια (130.000.000.000) δραχμές. Έ, αυτή η κατάσταση δεν μπορεί να τραβήξει άλλο. Την πληρώνει ο λαός.

Έρχεται, λοιπόν, το νομοσχέδιο σε αυτήν την κατάσταση να κάνει αναθεωρήσεις βασικές, ριζικές για να μπορέσει να θεμελιωθεί ένα νέο σύστημα διαχείρισης, υποδομής και πραγμάτωσης σιδηροδρομικού έργου.

Το νομοσχέδιο αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια και αθροίζεται σε δεκαεννέα άρθρα, ρυθμίζοντας το θεσμικό πλαίσιο που έχει δώδεκα άρθρα και μέσα από το σκοπό μέχρι τη νέα εταιρική μορφή του σιδηρόδρομου προσδιορίζονται όλες οι λεπτομέρειες που θα στηρίξουν τη νέα προοπτική.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, σημαντικό είναι το άρθρο 13. Τα δώδεκα είναι του θεσμικού πλαισίου. Το 13ο αναφέρεται στον κανονισμό εργασίας του προσωπικού. Το 14ο αναφέρεται στον κανονισμό ωρών εργασίας και αναπαύσεως προσωπικού. Το 15ο άρθρο αναφέρεται στη ρύθμιση των δευτερευουσών απολαβών όπως χαρακτηρίζονται. Και υπάρχει και μία τετράδα υπολοίπων άρθρων με τα οποία ρυθμίζονται διάφορα θέματα, καταργούμενες διατάξεις κλπ.

Τι προτείνω; Κύριε Υπουργέ η ευαισθησία -για το προσωπικό για τον άνθρωπο- του κόμματός μου, είναι ιστορική. Αν δεν μπορούμε να δώσουμε τίποτε άλλο στο προσωπικό των σιδηροδρόμων μας -τους λέω συναδέλφους μου λόγω της πολύχρονης συνεργασίας μαζί τους- ως τους δώσουμε την ηθική αναγνώριση που δικαιούνται. Ας σταματήσουμε τα πετροβολήματα. Ο τελευταίος υπεύθυνος είναι το προσωπικό των δημοσίων οργανισμών. Και οι πρώτοι υπεύθυνοι είμαστε όλοι μας.

Το δεύτερο σημείο: Αξιοκρατία, κύριε Υπουργέ. Και έχω και μία απορία κύριοι σιδηροδρομικοί. Αλήθεια δεν μπορείτε να βγάλετε τους "στρατηγούς σας" όπως οι Ένοπλες Δυνάμεις; Είναι ανάγκη

να σας κατελύνουμε κάθε φορά με συμβούλους κλπ; Κύριε Υπουργέ, δεν μπορεί ο ΟΣΕ να βγάλει την ιεραρχία του; Δεν μπορεί να βγάλει τους λοχαγούς, του τους συνταγματάρχες του, τους αρχηγούς του;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Από λοχαγούς υποφέραμε πολλά.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Γιατί να μην μπορεί ο ΟΣΕ να βγάλει την ιεραρχία του, η ΔΕΗ να βγάλει την ιεραρχία της; Έχω τη γνώμη, κύριε Υπουργέ, ότι έτσι βολεύεται η γνωστή νομενκλατούρα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Και από συνταγματάρχες ακόμα περισσότερα!

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Και τακτοποιούνται όλα. Να η βασική αιτία. Αυτό υπονομεύει την αξιοκρατία και αναιρεί την προοπτική

Το τρίτο θέμα για το οποίο μας κατηγόρησε η Νέα Δημοκρατία: Όχι ατιμωρησία. Μην ενδίδετε σε καμία επιείκεια. "Έκαστος εφ' ω ετάχθη και το αρμόζον εκάστου και αποδίδοναι εκάστω το ίδιον." Έχει καθιερωθεί στη πατρίδα καθεστώς ατιμωρησίας. Την πληρώνουν μόνον οι εργάτες και οι αγρότες. Οι ριζοσπαστικές κινήσεις που κάνετε δεν μπορούν να προωθηθούν, αν δεν αντιληφθούμε οι πάντες ότι για κάθε πράξη και κάθε παράλειψη πρέπει να ελέγχονται. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρία και κύριοι συνάδελφοι πρώτα από όλα θέλω να κάνω μία επισημάνση ότι για πρώτη φορά εξαντλείται ο κατάλογος των Βουλευτών ομιλητών στη πρώτη συζήτηση ενός νομοσχεδίου. Και αυτό οφείλεται στο ότι και ο κύριος Υπουργός και οι κύριοι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι σεβάστηκαν και παρεχώρησαν τη θέση τους για να μιλήσουν οι Βουλευτές. Κατά την άποψή μου πρέπει να ακούγονται όλοι οι εγγραφόμενοι συνάδελφοι και μετά να παρεμβαίνουν, να ακούγονται από όλες τις πλευρές, ώστε να μην παρατηρείται το φαινόμενο να μένουν Βουλευτές που να μην ομιλούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Είναι μία καινοτομία που πρέπει να χαιρετισθεί, αν δεν είναι συγκυριακή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε, γιατί και εσείς την επικροτείτε.

Κύριοι συνάδελφοι, ο σιδηρόδρομος για τη χώρα μας, που έχει ιδιαιτερότητες, είναι ένας στρατηγικής σημασίας τομέας, μολονότι η συμμετοχή του στις μεταφορές είναι περιορισμένη και μικρή έναντι των μεταφορών που γίνονται με τα αυτοκίνητα. Από στοιχεία που έχω από το Υπουργείο βλέπω ότι, το ποσοστό συμμετοχής των μεταφορών είναι 4,5% στους σιδηροδρόμους έναντι 96,5% στα αυτοκίνητα. Αυτά αφορούν στις εσωτερικές μεταφορές. Στις διεθνείς μεταφορές το ποσοστό αντίστοιχα είναι 2,5% και 97,5%.

Όλοι μας γνωρίζουμε ότι το σιδηροδρομικό μας δίκτυο είναι εγκαταλελειμμένο πάνω από πενήντα χρόνια και ότι δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις σημερινές συνθήκες και ανάγκες της κοινωνίας μας. Αυτό είναι βέβαιο. Δεν χρειάζεται καμιά φιλοσοφία. Το βλέπουμε καθημερινά στην πράξη. Από την εποχή του Χαριλάου Τρικούπη μέχρι σήμερα δεν έγινε σχεδόν καμία επέκταση, πλην ελαχίστων παρεμβάσεων.

Επομένως, σήμερα προβάλλει το ερώτημα, τι είναι προτιμότερο, να αφήσουμε τον ΟΣΕ να λειτουργεί ως έχει ή να κάνουμε τομή σε αυτό το σύστημα και να το αλλάξουμε, να το ανατρέψουμε για να φτιάξουμε κάτι το καινούριο; Πρέπει να το κάνουμε. Ποιος θα το κάνει;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Έπρεπε να το κάνουμε νωρίτερα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Ευχαριστώ, που το διαπιστώνετε.

Και τώρα, όμως, που ήρθε το νομοσχέδιο, δεν είναι αργά. Όλοι μας γνωρίζουμε ότι βρισκόμαστε μπροστά σε μια μεγάλη πρόοδο της τεχνολογίας και των επιστημών. Οι σιδηροδρόμοι, όμως, είναι σαν τον παλιό τον "καρβουνιάρη". Σε αυτό το στάδιο βρίσκονται οργανωτικά. Είμαστε κράτος της Ευρώπης; Θα πρέπει να συνταυτιστούμε με τα ευρωπαϊκά κράτη, με το σιδηροδρομικό τους δίκτυο.

Και ενώ όλοι συμφωνούμε σε αυτήν τη διαπίστωση, έρχεστε κύριοι, συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και των άλλων κομμάτων και καταφιζόμαστε το νομοσχέδιο. Δεν βρίσκετε τίποτα καλό να πείτε γι' αυτό; Τίποτα θετικό δεν έχει; Δεν καταλαβαίνω. Θα πρέπει κάποτε να αντιληφθούμε ότι ο ελληνικός λαός πρέπει να ακούει την αλήθεια. Τελειώσαμε πια. Δεν μπορούμε να τον κοροϊδεύουμε.

Θα πω λίγα λόγια για το σημερινό καθεστώς στον ΟΣΕ. Ο ΟΣΕ σήμερα αντιμετωπίζει τεράστια προβλήματα. Ενδεικτικά θα πω ότι η τεχνική υποδομή είναι πεπαλαιωμένη. Το τροχαίο υλικό επίσης είναι παλιό και ελλιπές σε συγκεκριμένες κατηγορίες. Υπάρχει έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού. Το μεταφορικό έργο δεν είναι ικανοποιητικό. Τεράστια είναι τα παράπονα και από επιβάτες και από εμπόρους που μεταφέρουν εμπορεύματα.

Δεν υπάρχει εμπορική και επενδυτική πολιτική και τα ελλείμματα έχουν συσσωρευθεί και ανέρχονται σε πολλά δισεκατομμύρια. Ως τότε θα μπαίνει μέσα ο οργανισμός και θα πληρώνει αυτός ο φορολογούμενος λαός, γι' αυτό το καθεστώς, το σάπιο, το παλιό, το αναχρονιστικό; Επιτέλους, κάποιος, θα πρέπει να βάλει νυστέρι.

Το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται, είναι πάρα πολύ χαμηλό. Επομένως, βρισκόμαστε μπροστά σε μια στιγμή που ο κύριος Υπουργός είχε την τιμή να κάνει αυτήν τη βαθιά τομή με αυτό το νομοσχέδιο, για να μπορέσουμε να αναστρέψουμε την αρνητική κατάσταση που επικρατεί σήμερα στον ΟΣΕ.

Το συζητούμενο νομοσχέδιο επιχειρεί με τις διατάξεις του να ανασυγκροτήσει τον οργανισμό. Επιφέρει τις αναγκαίες θεσμικές και οργανωτικές μεταρρυθμίσεις. Ο σιδηρόδρομος, σαν μέσο μεταφοράς προσώπων, και πραγμάτων, αποτελεί στα πλαίσια του ευρωπαϊκού γίνεσθαι, σημαντικό πόλο ανάπτυξης, τόσο στις εσωτερικές, όσο και στις διεθνείς μεταφορές. Είναι ένα συγκοινωνιακό μέσο που παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια, δεν προσβάλλει το περιβάλλον, όπως το αυτοκίνητο και οπωσδήποτε συγκριτικά είναι οικονομικότερο. Επομένως, μολονότι δεν έχει συμμετοχή μεγάλη στις μεταφορές, θα πρέπει -και πολύ καλά κάνει το νομοσχέδιο- να ενισχύσουμε αυτόν τον τομέα, γιατί όπως είπα έχουμε και ιδιαιτερότητες. Το ανέφερε και ο συνάδελφος στρατηγός προηγουμένως σαν στρατιωτικός που ήταν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πιστεύω ότι το συζητούμενο νομοσχέδιο είναι πολύ καλό νομοσχέδιο και το λέω με κάθε επίγνωση, γιατί υπάγεται μέσα στα τροχαία και γνωρίζω αυτό το αντικείμενο καλλίτερα από εκείνους που λένε ότι είναι όμορφο. Όμορφο είναι. Έχει την ομορφιά της ανάπτυξης και αυτή είναι ομορφιά, κύριοι συνάδελφοι.

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

Το νομοσχέδιο δεν θίγει δικαιώματα των εργαζομένων και μη λέμε τα αντίθετα. Γιατί; Γιατί προστατεύει τους εργαζόμενους επειδή όταν εξυγιάνεις ένα θεσμό αναβαθμίζει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ακούγεται όμως ο προειδοποιητικός συριγμός του τρένου, κύριε συνάδελφε. Να μπείτε στο σταθμό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Αναβαθμίζει τον κλάδο και αναβαθμίζονται ποιοτικά οι υπηρεσίες, βελτιώνεται το επίπεδο των υπαλλήλων και των αμοιβών.

Κύριοι συνάδελφοι, επειδή δεν έχω χρόνο και ο κύριος Πρόεδρος μου το υπενθυμίζει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Κανονισμός.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: ... σας λέω ότι το νομοσχέδιο δίνει λύσεις σε ένα στρατηγικής σημασίας τομέα και θετικά αντιμετωπίζει το θέμα των σιδηροδρόμων.

Όμως, έχω να εκφράσω μία ένσταση, κύριε Υπουργέ, επειδή θέλω να το δείτε από τώρα, στο άρθρο 2 -θα μίλαγα γι' αυτό στα άρθρα αλλά επειδή θέλω να το προσέξετε, γιατί πήρα και ένα ψήφισμα από την πανελλήνια Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών- στην περίπτωση β', σύμφωνα με αυτήν τη διάταξη, ο ΟΣΕ μπορεί να διενεργεί εσωτερικές οδικές μεταφορές, πράγμα που θίγει τα νόμιμα επαγγελματικά συμφέροντα των αυτοκινητιστών υπεραστικών συγκοινωνιών.

Κοιτάξτε το να δείτε. Το καταθέτω στα Πρακτικά της Βουλής, για να δείτε αν σας ενδιαφέρει.

Επομένως, επειδή βλέπω ότι το νομοσχέδιο είναι στη σωστή του βάση, δηλώνω ότι το υπερψηφίζω.

Ευχαριστώ.

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

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

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακούσαμε πολλά αλλά αλληλοσυγκρουόμενα.

Αρχίζω, λέγοντας αυτό που μας είπε προηγουμένως ο κ. Χαραλάμπους, ο οποίος και διετέλεσε Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών. Μας είπε, ότι από το 1981 μπήκαμε δραστικά στον τομέα εκσυγχρονισμού των σιδηροδρόμων. Διαβάζω, όμως, τι λέει ο κύριος Υπουργός τώρα στην πρώτη σελίδα της εισηγητικής έκθεσης:

"Επενδύσεις: Η απουσία ενιαίας και συντονισμένης επενδυτικής πολιτικής..." κ.λπ. Τώρα το λέει! 'Αρα, τι μας λέτε, κύριοι συνάδελφοι, ότι από το 1981 αρχίσατε να κάνετε υποδομές και ρίξατε τόσο το βάρος σας για τον εκσυγχρονισμό του Ο.Σ.Ε.;

Εδώ, βέβαια, μπορεί κανείς να πει ορισμένα πράγματα και να σας μεμφθεί ότι πράγματι δεν κάνατε τίποτε στον τομέα αυτό.

Κύριε Πρόεδρε, πάλι στην πρώτη σελίδα της εισηγητικής έκθεσης, λέει ο κύριος Υπουργός: "Προσωπικό/Οικονομικά: Διαπιστώνεται έλλειψη εξειδικευμένων στελεχών στις περισσότερες κ.λπ... θέσεις και υπηρεσίες του Ο.Σ.Ε.".

Προηγουμένως ο συνάδελφος, καθ' όλα αγαπητός, τον οποίο εκτιμώ και ιδιαίτερα, ο κ. Σπυριούνης, εξύμνησε το προσωπικό και μάλιστα μας το εμφάνισε σαν το καλύτερο προσωπικό. Ξεκίνησε να πει το τι έγινε στο παρελθόν, πόσο το διαλύσαμε, πόσο το χαλαρώσαμε και πόσο καταστρέψαμε το προσωπικό. Θέλησε, βέβαια, να το γενικεύσει, ότι ευθυνόμαστε όλοι. Εμείς όμως ξέρουμε το εξής, ότι αυτές τις νοοτροπίες, αυτή τη χαλάρωση, αυτήν την καταστροφή την κάνατε και ευθύνεσθε κύριοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στο ακέραιο.

Έστω και κατ' αυτόν τον τρόπο που το αναγνωρίζετε, εμείς αρχίζουμε να αντιλαμβανόμαστε ότι αλλάξατε, είδατε τις ζημιές οι οποίες έχουν γίνει, τις καταστροφές που έχουν γίνει στον τομέα αυτό και έρχεσθε τώρα και ομολογείτε.

Αλλά, κύριε Υπουργέ, να πω και κάτι άλλο. Έχω στα χέρια μου μια επιστολή του Συλλόγου Διπλωματούχων Μηχανικών Ο.Σ.Ε., οι οποίοι πρέπει λόγω και της ειδικότητος να είναι αυτοί οι οποίοι θα προϊστάταν στις διάφορες υπηρεσίες -έξω από τις οικονομικές- στις τεχνικές υπηρεσίες. Εξάλλου, είναι και το επάγγελμά τους προς αυτήν την κατεύθυνση, έχουν σπουδάσει οι άνθρωποι!

Ο στρατηγός ο κ. Σπυριούνης μας είπε, επιτέλους, δεν δημιουργήσατε στελέχη σε αυτήν τη μεγάλη δημόσια επιχείρηση; Κανέναν δεν έχετε; Και απευθύνθηκε μάλιστα στα στελέχη του Ο.Σ.Ε. Και είναι λογικό το ερώτημα του κυρίου συναδέλφου. Έπρεπε, όφειλε ο ίδιος ο οργανισμός να δημιουργήσει τα βασικά του στελέχη, για να μη φθάνουμε στο σημείο σήμερα να αναγκάζουμε τέτοια πράγματα, παντελή έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού.

Καταλήγουμε, κύριοι συνάδελφοι, και το ζούμε σήμερα, θέλετε στο Σκαρμαγκά; Το μανάτζμεντ το αναθέτουμε στους Εγγλέζους. Θέλετε στο Μετρό; Σφάζονται οι Αμερικάνοι με τους Γάλλους. Είναι εταιρείες, τις οποίες φέραμε εδώ για να επιβλέψουν τις δικές μας εταιρείες. Σφάζονται κύριοι συνάδελφοι, στην κυριολεξία, και το έργο δεν προχωράει.

Θέλετε να σας πω και άλλα τέτοια παραδείγματα; Φέραμε λοιπόν, ορισμένους εξειδικευμένους από το εξωτερικό και περισσότερο μας δημιούργησαν προβλήματα, παρά μας έλυ-

σαν. Αλλά γιατί γίνεται αυτό; Διότι φθάσαμε στα ακραία σημεία, κύριοι συνάδελφοι. Ό,τι στέλεχος έχουμε δημιουργήσει το βάλαμε σε ένα ψυγείο και το αχρηστέψαμε, διότι δεν μας ταίριαζε κομματικά ή δεν ταίριαζε με τα χνώτα του εκάστοτε Υπουργού ή της εκάστοτε κυβέρνησης.

Αυτές όμως, τις νοοτροπίες τις εμπέδωσε πάλι το κόμμα σας. Δεν τα έκανε η Νέα Δημοκρατία. Ίσως η Νέα Δημοκρατία δέχθηκε τη μεγάλη φωνή των μηχανικών που ιδεολογικά βρίσκονται στο χώρο της Νέας Δημοκρατίας. Βλέποντας αυτές τις καταστάσεις έλεγαν: "Μα τι γίνεται επιτέλους; Εδώ διαλυθήκαμε".

Αυτές τις διαμαρτυρίες τις δέχθηκε η Νέα Δημοκρατία, γιατί από προϊστάμενους τους βάλατε στο τελευταίο γραφείο, τους υποβαθμίσατε.

Ξέρετε τι λένε οι μηχανικοί, κύριε Υπουργέ, οι διπλωματούχοι του ΟΣΕ; Διαμαρτύρονται γιατί με αυτό τον Κανονισμό που φέρατε, μπορείτε να βάλετε ένα τεχνολόγο των ΤΕΙ προϊστάμενο των διπλωματούχων μηχανικών. Αυτό γράφει εδώ, δεν ξέρω αν το διαβάσατε.

Επίσης, λένε -και αυτό για μένα είναι τελείως απαράδεκτο- ότι ενόσω έκαναν κάποια συζήτηση με τη Διοίκηση του ΟΣΕ, η κατάσταση οδηγήθηκε στη Βουλή και δεν προλάβαινε καν να πούνε ούτε δύο κουβέντες.

Μα, τέτοιο διάλογο κάνετε, κύριε Υπουργέ; Κατ' αυτόν τον τρόπο συνεννοείστε με το προσωπικό του ΟΣΕ; Έτσι θα αναβαθμίσετε αυτόν τον Οργανισμό; Έτσι θα προχωρήσουμε; Δεν είναι δυνατόν, με τίποτε.

Εγώ αναφέρομαι σ' αυτά τα οποία είπαν οι συνάδελφοι προηγουμένως και σ' αυτά τα οποία βεβαίως γράφετε εδώ. Έτσι λοιπόν, ούτε και τα άλλα μπορώ να δεχθώ. Χρήματα, κύριοι συνάδελφοι, στον τόπο μας δεν υπήρχαν.

Η Νέα Δημοκρατία, αν μη τι άλλο, έκανε μια βασική υποδομή. Στήριξε την οικονομία. Θέλετε στον ενεργειακό τομέα; Να σας πω για το νομό από τον οποίο προέρχομαι. Τα βασικότερα ενεργειακά έργα έγιναν επί Νέας Δημοκρατίας στην περιοχή Πτολεμαΐδας-Κοζάνης. Αυτό δεν μπορεί να το αμφισβητήσει κανένας.

Μήπως μπορεί να αμφισβητήσει κάποιος συνάδελφος ότι ο βασικός δρόμος Θεσσαλονίκης-Αθήνας έγινε από τον αείμνηστο Κωνσταντίνο Καραμανλή; Πριν ανεβαίναμε στα κατσάβραχα, στα βουνά για να κατέβουμε από τη Θεσσαλονίκη στη Λάρισα. Από το Σαραντάπορο περνάγαμε, κύριοι συνάδελφοι. Θα ενθυμίσθε ορισμένοι πως κατέβαινε κανείς από την Μακεδονία προς τη Θεσσαλία και την Αθήνα.

Όλα αυτά όμως, πρέπει να σας είναι γνωστά πότε έγιναν, όπως και ο δρόμος των Τεμπών κ.λπ. Ή μήπως καταλήγαμε στη Λαμία από το σημερινό δρόμο; Πηγαίναμε από άλλες κατευθύνσεις, ανεβαίνοντας στα βουνά, κατεβαίνοντας κ.ο.κ.

Άρα, η Νέα Δημοκρατία έκανε κάποια βασική υποδομή στον τόπο μας. Εγώ ψάχνω να βρω ποια υποδομή, κύριοι συνάδελφοι, έκανε το ΠΑΣΟΚ, το οποίο διοίκησε τον τόπο επί δεκατέσσερα, δεκαπέντε χρόνια.

Αυτά τα οποία ακούσαμε από τους τέως Υπουργούς, από τον κ. Τσούρα, από τον κ. Χαλαλάπου και από τον κ. Ακριτίδη, νομίζω ότι δεν ευσταθούν και δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, κύριοι συνάδελφοι. Απέχουν πάρα πολύ.

Επανερχομαι τώρα στον άλλο τομέα. Ας οδηγηθούμε προς αυτήν την κατεύθυνση, αναγνωρίζοντας μία κατάσταση, τι κάνατε για το προσωπικό, πόσο διαλύσατε αυτόν τον τόπο. Τουλάχιστον, να αρχίσουμε από τώρα να συναισθανθούμε όλα αυτά τα πράγματα, να δούμε πώς θα τα διορθώσουμε για να ορθοποδήσουμε, για να σταθεί ο τόπος στα πόδια του.

Κύριε Υπουργέ, πριν τελειώσω, θα σας παρακαλέσω να δείτε το άλλο θέμα. Πήρα μια επιστολή από την Ομοσπονδία των λεωφορειούχων, αντιδρούν οι άνθρωποι γιατί ξαναβάζετε αυτές τις γραμμές των λεωφορείων, του ΟΣΕ γραμμές, εκεί που κάποια στιγμή διεκόπη κλπ. Δεν είναι σωστό να ανταγωνιστείτε εσείς, ο ΟΣΕ δηλαδή, τους λεωφορειούχους, οι οποίοι παλεύουν και προσπαθούν να βγάλουν ένα μεροκάματο. Με τίποτε δε στέκει, κύριε Υπουργέ.

Θα τον εκσυγχρονίσετε τον ΟΣΕ; Να τον εκσυγχρονίσουμε. Θα αγωνιστούμε όλοι για τον ΟΣΕ, αλλά όχι όμως προς αυτήν την κατεύθυνση, βάζοντας λεωφορεία πάλι από Κοζάνη προς Αθήνα, ενώ από την άλλη μεριά παλεύουν για να επιζήσουν εκατόν πενήντα οικογένειες, γιατί είναι εκατόν πενήντα περίπου τα υπεραστικά λεωφορεία.

Δείτε το, κύριε Υπουργέ και αν μη τι άλλο, να διευκρινίσετε στο νόμο ότι δεν πρόκειται περί αυτού, αλλά πρόκειται για κάτι άλλο, για το οποίο κάτι μας είπατε προχθές στην επιτροπή. Εν πάση περιπτώσει, δεν είναι κατανοητό έτσι όπως είναι διατυπωμένο στο νόμο σας.

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

Κύριε Πρόεδρε, δεν έχω ολοκληρώσει το χρόνο μου, δέκα λεπτά δικαιούμαι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κάνετε λάθος, οδεύετε προς το ενδέκατο λεπτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Εν πάση περιπτώσει, αν το θέλετε, θα τελειώσω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Πρέπει να τελειώσετε σε εύλογο χρόνο. Δεν μπορούμε να συζητάμε απεριόριστα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Θέλω να ολοκληρώσω ορισμένες σκέψεις.

Κύριοι συνάδελφοι, εμείς δεν είμαστε ενάντιοι στον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ. Είμαστε ενάντιοι στον τρόπο, με τον οποίο πάει να αντιμετωπίσει ο κύριος Υπουργός και η Κυβέρνηση το μείζον αυτό θέμα. Μας είπαν στην Επιτροπή οι αρμόδιοι ότι "μέχρι το 2006 ξεχάστε ο,τιδήποτε άλλο, εκτός από τη σιδηροδρομική ΠΑΘΕ, δηλαδή, Πάτρα - Αθήνα - Λάρισα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη".

Εμείς δεν συμφωνούμε, κύριοι συνάδελφοι. Εμείς επανερχόμαστε σ' αυτό που σας είπα, κύριε Υπουργέ. Ο κ. Τσούρας, ο προγενέστερος από σας και οι άλλοι έχουν εντάξει, έστω έκαναν τις μελέτες αυτής της γραμμής, η οποία είναι χαραγμένη από το 1935, η γραμμή Κοζάνη-Γρεβενά-Καλαμπάκα για να συνδεθούμε με την Αθήνα, αλλά και του άλλου κλάδου από τη Σιάτιστα ως την Καστοριά, για να συνδεθούμε με το σιδηρόδρομο της Αλβανίας, για να καταλήξει τελικώς στο Δυρράχιο. Δεν είναι δυνατόν κατ' αυτόν τον τρόπο να σχεδιάζεται όλο το σύστημα, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Παπαφιλίππου, σας παρακαλώ ολοκληρώστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ δείτε το, γιατί από τοπικούς πόρους πήρατε δύο δισεκατομμύρια δραχμές, το επαναλαμβάνω, ένα δισεκατομμύριο για να κάνετε τη μελέτη της γραμμής Κοζάνη-Γρεβενά-Καλαμπάκα και ένα δισεκατομμύριο για τη μελέτη ηλεκτροδότησης ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η εκτός τροχιάς πορεία του τρένου λέγεται κάπως διαφορετικά. Θα παρακαλέσω να το έχετε υπόψη σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Το λέω γιατί είναι και ο συνάδελφος ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σας παρακαλώ, κύριε Παπαφιλίππου, κάποια ώρα πρέπει να μάθουμε να σταματάμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ήταν ο τελευταίος ομιλητής Βουλευτής. Δικαιούται δύο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν έχει σημασία, κύριε συνάδελφε. Τι θα πει αυτό; Όταν φθάσεις στο σταθμό, σταματάς στο σταθμό. Δεν περνάς από κει. Είναι το τέρμα.

Ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει το λόγο. Ήρθε η σειρά των μηχανοδηγών. Δώσαμε το λόγο στους κλειδούχους, στους προμηθευτές και στους τροφοδότες της μηχανής και έτσι είδατε πόσο προχώρησε το τρένο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, όσοι λόγω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ευχαρίστως να μιλήσετε αύριο στα άρθρα και να πείτε και κάτι επί της αρχής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Στις επιτροπές ήμασταν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Μπορούσατε εγκαίρως να εγγραφείτε. Τώρα δεν μπορεί να γίνει αυτό και δεν μπορεί να γίνουν εξαιρέσεις. Ξέρετε την εκτίμησή μου και την αγάπη μου, αλλά δεν έχω τη δυνατότητα από τον Κανονισμό να το κάνω.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, όλοι οι ομιλητές νομίζω ότι τόνισαν το πρόβλημα, ο καθένας από την δική του οπτική γωνία. Όλοι έδειξαν πως πραγματικά θέλουν να προχωρήσει η υπόθεση των σιδηροδρόμων στη χώρα μας. Όμως, η αλήθεια είναι ότι για να προχωρήσει, πρέπει να υπάρξουν θεσμικές και οικονομικές ρυθμίσεις, πρέπει να γίνουν τομές.

Και ενώ ασκήθηκε έντονη κριτική, σε αυτό το σημείο δεν υπήρξε και η αντίστοιχη συνεισφορά, θα έλεγα.

Βέβαια, όταν μιλάμε για το σιδηρόδρομο, όλοι συμφωνούμε πως πρόκειται για ένα μεταφορικό μέσον, το οποίο κατ' εξοχήν προσιδιάζει προς εξυπηρέτηση του γενικότερου συμφέροντος. Ενώνει ολόκληρες περιοχές, έχει τη δυνατότητα μαζικής μεταφοράς με εντελώς διαφορετικούς περιβαλλοντικούς όρους, έχει στρατηγική σημασία για τη χώρα μας. Οι σιδηρόδρομοι εξυπηρετούν αναμφισβήτητα το γενικότερο, το δημόσιο συμφέρον της χώρας μας.

Βέβαια, θα πρέπει να πω ότι η ίδια αντίληψη δεν υπάρχει μόνο για τους ελληνικούς, αλλά για όλους τους ευρωπαϊκούς σιδηρόδρομους. Με μία μόνο βασική διαφορά. Οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι τον αιώνα που πέρασε ουδέποτε εγκατελείφθηκαν. Υπήρχε συνέχεια επενδυτική δραστηριότητα. Υπήρχε μία συνεχής προσπάθεια, έτσι ώστε να έχουν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο, ένα δίκτυο που να λειτουργεί και να προσφέρει τις υπηρεσίες, τις οποίες προσέφερε στον τόπο τους.

Στην Ελλάδα δεν είχαμε το αντίστοιχο φαινόμενο. Όλοι το τόνισαμε ότι εδώ και πάρα πολλές δεκαετίες, προ του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, υπήρξε σαφής τάση αποεπένδυσης στον τομέα των σιδηροδρόμων. Θα πρέπει μάλιστα να ομολογηθεί ότι αμέσως μετά τον πόλεμο δεν εκφράστηκε πολιτική βούληση, ανάπτυξη του σιδηροδρόμου. Θέλετε οι προτεραιότητες, θέλετε η στενότητα των πόρων, θέλετε το καινούριο που ήταν η μαζική είσοδος του αυτοκινήτου στις μεταφορές; Όλα αυτά είναι μία πραγματικότητα, η οποία οδήγησε στο αποτέλεσμα εκείνο, το οποίο περιγράψατε ήδη και περιγράψω και εγώ, η πολιτική βούληση να μην προωθεί το σιδηρόδρομο.

Η πρώτη φορά που πραγματικά έχουμε στροφή της πολιτικής βούλησης είναι την περίοδο από το 1981 και μετά και η οποία -θα πρέπει να πω-συνεχίστηκε χωρίς διακοπή με τα διαθέσιμα οικονομικά μέσα, τα οποία μπορούσαν να δώσουν τα αντίστοιχα αποτελέσματα.

Όμως, η αποεπένδυση πολλών προηγούμενων δεκαετιών -ήδη από την περίοδο που σας είπα μέχρι των ημερών μας- είχε οδηγήσει στο αποτέλεσμα που σας περιέγραψα. Σ' αυτό θα πρέπει να προσθέσουμε τις οικονομικές αδυναμίες, γιατί ο σιδηρόδρομος είναι ένα μέσο, το οποίο δεν μπορεί να καλύψει τα έξοδά του και για αυτό χρειάζεται ενίσχυση όχι μόνο στην επενδυτική του δραστηριότητα, αλλά και στην καθημερινή του λειτουργία. Και τούτο δεν αφορά μόνο την Ελλάδα. Σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε όλες τις χώρες της Ευρώπης ίσχυε και ισχύει το ίδιο: Ο σιδηρόδρομος έχασε την ανταγωνιστικότητά του σε σχέση με το αυτοκίνητο.

Είναι γνωστό ότι τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές ο ελληνικός σιδηρόδρομος δεν είναι ανταγωνιστικός σε σχέση με το αυτοκίνητο. Και όσο καλή διάθεση και να έχουμε, να μετακινηθούμε με το σιδηρόδρομο από την Αθήνα στην Κόρινθο ή στην Καλαμάτα, ξέρουμε ότι το αυτοκίνητο είναι για τον πολίτη καλύτερο μεταφορικό μέσο. Βέβαια όταν ολοκληρωθεί και ο αυτοκινητόδρομος Τρίπολη - Καλαμάτα, θα διευκολυνθούν ακόμη περισσότερο οι μετακινήσεις με το αυτοκίνητο και πράγματι πρέπει να δούμε πως θα το αντιμετωπίσουμε αυτό το ζήτημα σε σχέση με τους σιδηροδρόμους.

Επίσης, θα πρέπει να τονίσουμε ότι ιδιαίτερα στις εμπορευματικές μεταφορές είχαμε σταδιακή απομάκρυνση του σιδηρόδρομου. Αν θέλει κανείς να το δει σχηματικά, αυτό οφείλεται σε δύο παράγοντες:

Πρώτον, στο γεγονός ότι εμείς -ως ναυτική χώρα- δεν έχουμε συνδεδεμένα τα λιμάνια μας με το σιδηρόδρομο. Μόνο τρία λιμάνια υπάρχουν σήμερα που στην πραγματικότητα είναι συνδεδεμένα με το σιδηρόδρομο, το λιμάνι του Βόλου, της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης.

Και δεύτερον, όντας στην άκρη της Ευρώπης και με το να μεσολαβούν οι χώρες των Βαλκανίων και της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, στην πραγματικότητα είμαστε αποσυνδεδεμένοι από το υπόλοιπο δίκτυο της Ευρώπης. Με τα γεγονότα, τα οποία μεσολάβησαν από το 1989 και μετά, όπως ξέρετε, διακόπηκε η σύνδεση, μέσω του βασικού σιδηροδρομικού άξονα 10, της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη και με τη Βαλτική Θάλασσα. Αυτή, λοιπόν, είναι η περιγραφή της κατάστασης.

Όμως κύριοι συνάδελφοι και οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες παρ' ότι έχουν αναπτύξει το σιδηροδρομικό τους δίκτυο, παρ' ότι έκαναν συνεχώς επενδύσεις είχαν προβλήματα τα οποία έπρεπε να αντιμετωπίσουν και συνεχίζουν να τα αντιμετωπίζουν.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σας πω ότι υπάρχει μια βασική οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης η 91/440 η οποία ήδη έχει ενσωματωθεί στο ελληνικό δίκαιο και προβλέπει το λογιστικό διαχωρισμό μεταξύ υποδομής και εκμετάλλευσης, για να είναι διαφανείς οι όροι, για να ξέρουμε τι ανήκει στην υποδομή, τι ανήκει στην εκμετάλλευση.

Σήμερα η κατάσταση στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι περίπου η εξής: Έχουμε πλήρη διαχωρισμό και επιχειρησιακό διαχωρισμό σε χώρες, όπως η Σουηδία, η Αγγλία, η Δανία, η Φιλανδία, η Γαλλία, η Πορτογαλία και η Ολλανδία, εκεί δηλαδή που ανθεί πραγματικά ο σιδηρόδρομος. Έχουμε χωριστές μονάδες εντός της ίδιας επιχείρησης στην Αυστρία, στη Γερμανία, στην Ιταλία και στην Ισπανία.

Οι μόνες χώρες που ακόμα λειτουργούν μέσα από ένα ενιαίο σχήμα, είναι η Ελλάδα, η Ιρλανδία και το Λουξεμβούργο. Η παράθεση των χωρών και μόνο, σε σχέση με τις άλλες, δείχνει την εικόνα και το τι πρέπει να κάνουμε.

Το δεύτερο είναι το δικαίωμα πρόσβασης. Και αυτό έχει δοθεί και υπάρχει από το κοινοτικό κεκτημένο. Έχει μάλιστα εναρμονιστεί το ελληνικό δίκαιο σε αυτό, αλλά δεν έχουμε κάνει κάποιες συγκεκριμένες ενέργειες για την υλοποίηση του δικαιώματος πρόσβασης. Το δικαίωμα πρόσβασης υπάρχει πλήρως σήμερα στην Αυστρία, τη Δανία, τη Φιλανδία, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ολλανδία, τη Σουηδία και την Αγγλία. Στις άλλες χώρες ακόμα δεν έχει υπάρξει αυτό το δικαίωμα πρόσβασης.

Το τρίτο σημείο αφορά τα οικονομικά. Οι περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιμετωπίζουν τα ίδια και πολύ πιο έντονα, οικονομικά προβλήματα από ότι εμείς.

Θα αναφέρω μερικά χαρακτηριστικά στοιχεία από μία έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Αναφέρομαι στο 1995, εποχή που γίνονται μεγάλες μεταβολές. Θα πρέπει να σας πω ότι την προηγούμενη δεκαετία, οι σιδηρόδρομοι της Ευρώπης διέθεσαν μεγάλα ποσά για επενδύσεις και για αυτό χρεώθηκαν και με μεγάλα ποσά.

Παραδείγματος χάριν, στη Μεγάλη Βρετανία για κάθε μονάδα λειτουργικού κόστους χρεωνόταν αντίστοιχα η χώρα κατά 2,52 μονάδες. Η Ελλάδα εκείνη την περίοδο για κάθε μονάδα λειτουργικού κόστους χρεωνόταν με 0,93 μονάδες. Η Πορτογαλία με 12,86, η Γερμανία με 0,54, η Ιταλία με 0,69, η Ισπανία με 2,46, η Σουηδία με 3,35, η Γαλλία με 3,46.

Σε όλες αυτές τις χώρες, οι σιδηρόδρομοι για να μπορέσουν να προχωρήσουν, έπαιρναν δάνεια και οι χώρες τους έπρεπε να ρυθμίσουν τα ζητήματα που αφορούσαν το δανεισμό των σιδηροδρόμων τους. Γι' αυτό ακριβώς και προχώρησαν σε αναδιάρθρωση των χρεών. Στις περισσότερες χώρες πολλά τα χρέη τα ανέλαβαν τα ίδια τα κράτη.

Από το 1995 και μετά οι περισσότερες χώρες μπόρεσαν

και αντιμετώπισαν με αναδιάρθρωση και με οικονομική εξυγίανση τα χρέη των σιδηροδρόμων, που οφείλονται βέβαια στα μεγάλα ποσά που διατέθηκαν για τη λειτουργία και για τις επενδύσεις τους.

Το 1995 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπιστώνει ότι πέντε χώρες έχουν ακόμα μεγάλο πρόβλημα, γιατί δεν έχουν κάνει την αναδιάρθρωση που έπρεπε στην οικονομική σύνθεση της δραστηριότητας των σιδηροδρόμων.

Όσον αφορά την Ελλάδα από το σύνολο των δαπανών το 1995, το 15% διατίθeto για την εξυπηρέτηση των χρεών, στην Πορτογαλία το 30%, στην Ιταλία το 29%, στην Ισπανία το 32% και στη Γαλλία το 13%.

Βλέπετε λοιπόν, ότι είμαστε προτελευταίοι από τους πέντε. Τελευταία είναι η Γαλλία και μετά εμείς και βέβαια προηγείτο η Ισπανία, η Πορτογαλία και η Ιταλία.

Οι άλλες χώρες ήδη έχουν προχωρήσει σε μεταβολές και έχουν εξυγιάνει το κεφάλαιο των σιδηροδρομικών τους επιχειρήσεων.

Εμείς πρέπει να το κάνουμε ή δεν πρέπει; Και ιδιαίτερα, όταν υπάρχουν νόμοι, όταν υπάρχουν οικονομικές συμβάσεις μεταξύ των σιδηροδρόμων και του ελληνικού κράτους που λένε ότι αυτό το κόστος πρέπει να το αναλάβει το κράτος.

Και γνωρίζουμε πολύ καλά γιατί πρέπει να το αναλάβει το κράτος. Είναι ένα κόστος, το οποίο προέρχεται από την κοινωνική συνεισφορά των σιδηροδρόμων στη λειτουργία των μεταφορών της χώρας. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο προχωρούμε σε αυτήν τη ρύθμιση, ακολουθώντας ότι γίνεται στην υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τα μέτρα για την οικονομική εξυγίανση αποτυπώνονται στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Καλύπτουμε πρώτα απ' όλα καταπεσθείσες εγγυήσεις. Το κράτος, όπως γνωρίζετε παρείχε την κρατική εγγύηση, για να πληρωθεί ένα δάνειο που συνήψε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ξέροντας, ότι δεν μπορεί να τα πληρώσει ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων και ότι θα τα κάλυπτε το κράτος. Όμως κατέπιπταν -ήταν μια λογιστική εγγραφή- και παρήγαγαν προσαυξήσεις. Οι καταπεσθείσες εγγυήσεις είναι συνολικά εκατόν εξήντα οκτώ δισεκατομμύρια (168.000.000.000) δραχμές. Η διαγραφή των προσαυξήσεων είναι ογδόντα επτά δισεκατομμύρια (87.000.000.000) δραχμές και οι μελλοντικές καταπτώσεις είναι τριακόσια σαράντα τέσσερα δισεκατομμύρια (344.000.000.000) δραχμές, σύνολο πεντακόσια ενενήντα εννέα δισεκατομμύρια (599.000.000.000) δραχμές.

Η οικονομική εξυγίανση είναι το πρώτο πράγμα που κάνει το νομοσχέδιο.

Το δεύτερο βέβαια είναι ότι κάνει θεσμικές τομές που είναι επιβεβλημένες για τη λειτουργία του σιδηροδρόμου.

Διαχωρίζουμε λογιστικά και οργανωτικά μέσα στην επιχείρηση την υποδομή από την εκμετάλλευση. Εδώ κύριοι συνάδελφοι, εκφράζεται μια σαφέστατη βούληση όχι μόνο της κυβέρνησης, αλλά της Βουλής πλέον, εφόσον ψηφίσει το νομοσχέδιο -και πιστεύω ότι θα το ψηφίσει- η οποία λέει, ότι η υποδομή είναι υπόθεση του κράτους. Όπως είναι υπόθεση του κράτους οι οδικοί άξονες και οι δρόμοι, έτσι και η σιδηροδρομική υποδομή είναι υπόθεση του κράτους. Επομένως οι δαπάνες για την εκμετάλλευση της υποδομής, για τη συντήρηση, για τη λειτουργία και για την ανάπτυξη της υποδομής καλύπτονται από το κράτος.

Κάθε χρόνο, ο ΟΣΕ υποβάλλει τον προϋπολογισμό της υποδομής, δίνει τους πόρους τους οποίους εξ' ιδίων μπορεί να διαθέσει ή από άλλους πόρους που μπορεί να συνεισφέρει για την ανάπτυξη ή για τη λειτουργία, ή για τη συντήρηση της υποδομής και το υπόλοιπο καλύπτεται από το κράτος. Ένας συνάδελφος μιλώντας προηγούμενα είπε: Ωραία μας τα λέτε, αλλά πουθενά δεν φαίνεται η βούληση της Κυβέρνησης με πολιτικά και μακροοικονομικά κριτήρια να στηρίξει το σιδηρόδρομο. Η βούληση φαίνεται πρώτα απ' όλα από το γεγονός, ότι ρυθμίζει όλες τις παλαιές οικονομικές υποχρεώσεις.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Προηγούμενος, όχι προηγούμενα. Στη δημοτική δεν υπάρχει προηγούμενα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τρίτον, έρχεται και αναγνωρίζει ότι η υποδομή είναι υπόθεση του κράτους και βέβαια στη συνέχεια έρχεται να καλύψει ακόμα και τις δαπάνες της εκμετάλλευσης σ' αυτό το επιχειρησιακό σχέδιο, το οποίο έχει διάρκεια από το 1998 ως το 2002.

Όμως, κύριοι συνάδελφοι, πριν μπούμε σ' αυτό το ζήτημα, ήθελα να πω δυο λόγια για τη στρατηγική μας στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να αλλάξει η εικόνα των σιδηροδρόμων. Η πολιτική βούληση που έδωσε έμφαση στους σιδηροδρόμους, εκδηλώθηκε ήδη από τις κυβερνήσεις του 1981 και μετά. Όμως, το πρώτο ολοκληρωμένο πρόγραμμα, το οποίο έδινε τη δυνατότητα στους σιδηροδρόμους να προχωρήσουν, ήταν το δεύτερο κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, το οποίο τέθηκε σε λειτουργία το 1994. Το διαπραγματεύθηκε η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ. Πέτυχε τα οικονομικά μεγέθη υποστήριξης των σιδηροδρόμων και το υλοποιεί αυτήν τη στιγμή.

Είναι πραγματικά ένα ολοκληρωμένο οικονομικό πρόγραμμα, το οποίο στοχεύει τόσο στην ανακαίνιση, την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της ίδιας της υποδομής, όσο και του τροχαίου υλικού. Το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει, όσον αφορά την υποδομή, επενδύσεις άνω των πεντακοσίων δισεκατομμυρίων (500.000.000.000) δραχμών, προερχόμενες, τόσο από το τρίτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, όσο και από το Ταμείο Συνοχής.

Με αυτές τις επενδύσεις κύρια αναβαθμίζεται ο βασικός άξονας η γραμμή Αθήνα Θεσσαλονίκη. Προετοιμάζεται η αναβάθμιση της γραμμής Κόρινθος - Πάτρα. Ανακατασκευάζεται ένα σημαντικό κομμάτι της γραμμής Αθήνα - Κόρινθος και της γραμμής Καλαμπάκα - Παλαιοφάρσαλα. Ανακαινίζονται και εκσυγχρονίζονται μεγάλα τμήματα της γραμμής Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας - Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο. Ο βασικός άξονας αυτός, ο οποίος ξεκίνησε ήδη με το δεύτερο κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης με την υποστήριξη και των κοινοτικών και την εθνική συμμετοχή, μας δίνει τη δυνατότητα να ελπίζουμε πλέον ότι η υποδομή του σιδηροδρόμου με αυτό το πρόγραμμα αλλάζει πλέον και θα έχουμε μια διπλή γραμμή ηλεκτροκινούμενη. Ταυτόχρονα υπάρχει και ένα μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα στο τροχαίο υλικό που έρχεται με αυτό το νομοσχέδιο να κατοχυρωθεί. Γιατί μεταξύ των άλλων ρυθμίσεων που εκφράζονται και που αποτελούν πολιτική βούληση και της Βουλής των Ελλήνων είναι ότι χρηματοδοτείται ολόκληρο το αναπτυξιακό πρόγραμμα του τροχαίου υλικού των σιδηροδρόμων ύψους διακοσίων ογδόντα έξι δισεκατομμυρίων (286.000.000.000) δραχμών.

Θα μπορούσα να σας πω πολλά γι' αυτό το πρόγραμμα, αλλά θα σας αναφέρω επιγραμματικά το τι περιλαμβάνει. Τριάντα πέντε προαστικούς συρμούς ντιζελοκίνητους και ηλεκτροκίνητους. Οκτώ διδάπεδες φορτηγές άμαξες για οχήματα. Είκοσι τέσσερις αυτοκινητάμαξες. Διακόσια βυτιοφόρα βαγόνια. Εκατόν επιβατικά βαγόνια τα οποία ανακατασκευάζονται εξ υπαρχής. Εκατόν ογδόντα πέντε κλιματιζόμενα επιβατικά βαγόνια. Είκοσι τέσσερις ηλεκτράμαξες. Τετρακόσιες φορτάμαξες. Δέκα ντιζελοηλεκτροκίνητες μηχανές για τις γραμμές. Τετρακόσια αυτόματα συστήματα καινούριων ισόπεδων διαβάσεων. Εκσυγχρονισμός διακοσίων δέκα υφιστάμενων ισοπédων, και πολλά άλλα. Αυτό δείχνει ακριβώς το μεγάλο πρόγραμμα που υλοποιείται αυτήν τη στιγμή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Όραμα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι πρόγραμμα που υλοποιείται. Τα έργα υποδομής που εκτελούνται από την ΕΡΓΟΣΕ το 1998 έχουν απορροφητικότητα της τάξεως του 48% και το 1999 θα έχουν απορροφητικότητα της τάξεως του 75%. Μέχρι τον Ιούνιο του 2000 που θα γίνουν οι εκροές -γιατί συμβολαιοποιημένο θα είναι όλο το σύνολο των έργων μέχρι το τέλος του 1999- θα έχει απορροφηθεί όλο το πρόγραμμα αυτό που υλοποιείται αυτήν τη στιγμή από την ΕΡΓΟΣΕ. Επίσης για το τροχαίο υλικό θέλω να σας ότι οι προγραμματικές συμβάσεις με τις οποίες ανατέθηκε η κατασκευή και η προμήθεια αυτού του

υλικού συνήφθησαν τα τέλη του 1997. Στις 31.12.97 έκλεισαν όλες οι προγραμματικές συμβάσεις, έγινε συζήτηση στη Βουλή και πρέπει να σας πω, ότι το μεγαλύτερο μέρος αυτών προέρχονται και κατασκευάζονται σε ελληνικούς οίκους από ελληνικά χέρια.

Πέρα από αυτό υπάρχει μια συνειδητή πολιτική επέκτασης της σιδηροδρομικής δραστηριότητας της χώρας και προς την Ευρωπαϊκή Ένωση και προς τα Βαλκάνια προς το διεθνές χώρο. Ήδη στις 19 και 20 Νοεμβρίου υπεγράφη το memorandum, για να επαναλειτούργησει ο δέκατος άξονας που ενώνει την Ελλάδα με τη Βαλτική και με τη Δυτική Ευρώπη και στο σιδηροδρομικό της τμήμα. Έχουμε υπογράψει συμφωνία με την Αλβανία για διασύνδεση του Δυρραχίου με τη Θεσσαλονίκη και με τη Βουλγαρία για διασύνδεση του Μπουργκάς με την Αλεξανδρούπολη. Με αυτόν τον τρόπο δημιουργούμε το δίκτυο εκείνο -παρ' όλο που δεν έχουμε ευρύ δίκτυο στη χώρα μας- τους άξονες, θα έλεγα, εκείνους με τους οποίους η χώρα μας μπορεί να παίξει ρόλο στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Ενώνοντας Μαύρη Θάλασσα με Ανδριανική, Αιγαίο με Βαλτική ή με Βόρειο θάλασσα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Από που περνάει η γραμμή Δυρράχιο Θεσσαλονίκη;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Υπάρχει, κύριε συνάδελφε, ένα κόμματι Πάργαδες Φλώρινα οδόντα χιλιόμετρα το οποίο μελετάται για να υλοποιηθεί και να κατασκευαστεί ακριβώς για να προωθηθεί αυτό το σχέδιο. Όπως επίσης υπάρχει το σχέδιο, της ανακαίνισης της γραμμής Θεσσαλονίκη -Αλεξανδρούπολη- Ορμένιο και της ανακαίνισης που συζητάμε και με τη Βουλγαρία της γραμμής Ορμένιο - Σβίλεγκραντ Μπουργκάς. Αυτά τα χρήματα θα προσπαθήσουμε να τα εκταμιεύσουμε από προγράμματα, κοινοτικές πρωτοβουλίες όπως είναι το INTERREG.

Μέχρι σήμερα δεν έχουμε εκμεταλλευθεί τις συνδυασμένες μεταφορές και γι'αυτόν ακριβώς το λόγο κατασκευάζουμε το μεγάλο εμπορευματοκέντρο στο Θριάσιο Πεδίο. Και το Θριάσιο Πεδίο το συνδέουμε με τον Πειραιά, τον πρώτο λιμένα της χώρας. Είναι η γραμμή Ικόνιο-Εμπορικός σταθμός στο Θριάσιο Πεδίο. Και από κει και πέρα, θα πρέπει να σας πω ότι είναι έργα τα οποία γίνονται για να υπάρχει σιδηροδρομική πρόσβαση μέχρι την έκτη προβλήτα της Θεσσαλονίκης, το ίδιο και στην Αλεξανδρούπολη, ώστε να εκμεταλλευθούμε όλες τις δυνατότητες που παρουσιάζονται.

Κύριοι συνάδελφοι, στο νομοσχέδιο και το επιχειρησιακό πρόγραμμα διατυπώνονται πέντε στρατηγικές πρωτοβουλίες.

Πρώτ'απ'όλα, η αξιοποίηση της περιουσίας του ΟΣΕ, η σωστή διαχείριση της ακίνητης περιουσίας. Δεν χρειάζεται να παραχωρούμε δωρεάν τους διάφορους σταθμούς, να τους χρησιμοθετίζουμε και να μην τους εκμεταλλευόμαστε. Πρέπει να τους αξιοποιούμε και να δίνουν έσοδα. Αυτοί οι μεγάλοι σταθμοί μπορούν να αυτοκατασκευαστούν και να αποτελούν εμπορικά κέντρα, από τα οποία ο ΟΣΕ να έχει σημαντικά έσοδα, όπως συμβαίνει με όλους τους σιδηροδρόμους της Ευρώπης. Πρέπει να εκμεταλλευθούμε αυτήν τη δυνατότητα.

Η δεύτερη στρατηγική επιλογή αφορά τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Πρέπει ο προαστιακός σιδηρόδρομος να λειτουργήσει στην Αττική. Πέντε βασικές γραμμές θα συνδέουν το σιδηροδρομικό κέντρο που φτιάχνεται στο Μενίδι. Γι' αυτές τις πέντε γραμμές (Μενίδι - Αθήνα - Πειραιάς, Μενίδι - Κόρινθος - Λουτράκι - Κόρινθος, Μενίδι - Θήβα, Μενίδι - Χαλκίδα, Μενίδι - Σπάτα) πρέπει να υπάρξει μια αυτοτελής δραστηριότητα.

Τρίτη στρατηγική πρωτοβουλία, η αξιοποίηση των μικρών τουριστικών γραμμών. Πρέπει να δούμε πώς γραμμές που σήμερα δεν είναι αποδοτικές όπως είναι η γραμμή Διακοφτό - Καλάβρυτα, η γραμμή Πύργος - Κατάκωλο - Ολυμπία, η γραμμή στο Πήλιο ή αυτή στο πλάι του Στρυμόνα στην Ξάνθη μπορούν να γίνουν τουριστικά αποδοτικές.

Για να πραγματοποιηθούν όλα αυτά, κύριοι συνάδελφοι, χρειάζεται να δούμε αν μπορούμε ή αν πρέπει να τα κάνουμε μόνοι μας, χρησιμοποιώντας όλες τις δυνατότητες που μας παρέχει η κοινοτική

νομοθεσία, χρησιμοποιώντας όλες τις οικονομικές δυνατότητες που υπάρχουν στον τόπο μας ή γενικότερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Με το νομοσχέδιο γίνονται σημαντικές τομές. Πρώτ'απ'όλα δίνεται η δυνατότητα να συστήνονται θυγατρικές επιχειρήσεις. Όλες οι ευρωπαϊκές χώρες, όλοι οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι έχουν θυγατρικές επιχειρήσεις. Η Γαλλία έχει 92 θυγατρικές επιχειρήσεις. Η Γερμανία έχει άλλες θυγατρικές επιχειρήσεις για την υποδομή και άλλες για την εκμετάλλευση. Το ίδιο συμβαίνει και στους υπόλοιπους σιδηρόδρομους. Πρέπει ο σιδηρόδρομος να έχει τη δυνατότητα να συνεργασθεί με οποιονδήποτε του προσφέρει κεφάλαια και τεχνολογία, για να μπορεί να αναπτύξει πρωτοβουλίες και δραστηριότητες. Το ίδιο ισχύει και για τη δυνατότητα κομμάτια της υποδομής να μπορεί να τα αναπτύξει, να μπορεί να τα εκσυγχρονίσει ο οποιοσδήποτε έχει τεχνολογία και διαθέτει κεφάλαια γιατί τα δικά μας κεφάλαια, είναι περιορισμένα. Να δούμε ακόμη πώς διασφαλίζουμε τις προτεραιότητές μας, να χρησιμοποιήσουμε όλες αυτές τις δυνατότητες για να συνεισφέρουμε στην ανάπτυξη του τόπου, να δώσουμε τη δυνατότητα στον Έλληνα πολίτη να χρησιμοποιήσει τον προαστιακό σιδηρόδρομο, να χρησιμοποιήσει τις δυνατότητες των μεταφορών. Πρέπει να το κάνουμε ή δεν πρέπει;

Μια άλλη πρωτοβουλία αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές. Οι εμπορευματικές μεταφορές όπως γνωρίζουμε έχουν φτάσει στο κατώτερο επίπεδο. Στο εξωτερικό οι εμπορευματικές μεταφορές δια σιδηροδρόμου φθάνουν στο 2,5%, στο εσωτερικό στο 4,5%. Όμως οι αποθήκες μας μένουν κενές. Πρέπει ή δεν πρέπει να δώσουμε τη δυνατότητα να υπάρχουν θυγατρικές επιχειρήσεις ή συνεργασίες με όσους θέλουν να αξιοποιήσουν τους χώρους αποθήκευσης και να δώσουν μεταφορικό έργο στον ΟΣΕ; Έχουμε τη δυνατότητα και πρέπει να την εκμεταλλευθούμε, να χρησιμοποιήσουμε τις συνδυασμένες μεταφορές, συνεργαζόμενοι με τις θαλάσσιες μεταφορές στις οποίες η χώρα μας είναι πρώτη. Δεν θα πρέπει να αξιοποιήσουμε τη δυνατότητα των RO-RO ή των RA-RA μέχρι την Αλεξανδρούπολη ή μέχρι τη Θεσσαλονίκη ή μέχρι τον Βόλο; Αν δεν την χρησιμοποιήσουμε, αν δεν αναπτύξουμε συνεργασίες στην πράξη, αν δεν αναπτύξουμε κοινές δράσεις με τις θαλάσσιες μεταφορές, πώς μπορούμε να λέμε ότι έχουμε συνδυασμένες μεταφορές και πώς θα μπορέσουμε να εκμεταλλευθούμε την στρατηγική, τη γεωπολιτική θέση της χώρας μας;

Όλα αυτά είναι προκλήσεις στις οποίες πρέπει να απαντήσουμε. Το νομοσχέδιο απαντά και δίνει την ευχέρεια να εκμεταλλευθούμε όλες τις δυνατότητες, ώστε να αξιοποιήσουμε αυτές τις ευκαιρίες στο μέτρο που αυτές μπορούν να υλοποιηθούν από μας. Γιατί η πραγματικότητα είναι, ότι όλα αυτά θέλουν σκληρή δουλειά και δεν γίνονται έτσι απλώς, ούτε με την ψήφιση του νομοσχεδίων, ούτε με τα ευχολόγια.

Υπάρχει ένα επιχειρησιακό πρόγραμμα το οποίο είναι σε ισχύ. Και αυτό το επιχειρησιακό πρόγραμμα, το οποίο βρίσκεται σε ισχύ. Και αυτό το επιχειρησιακό πρόγραμμα πρέπει να υλοποιηθεί.

Με αυτό το πρόγραμμα, κύριοι συνάδελφοι, επιδιώκουμε πρώτα απ'όλα ένα επενδυτικό πρόγραμμα που, αν επεκταθεί και με το τρίτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, στη δεκαετία 1997-2006, θα έχουμε επενδύσεις στον τομέα των σιδηροδρόμων που θα φθάνουν το ένα τρισεκατομμύριο επτακόσια δισεκατομμύρια (1.700.000.000.000) δραχμές. Η πραγματικότητα είναι ότι χρειαζόμαστε περισσότερα. Χρειαζόμαστε δύο τρισεκατομμύρια πεντακόσια δισεκατομμύρια (2.500.000.000.000) δραχμές. Το ζήτημα όμως είναι, κατά πόσο μπορούμε να σχεδιάσουμε και κατά πόσο μπορούμε να αντλήσουμε πόρους. Και στο μέτρο που θα βρούμε και άλλα χρήματα, θα ενισχύσουμε αυτό το πρόγραμμα. Το δεκαετές πρόγραμμα που φτιάχνουμε όμως, της δεκαετίας που ήδη λειτουργεί από το πρώτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, είναι ύψους ενός τρισεκατομμυρίου επτακοσίων δισεκατομμυρίων (1.700.000.000.000) δραχμών. Με αυτό το πρόγραμμα λοιπόν επιδιώκουμε:

Να αναβαθμίσουμε τεχνολογικά την απαρχαιωμένη υποδομή

στο μεγαλύτερο μέρος του δικτύου, στην Πάτρα, Κόρινθο, Θεσσαλονίκη, Ειδομένη κλπ.

Να καταστήσουμε το σιδηρόδρομο φιλικότερο στο περιβάλλον ως μέσο μαζικής μεταφοράς, ηλεκτροκινώντας αυτόν το βασικό άξονα.

Να αυξήσουμε την ασφάλεια της μεταφοράς, καταργώντας τις ισόπεδες διαβάσεις και εγκαθιστώντας συστήματα ελέγχου των συρμών. Γι' αυτό, όπως είδατε, ένα μεγάλο μέρος του τροχαίου υλικού αναφέρεται στις ισόπεδες διαβάσεις και ένα μεγάλο μέρος των επενδύσεων υποδομής στις ανισόπεδες διαβάσεις.

Να αναβαθμίσουμε την ποιότητα των υπηρεσιών με την προμήθεια τροχαίου υλικού υψηλών προδιαγραφών, όπως νηζελοηλεκτροκίνητες άμαξες, καινούριες φορτάμαξες και νέα βαγόνια.

Να συντομεύσουμε τους χρόνους ταξιδιού, επιτυγχάνοντας χρόνο, μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης με το INTERCITY, τέσσερις ώρες και είκοσι λεπτά.

Αυτό το πρόγραμμα λοιπόν, όπως είναι, θα δώσει μέχρι το 2002 τα εξής αποτελέσματα:

Πρώτα απ' όλα, όσον αφορά την παραγωγικότητα του προσωπικού, επιδιώκουμε αύξησή της κατά 60%. Θα επανέλθω σ' αυτό το ζήτημα.

Το INTERCITY Αθήνα-Θεσσαλονίκη μέχρι το 2002 θα είναι κερδοφόρο. Τα υπόλοιπα INTERCITY το 2002 δεν θα έχουν γίνει ακόμη κερδοφόρα. Το 2003 όμως, μαζί με το INTERCITY Αθήνα-Θεσσαλονίκη, που αποδίδει περισσότερο, θα είναι όλα τα INTERCITY κερδοφόρα.

Όσον αφορά τις επιχορηγήσεις του τακτικού προϋπολογισμού, στην υποδομή, ενώ σήμερα έχουμε μία επιχορήγηση της τάξεως του 42,5%, θα έχουμε μία μείωση της επιχορήγησης, σε αυτήν την τετραετία-πενταετία μέχρι το 2002, της τάξεως του 25%. Στις επιβατικές υπηρεσίες θα έχουμε μείωση της επιδότησης κατά 35%. Στις εμπορευματικές υπηρεσίες θα έχουμε μείωση της επιδότησης κατά 32%. Είναι μεγέθη τα οποία πρέπει να εργασθούμε για να τα επιτύχουμε.

Θέλω να έρθω δι' ολίγων στο θέμα του προσωπικού, γιατί τέθηκε το ερώτημα πως διαπιστώσαμε ότι υπάρχει το πλεονάζον προσωπικό, γιατί υπάρχει και τι θα κάνουμε με αυτό. Πρώτα απ' όλα, κύριοι συνάδελφοι, έχει καταμετρηθεί σε όλους τους κλάδους από το επιχειρησιακό σχέδιο, ποιά είναι το προσωπικό που χρειάζεται. Γνωρίζουμε τι προσωπικό χρειάζεται στην έλξη, τι προσωπικό χρειάζεται στη συντήρηση, τι προσωπικό χρειάζεται στους σταθμούς, τι προσωπικό χρειάζεται στις διοικητικές υπηρεσίες. Όλα είναι καταγεγραμμένα. Και βέβαια, από την καταγραφή αυτήν προκύπτει ότι το 1997 είχαμε προσωπικό έντεκα χιλιάδες εννιακόσια εξήντα έξι άτομα. Σήμερα, το 1998 έχουμε δέκα χιλιάδες οκτακόσια ενενήντα πέντε και πρέπει το 2002 να φτάσουμε σε οκτώ χιλιάδες επτακόσια. Πώς προσδιορίστηκε αυτός ο αριθμός; Πρέπει να επιτύχουμε την παραγωγικότητα που υπάρχει στην υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση, στην οποία κάθε μονάδα προσωπικού αντιστοιχεί σε τετρακόσιες χιλιάδες μεταφορικές μονάδες. Στην πραγματικότητα είναι παραπάνω. Είναι τετρακόσιες πέντε χιλιάδες. Και το μάζι που έχουν φθάσει είναι τετρακόσιες ενενήντα οκτώ χιλιάδες μεταφορικές μονάδες να αντιστοιχούν σε ένα άτομο, σε έναν εργαζόμενο. Εμείς σήμερα είμαστε στις εκατόν ογδόντα τέσσερις χιλιάδες. Και ο στόχος μας βέβαια είναι το 2002 να έχουμε φθάσει τα ευρωπαϊκά επίπεδα, δηλαδή στις τετρακόσιες χιλιάδες, τετρακόσιες πέντε χιλιάδες μονάδες ανά εργαζόμενο. Και γι' αυτόν ακριβώς το λόγο γίνεται αυτή η μείωση. Όμως, αυτή η μείωση όπως εμφανίζεται δεν είναι μείωση που επιφέρει απολύσεις ή βασική ανατροπή της σύνθεσης του προσωπικού του ΟΣΕ. Γιατί, κύριοι συνάδελφοι, μέσα σ' αυτήν την τετραετία, η μέση αποχώρηση είναι περίπου τετρακόσια άτομα το χρόνο.

Δηλαδή, μέσα στην τετραετία θα αποχωρήσουν γύρω στα χίλια εξακόσια άτομα. Και το υπόλοιπο που μένει, μέχρι τα δύο χιλιάδες τετακόσια άτομα είναι εξακόσια άτομα σε μια τετραετία.

Έχουμε μια διαδικασία σύμφωνα με την οποία προηγούνται οι

οικειοθελείς μετατάξεις.

Πιστεύω ότι όταν θα υπάρξει ο πίνακας των κενών θέσεων, πολλοί θα είναι εκείνοι οι οποίοι θα θέλουν να φύγουν από τον ΟΣΕ και βέβαια εμείς θα πρέπει να φροντίσουμε να μη φύγουν όλοι, αλλά να κρατήσουμε αυτούς που χρειάζονται στον ΟΣΕ.

Επομένως, το πρόβλημα δεν είναι όπως εμφανίζεται, δραματικό. Είναι ένας εξορθολογισμός, ο οποίος κινείται στα πλαίσια του εφικτού και του επιθυμητού.

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

Κύριοι συνάδελφοι, για να κλείσω, θα ήθελα να πω ότι απ' όλη αυτήν την προσπάθεια, επιδιώκουμε το 2002 τα αποτελέσματα που σας προανέφερα. Το 2007 επιδιώκουμε πραγματικά ο σιδηρόδρομος να έχει ανακάμψει πλήρως, να κινείται στα ευρωπαϊκά επίπεδα και βέβαια, να σταματήσει να είναι ζημιόγυρος. Μέχρι τότε κάνουμε τις απαραίτητες ρυθμίσεις. Με το παρόν νομοσχέδιο και στα πλαίσια του παρόντος επιχειρησιακού σχεδίου, καλύπτουμε αυτά τα ελλείμματα που παράγει ο σιδηρόδρομος, για να μπορέσει να σταθεί στα πόδια του, όπως έχουν κάνει οι άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δίνουμε και ορισμένες άλλες δυνατότητες που πρέπει να σας τις πω. Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, για λίγο να αναφερθώ στις οδικές μεταφορές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, όχι παραπάνω από ένα, δύο λεπτά.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, κύριε Πρόεδρε, αλλά επειδή τέθηκε το θέμα, θέλω να απαντήσω. Είναι ένα θέμα που έθεσαν οι κύριοι συνάδελφοι και πρέπει να διευκρινισθεί.

Στις οδικές μεταφορές, κύριοι συνάδελφοι, ο σιδηρόδρομος είχε την αποκλειστικότητα των διεθνών μεταφορών. Δεν μπορούσε να την κρατήσει όμως και γι' αυτό, είτε την εκμίσθωνε σε άλλους είτε -το κυριότερο- την εκμεταλλεύονταν κάποιοι άναρχα και μάλιστα από τις άλλες χώρες, από την Αλβανία ή από τη Βουλγαρία.

Αυτό το σύστημα πρέπει να το εκλογικεύσουμε, να δώσουμε τη δυνατότητα στις γραμμές που δεν δραστηριοποιείται ο ΟΣΕ, να μπουν άλλοι Έλληνες επιχειρηματίες, ώστε να εξορθολογιστεί το σύστημα των τακτικών επιβατικών μεταφορών στις διεθνείς μας επιβατικές σχέσεις.

Στο εσωτερικό ο ΟΣΕ δεν είχε αυτήν τη δυνατότητα. Όμως, χρειάζεται να τροφοδοτεί τις γραμμές του, να μη χάνει τους πελάτες του. Κάνουμε μία ρύθμιση με την οποία δίνουμε στον ΟΣΕ τη δυνατότητα να ασκεί αυτό τη δραστηριότητα, των οδικών επιβατικών μεταφορών, στο εσωτερικό της χώρας ως συμπληρωματικό του κυρίως σιδηροδρομικού του έργου. Δεν μπορεί, δηλαδή, ο ΟΣΕ να αναπτύσσει δραστηριότητα ανταγωνιστική του εαυτού του. Δεν μπορεί στην ίδια γραμμή να κινεί το σιδηρόδρομο και παράλληλα να έχει και λεωφορείο. Όμως οι περιπτώσεις και τα παραδείγματα είναι πιο σαφή.

Ανακατασκευάζουμε τη γραμμή Παλαιοφάρσαλα-Καλαμπάκα, έργο το οποίο θα διαρκέσει τρία, τέσσερα χρόνια. Για όλο αυτό το διάστημα η γραμμή αυτή θα είναι ξηλωμένη. Ο ΟΣΕ είχε κάποιους επιβάτες, είχε κάποιους πελάτες σ' αυτήν τη γραμμή. Θα πρέπει να αφήσουμε να χαθούν αυτοί οι επιβάτες, αυτοί οι πελάτες, ενώ κοπτόμεθα για το σιδηρόδρομο και θέλουμε να εκδηλώσουμε την πολιτική μας βούληση; Η απάντηση είναι ότι σ' αυτήν τη γραμμή που έρχεσαι να συμπληρώσεις το σιδηροδρομικό σου έργο, πρέπει ο ΟΣΕ να έχει το δικαίωμα να βάλει ένα δικό του λεωφορείο, να έχει μία δική του γραμμή, με την οποία να μεταφέρει τους δικούς του πελάτες από την Καλαμπάκα στα Παλαιοφάρσαλα. Το ίδιο μπορεί να συμβεί αύριο σε κάποιο σημείο της γραμμής Αθήνα-Θεσσαλονίκη, όταν θα φτιάχνονται κάποια σημεία της γραμμής αυτής. Δεν θα έχει το δικαίωμα να το κάνει αυτό ο ΟΣΕ;

Η απάντηση που δίνουμε εμείς με το νομοσχέδιο είναι ότι ο ΟΣΕ πρέπει να έχει τη δυνατότητα να τροφοδοτεί με

οποιοδήποτε τρόπο συμπληρωματικά το δικό του μεταφορικό έργο. Είμαι σίγουρος ότι αυτό δεν θίγει τους επαγγελματίες και γι' αυτό νομίζω ότι η ρύθμιση αυτή είναι θετική και για τους ίδιους τους επαγγελματίες, αλλά και για τον ίδιο τον ΟΣΕ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Ευάγγελος Μείμαρακης έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, να συμφωνήσουμε κατ' αρχήν τι ώρα θα τελειώσουμε.

Θα ήθελα να κάνω μία πρόταση. Να μιλήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, να ολοκληρώσουμε απόψε τη συζήτηση και να μείνουν για αύριο οι δευτερολογίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Θα προχωρήσουμε τη συζήτηση μέχρι το χρόνο που πηγαίνουμε πάντοτε την Τρίτη το βράδυ, στις 12.30' ή στη 01.00', όπου φθάσουμε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Ωραία, αυτό λέω. Να μιλήσουν οι κοινοβουλευτικοί εκπρόσωποι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Όπου φθάσουμε τη συζήτηση την ώρα που σας λέω. Δεν μπορούμε να λύσουμε νωρίτερα τη συνεδρίαση.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Λέω να μην μπούμε στις δευτερολογίες, να μιλήσουν οι κοινοβουλευτικοί εκπρόσωποι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Εάν έχουμε χρόνο, μπορούμε να προχωρήσουμε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Είναι τρεις κοινοβουλευτικοί εκπρόσωποι. Θα μιλήσουν από είκοσι λεπτά περίπου ο καθένας, που είναι μία ώρα και μετά να κλείσουμε. Αύριο να ξεκινήσουμε με τις δευτερολογίες των εισηγητών, του κυρίου Υπουργού, εάν θέλει, να το ψηφίσουμε επί της αρχής και μετά να μπούμε στη συζήτηση των άρθρων.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Έτσι έχουμε συμφωνήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Είναι δύο ημέρες επί της αρχής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Το γνωρίζω αυτό, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι δεν μπορούμε να προχωρήσουμε απόψε τη συζήτηση.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, αλλά αφού είμαστε τρεις Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, θα είναι μία ώρα, οπότε 12.00' με 12.10' να τελειώσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Το τρένο και με λίγους επιβάτες δεν σταματάει στο δρόμο, προχωρεί!

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μην το εκτροχιάσουμε, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν εκτροχιάζεται με τίποτα. Οι κλειδούχοι έχουν φροντίσει, οι μηχανοδηγοί επίσης. Είναι στις γραμμές του!

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Εγώ κάνω μία πρόταση. Να δούμε εάν τη δέχονται οι συνάδελφοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Εγώ σας είπα να προχωρήσουμε έως το χρόνο που φθάνουμε συνήθως. Όχι στη 01.00' όπως τις άλλες φορές, αλλά λίγο πριν και ανάλογα με το πού θα έχουμε φθάσει εκείνη την ώρα, το συζητάμε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Να μιλήσουν, επομένως, τρεις Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και να κλείσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Χάνουμε χρόνο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μένουν οι συνάδελφοι που θέλουν να δευτερολογήσουν. Δεν είναι ανάγκη να τους κρατήσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Μείμαρακη, είναι τρεις Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, δηλαδή συνολικά μία ώρα. Στις 00.00' θα δούμε πού θα βρισκόμαστε. Μην χάνουμε το χρόνο σε διαδικαστικά θέματα που δεν είναι και της στιγμής.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μένουν οι συνάδελφοι που θέλουν να μιλήσουν, γι' αυτό το λέω. Μην τους κρατάμε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ορίστε, κύριε

Σφυρίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, το ζήτημα είναι ότι έχουμε αντικείμενα που μας δίνουν τη δυνατότητα να ολοκληρωθεί σήμερα η συζήτηση επί της αρχής, με τη δευτερολογία πιθανόν των εισηγητών, αύριο το πρωί να συζητήσουμε μία ενότητα άρθρων, πλην αυτών που αφορούν στα εργασιακά θέματα και τον κανονισμό και στη βραδυνή συνεδρίαση αύριο μπορούμε να συζητήσουμε τα εργασιακά και τον κανονισμό και τις τροπολογίες που τυχόν υπάρχουν. Νομίζω ότι με ένα τέτοιο πλάνο θα υπάρχει επάρκεια χρόνου για να ολοκληρωθεί η συζήτηση του νομοσχεδίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Υπάρχουν δύο τροπολογίες του κυρίου Υπουργού -δεν έχουμε άλλες- τις οποίες είχε αποσύρει και επανακατέθεσε σε αυτό το νομοσχέδιο. Θα το δούμε και αυτό.

Ο κ. Μείμαρακης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, στον κύριο Υπουργό δώσατε άνεση χρόνου. Σε μας είσατε πάντοτε αυστηρός στην τήρηση του χρόνου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Άνεση χρόνου είχαν όλοι οι ομιλητές -και εσείς- ανάλογη. Ο κύριος Υπουργός στα τριάντα λεπτά που είχε πήρε τέσσερα λεπτά. Εσείς στα πέντε, πήρατε δύο λεπτά. Αναλογικά εσείς πήρατε πολύ περισσότερο χρόνο. Να μην θέλουμε το συνολικό εισόδημα από επιτόκιο όταν το κεφάλαιο είναι μικρό να είναι ίσο με εκείνο που προκύπτει από μεγάλο κεφάλαιο. Εδώ έχουμε ανισότητες!

Ορίστε, κύριε Μείμαρακη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακούγοντας τον κύριο Υπουργό σήμερα να επιχειρηματολογεί για το νομοσχέδιο αισθάνθηκα ότι ήλθε πάλι εδώ και μας έδωσε ένα νέο όραμα για την επόμενη πενταετία, χωρίς κανένα ουσιαστικό απολογισμό και ευθύνη και κύρωση για το τι έχει συμβεί μέχρι σήμερα.

Μας είπε, βέβαια, ξεκινώντας ότι μετά το 1981 όλοι προσπαθήσαμε για τη συγκοινωνία μέσω του σιδηροδρόμου, αλλά ο κύριος Υπουργός επιμένει στο να αγνοεί πλήρως τη δεκαετία του 1980 αφ' ενός και τα πέντε χρόνια που είναι ήδη Κυβέρνηση το ΠΑ.ΣΟ.Κ., από τον Οκτώβριο του 1993 μέχρι σήμερα. Αυτά τα χρόνια, κύριε Υπουργέ, υπάρχει ευθύνη για το πως είναι σήμερα ο σιδηρόδρομος, για το πως τον βλέπατε, τι όραμα είχατε, τι πραγματοποιήσατε, τι σκέφτεστε να κάνετε και που το φτάνετε.

Κατ' αρχήν, θέλω να επισημάνω την πλήρη, κάθετη, ριζική αντίθεση της σημερινής σας ομιλίας με τις ομιλίες συναδέλφων σας, συναγωνιστών σας, συντρόφων σας, Υπουργών Μεταφορών το 1981 και 1983 και όλων εκείνων που δεν μπορούσαν να διανοηθούν ότι θα δώσουν σε ιδιώτη μία εμπορική δραστηριότητα του Ο.Σ.Ε. ή μία γραμμή ή οτιδήποτε άλλο.

Βέβαια, το να έρχεστε σήμερα και να αλλοιώνετε την πολιτική εκείνης της εποχής, προσπαθώντας να ξεχάσετε όλα εκείνα τα παλαιά τα οποία μας λέγατε, εγώ δεν θα σας πω ότι είναι προς όφελος της οικονομίας και υπέρ μας, διότι δυστυχώς για τις ΔΕΚΟ που μπορείτε και πρέπει να προχωρήσετε στον ιδιωτικό τομέα δεν προχωράτε και για εκείνες που πρέπει να είσατε πολύ προσεχτικοί, πολύ φειδωλοί, τα δίνετε όλα.

Ποιος σας είπε ότι έχετε εσείς το δικαίωμα σήμερα να δώσετε κομμάτια της υποδομής του ΟΣΕ στον ιδιώτη και ποιος σας είπε ότι εμπιστεύεται η Βουλή εσάς με μία υπουργική απόφαση να το κάνετε αυτό, που επιτρέπτε μου να σας πω η Επιστημονική Έκθεση της Βουλής την φέρνει ως αμφιβόλου αντισυνταγματικότητας και λέει ότι αυτή η απόφαση του Υπουργού πρέπει να δημιουργεί προβληματισμό.

Ευθέως μας το λέτε. Εάν μπορείτε, δηλαδή εσείς, με απόφασή σας μετά από πρόταση του διοικητικού συμβουλίου του ΟΣΕ, να επιτρέψετε την άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας στους χώρους υποδομής καθώς και να παράγετε ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης σε αστικές, προστατικές ή περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, να έχετε διαβάσει υποθέτω την έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής, η οποία δεν σας το επιτρέπει αυτό. Και όχι μόνο

δεν σας το επιτρέπει η έκθεση, αλλά δεν σας το επιτρέπει και η Βουλή εν πάση περιπτώσει, το σύνολο των κομμάτων της Αντιπολίτευσης.

Από πού και ως πού ο Υπουργός με υπουργική απόφαση ως πεφωτισμένη δεσποτία θα κρίνει το τι θα μπορεί να πουλήσει ή να δώσει ή να ξεπουλήσει; Πολύ περισσότερο, κύριε Υπουργέ, με τον αλαζονικό τρόπο με τον οποίο συμπεριφέρεστε. Το ξαναλέω, διότι το ίδιο κάνετε σε κάθε νομοσχέδιο. Δεν μας έχετε καλέσει να συζητήσουμε. Δεν έχετε κάνει κανένα διάλογο με τα κόμματα της Αντιπολίτευσης, αλλά ούτε και με τη Συμπολίτευση, για το πώς μπορούμε να προχωρήσουμε στον ΟΣΕ. Δεν μας έχετε καταθέσει το επιχειρησιακό σχέδιο, στο οποίο αναφέρεται η έκθεση και στο οποίο αναφερθήκατε και εσείς. Δυστυχώς οι Βουλευτές δεν το έχουν. Δεν ξέρω αν το δώσατε μεμονωμένα σε κάποιους Βουλευτές της επιτροπής.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κάθε κόμμα το πήρε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κάθε κόμμα δεν το πήρε. Επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, να σας πω ότι ο ομιλών δεν το έχει πάρει. Και όχι μόνο δεν το έχω πάρει...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δόθηκε τουλάχιστον σε κάθε κόμμα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μπορείτε να μας πείτε πού δόθηκε; Δόθηκε μαζί με το νομοσχέδιο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι μαζί με το νομοσχέδιο. Μας το ζητήσατε και σας δόθηκε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Πότε το ζητήσαμε και μας δόθηκε;

Κύριε Πρόεδρε, βλέπω ότι δεν δόθηκε σε εμάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν το ξέρετε ότι δεν δόθηκε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Είμαι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και επομένως θα το είχα πάρει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Θα το δούμε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αν δόθηκε επιλεκτικά σε άλλα κόμματα, δεν το ξέρω. Εμείς πάντως δεν το πήραμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ε, όχι επιλεκτικά!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Με συγχωρείτε, κύριε συνάδελφε. Αν δεν δόθηκε, θα φροντίσω να σας το στείλουν γιατί δεν υπάρχει διάθεση. Απεναντίας νομίζω ότι είναι πολύ χρήσιμο ντοκουμέντο.

Δόθηκαν στον Πρόεδρο της επιτροπής, όπως μου λένε, από τον ΟΣΕ, αντίγραφα για όλα τα κόμματα. Ζητήθηκε την πρώτη ημέρα της συνεδρίασης της επιτροπής και τη δεύτερη μέρα δόθηκαν αυτά τα αντίγραφα. Εάν δεν έχουν φθάσει στα χέρια σας, εγώ θα φροντίσω αύριο να σας τα έχουν στείλει.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Πράγματι, την πρώτη μέρα της συζήτησης στην επιτροπή το ζήτησα εγώ, όπως είχα ζητήσει και του ΟΑΣΑ, όπως έχω ζητήσει κάθε σχέδιο εξυγίανσης, το οποίο δεν μας έχετε δώσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν υπήρχε πρόθεση επιλογής και ούτε μπορούσε να υπάρχει.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Σας ζήτησα επίσης, κύριε Υπουργέ, και δεν μας το δώσατε, το συμβόλαιο διαχείρισης. Έχει δοθεί και αυτό;

Κύριε Πρόεδρε, κρατήστε μου σας παρακαλώ το χρόνο για να συννενοηθούμε, να δούμε τι έχει δοθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ευχαρίστας.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τρεις τόμοι δόθηκαν. Δόθηκε το στρατηγικό σχέδιο, το επιχειρησιακό σχέδιο και το συμβόλαιο διαχείρισης. Δόθηκαν στον πρόεδρο της επιτροπής, όπως με διαβεβαιώνουν...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Προχθές δηλαδή.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τη δεύτερη μέρα της συνεδρίασης της επιτροπής

δόθηκαν για να προωθηθούν στα κόμματα. Και αν αυτό δεν έχει γίνει, δεν υπάρχει κανένας λόγος να μην σας τα στείλουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Να το εξετάσουμε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Ακόμα καλύτερα.

Αν πράγματι δόθηκαν, κύριε Υπουργέ, εγώ χαίρομαι, διότι επιτρέψτε μου να σας πω ότι βάλατε μυαλό, γιατί στον ΟΑΣΑ δεν μας το δώσατε, αλλά ούτε στην Ολυμπιακή ούτε στον ΕΛΤΑ ούτε σε καμία ΔΕΚΟ απ' αυτές που το ζητήσαμε.

Θα σας θυμίσω ότι στην πρώτη συνεδρίαση της επιτροπής ήμουν εγώ αυτός που σας ζήτησε πάλι το συμβόλαιο διαχείρισης, το επιχειρησιακό σχέδιο. Σας ζήτησα επίσης να μας πείτε επακριβώς και πάλι τελικά τι διαγράφεται και τι θα κοστίσει αυτό το νομοσχέδιο στον Έλληνα φορολογούμενο. Θα μου επιτρέψετε δε να σας πω ότι το τρίτο δεν το έχω. Το πρώτο και το δεύτερο ανεπισήμως τουλάχιστον τα έχω. Το τι όμως διαγράφεται, το τι αναλαμβάνει το ελληνικό δημόσιο δεν το έχω. Και η εισηγητική σας έκθεση παραπέμπει στο επιχειρησιακό σχέδιο.

Το επιχειρησιακό σχέδιο προβλέπει επενδύσεις ενός τρισεκατομμυρίου εξακοσίων δισεκατομμυρίων (1.600.000.000.000) δραχμών. Είμαι καλός;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ενδεχομένως.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Και εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) δραχμές είναι περίπου η διαγραφή. Πάμε, λοιπόν, στα δύο τρισεκατομμύρια διακόσια δισεκατομμύρια (2.200.000.000.000) δραχμές συν τα εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) δραχμές, τα οποία φαίνονται μέσα στο δικό σας επιχειρησιακό σχέδιο των ετών 1998, 1999, 2000, 2001, πάμε στα δύο τρισεκατομμύρια οκτακόσια εβδομήντα εννέα δισεκατομμύρια (2.879.000.000.000) δραχμές για την ακρίβεια.

Αυτά ισχύουν;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν μπορεί να γίνει έτσι συζήτηση. Είλικρινά σας το λέω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Γιατί δεν μπορείτε;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Γιατί είναι η πολλοστή φορά κατά την οποία η Κυβέρνηση μας φέρνει νομοσχέδιο, όπου η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους προσδιορίζει ακαθόριστες δαπάνες. Εδώ μιλάμε για 2,5 τρισεκατομμύρια. Ας μας πει ο κύριος Υπουργός πόσο είναι. Εγώ δεν τον μέφωμαι για το εάν χαρίζει επτακόσια ή οκτακόσια. Αλλά έλεος, να ξέρουμε! Είναι η πολλοστή φορά που σας το λέω. Στον ΟΑΣΑ έθεσα θέμα. Επιθυμώ να πάρει θέση το Προεδρείο. Δεν είναι μία τυχαία τροπολογία την οποία εν πάση περιπτώσει θα ανεχθούμε. Δεν είναι η πρώτη φορά που το κάνει. Εκ συστήματος το Υπουργείο Μεταφορών νομοθετεί χωρίς έκθεση Γενικού Λογιστηρίου. Δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτό!

Έχω στην έκθεση, κύριε Πρόεδρε -και θα σας την καταθέσω, αλλά γιατί να σας την καταθέσω, αφού είναι εδώ- που λέει "ακαθόριστη δαπάνη σε είκοσι σημεία. Λέει "ακαθόριστη, ακαθόριστη, ακαθόριστη..." αλλού καθορίζεται για εκατόν εξήντα οκτώ του 1987, δηλαδή, τα πεντακόσια σαράντα ένα και μετά λέτε από κάτω "ακαθόριστη, ακαθόριστη, ακαθόριστη, ακαθόριστη, ακαθόριστη, ακαθόριστη, ακαθόριστη...".

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Μείμαρακη, δεν είναι η πρώτη φορά. Το γνωρίζετε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Δεν θέλω να κάνω ούτε ψηφοφορίες ούτε τίποτα άλλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν υπάρχει δυνατότητα του προσδιορισμού και κατά συνέπεια...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Θέλω να πάρει θέση το Προεδρείο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Μα, να πάρει θέση το Προεδρείο σε μία πρακτική που τη γνωρίζουμε όλοι, δεκαετίες εδώ μέσα;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, να υπο-

χρεώσετε τον Υπουργό να μας πει πόσο ακριβώς θα κοστίσουν αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Μα, δεν μπορώ να τον υποχρεώσω.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μα, πώς θα συζητάμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Καλώ και εγώ τον Υπουργό να δώσει μία απάντηση αν την έχει πρόχειρη. Αν δεν την έχει, δεν μπορώ να τον υποχρεώσω.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Εγώ για τον ΟΑΣΑ του είπα ότι ήταν περίπου 1,6 τρισεκατομμύρια και τελικά κάπου εκεί φθάσαμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Και οι εκθέσεις δεν έχουν πάντα τον ακριβή προσδιορισμό. Εξ αντικειμένου μερικές φορές δεν μπορούν να έχουν.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Και του λέω τώρα του κυρίου Υπουργού, πόσα είναι αυτά που θα αναλάβει το ελληνικό δημόσιο; Και δεν απήντησε ούτε στον κ. Χειμάρη από τον οποίο ετέθη το ζήτημα ούτε σε κανέναν ομιλητή. Δηλαδή αυτή η πλήρης άγνοια που δείχνετε προς το Κοινοβούλιο, κύριε Υπουργέ...

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Ούτε και εμείς το έχουμε πάρει, το βρήκαμε από αλλού. Το έχουμε από την Ομοσπονδία.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Έτσι το πήρα και εγώ. Σας είπα ότι ανεπίσημως το έχω πάρει, κύριε Κολοζώφ. Επίσημως, όμως, δεν το έχω πάρει. Να καταγραφεί και αυτό, πως ούτε το Κομμουνιστικό Κόμμα το έχει πάρει. Επίσημως, η Κυβέρνηση δεν μας το έχει καταθέσει. Και όχι μόνο δεν μας το έχει καταθέσει, αλλά η εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου παραπέμπει σε αυτά τα ζητήματα.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, θα σας τα καταθέσω και θα μου πείτε εσείς, εάν είναι αυτά τα λεφτά. Δεν μπορείτε έτσι ως άλαλος. Δεν μπορούμε έτσι να νομοθετήσουμε. Δεν ξέρω εάν οι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. θέλουν να ψηφίζουν χωρίς να ξέρουν τις δαπάνες που γίνονται. Εμείς όμως, δεν μπορούμε να ανεχθούμε άλλο αυτήν την κατάσταση.

Κύριε Υπουργέ, έχω το επιχειρησιακό σχέδιο του Ο.Σ.Ε. -από δική μας ανεπίσημη πηγή- που λέει για ενοποιημένο πίνακα πηγών και χρήσεων πόρων Ο.Σ.Ε. 1998-2002 -αναφέρει εδώ σύνολο, αυτό περίπου των πέντε ετών 1998, 1999, 2000, 2001, 2002- συν τον ενοποιημένο λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσεως Ο.Σ.Ε. 1998-2002. Πέστε μας, εάν ισχύουν αυτά τα ποσά. Και αν ισχύουν αυτά τα ποσά συν τα ποσά που λέτε ότι θα κάνετε ως επένδυση μέχρι το 2002, παρακαλώ αύριο τουλάχιστον αν ευελπιστείτε, αν σας έμεινε τίποτα -δεν μπορώ να το λέω και συνέχεια- να μας το πείτε. Από την πρώτη ημέρα της επιτροπής σας είπαμε "φέρτε μας το λογαριασμό". Θα μπορούσατε να τον φέρετε; Θα μπορεί τουλάχιστον αύριο πριν ψηφισθεί επί της αρχής να γνωρίζει το Κοινοβούλιο τι ακριβώς θα ψηφίσει, πόσο ακριβώς θα στοιχίσει;

Σας λέω το εξής, κύριε Υπουργέ. Μπορεί και να συμφωνήσουμε. Δεν το λέω κριτικά, γιατί θα πάτε τρία τρισεκατομμύρια εκεί. Να κάνουμε έναν εθνικό διάλογο. Εσείς μας ζητάτε συναίνεση. Μας κρύβετε στοιχεία, όμως. Πώς θα κάνουμε διάλογο και συναίνεση;

Να πούμε ότι συμφωνούμε στα τρία τρισεκατομμύρια. Τι θα κάνουν αυτά τα τρία τρισεκατομμύρια; Πού θα επενδυθούν και σε πόσα χρόνια; Ποια διοίκηση; Με ποιο προσωπικό; Με ποιο κανονισμό προμηθειών και διαγωνισμών; Διεθνών προτύπων ή μάλιστα, όπως γίνονται μέχρι σήμερα;

Δεν βλέπω καμία εθνική συναίνεση να δείχνετε για να τη βρείτε και από μας. Θα σας διαβάσω την έκθεση των ορκωτών λογιστών του Ο.Σ.Ε. των ετών χρήσεως 1994-1995. Την έχετε υπόψη σας;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έχουν υποβληθεί μέχρι το 1997.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Γνωρίζετε τι λένε; Δεν μπορεί να μη γνωρίζετε. Καταλήγουν, λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι -για να είστε υπερήφανοι για εκείνα τα έτη- λέγοντας ότι "για το λόγο αυτό διατηρούν γενική επιφύλαξη, σχετικά με την ακρίβεια και αξιοπιστία των βιλίων και στοιχείων του Οργανισμού. Εξ αιτίας της

σπουδαιότητας των προαναφερομένων παρατηρήσεών μας, αδυνατούμε να εκφέρουμε γνώμη κατά πόσο οι ανωτέρω οικονομικές καταστάσεις, που προκύπτουν από τα βιβλία και στοιχεία του Οργανισμού απεικονίζουν την περιουσιακή διάρθρωση και την οικονομική του θέση κατά την 31η Δεκεμβρίου 1995, καθώς και τα αποτελέσματα χρήσεως, που έληξε αυτήν την ημερομηνία". Τα ίδια λένε και στην επόμενη χρήση.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ε. Μειμαράκης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα πιστοποιητικά ελέγχου των ορκωτών λογιστών, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τι κάνετε εσείς, κύριε Υπουργέ, σε αυτά; Ο προκάτοχός σας τι έκανε; Όταν επομένως οι ορκωτοί λογιστές, τους οποίους εσείς ορίζετε, έρχονται και σας λένε ότι τα βιβλία του οργανισμού είναι αναξιόπιστα, ότι τελικά δεν απεικονίζουν την πραγματικότητα, γιατί δεν επιβάλετε πρώτα κάποιες κυρώσεις και μετά να έρθετε να αναζητήσετε την εθνική συνεννόηση, την εθνική συναίνεση, τον εθνικό διάλογο και τη διακομματική συμφωνία; Οι ίδιοι ορκωτοί λογιστές, οι ίδιοι συνάδελφοι, η ίδια η πρώτη διοίκηση του ΟΣΕ έχουν αυτά τα προβλήματα και εσείς τα βλέπετε. Πώς, λοιπόν, και με ποια εχέγγυα μας ζητάτε να σας εμπιστευθούμε να κάνετε με μία υπουργική απόφαση ό,τι νομίζετε;

Να εμπιστευθούμε τον Τάσο Μαντέλη; Αύριο αλλάζετε, κύριε Υπουργέ. Γιατί θα παραχωρήσετε αυτό το δικαίωμα σε κάποιον άλλο; Δεν είναι πολύ μεγάλο; Σκεφθείτε το νούμερο. Είναι τρία τρισεκατομμύρια (3.000.000.000.000). Ποιος Υπουργός θα αντέξει σε τέτοιου είδους πιέσεις, για τέτοια λεφτά, από τόσο μεγάλα συμφέροντα; Γιατί, λοιπόν, δεν αφήνετε να έρθει η Βουλή και να νομοθετήσει ή αν θέλετε να πάμε στην Επιτροπή της Βουλής, για να γνωμοδοτήσει, για να συναποφασίσει; Μην πάρετε μόνος σας αυτήν την ευθύνη, να συνδέσετε το όνομά σας με αγορές, προμήθειες τριών τρισεκατομμυρίων (3.000.000.000.000) που γίνονται έτσι. Μόνο η πίεση που θα υποστεί ο οποιοσδήποτε Υπουργός στη θέση σας και εσείς ο ίδιος προσωπικά, θα σας κάνει να θυμηθείτε την αγόρευση Μειμαράκη και να λέτε, γιατί να μην ήταν θέμα Βουλής.

Και επιτέλους, κύριοι συνάδελφοι, δεν πρέπει να τα δίνουμε όλα στην εκτελεστική εξουσία τόσο απλόχερα. Εσείς συνάδελφοι της Συμπόλιτευσης, δεν έχετε καταλάβει γιατί έχουμε υποβάθμιση του Κοινοβουλίου; Ακριβώς γιατί μας έχει περιφρονήσει η εκτελεστική εξουσία. Κάποτε ζήτησα, τα δάνεια που παίρνουν οι ΔΕΚΟ με την εγγύηση του δημοσίου, να έχουν τη σύμφωνη γνώμη της Βουλής, για να ξέρουν όλοι ότι θα έρχονται εδώ και να μπορέσουμε να αναβαθμίσουμε σιγά-σιγά και το δικό μας ρόλο.

Πώς, κύριοι συνάδελφοι, ελαφρά τη καρδιά δίνετε σε έναν άνθρωπο, ανεξαρτήτως αν λέγεται Μαντέλης ή αλλιώς, το δικαίωμα της διαχείρισης τριών τρισεκατομμυρίων (3.000.000.000.000) και μάλιστα μέσα σε τέτοιο κυκεώνα συμφερόντων; Εγώ, κύριε Υπουργέ, δεν θα το έκανα. Και Υπουργός Μεταφορών να ήμουνα δεν θα ήθελα να έχω αυτήν την ευθύνη. Είναι μεγάλη και βαριά. Ξανασκεφθείτε το. Έχετε περιθώρια να το αλλάξετε.

Όμως δεν είναι μόνο αυτό. Υπάρχει μια πολύ μεγάλη κακοδιαχείριση. Η υποδομή δεν έγινε και δεν προχώρησε σύμφωνα με αυτά που λέτε και εσείς στην εισηγητική έκθεση. Ήλθαν και οι πρώην Υπουργοί εδώ και μας είπαν διάφορα, τα οποία επιτρέψτε μου να σας πω ότι δεν ήταν αλήθεια. Είπε ο κ. Ακριτίδης, ότι το 1986 πήραν το τροχαίο υλικό με σαράντα δισεκατομμύρια (40.000.000.000) και ότι με αυτό το τροχαίο υλικό προχωράτε μέχρι σήμερα. Λάθος, κύριε Υπουργέ. Γνωρίζετε και έπρεπε να του πείτε ότι κάνει λάθος, γιατί εμείς δεν μπορούσαμε να τον διακόψουμε.

Το λάθος φαίνεται από τους ισολογισμούς του ΟΣΕ. Το 1986 υπέγραψαν για τροχαίο υλικό σαράντα δισεκατομμύρια (40.000.000.000), αλλά έδωσαν μόνο τις προκαταβολές και τίποτα άλλο. Τα χρήματα πληρώθηκαν από το τέλος του 1989 και μετά. Η παραλαβή έγινε από τη Νέα Δημοκρατία. Όλοι γνωρίζουν ότι το INTERCITY δεν κατασκευάστηκε εδώ.

Κατασκευάστηκε στη Γερμανία. Εδώ ανοίγω μια παρένθεση, κύριε Υπουργέ. Μας είπατε για το πόσες ώρες κάνει το INTERCITY ή για το σε πόσες ώρες γίνεται μία διαδρομή. Εδώ θέλω να σας πω ότι εσείς κάνατε το τρένο περιθωριακό μέσο μετακίνησης, σε σύγκριση μάλιστα με τις ευρωπαϊκές πόλεις τις οποίες αναφέρατε.

Θα σας πω δε ότι όλοι οι συνάδελφοι οι οποίοι μετέχουμε σε διεθνείς συναντήσεις χρησιμοποιούμε πάρα πολύ τα τρένα στο εξωτερικό. Ξέρετε τι ωραία είναι, τι κόσμια, τι αξιοπρεπές μέσο ταξιδιού είναι; Και όχι μόνο αυτό αλλά είναι και πολύ γρήγορο μέσο, γιατί εφόσον οι λεωφόροι έχουν ανοίξει και με το Ι.Χ. κινείται πολύ πιο γρήγορα θα πρέπει να επιταχύνει και το τρένο. Γιατί κόβεται η διαδρομή Αθήνα-Κόρινθο; Γιατί τώρα που έγινε η εθνική οδός μεγάλη και πράγματι σε 3/4 έχεις φθάσει στην Κόρινθο, γιατί να πάρεις το τρένο και μάλιστα στην κατάσταση που είναι; Και εγώ θα σας πω το εξής, κύριε Υπουργέ: Αθήνα-Αλεξανδρούπολη πόσες ώρες κάνει; Δεκαέξι με δεκαεπτά ώρες, αν έχει καλό καιρό και δεν σταματήσει σε κάποιο σταθμό όπως είπε και ο κ. Χειμάρης που πράγματι δεν μπορεί να προχωρήσει. Όταν την ίδια διαδρομή από το Παρίσι μέχρι μια άλλη πόλη ή πρωτεύουσα νομού της Γαλλίας τα ίδια χιλιόμετρα, η ίδια απόσταση γίνονται σε τέσσερις ώρες.

Υπάρχουν πολλά παραδείγματα και πρέπει να ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ότι εμείς διαφέρουμε στη φιλοσοφία. Είναι ο μόνος οργανισμός που δεν σας μίλησαμε για ιδιωτικοποίηση και θα έλθω σ' αυτόν τον τομέα, τον οποίο σεις θίξατε, που για μας δεν είναι ιδιωτικοποίηση, ξεπουλήμα του θανάτου είναι, γιατί πρέπει να έχετε υπόψη σας ότι αν δώσετε όλα αυτά τα εμπορικά στοιχεία τα οποία είναι κερδοφόρα και θετικά θα σας μείνει μόνο το έλλειμμα το οποίο θα επιδοτείται. Εγώ σας λέω να συμφωνήσουμε στο πόσο θα είναι το έλλειμμα. Πέστε μας όμως και να δούμε τι κυρώσεις θα έχουν στην περίπτωση που το υπερβούν. Ούτε αυτό θέλετε.

Πάντως, κύριε Υπουργέ, η φιλοσοφία μας είναι εντελώς διαφορετική από την αντιμετώπιση που έχετε σεις. Εμείς θέλουμε το τρένο ένα μέσο που θα μπορεί να εξυπηρετήσει όλους τους Έλληνες πολίτες, ανεξαρτήτως τάξεως ή κατηγορίας γιατί κοντεύει η Κυβέρνηση να το κάνει -θα πει το ΚΚΕ- ταξικό μέσο μεταφοράς. Τελικά, κύριε Υπουργέ, μη γελάσετε αλλά εάν πάτε στους σταθμούς θα δείτε πόσο πολύ αποφεύγουν κάποιοι να κινηθούν με το τρένο. Τώρα γιατί αποφεύγουν; Υπάρχουν μελέτες από τους χρήστες του μεταφορικού μέσου του συγκεκριμένου στην Ελλάδα και θα καταλάβετε πολλά.

Για τους κανονισμούς θα επανέλθουμε όταν θα συζητούνται.

Τελειώνοντας θέλω να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι κατ' αρχήν δεν μπορεί να υπάρξει μια συνεννόηση και συναίνεση και συμφωνία και συζήτηση με τον τρόπο με τον οποίο διοικείτε το Υπουργείο και με τον τρόπο τον οποίο συμπεριφέρεστε. Δεύτερον, αγνοείτε παντελώς τη Βουλή και κυρίως τα κόμματα της Αντιπολιτεύσεως και ιδίως την Αξιωματική Αντιπολίτευση, η οποία στον τομέα αυτόν θα μπορούσε να συζητήσει γιατί οι απόψεις μας μπορούν να βρουν έναν κοινό παρανομαστή, όχι ξεπουλήματος αλλά συμφωνίες πάνω σε βασικά θέματα. Πρώτον, ποιες επενδύσεις χρειάζονται και πόσο κοστολογούνται. Δεύτερον, πώς θα γίνουν αυτά τα έργα, με διεθνείς διαγωνισμούς και με διεθνή στάνταρντς. Τρίτον, αν θα μπορέσουμε αυτό το μέσο αντί από ταξικό να το αναβαθμίσουμε, να το εξυψώσουμε, να του δώσουμε μια άλλη φιλοσοφία ώστε να μπορέσει να προχωρήσει. Σεις, κύριε Υπουργέ, παρ' όλο που ο κύριος Πρωθυπουργός, επιτρέψτε μου, κατηγορήσε τη Νέα Δημοκρατία για εκφορά πολιτικού λόγου καφενείου, να σας πω ότι το έχετε καταντήσει εντελώς καφενείο, γιατί ούτε μας λέτε τα ποσά, ούτε μας λέτε τη φιλοσοφία. Ήλθατε εδώ και μας διαβάσατε τι περίπου σκέπτεσθε για το 2002, δεν δώσατε καμία ευθύνη και δεν προβλέπετε καμία κύρωση για όλους εκείνους οι οποίοι δυστυχώς παρανόμησαν, αντιθέτως το νομοσχέδιό σας καλύπτει παρανομίες που έγιναν των διοικήσεων του διαστήματος Οκτώβρη του 1983 μέχρι και σήμερα.

Υπάρχει ειδική διάταξη και μνημονεύτηκε και θα έπρεπε πολύ να προβληματιστούν οι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας. Γι' αυτό ακριβώς

θα μου επιτρέψετε να σας πω, ότι δυστυχώς δεν έχετε πολιτική στη συγκοινωνία! Ο δικός σας πολιτικός λόγος τελικά είναι πολιτικός λόγος καφενείου. Ρίχνετε τα ζάρια στη συγκοινωνία και όπου κάτσουν, για να μπορέσετε να δείτε πώς θα κινηθείτε. Γι' αυτό ακριβώς εμείς καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο και σας καλούμε να το αποσύρετε. Να το κουβεντιάσετε καλύτερα και πιο έντονα με τους φορείς, να το συζητήσετε και με τα κόμματα, να δείτε πού μπορούμε να συγκλίνουμε, να κάνουμε ένα γόνιμο διάλογο και τότε να το φέρετε.

Άλλωστε, κύριε Υπουργέ, είτε το φέρετε και το ψηφίσετε τώρα, όπως είναι θα μείνει κενό γράμμα ή εάν το ψηφίσετε τουλάχιστον ένα, ενάμιση μήνα μετά και ύστερα από συζήτηση, αφού συμφωνήσουμε και μία διαδικασία επιλογής της διοικήσεως και σε μία ρυθμιστική αρχή η οποία θα μπορεί πράγματι να πραγματοποιεί όλους αυτούς τους διαγωνισμούς, τότε θα μπορεί και ο Οργανισμός να έχει μέλλον. Να ξέρετε, ότι χωρίς τους εργαζόμενους και χωρίς τα κόμματα της Αντιπολίτευσης και κυρίως της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, επειδή αυτά τα σχέδια είναι μακρόπνοα δεν μπορούν να πετύχουν. Εάν αύριο το πρωί γίνει ανασχηματισμός και ο νέος Υπουργός θέλει να αλλάξει αυτά, διαλύονται οι οργανισμοί.

Αυτοί, λοιπόν, οι οργανισμοί μπορούν να προχωρήσουν πράγματι μόνο με εργασιακή ειρήνη, αφού συμφωνήσουμε και αφού τουλάχιστον η συντριπτική πλειοψηφία των κομμάτων συμφωνήσει σε μία πορεία για τον οργανισμό. Άλλως, θα αποτύχει αυτό όπως και τα υπόλοιπα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Μείμαρakis, όπως με πληροφορούν οι υπηρεσίες, τα σχέδια, δηλαδή το επιχειρησιακό και το στρατηγικό, καθώς και το συμβόλαιο διαχείρισης δόθηκαν στους εισηγητές των κομμάτων, δεν δόθηκαν σε άλλους, επειδή ήταν περιορισμένος αριθμός, για λογαριασμό φυσικά των κομμάτων.

ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ: Ο Γενικός Κανονισμός μας δόθηκε για μία ακόμη φορά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Έτσι με πληροφορούν οι υπηρεσίες της Βουλής.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Πότε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Στην επιτροπή. Στην επιτροπή δια του Προέδρου της υποθέτω.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Στη συνεδρίαση της πρώτης επιτροπής δεν δόθηκε και έθεσα το θέμα. Μήπως δόθηκε στην επόμενη, επειδή είχαμε εξέταση φορέων, όπου εγώ πράγματι δεν πήγα γιατί ήμουν εκτός Αθηνών, θα ρωτήσω τον εισηγητή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κύριος Υπουργός είπε ότι δόθηκαν στην επόμενη. Δεν λέμε ότι δόθηκαν την πρώτη.

ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ: Δεν δόθηκε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Μείμαρakis, δεν ήσασταν παρών στη δεύτερη συνεδρίαση. Δόθηκαν στους εισηγητές. Ο κ. Χειμάρης είναι παρών και νομίζω ότι πρέπει να το βεβαιώσει!

ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ: Ήμουν εγώ παρούσα! Δόθηκε για άλλη μία φορά ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν είναι θέμα! Έτσι πληροφορήθηκα από τις υπηρεσίες και όφειλα να σας ενημερώσω!

Ο κ. Κολοζώφ ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας έχει το λόγο.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση συνεχίζει με γρήγορο βηματισμό την πολιτική ξεπουλήματος του δημόσιου πλούτου της χώρας, την πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων που απαιτεί το διευθυντήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ελπίζοντας πως έτσι και αν ακόμα δεν κατορθώσει να φθάσει τα κριτήρια του Μάαστριχτ, της Ο.Ν.Ε, δείχνοντας καλή διαγωγή ίσως την εντάξουν με πολιτικά κριτήρια ή κάνοντας η ΕΕ τα στραβά μάτια τελικά θα καταφέρει με πολιτικά κριτήρια να ενταχθεί.

Είναι καταπληκτικό, κύριε Υπουργέ, να διαμαρτύρεται η Νέα Δημοκρατία για το ξεπούλημα! Θα αναφερθώ και αναλυτικά αν με πάρει ο χρόνος σ' αυτό το ζήτημα.

Η Κυβέρνηση κάνει ιδιαίτερη προσπάθεια να απαλλάξει τα μονοπώλια από αυτό που ονομάζουν τα ίδια "αγκιλώσεις" που υπάρχουν στην ελληνική κοινωνία.

Αγκυλώσεις, που δεν είναι άλλο από τις κατακτήσεις των εργαζομένων, που δεν είναι άλλο από κατακτήσεις που προστατεύουν του ίδιους τους εργαζόμενους θεσμικά, έστω και αυτό το λίγο που σήμερα έχουν εξασφαλίσει, από την ασυδωσία του κεφαλαίου.

Έτσι, αυτήν τη στιγμή γίνεται μια κατά μέτωπο επίθεση για να αλλάξουν οι εργασιακές σχέσεις σε όλο το φάσμα των δημόσιων επιχειρήσεων. Συλλογικές συμβάσεις δεν αναγνωρίζονται πια, οχτώωρα, επτάωρα ανατρέπονται, ασφαλιστικά δικαιώματα αλλάζουν προς το χειρότερο, η μονιμότητα ουσιαστικά αίρεται. Ανατρέπονται τα πάντα.

Βιάζεται μάλιστα η Κυβέρνηση τόσο πολύ τον τελευταίο καιρό, που βροχηδών καταθέτει τα νομοσχέδια και με πάρα πολύ σύντομες διαδικασίες, από τη στιγμή που κατατίθενται εδώ, μέχρι τη στιγμή που επικυρώνονται στην Ολομέλεια της Βουλής, τελειώνει η υπόθεση σε δέκα, δεκαπέντε μέρες.

Έχει γίνει πια διαδικαστικός κανόνας εδώ στο Κοινοβούλιο, στην Ολομέλεια ακόμα, προκειμένου να τελειώσει μέσα σε μια εβδομάδα, όσο σημαντικό και αν είναι το νομοσχέδιο, να μπαίνουν εμβόλιμες συνεδριάσεις. Έχει γίνει πια κανόνας. Εγώ τον τελευταίο καιρό δεν θυμάμαι κανένα νομοσχέδιο που να ήρθε και να μην μπήκε εμβόλιμη συνεδρίαση. Λες και έχετε πάρει τη μεζούρα και μετράτε ακριβώς μια εβδομάδα για να τελειώσει το νομοσχέδιο.

Η Κυβέρνηση γνωρίζει πάρα πολύ καλά πως αυτά τα νομοσχέδια έχουν βαθιά αντιλαϊκό χαρακτήρα και επιθυμία της είναι να ψηφίζονται όσο το δυνατόν γρηγορότερα για να αποφύγει τις αντιδράσεις του λαού, των εργαζομένων και των συνδικάτων. Αντιδράσεις που τις φοβάται πάρα πολύ, τις φοβάται, θα έλεγα, όπως "ο διάλογος το λιβάνι".

Αυτό έκανε με όλες τις ΔΕΚΟ, όσες ήρθαν εδώ για να ψηφιστούν, έτσι έκανε και με τον ΟΣΕ, ακολουθώντας αυτήν την πεπατημένη, προκειμένου να αντιμετωπίσει τις κινητοποιήσεις των εργαζομένων στον ΟΣΕ και τις κινητοποιήσεις των εργαζομένων που γίνονται αυτήν τη στιγμή σε όλη την Ευρώπη. Εργαζόμενοι που ενωμένοι για πρώτη φορά παλεύουν σε μία τέτοια κλίμακα για να υπερασπιστούν ένα και μόνο πράγμα, το δημόσιο χαρακτήρα των σιδηροδρόμων της Ευρώπης και να εμποδίσουν το ξεπούλημά τους στους ιδιώτες.

Έφερε αυτό το νομοσχέδιο και με αυτούς τους γρήγορους ρυθμούς πάει να το περάσει ελπίζοντας ότι έτσι θα καταφέρει να ιθασειέσει τις αντιδράσεις που υπάρχουν στον ίδιο το χώρο. Θέλει και να τις περιορίσει, αν θέλετε, στο χώρο και να μην μπλοκαστούν και άλλοι εργαζόμενοι που σήμερα βρίσκονται στα πρόθυρα κινητοποιήσεων.

Εγώ, θα σας έλεγα, κύριε Υπουργέ, ότι είναι άδικος και χαμένος ο κόπος σας. Γιατί μπορεί από τεχνική άποψη να τα καταφέρετε, αλλά θα το βρείτε μπροστά σας και εσείς σαν Υπουργός και η Κυβέρνηση. Δεν διευθετούνται έτσι αυτά τα ζητήματα. Μην νομίζετε πως έτσι ατιμώρητα θα ξεπουλήσετε τις εργασιακές σχέσεις και τον πλούτο της χώρας μας στους ιδιώτες.

Κυρία και κύριοι Βουλευτές, με αυτό το νομοσχέδιο -άλλωστε δεν το κρύβει πια η Κυβέρνηση- επιδιώκεται ο κατατεμαχισμός του ΟΣΕ σε απεριόριστο αριθμό εταιρειών. Περιορίζει το σιδηρόδρομο στα χίλια χιλιόμετρα από τα δυόμισι χιλιάδες χιλιόμετρα που είναι σήμερα. Παραχωρεί σε ιδιώτες δικαίωμα εκμετάλλευσης των δικτύων. Καταργεί τρεις χιλιάδες θέσεις εργασίας έως το 2002 και άλλες δύο χιλιάδες έως το 2005. Οι κανονισμοί εργασίας προβλέπουν την κατάργηση της μεγαλύτερης κατάρκτησης αυτού του αιώνα, του οκτώωρου και σε γενικές γραμμές μας γυρίζουν στις εργασιακές σχέσεις στο χώρο αυτό που υπήρχαν το 1920.

Μας είπε ο κύριος Υπουργός ότι είναι λογιστικό το ζήτημα και χωρίζουμε τον οργανισμό, υποδομή-εκμετάλλευση.

Πιστεύουμε ότι κάθε άλλο παρά λογιστικό είναι το πρόβλημα, κύριε Υπουργέ. Ο διαχωρισμός είναι ουσιαστικός. Έτσι δίνετε τη δυνατότητα στους ιδιώτες να εκμεταλλευθούν το "φιλέτο" των ελληνικών σιδηροδρόμων. Και αυτό το κάνετε βεβαίως -και το ομολογήσατε εδώ πέρα- γιατί αυτή είναι η κατεύθυνση που δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι ιδιώτες μπορούν, σύμφωνα με αυτό το νομοσχέδιο, να αναπτύξουν, να χρησιμοποιούν και να εκμεταλλεύονται με μακροχρόνιες συμβάσεις το δίκτυο του ΟΣΕ. Και πέρα από το να πληρώνει για την υποδομή το κράτος, δεν βλέπω τι άλλο θα κάνει, όταν αρχίσουν να έρχονται αυτές οι εταιρείες και αρχίσει να λειτουργεί όλο το σύστημα.

Κατακερματίζετε, όπως είπα και προηγουμένως, τον ΟΣΕ. Εδώ μιλάτε για θυγατρικές εταιρείες. Μας λέτε, κύριε Υπουργέ, πόσες θυγατρικές θα γίνουν και σε ποιους τομείς;

Αν θέλετε να σας πω και ένα παράπονο -φυσικά προσωπικά δικό μου παράπονο- από την προχθεσινή συζήτηση, σχετικά με τους φορείς των συγκοινωνιών εδώ στο Λεκανοπέδιο της Αττικής.

Γιατί, όταν ασκούσα κριτική προς την Κυβέρνηση ότι, εν πάση περιπτώσει, το θέμα των συγκοινωνιών στο λεκανοπέδιο δεν το βλέπτε ολοκληρωμένα, δεν αναφέρεται καθόλου στις ανάγκες της προαστιακής συγκοινωνίας, ότι αποκλείεται ο ΟΣΕ, που είτε είναι έτοιμος είτε δεν είναι έτοιμος, είναι ο φορέας που θα αναλάβει ένα τέτοιο έργο -και ένα τέτοιο έργο, δεν μπορεί να γίνει χωρίς ένα συντονισμό και ένα φορέα που σε όλο αυτό το χώρο να σχεδιάζει τα ζητήματα για τη λύση των προβλημάτων που υπάρχουν- εσείς ούτε καν μιλήσατε. Δεν είπατε τίποτα.

Και δεν είπατε τίποτα γιατί τότε συμπερασματικά εγώ έβγαζα -ακόμα δεν είχα δει αυτό το νομοσχέδιο για τον ΟΣΕ- ότι δεν θα έχει αυτήν τη μορφή ο ΟΣΕ προαστιακά. Και δεν θα έχει αυτήν τη μορφή. Θα είναι οι ιδιώτες που θα έρθουν να μπουν σε όλο αυτόν το χώρο.

Γενικά, κύριε Υπουργέ, δίνετε την εντύπωση ότι πραγματικά θέλετε να μας κρατήσετε ως την τελευταία στιγμή στο σκοτάδι. Γιατί; Δεν μπορούσατε να πείτε ότι βεβαίως υπάρχει, αλλά δεν θέλουμε να το εντάξουμε, να έρθουν οι σιδηρόδρομοι να κάνουν το δικό τους σχεδιασμό και ας έρθουμε ύστερα από τριάντα χρόνια να λέμε "μα, κάναμε λάθος τότε, έπρεπε να γίνει μία πιο ολοκληρωμένη δουλειά στο Λεκανοπέδιο της Αττικής".

Με την εισαγωγή της λειτουργίας με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια ουσιαστικά καταργείτε τον κοινωνικό χαρακτήρα του ΟΣΕ. Θα συρρικνωθεί το δίκτυο από τη στιγμή που μοναδικός γνώμονας θα είναι το κέρδος. Θα ασκηθεί τιμολογιακή πολιτική που συνεπάγεται αύξηση του κομίστρου, αφού θα συμπεριλαμβάνει και το τέλος χρήσης της υποδομής.

Προβλέπετε το κλείσιμο ζημιογόνων υπηρεσιών. Τι σημαίνει αυτό; Από την άλλη μεριά προβλέπετε ήδη τη συμπεριφορά σας απέναντι στους ιδιώτες. Αν τύχει και κάποια από αυτές τις επιχειρήσεις δεν πάει και τόσο καλά, προβλέπετε την επιδότησή της.

Σε τελευταία ανάλυση, σε σχέση με τον Οργανισμό Ο.Σ.Ε., εξακολουθείτε την ίδια τακτική, που ακολουθείτε και στη συγκοινωνία Αττικής και αυτήν που ακολουθήσατε μέχρι σήμερα. Δηλαδή, όταν δεν φθάνουν τα χρήματα που εσείς πρέπει να δώσετε, γιατί υποτίθεται ότι έκαναν λάθος και έχουν παραπάνω να ξοδέψουν, τους λέτε "πηγαίνετε να κόψετε το λαιμό σας και δανεισθείτε". Και θα δανεισθούν την πρώτη χρονιά, θα δανεισθούν τη δεύτερη χρονιά. Αν κάνουν διαφορετικά, σταματάει η λειτουργία της επιχείρησης και θα συσσωρεύονται τα ελλείμματα, χωρίς τη δυνατότητα να βγούμε απ' αυτόν το φαύλο κύκλο, που όλοι έχουμε γνωρίσει καλά.

Από το σχεδιασμό που έχετε κάνει και απ'ό,τι είπατε εδώ, κύριε Υπουργέ, εγώ έβγαλα το εξής συμπέρασμα, ότι προκειμένου να ενταχθούμε μέσα στα διευρωπαϊκά δίκτυα, πάμε να εξασφαλίσουμε το βασικό κορμό Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη. Από εκεί και πέρα και για την Πελοπόννησο, παρά τα όσα είπατε σήμερα και για την Κοζάνη-Γρεβενά-Καλαμπάκα και για τη γραμμή Ιωάννινα-Η-

γουμενίτσα, δε σκέπτεσθε με τον ίδιο τρόπο που σκέπτεσθε για το βασικό άξονα, δηλαδή οι περιφερειακές γραμμές μάλλον θα αποδυναμωθούν. Τυλάχιστον, δεν τον έχετε μέσα στο δεκαπενταετή σχεδιασμό σας.

Σχετικά με τις εργασιακές σχέσεις, οι εργασιακές σχέσεις, κύριε Υπουργέ, το ξέρετε πολύ καλά, πάνε πακέτο με τις ιδιωτικοποιήσεις. Αν δεν ήταν το ζήτημα των ιδιωτικοποιήσεων, δεν θα φέρνατε αυτόν τον Κανονισμό Προσωπικού της εταιρείας. Το ίδιο ισχύει και για την Ολυμπιακή, το ίδιο και για τις αστικές συγκοινωνίες.

Ποιο είναι το χαρακτηριστικό αυτού του νομοσχεδίου; Το ένα είναι η ιδιωτικοποίηση και πακέτο με την ιδιωτικοποίηση είναι η αλλαγή των εργασιακών σχέσεων. Θα κάνετε μία προσπάθεια για μείωση του εργατικού κόστους, μεταφέροντας εργαζόμενους. Ο προηγούμενος ομιλητής είπε για την ταλαιπωρία των εργαζομένων από μεταφορά σε μεταφορά, Catering, Ο.Σ.Ε. και δεν ξέρω πού και φυσικά μέσα σε όλη αυτήν την ταλαιπωρία, οι εργαζόμενοι σηκώνουν τα χέρια ψηλά και σηκώνονται και φεύγουν. Και θα σας διευκολύνουν εκεί.

Όμως, το κόστος θα το κατεβάσετε με την εντατικοποίηση και τη συμπίεση των αποδοχών, τα οποία προβλέπονται μέσα σε αυτό το νομοσχέδιο, μέσα σε αυτόν τον Γενικό Κανονισμό Προσωπικού. Αυτός ο Κανονισμός υπερενισχύει τον ήδη ενισχυμένο ρόλο του διευθύνοντος συμβούλου και εκείνων των οργάνων, που είναι εξουσιοδοτημένα από αυτόν ή ελέγχονται από αυτόν σε βαθμό απόλυτο.

Ο απόλυτος άρχων μέσα σε αυτήν την επιχείρηση είναι ο διευθύνων σύμβουλος και ουσιαστικά κάνει ό,τι θέλει. Και τους εργαζόμενους τους βάζετε σε ανώτερη βαθμίδα, τους βάζετε σε κατώτερη βαθμίδα, τους πάτε όπου θέλετε, ακριβώς για να έχετε αυτό που εσείς θα πείτε στο τέλος ότι είναι αύξηση της παραγωγικότητας.

Όχι, κύριε Υπουργέ, δεν θα είναι αύξηση της παραγωγικότητας, θα είναι αύξηση της εντατικοποίησης της δουλειάς. Θα το δούμε στην επί των άρθρων συζήτηση, γιατί μπορεί να μη με πάρει ο χρόνος. Μια σειρά από ζητήματα έχουν να κάνουν ακριβώς με αυτό το πρόβλημα, το πώς θα εντατικοποιήσετε στο maximum την εκμετάλλευση των εργαζομένων σε αυτόν τον οργανισμό.

Έχω ακούσει εργαζόμενους -λυπάμαι που το λέω αυτό- συγκρίνοντας αυτόν τον κανονισμό, με άλλον προηγούμενων χρόνων, να τον θεωρούν πολύ χειρότερο από εκείνον. Εκείνον ξέρετε ποιοι τον έχουν φτιάξει.

Μ' αυτόν τον κανονισμό έχετε ένα στόχο, τη διάλυση του συνδικαλιστικού κινήματος μέσα σ' αυτόν τον οργανισμό. Θέλετε οι εργαζόμενοι, από το φόβο τους να μετατραπούν σε πειθήνια εκτελεστικά όργανα των εντολών που θα παίρνουν από τη διοίκηση. Ουσιαστικά πρόκειται για στρατιωτικό νόμο που τους εμποδίζει να αντιδράσουν κάτω από την απειλή της απόλυσης.

Διευκολύνεται το ρουσφέτι, διαιωνίζεται η ευνοιοκρατία των όποιων θέλει η διοίκηση ημετέρων. Δεν λέω των δικών σας ημετέρων, γιατί σήμερα θα είσθε εσείς, αύριο θα είναι άλλοι.

Μέσα απ' αυτόν τον κανονισμό παραβιάζεται η εθνική γενική συλλογική σύμβαση εργασίας, παραβιάζονται οι διεθνείς συμβάσεις εργασίας. Για την άδεια προβλέπεται είκοσι μέρες άδεια συν μία μέρα για κάθε χρόνο μέχρι είκοσι δυο μέρες.

Ξέρετε πολύ καλά ότι η εθνική γενική συλλογική σύμβαση εργασίας προβλέπει, για όσους έχουν υπηρεσία δώδεκα χρόνια στην ίδια εταιρεία ή δεκατέσσερα σε διαφορετικές, άδεια είκοσι πέντε ημερών. Εσείς τις πάτε στις είκοσι δύο.

Κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων με γενίκευση της ατομικής σύμβασης εργασίας. Αυτό είναι πια κανόνας παντού. Έχετε εισάγει τις ατομικές συμβάσεις.

Τα κριτήρια για κάθε τι δεν είναι μετρήσιμα. Να δούμε μερικά. Έχω πάρει επιλεκτικά ορισμένα χαρακτηριστικά.

Για τις προαγωγές, τι κριτήρια έχετε; Αντοχή στην καταβολή προσπαθειών. Δεν ξέρω αν κανείς μπορεί να μας δώσει τον ορισμό αυτό.

Δύναμη έκφρασης, δύναμη επιβολής στους εργαζόμενους. Είναι χαρακτηριστικό και το πνεύμα, με το οποίο είναι γραμμένος αυτός ο κανονισμός.

Λέτε δύναμη επιβολής στους εργαζόμενους και όχι δύναμη πειθούς στους εργαζόμενους ή συνεννόησης με τους εργαζόμενους.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ: Έχει δυναμισμό.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Βεβαίως έχει το δυναμισμό να μπορεί να λέει "αυτός ή εκείνος έξω". Αυτό το δυναμισμό έχουν και τον έχουμε ζήσει στα εργοστάσια της Γερμανίας.

Άλλα κριτήρια είναι να μεριμνά για την πειθαρχία, ζήλος, ενδιαφέρον, ανησυχία για την υπηρεσία.

Ξέρετε τι σημαίνει αυτό για συνδικαλιστές ή για "ζωηρούς" εργαζόμενους που αμφισβητούν ορισμένες επιλογές που γίνονται μέσα στην επιχείρηση; Σημαίνει ότι δεν πρόκειται να πάρουν ποτέ προαγωγή.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, σε ένα λεπτό.

Κυρίαρχο ζήτημα μέσα σ' όλο αυτόν τον κανονισμό είναι οι ανάγκες της υπηρεσίας, ενώ καμιά μέριμνα δεν παίρνεται για τις ανάγκες του προσωπικού, όσον αφορά τη μετακίνηση, οικογενειακή κατάσταση ή προβλήματα που μπορεί να έχει ο εργαζόμενος. Τίποτα. Σαν να είναι αντικείμενο, τον παίρνω από εδώ, τον πάω εκεί και τελειώσε.

Όσον αφορά τις απολύσεις λέει για επαγγελματική ανεπάρκεια. Ας πούμε ότι αυτό μπορεί να μετρηθεί. Και συνεχίζοντας λέει για άρνηση υπηρεσιακής διαταγής που είχε σαν συνέπεια ζημιά στην εταιρεία.

Δηλαδή, κύριε Υπουργέ, αν σπάσει ένα τζάμι που κοστίζει διακόσιες με τριακόσιες χιλιάδες δραχμές θα απολυθεί; Θα μου πείτε "αστειεύεσθε, κύριε Κολοζώφ, για τριακόσιες χιλιάδες δραχμές;"

Αν κάνει ζημιά πεντακοσίων χιλιάδων θα απολυθεί; Αν κάνει ζημιά ενός εκατομμυρίου; Εάν κάνει δέκα εκατομμυρίων;

Τι σημαίνει αυτός ο όρος; Και μάλιστα δεν προσδιορίζεται ακριβώς το είδος της ζημιάς.

Αδικαιολόγητη καθυστέρηση, μετάβαση στη νέα θέση -σε μετάθεση εννοείται- ή αυθαίρετη απουσία από την υπηρεσία πέραν των πέντε ημερών. Και σας ερωτώ: Σε μία απεργία που κρατάει ημέρες και που στην πορεία βγαίνει παράνομη και καταχρηστική, θα γίνει ή δεν θα γίνει χρήση αυτού του όρου, για να διωχθούν, όχι όλοι φυσικά, αλλά οι πιο δραστήριοι, αυτοί που αντιδρούν, αυτοί που προτείνουν άλλες λύσεις;

Θα αναφέρω τελειώνοντας, για να είμαι σύμφωνος και με αυτά που είπα στον κύριο Πρόεδρο, όσον αφορά το χρόνο, ότι όταν έχουμε κατάργηση θέσεων, μπορεί φυσικά ο διευθύνων σύμβουλος να κάνει τις επιλογές του και ν'απολύει όποιον θέλει, αλλά άλλο να μεταθέτει και άλλο να απολύει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Σφυρίου έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Του παλαιού ΠΑΣΟΚ ή του καινούριου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ένα είναι το ΠΑΣΟΚ, ανανεούμενο και μη γηράσκον...

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Πήρατε την απάντηση από τον Πρόεδρο. Παρ'όλο ότι είναι Πρόεδρος, απάντησε στο ερώτημά σας...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Αλλά γελώντας το είπε και γελώντας το λέτε και σεις.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: ...οπότε καταλαβαίνετε, ότι με κάλυψε απολύτως και έτσι, δεν θα σχολιάσω το θέμα. Εξάλλου, έχει απόλυτο δίκιο.

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ξεκινήσω την τοποθέτησή μου, λέγοντας ότι ορισμένες υπερβολές που δεν έχουν καμία σχέση με τη συζήτηση που κάνουμε, καλό θα είναι να αποφεύγονται, γιατί φοβούμαι ότι δεν διατυπώνονται με υπευθυνότητα απ'όσους καταφεύγουν σ' αυτές.

Άκουσα για παράδειγμα από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος κ. Κολοζώφ, ότι ψηφίζουμε -λέει- διατάξεις, με τις οποίες εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία με τη σχετική οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για

να καλοπιάσουμε τους Ευρωπαίους εταίρους, μήπως μας εντάξουν στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα με πολιτικά κριτήρια.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Δεν είπα τέτοιο πράγμα, άλλο είπα.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Αυτά είπατε ακριβώς, τα έχω σημειώσει.

Καταλαβαίνετε, ότι αυτά είναι υπερβολές που δεν έχουν καμία σχέση με το θέμα και ασφαλώς δεν προσφέρουν σε υπευθυνότητα, στη συζήτηση που κάνουμε.

Η χώρα μας, κύριοι συνάδελφοι -και νομίζω ότι όλα τα στοιχεία των οικονομικών εξελίξεων το επιβεβαιώνουν και οι συγκεκριμένοι εφικτοί στόχοι του γενικού κρατικού προϋπολογισμού για το 1999 καταδείνουν σ' αυτό- θα ενταχθεί στην οικονομική και νομισματική ένωση, επ' ωφελεία του ελληνικού λαού, με οικονομικούς όρους και όχι με πολιτικά και άλλα κριτήρια που αναφέρατε.

Οι οικονομικοί όροι θα είναι τέτοιοι που θα εξασφαλίζουν στον Έλληνα πολίτη να έχει οικονομική σταθερότητα αύριο, να έχει ένα από τα ισχυρότερα νομίσματα του κόσμου, με χαμηλό πληθωρισμό και με χαμηλό κόστος χρήματος, ώστε τελικά εκείνοι που θα επωφελούνται περισσότερο απ' όλους, να είναι οι απλοί εργαζόμενοι, οι απλοί επαγγελματίες. Αυτό θα είναι μια ιδιαίτερα θετική συμβολή της πολιτικής που ασκεί η Κυβέρνηση για τη νέα εκατονταετία που ξεκινά.

Επομένως νομίζω ότι αυτά δεν έχουν σχέση με τη συζήτηση την οποία κάνουμε.

Αναφέρατε προηγουμένως, κύριε Κολοζώφ, εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος με ιδιαίτερη έμφαση τον προβληματισμό σας, κατά πόσον θα διατηρηθεί ο δημόσιος χαρακτήρας και είπατε, ότι τελικά πρόκειται για ξεπούλημα.

Πρώτα-πρώτα, είναι σαφές από το νομοσχέδιο, ότι όλη η υποδομή παραμένει στην αποκλειστική κυριότητα του φορέα του Οργανισμού των Σιδηροδρόμων της Ελλάδος και κάθε κατασκευή, η οποία θα γίνεται, θα περιέρχεται στην κυριότητα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος.

Δίνεται πράγματι μέσα από το Κοινοτικό Δίκαιο και εισάγεται με το νόμο που συζητούμε η δυνατότητα να παρέχονται σε άλλες επιχειρήσεις εκμεταλλεύσεις ορισμένων τμημάτων αυτά με βάση το σχεδιασμό που υπάρχει και μάλιστα αυτό το ερμηνεύσατε σεις ότι δίνετε το φιλέτο. Συμπέρασμα πρώτο, κατά τη γνώμη μου παρακινδυνευμένο συμπέρασμα. Και δεύτερο το είπατε ξεπούλημα. Δεν λαμβάνετε όμως υπόψη σας δυο άλλα στοιχεία τα οποία είναι απαραίτητα να τα δούμε όταν μιλούμε ως εκπρόσωποι του ελληνικού λαού. Ως εκπρόσωποι του ελληνικού λαού πρέπει να δούμε και το όφελος το αντισταθμιστικό, που θα έχει ο οργανισμός, που σε μερικές περιπτώσεις θα του προσθέτει στο ενεργητικό αντί να του αφαιρεί και να του δημιουργεί ελλείμματα και κυρίως ως εκπρόσωποι του ελληνικού λαού θα πρέπει να δούμε και την ανάγκη της καλύτερης δυνατής εξυπηρέτησης των επιβατών. Πρέπει να μιλήσουμε σ' αυτόν τον τόπο και από την οπτική γωνία του χρήστη των υπηρεσιών, του πολίτη. Επομένως καταλαβαίνετε ότι πρέπει να δούμε πολύπλευρα το ζήτημα και να μην καταφεύγουμε σε εύκολες ερμηνείες και χαρακτηρισμούς σαν και αυτούς που αναφέρατε προηγουμένως.

Είπατε ότι με τις ρυθμίσεις που γίνονται καταργείται ο κοινωνικός χαρακτήρας του ΟΣΕ. Αντίθετα στο άρθρο 3 υπάρχει ρητή διάταξη που λέει ότι θα υπάρχουν μέσα στον προγραμματισμό εξυπηρέτησης των πολιτών σε διάφορες περιοχές της χώρας δρομολόγιο που με την ασκούμενη κοινωνική πολιτική ή και με την εφαρμοζόμενη πολιτική κομίστρων για λόγους επομένως εθνικής και οικονομικής πολιτικής -λέει το σχετικό άρθρο- θα προκαλείται απώλεια εσόδων, δηλαδή εν γνώσει του νομοθέτη θα ασκείται κοινωνική πολιτική σε ορισμένες περιοχές και προβλέπει το άρθρο 3 ότι θα προκαλείται απώλεια εσόδων η διαφορά της οποίας θα καλύπτεται από το ελληνικό δημόσιο.

Επομένως καταλαβαίνετε ότι έχει τον κοινωνικό σχεδιασμό σε άγονες περιοχές, σε περιοχές, δηλαδή, που δεν θα έχει δρομολόγια κερδοφόρα, αλλά που πρέπει να εξυπηρετηθούν οι περιοχές αυτές και για κοινωνικούς, αλλά και για άλλους ευρύτερους λόγους την

πρόβλεψη τη διαφορά να την καλύπτει σιδηροδρομικά ο γενικός κρατικός προϋπολογισμός.

Επομένως δεν στερείται τον κοινωνικό χαρακτήρα, όπως θέλατε να υποστηρίξετε προηγουμένως. Και βεβαίως κάνετε και κάποιες ερμηνείες ότι η τροποποίηση των κανονισμών εργασίας συνδέεται οπωσδήποτε με την ιδιωτικοποίηση. Μα προχθές τελείωσε το νομοσχέδιο το οποίο κρατούσε σε αποκλειστική κυριότητα το σύστημα αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας και έδινε και τη δυνατότητα να συμμετάσχει και η αυτοδιοίκηση και όμως ήταν αναγκαίο να υπάρξουν ρυθμίσεις του κανονισμού εργασίας, γιατί ασφαλώς χρειάζεται να αυξηθεί και η παραγωγικότητα και παράλληλα να υπάρξει και εξορθολογισμός της λειτουργίας του όλου συστήματος. Και όταν παρουσιάζονται τα στοιχεία αυτά που άκουσα από τον Υπουργό προηγουμένως ότι έχουμε τετρακόσιες μονάδες σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες και ταυτόχρονα στην Ελλάδα έχουμε εκατόν ογδόντα τέσσερις και ασφαλώς η παραγωγικότητα είναι τόσο χαμηλή που δεν μπορούμε σε ένα σύστημα άκρως ανταγωνιστικό να πορευτούμε με αυτήν τη λογική θα έπρεπε να είναι κοινός τόπος όλων των πολιτικών κομμάτων της ανάγκης που υπάρχει για να βελτιωθεί η παραγωγικότητα.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Με την αλλαγή του κανονισμού των εργαζομένων;

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Είναι και αυτό ασφαλώς ένα βασικό στοιχείο, κύριε συνάδελφε, όταν θέλουμε να μη δημαγωγούμε και να μη χαιδεύουμε αυτά και όταν θέλουμε πράγματι την παραγωγικότητα να μην την επωφεληθεί ούτε ο κ. Κολοζώφ ούτε ο Σφυρίου, αλλά ο χρήστης, ο Έλληνας πολίτης. Διότι αυτά τα μέσα πρέπει να σημειώσουμε ότι σε αυτόν απευθύνονται και οι ρυθμίσεις που γίνονται και τα ωφέλη αυτών των ρυθμίσεων σ' αυτόν ακριβώς θα πρέπει να κατευθύνονται και αυτό νομίζω ότι είναι αδιαμφισβήτητο.

Θέλω όμως να αναφερθώ και σε ορισμένες παρατηρήσεις που έκανε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Μείμωρακης. Κατ' αρχήν, αφού έκανε την προσπάθεια να πει ότι όλα τα κακά στον ΟΣΕ συνέβησαν το 1981 με 1989 και το 1993 μέχρι το 1998 και ζήτησε ευθύνες γι' αυτήν την περίοδο, σαν να μην κυβέρνησε η πολυεπίθυμη Δεξιά επί πολλές δεκαετίες τον τόπο και δεν διαχειρίστηκε τα θέματα των σιδηροδρόμων της Ελλάδος, είπε ότι θα ήταν αδιανόητο το 1982 να έλθουν Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ή Υπουργοί του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και να υποστηρίξουν ότι θα εδίνετο η δυνατότητα να εγκαθίστανται και άλλες επιχειρήσεις, ιδιωτικές επιχειρήσεις για στην εκμετάλλευση κάποιων τμημάτων του συστήματος των σιδηροδρόμων της Ελλάδος.

Πράγματι πρέπει να το ομολογήσουμε ότι εκείνη την εποχή δεν θα το υποστηρίξαμε και όπως δεν το έκαναν Υπουργοί και Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Από τότε όμως είναι γεγονός ότι έχουμε εξελίξεις και στο διεθνές στερέωμα και στο εσωτερικό της χώρας και ιδιαίτερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση στην οποία ανήκουμε, εξελίξεις οι οποίες είναι πράγματι κοσμοϊστορικές και ταυτόχρονα μιλούμε για εναρμόνιση σε μια οδηγία της ΕΟΚ που εξεδόθη το 1991. Και αφού οφείλουμε να κάνουμε εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας και προς αυτήν την οδηγία, καταλαβαίνετε ότι δεν μπορεί να είναι το θεσμικό πλαίσιο συμβατό, αν δεν παρέχει αυτήν τη δυνατότητα. Το αν θα κάνει χρήση και πόσο θα κάνει χρήση αύριο-μεθαύριο η διοίκηση του οργανισμού, αυτό είναι αντικείμενο της μελέτης σε ό,τι αφορά την εξέλιξη της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των διαφόρων περιοχών της χώρας. Αλλά η εναρμόνιση επιβάλλει να προβλέψουμε αυτήν τη δυνατότητα στο θεσμικό μας πλαίσιο.

Μάλιστα είπε ακόμη ο κύριος συναδελφος, κατά πόσον έχετε το δικαίωμα να παράσχετε ... Νομίζω ότι η αναφορά της έκθεσης του Επιστημονικού Συμβουλίου, κύριε συνάδελφε, δεν λέγει ότι δεν έχει το δικαίωμα να παραχωρήσει αυτού του είδους τις εκμεταλλεύσεις. Ως δυνατότητα εξάλλου το δίνει ο νόμος. Όμως αναφέρει ρητά η έκθεση ότι δεν θεωρεί ότι η εξουσιοδότηση έτσι όπως είναι διατυπωμένη είναι επαρκώς εξειδικευμένη. Το τεχνικό ζήτημα είναι που θέτει, αν είναι επαρκώς εξειδικευμένη και ορισμένη ώστε να ανταπο-

κρίνεται στα κριτήρια της παραγράφου 2 του άρθρου 43 του Συντάγματος. Δηλαδή τον τρόπο διατύπωσης αν είναι αρκετά εξειδικευμένος και ορισμένος ή όχι, είναι που επισημαίνει η έκθεση του Επιστημονικού Συμβουλίου και λέγει ότι δημιουργεί προβληματισμούς και όχι αυτό καθ' αυτό το δικαίωμα της δυνατότητας εκχώρησης της εκμετάλλευσης ορισμένων τμημάτων των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών. Το λέγω αυτό για να βάλουμε τα πράγματα στη θέση τους, ώστε να μη δημιουργούνται εντυπώσεις. Όπως πολύ φοβούμαι ότι εντυπώσεις προσπάθησε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας να δημιουργήσει. Το έκανε και προχθές στο άλλο νομοσχέδιο για τις αστικές συγκοινωνίες, λέγοντας ότι στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους υπάρχουν πολλά σημεία στα οποία δεν καθορίζονται οι δαπάνες. Μα, κύριοι συνάδελφοι, εγώ τουλάχιστον που υπηρετώ ως Βουλευτής σ' αυτήν την Αίθουσα εδώ και δεκαεπτά χρόνια, έχω δει δεκάδες, για να μην πω πολύ περισσότερα νομοσχέδια με εκθέσεις του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους που πράγματι υπάρχουν περιοχές στις οποίες δεν είναι σε θέση το Γενικό Λογιστήριο να προσδιορίσει επακριβώς τη δαπάνη και λέγει "απροσδιόριστο". Επομένως δεν είναι κάτι το οποίο πρέπει, για τη δημιουργία των εντυπώσεων, να το κραδαίνουμε εδώ από το Βήμα της Βουλής και να εγκυβόλουμε τον Υπουργό και γενικά την Κυβέρνηση. Μάλιστα έφθασε στο σημείο να λέγει ότι αν έχετε τόπιμα, φέρτε μας να μας πείτε τι δαπάνη υπάρχει. Και αναφέρθηκε ο κύριος συνάδελφος, όχι στο ποσό των εξακοσίων τώσων δισεκατομμυρίων δραχμών που αναφέρεται και στην εισηγητική έκθεση, καθώς και στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου, αλλά στις δαπάνες -λέγει- που θα αναλάβει το κράτος με το επενδυτικό σχέδιο, στο σύνολο δηλαδή αυτών που προβλέπει το επιχειρησιακό, το στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη του όλου συστήματος των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών της χώρας μας.

Και θέλει να έχει έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, που να το προσδιορίζει αυτό, όταν κατά τη δική μας άποψη, είναι βέβαιο ότι ίδια συμμετοχή θα βάλει το ελληνικό δημόσιο, αλλά θα απορροφήσει πόρους από ευρωπαϊκά προγράμματα, θα απορροφήσει πόρους από δανεισμούς από διάφορα πιστωτικά ιδρύματα στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Και είναι βέβαιο ότι, αν εξελιχθεί αύριο, μεθαύριο το σύστημα με τέτοιον τρόπο που να μπορεί να αντλήσει και πόρους από την κεφαλαιαγορά -δεν γνωρίζω τις λεπτομέρειες του σχεδίου- θα το κάνει. Και για όλα αυτά, τα οποία μάλιστα τα ανέβασε σε τρισεκατομμύρια δραχμές, κραδαίνοντας χαρτιά, προκειμένου να δημιουργηθούν εντυπώσεις, ήθελε να έχει έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, που να τα προσδιορίζει, σαν να επρόκειτο για δαπάνες, που θα βγουν εξ ολοκλήρου από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Ε, ασφαλώς δεν νομίζω ότι αυτή είναι υπεύθυνη επιχειρηματολογία, την οποία μπορεί να διατυπώνει η Αξιωματική Αντιπολίτευση και να εγκαλεί την Κυβέρνηση.

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

Και επειδή μερικές λέξεις και φράσεις δεν μπορεί να λέγονται εδώ και μάλιστα χωρίς να επιστρέφονται, μετά όλα αυτά τα οποία άκουσα -μερικά μάλιστα τα έθιξα- τη φράση του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας ότι "εδώ" -και το καταλόγισε αυτό στην Κυβέρνηση- "έχει πολιτικό λόγο καφενείου", εκ μέρους του ΠΑ.ΣΟ.Κ. τουλάχιστον, θα ήθελα να την επιστρέψω εξ ολοκλήρου. Γιατί τέτοιες τοποθετήσεις είναι που παρουσιάζουν έναν πολιτικό λόγο καφενείου. Και κύριε συνάδελφε, καλό θα είναι -βέβαια δεν θέλω να διατυπώσω αυτήν τη στιγμή μια συμβουλή ή μία παραίνηση, παρατήρηση όμως έχω το δικαίωμα να κάνω- εάν τοποθετούμαστε ως πολιτικά κόμματα εδώ, να το κάνουμε με πολιτικά επιχειρήματα και με πολιτικό λόγο και όχι με χαρακτηρισμούς τέτοιου είδους περί "πολιτικού λόγου καφενείου" ή "εάν έχετε τόπιμα", ούτε όλες εκείνες τις εκφράσεις, οι οποίες δεν νομίζω ότι προσφέρουν τίποτε στη συζήτηση που κάνουμε. Αντίθετα, δείχνουν την έλλειψη επιχειρημάτων. Και όταν κάποιος δεν έχει επαρκή επιχειρήματα, είναι προσφιλές να καταφεύγει σε τέτοιους χαρακτηρισμούς, για να μπορέσει να καλύψει τα κενά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αυτό να το πείτε στον κ. Σημίτη. Δεν με παρακολουθήσατε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Εντάξει, κύριε συνάδελφε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Σας είπα, τι είπε ο Πρωθυπουργός σας.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Αυτά, σαν παρατηρήσεις στη φρασεολογία που παρατηρήθηκε και για την οποία, οφείλω να τονίσω, ότι επιστρέφεται εξ ολοκλήρου στην Αξιωματική Αντιπολίτευση που τη διατύπωσε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Μείμαρκα, θα σας δώσω το λόγο, αλλά δεν μπορεί εδώ ο κάθε συνάδελφος να κάνει παραινήσεις στον άλλον, ανάλογα με το ποια φρασεολογία και ποιο λόγο θέλει.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Ο κ. Σφυρίου παραφράζει αυτά που είπα. Εγώ του είπα ότι ο Πρωθυπουργός σας χθες είπε ότι η Νέα Δημοκρατία έχει εκφορά πολιτικού λόγου καφενείου.

Αυτό το ακούσατε, κύριε Κοσμά Σφυρίου; Δεν είπα εγώ για σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Είναι μια αξιολόγηση, κύριε Μείμαρκα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Ανέφερα τι είπε ο κύριος Πρωθυπουργός, μιλώντας προχθές. Δεν τον ακούσατε; Όλη η Ελλάδα τον άκουσε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Μείμαρκα, ολοκληρώστε παρακαλώ.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Σας είπα, λοιπόν, ότι εδώ είναι οι προτάσεις μας, τις έχουμε καταθέσει και ότι τελικά η πολιτική καφενείου επιστρέφεται σε σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Παρακαλώ να μη γίνεται συζήτηση καφενείου μεταμεσονύχτιες ώρες.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Απλά επέστρεψα τη φράση εκεί που ανήκει, κύριε συνάδελφε. Γιατί χρησιμοποιήθηκαν και άλλες πολλές εκφράσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Σφυρίου, σας παρακαλώ!

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Δεν ακούσατε τον Πρωθυπουργό σας, για να είστε υπερήφανος που το είπε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Μείμαρκα, είναι περασμένη η ώρα για τέτοιες αψιμαχίες.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μα, κύριε Πρόεδρε, το είπε ο Πρωθυπουργός κ. Σημίτης χθες.

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

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Θα δευτερολογήσουμε, κύριε Πρόεδρε, σήμερα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Θέλει να δευτερολογήσει ο κ. Γκελεστάθης.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μα, είναι και οι εισηγητές, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Αν θέλουν, θα δευτερολογήσουν.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μέχρι τι ώρα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μα, σας είπε ο κ. Κρητικός ότι θα πάμε το λιγότερο μέχρι τις δώδεκάμισι. Είναι δώδεκα και πέντε η ώρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Δηλαδή, θα τελειώσουμε σήμερα επί της αρχής;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ασφαλώς.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μα, είχαμε συμφωνήσει να συνεχίσουμε αύριο, κύριε Πρόεδρε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Ο κύριος Πρόεδρος στην αρχή της συνεδρίασης είπε ότι θα είναι δύο οι ημέρες για τη συζήτηση επί της αρχής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Γκελεστάθη, θέλετε να δευτερολογήσετε;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Οι εισηγητές δεν θα δευ-

τερολογήσουν, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Εάν θέλουν, επαναλαμβάνω, θα δευτερολογήσουν, κύριε Μείμαρakis.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΙΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορούμε να συμφωνήσουμε μέχρι τι ώρα θα πάμε, για να ξέρουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Τουλάχιστον μέχρι τις δωδεκάμισι, όπως σας είπε ο κ. Κρητικός.

Ορίστε, κύριε Γκελεστάθης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, οι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. που μίλησαν προηγουμένως, αναφέρθηκαν σε πολλά ανακριβή στοιχεία. Και απορώ, πώς έχουν την τόλμη να προβάλλουν στην Αίθουσα αυτήν τέτοιους ανυποστήρικτους ισχυρισμούς.

Το 1982 δόθηκαν τρία δισεκατομμύρια εκατόν πενήντα τέσσερα εκατομμύρια (3.154.000.000) δραχμές στον Ο.Σ.Ε. και όχι δώδεκα δισεκατομμύρια (12.000.000.000) δραχμές, όπως αναφέρθηκε. Έχουμε εδώ τον ισολογισμό του Ο.Σ.Ε. που τα γράφει αυτά.

Τα INTERCITY κατασκευάστηκαν όλα στη Γερμανία. Όλο το νέο τροχαίο υλικό που υπάρχει σήμερα στον Οργανισμό, INTERCITY, προαστικά και φορτηγά βαγόνια, αγοράστηκαν και πληρώθηκαν στο χρονικό διάστημα 1990-1993, με συνολικό ποσό σαράντα δύο δισεκατομμυρίων (42.000.000.000) δραχμών.

Είχαν υπογραφεί μερικές σχετικές συμβάσεις το 1986 και είχε δοθεί τότε μια προκαταβολή της τάξεως των τεσσάρων δισεκατομμυρίων (4.000.000.000) δραχμών, αλλά από το 1986 μέχρι το 1990 είχαν νεκρωθεί.

Εμείς ενεργοποιήσαμε τις παραγγελίες αυτές, πληρώσαμε το τίμημα και παραλάβαμε το υλικό αυτό το οποίο έκτοτε είχε μπει σε κυκλοφορία.

Ο πίνακας που συνέταξε ο Ο.Σ.Ε. σήμερα αποδεικνύει ότι επί Νέας Δημοκρατίας είχαμε την καλύτερη διαχείριση και αποτελεσματικό έργο. Καταθέτω τον πίνακα αυτόν στα Πρακτικά, διότι αυτός και μόνο ο επίσημος πίνακας της Διοίκησης του Ο.Σ.Ε. αποδεικνύει ακριβώς τα αντίθετα, από εκείνα τα οποία ισχυρίστηκαν προηγουμένως οι συνάδελφοί μας του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

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

Επίσης, όπως προκύπτει από τον ισολογισμό του 1997 που δημοσιεύθηκε στον Τύπο τις τελευταίες ημέρες το έλλειμμα του Ο.Σ.Ε. αυξήθηκε πέρυσι κατά 88,1% σε σχέση με το 1996 και εκτινάχθηκε σε εκατόν σαράντα οκτώ δισεκατομμύρια οκτακόσια εκατομμύρια (148.800.000.000) δραχμές, έναντι εβδομήντα οκτώ δισεκατομμυρίων, εκατό εκατομμυρίων (78.100.000.000) δραχμών πρόπερσι.

Το έλλειμμα του Ο.Σ.Ε. το 1981 ήταν τέσσερα δισεκατομμύρια εξακόσια εκατομμύρια (4.600.000.000) δραχμές. Το 1997 ήταν τετρακόσια δισεκατομμύρια (400.000.000.000) δραχμές και φέτος, το 1998 πλησιάζει τα εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) δραχμές.

Έτσι, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο προβλέπεται ότι το δημόσιο θα αναλάβει τα ελλείμματα του οργανισμού μέχρι το τέλος του 1998 που είναι περίπου εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) δραχμές. Δεν διευκρινίζετε όμως τι θα γίνει μετά με τα νέα ελλείμματα που θα δημιουργηθούν μέχρι το 2002.

Ασφαλώς θα επαναληφθεί η διαδικασία της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Όμως ο πρώτος νόμος για την εξυγίανση της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν φιάσκο, ο δεύτερος νόμος για τη συμπλήρωση της εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν χειρότερο φιάσκο.

Τώρα, ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει εξαγγείλει επίσημα ότι θα δώσουν το 20% των μετοχών της Ολυμπιακής Αεροπορίας και θα πάρουν και στρατηγικό επενδυτή.

Όσον αφορά τον αριθμό των εργαζομένων στον Ο.Σ.Ε., με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο προβλέπεται μείωση από έντεκα χιλιάδες εννιακόσια εξήντα έξι (11.966) άτομα που ήταν στο τέλος του 1977,

σε εννέα χιλιάδες τετρακόσια τριάντα εννέα (9.439) άτομα το 2002. Δηλαδή, θα φύγουν δύο χιλιάδες πεντακόσια είκοσι επτά (2.527) άτομα και όχι ο αριθμός που αναφέρθηκε ανακριβώς προηγουμένως.

Δηλαδή, κύριε Πρόεδρε, εδώ πρέπει να σημειώσουμε το εξής: Το 1981, στον Ο.Σ.Ε. ήταν οκτώ χιλιάδες άτομα. Το 1981-1989 προσελήφθησαν τέσσερις χιλιάδες (4.000) άτομα και το 1989 που παρέδωσε την εξουσία το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ήταν δώδεκα χιλιάδες (12.000) εργαζόμενοι. Το 1989-1993, που ο ομίλων είχε την τιμή να είναι Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών επί τρία συνεχή χρόνια, δεν προσελήφθη ούτε ένα άτομο στον Ο.Σ.Ε., όπως και στις άλλες δημόσιες επιχειρήσεις και κρατικούς οργανισμούς που επιβλέπονται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Για να είμαστε όμως σωστοί, από τον Οκτώβριο του 1993 που ανέλαβε το ΠΑΣΟΚ δυστυχώς πάλι την εξουσία, μέχρι σήμερα, έχουμε νέες προσλήψεις και υπό την μορφή των μετατάξεων. Μετετάγησαν εξακόσια άτομα από το OLYMPIC CATERING και από το κρατικό Ναυπηγείο του Σκαρामαγκά. Χρειάζονταν αυτοί οι άνθρωποι στον ΟΣΕ; Όχι, όπως σήμερα μας λέει επίσημα με το νομοσχέδιό του ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ολοκληρώστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Γιατί εμπαίζετε τους εργαζόμενους κατ'αυτόν τον απαράδεκτο τρόπο οι "εκσυγχρονιστές" Υπουργοί του κυρίου Σημίτη;

Κύριε Πρόεδρε, διαβάσαμε στις 29-11-1998 στις εφημερίδες ότι έγινε μία προκήρυξη από τη Διοίκηση του ΟΣΕ για να προσληφθεί ειδικό γραφείο συμβούλων που θα αξιολογήσει την πρόσληψη νέων Γενικών Διευθυντών. Πάλι νέες προσλήψεις;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Αυτά δεν είναι στο νομοσχέδιο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αυτό είναι απαράδεκτο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κάντε μία ερώτηση ή μία επερώτηση, όχι όμως στη συζήτηση επί του νομοσχεδίου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι απόλυτα σχετικό με το νομοσχέδιο που συζητάμε.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, εάν μου επιτρέψετε, λέγοντας ότι εδώ καθιερώθηκε πλέον επίσημα από την Κυβέρνηση του κυρίου Σημίτη, κάθε νομοσχέδιο που έρχεται στη Βουλή να δημιουργεί και νέες θέσεις. Μετά την Ολυμπιακή Αεροπορία, μετά τα ΕΛΤΑ, μετά τον ΟΑΣΑ έχουμε και με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο νέες προσλήψεις, με πλούσιες αποδοχές μηνιαίως, με πολυτελή γραφεία, με αυτοκίνητα, με οδηγούς και άλλα που στοιχίζουν αρκετές δεκάδες εκατομμύρια το μήνα στο δημόσιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ολοκληρώστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Τελειώνω τη σκέψη μου, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον ΟΣΕ κατά την ακρόασή του στη Διαρκή Επιτροπή μας είπε, μεταξύ άλλων, ότι είναι προκλητικός ο τρόπος για τις συνθήκες εργασίας και τα οικονομικά των εργαζομένων στον ΟΣΕ από ότι ήταν επί στρατιωτικών διοικήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Τελειώστε, κύριε Γκελεστάθης. Φθάσατε τα δέκα λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Αυτή η δήλωση του Προέδρου της ΟΜΕ-ΟΣΕ δίνει την απάντηση στον κύριο Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών τι εξυγίανση επιδιώκει με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο. Είπε τέλος...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Γκελεστάθης, φθάσατε τα δέκα λεπτά λέγοντας "τελειώνω".

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δεν είναι δέκα λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Είναι δέκα λεπτά...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Είπε ο Πρόεδρος της ΟΜΕ-

ΟΣΕ ότι η ΕΡΓΟΣΕ κανένα έργο δεν έχει συντελέσει μέχρι σήμερα, μόνο διορίζει Διευθύνοντες Συμβούλους και δίνει παχυλές αμοιβές σε Διευθυντικά στελέχη.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να πω ότι απόψε θεραπεύσαμε τη δημοκρατία. Η πολυφωνία και οι διαφωνίες είχαν φθάσει στο αποκορύφωμά τους. Όμως, δεν άκουσα για το νομοσχέδιο και κυρίως για τα κεντρικά χαρακτηριστικά του, για την προοπτική δηλαδή των ελληνικών σιδηροδρόμων, καμία θέση. Μόνο αντιθέσεις σε τρέχοντα ζητήματα διαχείρισης και θα έλεγα μικροπολιτικής.

Δεν νομίζω ότι υπάρχουν κενά αυτήν τη στιγμή σε ότι έχει σχέση με την στήριξη του νομοσχεδίου μετά την αγόρευση του Υπουργού. Θα κάνω μόνο δύο τρεις παρατηρήσεις αναφορικά με ζητήματα που είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα.

Σε ό,τι αφορά πρώτα πρώτα την ευελιξία και τη δυνατότητα που δίνετε να δημιουργούνται πολλές θυγατρικές εταιρείες, συνάπτονται συμβάσεις με ιδιώτες. Θα πρέπει να διασφαλιστεί ώστε οι όροι και οι διαδικασίες να είναι πολιτικού περιεχομένου και να εξαρτώνται από την πολιτική ηγεσία και όχι καθαρά διοικητικές πράξεις ή διαχειριστικές πράξεις, όταν πρόκειται για παραχώρηση ή εκχώρηση σοβαρών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης.

Το δεύτερο θέμα έχει σχέση με τη δυνατότητα που έχουν είτε ο ΟΣΕ είτε οι ιδιωτικές επιχειρήσεις να ασκούν μεταφορικό έργο, να διακόπτουν ή να παύουν τη μεταφορά εφόσον δεν συμφέρει, εφόσον έχουν κόστος και σ'αυτήν την περίπτωση ταυτόχρονα με τη σύμφωνη γνώμη του ΟΣΕ νομίζω ότι θα χρειαζόταν και η γνώμη της οικείας περιφέρειας.

Έχει δοθεί τουλάχιστον η εντύπωση ότι δίνεται η δυνατότητα να διαμορφώνονται οι όροι μιας άναρχης σχέσης στην ιεραρχία. Δηλαδή με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου να κατατάσσονται οι υπάλληλοι στην ιεραρχική κλίμακα ανεξάρτητα από τα προσόντα τους. Αυτό σαν ψίγμα υποψίας το βλέπω και εγώ στη σχετική διάταξη. Θα πρέπει να προσδιορισθεί έτσι ώστε να μην υπάρχουν αυτού του είδους τα προβλήματα.

Αναφέρθηκε εδώ πολλές φορές η ανάγκη κάποιων τοπικών συνδέσεων σιδηροδρόμων κλπ. που ξεπερνούν τα όρια και τις δυνατότητες μιας στρατηγικής αντίληψης. Επειδή υπάρχει ήδη και η συμφωνία με την Αλβανία να συνδεθεί η Φλώρινα με το Πόγραδετς, πέρα από την εξυπηρέτηση προς την ανατολική κατεύθυνση, δηλαδή η Αλβανία να βγει προς την Κωνσταντινούπολη, κάτι που θα βοηθούσε πολύ να αποδυναμώσει τον πιο αδύνατο κρίκο της παραεγνατίας, αν στην Αλβανία δώσουμε αυτήν τη διέξοδο, η παραεγνατία θα είναι ένα όνειρο άπιαστο γι' αυτές τις χώρες. Αλλά για να δώσουμε ταυτόχρονα δυνατότητα να αποκτήσει χαρακτηριστικά ευρύτατης ωφελιμότητας αυτό το δίκτυο, η σύνδεση -Φλώρινας Κοζάνης υπάρχει ήδη-Κοζάνη-Καλαμπάκα θα έδινε τη δυνατότητα και σε όλον το νότιο άξονα Αθήνα-Πάτρα προς τα πάνω να βγαίνει μέσω Αλβανίας στο Δυρράχιο, για να μην κάνει όλη αυτήν τη διαδρομή, δηλαδή να πάει Πλατύ Ημαθίας. Είναι μία περιοδεία αντί για μεταφορά. Είναι σκόπιμο να γίνει αυτό και σε ένα βαθμό μειώνει και τη χρησιμότητα άλλων αρτηριών που τόσο επιτακτικά μπαίνουν.

Ένα κυρίαρχο ζήτημα έχει συζητηθεί με τους Αλβανούς και παλαιότερα. Χαίρομαι που έχετε καταλήξει σε μία συμφωνία στα πλαίσια των διμερών. Βλέπω ότι έχει στρατηγική σκοπιμότητα.

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, η ώρα βεβαίως δεν επιτρέπει πλέον την απαιτούμενη συζήτηση για το νομοσχέδιο. Αλλά είμαστε υποχρεωμένοι να προσαρμοστούμε, δεδομένου ότι δεν δεχθήκατε να συνεχιστεί η συζήτηση στην αυριανή συνεδρίαση.

Άκουσα με πολλή προσοχή, κυρίως τους συναδέλφους του ΠΑΣΟΚ που τοποθετήθηκαν καθώς και κάποιους πρώην Υπουργούς, φυσικά και τον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ. Όλοι ξεπέρασαν τον εαυτόν

τους. Κάποιος μας είπε ότι ο ΟΣΕ έχει πραγματοποιήσει έργο που δεν μπορούσε να φανταστεί κανείς. Και κάποιος άλλος μας είπε -ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ- ότι ο τίτλος "Ρύθμιση θεμάτων ΟΣΕ" αδικεί το περιεχόμενο του νομοσχεδίου.

Φαίνεται, κύριε συνάδελφε εισηγητά, πως απέχετε από τα τεκταινόμενα του ΟΣΕ, για να μην πω ότι μάλλον ζείτε σε άλλη χώρα.

Δεν διαβάσατε ως εισηγητής την εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου η οποία σαφώς αναφέρει ότι σε όλους τους τομείς ο ΟΣΕ πάει από το κακό στο χειρότερο. Έκθεση της Κυβέρνησης ήταν αυτή όχι της Νέας Δημοκρατίας. Μήπως, κύριοι συνάδελφοι, μιλούσατε για άλλον οργανισμό; Μήπως μιλούσατε για σιδηρόδρομο άλλης χώρας; Δεν ακούσατε ότι κανένα έργο, όπως τονίσαμε εμείς στην εισήγησή μας, δεν γίνεται ολοκληρωμένο σήμερα; Δεν ακούσατε συγκεκριμένα παραδείγματα που αναφέραμε γιατί το νομοσχέδιο αφορά ρύθμιση κάποιων θεμάτων και φυσικά συνδέονται με το επιχειρησιακό σχέδιο, δηλαδή, με την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ; Δεν ακούσατε τα παραδείγματα όπως για την ηλεκτροκίνηση Ειδομένης-Θεσσαλονίκης που ξεκίνησε τα τελευταία χρόνια και για την οποία ξοδεύτηκαν είκοσι δύο δισεκατομμύρια (22.000.000.000) δραχμές, για την οποία αγοράστηκαν έξι ηλεκτράμαξες εδώ και δύο χρόνια και σκουριάζουν δίκτυο και ηλεκτράμαξες; Αυτό συμβαίνει χωρίς να ξέρε κανείς το γιατί και χωρίς να μπει στον κόπο ο κύριος Υπουργός να μας απαντήσει ότι δεν λειτουργεί.

Δεν ακούσατε που σας είπα στην αρχή της ομιλίας μου ότι, αντί να συνεχιστεί το έργο της ηλεκτροδότησης από τη Θεσσαλονίκη προς τη Λάρισα και προς την Αθήνα, για να μπορεί να γίνει ένα ολοκληρωμένο έργο ξεκινώντας από την Ειδομένη και μετά να πηγαίνει στη Θεσσαλονίκη, το αφήσατε και ξεκινάτε την ηλεκτροκίνηση από το Λιανοκλάδι προς τα Φάρσαλα; Και ξέρετε γιατί, κύριε εισηγητά του ΠΑΣΟΚ.; Θα σας το πω για να μαθαίνετε ορισμένα πράγματα, γιατί μάλλον δεν καταλάβατε περί τίνος συζητάμε σήμερα, αφού όλα τα είδατε ρόδινα.

Πρόκειται για το γεγονός που καταγγέλλουν και οι εργαζόμενοι με ανακοίνωσή τους, της αγοράς άχρηστων στύλων από την Ιταλία. Οι στύλοι αυτοί δεν μπορούσαν να τοποθετηθούν στο δίκτυο από τη Θεσσαλονίκη προς τα κάτω, ει μη μόνο σε ένα κομμάτι από το Λιανοκλάδι μέχρι τα Φάρσαλα, το οποίο όμως κομμάτι δεν είναι στη νέα χάραξη και δεν θα χρησιμοποιηθεί ποτέ. Άρα πετάνε τα χρήματα.

Ακούσατε, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ., να πάρω κάποια απάντηση από τον κύριο Υπουργό, γι'αυτό το σοβαρό θέμα; Ακούσατε να μου απήντησε ο κύριος Υπουργός στο σοβαρό θέμα που έθεσα, δηλαδή ότι στόχος και προοπτική είναι ο χρόνος μετάβασης από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη να φθάσει στις τέσσερις ώρες και είκοσι λεπτά; Εγώ προηγουμένως είχα πει ότι το 1993 αυτός ο χρόνος ήταν έξι ώρες και σήμερα έχει φθάσει στις επτά ώρες, ενώ έχουν δαπανηθεί περισσότερα από διακόσια δισεκατομμύρια (200.000.000.000) για τον εκσυγχρονισμό αυτής της γραμμής;

Δεν αληθεύει δε αυτό που μας είπε η διοίκηση στη Διαρκή Επιτροπή, ότι τα δρομολόγια του τρένου καθυστερούν γιατί γίνονται έργα σε αυτό το κομμάτι της γραμμής. Τα έργα γίνονται εκτός γραμμής, στη νέα χάραξη. Κανένα έργο δεν γίνεται στην ίδια. Το τρένο καθυστερεί, διότι δεν γίνεται η στοιχειώδης συντήρηση. Κατέθεσα δύο συγκεκριμένους πίνακες, οι οποίοι έχουν ένα εξάμηνο διαφορά. Σε αυτούς τους πίνακες αναφέρονται πενήντα περιπτώσεις βραδυπορείας εξ αιτίας της κακής συντήρησης. Ήταν πίνακες του Φεβρουαρίου του 1998 και του Οκτωβρίου του 1998. Από τότε μέχρι τώρα ούτε ένα από αυτά τα σημεία επισκευάστηκε.

Δεν πήραμε απάντηση και σε άλλα θέματα, τα οποία θα τα επαναφέρουμε στην κατ'άρθρο συζήτηση αύριο. Λυτάμαι, αλλά με αυτό το νομοσχέδιο δεν λύνεται κανένα πρόβλημα. Γι'αυτό βαλθήκατε οι πάντες να το ψηφίσουμε σήμερα. Εμείς δηλώνουμε ότι θα το καταψηφίσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Πάντως, κύριε Χει-

μάρα, ο κ. Κωνσταντινίδης έχει θητεύσει αρκετά στο Υπουργείο Μεταφορών.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Έκρινα από αυτά που είπτε.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θα μπω σε διαδικασία επαλήθευσης για το αν γνωρίζω τα θέματα των μεταφορών ή όχι. Χάρηκα τον κ. Χειμάρα για τον αντιπολιτευτικό του χειμάρο. Πλην όμως, αυτός ο αντιπολιτευτικός χειμάρος ήταν αβάσιμος. Ήταν χειμάρος που πλημμύρισε. Τον παραπέμπω στα Πρακτικά για να δει τι είπα ακριβώς στην εισήγησή μου. Έτσι θα δει αν ήταν εδώ στην Αίθουσα όταν μιλούσα εγώ ή όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Πάντως, κύριε Κωνσταντινίδη, οι χείμαροι αφού έχουν καεί και τα δάση έχουν γίνει πλέον επικίνδυνοι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, για να έχει ενδιαφέρον η συζήτηση παρακαλώ τον κ. Κωνσταντινίδη να διαψεύσει έστω και ένα στοιχείο εξ όσων κατέθεσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Θα δώσω τώρα το λόγο στην κ. Μπόσκου και μετά στο συνάδελφο κ. Σπυριούνη, τον αγαπητό στρατηγό. Επειδή είναι εδώ οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι μη θεωρείτε ότι σας ξέχασα, κύριε Σπυριούνη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η ώρα είναι 00.30'.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μα, κύριε Μεϊμαράκη, για πέντε λεπτά τώρα ...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Δεν θα δευτερολογήσει ο κύριος Υπουργός και εμείς;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Αν θέλετε να δευτερολογήσετε θα σας κάνω την εξής πρόταση: Θα ψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι θα έχουν τη δυνατότητα, ως συνήθως γίνεται, την επαύριο να δευτερολογήσουν.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχουμε πει και η Διάσκεψη των Προέδρων έχει αποφασίσει το νομοσχέδιο να συζητηθεί δύο ημέρες επί της αρχής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Θα σας διαβάσω τι είπατε και τι συμφωνήσατε όταν ο συνάδελφος κ. Σγουρίδης ήταν στην Έδρα που ξεκίνησε η διαδικασία. Είπε ότι μέχρι την πρώτη πρωινή θα πάμε. Θα σας διαβάσω τι ελέχθη: "Από τον αριθμό των συναδέλφων που θα εγγραφούν, θα εξαρτηθεί και ο χρόνος λήξεως της σημερινής συνεδρίασεως που θα είναι σαφώς μετά τη δωδεκάτη και μέχρι την πρώτη πρωινή το αργότερο".

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Έχω δώσει το λόγο, κύριε Μεϊμαράκη, στην κ. Μπόσκου και αμέσως μετά να πείτε ό,τι θέλετε.

Ορίστε, κυρία Μπόσκου.

ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ: Πάντως έχετε πολύ μεγάλη αγωνία και ως Προεδρείο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Δεν έχουμε καμία αγωνία.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αλαζονεία είναι αυτό, κύριε Πρόεδρε.

ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ: Πολύ άνετα μπορούμε αύριο να το συζητήσουμε και να το ψηφίσουμε επί της αρχής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κυρία Μπόσκου, δεν διαμαρτυρηθήκατε όταν ο κ. Σγουρίδης είπε αυτά που είπτε. Είσθε εισηγήτρια και ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος θα μπορούσε να πει στον κ. Σγουρίδη, όχι, κύριε Πρόεδρε, δεν θα πάμε την πρώτη πρωινή. Μη μου μιλάτε, λοιπόν, για αλαζονεία και ότι με πιάνει και τρομάρα.

Ορίστε, κυρία Μπόσκου.

ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ: Εκτός από το ζήτημα του ωραρίου που έβαλε ο κ. Σγουρίδης έβαλε και το ζήτημα ότι θα συζητήσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής για δύο ημέρες. Εμείς δεν ξέραμε καν πόσοι θα είναι οι ομιλητές. Τι να σκεφθούμε και τι να

αποφασίσουμε; Ούτε καταλαβαίνουμε και την επιμονή σας να ψηφιστεί το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Κύριε Πρόεδρε, από την όλη συζήτηση δεν μπορέσαμε να καταλάβουμε πώς τελικά ταυτίζεται το συμφέρον της χώρας με την πολιτική της Κυβέρνησης που προσπαθεί να περάσει μέσα απ' αυτό το νομοσχέδιο. Δεν μπορείς να συρρικλώνεις το δίκτυο ιδιαίτερα το περιφερειακό και να λες ότι αυτό γίνεται για το συμφέρον της χώρας.

Κύριε Πρόεδρε, είναι γνωστό σ' όλη την Ευρώπη και γι' αυτόν το λόγο αν θέλετε κινητοποιούνται οι σιδηροδρομικοί σε όλη την Ευρώπη ότι επενδύσεις στην υποδομή στους σιδηρόδρομους δεν θέλει να κάνει κανένας ιδιώτης γιατί δεν θα έχει το ανάλογο κέρδος, δεν θα μπορεί να αποκομίσει αυτά που έβαλε. Ακριβώς γι' αυτόν το λόγο και όχι για λογιστικούς όπως θέλει να μας πει η Κυβέρνηση, διαχωρίζε με την οδηγία 440/91 και με το σημερινό νομοσχέδιο η ελληνική Κυβέρνηση την υποδομή από την εκμετάλλευση ώστε να έρχονται οι ιδιώτες να πατούν στις έτοιμες ράγες που θα τους έχει στρώσει από τα προηγούμενα χρόνια ο ελληνικός λαός για να αποκομίζουν τεράστια κέρδη. Αν αυτό μπορεί να ταυτίζεται με το δημόσιο συμφέρον της χώρας, τι άλλο μπορεί να πει κανείς;

Αναρωτήθηκε ο κύριος Υπουργός και έκανε σαν να μην ξέρει γιατί εγκαταλείφθηκε ο σιδηρόδρομος την τελευταία πεντηκονταετία και μίλησε για προτεραιότητες για στενότητα πόρων, ενώ με βάση τα στοιχεία που έφερε ο εκπρόσωπος των εργαζομένων στο Δ.Σ., οκτώ περίπου τρισεκατομμύρια μέσα στο διάστημα 1981-1996 δόθηκαν στις μεταφορές με ένα ποσοστό στο σιδηρόδρομο 2,13%. Άρα στενότητα πόρων δεν υπήρχε ή δεν υπήρχε τέτοια που να δικαιολογεί αυτήν την εγκατάλειψη. Μας μίλησε για την είσοδο του αυτοκινήτου. Μα κάποτε να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους. Η είσοδος του αυτοκινήτου είναι ή οι πολιτικές που εφαρμόσαν όλες οι κυβερνήσεις που πέρασαν και η δική σας που εξακολουθεί να εφαρμόζει αυτήν την πολιτική, εξυπηρέτησης όλων των πολυεθνικών που έχουν σχέση με τον αυτοκινητόδρομο, τα αυτοκίνητα, τα πετρέλαια κλπ.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος είπε, ότι στο άρθρο 3 φαίνεται καθαρά ότι η υποδομή παραμένει στον Ο.Σ.Ε.

Εμείς θέλουμε να σας πούμε, ότι η κυριότητα έχει αξία όταν ασκείται με συγκεκριμένες πράξεις. Όταν όμως η Κυβέρνηση επιτρέπει με αυτό το νομοσχέδιο στους ιδιώτες να αναπτύσσουν, να χρησιμοποιούν και να εκμεταλλεύονται με μακροχρόνιες μισθώσεις το δίκτυο του Ο.Σ.Ε, τότε ουσιαστικά αυτό το περιεχόμενο της κυριότητας δεν υφίσταται. Έχουμε ουσιαστικά εκποίηση, αφυδάτωση. Καθίσταται ανενεργός το δικαίωμα κυριότητας του Ο.Σ.Ε επί της υποδομής και πρέπει αυτό να γίνει γνωστό σε όλους.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, ήθελα να επαναλάβω το εξής: Δεν θα προχωρούσε σε καμία εξυγίανση, με αυτήν τη μορφή που τη φέρνει η Κυβέρνηση μέσα σε αυτό το νομοσχέδιο, εάν δεν είχε την πρόθεση να την παραχωρήσει στους ιδιώτες. Αυτό φαίνεται πολύ καθαρά από τις προθέσεις της. Για παράδειγμα, με το σιδηρόδρομο Πελοποννήσου αναρωτιέται η Κυβέρνηση τι θα γίνει με τον ανταγωνισμό. Και όμως δεν έχει γίνει πρόβλεψη να περνά από τη σήραγγα του Αρτεμισίου σιδηρόδρομος. Φυσικά και θα υπάρχει ανταγωνισμός και στο τέλος θα μαραζώσει το δίκτυο. Όμως, δεν αποφασίσατε να περνάει η σήραγγα από εκεί, όχι μόνο να γίνει ανταγωνιστικός, αλλά να υπερκεράσει και τις δυνατότητες αυτές του αυτοκινητόδρομου.

Εξυγίανση, λοιπόν, για ιδιωτικοποίηση γίνεται με το παρόν νομοσχέδιο. Ίσως να δουν τα μάτια μας και την είσοδο του Ο.Σ.Ε στο Χρηματιστήριο. Τίποτα δεν αποκλείεται από τη σημερινή Κυβέρνηση!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, ο κ. Δημαράς δεν θέλει, απ' ό,τι μου είπε, να δευτερολογήσει.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Μεϊμαράκη, θα σας δώσω το λόγο. Θα δώσω πρώτα το λόγο στον κ. Σπυριούνη, που ζήτησε το λόγο από τους συναδέλφους αγορητές και στη συνέχεια να ψηφίσουμε επί της αρχής. Έτσι,

οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι να έχουν τη δυνατότητα να μιλήσουν επί δέκα λεπτά αύριο ξεκινώντας η συνεδρίαση.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε! Ομοφωνία δεν θέλετε; Δεν μπορείτε να πάρετε την απόφαση αλλιώς! Θα δευτερολογήσουμε σήμερα, θα ψηφίσουμε σήμερα και η Αντιπολίτευση θα σκεφθεί αύριο ποια χρήση των δικαιωμάτων του Κανονισμού θα κάνει!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Μεϊμαράκη, είστε παλιός μέσα σε αυτήν την Αίθουσα...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όσο και εσείς!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ειλικρινά, θέλω να βοηθησέτε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, καθόλου κύριε Πρόεδρε! Έχουμε συμφωνήσει!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Σε τι συμφωνήσατε;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Συμφωνήσαμε σήμερα να μιλήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και να μείνουν οι δευτερολογίες για αύριο. Μάλιστα, πριν ανέβω στο βήμα το είπα, για να γραφτεί και στα Πρακτικά, γιατί δεν έχω πλέον εμπιστοσύνη στο Προεδρείο επ' αυτών των θεμάτων! Θα τελειώσουμε, λοιπόν, σήμερα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Μεϊμαράκη, σας παρακαλώ....

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η αλαζονεία σας δεν έχει όρια!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Μεϊμαράκη, χωρίς να σας δώσω το λόγο φωνάζετε και εκφράζετε την άποψή σας!

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μου δώσατε το λόγο, αλλά δεν τον παίρνω! Εγώ σέβομαι και το καφενείο της Βουλής!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο Προεδρεύων κ. Κρητικός μου είπε ότι θα μιλήσουν οι εισηγητές και ότι οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι θα δευτερολογήσουν αύριο, αφού ψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Εγώ θα δευτερολογήσω σήμερα. Και καλώ τον κύριο Υπουργό να δευτερολογήσει!

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε, κύριε Κολοζώφ, έχετε το λόγο.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Να το δούμε λίγο ήρεμα το θέμα, γιατί πραγματικά ορισμένα πράγματα δεν τα καταλαβαίνω, δεν είναι μέσα στη λογική των ανθρώπων!

Ο Κανονισμός προβλέπει, ότι οι συνεδριάσεις φθάνουν μέχρι τις δώδεκα η ώρα. Εμείς πάμε παραπέρα κάνοντας πάλι χρήση του ίδιου του Κανονισμού. Γιατί; Γιατί υπάρχει συσσώρευση Βουλευτών και θέλουμε να τους διευκολύνουμε. Έτσι, μπορούμε να πάμε και μέχρι τη μία και μέχρι τις δύο η ώρα. Όταν όμως δεν υπάρχει αυτή η πίεση, δεν καταλαβαίνω γιατί πρέπει ντε και καλά να συνεχίσουμε τη συζήτηση, δεδομένου μάλιστα ότι η απόφαση είναι να συζητήσουμε δύο μέρες επί της αρχής!

Διακόπτουμε εδώ- όταν ήρθε 12.00' η ώρα -και συνεχίζουμε αύριο επί της αρχής. Δεν υπήρχε καμία προεμπίση από τη στιγμή που εξαντλήθηκαν οι ομιλητές και δεν υπάρχει καμία τέτοια πίεση. Επανελημμένα και ο κύριος Πρόεδρος της Βουλής, αλλά και οι Προεδρεύοντες επισημαίνουν ότι εμείς με την επιμονή μας φέρνουμε σε δυσκολία και το προσωπικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Εάν δεν ήταν τα διαδικαστικά κύριε Κολοζώφ, θα είχαμε τελειώσει.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Υπάρχουν και τέτοια ζητήματα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Είναι ο τύπος και η ουσία.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Μα, αυτή είναι η ουσία, δεν είναι ο τύπος, κύριε Πρόεδρε. Γιατί λέτε ο τύπος; Είναι η ουσία. Το πώς λειτουργεί το Κοινοβούλιο σε τελευταία ανάλυση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Κολοζώφ, σας είπα προηγουμένως για τον τύπο και την ουσία και το πολύ απλό: Θέλετε ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος να μιλήσετε αύριο δέκα (10') λεπτά; Έχετε κάθε δικαίωμα. Θέλετε να ολοκληρώσετε σήμερα; Μπορείτε σήμερα.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Πρόεδρε, είχαμε πει στη Διάσκεψη,

δύο μέρες επί της αρχής. Να γίνει λοιπόν, αύριο η ψηφοφορία, αφού τελειώσουν οι δευτερολογίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Είθε παλιός Κοινοβουλευτικός και ξέρετε ότι μπορεί η Διάσκεψη των Προέδρων να ψηφίζει δύο μέρες, αλλά όταν μέσα από τη διαδικασία υπάρχει δυνατότητα να ολοκληρωθεί η συζήτηση ...

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Δεν υπάρχει. Υπάρχουν δευτερολογίες και λέτε να μην τις κάνουμε σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Δεν σας λέω να μην τις κάνετε, κύριε Κολοζώφ.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Τι σημαίνει η δευτερολογία, κύριε Πρόεδρε, όταν ψηφιστεί επί της αρχής; Δευτερολογία σε τι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Κολοζώφ, θέλετε να σας στείλω αρκετά Πρακτικά για να δείτε ότι γίνεται αυτό σε πάρα πολλά νομοσχέδια;

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Γίνεται, αλλά κακώς, κύριε Πρόεδρε. Εδώ παραβιάζεται η ουσία.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα σας παρακαλέσω να ακούσετε τις ενστάσεις και τις προτάσεις της Αντιπολίτευσης στο σύνολό της, για να συζητηθεί το θέμα και να προχωρήσουμε σε δευτερολογίες αύριο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μα, ο κ. Μεϊμαράκης λέει για σήμερα. Τι μου λέτε ομόφωνα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Όχι, η πρότασή του είναι να γίνει αύριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μα, προηγούμενα μου είπτε ότι θέλει να μιλήσει σήμερα. Τελικά άλλα λέει ο κ. Μεϊμαράκης, άλλα λέτε εσείς;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Όχι, βέβαια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Πώς όχι; Ο κ. Μεϊμαράκης προηγούμενα, φωνάζοντας σε μένα, είπτε ότι θέλει να μιλήσει σήμερα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, εσείς είπατε να ψηφιστεί επί της αρχής και μετά να δευτερολογήσω. Σας είπα, λοιπόν, ότι θέλω να δευτερολογήσω πριν ψηφιστεί. Αυτά είναι διαδικασίες καφενείου δικού σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ολοκληρώστε, κύριε Δημαρά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Θέλω να συνταχθώ απολύτως με την άποψη που διατύπωσε ο κ. Κολοζώφ.

Δεν είναι δυνατόν, κύριε Πρόεδρε, να ψηφίσουμε επί της αρχής και να δευτερολογήσουμε αύριο. Δεν αντιλαμβάνεσθε ότι υπάρχει μία αντινομία, η οποία δεν μπορεί να ερμηνευθεί εκ των πραγμάτων ό,τι και αν συμβαίνει στη Βουλή και όποια εμπειρία και αν έχετε;

Πώς θα κληθώ εγώ να ψηφίσω τώρα και να δευτερολογήσω αύριο για κάτι που ψήφισα χθες; Πώς θα λυθεί αυτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Να σας απαντήσω, κύριε Δημαρά. Είναι η συνήθης πρακτική και θα σας στείλω συντριπτική πλειοψηφία νομοσχεδίων στα οποία έχει γίνει αυτό για τον απλούστατο λόγο, κύριε Δημαρά. Διότι ένα νομοσχέδιο επί της αρχής -εδώ ζούμε, βλέπουμε πώς κινείται η διαδικασία, λέτε για τη δευτερολογία- αναφέρεται στο πνεύμα συνολικά του νομοσχεδίου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ πολύ να ακούσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Άκουσα την άποψή σας, κύριε Δημαρά και θα την συνεκτιμώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Σας παρακαλώ πάρα πολύ! Είδατε ότι ούτε εριστικός είμαι ούτε προσπαθώ να προκαλέσω εντυπώσεις. Σας παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε!

Εμπριέχεται μία αντίφαση που αγγίζει τα όρια της ηθικής και όποια και αν είναι η εμπειρία του παρελθόντος δεν επιτρέπει στη Βουλή των Ελλήνων να ψηφίζει πριν και να δευτερολογεί μετά. Το αντιλαμβάνεσθε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Δημαρά, με συγχωρείτε. Προηγουμένως, δεν μου είπατε ότι δεν θέλετε να δευτερολογήσετε; Εσείς δεν μου είπατε ότι δεν θέλετε να δευτερολογήσετε; Τι μου βάζετε ζητήματα ηθικής; Σας

παρακαλώ!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Ένα λεπτό, σας παρακαλώ. Δεν ισχυρίστηκα εγώ αυτό που λέτε. Προέκυψε ένα θέμα τεράστιο και επ'αυτού τοποθετούμαι. Αν χρειαστεί τώρα να δευτερολογήσω και εγώ, θα το κάνω, αλλά υπό το κράτος εκβιασμών δεν μπορεί να συνεδριάζει η Βουλή των Ελλήνων. Το αντιλαμβάνεσθε ή όχι;

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Θα σας δώσω το λόγο, κύριε Σφυρίου, μισό λεπτό.

Θέλω να σας πω ότι δεν υπάρχει κανένας εκβιασμός, κύριε Δημαρά...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Εγώ έτσι το αντιλαμβάνομαι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Επιτρέψτε μου να σας πω κάτι για να μη λέμε και κουβέντες, οι οποίες δεν έχουν καμία απήχηση στην πραγματικότητα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Τι νόημα έχει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Προσέξτε, κύριε Δημαρά!

'Όταν ο κ. Μεϊμαράκης διαμαρτυρήθηκε για να μη συζητήσουν και να μη δευτερολογήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, εσείς ήδη είχατε ζητήσει από το Προεδρείο να μη δευτερολογήσετε. Άρα, αυτά που λέτε δεν ισχύουν, τουλάχιστον όση ώρα εγώ προεδρεύω.

'Ορίστε, κύριε Σφυρίου, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε. Αρνήθηκα να δευτερολογήσω για τον απλούστατο λόγο ότι νιώθω πως μιλώ ως φωνή βοώντος εν τη ερήμω. Ό,τι θέλετε κάνετε.

Λοιπόν, είπαμε να συνταχθείτε και εσείς και να αντιληφθείτε ότι είναι περασμένη η ώρα και ότι υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι βρίσκονται εδώ, παρακολουθούν και είναι συνεπείς στο ρόλο και στην ευθύνη που έχουν. Σας κάνω μια πρόταση πολύ απλή, να πάμε αύριο. Και εσείς λέτε "όχι, ντε και καλά, σήμερα".

Γιατί δεν θέλετε να πάμε αύριο, κύριε Πρόεδρε; Επ'αυτού τοποθετήθηκα και τώρα, αφού έχω το δικαίωμα, θα δευτερολογήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μάλιστα, κύριε Δημαρά.

Ορίστε, κύριε Σφυρίου, έχετε το λόγο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κατ'αρχήν θέλω να ζητήσω να επικρατήσει μία ψυχραιμία και μία ηρεμία. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να καταφεύγουμε σε τέτοιες κορώνες, προκειμένου να συνεννοηθούμε. Θα ήθελα να σταθώ σε τρία πράγματα και θα παρακαλέσω να μη με διακόψει κανείς, για να μπορέσω να τα διατυπώσω.

Πρώτα-πρώτα, η ουσία βρίσκεται στη θέση που ήδη έχουν λάβει τα κόμματα επί της αρχής. Απ' ό,τι έχω καταλάβει, με εξαίρεση την Πλειοψηφία, τα υπόλοιπα κόμματα καταψηφίζουν το νομοσχέδιο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Σωστά καταλάβατε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Μάλιστα, σωστά κατάλαβα. Λοιπόν, εκεί βρίσκεται η ουσία. Επειδή το νομοσχέδιο θα συνεχισθεί και θα συζητηθεί σε όλες του τις λεπτομέρειες στα άρθρα, είναι γνωστό...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Να καταργήσουμε τον Κανονισμό, να μη δευτερολογήσουμε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Ένα λεπτό, κύριε Μεϊμαράκη. Παρακάλεσα να υπάρξει μία ηρεμία και ένας σεβασμός, αλλά δεν υπάρχει ούτε ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Σφυρίου, θα σας παρακαλέσω να κάνετε την πρότασή σας.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Για να την κάνω, θα παρακαλέσω να υπάρξει ησυχία.

'Ελεγα, λοιπόν, το εξής: Είναι σύνηθες, εγώ τουλάχιστον πολλά χρόνια σ'αυτήν την Αίθουσα ξέρω τα Προεδρεία να προτείνουν και οι Ολομέλειες να αποφασίζουν να ψηφίζονται νομοσχέδια επί της αρχής και να διατυπώνουν απόψεις δευτερολογώντας και μάλιστα με άνεση χρόνου -και δεκαλέπτο ακόμη- συνάδελφοι και Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και Βουλευτές, επιστημαίνοντας και πολιτικά επιχειρήματα και προτάσεις, στο βαθμό που διατύπωσαν προτάσεις.

Επομένως, αυτό που είναι ο τύπος και δεν είναι η ουσία, πράγματι

έχει γίνει πολλές φορές επί πολλά χρόνια. Αυτή είναι η δεύτερη παρατήρηση.

Η τρίτη παρατήρηση που ήθελα να διατυπώσω, η οποία είναι και μία πρόταση, κύριε Πρόεδρε, είναι ότι επειδή μιλήσαμε με τον προεδρεύοντα, τον κ. Κρητικό, πριν ανεβείτε εσείς στην Έδρα και είχαμε προσδιορίσει περίπου γύρω στις 00.30' να ολοκληρωθεί η συζήτηση και επειδή ήδη έχουν δευτερολογήσει και οι εισηγητές και οι Βουλευτές για την ουσία και για τον τύπο, εμείς προτείνουμε το εξής: Να ληφθεί μία απόφαση η οποία να είναι και ομόφωνη, να μείνουν μόνο οι συγκεκριμένοι δευτερολογούντες Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, κανείς άλλος. Κατά τα άλλα, δεν θα εγγραφούν και άλλοι να δευτερολογήσουν. Θα είναι μόνο οι δύο-τρεις Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, που έχουν μείνει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ολοκληρώστε, κύριε Σφυρίου, σας παρακαλώ.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Μετά από τη δευτερολογία τους αύριο το πρωί να ψηφισθεί επί της αρχής και να προχωρήσουμε στα άρθρα. Αλλά να δεσμευθούμε ότι θα είναι μόνο αυτοί, που προτίθενται τώρα να δευτερολογήσουν και να τελειώσει το θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, θα διακόψουμε εδώ, για να μη νομίζουν οι συνάδελφοι, ούτε ο κ. Μεϊμαράκης ούτε ο κ. Κολοζώφ ούτε ο κ. Δημαράς ότι κοπτόμεθα...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Μεϊμαράκη, να ολοκληρώσω. Θα ακούσω την άποψη των συναδέλφων Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων και του ΔΗΚΚΙ και του Κομμουνιστικού Κόμματος και του ΠΑ.ΣΟ.Κ., θα διακόψουμε εδώ τη συνεδρίαση, δεν θα ψηφίσουμε επί της αρχής και αύριο θα δευτερολογήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, ο κύριος Υπουργός και ο συνάδελφος κ. Σπυριούνης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Δεκτό.

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

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, επειδή έγινε μία αναφορά προηγουμένως στην Κυβέρνηση, ήθελα απλώς να σας πω ότι η Κυβέρνηση παρακολουθεί τη διαδικασία, δεν παρεμβαίνει σε αυτήν, ούτε καθορίζει τον αριθμό των ομιλητών. Προσπαθεί να διευκολύνει το έργο της Βουλής και του Προεδρείου και γ'αυτό ούτε έβαλε ούτε βάζει ζητήματα. Θα ακολουθήσει τις αποφάσεις του Προεδρείου, έτσι όπως προκύπτουν από τη διαδικασία της Βουλής. Η αναφορά στην Κυβέρνηση δεν είχε να κάνει με την πραγματικότητα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε, κύριε Μεϊμαράκη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κατ' αρχήν επιτρέψτε μου να σας πω ότι η Κυβέρνηση έχει να κάνει με τη διαδικασία. Δεν μπορεί να είναι θεατής. Έχει άποψη, την εκφράζει, τη λέει, συνεννοείτε με το Προεδρείο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Μεϊμαράκη, τώρα γιατί ανακυκλώνετε τη συζήτηση;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Σας παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε. Όχι, δεν θα τελειώσουμε έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κάνετε μία πρόταση. Το Προεδρείο την έκανε δεκτή...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Γιατί με διακόπτετε συνέχεια; Χάρη μας κάνετε, δηλαδή; Δεν το κατάλαβα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μα, δεν σας κάνω καμία χάρη, κύριε Μεϊμαράκη. Ούτε εσείς μου κάνετε καμία χάρη...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, έτσι μπράβο. Κανείς δεν κάνει χάρη σε κανέναν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης):... όταν δεν με αφήνετε να μιλάω.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Λοιπόν, αφήστε με να μιλήσω. Εγώ θέλω να δευτερολογήσω, λοιπόν, αν το πάτε

έτσι. Δώστε μου χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Με συγχωρείτε. Αν θέλετε να δευτερολογήσετε, σημαίνει ότι δεν σέβεστε τους συναδέλφους.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Ή θα με αφήσετε, λοιπόν, να κάνω την παρέμβασή μου ή θα μου δώσετε το χρόνο μου, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε, κύριε Μείμαρakis.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Παρακαλώ, λοιπόν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Επί της διαδικασίας ή επί της ουσίας; Γιατί θέλετε το λόγο; Πείτε μου τι θέλετε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Τον ζήτησα επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Πείτε μου τι θέλετε. Αν θέλετε να δευτερολογήσετε, να ξέρω ότι θα δευτερολογήσετε. Αν θέλετε να μιλήσετε επί της διαδικασίας, να μιλήσετε επί της διαδικασίας. Δεν μπορεί επί παντός επιστητού να αναφέρεσθε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επί της διαδικασίας ζήτησα το λόγο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Γνωρίζετε -ξεκινώντας ότι η Κυβέρνηση έχει άποψη για τη διαδικασία- ότι είμαι επί της διαδικασίας.

Λοιπόν, και για να ξεκαθαρίσουμε. Χάρη δεν μας κάνετε και δεν σας κάνουμε. Μπορούμε να πάρουμε το λόγο και να τοποθετηθούμε.

Και κατ' αρχήν να τοποθετηθώ ως προς την τοποθέτηση του κοινοβουλευτικού εκπροσώπου του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο οποίος έθεσε τρία θέματα.

Και είπε, πρώτον, ότι η ψήφος στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο φάνηκε από τις πρωτολογίες. Αυτό είναι μία καινοφανής θεωρία, διότι σε όλα τα νομοσχέδια η ψήφος της Αντιπολίτευσης ή των κομμάτων φαίνεται από τις πρωτολογίες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Αυτό είναι επί της διαδικασίας, κύριε Μείμαρakis;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε, γιατί με αυτήν τη λογική θα καταργήσουμε πλήρως τις δευτερολογίες σιγά-σιγά.

Μας είπε, λοιπόν, ότι η ψήφος φαίνεται, άρα το θέμα ήταν τι θα ψηφίσουμε.

Δεύτερον μας είπε ότι υπάρχει -λέει- αυτή η πρακτική. Και δεν θέλω να καταγραφεί στα Πρακτικά ότι υπάρχει αυτή η πρακτική. Δεν υπάρχει αυτή η πρακτική. Κατ' εξαίρεση, κύριε Κοινοβουλευτικέ Εκπρόσωπε, έχει γίνει οι δευτερολογίες να γίνονται μετά την ψηφοφορία. Δεν είναι θέμα πρακτικής.

Και θα σας θυμίσω και το εξής: Ότι γίνεται όταν δεν έχει εξαντληθεί ο κατάλογος των ομιλητών και πάμε σε δικαίωμα δευτερολογίας που έχουν το χρόνο της πρωτολογίας. Εδώ εξαντλήθηκε ο κατάλογος των ομιλητών...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ωραία. Θέλετε να δευτερολογήσετε, κύριε Μείμαρakis;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Υπήρχε η προτασόμενη δευτερολογία. Άρα, η συνήθης πρακτική είναι όταν ο κατάλογος εξαντλείται, να ολοκληρώνεται η διαδικασία. Εάν δεν είχε ολοκληρωθεί ο κατάλογος τότε, κύριε Κοινοβουλευτικέ Εκπρόσωπε, θα πηγαίναμε σε αυτό που λέτε.

Τρίτον, είπατε τι κάναμε με τον προηγούμενο Προεδρεύοντα. Πρέπει να σας πω ότι το Προεδρείο είναι ενιαίο και οι συμφωνίες που γίνονται με τον οποιονδήποτε Προεδρεύοντα, δεσμεύουν και τους επόμενους. Και οι συμφωνίες που γίνονται με τους συγκεκριμένους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους δεσμεύουν όλα τα κόμματα. Δεν θα πει ότι, επειδή έγινε μία συμφωνία πάνω στο Προεδρείο και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος έτυχε να είναι ο κ. Μείμαρakis, αν φύγει ο Μείμαρakis, δεν δεσμεύεται η Νέα Δημοκρατία; Ούτε αν φύγει και αλλάξει ο Προεδρεύων, δεν δεσμεύεται το Προεδρείο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Τώρα δεν σας καταλαβαίνω, κύριε Μείμαρakis.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αυτά πρέπει να πάρουν απάντηση γιατί στην άλλη συνεδρίαση πάλι θα μας λέτε

"μα, έγινε και σε εκείνο το νομοσχέδιο". Λοιπόν, αυτά για να πάρουν απάντηση, κύριε Πρόεδρε. Και θέλω να πιστεύω ότι τελικά καταλάβετε τη συμφωνία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κατάλαβα ότι κωλυσιεργείτε τη διαδικασία, κύριε Μείμαρakis. Θα είχε ολοκληρωθεί η διαδικασία...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, καταλάβατε ότι τη συμφωνία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): ...και μιλάτε μισή ώρα για διαδικαστικά θέματα. Αυτό κατάλαβα εγώ.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Βεβαίως και θα μιλήσω, γιατί αυτά θα τα χρησιμοποιήσουμε μετά ως νομολογία για τα επόμενα νομοσχέδια. Και πρέπει να καταγραφεί η αντίδραση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Εντάξει, κύριε Μείμαρakis. Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Γι' αυτό ακριβώς τα λέω, κύριε Πρόεδρε. Και αν εσείς ήρθατε κεφάλτος στις δωδεκάμισι να ανεβείτε στην Έδρα, εμείς είμαστε από τις έξι η ώρα εδώ μέσα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κάνετε πολύ μεγάλο λάθος. Και αυτούς τους χαρακτηρισμούς, κύριε Μείμαρakis...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αυτό που σας λέω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): ...σας τους επιστρέφω. Και δεν σας δίνω αυτό το δικαίωμα...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αυτό που σας λέω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): ...να μου πείτε εμένα αν επιστρέφω κεφάλτος. Και λυπάμαι.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Και θα παρακαλέσω πολύ το Προεδρείο να σέβεται τους Βουλευτές...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Να σέβεστε εσείς το Προεδρείο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: ...και να έχει ενιαία άποψη. Καταλάβατε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μου φαίνεται ότι κεφάλτια έχετε εσείς.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Θα παρακαλούσα να μη με διακόπτετε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Λοιπόν, να μάθετε να απευθύνεσθε στο Προεδρείο με περισσότερο σεβασμό.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Και εσείς θα καταλάβετε, κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Με περισσότερο σεβασμό, κύριε Μείμαρakis. Αυτό σας λέω.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: ...ότι την Αξιωματική Αντιπολίτευση θα την σέβεστε. Έχει και υποχρεώσεις έχει και δικαιώματα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ολοκληρώσατε, κύριε συναδέλφε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: ...και δεν θα αναγκάζομαστε κάθε φορά να σας λέμε ότι θα καταφύγουμε στα έσχατα μέσα του Κανονισμού για να καταλαβαίνετε τις συμφωνίες που κάναμε. Καταλάβατε, κύριε Πρόεδρε;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Αιδώς!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ολοκληρώσατε, κύριε Μείμαρakis.

Κύριε Δημαρά, συμφωνείτε με την πρότασή μου;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Συμφωνώ με την πρότασή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Θα σας πω κάτι, κύριοι συνάδελφοι, γιατί είπα τι διαφορά έχει ο τύπος από την ουσία και θέλω να καταγραφεί στα Πρακτικά. Αυτό το λέω και στον κ. Κολοζώφ.

Οι δευτερολογίες τριών Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων θα είχαν τελειώσει μέσα στο μισάωρο, χωρίς καμία συζήτηση. Όλη αυτή η διεκυστήριδα και η συζήτηση επί της διαδικασίας δεν έχει κανένα νόημα, καμία σημασία επί των διατάξεων του νομοσχεδίου και είδατε ότι ο ένας τοποθετείται επί των αιχμών των άλλων για να βρισκόμαστε σε συζήτηση.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αν δεν το συζητούσαμε ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Μείμαράκη, δεν έχετε το λόγο. Σας άκουσα με απόλυτο σεβασμό, κάνατε τις προεκτάσεις που θέλατε. Είναι δικαίωμά σας, αλλά νομίζω ότι θα πρέπει να έχουμε μια άλλη πρακτική μέσα στο Κοινοβούλιο και έναν άλλο σεβασμό ο ένας απέναντι στον άλλο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Να τηρείτε τις συμφωνίες, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κάνετε μεγάλο λάθος, κύριε Μείμαράκη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Δεν θα είχε λεχθεί τίποτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ακούστε, κύριε Μείμαράκη, τι θα σας πω. Φεύγοντας ο Προεδρεύων από την Έδρα, μου είπε το εξής: "Θα πάτε μέχρι τις 12.30", θα μείνουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι να μιλήσουν την επαύριο, θα το ψηφίσετε επί της αρχής και θα συνεχίσουμε". Εσείς θέλατε να πείτε αυτά που είπατε και ολοκληρώσατε.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Πέμπτης 19 Νοεμβρίου 1998 και της Παρασκευής 20 Νοεμβρίου 1998 και ερωτάται το Σώμα, αν επικυρώνονται.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς, τα Πρακτικά της Πέμπτης 19 Νοεμβρίου 1998 και της Παρασκευής 20 Νοεμβρίου 1998 επικυρώθηκαν.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 00.59' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα, ημέρα Τετάρτη 2 Δεκεμβρίου 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: "Ρύθμιση θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ)".

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ