

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΕ'

Τετάρτη 2 Δεκεμβρίου 1998 (πρωί)

Αθήνα, σήμερα στις 2 Δεκεμβρίου 1998, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.19' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΥ.

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

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 1.12.1998 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΛΔ' συνεδριάσεώς του, της 1ης Δεκεμβρίου 1998, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: "Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και περιχώρων".)

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

Όταν ο στρατηγός, κύριε Σπυριούνη, είναι άνευ στρατού, συλλαμβάνεται ευκόλως.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Κυριάκο Σπυριούνη, Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης, τα ακόλουθα:

"Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Δήμοι Ανδανίας, Μελιγαλά και Οιχαλίας του Νομού Μεσσηνίας ζητούν χρηματοδότηση για την κατασκευή κοινοτικών έργων υποδομής.

2) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Καλυβίων Αττικής ζητεί χρηματοδότηση για την εκτέλεση αντιπλημμυρικών έργων στην περιοχή του.

3) Ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Ξάνθης κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Ελληνικός Ορειβατικός Σύλλογος Ξάνθης ζητεί την έγκριση πίστωσης για την κατασκευή αναρριχητικής πίστας.

4) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας αναφορικά με το αίτημα των αγροτών για μείωση του ΦΠΑ στα αγροτικά εφόδια.

5) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με την αντίθεση των σπουδαστών τεχνολόγων γεωπονίας στα νέα μέτρα για την παιδεία.

6) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με το πρόβλημα της έλλειψης δικαστικών και εισαγγελικών λειτουργιών στο Πρωτοδικείο Καλαμάτας.

7) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με την αντίθεση της ΠΟΣ στο σχέδιο νόμου για τη "ρύθμιση θεμάτων του ΟΣΕ".

8) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Ερείκουσας του Νομού Κέρκυρας ζητεί χρηματοδότηση για τη συντήρηση και λειτουργία του ελικοδρομίου Ερείκουσας.

9) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ζητεί χρηματοδότηση για τη διατήρηση του αιωνόβιου Κερκυραϊκού Ελαιώνα.

10) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ζητεί την ένταξη του Νομού Κέρκυρας στο πιλοτικό πρόγραμμα για την Περιφέρεια Ιονίων Νησιών.

11) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Ερείκουσας του Νομού Κέρκυρας ζητεί την άμεση ίδρυση του Αστυνομικού Σταθμού Ερείκουσας.

12) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Σοφία Κουρουζίδου, κάτοικος Δράμας, ζητεί τη διευθέτηση της συνταξιοδότησής της.

13) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Κυριακή Παπαδοπούλου, κάτοικος Δράμας, ζητεί τη διευθέτηση της συνταξιοδότησής της.

14) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Συντονιστική Επιτροπή Αγώνα Νεφροπαθών ζητεί τη χορήγηση πλήρους σύνταξης στους νεφροπαθείς εργαζόμενους εν ασθένειά για δεκαπέντε έτη.

15) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλαδική Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών ενίσταται στα νέα νομοθετικά μέτρα ρύθμισης του κλάδου.

16) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Συντονιστική Επιτροπή

Μαθηματικών Επιτυχόντων στο διαγωνισμό του ΑΣΕΠ ζητεί την απορρόφηση των επιτυχόντων στο Δημόσιο.

17) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο διαχειριστής των εταιρειών VECTEL ΕΠΕ και VECTEL ΑΕ ζητεί να αλλάξει το νομικό καθεστώς σχετικά με την προμήθεια των εμπορών κινητής τηλεφωνίας.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 2425/18.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2102/8.10.98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση.

"Σε απάντηση της ερώτησης 2425/18.9.98 προς τον κύριο Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, που κατατέθηκε στη Βουλή από τον Βουλευτή κ. Ηλία Βεζδρεβάνη, σχετικά με τον αριθμό των ασφαλισμένων και των συνταξιούχων του Ταμείου Ασφάλισης Ιδιοκτητών Συντακτών και Υπαλλήλων Τύπου, θέτουμε υπόψη σας τα παρακάτω στοιχεία.

ΤΑΙΣΥΤ			
	Ασφαλισμένοι Συν/χοι	Γήρατος Συν/χοι	Αναπηρίας
Κλάδος Κύριας Ασφάλισης	2325	235	29
Κλάδος Επικουρικής Ασφάλισης	2325	208	24
Κλάδος Ανταποκριτών Ξένου Τύπου	180	22	1
Κλάδος Φωτοει- δησεογράφων	120	26	2

Ο Υφυπουργός

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ"

2. Στην με αριθμό 2543/24.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 9137/12.10.98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2543/24.9.98, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής Κορινθίας κ. Σταύρος Δήμας, σχετικά με την κατάσταση της Διώρυγας Κορίνθου, σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

α) Λαμβάνονται όλα τα άμεσα μέτρα για την ομαλή λειτουργία της Διώρυγας για την ασφαλή διέλευση των πλοίων.

β) Συγκροτείται με απόφαση του Δ.Σ. της ΑΕΔΙΚ και υπό τον συντονισμό του Υπ. Οικονομικών, Επιτροπή από όλους τους αρμόδιους φορείς (Πανεπιστήμια, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΙΓΜΕ, ΤΕΕ κλπ), για τη ριζική και οριστική αντιμετώπιση του διπλού προβλήματος ευστάθειας πρυνών και ανακατασκευής κρητιδωμάτων.

Ο Υφυπουργός

Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ"

3. Στην με αριθμό 2636/29.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 209/9.10.98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση.

"Σε απάντηση της ερώτησης 2636 από 29.9.98 του Βουλευτή κ. Π.Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Κουβέιτ.

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

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α.ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

4. Στην με αριθμό 2637/29.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 210/9.10.99 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση.

"Σε απάντηση της ερώτησης 2637 από 29.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Λάος.

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

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

5. Στην με αριθμό 2638/29.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 211/9.10.98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση.

"Σε απάντηση της ερώτησης 2638 από 29.9.98 του Βουλευτή κ. Π.Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για την Λιβερία.

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

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

6. Στην με αριθμό 2639/29.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 212/9.10.98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση.

"Σε απάντηση της ερώτησης 2639 από 29.9.98 του Βουλευτή κ. Π.Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι δεν υπάρχει χώρα Λίμπια, εκτός αν ο αξιότιμος ερωτών συνάδελφος εννοεί την Λιβυή, για την οποία του έχουμε ήδη απαντήσει με το υπ' αριθ. Φ.15/246/ΑΣ 119 XIX δις από 16.9.98 έγγραφό μας.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

7. Στην με αριθμό 2640/29.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 213/9.10.98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση.

"Σε απάντηση της ερώτησης 2640 από 29.9.98 του Βουλευτή κ. Π.Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού δεν υπάρχουν καταχωρημένα ομογενειακά μέσα μαζικής ενημέρωσης για το Λιχτενστάιν.

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

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

8. Στην με αριθμό 2641/29.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 214/9.10.98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση.

"Σε απάντηση της ερώτησης 2641 από 29.9.98 του Βουλευτή κ. Π. Σκανδαλάκη σας γνωρίζουμε ότι στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας Απόδημου Ελληνισμού υπάρχει για την Λιθουανία καταχωρημένη η εφημερίδα: "Πατρίδα".

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

Ο Αναπληρωτής Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

9. Στην με αριθμό 2642/29.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 215/9.10.98 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση.

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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Ρύθμιση θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ)".

Βρισκόμαστε στο στάδιο των δευτερολογιών επί της αρχής, θα μιλήσει ο συνάδελφος κ. Σπυριούνης και θα δευτερολογήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και ο κύριος Υπουργός.

Ο κ. Σπυριούνης έχει το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ύστερα από τη διεξαχθείσα χθες συζήτηση κατεφάνη η σπουδαιότητα του νομοσχεδίου, η οποία αναφέρεται σε μία αναθεωρητική σε νέα βάση και με νέες ιδέες και αντίληψη συγκρότηση της νέας μορφής του Ο.Σ.Ε., για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο ίδιος και των προβλημάτων που δημιουργούν οι συνθήκες.

Θα ήθελα να υπενθυμίσω ότι οι επενδύσεις μέχρι το 2006 έχουν προγραμματιστεί να καλύψουν το ποσό του ενός τρισεκατομμυρίου εττακοσίων δισεκατομμυρίων (1.700.000.000.000) δραχμών. Αναγκαιούν για την ολοκλήρωση του σχεδιαζόμενου προγράμματος ανασυγκρότησης περίπου 2,6 τρισεκατομμύρια. Αυτό οδηγεί στην εκτίμηση ότι αδυνατεί το κράτος να ολοκληρώσει αυτό το πρόγραμμα επενδύσεων. Γι' αυτό με την ευελιξία που δημιουργεί το νομοσχέδιο, προβλέπονται συνεργασίες με κοινοπραξίες, με εταιρείες που πραγματοποιούν ανάλογο έργο, με αποκέντρωση μετοχών σε Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης κλπ., συνολικά δηλαδή δίνουμε την ευελιξία κάτω από συγκεκριμένες διαδικασίες με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα των Κυβερνήσεων, να γίνεται αυτή η παραχώρηση μετοχών, ώστε να εξασφαλιστούν οι πόροι για την πραγμάτωση του προγράμματος του Ο.Σ.Ε.

Να πω ορισμένα από τα συγκεκριμένα σχεδιαζόμενα αντικείμενα, όπως η ηλεκτροκίνηση του βασικού άξονα, οι διπλές γραμμές, οι ισόπτεδες και ανισόπτεδες διαβάσεις -μάλιστα σε βαθμό διακόσιες πενήντα, τετρακόσιες κλπ- το νέο τροχάιο υλικό σε μεγάλο αριθμό, ύψους διακοσίων εβδομήντα δισεκατομμυρίων (270.000.000.000) δραχμών, η δημιουργία θυγατρικών επιχειρήσεων, η προοπτική -και το ακούω με ιδιαίτερη χαρά, διότι αφορά τη Θεσσαλονίκη, την περιοχή μου- σύνδεσης της Αθήνας με τη Θεσσαλονίκη μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος σε χρόνο τέσσερις ώρες και είκοσι λεπτά.

Όλα αυτά οδηγούν στο σαφές συμπέρασμα ότι η συνολική προσπάθεια που καταβάλλεται και που εμπεριέχεται μέσα στις διατάξεις του νομοσχεδίου πραγματώνει αυτόν τον επιδιωκόμενο σκοπό, τουτέστιν την επιδίωξη ο ΟΣΕ. Να καταστεί ένα υπό νέα μορφή συγκρότημα παροχής σιδηροδρομικού έργου, που μέσα στις διαγραφόμενες συνθήκες θα πρέπει να ανταγωνιστεί ανάλογες καταστάσεις που δημιουργούνται στο ευρύτερο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Να ανταποκριθεί στις πιέσεις που επιβάλλει η εποχή για την παροχή σιδηροδρομικού έργου ποιότητας σαν στοιχειώδη απαίτηση του κοινωνικού συνόλου. Να διευρυνθεί το σύστημα των συνεργασιών, ώστε μέσα από τη νέα του μορφή να μπορεί να διευρύνει τον κύκλο του σιδηροδρομικού έργου με προεκτάσεις του με λεωφορειακές γραμμές σαν συμπληρωματική λειτουργία. Να μπορεί να κινηθεί και να διευρυνθεί στο χώρο του τουρισμού με παράλληλες προσφορές, να μπορεί να συνδυαστεί με εμπορευματικές μεταφορές διά θαλάσσης και ξηράς κλπ. Αυτό το σύνολο των εύκαμπτων και διευρυμένων δραστηριοτήτων πιστεύω ότι δίδει την εικόνα της προσπάθειας που καταβάλλεται για την εξυγίανση, την αναθεώρηση και την ανασυγκρότηση του ΟΣΕ.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, θέλω να πω ότι αναμφισβητήτως η ευαισθησία για το προσωπικό, που ιδιαίτερα τιμώ, όπως χθες περιέγραψα από τη συνεργασία μου στη στρατιωτική μου ζωή,

κατοχυρώνει όλα τα κεκτημένα τους δικαιώματα, τα δικαιολογημένα και δίκαια αιτήματά τους. Και μέσα στο νέο σύστημα το προσωπικό, με ανανεωμένο τον ενθουσιασμό και την συνέπεια του, θα δώσει το παρόν του στη συνολική προσπάθεια. Ευχαριστώ.

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

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, από τη συζήτηση προέκυψε ότι υπήρχε μία αντίθεση επί της ουσίας. Αναπτύξαμε τα επιχειρήματά μας εμείς και και οι άλλες πτέρυγες ανέπτυξαν τα δικά τους. Όμως απάντηση στο κρίσιμο ερώτημα, πώς θα προχωρήσουν οι σιδηρόδρομοι, κανείς δε δίνει, πέραν της λύσεως που προτείνεται από το νομοσχέδιο.

Και βέβαια με τη λύση που προτείνουμε, μπορεί να περιμένει κανείς προοπτικές. Οι δυνατότητες του σιδηροδρόμου, έτσι όπως είναι σήμερα, είναι φανερό ότι έχουν εξαντληθεί. Το μόνο που μπορούμε να κάνουμε είναι να περιορίσουμε, όσο μπορούμε, τα ελλείμματα, να περιορίσουμε τις δράσεις του σιδηροδρόμου, ώστε να συμπιέσουμε πάλι τα οικονομικά του αποτελέσματα, τα οποία είναι αρνητικά. Θα έλεγε ίσως κανείς ότι αφού θα έχουμε ολοκληρώσει τις επενδύσεις στην υποδομή, δηλαδή μετά από ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, θα μπορούμε τότε να πάρουμε τις αποφάσεις, για το μέλλον του σιδηροδρόμου. Αυτό είναι λάθος. Το σωστό είναι, να δούμε ποιες είναι οι προοπτικές που μπορούμε να αξιοποιήσουμε, αν είναι δυνατόν από σήμερα.

Σας επεσήμανα ότι υπάρχουν ορισμένες ευκαιρίες, τις οποίες, εφόσον μπορούμε, πρέπει να τις αξιοποιήσουμε. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος- και το τόνισα ιδιαίτερα -είναι μία από τις περιπτώσεις αυτές στις οποίες αναφέρεται το νομοσχέδιο, δίνοντας τη δυνατότητα ίδρυσης θυγατρικής, τη δυνατότητα με την οποία θα μπορεί να γίνει παραχώρηση ή εκχώρηση δραστηριότητας.

Η δεύτερη περίπτωση αφορά την αξιοποίηση του δικτύου τηλεπικοινωνιών του ΟΣΕ. Οι τηλεπικοινωνίες, όπως γνωρίζετε, είναι πλέον απελευθερωμένες. Οποιοσδήποτε μπορεί να αναπτύξει τηλεπικοινωνιακές δραστηριότητες, οι οποίες από τη φύση τους πλέον- είναι κερδοφόρες. Είναι μία δραστηριότητα για την οποία πρέπει να δώσουμε την ευχέρεια στον ΟΣΕ, μέσα από το νομοσχέδιο, να μπορεί να την αξιοποιήσει και να αναπτύξει ασφαλώς το τηλεπικοινωνιακό του δίκτυο, διασυνδεδεμένος με τα τηλεπικοινωνιακά δίκτυα των άλλων σιδηροδρόμων και αξιοποιώντας την υποδομή του. Σε όλο τον κόσμο, σε όλη την Ευρώπη και στην Ελλάδα συζητάμε για τα εναλλακτικά δίκτυα, γιατί υπάρχει έλλειψη σε χωρητικότητες, ζητούνται χωρητικότητες για τη διευκόλυνση μεταβίβασης πληροφοριών επικοινωνίας κλπ. Ο ΟΣΕ δεν μπορεί να αφήσει ανεκμετάλλευτο αυτό το περιουσιακό του στοιχείο. Επίσης, όπως σας είπα, υπάρχει μία αξιόλογη ακίνητη περιουσία, τα στοιχεία δε αυτής, τα οποία συνδέονται άμεσα με την υποδομή, παραμένουν στην πραγματικότητα άθικτα. Αλλά τα στοιχεία τα οποία έμμεσα σχετίζονται με την υποδομή, πρέπει να δώσουμε τη δυνατότητα να τα αξιοποιήσουμε.

Τους μεγάλους σταθμούς τους οποίους έχουμε, δεν μπορούμε να τους αφήσουμε στη σημερινή τους μορφή, ενώ έχουμε τη δυνατότητα να τους κάνουμε εμπορικά κέντρα, από τα οποία ο ΟΣΕ να αντλεί σημαντικά έσοδα.

Αποθήκες που έχουμε σε όλους τους σταθμούς μας ανά την Ελλάδα και οι οποίες μένουν ακρησιμοποιήτες, δεν μπορεί να παραμένουν έτσι και να μην αναπτύσσουμε τις εμπορευματικές μεταφορές συνεργαζόμενοι με εμπορευματικές επιχειρήσεις, με επιχειρήσεις που κάνουν logistics, με επιχειρήσεις που κάνουν θαλάσσιες μεταφορές κλπ.

Με το νομοσχέδιο, λοιπόν παρέχεται η ευχέρεια να αξιοποιηθούν όλες αυτές οι δυνατότητες, μέσα από τις θεσμικές ρυθμίσεις που γίνονται.

Σε δύο-τρία θέματα νομίζω ότι χρειάζεται να δώσω

συγκεκριμένες απαντήσεις. Το ένα θέμα που ετέθη αφορούσε το κόστος των ρυθμίσεων αυτών και ιδιαίτερα το κόστος αυτών που αναλαμβάνει το κράτος.

Όπως είπα και στην πρωτολογία μου, τα έξοδα αυτά, οι δαπάνες αυτές προσδιορίζονται με σαφήνεια στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Καταπεσθείσες εγγυήσεις εκατόν εξήντα οκτώ δισεκατομμύρια (168.000.000.000) δραχμές, διαγραφή προσαυχίσεων ογδόντα επτά δισεκατομμύρια (87.000.000.000) δραχμές, μελλοντικές καταπτώσεις τριακόσια σαράντα τέσσερα δισεκατομμύρια (344.000.000.000) δραχμές, σύνολο πεντακόσια ενενήντα εννέα δισεκατομμύρια (599.000.000.000) δραχμές.

Υπάρχουν δύο δάνεια επίσης, τα οποία υποχρεούται βέβαια να τα καλύψει ο ΟΣΕ. Είναι ένα δάνειο της EUROFIMA, ένας τρέχων λογαριασμός της EURO FIMA και ένα δάνειο που έχει λάβει και περιγράφεται μέσα στο νομοσχέδιο, το οποίο μέχρι το 2001 καλύπτεται από τα προηγούμενα που σας είπα. Μετά το 2001 καλείται να το πληρώσει ο ΟΣΕ. Εάν αδυνατεί να το πληρώσει, τότε συνάπτεται δάνειο με κρατική εγγύηση και όταν αυτή η εγγύηση καταπέσει, θα το αναλάβει το κράτος, όπως γίνεται και με τα προηγούμενα δάνεια. Το σύνολο αυτών των υποχρεώσεων είναι της τάξεως των ενενήντα δισεκατομμυρίων (90.000.000.000) δραχμών, αλλά το μέρος των οφειλών μέχρι το 2001 καλύπτεται από το προηγούμενο ποσό, το οποίο σας ανέφερα.

Επίσης με το νομοσχέδιο αυτό καλύπτουμε τις προγραμματικές συμφωνίες, το επενδυτικό πρόγραμμα στο τροχαίο υλικό -όχι στην υποδομή- το οποίο ανέρχεται στα διακόσια ογδόντα έξι δισεκατομμύρια (286.000.000.000) δραχμές.

Οι επενδύσεις στην υποδομή καλύπτονται από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης III και από το Ταμείο Συνοχής. Το συνολικό ποσό ανέρχεται σε πεντακόσια ένα δισεκατομμύρια (501.000.000.000) δραχμές. Σε αυτά η εθνική συμμετοχή είναι διαφορετική για το Ταμείο Συνοχής και διαφορετική για το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης II. Ο μέσος όρος της εθνικής συμμετοχής είναι της τάξεως του 35%.

Οι μελλοντικές δαπάνες δεν μπορούν να προσδιοριστούν από τώρα, γιατί εξαρτώνται από την εξέλιξη των δράσεων του ΟΣΕ και από τα έσοδα τα οποία θα έχει. Και βέβαια, οι επενδύσεις εξαρτώνται από το ποσό που θα μπορέσουμε να διαθέσουμε για το σιδηρόδρομο από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης III.

Όπως είπε και ο κ. Σπυριούνης προηγούμενα, υπάρχει ένα συνολικό επενδυτικό πρόγραμμα του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης II και του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης III, το οποίο επιδιώκουμε να φτάσει στο ένα δισεκατομμύριο επτακόσια εκατομμύρια (1.700.000.000) δραχμές. Όπως περιέγραψα, πεντακόσια ένα δισεκατομμύρια (501.000.000.000) συν διακόσια ογδόντα έξι δισεκατομμύρια (286.000.000.000) δραχμές, δηλαδή επτακόσια περίπου δισεκατομμύρια ήδη τρέχουν. Δεν μπορεί κανείς αυτήν τη στιγμή να το βεβαιώσει μέσα από την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, γιατί είναι η επιδίωξη, ο στόχος. Εάν πετύχουμε αυτόν το στόχο, πραγματικά θα έχουμε πετύχει το μάξιμουμ του σχεδίου, το οποίο επιδιώκουμε να πραγματοποιήσουμε.

Υπήρξε ένας έντονος προβληματισμός σχετικά με την υποχρέωση της δημόσιας υπηρεσίας. Πολλοί συναδελφοί είπαν πως κλείνουμε ένα μεγάλο κομμάτι της οικονομίας και κύρια, όλοι όσοι μίλησαν, αναφέρθηκαν στο "V" της Πελοποννήσου, που περιλαμβάνει τη γραμμή Πάτρα-Κόρινθος-Αθήνα, η οποία βέβαια είναι μέσα στο επενδυτικό πρόγραμμα.

Θα πρέπει να πω ότι σε όλα τα υπόλοιπα περιφερειακά, όπως είναι Παλαιοφάρσαλα-Καλαμπάκα ή Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη, υπάρχουν επενδυτικά προγράμματα τα οποία υλοποιούνται. Για το κομμάτι αυτό, το οποίο σας είπα, το "V" της Πελοποννήσου, υπάρχει και θα συνεχίσει να υπάρχει συντήρηση του δικτύου. Βέβαια, θα πρέπει να πω ότι η πολιτική απάντηση που έχουμε δώσει στο ερώτημα, τι κάνουμε με το "V" της Πελοποννήσου, είναι ότι αυτό το αναλαμβάνουμε και το καλύπτουμε μέσα στις υποχρεώσεις της δημόσιας υπηρεσίας. Δεν θέλουμε να κλείσει ο σιδηρόδρομος. Μπορεί στο παρόν επενδυτικό πρόγραμμα να μην υπάρχει η δυνατότητα να καλυφθεί, αλλά θέλουμε να τον

κρατήσουμε ζωντανό σ' αυτό το κομμάτι, ώστε σε ένα από τα επόμενα επενδυτικά προγράμματα ή σχέδια να μπορεί και αυτό να αξιοποιηθεί.

Ένα τρίτο ζήτημα που νομίζω ότι χρειάζεται να διευκρινισθεί είναι εάν ο ΟΣΕ θα εκχωρήσει ή θα παραχωρήσει εκτέλεση δραστηριοτήτων, εκμετάλλευση έργων κλπ., αυτό το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 4 του άρθρου 1. Θα πρέπει να πω ότι παραχωρήσεις ή εκχωρήσεις σημαντικών δραστηριοτήτων, ασφαλώς θα περάσουν μέσα από τη Βουλή. Παραδείγματος χάρι, εάν στον προασιακό καταλήξουμε σε μία συμφωνία και μπορεί να υλοποιηθεί ένα πρόγραμμα, που να αφορά τον προασιακό, είναι ένα πολύ σοβαρό έργο, και βέβαια, αυτό δεν θα γίνει ερήμην της Βουλής, όπως δεν γίνονται ερήμην της όλα τα παρόμοια έργα. Αυτό προς διαβεβαίωση του Σώματος.

Νομίζω ότι όλα τα υπόλοιπα θέματα έχουν αναπτυχθεί ήδη κατά τις πρωτολογίες όλων μας. Υπάρχουν βέβαια, διαφορές, αλλά πρέπει να δώσουμε λύσεις και το νομοσχέδιο προτείνει λύσεις για το μέλλον. Ευχαριστώ.

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

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, στη δευτερολογία του ο κύριος Υπουργός προσπάθησε να απαντήσει σε ορισμένα ερωτήματα, τα οποία ετέθησαν χτες. Και βέβαια, επιλεκτικά απάντησε σε όσα πίστευε ότι μπορούσε να απαντήσει και να πείσει το Σώμα με κάποια επιχειρήματα.

Κατ' αρχήν, κύριε Υπουργέ, πράγματι ερωτηθήκατε από εμένα για το πόσο είναι το συνολικό ποσό. Ήδη μας είπατε για τα εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) δραχμές, για τα διακόσια ογδόντα έξι δισεκατομμύρια (286.000.000.000) δραχμές στις προγραμματικές, για τα πεντακόσια ένα δισεκατομμύρια (501.000.000.000) δραχμές και αφήσατε με ερωτηματικό τις μελλοντικές δαπάνες και το επενδυτικό, λέγοντας ότι οι μελλοντικές δαπάνες δεν μπορούν να προβλεφθούν και για το επενδυτικό ότι θα δούμε πόσο θα είναι, ανάλογα με το τι θα κάνουμε.

Ακριβώς και εγώ σ' αυτά σας ζήτησα να συμφωνήσουμε και να επιβεβαιώσατε το επιχειρησιακό σας σχέδιο. Στο επιχειρησιακό σχέδιο οι μελλοντικές δαπάνες κατ' έτος μέχρι το 2001 προβλέπονται. Τις επιβεβαιώνετε;

Αν αυτές τις επιβεβαιώνετε, τότε περίπου φθάνουν τα εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) δραχμές. Εάν δεν τις επιβεβαιώνετε, τότε το επιχειρησιακό σχέδιο είναι αναξιόπιστο ως προς τα έτη εκείνα.

Επίσης, το επιχειρησιακό σχέδιο προβλέπει τις δαπάνες για τις επενδύσεις. Θα συμφωνήσω και εγώ ότι πρέπει να επιδιώξετε να ενταχθούν στο τρίτο πακέτο. Όμως, εάν τις προβλέπετε, είναι ένα τρισεκατομμύριο εξακόσια δισεκατομμύρια (1.600.000.000.000) δραχμές. Άρα, θα φθάσουμε στο νούμερο που σας λέω.

Κατά συνέπεια να συμφωνήσουμε σήμερα -πέντε το, μην το αφήντε να πλανάται- ότι φθάνουν περίπου τα τρία τρισεκατομμύρια (3.000.000.000.000) δραχμές. Είναι δύο τρισεκατομμύρια οκτακόσια ενενήντα δισεκατομμύρια (2.890.000.000.000) δραχμές, σύμφωνα τουλάχιστον με τους δικούς μας υπολογισμούς, έτσι όπως δίνετε εσείς τα στοιχεία; Γιατί δεν το εκστομίζετε; Γιατί δεν λέτε ακριβώς το ποσόν πόσο είναι, αλλά το αφήντε να πλανάται;

Συμφωνούμε, λοιπόν, ότι αυτά είναι τα ποσά; Δεν συμφωνούμε, όμως ότι πρέπει να δοθούν. Και μας μιλάτε για μελλοντικές δαπάνες και επενδυτικό πρόγραμμα κλπ. Θα σας παρακαλούσα, κατά τη διάρκεια της συζήτησης να μας δώσετε τελικά να καταλάβουμε ότι μέχρι το 2001 το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Σ.Ε., ο πρόεδρος του Ο.Σ.Ε., χωρίς κανέναν ουσιαστικό έλεγχο, ούτε από το Υπουργείο Μεταφορών -διότι το 2001 το Υπουργείο Μεταφορών θα μας λείπει, μα, ξέρετε είναι αυτόνομος, έχει αυτοδιαχείριση, έχει αυτοδιοίκηση, δεν μπορούσαμε να παρέμβουμε"- θα διαχειριστεί τρία τρισεκατομμύρια (3.000.000.000.000) δραχμές. Αυτό ζητώ. Να το πούμε στον ελληνικό λαό, για να το γνωρίζει πλέον και να σας

δώσει και αυτήν την εμπιστοσύνη, την οποία ουσιαστικά από την Αντιπολίτευση τουλάχιστον δεν την έχετε. Και δεν την έχετε, όχι γιατί έχουμε τίποτα προς το πρόσωπό σας, όπως σας είπα, αλλά διότι είναι τρομακτικό το ποσόν, για να μπορέσετε να το διαχειριστείτε.

Σήμερα κάνετε ένα βήμα παραπάνω και είπατε ότι το έργο για τον προαστικό σιδηρόδρομο θα περάσει από τη Βουλή. Δεν φαίνεται αυτό από πουθενά. Μάλιστα η όποια συναλλαγή του Ο.Σ.Ε. ή η ίδρυση νέων εταιρειών ή θυγατρικών εταιρειών, οι οποίες θα διαχειριστούν πολλά δισεκατομμύρια, μέχρι και τρισεκατομμύρια, θα γίνεται με μια απλή απόφαση του Υπουργού Μεταφορών με εισήγηση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Σ.Ε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να σας θυμίσω τι γίνεται στον Ο.Τ.Ε. Είναι το μοντέλο το οποίο σήμερα ο Υπουργός θέλει να ακολουθήσει και στον Ο.Σ.Ε. Είναι το μοντέλο που εμάς μας βρίσκει κάθετα αντίθετους, εμάς που είμαστε μια παράταξη που συζητάμε για ιδιωτικοποιήσεις και που σας λέμε ότι τα τρένα σε όλη την Ευρώπη, σε όλον τον κόσμο, βρίσκονται στο δημόσιο και αυτό είναι που έχει το ουσιαστικό μάντζιμεντ, την ουσιαστική διοίκηση. Σε ένα-δύο κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που βρίσκονται στα ιδιωτικά χέρια, ήδη κουβεντιάζεται πώς να επανακρατικοποιηθούν.

Σας λέμε ότι στη φάση αυτή δεν μπορείτε να τα κάνετε αυτά. Θα τα πινάξετε στον αέρα. Σας λέμε κιόλας ότι έχοντας υπόψη ένα παρελθόν, το οποίο δεν μας δίνει τέτοιου είδους εγγυήσεις, δεν μπορούμε να σας εμπιστευθούμε. Παράδειγμα, για τον Ο.Τ.Ε. και πρόσφατα για τα Κ.Α.Ε. στη συζήτηση της ψήφου εμπιστοσύνης εδώ ο κύριος Υπουργός Εθνικής Οικονομίας μας διαβεβαίωνε ότι όλα ήταν εντάξει. Μας είπε μάλιστα και το ποσόν που θα εισπραχθεί και το οποίο έχει καταγραφεί στα έσοδα του ελληνικού δημοσίου. Τελικώς βλέπουμε ότι τα πράγματα είναι τελείως διαφορετικά και κανείς δεν αισθάνεται την ανάγκη να απολογηθεί, κανείς δεν αισθάνεται την ανάγκη να παραιτηθεί, κανείς δεν αισθάνεται την ανάγκη να μας δώσει μια απάντηση.

Τι γίνεται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το δεύτερο μοντέλο που ακολουθεί η Κυβέρνηση για τον Ο.Τ.Ε.; Να σας πω λοιπόν. Έχει μείνει η μητρική εταιρεία, η οποία τελικά δεν έχει καμία αρμοδιότητα παρά μόνο να πουλάει μετοχές μέσω του χρηματιστηρίου και τις άλλες τις ουσιαστικές δραστηριότητές της τις έχει δώσει σε θυγατρικές, που κάνει συνεχώς με ιδιώτες ή με άλλα κράτη.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Ε, δεν χαίρεσθε γι'αυτό;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, βεβαίως. Ποιός σας είπε ότι εμείς ζητάμε ένα μοντέλο, που κανείς δεν ξέρει τι γίνεται και οι μόνοι που θα πληρώνουν θα είναι οι μικρομέτοχοι του χρηματιστηρίου και ουδείς θα γνωρίζει τι γίνεται και τι δεν γίνεται;

Εμείς, κύριε Κολοζώφ, είμαστε πολύ απόλυτοι και συγκεκριμένοι σ'αυτές τις θέσεις. Αυτό δεν είναι ιδιωτικοποίηση. Αυτό, όπως σας είπα και τότε, είναι ένας τρόπος εξεύρεσης κεφαλαίου. Πουλάει κάποιες μετοχές στο χρηματιστήριο, εισπράττει κάποια χρήματα, τα οποία τα ρίχνει στη μαύρη τρύπα και από εκεί και πέρα δεν ενδιαφέρεται τι γίνεται στον Οργανισμό.

Το δεύτερο είναι ότι με το νόμο τον οποίο πέρασε- μοντέλο του οποίου είναι τελικά και αυτός- από κάτω κάνει ό,τι θέλει, χωρίς πλέον να δίνει σημασία ούτε στη μητρική εταιρεία.

Έχει μείνει το κέλυφος, το οποίου ουσιαστικά δεν έχει καμία εμπορική δραστηριότητα και όλες τις έχει με άλλο είδους εταιρείες, οι οποίες είναι εντελώς ανεξέλεγκτες και χάνονται τελικά και διαχέονται οι όποιες ευθύνες, αλλά και τα αποτελέσματα χρήσεων, είτε είναι θετικά είτε αρνητικά.

Αυτό το μοντέλο μας βρίσκει αντίθετους, κύριε Υπουργέ. Και νομίζω ότι είναι ένα μοντέλο, το οποίο ούτε εσείς θα θέλατε. Και ήδη πληρώνετε το κόστος αυτού του μοντέλου.

Εγώ θα σας προκαλέσω να μας απαντήσετε, αν τελικά ο κ. Ράπανος, ο πρόεδρος του ΟΤΕ, παραιτείται ή όχι. Ήδη, κλείνει ένα τρίμηνο στην προεδρία του ΟΤΕ και ο άνθρωπος δεν μπορεί να αντέξει αυτά που γίνονται και παραιτείται. Είναι αληθές ή όχι; Αν είναι αληθές και έχουμε επιπλέον την παραίτηση του Παπούλια,

ενός ανθρώπου του Πρωθυπουργού, που προχώρησε κάποια επιχειρησιακά σχέδια του ΟΤΕ και παραιτήθηκε αιφνιδιασικά και μάλιστα χωρίς να του το ζητήσει κανείς και χωρίς να προκύψει κανένα θέμα, δεν θα έπρεπε να προβληματιστείτε, αφού παραιτείται και ο σημερινός πρόεδρος; Είναι μία ευκαιρία, κύριε Υπουργέ, γιατί το βήμα της Βουλής είναι επίσημο βήμα.

Ξέρετε, στην αγορά όλα αυτά έχουν επιδράσεις και επιρροές. Μία δική σας δήλωση σήμερα μπορεί να σταματήσει, πράγματι, τις όποιες φήμες κυκλοφορούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Μείμαρκα, για ΟΣΕ μιλάμε, όχι για ΟΤΕ.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Ναι, αλλά είναι το ίδιο μοντέλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Το "Σ" μην το κάνουμε "Τ".

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Είναι το ίδιο μοντέλο ακριβώς. Και είναι ένα αποτυχημένο μοντέλο, το οποίο καταγγέλλεται από τον ελληνικό λαό....

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν είναι αυτό αντικείμενο της συζήτησης.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Καταγγέλλεται από τα κόμματα. Το νομοσχέδιο θα φθάσει και στον ΟΣΕ, ώστε να έχει τελικά μόνο τις όποιες επενδύσεις θα πρέπει να κάνει, της τάξεως που αναφέραμε. Συμφωνούμε εν μέρει ότι θα πρέπει να γίνουν επενδύσεις. Συμφωνούμε ότι για μία πενταετία -εξαετία- πρέπει αυτά τα λεφτά να μπουν στον ΟΣΕ, για να μιλάμε σοβαρά πλέον αν μπορεί να αναπτυχθεί ως μεταφορικό μέσο. Κανείς σώφρων δεν θα σας πει το αντίθετο. Βεβαίως, πρέπει να προσδιορίσουμε το πόσο και πώς θα γίνει η διοίκηση και η διαχείριση. Εμείς σε αυτά διαφωνούμε και μάλιστα έντονα και ριζικά και ουσιαστικά. Γιατί το νομοσχέδιο αυτά διαπραγματεύεται.

Δεν μας λέτε κατ'αρχήν πώς θα διοριστεί η διοίκηση, η οποία θα μας δίνει τις εγγυήσεις ότι πραγματικά θα μπορέσει να κάνει μία τέτοια διαχείριση και να προχωρήσει τις επενδύσεις τις οποίες λένε.

Δεύτερον, δεν σας επιτρέπουμε, δεν σας εμπιστευόμαστε στο να μπορείτε με απλές υπουργικές αποφάσεις να προχωράτε σε ίδρυση θυγατρικών εταιρειών που θα ιδρύονται και θα διαχειρίζονται όλα αυτά.

Τρίτον, θα έλθουμε και στους κανονισμούς, οι οποίοι αποτελούν ξεχωριστό κεφάλαιο και κομμάτι κατά τη γνώμη μας, όπου δεν σας επιτρέπουμε, τουλάχιστον, να μπορείτε μέσω των επιθέσεων, που κάνετε, να τα ρίχνετε όλα στους εργαζόμενους, να λέτε ότι αυτοί φταίνε και ότι τελικά, αν ακολουθήσουν αυτόν τον κανονισμό, τα προβλήματα του ΟΣΕ θα λυθούν. Δεν λύνονται, κύριε Υπουργέ. Έχετε ανάγκη της εργασιακής ειρήνης. Και την έχετε ανάγκη και θα πρέπει να προσπαθήσετε με πειθώ κυρίως και με διάλογο να τους πείσετε, για να μπορέσουν να εργαστούν και να κάνουν πράξη το νομοσχέδιο που συζητούμε. Διότι το πνεύμα του νόμου και της διάταξης εκείνης, που έλεγε ότι θα νομοθετούμε τους κανονισμούς εργασίας, δεν ήταν το πνεύμα, το να φέρνουμε εδώ τους κανονισμούς. Το πνεύμα ήταν ότι στην περίπτωση που ο διάλογος εργαζομένων και διοίκησης μετά από ένα εύλογο χρονικό διάστημα δεν καρποφορήσει, τότε θα έρχεται εδώ. Και θα έρχεται με ένα άλλο πλαίσιο και θα μας λέτε σε ποια σημεία διεφώνησαν οι εργαζόμενοι. Εδώ φέρνεται έναν κανονισμό με την έννοια του "αποφασίζουμε και διατάσσουμε", χωρίς να αναφέρεστε σε τίποτα συγκεκριμένο, αν έγινε ο διάλογος, πώς έγινε, πού κατέληξε, πού διαφωνούν οι εργαζόμενοι. Αν, πείσετε και μας ότι στα σημεία που διαφωνούν έχουν άδικο, μπορεί και να συμφωνήσουμε. Μπορεί και να σας πούμε "ναι, έχουν άδικο" ή "έχουν δίκιο". Όμως, αυτήν τη στιγμή, με τον τρόπο με τον οποίο νομοθετείτε, με την αλαζονεία που δείχνετε απέναντι στους εργαζόμενους και στο Κοινοβούλιο, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι δεν μπορείτε να προχωρήσετε έτσι και μάλιστα με αισιοδοξία για

το μέλλον του κάθε Οργανισμού.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, επειδή θγες αργά το βράδυ δημιουργήθηκε ένα θέμα και επειδή έμεινε κενό και πρέπει να πάρουμε θέση-επιφυλάσσομαι, για να μη χαλάσω αυτήν τη στιγμή το κλίμα της συνεδρίασης, να δω και πώς θα συνεχιστεί η συζήτηση στα άρθρα, για να επανέλθω, το οποίο αφορά και το Προεδρείο.

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

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Πρόεδρε, παρά το γεγονός ότι ο κύριος Υπουργός προσπαθεί να καθησυχάσει την κοινή γνώμη - πρέπει να πω ότι ήταν φιλότιμη και η προσπάθεια του Κοινοβουλευτικού Εκπρόσωπου της Πλειοψηφίας προς την κατεύθυνση ότι παραμένει ο δημόσιος χαρακτήρας των σιδηροδρόμων - χρειάζεται και κάποια ειλικρίνεια. Δεν είναι καθόλου έτσι τα πράγματα. Είπα και στην πρωτολογία μου ότι το θέμα του διαχωρισμού δεν είναι λογιστικό. Η υποδομή παραμένει στο δημόσιο.

Είναι όμως γνωστό ότι πάντοτε το μεγάλο κεφάλαιο έτσι ενεργούσε. Φρόντιζε να γίνει η υποδομή για όλα τα ζητήματα -αυτή είναι η ιστορία της ανάπτυξης του καπιταλισμού- να την έχει το κράτος, δηλαδή να επιβαρύνεται το κόστος και στη συνέχεια να έρχεται το κεφάλαιο να επωφελείται από τη χρήση αυτής της υποδομής. Αυτή είναι η φιλοσοφία του κεφαλαίου και αυτή είναι η φιλοσοφία που ακολουθείτε εσείς με αυτό το νομοσχέδιο. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Να την πείτε. Συμφωνώ μαζί σας ότι υπάρχει μια βαθιά διαφωνία. Αυτού του χαρακτήρα είναι η διαφωνία μας.

Από κει και πέρα το πώς θα οργανωθεί η δουλειά, είναι άλλο θέμα. Μπορεί να βρούμε και κάποια συμφωνία. Αλλά σε ποιον θα ανήκουν, ποιος θα έχει την ευθύνη την κρίσιμη στιγμή, για να πάρει τις κρίσιμες αποφάσεις, είναι το σοβαρό ζήτημα. Εμείς δεν εμπιστευόμαστε το ιδιωτικό κεφάλαιο, πολύ περισσότερο που σήμερα δεν έχει πατρίδα. Ποτέ δεν είχε, αλλά σήμερα αυτό είναι φανερό σε όλους. Και αυτό πέρα από το γεγονός ότι σήμερα η ιστορική συγκυρία για τη χώρα μας είναι δύσκολη. Βλέπουμε ότι με αυτόν το δρόμο βασικοί στρατηγικοί τομείς της οικονομίας διατίθενται στο ξένο κεφάλαιο. Έτσι προχωράτε και στις τηλεπικοινωνίες, στην ενέργεια και στις μεταφορές σε όλη την κλίμακά τους.

Θα πάρετε έκτακτα μέτρα σε μια κρίσιμη κατάσταση και θα ελέγξετε; Τι θα ελέγξετε; Θα σταματήσουν οι συγκοινωνίες. Αυτό θα γίνει. Θα έχετε την υποδομή, χωρίς να έχετε τη δυνατότητα της κίνησης.

Επομένως η διαφωνία μας είναι σαφής. Από κει και πέρα ερχόμαστε σε αυτό που έχετε αποφασίσει. Δεν είναι καθαρό το πώς θα προχωρήσει το πράγμα. Μαζ δώσατε προηγούμενης τη διαβεβαίωση -δεν την αμφισβητώ- ότι οι μεγάλες εκχωρήσεις θα έλθουν εδώ να συζητηθούν. Μα, από το νομοσχέδιο αυτό, κύριε Υπουργέ, δεν προκύπτει. Από το νομοσχέδιο προκύπτει ότι την αρμοδιότητα να χειριστεί αυτά τα ζητήματα την έχει ο ΟΣΕ. Μπορεί να τα χειριστεί και να μην έλθουν εδώ πέρα. Μπορεί να έχει ευαισθησία ο τότε Υπουργός να τα φέρει ή να τα φέρει για να μοιραστεί την ευθύνη με το Κοινοβούλιο. Από το νομοσχέδιο, όμως, δεν προκύπτει. Πρέπει να το βάλετε ρητά ότι όλες αυτές οι συμφωνίες εκχώρησης για την εκμετάλλευση χρειάζονται την έγκριση της ελληνικής Βουλής. Όχι ότι θα αλλάξει πολύ το πράγμα, αλλά τουλάχιστον έτσι θα υπάρχει μια δικλείδα ασφαλείας, μια εγγύηση.

Ο κ. Σφυρίου αμφισβήτησε αυτό που είπαμε ότι μ' αυτόν τον τρόπο διαχωρισμού του Οργανισμού δίνεται η δυνατότητα εκχώρησης στους ιδιώτες του φιλέτου, δηλαδή εκείνων των υπηρεσιών που είναι κερδοφόρες.

Και μάλιστα, ακριβώς για να προλάβουν και τυχόν κακές επιλογές του κεφαλαίου, ενώ προβλέπει το νομοσχέδιο αυτό να σταματήσει η χρήση όταν είναι ζημιογόνες οι επιχειρήσεις, προβλέπεται κιόλας, αν κάποιος ιδιώτης "την πατήσει" και βάλει την υπογραφή του και δεν βγαίνει, να μπορεί να απευθύνεται στο ελληνικό κράτος, να του πληρώνει αυτήν τη ζημιά.

Πιθανά, θα πει αυτό που είπατε στην ομιλία σας, ότι δεν έχει χαθεί ο

κοινωνικός χαρακτήρας του Οργανισμού, επομένως πρέπει να έρθει αρωγός το κράτος, για να πληρώσει τις ζημιές του ιδιώτη. Το θέμα αυτό, κύριε Υπουργέ, έχει άλλο χαρακτήρα όταν είναι σχεδιασμένο από το κράτος και ξέρεις από την αρχή ότι κάνεις μία κοινωνική υπηρεσία και ότι ορισμένες χρήσεις της δεν θα είναι κερδοφόρες. Το κάνεις για να εξυπηρετήσεις τις κοινωνικές ανάγκες. Άλλο είναι να εκχωρείς στους ιδιώτες και όταν αυτοί δεν τα βγάζουν πέρα, να σου ζητάνε να τους επιδοτήσεις, για να προχωρούν σύμφωνα με το δικό τους σχεδιασμό και όχι με το δικό σου σχεδιασμό.

Υπάρχουν και άλλα σοβαρά ζητήματα, με τα οποία διαφωνούμε. Εσείς δώσατε κάποιες εξηγήσεις, εξηγήσεις που πάντα δίνουν οι εργοδότες και απορώ πώς το κάνουν εσείς αυτό. Πρόκειται για το πώς μεταχειρίζεται αυτός ο κανονισμός τους εργαζόμενους. Συνήθως οι εργοδότες αναφέρονται στην παραγωγικότητα και αντί να αναφερθούν σε αυτή με τον επιστημονικό όρο της λέξης, μέσα στον όρο παραγωγικότητα εντάσσουν ουσιαστικά την εντατικοποίηση της δουλειάς. Αυτά είναι πολύ διαφορετικά πράγματα, κύριε Υπουργέ.

Αυτό το νομοσχέδιο δεν μιλάει για την παραγωγικότητα με την έννοια του εκσυγχρονισμού της τεχνολογικής ανάπτυξης των σιδηροδρόμων, που μπορεί να γίνει, μπορεί να μη γίνει, δεν ξέρω. Ο κανονισμός ενδιαφέρεται για το ανθρώπινο δυναμικό, για το πώς θα το ξεζουμίσει. Εάν υπάρχει κατά τη διάρκεια της λειτουργίας των σιδηροδρόμων κακή συμπεριφορά των εργαζομένων, αντιμετωπίστε τη. Αυτό δεν μπορεί να γίνει κανόνας για τις εργασιακές σχέσεις. Έχεις τρεις ή πέντε εργαζόμενους, που δεν ανταποκρίνονται στα καθήκοντά τους, το γενικεύεις και βάζεις τον κάθε εργαζόμενο τότε εδώ και τότε εκεί σαν άνθρωπο για όλες τις δουλειές; Έχει αυτήν την ευχέρεια ο διευθύνων σύμβουλος μάλιστα.

Αυτό είναι φοβερό πσιωγύρισμα. Μαζ πάει ακριβώς στην αρχή, όταν άρχισαν να δημιουργούνται οι εργασιακές σχέσεις, όταν άρχισαν να συνειδητοποιούν οι εργαζόμενοι ότι έχουν και δικαιώματα. Εσείς θα ψηφίσετε το νόμο, αλλά δεν μπορεί η κοινωνία να μην αντιδράσει. Μπορεί να αιφνιδιαστεί για ένα, δύο, τρία χρόνια, αλλά δεν μπορεί να αποδεχθεί ένα τέτοιο πσιωγύρισμα στις εργασιακές σχέσεις. Δεν μπορεί να γίνει κανόνας για τις εργασιακές σχέσεις η εντατικοποίηση της δουλειάς.

Έγιναν ορισμένες κατακτήσεις σε αυτήν τη χώρα, κύριε Υπουργέ, οι οποίες πρέπει να διαφυλαχθούν. Βλέπω ότι, δυστυχώς, αυτό έχει γενικευθεί και μάλιστα από τότε που έγινε καθαρή επιλογή της Κυβέρνησης ότι αποδέχεται αυτόν τον προσανατολισμό που έχει επιβάλει η Ευρωπαϊκή Ένωση και από τη στιγμή που τα "βάλατε κάτω" και είπατε, "εμείς πάση θυσία θα ενταχθούμε στην Ο.Ν.Ε.", θα "σφίξουμε το ζωνάρι", θα κάνουμε θυσίες. Θα κάνει θυσίες, φυσικά, ο λαός.

Και εκεί προσκρούσατε στους βασικούς κανόνες του Μάαστριχτ, που περιγράφονται γλαφυρά στη Λευκή Βίβλο. Και όταν εμείς εδώ συζητούσαμε τη Λευκή Βίβλο, ο τότε Πρωθυπουργός Ανδρέας Παπανδρέου μας κατηγορούσε, όταν λέγαμε ότι έτσι θα εξελιχθούν τα πράγματα. Μαζ έλεγε τα ίδια που ακούμε περίπου κάθε φορά, όταν αναδείχνουμε αυτά τα ζητήματα.

Αυτή είναι, δυστυχώς, η πραγματικότητα, κύριε Υπουργέ. Μπήκε επί τάπητος το θέμα των εργασιακών σχέσεων, επίσης και το θέμα των ιδιωτικοποιήσεων. Είπα και προηγούμενα ότι αυτά πάνε πακέτο και, να, γιατί έχουμε αυτήν τη βροχή από τις αλλαγές προς την κατεύθυνση των ιδιωτικοποιήσεων από τη μία μεριά, παράλληλα με την αλλαγή των εργασιακών σχέσεων, που έχει αυτά τα οδυνηρά αποτελέσματα για τους εργαζόμενους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Σφυρίου έχει το λόγο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, άκουσα με προσοχή τα επιχειρήματα των συναδέλφων της Αντιπολίτευσης και ήθελα να τα σχολιάσω, όσο γίνεται πιο συνοπτικά.

Πρώτα-πρώτα, δήλωσε η Νέα Δημοκρατία διά του Κοινοβουλευτικού της Εκπροσώπου ότι κατ' αρχήν συμφωνεί για τις

επενδύσεις που έχουν σχεδιασθεί στα αμέσως επόμενα χρόνια να γίνουν για τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες στη χώρα μας. Είναι μάλιστα θετικό ότι συμφωνεί, αλλά έσπευσε ευθύς αμέσως να δηλώσει ότι με τον τρόπο που θα γίνουν αυτές, δεν εμπιστευόμαστε την Κυβέρνηση. Θα έχει ένα τεράστιο κονδύλι τριών τρισεκατομμυρίων (3.000.000.000.000) δραχμών να διαχειρισθεί το Δ.Σ. και εμείς δεν το εμπιστευόμαστε, ή δεν εμπιστευόμαστε την Κυβέρνηση για το πώς θα προχωρήσει σε αυτά τα επενδυτικά σχέδια.

Πρώτα-πρώτα, για το πώς, νομίζω η απάντηση έχει δοθεί, με τη διανομή τόσο του στρατηγικού σχεδίου, το οποίο ήδη έχει κατατεθεί, όσο και του επιχειρησιακού σχεδίου, που και αυτό έχει διανεμηθεί, αλλά και του συμβολαίου διαχείρισης. Δηλαδή, υπάρχει το σχεδιασμένο πλαίσιο, βάσει του οποίου προχωρεί και δεν θα πρέπει να δημιουργεί εντυπώσεις με τέτοιου είδους δηλώσεις ή Αξιοματική Αντιπολίτευση.

Είναι αυτονόητο, σε ό,τι αφορά τα ζητήματα της διαφάνειας και της νομιμότητας, η διαχείριση αυτού του μεγάλου προγράμματος θα γίνεται στα πλαίσια των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε ό,τι αφορά τις χρηματοδοτήσεις που θα προέρχονται από εκεί και στα πλαίσια της ισχύουσας νομοθεσίας στη χώρα μας και βέβαια με τη δυνατότητα και του Κοινοβουλίου να ελέγχει. Εγώ σημειώνω ιδιαίτερα ότι η δέσμευση που αποτελεί πολιτική δέσμευση από την πλευρά της Κυβέρνησης, αν προκύψει οποιαδήποτε συμφωνία, η οποία να είναι μεγάλης κλίμακας, η δέσμευση ότι η συζήτηση αυτή θα γίνει στο Κοινοβούλιο, δεν μπορεί παρά να είναι μία πολιτική δέσμευση, που δεσμεύει την Κυβέρνηση και δεν γνωρίζω κατά πόσο θα μπορούσε να περιληφθεί με ειδική διάταξη νόμου μέσα στο συζητούμενο νομοσχέδιο. Αυτό θα το δούμε στη συζήτηση των άρθρων, αλλά μας αρκεί επί της αρχής η πολιτική δέσμευση την οποία εξέφρασε η Κυβέρνηση προηγουμένως διά στόματος του κυρίου Υπουργού.

Μας λέτε, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, να μην προχωρήσουμε στην ιδιωτικοποίηση σε αυτήν τη φάση και αναφέρθηκε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας στην εμπειρία που ισχύει στην Ευρώπη. Εδώ υπάρχει μία αντίφαση, γιατί η διάταξη, που ψηφίζουμε, δίνει τη δυνατότητα, εάν από το συγκοινωνιακό σχεδιασμό, εξυπηρέτηση των Ελλήνων πολιτών, προκύπτει κάποιο συγκοινωνιακό έργο, να εκχωρείται και σε άλλες επιχειρήσεις. Αυτό προκύπτει από την ίδια την οδηγία 91440 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τι θα θέλατε, δηλαδή; Να μην εναρμονίσουμε το Εθνικό μας Δίκαιο με τη συγκεκριμένη οδηγία; Ασφαλώς, νομίζω ότι θα συμφωνήσετε ότι πρέπει να υπάρξει η διάταξη που να εναρμονίζει το εσωτερικό μας Δίκαιο με την οδηγία αυτή. Όμως, πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι αν θα υπάρξει, σε ποιο βαθμό και σε ποιες περιοχές, ανάθεση έργου, αυτό είναι αντικείμενο και της μελέτης, αλλά και του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού, ο οποίος έχει εκπονηθεί. Θα έχουμε την ευκαιρία να το δούμε στην πορεία της εφαρμογής του στην πράξη.

Έκανε εκτεταμένη αναφορά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας στην ιδιωτικοποίηση των ΚΑΕ και είπε ότι ήρθε η Κυβέρνηση και απολογήθηκε χθες, γιατί η εταιρεία, στην οποία είχε κατακυρωθεί ο σχετικός διαγωνισμός, δεν κατέθεσε το τίμημα.

Δεν κατάλαβα, για ποιο λόγο πρέπει να απολογείται η Κυβέρνηση; Δεν κατέθεσε το τίμημα μέσα στην τακτή προθεσμία, δεν υπήρξε η ανάθεση. Και κατέπεσε η εγγυητική επιστολή ύψους δύο περίπου δισεκατομμυρίων δραχμών υπέρ του ελληνικού δημόσιου και προχωρεί το ελληνικό δημόσιο στο χειρισμό της υπόθεσης, όπως ακριβώς προβλέπει η ισχύουσα νομοθεσία.

Μάλιστα, απ'ό,τι γνωρίζω, έχει κλείσει και ο δεύτερος κύκλος των σχετικών προκηρύξεων, δημοπρασιών που έγιναν για το συγκεκριμένο θέμα.

Είπατε ότι το μοντέλο το οποίο εφαρμόζει η Κυβέρνηση, σε ό,τι αφορά τον ΟΤΕ, είναι αποτυχημένο. Μάλιστα λέτε ότι εσείς δεν θα

θέλατε ένα μοντέλο, που κανείς να μην ξέρει τι γίνεται και να υπάρχει ανεξέλεγκτη δράση εταιρειών κλπ.

Δεν κατάλαβα, όταν λέτε ανεξέλεγκτη, από πού εννοείτε; Από το ελληνικό δημόσιο, από το Υπουργείο Μεταφορών, από τη διοίκηση του ΟΤΕ, από πού; Διότι όλοι όσοι ηθεύουμε σ'αυτήν την Αίθουσα γνωρίζουμε ότι το 1993 η Νέα Δημοκρατία πωλούσε και όχι μέσω του χρηματιστηρίου αλλά με απευθείας πώληση το 25% των μετοχών του ΟΤΕ και έβαζε στη Διοίκηση του ΟΤΕ αυτούς που θα είχαν το μειοψηφικό πακέτο των μετοχών. Δηλαδή, ουσιαστικά απεμπολούσε με εκείνο τον νόμο που είχατε ψηφίσει το δικαίωμα του ελληνικού δημόσιου να μπορεί να έχει τον έλεγχο, να ασκεί τον έλεγχο στη Διοίκηση του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών της Ελλάδας.

Είναι αντίφαση, εσείς που ψηφίσατε εκείνο τον νόμο, όταν σήμερα ασφαλώς κρατάει την πλειοψηφία το ελληνικό δημόσιο, ασφαλώς και ελέγχει όλο το επενδυτικό πρόγραμμα ανάπτυξης των ελληνικών τηλεπικοινωνιών, όλο το στρατηγικό σχέδιο που εφαρμόζεται από το ελληνικό δημόσιο επ'ωφελεία του ελληνικού λαού, να έρχεσθε και να ασκείτε μία κριτική, η οποία βρίσκεται σε αντίφαση με αυτά που κάνατε με το σχετικό νόμο του 1993!

Ή θα ξεχάσουμε ακόμα ότι είχατε απεμπολήσει και το δικαίωμα του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών της Ελλάδος να συμμετάσχει στο νέο προϊόν της κινητής τηλεφωνίας; Παρά το γεγονός ότι οι σχετικές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης μιλούσαν φυσικά για ελεύθερο ανταγωνισμό, εσείς εννοούσατε ελεύθερο ανταγωνισμό να ανατεθεί η κινητή τηλεφωνία αποκλειστικά και μόνο σε δύο ιδιωτικές εταιρείες, στερώντας διά της βίας το δικαίωμα στη Διοίκηση του ΟΤΕ να μπει μέσα στο παιχνίδι της κινητής τηλεφωνίας. Και ήταν μία ωμότατη παραβίαση του πνεύματος του ελεύθερου ανταγωνισμού εις βάρος, βέβαια, του ελληνικού δημόσιου και του ΟΤΕ, που είχατε προωθήσει τότε. Και έπρεπε να έρθει η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., προκειμένου να δώσει το δικαίωμα στον ΟΤΕ να συμμετάσχει και ήδη συμμετέχει αλλά με αρκετά χρόνια καθυστέρηση και αφού είχε χάσει ένα σημαντικό μέρος της αγοράς και τώρα προσπαθεί να κερδίσει το χαμένο έδαφος.

Δεν κατάλαβα, τελικά θα επικρατήσει η λογική, ή θα κινούμαστε στον παραλογισμό των αντιφάσεων που ακούγονται σε αυτήν την Αίθουσα εκ μέρους της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης;

Βέβαια, κύριοι συνάδελφοι, σε ό,τι αφορά το θέμα των κανονισμών, μην έρχεσθε και λέτε ότι κινείται στη λογική του "αποφασίζουμε και διατάζουμε". Είναι κανονισμός που συζητείται βάσει του Συντάγματος στο Εθνικό Κοινοβούλιο, που έχουν τη δυνατότητα Συμπόλιτευση και Αντιπολίτευση να εκφράσουν την κριτική τους και τις τοποθετήσεις τους και έχει ο κάθε Βουλευτής την ευθύνη να πάρει θέση σύμφωνα με το δημοκρατικό πολίτευμα. Τι θα πει αποφασίζουμε και διατάσσουμε; Πώς βγήκε; Βγήκε με κανέναν τρόπο, που να μην ακολουθεί τις συνταγματικές διατάξεις μέσω του Κοινοβουλίου;

Βέβαια, μια και είμαι σ'αυτό το θέμα, πρέπει επιτέλους να παραδεχθούμε κάτι όλες οι πτέρυγες της Βουλής. Όταν καταβάλλεται μία προσπάθεια, κατά κύριο λόγο από τον ίδιο τον ελληνικό λαό, για να μεγιστοποιηθεί η παραγωγικότητα και να εξυγιανθεί ο Οργανισμός των Σιδηροδρόμων της Ελλάδος, πρέπει όλοι οι παράγοντες, που επηρεάζουν, να συμβάλουν σε αυτό και ασφαλώς αυτό αφορά και τους εργαζόμενους.

Νομίζω ότι και οι ίδιοι θέλουν να συμβάλουν μέσα από βελτίωση της παραγωγικότητας, να μην είμαστε στις εκατόν ογδόντα τέσσερις μονάδες ανά εργαζόμενο, όταν κατά μέσο όρο στην Ευρώπη είναι τετρακόσιες και εμείς επιμένουμε να κινούμαστε μ'αυτόν τον ρυθμό και να λέμε ότι θέλουμε να έχουμε και ανταγωνιστικές υπηρεσίες στον τομέα των συγκοινωνιών.

Πρέπει επιτέλους να σκεφθούμε και υπό το πρίσμα του Έλληνα πολίτη, του χρήστη των σιδηροδρόμων, που γ'αυτόν νομίζω ότι υπάρχουν οι συγκοινωνίες. Δεν υπάρχουν ούτε για τις διοικήσεις ούτε για τους εργαζόμενους. Υπάρχουν, για να

εξυπηρετούν τον Έλληνα πολίτη. Και στο βαθμό που δεν εξυπηρετείται ο Έλληνας πολίτης επαρκώς, πρέπει όλοι να προσπαθήσουν να μεγιστοποιήσουν τις προσπάθειές τους, για να εξυπηρετείται ο Έλληνας πολίτης. Αυτήν την αρχή δεν πρέπει να την ξεχνούμε, όταν τοποθετούμαστε με ευκολία κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου.

Θα ήθελα να σταθώ σε ένα τελευταίο -εξάλλου τελειώνει ο χρόνος μου- θέμα, που έθιξε το Κομμουνιστικό Κόμμα και που αναφέρεται στην παροχή υπηρεσιών, που πρέπει εκ των προτέρων να είναι γνωστές σε περιοχές που πιθανόν προκαλούν ελλείμματα, σε περιοχές που πιθανόν δεν αποφέρουν κέρδη. Και λέει ότι αυτό πρέπει να είναι γνωστό εκ των προτέρων και να μην έρχονται οι ιδιώτες -εάν οι ιδιώτες αναλάβουν αύριο μεταφορικό έργο- να λένε, ξέρετε, δεν τα φέρνουμε βόλτα, επιδοτήστε μας.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Είναι η τελευταία φράση μου.

Κύριε Υπουργέ, είναι προφανές ότι και εδώ πρέπει να ισχύσει αυτό που ισχύει και σε άλλους τομείς. Δηλαδή, σε άλλους τομείς, για παράδειγμα στην ακτοπλοία, το ποιες περιοχές είναι άγονες το κρίνει η ελληνική πολιτεία και γίνεται με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου. Δεν μπορεί κανένας Υπουργός να επιδοτήσει δρομολόγια, εάν δεν έχει προηγηθεί με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου προσδιορισμός μιας γραμμής ότι είναι άγονη. Κατά κάποιον τρόπο πρέπει και εδώ το ελληνικό κράτος, το ελληνικό δημόσιο και φυσικά μετά από τις εισηγήσεις του Οργανισμού, που θα πρέπει να έχει κάνει προηγουμένως τις ανάλογες μελέτες, να κρίνει ποιες περιοχές είναι εκείνες που μπορούν να χαρακτηρισθούν άγονες, ώστε η επιδότηση να αφορά συγκεκριμένες ζημιολογικές περιοχές.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Δεν λέει "σε άγονες", κύριε συνάδελφε. Για ζημιά λέει. Το άρθρο 3 δεν λέει "άγονες".

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Δεν μπορεί να είναι στην κρίση του οποιουδήποτε τρίτου και γι'αυτό ακριβώς επιμένουμε, μια και ο νόμος στο άρθρο 3 λέει ότι όπου για οικονομικούς ή για κοινωνικούς λόγους προκαλείται ζημιά, έτσι μέσα από την εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική ή από το σχεδιασμό των δρομολογίων σε περιοχές άγονες έρχεται ο κρατικός προϋπολογισμός και καλύπτει αυτήν τη ζημιά.

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

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Να υπάρχει λοιπόν ο σχεδιασμός, ο προσδιορισμός των περιοχών που χαρακτηρίζονται από την ελληνική πολιτεία ως άγονες, για να προσφέρεται η κοινωνική υπηρεσία, που επιβάλλεται, σ'αυτές τις περιοχές.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω τη χαρά να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα θεωρεία των δημοσίων υπαλλήλων και των δημοσιογράφων παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ", τριάντα μέλη της ΧΕΝ Πατάγου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ, το λόγο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Και εγώ, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ, το λόγο για να δευτερολογήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριοι συνάδελφοι, είπαμε από χθες ότι θα δευτερολογήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Οι δευτερολογίες όλων των άλλων συναδέλφων ολοκληρώθηκαν χθες το βράδυ, πλην των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων.

Ο κ. Μείμαρκης έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κατ'αρχήν θα μου

επιτρέψετε να υπερασπισθώ το δικαίωμα του συναδέλφου να δευτερολογήσει, διότι χθες το βράδυ, όπως εξελίχθηκε η διαδικασία, δεν καταλάβαμε τελικά αν οι συνάδελφοι μπορούσαν να δευτερολογήσουν ή όχι. Νομίζω ότι το τρίλεπτο ή το πεντάλεπτο του συναδέλφου δεν θα το αρνηθεί το Σώμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ούτε και το Προεδρείο θα είναι αρνητικό, αν επιμένει ο κύριος συνάδελφος, να πει δυο λόγια.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Εν πάση περιπτώσει, γίνεται μια πολύ καλή και σωστή προσπάθεια από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑ.ΣΟ.Κ. να υπερασπισθεί το νομοσχέδιο και τις θέσεις που αναφέρονται στο νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Πριν τριτολογήσετε όμως, κύριε Μείμαρκη, να κλείσουμε τις δευτερολογίες, διότι βλέπω ότι τριτολογείτε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Θα είμαι πολύ σύντομος, κύριε Πρόεδρε. Ούτε τρία λεπτά δεν θα μιλήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ναι, αλλά το στάδιο της δευτερολογίας προηγείται από το στάδιο της τριτολογίας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Καλώς, κύριε Πρόεδρε.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κύριε Υπουργέ, χθες έθιξα το θέμα των μηχανολόγων μηχανικών, την επιστολή που έλαβα από το σύλλογό τους. Βρίσκω ότι είναι λογικά και εύλογα αυτά τα οποία αναφέρουν.

Θέλω να πω σε εσάς, αλλά και στη Διοίκηση του ΟΣΕ, η οποία παρίσταται, ότι δεν γίνεται να προχωρήσετε στον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ, χωρίς στελέχη. Δεν είναι δυνατόν, κύριε Υπουργέ.

Εγώ μάλιστα θα έλεγα το άλλο. Να πάρετε τους ικανότερους, να τους εκπαιδεύσετε, να τους αναβαθμίσετε και να στηριχθείτε πάνω σ' αυτούς. Δεν μπορείτε όμως, να τους υποβαθμίσετε κατ' αυτόν τον τρόπο.

Ζητάνε να τροποποιηθεί ο κανονισμός σε ορισμένα σημεία. Κάντε το κύριε Υπουργέ. Είναι προς όφελος του ΟΣΕ. Η προσπάθεια η οποία πρέπει να γίνει στον τόπο μας πρέπει να στηριχθεί σε στελέχη, σε ανθρώπινο δυναμικό, αλλά πρέπει να τους βοηθήσουμε, με κάποιο σύστημα να μπουν στη σύγχρονη τεχνολογία. Να μπουν, στο νέο εξοπλισμό που προσφέρεται, όσον αφορά τη μηχανογράφηση, τα κομπιούτερ, όλη αυτήν τη νέα οργάνωση, η οποία είναι άκρως απαραίτητη για να μπορέσει να εκσυγχρονιστεί ο ΟΣΕ, αλλά και όλες οι άλλες υπηρεσίες.

Κύριε Υπουργέ, αυτό που σας λέω έχει σχέση με όλο το φάσμα ανάπτυξης της χώρας μας. Πάμε για το τρίτο πακέτο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το πακέτο Σαντέρ, κύριοι συνάδελφοι. Είδαμε τις αδυναμίες της Δημόσιας Διοίκησης, είδαμε ότι δεν μπορούμε να απορροφήσουμε τα κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από την άλλη μεριά χρειάζεται να αλλάξει κάτι. Να αλλάξει στο δημόσιο τομέα κάτι ουσιαστικό, προκειμένου να ανταποκριθεί τουλάχιστον στη φάση του πακέτου Σαντέρ.

Εσείς κάνετε βήματα προς τα πίσω, κύριε Υπουργέ. Δεν μας είπατε τίποτα απολύτως, όπως δεν μας διευκρινίσατε οριστικά και το θέμα των λεωφορείων του ΟΣΕ. Μας είπατε για γραμμές, για το εξωτερικό, που τις εκμεταλλεύονται σήμερα οι Αλβανοί, οι Βούλγαροι, δεν ξέρω ποιος τις εκμεταλλεύεται.

Προσδιόριστε, κύριε Υπουργέ, ότι δεν πρόκειται να ανταγωνιστείτε τα ΚΤΕΛ. Πώς θα σταματήσουν, όταν αυτοί είναι έτοιμοι να κάνουν κινητοποιήσεις; Έκαναν γενικές συνελεύσεις, σας έστειλαν ένα έγγραφο, πώς τους απαντάτε, κύριε Υπουργέ; Λέτε ότι δεν είναι στις προθέσεις σας να τους ανταγωνιστείτε. Αυτά όμως είναι κουβέντες στον αέρα, εάν δεν παρέμβετε στο νομοσχέδιο που συζητάμε να το τροποποιήσετε, για να φύγει κάθε υπόνοια. Σήμερα είστε εσείς εκεί, αύριο θα έρθει κάποιος άλλος. Σήμερα είναι η διοίκηση του ΟΣΕ εκεί, αύριο θα έχετε μία καινούρια διοίκηση. Αυτοί θα βαδίσουν πάνω στο νόμο. Τροποποιείστε το νόμο.

Δείτε τα, γιατί είναι ουσιαστικά αυτά τα θέματα, για τα οποία

συζητάμε, κύριε Υπουργέ.

Σας είπα ότι είναι γενική αίσθηση και αντίληψη, όσον αφορά το προσωπικό -όπως σας έλεγα- και τους μηχανικούς, ότι πρέπει να τους αναβαθμίσουμε για να εκσυγχρονιστούν χρησιμοποιώντας τη νέα τεχνολογία. Όχι όμως, να προβλέπεται στον Κανονισμό, ότι μπορεί και ένας τεχνολόγος να είναι προϊστάμενος των μηχανικών. Δεν γίνεται.

Κύριε Σπυριούνη, είναι δυνατόν ένας πενταετούς θητείας στο στρατό να γίνει στρατηγός; Θα πάει μέχρι κάποιο βαθμό, διότι δεν πέρασε τη βασική εκπαίδευση, δεν πέρασε τη Σχολή Ευελπίδων, δεν πέρασε τις άλλες στρατιωτικές σχολές. Δεν το βρίσκετε λογικό αυτό; Και όμως, το επισημαίνουμε στον κύριο Υπουργό και δεν παίρνει θέση.

Κάνουμε μία κουβέντα εδώ που δεν νομίζω ότι πρέπει να τη συνεχίσουμε κατ' αυτόν τον τρόπο κύριοι συνάδελφοι, διότι επισημαίνουμε ορισμένα πράγματα χωρίς να υπάρχει ανταπόκριση. Θέλουμε μία απάντηση από τον Υπουργό κύριε Πρόεδρε και δεν μας τη δίνει.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας ανακοινώσω ότι τριάντα μαθητές και δυο συνοδοί - δάσκαλοι από το Δημοτικό Σχολείο Βαρνάβα της Αττικής, παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας από τα θεωρεία των δημοσίων υπαλλήλων, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ".

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Ορίστε, κύριε Μειμαράκη, έχετε το λόγο, για να κλείσετε με την τριτολογία σας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, γίνεται μια καλή και θετική προσπάθεια από την πλευρά του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου του ΠΑ.ΣΟ.Κ. να απαντήσει τελικά στα ερωτήματα, τα οποία τίθενται βάσει και του νομοσχεδίου, το οποίο έχει κατατεθεί, μια και ο κύριος Υπουργός αφήνει ανυπεράσπιστο το πνευματικό του τέκνο, για το οποίο δεν γνωρίζουμε κιόλας αν είναι δικό του πνευματικό τέκνο ή είναι άλλου συντάκτη και απλώς το υπερασπίζεται.

Το λέω αυτό, διότι ο κ. Σφυρίου με αυτήν του την προσπάθεια αλλοίωσε κατά κάποιο τρόπο και τις θέσεις μας, διότι δεν θέλω να πιστέψω ότι δεν τις κατάλαβε, γιατί θα υποτιμούσα τη νοημοσύνη του. Γνωρίζω ότι είναι άνθρωπος έξυπνος, που καταλαβαίνει τι συζητάμε και ακούει κιόλας με προσοχή, όπως είπε ο ίδιος στη δευτερολογία του. Κατά συνέπεια, φοβάμαι ότι τις αλλοίωσε και μάλλον εσκεμμένα. Έτσι, λοιπόν, αναγκάστηκα να πάρω το λόγο, για να του απαντήσω.

Θα ήθελα να πω, πρώτον, ότι μας είπε ότι η Νέα Δημοκρατία συμφωνεί, αλλά δεν συμφωνεί στο πώς θα τα διαχειριστούν. Βεβαίως, και δεν συμφωνούμε. Σας είπα δε ότι το παρελθόν της παρούσας Κυβέρνησης δεν μας δίνει αυτές τις εγγυήσεις και αυτά τα εχέγγυα. Γιατί δεν κάνει συζήτηση για τον τρόπο διοίκησης, αν θα είναι διακομματική, υπερκομματική ή αν θα είναι άλλος τρόπος επιλογής; Γιατί δεν συζητάτε τη ρυθμιστική αρχή εκείνη, η οποία πράγματι θα είναι ανεξάρτητη και αυτόνομη;

Να σας θυμίσω ότι ο κ. Καστανίδης μαζί με τον κ. Τσοχατζόπουλο παλιά, το 1994, είχαν φέρει το νόμο εκείνο, ο οποίος τελικά αποσύρθηκε και ουδέποτε μπήκε. Ήταν ένας νόμος, που έλεγε για τις μεγάλες προμήθειες και για τα μεγάλα έργα, ότι για πάνω από κάποια δισεκατομμύρια θα γίνονται με τις διαδικασίες του διεθνούς διαγωνισμού και εκείνη η ανεξάρτητη διοικητική αρχή θα είχε και την ευθύνη. Είχαμε συμφωνήσει όλοι τότε στη Διαρκή Επιτροπή ότι μπορεί πράγματι να περάσει και ότι είναι ένα βήμα προς τη διαφάνεια.

Θα σας θυμίσω δε το πώς η Κυβέρνηση αντιμετώπισε τα θέματα των προγραμματικών συμφωνιών. Στις 30 Δεκεμβρίου υπεγράφησαν οι περισσότερες -το ξεχάσατε;- με δήθεν το μαχαίρι στο λαιμό, αφού άφησαν χρόνια ολόκληρα να περάσουν. Λέγοντας ότι δεν προλαβαίνουμε, γιατί θα χάσουμε τα κονδύλια της ΕΟΚ σε δύο μέρες, υπέγραψε κάτω από αδιαφανέστατες διαδικασίες, τις

οποίες και η ίδια παραδέχθηκε, λέγοντας ότι "υπογράφω τώρα όπως-όπως, για να μη χάσω τα κονδύλια και μετά στην πορεία θα δούμε".

Τρίτον, μας είπατε για τα ΚΑΕ. Μήπως δεν καταλάβατε τι ακριβώς σας είπα εγώ; Εγώ σας είπα ότι ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας εδώ, την ημέρα της ψήφου εμπιστοσύνης, είπε ότι πωλήθηκαν τα ΚΑΕ και ότι εισέπραξε -το είπε με πομπώδες ύφος μάλιστα- τόσα χρήματα, τα οποία και μπαίνουν στον τάδε λογαριασμό του Προϋπολογισμού. Το είπε ή δεν το είπε; Το είπε, στα Πρακτικά είναι. Θέλετε να σας φέρω και τα Πρακτικά;

Άρα, λοιπόν, αφού το είπε και δεν έγινε, κάποιος έχει την ευθύνη. Κανείς δεν την έχει την ευθύνη εν τέλει σ' αυτόν τον τόπο; Και αν δεν την έχει ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας, δεν την έχει ο Διοικητής της Εθνικής Τράπεζας; Κάποιος δεν την έχει, εν πάση περιπτώσει;

Μας είπατε ότι "Τι θέλατε δηλαδή να κάνουμε, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας; Να κατοχυρώσουμε το διαγωνισμό;". Όχι, σας είπαμε ότι όπως τον ξεκινήσατε, ήταν πρόχειρος και κάτω από αδιαφανείς διαδικασίες, όπως το κάνατε και στην Ιονική. Δεν πήρατε ένα χρηματοοικονομικό σύμβουλο; Δεν ακολουθήσατε τις διαδικασίες εκείνες, που θα σας εξασφάλιζαν πράγματι τα εχέγγυα, ώστε να έχουν κατατεθεί οι εγγυητικές επιστολές και να μπορούν να λάβουν μέρος, σύμφωνα με τα στάνταρ, τα οποία επικρατούν στους διεθνείς διαγωνισμούς;

Δεν σας είπαμε εμείς "δώστε τα ΚΑΕ". Και μην παραποιείτε τα λόγια μας. Σας είπαμε όμως ότι πάτε με τρόπο πρόχειρο, ο οποίος εν τέλει είναι και αναποτελεσματικός και ο οποίος πλήττει την Κυβέρνηση στον τομέα της αναξιοπιστίας της. Δεν το καταλαβαίνετε; Πώς μπορεί αύριο η ίδια η Κυβέρνηση να ξανασυζητήσει την αποκρατικοποίηση των ΚΑΕ;

Δεν βλέπετε τι έχει πάθει η Κυβέρνηση με την Ιονική; Ενώ είχε πει ότι μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα θα προχωρούσε στην αποκρατικοποίηση, δεν μπόρεσε. Γιατί; Γιατί ακριβώς κάτω από το βάρος της πρόχειρης και αναποτελεσματικής προηγούμενης προσπάθειας, έχει τρωθεί η αναξιοπιστία της σήμερα και δεν μπορεί να προχωρήσει. Αυτά ακριβώς σας είπαμε.

Τρίτον, επειδή μας είπατε για τον ΟΤΕ, φαίνεται ότι ο κ. Σφυρίου επιμένει να μην καταλαβαίνει, κύριε Πρόεδρε, τη διαφορά της ιδιωτικοποίησης και του τρόπου εξεύρεσης χρήματος. Και μάλιστα γι' αυτό και το λέτε μετοχοποίηση. Μετοχοποίηση, σας είπα, είναι να δίνεις ένα κομμάτι και μάλιστα κερδοφόρου οργανισμού, διότι αν είναι μη κερδοφόρου οργανισμού, δεν θα το πάρει κανείς. Δεν έχει αξία στο χρηματιστήριο. Άρα, λοιπόν το δίνεις στο χρηματιστήριο προς άντληση κεφαλαίων.

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

Δε δίνεις τη διοίκηση βεβαίως, κύριε Σφυρίου, δε δίνεις το μανάτζμεντ.

Εγώ σας ερωτώ: Με τον τρόπο με τον οποίο έγινε αυτή η μετοχοποίηση, άλλαξε τίποτε στον οργανισμό, άλλαξε ο τρόπος πρόσληψης, άλλαξε ο τρόπος αξιολόγησης των υπαλλήλων, άλλαξε ο τρόπος προμηθειών, άλλαξαν οι προμηθευτές του, άλλαξε τίποτα; Όχι.

Και όχι μόνο δεν άλλαξε -διότι εκεί είναι η κακοδιαχείριση, η κακοδιοίκηση και η κακοδαιμονία της κάθε ΔΕΚΟ- αλλά κάτω απ' αυτήν τη μητρική, κέλυφος εταιρεία έχουμε διάφορες εταιρείες θυγατρικές, οι οποίες τελικά ασκούν όλα τα άλλα, χωρίς το ελληνικό δημόσιο να έχει κανέναν έλεγχο.

Τέλος, επειδή είπατε ότι εμείς δεν θέλουμε την ιδιωτικοποίηση στη παρούσα φάση, αλλά σας προτείνουμε κάποια άλλα σε σχέση με τη Κοινότητα, θέλω να σας πω, κύριε Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπε, ότι δεν περιμένα να εμφανιστείτε αδιάβαστος. Η κοινοτική οδηγία, ομιλεί πράγματι για κάποιες δραστηριότητες και κάνει και κάποιους διαχωρισμούς δραστηριοτήτων που μπορούμε να δώσουμε στους ιδιώτες, όμως ρητά αναφέρει, ότι η υποδομή θα πρέπει να μείνει στο δημόσιο. Αυτό είναι το πρώτο.

Δεύτερον, η οδηγία δεν είναι υποχρεωτική. Άλλωστε δεν

την αποδέχεσθε ολόκληρη, κάποια κομμάτια αποδέχεσθε. Η δε έκθεση λέει ότι αποδεχόμαστε τις παρατηρήσεις που είναι σωστές.

Κατά συνέπεια, μην επικαλείσθε συνέχεια την Ευρώπη και την ευρωπαϊκή οδηγία, διότι τελικά τα φορτώνετε όλα εκεί, στρέφετε και τον ελληνικό λαό κόντρα σ' αυτό το όραμα ή το στόχο τον οποίο έχουμε όλοι -πλην του ΚΚΕ βέβαια- και τελικά οδηγούμαστε, χωρίς να το θέλετε εσείς, να έχουμε σαν απόλυτη δικαιολογία ότι για όλα φταίει το Μάαστριχτ και η Κοινότητα.

Εμείς αυτό το στόχο που είναι τόσο υψηλός δεν θα σας αφήσουμε να τον χαλάσετε και να τον ρίξετε στα μάτια του ελληνικού λαού.

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

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Πρόεδρε, δεν είχα πρόθεση να τριτολογήσω, αλλά η ομιλία του κ. Σφυρίου, έβαλε ορισμένα ζητήματα που θα πρέπει να ξεκαθαριστούν, ώστε τουλάχιστον να είναι φανερή η διαφωνία μας πάνω στα πραγματικά ζητήματα και να μην υπάρχει σύγχυση γύρω απ' αυτά.

Ο κ. Σφυρίου αναφέρθηκε στην υψηλή παραγωγικότητα που έχουν οι ευρωπαϊκές χώρες και τη χαμηλή που έχει η χώρα μας, πράγμα το οποίο έχει διαπιστωθεί. Αμέσως όμως μετά, αφήνει να εννοηθεί ότι ο λόγος που έχουμε χαμηλή παραγωγικότητα οφείλεται στον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι εργαζόμενοι και ότι ακριβώς μ' αυτόν τον κανονισμό πρόκειται να διευθετηθεί αυτό το ζήτημα και ότι αυτό φτάνει για να ανέβει η παραγωγικότητα.

Εμείς έχουμε μια άλλη αντίληψη, γι' αυτό είπα στη δευτερολογία μου κάποια πράγματα σχετικά με την παραγωγικότητα. Η παραγωγικότητα σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως η εντατικοποίηση της δουλειάς των εργαζομένων. Η αυξημένη παραγωγικότητα θα έρθει, όταν εκσυγχρονιστούν οι σιδηρόδρομοι. Αυτό είναι φυσιολογικό. Όταν έχεις στην Ευρώπη ταχύτητες διακοσίων με διακοσίων πενήντα χιλιομέτρων και μια κλιμάκωση των ταχυτήτων για τις διάφορες χρήσεις που έχουν ανάγκη, φυσικά η παραγωγικότητα θα είναι υψηλότερη. Εδώ δεν μπορεί να γίνει αυτό το πράγμα, γιατί λείπει η τεχνολογική ανάπτυξη των σιδηροδρόμων.

Επομένως, αυτό είναι το ζητούμενο και όχι το ξεζούμισμα των εργαζομένων, όπως είπα και προηγουμένως. Αυτό πρέπει να ξεκαθαριστεί.

Το δεύτερο ζήτημα είναι σχετικά με τις ζημιογόνες επιχειρήσεις. Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ πιθανόν να έχει μπερδέψει τα άρθρα. Αναφέρθηκε στο άρθρο 4, το οποίο δεν μιλάει για τις ζημιογόνες επιχειρήσεις. Το άρθρο 9 αναφέρεται γύρω απ' αυτά τα ζητήματα και μάλιστα σε καμιά περίπτωση δεν υπάρχει η έννοια της άγονης γραμμής. Πουθενά δεν υπάρχει άγονη γραμμή. Αυτή η έννοια δεν υπάρχει, κύριε Σφυρίου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ: Είναι όλες άγονες γραμμές ουσιαστικά.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Δεν υπάρχει πουθενά αυτή η έννοια. Υπάρχει η είσοδος της έννοιας "ζημιογόνος επιχείρηση" για τον ΟΣΕ και για τις εταιρείες.

Εμείς λέμε, ότι μία επιχείρηση τη στιγμή που θα γίνει ζημιογόνος, μπορεί να σταματήσει τη δραστηριότητά της και να διαπραγματευτεί με το κράτος τι θα κάνει από εκεί και πέρα. Αναφέρεται στο πως θα γίνει η διαπραγμάτευση και στο τι θα γίνει.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Έτσι καθορίζεται.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Επομένως, μη μας λέτε, ότι δεν βλέπουμε σωστά το ζήτημα. Το βλέπουμε και το παραβλέπουμε σωστά το ζήτημα και αυτή είναι η ανησυχία μας, γιατί έτσι λειτουργεί το κεφάλαιο. Το γνωρίζουμε με τα ΚΤΕΛ, το γνωρίζουμε με όλο τον ιδιωτικό τομέα, όπου και να μπει. Κλείνει τη συμφωνία, θετική ή συμφωνία, καλή ή συμφωνία, αλλά στα μισά του δρόμου σου λείει πλήρως. Φυσικά ο εκβιασμός θα είναι μεγάλος, ανάλογα με το ποια θα είναι αυτή η εταιρεία και ποια χρήση θα έχει. Για φανταστείτε να δώσουμε Αθήνα-Θεσσαλονίκη σε μία ξένη εταιρεία να την εκμεταλλεύεται και να έρθει ύστερα από δύο χρόνια να σου πει, είμαι ζημιογόνος; Θα αναγκαστεί το κράτος να έρθει στα δικά

της και να την εξυπηρετήσει μπροστά στον εκβιασμό που θα κάνει;

Αυτά είναι τα ζητήματα. Πιστεύουμε ότι ανοίγουν δρόμοι που είναι επικίνδυνοι. Αυτή είναι η μεγάλη μας ανησυχία. Και αν θέλετε η μεγάλη μας διαφωνία, επάνω στη φιλοσοφία αυτού του νομοσχεδίου, είναι ακριβώς αυτή η ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού.

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

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, πολύ σύντομα θα ήθελα να πω τα εξής: Αναφέρθηκε ο κ. Μείμαράκης, πάλι για τη δημιουργία εντυπώσεων, στην επιφύλαξη που έχει και την απορία του για το πως θα διοικηθεί ο οργανισμός κλπ. Η απάντηση είναι, ότι θα εφαρμοστεί ο ν. 2414, ο οποίος ισχύει και καθορίζει το θεσμικό πλαίσιο με το οποίο επιλέγονται οι διοικήσεις των οργανισμών.

Αναφέρθηκε στις προγραμματικές συμφωνίες. Προγραμματικές συμφωνίες έχουν συζητηθεί κατά κόρον εδώ σε σχετική επερώτηση και απαντήθηκαν σε όλες τις λεπτομέρειες. Ασφαλώς και δεν μπορεί να υπάρξει απάντηση στο πεντάλεπτο μιας τριτολογίας. Απλά το φέρνει και το ξαναφέρει η Αξιωματική Αντιπολίτευση για τη δημιουργία εντυπώσεων.

Για τα ΚΑΕ, λέει, δεν έγινε κατάθεση, ενώ είχε εγγραφεί στον προϋπολογισμό. Ε, λοιπόν, το ποσό που έχει εγγραφεί στον προϋπολογισμό με τη συνέχιση στην τρίτη φάση του σχετικού διαγωνισμού, ασφαλώς και θα κατατεθεί στα δημόσια ταμεία. Δεν ήταν δυνατόν, όμως, να ανατεθεί στην εταιρεία, η οποία δεν προσέκομισε το τίμημα μέσα στην τακτή προθεσμία και βεβαίως θα προσκομισθεί από την επόμενη εταιρεία, από τη συνέχιση του διαγωνισμού που βρίσκεται σε εξέλιξη. Το ελληνικό δημόσιο καλώς έκανε και το απέρριψε και εισέπραξε μετά την κατάθεση της εγγυητικής επιστολής τα δύο δισεκατομμύρια (2.000.000.000) δραχμές.

Τώρα για τον τρόπο με τον οποίο γίνονται αυτοί οι διαγωνισμοί, εγώ ήθελα να υπογραμμίσω, ότι γίνονται νόμιμα, σύμφωνα με το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο, την ελληνική νομοθεσία και με διαφανείς ενέργειες.

Για τον ΟΤΕ, κοιτάξε, μιλάει τώρα η Νέα Δημοκρατία, για σχοινί στο στίππ του κρεμασμένου, διότι περί αυτού πρόκειται. Είναι γνωστό το τι επεχείρησε να κάνει στον ΟΤΕ και είχε την κατακραυγή, τόσο του κόσμου, όσο και του Κοινοβουλίου και έμεινε μετέωρο βήμα αυτό το οποίο προσπάθησε να κάνει στον ΟΤΕ. Έπρεπε και η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, κάτω από το βάρος του σκανδάλου του ΟΤΕ.

Τώρα σχετικά με αυτά που ανέφερε ο κ. Κολοζώφ. Κύριε Κολοζώφ, δεν ισχυρίστηκα -και θέλω να το διευκρινίσω αν υπήρξε παρανόηση- ότι η παραγωγικότητα προκύπτει αποκλειστικά και μόνο από τα εργασιακά. Ασφαλώς όχι. Θα ήταν παράλογο να ισχυριστώ κάτι τέτοιο. Είναι ένας από τους παράγοντες που επηρεάζει την παραγωγικότητα. Μα το νομοσχέδιο αυτό και όχι μόνο το νομοσχέδιο, αλλά το στρατηγικό σχέδιο το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη, το επιχειρησιακό σχέδιο, καθώς και τα επενδυτικά προγράμματα δηλαδή οι προσπάθειες της Κυβέρνησης, δεν αναφέρονται μόνο στην αλλαγή των κανονισμών. Ταυτόχρονα επιδιώκει την τεχνολογική ανάπτυξη, ταυτόχρονα επιδιώκει τον εκσυγχρονισμό της υποδομής. Επομένως μια από τις πιυχές που θα βελτιώσουν την παραγωγικότητα είναι και τα εργασιακά. Δεν μπορούμε να επικαλεσθούμε ότι είναι μόνο τα εργασιακά, ασφαλώς όχι. Αλλά ταυτόχρονα πρέπει να επιτευχθούν όλα και η προσπάθεια που καταβάλλεται είναι πολυμέτωπη και πρέπει να το συνειδητοποιήσουμε.

Μπορεί να μην υπάρχει η έννοια της άγονης γραμμής στο νομοσχέδιο και υπάρχει όπως λέει το Κομμουνιστικό Κόμμα η έννοια της ζημιογόνου επιχείρησης, αλλά αυτό που διетύπωσα στη δευτερολογία μου ήταν και ένα είδος πρότασης προς την Κυβέρνηση. Γιατί εάν βέβαια ένας οργανισμός έχει την εκμετάλλευση του δικτύου σε όλη τη χώρα, κάποιες περιοχές θα πρέπει να είναι κερδοφόρες, κάποιες θα είναι ζημιογόνες. Και προβλέπει ο νόμος τι γίνεται κατά την περίπτωση την

οποία υπάρχουν για οικονομικούς ή κοινωνικούς λόγους πρόκληση ελλειμμάτων. Προβλέπει ο νόμος τι καλύπτει το δημόσιο. Η έννοια όμως αυτή που ανέφερα στη δευτερολογία μου έχει να κάνει με την περίπτωση κατά την οποία μία άλλη επιχείρηση, είτε θυγατρική του οργανισμού είτε ιδιωτική είτε άλλη επιχείρηση, αναλαμβάνει να εκτελέσει ορισμένα δρομολόγια και μόνο. Είπα, λοιπόν, ότι εάν κάποιος δρομολόγιο ανατίθεται σε μία θυγατρική, σε μία ιδιωτική επιχείρηση να εκτελεστεί, απαιτείται ή όχι επιδότηση, δεν μπορεί να το κρίνει η επιχείρηση, ο επιχειρηματίας σαν ιδιώτης. Και είπα, αν υπάρχει τέτοια περίπτωση, θα πρέπει να κρίνεται -μόνο αν μιλάμε για μεμονωμένα δρομολόγια- από την ελληνική πολιτεία, αν είναι ζημιογόνα και άγονα, κατά το σύστημα που ισχύει στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Εάν πηγαίνει ένα καράβι ως πούμε στα μικρά νησιά των Κυκλάδων ή εάν πηγαίνει στο Καστελόριζο, στη Δήλο, στη Σύμη, στον Άγιο Ευστράτιο, Ψαρά κλπ. και είναι άγονη, αν θα πρέπει να δοθεί επιδότηση ή όχι στις άγονες γραμμές, το καθορίζει με πράξη του το Υπουργικό Συμβούλιο. Επομένως, είναι στην ευθύνη της πολιτείας. Αν θα έχουμε, λοιπόν και εδώ εκτέλεση κάποιων τμημάτων σε επιχειρήσεις οι οποίες μπορεί να είναι θυγατρικές του Ο.Σ.Ε. ή ιδιωτικές, δεν θα πρέπει να είναι στην κρίση του επιχειρηματία και να λέει εγώ εδώ δεν βγαίνω, δώστε μου, αλλά να κάνει με βάση μελέτες την αξιολόγηση η ίδια η πολιτεία και να κρίνει αν μία γραμμή χαρακτηρίζεται άγονη ή όχι.

Αυτή ήταν η έννοια της πρότασης την οποία διετύπωσα. Ήθελα να πω αυτά για να μην υπάρχει παρεξήγηση από την πλευρά του Κομμουνιστικού Κόμματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολιδής): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα πρέπει να απαντήσω στα ερωτήματα που τέθηκαν σχετικά με τα στελέχη του Οργανισμού. Κατ' αρχήν οι διπλωματούχοι μηχανικοί αποτελούν τα στελέχη του Οργανισμού και μάλιστα κατέχουν όλες τις διευθυντικές θέσεις των τεχνικών υπηρεσιών. Είναι διευθυντές, αρχιμηχανικοί, υπαρχιμηχανικοί και δεν υπάρχει το πρόβλημα που περιέγραψε ο κύριος συνάδελφος. Ο Πρόεδρος μάλιστα του Συλλόγου των Διπλωματούχων Μηχανικών, είναι αρχιμηχανικός της Διεύθυνσης της Περιφέρειας Πελοποννήσου. Τέσσερις γενικοί διευθυντές προέρχονται από το σώμα των διπλωματούχων μηχανικών. Δεν υπάρχει επομένως ο φόβος που αναφέρθηκε προηγουμένως.

Υπήρξε μία αμφιβολία μήπως από την εξέλιξη τους μπορούν οι τεχνικοί διπλωματούχοι μηχανικοί να είναι υφιστάμενοι τεχνολόγων μηχανικών. Αυτό δεν προκύπτει, ούτε μπορεί να υπάρξει, διότι η κάθε κατηγορία εξελίσσεται στον κλάδο της και επομένως, στον κλάδο που είναι οι διπλωματούχοι μηχανικοί, οι διευθυντικές θέσεις, οι οποίες προβλέπονται καταλαμβάνονται -σύμφωνα με το οργανόγραμμα της επιχείρησης- από διπλωματούχους μηχανικούς.

Τέθηκε ένα ζήτημα για τον τρόπο επιλογής των διευθυνόντων συμβούλων. Ο τρόπος της επιλογής και μάλιστα όλα τα παραδείγματα που έχουν ακουστεί για το πώς πρέπει να τους επιλέγουμε, έχει αποτυπωθεί στο ν. 2414/96. Προκηρύσσονται οι θέσεις, επιλέγονται κάποιοι από αυτούς που προσέρχονται για να καταλάβουν αυτές τις θέσεις και η επιλογή γίνεται ανεξάρτητα από την Κυβέρνηση, η οποία είναι υποχρεωμένη να επιλέξει μεταξύ εκείνων που προέκυψαν από τη διαγωνιστική διαδικασία. Και βέβαια, η τελική κρίση, γίνεται από την επιτροπή της Βουλής για τις ΔΕΚΟ, η οποία έρχεται και εγκρίνει ή δεν εγκρίνει τη συγκεκριμένη επιλογή. Επομένως, αυτή η διαδικασία ήδη υπάρχει.

Η αλήθεια είναι ότι εκφράστηκαν πολλές ανησυχίες για το τι θα συμβεί στο μέλλον, και δικαιολογείται από όταν γίνονται κάποιες τομές. Οι περιπτώσεις για τις οποίες συζητάμε, όπου θα μπορούσαν να αναπτυχθούν δραστηριότητες εκμετάλλευσης, είναι οι περιπτώσεις τοπικών αστικών ή περιφερειακών μεταφορικών δραστηριοτήτων.

Δεν αφορά το διεθνή κορμό δηλαδή τις υπεραστικές δραστηριότητες. Το αναφέρω γιατί ακούστηκε ένα παράδειγμα για την γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Η γραμμή αυτή δεν ρυθμίζεται

από το νόμο. Παραμένει στον ΟΣΕ, γιατί είναι υπεραστική δραστηριότητα, όπως και η γραμμή Πάτρα-Κόρινθος-Αθήνα, αλλά και η γραμμή Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη. Επίσης, το ίδιο ισχύει και για τη γραμμή Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο κλπ. Αυτοί είναι οι βασικοί υπεραστικοί κορμοί, ο βασικός εθνικός κορμός του δικτύου. Μιλάμε για δευτερεύοντα δίκτυα που σήμερα αργούν, υπολειπονται ή δεν τα εκμεταλλευόμαστε καθόλου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο προαστιακός, όπου δεν υπάρχει καθόλου δραστηριότητα σ' αυτόν τον τομέα. Εδώ, ακριβώς, είναι που δίνουμε τη δυνατότητα να αναπτυχθούν αυτές οι δραστηριότητες.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Τηλεπικοινωνίες;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Οι τηλεπικοινωνίες είναι διεθνής δραστηριότητα, κύριε συνάδελφε. Είναι απελευθερωμένη η αγορά και εκεί δεν μπορούμε να ανατρέψουμε, αλλά και δεν χρειάζεται να ανατρέψουμε, γιατί οι τηλεπικοινωνίες είναι μία δραστηριότητα η οποία θα αποδώσει. Μιας και αναφέρθηκε προηγούμενα ότι δήθεν ο ΟΤΕ έχει μείνει ένα "κέλυφος" και πάμε να κάνουμε και τον ΟΣΕ ένα "κέλυφος", πρέπει να σας πω ότι η πραγματικότητα είναι εντελώς διαφορετική. Ο ΟΤΕ δεν είναι "κέλυφος", είναι γίγαντας και όχι με πηλίνα πόδια. Η μόνη θυγατρική του η οποία είναι πραγματικά δυναμική και έπρεπε να είναι θυγατρική, είναι η COSMOTE, η κινητή τηλεφωνία. Έχει δημιουργήσει κάποιες δευτερεύουσες μικρές εταιρείες, οι οποίες καθόλου δεν παίρνουν το μεγάλο έργο του ΟΤΕ. Και ο ΟΤΕ βέβαια εκτελεί το μεγάλο επενδυτικό του πρόγραμμα, παρέχει όλες τις βασικές υπηρεσίες της τηλεφωνίας, καμία άλλη επιχείρηση πλην της COSMOTE δεν παρέχει υπηρεσίες τηλεφωνίας, η οποία βέβαια έχει μία ραγδαία ανάπτυξη που πραγματικά χρήζει ιδιαίτερης προσοχής. Τα κέρδη όπως έχουμε πει προσεγγίζουν τα τετρακόσια δισεκατομμύρια (400.000.000.000) δραχμές. Έτσι και στην προκειμένη περίπτωση ο ΟΣΕ κρατά το μεγαλύτερο και το σπουδαιότερο κομμάτι, αυτό της υποδομής. Και δεύτερον από τις μεταφορικές δραστηριότητες κρατά τον κορμό των μεταφορικών δραστηριοτήτων και ορισμένες -εφόσον υπάρχουν οι ευνοϊκοί όροι που αναφέρονται σε τοπικές περιορισμένες δραστηριότητες, αυτές δίνουμε την ευχέρεια να τις διαχειρισθεί με έναν τρόπο που θα αποδώσουν καλύτερα από ό,τι αποδίδουν σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολιδής): Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου και ερωτάται το Σώμα εάν γίνεται δεκτό επί της αρχής.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολιδής): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Ρύθμιση θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.)" έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, όπως γνωρίζετε και στην αρμόδια επιτροπή κατά τη συζήτηση των άρθρων, η συζήτηση διεξήχθη σε τρεις ενότητες. Η μία ενότητα περιελάμβανε τα άρθρα 1 έως 12, η δεύτερη ενότητα τα άρθρα 13 και 14 και η τρίτη ενότητα τα άρθρα 15 έως και το ακροτελεύτιο. Προτείνω να ακολουθήσουμε αυτήν τη διαδικασία. Σήμερα από τώρα και μέχρι να διακόψουμε τη συζήτηση, να συζητήσουμε την πρώτη ενότητα, δηλαδή τα άρθρα 1 έως 12. Και το απόγευμα μετά τη συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων να ξεκινήσουμε τη συζήτηση του νομοσχεδίου με τη δεύτερη ενότητα.

Εάν υπάρχει κάποια άλλη πρόταση επί της διαδικασίας την οποία προτείνω, παρακαλώ να την ακούσουμε.

Ο κ. Σφυρίου έχει το λόγο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να προτείνω μία τροποποίηση στην πρότασή σας. Επειδή υπάρχουν τροπολογίες, έχουμε συνεννοηθεί τα Κόμματα, μεταξύ των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων τους, και συμφωνήσαμε να

είναι η πρώτη ενότητα όπως την προτείνετε, δηλαδή τα άρθρα 1 έως και 12, μετά τα υπόλοιπα άρθρα να πάνε σε μία ενότητα με κύριο κορμό τους κανονισμούς εργασίας, που είναι το βασικότερο θέμα των υπολοίπων άρθρων και να υπάρξει μία τρίτη ενότητα που να αφορά τις τροπολογίες, γιατί γνωρίζετε ότι υπάρχουν τροπολογίες. Μερικές από αυτές είναι κυβερνητικές και θυμάσθε ότι είχαμε συμφωνήσει μερικές από αυτές να μην συζητηθούν στο νομοσχέδιο περί αστικών συγκοινωνιών, αλλά να μεταφερθούν στο νομοσχέδιο περί ΟΣΕ.

Επομένως, για να έχουμε και μια μεγαλύτερη ευχέρεια κατά τη συζήτηση των τροπολογιών, γι' αυτό προτείνω κάποια διαφοροποίηση, όπως είπα, στην πρότασή σας. Σ' αυτό επαναλαμβάνω συμφώνησαν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι των κομμάτων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Από τη στιγμή που συμφωνούν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι των κομμάτων, κύριε συνάδελφε, το Προεδρείο δεν έχει καμία αντίρρηση.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Οι Βουλευτές διαφωνούν, κύριε Πρόεδρε, ως προς αυτό ή τουλάχιστον διαφωνώ εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Εντάξει, κύριε Βεζδρεβάνη. Ασφαλώς εσείς πάντως δεν διαφωνείτε για να διαφωνείτε. Θα πρέπει να έχετε κάποιο λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε; Να σας πω γιατί διαφωνώ. Έχω αρχή και είπα κατ' επανάληψη ότι δεν μπορούμε να συζητούμε ενόητες άρθρων και μου συνέστησε ο κ. Κατσαρός, ότι αυτό να το δηλώνετε σε κάθε συνεδρίαση. Γι' αυτό ακριβώς διακόπτω.

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

Ξέρετε κανονικά επί της διαδικασίας δεν έχετε το λόγο.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ: Το καταλαβαίνω και σας ευχαριστώ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Απλώς, κατ' οικονομίαν μία κουβέντα, τι θέλετε να πείτε.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ: Νομίζω ότι είναι ουσιαστική η παρέμβαση, γιατί δεν αρκεί μόνο να είμαστε εντάξει στους τύπους. Υπάρχει ένα πρόβλημα ειδικά σε αυτές τις συνεδριάσεις με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Τα μέλη της Διαρκούς Επιτροπής των Κοινοτικών Υποθέσεων που είναι λογικό να έχουν μία συμμετοχή σε αυτό το νομοσχέδιο, με εξαίρεση αυτό το πρωινό και χθες και το απόγευμα και αύριο, συμμετέχουν σε συνεδριάσεις της επιτροπής για το ασφαλιστικό. Εγώ χθες που πραγματικά ήθελα να εγγραφώ ομιλητής για να παρέμβω, για να έχω μία συμβολή, δεν είχα τη δυνατότητα γιατί έπεσα έξω από τον τύπο που εσείς έχετε επιβάλει, και τον σέβομαι τον τύπο. Εάν αυτό συμβεί και στη διάρκεια της διαδικασίας στην κατ' άρθρον συζήτηση και αρκετοί συνάδελφοι είμαστε εκεί στην επιτροπή, δεν θα μπορούσαμε να παρέμβουμε. Εδώ λέω να παραβιάσουμε τον τύπο. Δηλαδή εάν εγώ είμαι στην επιτροπή -που πρέπει να είμαι, γιατί και εκεί γίνεται ουσιαστική συζήτηση- και έλθω σε άλλο χρόνο, να έχω τη δυνατότητα να παρέμβω.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Γίνετε σαφής.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Όχι, κύριε Γκελεστάθη. Σας παρακαλώ! Κατ' οικονομίαν δεν μπορώ να δώσω σε όλους τους Βουλευτές το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Μία λέξη, κύριε Πρόεδρε, δεν παραβιάζεται η διαδικασία.

Πέραν αυτών που είπε προηγουμένως ο κύριος συνάδελφος, ότι ταυτόχρονα το απόγευμα θα συνεδριάζει η Διαρκής Κοινοβουλευτική Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων για την επεξεργασία του ασφαλιστικού νομοσχεδίου...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Στις 16.30'. Εδώ θα ξεκινήσουμε στις 19.30, κύριε Γκελεστάθη, γιατί έχει και επίκαιρες ερωτήσεις. Πριν τις 19.30' δεν ξεκινάει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Με διακόψατε και δεν με αφήσατε να σας πω αυτό που ήθελα. Δεν πειράζει, να είστε καλά και εσείς και η

Λειβαδιά!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Και εσείς και η Δεσφίνα!

Θέλετε κάτι να πείτε, κύριε Κωνσταντινίδη; Συμφωνείτε με τη διαδικασία αυτή;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ: Απολύτως.

Θα ήθελα και εγώ να συμφωνήσω με τις προτάσεις που έγιναν από το συνάδελφο και επίσης από την προσπάθεια που έκανε ο συνάδελφος κ. Γκελεστάθης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Κωνσταντινίδη και εγώ συμφωνώ με τους συναδέλφους. Έχει μπει το πρόβλημα επανειλημμένα, είναι ένα θέμα το οποίο έχει απασχολήσει πραγματικά το Προεδρείο και γίνεται μία προσπάθεια να μη συμπίπτουν οι επιτροπές. Είναι ένα αντικειμενικό πραγματικό πρόβλημα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Είναι η άσκηση της τυραννίας της πλειοψηφίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Όχι, κύριε Γκελεστάθη. Και επί των ημερών σας συνέβαινε ακριβώς το ίδιο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Όχι, κάνετε λάθος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντινίδης στην ενότητα των άρθρων 1 έως 12.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχει αποδειχθεί από την κατ' αρχήν συζήτηση του νομοσχεδίου ότι όλες οι παρατάξεις ανεξάρτητα από τη διαφοροποίηση ως προς τα μέσα, τις διαδικασίες και εν πάση περιπτώσει ζητήματα που είναι δευτερεύοντα, δέχονται, επιθυμούν την ανάπτυξη των Ελληνικών Σιδηροδρόμων.

Βεβαίως υπήρχαν αντιρρήσεις για συγκεκριμένους λόγους, οι οποίες ανάγονται και στην ουσία του νομοσχεδίου. Ωστόσο, η πρώτη ενότητα των άρθρων που συζητούμε από το 1 έως και το 12, είναι αυτή που καθιερώνει τη θεσμική υποδομή των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Επιχειρείται ένας επαναπροσδιορισμός του σκοπού, που είναι βασικό στοιχείο. Αν θα προσέξει κανείς θα δει ότι έχουν αντικατασταθεί άρθρα του ισχύοντος τώρα νομικού πλαισίου, αναφορικά με το σκοπό. Και βεβαίως κατοχυρώνεται ένας νέος διφυής χαρακτήρας των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, δηλαδή, η δυνατότητα από τη μια μεριά να είναι επιχείρηση εκμετάλλευσης υπηρεσιών μεταφορών και αφ' ετέρου να είναι εταιρεία διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής. Κατονομάζεται με συγκεκριμένο τρόπο και διευρύνεται το μεταφορικό έργο, τα αντικείμενα μεταφοράς και οι διαδικασίες.

Είναι οι αστικές, οι προαστικές, οι περιφερειακές, οι υπεραστικές και οι διεθνείς επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Για πρώτη φορά προβλέπεται σε νόμο, όχι απλά η διοικητική ή η οικονομική ευχέρεια, αλλά η νομική υποχρέωση οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι να προσαρμοστούν προς την κατεύθυνση των συνδυασμένων μεταφορών, που είναι άλλωστε και η μοντέρνα έκφραση για τις σύγχρονες μεταφορές στο διεθνές χώρο.

Πέρα από το καθαρώς μεταφορικό τομέα, προβλέπεται να έχει δραστηριότητες και δράσεις και σε άλλους τομείς, όπως στον τουρισμό, όπως στις επιχειρήσεις επισκευής, κατασκευής, συντήρησης τροχαίου υλικού.

Τέλος, ακόμη προβλέπει με το ίδιο άρθρο και τομείς μελετών και παροχής συμβουλών που έχουν σχέση με το αντικείμενο των μεταφορών.

Ο ΟΣΕ είναι ο αποκλειστικός διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής. Προσδιορίζεται επίσης στο βασικό αυτό άρθρο, στο άρθρο 1, και το περιεχόμενο αυτής της ιδιότητας των σιδηροδρόμων ως κυρίου των υποδομών. Έχει τη δυνατότητα να συστήσει θυγατρικές επιχειρήσεις σε μία διαδικασία ευελιξίας, για να αναθέσει διάφορους τομείς εκμετάλλευσης.

Έχει επίσης το δικαίωμα να εκχωρεί συγκεκριμένους τομείς σε ιδιώτες, σε τρίτους ή σε άλλες εταιρείες, πάντα με όρους όμως, όπως είπα και στην πρωτολογία μου, που θα εξασφαλίζουν τα συμφέροντα του ΟΣΕ.

Επειδή κύριε Πρόεδρε, ο χρόνος είναι ασφυκτικός θα ήθελα - από πρόνοια το λέω αυτό- να προλάβω να αναφερθώ σε δύο ζητήματα και να κάνω μία πρόταση στον κύριο Υπουργό

και στη συνέχεια, αν περισσέψει χρόνος, να επανέλθω στην κανονική ροή.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 9, κύριε Υπουργέ, αναφορικά με τη δυνατότητα των υπηρεσιών του ΟΣΕ κλπ., να παύει τη λειτουργία σιδηροδρομικών σταθμών κλπ., βεβαίως πάντα υπάρχει το δικαίωμα της παρέμβασης του κράτους, του αρμόδιου υπουργού για να γίνονται συμβάσεις και συμφωνίες για παράταση της εκτέλεσης αυτού του μεταφορικού έργου. Είναι ώριμη η κατάσταση να δεχθείτε συμπλήρωση, η οποία να λέει, ότι μέχρι το 2002 το δημόσιο αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις των δημοσίων υπηρεσιών, οι οποίες απορρέουν από την εκμετάλλευση του υφιστάμενου σήμερα δικτύου. Αυτή είναι η μία πρόταση.

Σε ό,τι αφορά τις μετατάξεις, να προσδιοριστεί ότι οι μετατάξεις των όσων τελικά μεταταγούν υπαλλήλων, να είναι μέσα στα διοικητικά πλαίσια και τα γεωγραφικά όρια του νομού, στον οποίο τώρα υπηρετούν ή κατά την εποχή της μετάταξής τους θα υπηρετούν. Νομίζω πως θα βοηθήσει αρκούτσως να μειωθούν κάπως οι κραδασμοί και οι εντυπώσεις από τους εργαζόμενους.

Στη δευτερολογία μου θα συνεχίσω, κύριε Πρόεδρε, αφού ο χρόνος είναι αδυσώπητος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν μας φθάνουν τα πέντε λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Εντάξει, κύριε Χειμάρ. Θα σας δώσω παραπάνω χρόνο.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

'Άρθρο 1 παράγραφος 1. 'Όλα τα αναφερόμενα ως σκοποί του ΟΣΕ περιγράφονται στο υφιστάμενο πλαίσιο κλπ.

'Άρθρο 1 παράγραφοι 3, 4 και 5. Θεσπίζεται χωρίς όρια, προϋποθέσεις και δεσμεύσεις εκχώριση δικαιωμάτων σε τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Η έκφραση "ο ΟΣΕ παραχωρεί, εκχωρεί την εκτέλεση ή την εκμετάλλευση ή την παροχή υπηρεσιών σε οποιονδήποτε τρίτο" είναι χαρακτηριστική των ανωτέρω στόχων του νομοθέτη.

Ο απροσδιόριστος αριθμός εταιρειών και η παραχώρησή του σε τρίτο, οδηγεί σε αφανισμό τον οργανισμό. Ενώ είμαστε ριζικά αντίθετοι με τη δημιουργία θυγατρικών εταιρειών υποδομής.

'Άρθρο 2. Η σκοπιμότητα που μπήκε η παράγραφος β' είναι διπλή: Είναι πρώτα-πρώτα για να καλύψει ένα σκάνδαλο αγοράς είκοσι λεωφορείων από τον ΟΣΕ χωρίς όρια και εγκεκριμένη πίστωση, που αριστοτεχνικά πλέον νομιμοποιείται.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Χειμάρ, πιο σιγά για να παρακολουθώ και εγώ. Ποιο είναι αυτό το άρθρο που λέτε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Είναι το άρθρο 2 παράγραφος β'.

'Ετσι, με το άρθρο αυτό καλύπτεται ένα σκάνδαλο ύψους τριών δισεκατομμυρίων (3.000.000.000) δραχμών. Πιθανόν να μη το ξέρετε, κύριε Υπουργέ. Να το δείτε.

Ζητάμε να αποσυρθεί αμέσως η παράγραφος β' στο άρθρο 2, διότι είναι απαράδεκτο ο ΟΣΕ, παράλληλα με το σταθερό του δίκτυο να ασκεί μεταφορικό έργο και με λεωφορεία στο ίδιο δίκτυο. Πέραν του γεγονότος ότι αυτή η εργασία θα είναι ελλειμματική, οδηγεί έναν άλλο κλάδο, τα ΚΤΕΛ, σε αφανισμό.

Λέτε ότι το κάνετε για να υπάρχει εξυπηρέτηση σε περίπτωση που υπάρχουν κάποιες βλάβες στους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Μα, θα εξυπηρετούνται από οποιαδήποτε άλλα λεωφορεία. Οι συγκοινωνίες των ΚΤΕΛ είναι τακτικές, όπως και των τουριστικών λεωφορείων. Δεν μπορεί να γίνεται μία ζημιόγνος ενέργεια, τη στιγμή που υπάρχει τρόπος να εξυπηρετηθούν οι όποιοι επιβάτες και τη στιγμή μάλιστα που αφανίζει έναν άλλο κλάδο ιδιωτών, με τόσο μεγάλη προσφορά στις συγκοινωνίες στην Ελλάδα.

Με το άρθρο 4 θεσπίζεται μεν ο διαχωρισμός υποδομής από εκμετάλλευση, σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία 91440, που δεν έχουμε αντίρρηση, ανοίγει όμως ο δρόμος να διατεθεί αντικείμενο της εκμετάλλευσης σε ανώνυμες εταιρείες προς τις οποίες ο ΟΣΕ υποχρεούται να μεταβιβάσει τα αντίστοιχα περιουσιακά στοιχεία.

Σ' αυτό το σημείο θα ήθελα να τονίσω κάτι πολύ σημαντικό.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, να με παρακολουθήσετε γιατί είναι ουσιαστικές κατά την άποψή μου όλες οι παρεμβάσεις.

Δεν διασαφηνίζεται ποια είναι αυτά, πως αποτιμώνται και έναντι ποίων ανταλλαγμάτων μεταβιβάζονται. Η διατύπωση είναι άκρως επικίνδυνη και ασαφής. Μπορεί, παραδείγματος χάρη, να διατεθεί σε μία ανώνυμη εταιρεία το νέο τροχαίο υλικό το οποίο χρωστάει ακόμα ο ΟΣΕ. Και ενώ θα το στερηθεί ο ΟΣΕ, θα του μείνει και η υποχρέωση να το εξοφλεί.

Η παράγραφος 4 του άρθρου αυτού πρέπει να αναδιατυπωθεί με σαφήνεια. Οι υπόλοιπες παράγραφοι είναι εν πολλοίς επαναδιατυπωμένες στον υπάρχοντα νόμο.

Πέραν αυτών, ο κατακερματισμός του ΟΣΕ σε απεριόριστο αριθμό θυγατρικών εταιρειών -γιατί πουθενά δεν φαίνεται πόσες θα είναι- αποσκοπεί, εκτός των άλλων και στη δημιουργία, κατά την άποψή μας, θέσεων στελεχών.

Στο άρθρο 5 οι δύο πρώτες παράγραφοι αποτελούν ευχολόγιο επιθυμιών. Γίνεται αναφορά στο στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο κλπ. Ποιο συγκεκριμένα, το επιχειρησιακό σχέδιο για να υλοποιηθεί απαιτεί μια σειρά προϋποθέσεων και κυβερνητικών πρωτοβουλιών που δεν τηρούνται: Επενδύσεις ενός τρισεκατομμυρίου επτακοσίων δισεκατομμυρίων (1.700.000.000.000) δραχμών, κατάργηση του ενός τρίτου των δικτύων και πάει λέγοντας. Το επιχειρησιακό σχέδιο και οι προϋποθέσεις που βάζει να τηρηθούν δεν είναι αρκετά για να λύσουν το πρόβλημα του ΟΣΕ, γιατί είναι πρόχειρα κατασκευασμένο, παρ' ότι διατέθηκαν πεντακόσια εκατομμύρια (500.000.000) δραχμές γι' αυτό το επιχειρησιακό σχέδιο.

'Ερχομαι τώρα στο άρθρο 6 που το θεωρώ πολύ σημαντικό.

Με το άρθρο αυτό, παρόλο που η υποδομή δεν εκποιείται και δεν μεταβιβάζεται κατά την κοινοτική νομοθεσία, εν τούτοις με τις παραγράφους 1 και 2 η υποδομή και μεταβιβάζεται και εκποιείται, αρκεί να χαρακτηριστεί ότι λόγω κατασκευής ή θέσεως ή χρήσεως ή προκειμένου να γίνουν έργα, υπάρχει συμφερότερη εκμετάλλευση.

Το άρθρο αυτό, χωρίς να τηρεί έστω και τα προσχήματα, παραδείγματος χάρη ποια χαρακτηριστικά κατασκευής, θέσεως ή χρήσεως των δημοσίων έργων οδηγούν στην καταστροφή ή εκποίηση ή μεταβίβαση σιδηροδρομικών γραμμών, εγκαταστάσεων σταθμών κλπ., αποτελεί με την ως άνω διατύπωσή του, την όσο όσο εκποίηση της περιουσίας του ΟΣΕ. Τίποτα δεν είναι ξεκάθαρο.

Τίθεται προθεσμία δύο ετών απογραφής της ακίνητης περιουσίας και ευτυχώς, γιατί πιστεύω ότι δεν θα προλάβετε να το κάνετε.

Στο άρθρο 7 υπάρχει θέμα αντισυνταγματικότητας. Εμείς το θεωρούμε αντισυνταγματικό, αλλά αυτά θα τα πει ο συνταγματολόγος συνάδελφός μου.

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

Παρακαλώ, να έχω την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε. Δεν είναι δυνατόν μέσα σε πέντε λεπτά να μιλήσουμε για ένα τόσο σοβαρό νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Σας έχω βάλει επτά λεπτά και θα πάτε στα δέκα λεπτά κύριε Χειμάρ. Μην το λέτε συνέχεια, γιατί χάνετε εσείς το χρόνο σας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Με το άρθρο αυτό, του οποίου ο τίτλος δεν συμβιβάζεται με το περιεχόμενό του δημιουργούνται οι συνθήκες να χορηγούνται με υπουργικές αποφάσεις άδειες σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα με ή χωρίς σύμφωνη γνώμη του Ο.Σ.Ε. για την ειδική ή αποκλειστική εκμετάλλευση υπηρεσιών αρμοδιότητας του Ο.Σ.Ε. παντός τύπου, από την υποδομή μέχρι το Μετρό, αστικές μεταφορές. Επαφίεται, λοιπόν, στη μεγαλοψυχία του εκάστοτε Υπουργού να κλείσει ή να αφήσει να επιζητήσει ο Ο.Σ.Ε. Κοντολογίς, όπου υπάρχει ιδιωτικό ενδιαφέρον δραστηριότητας, θα εκτοπίζεται ο Ο.Σ.Ε., ανεξάρτητα αν συμφωνεί ή διαφωνεί η διορισμένη από την ίδια κυβέρνηση διοίκησή του.

'Εχουμε την άποψη ότι πρέπει να προστεθεί διάταξη που να επισημαίνει ότι όλες οι υποδομές θα παραμείνουν στην κυριότητα του κράτους, στο άρθρο 8.

'Άρθρο 9. Το πολιτικό κόστος κατάργησης γραμμών επιχειρείται να μεταβιβαστεί στην εκάστοτε διοίκηση, η οποία μέχρι να πάρει τις αποφάσεις που ανήκαν στην Κυβέρνηση θα έχει υπερχρεοκοπήσει με τις ευλογίες του συγκεκριμένου νομοσχεδίου. Με το άρθρο αυτό επιχειρείται η συρρίκνωση του σημερινού δικτύου με την κατάργηση ζημιογόνων υπηρεσιών, με συνέπεια τη μείωση ακόμα και χιλιάδων θέσεων εργασίας. Στόχος θα έπρεπε να είναι η επέκτασή του, λαμβανομένου υπόψη ότι οι σιδηρόδρομοι σε όλον τον κόσμο και ιδιαίτερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση επεκτείνονται και βεβαίως, εμείς έχουμε τη μικρότερη πυκνότητα σε δίκτυα σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Με το άρθρο 10, προσωρινά διευθετείται ο φαύλος κύκλος του εξαναγκασμού του Ο.Σ.Ε. σε υπέρογκα δάνεια. Η λύση που δίνεται είναι η μετοχοποίηση των χρεών και η εξόφληση των δανειακών κεφαλαίων από το δημόσιο, με αποτέλεσμα την αύξηση του δημόσιου χρέους. Ο Ο.Σ.Ε. με τα εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) δραχμές χρέος προς τις τράπεζες - συνυπολογίζεται και ο εγκεκριμένος δανεισμός του 1999-επιβαρύνει την προσπάθεια επίτευξης των κριτηρίων του Μάαστριχτ για την Ο.Ν.Ε. κατά 2 μονάδες επί του Α.Ε.Π., στο κλάσμα δημόσιο χρέος Α.Ε.Π.

Για να μη μετρήσει όμως αυτό άμεσα και πιθανόν επειδή σκέφτεσθε να κάνετε εκλογές την επόμενη χρονιά διατυπώνεται πονηρά η σχετική διάταξη στην παράγραφο 1, ώστε να προσμετρηθεί αυτή η επιβάρυνση σε χρόνο μεταγενέστερο των τελικών εξετάσεων για την Ο.Ν.Ε. Την ίδια διαδικασία προβλέπει ο νόμος για το μέλλον: Δανεισμός, εγγυήσεις του δημοσίου, μετοχοποίηση χρεών, διόγκωση του χρέους. Δεν γίνεται τίποτα.

'Όμως, με το ίδιο άρθρο τακτοποιούνται και ευθύνες κακοδιαχείρισης στον Ο.Σ.Ε. Η οκτάχρονη καταδίκη του κ. Πέτσου και οι επικείμενες καταδίκες των διαδόχων του παραγράφονται. Επιπλέον, θεσπίζεται νέο χαράτσι στους εργαζόμενους και στον Ο.Σ.Ε. 4% περίπου, που έχω την γνώμη, κύριε Υπουργέ -σας το είπα και κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου για την εξυγίανση των ΕΛ-ΤΑ- δεν θα αντέξουν ούτε οι εργαζόμενοι, ούτε ο Ο.Σ.Ε. να καταβάλουν αυτές τις εισφορές. Βρείτε άλλον τρόπο να τα πάρετε.

Η εμφανής υπερχρέωση του Ο.Σ.Ε. αναγκάζει το συντάκτη του νομοσχεδίου να θεσπίσει τη φορολογική και ασφαλιστική του ασυλία στο άρθρο 11, διότι ο Ο.Σ.Ε. δεν έχει καμία πιθανότητα να γίνει φορολογικώς και ασφαλιστικώς ενήμερος. 'Αρα, από τώρα έχει το αιμώδη.

'Άρθρο 12. Χωρίς να υπάρχει ένα σχέδιο οργανογράμματος -και το θεωρώ ένα από τα σημαντικότερα- κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπου θα απεικονίζεται η οργανωτική συγκρότηση και στελέχωση του νέου Ο.Σ.Ε. -αυτό που πιθανόν θα προέκυπτε αν υπάρχει έλλειμμα ή πλεονάζον προσωπικό- θεσπίζονται διαδικασίες απομάκρυνσής του. Πριν από ένα χρόνο η ίδια Κυβέρνηση φρόντισε να στείλει στον Ο.Σ.Ε. τους απολυμένους των ναυπηγείων, της OLYMPIC CATERING, αλλά και να προσλάβει ακόμα άλλους χίλιους, άτομα με ειδικές ανάγκες. Τώρα, το κατά πόσον ήταν άτομα με ειδικές ανάγκες, είναι ένα άλλο θέμα.

Σήμερα, όλους αυτούς και άλλους δύο χιλιάδες ή τρεις χιλιάδες υπαλλήλους σκέφτεται να τους μεταφέρει στους Ο.Τ.Α. ή σε άλλους δημόσιους οργανισμούς ως πλεονάζον προσωπικό. Με τις ενοποιήσεις του νόμου "ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ" όμως οι νέοι Ο.Τ.Α. θα έχουν πλεόνασμα. Πού θα πάνε αυτοί; Τη μια μέρα θα τους μεταφέρουμε εδώ και την άλλη εκεί, απλά για να τακτοποιούμε κάποιες καταστάσεις προσωρινά, αδιαφορώντας για τον ποιον οργανισμό επιβαρύνουμε κάθε φορά που προκύπτει, ότι κάποιος άλλος είναι ελλειμματικός;

Με το εναπομένον όμως προσωπικό κατά τη λογική της Κυβέρνησης θα κάνει το ποιοτικό άλμα που απαιτείται για να παραμείνει ο σιδηρόδρομος και να πάει μπροστά; 'Όμως, θεσπίζει κίνητρα για να φεύγουν οι καλύτεροι. Οι διαδικασίες μετατάξεως των υπαλλήλων του, εκτός ΟΣΕ, ταιριάζουν απόλυτα με επιχείρηση που κλείνει και που καταπαθεί να τακτοποιήσει τους καλύτερους υπαλλήλους της και όχι με επιχείρηση που φιλοδοξεί να επιβιώσει

και να αναπτυχθεί.

Τελειώνω με το άρθρο 13. Αφορά τον κανονισμό προσωπικού, τον κανονισμό εργασίας και τον κανονισμό δευτερευουσών αμοιβών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μετά είναι το άρθρο 13.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Καλώς ευχαριστώ.

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

ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, με το συγκεκριμένο κομμάτι του νομοσχεδίου, τα άρθρα 1 έως 12, η Κυβέρνηση έρχεται να υλοποιήσει την πολιτική της για τις σιδηροδρομικές μεταφορές για το ρόλο του ΟΣΕ. Η πολιτική αυτή, όπως και προηγούμενα είπαμε, εναρμονίζεται πλήρως με την οδηγία 440/91 της Ευρωπαϊκής Ένωσης και βέβαια με τις εντολές της.

Αυτή η πολιτική συνοψίζεται στα εξής: Πρώτα απ' όλα με το άρθρο 4 έχουμε το διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση του δικτύου ο οποίος όπως πολλές φορές έχουμε επαναλάβει, δεν είναι λογιστικός. Είναι διαχωρισμός που έχει ουσία ακριβώς για να αναλάβει το κράτος και κατά συνέπεια ο Έλληνας φορολογούμενος, το μεγάλο βάρος της κατασκευής, της υποδομής, της βελτίωσης και από την άλλη να παραδοθεί το φιλέτο του δικτύου της εκμετάλλευσης στους ιδιώτες.

Έχουμε τη συνδιαχείριση της υποδομής και της ανάπτυξης της από τον ΟΣΕ και από ιδιώτες με παραχώρηση της χρήσης της υποδομής σε ιδιώτες. Αυτές οι ρυθμίσεις περιλαμβάνονται στο άρθρο 1 παρ. 2 και στις παρ. 3 και 4 καθώς και στο άρθρο 4, κάτι που μέχρι πρόσφατα απαγορευόταν ρητά από την ισχύουσα νομοθεσία, όπως η ίδια η Κυβέρνηση ισχυρίζεται με το άρθρο 7 της εισηγητικής έκθεσης του νομοσχεδίου.

Μάλιστα στο συγκεκριμένο άρθρο της εισηγητικής έκθεσης αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι παρατηρείται διεθνώς αυξημένη ζήτηση σιδηροδρομικών υπηρεσιών ποιότητας τόσο στον τομέα των επιβατικών μετακινήσεων (υψηλής ποιότητας, μεγάλης ταχύτητας, συνδέσεις κλπ.) όσο και στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών υψηλής ταχύτητας (μεταφοράς δεμάτων κλπ.).

Δηλαδή εδώ ακριβώς έχουμε την ουσία του νομοσχεδίου. Αντί να κρατήσει για λογαριασμό του ο ΟΣΕ όλη αυτήν την ιστορία της αυξημένης ζήτησης για να μπορέσει να κάνει και τα ανάλογα έργα στην υποδομή όπως ισχυρίζεται, αυτά ακριβώς πάει να τα δώσει με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο στους ιδιώτες.

Με το άρθρο 1 και με το άρθρο 4 έχουμε τον κατακερματισμό του ΟΣΕ, πολλές θυγατρικές εταιρείες και παράδοση της εκμετάλλευσης που σε ορισμένες φορές είναι και αποκλειστική του δικτύου του ΟΣΕ σε ιδιώτες. Αυτό κατά την άποψή μας αποτελεί και το κίνητρο της συμμετοχής των ιδιωτών στην ανάπτυξη της υποδομής.

Ακόμη δεν αναφέρεται σε ποιους τομείς θα υπάρχουν αυτές οι θυγατρικές εταιρείες, πόσες θα είναι αυτές. Τίποτα! Κατακερματισμός του ΟΣΕ άγνωστο σε ποιά κατεύθυνση.

Με το άρθρο 5 προβλέπεται η λειτουργία του ΟΣΕ με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, με άμεση αρνητική συνέπεια την απώλεια του κοινωνικού χαρακτήρα του έργου που παρείχε ο ΟΣΕ μέχρι σήμερα.

Έτσι θα έχουμε τη συρρίκνωση του δικτύου μέσω του επιχειρησιακού σχεδίου, διότι γνώμονας δεν θα είναι να επεκταθεί το δίκτυο για την εξυπηρέτηση του λαού αλλά για το κέρδος. Θα έχουμε επιπτώσεις και στην τιμολογιακή πολιτική στο άρθρο 8, που θα συνεπάγονται την αύξηση του κομίστρου αφού θα συμπεριλαμβάνεται σ' αυτό και το τέλος χρήσης της υποδομής. Θα έχουμε συνέπειες και στο κλείσιμο γραμμών του δικτύου που είναι ζημιογόνες, όπως προβλέπεται με το άρθρο 9, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η αναπτυξιακή πολιτική που έχει ανάγκη η χώρα.

Προβλέπεται η χρηματοδότηση των ιδιωτών που θα εκμεταλλεύονται το δίκτυο, από το ελληνικό δημόσιο, δηλαδή από τον ελληνικό λαό. Αυτό προβλέπεται ρητά στο άρθρο 8, στην

παράγραφο 2, που ορίζει πως όταν οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται το δίκτυο υποχρεούνται στο πλαίσιο της γενικότερης πολιτικής να διατηρούν τα τιμολόγια των παρεχομένων υπηρεσιών στα επίπεδα που καθορίζονται από το δημόσιο, η διαφορά καλύπτεται από το δημόσιο και ισούται με το ποσό των εσόδων που απώλεσαν από τη μη εφαρμογή των προβλεπόμενων τιμολογίων. Επίσης αυτό προβλέπεται και στο άρθρο 9, παράγραφος 3 το οποίο λέει ότι όπου αποφασιστεί από το δημόσιο η διατήρηση μιας ζημιολογούσας υπηρεσίας οι δαπάνες καλύπτονται από το δημόσιο με τρίμηνες καταβολές.

Συνεχίζεται η πολιτική που ευθύνεται σε μεγάλο βαθμό για τη διόγκωση των ελλειμμάτων του ΟΣΕ, δηλαδή, η πολιτική του δανεισμού του ΟΣΕ για τις δαπάνες που περιέχονται στο επιχειρησιακό σχέδιο. Αυτό βλέπουμε στο άρθρο 10, στην παράγραφο 6. Μετά τη ρύθμιση των χρεών του ο οργανισμός ουσιαστικά θα λειτουργεί βάσει των στόχων της Κυβέρνησης, όπως θα υλοποιούνται μέσα από το επιχειρησιακό σχέδιο. Καμία χρηματοδότηση δεν υπάρχει για στόχους που βρίσκονται έξω από το επιχειρησιακό σχέδιο. Αυτό προβλέπεται στο άρθρο 10, παράγραφος 7.

Έτσι και από αυτό φαίνεται ότι τελικά θα έχουμε συρρίκνωση του δικτύου. Βέβαια βασικός στόχος της πολιτικής που υλοποιείται μέσα από αυτό το νομοσχέδιο είναι και η μείωση του εργατικού κόστους. Αυτό προβλέπεται στο άρθρο 12 με τη μεταφορά των εργαζομένων του ΟΣΕ σε άλλους φορείς. Όπως είπαμε και σε προηγούμενες τοποθετήσεις μας, εμείς πιστεύουμε ότι πρόκειται για καλυμμένες απολύσεις τις οποίες η Κυβέρνηση δεν τολμά να τις ομολογήσει ανοιχτά. Και αυτό γιατί είναι προφανές ότι είναι αδύνατη η μεταφορά των υπαλλήλων στους ΟΤΑ αφού οι τελευταίοι δεν έχουν τους πόρους για να αξιοποιήσουν αυτό το προσωπικό. Η Κυβέρνηση το ξέρει πολύ καλά αυτό.

Ουσιαστικά σε απόλυση θα οδηγηθούν πολλοί υπάλληλοι με την εφαρμογή αυτής της πολιτικής της μεταφοράς διότι λόγοι ανάγκης, οικογενειακά βάρη, συνθήκες βιοτικής δεν θα τους επιτρέψουν να μεταβούν στη νέα τους θέση. Αποδεικνύεται με αυτόν τον τρόπο ο φαύλος κύκλος που επιχειρείται να εφαρμοσθεί σε βάρος των εργαζομένων με την πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων, όπου από τη μια η Κυβέρνηση τους υπόσχεται ότι δεν θα χάσουν τη δουλειά τους και από την άλλη τους μεταφέρει από φορέα σε φορέα έως ότου κάποιος από αυτούς αναγκαστεί να αποχωρήσουν. Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα που ανέφερε προηγουμένως ο συνάδελφος, ότι εργαζόμενοι από τα ναυπηγεία Ελευσίνας και από την Olympic Catering έχουν μεταφερθεί στον ΟΣΕ και τώρα συμπεριλαμβάνονται και αυτοί στις επικείμενες μετατάξεις του προσωπικού.

Στο άρθρο 2, σε αυτό το κομμάτι του νομοσχεδίου καταργείται και το μονοπώλιο του ΟΣΕ στην εκμετάλλευση των διεθνών λεωφορειακών γραμμών έτσι ώστε για μία άλλη φορά δίνει η Κυβέρνηση στους ιδιώτες να έχουν μία επιπλέον δραστηριότητα την οποία κατέχει αποκλειστικά και μόνο ο ΟΣΕ.

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

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω να κάνω μία γενική εκτίμηση γι' αυτήν την ενότητα των άρθρων σε παραλληλισμό και με τη γενικότερη τοποθέτηση που κάναμε κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου.

Υπάρχει ένα ρητό που λέει: Άλλος βαράει το νταούλι και άλλος μαζεύει το χρήμα. Ακριβώς αυτό θα γίνουμε εμείς με την ψήφιση του νομοσχεδίου. Η υπάρχουσα υποδομή που έγινε με κόπους και θυσίες και με αίμα του ελληνικού λαού, αυτή που θα γίνει από εδώ και πέρα είτε με τα λεφτά από την Ευρωπαϊκή Ένωση είτε με λεφτά από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, θα είναι στη διάθεση διάφορων επιτήδειων επιχειρηματιών, εταιρειών κλπ. για να την εκμεταλλεύονται εκεί που τους συμφέρει, εκεί που υπάρχει η κερδοφορία.

Και κατά τη συζήτηση στην επιτροπή η προλαλήσασα συναδέλφισσα το είχε χαρακτηρίσει σαν αντιπαροχή και επειδή δεν είμαστε στα δίκτυα, είμαστε στο άκρο της Ευρώπης, ειπώθηκε ότι ούτε και σε επίπεδο αντιπαροχής δεν θα μπορέσουμε να το

αξιοποιήσουμε αυτό το δίκτυο.

Επί των άρθρων τώρα. Στο άρθρο 1 παράγραφος 3 αναφέρεται ότι ο ΟΣΕ δύναται να ιδρύει και να συμμετέχει σε διάφορες θυγατρικές εταιρείες και μπορεί να εκχωρεί σε αυτές τις εταιρείες ακόμα και όλο το μέρος των δραστηριοτήτων του. Αυτό ανοίγει το δρόμο για να μπουν στο χώρο οι διάφοροι επιτήδαιοι για να μπορέσουν να εκμεταλλευτούν το υπάρχον και το μελλοντικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Στο άρθρο 1 παράγραφος 4 αναφέρεται η εκχώρηση και η ανάθεση έργων σε τρίτους. Το πως θα εξασφαλιστεί ο έλεγχος και η διαφάνεια των διαδικασιών αυτών δεν αναφέρεται στο άρθρο καθόλου.

Στο άρθρο 2 είναι η παροχή ειδικών μεταφορικών υπηρεσιών, διενθές λεωφορειακές γραμμές και εσωτερικές οδικές γραμμές. Δοκιμάστηκε μία φορά, απέτυχε και τώρα θα χρειαστεί μία ολόκληρη επένδυση για να μπορέσει να στηθεί πάλι αυτός ο στόλος. Βέβαια ο κύριος Υπουργός μας είπε ότι θα είναι βοηθητικό αυτό το έργο για το όλο μεταφορικό έργο του ΟΣΕ, αλλά σε εποχές δύσκολες νομίζουμε ότι δεν θα μπορέσει να εξασφαλίσει και πόρους ή θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν με κάποιο περισσότερο αποδοτικό τρόπο αυτοί οι πόροι.

Στο άρθρο 4 γίνεται ένας διαχωρισμός των δραστηριοτήτων που αφορούν τη διαχείριση της υποδομής με τη δραστηριότητα που έχει σχέση με την εκμετάλλευση των υπηρεσιών μεταφορών. Επίσης γίνεται ο διαχωρισμός ο λογιστικός από τις επιβατικές και τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές. Σε περίπτωση που εκμεταλλεύονται και λεωφορειακές γραμμές υποχρεώνονται να εξασφαλίζουν το λογιστικό διαχωρισμό μεταξύ σιδηροδρομικών και οδικών υπηρεσιών μεταφορών. Εδώ έχουμε ένα μεγάλο κατατεμαχισμό ο οποίος θα κάνει δύσκολη τη διαχείριση του όλου έργου του ΟΣΕ.

Στο άρθρο 5 παράγραφος 4 ο ΟΣΕ κρατάει για τον εαυτό του μόνο το δικαίωμα προτεραιότητας στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες και όχι την αποκλειστικότητα σε αυτές.

Νομίζω ότι είναι η κερκόπορτα για την έλευση του ιδιωτικού τομέα στους σιδηρόδρομους.

Για την αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων δόθηκαν αρκετές εξηγήσεις εδώ. Υπάρχει μία διορία για την καταγραφή αυτών των περιουσιακών στοιχείων. Νομίζω ότι υπάρχει και Διεύθυνση Γραμμής, υπάρχει και η Υπηρεσία εκείνη της Περιουσίας στο οργανόγραμμα του Ο.Σ.Ε., οι οποίες πρέπει να γνωρίζουν την περιουσία του σιδηρόδρομου. Δεν ξέρω για ποιο λόγο χρειάζεται τόσο χρονικό διάστημα για να μπορέσει να καταγραφεί η περιουσία του Ο.Σ.Ε.

Στο άρθρο 7 έντεχνα αναφέρει, ότι ο Ο.Σ.Ε δύναται να παρέχει ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης υπηρεσιών μεταφοράς. Είναι όλες πρωτοβουλίες, προθέσεις για την είσοδο του ιδιωτικού κεφαλαίου στο χώρο του σιδηρόδρομου.

Η τιμολογιακή πολιτική είναι κάποιο ευχολόγιο. Θα λέγαμε εδώ να έχει στόχο να είναι για όλα τα βαλάντια και να μπορεί να χρησιμοποιείται απ' όλα τα στρώματα, τις τάξεις της κοινωνίας μας. Υπάρχει η ρύθμιση των χρεών της επιχείρησης, τα οποία είναι συσσωρευμένα και για τα οποία έχει ευθύνη και η ίδια η πολιτεία που δεν αναλάμβανε μέχρι τώρα τις υποχρεώσεις της απέναντι στον Ο.Σ.Ε.

Σχετικά με τη ρύθμιση για τη μεταφορά προσωπικού του Ο.Σ.Ε σε άλλους φορείς, όντως είναι ένα μεγάλο πρόβλημα. Δεν πρέπει να αποβεί σε κατάργηση δικαιωμάτων των εργαζομένων, σε βλαπτικές ενέργειες και πρέπει να μη γίνεται με ρουσφετολογικά κριτήρια για την απομάκρυνση ανεπιθύμητων προσώπων από το εργαζόμενο προσωπικό.

Ευχαριστώ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με το άρθρο 1 εκχωρούνται δικαιώματα του Ο.Σ.Ε σε τρίτους. Όπως είναι

η διατύπωση, λέει ότι ο Ο.Σ.Ε εκχωρεί την εκτέλεση ή την εκμετάλλευση ή την παροχή υπηρεσιών σε οποιονδήποτε τρίτο. Είναι χαρακτηριστική βέβαια των απώτερων στόχων του νομοσχεδίου. Και ανεξαρτήτως της σκοπιμότητας ή όχι της εφαρμογής αυτής της διατάξεως το θέμα που ανακύπτει είναι το πολιτικό ζήτημα.

Η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ ξέχασε τι έλεγε μέχρι τις παραμονές των εκλογών του 1993 και τώρα βέβαια εφαρμόζει ακριβώς τα αντίθετα! Αλλά δεν πρέπει να υπάρχει και πολιτικό φιλότιμο να αναγνωρίσει το λάθος εκείνης της απαράδεκτης πολιτικής τακτικής που ακολουθούσε όλο το χρονικό διάστημα από το 1981 μέχρι το 1993; Διότι τότε που εμείς μετοχοποιούσαμε ένα ποσοστό του Ο.Τ.Ε, μιλούσατε για ξεπουλήματα της κρατικής περιουσίας και όλα εκείνα τα απαράδεκτα, "μολυσμένα" συνθήματα, τα οποία εξαπολύατε εναντίον του ελληνικού λαού. Τώρα, βέβαια, κανείς λόγος δεν υπάρχει, παρά μόνο εφαρμόζετε την τακτική αυτή, λες και η προεδρική τακτική του ΠΑ.ΣΟ.Κ ήταν διαφορετική από την "εκσυγχρονιστική" σήμερα του κυρίου Σημίτη.

Με το άρθρο 2 καταργείτε το αποκλειστικό δικαίωμα του Ο.Σ.Ε στην οργάνωση και εκμετάλλευση των διεθνών λεωφορειακών γραμμών που θεσμοθετήσαμε εμείς με το νόμο 1906/92, με το άρθρο 10, παράγραφος 1.

Αυτό είναι απαράδεκτο, διότι μειώνετε και με τη διάταξη αυτή έσοδα του Ο.Σ.Ε. αφού μπορεί ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών με αποφάσεις του να χορηγεί ελεύθερα σε τρίτους άδειες εκμεταλλεύσεως των γραμμών αυτών.

Εδώ, κύριε Υπουργέ Επικρατείας, που μας κάνετε την τιμή να παρακολουθείτε τη συνεδρίαση, άμα επανέλθει στην Αίθουσα ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, πείτε του να μας δώσει μια εξήγηση πώς δικαιολογεί την αφαίρεση αυτού του αποκλειστικού δικαιώματος από τον Ο.Σ.Ε. Διότι εμείς καταργήσαμε την εκμετάλλευση λεωφορείων από τον Ο.Σ.Ε. για εσωτερικές γραμμές. Δηλαδή πηγαίνει το τραίνο του Ο.Σ.Ε. στο Λουτράκι, πηγαίνει και το λεωφορείο του Ο.Σ.Ε. για να ανταγωνίζονται. Πηγαίνει και πηγαίνει το τραίνο του Ο.Σ.Ε. στην Πάτρα, πηγαίνει και το λεωφορείο του Ο.Σ.Ε. για να ανταγωνίζονται κ.ο.κ. Εμείς, λοιπόν, καταργήσαμε τα λεωφορεία του Ο.Σ.Ε. τα οποία και παραδώσαμε, εκατόν δέκα τον αριθμό, στον Ελληνικό Στρατό διότι ήταν η δημιουργία ενός ακόμη ελλείμματος σε βάρος των οικονομικών του Ο.Σ.Ε. χωρίς να υπάρχει στοιχειώδης αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού.

Τότε, λοιπόν, κατηγορηθήκαμε ότι αφαιρούμε έργο του Ο.Σ.Ε. Τώρα τι γίνεται; Διότι, αυτή η πρόβλεψη με το νομοσχέδιο ότι θα έχει δικαίωμα ο Ο.Σ.Ε. λειτουργίας και εκμετάλλευσης λεωφορείων σε εσωτερικές γραμμές, είναι τελείως ανεδαφική και πιστεύω ότι δεν θα μπορεί να εφαρμοστεί. Αλλά, για λόγους εντυπωσιασμού αφελών ανθρώπων, ασφαλώς θεσμοθετείται.

Το σοβαρότερο θέμα όμως, κύριε Πρόεδρε, είναι αυτό το σκάνδαλο των τριών δισεκατομμυρίων (3.000.000.000) δραχμών που επιχειρεί ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών να καλύψει με τη σχετική διάταξη του άρθρου 2. Πρέπει να δώσει μια εξήγηση στην Εθνική Αντιπροσωπεία γιατί το κάνει αυτό.

Προμηθεύτηκε η Διοίκηση του Ο.Σ.Ε. είκοσι λεωφορεία με απόλυτη αδιαφάνεια χωρίς έγκριση, χωρίς άδεια και χωρίς εγκεκριμένη πίστωση. Δηλαδή, η Διοίκηση του Ο.Σ.Ε. διαχειρίζεται τα χρήματα της οικογενείας της; Δεν μπορούμε να το καταλάβουμε αυτό το πράγμα. Και έρχεται τώρα ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών τόσο ανενδοίαστα να θέλει να καλύψει το σκάνδαλο αυτό; Γι' αυτά τα θέματα πρέπει να απολογηθεί ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών.

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

Κύριε Πρόεδρε, μέσα σε πέντε λεπτά πώς μπορούμε να τοποθετηθούμε σε δεκατρία άρθρα; Βλέπετε, το πρώτο και το δεύτερο άρθρο μπόρεσα να σχολιάσω με τέτοια τηλεγραφική συντομία. Αλλά, για να μην πάρω το χρόνο από άλλους συναδέλφους, παραιτούμαι περαιτέρω προσπάθειας. Θέλω όμως να επιστημονώ ότι αυτή η τακτική να συζητούνται τα νομοσχέδια στη

Βουλή κατά ενότητες, από το 1 μέχρι το 13 και από το 13 μέχρι το 18, μας αφαιρεί τη δυνατότητα να μπορούμε να τοποθετηθούμε και να κάνουμε το καθήκον μας με την εντολή εκείνων οι οποίοι μας έστειλαν στην Αίθουσα αυτή.

Επιτέλους, κύριε Πρόεδρε, αφού ο Πρόεδρος της Βουλής κάνει μια προσπάθεια αναβαθμίσεως των εργασιών του Σώματος και ιδιαίτερα στη νομοθετική εργασία, θα πρέπει να ακολουθείται αυτή η ορθόδοξη τακτική άρθρο-άρθρο να συζητούνται τα νομοσχέδια ή να μπορούν οι Βουλευτές να ομιλούν και να τοποθετούνται. Έτσι με τις ενότητες αυτές, άρον άρον να συζητούνται τα νομοσχέδια, είναι μια απαράδεκτη τακτική του "εκσυγχρονιστή" κυρίου Σημίτη. Τόσα άλλα "εκσυγχρονίζει" με σκοταδισμό. Δεν μπορεί τουλάχιστον να κάνει μια πραγματική εκσυγχρονιστική προσπάθεια στη νομοθετική εργασία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Να πούμε όμως και του στραβού το δίκιο, κύριε Γκελεστάθης, ότι και επί των ημερών σας ήταν συνήθης η πρακτική αυτή και νομίζω ότι έτσι θα πρέπει να ειπωθεί.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δεν έχετε δίκιο, κύριε Πρόεδρε. Επί ημερών μας δεν ήταν αυτή η τακτική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ", πενήντα δύο μαθητές και τρεις συνοδοί-καθηγητές από την Ιταλική Σχολή Αθηνών.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Επίσης, τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα βόρεια θεωρεία αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" τριάντα μαθητές και δύο συνοδοί-καθηγητές από το ΙΕΚ ΞΥΝΗ Αθήνας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Ο κ. Παπαφιλίππου έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, ίσως δεν έχει περάσει άλλο νομοσχέδιο τόσο γενικό, αφηρημένο, που να χωράνε όλα μέσα, τα πάντα. Έτσι όπως έχει συνταχθεί αυτό το νομοσχέδιο και ιδιαίτερα το άρθρο 1, κύριε Υπουργέ, χωράνε τα πάντα.

Το ζήτημα είναι, να εκσυγχρονιστεί ο ΟΣΕ, να βρεθεί ένας τρόπος να γίνει ο ΟΣΕ ανταγωνισμός σε άλλα διεθνή μέσα μεταφοράς, αλλά χωρίς να δημιουργείται μία τεράστια εσωτερική ζημία.

Τι εννοώ με αυτό, κύριε Υπουργέ; Όταν αφήνουμε να αναπτυχθεί ένας τομέας δραστηριότητας από τους ιδιώτες, οι οποίοι δημιουργούν ορισμένες τουριστικές γραμμές που κάνουν ταξίδια στο εξωτερικό κλπ. -έχουν οργανωθεί οι άνθρωποι- και έρχεται να τους ανταγωνιστεί το ίδιο το κράτος, αντιλαμβάνεστε ότι ο ένας πιάει να πάρει το αντικείμενο εργασίας από τον άλλο. Τι θα συμβεί τελικά; Κάποιος θα σκοντάψει. Κάποιος εξοπλισμός θα μείνει στο κενό. Άρα θα γίνει μία ζημιά.

Κύριοι συνάδελφοι, εγώ έχω συνηθίσει να αντιλαμβάνομαι τα πράγματα, υπό την εξής έννοια. Όταν κατασκευάζω για λογαριασμό μου ένα σπίτι στον ελλαδικό χώρο, να μεν το νέμομαι εγώ, το έχω στην κυριότητά μου, δεν παύει όμως, να είναι και ένα αντικείμενο αξίας που ανήκει σε αυτό το κράτος.

Τελικά, τι κάνουμε, κύριε Υπουργέ; Με αυτές τις διαδικασίες οδηγούμε σε απομείωση των περιουσιακών στοιχείων της ίδιας της χώρας και αναφέρομαι στα εξής:

Στο άρθρο 1, παράγραφος 1, εδάφιο ε', όπου αναφέρεται στο σκοπό του ΟΣΕ, και στις άλλες δραστηριότητες που έχει, μεταξύ των άλλων λέει: "... η παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα". Δηλαδή, κύριε Υπουργέ, ο ΟΣΕ θα κατασκευάσει παραθαλάσσια ξενοδοχεία, να ανταγωνισθεί αυτούς οι οποίοι δεν μπορούν να σταθούν και να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους σε μακροπρόθεσμα δάνεια, τα οποία πήραν από το κράτος;

Είδαμε τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο τουρισμός, τα ξέρουμε όλοι μας. Και στο κάτω κάτω της γραφής υπάρχουν ευθύνες και της Κυβέρνησης και της πολιτείας, αν θέλετε, για το ότι ο τουρισμός μας δεν πήγε καλά τα τελευταία χρόνια.

'Αρα, δεν μπορεί να γίνουν αποδεκτά αυτά τα πράγματα, όπως δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό και το εξής: Στην παράγραφο 3 του άρθρου 1 αναφέρεται: "Ο ΟΣΕ για την εκπλήρωση των σκοπών του, δύναται να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες" -ακούστε, κύριοι συνάδελφοι- "οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρείες ή σε κοινοπραξίες..." κλπ..

Παρακάτω, στην παράγραφο 5, λέει το εξής: "Τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο μπορεί να ασκεί ο ΟΣΕ είτε για δικό του λογαριασμό είτε για λογαριασμό τρίτων...", έστω και επιχειρήσεων εξωτερικού.

Μα, κύριε Υπουργέ, είναι τόσο αφηρημένα και χωράνε τόσα πράγματα, που εμείς εδώ τρομάζουμε όταν τα διαβάζουμε. Πραγματικά τρομάζουμε.

Πάμε στο άρθρο 2 που λέει για θάλασσες μεταφορές. Δηλαδή θα αγοράσει και πλοία ο ΟΣΕ για να κάνει θαλάσσιες μεταφορές; Δεν το καταλαβαίνω αυτό το πράγμα. Θα ανταγωνισθεί κάποιους άλλους.

'Ετσι λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να αποσαφηνιστούν εδώ ορισμένα πράγματα.

Τι είδους θυγατρικές θα κάνει ο ΟΣΕ; Θα μεταφέρει το προσωπικό του, το οποίο λέει ότι πλεονάζει, γιατί όταν εκσυγχρονίζεται μια επιχείρηση, χωράει περισσότερο προσωπικό και δεν πλεονάζει προσωπικό, διότι κάνουμε ένα άλμα προς τα εμπρός, διευρύνουμε τις δραστηριότητές μας. Κατά συνέπεια, αυτά εδώ είναι πράγματα, τα οποία συγκρούονται πλήρως μεταξύ τους.

'Όταν λέμε για θυγατρική εταιρεία, κύριε Υπουργέ, εννοούμε μια εταιρεία, όπου συμμετέχει και έχει κυρίαρχο ρόλο η μητρική εταιρεία, ο ΟΣΕ. Εδώ όμως δε νοούνται αυτά τα πράγματα. Δεν τα αντιλαμβανόμαστε έτσι, κύριε Υπουργέ. Φαίνεται ότι θέλουμε να ανοίξουμε τελείως πόρτες και παραθύρια, για να χωράει οτιδήποτε μέσα και να κάνουμε ό,τι θέλουμε. Εμείς, κύριε Υπουργέ, με αυτά τα οποία προτείνετε κατ' αυτόν τον τρόπο, δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε.

Πέραν αυτού, θέλω να πω και κάτι άλλο και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Ο κύριος Υπουργός προηγουμένως μας είπε ότι οι δραστηριότητες του ΟΣΕ θα αναφέρονται στον κύριο κορμό της γραμμής, που συνδέεται με τα σύνορα προς βορρά ή προς ανατολάς. Διερωτώμαι και λέω, πηγαίνοντας εγώ στο νομό μου: Τη σιδηροδρομική γραμμή που πάει στην Κοζάνη, η οποία είναι μια δευτερεύουσα γραμμή, αύριο θα την έχει κάποιος ιδιώτης; Θα ήθελα να το καταλάβω αυτό.

Πέραν αυτού, εδώ αναφέρεται ότι τιμολογιακή πολιτική ασκεί ο ΟΣΕ. Προχθές, όταν συζητούσαμε για τις αστικές συγκοινωνίες, είπαμε ότι την τιμολογιακή πολιτική την ασκεί η Κυβέρνηση. Πριν δυο μέρες συζητούσαμε για τα ΕΛΤΑ. Τιμολογιακή πολιτική θα ασκεί η διοίκηση των ΕΛΤΑ. Δεν τα καταλαβαίνουμε αυτά.

Εκείνο το κοινωνικό κόστος, για το οποίο τόση συζήτηση έχει γίνει κύριοι συνάδελφοι, εδώ, πού πάει; Δηλαδή θα αφήσουμε τον κόσμο έρμαιο σε άγονες γραμμές, όπου πρέπει να υπάρξει κάποια επιδότηση, διότι δεν καλύπτονται το ίδιο. Μας είπε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ προηγουμένως ότι, όπου είναι άγονες γραμμές, υπάρχει περίπτωση να επιδοτούνται από το κράτος.

Εδώ τι να περιμένει κανείς από το σιδηρόδρομο προς την Κοζάνη, κύριε Υπουργέ και κύριε διευθύνοντα σύμβουλε του ΟΣΕ; Αν δεν τα ξεκαθαρίσετε, δεν μπορούμε να εξηγήσουμε και εμείς στον κόσμο της επαρχίας μας, του νομού μας, όταν θα πάμε πίσω. Τι επιτέλους ψηφίσατε μ' αυτόν το νόμο; Τι περιμένουμε εμείς από τον ΟΣΕ, κύριε Πρόεδρε;

Είναι βασικά πράγματα αυτά, τα οποία δημιουργούν πάρα πολλά ερωτηματικά. Και εμείς ανησυχούμε, κύριε Πρόεδρε, και όχι μόνο δεν μπορούμε να τα ψηφίσουμε αυτά, αλλά ανησυχούμε πολύ.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Βεζδρεβάνης έχει το

λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, το άρθρο 1, αν κανείς το διαβάσει προσεκτικά, θα δει ότι ο κύριος Υπουργός ζητεί μια εξουσιοδότηση από τη Βουλή απεριόριστη. Ζητεί να βάλουμε την υπογραφή μας με την ψήφο μας κάτω από ένα μεγάλο λευκό χαρτί, στο οποίο ο κύριος Υπουργός να μπορεί να γράφει ό,τι θέλει. Αν δεν το διαβάσατε, θα σας παρακαλέσω να το προσέξετε. Εκχωρεί, παραχωρεί, δίνει, με άλλα λόγια ο κύριος Υπουργός κάνει ό,τι θέλει. Αυτό λέει το άρθρο 1.

Κύριε Γκελεστάθη, το "εκσυγχρονιστικά" εγώ δεν το είπα ποτέ στην Αίθουσα, γιατί ποτέ δεν πίστεψα ότι αυτή η Κυβέρνηση είναι Κυβέρνηση εκσυγχρονισμού. Συσκοτισμού μπορεί να είναι, αλλά εκσυγχρονισμού όχι. Πού είναι ο εκσυγχρονισμός της;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Εντός εισαγωγικών το είπα.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Να το λέτε, κύριε Γκελεστάθη, εντός εισαγωγικών, για να καταλαβαίνει ο κόσμος ότι ειρωνεύεσθε την Κυβέρνηση, όταν τη λέτε εκσυγχρονιστική.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Ακριβώς.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, αυτό το άρθρο είναι, όπως είπα, μια αίτηση γενικής, αορίστου, απροσδιορίστου εξουσιοδότησης. Τέτοια εξουσιοδότηση, κύριε Υπουργέ, δεν μπορώ να σας τη δώσω.

Θα έλεγα όμως ότι έχετε μία εκκρεμότητα από χθες. Στην από του Βήματος ομιλία μου σας έθεσα το θέμα τι θα γίνει με αυτό που έχετε υποσχεθεί, δηλαδή να συνδέσετε το μεγαλύτερο πλέον λιμάνι της χώρας, που είναι η Ηγουμενίτσα, με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.

Γι' αυτό ακριβώς, αν έχετε ευαισθησία και αν θέλετε να τηρήσετε τις υποσχέσεις σας, προσθέστε στο άρθρο 1 παράγραφος 2 τη φράση:

"Στην κατασκευή νέων υποδομών συμπεριλαμβάνεται η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένος Ηγουμενίτσας με το εθνικό δίκτυο".

Κύριοι συνάδελφοι, δεν το λέω διότι είναι η πατρίδα μου η Ηγουμενίτσα. Η Ηγουμενίτσα πλέον κατέστη το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Είναι η πύλη εισόδου και εξόδου της πατρίδας μας προς την Ευρώπη. Να το κατανοήσουν οι πάντες. Δεν είναι να το λένε μόνο προεκλογικά. Να το εννοούν και όταν έρχονται να πάρουν αποφάσεις.

Και η ώρα των αποφάσεων, κύριε Υπουργέ, είναι αυτή. Θέλετε να λύσετε το ζήτημα; Βάλτε αυτήν τη φράση, την οποία σας κάνω ως πρόταση, για να είστε δεσμευμένοι.

Και έρχομαι στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου. Εμείς, κύριε Υπουργέ, δεν είδαμε ότι οι θυγατρικές εταιρείες όπου δημιουργήθηκαν, απέδωσαν έργο. Απεναντίας εδημιούργησαν ένα πολυδαίδαλο σχήμα ανευθυνούπενων, οι οποίοι τελικώς φορτώνουν ελλείμματα στον ελληνικό λαό. Γι' αυτό ακριβώς εμείς ζητούμε να αποσύρετε αυτήν την παράγραφο.

Με το άρθρο 2 η Κυβέρνηση από τη μία μεριά χαϊδεύει τους λεωφορειούχους λέγοντας λόγια και από την άλλη, παίρνει αποφάσεις με τις οποίες τους καταδικάζει. Το άρθρο αυτό αφανίζει τα ΚΤΕΛ, κύριε Υπουργέ. Και τα ΚΤΕΛ έχουν προσφέρει μεγίστη υπηρεσία στον ελληνικό λαό και συνεχίζουν να προσφέρουν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Το ίδιο και για τα τουριστικά λεωφορεία.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Και για τα λεωφορεία τα τουριστικά που λέτε, κύριε συνάδελφε, αλλά εμένα με αφορούν ιδιαίτερα τα ΚΤΕΛ της χώρας, τα οποία έχουν προσφέρει τεράστιες υπηρεσίες στον ελληνικό λαό και με αυτήν τη διάταξη αφανίζονται κυριολεκτικά. Γι' αυτό θα ζητήσουμε την απάλειψη όλων των σχετικών που έχουν σχέση με τον αφανισμό των ΚΤΕΛ, που συμπεριλαμβάνονται στο άρθρο 2.

'Ερχομαι στο άρθρο 6, παράγραφοι 2 και 3, που αφορούν την εκποίηση.

Κύριε Υπουργέ, σας κάνουμε μία σύσταση, εσείς πετάξτε την. Δείτε τις κοινοτικές οδηγίες. Αν δεν μπορείτε να τις δείτε εσείς, πέστε στους συνεργάτες σας να τις δουν. Οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 6 είναι αντίθετες με τις

κοινοτικές οδηγίες και θα το βρείτε μπροστά σας. Θυμηθείτε το, κύριοι συνάδελφοι. Και άλλες φορές με έχετε ξαναθυμηθεί και θα σας παραπέμψω στα Πρακτικά της σημερινής ημέρας, όταν θα έρθει η Κυβέρνηση να τροποποιήσει αυτήν τη διάταξη, γιατί σύντομα θα έρθει, όπως το έχει ξανακάνει. Γιατί εν πάση περιπτώσει, κύριε Υπουργέ, συνηθίσαμε να μελετούμε και δεν ήρθαμε ποτέ αδιάβαστοι στην Αίθουσα.

Με το άρθρο 9 προβλέπεται η συρρίκνωση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Μας είπατε -και συμφωνούμε όλοι- ότι το μέλλον των μεταφορών είναι ο σιδηρόδρομος. Σε ολόκληρο τον κόσμο αυξάνονται τα δίκτυα. Εσείς τα περιορίζετε κατά χίλια χιλιόμετρα από τα δυόμισι χιλιόμετρα που έχουμε και εμείς από την άλλη πλευρά περιμένουμε να συνδέσετε την Ηγουμενίτσα με το εθνικό δίκτυο σιδηροδρόμων.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου για ένα λεπτό μόνο να αναφερθώ στο άρθρο 10 -είναι η τελευταία μου παρατήρηση- γι' αυτές τις εκκρεμείς δίκες που καταργείτε, κύριε Υπουργέ.

Το είπα και χθες στην πρωτολογία μου, το λέω και σήμερα. Οι εκκρεμείς δίκες, κύριοι συνάδελφοι, αφορούν κακοδιαχείριση. Προσέξτε τη φράση. Δεν υπάρχει ούτε η παραμικρή αμφιβολία ότι πρόκειται περί αυτού. Το λέει το ίδιο το κείμενο του νόμου.

Λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι, πού θα πάει αυτή η κατάσταση; Δηλαδή, για καθένα ο οποίος σπαταλά το χρήμα του ελληνικού λαού ο Εισαγγελέας θα ζητεί να πάει στο ειδώλιο και η Βουλή θα έρχεται και θα λέει "παραγράφουμε τα αδικήματα".

Αυτό δεν είναι κράτος δικαίου και πολύ περισσότερο, κύριε Γκελεστάθ, δεν είναι εκσυγχρονισμός.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Εντός εισαγωγικών.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, τουλάχιστον αυτήν την παράγραφο σβήστε την, εξαφανίστε την. Κάντε παράκληση στον Πρόεδρο της Βουλής να αποσύρει τα έντυπα στα οποία καταχωρήθηκε, για να μην υπάρχουν στο ελληνικό Κοινοβούλιο τέτοιες πρακτικές. Αρκετά πια!

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, όπως τονίστηκε από πολλούς ομιλητές μέχρι τώρα, το συζητούμενο νομοσχέδιο δυστυχώς δεν φέρνει ούτε τον "εκσυγχρονισμό", αλλά περιπλέκει περαιτέρω τα πράγματα. Και ενώ η επιθυμία όλων είναι να αποκτήσει η χώρα μας σύντομα ένα σύγχρονο ηλεκτροκινούμενο σιδηρόδρομο, βλέπουμε να συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο.

Από πού προκύπτει αυτό; Κατ' αρχήν, στο άρθρο 1, λέμε ότι σκοπός του ΟΣΕ είναι η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση των κατωτέρω τομέων, όπως αναγράφονται εδώ. Θα πρέπει να γίνει ανασύνταξη του άρθρου αυτού και συγκεκριμένα του εδαφίου γ', διότι όταν αναφέρεται στον υπότιτλο ότι αποσκοπεί στην ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση, αυτό δεν καλύπτει το εδάφιο γ'. Δεν μπορεί να πει, δηλαδή, κανείς ότι στόχος είναι η ανάπτυξη και η οργάνωση των υπηρεσιών κατασκευής, επισκευής κλπ. Θα έπρεπε ενδεχομένως ο υπότιτλος αυτός να στεγάσει την παράγραφο γ' με άλλο περιεχόμενο, δηλαδή να λέει για συγκρότηση υπηρεσιών κατασκευής κλπ. Η γενίκευση της πρώτης παραγράφου δεν μπορεί να στεγάσει νομοτεχνικά όλα τα εδάφια.

Δείτε το, κύριε Υπουργέ, αυτό. Πράγματι, δεν μπορεί να είναι στόχος η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση των υπηρεσιών. Δεν μπορεί να ομιλεί κανείς για εκμετάλλευση και ανάπτυξη των υπηρεσιών. Θα πρέπει να πείτε για συγκρότηση των υπηρεσιών που θα έχουν στόχο την ανάπτυξη.

Στο ίδιο άρθρο δεν μπορούμε επίσης να έχουμε υπηρεσίες εντός του ΟΣΕ που θα αναλαμβάνουν κατασκευαστικές εργασίες. Επισκευαστικές ναι. Είναι σε θέση ο ΟΣΕ να ανταποκριθεί στο εδάφιο γ' του άρθρου 1, να συγκροτεί, δηλαδή, υπηρεσίες κατασκευής; Αν είναι, τότε μπορούμε να εμπιστευθούμε τα μεγάλα έργα, δηλαδή τις διατρήσεις σιδηρόδρομων που έχουμε στο Καλλίδρομο και αυτές που θα προκύψουν αργότερα από το Λιανοκλάδι προς τον Παλαιοφάρσαλο; Θα μπορούν οι υπηρεσίες του ΟΣΕ ν'

αναλάβουν αυτές τις σημαντικές δουλειές; Φυσικά ποτέ.

Θα μου πείτε, ότι μπορούν ν' αναλάβουν μικρότερες. Τότε πείτε ότι είναι επισκευαστικό το αντικείμενο και όχι κατασκευαστικό.

Προχωρώ στο άρθρο 2. Με εκπλήσσει η διατύπωση ιδίως της παραγράφου β', διότι ο ΟΣΕ διαχειρίζεται σιδηροδρόμους. Το λέει καθαρά και η ίδια η λέξη. Έχει την εκμετάλλευση των γραμμών που αποτελούνται από σιδηροτροχιές. Είναι πρόπον τώρα να λέμε ότι ο ΟΣΕ θα μπορεί να οργανώνει και γραμμές λεωφορείων και φορτηγών αυτοκινήτων και δια θαλάσσης και δι' αέρος; Είναι λίγο κωμική αυτή η διατύπωση.

Ο ΟΣΕ έχει αποκλειστική εκμετάλλευση μόνο των σιδηρογραμμών, των σιδηροτροχιών και φυσικά θα μπορούσε να μπει εδώ κάποια άλλη διατύπωση, που ν'αναφέρεται στην περαιτέρω διεκπεραίωση κάποιου εμπορεύματος. Παραδείγματος χάριν, αν αναλάβει ο ΟΣΕ να μεταφέρει ένα αντικείμενο από την Αλεξανδρούπολη μέχρι ένα νησί του Σαρωνικού, φυσικά θα το φέρει μέχρι τον Πειραιά με το τρένο και εν συνεχεία, θα το παραδώσει στον παραλήπτη που θα είναι φερ'επείν στην Ύδρα. Στην περίπτωση αυτή, είναι επιβλητικό το έργο του ΟΣΕ και δεν μπορεί δια του τρόπου αυτού ο ΟΣΕ να αναλαμβάνει γραμμές εναέριες, θαλάσσιες και εδάφους φυσικά, όσον αφορά το αυτοκίνητο.

Επίσης, δεν συμφωνώ καθόλου με τη συρρίκνωση της αποστολής των ΚΤΕΛ και γενικώς των φορτηγών αυτοκινήτων. Είπαμε να αποκτήσουμε ένα σύγχρονο σιδηρόδρομο, που θα είναι πραγματικά κατάλληλος για τις μαζικές μεταφορές, αλλά και για τη μεταφορά προσώπων, όχι όμως, να χτυπήσουμε αυτούς, τους κλάδους που μέχρι τώρα φάνηκαν πάρα πολύ χρήσιμοι στη χώρα μας.

Μην ξεχνάτε, ότι τις τελευταίες ημέρες, ή και παλαιότερα, όλοι κατέφευγαν στο λεωφορείο και όχι στο τρένο, γιατί το τρένο μέχρι στιγμής δεν εμπνέει αξιοπιστία. Δεν κατάφερε μέχρι σήμερα να δώσει την αξιοπιστία στο επιβατικό κοινό, για να το χρησιμοποιούμε με σιγουριά. Διότι ή ελαττώματα θα έχουν οι γραμμές ή πάρα πολλές απεργίες, που μειώνουν το κύρος και την αξιοπιστία του οργανισμού.

Στη διαχείριση του υλικού γενικότερα. Κύριε Υπουργέ, απορώ γιατί μέχρι σήμερα δεν λαμβάνετε μέτρα καταστροφής, εκποίησης του άχρηστου υλικού. Καθώς ταξιδεύει κανείς σιδηροδρομικώς, βλέπει βαγόνια από τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, δεν ξέρω αν μετέφεραν και μερικά στρατεύματα από τη γραμμή του Σαράι από το 1916 μέχρι το 1918. Υπάρχουν ακόμη βαγόνια γαλλικά εγκαταλελειμμένα στο Δενδροπόταμο, στο Γαλλικό ποταμό, έξω από τη Θεσσαλονίκη, στο Πλατύ, στη Λάρισα, στο Λιανοκλάδι και είναι βαγόνια εβδομήντα ετών. Έχουν καμία αξία; Τουλάχιστον διαλύστε τα, πάρτε τα ξύλα, κάψτε τα και τα σίδερα δώστε τα κάπου να τα λιώσουν, να τα κάνουν σίδερα οικοδομών. Εδώ κακώς δεν λαμβάνεται πρωτοβουλία.

Τέλος, όσον αφορά τη ρύθμιση των οικονομικών εκκρεμοτήτων. Στην παράγραφο 6 του άρθρου 10 λέει, ότι το ελληνικό δημόσιο θα εγγυάται τα ελλείμματα του ΟΣΕ για να τα εξοφλήσει, είτε δίδοντας οικονομική ενίσχυση είτε παρέχοντας εγγυήσεις. Σε περίπτωση, όμως, που συμμετέχουν μέσα και τρίτοι, θυγατρικές εταιρείες κλπ., το ελληνικό δημόσιο θα μπορεί να παρέχει αυτού του είδους τις εγγυήσεις; Νομίζω πως όχι. Γι' αυτό, λοιπόν, καλύτερα είναι να απαλειφθούν όλες εκείνες οι διατάξεις που αφορούν σύσταση θυγατρικών εταιρειών, γιατί πραγματικά δεν θα γνωρίζει κανείς ποιος είναι υπεύθυνος και ποιος ανεύθυνος.

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

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Τρία σημεία θα ήθελα να επισημάνω. Ένα γενικό και δύο ειδικότερα, που αφορούν, αντιστοίχως, τα άρθρα 7 και 10 του σχεδίου νόμου.

Με ακούτε, υποθέτω, κύριε Υπουργέ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, ναι.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Επειδή αφορούν θέματα συνταγματικότητας του νομοσχεδίου σας, νομίζω ότι θα ήταν χρήσιμο να τα ακούσετε. Εκτός αν θεωρείτε τη συζήτηση εντός του Κοινοβουλίου περιττή.

Σε ό,τι αφορά το γενικότερο θέμα, κύριοι συνάδελφοι, μιας και ο κύριος Υπουργός απαξιοί να ακούσει, θα ήθελα να παρατηρήσω τα ακόλουθα:

Εάν διαβάσετε την αιτιολογική έκθεση, το σχέδιο νόμου και ιδίως την Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου, θα παρατηρήσετε ένα φαινόμενο, το οποίο πρέπει να μας ξενίσει και, ταυτόχρονα, να μας ανησυχήσει.

Είναι η δεύτερη φορά που σε ελάχιστο χρονικό διάστημα -το πρώτο αφορούσε τον ΟΑΣΑ- το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, που κατά το Σύνταγμα είναι ο θεματοφύλακας της ανάλυσης των δαπανών οι οποίες προκύπτουν από τα σχέδια νόμων, για να είναι ενήμερο το Κοινοβούλιο, δεν μπορεί να καθορίσει, κατά μέγιστο μέρος, τη δαπάνη που προκαλούν τα δύο αυτά νομοσχέδια. Και ιδίως αυτό, για το οποίο μιλάμε σήμερα.

Στην πλειονότητα των θεμάτων η απάντηση του Γενικού Λογιστηρίου είναι, "δαπάνη που δεν μπορεί να καθορισθεί". Δύο τινά συμβαίνουν γιατί, βεβαίως, δεν αρνείται το Γενικό Λογιστήριο να το κάνει, αλλά οι διατάξεις έτσι όπως είναι καταστρωμένες δεν το βοηθούν να καθορίσει ποια είναι η δαπάνη: "Η το ίδιο το Υπουργείο πράγματι δεν γνωρίζει ποια είναι η δαπάνη που θα προκληθεί. Αλλά τότε πρόκειται για μία προχειρότητα άνευ προηγουμένου, αφού μας καλεί να ψηφίσουμε σχέδιο νόμου τη δαπάνη του οποίου δεν γνωρίζει, ούτε αυτό. Δηλαδή δεν γνωρίζει με ποιο τρόπο θα καλυφθεί αυτή η δαπάνη και τι επιπτώσεις θα έχει στον προϋπολογισμό ή αλλαχού." "Η το γνωρίζει, αλλά εσκεμμένα έχει διαμορφώσει τις διατάξεις με αυτόν τον τρόπο, ώστε η δαπάνη αυτή να μην μπορεί να καθορισθεί, ακριβώς γιατί δεν θέλει να ενημερωθεί το ελληνικό Κοινοβούλιο.

Νομίζω πως με την ευκαιρία αυτού του νομοσχεδίου όλοι, ανεξάρτητα από την παράταξη στην οποία βρισκόμαστε -και μιλώ κυρίως για τους συναδέλφους από το χώρο της Συμπολίτευσης- πρέπει να το θίξουμε το θέμα αυτό. Δεν μπορεί, κύριοι συνάδελφοι, να ψηφίζουμε διατάξεις των οποίων δεν γνωρίζουμε τις οικονομικές επιπτώσεις, σε μια εποχή μάλιστα που η επιβάρυνση για τον Ελληνικό Λαό είναι αυτή την οποία όλοι γνωρίζετε.

Αν θεωρείτε ότι μπορείτε να ψηφίζετε σχέδια νόμου, τα οποία δεν ξέρουμε τι επιπτώσεις έχουν για το δημόσιο χρήμα, για τον Ελληνικό Λαό, είναι δική σας ευθύνη. Πάντως ένας από τους βασικότερους λόγους για τους οποίους εμείς καταψήφισαμε αυτό το σχέδιο νόμου είναι η αδιαφάνεια σε ό,τι αφορά τη δαπάνη την οποία προκαλεί. Ρίξτε σας παρακαλώ μια ματιά με ήρεμη τη συνείδηση και με το χέρι στην καρδιά στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου και πείτε μου αν, έστω και κατ' ελάχιστον, αυτά που λέω έχουν δόση υπερβολής.

Υπάρχουν δύο άλλα ζητήματα τα οποία σχετίζονται με ειδικότερα θέματα. Και αναφέρομαι, πρώτον στο άρθρο 7, κύριε Υπουργέ. Με αυτό παρέχεται η δυνατότητα σε εσάς με υπουργικές αποφάσεις, αφ' ενός μεν να δίνετε άδειες για την εκμετάλλευση χώρων που ανήκουν στον ΟΣΕ και αφ' ετέρου να παραχωρούνται ειδικά ή και αποκλειστικά δικαιώματα σε ό,τι αφορά υπηρεσίες αστικών, προαστικών και περιφερειακών υπηρεσιών του ΟΣΕ.

Λέτε σ' αυτήν την εξουσιοδότηση ότι μπορεί και να παραχωρούνται με την υπουργική απόφαση οι άδειες και ταυτοχρόνως να καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις, καθώς και η διαδικασία με την οποία θα δίδονται οι άδειες αυτές. Δεν ξέρω αν αυτοί που νομοτεχνικά διατύπωσαν το άρθρο αυτό έχουν αντιληφθεί τι σημαίνει. Γνωρίζετε και σας το επισημαίνει εύστοχα, έστω και εντελώς λακωνικά, η Επισημημονική Υπηρεσία της Βουλής ότι αυτό παρέχει εξουσιοδότηση για την έκδοση ατομικής διοικητικής πράξης -ορθότερα αρμοδιότητα για την έκδοση ατομικής διοικητικής πράξης- αλλά ταυτοχρόνως, δίνει εξουσιοδότηση για την έκδοση

κανονιστικής διοικητικής πράξης. Γιατί οι όροι και οι προϋποθέσεις για την έκδοση της άδειας δεν αφορούν ατομική διοικητική πράξη. Η πράξη παραχώρησης της άδειας και μόνον είναι ατομική. Οι όροι και οι προϋποθέσεις έχουν κανονιστικό περιεχόμενο. Και το ερώτημα είναι το εξής: Θεωρείτε σοβαρά ότι όπως είναι διατυπωμένο το άρθρο 7 παράγραφος 1, δηλαδή το σύνολο των προϋποθέσεων για τη διαδικασία η οποία θα οδηγεί στις άδειες, είναι ειδικότερο, τεχνικό ή λεπτομερειακό θέμα κατά τις προϋποθέσεις που θέτει το 43 παρ. 2 εδ. β' του Συντάγματος, ώστε η εξουσιοδότηση αυτή να είναι συνταγματικώς αποδεκτή; Σας διαβεβαίω -και το λέω γιατί θα το βρείτε μπροστά σας, αφού όταν θα κάνετε παραχωρήσεις τέτοιων αδειών θα υπάρχουν, ενδεχομένως, και αντίστοιχες αιτήσεις ακυρώσεις ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας- ότι είναι κλασικό παράδειγμα υπέρβασης των ορίων που θέτει το ίδιο το Σύνταγμα. Η διάταξη αυτή είναι αντισυνταγματική κατά το μέρος που δίνει υπεράγαν ευρεία εξουσιοδότηση. Τι θα έπρεπε να κάνετε; Με διάταγμα να προβλέψετε τους γενικούς όρους που θα γίνουν αυτά και επί τη βάσει του διατάγματος μπορείτε με πράξεις δικές σας στη συνέχεια, που θα ρυθμίζουν πράγματι ειδικότερα τεχνικά ή λεπτομερειακά θέματα και με τις λοιπές ατομικές διοικητικές πράξεις, να χορηγείτε την άδεια. Και θα ήταν πολύ απλό. Δηλαδή θα μπορούσε να λείπει το άρθρο 7 ότι με προεδρικό διάταγμα καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις και η διαδικασία ειδικότερα τεχνικά των αδειών και κατόπιν με τις δικές σας πράξεις θα μπορούσαν να δίνονται. Με τον τρόπο αυτόν θα ενοποιούσατε και τις διαδικασίες που, ούτως ή άλλως, πρέπει να ενοποιηθούν. Αυτό είναι ένα ζήτημα που το επισημαίνει εύστοχος η Επισημημονική Υπηρεσία της Βουλής.

Ένα δεύτερο μείζον ζήτημα είναι αυτό το οποίο σχετίζεται με το άρθρο 10. Στο σύνολο του άρθρου 10 μιλάτε για την απόσβεση των χρεών και την οικονομική βοήθεια την οποία χορηγεί το κράτος προς τον ΟΣΕ. Θα σας παρακαλέσω να δείτε τι ακριβώς έχει συμβεί ως σήμερα. Ως σήμερα είχατε για τα ζητήματα αυτά εν ισχύ το π.δ. 324/1996, το οποίο στο άρθρο 9 πέραν του ότι δημιουργούσε ειδική υπηρεσία απόσβεσης χρεών καθόριζε σαφώς ότι αυτές οι ενισχύσεις του κράτους δίνονται κατ' εφαρμογή και στο πλαίσιο των άρθρων 77, 92 και 93 της Συνθήκης της Ρώμης, ήτοι της ιδρυτικής συνθήκης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Το έλεγε δε αυτό, γιατί σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, αυτές οι επιχορηγήσεις ή ενισχύσεις του κράτους η κατ' οιονδήποτε τρόπο βοήθεια του κράτους προς τον ΟΣΕ μπορεί να δοθούν μόνο ως προς τα καθήκοντά του ως διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής και όχι για τις λοιπές επιχειρηματικές του δραστηριότητες. Υποθέτω ότι το υπονοείτε, αλλά γιατί δεν υιοθετείτε την καθιερωμένη φρασεολογία; Η διατύπωση που έχετε εδώ είναι πολύ γενική. Φαίνεται σαν αυτό να αφορά οποιαδήποτε δραστηριότητα, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει σε αντικοινοτικές ρυθμίσεις, που θα τις βρούμε πάλι μπροστά μας στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Είναι πάρα πολύ απλό. Βάλτε στην αρχή ότι όλα αυτά γίνονται στο πλαίσιο και κατ' εφαρμογήν -όπως το είχε και το άρθρο 9 του δικού σας π.δ. 324/96- των άρθρων 77, 92 και 93 της Συνθήκης της Ρώμης. Με τον τρόπο αυτό, θα είχατε έναν δείκτη σε ό,τι αφορά την εφαρμογή και την ερμηνεία των σχετικών διατάξεων. και δεν θα κινδυνεύαμε στο μέλλον να οδηγηθούμε σε ρυθμίσεις οι οποίες θα μπορούσαν να μας οδηγήσουν ενώπιον των κοινοτικών οργάνων με όποιες συνέπειες για το ελληνικό δημόσιο.

Ευχαριστώ για την ως προς τον χρόνο ανοχή, κύριε Πρόεδρε.

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

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να μιλήσω επί ορισμένων πρακτικών πλευρών του νομοσχεδίου αυτού, δεδομένου ότι υπάρχουν διατυπώσεις με τις οποίες επιδείχ ακριβώς έχουν γενικό χαρακτήρα, μπορεί να δοθούν εξουσιοδοτήσεις ή και έργα στον ΟΣΕ, γεγονός

που παραβιάζει ήδη κατεστημένες διαδικασίες, οι οποίες ισχύουν και ισχύουν επιτυχώς.

Αναφέρομαι στο άρθρο 2 και συγκεκριμένα στην υποπαράγραφο β'. Η εξουσιοδότηση η οποία δίνεται στον ΟΣΕ να διενεργεί εσωτερικές οδικές και θαλάσσιες μεταφορές, όπως είναι διατυπωμένη ...

Ελπίζω ότι με ακούτε, κύριε Υπουργέ. Να σταματήσω για λίγο -δεν έχω αντίρρηση- για να συμβουλευθείτε τους παράγοντές σας, αρκεί να μου κρατηθεί ο χρόνος. Ο Ναπολέων άκουγε δυο-τρεις συγχρόνως!

ΠΡΟΕΔΡΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μπορεί και ο κύριος Υπουργός να έχει τα χαρίσματα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ: Δεν το αποκλείω. Αλλά ακόμη δεν έχει αναδειχθεί στον τομέα αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Πολλά πράγματα δεν φαίνονται, κύριε Παπαδόγγονα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ: Η διατύπωση επαναλαμβάνω στην υποπαράγραφο β' του άρθρου 2, "εσωτερικές οδικές και θαλάσσιες" μεταφορές ότι δύναται να διενεργεί ο ΟΣΕ, μπορεί να ερμηνευθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε οι μεν εσωτερικές οδικές μεταφορές να είναι βλαπτικές για το θεσμό των ΚΤΕΛ -ένα θεσμό ο οποίος έχει πετύχει και εξυπηρετεί με επάρκεια και με αξιοπιστία μέχρι τούδε τις μεταφορές στην επαρχιακή Ελλάδα- στις δε θαλάσσιες μεταφορές -και θα σταθώ για λίγο σ' αυτό- υπάρχει βασική νομοθεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία καθορίζει τα των θαλασσίων μεταφορών. Επομένως, εδώ με έναν καινούριο νόμο μπαίνετε σε πάγεις διατάξεις άλλων νόμων, οι οποίοι καθορίζουν τα των θαλασσίων μεταφορών. Και εκεί που λέτε παρακάτω, "με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και του συναρμοδίου κατά περίπτωση Υπουργού", θα πρέπει σαφώς να αναφερθεί "του Υπουργού Ναυτιλίας" προκειμένου για τις θαλάσσιες μεταφορές και ακόμη καλύτερα -για να είναι σαφέστερη αυτή η ευχέρεια, των παραπλεύρων δραστηριοτήτων του ΟΣΕ που εξυπηρετούν το κυρίως δίκτυο- να αναφέρεται μόνο για τα πορθμεία, γιατί πραγματικά οι ανάγκες στις θαλάσσιες μεταφορές του ΟΣΕ αναφέρονται στα πορθμεία. Αλλά και εδώ, με τα πορθμεία όπως καθορίζονται σε διατάξεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Μπαίνετε δηλαδή στο χώρο ενός άλλου Υπουργείου και θα δημιουργηθεί οπωσδήποτε μία κατάσταση, όχι μόνο μιας θεσμικής αν θέλετε ανωμαλίας, αλλά οπωσδήποτε και έργου το οποίο σήμερα επιτυχώς διεξάγεται από τους ιδιώτες και σε ό,τι αφορά τα ΚΤΕΛ και σε ό,τι αφορά τα πορθμεία, τα οποία μπορούν να εξυπηρετήσουν το έργο του σιδηροδρόμου αν χρειασθεί.

Θα ήθελα να αναφερθώ περαιτέρω στο άρθρο 9, στο οποίο μιλάτε για κατάργηση διαφόρων γραμμών, οι οποίες δεν κρίνονται ότι είναι κερδοφόρες. Βεβαίως υπάρχουν γραμμές οι οποίες δεν είναι κερδοφόρες, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία γι' αυτό. Όμως υπάρχει ένα επιβατικό κοινό ή ένας προσανατολισμός μεταφορικού έργου, ο οποίος είναι προσηρμοσμένος στη μεταφορά με τους σιδηροδρόμους. Για να μπορέσει αυτό το μέτρο να γίνει αποδεκτό από το ευρύτερο κοινό, καλόν θα ήτο ακριβώς ως αντιστάθμισμα αυτά τα οποία χάνει ο ΟΣΕ στη συγκεκριμένη μη κερδοφόρα γραμμή, το κράτος επί μία τριετία να τα διαθέσει για τη διόρθωση του οδικού δικτύου. Διότι αν δώσουμε στον κόσμο ένα καλύτερο οδικό δίκτυο, θα αντιληφθεί πολύ περισσότερο την ενδεχόμενη σκοπιμότητα καταργήσεως κάποιας γραμμής.

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

Και επίσης υπάρχει το θέμα του προσωπικού. Διότι υπάρχει ένα προσωπικό, το οποίο ασχολείται με τις γραμμές αυτές και το οποίο βεβαίως πρέπει να εξασφαλιστεί και πρέπει κάτι να τεθεί εδώ ούτως ώστε να εξασφαλίζεται το προσωπικό το οποίο ακριβώς, διά της καταργήσεως κάποιας γραμμής, πρόκειται να απολυθεί με οιονδήποτε τρόπο.

Η εξασφάλιση, λοιπόν, του προσωπικού, πρέπει να είναι αναγκαία προϋπόθεση αν και εδώ δεν μπορώ να αντισταθώ στον πειρασμό να σας πω ότι, το προσωπικό του Ο.Σ.Ε. το 1981 ήταν οκτώ

χιλιάδες, το 1989 ήταν δώδεκα χιλιάδες, χωρίς το έργο να έχει αυξηθεί. Βεβαίως δεν σας αφορούν προσωπικά αυτά τα οποία λέω κύριε Υπουργέ.

Επίσης πρέπει να πω ότι από το 1989 μέχρι το 1993, όπου τη διαχείριση των κρατικών υποθέσεων είχε η Νέα Δημοκρατία, δεν έγινε καμία αύξηση, προσωπικού παρέμεινε στο νούμερο αυτό και απεναντίας κάποιοι συνταξιοδοτήθηκαν και ο αριθμός αυτός φθάνει στις δύο-διόμισι χιλιάδες. Από το δε 1993 μέχρι το 1998, έχουμε επαναπρόσληψη πάλι διόμισι χιλιάδων προσωπικού. Αυτό δείχνει, ποιοι έχουν φορτώσει με προσωπικό τον Ο.Σ.Ε.

Θα ήθελα, λοιπόν, να τελειώσω λέγοντας ότι στο πολύ λεπτό θέμα της καταργήσεως των γραμμών, θα πρέπει απ' ενός μεν να καθοριστεί για κάποιο χρονικό διάστημα ότι το κράτος θα πληρώσει για τη βελτίωση του οδικού δικτύου μ' αυτά τα οποία έχανε για ένα χρονικό διάστημα και απ' ετέρου -και πολύ βασικό- την εξασφάλιση του προσωπικού, το οποίο ενδεχομένως θα χάσει τη δουλειά του, με την κατάργηση κάποιας γραμμής. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Σπυριούνης έχει το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε να ξεκινήσω από μια απλή όχληση των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας, τους οποίους τιμώ ιδιαίτερα. Με τους βαρύτατους χαρακτηρισμούς που περιέχονται στην κριτική, υποπτεύομαι ότι εκφράζουν μια ανησυχία για την πορεία του κυβερνητικού έργου, που κλείνει τις πόρτες να επανέλθουν στην εξουσία. Αυτή είναι η εκτίμησή μου. Οι βαρύτατοι χαρακτηρισμοί, δηλαδή, εις βάρος της Κυβέρνησης εκφράζουν την ανησυχία σας ότι δεν έχετε ελπίδα και στις επόμενες εκλογές να επανέλθετε στην εξουσία.

Δεύτερον και εγώ να προσθέσω τη δική μου φωνή, κύριε Υπουργέ: Να είσθε αδέκαστος και αταλάντευτος στην απόδοση ευθύνης, όχι μόνο για ηθικά θέματα, αλλά και για ολιγωρία στην ανταπόκριση του καθενός στο έργο του. Ειδικότερα όμως, για περιπτώσεις που απλώς η όσφρησή σας σας οδηγεί περί άνομης ενέργειας ή υποκρυπτόμενου σκανδάλου, μη δέχεσθε καμία διαπραγμάτευση. Είναι απαίτηση του λαού μας η ηθική, με την έννοια του λεγόμενου "η γυναίκα του Καίσαρος...και να φαίνεται".

Να πω στους συναδέλφους που από ευαισθησία -δεν το παρεξηγώ- υπαινίσσονται σκάνδαλο για την αγορά των είκοσι λεωφορείων χωρίς τις προβλεπόμενες διαδικασίες αν το όντι στοιχειωθείται τέτοια περίπτωση υπάρχουν και εισαγγελικές αρχές. Ελάτε να υπογράψω και εγώ τη μήνυση, αλλά να υπάρχουν στοιχεία. Αλλιώς, κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζουμε να συντηρούμε την περριρέουσα ατμόσφαιρα περί σκανδάλων που πλήττει την αξιοπιστία και των οργάνων-φορέων και του πολιτικού κόσμου. Για να θυμίσω το 1989 και μετά το 1990-1993, οι μισοί εδώ μέσα έβριζαν τους άλλους μισούς κλέφτες και όταν αντεστράφησαν, κύριε Πρόεδρε, οι όροι, οι υβριζόμενοι κλέφτες ανταπέδιδαν τον ίδιο χαρακτηρισμό στους υβριστές.

Αυτά τα πράγματα, είναι καιρός πια για το επίπεδο της πολιτικής μας ζωής να εγκαταλειφθούν, όχι βέβαια με την έννοια ότι αφήνουμε περιθώρια σε ουσιαστικά σκάνδαλα να εμφυλοχωρούν και να μολύνουν την πολιτική μας ζωή.

Σε ό,τι αφορά την ομάδα των δώδεκα άρθρων που κουβεντιάζουμε, πιστεύω ότι το νομοσχέδιο έρχεται πλέον να υλοποιηθεί σε συγκεκριμένες διατάξεις τις διαδικασίες και τη θεσμοθέτηση των λεπτομερειών που χρειάζεται για να επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος στόχος της αναβάθμισης, ώστε τελικά να εξασφαλίζει ο ΟΣΕ δύο πράγματα που είναι επιταγή και του λαού μας και των εποχών.

Πρώτον, να επιβιώνει σε ένα ανταγωνιστικό σιδηροδρομικό περιβάλλον και δεύτερον, να παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στον Έλληνα πολίτη.

Στο άρθρο 1 αναφέρει το σκοπό της ύπαρξης του ΟΣΕ. Καθορίζει στην παράγραφο 1 τις αναπτυσσόμενες, οργανούμενες κλπ. υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών. Στην παράγραφο 2 καθορίζεται με διαύγεια και σαφήνεια ότι είναι ο αποκλειστικός διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής

και αναλύοντας περαιτέρω καθορίζει σε τέσσερις παραγράφους πως αναπτύσσεται αυτή η έννοια.

Στο άρθρο 2 παρέχεται το δικαίωμα να διευρύνει ο ΟΣΕ τη μεταφορική του αρμοδιότητα και δραστηριότητα. Και το κάνει με το να διευρύνει τις διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, με το να καθορίζει εσωτερικές οδικές και θαλάσσιες μεταφορές, πορθμεία και τα τοιαύτα. Να προσθέσω εγώ αφού προείπα ότι συμφωνώ με τη διεύρυνση, ότι θα δώσει τη δυνατότητα να εκμεταλλεύεται ευνοϊκές περιπτώσεις για να αυξάνει το παραγωγικό του δυναμικό, την παραγωγική του δυνατότητα, ώστε να καταστεί κάποτε βιώσιμος ο Οργανισμός, να μην έχει ανάγκη από την επιδότηση, από την επιχορήγηση του κράτους. Αφ'ετέρου, κύριοι συνάδελφοι, όλων των πτερύγων, κοπτόμαστε, πλην θαρρώ του Κ.Κ.Ε. για έναν ανταγωνισμό στην αγορά.

Νομίζω, λοιπόν, ότι ο ιδιωτικός τομέας δεν κινδυνεύει -αυτό είναι και το πνεύμα εξάλλου του νομοθέτη- από την ύπαρξη μιας ανταγωνιστικής δικλείδας. Θα καταστήσει, άμα θέλετε, τον ιδιωτικό τομέα αποτελεσματικότερο. Άρα, δεν νομίζω ότι δημιουργείται πρόβλημα.

Ωστόσο και εγώ θέλω να παρακαλέσω τον κύριο Υπουργό, εάν νομίζει ότι υπάρχουν διευκρινίσεις που πρέπει να εξασφαλιστούν, ώστε να μην παρέχεται περιθώριο παρερμηνειών αύριο, να εξασφαλιστούν. Γιατί κάποτε θα φύγετε εσείς κύριε Υπουργέ, θα έλθει κάποιος άλλος και μετά κάποιος άλλος, έτσι γίνεται στη δημοκρατία.

Κύριε Πρόεδρε, είναι πολλά αυτά που έχουμε να πούμε. Τι να πρωτοπούμε.

Με το άρθρο 7 παρέχεται πράγματι μία ευρεία εξουσιοδότηση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Μήπως θα πρέπει αυτή η διαδικασία να υλοποιείται μέσα από την πρόνοια και την αρτιότητα που παρέχει η διαδικασία του προεδρικού διατάγματος; Λέω, μήπως.

Η ρύθμιση των οικονομικών εκρεμοτήτων πώς θα επιβιώσει, εάν δεν γίνουν αυτές οι ρυθμίσεις; Και εδώ ηγέρθηκαν θέματα, ότι δεν προσδιορίζονται κάποιες κατηγορίες δαπανών. Μα, δεν είναι τω όντι δυνατόν να προσδιοριστούν. Δεν υποκρύπτεται κάποια άλλη σκοπιμότητα.

Όσον αφορά τη μεταφορά προσωπικού, κύριε Υπουργέ, δεν θα πρέπει να αφήσουμε το προσωπικό να ανησυχεί. Όπου νομίζετε ότι μένουν περιθώρια για ανησυχία του προσωπικού, να επιμεληθείτε με την ευαισθησία που οφείλουμε να δείξουμε.

Σαφώς κύριε Πρόεδρε, η επιτυχία αυτού του σχεδίου, της νέας μορφής του ΟΣΕ στηρίζεται εν πολλοίς στο προσωπικό του ΟΣΕ. Ο ουσσιωδέστερος παράγοντας είναι το προσωπικό του ΟΣΕ, το οποίο τιμούμε όλοι μας. Ευχαριστώ.

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

ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι το περιεχόμενο του νομοσχεδίου απαντάει σε αναγκαίες της εποχής και κινείται στην κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού και της ανάπτυξης του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα.

Είναι κατανοητό ότι το περιεχόμενο των προτάσεων και των αλλαγών που διατυπώνονται στο νομοσχέδιο υπερβαίνουν αλλαγές ρουτίνας. Επί της ουσίας, συγκροτούν τομείς και οι τομείς είναι ταυτσημένες με την πρόοδο. Είναι επίσης λογικό και αναμενόμενο όταν προχωρούμε σε τομείς για να αντιμετωπίσουμε καθυστερήσεις και προβλήματα που χρονίζουν για δεκαετίες, αυτές οι τομείς να μην αλλάζουν μόνο την αίσθηση, αλλά να προχωρούν και στην ουσία και πολλές φορές αυτές οι ουσιαστικές αλλαγές είναι επώδυνες για ομάδες εργαζομένων ή ακόμα αυτές οι τομείς δεν μπορούν να γίνουν εύκολα αντιληπτές και κατανοητές, ακόμα και από μέλη του Κοινοβουλίου.

Επειδή πιστεύω ακράδαντα ότι πρόκειται για μια σοβαρή εκσυγχρονιστική τομή θα πρέπει όλοι μας να συμβάλλουμε, ούτως ώστε αυτή η καλή προσπάθεια να μην αναιρείται και να μην ακυρώνεται στο πεδίο των εντυπώσεων. Δεν ισχυρίζομαι ότι οι

συνάδελφοι από άλλες κοινοβουλευτικές ομάδες κινήθηκαν, κυρίως εδώ στις διατυπώσεις και στις προτάσεις τους, με γνώμονα τις σκοπιμότητες. Το αντίθετο υποστηρίζω και είμαι υπέρμαχος της άποψης ότι εδώ στο Κοινοβούλιο αν δεν συμφωνούμε στις μεγάλες αρχές, τουλάχιστον στα επιμέρους ζητήματα να επιχειρούμε τη συνεννόηση και τη σύνθεση. Ό,τι διατυπώνεται από άλλες πλευρές δεν σημαίνει ότι οπωσδήποτε εμπεριέχει κάποια σκοπιμότητα.

Βεβαίως, μία προσπάθεια εκσυγχρονισμού και εξυγίανσης στην κατεύθυνση της ανάπτυξης του σιδηρόδρομου πρέπει να στοχεύει σε μία αντιγραφειοκρατική λογική, πρέπει να στοχεύει στο να κάνει αποτελεσματική τη διοίκηση. Θέλουμε μια διοίκηση η οποία θα λειτουργεί αποφασιστικά, αλλά κυρίως να εξασφαλίζει το αποτέλεσμα.

Αυτά τα στοιχεία, όμως, που για μένα είναι αναγκαιότητα, πρέπει να διασφαλίζουν διαχρονικότητα, πέρα από πρόσωπα και καταστάσεις. Οι εκσυγχρονιστικές τομές εξασφαλίζουν διαχρονικότητα και θεσμικές κατοχυρώσεις, αλλά πέραν αυτού δεν πρέπει να αφήνουν περιθώρια για καλοπρωαίρετες ή κακοπρωαίρετες αμφισβητήσεις και κυρίως δεν πρέπει να αμφισβητείται το στοιχείο της δημοκρατικότητας, της διαφάνειας, της νομιμότητας και επίσης δεν πρέπει να αφήνεται κανένα περιθώριο να σκεφτεί κανείς ότι δεν διασφαλίζεται με τον καλύτερο τρόπο το δημόσιο συμφέρον.

Τα είπα όλα αυτά γιατί πιστεύω ότι στο άρθρο 1 και στο άρθρο 7, όπως τόνισα και στη Διαρκή Επιτροπή, πρέπει να γίνει μια προσπάθεια από εσάς προσωπικά, κύριε Υπουργέ, και από τους συμβούλους σας, να υπάρξουν διατυπώσεις που να μην αφήνουν περιθώρια να αμφισβητηθεί το αυτονόητο. Δεν λέω ότι υπάρχει πολιτικό κενό ή ότι υπάρχει κάποια σκοπιμότητα. Δηλαδή όταν εκχωρούμε το δικαίωμα στο Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Σ.Ε. και δίνουμε στον Υπουργό τη δυνατότητα και την ευελιξία να αποφασίζει ο Ο.Σ.Ε., να διαπραγματεύεται, να συνάπτει συμφωνίες με τρίτους για την παραχώρηση ή εκχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης κλπ., αυτό θα γίνεται κάτω από καθεστώς διαφάνειας και υπευθυνότητας και πέρα από τα πρόσωπα. Διαχρονικά αυτό που εγγυάται τη διαφάνεια και το δημόσιο συμφέρον δεν είναι άλλο από το θεσμό της Ολομέλειας. Δηλαδή να έρχονται στην Ολομέλεια της Βουλής.

Δεν ισχυρίζομαι ότι κάθε απόφαση για όποια συνεργασία ή σύμβαση πρέπει να έρχεται εδώ διότι τότε θα δέσουμε τα έρια και του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ και της πολιτικής ηγεσίας.

Ζητώ και εγώ να υπάρξει μία ιεράρχηση, μία αξιολόγηση, μία κλιμάκωση.

Έρχομαι στο άρθρο 12. Μπορεί να μη φαίνεται τόσο μεγάλη σημασία πρόβλημα, όμως, υπάρχει. Οι μεταφορές προσωπικού, οι μετατάξεις σε άλλους χώρους ή σε άλλες περιοχές, μπορεί να είναι αναγκαίες σήμερα, αλλά νομίζω ότι χρειάζεται απ' όλους μας ιδιαίτερη ευαισθησία. Τουλάχιστον να φροντίσουμε να διασκεδάσουμε την ανησυχία, την υπαρκτή ή όχι, την πραγματική ή όχι, μερίδας των εργαζομένων, που μπορεί να υπάρχει σε αυτόν τον κύκλο των προβλέψεων.

Τι νομίζω: Είπα προχθές και στην επιτροπή ότι πρέπει να αποσαφηνίζεται -στην πράξη μπορεί να μην προκύψει αναγκαιότητα- ότι οι εργαζόμενοι που θα μεταταθούν, εσωτερικά ενδεχομένως στα πλαίσια του ΟΣΕ ή σε άλλες υπηρεσίες άλλων οργανισμών και άλλων υπηρεσιών, θα πρέπει να μετατάσσονται και να μετατίθενται στα όρια του νομού και των όμορων νομών. Είναι πολύ σημαντικό αυτό. Υπάρχει ένας τρόπος ζωής, υπάρχει μία οικογενειακή κατάσταση. Αυτό ισοδυναμεί με εφιάλτη. Και από τις συζητήσεις που έκανα με πολλούς εργαζόμενους, κυρίως στη Θεσσαλονίκη -απλώς εργαζόμενους, αλλά και με το συνδικάτο τους- είδα ότι διατυπώνεται αυτή η ανάγκη, το αίτημα, να υπάρξει μία διατύπωση. Και δεν νομίζω ότι θα μπλοκαριστεί η προσπάθεια εξυγίανσης του ΟΣΕ και αναδιάρθρωσης και καλύτερης αξιοποίησης του προσωπικού. Στην πράξη δεν θα υπάρχει πρόβλημα. Γι' αυτό πιστεύω ότι θα πρέπει να το υιοθετήσετε με κάποια διατύπωση.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε και

εμείς τον κ. Παρασκευόπουλο.

Ο κ. Χαϊτίδης έχει το λόγο για προτασόμενη δευτερολογία.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ομολογώ ότι αυτό το νομοσχέδιο για την αναμόρφωση δομής λειτουργίας του ΟΣΕ με μπερδεύει. Διότι σύμφωνα με τις εξαγγελίες της Κυβερνήσεως και κυρίως του κυρίου Υπουργού, που την εκφράζει στην παρούσα περίπτωση, είναι ένα νομοσχέδιο εκσυγχρονιστικό και ένα νομοσχέδιο, το οποίο έχει σαν στόχο, κύριε Υπουργέ, όπως είπατε, να μεταφέρει την ευελιξία της ιδιωτικής επιχειρήσεως, της ιδιωτικής εταιρείας, στον ΟΣΕ. Θα έλεγε κανείς ότι πράγματι στο άρθρο 1 παράγραφος 4 υπάρχει αυτή η πρόβλεψη, ότι ο ΟΣΕ έχει το δικαίωμα να αναθέτει την εκτέλεση και την εκμετάλλευση έργων, καθώς και την παροχή υπηρεσιών σχετικών με τη δραστηριότητά του σε τρίτους. Βέβαια εδώ θα μου επιτρέψετε να σας θέσω ένα ερώτημα: Με ποιον τρόπο, κύριε Υπουργέ, θα γίνεται αυτή η ανάθεση τέτοιων αντικειμένων, που έχουν οικονομικό ενδιαφέρον;

Από εκεί και πέρα, έρχεται το άρθρο 2, το οποίο ανατρέπει αυτήν την πρόβλεψη και την εξαγγελία της Κυβερνήσεως σύμφωνα με το άρθρο 1.

Στο άρθρο 2 παρέχονται στον ΟΣΕ ειδικές μεταφορικές υπηρεσίες. Αν πάρουμε το πνεύμα του άρθρου -δεν το διατυπώνετε βέβαια ακριβώς-θα δούμε σε λίγο τον ΟΣΕ να αποκτά πλοία, ενδοχόμενως και αεροπλάνα, με το αιτιολογικό ότι εκεί όπου σταματούν οι γραμμές του ΟΣΕ μπορεί να υπάρχει ανταπόκριση από μία ναυτιλιακή εταιρία του ΟΣΕ ή από μία αεροπορική εταιρία του ΟΣΕ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, μακάρι να μπορούσε να γίνει αυτό.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Δεν ξέρω το "μακάρι" αν το εννοείτε ή το λέτε γελώντας και ευφρολογώντας.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Περι αιρέσεως αδυνάτου.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Διότι, κύριε Υπουργέ, δεν δέχομαι το "μακάρι" όταν αυτήν την εταιρεία, που λέγεται ΟΣΕ, δεν την ιδιωτικοποιείτε εξ ολοκλήρου. Εγώ θα δεχόμουν επέκταση δραστηριοτήτων ενός εξ ολοκλήρου ιδιωτικοποιημένου ΟΣΕ, χωρίς κρατικές ενισχύσεις, εάν αποδεσμεύσετε τον ΟΣΕ και αν κόψετε τον ομφάλιο λώρο με τον κρατικό προϋπολογισμό και τις επενδύσεις τρισεκατομμυρίων, σε έργα υποδομής με δαπάνη του δημοσίου που γίνονται σήμερα στον ΟΣΕ και αν τον αφήσετε να κολυμπήσει στα βαθιά νερά του ανταγωνισμού, χωρίς τα σωσίβια, τα οποία συνεχώς με δαπάνες του ελληνικού λαού ρίχνετε στην εταιρεία αυτή.

Λοιπόν, απαντήστε μου, θα την ιδιωτικοποιήσετε για να την αφήσετε με τα όποια προνόμια των ιδιωτικών επιχειρήσεων και τις αρμοδιότητες, να κολυμπήσει, να επιβιώσει και να κερδίσει και μακάρι. Γιατί δεν μπορείτε να έχετε ένα μικτό σύστημα, να καλύπτει ο ελληνικός λαός δι' υμών στον ΟΣΕ τα όποια ελλείμματα και τις όποιες επενδύσεις υποδομής χρειάζεται και ο ΟΣΕ να έχει απλώς το δικαίωμα μετά να καρπούται εκ του ασφαλούς τα όποια λογιστικά -όχι πραγματικά- κέρδη και να εκχωρεί υπηρεσίες. Όπως επίσης, δεν μπορείτε να καταστρέψετε υπάρχουσες ιδιωτικές επιχειρήσεις, οι οποίες θέλουν να συμβάλουν στην εθνική οικονομία και να βοηθήσουν τον ελληνικό τουρισμό, που είναι ίσως σήμερα η μεγαλύτερη κερδοφόρα επιχείρηση της χώρας και η μόνη που έχει προοπτική και μέλλον. Δεν μπορείτε να καταστρέψετε τις ιδιωτικές επιχειρήσεις με αυτά τα προνόμια, που δίνετε στον ΟΣΕ, κυρίως με το δικαίωμα καθιέρωσης υπεραστικών γραμμών στο εσωτερικό της χώρας.

Αυτά τα προνόμια είναι ευθέως και κατ'άνιστο τρόπο ανταγωνιστικά προς τις ιδιωτικές εταιρείες των γνωστών τουριστικών λεωφορείων του ΚΤΕΛ. Αυτές οι εταιρείες πιστεύοντας ότι έχουν να κάνουν με ένα σοβαρό κράτος, έχουν προγραμματιστεί χρονικά όχι μόνο για ένα ή δύο έτη. Οι επενδύσεις των εταιρειών, τι θα γίνουν, κύριε Υπουργέ; Θα καταστρέψετε τις εταιρείες και ο ΟΣΕ θα συνεχίσει με αυτήν την ερμαφρόδιτη κατάσταση λειτουργίας του να είναι ουσιαστικά ελλειμματικός και προβληματικός. Έτσι θα έχουμε διπλή

ζημιά. Και έναν ΟΣΕ αναποτελεσματικό έναντι του σκοπού που καλείται να εκπληρώσει και κάποιες κερδοφόρες και επιτυχημένες ιδιωτικές επιχειρήσεις να καταστρέφονται από αυτόν τον αθέμιτο ανταγωνισμό του ΟΣΕ.

Επιτέλους, κύριε Υπουργέ, σας καλώ για το καλό της εθνικής οικονομίας και της χώρας, να ξεκαθαρίσετε πως θέλετε τον ΟΣΕ. Κυρίως, όμως, προστατέψτε τις ιδιωτικές επιχειρήσεις ΚΤΕΛ και τουριστικές. Μην τις αιφνιδιάζετε. Σας έχουμε παρακαλέσει κατ'επανάληψη, όπως και ο Πρόεδρός μας ο κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, να μην αιφνιδιάζετε συνεχώς την ελεύθερη οικονομία, τους ιδιώτες, με νόμους που έχουν εφαρμογή άμα τη δημοσίευσή ή και αναδρομική πολλές φορές.

Να συντάσσετε ένα λογικό χρονοδιάγραμμα, ώστε οι πάντες να προσαρμόζονται σε αυτούς τους αιφνιδιασμούς και σ'αυτές τις αποφάσεις που παίρνετε και οι οποίες δεν εντάσσονται σε καμία λογική και κυρίως σε κανένα αποδεκτό χρονοδιάγραμμα. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο για προτασόμενη δευτερολογία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ήθελα να πω ότι είναι γνωστή η πορεία μέχρι σήμερα του ΟΣΕ και η σκόπιμη ή και ακόμη επιδιωκόμενη υποβάθμισή του απ'όλες τις μέχρι σήμερα κυβερνήσεις. Γνωστό και ποιοι την επέβαλαν. Όλοι αυτοί οι μεγαλοκαρχαρίες της παραγωγής και εμπορίας των αυτοκινήτων, των ελαστικών, των καυσίμων -και για τα ΚΤΕΛ αναφέρθηκε εδώ ότι θα αδικηθούν και θα χτυπηθούν- ήταν αυτοί που εξυπηρετούσε η Κυβέρνηση, υποβαθμίζοντας ουσιαστικά τον ΟΣΕ.

Θα σας πω ένα παράδειγμα: Στη γραμμή Κορίνθου-Πατρών έγινε μία αλλαγή για το νέο τροχαίο υλικό. Αποδείχθηκε ότι οι ράγες αυτές ήταν του 1910. Είχαν τη σφραγίδα επάνω. Στο ίδιο χρονικό διάστημα έγινε πέντε φορές η επέκταση-επισκευή-διαπλάτυνση της εθνικής οδού. Αυτό το λέω για να δείτε τη σύγκριση που υπάρχει ανάμεσα στην υποβάθμιση του ΟΣΕ και των άλλων χερσαίων εκμεταλλεύσεων.

Από και πέρα, θα ήθελα να πω ότι αυτός ο διαχωρισμός που γίνεται και αποτυπώνεται στα άρθρα 1 και 7 του νομοσχεδίου, δηλαδή στην υποδομή που κρατάει το κράτος και στην εκμετάλλευση που δίνει στους ιδιώτες, προβλεπόταν από τα επιχειρησιακά σχέδια της γαλλικής εταιρείας που έκανε την εκμετάλλευση εδώ και χρόνια.

Γιατί γίνεται αυτό; Γιατί τελικά το δημόσιο κρατάει την υποδομή, που θα είναι το μεγάλο κόστος ουσιαστικά και παραχωρεί την εκμετάλλευση, που είναι το ψαχνό, το φιλέτο; Δεν έχει τη δυνατότητα με το σημερινό προσωπικό να κρατήσει ο ΟΣΕ και την εκμετάλλευση; Το "δύναται" είναι παραπλανητικό. Είναι αποφασισμένο. Το λένε τα επιχειρησιακά σχέδια ότι θα δοθεί ουσιαστικά η εκμετάλλευση στους ιδιώτες. Γιατί όμως; Είναι και αυτό μία απόδειξη της εξάρτησης που έχει η Κυβέρνηση από το μεγάλο κεφάλαιο και που την επιβάλλει σε όλους τους τομείς.

Δεν θα αναφερθώ στις εργασιακές σχέσεις. Αναφέρθηκε και η ειδική αγορήτρια του κόμματός μας και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος. Θα αναφερθώ όμως τι γίνεται στη Θεσσαλία. Η Θεσσαλία, κύριοι Βουλευτές, είναι από τις πρώτες περιοχές σχεδόν της χώρας μας, που ανέπτυξε το σιδηροδρόμο, είχε αναπτυχθεί οικονομικά και είχε συνδεθεί το λιμάνι του Βόλου με την υπόλοιπη χερσαία χώρα. Σήμερα, το λιμάνι του Βόλου αναπτύσσεται, προγραμματισμένο και προωθείται η υποδομή του με βάση το ότι θα αποτελέσει πορθημείο μεταφοράς σαν κεντρικός τελικός στόχος με τις άλλες χώρες. Αλλά η σιδηροδρομική σύνδεση Βόλου-Ηγουμενίστας δεν γίνεται, όταν κατά πλειοψηφία σχεδόν τα μεταφορικά μέσα θα έρχονται από εκείνη την κατεύθυνση.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, υποσχεθήκατε, όταν ήλθατε στο Βόλο ότι τελικά το εργοστάσιο επισκευής αμαξοστοιχιών και βαγονιών θα γίνει στο Βόλο και θα δοθεί η πίστωση. Έγιναν όλες οι απαραίτητες μελέτες και έλειπε μόνο η πίστωση. Δεν τη δώσατε. Γιατί; Η νέα γραμμή Βόλου-Καλαμπάκας θα

συνέδεε την Κοζάνη και θα πήγαινε παραπέρα για να αποτελέσει και το συντομότερο δρόμο για τον κεντρικό άξονα.

Κύριοι Βουλευτές, γλιτώνουμε περίπου είκοσι λεπτά. Σήμερα υπάρχει ένα τρίγωνο για να πας Βόλο-Λάρισα, ενώ με τη σύνδεση της Καλαμπάκας με τον κεντρικό άξονα θα γλιτώσουμε είκοσι λεπτά με ανάπτυξη μιας καλής ταχύτητας. Φυσικά με το σημερινό τροχαίο υλικό αυτός ο δρόμος γίνεται σε τρεις ώρες. Με αυτό το τροχαίο υλικό θα γλιτώσει πολύ περισσότερο χρόνο. Και αυτό εγκαταλείπεται.

Δεν είναι δυνατόν σήμερα, κύριε Υπουργέ, να προχωρήσουμε έτσι. Η κριτική που γίνεται από τη Νέα Δημοκρατία είναι να δοθεί από τη μια μεριά όλο στους ιδιώτες. Από την άλλη μεριά ο κ. Παυλόπουλος κάνει κριτική και λέει ότι το άρθρο 7 δεν θα στηριχθεί νομοτεχνικά και ότι μπορεί τελικά να έχει προβλήματα ο ΟΣΕ για την ανάπτυξη της εκμετάλλευσης από τους ιδιώτες.

Εμείς ζητάμε να αποσυρθεί αυτό το νομοσχέδιο. Να ακούσετε τις προτάσεις των εργαζομένων για να λυθούν τα προβλήματα που υπάρχουν με το σιδηρόδρομο. Τέλος, να απεξαρτηθεί η Κυβέρνηση από την επιβολή των σχεδίων που έρχονται από τα μεγάλα μονοπώλια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, από τα δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδριάσή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" σαράντα μαθητές και τρεις συνοδοί-δασκαλοί από το 6ο Δημοτικό Σχολείο Θηβών Βοιωτίας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κατ' αρχήν θέλω να επανέλθω στο θέμα των οδικών και των θαλάσσιων μεταφορών που ετέθη. Μακάρι να μπορούσε ο ΟΣΕ να έχει την οικονομική δυνατότητα για να αναπτύξει δραστηριότητες σχετικές με αεροπλάνα, πορθμεία, φορτηγά και πλοία. Προφανώς εδώ μιλάμε για τις δυνατότητες που έχει συνδυαζόμενος με θυγατρικές επιχειρήσεις να αναπτύξει δραστηριότητες. Ιδιαίτερα για τις θαλάσσιες μεταφορές έχει μεγάλη σημασία η ανάπτυξη αυτών των δραστηριοτήτων όταν είναι απαραίτητο δομικό στοιχείο των λεγόμενων συνδυασμένων μεταφορών οι οποίες είναι θαλάσσιες και σιδηροδρομικές. Μάλιστα, δεν επιτρέπεται να μεσολαβούν οδικές μεταφορές πέρα από ένα ορισμένο μήκος. Μόνο τότε θεωρούνται συνδυασμένες μεταφορές. Αυτές τις δυνατότητες προσπαθούμε να εξαντλήσουμε για να αξιοποιήσουμε τις ευκαιρίες που μπορεί να παρουσιαστούν. Δεν υπάρχει λοιπόν κάποιος κίνδυνος ότι θα έρθει ο ΟΣΕ να πάρει τις θαλάσσιες γραμμές του Αιγαίου ή του Ιονίου.

Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές είπα μιλώντας επί της αρχής ότι το νομοσχέδιο προτείνει με σαφήνεια οι οδικές μεταφορές να αφορούν το εσωτερικό της χώρας συμπληρωματικές του κυρίως σιδηροδρομικού έργου. Ότι δεν αναφέρεται στο κυρίως σιδηροδρομικό έργο και ότι δεν αναφέρεται σε συμπληρωματικότητα με το σιδηρόδρομο δεν μπορεί να γίνει. Επομένως, δεν υπάρχει καμία ανησυχία ως προς αυτό το σημείο.

Υπήρξε κάποια ανησυχία όσον αφορά την αξιοποίηση της ακινήτου περιουσίας. Εδώ έχουμε δύο κατηγορίες περιπτώσεων. Η πρώτη αναφέρεται σ' εκείνα τα στοιχεία που δεν αναφέρονται στη σιδηροδρομική υποδομή. Η υποδομή έχει ένα κομμάτι καθ' εαυτού σιδηροδρομικό και ένα άλλο το οποίο γενικά δεν υπάγεται στην υποδομή και δεν εξυπηρετεί ευθέως τη σιδηροδρομική υποδομή. Η αξιοποίηση στην οποία αναφέρεται το άρθρο 6, παράγραφος 1, αφορά εκείνα τα στοιχεία που δεν έχουν σχέση άμεση με τη σιδηροδρομική υποδομή. Ακριβώς δίνουμε τη δυνατότητα να αξιοποιηθούν αυτά τα στοιχεία.

Στην παράγραφο 2, φαίνεται ότι δεν έχει γίνει αντιληπτό γιατί μιλάμε. Εδώ υπάγονται εκείνες οι περιπτώσεις στις οποίες γίνονται έργα από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, από το δημόσιο ή από δημόσιες επιχειρήσεις σε χώρους που έχουν σχέση με την υποδομή και όπου λόγω του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου αυτά

τα έργα δεν μπορούν να επεκταθούν και να συνεργασθούν με το σιδηρόδρομο. Παραδείγματος χάρη κατασκευάζεται ένας δρόμος και φτάνουμε σε ένα σημείο όπου διασταυρώνονται. Πρέπει να γίνει μια υπόγεια διάβαση ή ανισόπεδος διάβαση μεταξύ του σιδηροδρόμου και της οδού. Εκεί μπαίνει το ζήτημα ποιος το κάνει και πώς. Στην πραγματικότητα ο σιδηρόδρομος πρέπει να παραχωρήσει το κομμάτι, το οποίο αναφέρεται σ' αυτό το έργο και να δώσει τη δυνατότητα να περάσει κάτω από την υποδομή του ο δρόμος για να μπορέσει να γίνει το έργο και ταυτόχρονα να εξυπηρετηθεί.

Γι' αυτό ακριβώς το λόγο μπαίνει κριτήριο σε όλες αυτές τις περιπτώσεις που γίνεται ένα έργο κατασκευής ή δικτύων υποδομής του δημοσίου, με υποδομή του σιδηροδρόμου, να μπορεί να γίνει ένα είδος ανταλλαγής με ίσης αξίας ανταλλάγματα και ωφέλειες.

Επίσης, από τις παρατηρήσεις που έγιναν στο άρθρο 1 στην παράγραφο 3 είναι σαφές ότι όλο το νομοσχέδιο διαπνέεται από μία αντίληψη που λέει κύριος της υποδομής και διαχειριστής είναι ο Ο.Σ.Ε. Αυτό πρέπει να μείνει αλώβητο. Φαίνεται ότι τούτο δεν έχει γίνει σαφές και γι' αυτό προτάθηκε από συναδέλφους ότι εδώ πρέπει να διευκρινιστεί τι θυγατρικές εταιρείες δημιουργεί ο ΟΣΕ. Αναφερόμαι στην παράγραφο 3 στις μεταφορικές δραστηριότητες. Κατόπιν αυτού μπορούμε -για να είναι σαφές και να μην υπάρχει καμία αμφιβολία- μετά τη λέξη "αναφέρονται" να προσθέσουμε "στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου". Έτσι ώστε να είναι σαφές ότι μιλάμε για την εκμετάλλευση. Διαγράφονται οι λέξεις "στο παρόν άρθρο".

Στη συνέχεια, κύριοι συνάδελφοι, υπήρξε ένας προβληματισμός για το άρθρο 7, όπου αναφερόμαστε στην εκχώρηση επιχειρηματικής δραστηριότητας σε χώρους της υποδομής καθώς και την παροχή ειδικών ή αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης ή συνεκμετάλλευσης.

Εδώ, κύριοι συνάδελφοι, εμείς προβλέπουμε αυτή η διαδικασία να γίνεται με όρους και κριτήρια που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Αυτό είναι πέρα για πέρα νόμιμο και συνταγματικό. Όπως εγώ συμφωνώ με τον προβληματισμό που ακούστηκε ότι θα ήταν πλέον διαφανές αντί να γίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών να γίνεται με προεδρικό διάταγμα, γιατί αυτό δείχνει όπως είτε ο συνάδελφος, κ. Παρασκευόπουλος και διαχρονικότητα και διαφάνεια και νομίζω μπορούμε να ακούσουμε και την πρόταση που έκανε ο κ. Παυλόπουλος σ' αυτό το σημείο.

Έτσι και το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 7 αντικαθίσταται ως εξής: "Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, τα κριτήρια και η διαδικασία για την άσκηση των παραπάνω δραστηριοτήτων". Και έτσι έχουμε και διαφάνεια και διαχρονικότητα.

Επίσης, αν και το θεωρώ πέρα για πέρα περιττό, για να διασκεδάσω περισσότερο τις ανησυχίες σας αλλά και για να μη γεννά ο νόμος απορίες -και αναφέρομαι στην πρόταση του κ. Κολοζώφ- προσθέτω ένα εδάφιο στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 7 ως εξής: "Σε κάθε περίπτωση κύριος και διαχειριστής της υποδομής είναι ο ΟΣΕ". Έτσι θα είναι σαφές ότι η υποδομή πάντοτε ανήκει στο κράτος ή στον ΟΣΣ επειδή του έχει εκχωρηθεί.

Επίσης, στο άρθρο 9 που αναφέρεται στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, υπήρξε ένας γενικός προβληματισμός. Ειπώθηκε ότι εγκαταλείπουμε κομμάτια του δικτύου και μάλιστα σοβαρά κομμάτια, που αφορούν την Πελοπόννησο, ενώ όλα τα υπόλοιπα είναι σε ένα σχεδιασμό επενδυτικό και αναπτυξιακό. Και μάλιστα τέθηκε το ερώτημα αν αυτά καλύπτονται ή δεν καλύπτονται. Από μέρους μου είχε δηλωθεί ότι ήδη υπάρχει η πολιτική απόφαση που λέει ότι δεν θα εγκαταλειφθεί ούτε αυτό το κομμάτι του δικτύου. Επομένως, εάν αυτό δεν είναι σαφές, δεν έχω καμία αντίρρηση και μάλιστα το θεωρώ και θετικό να προσθέσουμε στο άρθρο 9 μία παράγραφο ως εξής: "5. Μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2002 το Δημόσιο αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες απορρέουν από την εκμετάλλευση των υφιστάμενων κατά την ισχύ του παρόντος νόμου γραμμών."

Είναι σαφές και πρέπει να λεχθεί εδώ, δε χρειάζεται να γραφεί στο κείμενο του νόμου ότι καθορίζουμε τις γραμμές. Εξορθολογισμός των δρομολογίων πάντοτε πρέπει να υπάρχει και ανάλογα με τις ανάγκες της ζήτησης και της μεταφοράς των προσώπων, αλλά οι γραμμές πρέπει να συνεχίσουν να λειτουργούν όσο προβλέπει το υπηρεσιακό σχέδιο.

Τέλος, θέλω να έρθω στο άρθρο 12, στο οποίο υπήρξε πολύς προβληματισμός σε σχέση με τη μεταφορά του προσωπικού.

Μου δόθηκε η ευκαιρία επί της αρχής να τονίσω, ότι η φυσιολογική αποχώρηση του προσωπικού μειώνει σημαντικά τον αριθμό εκείνων οι οποίοι πρέπει να μεταφερθούν.

Υπάρχει ένα δεύτερο στάδιο με το οποίο όσοι θέλουν οικειοθελώς να κάνουν μετάταξη μπορούν να την κάνουν με μια διαδικασία που προηγείται οποιασδήποτε άλλης. Και νομίζω ότι κάπου εκεί θα ολοκληρωθεί η μετάταξη.

Όμως, μπορεί να υπάρξει ενδεχόμενο ενός υπολοίπου μετατάξεων και μεταφορών, το οποίο πρέπει να γίνει με τη διαδικασία που προβλέπει η παράγραφος 4 του άρθρου 12.

Η αλήθεια είναι, ότι δεν είναι σκοπός μας ούτε επιδιώκουμε εργαζόμενους που βρίσκονται στον Έβρο να τους μετακινήσουμε στην Τρίπολη είτε το αντίστροφο.

Επομένως η πρόταση που έγινε από τους συναδέλφους, από τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας και από άλλους ότι θα πρέπει αυτό να γίνει μέσα σε γεωγραφικά όρια του νομού ή όμορων νομών απ' αυτόν που υπηρετεί ο εργαζόμενος, μας βρίσκει σύμφωνους.

Γι' αυτό, λοιπόν, θα έλεγα, στην έκτη υποπαράγραφο του άρθρου 12, που αναφέρει: "Πλεονάζον προσωπικό το οποίο δεν μπορεί να διατεθεί, σύμφωνα με τη δήλωση προτίμησής του ή δεν δήλωσε καμία προτίμηση, μεταφέρεται υποχρεωτικά..." κλπ., μετά τη λέξη "υποχρεωτικά" να προσθέσουμε τη φράση "εντός των γεωγραφικών ορίων του νομού ή των όμορων νομών στον οποίο ήδη υπηρετεί" και συνεχίζεται η παράγραφος ως έχει.

Με αυτές τις βελτιώσεις, οι οποίες προέκυψαν από τη διαδικασία της Ολομέλειας της Βουλής ζητώ να ψηφιστούν οι υπόλοιπες διατάξεις.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Στο άρθρο 2 δεν αναφερθήκατε!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σας είπα, κύριοι συνάδελφοι, ότι στο άρθρο 2 για μεν τις διεθνείς μεταφορές είχε προνόμιο ο Ο.Σ.Ε., το οποίο πλέον δεν το έχει. Δηλαδή, καταργούμε το προνόμιο του Ο.Σ.Ε.

Στη παράγραφο β' του άρθρου δεν δημιουργούμε προνόμιο για τον Ο.Σ.Ε., αλλά του δίνουμε τη δυνατότητα να ασκήσει έργο οδικών μεταφορών συμπληρωματικά προς το κυρίως σιδηροδρομικό του έργο, όχι ανταγωνιστικά.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις τι θα γίνουν;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα συνεχίσουν να υπάρχουν. Καμία δεν καταργείται και όλες θα συνεχίσουν το έργο τους.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ : Είναι αθέμιτος ο ανταγωνισμός, γιατί ο Ο.Σ.Ε έχει ήδη μια υποδομή και την επεκτείνει με αγορά νέων λεωφορείων.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Γιατί είναι αθέμιτος, κύριε Χαϊτίδη;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε! Αυτά που κάνει δεκάτ ο κύριος Υπουργός, τα είπε.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Δεν απαντά, όμως, ο κύριος Υπουργός!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, έδωσα εξηγήσεις επί της αρχής, διευκρίνισα και ως προς τη συμπληρωματικότητα και νομίζω ότι είναι σαφές!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Μεϊμαράκης έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αποδεικνύεται τελικά ότι όταν γίνεται συζήτηση και μάλιστα με προτάσεις σε ένα πλαίσιο καλόπιστου διαλόγου, υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης του

νομοσχεδίου. Ακόμα και αν εμείς επιμένουμε και σε άλλες βελτιώσεις ή εκφράζουμε τις απόψεις μας και για άλλα σημεία του νομοσχεδίου, αποδεικνύεται ότι ο χρόνος πρέπει να υπάρχει και να συζητάμε έστω και με κάποιες δευτερολογίες που το Προεδρείο βιάζεται να μη γίνονται. Αποδεικνύεται, όμως, ότι ο Υπουργός μπορεί πράγματι σε συνεργασία και σε συνεννόηση με τους συμβούλους του να αποδεχθεί κάποια πράγματα που μάλιστα το σύνολο της Αντιπολίτευσης θέτει.

Θα σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι πράγματι προς τη σωστή κατεύθυνση είναι το ότι αποδεχθήκατε τις παρατηρήσεις που σας έγιναν απ' όλη την Αντιπολίτευση, δεν λέω εγώ από τη Νέα Δημοκρατία ή από τον κ. Παυλόπουλο συγκεκριμένα ...

ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Από την Αντιπολίτευση, κύριε Παρασκευόπουλε, επιτρέψτε μου να σας πω!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Αν και εσείς, κύριε Παρασκευόπουλε, είχατε συμφωνήσει μ' αυτά που έλεγε η Αντιπολίτευση, αυτό δε σημαίνει τίποτε. Αφήστε, λοιπόν, τον κ. Μεϊμαράκη να μιλήσει.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αυτό ακριβώς είπα, διότι το διαχωρισμό τον έκανε ο κύριος Υπουργός και είπε ότι δέχεται αυτό που είπε η Νέα Δημοκρατία, αυτό που είπε ο κ. Παυλόπουλος, δέχεται αυτό που είπε ο κ. Κολοζώφ κλπ.

Θα μου επιτρέψετε να σας πω -αν δεν παρακολουθήσατε όλη τη συζήτηση- ότι τα θέματα τα οποία δέχθηκε ο κύριος Υπουργός τα λέγαμε όλοι και πολλοί Βουλευτές της Συμπολίτευσης.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ: ... (Δεν ακούστηκε).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, κύριε Παρασκευόπουλε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Εγώ μιλώ σαν Εκπρόσωπος της Αντιπολίτευσης. Δεν είμαι Εκπρόσωπος της Συμπολίτευσης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Μα, αν είναι δυνατόν!

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Θα τα πει ο κ. Σφυρίου αυτά, δεν θα τα πω εγώ.

Εν πάση περιπτώσει, δεν είναι θέμα για αντιδικία, κύριε Πρόεδρε. Άλλωστε εγώ πάντα στις ομιλίες μου συνηθίζω να αναφέρομαι και στους Βουλευτές της Συμπολίτευσης.

Θα ήθελα να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι στην παρατήρηση που είπατε κατ'αρχήν για το άρθρο 2 -για να ξεκινήσω και εγώ άρθρο άρθρο- δεν απαντήσατε επί της ουσίας, διότι πράγματι υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός. Όταν φερ'επείν ένας οργανισμός του δημόσιου έχει το δικαίωμα να μην πληρώσει το ΙΚΑ του, ή να μην πληρώσει κάποια άλλα χρέη του, που ο ιδιώτης δεν μπορεί, δημιουργείται ένας αθέμιτος ανταγωνισμός. Αυτό είναι γνωστό και έτσι νοθεύεται αντί να εξυγιαίνεται ο ανταγωνισμός.

Όμως, το πρόβλημά μας δεν είναι μόνο εκεί. Το πρόβλημά μας είναι στο ότι εγώ θα ήθελα ρητά να δεσμευτεί η Κυβέρνηση και να γραφτεί στο νόμο ότι τις γραμμές αυτές δεν θα τις πουλήσετε σε ιδιώτες. Αυτό θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι είναι μία ενδόμυχη φαίνεται σκέψη της Κυβέρνησης, κύριοι συνάδελφοι, η οποία δεν κουβεντιάζεται, δεν λέγεται, όμως μέσα στο υπόμνημα το οποίο μας έχει κατατεθεί απ'όλους τους ενδιαφερόμενους, αναφέρεται, θα έλεγα σχεδόν ρητά.

Κατά συνέπεια, και επειδή οι ίδιοι ανησυχούν, έστω και αν ακόμη δεν θέλετε να καταλάβετε την ανησυχία τους, δεσμευθείτε ρητά ότι αυτά θα παραμείνουν στην κυριότητα του ΟΣΕ και ότι θα προσπαθήσετε να εξυγιάνετε όσο τουλάχιστον μπορείτε τον ανταγωνισμό σ'αυτό το επίπεδο.

Το δεύτερο, που ήθελα να σας πω, είναι ότι στο άρθρο 1 παράγραφοι 3, 4, 5 που κουβεντιάζαμε προηγουμένως, παρ' όλο που τελικά είπατε στην παρατήρηση του κ. Κολοζώφ που ήταν και δική μου για το θέμα της υποδομής να μπει ρητά ότι αυτό δεν εκποιείται και δεν δεσμεύεται -φαίνεται ότι θα δεχθείτε και άλλη τροπολογία που εμείς δεν θα την ακούσουμε από τον κ. Παρασκευόπουλο- ...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Την άλλη φορά θα αναφερθώ σε σας, κύριε Μείμαρακη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: 'Όχι, δεν θέλω ονομαστικές αναφορές, κύριε Υπουργέ. Απλώς το λέω γιατί γκρίνιαξε ο κ. Παρασκευόπουλος, είναι παραπονιάρης.

Θα ήθελα να σας πω ότι παρ' όλο που ρητώς λέτε για το θέμα της υποδομής, να το γράψουμε στο κείμενο του νόμου, όμως επιτρέψτε μου να σας πω ότι τελικά από το νόμο δεν εξάγεται σαφώς τι είναι "υποδομή" και στο τι πρέπει να συμφωνήσουμε. Δεν ξέρω αν ο κ. Κολοζώφ συμφωνεί σ' αυτό.

(Θόρυβος στα έδρανα του ΚΚΕ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Κωστόπουλε, μόλις αφιχθήκατε από την Κούβα, αρχίζετε να μεταφέρετε τα χαιρετίσματα του Φιντέλ Κάστρο!

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, ότι είναι προς θετική κατεύθυνση αυτό που λέτε να γραφτεί στο νόμο, αλλά να μπορέσουμε και να το ξεκαθαρίσουμε. Διότι η έκφραση "ο ΟΣΕ παραχωρεί, εκχωρεί την εκτέλεση ή την εκμετάλλευση ή την παροχή υπηρεσιών σε οποιονδήποτε τρίτο" -στο άρθρο 1 αναφέρονται στην παράγραφο 4, αλλά και στην παράγραφο 3 όπως αναφέρεται- δείχνει μια ασάφεια στους στόχους του νομοθέτη.

'Όπως επίσης και ο απροσδιόριστος αριθμός θυγατρικών εταιρειών. Θα προτιμούσα να τον προσδιορίσουμε, κύριε Υπουργέ. Να ξέρουμε από τώρα δηλαδή πόσες θα είναι οι θυγατρικές εταιρείες. 'Η εν πάση περιπτώσει, να μην μπορεί ο οργανισμός -σας είπα το μοντέλο του ΟΤΕ τελικά δεν είναι τόσο καλό, κατά τη γνώμη μας- να μην μπορεί το διοικητικό συμβούλιο από μόνο του να προχωράει σε τέτοιου είδους εταιρείες θυγατρικές και μάλιστα εταιρείες, οι οποίες έχουν να κάνουν με την υποδομή και που τελικά μπορεί να οδηγήσουν σε πλήρη αφανισμό τον οργανισμό.

Αυτό το οποίο, επίσης, θα ήθελα να σας πω και στο άρθρο 4 είναι ότι κάνετε ένα διαχωρισμό υποδομής από εκμετάλλευση, όμως τελικά ο δρόμος ανοίγει έτσι, ώστε να διατεθεί όχι μόνο το αντικείμενο της εκμετάλλευσης σε ανώνυμες εταιρείες, αλλά να υποχρεούται και ο ΟΣΕ πολλές φορές να μεταβιβάζει τα αντίστοιχα περιουσιακά στοιχεία.

Θα παρακαλούσα, λοιπόν, να το ξεκαθαρίσουμε και αυτό, διότι η διάταξη μόνο ότι η υποδομή παραμένει στον ΟΣΕ ή στο ελληνικό δημόσιο τελικά, μπορεί να είναι σε θετική κατεύθυνση, όμως σε κάθε άρθρο συναντάμε την όποια ασάφεια υπάρχει.

'Αρα, λοιπόν, και στο άρθρο 4 να μην είναι ασαφής η διατύπωση, αλλά να ορίζει σαφέστατα -λέτε ότι ο ΟΣΕ υποχρεούται να μεταβιβάζει τα αντίστοιχα περιουσιακά στοιχεία- ποια είναι αυτά, εκτός αν άπτονται και της υποδομής, που την υποδομή θα την ξεκαθαρίσουμε, να ξέρουμε ποια είναι και να τελειώνει.

Στο άρθρο 5, κύριε Υπουργέ, δεν μας είπατε, τελικά, ενώ παραπέμπετε στο επιχειρησιακό σχέδιο, πόσο είναι το ποσό των επενδύσεων. Θα συμφωνήσουμε σ' αυτό, να ξέρουμε τελικά τι δεσμεύσεις αναλαμβάνουμε, στο σύνολο πλέον, με τα εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000) περίπου, τα οποία διαγράφετε, τα πεντακόσια ογδόντα, δεν θυμάμαι πόσα είπαμε, τις επενδύσεις και τις μελλοντικές δαπάνες; Στο περίπου, κύριε Υπουργέ. Δεν σας λέω εγώ ότι θα είναι η δαπάνη του 1999 εξακόσια δισεκατομμύρια (600.000.000.000), αλλά μπορούμε να την καθορίσουμε κάπως, σύμφωνα με αυτά τα οποία ορίζει και το επιχειρησιακό σας σχέδιο το οποίο έχετε καταθέσει. Ας πούμε ότι θα είναι πεντακόσια πενήντα μέχρι εξακόσια, να ξέρουμε ένα μίνιμουμ και ένα μάξιμουμ. Μην το αφήσετε να πλανάται. Μιλάμε για τρία τρισεκατομμύρια (3.000.000.000.000) περίπου. Δύο τρισεκατομμύρια οκτακόσια ενενήντα δισεκατομμύρια (2.890.000.000.000) δραχμές. Ε, δεν είναι πολύ για να πλανάται;

Ας πούμε, λοιπόν, ότι θα "παίξει" πράγματι στην επόμενη πενταετία από δύομισι τρισεκατομμύρια μέχρι τρία, αλλά σας παρακαλώ πολύ να δεσμευθείτε. Έχετε δεσμευθεί μόνο για τα πεντακόσια ενενήντα και για τα υπόλοιπα δεν έχετε δεσμευθεί, το έχετε αφήσει αόριστο.

Μελλοντικές δαπάνες, επενδυτικές δαπάνες, πόσο είναι. Δέχεσθε το επιχειρησιακό σχέδιο; Ναι ή όχι, για να το ξεκαθαρίσουμε. Διότι αν δεν το δέχεσθε, τότε δεν έχει σημασία που κατετέθη. Εάν πάλι το δέχεσθε, γιατί δεν λέτε τον αριθμό, ώστε να τον ξέρουμε όλοι, αλλά το αφήνετε στον αέρα;

Θα παρακαλέσω, λοιπόν, στο άρθρο 5 να μας πείτε, για να ξέρουμε τι ακριβώς κάνουμε. Επίσης, θα ήθελα να τονίσω ότι πρέπει ο Υπουργός, όπως προκλήθηκε και για τους άλλους οργανισμούς και δεν απήντησε, να μας πει εν τέλει, ποια απ' αυτά τα δάνεια θα πληρώσει το ελληνικό δημόσιο και ποια έχει πληρώσει. Διότι επαναλαμβάνω ότι όσα πληρώσει από δω και μπρος το ελληνικό δημόσιο, είναι αύξηση χρέους επί του ΑΕΠ. Αυτό πρέπει να το γνωρίζει ο κόσμος. Πρέπει να γνωρίζει τι αύξηση χρέους επί του ΑΕΠ θα έχουμε του χρόνου, από τον ΟΣΕ, όπως έπρεπε να γνωρίζει και από τον ΟΑΣΑ και από τους υπόλοιπους οργανισμούς, για να γνωρίζουμε και τα λογιστικά τρικ, τα οποία υπάρχουν και παρουσιάζονται.

Στο άρθρο 7 βάζετε ότι οι υποδομές θα παραμείνουν στην κυριότητα του κράτους.

Θα ήθελα, επίσης, να τονίσω ότι τελικά με το άρθρο 10 νομιμοποιείτε ουσιαστικά και τις παρανομίες, οι οποίες έχουν γίνει. Θα μου επιτρέψετε να σας πω, κύριε Πρόεδρε, ότι αυτή η κακοδιαχείριση δεν μπορεί να συνεχιστεί και θα παρακαλούσα, κύριε Υπουργέ, να μας δώσετε μια απάντηση, διότι χτες κατέθεσα την έκθεση των ορκωτών λογιστών για την περίοδο 1994 και 1995, αλλά και για τις επόμενες, αν υπάρχουν, όπου αναφέρουν επί λέξει, ότι παρατήρησαν πολλές ατασθαλίες στα βιβλία και απορρίπτουν τα βιβλία. Έτσι ουσιαστικά δεν υπάρχουν βιβλία.

Εσείς, κύριε Υπουργέ, με το άρθρο 10, δίνετε άφεση αμαρτιών και τακτοποιείτε τις όποιες ποινικές ευθύνες κακοδιαχείρισης υπάρχουν.

Παρακαλώ λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, επειδή δεν έγινε καμία κουβέντα για την έκθεση των ελεγκτών χρήσεων 1994 και 1995, αλλά και για τις υπόλοιπες, να μας πει ο κύριος Υπουργός πώς σκοπεύει να αντιμετωπίσει το συγκεκριμένο ζήτημα.

Τέλος, με το άρθρο 10 πάλι δεν διευθετείται ο φαύλος κύκλος για το δανεισμό του ΟΣΕ, διότι θα αναλάβει το ελληνικό δημόσιο όλα αυτά τα έξοδα του ή ο ΟΣΕ θα καταφύγει και πάλι σε νέο δανεισμό με εγγύηση του δημοσίου και λόγω αδυναμίας πληρωμής του ΟΣΕ θα έχουμε κατάπτωση των εγγυητικών επιστολών και το δημόσιο θα πληρώνει;

Επιτέλους θα αποφασίσει η Κυβέρνηση να μη χορηγεί έτσι άνετα την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου, αλλά εν πάση περιπτώσει, έστω να το φέρνει στην Επιτροπή Οικονομικών της Βουλής, που έχει και την αρμοδιότητα του προϋπολογισμού;

Περιμένουμε κάποιες τέτοιες απαντήσεις, για να πούμε πράγματι ότι ο διάλογος τελικά οδήγησε και σε ένα θετικό συμπέρασμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν υπάρχει άλλος συνάδελφος να δευτερολογήσει.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα ήθελα να κάνω δύο παρατηρήσεις, απαντήσεις στα ερωτήματα που έχουν τεθεί από τους συνάδελφους. Μπορώ να αναφέρω και τον κ. Μείμαρακη.

Πρώτα από όλα, σας περιέγραφα ποιες είναι οι δαπάνες, οι οποίες προβλέπονται. Σας έχω πει ότι το θέμα των επενδύσεων εξαρτάται από το τι θα διαπραγματευθούμε και τι θα επιτύχουμε στα πλαίσια του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης III.

Μένει ένα θέμα σχετικά με το τι θα γίνει με τη χρηματοδότηση της δημόσιας υπηρεσίας. Δηλαδή το ερώτημα είναι τι γίνεται με αυτό το κονδύλι, που είναι στην πραγματικότητα έλλειμμα εκμετάλλευσης και έρχεται εδώ σαν δημόσια υπηρεσία να το καλύψει το κράτος, σύμφωνα με το άρθρο 9 του νομοσχεδίου αυτού. Το σύνολο αυτό δεν είναι τρισεκατομμύρια, όπως ανέφερε ο κύριος συνάδελφος. Είναι με σημερινές τιμές γύρω στα τριακόσια δέκα δισεκατομμύρια (310.000.000.000) δραχμές. Αυτό είναι μέχρι το τέλος της

πενταετίας.

Σύμφωνα με το επιχειρησιακό πρόγραμμα, έκανα μία προσθήκη με ανοιγμένες τιμές, δηλαδή υπολογίζοντας τις τιμές και το πως εξελίσσονται στο μέλλον, βγαίνει ένα συνολικό ποσό ύψους τριακοσίων εξήντα πέντε δισεκατομμυρίων (365.000.000.000) δραχμών. Σε σημερινές τιμές είναι γύρω στα τριακόσια δέκα δισεκατομμύρια (310.000.000.000) δραχμές. Αυτό είναι το ένα ζήτημα.

Δεύτερον, ως προς τους ισολογισμούς, που υπήρξε ένας προβληματισμός, θα πρέπει να σας πω ότι ο ΟΣΕ μέχρι και το 1997 τηρεί τα βιβλία του, τους ισολογισμούς του με διαφορετικό σύστημα. Γι'αυτό δεν υπάρχει περίπτωση οι ορκωτοί λογιστές, εφαρμόζοντας το γενικό λογιστικό σχέδιο που ισχύει σήμερα να κλείσουν τα βιβλία, για τα οποία έχει εφαρμοστεί άλλο σύστημα.

Γι'αυτόν ακριβώς το λόγο κατά το παρελθόν για ισολογισμούς του 1988, του 1989, του 1990, του 1991, του 1992, του 1993, υπήρξε μία διάταξη που λέει ότι όσον αφορά το λογιστικό σύστημα, για να μπορούμε να προχωρήσουμε, θεωρούμε ότι αυτοί οι ισολογισμοί εγκρίνονται, αλλά από εκεί και πέρα οι ευθύνες που μπορεί να υπάρχουν, οι οποιεσδήποτε ευθύνες, αστικές, ποινικές, των διοικητικών συμβουλίων, αυτές παραμένουν. Το ίδιο επαναλαμβάνουμε και τώρα μέχρι και το 1997, διότι υπάρχει η ίδια κατάσταση.

Δηλαδή με τη διάταξη που υπαινίχθη ο συνάδελφος, ρυθμίζουμε το θέμα του ισολογισμού, το τυπικό θέμα τακτοποίησης του ισολογισμού, από τότε που υπήρξε ο προηγούμενος νόμος που ρύθμισε το ζήτημα. Πάντοτε με νόμο και ρυθμίζαμε αυτήν τη διαφωνία του συστήματος, με το οποίο τηρούνται οι ισολογισμοί. Το εφαρμόζουμε και μέχρι το 1997 και λέμε ότι αυτοί οι ισολογισμοί, που τηρήθηκαν με διαφορετικό σύστημα, όσον αφορά το τυπικό μέρος της έγκρισης του ισολογισμού, εγκρίνονται.

Όσον αφορά τις ευθύνες των μελών του διοικητικού συμβουλίου και οποιουδήποτε άλλου είτε ως προς τα αστικά είτε ως προς τα ποινικά ή οτιδήποτε, διατηρούνται στο ακέραιο. Είναι ρητή η διάταξη του νόμου.

Θα πρέπει να σας πω ότι από 1.1.1998 εφαρμόζουμε ένα άλλο λογιστικό σύστημα πλέον, το οποίο θα είναι εναρμονισμένο με το υπόλοιπο γενικό λογιστικό σχέδιο, που εφαρμόζεται στη χώρα και δεν θα έχουμε πλέον αυτό το φαινόμενο, που παρουσιάζεται κατά καιρούς με την περίπτωση αυτή που σας περιέγραψα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν υπάρχει άλλος εγγεγραμμένος να μιλήσει επί της ενότητας των άρθρων 1 έως 12.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας αυτής.

Κύριοι συνάδελφοι, έχει υποβληθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας, του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου και του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος, επί όλων των άρθρων, από το 1 έως και το 12, της οποίας το κείμενο έχει ως εξής:

"Προς

το Προεδρείο της Βουλής

ΑΙΤΗΣΗ

Περί διεξαγωγής ονομαστικής ψηφοφορίας

Οι παρακάτω υπογράφωντες Βουλευτές δυνάμει του άρθρου 72 του Κανονισμού της Βουλής, ζητούμε τη διεξαγωγή ονομαστικής ψηφοφορίας για την ψήφιση των άρθρων 1 έως και 12 του ν/σ του Υπ. Μεταφορών: "Ρύθμιση θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ)".

Αθήνα, 2/12/1998

Οι αιτούντες Βουλευτές:

Α. Ρεγκούζας
Γ. Σούρλας
Γ. Σαλαγκούδης

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ι. Τζωάννος

Ε. Μείμαράκης

Π. Ψωμιάδης

Τρ. Μπέλλος

Ε. Χαϊτίδης

Α. Παναγιωτόπουλος

Παν. Μελάς

Αθ. Βαρίνος

Βασ. Σωτηρόπουλος

Μήτσος Κωστόπουλος

Αχ. Κανταρτζής

Μαρία Μπόσκου

Ν. Γκατζής

Ι. Δημαράς

Μουσταφά Μουσταφά

Στ. Αλφιέρη

Ν. Γκελεστάθης

Ι. Παπαδημόπουλος

Θ. Σκρέκας

Α. Χειμάρης

Γ. Καλαντζής".

Θα αναγνώσω και τον κατάλογο των υπογραφόντων την αίτηση της ονομαστικής ψηφοφορίας, για να διαπιστωθεί εάν υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός Βουλευτών για την υποβολή της.

Ο κ. Ρεγκούζας. Παρών.

Ο κ. Σούρλας. Παρών.

Ο κ. Σαλαγκούδης. Απών.

Ο κ. Τζωάννος. Παρών.

Ο κ. Μείμαράκης. Παρών.

Ο κ. Ψωμιάδης. Παρών.

Ο κ. Μπέλλος. Παρών.

Ο κ. Χαϊτίδης. Παρών.

Ο κ. Παναγιωτόπουλος. Παρών.

Ο κ. Μελάς. Παρών.

Ο κ. Βαρίνος. Απών.

Ο κ. Σωτηρόπουλος. Παρών.

Ο κ. Κωστόπουλος. Παρών.

Ο κ. Κανταρτζής. Παρών.

Η κ. Μπόσκου. Παρούσα.

Ο κ. Γκατζής. Παρών.

Ο κ. Δημαράς. Παρών.

Ο κ. Μουσταφά. Παρών.

Η κ. Αλφιέρη. Παρούσα.

Ο κ. Γκελεστάθης. Παρών.

Ο κ. Παπαδημόπουλος. Παρών.

Κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός υπογραφόντων την αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών, που είναι διακομματική, πλην της Συμπολίτευσης.

Συνεπώς διακόπτουμε τη συνεδρίαση για δέκα (10) λεπτά, σύμφωνα με τον Κανονισμό.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Επαναλαμβάνεται η διακοπή της συνεδρίασης. Κύριοι συνάδελφοι, το Προεδρείο εκτιμώντας τις ανάγκες του νομοθετικού έργου, σύμφωνα με τον Κανονισμό (άρθρο 72 παράγραφος 3), θα λύσει τη συνεδρίαση για το απόγευμα και ώρα 18.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Λύεται η συνεδρίαση.

Ώρα λήξης: 14.00'

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ