Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Δ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΟΕ'

Τρίτη 1 Φεβρουαρίου 2000

Αθήνα, σήμερα την 1η Φεβρουαρίου 2000, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.10' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΣΓΟΥΡΙΔΗ**.

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

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από την κ. Βασιλική Αράπη-Καραγιάννη, Βουλευτή Α' Αθηνών, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ και ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Τμήμα Ανατολικής Κρήτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας υποβάλλει προτάσεις για την άσκηση χωροταξικών και πολεοδομικών αρμοδιοτήτων από τις Περιφερειακές Υπηρεσίες και Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

2) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ξενοδοχοϋπαλλήλων του Νομού Ηρακλείου ζητεί τη ρύθμιση του εφάπαξ κατά τη συνταξιοδότηση των μελών του.

3) Οι Βουλευτές κύριοι ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ και ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Κάστρου Κυλλήνης του Νομού Ηλείας ζητεί την ένταξη του Λιμενικού Ταμείου στο Δήμο Κάστρου Κυλλήνης.

4) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Πύλου ζητεί τη δρομολόγηση ενός λεωφορείου στη διαδρομή Πύλος - Καλαμάτα.

5) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ και ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Μεσσήνης Μεσσηνίας ζητεί οικονομική ενίσχυση για τη διοργάνωση πολιτιστικών του εκδηλώσεων κατά τη διάρκεια των Απόκρεων.

6) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία τα Διοικητικά Συμβούλια ΙΚΑ - ΤΕΒΕ - ΤΣΑ - ΤΑΕ ζητούν αυξήσεις στις συντάξεις.

7) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Δήμοι Σελίνου, Καντάνου και Πελεκάνου του Νομού Χανίων ζητούν οικονομική ενίσχυση των ελαιοπαραγωγών στις περιοχές τους, που επλήγησαν από το έντομο "Καλοκόρη".

8) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Παγκρήτια 'Ενωση Συνταξιούχων ΔΕΗ ζητεί νομοθετική ρύθμιση της συνταξιοδότησης των μελών της.

9) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τη διαμαρτυρία του Φιλοδασικού Συλλόγου προς τη ΔΕΗ Αιγίου σχετικά με τα διερχόμενα καλώδια του δικτύου από την Πτέρη.

10) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με τις συστάσεις του Ελληνικού Κέντρου Επενδύσεων για επενδύσεις στην Πάτρα.

11) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την πρωτοβουλία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης να συγκροτήσει "Αναπτυξιακό Σύνδεσμο Δήμων Παναχαϊκού 'Ορους".

12) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τη διατάραξη κοινής ησυχίας στην πλατεία της οδού Αράξου Πατρών.

13) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η κατασκευή του επαρχιακού οδικού δικτύου Βλασίας - Καλεντζίου.

14) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα για τις οικονομικές ανάγκες του Δήμου Μεσσάτιδος Αχαΐας.

15) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τις συνθήκες του "Μεσαίωνα" στα σφαγεία του Νομού Αχαΐας.

16) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Ελένη Περδικάρη, κάτοικος Συχαινών Αχαΐας ζητεί νέα δρομολόγηση του αστικού λεωφορείου για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων στην περιοχή της.

17) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ και ΒΑ-

ΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Παραγωγών Βοείου Κρέατος και Γάλακτος ζητεί τη ρύθμιση των αγροτικών χρεών προς την ΑΤΕ.

18) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Ανθυπαστυνόμος Νύκταρης Φραγκίσκος ζητεί την επαναφορά του στην Ελληνική Αστυνομία.

19) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τις ελαιοκομικές ζώνες στο Ηράκλειο.

20) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Διεθνής 'Ενωση Τουρισμού και η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου ζητούν αναθεώρηση στη φορολόγηση του αυτοκινήτου.

21) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την απομάκρυνση των σκουπιδιών από την Κοινότητα Αραχωβίτικων Αχαΐας.

22) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τα προβλήματα του Δήμου Λευκασίου Αχαΐας.

23) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την αγορά οχημάτων "Χάμερ" από τις ΗΠΑ.

24) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για το πρόβλημα των σκουπιδιών στους Δήμους του Νομού Αχαΐας.

25) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τη διευθέτηση της κοίτης του ποταμού Λάδωνος του Δήμου Λευκασίου Αχαΐας.

26) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τα προβλήματα των σχολείων στο Δήμο Λαρισσός Αχαΐας.

27) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την απαράδεκτη απόφαση της διοίκησης των ΕΛΤΑ για τις υπερωρίες στο Ταχυδρομείο Αιγίου.

28) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για το πρόβλημα μεταφοράς ασθενών στο Κέντρο Υγείας Κλειτορίας Αχαΐας.

29) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τη διαχείριση χρήματος από τους δημοσίους οργανισμούς δίχως τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας.

30) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για αιτήματα έργων στην Πάτρα.

31) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ζητεί την παραχώρηση δημοσίων κτημάτων σε αυθαίρετους κατόχους του Δήμου Γλυκών Νερών Αττικής.

32) Οι Βουλευτές κύριοι ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ και ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ζητεί τη ρύθμιση του δασικού προβλήματος του οικισμού ΝΕΑ ΖΩΗ του Δήμου Μάνδρας Αττικής.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 2279/4-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7/27-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2279/4.10.99, την οποία κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων η Βουλευτής κ. 'Ελσα Παπαδημητρίου, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το θέμα της παροχής δυνατότητας νομιμοποίησης υπό προϋποθέσεις των παράνομων ενοικιαζόμενων δωματίων στις μη κορεσμένες περιοχές ρυθμίστηκε πρόσφατα με το ν. 2741/99 (ΦΕΚ 199/Α/28.9.99) "Ενιαίος Φορέας Ελέγχου Τροφίμων, άλλες ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Ανάπτυξης κλ.π. διατάξεις", που στόχο έχει να καλύψει τα ενοικιαζόμενα δωμάτια και διαμερίσματα, τα οποία ανεγέρθησαν από το 1995 έως σήμερα και δεν ήταν δυνατόν να λάβουν ειδικό σήμα (άδεια λειτουργίας) ΕΟΤ, δεδομένου ότι με προγενέστερη υπουργική απόφαση είχε αναστείλει τη χορήγηση σημάτων στις ως άνω λειτουργικές μορφές καταλυμάτων σε ολόκληρη Χώρα. Η απόφαση αυτή απαγόρευσε κατά συνέπεια παντελώς τα νέα αυτά καταλύματα ακόμη και σε περιοχές που δεν εμφάνιζαν, ούτε σήμερα εμφανίζουν, την υπερσυγκέντρωση κλινών, τα προβλήματα πληρότητας, τις ανεπάρκειες των υποδομών και την περιβαλλοντική φόρτιση, που παρατηρείται στις κορεσμένες περιοχές. Για το λόγο αυτό, αλλά και ενόψει της διαδικασίας αναβάθμισης της προσφοράς των καταλυμάτων αυτών από πόρους του Γ' ΚΠΣ, κρίθηκε σκόπιμη η λειτουργική νομιμοποίησή τους. Ο λόγος αυτός δεν συντρέχει προκειμένου περί κορεσμένων περιοχών, οι οποίες έχουν θεσμοθετηθεί από το 1986, είναι γνωστές σε όλους τους πολίτες, και η οριοθέτησή τους έγινε με αντικειμενικά περιβαλλοντικά και τουριστικά κριτήρια από κοινού από τον ΕΟΤ, το ΥΠΕΘΟ και το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"

2. Στην με αριθμό 2292/4-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4971/27-10-99 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 2292/4-10-99 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Π. Μελά και η οποία αναφέρεται στο γιατρό του ΙΚΑ κ. Ι. Πέρο, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Την επομένη του σεισμού, Τετάρτη 8/9/99, όλη η Διοίκηση του ΙΚΑ (Διοικητής, Υποδιοικητές και Γενικοί Διευθυντές) επισκέφθηκαν εντός του πρωινού, όλες τις Διοικητικές και Υγειονομικές Μονάδες στο Λεκανοπέδιο με σκοπό: α) να διαπιστώσουν τα προβλήματα στα κτίρια και β) στις περιπτώσεις κατεστραμμένων κτιρίων, να οργανώσουν πρόχειρα συνεργεία για την εξυπηρέτηση των πολιτών που είχαν πληγεί από τους σεισμούς και ιδιαίτερα, ενόψει του γεγονότος ότι τα σεισμικά φαινόμενα ήσαν σε εξέλιξη (δεν είχαν παρέλθει οι 48 ώρες από τον πρώτο σεισμό).

2. Οι Υγειονομικές Μονάδες των περιοχών που επλήγησαν από τους σεισμούς ('Ανω Λιόσια, Μεταμόρφωση, Νέα Φιλαδέλφεια, 'Αγιος Ιερόθεος, Αγία Παρασκευή), λειτούργησαν σε σκηνές για την άμεση εξυπηρέτηση των πολιτών από τους γιατρούς του ΙΚΑ, λόγω των σοβαρών βλαβών που είχαν υποστεί τα κτίρια στις παραπάνω περιοχές. Οι γιατροί του ΙΚΑ με αίσθημα ευθύνης και αυταπάρνησης λειτούργησαν τις μονάδες τους σε 24ωρη βάση. Η αναγνώριση της ετοιμότητας των υπηρεσιών του ΙΚΑ διαπιστώθηκε από όλες τις αρμόδιες κυβερνητικές και δημοτικές αρχές.

3. Την ίδια ημέρα, Τετάρτη 8/9/99, ο Διοικητής του Ιδρύματος επισκέφθηκε προσωπικά όλες τις παραπάνω μονάδες, καθώς και την Υγειονομική Μονάδα του ΙΚΑ στην οδό Πειραιώς. Η μονάδα αυτή είναι η μεγαλύτερη Υγειονομική Υπηρεσία του ΙΚΑ στο Λεκανοπέδιο.

Διαπιστώθηκε ότι οι υπηρεσίες δεν λειτουργούσαν διότι κάποιοι γιατροί απουσίαζαν και κάποιοι άλλοι βρίσκονταν σε εξωτερικούς χώρους αναμένοντας την έλευση των τεχνικών συνεργείων για την διαπίστωση των ζημιών. Λόγω του μεγέθους της Μονάδας (140 γιατροί στην πρωινή βάρδια) καταγράφηκαν με εντολή του Διοικητή όσοι από την πρωινή βάρδια ήσαν παρόντες ώστε να γνωρίζει η Διοίκηση τις εφεδρείες για την ενίσχυση των Υγειονομικών Μονάδων των περιοχών που επλήγησαν από το σεισμό.

Τότε ο γιατρός στον οποία αναφέρεται η ερώτηση, απέσπασε βίαια την κατάσταση και την έσκισε. Φυσικά, απελύθη αμέσως και δόθηκε από το Διοικητή εντολή στη Νομική Υπηρεσία του ΙΚΑ, να εξετάσει την περίπτωση της παραπομπής του στον εισαγγελέα.

Τονίζεται πάντως ότι η συντριπτική πλειοψηφία των γιατρών του ΙΚΑ απέδειξε για μια ακόμη φορά την προσήλωσή της στα υψηλά κοινωνικά καθήκοντα που επιτελούν.

Ο Υφυπουργός
Φ. ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ"

3. Στην με αριθμό 2320/5-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 118/27-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2320/5-10-1999, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Λεωνίδας Κουρής σας διαβιβάζουμε στοιχεία αναφορικά με τις επιπτώσεις του πρόσφατου σεισμού σε κτίρια του Υπουργείου Ανάπτυξης και των εποπτευομένων απ' αυτό Φορέων.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"

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

4. Στην με αριθμό 2328/5-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4/29-10-999 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση του από 5-10-99 εγγράφου σας, σχετικά με την αριθμ. 2328/5-10-99 ερώτηση που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Μαρία Δαμανάκη, αναφορικά με τις προτάσεις της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής για τα Εθνικά Κληροδοτήματα σας γνωρίζουμε τα εξής:

Α. 1. Για την αποτελεσματικότερη εκκαθάριση των καταλειπόμενων στο Κράτος κληρονομιών κληροδοσιών και δωρεών, καθώς και για την εποπτεία και τον έλεγχο της εκκαθάρισης, διοίκησης και διαχείρισης των Εθνικών Κληροδοτημάτων που καταλείπονται σε τρίτους εκτός του Κράτους, το Υπουργείο Οικονομικών σύστησε με το Π.Δ. 551/1988 (Α' 259) περιφερειακές υπηρεσίες και ειδικότερα μία Κτηματική Υπηρεσία σε κάθε νομό, στις οποίες ανατέθηκε ο χειρισμός των παραπάνω θεμάτων.

Η κατεύθυνση, η παρακολούθηση, ο συντονισμός και ο έλεγχος των Κτηματικών Υπηρεσιών στην εφαρμογή της νομοθεσίας περί Εθνικών Κληροδοτημάτων, γίνεται από την Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών δια της Διεύθυνσης Εθνικών Κληροδοτημάτων (άρθρο 101 παρ. 3 του Συντάγματος).

Ο έλεγχος της διαχείρισης των Εθνικών Κληροδοτημάτων και της ορθής εφαρμογής της νομοθεσίας περί Εθνικών Κληροδοτημάτων έχει ανατεθεί στις Οικονομικές Επιθεωρήσεις του Υπουργείου Οικονομικών (αποκεντρωμένες υπηρεσίες που συστήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 2 του ν. 2343/1995 - ΦΕΚ 211 Α' και του Π.Δ. 211/1996 - ΦΕΚ 166 Α').

2. Στο πλαίσιο των διατάξεων του άρθρου 101 παρ. 3 του Συντάγματος και των σχετικών νόμων για την αποκέντρωση, μεταβιβάστηκε στους Νομάρχες με διάφορες κατά καιρούς διατάξεις, το σύνολο σχεδόν των εκτελεστικού χαρακτήρα αρμοδιοτήτων του Υπουργού Οικονομικών, σε θέματα των Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών συμπεριλαμβανομένων και των Εθνικών Κληροδοτημάτων.

Οι αρμοδιότητες αυτές περιήλθαν, (μετά τη σύσταση των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και των Περιφερειακών Διοικήσεων), αρχικά στους Περιφερειακούς Διευθυντές και στη συνέχεια (μετά την κατάργηση των Περιφερειακών Διευθύνσεων) στους Γενικούς Γραμματείς Περιφερειών.

Μετά την εφαρμογή των διατάξεων του ν. 2503/1997 και την εξαίρεση των περιφερειακών Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών από την υπαγωγή τους στην Περιφέρεια, οι παραπάνω αρμοδιότητες περιήλθαν στον Υπουργό Οικονομικών, ο οποίος στη συνέχεια με την αριθμ. 1087903/1481/0006Β/28.8.1997 (Β' 779) απόφασή του, μεταβίβασε το σύνολον σχεδόν των αρμοδιοτήτων αυτών, στους Προϊσταμένους των καθ' ύλην αρμοδίων περιφερειακών υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών, με εξαίρεση ορισμένες αρμοδιότητες, οι οποίες δεν ήταν δυνατόν να ασκηθούν από αυτούς λόγω της φύσης και της έκτασης αυτών, όπως:

α) Οι περιπτώσεις Εθνικών Κληροδοτημάτων, των οποίων οι περιουσίες βρίσκονται σε περισσότερους από ένα νομό ή η εκτέλεση του κοινωφελούς σκοπού αυτών αφορά περισσοτέρους του ενός νομούς, δηλαδή σε μεγαλύτερη περιοχή από την κατά τόπον αρμοδιότητα της Κτηματικής Υπηρεσίας και

β) Οι περιπτώσεις θεμάτων κληροδοτημάτων μεγάλης αξίας ή ιδιαίτερης σημασίας.

3. Το Υπουργείο Οικονομικών ενισχύει με προσωπικό τις Κτηματικές Υπηρεσίες και τις Οικονομικές Επιθεωρήσεις, για την αποτελεσματικότερη διεξαγωγή του έργου τους.

Στο πλαίσιο αυτό: α) με το φορολογικό νομοσχέδιο, που συζητείται στη Βουλή των Ελλήνων, αυξάνονται οι οργανικές θέσεις των Οικονομικών Επιθεωρητών,

β) πληρούνται κενές οργανικές θέσεις προσωπικού των Κτηματικών Υπηρεσιών και αίρεται η συναρμοδιότητα αυτών με τις Δ.Ο.Υ. και

γ) με το σχέδιο του νέου οργανισμού του Υπουργείου Οικονομικών ανακαθορίζονται οι οργανικές θέσεις των Κτηματικών Υπηρεσιών με βάση τις σημερινές συνθήκες και υπηρεσιακές ανάγκες, καθώς και βελτιώνεται η οργανωτική δομή και λειτουργία αυτών.

4. Ενόψει των ανωτέρω, δεν συντρέχει ειδικός λόγος σύστασης νέων υπηρεσιών, με αρμοδιότητες σε θέματα Εθνικών Κληροδοτημάτων.

Το Υπουργείο μας, στο πλαίσιο των υπηρεσιακών δυνατοτήτων του (υφιστάμενο προσωπικό κλπ.), θα καταβάλλει κάθε προσπάθεια ενίσχυσης των Υπηρεσιών αυτών και βελτίωσης της λειτουργίας τους, για την αποτελεσματικότερη διεξαγωγή του έργου τους.

Β. 'Εχει ήδη συγκροτηθεί Επιτροπή για την μελέτη βελτίωσης της νομοθεσίας των Εθνικών Κληροδοτημάτων (απόφαση 1123041/2097/Α0006/4.11.98 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τις 1023659/246/Α0006/4.3.99 και 1014414/471/Α0006/26.4.99 αποφάσεις).

Στην Επιτροπή αυτή που είναι δεκαμελής συμμετέχουν ένας Σύμβουλος και ένας Πάρεδρος Ν.Σ. του Κράτους, ένα καθηγητής Συνταγματικού Δικαίου του Παν/μίου Αθηνών και ένα καθηγητής του Αστικού Δικαίου του Παν/μίου Μακεδονίας.

'Εγινε προσπάθεια να συμμετάσχει και Σύμβουλος Επικρατείας αλλά το Συμβούλιο Επικρατείας απάντησε ότι δεν είναι νομοθετημένη η συμμετοχή του.

Επίσης, το αντικείμενο της Δ/νσης Εθνικών Κληροδοτημάτων έχει αποκεντρωθεί, κατά το δυνατόν, με μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στις Κτηματικές Υπηρεσίες στους Νομούς της Χώρας.

Συγκεκριμένα οι Κτηματικές Υπηρεσίες είναι αρμόδιες για:

α) Την εκκαθάριση της περιουσίας και την εποπτεία των κληρ/των και ιδρυμάτων που ο σκοπός εκτελείται σε ένα νομό, η περιουσία του βρίσκεται στον ίδιο νομό, το δε σύνολο των εσόδων είναι μέχρι 25.000.000 δραχμές.

β) Την έγκριση προϋπολογισμών και απολογισμών των ιδρυμάτων και κληροδοτημάτων με ετήσια έσοδα ή έξοδα μέχρι 10 .000.000 δραχμές.

γ) Για τις μισθώσεις γενικά, δηλ. για όλες τις αρμοδιότητες που ασκούνται βάσει του ΑΝ 2039/39.

Γ. Με τις διατάξεις του άρθρου 1 (παρ. 1 και 5) του Π.Δ/τος 167/1996 (ΦΕΚ 128 Α) "Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ. 284/88 "Οργανισμός Υπουργείου Οικονομικών (Α 128) και συγκρότηση Γενικών Διευθύνσεων" συστήθηκε μεταξύ άλλων και η Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών.

Στα πλαίσια στελέχωσης της Δ/νσης αυτής έγιναν μετά την έναρξη (14-7-96) εφαρμογής των διατάξεων του εν λόγω Π.Δ/τος και σταδιακά ανάλογα με τις υπηρεσιακές ανάγκες που προέκυπταν, μετακινήσεις τεχνικού κυρίως προσωπικού από τις Δ/νσεις: Οικονομικού, Δημοσίας Περιουσίας, Φορολογίας Κεφαλαίου και Εθνικών Κληροδοτημάτων, αρμοδιότητες των οποί-

ων περιήλθαν στην νεοσυσταθείσα Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών.

Παράλληλα με την αριθμ. πρωτ.: 1092050/14-8-96 απόφαση του Υπουργού Οικονομικών τοποθετήθηκαν οι Προϊστάμενοι της Δ/νσης αυτής και των Τμημάτων της.

Μεταξύ των Προϊσταμένων Τμημάτων που τοποθετήθηκαν στη νέα Δ/νση περιλαμβανόταν και ο υπάλληλος Νικ. Ματζάκος (ΠΕ/Α Μηχανικών), που μετακινήθηκε από τη θέση του Προϊστάμενου του Τμήματος (Β') Εποπτείας της Δ/νσης Εθνικών Κληροδοτημάτων, όπου είχε τοποθετηθεί με την αριθμ. πρωτ. 1088526/1433/0001/29-7-94 απόφαση του Υπουργού Οικονομικών.

Κατά συνέπεια των ανωτέρω, οι όποιες μετακινήσεις προσωπικού έγιναν εντάσσονταν αποκλειστικά και μόνον στα πλαίσια στελέχωσης και εύρυθμης λειτουργίας της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών.

'Οσον αφορά το θέμα της εκτέλεσης της αριθμ. 1669/1999 απόφασης του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, η οποία ακυρώνει την αριθμ. 1027063/344/0001/25-2-98 απόφαση του Υπουργού Οικονομικών κατά το μέρος που αφορά την τοποθέτηση του υπαλλήλου Νικ. Ματζάκου στη θέση του Προϊσταμένου του Τεχνικού Τμήματος της Κτηματικής Υπηρεσίας Ν. Πειραιά, θα παραμείνει προς το παρόν σε εκκρεμότητα, δεδομένου ότι: α) στην οργανική θέση ως Προϊστάμενος του Τμήματος Τεχνικής Υποστήριξης Εθνικών Κληροδοτημάτων της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών είχε τοποθετηθεί με τριετή θητεία, που έληξε την 14/8/97, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 36 του ν. 2190/94,

β) μετακίνηση, απόσπαση ή μετάθεση Προϊσταμένου Τμήματος γίνεται σε αντίστοιχης βαθμίδας οργανική μονάδα (άρθρο 66, παρ. 2 Ν. 2683/99 και άρθρο 36 Ν. 2190/94).

γ) οι μεταθέσεις υπαλλήλων γίνονται μόνο όταν υπάρχει κενή θέση (άρθρο 67, παρ. 1 Ν. 2683/99) και

δ) δεν υφίσταται αυτή τη στιγμή κενή οργανική θέση Προϊσταμένου Τμήματος στην Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου, η οποία να μπορεί, σύμφωνα με τις ισχύουσες οργανικές διατάξεις, να καλυφθεί από υπάλληλο του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

Ο Υπουργός
Γ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ"

5. Στην με αριθμό 2335/5-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 13/27-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2335/5-10-99, η οποία κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από το Βουλευτή κ. Γ. Σαλαγκούδη, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Τα τελευταία τρία χρόνια ο Ν. Χαλκιδικής αποτελεί αντικείμενο υδρογεωλογικής έρευνας μέσω των παρακάτω έργων του ΙΓΜΕ:

1. Υδρογεωλογική 'Ερευνα Ανθρακικών Σχηματισμών Κ. Μακεδονίας.

2. Ποιοτικός 'Ελεγχος και Παρακολούθηση των Υδατικών Πόρων Κ. Μακεδονίας και Παράκτιων Περιοχών του Θερμαϊκού Κόλπου.

3. Ποιοτικός 'Ελεγχος και Παρακολούθηση Υπόγειων και Επιφανειακών Νερών Ν. Χαλκιδικής.

4. Ανάπτυξη Υδατικών Πόρων Χερσονήσου Σιθωνίας.

Στα πλαίσια των προηγούμενων έργων που βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη, διαπιστώνονται τα ακόλουθα:

Σχετικά με την υφαλμύρωση:

Παρατηρείται υφαλμύρωση παράκτιων υδροφόρων οριζόντων στις περιοχές Αγ. Παρασκευής - Παλουρίου, Ν. Μουδανιών - Ν. Πλαγίων, Συκιάς, Σάρτης, Αγ. Νικολάου και Τορώνης. Επισημαίνεται ότι οι συγκεκριμένοι ορίζοντες δεν χρησιμοποιούνται για τις υδρευτικές ανάγκες. Το ΙΓΜΕ στη χερσόνησο της Σιθωνίας έχει αντιμετωπίσει το πρόβλημα της υφαλμύρωσης του πόσιμου νερού, με την ανόρυξη νέων υδρευτικών γεωτρήσεων ικανοποιητικής ποσότητας και ποιότητας. Οι νέες γεωτρήσεις έχουν ενταχθεί στα υδρευτικά δίκτυα των προβληματικών περιοχών και συμβάλλουν σήμερα στην παροχή κατάλληλης ποιότητας πόσιμου νερού.

Σχετικά με την αυξημένη παρουσία αρσενικού:

Το ΙΓΜΕ εντόπισε αυξημένες συγκεντρώσεις αρσενικού στην Δυτική Χαλκιδική και συγκεκριμένα στο Δήμο Τρίγλιας. Τα δύο τελευταία χρόνια (1998-1999) ελέγχονται με επαναλαμβανόμενες δειγματοληψίες και αναλύσεις όλες οι υδρευτικές γεωτρήσεις των δημοτικών διαμερισμάτων Νέων Πλαγίων, Ν. Τριγλίας, Ελαιοχωρίων, Κρήνης, Ν. Τενέδου και Πετραλώνων Το πρόβλημα που προϋπήρχε στα Δημοτικά Διαμερίσματα Ελαιοχωρίων, Κρήνης, Ν. Τενέδου και Πετραλώνων έχει αντιμετωπισθεί με την μεταφορά νερού από πηγές υδροληψίας που δεν παρουσιάζουν ποιοτική υποβάθμιση σε ό,τι αφορά στην παρουσία αρσενικού. Στα συγκεκριμένα διαμερίσματα η ποιότητα του πόσιμου νερού βρίσκεται σήμερα εντός των ορίων της κείμενης νομοθεσίας. Στις περιπτώσεις των Δημοτικών Διαμερισμάτων Ν. Πλαγίων και Ν. Τριγλίας, από τις μετρήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί, παρατηρούνται σε ορισμένες υδρευτικές γεωτρήσεις διακυμάνσεις αρσενικού που προσεγγίζουν ή ξεπερνούν το ανώτατο επιτρεπτό όριο.

Το ΙΓΜΕ ενημέρωσε αμέσως την Τοπική και τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση καθώς και την Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας και πρότεινε τρόπους αντιμετώπισης του προβλήματος.

Πάντως η παρουσία αρσενικού στα νερά της περιοχής είναι ένα χρόνιο πρόβλημα και οφείλεται στην παρουσία των θερμομεταλλικών ρευστών που αναπτύσσονται σε μεγάλο βαθμό στην περιοχή.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"

6. Στην με αριθμό 2346/5-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 15/27-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση του Βουλευτή κ. Ι. Δραγασάκη, με αριθμό 2346/5-10-99, σας γνωρίζουμε:

Σχετικά με τα όσα καταγγέλλονται στο έγγραφο της Κοινότητας Πεντέλης στο οποίο αναφέρεται ο κ. Βουλευτής επιθυμούμε να σας γνωρίσουμε τα εξής:

Ο Λόφος Κουφού Σκαπέτι στο μεγαλύτερο τμήμα του ανήκει στο Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών (ΕΑΑ) μετά την παραχώρηση από την Κτηματική Εταιρία τον Δημοσίου και την απόφαση της Νομαρχίας Ανατολικής (ΑΠ.2785/337 ΠΕ/ 4-3-94). Τμήμα της έκτασης αυτής εμβαδού 21 στρεμμάτων μπορεί να ανοικοδομηθεί για τη στέγαση ειδικών χρήσεων του ΕΑΑ, όπως συμβαίνει με όλα τα κτίρια των Ερευνητικών Κέντρων και εργαστηρίων που στεγάζουν επιστημονικές και τεχνολογικές δραστηριότητες.

'Ολα τα κτίρια τον Αστεροσκοπείου έχουν νόμιμη οικοδομική άδεια καθώς επίσης και έγκριση περιβαλλοντικών όρων από την αρμόδια Επιτροπή Αρχιτεκτονικού Ελέγχου (ΕΠΑΕ) που αποτελεί όργανο της Πολιτείας για την προστασία περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους.

'Οσον αφορά τις αναφερόμενες ως επιβαρυντικές για το περιβάλλον παρεμβάσεις του ΕΑΑ σας γνωρίζουμε ότι λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα ανάπλασης των υπαρχόντων κτιρίων χωρίς αύξηση του ύψους τους (δύο όροφοι) ώστε να υπάρχει ένα αισθητικότερο σύνολο σε αντίθεση με τις τετραόροφες κατοικίες που έχουν ήδη κατασκευασθεί ακριβώς δίπλα από το Αστεροσκοπείο (πράγμα που διαπιστώνεται και στις συνημμένες φωτογραφίες) για τις οποίες ουδεμία ευθιξία της Κοινότητας Πεντέλης έχει εκδηλωθεί.

Επί πλέον το ΕΑΑ έχει καταρτίσει μελέτη και τεύχη δημοπράτησης για τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου, τη δημιουργία δικτύου πυροπροστασίας όλου του λόφου με δεξαμενή 105 κ.μ. και αντλιοστάσιο, και την ανάπλαση δύο μικρών κτιρίων του παλαιού Θόλου και του σελοστάτη χωρίς να αυξηθεί το εμβαδόν τους.

Το Αστεροσκοπείο και όχι η Κοινότητα Πεντέλης μετά την πυρκαγιά του 1989 φύτεψε 1.000 δέντρα στο λόφο και φρόντισε για τη συντήρησή τους με δικά της έξοδα και κηπουρούς. Δυστυχώς η πυρκαγιά του 1998 τα έκαψε και έχουν ζητηθεί από το Υπουργείο Γεωργίας ισάριθμα νέα δέντρα για επαναδάσωση του χώρου με δαπάνες του ΕΑΑ.

Η διαμαρτυρία της Κοινότητας Πεντέλης προέρχεται από τους μεταγενέστερους του ΕΑΑ κατοίκους της περιοχής που συνορεύουν με το Αστεροσκοπείο και ενοχλούνται από τις εκδηλώσεις του Αστρονομικού Κέντρου Επισκεπτών που επιβαρύνουν την κυκλοφορία του δρόμου με 10-15 επί πλέον αυτοκίνητα την ημέρα. Οι κάτοικοι αυτοί έχουν αρκετές φορές προσπαθήσει με διάφορους τρόπους (άνοιγμα πόρτας σε έκταση του Αστεροσκοπείου, καταστροφή περίφραξης φυτά, εγκατάσταση κατοικίδιων ζώων κλπ.) να καταπατήσουν χώρο του ΕΑΑ με έναν δε από τους συνορεύοντες εκκρεμεί δικαστική διένεξη για καταπάτηση έκτασης 25 τ μ..

Το ΕΑΑ από το 1937 προστατεύει με την παρουσία του το Λόφο Κουφού από διάφορους γνωστούς κινδύνους και με τις δραστηριότητες που αναπτύσσει ως χώρος παραγωγής γνώσης και υπεύθυνης ενημέρωσης του κοινού σε κρίσιμα θέματα όπως οι σεισμοί, η ρύπανση της ατμόσφαιρας, η τηλεσκόπηση του περιβάλλοντος, οι κλιματικές αλλαγές κλπ., αποτελεί στοιχείο πολιτισμού για την Κοινότητα Πεντέλης με την οποία θα μπορούσε να συνυπάρξει αρμονικά και να συνεργασθεί προς όφελος και των δύο.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"

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

7. Στην με αριθμό 2372/6-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 31/26-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2372/6-10-99 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Καρατζαφέρης, σε ό,τι μας αφορά, γνωρίζουμε ότι το θέμα του περιορισμού των τροχαίων ατυχημάτων αποτελεί για το Υπουργείο μας θέμα πρώτης προτεραιότητας και για το σκοπό αυτό από τις Υπηρεσίες μας λαμβάνεται κάθε αναγκαίο μέτρο αστυνόμευσης, εντατικοποίησης των σχετικών ελέγχων και αυστηρής εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας και του Συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών.

Στα πλαίσια αυτά η αστυνόμευση κινείται κυρίως προς την κατεύθυνση της πρόληψης και δευτερευόντως της καταστολής και έχει προσαρμοσθεί ιδίως στη βεβαίωση επικινδύνων παραβάσεων, δηλαδή αυτών που οδηγούν άμεσα ή έμμεσα στο τροχαίο ατύχημα ή επιτείνουν τις συνέπειές του. Για το σκοπό αυτό ελέγχονται παντός είδους οχήματα για διαπίστωση τήρησης των διατάξεων των σχετικών με τη νόμιμη και ασφαλή κυκλοφορία τους, καθώς και τα δίκυκλα και αγροτικά μηχανήματα, ενώ ιδιαίτερα αυστηροί είναι οι έλεγχοι στα φορτηγά, τις νταλίκες και τα λεωφορεία με τα οποία μετακινούνται πολλά άτομα. Επίσης, ελέγχονται οι οδηγοί για κατοχή άδειας ικανότητας οδηγού κυκλοφορίας αντίστοιχης με το όχημα που οδηγούν, την τήρηση του καθορισμένου ωραρίου οδήγησης, ενώ με ειδικά συνεργεία ελέγχονται η μέθη των οδηγών, η ταχύτητα των οχημάτων και λαμβάνονται μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας, όπου κρίνεται τούτο απαραίτητο.

Τα μέτρα αυτά επιτείνονται στις εθνικές και επαρχιακές οδούς κατά τις περιόδους των μεγάλων εορτών του έτους και τις μαζικές εξόδους των πολιτών, ενώ οι αρμόδιες Υπηρεσίες επιτηρούν και εντοπίζουν τις ατέλειες του οδοστρώματος και τα επικίνδυνα σημεία, καθώς και την ελλιπή σήμανση των εθνικών οδών, τα οποία επισημαίνουν στις Υπηρεσίες των άλλων Υπουργείων με τις προτάσεις τους, για τη λήψη των αναγκαίων μέτρων και παρεμβάσεων, προς επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων.

Οι προσπάθειες των Υπηρεσιών μας για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων άρχισαν να αποδίδουν θετικά αποτελέσματα, όπως προκύπτει από τη σύγκριση των στατιστικών στοιχείων του πρώτου εννεαμήνου του τρέχοντος και παρελθόντος έτους, σύμφωνα με τα οποία εμφανίζεται μείωση σε όλους τους δείκτες, γεγονός πολύ σημαντικό, αν ληφθεί υπόψη ότι κατά τα προηγούμενα έτη υπήρχε συνεχής αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων. Παρά ταύτα όμως, οι προσπάθειες του Υπουργείου μας για την επίτευξη του στρατηγικού στόχου που είναι η δραστική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας θα συνεχισθεί με αμείωτη ένταση.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ"

8. Στην με αριθμό 2374/6-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 4542/26-10-99 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην υπ' αριθμό 2374/6.10.99 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Αναστάσιο Παπαληγούρα, αναφορικά με τον προσδιορισμό της αντικειμενικής αξίας γης εκτός σχεδίου και οικισμών στο Νομό Κορινθίας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Για τον προσδιορισμό της αντικειμενικής αξίας γης που βρίσκεται εκτός σχεδίου συμπληρώνεται ειδικό έντυπο ΑΑ-ΓΗΣ με το οποίο υπολογίζεται η συνολική αντικειμενική αξία της γης, λαμβάνοντας υπόψη διάφορους παράγοντες, όπως Βασική Αξία Γης, Οικοπεδική Αξία Γης, Αξία Δυνατότητας περαιτέρω Αξιοποίησης.

Καθένας από τους παραπάνω παράγοντες προκύπτει ως γινόμενο μιας Βασικής Αξίας Γης ή Αρχικής Οικοπεδικής Αξίας Γης επί διάφορους συντελεστές ανάλογα με τη χρήση, την καλλιέργεια, την Οικοδομική αξιοποίηση, το μέγεθος, τη θέση κλπ. και διαμορφώνουν μια τελική αξία γης λαμβάνοντας υπόψη όλες τις θετικές και αρνητικές παραμέτρους των ακινήτων.

2. Οι αξίες αυτές διαμορφώνονται από τις κατά τόπο συσταθείσες επιτροπές του άρθ. 41 του ν. 1249/82, που αποτελούνται από Οικονομικούς υπαλλήλους, μηχανικούς του ΥΠΕΧΩΔΕ και του ΤΕΕ, καθώς και από εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, μετά από επιτόπια μελέτη και λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιομορφίες κάθε περιοχής, τις χρήσεις και το είδος των αγροτεμαχίων, τη δυνατότητα οικοδομικής εκμετάλλευσης και τα δεδομένα της αγοράς, εισηγούνται τιμές Αρχικών Βασικών Αξιών και Αρχικών Οικοπεδικών Αξιών ανά Δήμο ή Κοινότητα, τέτοιες ώστε, οι τελικά προσδιοριζόμενες αξίες, μετά την εφαρμογή και των αυξομειωτικών συντελεστών να αποδίδουν αντικειμενικά σωστά την αξία της εκτός σχεδίου γης της περιοχής τους.

3. Οι τιμές που θα καθοριστούν, τελικά, λαμβάνοντας υπόψη τις εισηγήσεις των επιτροπών, είναι 30% με 40% κάτω από της αγοραίες και για το Νομό Κορινθίας και, συνεπώς, δεν υπάρχει λόγος ανησυχίας.

4. Τα πιο πάνω επιβεβαιώνονται από την πιλοτική εφαρμογή του συστήματος από 1.1.1999 σε τέσσερις Νομούς της χώρας και τις θετικές αντιδράσεις των συναλλασσομένων στις περιοχές αυτές.

Ο Υφυπουργός
Γ. ΔΡΥΣ"

9. Στην με αριθμό 2389/6-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 19/27-10-99 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση του από 6.10.99 εγγράφου σας, σχετικά με την 2389/6.10.99 ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Καλαντζής, αναφορικά με θέματα μονιμοποιουμένων στο Δημόσιο Υπαλλήλων, σας πληροφορούμε τα εξής:

Α. 1. Με τις διατάξεις του άρθρου 29 του ν. 2470/97 διασφαλίζονται οι καταβαλλόμενες στις 31.12.1996 τακτικές αποδοχές όλων των υπαλλήλων.

Σε ενδεχόμενη οριακή περίπτωση που οι αποδοχές του νέου μισθολογίου υπολείπονται των αποδοχών της 31.12.1996, ο υπάλληλος διατηρεί τη διαφορά αυτή ως προσωπική μέχρι την κάλυψή της από οποιαδήποτε αύξηση των νέων αποδοχών του. Πρόκειται ουσιαστικά για διάταξη που επαναλαμβάνεται σε όλα τα μισθολόγια για λόγους διασφάλισης αποδοχών σε εντελώς οριακές περιπτώσεις που μπορεί να ανακύψουν.

2. Ανάλογη ρύθμιση θεσπίστηκε με τη διάταξη της παρ. 3 του άρθρου 20 του ν. 2515/97. Και τούτο διότι οι μεταταγέντες από τον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα στο Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ. και ΟΤΑ υπάλληλοι, δεν ήταν δυνατόν να διατηρούν μισθολογικές παροχές που έπαιρναν με διαφορετικό υπηρεσιακό και μισθολογικό

καθεστώς και που συνδέονταν με ορισμένες ειδικές συνθήκες, χωρίς να συντρέχουν οι ειδικές συνθήκες που επέβαλλαν την καταβολή στη νέα θέση τους.

Β. 1) το αίτημα για την παροχή δικαιώματος επιλογής ασφαλιστικού - συνταξιοδοτικού φορέα στους υπαλλήλους του Δημοσίου με σχέση εργασίας αορίστου χρόνου, που μονιμοποιούνται με βάση τις διατάξεις του ν. 2738/99, τελεί υπόψη του Υπουργείου Οικονομικών και εξετάζεται η δυνατότητα ικανοποίησης του.

2) Σύμφωνα με βασική συνταξιοδοτική αρχή (παρ. 1 του άρθρου 13 του Κώδικα Πολιτικών και Στρατιωτικών Συντάξεων), απαραίτητη προϋπόθεση για την προσμέτρηση οποιασδήποτε προϋπηρεσίας που έχει υπάλληλος του Δημοσίου, πριν τη μονιμοποίησή του σε αυτό, είναι η παραμονή του σε θέση μονίμου υπαλλήλου για μία πλήρη πενταετία.

Ο Υφυπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ"

10. Στην με αριθμό 2393/6-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 32/26-20-99 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2393/6-10-99 που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Β. Αράπη - Καραγιάννη, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι στην οδό Αμερικής από το Δήμο Αθηναίων εφαρμόσθηκε το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, με αποτέλεσμα να αρθεί η υπάρχουσα απαγόρευση της στάσης και στάθμευσης των οχημάτων. 'Οταν καταργήθηκε το αναφερόμενο σύστημα, η οδική σήμανση δεν επανήλθε στην προηγούμενη κατάσταση, όπως ζητήθηκε από την αρμόδια Υπηρεσία μας, οπότε η στάθμευση στην ανωτέρω οδό ήταν πλέον ελεύθερη και ο Δήμος Αθηναίων παραχώρησε χώρους στάθμευσης με σχετικές αποφάσεις του στο τμήμα της οδού Αμερικής από την οδό Πανεπιστημίου μέχρι την οδό Ακαδημίας.

Στη συνέχεια, όταν, για την αποτελεσματικότερη αστυνόμευση και αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης, αποφασίσθηκε η τοποθέτηση πινακίδων Π-94 "Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση σταθμευμένα οχήματα μεταφέρονται" και Ρ-40 "Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση" σε κεντρικούς οδικούς άξονες, τοποθετήθηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ και στην οδό Αμερικής τέτοιες πινακίδες.

Από την Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αττικής εντοπίσθηκε η αντίφαση της ύπαρξης πινακίδων που απαγορεύουν τη στάση και στάθμευση σε οδό όπου με αποφάσεις του Δήμου έχουν παραχωρηθεί χώροι στάθμευσης και ενημερώθηκαν οι αρμόδιες Υπηρεσίες για την τακτοποίηση του θέματος.

Τέλος, για την τοποθέτηση του κάδου στο οδόστρωμα της οδού Αμερκής 1 η αρμόδια Υπηρεσία μας συμφώνησε εγγράφως για την κατάληψή του και για χρονικό διάστημα ενός μηνός, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 9 και 48 του ν. 2696/1999 και με την προϋπόθεση ότι θα ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα για την ομαλή, ασφαλή και ανεμπόδιστη διέλευση των πεζών και οχημάτων.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟ'Ι'ΔΗΣ"

11. Στην με αριθμό 2405/7-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 7618/18-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Εργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2405 που κατατέθηκε στις 7-10-99 από το Βουλευτή κ. Φώτη Κουβέλη, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η παρ. 8 του άρθρου 1 του ν. 2508/97 αναφέρεται στην αναγκαιότητα σύνταξης γενικών και ειδικών μελετών για την προστασία των οικισμών από φυσικούς και ανθρωπογενείς κινδύνους που έχουν σχέση με το έδαφος.

Σε εκτέλεση αυτού, έχει εκδοθεί η 16374/3696/18-6-98 Απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ "Εγκριση Προδιαγραφών για την εκπόνηση Μελετών Γεωλογικής Καταλληλότητας στις προς πολεοδόμηση περιοχές" (ΦΕΚ 723Β/15-7-98).

Στην παράγραφο 1 της απόφασης αυτής επιβάλλεται η σύνταξη μελέτης γεωλογικής καταλληλότητας, η οποία έχει ως αντικείμενο τον εντοπισμό και διαχωρισμό, υπό προϋποθέσεις καθώς και ακατάλληλων για δόμηση, με στόχο τη διασφάλιση του δομημένου περιβάλλοντος από φυσικούς κινδύνους ή κινδύνους προερχόμενους από ανθρώπινες επεμβάσεις και δραστηριότητες.

Στην παράγραφο 2α της παραπάνω απόφασης ορίζεται, ειδικότερα, ότι η σύνταξη γεωλογικής μελέτης και καταλληλότητας επιβάλλεται για περιοχές για τις οποίες εκπονούνται μελέτες Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.), Ρυθμιστικού Σχεδίου, Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) και Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) καθώς και για τις περιοχές για τις οποίες εκπονούνται πολεοδομικές μελέτες που ανατίθενται μετά την ισχύ της απόφασης αυτής. Εξ άλλου η σύνταξη μελέτης γεωλογικής καταλληλότητας επιβάλλεται και για τις περιοχές όπου εκπονούνται μελέτες Γ.Π.Σ., οι οποίες ανατέθηκαν προ της ισχύος του Ν. 2508/97 (13-9-97) και προωθούνται προς έγκριση σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1337/83, όπως προβλέπεται μεταβατικά στην παρ. 11 του άρθρου 4 του ν. 2508/97.

Τέλος, στην παράγραφο 2β προβλέπεται ότι είναι δυνατόν να επιβάλλεται η σύνταξη μελέτης γεωλογικής καταλληλότητας, κατά την κρίση του αρμοδίου για την έγκριση της πολεοδομικής μελέτης οργάνου, και για τις περιπτώσεις πολεοδομικών μελετών που έχουν ανατεθεί προ της ισχύος του ν. 2508/97 καθώς και για τις περιπτώσεις τροποποίησης, αναθεώρησης, ανάπλασης ή αλλαγής χρήσεως σε περιοχές εγκεκριμένων σχεδίων.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι σε όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες προωθείται από το ΥΠΕΧΩΔΕ προς έγκριση μελέτη Γ.Π.Σ., Ζ.Ο.Ε., ΣΧ.Ο.Ο.Α.Π., ή Ρυθμιστικού Σχεδίου, καθώς και στις περιπτώσεις προώθησης πολεοδομικών μελετών που ανατίθενται μετά την ισχύ της σχετικής Απόφασης, είναι πλέον απαραίτητο να έχει προηγουμένως ολοκληρωθεί η αντίστοιχη μελέτη γεωλογικής καταλληλότητας σύμφωνα με τις προδιαγραφές που εγκρίθηκαν με την παραπάνω Απόφαση.

Εξ άλλου θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι μελέτες Γ.Π.Σ. που εκπονήθηκαν και εγκρίθηκαν στο παρελθόν κατά τις διατάξεις του ν. 1337/83, στο πλαίσιο της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (Ε.Π.Α.), περιλαμβάνουν στοιχεία γεωλογικής - σεισμικής αναγνώρισης των περιοχών που προτείνονται για την επέκταση των πόλεων. Αυτό σημαίνει ότι, για τις περιοχές Α κατοικίας ή Ειδικών Χρήσεων (ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ κ.λπ.) που εμπίπτουν εντός των εγκεκριμένων Γ.Π.Σ. και για τις οποίες εκπονήθηκε στο παρελθόν ή εκπονείται μελέτη πολεοδόμησης, έχει ήδη αναγνωρισθεί κατ' αρχήν, η γεωλογική τους καταλληλότητα για οικιστική ανάπτυξη.

Τέλος επισημαίνεται ότι κατά πάγια τακτική στο στάδιο σύνταξης των πολεοδομικών μελετών - είτε αυτές αφορούν σε περιοχές εντός Γ.Π.Σ., είτε σε περιοχές εντός Ζ.Ο.Ε. (Β κατοικίας, ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ κ.λπ.) ή και σε περιοχές οικισμών κάτω των 2000 κατοίκων - αξιοποιούνται όλα τα τυχόν υφιστάμενα από προγενέστερες μελέτες στοιχεία γεωλογικής καταλληλότητας κάθε συγκεκριμένης περιοχής, τα οποία συνεκτιμώνται προκειμένου να κριθεί αν είναι αναγκαία η περαιτέρω διερεύνηση των εδαφολογικών δεδομένων, με την εκπόνηση ειδικής αστυγεωλογικής μελέτης.

Τέτοιες ειδικές μελέτες έχουν εκπονηθεί για πολεοδομούμενες περιοχές και πριν από την έκδοση της εν λόγω απόφασης.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

12. Στις με αριθμό 2424/7-10-99, 2498/11-10-99 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 33/26-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση των ερωτήσεων 2424/7-10-99 και 2498/11-10-99 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Π. Ψωμιάδης και Λ. Παπανικολάου, σε ό,τι μας αφορούν, σας γνωρίζουμε ότι το περιστατικό της προσβολής του εθνικού μας συμβόλου, που έλαβε χώρα την 6-10-99 στο Ολυμπιακό Στάδιο κατά τη διάρκεια του

ποδοσφαιρικού αγώνα των εθνικών ομάδων Ελλάδας - Αλβανίας και το οποίο προσέβαλε βάναυσα τη χώρα μας και το λαό της, το καταδικάζουμε απερίφραστα και το θεωρούμε απαράδεκτο.

Για το περιστατικό αυτό και την ανακάλυψη των δραστών από την αρμόδια Υπηρεσία μας, σε εκτέλεση εισαγγελικής παραγγελίας, ενεργείται προανάκριση για παράβαση των άρθρων 26, 27, 181 του Ποινικού Κώδικα και του ν. 2172/1993 "Προσβολή συμβόλων του Ελληνικού Κράτους". Ηδη, από τη μέχρι τώρα πορεία της προανάκρισης, προέκυψε ότι στη διάπραξη του ανωτέρω αδικήματος συμμετείχαν τρία άτομα, εκ τω οποίων εντοπίσθηκε το ένα που κατάγεται από τους Αγίους Σαράντα Αλβανίας και είναι 16 ετών. Ο εν λόγω απολογήθηκε στην Υπηρεσία μας και αφέθηκε ελεύθερος, επειδή δεν συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις της αυτοφώρου διαδικασίας και διαμένει νομίμως στη χώρα μας. Οι έρευνες της Υπηρεσίας για τον εντοπισμό και των άλλων δύο δραστών συνεχίζονται.

Τέλος, προς τις Υπηρεσίες μας έχουν δοθεί οι ανάλογες εντολές και οδηγίες για την εντατικοποίηση των προσπαθειών τους, ώστε να προσλαμβάνονται και αν είναι δυνατό να εξαλειφθούν τέτοια φαινόμενα, παρά τις δυσκολίες που υπάρχουν για την πρόληψή τους και τον εντοπισμό των δραστών, αφού τα άτομα αυτά δρουν ευρισκόμενα εντός του πλήθους.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟ'Ι'ΔΗΣ"

13. Στην με αριθμό 2408/7-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 34677/27-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2408/7-10-99 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Δ. Κωστόπουλος και Π. Παυλόπουλος, σχετικά με τις τοποθετήσεις των Γενικών Διευθυντών του ΥΠΕΘΟ σας γνωρίζουμε ότι το ειδικό Υπηρεσιακό Συμβούλιο είναι το μόνο αρμόδιο, κατά το νόμο, 'Οργανο, το οποίο αποφασίζει για την προαγωγή υπαλλήλων, που υπάγονται στον Υπαλληλικό Κώδικα, στο βαθμό του Γενικού Διευθυντή. Επίσης το Ειδικό Υπηρεσιακό Συμβούλιο αποτελεί ιδιαίτερο 'Οργανο το οποίο κρίνει σε πρώτο και τελευταίο βαθμό όπως ρητά ορίζεται στον Υπαλληλικό Κώδικα.

Μέχρι σήμερα δεν έχουν περιέλθει στο Υπουργείο μας τα πρακτικά των συνεδριάσεων του Ειδικού Υπηρεσιακού Συμβουλίου που αφορούν στην προαγωγή υπαλλήλων του ΥΠΕΘΟ στο Βαθμό Γενικού Διευθυντή και κατά συνέπεια δεν μπορούμε να γνωρίζουμε θέματα που αφορούν στη διαδικασία και κρίση του Συμβουλίου.

Τέλος, όσον αφορά τα υπόλοιπα ερωτήματα, αρμόδιο να σας απαντήσει είναι το συνερωτώμενο Υπουργείο Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

Ο Υπουργός
ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ"

14. Στην με αριθμό 2469/8-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 35/26-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2469/8-10-99 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Α. Τασούλας και Α. Κανταρτζής, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1756/1988 όπως αντικαταστάθηκε με τον ν. 1868/1989, αν, για οποιοδήποτε λόγο, δεν υπάρχει γραμματέας στο δικαστήριο και είναι αδύνατη η αναπλήρωσή του από άλλον δικαστικό υπάλληλο, ο προϊστάμενος της γραμματείας αναθέτει προσωρινά την εκτέλεση των καθηκόντων του γραμματέα σ' οποιονδήποτε ημεδαπό κρίνει κατάλληλο. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται σε περίπτωση απεργίας των δικαστικών υπαλλήλων, εφόσον έχει διατεθεί το απολύτως αναγκαίο προσωπικό για την αντιμετώπιση εξαιρετικώς επειγουσών υποθέσεων.

Επίσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας οι αστυνομικές αρχές οφείλουν να εκτελούν χωρίς καμία χρονοτριβή τις παραγγελίες των δικαστικών αρχών και σε περίπτωση ανάγκης οι δικαστικές και εισαγγελικές αρχές έχουν το δικαίωμα να ζητούν τη βοήθεια της Αστυνομίας, ενώ το άρθρο 18 του ν. 1481/1984 ορίζει ότι το προσωπικό του Υπουργείου μας έχει υποχρέωση να εκτελεί τις δικαστικές αποφάσεις και να συμμορφώνεται στις σχετικές εντολές των αρμοδίων δικαστών.

Από τις προαναφερόμενες διατάξεις προκύπτει ότι ο διορισμός αστυνομικών προς εκτέλεση καθηκόντων γραμματέα δικαστηρίου είναι καθ' όλα νόμιμος και η τυχόν άρνηση εκτέλεσης των έργων αυτών από τους διορισμένους συνεπάγεται σε βάρος τους ποινικές κυρώσεις.

Πάντως, από το Υπουργείο μας καταβάλλονται προσπάθειες, τόσο προς τις δικαστικές Αρχές της Πάτρας, όσο και προς το Υπουργείο Δικαιοσύνης, ώστε να αποφεύγεται ο διορισμός αστυνομικών για την εκτέλεση έργων γραμματέων δικαστηρίων.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟ'Ι'ΔΗΣ"

15. Στην με αριθμό 2485/8-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 391/27-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2485/8-10-99 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Θ. Δημοσχάκης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η Α.Τ.Ε. βάσει συμβάσεως που υπογράφεται μεταξύ αυτής και των πιστούχων της, συμφωνείται ότι: "σε περίπτωση καταβολής επιδότησης από την Τράπεζα ή οργανισμό ή το Δημόσιο στον πιστούχο της, που είναι συναφής προς τον σκοπό της πίστωσης, η επιδότηση αυτή κατά την κρίση της Τράπεζας, θα φέρεται σε πίστωση των δανείων".

Ο όρος αυτός περιλαμβάνεται στη σύμβαση, προκειμένου η Τράπεζα να μπορεί να ρευστοποιεί οφειλές των πιστούχων της. Ωστόσο η Τράπεζα επιδιώκει πάντα τη συναίνεση των δικαιούχων και φέρει σε πίστωση των δανείων τους ένα μέρος της επιδότησης, σταθμίζοντας παράλληλα τις ανάγκες τους.

Σχετικά με τις αποζημιώσεις του ΕΛΓΑ, αυτές είναι ακατάσχετες και ανεκχώρητες και γι' αυτό η Τράπεζα σε καμία περίπτωση δεν προβαίνει σε κατάσχεση ή συμψηφισμό των δικαιουμένων αποζημιώσεων από τον ΕΛΓΑ.

Το ίδιο συμβαίνει και με τις πρόωρες συντάξεις των αγροτών, η Τράπεζα σε καμιά περίπτωση δεν προβαίνει σε κατάσχεση ή συμψηφισμό τους με οφειλές των δικαιούχων.

'Ομως η Τράπεζα προκειμένου να ρευστοποιήσει τις απαιτήσεις της, υπενθυμίζει στους οφειλέτες της τις συμβατικές τους υποχρεώσεις και τους ενημερώνει παράλληλα για τις επιβαρύνσεις που συνεπάγεται η καθυστέρηση εξόφλησης των οφειλών τους (τόκοι υπερημερίας κλπ).

Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ"

16. Στην με αριθμό 2563/12-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 60/26-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2563/12-10-99 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ν. Νικολόπουλος, σας γνωρίζουμε ότι, για την επιχειρησιακή αναβάθμιση του Πυροσβεστικού Σώματος και την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των συνεπειών φυσικών καταστροφών και γενικότερα εκτάκτων αναγκών σε όλη τη χώρα, αποφασίσαμε την ίδρυση έξι (6) επιπλέον Ειδικών Μονάδων Αντιμετώπισης Καταστροφών (Ε.Μ.Α.Κ.), σε αντίστοιχες έδρες των Περιφερειακών Διοικήσεων Πυροσβεστικών Υπηρεσιών, μεταξύ των οποίων και σε αυτήν της Δυτικής Ελλάδας η οποία έχει έδρα την Πάτρα.

Σύμφωνα με τον σχεδιασμό του Αρχηγείου Πυροσβεστικού Σώματος οι τρεις από τις ανωτέρω Υπηρεσίες πρόκειται να λειτουργήσουν εντός του 2000, ενώ οι υπόλοιπες τρεις εντός του 2001.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟ'Ι'ΔΗΣ"

17. Στην με αριθμό 2683/13-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 390/29-10-99 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην με αριθ. 2638/13-10-99 ερώτηση, που κατέθεσαν στη Βουλή των Ελλήνων οι Βουλευτές κύριοι Θ. Γεωργιάδης, Γ. Κουράκης, Γ. Θωμόπουλος, Αν. Σαατσόγλου, Δ. Τσετινές, Παντ. Τσερτικίδης, Π. Κουρουμπλής, Π. Φωτιάδης και Β. Χατζηιωαννίδης, σχετικά με τη φορολογική αντιμετώπιση των αγροτών και όσον αφορά θέματα αρμοδιότητας φορολογίας κεφαλαίου σας γνωρίζουμε τα εξής:

Στη φορολογία Κεφαλαίου οι ήδη υφιστάμενες απαλλαγές των αγροτών, σε μεταβιβάσεις αγροτικών ακινήτων με οποιαδήποτε αιτία (Ν. 634/77, Ν. 814/78, άρθρο 29 ν.δ. 118/73) διευρύνθηκαν πρόσφατα με τον Ν. 2520/1997 (ΦΕΚ 173/1-9-97 τ.Α') όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις του Ν. 2538/1997 (ΦΕΚ 242 Α'/1-12-97).

Σε συνέχεια με τις διατάξεις του άρθρου 64 του Ν. 2637/98 (ΦΕΚ 200/27-8-98 τ.Α') προβλέπεται πρόσθετη μείωση του ισχύοντος συντελεστού φόρου μεταβίβασης ακινήτων ήμισυ αυτού, κατά την αγορά αγροτικών εκτάσεων κατά πλήρη κυριότητα ή κατ' επικαρπία από φυσικά πρόσωπα αγρότες για αγροτική χρήση ή νομικά πρόσωπα κατά κύρια απασχόληση αγρότες, εφόσον αυτά έχουν σαν στόχο τη διαχείριση κοινής αγροτικής εκμετάλλευσης.

Η ανωτέρω μείωση εφαρμόζεται μετά τη συμπλήρωση του ανώτατου ορίου, είτε των απαλλασσόμενων στρεμμάτων είτε της απαλλασσόμενης αξίας, όπως προβλέπεται από την παράγραφο 2 του άρθρου 13 του Ν. 634/1977 (ΦΕΚ 186 Α') όπως ισχύει.

Οι απαλλαγές από το φόρο κατά τις πάσης φύσεως μεταβιβάσεις αγροτικών ακινήτων, κρίνονται απόλυτα ικανοποιητικές, ανταποκρίνονται σε πολύ μεγάλο βαθμό στην ανάγκη στήριξης της Ελληνικής Γεωργίας και δεν συντρέχει λόγος διεύρυνσής τους τουλάχιστον στο χρονικό αυτό διάστημα, δεδομένου ότι πρόσφατα θεσπίστηκαν.

'Αλλωστε, οι ισχύουσες αγροτικές φορολογικές ελαφρύνσεις οι ευνοϊκότερες που έχουν θεσπιστεί μέχρι σήμερα.

Ο Υφυπουργός
Γ. ΔΡΥΣ"

18. Στην με αριθμό 2723/15-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1349/29-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στο από 15.10.1999 έγγραφό σας, με το οποίο μας διαβιβάσατε την 2723/15.10.1999 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ελευθ. Παπανικολάου, που αφορά το παραπάνω σε περίληψη θέμα, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1.- Στις Υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών υπάρχει σημαντική έλλειψη προσωπικού, μεγάλος όγκος εργασιών και συνεχής συναλλαγή με το κοινό και για το λόγο αυτό είναι πρακτικά αδύνατον οι υπάλληλοι αυτών να ασχοληθούν με άλλα θέματα (παρακολούθηση του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών, μέσω ραδιοφώνων, τηλεοράσεων και τηλεφώνων), πέραν των αντικειμένων της Υπηρεσίας τους, δεδομένου ότι, οι πολίτες αναμένουν σε ουρές σειράς προτεραιότητας και οι πιέσεις αυτών για την ταχεία διεκπεραίωση των υποθέσεών τους είναι αφόρητες και η πολυπλοκότητα των θεμάτων των πολιτών απαιτεί τη συνεχή εγρήγορση, την προσοχή, την ετοιμότητα και την αποκλειστική απασχόληση των υπαλλήλων με τα υπηρεσιακά τους καθήκοντα, για την ορθή επίλυση των προβλημάτων και την αποτελεσματική αντιμετώπιση αυτών.

2.- Το Υπουργείο Οικονομικών με πρόσφατη εγκύκλιό του για τη σωστή χρήση των τηλεφώνων, παρέχει στους υπαλλήλους αυτού, σχετικές οδηγίες και τονίζει μεταξύ των άλλων την υποχρέωσή τους να απαντούν στα τηλεφωνήματα των πολιτών και να παρέχουν σ' αυτούς τις ζητούμενες πληροφορίες καθώς και να συντομεύουν τη διάρκεια των δικών τους υπηρεσιακών τηλεφωνημάτων, ώστε να εξυπηρετούνται καλύτερα τηλεφωνικά περισσότεροι ενδιαφερόμενοι πολίτες.

3.- Σε κάθε περίπτωση πάντως, πραγματοποιούνται σχετικοί έλεγχοι από Οικονομικούς Επιθεωρητές, καθώς και από τους Προϊσταμένους των Υπηρεσιών μας και στις περιπτώσεις, που θα διαπιστωθεί ότι, υπάλληλοι αυτών ασχολούνται κατά τις ώρες εργασίας τους με αντικείμενα ξένα προς τα υπηρεσιακά τους καθήκοντα, θα επιβάλλονται οι προβλεπόμενες πειθαρχικές κυρώσεις.

4.- Το Υπουργείο μας, με σχετικές εγκυκλίους του προς τις Υπηρεσίες αυτού, αλλά και με ειδικά σεμινάρια στους Προϊσταμένους των Υπηρεσιών και στους υπαλλήλους αυτών, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια, στο πλαίσιο της προώθησης της πολιτικής Ποιότητας, για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες, καθώς και τη δημιουργία κλίματος φιλικότητας, εμπιστοσύνης, αμοιβαίου σεβασμού και καλών σχέσεων γενικά, μεταξύ του Κράτους και των πολιτών που συναλλάσσονται με τις Υπηρεσίες μας.

Παράλληλα, στο Υπουργείο μας λειτουργεί Ομάδα Διοίκησης 'Εργου, για το σχεδιασμό και την υλοποίηση πολιτικής Ποιότητας στο χώρο ευθύνης αυτού, η οποία λαμβάνει πρωτοβουλίες και προσπαθεί να εμφυσήσει στους υπαλλήλους με διάφορους τρόπους, το πνεύμα της διαφάνειας, της υποδειγματικής συμπεριφοράς, της αφοσίωσης στα υπηρεσιακά τους καθήκοντα, της εντιμότητας, της αντικειμενικότητας και της ίσης μεταχείρισης των πολιτών, καθώς και της ταχείας διεκπεραίωσης των υποθέσεών τους εντός των νομίμων προθεσμιών.

5.- Επιπρόσθετα, στο Υπουργείο Οικονομικών συστήθηκε πρόσφατα και λειτουργεί Ειδική Επιτροπή, για την αξιολόγηση των καταγγελιών και παραπόνων που υποβάλλονται σε βάρος των Υπηρεσιών και των υπαλλήλων του Υπουργείου Οικονομικών, καθώς και σε βάρος πολιτών και επιχειρήσεων για θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομικών και μέχρι σήμερα ουδεμία σχετική καταγγελία ή παράπονο έχει περιέλθει στην Επιτροπή αυτή για περιπτώσεις υπαλλήλων μας που αδιαφορούν για τα υπηρεσιακά τους καθήκοντα και παρακολουθούν μέσω τηλεοράσεων, ραδιοφώνων και τηλεφώνων, τις εξελίξεις των συνεδριάσεων του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών, κατά τη διάρκεια του ωραρίου λειτουργίας των Υπηρεσιών μας.

6.- Τέλος, το Υπουργείο μας θα συνεχίσει την προσπάθεια του για τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους πολίτες, την απλοποίηση και βελτίωση των υφιστάμενων διαδικασιών, καθώς και για την ταχύτερη και καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού.

Ο Υπουργός
ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ"

19. Στην με αριθμό 2723/15-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35745/27-10-99 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2723/15-10-99, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Ελευθέριος Παπανικολάου και η οποία αναφέρεται σε εξωυπηρεσιακή δραστηριότητα των υπαλλήλων σε ώρα υπηρεσίας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σε ό,τι αφορά το Υπουργείο μας δεν έχει παρατηρηθεί μέχρι σήμερα διατάραξη της εύρυθμης λειτουργίας των Οργανικών του Μονάδων, καθώς επίσης δεν έχει αναφερθεί κάτι σχετικό με τέτοιου είδους δραστηριότητες υπαλλήλων, οι οποίες όπως είναι γνωστό μπορούν να στοιχειοθετήσουν πειθαρχικό αδίκημα και κατά συνέπεια να οδηγήσουν στην πειθαρχική τους δίωξη.

Παρόλα αυτά αν διαπιστωθούν τέτοια φαινόμενα θα ληφθούν τα δέοντα μέτρα.

Ο Υπουργός
ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ")

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Τετάρτης 2 Φεβρουαρίου 2000.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου ('Αρθρο 130 παρ.2 και 3 Καν.Βουλής)

1. Η με αριθμό 554/31-1-2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος και Β' Αντιπροέδρου της Βουλής κ. Παναγιώτη Σγουρίδη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την καθυστέρηση λειτουργίας του Διεθνούς Ερευνητικού Κέντρου Χάους και

Πολυπλοκότητας στο Πανεπιστήμιο Θράκης.

2. Η με αριθμό 547/27-1-2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Βασιλείου Σωτηρόπουλου προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τις καταστροφές που υπέστησαν οι πορτοκαλοπαραγωγοί, στο Νομό Αργολίδος, από τον παγετό, την καταβολή αποζημιώσεων κλπ.

3. Η με αριθμό 564/31-1-2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Αχιλλέα Κανταρτζή, προς τους Υπουργούς Δικαιοσύνης, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την ποινικοποίηση των μαθητικών κινητοποιήσεων κλπ.

4. Η με αριθμό 541/26-1-2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ιωάννη Δραγασάκη προς τους Υπουργούς Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων, σχετικά με την αξιοποίηση του χώρου του "Τένις Κλάμπ" Βριλησσίων κλπ.

5. Η με αριθμό 558/31-1-2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Ιωάννη Δημαρά προς τους Υπουργούς Εξωτερικών, Πολιτισμού, σχετικά με τη δημοσίευση στο εξώφυλλο του περιοδικού "ΛΙΓΚΑ" της 'Ενωσης Ποδοσφαιρικών Ανωνύμων Εταιρειών, χάρτη της Ευρώπης, στον οποίο το κράτος των Σκοπίων αναφέρεται ως Μακεδονία κλπ.

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

1. Η με αριθμό 562/31-1-2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Εμμανουήλ Μπεντενιώτη προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων ενίσχυσης της απασχόλησης των ναυτικών κλπ.

2. Η με αριθμό 546/27-1-2000 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας κ. Παρθένας Φουντουκίδου προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με την έξαρση των κρουσμάτων μηνιγγίτιδος, τη λήψη των αναγκαίων μέτρων κλπ.

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

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Αναφορές και ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 4070/1-12-99 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Δημητρίου Κουτσόγιωργα προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με την επίλυση του προβλήματος των επαγγελματικών δικαιωμάτων των αποφοίτων των Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης, (Ι.Ε.Κ.).

Η ερώτηση του κ. Κουτσόγιωργα είναι η ακόλουθη:

"'Οπως θα γνωρίζετε, έχει δημιουργηθεί σοβαρό πρόβλημα από τη μη χορήγηση άδειας ασκήσεως επαγγέλματος στους αποφοίτους των Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης του τομέα "υγείας και κοινωνικών υπηρεσιών". Οι απόφοιτοι των Ι.Ε.Κ., αν και είναι κάτοχοι διπλώματος μεταδευτεροβάθμιου επιπέδου, δεν λαμβάνουν την άδεια άσκησης επαγγέλματος η οποία είναι απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου να εργασθούν.

Ερωτάται ο κυριος Υπουργός:

Ποια μέτρα προτίθεται να λάβει ώστε να λυθεί το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί από την ανισότητα μεταξύ των αποφοίτων των Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης και των αποφοίτων δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης οι οποίοι κατοχυρώνουν τα δικαιώματα εργασίας, είτε με τη συμμετοχή τους σε δημοσίους οργανισμούς είτε με τη δυνατότητα να απασχοληθούν στον ιδιωτικό τομέα".

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν ξέρω πόσο ικανοποιητική θα είναι η απάντησή μας στην ερώτηση του συναδέλφου κ. Κουτσόγιωργα. Και τούτο γιατί το σκεπτικό αναφέρεται στα επαγγέλματα υγείας και κοινωνικών υπηρεσιών που παράγονται από τα Ι.Ε.Κ. και σε αυτό καθ'εαυτό το ερώτημά του αναφέρεται στα επαγγελματικά δικαιώματα γενικώς των αποφοιτούντων από τα Ι.Ε.Κ. μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, όπως τα χαρακτηρίζει που δεν έχουν τη δυνατότητα, επειδή δεν έχει αναγνωρισθεί το επίπεδο αυτό των σπουδών, να μπορούν οι απόφοιτοι των Ι.Ε.Κ. να συμμετέχουν σε δημόσιους διαγωνισμούς ή να εργασθούν στον ιδιωτικό τομέα.

Στο ερώτημα βέβαια το σαφές της επίκαιρης ερώτησης θεωρώ ότι η απάντηση θα μπορούσε να έχει αποδέκτη άλλο ή άλλα Υπουργεία, όπως είναι το Υπουργείο Δημόσιας Διοίκησης που καθορίζει τα προσόντα για το ΑΣΕΠ με τις νομοθετικές του πρωτοβουλίες, της πρόσληψης κάποιων για να εργασθούν στο δημόσιο ή και του Υπουργείου Παιδείας ακόμα θα μπορούσε να είναι αρμοδιότητα, που καθορίζει τα διάφορα επίπεδα σπουδών που υπάρχουν.

Θα περιορισθώ λοιπόν να απαντήσω για το θέμα που αφορά την παραγωγή επαγγελματιών υγείας από τα Ι.Ε.Κ. Και εδώ πρέπει να πω ότι το Υπουργείο Υγείας έχει μία μόνιμη διαφορά στην αντιμετώπιση αυτών των αποφοίτων των Ι.Ε.Κ. με το Υπουργείο Παιδείας, διότι τα επαγγέλματα υγείας, των οποίων εμείς έχουμε την ευθύνη ως Υπουργείο, είναι αναγνωρισμένα και κατοχυρωμένα επίσης είναι τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων των διαφόρων επιπέδων σπουδών (δευτεροβάθμια, τριτοβάθμια ανωτάτη εκπαίδευση).

Υπάρχει πρόβλημα γι'αυτήν την αναγνώριση και είναι ένα θέμα ανοικτό. Το συζητούμε με το Υπουργείο Παιδείας, γιατί τα επαγγέλματα αυτά είναι κατοχυρωμένα από το Υπουργείο με σε άλλη υπάρχουσα βαθμίδα εκπαίδευσης και δεν μπορούν να αναγνωρισθούν, ως χωριστοί επαγγελματικοί κλάδοι, τίτλοι σπουδών σε αντικείμενα που αποτελούν μέρος της δραστηριότητας υπαρχόντων ανεγνωρισμένων επαγγελμάτων υγείας.

Δεν ξέρω γιατί με περισσή ευκολία και χωρίς τη συμμετοχή του Υπουργείου Υγείας στα Ι.Ε.Κ. ιδρύονται διάφορα τμήματα και υποειδικότητες που δεν είναι δυνατόν να αναγνωρισθούν.

Θα αναφέρω το εξής παράδειγμα: Υπάρχει επάγγελμα υγείας κατοχυρωμένο αυτό του οδοντοτεχνίτη. Παράγεται από τα Τ.Ε.Ι. και έχει δοθεί η δυνατότητα και σε κάποιους που έχουν την εμπειρία, μέσα από μία συγκεκριμένη διαδικασία εξετάσεων στην Οδοντιατρική Σχολή Αθηνών, να παίρνουν δικαίωμα άσκησης αυτού του επαγγέλματος.

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

Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε, ελάχιστα δευτερόλεπτα.

'Ερχεται τώρα ένα Ι.Ε.Κ. και παράγει βοηθό οδοντοτεχνίτη. Τι σημαίνει αυτό; Χρειάζεται; Ποια επαγγελματική αποκατάσταση μπορεί να έχει αυτός; Ποια προσδοκία; Και γιατί δεν του εξηγεί το Ι.Ε.Κ. ότι το επάγγελμα στο οποίο έρχεται να καταρτισθεί δεν υπάρχει ως επάγγελμα;

Δεύτερον, παράγεται οδοντοτεχνίτης πορσελάνης, οδοντοτεχνίτης δεν ξέρω ποιου άλλου αντικειμένου. Το έχουμε σπάσει στα δέκα. 'Ισως είναι η εύκολη λύση.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι έχουν δίκιο και εκείνοι που διαμαρτύρονται και ο ερωτών Βουλευτής, ο οποίος φέρνει το θέμα στη Βουλή. Είναι πάντως ένα ανοικτό θέμα που πρέπει να επιλυθεί ανάμεσα σε εμάς και στο Υπουργείο Παιδείας. Και αυτό δεν έχει καταστεί δυνατό μέχρι σήμερα.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΓΙΩΡΓΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Φαίνεται και από τα συμφραζόμενα του Υπουργού ότι πράγματι η μέριμνα για την επίλυση αυτού του προβλήματος βρίσκεται στην ελληνική πολιτεία, διότι πράγματι είναι άδικο αυτά τα εκπαιδευτήρια, τα Ι.Ε.Κ., να είναι δημόσιοι οργανισμοί -σε πολλές περιπτώσεις- και να παράγουν αποφοίτους, οι οποίοι δεν έχουν τη δυνατότητα να ανοίξουν καμία επαγγελματική πόρτα.

Εγώ έφερα το ζήτημα στη Βουλή, διότι είχαμε πρόσφατο παράδειγμα στην περιοχή μας, όπου πράγματι το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο της Πάτρας έκανε προκήρυξη για θέσεις νοσηλευτών με τα προσόντα της βαθμίδας των Ι.Ε.Κ.

Προσελήφθησαν αυτοί οι άνθρωποι, αλλά κατόπιν έπεσαν θύματα ενστάσεων από αποφοίτους των Τ.Ε.Ε., που παράγουν επίσης νοσηλευτές, τα οποία όπως γνωρίζετε είναι τα Τεχνικά Λύκεια, η Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση δηλαδή, η οποία παράγει νοσηλευτές και πράγματι αυτοί οι άνθρωποι τελικά δεν κατέστη δυνατό να προσληφθούν. Αυτή τη στιγμή οι απόφοιτοι των Ι.Ε.Κ., οι νοσηλευτές, δεν μπορούν να συμμετέχουν σε κανένα διαγωνισμό, αλλά και σε άλλες ειδικότητες.

Την ίδια στιγμή υπάρχουν προκηρύξεις του δημοσίου, που ζητούν τα προσόντα των Ι.Ε.Κ. Το Υπουργείο Οικονομικών έχει κάνει προκηρύξεις όπου ζητά λογιστές ή κάποιους τεχνικούς, οι οποίοι θα έχουν απολυτήριο Ι.Ε.Κ.

Υπάρχει, λοιπόν, μία πάρα πολύ μεγάλη σύγχυση. Η δική μας παράκληση είναι το Υπουργείο Υγείας, στο μέτρο που είναι δυνατόν, να έχει αυτήν τη συνεργασία που χρειάζεται με το Υπουργείο Παιδείας, να ξεκαθαρίσει το τοπίο, διότι είναι ντροπή από δημόσια εκπαιδευτήρια, όπως είναι τα δημόσια Ι.Ε.Κ., να παράγονται απόφοιτοι, οι οποίοι δεν έχουν μπροστά τους καμία διέξοδο επαγγελματικής αποκατάστασης.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Παρά τις δυσκολίες που έχει το πρόβλημα στην επίλυσή του, θα πρέπει να κατανοήσει ο κύριος συνάδελφος ότι δεν πρέπει τα Ι.Ε.Κ. να τα ονομάζουμε εκπαιδευτήρια. Είναι δίπλα μου και ο Υφυπουργός της Παιδείας. Δεν είναι εκπαιδευτήρια και δεν παράγουν αποφοίτους. Είναι μία πρόσθετη κατάρτιση που διευκολύνει, αν θέλετε, να κάνει κανείς τη δουλειά του καλύτερα ή να έχει ένα επιπλέον προσόν στην αγορά της εργασίας. Είναι αδιαβάθμιτη, όμως, εκπαίδευση αυτή η κατάρτιση που παρέχουν τα Ι.Ε.Κ.

Είναι δύσκολο πράγματι, γιατί άλλα συμβαίνουν στο εξωτερικό -και μας ενδιαφέρουν κυρίως οι χώρες της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης, όπου υπάρχει τώρα και ελευθέρα η κίνηση των επαγγελματιών.

Είναι άλλο, λοιπόν, αυτό και άλλο να ζητούμε συνεχώς, χωρίς τη σύμπραξη, αν θέλετε, ή τη συνεννόηση με το αρμόδιο Υπουργείο και την κατάθεση συγκεκριμένου γνωστικού αντικει-

μένου από κάποιο Ι.Ε.Κ., την αναγνώριση τέτοιων επαγγελμάτων.

Να αναφέρω ένα ακόμα παράδειγμα. Γνωρίζω Ι.Ε.Κ. που παράγει νοσηλευτές για μονάδες εντατικής θεραπείας. Αυτό το Ι.Ε.Κ. είναι στην ελληνική επαρχία, στην ελληνική περιφέρεια. Υποτίθεται ότι εκπαιδεύει τους καταρτιζόμενους στο τοπικό νοσοκομείο -δεν θα αναφερθώ στην πόλη- το οποίο όμως δεν έχει μονάδα εντατικής θεραπείας, ανεξάρτητα από το πώς θα μπορούσε να εκπαιδευτεί ένας που δεν είναι νοσηλευτής σ' αυτό το αντικείμενο. Διότι πρέπει να σας πω ότι μια νοσηλεύτρια ώριμη και έμπειρη, κάτοχος διπλώματος Τ.Ε.Ι. ή πανεπιστημιακού επιπέδου, χρειάζεται πρόσθετη εκπαίδευση για να της αποδοθεί ο τίτλος της εξειδικευμένης νοσηλεύτριας για τη μονάδα. 'Ερχεται το Ι.Ε.Κ. και υποτίθεται ότι παράγει τέτοιους νοσηλευτές. Ε, λοιπόν, είναι ένα από τα κακά που υπάρχουν στο ελληνικό κράτος που θέλει "συμμάζεμα". Δεν είναι πρωτεύον η ικανοποίηση του αιτήματος αυτών που έχουν αποφοιτήσει. Θα έλεγα ότι χρειάζεται "νοικοκύρεμα" και απάντηση στο ερώτημα ποιος εγκρίνει τις ειδικότητες για τα Ι.Ε.Κ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΓΙΩΡΓΑΣ: Ας το ελέγξουμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Βεβαίως. Και από εκεί και πέρα, αν υπάρχει σαφές γνωστικό αντικείμενο να δούμε τι θα γίνουν αυτοί οι άνθρωποι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Η δεύτερη με αριθμό 3995/29.11.99 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ελευθέριου Παπανικολάου προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη νομοθετική κατοχύρωση των επαγγελματικών δικαιωμάτων των αποφοίτων του Τμήματος Διοίκησης Μονάδων Τοπικής Αυτοδιοίκησης του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (ΤΕΙ) Καλαμάτας, διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Βουλευτή.

Τρίτη είναι η με αριθμό 4225/600/7.12.99 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ.Νικολάου Γκατζή προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τους όρους πώλησης σε ιδιώτες της κρατικής μονάδας φίλτρων τεχνητού νεφρού στη Λάρισα.

Η ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του κ. Γκατζή είναι η ακόλουθη:

"Πριν από αρκετούς μήνες πωλήθηκε σε ιδιώτες η κρατική μονάδα φίλτρων τεχνητού νεφρού στη Λάρισα.

Πέρα από το σκάνδαλο της παραχώρησης τέτοιας μονάδας υγείας στον ιδιωτικό τομέα, μπαίνουν πολλά ερωτηματικά για τα οποία καλείται ο κύριος Υπουργός να απαντήσει:

Πόσο κόστισε στο δημόσιο η κατασκευή και εξοπλισμός της παραπάνω μονάδας και πόσο αυτή πουλήθηκε στους ιδιώτες; (Να αναφερθούν στοιχεία σταθερών τιμών κατά την ημερομηνία πώλησης).

Ποιες υποχρεώσεις των αγοραστών όσον αφορά: α) στην αποπληρωμή των ποσών που οφείλουν, β) στα ποσά που δεσμεύτηκαν να βάλουν από την τσέπη τους για την ανάπτυξη της επιχείρησης, γ) στο χρόνο έναρξης της πλήρους λειτουργίας του εργοστασίου, δ) στον αριθμό των εργαζομένων που θα προσλάβουν.

Πού θα βρίσκονται από άποψη υλοποίησης οι παραπάνω δεσμεύσεις;

Τέλος, ζητούμε να κατατεθεί η συμφωνία πώλησης της μονάδας μαζί με όλα τα σχετικά έγγραφα, παραρτήματα, πρωτόκολλα κλπ.".

Επί της ερώτησης και αίτησης εγγράφων θα απαντήσει ο κ.Φαρμάκης για τρία λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι το να χαρακτηριστεί η πώληση μιας κρατικής εταιρείας σε ιδιώτη σκάνδαλο θα πρέπει να υπάρχουν και κάποια αποδεικτικά στοιχεία. Γενικώς οι πωλήσεις δεν αποτελούν κατά τη γνώμη μας σκάνδαλα. Θα πρέπει να το αποδεικνύουμε και να μην ξεκινούμε την ερώτησή μας με αυτούς τους χαρακτηρισμούς.

Σε ό,τι αφορά την ουσία του θέματος, η κρατική μονάδα φίλτρων τεχνητού νεφρού της Λάρισας πουλήθηκε πράγματι στις 30.8.99 από το Ινστιτούτο Φαρμακευτικής 'Ερευνας και Τεχνολογίας στην εταιρεία "ΜΕΝΤΙ ΣΠΕΣ" με έδρα την Αθήνα, μετά από δημόσιο πλειοδοτικό διαγωνισμό που έγινε στις 8.2.99 σε εκτέλεση της από 29.9.97 αποφάσεως της διυπουργικής επιτροπής αποκρατικοποιήσεων σύμφωνα με το ν. 2000/92. Η εταιρεία αυτή δραστηριοποιείται στην εισαγωγή φίλτρων τεχνητού νεφρού και είναι ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος της Ελλάδος της εταιρείας "ΦΡΕΖΕΝΙΟΥΣ". Με τεχνογνωσία της εταιρείας "ΦΡΕΖΕΝΙΟΥΣ" είχε αποφασιστεί η κατασκευή αυτής της μονάδας. Ανεξάρτητος σύμβουλος αποτίμησης της αξίας της πωλουμένης μονάδας ήταν για λογαριασμό του ΕΦΕΤ η εταιρεία "ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΑΠΡΕΙΖΕΝΤ" και χρηματοοικονομικός σύμβουλος για την πώληση η ΕΤΕΒΑ.

Η μονάδα του τεχνητού νεφρού άρχισε να κατασκευάζεται στα τέλη του 1989. Αποπερατώθηκε το 1993 με κόστος κατασκευής ποσό που ανέρχεται περίπου στο ένα δισεκατομμύριο εννιακόσια εκατομμύρια από τα οποία τα εξακόσια εκατομμύρια (600.000.000) είναι απο τα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα.

Το τίμημα της πώλησης ανήλθε τελικά σε επτακόσια δύο εκατομμύρια (702.000.000). Γιατί αυτή η διαφορά που εντυπωσιάζει; Επτακόσια δύο εκατομμύρια! Διότι το εργοστάσιο μετά απο δέκα χρόνια περίπου από την έναρξη της κατασκευής του, με την τότε τεχνογνωσία και έξι χρόνια μετά την αποπεράτωσή του που πουλήθηκε είχε ήδη απαξιωθεί, είχε ήδη ξεπεραστεί η τεχνολογία του. Δεν μπορούσε το ίδιο να δουλέψει και να παράγει και να έχει αποτελέσματα στην αγορά. Εξάλλου είχαν αλλάξει και κάποια άλλα πράγματα. Η ελληνική φαρμακοβιομηχανία είχε εν τω μεταξύ καταργηθεί, μεταξύ 1990 και 1993. Το κράτος δεν ήθελε πλέον να έχει υπό την κατοχή του και να λειτουργεί το ίδιο τέτοιες ή και άλλες μονάδες. 'Αλλαξαν πολλά πράγματα και στην αντιμετώπιση αυτών των θεμάτων από την πλευρά των δικών μας κυβερνήσεων, του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

Αυτή ήταν λοιπόν η αξία, όπως εκτιμήθηκε, της μονάδας αυτής, στο συγκεκριμένο χρόνο που έγινε εκτίμηση, δηλαδή το 1999. Ζητήσαμε και με διαπραγμάτευση -η αποτίμηση ήταν περίπου εξακόσια τριάντα με εξακόσια πενήντα εκατομμύρια- τη βελτίωση της προσφοράς της εταιρείας και τελικά δόθηκε με επτακόσια δύο εκατομμύρια (702.000.000) και με συγκεκριμένες υποχρεώσεις από την πλευρά του αγοραστή όπως να λειτουργήσει οπωσδήποτε τη μονάδα σε τακτό χρονικό διάστημα, να επενδύσει ένα δισεκατομμύριο δραχμές για να την εκσυγχρονίσει, να μπορεί να παράγει φίλτρα και διάφορα άλλα που μπορώ να προσθέσω στη δευτερολογία μου.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Υπουργέ, στην εισαγωγή σας μιλήσατε ότι χαρακτηρίζουμε σκάνδαλο την πώληση και ότι δεν αποτελούν οι πωλήσεις σκάνδαλο για την Κυβέρνηση. Για εμάς το μεγαλύτερο σκάνδαλο είναι ότι όλος ο παραγωγικός ιστός της χώρας και ιδιαίτερα εκείνες οι μονάδες που έχουν ένα ρόλο στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη, την υγεία κλπ., ξεπουλιέται. Και το ξεπουλιέται ήρθατε να το επιβεβαιώσετε εσείς. Δεν είχε σχέση με το πόσο πουλήθηκε. Και δεν αναφερόμαστε σε σκάνδαλο για την τιμή. Αναφερόμαστε στην ουσία της πολιτικής σας με τις πωλήσεις όλων των μονάδων ανάπτυξης.

Πέρα από εκεί, το ότι ο ελληνικός λαός έχει πληρώσει ένα δισεκατομμύριο διακόσια εκατομμύρια (1.200.000.000), είναι γεγονός. Με δική σας ευθύνη απαξιώθηκε η επιχείρηση, με δική σας ευθύνη δεν λειτούργησε, με δική σας ευθύνη την καταντήσατε σε αυτό το σημείο. Και μάλιστα -δεν μας απάντησε ο Υπουργός σε όλα τα ερωτήματα, ίσως στη δευτερολογία του, δεν ξέρω τι θα πει ο κύριος Υπουργός, αλλά δεν θα μπορώ εγώ να μιλήσω- δεν μας είπε αν θα λειτουργήσει η επιχείρηση, πώς θα λειτουργήσει κλπ. Το ένα είναι αυτό.

Το δεύτερο είναι το εξής: Προεξέχοντος του Υπουργείου Υγείας όπως και άλλα Υπουργεία απαξιούν να δώσουν απαντήσεις και να δώσουν τα έγγραφα που ζητούνται μέσω της Βουλής στον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Είναι μία τακτική που κυρίως την εφαρμόζει το Υπουργείο Υγείας. Γιατί, κύριε Υπουργέ, δεν μας καταθέσατε τα έγγραφα; Μυστικά είναι;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Μη βιάζεστε. Σήμερα απαντούμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Αυτό δεν είναι επίκαιρη ερώτηση, είναι ερώτηση επί της μη απαντήσεως σας στην ερώτηση που καταθέσαμε και στο αίτημα για κατάθεση εγγράφων.

Δεν ξέρω τι κρύβεται πίσω από αυτήν την υποθεση και ιδιαίτερα με το μέτοχο που είναι ο μεγαλοεισαγωγέας τεχνητών νεφρών.

Θέλω να μας απαντήσετε και σε άλλες ερωτήσεις. Δεν θα τις επαναλάβω, τις έχετε μπροστά σας. Αν δεν τις έχετε, να σας δώσω την ερώτηση, για να μην τις επαναλάβω και φάω το χρόνο της Βουλής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Γκατζή, έχει τελειώσει ο χρόνος σας.

Ολοκληρώστε, διότι πρέπει να διακόψουμε τη συνεδρίαση, εφόσον θα έρθει ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας για τα εγκαίνια της έκθεσης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

Να μας πει, τέλος, ο κύριος Υπουργός ποιες δεσμεύσεις έχει αναλάβει ο επιχειρηματίας.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε συνάδελφε, γνωρίζω τη διαδικασία του κοινοβουλευτικού ελέγχου. Αν κάνω κάποιο λάθος, ας με διορθώσει ο Πρόεδρος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Τη γράφετε όμως στα παλιά σας τα παπούτσια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει δίκιο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Είχε τη δυνατότητα το Υπουργείο να απαντήσει γραπτά και συγχρόνως να καταθέσει τα αιτηθέντα έγγραφα. Ακόμη, είχε τη δυνατότητα να έρθει στη Βουλή, για να απαντήσει και να έχει μαζί του για να κατατεθούν αυτά τα έγγραφα. Συνεπώς εδώ δεν υπάρχει ψόγος.

Κύριε συνάδελφε, έχουμε μια διαφορετική άποψη από το Κομμουνιστικό Κόμμα για τα θέματα των ιδιωτικοποιήσεων, δηλαδή αν πρέπει να γίνονται και ποιες επιχειρήσεις πρέπει να έχει το κράτος στα χέρια του. Πρέπει δε να σας πω ότι το συγκεκριμένο εργοστάσιο δεν είναι στρατηγικής σημασίας, έτσι όπως τουλάχιστον είναι παγκοσμίως γνωστός αυτός ο όρος.

‘Οσον αφορά τις επί μέρους ερωτήσεις σας, σας επαναλαμβάνω ότι το τίμημα της πώλησης ανήλθε στο ποσό των επτακοσίων δύο εκατομμυρίων δραχμών. Αυτή ήταν η αποτίμηση στο συγκεκριμένο χρόνο. Εάν δεν επωλείτο, θα απαξιωνόταν περισσότερο και θα είχε μικρότερο τίμημα. Ποσό εκατόν εβδομήντα πέντε εκατομμυρίων εκ του συνολικού κατέβαλε η αγοράστρια στο ΦΕΤ τοις μετρητοίς κατά την υπογραφή της συμβάσεως. Τα υπόλοιπα πεντακόσια έξι εκατομμύρια δραχμές ανέλαβε η αγοράστρια να καταβάλει σε πέντε άτοκες ισόποσες δόσεις των εκατόν πέντε εκατομμυρίων τριακοσίων χιλιάδων δραχμών η κάθε μια. Η αποπληρωμή των δόσεων του τιμήματος εξασφαλίζεται με αντίστοιχες εγγυητικές της Γενικής Τράπεζας της Ελλάδος.

Το ύψος των επενδύσεων που ανέλαβε η αγοράστρια να εκτελέσει ανέρχονται στο συνολικό ποσό του ενός δισεκατομμυρίου δραχμών μέχρι τις 30.8.2001. Η μονάδα πρέπει να έχει τεθεί σε λειτουργία, σύμφωνα με τη σύμβαση, το αργότερο μέχρι 28.2.2002. Η υποχρέωση εκτελέσεως των επενδύσεων εξασφαλίζεται με ποινικές ρήτρες σε βάρος της αγοράστριας εταιρείας. Η αγοράστρια εταιρεία δεν ανέλαβε την υποχρέωση να προσλάβει συγκεκριμένο αριθμό προσωπικού, ούτε θα ήταν δυνατόν να της επιβληθεί μία τέτοια υποχρέωση, γιατί το εργοστάσιο δεν δούλευε και δεν είχε εργαζόμενους.

Αυτή είναι η απάντησή μας. Δεν ξέρω αν σας ικανοποιεί.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας κ. Φαρμάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Το αρχικό σχέδιο ήταν για εξήντα εργαζόμενους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Τέταρτη είναι η με αριθμό 3925/25.11.99 ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Φώτη Κουβέλη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την αποκατάσταση των σεισμοπλήκτων Δημοτικών Σχολείων της περιοχής Κάτω Πετραλώνων.

Η ερώτηση του κ. Κουβέλη έχει ως εξής:

“Στα Κάτω Πετράλωνα λειτουργούν πέντε δημοτικά σχολεία, εκ των οποίων τα τέσσερα και συγκεκριμένα το 81ο, 82ο, 157ο και το 149ο έχουν υποστεί σοβαρές ζημιές από τον πρόσφατο σεισμό της 7ης Σεπτεμβρίου 1999. Τα παραπάνω σχολεία έχουν μεταστεγαστεί και συλλειτουργούν σε βάρδιες με άλλα.

Το κτίριο του 149ου Δημοτικού Σχολείου είναι μισθωμένο και παρ’ όλο που οι ζημιές του δεν είναι μεγάλες, το κόστος τους υπολογίζεται σε έξι εκατομμύρια (6.000.000) δραχμές, δεν ξεκίνησε ακόμα η επισκευή του από το Δήμο ή τη Νομαρχία Αθηνών.

Τα κτίρια του 81ου, 82ου και 157ου Δημοτικών Σχολείων παρουσιάζουν προβλήματα στον οπλισμό ενός τμήματος και χρειάζονται μεγάλης κλίμακας εργασίες. ‘Εχουν περάσει σχεδόν τρεις μήνες και δεν έχουν αρχίσει εργασίες αποκατάστασης, με αποτέλεσμα να μετατίθεται στο αόριστο μέλλον η ομαλή λειτουργία των παραπάνω δημοτικών σχολείων.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Υπάρχει μελέτη αποκατάστασης των παραπάνω δημοτικών σχολείων από τον ΟΣΚ;

2. Ποιο το χρονοδιάγραμμα και το ύψος της αποκατάστασης των ζημιών;”

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, το 81ο, το 82ο και το 157ο Δημοτικό Σχολείο μαζί με δύο νηπιαγωγεία, το 51ο και το 52ο, συστεγαζόντουσαν πριν από το σεισμό σε ένα δημόσιο σχολικό συγκρότημα αποτελούμενο από τρία κτίρια.

Μετά από τη σχετική αυτοψία που έγινε, τα δύο από αυτά κρίθηκαν ως κτίρια με σοβαρότατες ζημίες στο φέροντα οργανισμό. Το τρίτο εξακολουθεί

να φιλοξενεί και να στεγάζει τα δύο νηπιαγωγεία.

Τι έχει γίνει μέχρι σήμερα; Χρειάστηκε πρώτα απ’ όλα γενικευμένη μελέτη, λόγω των βλαβών στο φέροντα οργανισμό. Ο ΟΣΚ προχώρησε ήδη στη σύναψη σχετικής σύμβασης με εξειδικευμένο τεχνικό σύμβουλο στις 31.12.99 για την εκπόνηση μελέτης επισκευής και ταυτόχρονα για την ενίσχυση των κτιρίων, με τρόπο ώστε να ανταποκριθούν σε ένα μελλοντικό σεισμό.

Αποκλειστική προθεσμία εκπόνησης της μελέτης έχει οριστεί το χρονικό διάστημα των εξήντα ημερολογιακών ημερών, κατά την έννοια του σχετικού προεδρικού διατάγματος περί δημοσίων έργων. Αυτό προφανώς στις αρχές Μαρτίου τελειώνει και προχωρεί κατά τα λοιπά η διαδικασία.

‘Οσον αφορά το 149 δημοτικό σχολείο αυτό ήταν μισθωμένο ιδιωτικό. Στα μισθωμένα ιδιωτικά ο ΟΣΚ αδυνατεί να κάνει παρέμβαση. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο ιδιοκτήτης του κτιρίου είναι εκείνος που σε συνεννόηση με το δήμο κάνει ή δεν κάνει τις επισκευές. Αλλά εμείς το αφήσαμε.

Ο ΟΣΚ τι έκανε; Αναζήτησε χώρο για να επιλύσει συνολικά το πρόβλημα και όχι μόνο του 149 αλλά και του 157 δημοτικού σχολείου, προκειμένου να το εντάξει μαζί με το 149. Βρήκε ένα χώρο 1970 τετραγωνικών μέτρων επί της οδού Αλκμήνης, Πάλαντος, Πειραιώς και Αλώπης και προχώρησε ήδη στην επίταξή. ‘Οπως με ενημερώνει ο ΟΣΚ έχει εκδοθεί και το σχετικό ΦΕΚ με ημερομηνία 15.12.1999. Από εδώ και πέρα ο ΟΣΚ θα προτείνει μετά από αυτοψία τεχνικές λύσεις, είτε αξιοποίησης των υφισταμένων κτιρίων είτε τοποθέτησης προκατασκευασμένων αιθουσών, για να ανακουφιστούν οι τρέχουσες στεγαστικές ανάγκες.

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

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, είναι ακριβές ότι στο 149 δημοτικό σχολείο γίνονται κάποιες εργασίες, οι οποίες έχουν ξεκινήσει αυτές τις ημέρες, όπως επίσης είναι ακριβές ότι ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί, κύριε Υφυπουργέ, η μελέτη για τα υπόλοιπα σχολεία που αναφέρω στην ερώτησή μου.

Βρισκόμαστε στις αρχές του μηνός Φεβρουαρίου, δεν έχει εκπονηθεί ακόμα η μελέτη. Κατά συνέπεια και με τα χρονοδιαγράμματα που εσείς δώσατε, απαντώντας στην ερώτησή μου, θα έχουμε στην καλύτερη περίπτωση δυνατότητα στέγασης των μαθητών σε αυτά τα τρία δημοτικά σχολεία με την έναρξη του καινούριου σχολικού έτους.

Η ερώτησή μου, όπως σας είναι γνωστό, έγινε στις 25.11 .1999 και σήμερα επαναφέρεται επειδή δεν απαντήσατε εγγράφως. Σκεφτείτε, από 25.11.1999 μέχρι αρχές Φεβρουαρίου του 2000 βρίσκεται το Υπουργείο, αναφορικά με τα τρία δημοτικά σχολεία, στο στάδιο της εκπόνησης της μελέτης. Δικαιούμαι κι εγώ, κύριε Υφυπουργέ, και οι γονείς και οι σύλλογοι γονέων και κηδεμόνων να ανησυχούμε αναφορικά με την έγκαιρη εκτέλεση των εργασιών και την αποκατάσταση των ζημιών, προκειμένου αυτά τα τρία διδακτήρια να μπορέσουν να λειτουργήσουν τουλάχιστον με την έναρξη του καινούριου σχολικού έτους.

Ρωτώντας σας και ελέγχοντάς σας, στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου, θέλω να σας ζητήσω να επισπεύσετε. Η περιοχή των Πετραλώνων έχει μεγάλα προβλήματα. Μη διατηρείτε ανοικτή και αυτήν την πληγή, κύριε Υφυπουργέ. Διότι οι γονείς, οι κηδεμόνες αλλά και οι διδάσκοντες αισθάνονται αυτό το πρόβλημα των τριών δημοτικών σχολείων ως ανοικτή πληγή.

Θέλω να πιστεύω ότι θα ανταποκριθείτε σε αυτήν την έκκληση και θα κάνετε ό,τι είναι δυνατόν για να επισπευστούν οι σχετικές εργασίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης) : Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων) : Το Υπουργείο Παιδείας προφανώς θα ανταποκριθεί και στο αίτημα του συναδέλφου αλλά και στο κοινωνικό αίτημα, από τη νέα σχολική χρονιά να λειτουργήσουν αυτά τα σχολικά κτίρια.

Αλλά θα ήθελα να υπογραμμίσω στον αγαπητό συνάδελφο ότι δεν υπήρξε καθυστέρηση από αδράνεια ή αδιαφορία. Η καθυστέρηση οφείλεται στην τήρηση κάποιων νομίμων προθεσμιών αλλά και στην τήρηση κάποιων προθεσμιών ασφαλείας.

Παράδειγμα: Δεν γίνεται καμία παρέμβαση είτε μελέτης είτε επισκευής σε κτίρια τα οποία έχουν υποστεί σοβαρότατες ζημίες στο φέροντα οργανισμό πριν παρέλθει ο χρόνος της μετασεισμικής ακολουθίας.

Γνωρίζετε ότι ο χρόνος αυτός ποικίλει ανάλογα με τη σοβαρότητα και την ένταση του σεισμού. Ο σεισμός αυτός ήταν πολύ σοβαρός -ξέρετε πόσο μεγάλη ήταν η επιτάχυνσή του- και δεν μπορούσε να γίνει καμία σοβαρή παρέμβαση από τον τεχνικό σύμβουλο για τη διερεύνηση του απολύτου μεγέθους της ζημίας πριν παρέλθει ο χρόνος ασφαλείας των τριών μηνών από την ημέρα του σεισμού. Επομένως, από το Νοέμβριο και μετά έγινε αυτή η σύμβαση και άρχισε τώρα η εκπόνηση της μελέτης.

Στη συνέχεια πρέπει να τρέξουν οι εξήντα ημέρες και όπως προβλέπει και το προεδρικό διάταγμα περί επισκευής δημοσίων έργων, πιστεύουμε ότι μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα θα πιέσουμε ο χρόνος να είναι συντομότερος και από τις εξήντα ημέρες. Θα πρέπει να υπάρξει αυτό το αποτέλεσμα της μελέτης, για να προχωρήσουν και οι υπόλοιπες διαδικασίες.

Επομένως στα πλαίσια της κατανόησης και του δικού σας αιτήματος αλλά και των γονέων διαβεβαιώνουμε ότι όλα γίνονται με τους κανόνες και της ασφάλειας και της τέχνης και της επιστήμης.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Η δεύτερη με αριθμό 1829/3-12-99 αναφορά δεύτερου κύκλου του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανάσιου Βαρίνου προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για την επίλυση των αιτημάτων της Πανελλήνιας 'Ενωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Ν.Ε.Ν.), διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Κύριοι συνάδελφοι, διακόπτουμε, για να ανεβούμε πάνω στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ", όπου ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας θα κάνει τα εγκαίνια της νέας έκθεσης και αμέσως μετά θα επιστρέψουμε, για να τελειώσουμε τις δύο ερωτήσεις που έχουν απομείνει και να μπούμε στη νομοθετική εργασία.

Θα ξεκινήσω, κύριοι συνάδελφοι, και παρακαλώ τον κ. Πιπεργιά, την κ. Καραγιάννη όπως και τον κύριο Υπουργό να κατεβούν αμέσως μετά, για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε απρόσκοπτα!

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι συνάδελφοι, επαναλαμβάνεται η διακοπείσα συνεδρίαση.

Επόμενη είναι η πέμπτη με αριθμό 4457/17.12.99 ερώτηση της Βουλευτού του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Βασιλικής Αράπη-Καραγιάννη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη νομοθετική κατοχύρωση των επαγγελματικών δικαιωμάτων των φοιτητών του Τμήματος Λογοθεραπείας του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (ΤΕΙ) Πάτρας.

Η ερώτηση της κ. Αράπη-Καραγιάννη είναι η ακόλουθη:

"Είναι γνωστό ότι η έλλειψη πολιτικής βούλησης για κατοχύρωση των επαγγελματικών δικαιωμάτων πτυχιούχων σχολών ΤΕΙ εξωθεί πτυχιούχους σε σύγκρουση. Μια περίπτωση είναι και αυτή των φοιτητών του τμήματος Λογοθεραπείας ΤΕΙ Πάτρας που παρά τις κινητοποιήσεις του για χορήγηση άδειας εξασκήσεως επαγγέλματος, το Υπουργείο σκόπιμα κωλυσιεργεί τη διευθέτηση του θέματος λόγω των πελατειακών σχέσεων και συναλλαγής με άλλες συντεχνίες.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Πότε προτίθεται να διευθετήσει το θέμα των επαγγελματικών δικαιωμάτων των ΤΕΙ και της σχέσης τους με τα ΑΕΙ;

2. Γιατί δεν προβαίνει στη ρύθμιση για χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος για τους λογοθεραπευτές των ΤΕΙ;"

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Πρώτα απ' όλα θέλω να διαβεβαιώσω την αγαπητή συνάδελφο ότι δεν υπάρχει καμία σκόπιμη κωλυσιεργία και μάλιστα δεν υπάρχει καμία συνεννόηση, ούτε με συνδικαλιστικές ούτε με συντεχνιακές ενώσεις. Θα έπρεπε να είσθε βέβαιη πάντοτε για το αντίθετο, διότι ξέρετε ποια είναι η θέση και η συμπεριφορά του Υπουργείου Παιδείας.

Εκείνο που θέλω να διευκρινίσω από την αρχή είναι ότι είναι άλλη η διαδικασία αναγνώρισης των επαγγελματικών δικαιωμάτων των αποφοίτων Τμημάτων ΤΕΙ και άλλη η διαδικασία χορήγησης άδειας άσκησης επαγγέλματος. Το ένα, η πρώτη διαδικασία, γίνεται από το Υπουργείο Παιδείας μετά από σχετική γνωμοδότηση υποεπιτροπών του Συμβουλίου Τεχνολογικής Εκπαίδευσης προς το Υπουργείο Παιδείας. Οι επιτροπές αυτές έχουν συσταθεί και αυτήν τη στιγμή ερευνούν τη διαδικασία με τη σειρά τους και τους όρους και προϋποθέσεις αναγνώρισης όχι μόνον των επαγγελματικών δικαιωμάτων των αποφοίτων του Τμήματος Λογοθεραπείας του ΤΕΙ Πάτρα αλλά και άλλων αποφοίτων διαφορετικών τμημάτων των ΤΕΙ.

Σχετικά με τη χορήγηση άδειας ασκήσεως επαγγέλματος, αυτό είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Υγείας, διότι πρόκειται περί λογοθεραπείας. Αυτή είναι η κατάσταση και αυτή είναι η φάση στην οποία βρίσκονται αυτές οι δύο διαδικασίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Η κ. Καραγιάννη έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Υπουργέ, δεν είχα αμφιβολίες ότι θα μου λέγατε πως η άδεια άσκησης επαγγέλματος είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Υγείας.

'Ομως εμένα μου κάνει εντύπωση ότι οι φοιτητές που έχουν σπουδάσει Λογοθεραπεία, τα επαγγελματικά τους δικαιώματα ακόμα δεν τα έχουν κατοχυρώσει και στον ιδιωτικό και στο δημόσιο τομέα. Θα ήθελα επίσης να ξέρω ποιες είναι οι κατευθύνσεις απασχόλησης των αποφοίτων αυτών. Πρέπει να το κοιτάξετε αυτό.

Ενώ το Υπουργείο Παιδείας θεωρητικά έχει ανταποκριθεί στο αίτημα κατοχύρωσης των σπουδών μέσα από συγκεκριμένες επαγγελματικές δραστηριότητες, η ορισθείσα επιτροπή, όπως είπατε, που θα κρίνει, ακόμη δεν έχει καταλήξει. Εγώ ερωτώ,

γιατί δεν έχει καταλήξει ακόμα και έπρεπε να κάνω εγώ την ερώτηση για να μου απαντήσετε ότι έχει συσταθεί η επιτροπή;

Πάντως η εν λόγω σχολή στεγάζεται σε άλλο τμήμα, στο Τμήμα της Κοινωνικής Εργασίας και φαίνεται ότι δεν υπάρχει προοπτική να έχει το Τμήμα της Λογοθεραπείας δικό του κτίριο. Από τα παραπάνω δημιουργούνται προβλήματα στη λειτουργία του τμήματος και ακόμα δημιουργείται κλίμα αβεβαιότητας στους φοιτητές και γενικότερα στην ψυχολογία τους.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, πρόκειται για καινούριο γνωστικό αντικείμενο. Δεν υπήρχε τμήμα λογοθεραπείας ούτε στα ΤΕΙ αλλά δεν υπάρχει και στα ΑΕΙ. Συστάθηκε πρόσφατα στα πλαίσια της διεύρυνσης της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και της διαφοράς αυτών των τμημάτων σε περιφερειακή βάση. Επομένως αυτή η διαδικασία βρίσκεται μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα ανάπτυξής της. Βρισκόμαστε, όπως είπα, στο στάδιο της κατάρτισης των σχετικών υποεπιτροπών, που μετά από μελέτη θα παρουσιάσουν το πόρισμά τους. Το πόρισμά τους θα το επεξεργαστεί στη συνέχεια το συμβούλιο τεχνολογικής εκπαίδευσης και κατόπιν θα το εισηγηθεί στο Υπουργείο Παιδείας, έτσι ώστε να έχουμε τη νομική κατοχύρωση του επαγγέλματος. Είναι μια διαδικασία που τηρείται απαρέγκλιτα για όλα τα επαγγέλματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Αναφορές και ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 4489/20.12.99 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Δημητρίου Πιπεργιά προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την επίσπευση κατασκευής και λειτουργίας του Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης στην Κύμη Ευβοίας.

Η ερώτηση του κ. Πιπεργιά είναι η ακόλουθη:

"Η ίδρυση και λειτουργία Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης στην Κύμη, που αποτελεί αίτημα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης των φορέων και των κατοίκων της περιοχής, είναι πλέον πραγματικότητα. Ο Υπουργός Παιδείας ήδη υπέγραψε την απόφαση για την ίδρυση και λειτουργία του Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης, έργο προϋπολογισμού δαπάνης τετρακοσίων σαράντα πέντε εκατομμυρίων δραχμών, εκ των οποίων τα τριακόσια εκατομμύρια δραχμές εντάσσονται στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Για την έναρξη των εργασιών κατασκευής το έτος 1999 η δαπάνη ανέρχεται στα εκατό εκατομμύρια δραχμές. Στην προϋπολογιζόμενη δαπάνη περιλαμβάνεται ο εξοπλισμός του Κέντρου και η ανακατασκευή του κτιρίου που θα στεγαστεί το Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης και πρόκειται για το Μυλωνοπούλειο 'Ιδρυμα, το οποίο παραχώρησε με ομόφωνη απόφασή του το υπό την προεδρία του Σεβασμιότατου Μητροπολίτη Καρυστίας και Σκύρου διοικητικό συμβούλιο του ιδρύματος. Η πρόταση για ίδρυση Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης στην Κύμη θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική για την προώθηση της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης στην ευρύτερη περιοχή.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

Σε ποιο στάδιο βρίσκεται το έργο;"

Ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων έχει το λόγο για τρία λεπτά, για να πρωτολογήσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων):

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και πάλι.

Κατ' αρχήν οφείλω να αναγνωρίσω το έντονο ενδιαφέρον του αγαπητού συναδέλφου για την ίδρυση και λειτουργία του Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης στην Κύμη Ευβοίας. Είναι γεγονός ότι συντρέχει και τύχη και ατυχία, αλλά προσωρινή είναι η ατυχία. Διότι με τις ενέργειες του Υπουργείου Παιδείας τελευταία στιγμή εντάχθηκε στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και προβλέφθηκε, όπως πολύ σωστά λέτε στην ερώτησή σας, και η σχετική χρηματοδότηση αυτού του Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης. Πλην όμως μέσα στα στενά χρονικά περιθώρια που απέμεναν μέχρι και την τελική δέσμευση των χρημάτων του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης ώστε να απορροφηθούν στη συνέχεια τα σχετικά κονδύλια μέχρι τα τέλη του 2001, δεν πρόλαβε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση να ανταποκριθεί, λόγω στενότητας του χρόνου προφανώς στις όλες διαδικαστικές ενέργειες, στις οποίες έπρεπε να προβεί. Αυτό ήταν το πρόβλημα τώρα, για το οποίο ουσιαστικά έχει απενταχθεί, έχει μείνει απ' έξω από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης το Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Κύμης. Αυτό δεν σημαίνει όμως ότι το Κέντρο αυτό δεν θα εγκριθεί και δεν θα λειτουργήσει.

Το Υπουργείο Παιδείας είχε ενημερώσει έγκαιρα για όλες αυτές τις ταχείες διαδικασίες στις οποίες έπρεπε να προβεί η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ευβοίας, από την άλλη όμως τώρα ενημερώνει ότι δεν χάθηκε το τρένο. Το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης θα φιλοξενήσει και θα χρηματοδοτήσει αυτό το πρόγραμμα περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, διότι δεν θα περιοριστεί το Υπουργείο Παιδείας μόνο στα ήδη εγκεκριμένα Κέντρα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης. Σκοπεύει να τα επεκτείνει σε όλα τα μήκη και πλάτη της χώρας και σε όλους τους νομούς, που παρουσιάζουν πραγματικά ιδιαίτερο ενδιαφέρον λόγω περιοχής κάλλους, ιδιαίτερης ευαισθησίας και περιβαλλοντικής βαρύτητας, για να εκπαιδεύονται οι μαθητές και να ευαισθητοποιούνται τα μέλη της ελληνικής κοινωνίας.

Ευχαριστώ.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω πράγματι να ευχαριστήσω την ηγεσία του Υπουργείου Παιδείας, διότι έχει προχωρήσει στις απαραίτητες ενέργειες για την ίδρυση του Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης.

Επίσης με τη σημερινή διαβεβαίωση μπορούμε να ελπίζουμε ότι το κέντρο θα λειτουργήσει παρά το γεγονός ότι η Νομαρχία και ο Δήμος της Κύμης δεν πρόλαβαν να φτιάξουν τα τεχνικά δελτία, προκειμένου να απορροφηθεί και η σχετική δαπάνη που προβλεπόταν στην κοινή υπουργική απόφαση των εκατό εκατομμυρίων (100.000.000) δραχμών, προκειμένου το κτίριο που έχει παραχωρηθεί, το κτίριο του Μυλωνοπουλείου Ιδρύματος να ανασκευαστεί και να εξοπλιστεί προκειμένου να λειτουργήσει το κέντρο άμεσα.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να υπάρχει μία μεγαλύτερη εποπτεία από τη μεριά του Υπουργείου και των υπηρεσιών, έτσι ώστε να επιταχυνθούν οι διαδικασίες από τη μεριά της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης και του δήμου. Πολύ φοβάμαι ότι στην προκειμένη περίπτωση υπάρχει σε εφαρμογή η λαϊκή ρήση που λέει: "'Οποιος δεν θέλει να πάει στο μύλο, δέκα μήνες κοσκινάει". Και προφανώς κάποιοι δεν θέλουν στο Μυλωνοπούλειο 'Ιδρυμα να...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης) : Να είναι μύλος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ : Να γίνει το κέντρο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης.

Θα ήθελα να παρακαλέσω να φροντίσετε έτσι ώστε να επιταχυνθούν οι διαδικασίες στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και στο Δήμο Κύμης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης) : Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο, για να απαντήσει για το Μυλωνοπούλειο, να μην γίνει μύλος!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων) : Το Υπουργείο Παιδείας διαθέτει δύο μύλους που τα αλέθουν όλα. Το ένα είναι το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και το άλλο είναι το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. 'Οσα προγράμματα δεν αλέστηκαν στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης θα αλεστούν στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, για να βγει το καλό αλεύρι και να φάμε καλό ψωμί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης) : Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί των ερωτήσεων και αναφορών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: "Προσαρμογή του ελληνικού δικαίου προς την οδηγία αριθμ. 98/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19.05.1998 σχετικά με το αμετάκλητο του διακανονισμού στα συστήματα πληρωμάτων και στα συστήματα διακανονισμού χρηματοπιστωτικών μέσων και άλλες διατάξεις".

Κύριε Υπουργέ, έχετε να κάνετε κάποια νομοτεχνική παρατήρηση;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ : Κύριε Πρόεδρε, το λόγο παρακαλώ για νομοτεχνική...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης) : Δεν δικαιούσθε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ : Δικαιούμαι για νομοτεχνική...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης) : Δεν έχετε το λόγο.

Να μη γράφεται τίποτα στα Πρακτικά απ' αυτά που λέει ο κ. Γιαννακόπουλος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ : ...

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

ΜΗΝΑΣ ΣΤΑΥΡΑΚΑΚΗΣ : Θέλω κύριε Πρόεδρε, να θέσω ένα ζήτημα το οποίο νομίζω ότι είναι νομοτεχνικού χαρακτήρα και αναφέρομαι στο άρθρο 30 ή τροπολογία 3454, που αφορά τις ρυθμίσεις για τους ανατοκισμούς.

Επιτρέψτε μου να θεωρώ ότι η προσθήκη που έγινε εάν διορθωθεί "προκειμένου για οφειλές από συμβάσεις δανείων, πιστώσεων", με δεδομένο ότι περιλαμβάνονται οι πιστώσεις". Αυτή η διατύπωση υπάρχει στο άρθρο. Λέει: Παραπάνω από κάθε είδους συμβάσεις δανείων ή πιστώσεων των προηγουμένων εδαφίων δεν περιλαμβάνονται τόκοι από ανατοκισμό.

Νομίζω ότι πρέπει να γίνει "των προηγουμένων εδαφίων, δεν περιλαμβάνονται τόκοι από ανατοκισμό" και εκεί που λέει: "από συμβάσεις δανείων" να προστεθεί: "ή πιστώσεων". Τίποτα άλλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης) : Επί της παρατηρήσεως του εισηγητού κ. Σταυρακάκη έχετε να πείτε τίποτα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας) : Δεν δέχομαι καμία αλλαγή.

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

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

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

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας: ***"Προσαρμογή του ελληνικού δικαίου προς την οδηγία αριθμ. 98/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19.05.1998 σχετικά με το αμετάκλητο του διακανονισμού στα συστήματα πληρωμάτων και στα συστήματα διακανονισμού χρηματοπιστωτικών μέσων και άλλες διατάξεις"*** έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1

Για τους σκοπούς του παρόντος νοούνται ως:

α. Σύστημα:

1. Η νομοθετικά, κανονιστικά ή συμβατικά ρυθμιζόμενη σχέση με κοινούς και τυποποιημένους κανόνες:

(ι) μεταξύ τριών ή περισσότερων συμμετεχόντων, στους οποίους δεν συναριθμείται ο τυχόν διακανονιστής, ο τυχόν κεντρικός αντισυμβαλλόμενος, το τυχόν συμψηφιστικό γραφείο ή ο τυχόν εμμέσως συμμετέχων, το αντικείμενο της οποίας συνίσταται στην εκτέλεση εντολών μεταβίβασης μεταξύ των συμμετεχόντων σε αυτήν και

(ιι) η οποία διέπεται από το δίκαιο του Κράτους - Μέλους που έχουν επιλέξει οι συμμετέχοντες σε αυτήν, υπό την προϋπόθεση ότι σε αυτό το Κράτος - Μέλος βρίσκεται η κεντρική διοίκηση ενός τουλάχιστον των συμμετεχόντων και

(ιιι) η οποία σχέση έχει ανακοινωθεί ως Σύστημα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή από Κράτος - Μέλος το οποίο έχει κρίνει τους κανόνες του συστήματος ως ικανοποιητικούς.

2. Η νομοθετική ή κανονιστική ρύθμιση ή σύμβαση που πληροί τις παραπάνω προϋποθέσεις και έχει ως αντικείμενο την εκτέλεση εντολών μεταβίβασης που αναφέρονται στην παράγραφο θ΄ περ. (ιι) του παρόντος άρθρου και σε περιορισμένη κλίμακα την εκτέλεση εντολών με αντικείμενο άλλα μέσα της κεφαλαιαγοράς, όπως συμβάσεις παραγώγων επί εμπορευμάτων, η οποία έχει χαρακτηρισθεί ως Σύστημα από Κράτος - Μέλος και έχει ανακοινωθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

3. Η νομοθετική ή κανονιστική ρύθμιση ή σύμβαση μεταξύ δύο συμμετεχόντων, στους οποίους δεν συναριθμούνται ο τυχόν διακανονιστής, ο τυχόν κεντρικός αντισυμβαλλόμενος, το τυχόν συμψηφιστικό γραφείο ή ο τυχόν εμμέσως συμμετέχων, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως Σύστημα από Κράτος - Μέλος και έχει ανακοινωθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

β. Ίδρυμα:

(ι) Το πιστωτικό ίδρυμα, όπως αυτό ορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 2076/1992, συμπεριλαμβανομένων και των πιστωτικών ιδρυμάτων που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 3 του ίδιου νόμου, καθώς και των ιδρυμάτων που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 2 της οδηγίας 77/780/Ε.Ο.Κ.,

(ιι) Η Επιχείρηση Παροχής Επενδυτικών Υπηρεσιών, όπως αυτή ορίζεται στην παρ. 3 του άρθρου 2 του ν. 2396/1996, με εξαίρεση τα ιδρύματα που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ίδιου νόμου και στην παρ. 2 στοιχεία α΄ έως ια΄ του άρθρου 2 της οδηγίας 93/22/Ε.Ο.Κ.,

(ιιι) Το Δημόσιο ή επιχειρήσεις με εγγύηση του Δημοσίου.

(ιν) Το ίδρυμα, η κεντρική διοίκηση του οποίου βρίσκεται εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και που το αντικείμενό του είναι ανάλογο των Πιστωτικών Ιδρυμάτων ή των Επιχειρήσεων Παροχής Επενδυτικών Υπηρεσιών, όπως ορίζονται ανωτέρω, εφόσον τελεί υπό αντίστοιχη με αυτά εποπτεία,

(ν) Επιχειρήσεις που έχουν χαρακτηρισθεί ως ιδρύματα σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11 παρ. 1 για τα ημεδαπά συστήματα, καθώς και επιχειρήσεις που έχουν χαρακτηριστεί ως ιδρύματα με ανάλογες διαδικασίες για Συστήματα των άλλων Κρατών- Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

εφόσον συμμετέχουν σε Σύστημα και ευθύνονται για την εκπλήρωση υποχρεώσεων που προκύπτουν από Εντολές μεταβίβασης στο πλαίσιο του συστήματος αυτού.

γ. Κεντρικός Αντισυμβαλλόμενος:

Ο οργανισμός ο οποίος παρεμβάλλεται μεταξύ των ιδρυμάτων ενός Συστήματος και ο οποίος δρα ως ο αποκλειστικός αντισυμβαλλόμενος αυτών των ιδρυμάτων όσον αφορά τις εντολές τους μεταβίβασης.

δ. Διακανονιστής:

Ο οργανισμός ο οποίος παρέχει σε ιδρύματα ή/και σε

κεντρικό αντισυμβαλλόμενο που συμμετέχουν σε συστήματα, λογαριασμούς διακανονισμού μέσω των οποίων γίνεται ο διακανονισμός εντολών μεταβίβασης στο πλαίσιο των συστημάτων αυτών και ο οποίος, αν συντρέχει περίπτωση, παρέχει πίστωση στα εν λόγω ιδρύματα ή/και κεντρικούς αντισυμβαλλομένους με σκοπό το διακανονισμό.

ε. Συμψηφιστικό Γραφείο:

Ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για τον υπολογισμό της καθαρής θέσης των ιδρυμάτων, του τυχόν κεντρικού αντισυμβαλλομένου ή/και τυχόν διακανονιστή.

στ. Συμμετέχων:

Ίδρυμα, κεντρικός αντισυμβαλλόμενος, διακανονιστής ή συμψηφιστικό γραφείο.

Σύμφωνα με τους κανόνες του Συστήματος, ο ίδιος συμμετέχων δύναται να δρα ως κεντρικός αντισυμβαλλόμενος, διακανονιστής ή γραφείο συμψηφισμού ή να εκτελεί μέρος ή το σύνολο αυτών των καθηκόντων.

ζ. Εμμέσως Συμμετέχων:

Πιστωτικό ίδρυμα κατά την έννοια της παραγράφου β΄ περ. (ι) του παρόντος άρθρου, το οποίο έχει συμβατική σχέση με ίδρυμα που συμμετέχει σε Σύστημα πληρωμών σύμφωνα με την παράγραφο θ΄ περ. (ι) του παρόντος άρθρου και, ως εκ τούτου, δύναται να δίδει εντολές μεταβίβασης μέσω του Συστήματος.

η. Χρηματοπιστωτικά μέσα:

Τα μέσα που αναφέρονται στο εδάφιο α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ν. 2396/1996.

θ. Εντολή μεταβίβασης:

(ι) κάθε οδηγία Συμμετέχοντος να τεθεί στη διάθεση ενός αποδέκτη χρηματικό ποσό μέσω λογιστικής εγγραφής στους λογαριασμούς πιστωτικού ιδρύματος, κεντρικής τράπεζας ή διακανονιστή ή κάθε εντολή Συμμετέχοντος, η οποία συνεπάγεται την ανάληψη ή την εκπλήρωση οφειλής πληρωμής, όπως ορίζεται από τους κανόνες του συστήματος ή

(ιι) κάθε οδηγία Συμμετέχοντος να μεταβιβασθεί η κυριότητα ή άλλο εμπράγματο ή ενοχικό δικαίωμα επί χρηματοπιστωτικού μέσου, μέσω λογιστικής εγγραφής σε μητρώο ή με άλλον τρόπο.

ι. Διαδικασία Αφερεγγυότητας:

Κάθε συλλογικό μέτρο που προβλέπεται από το δίκαιο Κράτους - Μέλους ή τρίτης χώρας και συνεπάγεται την απαγόρευση ή τον περιορισμό της εξουσίας διάθεσης, όπως η πτώχευση, η ειδική εκκαθάριση ή η εξυγίανση.

ια. Συμψηφισμός:

Η μετατροπή σε καθαρή απαίτηση ή καθαρή οφειλή, απαιτήσεων και οφειλών που προκύπτουν από εντολές μεταβίβασης, τις οποίες ένας συμμετέχων ή συμμετέχοντες απευθύνουν προς ή λαμβάνουν από έναν ή περισσότερους άλλους συμμετέχοντες με τελικό εξαγόμενο μία μόνο καθαρή απαίτηση ή καθαρή οφειλή.

ιβ. Λογαριασμός διακανονισμού:

Ο λογαριασμός σε κεντρική τράπεζα, διακανονιστή ή κεντρικό αντισυμβαλλόμενο που χρησιμοποιείται για την κατοχή κεφαλαίων και χρηματοπιστωτικών μέσων, καθώς και για το διακανονισμό συναλλαγών μεταξύ των συμμετεχόντων σε Σύστημα.

ιγ. Ασφάλεια:

Όλα τα ρευστοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία ή χρήμα που παρέχονται δυνάμει ενεχύρου, εγγυοδοσίας, σύμβασης πωλήσεως με σύμφωνο επαναγοράς ή παρεμφερούς συμφωνίας ή με άλλον τρόπο, για την εξασφάλιση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που ενδέχεται να προκύψουν σε συνάρτηση με Σύστημα ή που παρέχονται στις κεντρικές τράπεζες των Κρατών - Μελών ή στην Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

ιδ. Αρμόδιες αρχές:

Οι αρχές που έχουν ορισθεί από τα λοιπά Κράτη - Μέλη και έχουν γνωστοποιηθεί από αυτά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως αρμόδιες για την ενημέρωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του εσωτερικού δικαίου κάθε Κράτους - Μέλους, με τις οποίες επήλθε εναρμόνιση στις διατάξεις του άρθρου 6 της οδηγίας 98/26/Ε.Κ..

ιε. Ημεδαπά Συστήματα:

Τα Συστήματα του άρθρου 2 παρ. 1 του παρόντος, καθώς και εκείνα, που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος, στο πλαίσιο των οποίων οι εντολές μεταβίβασης εκτελούνται εντός Ελλάδος ή είναι διασυνοριακές.

Άρθρο 2

Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται, ανεξαρτήτως του νομίσματος ή των νομισμάτων διενέργειας των πράξεων:

1. Στα Συστήματα που ορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 του παρόντος και στα εξής Συστήματα:

α) Στο Σύστημα Διακανονισμού Εντολών Πληρωμής σε Συνεχή Χρόνο ΕΡΜΗΣ, από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του, όπως προβλέπεται από την υπ' αρ. 10/22.12.1998 Πράξη Συμβουλίου Νομισματικής Πολιτικής της Τράπεζας της Ελλάδος.

β) Στο Σύστημα Διακανονισμού Εντολών Πληρωμής σε Ευρώ σε Συνεχή Χρόνο (ΕΥΡΩ-ΕΡΜΗΣ), το οποίο αποτελεί μέχρι την ημερομηνία ένταξης στο τρίτο στάδιο της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης (Ο.Ν.Ε.), τμήμα του Συστήματος ΕΡΜΗΣ, σύμφωνα με την ως άνω Πράξη Συμβουλίου Νομισματικής Πολιτικής της Τράπεζας της Ελλάδος.

γ) Στις πληρωμές μέσω του μηχανισμού διασύνδεσης («INTERLINKING») του Διευρωπαϊκού Συστήματος Διακανονισμού Εντολών Πληρωμής σε Συνεχή Χρόνο («TARGET») από και προς το ΕΥΡΩ-ΕΡΜΗΣ, και μετά την κατάργηση ή συγχώνευσή του με το Σύστημα ΕΡΜΗΣ, στις πληρωμές από και προς το Σύστημα αυτό.

δ) Στο Σύστημα Παρακολούθησης Συναλλαγών επί Τίτλων σε Λογιστική Μορφή (ΑΥΛΟΙ ΤΙΤΛΟΙ), που προβλέπεται από το ν. 2198/1994 και βρίσκεται υπό τη διαχείριση και την εποπτεία της Τράπεζας της Ελλάδος.

ε) Στο Γραφείο Συμψηφισμού Αθηνών.

στ) Στο Σύστημα Άυλων Τίτλων (Σ.Α.Τ.), που τελεί υπό τη διαχείριση της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΑΠΟΘΕΤΗΡΙΟ ΑΞΙΩΝ Α.Ε.» και την εποπτεία της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς και προβλέπεται από την υπ' αρ. 9820 απόφαση της 154/16.3.1999 Συνεδρίασης Δ.Σ. της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς (ΦΕΚ 900 Β΄) και

ζ) Στο Σύστημα Εκκαθάρισης Συναλλαγών Επί Παραγώγων, που τελεί υπό τη διαχείριση της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Εταιρεία Εκκαθάρισης Συναλλαγών Επί Παραγώγων Α.Ε.» (ΕΤ.Ε.Σ.Ε.Π.) και την εποπτεία της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς και προβλέπεται από τις διατάξεις του ν. 2533/1997 (ΦΕΚ 228 Α΄), όπως ισχύει, και της απόφασης της 25ης/4.8.1999 συνεδρίασης του Δ.Σ. της ΕΤ.Ε.Σ.Ε.Π. (ΦΕΚ 1630 Β΄).

2. Στους ημεδαπούς και αλλοδαπούς Συμμετέχοντες σε Ημεδαπά Συστήματα, καθώς και στους ημεδαπούς Συμμετέχοντες σε Συστήματα άλλων Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3. Στην Ασφάλεια, κατά την έννοια της παραγράφου ιγ΄ του

άρθρου 1 του παρόντος που παρέχεται σε συνάρτηση με Συστήματα, καθώς και με τις πράξεις νομισματικής πολιτικής και τις λοιπές πράξεις της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, της Τράπεζας της Ελλάδος και των άλλων κεντρικών τραπεζών της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπό την ιδιότητά τους ως κεντρικών τραπεζών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΣΥΜΨΗΦΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΝΤΟΛΕΣ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ

Άρθρο 3

1. Οι Εντολές μεταβίβασης και ο Συμψηφισμός ισχύουν και αντιτάσσονται έναντι κάθε τρίτου ακόμη και σε περίπτωση Διαδικασίας Αφερεγγυότητας, κατά Συμμετέχοντος, εφόσον οι Εντολές μεταβίβασης εισήχθησαν στο Σύστημα πριν από την έναρξη της Διαδικασίας Αφερεγγυότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 του παρόντος.

Αν οι Εντολές μεταβίβασης εισέλθουν στο Σύστημα μετά τη στιγμή της έναρξης της Διαδικασίας Αφερεγγυότητας και υπό την προϋπόθεση ότι η εκκαθάρισή τους αρχίζει την ημέρα έναρξης της Διαδικασίας Αφερεγγυότητας, οι εντολές αυτές είναι ισχυρές και αντιτάσσονται έναντι κάθε τρίτου, εφόσον ο διαχειριστής του Συστήματος (Διακανονιστής, Κεντρικός αντισυμβαλλόμενος ή το Συμψηφιστικό γραφείο) αποδείξει ότι δεν είχε λάβει γνώση για την έναρξη της Διαδικασίας Αφερεγγυότητας, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 του παρόντος.

2. Το κύρος του Συμψηφισμού δεν θίγεται από διατάξεις που προβλέπουν την ακύρωση των δικαιοπραξιών που έχουν συναφθεί πριν από την έναρξη της Διαδικασίας Αφερεγγυότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 του παρόντος.

3. Τα Ημεδαπά Συστήματα διέπονται από σαφείς κανόνες που ορίζουν το χρόνο εισαγωγής μιας Εντολής μεταβίβασης στο Σύστημα, καθώς και τη χρονική στιγμή μετά την οποία η Εντολή αυτή δεν ανακαλείται ούτε από Συμμετέχοντα ούτε από τρίτο.

Άρθρο 4

Κεφάλαια ή χρηματοπιστωτικά μέσα του Συμμετέχοντος που είναι διαθέσιμα στο Λογαριασμό διακανονισμού του και χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του στο Σύστημα, που έχουν γεννηθεί μέχρι και την ημέρα έναρξης της Διαδικασίας Αφερεγγυότητας. Η παρασχεθείσα στο Συμμετέχοντα στο Σύστημα πιστωτική διευκόλυνση έναντι διαθέσιμης υφιστάμενης Ασφάλειας μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εκπλήρωση των κατά το προηγούμενο εδάφιο υποχρεώσεών του στο Σύστημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΦΕΡΕΓΓΥΌΤΗΤΑΣ

Άρθρο 5

1. Χρόνος έναρξης της Διαδικασίας Αφερεγγυότητας είναι το χρονικό σημείο κατά το οποίο δημοσιεύεται η σχετική απόφαση του αρμόδιου δικαστηρίου ή της αρμόδιας διοικητικής αρχής.

2. Το δικαστήριο που δημοσιεύει την απόφαση ή η διοικητική αρχή που εκδίδει τη διοικητική πράξη με την οποία αρχίζει Διαδικασία Αφερεγγυότητας, την επιδίδουν αμελλητί στην Τράπεζα της Ελλάδος. Η επίδοση αυτή πρέπει να έχει πραγματοποιηθεί: α) εντός της ίδιας ημέρας κατά την οποία δημοσιεύθηκε η απόφαση του δικαστηρίου ή β) πριν η απόφαση της διοικητικής αρχής δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Αποφάσεις Δικαστηρίων με τις οποίες αρχίζει Διαδικασία Αφερεγγυότητας αναγράφουν με ακρίβεια την ώρα δημοσιεύσεώς τους και διατάσσουν την επίδοσή τους στην Τράπεζα της Ελλάδος.

4. Αίτηση πτωχεύσεως ή εν γένει αίτηση ενάρξεως Διαδικασίας Αφερεγγυότητας κατά Συμμετέχοντος σε Συστήματα του άρθρου 10 παρ. 1 του παρόντος επιδίδεται επί ποινή απαραδέκτου στην Τράπεζα της Ελλάδος.

Άρθρο 6

1. Η Τράπεζα της Ελλάδος ειδοποιεί αμέσως, οπωσδήποτε εντός της ημέρας κατά την οποία επιδόθηκε σε αυτήν απόφαση για την έναρξη Διαδικασίας Αφερεγγυότητας, σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 2 του παρόντος, την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και τις Αρμόδιες Αρχές.

2. Συμμετέχοντες που έχουν την έδρα τους ή οποιασδήποτε μορφής εγκατάσταση στην Ελλάδα, ανακοινώνουν αμέσως στην Τράπεζα της Ελλάδος τη συμμετοχή τους σε Σύστημα. Οι Συμμετέχοντες του προηγούμενου εδαφίου υποχρεούνται να προβούν στην ανακοίνωση του προηγούμενου εδαφίου εντός τριάντα (30) ημερών από της ενάρξεως ισχύος του παρόντος νόμου.

3. Η Τράπεζα της Ελλάδος ειδοποιεί αμελλητί τα Ημεδαπά Συστήματα για την έναρξη Διαδικασίας Αφερεγγυότητας Συμμετέχοντος σε αυτά:

α) όταν επιδίδεται σε αυτήν απόφαση δικαστηρίου ή διοικητικής αρχής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 5 παρ. 1 του παρόντος, με την οποία αρχίζει Διαδικασία Αφερεγγυότητας και

β) όταν λαμβάνει ανακοίνωση από τις Αρμόδιες Αρχές, την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα ή την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την έναρξη Διαδικασίας Αφερεγγυότητας Συμμετέχοντος σε Ημεδαπά Συστήματα.

Άρθρο 7

Δικαιώματα και υποχρεώσεις Συμμετέχοντος σε Ημεδαπό Σύστημα, τα οποία προκύπτουν από ή συνδέονται με τη συμμετοχή του σε αυτό και έχουν γεννηθεί πριν από την κατά το άρθρο 6 παρ. 3 του παρόντος ειδοποίηση του Συστήματος αυτού για την έναρξη της Διαδικασίας Αφερεγγυότητας, δεν θίγονται αναδρομικά από τη διαδικασία αυτήν.

Άρθρο 8

Το δίκαιο που διέπει το Σύστημα εφαρμόζεται και σε περίπτωση ενάρξεως Διαδικασίας Αφερεγγυότητας κατά Συμμετέχοντος ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από τη συμμετοχή του στο Σύστημα ή που συνδέονται με αυτήν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΥΠΕΡ ΩΝ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΌ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΦΕΡΕΓΓΥΌΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΧΩΡΟΥΝΤΟΣ

Άρθρο 9

1. Η Ασφάλεια που έχει παρασχεθεί:

α) σε Συμμετέχοντα στο πλαίσιο λειτουργίας Συστήματος ή

β) στις κεντρικές τράπεζες των Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στην Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα

δεν υπόκειται σε λύση, άρση ή απόσβεση ούτε θίγεται καθ' οιονδήποτε τρόπο από τη διαδικασία αφερεγγυότητας του Συμμετέχοντος ή του αντισυμβαλλομένου των κεντρικών τραπεζών των Κρατών - Μελών ή της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, που παρέσχε την ασφάλεια.

2. Εφόσον υφίσταται οφειλή Συμμετέχοντος σε Σύστημα στο πλαίσιο λειτουργίας του ή αντισυμβαλλομένου κεντρικής τράπεζας των Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή και της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας ληξιπρόθεσμη για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των είκοσι τεσσάρων ωρών, τα εισηγμένα σε οργανωμένη αγορά χρηματοπιστωτικά μέσα επί των οποίων έχει συσταθεί Ασφάλεια, επιτρέπεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων περί αναγκαστικής εκποίησης και αφού ο οφειλέτης ενημερωθεί με έγγραφο βεβαίας χρονολογίας, να εκποιούνται από τον Διακανονιστή ή τον Κεντρικό Αντισυμβαλλόμενο του Συστήματος, την κεντρική τράπεζα ή την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα ή, εφόσον οι τίτλοι είναι ληξιπρόθεσμοι και απαιτητοί, να εισπράττονται οι εξ αυτών απαιτήσεις από τον Διακανονιστή ή τον Κεντρικό Αντισυμβαλλόμενο του Συστήματος, την κεντρική τράπεζα ή την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα ιδίω ονόματι. Η εκποίηση γίνεται χρηματιστηριακώς, μέσω μέλους του χρηματιστηρίου που ορίζει ο Διακανονιστής, ο Κεντρικός Αντισυμβαλλόμενος, η κεντρική τράπεζα ή η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα ή και εξωχρηματιστηριακώς, εφόσον αντικείμενο της Ασφάλειας είναι τίτλοι του Δημοσίου ή τίτλοι που δεν είναι εισηγμένοι στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Το προϊόν της εκποιήσεως διατίθεται κατά προτεραιότητα για την ικανοποίηση της ασφαλιζόμενης απαιτήσεως. Όταν η Ασφάλεια έχει παρασχεθεί με τη μορφή συμβάσεως πωλήσεως τίτλων με σύμφωνο επαναγοράς και ο υπόχρεος σε επαναγορά Συμμετέχων ή αντισυμβαλλόμενος καταστεί υπερήμερος ως προς την εκπλήρωση της υποχρεώσεώς του για την καταβολή του τιμήματος, ο Διακανονιστής, η κεντρική τράπεζα ή η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα δύνανται αμέσως να διαθέτουν ελεύθερα τους τίτλους που είχαν αγοράσει.

3. Οι διατάξεις της νομοθεσίας που εφαρμόζονται κατά τη σύσταση ενεχύρου υπέρ της Τράπεζας της Ελλάδος, την αναγκαστική εκποίηση του ενεχύρου αυτού και τη διανομή του πλειστηριάσματος ισχύουν και για τη σύσταση και την αναγκαστική εκποίηση ενεχύρου επί άυλων τίτλων Δημοσίου υπέρ της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και των κεντρικών τραπεζών των Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και για τη διανομή του πλειστηριάσματος.

4. Όταν συνιστάται Ασφάλεια επί χρηματοπιστωτικών μέσων ή επί δικαιωμάτων σε χρηματοπιστωτικά μέσα υπέρ Συμμετέχοντος στο πλαίσιο λειτουργίας Συστήματος ή υπέρ κεντρικής τράπεζας Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή υπέρ της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας με νόμιμη καταχώριση του δικαιώματος του υπέρ ου η Ασφάλεια σε Σύστημα ή σε μητρώο ή σύστημα καταχώρισης ή λογαριασμό ή βιβλία κεντρικής τράπεζας Κράτους - Μέλους ή της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, το εν λόγω δικαίωμα, ιδίως ως προς τη νόμιμη σύστασή του, την εγκυρότητά του και τη διαδικασία αναγκαστικής εκποίησης, διέπεται από το ουσιαστικό δίκαιο του Κράτους - Μέλους στο οποίο έγινε η καταχώρισή του. Η παραπάνω διάταξη ισχύει και στην περίπτωση που ο υπέρ ου η Ασφάλεια Συμμετέχων ενεργεί ιδίω ονόματι αλλά για λογαριασμό τρίτου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ, ΙΔΡΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΕΧΌΝΤΩΝ

Άρθρο 10

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 2 περ. 1 του παρόντος, με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, ύστερα από εισήγηση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος ή της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, ως προς τα εποπτευόμενα ή επιβλεπόμενα από κάθε αρχή Συστήματα, ορίζονται τα Συστήματα που υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος νόμου. Η απόφαση αυτή, στην οποία συμπεριλαμβάνονται και τα Συστήματα του άρθρου 2 περ. 1, δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. Για την υπαγωγή Συστήματος στις διατάξεις του παρόντος νόμου πρέπει τούτο: α) να διέπεται από το ελληνικό δίκαιο ή να λειτουργεί στην Ελλάδα και β) η Τράπεζα της Ελλάδος ή η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς να έχουν εισηγηθεί την υπαγωγή του Συστήματος στις διατάξεις του παρόντος νόμου, αν κρίνουν ότι οι κανόνες που διέπουν το προτεινόμενο Σύστημα είναι ικανοποιητικοί. Ειδικότερα, για τα συστήματα των περιπτώσεων 2 και 3 του άρθρου 1 παράγραφος α΄ του παρόντος, η Τράπεζα της Ελλάδος ή η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, προκειμένου να εισηγηθούν την υπαγωγή των Συστημάτων αυτών στις διατάξεις του παρόντος νόμου, θα πρέπει να έχουν διαπιστώσει ότι υφίστανται ικανοποιητικοί μηχανισμοί αποτροπής συστημικού κινδύνου σε αυτά.

3. Ο Κατάλογος των Συστημάτων της παραγράφου 1 γνωστοποιείται με επιμέλεια της Τράπεζας της Ελλάδος στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις Αρμόδιες Αρχές.

4. Με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, ύστερα από εισήγηση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος ή της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, τροποποιείται ο κατάλογος της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου και δύνανται να προστίθενται νέα ή να αφαιρούνται από αυτόν υφιστάμενα Συστήματα, συμπεριλαμβανομένων και των Συστημάτων του άρθρου 2 περ. 1 του παρόντος. Η απόφαση αυτή, με το νέο πλήρη κατάλογο των Συστημάτων δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ο νέος κατάλογος ανακοινώνεται αμελλητί, με επιμέλεια της Τράπεζας της Ελλάδος, στην Ευρω-παϊκή Επιτροπή και στις Αρμόδιες Αρχές.

Άρθρο 11

1. Η Τράπεζα της Ελλάδος ή η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς μπορούν να χαρακτηρίσουν Ιδρύματα, κατά την έννοια του παρόντος, επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε Συστήματα που εποπτεύουν ή επιβλέπουν, τα οποία εκτελούν μόνο Εντολές μεταβίβασης και σχετικές πληρωμές που αναφέρονται στην παρ. θ΄ περ. ii του άρθρου 1 του παρόντος, εφόσον:

α) οι επιχειρήσεις αυτές ευθύνονται για τις οικονομικές υποχρεώσεις που απορρέουν από τις παραπάνω Εντολές μεταβίβασης,

β) τρεις τουλάχιστον Συμμετέχοντες στα Συστήματα αυτά είναι Ιδρύματα κατά την έννοια των εδαφίων (ι) έως και (ιν) της περ. β΄ του άρθρου 1 του παρόντος και

γ) υφίστανται ικανοποιητικοί μηχανισμοί αποτροπής συστημικού κινδύνου στα Συστήματα αυτά, όπως διαπιστώνεται

κατόπιν υποβολής των απαραίτητων στοιχείων, πληροφοριών και σχεδίου διαχείρισης κινδύνων.

2. Με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, ύστερα από εισήγηση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, μπορεί να επεκταθεί η εφαρμογή του παρόντος και σε Εμμέσως Συμμετέχοντες σε Σύστημα, εάν αυτό δικαιολογείται με κριτήριο το συστημικό κίνδυνο και υπό τον όρο ότι ο Εμμέσως Συμμετέχων είναι γνωστός στο Σύστημα.

3. Με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, κατόπιν εισηγήσεως του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος ή της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, μπορεί να επεκταθεί η εφαρμογή του παρόντος και σε ελληνικά Ιδρύματα, που συμμετέχουν άμεσα σε Συστήματα τρίτης, εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, χώρας και στην Ασφάλεια που παρέχεται σε συνάρτηση με τη συμμετοχή στα Συστήματα αυτά, κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερόμενου Ιδρύματος.

Άρθρο 12

1. Τα Ημεδαπά Συστήματα αποστέλλουν στην Τράπεζα της Ελλάδος κατάλογο των Συμμετεχόντων και των Εμμέσως Συμμετεχόντων σε αυτά και την ενημερώνουν αμέσως για κάθε νέο ή απερχόμενο Συμμετέχοντα ή Εμμέσως Συμμετέχοντα, αποστέλλοντας κάθε φορά νέο πλήρη κατάλογο.

2. Η Τράπεζα της Ελλάδος και τα Συστήματα ενημερώνουν οποιονδήποτε έχει έννομο συμφέρον ως προς το αν Ίδρυμα είναι Συμμετέχων ή Εμμέσως Συμμετέχων σε Σύστημα, καθώς και για τους βασικούς κανόνες που διέπουν τη λειτουργία του Συστήματος, ιδίως δε τον Κανονισμό Λειτουργίας του.

3. Ίδρυμα υποχρεούται να ενημερώσει οποιονδήποτε έχει έννομο συμφέρον για το αν είναι Συμμετέχων ή Εμμέσως Συμμετέχων σε Σύστημα.

Άρθρο 13

1. Με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, ύστερα από εισήγηση της Τράπεζας της Ελλάδος και της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, μπορούν να ρυθμίζονται ειδικά θέματα και αναγκαίες λεπτομέρειες για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου. Η διάταξη αυτή δεν θίγει αρμοδιότητες της Τράπεζας της Ελλάδος ή της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς για την έκδοση κανονιστικών αποφάσεων ως προς Συστήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις της νομοθεσίας.

2. Τα Συστήματα γνωστοποιούν αμελλητί στην Τράπεζα της Ελλάδος κάθε επιδοθείσα σε αυτά αίτηση, σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 4 του παρόντος.

3. Η Τράπεζα της Ελλάδος γνωστοποιεί αμελλητί στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς κάθε ανακοίνωση που περιέρχεται σε αυτήν για Ίδρυμα εποπτευόμενο από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς.

4. Το τραπεζικό και επαγγελματικό απόρρητο δεν ισχύει έναντι του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, της Τράπεζας της Ελλάδος και της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς για την παροχή σε αυτούς από τα Συστήματα και τους Συμμετέχοντες των ανακοινώσεων που προβλέπονται στον παρόντα νόμο, καθώς και κάθε στοιχείου ή πληροφορίας που κρίνονται απαραίτητα για την ορθή και ασφαλή εφαρμογή του.

Άρθρο 14

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της νομοθεσίας που προβλέπουν την επιβολή κυρώσεων από την Τράπεζα της Ελλάδος και την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, η Τράπεζα της Ελλάδος και η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς δύνανται να επιβάλλουν πρόστιμο ύψους μέχρι 50.000.000 δραχμών στους εποπτευόμενους ή επιβλεπόμενους από αυτές Συμμετέχοντες, εφόσον αυτοί παραβιάζουν τις διατάξεις του παρόντος. Σε περίπτωση σοβαρών υποτροπών, το πρόστιμο δύναται να ανέρχεται σε 100.000.000 δραχμές.

2. Σε περίπτωση παράβασης των καθηκόντων που απορρέουν από την εκτέλεση των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου 5 του παρόντος επιβάλλεται κατά των εντεταλμένων οργάνων πρόστιμο έως 20.000.000 δραχμές, με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, μετά από εισήγηση της Τράπεζας της Ελλάδος.

Άρθρο 15

Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 2 και της παραγράφου 3 του άρθρου 11 του ν. 2548/1997 δεν ισχύουν προκειμένου περί Συστημάτων που εμπίπτουν στις διατάξεις του παρόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16
Θέματα Ε.Α.Β.

1. α. Συστήνεται νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) με την επωνυμία «Ε.Α.Β. ΠΑΓΙΩΝ», που τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Οικονομικών. Ως σκοπός του νομικού αυτού προσώπου ορίζεται η διαχείριση, συντήρηση και εκμετάλλευση της περιουσίας του.

β. Η περιουσία της «Ε.Α.Β. ΠΑΓΙΩΝ» αποτελείται από τα ακίνητα και κινητά περιουσιακά στοιχεία (πάγια) της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας Α.Ε. (Ε.Α.Β. Α.Ε.), τα οποία μεταβιβάζονται σε αυτή χωρίς αντάλλαγμα, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υποπαράγραφο γ΄.

γ. Το διοικητικό συμβούλιο της Ε.Α.Β. Α.Ε. με απόφασή του, που εγκρίνεται από τη γενική συνέλευση των μετόχων της εταιρείας, προσδιορίζει τα μεταβιβαζόμενα στην «Ε.Α.Β. ΠΑΓΙΩΝ» περιουσιακά στοιχεία και αναθέτει τη σύνταξη σχετικής έκθεσης στο οριζόμενο από αυτό όργανο. Στην έκθεση αυτή καθορίζονται και εξειδικεύονται πλήρως τα μεταβιβαζόμενα περιουσιακά στοιχεία με ειδικότερους προσδιορισμούς, οι οποίοι, για τα ακίνητα, θα είναι τουλάχιστον το είδος, η θέση και τα όριά τους. Η παραπάνω έκθεση, μετά την έγκρισή της από το διοικητικό συμβούλιο της Ε.Α.Β. Α.Ε. και τον Υπουργό Οικονομικών αποτελεί τίτλο μεταβίβασης, απόσπασμα του οποίου μεταγράφεται ατελώς, κατά τις κείμενες διατάξεις, στα οικεία βιβλία μεταγραφών του αρμόδιου υποθηκοφυλακείου.

Η ανωτέρω μεταβίβαση απαλλάσσεται από την καταβολή κάθε φόρου, τέλους χαρτοσήμου, άλλου τέλους, εισφοράς υπέρ του Δημοσίου ή νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου ή άλλου τρίτου. Ομοίως απαλλάσσεται από κάθε φόρο υπεραξίας που τυχόν θα προκύψει από τη μεταβίβαση αυτήν.

δ. Η «Ε.Α.Β. ΠΑΓΙΩΝ» από της συστάσεώς της υπεισέρχεται αυτοδικαίως στα δικαιώματα και υποχρεώσεις της Ε.Α.Β. Α.Ε., οι οποίες προκύπτουν από δανειακές συμβάσεις.

ε. Τα πάσης φύσεως προνόμια που έχουν παρασχεθεί στην Ε.Α.Β. Α.Ε. με το ν. 43/1975 ισχύουν και υπέρ της «Ε.Α.Β. ΠΑΓΙΩΝ».

στ. Με σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ της Ε.Α.Β. Α.Ε. και της «Ε.Α.Β. ΠΑΓΙΩΝ», παραχωρείται η χρήση του συνόλου ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων που περιέρχονται στη

δεύτερη έναντι ανταλλάγματος. Με την ίδια σύμβαση μπορεί να συμφωνηθεί η ανάληψη της συντήρησης των παραπάνω στοιχείων από την πρώτη.

ζ. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Οικονομικών, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την εν γένει οργάνωση και λειτουργία της «Ε.Α.Β. ΠΑΓΙΩΝ», τον αριθμό των μελών του διοικητικού της συμβουλίου, τον τρόπο διορισμού αυτών, ως και το αρμόδιο προς τούτο όργανο, τις αρμοδιότητες του διοικητικού συμβουλίου και των λοιπών οργάνων της, τους πόρους της, τη διάρθρωση των υπηρεσιών της και τον τρόπο λειτουργίας τους, ως και κάθε άλλο σχετικό με τα ανωτέρω θέμα και μπορεί να προβλέπεται η σύσταση μέχρι δέκα (10) θέσεων προσωπικού και κατανομή των θέσεων αυτών κατά κατηγορίες, κλάδους και ειδικότητες. Για την προσωρινή πλήρωση των παραπάνω θέσεων επιτρέπεται η απόσπαση προσωπικού της Ε.Α.Β. Α.Ε. για διάστημα μέχρι ενός (1) έτους. Η παραπάνω απόσπαση γίνεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, ύστερα από γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ε.Α.Β. Α.Ε., κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων.

2.α. Η παράγραφος 2 του άρθρου 1 του ν. 43/1975 αντικαθίσταται ως εξής:

«Το Ελληνικό Δημόσιο δύναται να μεταβιβάσει ποσοστό μέχρι σαράντα εννέα τοις εκατό (49%) του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρίας σε τρίτο, στον οποίο μπορεί να αναθέσει και τη διαχείριση της Εταιρίας. Σε κάθε περίπτωση το ποσοστό της συμμετοχής του Ελληνικού Δημοσίου στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρίας δεν μπορεί να είναι κατώτερο του πενήντα ενός τοις εκατό (51%).»

β. Οι παράγραφοι 3, 4 και 5 του άρθρου 1 του ν. 43/1975 καταργούνται.

γ. Διατάξεις του καταστατικού της Ε.Α.Β. Α.Ε. και αποφάσεις των οργάνων της, εφόσον έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, παύουν να ισχύουν.

3. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν θίγουν τις κείμενες διατάξεις νόμων και τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας που ρυθμίζουν τις εργασιακές σχέσεις της Ε.Α.Β. Α.Ε..

Άρθρο 17
Θέματα Χ.Π.Α.

1. Η περίπτωση β΄ της παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 2533/ 1997 αντικαθίσταται ως εξής:

«β. Το υποψήφιο μέλος διαθέτει μετοχικό κεφάλαιο τουλάχιστον ίσο με τριακόσια εκατομμύρια δραχμές. Σε περίπτωση που το υποψήφιο μέλος είναι μέλος του Χ.Α.Α., πρέπει να διαθέτει μετοχικό κεφάλαιο τουλάχιστον ίσο με πεντακόσια εκατομμύρια δραχμές. Με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, τα παραπάνω ποσά μπορούν να αναπροσαρμόζονται.»

2. Η παράγραφος 2 του άρθρου 10 του ν. 2533/1997 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Κάθε σύμβαση επί παραγώγων στο Χ.Π.Α. καταρτίζεται μεταξύ της Εταιρείας Εκκαθάρισης Συναλλαγών Επί Παραγώγων (ΕΤ.Ε.Σ.Ε.Π.) και των παραγγελέων, οι οποίοι εκπροσωπούνται από τα Μέλη του Χ.Π.Α..»

3. Η περίπτωση β΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 21 του ν. 2533/1997 αντικαθίσταται ως εξής:

«β. Το υποψήφιο μέλος διαθέτει μετοχικό κεφάλαιο τουλάχιστον ίσο με ένα δισεκατομμύριο δραχμές, εφόσον εκκαθαρίζει αποκλειστικά συναλλαγές που διενεργεί το ίδιο ως μέλος του Χ.Π.Α.. Σε περίπτωση που το υποψήφιο μέλος της Εταιρείας Εκκαθάρισης Συναλλαγών Επί Παραγώγων (ΕΤ.Ε.Σ.Ε.Π.) εκκαθαρίζει και/ή συναλλαγές που διενεργούν άλλα μέλη του Χ.Π.Α., το υποψήφιο μέλος πρέπει να διαθέτει μετοχικό κεφάλαιο τουλάχιστον ίσο με τέσσερα δισεκατομμύρια δραχμές, να καταρτίζει με τα μέλη του Χ.Π.Α. τις σχετικές συμβάσεις για τη μετάθεση της εκκαθάρισης και να ικανοποιεί τις προϋποθέσεις που εκάστοτε θέτει το Διοικητικό Συμ- βούλιο της Εταιρείας Εκκαθάρισης Συναλλαγών Επί Παραγώγων (ΕΤ.Ε.Σ.Ε.Π.). Με απόφαση του Υπουργού, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, τα παραπάνω ποσά μπορούν να αναπροσαρμόζονται.»

4. Υφιστάμενα, κατά το χρόνο θέσης σε ισχύ του παρόντος νόμου, μέλη της Εταιρείας Εκκαθάρισης Συναλλαγών Επί Παραγώγων (ΕΤ.Ε.Σ.Ε.Π.) δικαιούνται να εκκαθαρίζουν χρηματιστηριακές συναλλαγές επί παραγώγων επί έξι (6) μήνες μετά τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως του παρόντος νόμου, ακόμη και αν δεν πληρούν τις οριζόμενες στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου προϋποθέσεις ύψους κεφαλαίου.

5. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 24 του ν. 2533/1997 καταργείται.

6. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 25 του ν. 2533/ 1997 προστίθεται νέο εδάφιο που έχει ως εξής:

«Η ολοκλήρωση του χρηματικού διακανονισμού από την Εταιρεία Εκκαθάρισης Συναλλαγών Επί Παραγώγων (ΕΤ.Ε.Σ.Ε.Π.) προς τα μέλη της συνιστά εκπλήρωση των χρηματικών της υποχρεώσεων από τις συναλλαγές επί παραγώγων έναντι των αντισυμβαλλομένων της παραγγελέων.»

7. Στο άρθρο 25 του ν. 2533/1997 προστίθεται νέα παράγραφος 3, που έχει ως εξής:

«3. Σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης μετάθεσης εκκαθάρισης που προβλέπεται στην περίπτωση β΄ της παρ. 1 του άρθρου 21 του παρόντος, το μέλος της Εταιρείας Εκκαθάρισης Συναλλαγών Επί Παραγώγων (ΕΤ.Ε.Σ.Ε.Π.) έχει υποχρέωση να εκκαθαρίζει κατά τις διατάξεις της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου τις καταρτισθείσες συναλλαγές μέχρι και την ημέρα της κοινοποίησης της καταγγελίας της σύμβασης στην Εταιρεία Εκκαθάρισης Συναλλαγών Επί Παραγώγων (ΕΤ.Ε.Σ.Ε.Π.).»

8. Η παρ. 3 του άρθρου 29 του ν. 2533/1997 καταργείται.

9. Στο τέλος του τελευταίου εδαφίου του στοιχείου η΄ της παρ. 4 του άρθρου 31 του ν. 2533/1997 προστίθενται οι λέξεις:

« ή σε άλλο φορέα Συστήματος Παρακολούθησης Άυλων Τίτλων».

Άρθρο 18
Θέματα λιμένων

1. Τα Λιμενικά Ταμεία της χώρας δύνανται να υπάγονται στις διατάξεις του ν. 2414/1996 (ΦΕΚ 135 Α΄). Για κάθε Λιμενικό Ταμείο που προκρίνεται να υπαχθεί στις διατάξεις αυτές, εκδίδεται προεδρικό διάταγμα, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, με το οποίο προβλέπεται η υπαγωγή αυτή και η μετατροπή του σε ανώνυμη εταιρία (Α.Ε.) και καταρτίζεται το καταστατικό αυτής, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, του ν. 2414/1966 και του κ.ν. 2190/1920. Έδρα της Α.Ε. ορίζεται η έδρα που είχε το Λιμενικό Ταμείο που μετατρέπεται. Οι διατάξεις του άρθρου 28 του ν. 2738/1999 (ΦΕΚ 180 Α΄) δεν θίγονται.

2. Οι Α.Ε. της παραγράφου 1 είναι ανώνυμες εταιρίες κοινής

ωφέλειας, με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, λειτουργούν κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, απολαμβάνουν διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας, τελούν υπό την εποπτεία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και διέπονται από τις διατάξεις του παρόντος και του κ.ν. 2190/1920 και συμπληρωματικά από τις διατάξεις του ν. 2414/1996, όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν κάθε φορά. Οι διατάξεις του β.δ. 14/19.1.1939 και του α.ν. 2344/1940 (ΦΕΚ 154 Α΄), όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν κάθε φορά, εφαρμόζονται αναλόγως στις Α.Ε. του παρόντος, εκτός εκείνων που αναφέρονται σε θέματα τα οποία ρυθμίζονται διαφορετικά από τις διατάξεις του παρόντος και των νόμων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. α) Η κινητή και ακίνητη περιουσία του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου που μετατρέπεται κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου περιέρχονται στην Α.Ε., η οποία υπεισέρχεται αυτοδικαίως σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του. Προκειμένου περί ακινήτων ή εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί ακινήτων του Λιμενικού Ταμείου, ως νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου, που περιέρχονται στην Α.Ε., η επερχόμενη, από την έναρξη της ισχύος του προεδρικού διατάγματος υπαγωγής, μετατροπή και υποκατάσταση σημειώνεται ατελώς στα βιβλία μεταγραφών των αρμόδιων υποθηκοφυλακείων. Οι μεταβιβάσεις αυτές απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, τέλος χαρτοσήμου, εισφοράς, καθώς και δικαιώματα υπέρ οποιουδήποτε τρίτου.

β) Οι εκκρεμείς δίκες του Λιμενικού Ταμείου, ως νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου, συνεχίζονται από την Α.Ε., χωρίς να επέρχεται βίαια διακοπή τους και χωρίς να απαιτούνται άλλες ειδικότερες διατυπώσεις ή ενέργειες για τη συνέχισή τους. Προβλήματα δικαιοδοσίας που μπορεί να προκύψουν επιλύονται από τα δικαστήρια στα οποία εκκρεμούν οι υποθέσεις.

4. Οι Α.Ε. του παρόντος άρθρου υπόκεινται μόνο σε φόρο εισοδήματος και απολαμβάνουν όλα τα προνόμια που απολαμβάνει το Δημόσιο στις δημόσιες και ιδιωτικές σχέσεις και συναλλαγές του. Στις ίδιες Α.Ε. εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 28 του ν. 2579/1998 (ΦΕΚ 31 Α΄).

5. Η μελέτη και εκτέλεση έργων στην περιοχή αρμοδιότητας των Α.Ε. του παρόντος άρθρου εγκρίνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Α.Ε., προκειμένου, όμως, για έργα εθνικού επιπέδου, απαιτείται η έγκριση της πράξης του Διοικητικού Συμβουλίου, πριν την εκτέλεσή της, και από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, ο οποίος εποπτεύει τις Α.Ε. στον τομέα των έργων, εφαρμοζομένων σε αυτά των διατάξεων του π.δ. 649/1977 (ΦΕΚ 212 Α΄) και του π.δ. 427/1987 (ΦΕΚ 191 Α΄).

6. Τα κατά το άρθρο 14 του α.ν. 2344/1940 (ΦΕΚ 154 Α΄) λιμενικά έργα, καθώς και προσχώσεις στη θάλασσα προς εξυπηρέτηση της επιβατικής και εμπορικής κίνησης των λιμένων αρμοδιότητας των Α.Ε. του παρόντος άρθρου, εκτελούνται ύστερα από την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από σύμφωνη γνώμη του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού και κατά παρέκκλιση του άρθρου 9 του προαναφερόμενου νόμου.

7. Οι αναγκαίοι για την εκπλήρωση του σκοπού των Α.Ε. του παρόντος άρθρου κανονισμοί εκδίδονται από το Διοικητικό Συμβούλιο, μετά από εισήγηση του Διευθύνοντα Συμβούλου. Μέχρι την έκδοση των κανονισμών του προηγούμενου εδαφίου εφαρμόζονται οι οικείες διατάξεις που ίσχυαν κατά την έναρξη ισχύος του προεδρικού διατάγματος υπαγωγής.

8. Οι Α.Ε. του παρόντος άρθρου μπορούν:

α) Να συνιστούν, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, θυγατρικές εταιρίες και να συμμετέχουν σε άλλες εταιρίες ή επιχειρήσεις που έχουν σκοπό την εκμετάλλευση των χώρων και ανάπτυξη δραστηριοτήτων και σε άλλους λιμένες εντός ή εκτός της χώρας ή έχουν παρεμφερή με το δικό τους σκοπό και γενικά έχουν σκοπούς συναφείς ή υποβοηθητικούς της δραστηριότητάς τους, καθώς και να συνεργάζονται με αυτές.

β) Να παρέχουν συμβουλευτικές υπηρεσίες προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα, κράτη ή διεθνείς οργανισμούς, ιδίως στον τομέα των μεταφορών.

γ) Να φροντίζουν για την επαγγελματική εκπαίδευση των εργαζομένων σε αυτήν.

δ) Να δημιουργούν κατάλληλη ερευνητική υποδομή και να εκπονούν πάσης φύσεως έρευνες και μελέτες για θέματα που άπτονται των σκοπών τους.

ε) Να συμμετέχουν σε δραστηριότητες που έχουν στόχο την προώθηση των θεμάτων που άπτονται του σκοπού τους είτε στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε σε εθνικό ή παγκόσμιο επίπεδο.

στ) Να ιδρύουν ή να συμμετέχουν σε εταιρίες επιχειρηματικού κεφαλαίου.

9. α) Οι μετοχές των Α.Ε. του παρόντος άρθρου μπορεί να εισαχθούν προς διαπραγμάτευση στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών ή και σε οποιοδήποτε διεθνώς αναγνωρισμένο Χρηματιστήριο Αξιών με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων, με την προϋπόθεση ότι το ποσοστό συμμετοχής του Ελληνικού Δημοσίου στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρίας παραμένει τουλάχιστον 51%.

β) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας δύναται να τίθενται όρια μεταβίβασης μετοχών των Α.Ε. του παρόντος άρθρου ανά επενδυτή, για το ποσοστό του κεφαλαίου τους που απομένει πέραν του ελάχιστου ποσοστού του 51% που ανήκει στο Δημόσιο.

10. α) Εντός έτους από την έναρξη ισχύος του προεδρικού διατάγματος υπαγωγής συντάσσεται και τίθεται σε εφαρμογή, μετά από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Α.Ε. και γνώμη της πλέον αντιπροσωπευτικής δευτεροβάθμιας συνδικαλιστικής οργάνωσης υπαλλήλων, ο Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας (Κ.Ε.Ο.Λ.) της Εταιρίας, ο οποίος δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Στον Κ.Ε.Ο.Λ. καθορίζονται οι υπηρεσιακές μονάδες της Εταιρίας και ο τρόπος λειτουργίας τους.

β) Εντός έτους από την έναρξη ισχύος του προεδρικού διατάγματος υπαγωγής συντάσσεται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Α.Ε. ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού (Γ.Κ.Π.) της Εταιρίας, ο οποίος μετά από γνώμη της πλέον αντιπροσωπευτικής δευτεροβάθμιας συνδικαλιστικής οργάνωσης υπαλλήλων εγκρίνεται με κοινή απόφαση των αρμόδιων Υπουργών και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

γ) Αν η γνώμη που προβλέπεται στις περιπτώσεις α΄ και β΄ δεν διατυπωθεί μέσα σε ένα (1) μήνα από την ημέρα που θα ζητηθεί, δεν είναι απαραίτητη. Αν η γνώμη που προβλέπεται στην περίπτωση β΄ είναι αρνητική, ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία περί διαιτησίας.

δ) Μέχρι τη δημοσίευση του Κ.Ε.Ο.Λ. και του Γ.Κ.Π. και την κατάρτιση της πρώτης Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας, που πρέπει να καταρτιστεί εντός έτους από τη δημοσίευση του προεδρικού διατάγματος υπαγωγής και υπογράφεται από την πλέον αντιπροσωπευτική δευτεροβάθμια συνδικαλιστική

οργάνωση των εργαζομένων στην Εταιρία, εξακολουθούν να εφαρμόζονται στην Εταιρία οι κανονισμοί και οι διατάξεις που ίσχυαν κατά την έναρξη ισχύος του προεδρικού διατάγματος υπαγωγής.

11. Στις κάθε είδους, τύπου, φύσης και περιεχομένου δικαιοπραξίες, που έχουν συναφθεί και ευρίσκονται σε ισχύ μέχρι την έναρξη ισχύος του προεδρικού διατάγματος υπαγωγής, στις οποίες το μοναδικό ή ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη είναι το μετατρεπόμενο Λιμενικό Ταμείο ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, υπεισέρχεται ως καθολικός διάδοχος το νομικό πρόσωπο της Α.Ε., χωρίς κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη να δικαιούται να ζητήσει για το λόγο αυτόν τη λύση των ανωτέρω δικαιοπραξιών ή τη μη εκτέλεση αυτών ή τη μη εκπλήρωση των υποχρεώσεών του, που απορρέουν από αυτές.

12. Όπου στην ισχύουσα νομοθεσία ή σε έγγραφα δημόσια ή ιδιωτικά, αναγράφεται η επωνυμία του Λιμενικού Ταμείου που μετατρέπεται, νοείται, από την έναρξη ισχύος του προεδρικού διατάγματος υπαγωγής, η Α.Ε..

13. Οι νόμοι και τα προεδρικά διατάγματα, ως και οι υπουργικές αποφάσεις που εκδόθηκαν κατ' εξουσιοδότηση αυτών, που ισχύουν σήμερα και αφορούν το Λιμενικό Ταμείο που μετατρέπεται, ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, εξακολουθούν να ισχύουν εφόσον δεν καταργούνται ή τροποποιούνται από τον παρόντα νόμο ή δεν αντίκεινται σε αυτόν ή στο ν. 2414/1996 και τον κ.ν. 2190/1920.

14. Οι Α.Ε. του παρόντος άρθρου εξασφαλίζουν όλες τις λιμενικές εξυπηρετήσεις στις δημόσιες υπηρεσίες και ένοπλες δυνάμεις. Τα σκάφη του Λ.Σ. απαλλάσσονται της καταβολής τελών και δικαιωμάτων για την εξυπηρέτησή τους στις εγκαταστάσεις των Α.Ε..

15. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας δύναται να ανατίθεται σε ελεγκτικές εταιρίες ο διαχειριστικός έλεγχος των Α.Ε. του παρόντος άρθρου.

16. Το μετοχικό κεφάλαιο των Α.Ε. του παρόντος άρθρου που θα αναγράφεται στο καταστατικό τους αφορά λογιστική διευκόλυνση των Εταιριών και δεν θα καταβάλλεται σε χρήμα ούτε θα συμψηφίζεται κατά οποιονδήποτε τρόπο με την αξία των περιουσιακών στοιχείων, με την οποία θα σχηματιστεί οριστικά το τελικό μετοχικό τους κεφάλαιο.

17. Οι διατάξεις του κ.ν. 5167/1932 και του ν.δ. 1254/1949, όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος, καθώς και οι λοιπές διατάξεις περί φορτοεκφορτώσεων στα λιμάνια της χώρας ισχύουν και για τις Α.Ε. του παρόντος άρθρου.

18. Προκειμένου να υπολογιστούν οι εκπιπτόμενες, από τα ακαθάριστα έσοδα των Α.Ε. του παρόντος άρθρου, αποσβέσεις επί της αξίας των εισφερόμενων από τα Λιμενικά Ταμεία πάγιων περιουσιακών στοιχείων, ως βάση θα λαμβάνεται η αναπόσβεστη αξία ή η οριστικώς αναγνωρισθείσα, με βάση τις ισχύουσες διατάξεις, εκάστου πάγιου περιουσιακού στοιχείου, προσαυξημένη κατά την αναλογούσα σε αυτήν υπεραξία, η οποία προέκυψε κατά τη μετατροπή. Οι υπολογιζόμενες αποσβέσεις επί της υπεραξίας, η οποία αναλογεί στην αποσβεσθείσα αξία των εισφερόμενων από τα Λιμενικά Ταμεία πάγιων περιουσιακών στοιχείων, δεν εκπίπτουν από τα ακαθάριστα έσοδα των εκ μετατροπής προερχόμενων Α.Ε., προκειμένου να υπολογιστούν τα καθαρά κέρδη αυτών με βάση τις ισχύουσες διατάξεις. Στο τακτικό προσωπικό του Λιμενικού Ταμείου που μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρεία, καθώς και το προσωπικό που προσλαμβάνεται στις ανώνυμες εταιρείες του παρόντος άρθρου, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις των άρθρων 12, 13, 14 παράγραφος 3 και 17 παράγραφος 3 του ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Α΄).

19. Σε κάθε εργασία φόρτωσης και εκφόρτωσης που εκτελείται στην περιοχή τοπικής αρμοδιότητας της Επιτροπής Ρυθμίσεως Φορτοεκφορτώσεων Λιμένα (Ε.Ρ.Φ.Λ.) Ελευσίνας σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 του ν. 1473/1950 (ΦΕΚ 169 Α΄), η καταγραφή, η παραλαβή και η παράδοση των εμπορευμάτων και εμπορευματοκιβωτίων από και προς τα πλοία γίνεται από τους ειδικούς υπαλλήλους παραλαβής και παράδοσης εμπορευμάτων (σημειωτές) που είναι εφοδιασμένοι από τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά με σχετική άδεια άσκησης επαγγέλματος και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από τον Κανονισμό Εργασίας, ο οποίος έχει εγκριθεί με την 3422.36/1/92/ 18.12.1992 (ΦΕΚ 753 Β΄) απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο καθορισμός των τιμολογίων εργασίας για την εφαρμογή του παρόντος γίνεται από την ανωτέρω Ε.Ρ.Φ.Λ..

Άρθρο 19

Ειδικές ρυθμίσεις για την υπαγωγή στο ν. 2601/1998 επενδύσεων ή / και προγραμμάτων χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού για τη μετεγκατάσταση και αποκατάσταση των ζημιών των μεταποιητικών επιχειρήσεων των Νομών Αττικής και Βοιωτίας, αντίστοιχα, που επλήγησαν από το σεισμό της 7.9.1999

1. Οι ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου έχουν εφαρμογή για την υπαγωγή στο ν. 2601/1998 επενδύσεων ή/και προγραμμάτων χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού, που αφορούν μεταποιητικές επιχειρήσεις του άρθρου 3 παρ. 1, περίπτωση α΄ του ως άνω νόμου, που οι εγκαταστάσεις τους βρίσκονται στις περιοχές των Νομών Αττικής και Βοιωτίας, οι οποίες σύμφωνα με τις σχετικές κοινές υπουργικές αποφάσεις έχουν χαρακτηρισθεί σεισμόπληκτες λόγω του σεισμού της 7.9.1999, θα καθοριστούν ονομαστικά ως σεισμόπληκτες επιχειρήσεις με αποφάσεις του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που δημοσιεύονται στο Φ.Ε.Κ. κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 της υπ' αριθ. ΟΙΚ3751/ ΤΠ31/ 10.9.99 κοινής υπουργικής απόφασης (ΦΕΚ 1712/Β΄/10.9.1999), εφόσον:

i. Τα βιομηχανοστάσιά τους έχουν καταστραφεί από το σεισμό αυτόν ή έχουν υποστεί σοβαρές ζημιές από τον ίδιο σεισμό και έχει συνταχθεί γι' αυτά Πρωτόκολλο «Επικινδύνως Ετοιμορρόπου Κτίσματος» από τον Τομέα Αποκατάστασης Σεισμοπλήκτων Βιομηχανίας (Τ.Α.Σ.Β.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή

ii. Τα βιομηχανοστάσιά τους έχουν μεν χαρακτηριστεί ως επισκευάσιμα (κίτρινα), αλλά έχουν υποστεί μεγάλες ζημιές στο φέροντα οργανισμό τους από τον εν λόγω σεισμό και η επισκευή τους κρίνεται ασύμφορη σύμφωνα με σχετική γνωμάτευση του Τ.Α.Σ.Β.. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις βάσει των οποίων στη δεύτερη αυτήν περίπτωση κρίνεται ασύμφορη η επισκευή των βιομηχανοστασίων, καθώς και οι αναγκαίες διαδικασίες, δικαιολογητικά και λοιπές λεπτομέρειες.

Οι ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται τόσο στις περιπτώσεις που τα βιομηχανοστάσια των επιχειρήσεων είναι ιδιόκτητα, όσο και στις περιπτώσεις που αυτά είναι μισθωμένα.

2. Οι επενδύσεις ή/και προγράμματα χρηματοδοτικής

μίσθωσης εξοπλισμού των ως άνω επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στο Νομό Αττικής πρέπει να αφορούν στη μετεγκατάστασή τους μέσα σε ΒΙΟ.ΠΑ. ή σε Τεχνολογικά Πάρκα του ίδιου νομού ή τη Ζώνη Λαυρεωτικής, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 4 του ν. 2601/ 1998.

Οι επενδύσεις ή/και προγράμματα χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού των ως άνω επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στο Νομό Βοιωτίας πρέπει να αφορούν μόνο στην αποκατάσταση των ζημιών τους για την επαναλειτουργία τους στην ίδια θέση.

Ως επένδυση ή/και πρόγραμμα χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού, νοείται η μετεγκατάσταση και επαναδημιουργία της καταστραφείσας μονάδας με το βιομηχανοστάσιό της, τις εγκαταστάσεις της και τον εξοπλισμό της, προκειμένου για τις μονάδες που είναι εγκατεστημένες στο Νομό Αττικής και η αποκατάσταση των ζημιών προκειμένου για τις μονάδες που είναι εγκατεστημένες στο Νομό Βοιωτίας.Με τις ως άνω επενδύσεις ή/και προγράμματα χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού δεν μπορεί να δημιουργείται στη μονάδα συνολική ισχύς και κινητήρια δύναμη μεγαλύτερη εκείνης που σύμφωνα με την άδεια λειτουργίας της υπήρχε προ του σεισμού.

Στα πλαίσια των επενδύσεων ή/και προγραμμάτων χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού του παρόντος άρθρου, ενισχυόμενες δαπάνες είναι εκείνες που καθορίζονται στην περίπτωση (α) της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 2601/1998, όπως ισχύει, εκτός από εκείνες που καθορίζονται στις υποπεριπτώσεις xv, xvi, xvii, xviii, xix, xx, xxi και xxii.Τα επενδυτικά έργα ή/και συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης που πραγματοποιήθηκαν μετά τις 7.9.1999 και μέχρι την υποβολή της αίτησης υπαγωγής στις διατάξεις του ν. 2601/1998, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου, θεωρούνται ενισχυόμενα, μη ισχύουσας εν προκειμένω της προϋπόθεσης του δεύτερου εδαφίου της περίπτωσης α΄ της παρ. 8 του άρθρου 6 του ν. 2601/1998.

3. Η υποβολή των αιτήσεων υπαγωγής στο ν. 2601/ 1998 των επενδύσεων ή/και προγραμμάτων χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού, που εντάσσονται στις ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου, μπορεί να γίνεται το αργότερο εντός έτους από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος νόμου στο Φ.Ε.Κ., μη ισχύουσας γι' αυτές της χρονικής περιόδου που ορίζεται στην παρ. 1(α) του άρθρου 8 του ν. 2601/1998. Κατά την υποβολή της αίτησης υπαγωγής δεν απαιτείται η καταβολή του χρηματικού ποσού που καθορίζεται στην παρ. 4 του άρθρου 8 του ν. 2601/1998. Με την ολοκλήρωση της επένδυσης μετεγκατάστασης πρέπει να έχουν κατεδαφιστεί τα ετοιμόρροπα παλαιά βιομηχανοστάσια και να έχει ανακληθεί η άδεια λειτουργίας της μετεγκατασταθείσας μονάδας στην παλαιά θέση.

4. Στο πλαίσιο εφαρμογής των ρυθμίσεων του παρόντος άρθρου, κάθε επιχείρηση δικαιούται μίας μόνο υπαγωγής στο ν. 2601/1998 επένδυσης ή/και προγράμματος χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού.

5. Το ελάχιστο ύψος των επενδύσεων ή/και προγραμμάτων χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού για την υπαγωγή στις διατάξεις του ν. 2601/1998 σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου, ορίζεται στο ποσό των δέκα εκατομμυρίων (10.000.000) δραχμών προκειμένου για τις βιοτεχνικές επιχειρήσεις και στο ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων (25.000.000) δραχμών για τις λοιπές μεταποιητικές επιχειρήσεις, μη εφαρμοζομένου του κατά περίπτωση ελάχιστου ύψους που ορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 2601/1998.

6. Το ενισχυόμενο κόστος επένδυσης ή/και προγράμματος χρηματοδοτικής μίσθωσης, που μπορεί να υπαχθεί στο ν. 2601/1998 στο πλαίσιο των ρυθμίσεων του παρόντος άρθρου, δεν μπορεί να υπερβεί το ένα δισεκατομμύριο (1.000.000.000) δρχ., έστω και αν συνολικά πραγματοποιείται επένδυση ή/και πρόγραμμα χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού μεγαλύτερου ύψους.

7. Στις επενδύσεις ή/και προγράμματα χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού που εντάσσονται στις ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου παρέχονται μόνο οι ενισχύσεις της επιχορήγησης και επιδότησης τόκων ή/και επιδότησης χρηματοδοτικής μίσθωσης του ν. 2601/1998 σε τριάντα επί τοις εκατό (30%) αντίστοιχα, μη εφαρμοζομένων εν προκειμένω των ρυθμίσεων της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 2601/1998 και των ρυθμίσεων των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 5 του ίδιου νόμου με εξαίρεση τις ρυθμίσεις εκείνες της παραγράφου 3, σύμφωνα με τις οποίες παρέχονται ποσοστά επιχορήγησης και επιδότησης τόκων ή/και επιδότησης χρηματοδοτικής μίσθωσης μεγαλύτερα του 30%.

8. Για τις επενδύσεις ή/και προγράμματα χρηματοδοτικής μίσθωσης που υπάγονται στις διατάξεις του ν. 2601/ 1998 βάσει των ρυθμίσεων του παρόντος άρθρου δεν έχει εφαρμογή ο περιορισμός των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) δραχμών για κάθε νέα μόνιμη θέση απασχόλησης όπως ορίζεται στην παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 2601/1998.

Οι επιχειρήσεις που υπάγονται στις διατάξεις του ν. 2601/1998, βάσει των ρυθμίσεων του παρόντος άρθρου, υποχρεούνται να δημιουργήσουν ή/και διατηρήσουν τις θέσεις απασχόλησης που προϋπήρχαν του σεισμού της 7.9.1999 για μία τουλάχιστον πενταετία από την ημερομηνία πιστοποίησης έναρξης της παραγωγικής λειτουργίας της μονάδας σύμφωνα με το ν. 2601/ 1998.

9. Για τις επενδύσεις ή/και προγράμματα χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού που υπάγονται στις διατάξεις του ν. 2601/1998, βάσει των ρυθμίσεων του παρόντος άρθρου, δεν έχουν εφαρμογή τα κριτήρια προτεραιότητας - υπαγωγής της παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 2601/1998. Η υπαγωγή των επενδύσεων ή/και προγραμμάτων αυτών στο ν. 2601/1998 γίνεται εφόσον εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα της επιχείρησης σύμφωνα με τα κριτήρια της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 7 του ως άνω νόμου.

10. Οι επιχειρήσεις δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις της παραγράφου 6β του άρθρου 11 του ν. 2601/1998 και του αντίστοιχου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 18 του ν. 1892/1990, για τη μερική ή ολική επιστροφή ενισχύσεων που είχαν χορηγηθεί για επενδύσεις των μονάδων τους που επλήγησαν από το σεισμό της 7.9.1999 και έπαυσε η λειτουργία τους προ της συμπλήρωσης της προβλεπόμενης προθεσμίας, εφόσον για την επαναλειτουργία τους υπαχθούν στις διατάξεις του ν. 2601/1998 βάσει των ρυθμίσεων του παρόντος άρθρου.

11. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις του ν. 2601/1998.

12. Κατ' εξαίρεση της ρύθμισης της παραγράφου 3 του άρθρου 6 του π.δ. 84/1984 σε περιπτώσεις πρόκλησης σοβαρών ζημιών και προβλημάτων λειτουργίας λόγω εκδήλωσης των αναφερόμενων στην παράγραφο 4 του άρθρου 2 του ν. 2344/1995 (ΦΕΚ 212 Α΄) φαινομένων ή γεγονότων, επιτρέπεται η μετεγκατάσταση βιοτεχνικών, βιομηχανικών, εμπορικών μονάδων ή επαγγελματικών εργαστηρίων σε ΒΕΠΕ, ΒΙΠΕ, ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ, Τεχνολογικά Πάρκα και Επιστημονικά Τεχνολογικά Πάρκα, καθώς και σε περιοχές αντίστοιχων χρήσεων γης ή σε υφιστάμενα κτίρια της περιοχής (Α) του π.δ. 707/1979 με την προϋπόθεση ότι υφίσταται οικοδομική άδεια

για αντίστοιχες χρήσεις και εγκεκριμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

13. Δεν θεωρείται ίδρυση σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 84/1984 η ανακατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων στη θέση κτιρίων που κατέρρευσαν ή κρίθηκαν κατεδαφιστέα ή ακατάλληλα για χρήση, λόγω εκδήλωσης των αναφερόμενων στην παρ. 4 του άρθρου 2 του ν. 2344/1995 (ΦΕΚ 212 Α΄) φαινομένων ή γεγονότων, εφόσον στη θέση αυτή θα επαναλειτουργήσει η ίδια δραστηριότητα από τον ίδιο επιχειρηματικό φορέα και με την προϋπόθεση ότι η συνολική ισχύς και η κινητήρια δύναμη της νέας μονάδας δεν θα υπερβούν τις υφιστάμενες προ της φυσικής καταστροφής. Σε περίπτωση μελλοντικού εκσυγχρονισμού της νέας μονάδας ισχύουν οι σχετικές διατάξεις του π.δ. 84/1984.

14. Οι όροι, οι προϋποθέσεις, η έκταση και η διαδικασία εφαρμογής των ανωτέρω, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

Άρθρο 20

1. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 2367/1995 (ΦΕΚ 261 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

«Εξαιρούνται σε κάθε περίπτωση κτηματικές εταιρείες, επιχειρήσεις τυχηρών παιγνίων, αθλητικά σωματεία και οργανισμοί κοινής ωφέλειας.»

2. Η περίπτωση δ΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του ν. 2367/1995 αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. Να τοποθετεί τα διαθέσιμά της σε καταθέσεις και βραχυχρόνιες κινητές αξίες σε δραχμές ή συνάλλαγμα, που αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης στη χρηματαγορά και στην κεφαλαιαγορά, καθώς και σε τοποθετήσεις σε οργανισμούς συλλογικών επενδύσεων, στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.»

3. Η παράγραφος 3 του άρθρου 5 του ν. 2367/1995 τροποποιείται ως εξής:

«3. Η Εταιρεία Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) μπορεί, επίσης, κατ' εξαίρεση, να συμμετέχει στο κεφάλαιο επιχειρήσεων, των οποίων οι μετοχές είναι εισηγμένες σε χρηματιστήριο, εφόσον η επένδυση της Εταιρείας Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) είναι αποτέλεσμα της άσκησης δικαιώματος που απορρέει από προϋπάρχουσα επένδυση της Εταιρείας Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) στην επιχείρηση και για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο των πέντε (5) ετών από την εισαγωγή σε χρηματιστήριο.»

4. Στο τέλος της παραγράφου 6 του άρθρου 6 του ν. 2367/1995 προστίθεται εδάφιο, το οποίο έχει ως εξής:

«Στον υπολογισμό του ανωτέρω ποσοστού 50% συμπεριλαμβάνεται τέλος και το προϊόν από τη ρευστοποίηση των παραπάνω συμμετοχών και για δώδεκα (12) μήνες από το τέλος της χρήσης εντός της οποίας γίνεται η ρευστοποίησή τους.»

Άρθρο 21

Το άρθρο 8 του ν. 2367/1995 (ΦΕΚ 261 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι κείμενες διατάξεις περί φορολογίας εισοδήματος, όπως ισχύουν κάθε φορά, εφαρμόζονται και στις Εταιρείες Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) με τις εξής παρεκκλίσεις:

1. Αντικείμενο του φόρου εισοδήματος στις Εταιρείες Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) είναι τα μερίσματα που διανέμονται με οποιαδήποτε μορφή μετά την αναγωγή τους σε μικτό ποσό με την προσθήκη του φόρου που αναλογεί επί τούτων, εξαιρουμένου του τμήματος των μερισμάτων αυτών που προέρχονται: α) από μερίσματα ημεδαπών ανωνύμων εταιριών γενικά ή από κέρδη από συμμετοχή σε ημεδαπές εταιρίες περιορισμένης ευθύνης, τα οποία σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2238/1994 φορολογούνται στο όνομα των εταιριών τούτων και β) από κέρδη του δεύτερου εδαφίου της περίπτωσης ζ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 103 του ίδιου ως άνω νόμου.

Για την εξεύρεση του πιο πάνω εξαιρούμενου τμήματος μερισμάτων λαμβάνεται ποσό διανεμημένων μερισμάτων ίσο με τη σχέση μεταξύ του ύψους των παραπάνω υπό στοιχεία α΄ και β΄ μερισμάτων και κερδών και του ύψους των κερδών του ισολογισμού.

2. Ο συντελεστής φορολογίας των Εταιρειών Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) ορίζεται σε είκοσι τοις εκατό (20%) σε κάθε περίπτωση.

3. Από το ποσό του φόρου που προκύπτει σύμφωνα με τα παραπάνω εκπίπτουν: α) ο φόρος που παρακρατήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 114 του ν. 2238/ 1994 και ο οποίος αναλογεί επί των σχετικών εισοδημάτων που εμπεριέχονται στα φορολογικά κέρδη των Εταιρειών Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.), β) ο φόρος που παρακρατήθηκε ή καταβλήθηκε για τα εισοδήματα τα οποία αφ' ενός μεν φορολογούνται με ειδικό τρόπο και εξάντληση της φορολογικής υποχρέωσης, αφ' ετέρου δε εμπεριέχονται στα φορολογητέα κέρδη των Εταιρειών Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) και γ) ο φόρος που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε στην αλλοδαπή για τα εισοδήματα που προέκυψαν σε αυτή και ο οποίος αναλογεί επί των εισοδημάτων τούτων που εμπεριέχονται στα φορολογητέα κέρδη των Εταιρειών Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.), μη δυνάμενος ο φόρος αυτός να είναι μεγαλύτερος από το φόρο που προκύπτει με την εφαρμογή επί των εν λόγω εισοδημάτων του συντελεστή φορολογίας των Εταιρειών Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.).

Για την εξεύρεση των προαναφερόμενων εισοδημάτων που εμπεριέχονται στα φορολογητέα κέρδη των Εταιρειών Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) εφαρμόζεται ανάλογα το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 1.

4. Με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών καθορίζονται η λογιστική εμφάνιση και ο τρόπος παρακολούθησης των αποθεματικών που σχηματίζουν οι Εταιρείες Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) από τα κέρδη κάθε χρήσης, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου.

5. Τα κέρδη που διανέμουν οι Εταιρείες Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) με τη μορφή αμοιβών και ποσοστών, εκτός μισθού, στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, καθώς και αμοιβών στο εργατοϋπαλληλικό προσωπικό, εξαιρουμένου του τμήματος των κερδών αυτών που προέρχονται από τα εισοδήματα των υποπεριπτώσεων α΄ και β΄ της παραγράφου 1, το οποίο εξευρίσκεται με την ανάλογη εφαρμογή του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1, φορολογούνται στο όνομα των Εταιρειών Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) μετά την αναγωγή τους σε μικτό ποσό με την προσθήκη του φόρου που αναλογεί επί τούτων. Ο φόρος υπολογίζεται με συντελεστή τριάντα πέντε τοις εκατό (35%) ή σαράντα τοις εκατό (40%) σε κάθε

περίπτωση, ανάλογα αν οι μετοχές των Εταιρειών Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) κατά τη λήξη της διαχειριστικής χρήσης είναι εισηγμένες ή μη εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Για την εξεύρεση του οφειλόμενου φόρου της παρούσας περίπτωσης εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις της παραγράφου 3.

6. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 5 του άρθρου 111 του ν. 2238/1994 δεν εφαρμόζονται στις Εταιρείες Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.).

7. Τα μερίσματα που διανέμουν οι Εταιρείες Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) στους μετόχους τους με οποιαδήποτε μορφή δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος στο όνομα των τελευταίων, μη ισχυούσης οποιασδήποτε άλλης διάταξης η οποία ορίζει κάτι διαφορετικό. Το ίδιο ισχύει και όταν οι μέτοχοι των Εταιρειών Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Ε.Κ.Ε.Σ.) είναι νομικά πρόσωπα τα οποία διανέμουν περαιτέρω τα ως άνω μερίσματα στους εταίρους ή μετόχους αυτών.

Το πρώτο εδάφιο της παρούσας περίπτωσης εφαρμόζεται ανάλογα και για τα διανεμόμενα κέρδη της παραγράφου 5.»

Άρθρο 22

Χρονικό όριο χρήσεως της εξουσιοδοτήσεως πλαισίου του άρθρου 4 του ν. 1338/1983 (ΦΕΚ 34 Α΄) «Εφαρμογές του κοινοτικού δικαίου», όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 6 του ν. 1440/1984 (ΦΕΚ 70 Α΄) και τροποποιήθηκε από το άρθρο 7 του ν. 1775/1988 (ΦΕΚ 101 Α'), από το άρθρο 31 του ν. 2076/1992 (ΦΕΚ 130 Α΄) και από το άρθρο 19 του ν. 2367/1995 (ΦΕΚ 261 Α΄), ορίζεται η 31η Δεκεμβρίου 2005.

Άρθρο 23

Στις διατάξεις του άρθρου 1 παράγραφοι 4 και 7 και του άρθρου 3 παρ. 2 εδάφιο 5 και παρ. 9 εδάφια 1 και 3 του ν. 2687/1999 (ΦΕΚ 39 Α΄/1.3.1999), όπου προβλέπεται η σύμπραξη του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, αυτή διαγράφεται.

Η διάταξη αυτή ισχύει από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 24

1. Από 1.1.2000 το Δημόσιο και τα ασφαλιστικά ταμεία προκαταβάλλουν στα νοσηλευτικά ιδρύματα δημοσίου δικαίου (ν.δ. 2592/1953) το 75% του συνολικού ποσού που προκύπτει από τα υποβαλλόμενα μηνιαίως, για δαπάνες υγειονομικής περίθαλψης των ασφαλισμένων τους, σχετικά δικαιολογητικά, το αργότερο εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία υποβολής τους. Η οριστική εκκαθάριση και εξόφληση της συνολικής δαπάνης ολοκληρώνεται εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την υποβολή των δικαιολογητικών.

2. Σε περίπτωση μη εξόφλησης εντός των ως άνω προθεσμιών, τα νοσηλευτικά ιδρύματα μπορούν να απευθύνονται στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους για την παρακράτηση υπέρ αυτών των υφιστάμενων απαιτήσεών τους, από τις εγγεγραμμένες στον Κρατικό Προϋπολογισμό πιστώσεις για επιχορηγήσεις ή για αποδόσεις εσόδων στα ασφαλιστικά ταμεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 2469/1997, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 17 του ν. 2606/1998.

3. Ειδικότερα για τα υποβληθέντα στα οικεία ασφαλιστικά ταμεία, μέχρι την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος νόμου, δικαιολογητικά δαπανών υγειονομικής περίθαλψης των ασφαλισμένων τους, το ποσοστό προκαταβολής της παραγράφου 1 καταβάλλεται εντός προθεσμίας πενήντα (50) ημερών.

4. Στην περίπτωση δ΄ της παρ. 5 του άρθρου 13 του ν. 2469/1997 (ΦΕΚ 38 Α΄) προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως ακολούθως:

«Επίσης δύναται να αναθέτει στους ανωτέρω φορείς την υποστήριξη των διαδικασιών ανάπτυξης, συντήρησης και αξιοποίησης του Ενιαίου Μητρώου Ανασφαλίστων και Οικονομικά Αδυνάτων.»

Άρθρο 25

Η παρ. 1 του άρθρου 3 του α.ν. 148/1967 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Αι ανώνυμοι εταιρείαι υποχρεούνται να διανέμουν εις μετρητά, κατά έτος εις τους μετόχους ποσοστόν τουλάχιστον τριάκοντα πέντε επί τοις εκατόν (35%) επί των καθαρών κερδών, μετά την αφαίρεσιν μόνον του τακτικού αποθεματικού και των κερδών από την εκποίηση μετοχών οι οποίες κατέχονται τουλάχιστον από δεκαετίας και αντιπροσωπεύουν συμμετοχήν ανωτέρω του 20% επί του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου θυγατρικής των εταιρείας, εφ' όσον το κατά το παρόν άρθρο διανεμητέον τμήμα κερδών είναι μεγαλύτερον από το προκύπτον εκ της εφαρμογής της διατάξεως της περιπτώσεως (β) της παραγράφου 2 του άρθρου 45 του ν. 2190/ 1920 «περί Ανωνύμων Εταιρειών», ως ούτως εκωδικοποιήθη δια του β.δ. 174/1963 «περί κωδικοποιήσεως των διατάξεων του ν. 2190/1920» και ισχύει.

Η παρούσα διάταξη ισχύει για ισολογισμούς οι οποίοι κλείουν από 31.12.1999 και εφεξής.»

Άρθρο 26
Φορολογικά και οργανωτικά θέματα

1. Οι προθεσμίες που ορίζονται στις περιπτώσεις Α΄ και Γ΄ του άρθρου 14 του ν. 2753/1999 (ΦΕΚ 249 Α΄), παρατείνονται από τη λήξη τους μέχρι και την 31η Μαΐου 2000.

2. Για την εφαρμογή της περίπτωσης Β΄ του άρθρου 14 του ν. 2753/1999, οι προθεσμίες υποβολής της δήλωσης αποδοχής της φορολογητέας αξίας των ακινήτων παρατείνονται μέχρι και 31 Μαΐου 2000, για τις υποθέσεις που οι προθεσμίες λήγουν πριν την ημερομηνία αυτήν.

3. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 5 της περίπτωσης Α΄ του άρθρου 14 του ν. 2753/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Η πρώτη δόση καταβάλλεται μέχρι την τελευταία εργάσιμη, για τις δημόσιες υπηρεσίες, ημέρα του επόμενου από τη βεβαίωση μήνα και οι υπόλοιπες μέχρι την τελευταία εργάσιμη, για τις δημόσιες υπηρεσίες, ημέρα των μηνών που ακολουθούν.»

4. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 6 της περίπτωσης Α΄ του άρθρου 14 του ν. 2753/1999 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Αν εξοφληθεί ολόκληρος ο οφειλόμενος φόρος μεταβίβασης ακινήτων και μεγάλης ακίνητης περιουσίας μέσα στην προθεσμία καταβολής της πρώτης δόσης, παρέχεται έκπτωση ποσοστού πέντε τις εκατό (5%).»

5. Στο πρώτο εδάφιο της περίπτωσης Γ΄ του άρθρου 14 του ν. 2753/1999 διαγράφεται η λέξη «αρχική» και στο τέλος αυτού προστίθεται η φράση : «και δεν έχει κοινοποιηθεί η οικεία πράξη ή φύλλο ελέγχου.»

6. Στο άρθρο 14 του ν. 2753/1999 προστίθεται περίπτωση Δ΄

που έχει ως ακολούθως:

«Δ. Οι διατάξεις των περιπτώσεων Α΄, Β΄, και Γ΄ του άρθρου 14 του ν. 2753/1999, όπως ισχύουν για τις υποθέσεις φόρου μεγάλης ακίνητης περιουσίας των άρθρων 21 έως 35 του ν. 2459/1997, εφαρμόζονται και για τις υποθέσεις φόρου ακίνητης περιουσίας των άρθρων 19 έως 36 του ν. 1249/1982. Για την εφαρμογή της περίπτωσης Γ΄ στις υποθέσεις ακίνητης περιουσίας που αφορούν ακίνητα που βρίσκονται σε περιοχές όπου εφαρμόζεται το αντικειμενικό σύστημα προσδιορισμού της αξίας τους κατά τις διατάξεις των άρθρων 41 και 41α του ν. 1249/1982, λαμβάνονται υπόψη υποχρεωτικά οι αξίες αυτές.»

7. Η ισχύς των διατάξεων των παραγράφων 3, 4, 5 και 6 του παρόντος άρθρου αρχίζει από 17 Νοεμβρίου 1999.

8. Ομολογίες εκδιδόμενες από εταιρείες ή επιχειρήσεις που εδρεύουν στην Ελλάδα έχουν την ίδια φορολογική μεταχείριση με τις ομολογίες που εκδίδει το Ελληνικό Δημόσιο.

9. Η προθεσμία που αναφέρεται στην παρ. 4 του άρθρου 25 του ν. 2753/1999 (ΦΕΚ 249 Α΄), για την απόδοση του οφειλόμενου τέλους έξι τοις εκατό (6%), παρατείνεται και ισχύει από τότε που έληξε μέχρι την τελευταία εργάσιμη ημέρα του Ιουνίου του έτους 2000, χωρίς την επιβολή οποιασδήποτε κύρωσης.

10. Η περίπτωση β΄ της παρ. 1 του άρθρου 63 του ν. 2238/1994 (ΦΕΚ 151 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Για τα πρόσωπα που είναι κάτοικοι αλλοδαπής και έχουν υποχρέωση να υποβάλλουν δήλωση στην Ελλάδα, εφόσον δεν υπάγονται στην περίπτωση α΄, αρμόδιος είναι ο προϊστάμενος της Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας Κατοίκων Εξωτερικού ή ο προϊστάμενος της δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας που ορίζεται κάθε φορά με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών.»

Άρθρο 27

Εγγράφεται στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ποσό 2,75 δισεκατομμυρίων δραχμών προς ρύθμιση εκκρεμοτήτων της Ελληνικής Βιομηχανίας Αλουμίνας Α.Ε..

Το ποσό αυτό θα χορηγηθεί στην Ε.Τ.Β.Α. Α.Ε., η οποία και θα το εκταμιεύσει στην Ελληνική Βιομηχανία Αλουμίνας Α.Ε. ως κάλυψη ισόποσης αύξησης του μετοχικού της κεφαλαίου.

Η καταβολή του εν λόγω ποσού από την Ελληνική Βιομηχανία Αλουμίνας Α.Ε. προς την Ρωσική Εταιρεία ISC «V/O Zarubezhtsvetrner», εν όψει συμβιβαστικής επίλυσης των συνολικών μεταξύ τους διαφορών των προερχομένων από τη σύμβαση υπό στοιχεία ELVA No ES-101/7.4.1987, δεν υπόκειται σε φόρο εισοδήματος στην Ελλάδα ούτε σε Φ.Π.Α..

Άρθρο 28
Θέματα φορολογίας εισοδήματος

1. Τα καθαρά εισόδηματα των επιχειρήσεων πώλησης ή παραγωγής που τηρούν βιβλία και στοιχεία δεύτερης κατηγορίας του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων, που προκύπτουν από το λογιστικό προσδιορισμό των αποτελεσμάτων τους, όπως αυτός ορίζεται από τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 33 του ν. 2238/1994, όπως ισχύει, δεν μπορεί να είναι ανώτερα από τα καθαρά κέρδη που προσδιορίζονται εξωλογιστικά προσαυξημένα κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) αυτών.

2. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου έχουν εφαρμογή και στις επιχειρήσεις των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 33 του ν. 2238/1994, όπως ισχύει, για τον προσδιορισμό των φορολογούμενων κερδών του κλάδου πώλησης ή παραγωγής αυτών.

3. Οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων ισχύουν για τα εισοδήματα που έχουν αποκτηθεί κατά τη διαχειριστική περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 1999 μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1999.

4. Η προθεσμία υποβολής συμπληρωματικών δηλώσεων της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2238/1994 από τους υπόχρεους που αναφέρονται στην παρ. 7 του άρθρου 3 του ν. 2753/1999 παρατείνεται για τέσσερις (4) ακόμη μήνες και λήγει στις 17 Ιουνίου του 2000.

Άρθρο 29

1. Από την εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 7 του άρθρου 19 του π.δ. 774/1980 «Περί κωδικοποιήσεως εις ενιαίον κείμενον των περί Ελεγκτικού Συνεδρίου ισχυουσών διατάξεων κ.λπ.» (ΦΕΚ 189 Α΄), όπως προστέθηκε με το άρθρο 15 του ν. 2145/1993 (ΦΕΚ 88 Α΄) και αντικαταστάθηκε από το άρθρο 8 του ν. 2741/1999 (ΦΕΚ 199 Α΄), εξαιρούνται οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών που συνάπτονται κατά την παρ. 3 του άρθρου 5 του ν. 2000/1991 (ΦΕΚ 206 Α΄), όπως ισχύει, την παρ. 3 του άρθρου 1, παρ. 1 του άρθρου 3 και παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 2526/1997 (ΦΕΚ 205 Α΄), όπως ισχύει, την παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 2628/1998 (ΦΕΚ 151 Α΄) και την παρ. 1 του άρθρου 1 του ν.δ. 483/1974 (ΦΕΚ 184 Α΄).

Η ισχύς της παραγράφου αυτής αρχίζει από 28.9.1999.

2. Στο άρθρο 10 του ν. 2768/1999 (ΦΕΚ 273 Α΄) προστίθεται παράγραφος 7 με το ακόλουθο περιεχόμενο:

«7. Η αντιμισθία του Προέδρου του ΟΠΑΔ για την προσφερόμενη διοικητική εργασία, καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και βαρύνει, μέχρι την έναρξη της κύριας δραστηριότητας του Οργανισμού, τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Οικονομικών.»

Άρθρο 30

1. Κατ' εξαίρεση των κειμένων διατάξεων, η συνολική οφειλή από τόκους σε καθυστέρηση που παρήχθησαν από κάθε είδους συμβάσεις δανείων ή πιστώσεων που έχουν συνομολογηθεί με πιστωτικά ιδρύματα δεν δύναται να υπερβεί το πιο κάτω αναφερόμενο πολλαπλάσιο της απαίτησης, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί κατά το χρόνο της καταγγελίας της σύμβασης, ή, προκειμένου περί αλληλόχρεων λογαριασμών, κατά το χρόνο του οριστικού κλεισίματος αυτών ή, όπου δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση, από τότε που η απαίτηση κατέστη εν όλω ή εν μέρει ληξιπρόθεσμη και απαιτητή κατά τους όρους της οικείας σύμβασης ή κατά το νόμο:

α) το τετραπλάσιο, εάν τα ως άνω περιστατικά συνέβησαν μέχρι την 31.12.1985,

β) το τριπλάσιο, εάν συνέβησαν μετά την υπό α΄ ημερομηνία και μέχρι την 31.12.1990,

γ) το διπλάσιο, εάν συνέβησαν μετά την υπό β΄ ημερομηνία και μέχρι τη 15.4.1998.

Προκειμένου για οφειλές από συμβάσεις δανείων στη βάση υπολογισμού του προηγούμενου εδαφίου δεν περιλαμβάνονται τόκοι από ανατοκισμό.

2. Καταβολές που έχουν γίνει υπό των οφειλετών ή τρίτων χάριν αυτών, μετά τις ημερομηνίες της προηγούμενης παραγράφου, αφαιρούνται από την εκ τόκων οφειλή, όπως αυτή θα προσδιοριστεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος, προαφαιρουμένων από αυτές των εξόδων που έχουν πράγματι εκταμιευτεί από τα πιστωτικά ιδρύματα. Το αυτό ισχύει και για εισπραχθέντα από τα πιστωτικά ιδρύματα ποσά από διαδικασίες ατομικής ή συλλογικής εκτέλεσης, τηρουμένων κατά τα λοιπά των διατάξεων του Κ.Πολ.Δ..

Καταβληθέντα οποτεδήποτε ποσά, ανεξαρτήτως ύψους, από τους οφειλέτες ή τρίτους είτε εκουσίως, είτε κατόπιν συμφωνίας ή οποιασδήποτε ρύθμισης, είτε συνεπεία διαδικασιών ατομικής ή συλλογικής εκτέλεσης, δεν αναζητούνται σε καμία περίπτωση και για καμία αιτία.

3. Υφιστάμενες ασφάλειες κάθε μορφής, που έχουν παρασχεθεί στα πιστωτικά ιδρύματα από τους οφειλέτες, εγγυητές ή τρίτους, εξακολουθούν να ισχύουν και ασφαλίζουν εφεξής το κεφάλαιο και τους τόκους που προκύπτουν από την αναπροσαρμογή κατά τις παραγράφους 1 και 2, πλέον των τυχόν τόκων της παραγράφου 5.

4. Από της ισχύος του παρόντος νόμου τα πιστωτικά ιδρύματα υποχρεούνται:

α) Να γνωστοποιούν, εντός προθεσμίας ενενήντα (90) ημερών από την υποβολή σχετικής αίτησης, στους οφειλέτες που οι οφειλές τους εμπίπτουν στη ρύθμιση της παραγράφου 1, το ύψος της οφειλής τους κατά κεφάλαιο και τόκους.

β) Να μη λογίζουν τόκους για τη συνολική οφειλή, όπως αυτή θα διαμορφωθεί μετά την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2, μέχρι τις 30 Απριλίου 2000 και να μην αρχίσουν διαδικασίες αναγκαστικής εκτέλεσης, ούτε να συνεχίσουν διαδικασίες που έχουν αρχίσει, μέχρι την 31η Οκτωβρίου 2000.

5. Το ποσό της οφειλής, όπως θα διαμορφωθεί κατ' εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2, θα εκτοκίζεται, από 1.5.2000 και επί ένα εξάμηνο, με το εκάστοτε ισχύον κυμαινόμενο επιτόκιο χορηγήσεων της ίδιας κατηγορίας, εκτός εάν για τη συγκεκριμένη κατηγορία δανείου δεν συνομολογείται κυμαινόμενο επιτόκιο, οπότε θα εφαρμόζεται το ισχύον σταθερό επιτόκιο της κατηγορίας αυτής. Μετά την πάροδο της ως άνω εξαμηνιαίας περιόδου, εάν δεν συμφωνηθεί διαφορετικά, η ως άνω οφειλή θα εκτοκίζεται με το εκάστοτε επιτόκιο υπερημερίας και οι παραγόμενοι τόκοι θα ανατοκίζονται σύμφωνα με το άρθρο 12 του ν. 2601/1998.

6. Τα πιστωτικά ιδρύματα με τους περιορισμούς των παραγράφων 1 και 5 του παρόντος δύνανται να συμφωνούν με τους οφειλέτες τους όρους και τρόπο εξόφλησης των οφειλών που ορίζονται στις παραγράφους 1 και 2.

7. Από 1.11.2000 αίρεται η αναστολή της έναρξης ή της συνέχισης της διαδικασίας αναγκαστικής εκτέλεσης προς ικανοποίηση των απαιτήσεων που υπάγονται στη ρύθμιση της παραγράφου 1, εφόσον δεν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά κατά τα αναφερόμενα στην παράγραφο 6 και με την προϋπόθεση ότι το πιστωτικό ίδρυμα, με δήλωσή του, σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας, θα προσδιορίζει το οφειλόμενο, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου, ποσό της απαίτησης.

8. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν επηρεάζουν όσα είτε κρίθηκαν, οποτεδήποτε, τελεσίδικα, εκτός αν εκκρεμούν κατά την ημερομηνία ψήφισης του παρόντος στον Άρειο Πάγο, είτε ρυθμίστηκαν με διάταξη νόμου ή με συμβιβασμό, αναγνώριση χρέους ή άλλη συμφωνία μεταξύ των πιστωτικών ιδρυμάτων και οφειλετών για συμβάσεις δανείων ή πιστώσεων μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος και οι σχετικές συμφωνίες εξακολουθούν να δεσμεύουν τα μέρη. Καταβληθέντα οποτεδήποτε ποσά, ανεξαρτήτως ύψους, από τους οφειλέτες ή τρίτους είτε εκουσίως, είτε κατόπιν συμφωνίας είτε οποιασδήποτε ρύθμισης, είτε συνεπεία διαδικασιών ατομικής ή συλλογικής εκτέλεσης δεν αναζητούνται σε καμία περίπτωση και για καμία αιτία.

Κατ' εξαίρεση, προκειμένου περί οφειλών κατά κύριο επάγγελμα αγροτών προς την Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος Α.Ε., που έχουν ρυθμισθεί με οποιονδήποτε τρόπο και οι ρυθμίσεις αυτές εξακολουθούν να ισχύουν κατά τη δημοσίευση του παρόντος, παρέχεται η ευχέρεια στους οφειλέτες, με γραπτή δήλωσή τους προς την Τράπεζα, να επιλέξουν είτε την εξακολούθηση εφαρμογής της υφιστάμενης ρύθμισης είτε την υπαγωγή τους στην παράγραφο 1 του παρόντος. Το δικαίωμα της επιλογής πρέπει να ασκηθεί εντός τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος, διαφορετικά εξακολουθεί να ισχύει η ρύθμιση. Ποσά που έχουν καταβληθεί μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος δεν αναζητούνται. Υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο ρύθμισης χρεών προς την Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος με διάταξη νόμου δεν θίγονται.

9. Δεν υπάγονται στις ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου:

α) Οφειλές επιχειρήσεων για τις οποίες έχουν εκδοθεί ατομικές ή γενικές υπουργικές αποφάσεις για τη ρύθμισή τους με ειδικούς όρους.

β) Οφειλές προς τα πιστωτικά ιδρύματα οι οποίες έχουν υπαχθεί ή διέπονται από τις διατάξεις των νόμων 2000/1991, 1386/1983, 1892/1990, 1641/1986, ν.δ.1138/ 1972, όπως ισχύουν.

γ) Οφειλές εκ πρωτοφειλής ή εξ εγγυήσεως του Ελληνικού Δημοσίου, των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου ή του Ο.Α.Ε..

δ) Απαιτήσεις εκ δανείων ή πιστώσεων το ύψος των οποίων υπερβαίνει τα επτακόσια πενήντα εκατομμύρια (750.000.000) δραχμές, όπως οι απαιτήσεις αυτές έχουν διαμορφωθεί την 31.12.1999 με υπολογισμό της οφειλής σύμφωνα με το άρθρο 12 του ν. 2601/1998 κατά τράπεζα, δηλαδή αφαιρουμένων των τόκων εξ ανατοκισμών.

10. Εάν κατά την εφαρμογή των ανωτέρω διαγραφούν ποσά τόκων εμφανιζόμενα στα λογιστικά βιβλία των πιστωτικών ιδρυμάτων, τούτο δεν θα επιφέρει σε καμία περίπτωση επιβολή προστίμων, προσαυξήσεων ή τελών που προβλέπονται με διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας. Οι σχετικές διαγραφές θα βαρύνουν τη χρήση κατά τη διάρκεια της οποίας θα πραγματοποιηθούν. Οι αναλογούντες επί των διαγραφόμενων ποσών των τόκων και οι καταβληθέντες από τα πιστωτικά ιδρύματα στο Δημόσιο πάσης φύσεως φόροι συμψηφίζονται με οφειλόμενους φόρους εντός της χρήσης κατά την οποία θα γίνει η διαγραφή ή των αμέσως επομένων αυτής τριών κατ' ανώτατο όριο χρήσεων.

11. Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλλει στα πιστωτικά ιδρύματα που χορήγησαν δάνεια βάσει του ν. 1641/1986 και του ν.δ. 1138/1972 τις υφιστάμενες κατά τη δημοσίευση του παρόντος ληξιπρόθεσμες οφειλές των μη εξυπηρετηθέντων από τους δικαιούχους στεγαστικών δανείων εργατικής κατοικίας. Στο Ελληνικό Δημόσιο εκχωρούνται μόνο οι οφειλές προς την Εθνική Τράπεζα οι οποίες έχουν καλυφθεί από τα ίδια διαθέσιμα της πρώην ΕΚΤΕ, νυν Εθνικής.

Η καταβολή των αντίστοιχων ποσών θα πραγματοποιηθεί με την έκδοση από το Ελληνικό Δημόσιο ειδικού ισόποσου ομολογιακού δανείου (άρθρα 31 και 32 του ν. 1914/1990), οι ομολογίες του οποίου θα δοθούν στα πιστωτικά ιδρύματα.

Τα πιστωτικά ιδρύματα θα εκχωρήσουν στο Ελληνικό Δημόσιο τις ως άνω ληξιπρόθεσμες οφειλές τις οποίες τούτο θα ρυθμίσει σε εξήντα (60) μηνιαίες άτοκες δόσεις.

Τα απομένοντα ανεξόφλητα υπόλοιπα των δανείων του ν. 1641/1986 θα εκτοκίζονται του λοιπού από τα πιστωτικά ιδρύματα με το εκάστοτε κυμαινόμενο επιτόκιο.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις έκδοσης του ανωτέρω ομολογιακού δανείου.

Η παράδοση των ομολογιών θα γίνει μετά τη βεβαίωση των

ληξιπρόθεσμων οφειλών που εκχωρούνται στο Ελληνικό Δημόσιο.

Άρθρο 31

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επί μέρους διατάξεις."

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης) : Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών".

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Δημόσιας Τάξης.

Συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Αναδιάρθρωση Υπηρεσιών Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, σύσταση Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας και άλλες διατάξεις".

Συνεχίζεται η συζήτησή του.

Υπουργείου Δικαιοσύνης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Σύμβασης αμοιβαίας δικαστικής συνδρομής σε ποινικές υποθέσεις μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

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

Υπουργείου Δικαιοσύνης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Σύμβασης περί καταπολεμήσεως της δωροδοκίας στην οποία ενέχονται υπάλληλοι των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

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

Υπουργείου Δικαιοσύνης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Σύμβασης σχετικά με την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των συναφών με αυτήν Πρωτοκόλλων".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

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

Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Λεττονίας για την οικονομική και τεχνολογική συνεργασία.".

Αυτό το νομοσχέδιο ψηφίστηκε ομόφωνα στη Διαρκή Επιτροπή. Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας τη Λεττονίας για την οικονομική και τεχνολογική συνεργασία", έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας του Παναμά για την οικονομική και τεχνολογική συνεργασία.".

Αυτό το νομοσχέδιο ψηφίστηκε ομόφωνα στη Διαρκή Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας του Παναμά για την οικονομική και τεχνολογική συνεργασία", έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

ãAÚıÚÔ ¢ÚÒÙÔ

K˘ÚÒÓÂÙ·È Î·È ¤¯ÂÈ ÙËÉÓ ÈÛ¯‡, ¢Ô˘ ÔÚ›˙ÂÈ ÙÔ ¿ÚıÚÔ 28 ¢·Ú. 1 ÙÔ˜ ™˘ÓÙ¿ÁÌ·ÙÔ˜, Ë ™˘ÌÊˆÓ›· ÌÂÙ·Í‡ ÙË˜ K˘,¤ÚÓËÛË˜ ÙË˜ EÏ-ÏËÓÈÎ‹˜ ¢ËÌÔÎÚÙ·Ù›·˜ Î·È ÙË˜ K˘,¤ÚÓËÛË˜ ÙË˜ ¢ËÌÔÎÚÙ·Ù›·˜ ÙÔ˜ ¶·Ó·Ì¿ ÁÈ· ÙËÉÓ ÔÈÎÔÓÔÌÈÎÎ‹ Î·È ÙÂ¯ÓÔÏÔÁÈÎ‹ Û˘ÓÁÚÁ·Û›· ¢Ô˘ ˘-¢ÔÁÚ¿ÊËÎÂ ÛÙËÉÓAı‹Ó· ÛÙË˜ 31 M·ÚÙ›Ô˜ 1999, ÙÔ ÎÂ›ÌÁÓÔ ÙË˜ Ô-¢Ô›·˜ ÛÂ ¢Ú˙ÙfiÙ˘¢Ô ÛÙËÉÓ ÂÏÏËÉÓÈÎ‹ Î·È ·ÁÁÈÈÎ‹ ÁÏÒÛÛ· ¤¯ÂÈ ˆ˜ ÂÍ‹˜:

™YM º øNIA

ª∂Δ∞•/ Δ∏™ KÀµ∂ƒ ¡◊™∂ø™ Δ∏˜ E§§∏ ¡ πƒ◊™

¢∏ª√∫ƒ∞Δÿ∞™ ∫∞π Δ∏™ KÀµ∂ƒ ¡◊™∂ø™ Δ∏™

¢∏ª√∫ƒ∞Δÿ∞™ Δ√À ¶∞¡∞ªÕ °π∞Δ∏¡ √π∫√¡√ªπƒ◊

∫∞π Δ∂Ã¡√§√°πƒ◊™À¡∂ƒ°∞™ÿ∞

H K˘,¤ÚÓËÛË ÙË˜ EÏ ÏËÓÈÎ‹˜ ¢ËÌÔÎÚÙ·Ù›·˜ Î·È Ë K˘,¤ÚÓËÛË ÙË˜ ¢ËÌÔÎÚÙ·Ù›·˜ ÙÔ˜ ¶·Ó·Ì¿,

A¶OKA§OYMENE™ ÛÙÔ ÂÍ‹˜ «Ù·™˘Ì,·ÏÏfiÌÂÓ· M¤ÚË»,

E¶I£YMøNTA™ Ó· ¢ÚÔˆı‹ÛÔ˜Ó ÙËÉÓ ·Ó¿¢Ù˜ÍË ÙË˜ ÔÈÎÔÓÔÌÈ‡ Î‹˜ Î·È ÙÂ¯ÓÔÏÔÁÈÎ‹˜ Û˘ÓÁÚÁ·Û›·˜ ÌÂÙ·Í‡ ÙÔ˜˜, ÛÂ ÙÔÌÂ›˜ ·ÌÔÈ-,·›Ô˜ ÂÓ‰È·Ê¤ÚÓÔÙÔ˜, Â¢› ÙË ¿ÛÂÈ ÙË˜ ÈÛfiÙËÙ·˜, ÙË˜ ·ÌÔÈ,·ÈfiÙËÙ·˜ Î·È ¢ÚÔ˜ ÙÔ ·ÌÔÈ,·›Ô fiÊÂÏÏÔ˜,

ANA°NøPIZONTA™ ÙË Û¢Ô˘‰·ÈfiÙËÙ· Ù^Ó Ì·ÎÚÔ¢ÚfiıÂÛÌˆ^Ó ÌªÚÙ^Ó ÁÈ· ÙËÉÓ Â¢ÈÙ˘¯‹ ·Ó¿¢Ù˜ÍË ÙË˜ ÌÂÙ·Í‡ ÙÔ˜˜ Û˘ÓÁÚÁ·Û›·˜ Î·È ÙË˜ ÂÓÙÔ¯˘ÛË˜ Ù^Ó ÌÂÙ·Í‡ ÙÔ˜˜ ‰ÂÛÌÒÓ ÛÂ ‰È¿ÊÔÙ· Â¢›¢Â‰·Î·È, È‰›^˜, ÛÙÔ Â¢›¢Â‰Ô Ù^Ó ÔÈÎÔÓÔÌÈÎÒÓ ¢·Ú·ÁfiÓÙ^Ó ÙÔ˜˜,

™YM º øNH™AN TAAKO§OY£A:

ΑΡΘΡΟ 1

1. T· ™˘Ì,·ÏÏfiÌÂÓ· M¤ÚË, ÛÙ· ¢Ï·›ÛÈ· ÙË˜ ·ÓÙ›ÛÙÔÈ¯Ë˜ ÓÔÌÔıÁÛ›·˜ ÙÔ˜˜ Î·È Ï·Ì,·ÓÔÌ¤Ó^Ó ˘¢fi„Ë Ù^Ó ‰ÈÁıÓÒÓ ÙÔ˜˜ ˘¢Ô¯ÚÁÒÛÛÂ^Ó, Î·ıÒ˜ Î·È Ù^Ó ™˘ÌÊˆÓÈÒÓ ÌÂÙ·Í‡ ÙË˜ E˘Ú^¢·°Î‹˜ KÔÉÓfiÙËÙ·˜ Î·È ÙË˜ ¢ËÌÔÎÚÙ·Ù›·˜ ÙÔ˜ ¶·Ó·Ì¿, ı· Î·Ù·,¿ÏÏÔ˜Ó Î¿ıÂ ¢ÚÔÛ¢¿ıÂÈ· ÁÈ· ÙËÉÓ ·Ó¿¢Ù˜ÍË Î·È ÙËÉÓ ÂÓ›Û¯˘ÛË ÙË˜ ÔÈÎÔÓÓÔ ÌÈÎ‹˜ Î·È ÙÂ¯ÓÔÏÔÁÈÎ‹˜ Û˘ÓÁÚÁ·Û›·˜, ÛÂ fiÛÔ ÙÔ ‰˘Ó·ÙfiÓ Â˘Ú‡-ÙÂÚË ,¿ÛË, ÛÂ fiÌÏÔ˜˜ ÙÔ˜˜ ÙÔÌÂ›˜ ¢Ô˘ ı· ıÂˆÚËıÔ‡Ó ·ÌÔÈ,·›Ô˜ ÂÔ‰È·Ê¤ÚÓÓÙÔ˜ Î·È ÔÊ¤ÏÔ˜˜.

K·Ù¿ ÙËÉÓ ÂÊ·ÚÌÔÁ‹ ÙË˜ ¢·ÚÔ‡Û·˜ ™˘ÌÊˆÓ›·˜, Ë EÏ ÏËÉÓÈÎ‹ ¢ËÌÔÎÚ·Ù›· ÙËÚÂÁ› ÙÈ˜ ˘¢Ô¯ÚÁÒÛÛÂÈ˜ ¢Ô˘ ·¢ÔÚÚ¤Ô˜Ó ·¢fi ÙË Û˘-Ì ÌÂÙÔ¯‹ ÙË˜ ÛÙËÉÓ E˘Ú^¢·°Î‹ ãEÓ^ÛË.

2. H Û˘ÓÁÚÁ·Û›· ·˘Ù‹ ·¢Ô,Ï¤¢ÂÈ ÂÈ‰È‰ÎÎfiÙÂÚ·:

- ÛÙËÉÓ ÂÓıÛ¯˘ÛË Î·È ‰ÈÁ‡Ú˘ÓÛË Ù^Ó ÔÈÎÔÓÔÌÈÎÒÓ ‰ÂÛÌÒÓ ÌÂÙ·-Í‡ Ù^Ó ™˘Ì,·ÏÏfiÌÁÓ^Ó MÂÚÒÓ,

- ÛÙËÉÓ ÂÓı¿ÚÚ˘ÓÛË ÙË˜ Û˘ÓÂÚÁ·Û›·˜ ÌÂÙ·Í‡ Ù^Ó ÔÈÎÔÓÔÌÈÎÒÓ ¢·Ú·ÁfiÓÙ^Ó, Û˘Ì¢ÂÚÈÏ·Ì,·ÓÔÌÒ^Ó Ù^Ó ÌÈÎÚÔÌÂÛ›·˜^Ó Â¢È¯ÂÈÚ‹ÛÂ^Ó, ÌÂ ÛÎÔ¢fi ÙËÉÓ ¢ÚÔÒıÈÚÛË Ù^Ó Â¢ÂÓ‰‡ÛÂ^Ó, Ù^Ó ÌÈÎÙÙÓÓ Â¢È¯ÂÈÚ‹ÛÂ^Ó, Ù^Ó Û˘ÌÊˆÓÈÒÓ ¢·ÚÔ¯‹˜ ‰È‰Î·È^Ì¿Ù^Ó ¯Ú‹ÛÂ^˜ Î·È ¿ÏÏ^Ó ÌÔÚÊÒÓ Û˘ÓÂÚÁ·Û›·˜ ÌÂÙ·Í‡ ÙÔ˜˜.

ΑΡΘΡΟ 2

1. H Û˘ÓÂÚÁ·Û›· ¢Ô˘ ¢ÚÔ,Ï¤¢ÂÙ·È ÛÙÙÔ ¿ÚıÚÔ 1 ¢ÂÚÈÏ·Ì,¿ÓÂÈ, È‰›^˜, ÙÔ˜˜ ·ÎfiÏÔ˜ıÔ˜˜ ÙÔÌÂ›˜:

- ,ÈÔÌË¯·Ó›·,
- Ó·˘¢ËÁÈÎ¤˜ Î·Ù·ÛÎÂ˘¤˜ Î·È Ó·˘¢ËÁÔÂ¢ÈÛÎÂ˘¤,
- ÁÂˆÚÁ›·, Û˘Ì¢ÂÚÈÏ·Ì,·ÓÔÌ¤ÓË˜ ÙË˜ ·ÁÚÔÙÈÎ‹˜ ,ÈÔ-ÌË¯·Ó›·˜,
- Î·Ù·ÛÎÂ˘·ÛÙÈÎ¤˜ Î·È ÔÈÎÔ‰ÔÌÈÎ¤˜ ‰Ú·ÛÙËÚfiÙËÙÂ˜,
- ÌÂÙ·ÊÔÚ¤˜, Û˘Ì¢ÂÚÈÏ·Ì,·ÓÔÌ¤Ó^Ó Ù^Ó ıı·Ï¿ÚÛÈˆ^Ó ÌÂÙ·ÊÔÚÒÓ,
- ÙÚ·¢Â˙È¤˜, ·ÛÊ·ÏÈÙÈÎ¤˜ Î·È ¿ÏÏÂ˜ ¯ÚËÌ·ÙÔ¢ÈÙ^ÙÈ-Î¤˜ ˘¢ËÚÁÂÛ›Â˜,
- ÙÔ˘ÚËÛÌfi,
- Â¢·ÁÁÂÌ·ÙÈÎ‹ Î·Ù¿ÚÙÈÛÊ Î·È ÂÎ¢›‰Â˜ÛË ÛÙÔÓ ÙÔÌ¤·ÙÔ˜ Ì¿Ó·Ù˙ ÌÂÓÙ,
- ¿ÏÏÔ˜˜ ÙÔÌÂ›˜ ˘¢ËÚÂÛÊÈÒÓ ·ÌÔÈ,·›Ô˜ ÂÓ‰È·Ê¤ÚÓÙÔ˜.

2. T· ™˘Ì,·ÏÏfiÌÂÓ· M¤ÚË, ·›ÓÔ˜Ó ÛÂ ‰È·,Ô˜ÏÂ‡ÛÂÈ˜ ¢ÚÔ ÎÂÈÌ¤ÓÔ˜ Ó· ÂÓÙÔ¢›ÛÔ˜Ó ÙÔ˜˜ ÙÔÌÂ›˜ ¢ÚÔÙÂÚ·ÈfiÙËÙ·˜ ÛÙËÉ Û˘ÓÁÚÁ·Û›· ÙÔ˜˜, Î·ıÒ˜ Â¢›ÛÊË Î·È Ó¤ÔÊ˘˜ ÙÔÌÂ›˜ ÔÈÎÔÓÔÌÈÎ‹˜ Î·È ÙÂ¯ÓÔÏÔÁÈÎ‹˜ Û˘ÓÁÚÁ·Û›·˜.

ΑΡΘΡΟ 3

1. H ÔÈÎÔÓÔÌÈÎ‹ Û˘ÓÂÚÁ·Û›·, ¢Ô˘ ¢ÚÔ,Ï¤¢ÂÙ·È ÛÙËÉÓ ¢·ÚÔ‡Û·™˘ÌÊˆÓ›·, ı· ¢Ú·ÁÌ·ÙÔ¢ÔÈËıÂ›, È‰›^˜, Â¢› ÙË ,¿ÛÂÈ Û˘ÌÊˆÓÉÓ Î·È Û˘Ì,ÔÏ·›^Ó ÌÂÙ·Í‡ ÂÙÏÏËÉÓÈÒÓ Î·È ¢·Ó·Ì·°ÎÒÓ Â¢È¯ÂÈÚ‹ÛÂ^Ó, ÔÚÁ·ÉÓÙÌÒÓ Î·È ÂÙ·ÈÚÈÒÓ, Û‡ÌÊˆÓ· ÌÂ ÙË ÓÔÌÔıÂÛ› Î¿ıÂ ™˘Ì,·ÏÏfiÌÁÓÔ˜ M¤ÚÛ˘˜.

2. T· ™˘Ì,·ÏÏfiÌÂÓ· M¤ÚË ı· Î·Ù·,¿ÏÏÔ˜Ó Î¿ıÂ ¢ÚÔÛ¢¿ıÂÈ· ÁÈ· Ó· ‰È‰Â˜ÎÔÏ‡ÓÔ˜Ó ÙË ‰Ú·ÛÙËÚfiÙËÙ· ·˘Ù‹Ó, ÌÂ ÙË ‰È‰ÈÚÁ›· Â˜ÔÊ°ÎÒÓ Û˘ıÈÎÒÓ ÁÈ· ÙËÉÓ ÔÈÎÔÓÔÌÈÎ‹ Û˘ÓÁÚÁ·Û›·, È‰›^˜ ‰È‰:

- ÌÂ ÙË ‰È‰ÈÚÔ˜Ó› Â˜ÔÊ°ÎÒÓ Û˘ıÈÎÒÓ ÁÈ· ÙË˜ Â¢ÂÁÓÓ‰‡-ÛÂÈ˜,
- ÌÂ ÙË ‰È‰Â˜ÎfiÏ˜ÓÛË ÙË˜ ·ÓÙ·ÏÏ·Á‹˜ ¢ÏÈÚÔÊÔÚÈÒÓ Â-Ì¢ÔÚÈÎ‹˜ Î·È ÔÈÎÔÓÔÌÈÎ‹˜ Ê‡ÛÂ^˜,
- ÌÂ ÙË ‰È‰ÎfiÏ˜ÓÛË ·ÓÙ·ÏÏ·ÁÒÓ Î·È Â¢·ÊÒÓ ÌÂÙ·Í‡ Ù^Ó ÔÈÎÔÓÔÌÈÎÒÓ ÙÔ˜˜ ¢·Ú·ÁfiÓÙ^Ó,
- ÌÂ ÙË ‰È‰Â˜ÎfiÏ˜ÓÛË ÙË˜ ‰ÈÔÚÁ¿Ó^ÛË˜ ¢·ÓËÁ‡ÚÂ^Ó ÂÎ-ı¤ÛÂ^Ó, Û˘Ì¢ÔÛ›^Ó Î.Ï¢.,
- ÌÂ ÙËÉÓ ÔÚÁ¿Ó^ÛË ‰Ú·ÛÙËÚÈÔÙ‹Ù^Ó ÁÈ· ÙËÉÓ ¢ÚÔÒıÈÚÛË ÙÔ˜ ÂÌ¢ÔÚ›Ô˜.

ÛÌÒÓ ‹ Â¢È¯ÂÈÚ‹ÛÂÒÓ ÙÔ˘˜, Û‡ÌÊˆÓ· ÌÂ ÙÈ˜ ÂıÓÈÎ¤ ÙÔ˘˜ ¢ÚÔÙÂ-Ú·ÈfiÙËÙÂ˜ Î·È Û‡ÌÊˆÓ· ÌÂ ÙË ÔÔÌÔıÂÛ› ÙÔ˘˜.

2. Η Û˘ÓÂÚÁ·Û› · ˘Ù‹ Ì¢ÔÚÂ› Ó· ¤¯ÂÈ ÙË ÌÔÚÊ‹, ÌÂÙ·Í‡ ¿Ï-Ï ˆÓ:

- Â¢ÂÍÂÚÁ·Û›˜ ÎÔÈÓÒÓ ÂÚÂ˘ÓËÙÈÎÒÓ ¢ÚÔÂÚ·ÌÌ¿Ù ˆÓ,
- ÔÚÁ·ÓÒÙÂˆ˜ Â¢ÈÛÎ¤„Âˆ Î·È ÌÔÚÊˆÙÈÎÒÓ Ù·Í‰›ˆÓ ÁÈ· Â‰‰ÈÎÂ˘Ì¤ÔÂ˜ ·ÓÙÈ¢ÚÔÛˆ¢Â›Â˜,
- ÔÚÁ¿Óˆ ÛË Â¢ÈÌÔÚÊˆÙÈÎÒÓ ¢ÚÔÁÚ·ÌÌ¿ÙˆÓ ÛÂ ÙÔÌÂ›˜ ·ÌÔÈ, ·›Ô˘ ÂÓ‰È·Ê¤ÚÔÓÙÔ˜,
- ¢·ÚÔ¯‹˜ ÙÂ¯ÓÈÎ‹˜ Î·È Â¢ÈÛÙËÌÔÓÈÎ‹˜ ÙÂ¯ÓÔÁÓˆÛ›·˜,
- Û˘ÁÎÏ‹ÛÂˆ˜ Û˘Ì¢ÔÛ›ˆÓ Î·È Û˘Ó·ÓÙ‹ÛÂˆÓ.

ΑΡΘΡΟ 5

1. ™˘ÓÈÛÙ¿Ù·È ΜÉÎÙ‹ Ε¢ÈÙÚÔ¢‹ ÌÂ ÛÎÔ¢fi ÙËÓ ÂÍ·ÛÊ¿ÏÈÛË ÙË˜ ÂÊ·ÚÌÓÁ‹˜ ÙË˜ ¢·ÚÓ‡Û·˜ ™˘ÌÊˆÓ›·˜.

2. Η ΜÉÎÙ‹ Ε¢ÈÙÚÔ¢‹ ·¢·ÚÙ›˙ÂÙ·È ·¢fi ÂÎ¢ÚÔÛÒ¢Ô˜˜ Ù ˆÓ ™˘Ì, ·ÏÏfiÌÂÓˆÓ ΜÂÚÒÓ Î·È ı· Û˘Ó¤Ú¯ÂÙ·È Î·Ùfi¢ÉÓ ·ÉÙ‹ÛÂˆ˜ Ô¢ÔÉÔ˘‰‹¢ÔÙÂ ΜÚÚÔ˘˜, ÛÂ Ùfi¢Ô Î·È ¯ÚfiÓÔ ¢Ô˜ ı· Û˘ÌÊˆÂ›Ù·È-·¢fi ÎÔÉÓÔ‡, ‰È· ÙË˜ ‰È¢Ï ˆÌ·ÙÉÎ‹˜ Ô‰Ô‡.

3. Η ΜÉÎÙ‹ Ε¢ÉÙÚÔ¢‹ ı· ¢ÚÔ, ·›ÔÂÈ ÛÂ Â¢ÉÛÎfi¢ËÛË ÙË˜ ¢ÚÔfi‰Ô˜ ¢Ô˜ ¤¯ÂÈ ¢Ú·ÁÌ·ÙÔ¢ÔÉËıÂ› ÁÉ· ÙËÓ ˘ÏÔ¢Ô›ËÛË Ù ˆÓ ÛÙfi¯ˆÓ ÙË˜ ¢·ÚÓ‡Û·˜ ™˘ÌÊˆÓ›·˜ Î·È ı· ‰È·Ù˘¢ÒÓÂÈ, ·Ó ·¢·ÉÙÂ›Ù·È, Û˘ÛÙ¿ ÛÂÈ˜ ÁÉ· ÙËÓ ÂÊ·ÚÌÔÁ‹ ÙË˜.

ΑΡΘΡΟ 6

1. Η ¢·ÚÓÂ‡Û· ™˘ÌÊˆÓ›· Ù›ıÂÙ·È ÛÂ¯‡ ÙÚÉ¿ÓÙ· (30) ËÌ¤ÚÂ˜ -¢fi ÙËÓ ËÌÂÚÔÌËÓ›· Î·Ù¿ ÙËÓ Ô¢Ô›· Ù· ™˘Ì, ·ÏÏfiÌÂÓ· Μ¤ÚË ı·ÁˆÛÙÔ¢ÔÉ‹ÛÔ˘Ó ÂÉ˜ ¿ÏÏËÏ·, fiÙÉ ÔÏÔÎÏËÚÒıËÎ·Ó ÔÉ ‰È·‰ÉÎ·Û›Â˜ ¢Ô˘ ·¢·ÉÙÔ‡ÓÙ·È ·¢fi ÙÉ˜ ·ÓÙ›ÛÙÔÉ¯Â˜ ÓÔÌÔÎÂÛ›Â˜ ÙÔ˘˜ ÁÉ· ÙÔ ÛÎÔ¢fi ·˘ÙfiÓ. £·¶·Ú·ÌÂ›ÓÂÉ ÛÂ ÉÛ¯‡ Ì¤¯ÚÉ˜ fiÙÔ˘ ¤Ó· ·¢fi Ù· Μ¤ÚË Î·Ù·ÁÁÂ›ÏÂÉ ÙËÓ ¢·ÚÓ‡Û· ™˘ÌÊˆÓ›· ÌÂ ÂÍ¿ÌËÓËÉ ¢ÚÔÂÉ‰Ô¢Ô› ËÛË.

2. ™Â ¢ÂÚ›¢Ù ˆÛË Î·Ù·ÁÁÂÏ›·˜ ÙË˜ ¢·ÚÓ‡Û·˜ ™˘ÌÊˆÓ›·˜, fiÏÂ˜ ÔÉ Ú¯ÂÙÉÎ¤˜ ‰È·Ù¿ÍÂÉ˜ ÙË˜ ı· ÂÍ·ÎÔÏÔ˘ı‹ÛÛÔ˘Ó Ó· ÂÊ·ÚÌfi˙ÔÓÙ·È ÛÂ fiÏ· Ù· ™˘Ì, fiÏ·È· ¢Ô˘ Ú˘Ó‹ÊıËÛ·Ó ÛÙÙ· ¢Ï·›ÛÉ· Î·È Î·Ù¿ ÙË ‰È¿ÚÎÂÉ· ÉÚ¯‡Ô˜ ÙË˜ ¢·ÚÓ‡Û·˜ ™˘ÌÊˆÓ›·˜, Ì¤¯ÚÉ ÙËÓ ¢Ï·‹ÚË Â ÎÙ¤ÏÂÛË Ù ˆÓ ˘¢Ô¯ÚÂÒÛÂˆÓ ¢Ô˘ ·¢ÔÚÚ¤Ô˘Ó ·¢fi ·˘Ù‹·.

ãΕÁÉÓÂ ÂÉ˜ ‰È¢Ï¤ÏÔ‡Ó, ÛÙÙËÓ Αı‹Ó·, ÙËÓ 31.3.1999, ÛÙÙËÓ ÂÏÏËÓÉ-Î‹, ÉÛ¢·ÓÉÎ‹ Î·È ·ÁÁÏÉÎ‹ ÁÏÒÛÛÛ· Î·È fiÏ· Ù· ÎÂ›ÌÂÓ· Â›Ó·È ÂÍ ›ÛÛ˘ ·˘ıÂÓÙÉÎ¿. ™Â ¢ÂÚ›¢Ù ˆÛË ‰È·ÊÛÚ¿˜ ˆ˜ ¢ÚÔ˜ ÙËÓ ÂÚÌÈÓÂ›·˙˘ ¢ÂÚÉÛ¯‡ÂÉ ÙÔ ·ÁÁÏÉÎfi ÎÂ›ÌÂÓÔ.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ
(υπογραφή)	(υπογραφή)

ãAÚıÚÔ ‰Â‡ÙÂÚÔ

T· ¶Ú^ÙfiÎÔÏÏ· - ¶Ú·ÎÙÈÎ¿ ÔÔ˜ Î·Ù·ÚÙ›˙ÔÓÙ·È ·fi ÙË MÈÎÙ‹ E ÈÙÚÔ‹ ÙÔ˜ ¿Úı ÚÔ˜ 5 ÙË˜ ·ÚÔ‡Ù·˜ ™˜ÌÊ^Ó›·˜ ÂÁÎÚ›ÓÔÓÙ·È ÌÂ ÎÔÈÓ‹ Ú¿ÍË Ù^Ó ·ÚÌfi‰È^Ó Î·Ù¿ ÂÚ›Ù^ÛËÈÔ˜ÚÁÒÓ.

ãAÚıÚÔ ÙÚ›ÙÔ

H ÈÛ¯‡˜ ÙÔ˜ ·ÚfiÓÙÔ˜ ÓfiÌÔ˜ ·Ú¯˙ÂÈ ·fi ÙË ‰ÈÌÔÛ›Â˜Û‹ ÙÔ˜ ÛÙËÓ EÊÈÈÌÂÚ›‰· ÙË˜ K˜ ,ÂÚÓ‹ÛÂ^˜ Î·ÈÙË˜ ™˜ÌÊ^Ó›·˜ ÔÔ˜ Î˜ÚÒ ÓÂÙ·È ·fi ÙËÓ Ï‹Ú^ÛË Ù^Ó ÚÛÓ¸ÔÎÂ^Ó ÙÔ˜ ¿ÚıÚÔ˜ 6 ·Ú. 1 ·˜Ù‹˜."

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το νομοσχέδιο που ψηφίσαμε για τα πανωτόκια έχει διαφορετική διατύπωση από αυτήν που συζητήσαμε και θα έπρεπε ο ίδιος ο Υπουργός με δική του πρωτοβουλία να ενημερώσει το Σώμα ότι υπάρχει κάποια αλλαγή στη διατύπωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Δεν νομίζω ότι υπάρχει κάποια αλλαγή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ: Εδώ είναι ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Δεν υπάρχει αλλαγή επί του τίτλου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ: 'Οχι επί του τίτλου, στο περιεχόμενο. Κύριε Υφυπουργέ, η φράση "δάνεια και πιστώσεις" έγινε μόνο "δάνεια" τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Μα, ψηφίστηκε, κύριε Δραγασάκη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ: Μα, είναι και για το Προεδρείο. Αν υπάρχει τέτοια αλλοίωση του περιεχομένου, αφορά και το Προεδρείο και τον Υπουργό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Θα το ερευνήσει.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Δεν επανερχόμαστε στο ίδιο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Δεν επανερχόμαστε, απλά θέλω να παρατηρήσω ότι αν πράγματι στο αρχικό κείμενο, που συζητήθηκε στη Βουλή, υπήρχε η φράση "δάνεια και πιστώσεις" και τώρα στην ψήφιση στο σύνολο δεν υπάρχει η λέξη "πιστώσεις", είναι ανεπίτρεπτη κατά το Σύνταγμα μεταβολή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Θα το δούμε, κύριε Τσοβόλα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Ελέγξετε το και να μας ενημερώσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Υπουργείου Εξωτερικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Προξενικής Σύμβασης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας του Ουζμπεκιστάν".

Αυτό το νομοσχέδιο ψηφίστηκε ομόφωνα στη Διαρκή Επιτροπή, μειοψήφισε μόνο ο κ. Καψής. Ο κ. Καψής δεν είναι παρών.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εξωτερικών: "Κύρωση της Προξενικής Σύμβασης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας του Ουζμπεκιστάν", έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

Λόγω του μεγάλου όγκου της συμβάσεως το κείμενό της δεν καταχωρίζεται στο παρόν Πρακτικό. Ο σχετικός νόμος υπ'αριθμ. 2795 δημοσιεύθηκε στο υπ'αριθμόν 35Α' Φ.Ε.Κ. της 25.2.2000).

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Υπουργείου Εξωτερικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Συνθήκης Φιλίας και Συνεργασίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας".

Αυτό το νομοσχέδιο ψηφίστηκε κατά πλειοψηφία στη Διαρκή Επιτροπή. Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

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

Υπουργείου Εξωτερικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Ευρωμεσογειακής Συμφωνίας Συνδέσεως μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των Κρατών-Μελών τους αφ'ενός, και του Χασεμιτικού Βασιλείου της Ιορδανίας αφ'ετέρου".

Αυτό το νομοσχέδιο ψηφίστηκε κατά πλειοψηφία στη Διαρκή Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

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

Υπουργείου Εξωτερικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση του Πρωτοκόλλου μεταξύ του Υπουργείου Εξωτερικών της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Εξωτερικών της Ρωσικής Ομοσπονδίας για την προετοιμασία και έκδοση κοινής συλλογής εγγράφων προερχομένων από τα ιστορικά αρχεία τους".

Αυτό το νομοσχέδιο ψηφίστηκε ομόφωνα στη Διαρκή Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εξωτερικών, "Κύρωση του Πρωτοκόλλου μεταξύ του Υπουργείου Εξωτερικών της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Εξωτερικών της Ρωσικής Ομοσπονδίας για την προετοιμασία και έκδοση κοινής συλλογής εγγράφων προερχομένων από τα ιστορικά αρχεία τους", έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

"ÕÚıÚÔ ÚÒÙÔ

K˜ÚÒÓÂÙ·È Î·È ¤¯ÂÈ ÙËÓ ÈÛ¯‡, ÔÔ˜ ÔÚ›˙ÂÈ ÙÔ ¿ÚıÚÔ 28 ·Ú. 1 ÙÔ˜ ™˜Ó¿ÁÌ·ÙÔ˜, ÙÔ ¶Ú^ÙfiÎÔÏÏÔ ÌÂÙ·Í‡ ÙÔ˜ YÔ˜ÚÁÂ›Ô˜ EÍ^ÙÂÚÈÎÒÓ ÙË˜ EÏÏËÓÈÎ‹˜ ¢ËÌÔÎÚ·Ù›·˜ Î·È ÙÔ˜ YÔ˜ÚÁÂ›Ô˜ EÍ^ÙÂÚÈÎÒÓ ÙË˜ P^ÛÈÎ‹˜ OÌÔÛÔÔ‰Ó›·˜ ÁÈ· ÙËÓ ÚÛÓÂÙÈÈ·Û› Î·È ¤Î‰Ô ÛË ÎÔÈÓ‹˜ Û˜ÏÏÔÁ‹˜ ÂÁÁÚ¿ÊÔ ÚÛÓÂÚ¯Ô Ì¤Ó^Ó ·fi ÙÈÛÓÛÚÈÎ¿ ·Ú¯Â› ÙÔ˜˜, ÔÔ˜ ˜ÔÁÚ¿ÊËÎÂ ÛÙË MfiÛ¯· ÛÙÈ˜ 22 OÎÙ^,Ú›Ô˜ 1998, ÙÔ˜ ÔÔÔ›Ô˜ ÙÔ ÎÂ›ÌÁÓÔ ÛÂ ÚˆfiÙ˜ÔÔ ÛÙËÓ ÂÏÏËÓÈÎ‹ Î·È ÚˆÛÈÎ‹ ÁÏÒÛÛ· ¤¯ÂÈ ˆ˜ ÂÍ‹˜:

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ
ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ
E•øTEPIKøN TH™ Pø™IKH™ OMO™¶ON¢IA™ °IATHN
¶POETOIMA™IAKAI EK¢O™H KOINH™ ™Y§§O°H™
E°°PAºøN ¶POEPXOMENøN A¶O TA
I™TOPIKAAPXEIA TOY™

TÔ YÔ˘ÚÁÂ›Ô EÍ˘ÙÂÚÈÎÒÓ ÙË˜ EÏÏËÓÈÎ‹˜ ¢ËÌÔÎÚ·Ù›·˜ Î·È ÙÔ YÔ˘ÚÁÂ›Ô EÍ˘ÙÂÚÈÎÒÓ ÙË˜ P˘ÛÈÎ‹˜ OÌÔÛÔÓ›·˜, Î·ÏÔ‡ÌÂÓ· ÛÙÔ ÂÍ‹˜ Ù· «M¤ÚË»,

§AMBANONTA™ ˘fi„Ë ÙËÓ ·ÓÙ·ÏÏ·Á‹ ·fi„Â˘Ó ÌÂÙ·Í‡ Ù˘Ó ÂÎÚÔÛÒ˘Ó ÙÔ˘˜ ÁÈ· ÙË ‰˘Ó·ÙfiÙËÙ· ÚÔÂÙÔÈÌ·Û›·˜ Î·È ¤Î‰ÔÛË˜ ÛÙËÓ EÏÏ¿‰· Î·È ÙË P˘Û›· ÎÔÈÓÒ˘ Û˘ÏÏÔÁ‹˜ ÂÁÁÚ¿ÊˆÓ ·fi Ù· ·ÚˆÂ›· ÙÔ˘˜,

™À ª º ø ¡ √ ¡ ™∆ ∞∫Ÿ §√À£∞:

ÕÚıÚÔ 1

TÔ YÔ˘ÚÁÂ›Ô EÍ˘ÙÂÚÈÎÒÓ ÙË˜ EÏÏËÓÈÎ‹˜ ¢ËÌÔÎÚ·Ù›·˜ Î·È ÙÔ YÔ˘ÚÁÂ›Ô EÍ˘ÙÂÚÈÎÒÓ ÙË˜ P˘ÛÈÎ‹˜ OÌÔÛÔÓ›·˜ ·Ó·Ï·Ì‚¿ÓÔ˘Ó Ó· ÂÎ‰ÒÛÔ˘Ó ·fi ÎÔÈÓÔ‡ ÛÙËÓ EÏÏ¿‰· Î·È ÙË P˘Û›· Û˘ÏÏÔÁ‹ ÂÁÁÚ¿ÊˆÓ ÚÔÂÚ¯fiÌÂÓˆÓ ·fi Ù· ·ÚˆÂ›· ÙÔ˘˜ ·Ú¯Â›·, Ë ÔÔ›· ı· Î·Ï‡ÙÂÈ ÙËÓ ÂÚ›Ô‰Ô ·fi 1831 ¤ˆ˜ 1917.

ÕÚıÚÔ 2

°È· ÙÔ ÛÎÔfi ·˘Ùfi, Ù· M¤ÚË ı· Û˘ÛÙ‹ÛÔ˘Ó MÈÎÙ‹ ™˘ÓÙ·ÎÙÈÎ‹ EÈÙÚÔ‹ ·ÔÙÂÏÔ‡ÌÂÓË ·fi ÈÛ¿ÚÈıÌÔ ·ÚÈıÌfi ÂÎÚÔÛÒÓ Î·È ÂÈÛÙËÌfiÓˆÓ, Î·ıÒ˜ Î·È ¤ÓÙÈÌÔ˘˜ ·ÓÙÈÚÔÛÒÔ˘˜ ÙˆÓ ÂÎ‰ÔÙÈÎÒÓ ÔÈÎˆÓ Î·È ÁÂÓÈÎ¿ ÙˆÓ ·Ú¯Â›ˆÓ.

™ÙË ÌÈÎÙ‹ ™˘ÓÙ·ÎÙÈÎ‹ EÈÙÚÔ‹ ı· ÌÂÙ¤¯ÂÈ Ô ÂÈÎÂÊ·Ï‹˜ ÙË˜ YËÚÂÛ›·˜ AÚ¯Â›Ô˘ ÙÔ˘ YÔ˘ÚÁÂ›Ô˘ EÍ˘ÙÂÚÈÎÒÓ ÙË˜ EÏÏ¿‰·˜ Î·È Ô ‰È¢ı˘ÓÙ‹˜ ÙÔ˘ IÛÙÔÚÈÎÔ‡ AÚ¯Â›Ô˘ ÙË˜ EÍˆÙÂÚÈÎ‹˜ ¶ÔÏÈÙÈÎ‹˜ ÙË˜ P˘Û›·˜ Î·È ÙÔ˘ AÚ¯Â›Ô˘ ÙË˜ ¶ÔÏÈÙÈÎ‹˜ ÙË˜ P˘ÛÈÎ‹˜ AÎ·‰ËÌ›·˜ EÈÛÙËÌÒÓ.

OÈ ÂÈÎÂÊ·Ï‹˜ Î·È Ù· ÌÂÏË ÙË˜ ÌÈÎÙ‹˜ ÂÈÙÚÔ‹˜ ı· ÂÚÁ¿˙ÔÓÙ·È ÛÙÔ Ï·›ÛÈÔ ÙˆÓ ·Ó¤ÚÙÂÚˆÓ ÂÎ‰ÔÛÈÎÒÓ ÚÔÁÚ·ÌÌ¿ÙˆÓ ÙË˜ ÌÈÎÙ‹˜ ÂÈÙÚÔ‹˜.

ÕÚıÚÔ 3

°È· ÙËÓ ¤Î‰ÔÛË Î·È ÂÈÌ¤ÏÂÈ· ÙÔ˘ ÎÔÈÓÔ‡ ÙÔÌ¿ÚÈÔ˘ Ù· M¤ÚË ı· Û˘ÛÙ‹ÛÔ˘Ó ÔÌ¿‰· ÂÚÁ·Û›·˜. T· ‰‡Ô M¤ÚË ı· Ó·ÈˆıÔ‡Ó ÙËÓ ˘ÔÛÙ‹ÚÈÍË ÛÙËÓ ¤Î‰ÔÛË ÂÓfi˜ ÎÔÈÓÔ‡ ÙfiÌÔ˘ ÂÁÁÚ¿ÊˆÓ, ÛÂ ¤Î‰ÔÛË ÛÂ ‰‡Ô ÁÏÒÛÛÂ˜ (ÂÏÏËÓÈÎ¿ Î·È ÚˆÛÈÎ¿) Î·È ÛÂ ÙÚÂÈ˜ ÁÏÒÛÛÂ˜ (3) ÙfiÌÔ˘˜. H ÂÎÙ‡ˆÛË ı· ·ÚÔ˘ÛÈ¿ÛÂÈ ÙËÓ ÚÔÛ¤Î·ÏË ÙˆÓ ˘ÏÔÔÈËÙÈÎÒÓ Î·È ÂÈÎÔÈÓˆÓÈÎÒÓ ÛÙÔÈ¯Â›ˆÓ ÙˆÓ ÂÓ ÏfiÁˆ Ï‹ÛÂˆÓ Î·È Û‡ÌÊˆÓ·.

OÈ ‰‡Ô ÔÌ¿‰Â˜ ı· ÛÂ ÛÎÂ‰›· ÔÌ·ÏÒÓ Î·È ÙÈ˜ AÚ¯ÈÛ. Î·È Mfi-ÛÎ·. H Û‡ÓıÂÛË ÙÔ˘ ÎÂÈÌ¤ÓÔ˘ ı· ÁÈÓÂÈ ÛÂ ÛÙÂÓ‹ Û˘ÓÂÚÁ·Û›· ÙˆÓ ‰‡Ô M¤ÚˆÓ.

ÕÚıÚÔ 4

T· M¤ÚË ı· ÂÍÂ˘Ú›ÛÔ˘Ó, ÙÔ ·ÚÁfiÙÂÚÔ ÛÂ Î¿ıÂ ÌÈ· ·fi ÙÈ˜ ÂÓ ÏfiÁˆ ÚÔÛÂÁÁ›ÛÂÈ˜, ÙËÓ ·Ó¿ÏÔÁË ¯ÚËÌ·ÙÔ‰fiÙËÛË ÙË˜ ÚÔÂÙÔÈÌ·Û›·˜ ÙË˜ ¤Î‰ÔÛË˜ ·Ó·Ê¤ÚÔÓÙ·˜ ÙÔ ¤ÚÁÔ Î·È ÙËÓ ‰È¿ıÂÛË ·fi Ù· ·Ú¯Â›· ÙˆÓ ·Ó·ÁÎ·›ˆÓ ÂÁÁÚ¿ÊˆÓ ÙË˜ ÎÔÈÓ‹˜ Û˘ÏÏÔÁ‹˜ ¤ˆ˜ Î·È ÙËÓ ¤Î‰ÔÛË ÙÔ˘ ÙfiÌÔ˘.

ÕÚıÚÔ 5

OÈ ÂÎ‰fiÛÂÈ˜ ı· ÂÈÙÂÏÔ‡ÓÙ·È ÛÙË ‚¿ÛË ÙË˜ ÈÛfiÙËÙ·˜. ™ÙËÓ EÏÏ¿‰· Î·È ÛÙË P˘Û›·, Ë ¤Î‰ÔÛË ı· ÚÔÁÚ·ÌÌ·ÙÈÛÙÂ› ÛÙËÓ ÂÏÏËÓÈÎ‹ Î·È ÚˆÛÈÎ‹ ÁÏÒÛÛ·, ·ÓÙ›ÛÙÔÈ¯·. TËÓ Â˘ı‡ÓË ·ÓÙ›ÛÙÔÈ¯· ÙË˜ ÂÈÌ¤ÏÂÈ·˜ ı· ¤¯ÂÈ Î¿ıÂ M¤ÚÔ˜ ÁÈ· ÙËÓ ¤Î‰ÔÛË ÛÙË ‰ÈÎ‹ ÙÔ˘ ÁÏÒÛÛ·. TÔ ›‰ÈÔ ı· ÈÛ¯‡ÂÈ Î·È ÁÈ· ÙËÓ ÚÔÛ·ÚÌÔÁ‹ ÛÙÔ ‰ÈÎfi ÙÔ˘ ÛÙ˘Ï ÂÈ‰ÈÎ¿ ÚÔÛ·ÚÌÔÁ‹˜ ÁÏÒÛÛ·˜.

O ·ÚÈıÌfi˜ ·ÓÙÈÙ‡ˆÓ ÙÔ˘ ÙfiÌÔ˘ ı· Î·ıÔÚÈÛÙÂ› ·fi ÙËÓ ÎÔÈÓ‹ ÂÈÙÚÔ‹ Î·È ı· ÌÔÈÚ·ÛÙÂ› ÂÍ ›ÛÔ˘ ÛÙ· ‰‡Ô M¤ÚË.

ÕÚıÚÔ 6

O ÙfiÌÔ˜ ı· ÂÎ‰Ôı› ÛÂ ÎÔÈÓÔ‡ ÂÍ·ÁÁ¤ÏÌ·ÙÔ˜ ÎÔÈÓ¿ ÙËÓ ¤ÓÙ˘Ë ¤Î‰ÔÛË Î·È ıÂ ·Ó·ÎÔÈÓˆıÂ› ·fi ÎÔÈÓÔ‡ ÛÙËÓ ·Ú¯‹ Î·È ÛÙÔ Ù¤ÏÔ˜ ÙÔ˘ ·Ú¯ÂÈ·ÎÔ‡ ÂÎ‰ÔÙÈÎÔ‡ ÙÔ˘ ÚÔ¤ÏÂ˘ÛË˜ ÙÔ˘ YÔ˘ÚÁÂ›Ô˘ ÙˆÓ EÍ˘ÙÂÚÈÎÒÓ ÙË˜ Î¿ıÂ ¯ÒÚ·˜. ™ÙÔÈ¯Â›· ÛÙÔ Û¯ÂÙÈÎfi ·ÓÙ›ÁÚ·ÊÔ Î·È ÛÙÔ ‰ÈÎfi ÙÔ˘ ¤ÚÁÔ ı· ‰ËÏÒÓÔÓÙ·È ·fi Ù· ‰‡Ô M¤ÚË.

ÕÚıÚÔ 7

T˘¯fiÓ ‰È·ÊÔÚ¤˜ ÛÙËÓ ÂÚÌËÓÂ›· ‹ ÂÊ·ÚÌÔÁ‹ ÙË˜ Û˘ÌÊˆÓ›·˜ ı· ÂÈÏ‡ÔÓÙ·È ÌÂ ‰È·Ú·ÁÌ·ÙÂ‡ÛÂÈ˜ ÌÂÙ·Í‡ ÙˆÓ ‰‡Ô MÂÚÒÓ.

ÕÚıÚÔ 8

H ·ÚÔ‡Û· Û˘ÌÊˆÓ›· ıÂ Ù›ıÂÙ·È ÛÂ ÈÛ¯‡ ·fi ÙËÓ ËÌ¤Ú· ÙË˜ ·ÓÙ·ÏÏ·Á‹˜ ÛÂ ¤ÁÁÚ·ÊÔ ÙˆÓ ‰ÈÎÔÈÓˆÛÂˆÓ ÙˆÓ ‰‡Ô MÂÚÒÓ ÔÙÈ ÔÏÔÎÏËÚÒıËÎ·Ó ÔÈ ·Ó·ÁÎ·›ÂÚ ‰È·‰ÈÎ·Û›Â˜ ÁÈ· ÙË ı¤ÛË ÙË˜ Û˘ÌÊˆÓ›·˜ ÛÂ ÈÛ¯‡. M¤ÓÂÈ ÛÂ ÈÛ¯‡ ÁÈ· ¤ÓÙÂ ¤ÙË Î·È ·Ó·ÓÂÒÓÂÙ·È ·˘ÙfiÌ·Ù· ÁÈ· ÙÔ ›‰ÈÔ ‰È¿ÛÙËÌ· ÂÎÙfi˜ Â¿Ó Î¿ÔÈÔ ·fi Ù· M¤ÚË ‰ÂÓ ·Ó·ÁÁ›ÏÂÈ ÙËÓ Î·Ù¿ÁÁÂÏÛË ·˘ÙÔ‡.

YÔÁÚ¿ÊËÎÂ ÛÙË MfiÛ¯·, ÙËÓ 22· OÎÙˆ‚Ú›Ô˘ 1998 ÛÂ ‰‡Ô ·ÓÙ›Ù˘·, ÛÙËÓ ÂÏÏËÓÈÎ‹ Î·È ÚˆÛÈÎ‹ ÁÏÒÛÛ·, Ì ‰‡Ô ÎÂ›ÌÂÓ· Â›ÛË˜ ·˘ıÂÓÙÈÎ¿.

°È· ÙÔ YÔ˘ÚÁÂ›Ô	°È· ÙÔ YÔ˘ÚÁÂ›Ô
EÍ˘ÙÂÚÈÎÒÓ	EÍ˘ÙÂÚÈÎÒÓ
ÙË˜ EÏÏËÓÈÎ‹˜	ÙË˜ P˘ÛÈÎ‹˜
¢ËÌÔÎÚ·Ù›·˜	OÌÔÛÔÓ›·˜
(˘ÔÁÚ·Ê‹)	(˘ÔÁÚ·Ê‹)

‘Αρθρο δεύτερο

Τ· ¶Ú^ÙfiÎÔÏÏ·-¶Ú·ÎÙÈÎ¿ ÔÙ Î·Ù·ÚÙ›ÔÓÙ·È ·fi ÙË ΜÈÎÙ‹ ™Ξ ÓÙ·ÎÙÈÎ‹ ΕÈÙÚÔ‹ ÙÔ ¿ÚıÚÔ 2 ÙÔ ¶Ú^ÙÔÎfiÏÎÔ ÂÁÎÚ›ÓÔÓÙ·È ÌÂ ÎÔÈÓ‹ ÚÚ¿ÍË Ù^Ó ·ÚÌfi‰È^Ó Î·Ù¿ ÂÚ›ÙÛ^ÛÈÔÙÔ ÚÁÒÓ.

Άρθρο τρίτο

Η ÈÛ¯‡˜ ÙÔ ·ÚfiÓÙÔ ÓfiÌÔ ·Ú¯›ÂÈ ·fi ÙË ‰ÈÔÛ›Â˜Û‹ ÙÔ ÛÙËÓ ΕÊËÌÂÚ›‰· ÙË K˘,ÂÚÓ‹ÛÂ^˜ Î·È ÙÔ ¶Ú^ÙÔÎfiÏÏÔ ÔÙ Î˘ÚÓÓÂÙ·È ·fi ÙËÓ ÚÏ‹ÛË Ù^Ó ÚÚÔ¸ÚÔÛÂ^Ó ÙÔ ¿ÚıÚÔ 8 ·˘ÙÔ‡."

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου του Μαρόκου".

Αυτό το νομοσχέδιο ψηφίστηκε ομόφωνα στη Διαρκή Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου του Μαρόκου" έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

Λόγω του μεγάλου όγκου της συμβάσεως το κείμενό της δεν καταχωρίζεται στο παρόν Πρακτικό. Ο σχετικός νόμος υπ'αριθμ. 2798 δημοσιεύθηκε στο υπ'αριθμόν 38Α' Φ.Ε.Κ. της 25.2.2000).

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κούβας".

Αυτό το νομοσχέδιο ψηφίστηκε ομόφωνα στη Διαρκή Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κούβας" έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

Λόγω του μεγάλου όγκου της συμβάσεως το κείμενό της δεν καταχωρίζεται στο παρόν Πρακτικό. Ο σχετικός νόμος υπ'αριθμ. 2796 δημοσιεύθηκε στο υπ'αριθμόν 36Α' Φ.Ε.Κ. της 25.2.2000).

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Νότιας Αφρικής".

Αυτό το νομοσχέδιο ψηφίστηκε ομόφωνα στη Διαρκή Επιτροπή. Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Νότιας Αφρικής", έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

Λόγω του μεγάλου όγκου της συμβάσεως το κείμενό της δεν καταχωρίζεται στο παρόν Πρακτικό. Ο σχετικός νόμος υπ'αριθμ. 2797 δημοσιεύθηκε στο υπ'αριθμόν 37Α' Φ.Ε.Κ. της 25.2.2000).

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση των Τροποποιήσεων του άρθρου XIX της Σύμβασης Ιδρύσεως του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Δορυφορικών Τηλεπικοινωνιών "EUTELSAT" και του άρθρου 22 της Συμφωνίας Εκμεταλλεύσεως του Οργανισμού".

Αυτό ψηφίστηκε κατά πλειοψηφία στη Διαρκή Επιτροπή. Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

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

Εισερχόμαστε στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών:"Ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών".

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της, της 13.1.2000, τη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού με τη συνήθη διαδικασία, έως τρεις συνεδριάσεις, μια επί της αρχής και δύο επί των άρθρων.

Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Μάτης έχει το λόγο για είκοσι λεπτά.

Μήπως, κύριε Μαντέλη, θέλετε να κάνετε κάποια τροποποίηση επί της αρχής;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Επί των άρθρων έχω να κάνω αναδιατυπώσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Θα ήθελα να τις καταθέσετε τώρα στα Πρακτικά και να μοιραστούν στους συναδέλφους.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τις καταθέτω τώρα.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μαντέλης καταθέτει για τα Πρακτικά τις αναδιατυπώσεις στο σχέδιο νόμου, οι οποίες έχουν ως εξής:

"ΑΝΑΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ
"ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ"

1. Στον τέταρτο στίχο της παρ. 4Γ του άρθρου 1 η λέξη "εγκρίνονται" αντικαθίσταται από τη λέξη "καθορίζονται" και στον έκτο στίχο η λέξη "διατάξεις" αντικαθίσταται από τα εξής: "όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία".

2. Η τελευταία πρόταση της παρ. 5Α του άρθρου 1 αναδιατυπώνεται ως εξής:

"Σε περίπτωση καταδίκης διατάσσεται η αφαίρεση της αδείας και η δήμευση του εξοπλισμού του σταθμού και των συναφών εγκαταστάσεών του".

3. Η παρ. 4 του άρθρου 3 αναδιατυπώνεται ως εξής:

"Η αλλαγή των απενεργοποιημένων Κ.Μ. των αυτοκινήτων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, καθώς και η εκ των υστέρων τοποθέτηση Κ.Μ. ή φίλτρου ενεργού άνθρακα σε αυτοκίνητα μη αντιρρυπαντικής τεχνολογίας γίνονται μόνον από τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία χορήγησης Κ.Ε.Κ., που έχουν πιστοποιηθεί για την εργασία αυτή. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι λοιπές λεπτομέρειες για την χορήγηση της πιστοποίησης.

Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι ποινές, οι οποίες επιβάλλονται στα πιο πάνω συνεργεία, όταν αντικαθιστούν Κ.Μ. με άλλους μη καινουργείς ή μη εγκεκριμένου τύπου, καθώς επίσης όταν παραβιάζουν εν γένει την ισχύουσα νομοθεσία".

4. Στο εδ. α' της παρ. 1 του άρθρου 4 μετά τη λέξη "κινηματογράφοι" προστίθεται:

"ή λοιποί χώροι συνάθροισης κοινού".

5. Στην παρ. 5 του άρθρου 4 προστίθεται νέο εδ. γ' ως εξής:

"Για τα πρατήρια υγρών καυσίμων επιβάλλεται η σύνταξη μελέτης πυροπροστασίας από Διπλωματούχους ή Τεχνολόγους Μηχανικούς, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις που ρυθμίζουν τα επαγγελματικά δικαιώματα αυτών. Η μελέτη εγκρίνεται από την αρμόδια κατά τόπον Πυροσβεστική Αρχή.

Μετά τη διενέργεια αυτοψίας από Αξιωματικό της οικείας Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και, εφόσον διαπιστωθεί ότι έχουν ληφθεί τα προβλεπόμενα από τη μελέτη μέτρα και μέσα πυροπροστασίας, η Πυροσβεστική Υπηρεσία χορηγεί στον ενδιαφερόμενο Πιστοποιητικό Πυροπροστασίας, το οποίο υποβάλλει στην Αρμόδια Αρχή.

Η διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού πυροπροστασίας είναι τριετής.

'Οταν η Πυροσβεστική Υπηρεσία, σε οποιαδήποτε περίπτωση, διαπιστώσει, κατόπιν αυτοψίας, ότι δεν τηρούνται τα διαλαμβανόμενα στο παρόν άρθρο μέτρα και μέσα πυροπροστασίας, ανακαλεί το Πιστοποιητικό και κοινοποιεί την απόφασή της στην Αρχή που είναι αρμόδια για τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας".

6. Στο τέλος της παρ. 10 του άρθρου 5 προστίθενται τα εξής:

"Με απόφαση των Υπουργών Γεωργίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης των αδειών αυτών".

7. Στην παρ. 1 του άρθρου 8 μετά τη λέξη "Ραφήνας" προστίθενται τα εξής: "Μαρκοπούλου".

8. Στο τέλος της πρώτης πρότασης του εδ. β' της παρ. 2 του άρθρου 8 προστίθενται τα εξής:

"και να εγκριθεί η θέση σε κυκλοφορία νέων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων".

9. Η πρώτη πρόταση της παρ. 5β του άρθρου 8 αναδιατυπώνεται ως εξής:

"Για το σκοπό αυτό, τα πιο πάνω Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα φέρουν το διεθνές σήμα αναγνώρισής τους και οι οδηγοί τους επιδεικνύουν τα έγγραφα κυκλοφορίας τους και υποβάλλουν αναλυτική κατάσταση επιβατών, με πλήρη στοιχεία τους, η οποία θεωρείται από το τελωνείο εισόδου και τηρείται μέχρι την έξοδο του Ε.Δ.Χ. από τη χώρα".

10. Στην παρ. 7α του άρθρου 8 προστίθεται νέο εδ. ως εξής:

"και εε. Να πληροί τις προϋποθέσεις σωματικής και διανοητικής ικανότητας των υποψηφίων οδηγών της ομάδας 2 του Π.Δ. 155/1996 (ΦΕΚ 115Α), όπως εκάστοτε ισχύει".

11. Το εδ. α' της περίπτωσης β' της παρ. 11 του άρθρου 8 αναδιατυπώνεται ως εξής:

"Σε περίπτωση υποτροπής εντός τριετίας από την προηγούμενη παράβαση, εφόσον ο παραβάτης είναι και κύριος του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου σε ποσοστό 100%, αφαιρείται η άδεια κυκλοφορίας και οι κρατικές πινακίδες από δύο (2) έως τέσσερα (4) χρόνια.

12. Στο τέλος της παρ. 1α του άρθρου 9 προστίθενται τα εξής:

"Οι εκπρόσωποι των περιπτώσεων β' και γ' πρέπει να είναι υπάλληλοι τουλάχιστον σε θέση Διευθυντή ή Προϊσταμένου Διεύθυνσης".

13. Η περίπτωση στ' της παρ. 1 Δ του άρθρου 9 καταργείται και οι επόμενες περιπτώσεις αναριθμούνται αντίστοιχα.

14. Στην περίπτωση β' της παρ. 1ε του άρθρου 9 μετά τη λέξη "δημόσιου" προστίθενται τα εξής: "καθώς και σε φορείς", το "και" διαγράφεται και διαγράφονται επίσης τα εξής: "για τους ίδιους σκοπούς".

15. Στο δεύτερο στίχο της παρ. 2β του άρθρου 10 η διατύπωση του "άρθρου 2" αντικαθίσταται από "του άρθρου 19".

16. Στο δεύτερο στίχο της παρ. 13 του άρθρου 10 μετά τη λέξη "επ' αμοιβή" προστίθενται τα εξής:

"ή χωρίς αμοιβή, όταν προβλέπεται από διακρατική συμφωνία".")

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κύριε Μάτη, έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΑΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μπροστά μας ένα πολυνομοσχέδιο, το οποίο είναι αποτέλεσμα μιας συντονισμένης, επίπονης, επιστημονικά τεκμηριωμένης και τελικά αποτελεσματικής δουλειάς, η οποία κράτησε αρκετό χρόνο, γιατί εξαντλήθηκε ο διάλογος με τους ενδιαφερόμενους φορείς, έτσι ώστε πλείστες όσες διατάξεις του νομοσχεδίου να έχουν τη συναίνεση των ενδιαφερομένων.

Εκτείνεται το νομοσχέδιο σε πάρα πολλούς τομείς, που ενδιαφέρουν μεγάλες ομάδες πολιτών της πατρίδας μας, που αφορούν τις δουλειές τους, τα εισοδήματά τους, αλλά και την ασφάλειά τους, την ποιότητα ζωής τους και την υγεία τους.

Εκτείνεται σε νευραλγικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας.

Εκσυγχρονίζει το ελληνικό δίκαιο σύμφωνα με το ευρωπαϊκό δίκαιο, αναδιατυπώνει ή καταργεί διατάξεις που τις ξεπέρασε ο χρόνος και έχουν καταστεί ανενεργείς. Καταργεί ή αναδιαμορφώνει διατάξεις που κατά την εφαρμογή τους προέκυψε αδικία που διαπιστώθηκε και επιδεικνύει ευαισθησία για να επαναβεβαιωθεί η αίσθηση το κράτος-δικαίου προς τους πολίτες.

Εισάγει πλαίσια μοντέρνα και θεσμούς αντάξιους μιας χώρας, όπως η Ελλάδα στον 21ο αιώνα, αλλά και ανάλογους με αυτούς που πρέπει να απολαμβάνουν οι πολίτες μιας τέτοιας χώρας.

Στα δεκατρία άρθρα υπάρχουν πάρα πολλές διατάξεις, οι οποίες θα αναλυθούν διεξοδικά στη συζήτηση των άρθρων. Εγώ επέλεξα στη σημερινή συζήτηση να αναφερθώ σ' αυτές που αξιολόγησα μετά από προσεκτική ενασχόληση ως σημαντικότερες και αυτές θα εκθέσω για την οικονομία του χρόνου στην Εθνική Αντιπροσωπεία.

Το άρθρο 1 αναφέρεται στις κεραίες. 'Εχει ορισμούς για το τι θα πει σταθμός κεραίας, το τι θα πει πάρκο κεραίας, το τι θα πει διαχειριστής πάρκου, το τι θα πει κατασκευή κεραίας. Προβλέπει κανόνες ενιαίους για την αδειοδότηση, για την άδεια εγκατάστασης κεραιών, αλλά προβλέπει επίσης και τις περιπτώσεις που δεν χρειάζεται άδεια για να εγκαταστήσουν κεραίες, όπως είναι οι 'Ενοπλες Δυνάμεις, η Πολεμική Αεροπορία, το Λιμενικό κλπ.

Επίσης, προβλέπει όρους και συνθήκες για την εγκατάσταση κεραιών στα δάση, προβλέπει τη συγκρότηση πάρκων κεραιών, αλλά και υπάρχει διάταξη που εξουσιοδοτεί τον Υπουργό Μεταφορών αλλά και τους Υπουργούς ΠΕΧΩΔΕ και Υγείας Πρόνοιας με κοινές υπουργικές αποφάσεις εντός εξαμήνου, να θεσπίσουν κανόνες προστασίας της ασφάλειας και διαφύλαξης της υγείας των Ελλήνων πολιτών.

Το δεύτερο άρθρο αφορά στην τροποποίηση πρώτα του ν.δ. 1244/72, αλλά και την τροποποίηση του ν. 2246/94. Αφορά εκσυγχρονισμό του δικαίου που διέπει τις τηλεπικοινωνιακές συσκευές και συστήματα, το οποίο πρέπει να παραδεχθούμε ότι μέχρι τούδε ήταν πάρα πολύ αναχρονιστικό, γιατί προέβλεπε ασφυκτικά να παρεμβαίνει το κράτος μέχρι απαγορευτικού βαθμού στους κανόνες αυτής της λειτουργίας. Μέσα σε μια "Ευρώπη όπου σύμφωνα με το κεκτημένο της είναι χωρίς σύνορα", όσον αφορά τη διακίνηση τόσο των αγαθών όσο και των υπηρεσιών, δεν ταιριάζει αυτή η αναχρονιστική νομοθεσία γι' αυτό την εξωραϊζουμε τροποποιώντας ν.δ. 1244/72.

Επίσης, καταργείται η ανάγκη ύπαρξης αδειών κατοχής συσκευών για τους ραδιοερασιτέχνες, διότι αυτό συμβαίνει στην

Ευρώπη εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Επίσης προβλέπεται να υπάρξουν ενιαίοι κανονισμοί λειτουργίας για τους πειραματικούς ή ερασιτεχνικούς σταθμούς ασυρμάτων, τα ειδικά ραδιοδίκτυα ή τα ραδιοδίκτυα CB.

Επίσης, προβλέπεται να υπάρξει η κατάργηση της κατάθεσης πιστοποιητικού ποινικού μητρώου ανάμεσα στα άλλα δικαιολογητικά που χρειάζονται, για να λειτουργήσει ένας σταθμός πειραματικός ή ένα ραδιοδίκτυο. Προβλεπεται από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση πλέον -και αυτό είναι εκχώρηση αρμοδιότητας και πόρων στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση- να καταβάλλονται διοικητικά πρόστιμα τα οποία εισπράττονται υπέρ της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης σε όσους παραβαίνουν το πλαίσιο του κανονισμού λειτουργίας.

Το άρθρο 3 αναφέρεται σε ένα θέμα ζωτικής σημασίας, τόσο για την προστασία της υγείας αλλά και για τις θετικές επιπτώσεις που θα έχει στην εθνική μας οικονομία. Μιλάμε για τους απενεργοποιημένους καταλύτες, τους καταλυτικούς μετατροπείς των αυτοκινήτων, που μέχρι τούδε δεν υπήρχε ενιαίο σύστημα συγκέντρωσης και διαχείρισής τους.

Θεσπίζεται, λοιπόν, τέτοιο σύστημα και συγκεκριμενοποιούνται οι κανόνες που θα διέπουν την αντικατάσταση, τη συγκέντρωση, τη διαχείριση των απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπέων των αυτοκινήτων.

Σε πρώτη φάση τους μετατροπείς θα τους αντικαθιστούν τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία που μέχρι τώρα εκδίδουν κάρτες εκπομπής καυσαερίων, εφόσον βεβαίως έχουν υποδομή ή συνεργασία προκειμένου να μπορούν να αντικαταστήσουν όλο το σύστημα εκπομπής καυσαερίων. Εκεί θα αντικαθίστανται οι καταλύτες και αυτοί οι οποίοι είναι απενεργοποιημένοι θα συγκεντρώνονται και σε τακτά χρονικά διαστήματα θα παραδίδονται, είτε σε "ιδιωτικές εταιρείες ή επιχειρήσεις συγκέντρωσης και διαχείρισης των καταλυτικών μετατροπέων", είτε σε δημόσιους φορείς που θα οριστούν.

Είναι προφανείς οι θετικότατες επιπτώσεις τόσο στην προστασία της υγείας των πολιτών όσο και στην προστασία του περιβάλλοντος καθώς και της εθνικής μας οικονομίας.

Το άρθρο 4 αναφέρεται σε εγκαταστάσεις που προσφέρουν υπηρεσίες σε οχήματα, όπως τα βενζινάδικα και οι σταθμοί αυτοκινήτων. Εφεξής απαγορεύεται η εγκατάσταση αντλιών διανομής καυσίμων σε κατοικίες, εκτός αν είναι μονοκατοικίες ή διπλοκατοικίες, σε εκπαιδευτήρια, σε νοσηλευτήρια, σε παιδικούς σταθμούς σε γηροκομεία, θέατρα και κινηματογράφους. Οι εξαιρέσεις είναι ελάχιστες και αφορούν κατασκευές όπου υπάρχουν γραφεία και είναι προφανές ότι η πρωινή λειτουργία τους διασφαλίζει την ύπαρξη μεγάλου αριθμού πολιτών κατά τις ώρες της λειτουργίας τους, η μονοκατοικία ή η διπλοκατοικία κατά κανόνα χρησιμοποιείται από το προσωπικό του σταθμού ή του βενζινάδικου και τα ξενοδοχεία, τα οποία επίσης αποτελούν εξαίρεση, έχουν εκ των πραγμάτων ένα σύστημα πυρασφάλειας που υπακούει σε αυστηρές προδιαγραφές και έχουν προσωπικό επί εικοσιτετραώρου βάσεως.

'Οσες αιτήσεις έχουν υποβληθεί για να χορηγηθεί άδεια για νέες τέτοιες εγκαταστάσεις και έχουν φθάσει μέχρι του επιπέδου σύστασης, αλλά δεν έχουν πάρει άδεια λειτουργίας, προφανώς εφόσον εγκαθίστανται στις απαγορευτικές θέσεις που προανέφερα, θα χρησιμοποιηθούν για βοηθητικές υπηρεσίες των αυτοκινήτων, πλυντήρια, λιπαντήρια και δεν θα έχουν αντλίες.

Επίσης πρέπει να πούμε ότι στο μέτρο που υπάρχει η επιθυμία να συνεχιστεί η λειτουργία σε θέσεις που εφεξής απαγορεύονται, θα πρέπει να ληφθούν αυστηρά μέτρα και προδιαγραφές πυρασφάλειας που θεσπίζονται με διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου, όπως βαλβίδα ασφαλείας διαρροής καυσίμου, όπως ανάγκη ύπαρξη τροχηλάτου πυροσβεστικού οχήματος, το οποίο θα είναι στο φρεάτιο της δεξαμενής, όπως ειδική εγκατάσταση τοποθετημένη στην αντλία αυτόματης πυρόσβεσης που θα ενεργοποιείται τουλάχιστον από δύο μακράν ευρισκόμενα σημεία στην εγκατάσταση, όπως σύστημα ανάκτησης ατμών. 'Ολα αυτά θα ελέγχονται κάθε δύο χρόνια από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Αλλά θα ελέγχονται και με συχνότερες πλέον αυτοψίες από την Πυροσβεστική Υπηρεσία. Παλαιά ήταν κάθε δέκα χρόνια και τώρα γίνεται κάθε τέσσερα χρόνια. Και βεβαίως θα υπάρχουν και αυστηρότατοι έλεγχοι των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων αυτών των σχηματισμών, διότι έχει αποδειχθεί ότι ευθύνονται οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις για πάρα πολλές από τις πυρκαγιές λόγω βραχυκυκλωμάτων.

Αυτοί οι έλεγχοι θα γίνονται κάθε δύο έως τέσσερα χρόνια, τόσο στα βενζινάδικα όσο και στους σταθμούς.

Το άρθρο 5 αναφέρεται σε ρυθμίσεις που αφορούν τις μεταφορές εμπορευμάτων.

Το άρθρο 6 αναφέρεται σε ρυθμίσεις που αφορούν την τεχνική των οχημάτων. Εδώ θα πρωτομνημονεύσω μια διάταξη που τη χαιρετίζω ως τρικαλινός Βουλευτής, διότι αφορά την κατάργηση της λεγόμενης διετίας για τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, οι οποίοι είχαν ρήτρα να πουλήσουν εντός διετίας αυτά τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Ο λόγος για τον οποίον είχε επιβληθεί αυτή η διετία ήταν για να προληφθούν περιβαλλοντικές επιπτώσεις. 'Οπως, όμως, απέδειξε ο χρόνος, δεν επετεύχθησαν οι στόχοι, αλλά αντίθετα επιβαρύνθηκαν πάρα πολύ οι οικονομίες των εισαγωγέων, με αποτέλεσμα να ασφυκτιούν, διότι δεν πρόλαβαν να πουλήσουν το στοκ των αυτοκινήτων τους μέσα στη διετία. 'Αλλωστε ήταν μία από τις ρήτρες που μας επέβαλε η Ευρωπαϊκή 'Ενωση. Απαντούμε θετικά με την άρση της διετίας, σε μία δηλαδή από τις δικαιολογημένες αιτιάσεις της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης.

Το άρθρο 7 αναφέρεται σε ρυθμίσεις που αφορούν τις επιβατικές μεταφορές. 'Οταν δημιουργήθηκαν οι ΣΕΠ, δεκατέσσερις υπερπολύτεκνες οικογένειες -οκτώ παιδιά και άνω- είχαν πάρει άδεια κυκλοφορίας επιβατικού Δ.Χ. αυτοκινήτου. 'Οταν επανήλθε στο δημόσιο η ΕΑΣ, ο σημερινός ΟΑΣΑ, τότε έχασαν αυτές τις άδειές τους. 'Οσοι δε επιθυμούσαν από αυτούς, αλλά και από εκείνους που είχαν το 50% της άδειας, προσελήφθησαν στον ΟΑΣ. Η Κυβέρνηση όμως είχε την ευαισθησία να αποκαταστήσει μία κατά τη γνώμη μας αδικία και δίνει τη δυνατότητα σε αυτούς τους υπερπολύτεκνους να αποκτήσουν άδεια κυκλοφορίας επιβατικού Δ.Χ. αυτοκινήτου στον τόπο που κατοικούν (δήμος ή κοινότητα).

Επίσης σαν προέκταση αυτής της ευαισθησίας, επιτρέπεται σε υπερπολύτεκνες οικογένειες μέχρι οκτώ παιδιά, για λόγους που μπορεί να τους καταλάβει ο καθένας -τα οκτώ παιδιά ίσως έπρεπε να γίνουν έξι, κύριε Υπουργέ- να μπορούν να αποκτήσουν Ι.Χ. επιβατικό αυτοκίνητο για προφανείς λόγους οικονομίας της μεταφοράς. Οι πολυμελείς οικογένειες δεν χωρούν εύκολα σε ένα συνηθισμένο ΙΧ επιβατικό αυτοκίνητο, ενώ αντίθετα σε μικρό λεωφορείο είναι ευχερής η μεταφορά.

Πρέπει να πω επίσης ότι εάν θέλουμε να αποδεικνύουμε στην πράξη ότι υπάρχει κράτος δικαίου, πρέπει να το επεκτείνουμε και σε μια άλλη περίπτωση. Την ανέφερα στην επιτροπή, κύριε Υπουργέ, θα την αναφέρω και πάλι. Αναφέρομαι στην περίπτωση των εννέα υπαλλήλων οι οποίοι είχαν παραμείνει στους πρώην ΣΕΠ για να βοηθήσουν στην εκκαθάριση τους. Αυτό το αντικείμενο προφανώς τελειώνει. Αυτοί οι εννέα υπάλληλοι σε λίγους μήνες, μπορεί και αύριο, θα χάσουν τη δουλειά τους αν και έχουν εργαστεί οκτώ και περισσότερα χρόνια σε αυτήν τη διαδικασία. Θα ήθελα να πάρω απάντηση επάνω σε αυτό το ζήτημα.

Εγώ προτείνω αυτοί οι εννέα ΣΕΠίτες, που εργάζονται εννέα και πλέον χρόνια, να μπορέσουν να γίνουν υπάλληλοι του ΟΑΣΑ με σύμβαση αορίστου χρόνου.

Με το άρθρο 8 ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν επιβατικά αυτοκίνητα Δ.Χ. Και πρώτα εντάσσεται η περιοχή Ραφήνας και Λούτσας ή Δήμου Αρτέμιδος στην περιοχή λεκανοπέδιο Αττικής και μαζί με την ένταξη τους εντάσσονται και τα ταξί τους. Του λοιπού θα έχουν για την πληθώρα των επιβατών τους, διότι και η Ραφήνα αλλά και η Λούτσα λόγω του ότι η Ραφήνα είναι λιμάνι που μεταφέρονται πάρα πολλοί 'Ελληνες μέσως αυτού στις Κυκλάδες και στο ανατολικό αιγαίο, η δε Λούτσα είναι προέκταση του Λεκανοπεδίου, και τα ταξί αυτά μονή ταρίφα.

Επίσης, προβλέπονται πολλαπλές διατάξεις που αφορούν στον εκσυγχρονισμό των ταξί. Από το 2003 θα υπάρχει στο ταξίμετρο η υποχρέωση να εκδίδεται και απόδειξη. Επίσης, προβλέπεται η αυστηρή διαδικασία της κτήσης ειδικής άδειας οδη-

γού ταξί αλλά και της διατήρησης. Προβλέπεται το τι θα συμβεί του λοιπού με τα πολλαπλά, αλβανικά κυρίως, αλλοδαπά ταξί που οργώνουν την Ελλάδα αυθαιρετώντας και θεσπίζεται η υποχρέωση να μην μπορούν να μεταφέρουν ούτε έναν 'Ελληνα από ελληνικό έδαφος, αλλά να φέρουν υποχρεωτικά κατάσταση των επιβατών που μεταφέρουν που θα επικυρώνεται από το τελωνείο.

Μόνο αυτούς μπορούν να μεταφέρουν και να γυρίσουν άδειοι ή μόνο με τους ιδίους. Προβλέπονται αυστηρότατα πρόστιμα, τα οποία φθάνουν μέχρι το ένα εκατομμύριο και επί υποτροπής φθάνουν μέχρι απαγόρευσης της εισόδου στη χώρα για πέντε χρόνια. Επίσης, προβλέπονται και διατάξεις που αφορούν την παύση κυκλοφορίας ταξί άνω της δεκαπενταετίας από το 2003 .

Θέλω να κλείσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τρεις παρατηρήσεις-αιτήματα της επαρχίας, της περιφέρειας, που τα ξαναβάλαμε στην επιτροπή και περιμένουμε απαντήσεις από εσάς, κύριε Υπουργέ, που πιστεύω ότι θα ικανοποιήσουν τους αιτούντες. Υπάρχουν δύο επαγγέλματα που τα κατήργησε ο χρόνος, αλλά για πολλές δεκαετίες έπαιζαν σημαντικό ρόλο όσον αφορά τις μεταφορές στην περιφέρεια, στις επαρχίες και στα χωριά. Μιλάμε για τους καραγωγείς, που με διάφορες ρυθμίσεις του παρελθόντος είχαν δικαιωθεί να πάρουν αυτοκίνητα Δ.Χ. φορτηγά μέχρι έξι τόνους. Ζητάμε να τα κάνετε δέκα τόνους και τους παλιούς τρίτροχους που είχαν δικαιωθεί μέχρι τρεις τόνους, να αποδεχθείτε να γίνουν πέντε τόνοι. Είναι δίκαια αιτήματα.

Επίσης, οι ταξιτζήδες της επαρχίας όλης της Ελλάδος, όλοι πλην Λεκανοπεδίου, ζητούν να επανέλθει η εξαετία στη δυνατότητα αλλαγής του αυτοκινήτου τους.

Κλείνοντας ήθελα να πω, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι ακούσαμε στην επιτροπή πως τούτο το νομοσχέδιο δεν έχει αρχή. Ελπίζω πως όχι, αλλά φοβάμαι ότι θα το ξανακούσουμε και σ'αυτήν την Αίθουσα. Δεν είναι όμως ακριβές. Το νομοσχέδιο έχει μία σταθερή αρχή, που είναι να τολμά να παρεμβαίνει σε χρονίζοντα σύνθετα και ευαίσθητα προβλήματα, να χαράσσει νέα πλαίσια και να δίνει λύσεις.

Θα το ψηφίσω με μεγάλη ευχαρίστηση. Συνιστώ να κάνετε και σεις το ίδιο. Ευχαριστώ πολύ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Πάντως αυτό που λέτε, δεν αρκεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ κ. Ορέστης Κολοζώφ με επιστολή του ορίζει ότι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος για το νομοσχέδιο αυτό θα είναι ο Βουλευτής κ. Σταύρος Σκοπελίτης.

Επίσης, η Νέα Δημοκρατία με επιστολή της ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον Βουλευτή Φωκίδας κ. Νικόλαο Γκελεστάθη.

Ο Πρόεδρος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Νικόλαος Κωνσταντόπουλος, ορίζει ως ειδικό αγορητή στο νομοσχέδιο αυτό, με επιστολή του, το Βουλευτή κ. Μουσταφά Μουσταφά.

Ο Πρόεδρος του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Δημήτριος Τσοβόλας με επιστολή του, ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο στο νομοσχέδιο αυτό τον κ. Γεώργιο Ρόκο και ως ειδικό αγορητή τον κ. Ιωάννη Δημαρά.

Ο κ. Νικόλαος Παπαφιλίππου έχει το λόγο για είκοσι λεπτά εκ μέρους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό που συζητούμε μπορεί να χαρακτηρισθεί ως μία νομοθετική πράξη εξουσιοδότησης. Εξουσιοδότηση για ρύθμιση προεκλογικών και πιεστικών, προς την Κυβέρνηση, θεμάτων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μέσω υπουργικών αποφάσεων και σε πολύ λίγες περιπτώσεις μέσω προεδρικών διαταγμάτων.

Το κάθε θέμα, κύριοι συνάδελφοι, παραπέμπεται σε αυτές τις υπουργικές αποφάσεις που δεν ξέρουμε το περιεχόμενο, αλλά ούτε και ξέρουμε πότε θα έρθουν αυτές οι υπουργικές αποφάσεις για να ενεργοποιηθεί κάτι.

Σε καίριους όμως τομείς, όπου η Κυβέρνηση ενδιαφέρεται και θέλει να προωθήσει ορισμένα θέματα, εκεί παίρνει ραγδαίες αποφάσεις και αφήνει όλα τα υπόλοιπα θέματα του ιδίου τομέα σε εκκρεμότητα, να σέρνονται, να ανακυκλώνονται επί χρόνια τώρα.

Για να γίνω πιο συγκεκριμένος, στο θέμα που αναφέρεται στην αρχή το νομοσχεδίο, για τις κεραίες ξηράς, εκείνο για το οποίο ενδιαφέρεται ο κύριος Υπουργός είναι πως θα πάρουν τις άδειες για να εγκαταστήσουν τις κεραίες χωρίς κανένα πρόβλημα αυτές οι εταιρείες της κινητής τηλεφωνίας. 'Ολους τους άλλους, κύριε Υπουργέ, τους αφήνετε εκεί και τους κρατάτε δέσμιους και αιχμάλωτους και τις οίδε πότε θα δώσετε κάποια λύση. Θα αναφερθώ στη συνέχεια με λεπτομέρειες.

Σε αυτό το νομοσχέδιο βλέπουμε και ορισμένα άλλα πράγματα. Η Κυβέρνηση είχε εγκαταλείψει τελείως τους πολύτεκνους και μάλιστα τους πολύτεκνους, που είχαν πάρει κάποια άδεια στις αστικές συγκοινωνίες, τους επαγγελματίες οδηγούς. Αυτούς μετά την αφαίρεση της άδειας τους εγκατέλειψε τελείως. Και έρχεται μετά από χρόνια -τώρα το θυμήθηκε- για να τους δώσει μία άδεια ταξί. Και ποιοι είναι οι πολύτεκνοι; Αυτοί που έχουν περισσότερα από οκτώ παιδιά. Περί αυτού πρόκειται και είναι αλήθεια, κύριοι συνάδελφοι. Αυτούς, λοιπόν, τους θυμήθηκε για να τους δώσει μία άδεια ταξί στον τόπο κατοικίας τους, όπου κατοικούν.

Πέραν αυτού, κύριοι συνάδελφοι, σε αυτό το νομοσχέδιο η Κυβέρνηση κατά ένα σωστό κατά την ιδία τρόπο, αλλά για εμάς επιλήψιμο και πονηρό, εισαγάγει περίπου εξήντα και πλέον προσλήψεις. Και μάλιστα, οι περισσότερες γίνονται έξω από τις διαδικασίες του ν.2190/95, δηλαδή έξω από διαδικασίες του ΑΣΕΠ.

Επίσης, θέλω να επισημάνω στην αρχή, ότι αυτό το νομοσχέδιο στερείται παντελώς τόλμης για επίλυση ορισμένων εκκρεμών θεμάτων από χρόνια, θέματα όμως τα οποία, όπως είπα προηγουμένως, τα αποφεύγει σκόπιμα η Κυβέρνηση, διότι θέλει να παίξει τη δική της πολιτική.

Με βάση αυτά που επεσήμανα κατ'αρχήν, η Νέα Δημοκρατία καταψηφίζει αυτό το νομοσχέδιο. Στη συζήτησή του θα προσπαθήσουμε με προτάσεις να το διορθώσουμε όσο γίνεται.

Τώρα, θα εξηγήσω αυτά που σας προανέφερα, κύριοι συνάδελφοι. Το νομοσχέδιο ασχολείται με πολλά θέματα, άσχετα μεταξύ τους. Αρχίζει από κεραίες κινητής τηλεφωνίας, ραδιοφώνου, τηλεόρασης και καταλήγει σε πιστωτικά ιδρύματα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως είναι το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. 'Ολα αυτά τα αναμειγνύει θέλοντας να αφήσει στην επιφάνεια προς επίλυση μόνο ορισμένα θέματα.

Η απάντηση του κυρίου Υπουργού ότι "έπρεπε να φέρουμε πέντε νομοσχέδια ξεχωριστά, εμείς συμπτύσσουμε τη διαδικασία για να πάμε πιο γρήγορα και να μην ταλαιπωρούμε το Κοινοβούλιο" δεν σημαίνει οτι αντιμετωπίζονται τα θέματα σωστά. Δεν μας δώσατε, κύριε Υπουργέ, στην επιτροπή που συζητήσαμε το θέμα μία απάντηση για την προχειρότητα με την οποία φέρνετε αυτά τα θέματα που δεν τα έχετε μελετήσει και τα παραπέμπετε πάλι στο μέλλον.

Μας είπε για το πρώτο θέμα ο κύριος Υπουργός ότι προσπαθούμε να δώσουμε λύση σ'αυτές τις κεραίες. 'Οχι μόνο για τις κεραίες αλλά και για τους οικίσκους μέσα στους οποίους είναι εγκατεστημένα τα μηχανήματα των κεραιών.

Θα σας διαβάσω ενδεικτικά, κύριοι συνάδελφοι, τι αναφέρει η εισηγητική έκθεση, πόσο διαφοροποιεί τα πράγματα, δηλαδή γι'αυτούς οι οποίοι ταλαιπωρούνται επί χρόνια με τις κεραίες ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών σταθμών και για τους άλλους με τις κεραίες της κινητής τηλεφωνίας, όπου σπεύδει η Κυβέρνηση να δώσει λύση. Λέει κάποια στιγμή "το δικαίωμα κατασκευής οικίσκου για τη στέγαση μηχανημάτων κατά παρέκκλιση των ισχυουσών πολεοδομικών διατάξεων ίσχυε μέχρι σήμερα γενικώς για όλους τους κατόχους των κεραιών. Τούτο θεωρείται ιδιαιτέρως υπερβολικό για πρακτικούς και λειτουργικούς λόγους". Εγώ δεν καταλαβαίνω τι σημαίνει η φράση "ιδιαιτέρως υπερβολικό για πρακτικούς λόγους" ενόσω διαβάζοντας στη συνέχεια αφήνει ανοικτά τελείως και χωρίς καμία διαδικασία παρέμβασης της πολεοδομίας δίνει άδειες και ελεύθερο το πεδίο να δράσουν όπως θέλουν μόνο οι επιχειρήσεις κινητής τηλεφωνίας.

Λέτε, κύριε Υπουργέ, "εκεί που υπάρχει άδεια λειτουργίας, υ-

πάρχει άδεια εγκατάστασης κεραίας". 'Αδεια λειτουργίας δώσατε όσον αφορά την κινητή τηλεφωνία. Επί χρόνια τώρα όμως δεν δίνετε άδεια λειτουργίας στους ραδιοφωνικούς και τηλεοπτικούς σταθμούς.

Εδώ σπεύδω να σας πω το εξής, κύριε Υπουργέ. Λυπάμαι που δεν αντιδράτε σαν Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και σας τινάζουν στον αέρα οι άλλοι από την άλλη μεριά, από το Υπουργείο Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης. Ζήσαμε σε όλην την έκταση την περιπέτεια με τις υπουργικές αποφάσεις που έβγαιναν η μία πίσω από την άλλη και η μία αναιρούσε την άλλη, μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα. Αυτό έγινε για την κατανομή και τη διανομή των συχνοτήτων με αυτούς τους φακέλους που ζητήσατε από όλους για τρίτη και τέταρτη φορά.

Το λέω, κύριε Υπουργέ, αυτό γιατί ήταν δική σας η πρώτη απόφαση που βγήκε το Μάιο του 1997 και ήταν σωστή.

Δεν πέρασαν δύο μήνες, κύριοι συνάδελφοι και βγήκαν άλλες αποφάσεις. Αλλά αυτές εκπορεύτηκαν από άλλα κέντρα λήψεως αποφάσεων και όχι από τα δικά σας. Σας ανέτρεψαν τελείως αυτό που είχατε μελετήσει επί χρόνια και ήταν σωστό και το αποδεχθήκατε στο ακέραιο. Γι' αυτό μπήκατε σ' αυτήν τη δύνη, άλλοι παίρνουν αποφάσεις, εσάς ωθούν και σας πιέζουν. Και εσείς τρέχετε πίσω απ' όλα αυτά χωρίς να έχετε δική σας θέση σαν Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εξάλλου είναι αντικείμενο δικό σας και όχι του Υπουργείου Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης.

'Ετσι, κύριε Υπουργέ, εσείς δεν είχατε κανένα λόγο να φέρετε αυτό το άρθρο στο νομοσχέδιο που συζητάμε για τις κεραίες, από τη στιγμή που είναι λυμένο το θέμα από το 1993 με τη συμπλήρωση του ν.2075/92. Και η συμπλήρωση αυτή έγινε με το ν.2145/93. Μιλάω για το άρθρο 24α.

Στο άρθρο 24α, κύριοι συνάδελφοι, αναφέρεται όλη η διαδικασία για να πάρει κάποιος μια άδεια εγκατάστασης μιας κεραίας. Βέβαια, από το 1993 και εντεύθεν είναι όρος ότι για να στήσεις μια κεραία πρέπει να έχεις άδεια λειτουργίας. Πριν από το 1993 η διαδικασία ήταν μέσω των νομαρχών νομότυπη, νόμιμη. Κοιτάξατε όμως εσείς και το Υπουργείο Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης πως να τα μπερδέψετε -και τα μπερδέψατε- έτσι βάλατε σε περιπέτεια τον κόσμο.

Το άρθρο 24α', λοιπόν, του ν.2075/92 ήταν αυτό που έλυνε τα προβλήματα, αρκεί να είχατε τη βούληση να πάρετε την απόφαση, για να δώσετε τις άδειες λειτουργίας. 'Ολα αυτά που φέρατε εσείς στη συνέχεια δεν λένε τίποτα, είναι μία ανακύκλωση, μία επανάληψη και τίποτε άλλο. Αν διαβάσετε τα προηγούμενα και τα εν συνεχεία, κύριε Υπουργέ -γιατί πιστεύω ότι οι συνεργάτες σας σας τα έφεραν- και αν ασχοληθείτε λίγο περισσότερο, θα δείτε ότι αυτό που σας λέω είναι η ωμή αλήθεια.

Θα κλείσω το πρώτο θέμα, με τα πάρκα κεραιών. Κύριε Υπουργέ, ήταν σωστή η λύση, που δώσατε -την νομοθετήσατε και αναθέσατε στην ΕΡΤ να κάνει τα πάρκα κεραιών, για να φύγουν όλες αυτές οι κεραίες, που είναι διάσπαρτες. 'Ομως, τι έγινε; Εδώ δεν μας λέτε γιατί η ΕΡΤ τα εγκατέλειψε και γιατί η ΕΡΤ, που της είχατε αναθέσει αυτό το έργο, δεν προχώρησε καθόλου. Γι' αυτό επανέρχεσθε τώρα, και μάλιστα με υπουργικές αποφάσεις, για να προχωρήσετε σε άλλη διαδικασία, δηλαδή να βρείτε, να επιλέξετε αυτόν που θα αναλάβει την κατασκευή και βεβαίως τη διαχείριση και τη συντήρηση του κάθε πάρκου κεραιών.

Κύριοι συνάδελφοι, παρακάτω το νομοσχέδιο ασχολείται με τη διαχείριση των καταλυτών στα αυτοκίνητα. Πράγματι εκεί υπάρχει ένα θέμα, ότι οι καταλύτες μετά από ένα χρονικό διάστημα μιας πενταετίας δεν λειτουργούν πλέον, δηλαδή παύει η δραστηριότητα και το έργο τους. 'Ομως, οι καταλύτες θεωρούνται στερεά απόβλητα. Είναι επικίνδυνα αυτά τα υλικά. Λέτε ότι αναθέσατε μία μελέτη στο Μετσόβειο Πολυτεχνείο, τίποτε όμως δεν μας φέρατε εδώ. Εκείνο που σας ενδιαφέρει είναι πώς θα αναθέσετε -και δεν ξέρουμε σε ποιον φορέα, δημόσιο ή ιδιωτικό- την περισυλλογή αυτών των καταλυτών και στη συνέχεια αφήνετε πάλι κενό για το τι θα κάνετε αυτά τα υλικά. Μας είπατε στην επιτροπή ότι είναι ένα χρήσιμο υλικό, ότι μπορεί να επαναχρησιμοποιηθεί, χωρίς να μας πείτε τίποτε άλλο.

Εγώ νομίζω ότι αυτά που αναφέρετε στο νομοσχέδιο είναι λίγα, δεν επαρκούν για την επίλυση του προβλήματος και αφήνουν πάρα πολλά ερωτηματικά.

Προχωρώντας θέλετε να πάρετε ορισμένα μέτρα ασφάλειας για τα πρατήρια υγρών καυσίμων και μάλιστα αυτά που είναι εγκατεστημένα στο ισόγειο πολυκατοικιών ή κτισμάτων όπου πάνω από αυτά υπάρχουν διάφορες δραστηριότητες είτε κατοικίες είναι είτε γραφεία είτε ο,τιδήποτε άλλο. Δεν δίνετε συγκεκριμένα όρια. Λέτε "απαγορεύεται πλέον η εγκατάσταση των πρατηρίων αυτών" και από την άλλη υποχωρείτε και τι μας λέτε; "Αν εγκαταστήσουν ορισμένες διατάξεις ασφαλείας..." Δηλαδή δίδετε παράταση στην παράταση.

Για μένα, κύριε Υπουργέ, πρέπει να είναι πιο σφικτά τα πράγματα, όταν πρόκειται για θέματα ασφάλειας, και μάλιστα εδώ συζητάμε για ανθρώπινες ζωές. Ο μη γένοιτο, συμβαίνει κάτι τότε δεν σας προλαβαίνει τίποτε. Πρέπει άμεσα και το ταχύτερο να εγκατασταθούν οι μηχανικές αυτές διατάξεις. Θα έλεγα, όμως, να τις επεκτείνετε και σε άλλα πρατήρια, διότι παντού υπάρχει η επικινδυνότητα με τα υγρά καύσιμα. Και το άλλο που είπατε ότι θα γίνουν πρόσθετες εγκαταστάσεις σ'αυτές τις περιπτώσεις, ελέγχου και ανίχνευσης πυρκαγιάς με ένα σύστημα για κατάσβεση είναι κάτι που βεβαίως έχετε καθυστερήσει να επισημάνετε και να εισαγάγετε. Και πρέπει να μπει το ταχύτερο δυνατόν και εκείνο για να λειτουργήσει προσφέροντας ασφάλεια στον κόσμο.

Δεν συμφωνούμε γι'αυτά που εξαιρείτε, κύριε Υπουργέ. Δηλαδή τα γραφεία και τα ξενοδοχεία, αν δεν κάνω λάθος. Για μένα η διάταξη αυτή πρέπει να είναι γενική εφόσον μένει κόσμος, εκτός εάν ο ιδιοκτήτης του πρατηρίου μένει στον πρώτο όροφο και είναι ο ίδιος που χειρίζεται και ελέγχει το πρατήριο.

Θα επισημάνω ορισμένα πράγματα, όσον αφορά τα ταξί. Για τα ταξί, υπάρχουν διάφορες διατάξεις μεταξύ των οποίων το 2003 εισαγάγονται νέα συστήματα, δηλαδή μετρητές, οι οποίοι θα βγάζουν αποδείξεις πληρωμής. Αλλά δεν βλέπω για ποιο λόγο το πάτε τόσο στο βάθος του χρόνου, μια που υπάρχουν πολλές περιπτώσεις παρανομίας. Κάθε μέρα διαβάζουμε στις εφημερίδες ότι υπάρχουν και εκείνοι οι ασύδοτοι, οι οποίοι ζητάνε να πληρώσουν υπέρογκα ποσά οι τουρίστες και που με αυτόν τον τρόπο μας δυσφημούν. Θα μπορούσατε, κύριε Υπουργέ, αυτό να το συντομεύσετε και να μην το πάτε πέραν του 2003.

Λέτε και για κάτι άλλο που έχει σχέση με την ανανέωση των ταξί εφόσον έχουν συμπληρώσει δεκαπέντε χρόνια. Κύριε Υπουργέ, πρέπει να το ξαναδείτε. Πράγματι ο τόπος χρειάζεται σύγχρονα και καινουργή ταξί. Μπορεί όμως ένα ταξί να είναι λίγων ετών και να είναι κατεστραμμένο και από την άλλη πλευρά να έχουμε καλά ταξί με περισσότερα χρόνια λειτουργίας, αλλά με σωστή συντήρηση.

Ακούσατε και τον Πρόεδρο του Συλλόγου των Ταξί της Αθήνας που είπε ότι ζητούν ένα σύστημα ελέγχου, δηλαδή να εξετάζεται από μια επιτροπή η κατάσταση του ταξί και να αποφασίζεται πότε θα αποσυρθεί.

Εκείνο που έχει ιδιαίτερη σημασία και για το οποίο μέμφεσθε, κύριε Υπουργέ, απ'όλους μας είναι αυτά τα ταξί "μαϊμού" που υπάρχουν στην Αθήνα.

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

Αν είναι δυνατόν μια κυβέρνηση να αφήνει να κυκλοφορούν χιλιάδες παράνομα ταξί στην Αθήνα.

Θέλω να πω και δυο κουβέντες γι' αυτό το άρθρο το οποίο σχετίζεται με το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Είναι ακατανόητο αυτό που αναφέρατε, κύριε Υπουργέ. Το άρθρο λέει ότι θα γίνει μια άλλη διοίκηση έξω από την υφιστάμενη σε αυτό το ίδρυμα προκειμένου από μακριά αυτή η νέα διοίκηση να ελέγχει τη μεταρρύθμιση και την προετοιμασία αυτού ιδρύματος να περάσει στην απελευθέρωση και να γίνει ανταγωνιστικό.

Εδώ γίνονται μεγάλες σπατάλες εκατοντάδων εκατομμυρίων. Τι τον θέλετε, κύριε Υπουργέ, αυτόν τον πρόεδρο με τρεις αντιπροέδρους πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και τις ειδικές γραμματείες και ειδικό τμήμα δικηγόρων και άλλους ειδικούς οι οποίοι θα γνωρίζουν τα οικονομικά θέματα αλλά θα είναι ανεξάρτητοι απ' όλους τους άλλους; Θα τους ελέγξετε από μακριά; Θα περνάτε από κόσκινο τους άλλους; Πρέπει να τους

οδηγήσετε στο να συνειδητοποιήσουν οι ίδιοι που πάνε ώστε να εργαστούν για τη μετάβαση από τη μια κατάσταση στην άλλη.

Εμείς διαφωνούμε πλήρως με αυτό το σύστημα, διότι γίνεται μια τεράστια σπατάλη χωρίς να βλέπουμε το λόγο. Εδώ μεγάλοι οργανισμοί από το δημόσιο τομέα, πάνε σιγά σιγά στον ιδιωτικό τομέα αλλά με τελείως διαφορετικές διαδικασίες.

Θα έχουμε τη δυνατότητα στη δευτερολογία μας και στη συζήτηση των άρθρων να επισημάνουμε συγκεκριμένα θέματα. Γενικά αυτό το νομοσχέδιο δεν μας ικανοποιεί και μας βρίσκει αντίθετους διότι κάνει ζημιά χωρίς να φέρνει κανένα απολύτως όφελος.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ κ. Σκοπελίτης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχαμε τονίσει κατά τη συζήτηση στην επιτροπή, ότι κανένας μας δεν μπορούσε να πει δεύτερη κουβέντα για την ανάγκη να έρθει στη Βουλή μια πρόταση νόμου που θα αφορούσε τα θέματα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Και αυτό γιατί κανένας δεν θα είχε αντίρρηση για τον εκσυγχρονισμό της συγκεκριμένης νομοθεσίας, για την προσαρμογή της στις σύγχρονες απαιτήσεις.

Εξ άλλου αυτή η ανάγκη πολλές φορές μέσα στην Αίθουσα έχει επισημανθεί. Είχε τονισθεί από τους εργαζόμενους και στο ίδιο το Υπουργείο αλλά και από κλάδους και από φορείς που εμπλέκονται και διέπονται από αυτήν τη νομοθεσία. Το ερώτημα που γεννάται είναι αν το Υπουργείο με το παρόν νομοσχέδιο ανταποκρίνεται σ' αυτό το αίτημα, σ' αυτήν την απαίτηση, του εκσυγχρονισμού προς τις απαιτήσεις των καιρών.

Βέβαια κύριοι συνάδελφοι, αν το δούμε αυτό μέσα στα πλαίσια της πολιτικής της Κυβέρνησης, που εννοεί τον εκσυγχρονισμό ως προσαρμογή της νομοθεσίας της χώρας μας, προς στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης σίγουρα τότε γίνεται. Επίσης σίγουρα γίνεται αν το δούμε μέσα στα πλαίσια της πολιτικής της προώθησης των μεγάλων συμφερόντων και της πολιτικής των ιδιωτικοποιήσεων που έχει δρομολογήσει και με συνέπεια ακολουθεί η Κυβέρνηση.

'Ομως αυτός ο εκσυγχρονισμός κάθε άλλο παρά υπηρετεί τα συμφέροντα του κοινωνικού συνόλου. Η γενικότερη πολιτική της Κυβέρνησης κινείται προς την κατεύθυνση της ικανοποίησης συμφερόντων που αντιστρατεύονται τα λαϊκά συμφέροντα.

Επίσης έχοντας το ίδιο το νομοσχέδιο έντονη την προεκλογική του χροιά, προχωρεί στην ικανοποίηση συντεχνιακών απαιτήσεων, ενώ θέτει στην άκρη ό,τι αφορά την ικανοποίηση αιτημάτων κλάδων και εργαζομένων.

Τέλος παραπέμπει την αντιμετώπιση κρίσιμων θεμάτων, που αναφέραμε σ' αυτό το νομοσχέδιο, σε υπουργικές αποφάσεις, όπως ήδη ειπώθηκε ή σε μερικές περιπτώσεις σε προεδρικά διατάγματα και βρίθει από τέτοια το νομοσχέδιο που συζητάμε και που πέρα από τον άγνωστο χρόνο έκδοσής του, καθώς και το περιεχόμενό τους, αποτελούν και μία ξεκάθαρη υποτίμηση του ίδιου του ρόλου του Κοινοβουλίου που αντί να νομοθετεί, εξουσιοδοτεί τον Υπουργό να κάνει για λογαριασμό του αυτήν την κυρίαρχη λειτουργία.

Εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι σ' αυτήν τη λογική, στην οποία κινείται το νομοσχέδιο σε πολιτική που προωθεί και γι' αυτό το καταψηφίσαμε επί της αρχής και κατ' άρθρον όταν γινόταν συζήτηση στην Επιτροπή. Και γιατί το κάναμε αυτό; Εκσυγχρονισμός για μας δεν είναι ικανοποίηση των μεγάλων ιδιωτικών συμφερόντων, που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ραδιοεπικοινωνιών και της κινητής τηλεφωνίας, που προωθείται με το άρθρο 1 του παρόντος νομοσχεδίου. Για μας εκσυγχρονιμός είναι να παρθούν μέτρα για το κτύπημα της ασυδοσίας που παρατηρείται στις πρακτικές και η προστασία της υγείας των πολιτών από τις βλαβερές για την υγεία τους ακτινοβολίες. Σοβαρό μέτρο θα ήταν η θέσπιση του κέντρου ελέγχου ραδιοεπικοινωνιών, που θα έβαζε τέρμα στην ασυδοσία, με το έργο που θα πραγματοποιούσε και το ίδιο θα συνέβαινε και με τη δημιουργία των πάρκων κεραιών που έχετε εγκαταλείψει μέχρι τώρα.

Στην ίδια επίσης λογική κινείται και η τροποποίηση του ν.δ. 1244/72 και του ν.2246/94 που προωθείται με το αρθρο 2. Και προωθείται αφού με το εδάφιο θ' της παραγράφου 9 που ενώ υποτίθεται ότι βελτιώνει τις υφιστάμενες ρυθμίσεις, παρεμβάλλει το θέμα της δυνατότητας παροχής από τους δημόσιους φορείς, απελευθερωμένων υπηρεσιών μετά απο άδεια χωρίς να έχουν καθορισθεί οι όροι και οι προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται.

Με το άρθρο 3, η Κυβέρνηση και το Υπουργείο προσπαθούν να δώσουν μία απάντηση της διαχείρισης των καταλυτών μετατροπέων. Και το κάνει για να διασκεδάσει τις ευθύνες για τη μέχρι τώρα διαχείριση που έκανε. Δεν λέει τίποτα για το πώς αντιμετώπισε μέχρι σήμερα το θέμα, με τις μεγάλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις που αφορούν τον τομέα της υγείας των πολιτών και των εργαζομένων, απλώς με αυτό το άρθρο καταγράφει την ανεπάρκεια της πολιτικής της, αφού δεν ξεκαθαρίζει τους όρους που θα γίνεται η συγκέντρωση-διαχείριση και ο έλεγχος και παραπέμπει το θέμα σε υπουργικές αποφάσεις.

Πάντως η ουσία του προβλήματος είναι εδώ και όχι ποια θα είναι τα συνεργεία που θα κάνουν την αλλαγή των καταλυτών-μετατροπέων.

Με το άρθρο 4 που αναφέρεται στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, παίρνονται ορισμένα μέτρα. 'Ομως και αυτά τα μέτρα αναιρούνται στην πορεία και βεβαια εξαιρούνται από την εφαρμογή αυτών των μέτρων ορισμένα που αφορούν ξενοδοχεία και γραφεία. Δεν πήραμε απάντηση γιατί γίνεται αυτό.

'Οσον αφορά το άρθρο 5. Με το άρθρο αυτό ρυθμίζονται διάφορα θέματα εμπορευματικών μεταφορών.

Θα θέλαμε να επισημάνουμε, ότι δεν αντιμετωπίζεται το αίτημα που βάζουν οι εργαζόμενοι στα ελαφρά, τα μικρά λεγόμενα φορτηγά όσον αφορά την αύξηση του τονάζ. Δεν ικανοποιείται, δηλαδή, το αίτημα της αύξησης του τονάζ από τέσσερα σε έξι.

Επίσης ένα άλλο βασικό στοιχείο είναι, ότι δεν ικανοποιείται το αίτημα εκείνων των εργαζομένων, των κατόχων των μικρών φορτηγών, που δραστηριοποιούνται στα νησιά, που ασφυκτιούν κυριολεκτικά οικονομικά λόγω του περιορισμένου της αγοράς και του χώρου μέσα στον οποίο κινούνται και ζητούν να χαρακτηρίζονται σαν όμοροι νομοί και τα λιμάνια της χώρας μας, ώστε να τους δοθεί η δυνατότητα από και προς μεταφοράς, για να μπορέσουν να ανασάνουν, να επιβιώσουν σ' αυτήν τη δουλειά.

Η ανάγκη για την επιβίωσή τους είναι κατανοητή απ' όλους μας και ιδιαίτερα εκείνων των ανθρώπων που κατοικούν και δραστηριοποιούνται σ' αυτόν τον τομέα στα μικρά νησιά του Αιγαίου!

Γι' αυτό το θέμα, όπως ειπώθηκε από τον Πρόεδρο των μεγάλων, των διεθνών μεταφορών φορτηγών, δεν υπάρχει καμία αντίρρηση απ' αυτούς.

Εμείς και για τα δύο θέματα έχουμε καταθέσει σχετικές τροπολογίες.

Σχετικά με το άρθρο 6 που αναφέρεται στη ρύθμιση θεμάτων τεχνικής αυτοκινήτων, θα ήθελα να τονίσω, ότι τα όποια θετικά στοιχεία μπορεί να περιέχει -και περιέχει- αυτό το άρθρο, πάνε περίπατο, αφού δίνετε δεκάχρονη παράταση λειτουργίας των πρατηρίων που υπάρχουν και λειτουργούν στους μέχρι σήμερα χώρους και τόπους. Αυτή η παράταση ενέχει βάσιμους κινδύνους εκ νέου ανανέωσής της, αν λάβουμε υπόψη παρόμοιες περιπτώσεις και το πώς αντιμετωπίσθηκαν αυτές. Βέβαια σε καμία περίπτωση δεν αντιμετωπίσθηκαν με την εφαρμογή αυτής της απόφασης, δηλαδή με τη συμπλήρωση της δεκαετίας, να το πούμε συγκεκριμένα.

'Εχουμε τέτοιες περιπτώσεις που καταγράφουν την αντίθετη κατεύθυνση, περιπτώσεις που αφορούν αποθήκες καυσίμων - παραδείγματος χάρη στο δικό μου το νησί, τη Λέσβο- και υπάρχουν αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας για το κλείσιμό τους, όμως οι αποθήκες εξακολουθούν να λειτουργούν και σχεδιάζεται αυτές τις μέρες η εκ νέου παράταση του χρόνου λειτουργίας τους.

Το ίδιο γίνεται και με τις αποθήκες υγραερίων που υπάρχουν στην περιφέρεια του Δήμου της Κρήνης, που παρά τις αντιδράσεις εξακολουθούν να λειτουργούν με μεγάλους κινδύνους για τους κατοίκους της περιοχής αυτής.

Για μας, λοιπόν, αυτός ο χρόνος είναι υπερβολικός και πρέπει να λιγοστέψει κατά πολύ!

Με το άρθρο 7 γίνεται μία επιλεκτική πολιτική, που εξυπηρετεί συγκεκριμένους μικροκομματικούς σκοπούς. Πώς γίνεται αυτή η πολιτική; Γίνεται με τη δυνατότητα που δίνετε μόνο στους πολύτεκνους με οκτώ παιδιά να παίρνουν άδεια κυκλοφορίας επιβατικού αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης.

Εμείς, κύριοι συνάδελφοι, δεν θα λέγαμε όχι. 'Ομως, γιατί μόνο σ' αυτούς; Εδώ είναι το ερώτημα. Και βέβαια ο λόγος και η απάντηση βρίσκεται στην πρόθεσή σας να κρατάτε ομήρους αυτές τις οικογένειες, αφού γνωρίζετε πολύ καλά ότι τα προβλήματα αυτών των πολυτέκνων, που έχουν σχέση και με το δημογραφικό και με άλλα μεγάλα προβλήματα της χώρας μας, δεν αντιμετωπίζονται μ' αυτόν τον τρόπο, αλλά χρειάζονται μια άλλη πολιτική, που να εφαρμοστεί και να αντιμετωπίζει τα προβλήματα αυτά που αφορούν τους πολύτεκνους της χώρας μας.

Επίσης με το άρθρο αυτό και συγκεκριμένα με την παράγραφο 3 κάνετε μία παρέμβαση σε θέματα που δεν σας αφορούν. Μιλάμε για την παρέμβαση που κάνετε στο χώρο των ΚΤΕΛ, καθορίζοντας μηνιαίες χορηγίες στους προέδρους τους, ενώ αυτό είναι υπόθεση του ίδιου του συνεταιρισμού, των ίδιων των εργαζομένων εκεί. Ο ίδιος ο πρόεδρος πρέπει να αποφασίζει γι' αυτά τα θέματα και όχι να αποφασίσει η Βουλή. Αυτό είναι παρέμβαση σοβαρής μορφής!

'Οσον αφορά το άρθρο 8 που αφορά τις ρυθμίσεις θεμάτων επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, έχουμε να τονίσουμε, ότι δίνετε λύσεις που ικανοποιούν συμφέροντα εταιρειών, παραδείγματος χάρη εκείνων που κατασκευάζουν ταξίμετρα, ενώ αγνοείτε τις προτάσεις ιδιοκτητών και εργαζομένων στα ταξί. Και έχουν προτάσεις αρκετές και σημαντικές, στις οποίες θα αναφερθούμε όταν συζητήσουμε το συγκεκριμένο άρθρο.

Η προώθηση αυτών των συμφερόντων, που κάνετε μέσα απ' αυτό το άρθρο, θα έχει σαν αποτέλεσμα την παραπέρα οικονομική αφαίμαξη των ταξί.

Επίσης με το άρθρο αυτό προωθείτε την αστυνομοκρατία, λες και με αυτόν τον τρόπο μπορούν να αντιμετωπισθούν τα υπαρκτά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο καθένας σ' αυτόν τον κλάδο.

Πρέπει εδώ να δηλώσουμε, ότι εμείς είμαστε αντίθετοι όσον αφορά την αφαίρεση των αδειών κυκλοφορίας για παράβαση, που έκανε ο οδηγός τους. Να τιμωρείται ο οδηγός, αλλά δεν μπορούμε να τιμωρούμε το εργαλείο. Είναι πρωτοφανές αυτό το πράγμα. Εξάλλου, όπως είπαμε και στην επιτροπή και ειπώθηκε και από συναδέλφους, το αυτοκίνητο είναι ένα εργαλείο με το οποίο ζει η οικογένεια. Δεν μπορούμε να αφαιρέσουμε αυτό το εργαλείο και να καταδικάσουμε την οικογένεια. Πρέπει, λοιπόν, αυτό να αφαιρεθεί από τη διάταξη!

Επίσης θέλω να πω ότι κανείς δεν θα έχει αντίρρηση για την ανανέωση του στόλου των ταξί, ώστε να γίνει σύγχρονος και καλός. 'Ομως για να γίνει αυτό πρέπει να δοθούν κίνητρα, για να μπορέσει πραγματικά ο κατοχός του να προχωρήσει στην αλλαγή του ταξί του.

Ερχόμαστε τώρα στο άρθρο 9, που αφορά το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Με το άρθρο αυτό μετατρέπεται το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο από αυτοτελής δημόσια υπηρεσία σε πιστωτικό ίδρυμα, που δεν θα εποπτεύεται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως γινόταν μέχρι σήμερα, αλλά από την Τράπεζα της Ελλάδας. Βέβαια απώτερος και όχι μακρινός στόχος σας είναι η μετατροπή του σε ανώνυμη εταιρεία και η εισαγωγή του στο Χρηματιστήριο, δηλαδή με απλά λόγια η ιδιωτικοποίησή του.

'Ετσι όπως προωθείτε το θέμα, δείχνει ότι δεν σας βολεύει ο ρόλος και η αποστολή του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου, ένας ρόλος και μια αποστολή που καθορίστηκε με το π.δ. 396/96, που είναι η καλλιέργεια και η ανάπτυξη του πνεύματος της αποταμίευσης και η αξιοποίηση των αποταμιεύσεων του λαού στην κατεύθυνση της ανάπτυξης της χώρας και της εκπλήρωσης γενικότερων κοινωφελών σκοπών. Αυτό δεν σας αρέσει και αυτό είναι το βασικό!

Επίσης δεν σας αρέσει και το ότι είναι ένας υγιής οργανισμός και μέσα στα πλαίσια της πολιτικής σας του να δώσουμε ό,τι είναι καλό, τον καρπό δηλαδή απ' αυτήν τη δουλειά, προωθείτε με το άρθρο αυτό τα όσα προωθείτε.

Το άρθρο 10 αποτελεί αυτό που ο λαός μας ονομάζει "μπαξέ" του υπό συζήτηση νομοσχεδίου. Και τι δεν περιέχει δηλαδή αυτό το άρθρο! Από την προώθηση του ρουσφετιού, την ικανοποίηση συντεχνιακών απαιτήσεων, την κατάργηση κεκτημένων δικαιωμάτων, έως την παράδοση στην ιδιωτική πρωτοβουλία ορισμένων τομέων που μέχρι σήμερα ανήκαν στο ίδιο το κράτος, όπως είναι εκείνος που έχει σχέση με την ασφάλεια αεροδρομίων και λιμανιών.

Ορισμένα στοιχεία απ' αυτά είναι τα εξής:

Με την παράγραφο 4 και με τα όσα προωθείτε μέσα απ' αυτήν, πρόθεσή σας είναι να καλύψετε συντεχνιακές απαιτήσεις και να βολέψετε συγκεκριμένους ανθρώπους.

Το ίδιο γίνεται και με την παράγραφο 14, που αναφέρεται στην Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων. Με τα όσα αναφέρονται σ' αυτήν την παράγραφο έχουμε ένα κλασικό δείγμα σύγκρουσης αντιμετώπισης συντεχνιακών αντιδράσεων. Εν όψει δηλαδή της διάλυσης της Υ.Π.Α. και της ανασφάλειας που επικρατεί, κάποιοι προσπαθούν να σώσουν εαυτόν και εσείς δεν κάνετε τίποτε παραπάνω από το να ικανοποιείτε σ' αυτήν τη φάση το αίτημα των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, που είχαν συμφωνήσει μαζί σας στη μετατροπή της Ολυμπιακής σε ανώνυμη εταιρεία.

'Οσον αφορά την παράγραφο 15, μ' αυτήν πάτε να παραδώσετε την ασφάλεια των αεροδρομίων και των λιμανιών στην ιδιωτική πρωτοβουλία. Αυτό είναι πρωτάκουστο, αλλά και εθνικά επικίνδυνο!

Δεν είναι δυνατόν, αγαπητοί συνάδελφοι, να παραβιάζονται οι πύλες εισόδου και εξόδου της χώρας μας από σεκιουριτάδες. Πρέπει να είναι υπόθεση του ίδιου του κράτους, της ίδιας της Αστυνομίας.

'Οσο γι'αυτό που λέγεται ότι το κάνουμε για να αποδεσμεύσουμε δυνάμεις για την καταπολέμηση του κοινού του οργανωμένου εγκλήματος εμείς λέμε, ότι κάθε άλλο παρά ισχύει αυτό το πράγμα. Θέλετε την αποδέσμευση δυνάμεων βέβαια, αλλά να την χρησιμοποιήσετε ενάντια στο λαϊκό κίνημα που αγωνίζεται και διεκδικεί μία καλύτερη μοίρα, ένα καλύτερο αύριο.

'Οσον αφορά τη μόνιμη αντιπροσωπεία που αναφέρεται στο άρθρο 8 στην παράγραφο 16 εκείνο που αποδεικνύεται είναι ότι το ευρωκοντρόλ δεν είναι ένας ανεξάρτητος οργανισμός ή απλά εισπράκτορας, αλλά ένα όργανο ακόμη της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης για την εξυπυρέτηση των δικών της συμφερόντων.

Γενικά το άρθρο 10 στο σύνολό του είναι απαράδεκτο και έπρεπε να είχε αποσυρθεί.

Αυτό είναι το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, κύριοι συνάδελφοι. 'Ενα νομοσχέδιο που έρχεται όχι για να βάλει τάξη στη συγκεκριμένη νομοθεσία και να την προσαρμόσει στη συγκεκριμένη νομοθεσία και να την προσαρμόσει στις ανάγκες της χώρας μας και του λαού μας, αλλά να υλοποιήσει δεσμεύσεις που η Κυβέρνηση έχει αναλάβει στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης από τη μία μεριά και να προωθήσει τις επιταγές των μεγάλων συμφερόντων καθώς και την πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων που ακολουθεί.

Και πρέπει εδώ, κύριοι συνάδελφοι, να τονίσουμε ότι σε αυτή τη βασική κατεύθυνση το σκελετό του νομοσχεδίου η Κυβέρνηση βρίσκεται σύμφωνη με την Αξιωματική Αντιπολίτευση. Και το λέμε αυτό γιατί δεν ακούστηκε καμία αντίρρηση ή έστω επιφύλαξη και στο θέμα της προσαρμογής της νομοθεσίας μας σε εκείνη της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης -ευαγγέλιο αυτή η υπόθεση- και στο ζήτημα που αφορά την αλλαγή του καθεστώτος στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο -άλλα έλεγαν- και στο θέμα της παράδοσης τομέων που ανήκαν μέχρι τώρα στο κράτος όπως αυτοί της ασφάλειας αεροδρομίων και λιμάνια.

Συμπερασματικά λοιπόν είναι ένα νομοσχέδιο που στο σύνολό του σχεδόν δεν κάνει τίποτε άλλο παρά να στρώνει το χαλί του εκσυγχρονισμού και στα θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και το στρώνει βέβαια όχι για να περπατήσουν τα λαϊκά συμφέροντα και οι λαϊκές επιταγές, αλλά τα συμφέροντα εκείνα που ταχθήκατε κύριοι της Κυβέρνησης να υπηρετείτε.

Εμείς αυτό το νομοσχέδιο το καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός) : Ο ειδικός αγορητής του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Μουσταφά Μουσταφά έχει το λόγο.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ : Αγαπητοί συνάδελφοι, το νομοσχέδιο "Ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών" που συζητάμε σήμερα όπως γίνεται φανερό και από τον τίτλο του νομοσχεδίου ασχολείται με επιμέρους ζητήματα που αφορούν το Υπουργείο. Είναι μία προσπάθεια για την επίλυση προβλημάτων που ανέκυψαν και ανακύπτουν.

Μερικά άρθρα αφορούν προσαρμογή στις κείμενες νομοθεσίες και οδηγίες της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης. 'Αλλα άρθρα αφορούν προσαρμογές σε νέα δεδομένα και εξελίξεις. Ρυθμίζει κάποια ζητήματα λειτουργίας του Υπουργείου, κάνει κάποιες ανακατανομές αρμοδιοτήτων, προσπαθεί να δώσει λύση σε διάφορα αιτήματα που συσσωρεύτηκαν.

Χωρίς καμία διάθεση να μειώσω ή να υποτιμήσω την προσπάθεια που γίνεται για την επίλυση των προβλημάτων, χωρίς να είμαι εξαρχής αντίθετος σε τέτοιου είδους νομοθετικό έργο θέλω να τονίσω, ότι το νομοσχέδιο είναι μια συρραφή άρθρων, τροποποιήσεων κλπ., δεν έχει κάποια αρχή ή φιλοσοφία και η παρέμβασή μας ή συμβολή μας θα είναι ουσιαστικά τοποθέτηση επί των άρθρων.

Βέβαια αυτό το νομοσχέδιο θέλω να τονίσω ότι δεν ασχολείται με τα σοβαρά και σημαντικά προβλήματα του Υπουργείου, όπως είναι οι πολιτικές μεταφορών, οι πολιτικές επικοινωνιών, ζητήματα ιδιωτικοποιήσεων κλπ.

Με το άρθρο 1 που αφορά τις κεραίες το νομοσχέδιο αντιμετωπίζει το ζήτημα της εγκατάστασης των κεραιών και κυρίως των κεραιών της κινητής τηλεφωνίας με τέτοιο τρόπο που ικανοποιεί όλες τις ανάγκες των εταιρειών της κινητής τηλεφωνίας, ενώ την ίδια στιγμή παρακάμπτει παντελώς τις ανάγκες των πολιτών, αγνοεί τα κινήματα των πολιτών που έχουν αναπτυχθεί για την προστασία της υγείας τους από τις ακτινοβολίες που εκπέμπουν αυτές οι κεραίες.

Υπάρχουν έγκυρες μελέτες και στη χώρα μας και στο εξωτερικό που αποδεικνύουν ότι οι ακτινοβολίες που εκπέμπονται από αυτές τις κεραίες έχουν σοβαρές λειτουργικές, αλλά και βιολογικές επιπτώσεις στην υγεία των πολιτών. Σε ερευνητική εργασία -θα ήθελα να το αναφέρω σαν παράδειγμα-ομάδες επιστημόνων των ΤΕΙ Πειραιά γίνεται λόγος για λειτουργικές επιπτώσεις για βιολογικές επιπτώσεις της λειτουργίας των κεραιών και χαρακτηριστικά τονίζονται τα παρακάτω:

Οφθαλμοφανείς λειτουργικές επιπτώσεις είναι οι αισθητικές επιδράσεις που εμφανίζονται ως υποβιβασμός της αισθητικής του τόπου απο τους πυλώνες και τις κεραίες της κυψελωτής τηλεφωνίας. Η υποβάθμιση αυτή άλλοτε είναι βαρύτατη ή προκλητική και άλλοτε είναι τόσο ασήμαντη ώστε να περνάει απαρατήρητη μέσα στη γενική κακογουστιά της εποχής.

Τα θέματα αισθητικής είναι μια παράμετρος του επιπέδου ζωής και της ψυχικής υγείας η οποία εν γένει παραμένει άγνωστη και αδιερεύνητη παρά το ότι σε ορισμένες περιπτώσεις η θέαση των κεραιών του σταθμού φαίνεται ότι προκαλεί αισθητική δυσφορία και κάποια ψυχολογική καταπίεση ή άγχος για τις συνέπειες της ακτινοβολίας στην υγεία.

Για το λόγο αυτό τα κριτήρια επιλογής των κεραιών και της θέσης που θα εγκατασταθούν πρέπει να μην είναι μόνο ραδιοηλεκτρικά αλλά να έχουν και ως κύριο στόχο την ελαχιστοποίηση της αισθητικής ενόχλησης.

Τα τεκμηριωμένα στοιχεία για τις ηλεκτρομαγνητικές επιπτώσεις απο τους σταθμούς βάσης είναι λίγα. Από παρεμβολές όμως κινητών τηλεφώνων έχει παρατηρηθεί ασταθής λειτουργία συστημάτων διακυβέρνησης σε αεροσκάφη ή ελικόπτερα, λαθεμένη δράση των ηλεκτρονικών διατάξεων πέδησης σε οχήματα, παρέκκλιση από τη σωστή λειτουργία καρδιακών βηματοδοτών και τέλος παρεμβολές σε τηλεοπτικούς δέκτες σε ακουστικά ενισχυτικά της ακοής κλπ.

Και εν κατακλείδι αναφέρει η έρευνα: Τελικά συνιστάται η προσεκτική εφαρμογή της συνετούς αποφυγής ενώ όπου είναι εφικτό πρέπει να γινεται επισήμανση των ορίων της βιομαγνητικής επίδρασης.

Σημαντική είναι και η τακτική μέτρηση των εντάσεων των ακτινοβολιών με παράλληλη μελέτη για τη διερεύνηση όλων των λειτουργικών επιδράσεων. Και τέλος είναι χρήσιμη η κατάλληλη και σε βάθος ενημέρωση των περιοίκων στα ζητήματα των λειτουργικών και των βιολογικών επιπτώσεων, για να μην υπάρξει η αντίδραση γνωστή ως τεχνοφοβία που μπορεί να τους βλάψει πολύ περισσότερο από τις όποιες επιπτώσεις έχει ο σταθμός βάσης της κυψελωτής τηλεφωνίας και οι ακτινοβολίες του.

Υπάρχουν πάρα πολλές κινήσεις πολιτών και στην Αθήνα και στις άλλες μεγάλες πόλεις αλλά και σε επαρχιακές πόλεις που αντιδρούν έντονα στις κεραίες κινητής τηλεφωνίας. Δήμοι έχουν πάρει αποφάσεις για την απομάκρυνσή τους, έχουν προχωρήσει σε ασφαλιστικά μέτρα και βρίσκονται σε κινητικότητα γύρω απο το πρόβλημα. Σε υπόμνημα των κατοίκων της Κομοτηνής που το είχα καταθέσει σαν αναφορά που διαμαρτύρονταν και ζητούσαν την απομάκρυνση κεραίας, τονίζονται επι λέξει τα εξής:

"Πέρα απο το γεγονός της λειτουργίας των τηλεοράσεών μας από το χρόνο έναρξης της λειτουργίας της κεραίας αγωνιούμε για τις επιπτώσεις τις οποίες μακροπρόθεσμα θα έχει στην υγεία μας η ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία που εκπέμπεται, διότι των περισσοτέρων μας οι οικοδομές γειτνιάζουν με την πολυκατοικία επί της οποίας τοποθετήθηκε και απο την οποία απέχουν μόλις περι τα δέκα ή είκοσι μέτρα".

Η απάντηση ήταν ότι η Ευρωπαϊκή 'Ενωση έχει προβεί στη θέσπιση ορίων σχετικά με τον περιορισμό της έκθεσης τόσο του κοινού όσο και των εργαζομένων σε ηλεκτρομαγνητικά πεδία συχνότητας από 0 έως 300 HRZ. Τα όρια αυτά μέχρι σήμερα δεν έχουν θεσμοθετηθεί επισήμως στη χώρα μας και η διαδικασία θεσμοθέτησής τους βρίσκεται προς το παρόν σε εξέλιξη.

Νομίζω ότι στο παρόν νομοσχέδιο έπρεπε να προβλέπονται οι εξής ασφαλιστικές δικλείδες για την εγκατάσταση των κεραιών κινητής τηλεφωνίας.

Να υπάρχει επαρκής αιτιολόγηση της επιλογής του χώρου εγκατάστασης.

Τα κριτήρια επιλογής του χώρου εγκατάστασης να είναι όχι μόνο τεχνικά και οικονομικά αλλά και κοινωνικά. Να αποφεύγεται δηλαδή η εγκατάσταση κεραιών κοντά σε σχολεία, βρεφονηπιακούς σταθμούς, νοσοκομεία, κατοικίες. Χθες που εγκαινίαζε ο κ. Αρσένης ένα σχολείο στη Δάφνη, μια μητέρα παραπονέθηκε και ζήτησε από τον κ. Αρσένη να διώξει τις κεραίες από εκεί. Μάλλον δεσμεύτηκε και ο κύριος Υπουργός θα ανακατευθεί στα χωράφια σας, κύριε Μαντέλη.

Να προτιμούνται για την εγκατάστασή τους ψηλά δημόσια κτίρια, εμπορικά κέντρα, πάρκα, πλατείες και να τηρούνται αποστάσεις ασφαλείας από τις κατοικίες.

Να προηγείται της εγκατάστασης η ενημέρωση του κοινού και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Να γίνεται συχνός και συστηματικός έλεγχος της πυκνότητας ισχύος της εκπεμπόμενης ακτινοβολίας από φορείς ανεξάρτητους των ενδιαφερομένων εταιρειών.

Να εφαρμόζονται αυστηρά οι κανονισμοί του Διεθνούς Οργανισμού Ακτινοπροστασίας.

Να θεωρούνται απαραίτητες οι προϋποθέσεις για την έκδοση άδειας εγκατάστασης κεραίας από το Υπουργείο Μεταφορών, αφ' ενός η προηγούμενη έγκριση σχετικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων από το καθ' ύλην αρμόδιο νομαρχιακό συμβούλιο και αφ' ετέρου η προηγούμενη έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης των Υπουργείων Ανάπτυξης Μεταφορών και Επικοινωνιών του ΥΠΕΧΩΔΕ και του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας, στην οποία να περιλαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα για την αντιμετώπιση των όποιων λειτουργικών ή βιολογικών επιπτώσεων από την εγκατάσταση της συγκεκριμένης κεραίας.

Με το άρθρο 2 απελευθερώνεται πλήρως η εγκατάσταση και χρήση ειδικών ραδιοδικτύων και ερασιτεχνικών και πειραματικών σταθμών ασυρμάτου και καταργείται η εμπλοκή του ΟΤΕ στη διαδικασία αδειοδότησής τους. Δεν τίθενται ασφαλιστικές δικλείδες για την προστασία του δημόσιου συμφέροντος με κίν-

δυνο να κυριαρχήσει και σε αυτόν τον τομέα πλήρης ασυδοσία των ενδιαφερομένων ιδιωτικών συμφερόντων.

Το άρθρο 3 αναφέρεται στην αλλαγή και διαχείριση των καταλυτικών μετατροπέων. Το ουσιαστικό μέρος όμως της διαχείρισης των καταλυτικών μετατροπέων παραπέμπεται σε υπουργική απόφαση, χωρίς σαφή πολιτική για τον τρόπο διαχείρισης, χωρίς σαφή πολιτική διασφάλιση του περιβάλλοντος απ' αυτά τα κατάλοιπα.

'Εχει απασχολήσει αρκετές φορές και τη Βουλή και εμάς εδώ, αλλά και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ο τρόπος διαχείρισης των απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπέων.

Η Επιτροπή Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε σχετική ερώτηση του Ευρωβουλευτή κ. Παπαγιαννάκη, αναφέρει μεταξύ άλλων ότι έχει εγκριθεί πρόταση οδηγίας για τα οχήματα στο τέλος κύκλου ζωής τους, βάσει της οποίας λόγω της δυνητικής απειλής που αντιπροσωπεύουν οι χρησιμοποιημένοι καταλυτικοί μετατροπείς για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία επιβάλλεται στα κράτη-μέλη η υποχρέωση για την ασφαλή για το περιβάλλον αφαίρεση και αποθήκευση καταλυτικών μετατροπέων με σκοπό την ανακύκλωσή τους.

Σε παρεμφερείς ερωτήσεις συναδέλφων της Βουλής, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων νομίζω, ανέφερε ότι από καιρό το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων έχει αναθέσει μια μελέτη στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για το πώς θα αντιμετωπίσουμε τη διαχείριση αυτού του υλικού. 'Εχει δοθεί η πρώτη φάση αυτής της μελέτης και πολύ σύντομα θα έχουμε και τις οριστικές προτάσεις του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Αντίστοιχη έρευνα γίνεται και από την Τοπική Αυτοδιοίκηση και πιστεύω ότι πολύ σύντομα θα έχουμε κάποια οριστικά συμπεράσματα.

Αναφέρει βέβαια σαφέστατα το Υπουργείο ότι είναι δύσκολο να γίνει σε επίπεδο χώρας αυτό, γίνεται σε ευρωπαϊκό δίκτυο και μέσω των διαφόρων συνεργείων επισκευής και ελέγχου αυτοκινήτων.

Θα ήταν πραγματικά ενδιαφέρον αν έχει ολοκληρωθεί επιτέλους η μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, να το πληροφορηθούμε, να το συζητήσουμε και να νομοθετήσουμε έτσι. Ειδάλλως, με τη σημερινή μορφή του νομοσχεδίου, το ζήτημα πάλι παραπέμπεται σε υπουργικές αποφάσεις, χωρίς σαφείς στόχος και τρόπους διαχείρισης, μιας δυνητικής απειλής για το περιβάλλον, έτσι όπως χαρακτηρίζονται οι απενεργοποιημένοι καταλυτικοί μετατροπείς.

Το άρθρο 4 γενικά αναφέρεται στην απαγόρευση, στην ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων καυσίμων σε πολυόροφα κτίρια, όπου στεγάζονται κατοικίες, καταστήματα, εκπαιδευτήρια, νοσηλευτήρια, οίκοι ευγηρίας, θέατρα, κινηματογράφοι κλπ. Η απαγόρευση αυτή είναι σωστή. 'Ομως, οι εξαιρέσεις των ξενοδοχείων και των γραφείων απ' αυτήν την απαγόρευση δεν μας είναι κατανοητή και οι δικαιολογίες της εισηγητικής έκθεσης, ότι γνωρίζουν το χώρο ή υπάρχει εικοσιτετράωρη εποπτεία κλπ. νομίζω ότι δεν πείθουν.

Με το άρθρο 6 γίνεται μια προσπάθεια να βρεθεί λύση σε ένα πράγματι καυτό ζήτημα. Το σύνολο σχεδόν αυτών των πρατηρίων λειτουργούν παράνομα. 'Εχουν λήξει οι άδειες λειτουργίας τους. Γίνεται μια προσπάθεια για τον εφοδιασμό της αγοράς με το υγραέριο που όντως είναι ένα καθαρό και οικονομικό καύσιμο. 'Ετσι, όμως, όπως ρυθμίζεται δεν λύνει το πρόβλημα, αλλά το διαιωνίζει. Πρέπει η παράταση της λειτουργίας τους να είναι σαφέστερα μικρότερη και σε αυτό το διάστημα το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, μαζί με τα συναρμόδια Υπουργεία, πρέπει να βρουν μία σωστή και μόνιμη λύση σε αυτό το πρόβλημα.

Με το άρθρο 9 με τις ρυθμίσεις που εισάγονται για το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο νομίζω, ότι αδικούμε το ρόλο που έχει παίξει μέχρι σήμερα στη κοινωνία μας η συμβολή του στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας μας. Αδικείται επίσης και το στρατηγικό και επιχειρηματικό σχέδιο δράσης, για το εκσυγχρονισμό του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου που έχει εκπονηθεί και που γίνεται αναφορά στην εισηγητική έκθεση.

Συζητούμε στα πλαίσια ενός νομοσχεδίου σκούπα, στα πλαίσια ενός άρθρου μια ολόκληρη προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό αυτού του υγειούς πιστωτικού οργανισμού που λειτουργεί δεκάδες χρόνια και έχει μια ιστορική σημασία.

Το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο λειτουργεί στα πλαίσια της Δημόσιας Διοίκησης, σαν δημόσια υπηρεσία και πραγματικά έχει συμβάλει τα μέγιστα στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Δίνει δάνεια σε δημόσιους οργανισμούς ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΟΣΕ, εκατόν εξήντα χιλιάδες στεγαστικά δάνεια και δίνει σημαντική προσφορά στην υποδομή και ανάπτυξη της υπαίθρου με έναν έντονο κοινωνικό ρόλο και χαρακτήρα, με μια έντονη συμβολή στην ιδέα της αποταμίευσης.

Αναφέρεται και στην εισηγητική έκθεση ότι το αποθεματικό του είναι τετρακόσια είκοσι δις με τρία τρισεκατομμύρια καταθέσεις, με πέντε εκατομμύρια καταθέτες με το 14% του συνόλου των καταθέσεων της χώρας με το 10% του πακέτου των μετοχών της Εμπορικής, το 7% της Εθνικής, με προσφορά τριάντα πέντε δισεκατομμυρίων το χρόνο στον κρατικό προϋπολογισμό. Επιχειρείται ο εκσυγχρονισμός του στα πλαίσια μόνο ενός άρθρου ένα νομοσχέδιο σκούπα όπως ανέφερα. 'Οντως μέχρι σήμερα οι εκάστοτε κυβερνήσεις δεν φρόντισαν να εκσυγχρονίσουν το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, on line, σύγχρονα πιστωτικά προϊόντα, εκπαίδευση προσωπικού κλπ. και παρόλα αυτά το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο κατάφερε με την εμπιστοσύνη του ελληνικού λαού και τον ηρωϊσμό των εργαζομένων να είναι σε θέση που ανέφερα παραπάνω.

Αντί να αναληφθεί μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού με τη συμβολή όλων των εργαζομένων με μια σοβαρή και ουσιαστική συζήτηση, επιχειρείται μέσω ενός άρθρου μια αλλαγή του νομικού πλαισίου αυτού του οργανισμού.

Το υπάρχον νομικό πλαίσιο δίνει τη δυνατότητα και να εκσυγχρονιστεί και να παραμείνει βιώσιμο, αλλά και ανταγωνιστικό έναντι των άλλων πιστωτικών ιδρυμάτων. Υπάρχουν και μερικές αντιφάσεις όπου γίνεται λόγος για καταστατικό, ενώ οι δημόσιες υπηρεσίες λειτουργούν με οργανισμό και με τους νόμους του κράτους.

Για τον Πρόεδρο του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου, χωρίς να γίνεται αποσαφήνιση από ποιον θα διοριστεί, θα υπάρχει η δέσμευση της ακρόασής του από επιτροπή της Βουλής να θεσμοθετηθούν τα προσόντα που απαιτούνται για τη θέση αυτή.

Στο άρθρο 10 δίνεται η δυνατότητα ανάθεσης σε ιδιωτικές εταιρείες ασφάλειας ο έλεγχος των επιβατών των πληρωμάτων αποσκευών, εγκαταστάσεων κλπ. στους αερολιμένες και τα λιμάνια.

Θεωρούμε ότι μια τέτοια πρακτική δεν θα μας διασφαλίσει ούτε από την εισαγόμενη εγκληματικότητα ούτε από τη λαθρομετανάστευση ούτε από άλλα προβλήματα.

Με τις βασικές αυτές παρατηρήσεις δηλώνω ότι καταψηφίζω επί της αρχής το παρόν νομοσχέδιο και θα προσπαθήσουμε να συμβάλουμε και με τις τροπολογίες που θα έχουμε και με τις προτάσεις μας στα διάφορα άρθρα στα οποία δεν αναφέρθηκα να το βελτιώσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός) : Ο ειδικός αγορητής του ΔΗΚΚΙ κ. Δημαράς έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ : Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι φανερό ότι ζουν οι Βουλευτές και τα κόμματα τα ευρισκόμενα εν Βουλή αλλά και στο σύνολό του ο ελληνικός λαός υπό το καθεστώς μιας πρωτόγνωρης ομηρίας. Εάν δηλαδή και κατά πόσο και πότε θα γίνουν εκλογές στη χώρα.

Μπορείτε να το διακρίνετε στρέφοντας τη ματιά σας σήμερα στο Κοινοβούλιο. Οι περισσότεροι των συναδέλφων Βουλευτών, όλων των κομμάτων αυτό το οποίο συζητούν είναι πότε θα γίνουν οι εκλογές.

Ενδεχομένως, να ενθυμείστε και εσείς πριν από λίγο καιρό, όταν ετέθη ένα νομοσχέδιο προς συζήτηση και για ψήφιση από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας, για τον τρόπο με τον οποίον θα μπορούσαν να λειτουργήσουν τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, αλλά και πώς θα ήταν δυνατόν να ελεγχθούν τα οικονομικά κομμάτων και προσώπων, έθεσα το ερώτημα στον τότε παριστάμενο Υπουργό Τύπου και Πληροφοριών κ. Ρέππα "πότε θα γίνουν οι εκλογές", ο οποίος εσιώπησε, με κοίταξε με το δικό του αυταρχικό ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Δημαρά, συζητούμε ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών. Σας παρακαλώ πολύ να περιοριστείτε επί του αντικειμένου του νομοσχεδίου. Ας μην ανοίξουμε ένα άλλο θέμα τώρα και αρχίσουν απαντήσεις, τοποθετήσεις κλπ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Καλώς, κύριε Πρόεδρε. Μόνο που το θέμα το άνοιξε πριν από λίγο στη Βουλή ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας και πρέπει να σας ενημερώσω για κάτι που ενδεχομένως δεν γνωρίζετε. Και αυτό είναι κυρίως εκείνο, το οποίο πρέπει να μας ενδιαφέρει -και εγώ έτσι νιώθω ότι πρέπει να κάνω ως πολιτικό πρόσωπο- τι είπε ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, όταν βρέθηκε εδώ στη Βουλή σε μια έκθεση. Ο Πρόεδρος, λοιπόν, της Δημοκρατίας είπε τα εξής, όταν ρωτήθηκε από δημοσιογράφους αν θα μπορούσε να εκλεγεί από την παρούσα Βουλή και να ορκιστεί από την επόμενη Βουλή που θα προκύψει μεσούντων των εκλογών: "Θα ήταν συνταγματικά εφικτό, αλλά θα συνιστούσε συνταγματική ανωμαλία, καθώς θα έπρεπε να δοθεί παράταση στη θητεία του Προέδρου. Δεν είμαστε εδώ για να δημιουργούμε προβλήματα, αλλά για να τα επιλύουμε".

Νομιμοποιούμαι, λοιπόν, απολύτως, κύριε Πρόεδρε, να καταθέσω την πολιτική αγωνία που δεν αφορά μόνο τη δική μας αγωνία, αλλά του συνόλου των συναδέλφων και όχι μόνο, αλλά όλων των πολιτών αυτής της χώρας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Πρέπει τώρα να κοιτάξουμε πώς θα επιλύσουμε τα προβλήματα του Υπουργείου Μεταφορών. Σας παρακαλώ ελάτε στο νομοσχέδιο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να πω δύο λόγια ακόμη, άλλωστε ελεύθερο είναι αυτό το Βήμα, δεν είμαι ανάγωγος, υποθέτω ότι το διακρίνετε, καταθέτω μία αγωνία και συμμεριστείτε την ή εν πάση περιπτώσει, αφήστε με να πω κάτι εκτός νομοσχεδίου -και θα έρθω και στο νομοσχέδιο- για να σημειώσω τι επιδιώκει η Κυβέρνηση μέσω των νομοσχεδίων που φέρνει εδώ ως μία καταπληκτική βιομηχανία παραγωγής νομοσχεδίων.

Σας λέω, λοιπόν, ότι ακόμη και όταν επρόκειτο να αντιμετωπίσει σοβαρά προσωπικά προβλήματα από προπαγανδιστικά δημοσιεύματα ή μεθοδευμένα δημοσιεύματα ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, όσον αφορά δηλαδή την υγεία του σε κάποια στιγμή, που είχε βγει ο Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ. και είχε δημοσίως δηλώσει ότι τον συνάντησε και δεν διέκρινε τέτοιου είδους ζητήματα και τα θεώρησε περίεργα αν μη τι άλλο, ποτέ δεν προέβη σε δήλωση. Και προέβη πριν από μία ώρα σε αυτήν τη δήλωση, που σας ανέφερα προηγουμένως, εδώ στη Βουλή.

Επομένως, θα πρέπει κανονικά και ο παριστάμενος Υπουργός ή όποιος άλλος εκ των μελών της Κυβέρνησης, να απαντήσει στο κορυφαίο ερώτημα, το οποίο έχει ανακύψει, γιατί ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας προέβη σε τέτοιου είδους δήλωση.

Κλείνω το θέμα εδώ και έρχομαι στο νομοσχέδιο.

Κύριοι συνάδελφοι, η παρατήρηση και ο πρόλογος δεν είναι άμοιροι της σκέψης που ακολουθεί, για τον τρόπο δηλαδή με τον οποίον νομοθετεί σήμερα η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Φέρνει σειρά νομοσχεδίων εδώ στη Βουλή μόνο και μόνο για να τακτοποιήσουν την κομματική τους πελατεία εν όψει εκλογών.

Μέχρι σήμερα που συζητείται το νομοσχέδιο, πολλαπλώς είχαμε επισημάνει και καταγγείλει το γεγονός ότι η μειοψηφία, ωστόσο η Πλειοψηφία εν Βουλή, παρά τις ενστάσεις του συνόλου της Αντιπολίτευσης, ουσιαστικά λειτουργεί ως βιομηχανία παραγωγής νομοσχεδίων. Ξεπεραστήκαμε από αυτά που έχουν συμβεί και που έχουν καταγραφεί.

Με αυτό θέλω να πω, ότι αν είχατε ειλικρινή την πρόθεση, κύριοι της Κυβέρνησης με δεδομένο τον τρόπο λειτουργίας του Κανονισμού της Βουλής και της δυνατότητας που έχουν τα κόμματα στις τόσες προτάσεις νόμων που έχουν υποβληθεί -εννοώ από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης- περισσότερο από τρία χρόνια τώρα θα είχατε αποδεχθεί τουλάχιστον μία πρόταση εξ όλων αυτών που κατατέθησαν, ένα νομοσχέδιο.

Να επιφυλαχθείτε να το φέρετε εσείς, να διορθωθεί, να καλυφθούν όλα τα ζητήματα και τα προβλήματα που ενδεχομένως ανακύπτουν από μια πρόταση νόμου. Πάντα λέτε, καλώς ήλθε το νομοσχέδιο, αλλά δεν το ψηφίζουμε επειδή είναι ελλιπές. Γιατί δεν το ολοκληρώνετε, ώστε να το φέρετε προς συζήτηση. Μιλάω για κορυφαία νομοσχέδια που απασχολούν και την κοινωνία και την πολιτική ζωή της χώρας.

Λίγο πριν από τις εκλογές, με αφορμή την ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου, είμαστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πλέον βέβαιοι ότι η μειοψηφία του ελληνικού λαού στα πλαίσια της λειτουργίας της κοινοβουλευτικής δημοκρατίας την οποία υπηρετούμε και υπερασπιζόμαστε, πρωτίστως όμως αυτή η μειοψηφία ενδιαφέρεται για την άλωση του κρατικού και διοικητικού μηχανισμού της χώρας. Και για του λόγου το αληθές, θα πω το εξής. Μέχρι σήμερα, παρά τις αντιρρήσεις και αντιστάσεις του συνόλου των κομμάτων της Αντιπολίτευσης, έχετε ψηφίσει περισσότερα από τετρακόσια πενήντα νομοσχέδια μέσω των οποίων προβλέπονται προσλήψεις στον ευρύτερο δημόσιο τομέα περισσότερων των δέκα χιλιάδων υπαλλήλων κατά παράβαση ή κατ'εξαίρεση, όπως λέτε, στα νομοσχέδια, του "νόμου Πεπονή", που εσείς ψηφίσατε εν Βουλή και εσείς υπερασπιστήκατε στη συνέχεια.

Τι συμβαίνει λοιπόν: Θα παρακαλέσω να εστιάσετε την προσοχή σας σε μια παρατήρησή μου για να δείτε ότι ο ισχυρισμός μου εδράζεται σε άρθρα και παραγράφους που περιέρχονται στα νομοσχέδια αυτά. Ακούστε τι ισχύει, σύμφωνα με το νομοσχέδιο που έρχεται να ψηφιστεί στη Βουλή. Προς επίρρωση λοιπόν αυτού του ισχυρισμού επιτρέψτε μου να σας αναφέρω μια εκ των διατάξεων που περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο που συζητούμε και συγκεκριμένα το άρθρο 9 παρ. ιαγ'. "Το Δ.Σ. του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου είναι εντεκαμελές. Τα μέλη του με τους αναπληρωτές του διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για πενταετή θητεία". Και παρακάτω: " Ο πρόεδρος και αντιπρόεδρος του Δ.Σ. είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Η αμοιβή τους όπως και η αποζημίωση των μελών του Δ.Σ. καθορίζονται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών".

Τι άραγε σημαίνει αυτό; Τι άραγε συμβαίνει σ'αυτήν τη χώρα; Θα ήθελα πάρα πολύ να το γνωρίζω. Και θα παρακαλούσα, αν γνωρίζετε και εσείς να μου το πείτε. Σύμφωνα με αυτά τα τετρακόσια πενήντα νομοσχέδια που ψηφίστηκαν από τη δική σας πλειοψηφία, ποιοι διορίστηκαν, πότε διορίστηκαν και ποιες αμοιβές έχουν;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολλές φορές έχουν εγκαλέσει τους Βουλευτές όλων των Κομμάτων εν Βουλή με ένα λαϊκίστικο και ισοπεδωτικό τρόπο να απολογηθούν, γιατί η βουλευτική αποζημίωση φθάνει περίπου το ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες (1.200.000) δραχμές. Κανένας δεν λαμβάνει υπόψη του τι έξοδα έχει κανείς, πώς μπορεί να κινηθεί, τι μπορεί να κάνει, τι μπορεί να καλύψει, ποιες ανάγκες έχει κλπ.

Ρωτώ: Γνωρίζετε ότι υπάρχουν μέλη διοικητικών συμβουλίων που παίρνουν τριπλάσιο ή τετραπλάσιο μισθό από τη βουλευτική αποζημίωση των Βουλευτών;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Δεν υπάρχει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κάνετε λάθος. 'Εχουν κατατεθεί εδώ και υπάρχουν και τα χαρτιά, αγαπητέ κύριε Σπυριούνη. Απλά, εκείνο το οποίο με απασχολεί και με ενδιαφέρει, όπως και εσάς όλους υποθέτω, είναι ότι η Κυβέρνηση επ'αυτού δεν έχει αρθρώσει ποτέ μια λέξη, δεν έχει πάρει μια συγκεκριμένη θέση και δεν έχει δημισιοποιήσει ονόματα, αμοιβές και αποζημιώσεις, να ξέρουμε περί τίνος πρόκειται. 'Ετσι δεν νομιμοποιείται κανείς εξ ημών να επιτρέπει στον οποιοδήποτε Υπουργό -σήμερα είναι ο αξιότιμος και εξαιρετικός συνάδελφος κ.Μαντέλης, αύριο μπορεί να είναι κάποιος άλλος- να διορίζει και να καθορίζει και τις αμοιβές. Αν δεν υπάρχει έλεγχος, χαθήκαμε. Τότε είναι που στήνεται η κομματική πελατεία, τότε είναι που προσπαθούν να ελέγξουν τον κρατικό και διοικητικό μηχανισμό της χώρας για να περάσουν τις όποιες επιβουλές, εκλογές κλπ. Εξ' ου και η αρχική μου παρατήρηση, κύριε Υπουργέ, για τις εκλογές και τη δήλωση του ίδιου του Προέδρου της Δημοκρατίας πριν από λίγο.

Επιτρέψτε μου δε να σας πω το εξής: Είναι και δήλωση δική σας και παρατήρηση δική μας στην επιτροπή. Διαβάζω τη δήλωση του Υπουργού από τα Πρακτικά της επιτροπής.

"Το νομοσχέδιο αυτό έχει πολλές και διάφορες διατάξεις και αυτό οφείλεται στο ότι το αντικείμενο του Υπουργείου Μεταφο-

ρών είναι πολύ ευρύ". Σωστό.

Συνεχίζει: "'Εχουμε διατάξεις που η πρώτη ξεκινάει από κεραίες και η τελευταία φθάνει στα ειδικα πιστωτικά ιδρύματα". 'Ετσι έχουν τα πράγματα. Από τη μια μεριά δηλαδή μιλάμε για την αιχμή της τεχνολογίας και από την άλλη για την εξέλιξη των χρηματοοικονομικών συστημάτων της χώρας.

"'Ομως, κάθε άρθρο σχεδόν" -δήλωση του κυρίου Υπουργού Μεταφορών- "έχει μία αυτοτέλεια και θα μπορούσε να αποτελέσει ένα νομοσχέδιο". Τι διαφορετικό είπαμε στην επιτροπή; 'Οτι σε ένα πολυνομοσχέδιο -σκούπα έρχονται να λύσουν ζητήματα και εκκρεμότητες πολύ σοβαρές για τη λειτουργία όχι μονο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, αλλά για την ίδια τη λειτουργία και την πεμπτουσία της κοινοβουλευτικής δημοκρατίας με ένα νομοσχέδιο, με ένα απλό ναι-όχι, που πρέπει εμείς και θα κληθούμε να πούμε. Και κακά τα ψέματα, εμείς μπορεί να πούμε σε κάποια άρθρα όχι γιατί υπάρχουν και κάποια άρθρα που θα ψηφίσουμε, αλλά η πλειοψηφία θα πει ναι. Και τι γίνεται τότε; Ποια αντίφαση δημιουργείται που θα βλάψει σε λίγο τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί το δημοκρατικό πολίτευμα;

Ξέρετε, θα σας πω κάτι, κάτι που έζησα σήμερα κιόλας και είναι μια πικρή εμπειρία. Δεν αφορά εσάς, αφορά κάποιον άλλο Υπουργο, αλλά θα σας το πω. Είναι δυνατόν να υπάρχει δημόσιο έγγραφο -το έχω στα χέρια μου, δεν θα το καταθέσω τώρα, γιατί πρόκειται να καταθέσω επίκαιρη ερώτηση γι'αυτό συγκεκριμένα στο Υπουργείο Εργασίας, -που να διαβεβαιώνει ο ΟΑΕΔ έναν άνθρωπο που πηγαίνει και καταθέτει μια αίτηση, ότι θα σας απαντήσω σε δυο μήνες και από τους δύο μήνες έχουν περάσει δύο χρόνια και ο άνθρωπος αυτός δεν μπορεί να πάρει απάντηση, αν θα πρέπει η λευκή κάρτα του να γίνει πράσινη; Είναι κορυφαίο, τεράστιο κοινωνικό θέμα, το οποίο σας έχει απασχολήσει και ομολογώ ότι με ευαισθησία πολλοί από εσάς το έχουν αντιμετωπίσει, με την ίδια ευαισθησία που έχουμε και εμείς.

'Ομως είναι δυνατόν να υπάρχει δημόσια υπηρεσία που να μην απαντά εδώ και δύο χρόνια; Είναι ασύλληπτο, είναι απίστευτο. Δεν εκθέτει απλά το ΠΑΣΟΚ, εκθέτει το σύνολο της πολιτικής ζωής της χώρας. Και να μου λέει ο υπάλληλος με τον οποίο επικοινωνώ, ακούστε, κύριοι συνάδελφοι, είναι συνταρακτικό και με επιτιμούσε κιόλας και είχα επιστρατεύσει όλη την ευγένεια που διαθέτω για να επικοινωνήσω μαζί του: "Ακούστε να δείτε, κύριε Δημαρά, μη μου λέτε εμένα αυτά. Πηγαίνετε στον Υπουργό".

'Ωστε, κάθε Βουλευτής, λοιπόν, όταν πρόκειται για ένα τέτοιο κραυγαλέο, κορυφαίο ζήτημα, θα πρέπει να απευθύνεται στον Υπουργό.

Να απευθυνθώ, λοιπόν, στον Υπουργό, κύριε Μαντέλη, για να λύσει ο Υπουργός το θέμα και να επιβαρυνθείτε εσείς με μία σειρά άλλων ζητημάτων μέσα από την καθημερινή ανάγκη και πίεση των υποχρεώσεων που έχετε.

Για σκεφθείτε, λοιπόν, τι υποχρέωση έχουμε απέναντι στους πολίτες και κυρίως ποια είναι η συμπεριφορά μας απέναντι σε υπαλλήλους που καταπατούν τον όρκο τους, να υπηρετήσουν δηλαδή τον ελληνικό λαό. Αλλά αυτά θα τα πούμε όταν έρθει η ώρα.

Μένω στο νομοσχέδιο σε ένα συγκεκριμένο θέμα, το οποίο έθεσα και στην επιτροπή όσο συνεζητείτο. Και είναι το θέμα των κεραιών. Υπάρχει η αναφορά σας και η επισήμανσή σας, υπάρχει και μια άλλη παρατήρηση, ότι θα δημιουργηθούν πάρκα κεραιών για τη λειτουργία ραδιοτηλεοπτικών και τηλεοπτικών συχνοτήτων. Μένω, όμως, σε κάτι το οποίο, επιτρέψτε μου να το πω, είναι κραυγαλέα παράνομο και η πολιτεία δεν ξέρω με ποιο μαγικό τρόπο, δεν επιθυμεί να το λύσει οριστικά και δια παντός. Τη νόμιμη λειτουργία δηλαδή των ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών ιδιωτικών σταθμών.

Υπάρχει αυτήν τη στιγμή ένα πάρκο κεραιών στον Υμηττό, το ξέρετε. 'Ολα είναι αυθαίρετα. 'Ετσι δεν είναι; Μπράβοι είναι εκείνοι, οι οποίοι φυλάσσουν τους χώρους των κεραιών που υπάρχουν για τις εκπομπές των τηλεοπτικών και ραδιοφωνικών σταθμών. Εγώ πιστεύω ότι και αν ακόμα εσείς πηγαίνατε, κύριε Υπουργέ, να επισκεφθείτε το χώρο αυτό για να δείτε απλά, μπορεί και να σας πυροβολούσαν, μπορεί και να σας χτυπούσαν. 'Εχει συμβεί και αυτό, ξέρετε.

Ερωτώ, λοιπόν: Είναι δυνατόν να υπάρχει μια πολιτεία που να μιλάει για το νόμιμο τρόπο λειτουργίας ιδιωτικών κεραιών τηλεοπτικών και ραδιοφωνικών σταθμών, αλλά η ίδια εν τοις πράγμασι να μη θέλει να αντιμετωπίσει το κορυφαίο ζήτημα της παράνομης λειτουργίας των ιδιωτικών τηλεοπτικών σταθμών που μέσω μπουκέτου πια -του μπουκέτου του ΝΟΥΑ, είναι συγκεκριμένο από νόμο που ψηφίσατε εσείς δηλαδή- εκπέμπει στον πλανήτη.

Υπάρχουν παράνομοι τηλεοπτικοί σταθμοί που δεν έχουν άδεια. Και αυτήν τη στιγμή, ενώ δεν έχουν άδεια για να εκπέμπουν είτε στο Λεκανοπέδιο είτε στη χώρα, εκπέμπουν στον πλανήτη.

Πώς θα το εξηγήσετε αυτό; Τι θα πρέπει να πούμε στον ελληνικό λαό; 'Οτι εμείς ψηφίζουμε νόμους αλλά τους νόμους που ψηφίζουμε δεν τους εφαρμόζουμε; 'Οτι υπάρχει ανάγκη να τακτοποιήσουμε με νόμους -αυτή άλλωστε είναι και η θεσμική μας ιδιότητα, το νομοθέτημα κυρίως είναι αυτή- αλλά δεν το κάνουμε; Για ποιο λόγο πολιτικό; Γιατί κατά την εκτίμηση τη δική μου και τη δική μας και έτσι όπως την έχει διατυπώσει πολλές φορές από αυτό το ιερό Βήμα ο Πρόεδρός μας, κ. Τσοβόλας, εσείς δυστυχώς άγεσθε και φέρεσθε από τα ιδιωτικά συμφέροντα πέντε, έξι ανθρώπων, που ελέγχουν το σύνολο των μέσων και έχουν σχέσεις με τον ευρύτερο δημόσιο τομέα σε έργα επιχειρηματικά και κάποια άλλα.

Μένω σε αυτές τις παρατηρήσεις, με τη δήλωση ότι το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα θα καταψηφίσει επί της αρχής το νομοσχέδιο αυτό. Επιφυλάσσεται για τα άρθρα εκείνα που πράγματι λύνουν κάποια ζητήματα τα οποία έχουν ανακύψει με την πάροδο των χρόνων, αλλά και με τη διαβεβαίωση ότι στο σύνολο των τροπολογιών, τις οποίες υπερασπισθήκαμε και στην επιτροπή, θα επανέλθουμε για να αποκατασταθεί η τάξη. Αναφέρομαι για παράδειγμα στους καραγωγείς, έτσι όπως το διατύπωσε και ο συνάδελφος της Πλειοψηφίας πριν από λίγο.

Αυτά τα ολίγα και θα επανέλθουμε κατά τη διάρκεια της συζήτησης του νομοσχεδίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μαντέλης έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, είχα την ευκαιρία και στη Διαρκή Επιτροπή, όπως και σήμερα ενώπιόν σας, να πω ότι το νομοσχέδιο αυτό ρυθμίζει μία μεγάλη κατηγορία ζητημάτων τα οποία αφορούν τις μεταφορές και τις επικοινωνίες και μάλιστα να τονίσω -πράγμα που επαναλαμβάνω και πάλι- ότι διακατέχεται από δύο βασικές αρχές.

Η πρώτη είναι να δώσει λύσεις σε προβλήματα τα οποία προέκυψαν από τη ζωή, να δώσει λύσεις οι οποίες να εξυπηρετούν τους συμπολίτες μας. Η ζωή παράγει καθημερινώς προβλήματα ιδιαίτερα σε τομείς όπως είναι οι μεταφορές και οι επικοινωνίες όπου ραγδαία εξελίσσονται. 'Εχει να κάνει με τις καθημερινές δραστηριότητές μας, έχει να κάνει με την εξέλιξη της τεχνολογίας, με την εξέλιξη της οικονομίας που όλα κινούνται ταχύτατα, παράγουν καινούριες καταστάσεις και απαιτούν και καινούριες αντιμετωπίσεις.

Σε αυτές λοιπόν τις καινούριες καταστάσεις, τα καινούρια προβλήματα τα οποία γεννά η εξέλιξη, χρειάζεται να δίνουμε απαντήσεις. Και αυτό το νομοσχέδιο έρχεται ακριβώς να δώσει απαντήσεις σε αυτά τα ζητήματα που προέκυψαν από τη ζωή διακατεχόμενο πρώτον από την έγνοια να εξυπηρετήσει τους πολίτες και να δει τα προβλήματα ιδομένα από την πλευρά της φροντίδας προς τον πολίτη και από την άλλη πλευρά να εξυπηρετήσει την ανάπτυξη των μεταφορών και τηλεπικοινωνιών, να δώσει μεγαλύτερη ώθηση στην οικονομική τους δραστηριότητα, να δώσει μεγαλύτερη ώθηση στην τεχνολογική τους εξέλιξη, να δώσει μεγαλύτερη ώθηση στα ίδια τα πράγματα.

'Ετσι λοιπόν αυτές είναι οι βασικές αρχές μέσα από τις οποίες διέπονται οι επιμέρους διατάξεις αυτού του νομοσχεδίου. Και πράγματι, αυτό το νομοσχέδιο ξεκινά με ρυθμίσεις που αναφέρονται στις κεραίες των επικοινωνιών για να καταλήξει, περνώντας από τις επιβατικές, τις εμπορευματικές, τις μεταφορές

τις αερομεταφορές και άλλες δραστηριότητες, στα ειδικά πιστωτικά ιδρύματα τα οποία ανήκουν στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Θα ήθελα να αναφερθώ πρώτα απ'όλα στο θέμα των κεραιών που έρχεται και ρυθμίζει αυτό το νομοσχέδιο. Θα πρέπει να ξεχωρίσουμε το ζήτημα της λειτουργίας των ραδιοτηλεοπτικών σταθμών από την όλη δραστηριότητα των τηλεπικοινωνιών η οποία είναι πολύ ευρύτερη, οικονομικά πολύ σπουδαιότερη και η οποία βέβαια χρειάζεται, για να προχωρήσει, λύσεις σε συγκεκριμένα ζητήματα που αντιμετωπίζει. Και βέβαια, γνωρίζουμε πολύ καλά ότι για το ζήτημα των κεραιών, η νομοθεσία η οποία υπάρχει ή υπήρχε μέχρι σήμερα ήταν μία νομοθεσία η οποία είχε αντιμετωπίσει επιμέρους καταστάσεις έτσι όπως ήταν η τεχνολογία παλιά διαμορφωμένη και δεν έχει αντιμετωπίσει συνολικά το θέμα όπως πρέπει να αντιμετωπισθεί πλέον, που έχουμε σύγκλιση των τεχνολογιών. Παλαιότερα, ήταν άλλο πράγμα η ραδιοτηλεοπτική εκπομπή, άλλο πράγμα η πληροφορική, άλλο πράγμα οι τηλεπικοινωνίες.

Σήμερα, όμως, όλα αυτά έχουν συγκλίνει. Μέσα από τα ίδια δίκτυα παρέχουμε και ραδιοτηλεοπτικές υπηρεσίες και τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες και επεξεργαζόμαστε πληροφορίες, τις αποθηκεύουμε και τις διανέμουμε. Εκτελούμε δηλαδή και τις υπηρεσίες πληροφορικής. Ακόμη και μέσα από τα ίδια τερματικά οδηγούμεθα να εξυπηρετούμε τις περισσότερες υπηρεσίες. Δεν είναι αργά η μέρα που μέσα από την ίδια οθόνη της τηλεόρασης θα μπορούμε να επεξεργαζόμαστε στοιχεία που αναφέρονται σε μια δραστηριότητα που μας ενδιαφέρει, θα μπορούμε να βλέπουμε ένα ψυχαγωγικό περιεχόμενο ή ακόμη και να επικοινωνούμε με οποιονδήποτε πολίτη, συμπολίτη μας, με όλα τα μέλη του πλανήτη.

Για να προχωρήσω κι ακόμη παραπέρα για να γίνει αντιληπτό τι είδους σύγκλιση έχουμε, να σας πω ότι δεν έχουν συγκλίνει μόνο τα δίκτυα, δεν έχουν συγκλίνει μόνο τα τερματικά, αλλά πλέον έχουμε και μια τεράστια κίνηση συγχωνεύσεων των ίδιων των επιχειρήσεων που παλιά ήταν εντελώς ξεχωριστές. Βλέπουμε πραγματικά κολοσσούς σε όλο τον κόσμο που ανήκουν στον τομέα του ραδιοτηλεοπτικού περιεχομένου ή που ανήκουν στον τομέα της πληροφορικής ή των τηλεπικοινωνιών να συγχωνεύονται.

'Εχουμε, λοιπόν, μια καινούρια πραγματικότητα. Χρειάζεται όλη η νομοθεσία που αφορά τις κεραίες να αντιμετωπισθεί ενιαία και να έχουμε ένα συνολικό πλαίσιο που να ρυθμίζει ειδικά τις κεραίες. Μάλιστα, υπάρχουν και κενά στη νομοθεσία τα οποία και αυτά έπρεπε να αντιμετωπιστούν. Λέω ένα μικρό παράδειγμα: Ουδέποτε ως τώρα είχε αντιμετωπισθεί το ενδεχόμενο ότι για να μπει μια κεραία πρέπει να υπάρχει και κάποιου είδους έλεγχος αν επιδρά ή όχι στην εναέρια κυκλοφορία. Είναι πολύ σοβαρό το ζήτημα. Αυτό προέκυψε μέσα από την ίδια τη ζωή και είδαμε ότι πρέπει να ρυθμιστεί. Είναι κλασική η περίπτωση του Υμηττού, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως. Ο Υμηττός, έχοντας όλο αυτό το χάος των κεραιών στην κορυφή του, δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην εναέρια κυκλοφορία στη μελλοντική λειτουργία του αεροδρομίου των Σπάτων. Αυτό δεν το είχαμε στο παρελθόν, το έχουμε όμως σήμερα και πρέπει να αντιμετωπισθεί.

Ερχόμαστε λοιπόν και μαζεύουμε όλες αυτές τις διατάξεις, ρυθμίζουμε κενά τα οποία υπάρχουν και δίνουμε λύσεις σε ζητήματα που έχουν προκύψει. Ιδιαίτερα βέβαια θα πρέπει να πω ότι μας απασχολεί να μην υπάρχει ανησυχία στο κοινό ότι αυτές οι κεραίες δημιουργούν κάποια προβλήματα υγείας. Γιατί καθιερώνουμε και εφαρμόζουμε τις διαδικασίες και τις προδιαγραφές που προβλέπουν τα ευρωπαϊκά πρότυπα, τα πρότυπα ΣΥΝΕΛΕΚ. Επιπλέον προβλέπουμε και ειδική διάταξη με ειδική εξουσιοδότηση όπου όλοι οι συναρμόδιοι Υπουργοί συμπεριλαμβανομένου και του Υπουργού Υγείας, μπορούν να ρυθμίσουν τα ζητήματα αυτών των προδιαγραφών με πλήρη έλεγχο της κατάστασης. Μάλιστα θα ήθελα στο συνάδελφο κ. Μουσταφά, που αναφέρθηκε προηγουμένως στο σχολείο της Δάφνης, το οποίο και εμένα έχει απασχολήσει, να του πω ότι έχουμε στείλει αρμόδιους από το "ΔΗΜΟΚΡΙΤΟ" να κάνει μετρήσεις επιτόπου, ώστε να μην υπάρχει καμία ανησυχία. Εάν υπάρχει πρόβλημα, θα λάβουμε τα μέτρα μας. Αλλά εάν δεν υπάρχει πρόβλημα, οι πολίτες να μείνουν ήσυχοι ότι δεν έχουν κάποιου είδους πρόβλημα. Δεν πρέπει να δημιουργείται φοβία απέναντι στην εξέλιξη της τεχνολογίας, διότι θα ήταν αρνητικό το φαινόμενο χωρίς αιτία να έχουμε αυτή τη φοβία απέναντι στην εξέλιξη της τεχνολογίας, που δεν είναι μόνο αυτό, είναι ταυτόχρονα εξέλιξη και ανάπτυξη των οικονομικών μας δραστηριοτήτων.

Σημαντική είναι η ρύθμιση την οποία κάνουμε με τα πάρκα κεραιών. Ερχόμαστε πλέον σήμερα και λέμε ότι δεν μπορεί οποιοσδήποτε θέλει και οπουδήποτε θέλει να στήνει μια κεραία. 'Εχουμε δύο κλασικά παραδείγματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπίσει η πολιτεία. Και αυτά γεννήθηκαν από τη ζωή και αυτά προέκυψαν. Είναι το παράδειγμα του Υμηττού όπως είναι και το παράδειγμα του Χορτιάτη πάνω στη Θεσσαλονίκη. Αυτά δεν μπορούν να συνεχίσουν να λειτουργούν μ'αυτήν τη μορφή. Πρέπει να οργανωθούν σε συγκεκριμένα πάρκα. Μάλιστα, η τεχνική όπως έχει εξελιχθεί, δίνει λύσεις. Αυτό που λέμε πάρκο, να μην είναι καν πάρκο, να είναι όπως λέγεται "πύργος κεραιών". Δηλαδή σ'έναν πύργο κεραιών θα μπορούσαμε και μπορούμε αναμφισβήτητα να μαζέψουμε περισσότερες κεραίες, δημιουργώντας καλύτερες προϋποθέσεις λειτουργίας τους, εξοικονόμηση χώρου, προστασία του περιβάλλοντος και προστασία ακόμη και των άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων μας, όπως ανέφερα προηγουμένως και της εναέριας κυκλοφορίας.

Θα πρέπει να πω δε ότι δεν χρειάζεται να συγχέουμε τη διαδικασία που έχει ξεκινήσει με το Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο για τη χορήγηση των αδειών για ραδιοφωνικούς και τηλεοπτικούς σταθμούς που είναι πρακτική λειτουργία που κάνουμε εδώ, που οργανώνουμε τον τρόπο με τον οποίο χορηγούνται οι κεραίες. Είναι μια διαδικασία που έχει ξεκινήσει. 'Εχουν θεσπιστεί οι κανόνες. Εξετάζονται απ'το Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο οι άδειες τόσο για τηλεοπτικούς όσο και ραδιοφωνικούς σταθμούς. 'Οταν ολοκληρώσει το Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο τη δουλειά του, θα επακολουθήσει ο τεχνικός έλεγχος των φακέλων που υπάρχουν και θα δοθούν οι άδειες.

'Ομως αυτό δεν έχει να κάνει σε τίποτα με την ανάγκη σήμερα να ρυθμίσουμε το θέμα των κεραιών, γιατί η ζωή τρέχει, οι οικονομικές δραστηριότητες της κινητής τηλεφωνίας αναμφισβήτητα αναπτύσσονται στην πατρίδα μας. Δεν πρέπει να το κρύψουμε αυτό το πράγμα. Είναι θετικό στοιχείο της οικονομίας ότι αναπτύσσεται η κινητή τηλεφωνία και δεν μπορούμε να βάζουμε φραγμούς σ' αυτήν την εξέλιξη, που είναι θετική για όλους μας, και ατομικά και για την οικονομία γενικότερα.

Αυτές οι ρυθμίσεις του Ραδιοτηλεοπτικού Συμβουλίου θα γίνουν σύμφωνα με τις διαδικασίες του Ραδιοτηλεοπτικού Συμβουλίου. Υπάρχουν οι αποφάσεις, στις οποίες θα βασιστεί το Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο. 'Εχουμε καθορίσει τις ραδιοσυχνότητες εδώ και καιρό -ο συνάδελφος είπε από το Μάϊο του 1997- που πράγματι υπάρχουν ή ποιες είναι οι ραδιοσυχνότητες που διατίθενται. Αυτές όμως είναι ένα μικρό μέρος του συνόλου των ραδιοσυχνοτήτων και των λοιπών οικονομικών δραστηριοτήτων, που έχουμε με τις ραδιοσυχνότητες, οι οποίες απαιτούν ρύθμιση.

'Ενα άλλο ζήτημα, που προέκυψε μέσα από τη ζωή και χρειάζεται να ρυθμιστεί, είναι τι κάνουμε με τους καταλύτες των σύγχρονων αυτοκινήτων. 'Οπως ξέρουμε, οι καταλύτες μετά από πέντε χρόνια αρχίζουν να αντιμετωπίζουν το ενδεχόμενο της αντικατάστασής τους. Πρέπει να υπάρχει μία διαδικασία και υπάρχει η διαδικασία αυτή μέσα από την κάρτα ελέγχου καυσαερίων και από τα ΚΤΕΟ, που ελέγχεται αν ο καταλύτης μειώνει τους εκπεμπόμενους ρύπους στα μέτρα και τα μεγέθη, που έχουμε προκαθορίσει και τα οποία βέβαια είναι τα ευρωπαϊκά μεγέθη και τα ευρωπαϊκά μέτρα.

'Ηδη ανακύπτει το ζήτημα τι θα κάνουμε με τους καταλύτες, οι οποίοι πλέον αποσύρονται από τα αυτοκίνητα. Η αντίληψη που διακατέχει το προτεινόμενο νομοσχέδιο, είναι ότι δεν μπορούμε να τους αφήσουμε στην τύχη τους. Πρέπει για δύο λόγους να υπάρχει οργανωμένη διαχείρισή τους. Ο ένας λόγος είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Δεν μπορούμε να γεμίσουμε τον κόσμο καταλύτες, που περιέχουν παντός είδους ουσίες και να προσθέσουμε άλλον ένα ρυπαντή στη ζωή μας.

Ο δεύτερος λόγος είναι ότι μερικές από τις ύλες, που περιέχουν οι καταλύτες, είναι αξιοποιήσιμες. Πρέπει, λοιπόν, να έχουμε οργανωμένη διαχείριση, να υπάρχει ειδική πρόβλεψη του τρόπου, με τον οποίο γίνεται αυτή η διαχείριση και βέβαια να ελέγχεται το ισοζύγιο των αντικαθισταμένων καταλυτών. Δηλαδή θα πρέπει να μετράμε πόσους καταλύτες έχουμε εν αποσύρσει και πόσους έχουμε αντικαταστήσει, ώστε να έχουμε πλήρη έλεγχο της κατάστασης. Βέβαια αυτό είναι κατ' εξοχήν τεχνικό θέμα και δεν γίνεται μόνο με έμπνευση κάποιων διοικητικών υπαλλήλων ή ακόμα και ημών των ιδίων. Προηγείται μία τεχνική επεξεργασία και θέλω να πω στο Σώμα ότι αυτή η επεξεργασία έχει γίνει από το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, που έχει καταρτίσει μία πλήρη μελέτη, με την οποία καθορίζει τον τρόπο που θα πρέπει να κινηθούμε, για να έχουμε την άριστη διαχείριση των αποσυρομένων καταλυτών.

Μία παρόμοια ρύθμιση, η οποία προέρχεται και αυτή από τη ζωή, είναι αυτή που αφορά τα πρατήρια βενζίνης. Παλαιότερα δεν υπήρχε τόσο έντονη αυτή η ανάγκη, αφού η δόμηση της Αθήνας, όπως και των άλλων μεγάλων πόλεων της Ελλάδας, δεν ήταν τόσο πυκνή, ώστε να μπαίνει επί τάπητος το ζήτημα. 'Ομως έχουμε ήδη το φαινόμενο να υπάρχουν πρατήρια βενζίνης στα ισόγεια και στα υπόγεια κτιρίων, στα οποία μένουν άνθρωποι.

Πρέπει, λοιπόν, εδώ να υπάρξει μία ρύθμιση, ώστε να διασφαλιστεί ότι τηρούνται όλοι οι κανόνες προστασίας και ασφάλειας των συμπολιτών μας. Προβλέπουμε, λοιπόν, ποιοι είναι αυτοί οι κανόνες προστασίας. Σε συνεννόηση με την Πυροσβεστική Υπηρεσία έχουμε καθορίσει τι πρέπει να κάνουμε, έχουμε λάβει υπόψη μας την εξέλιξη της τεχνολογίας, που προβλέπει ακόμα και μηχανισμούς, με τους οποίους δεσμεύουμε τους εκπεμπόμενους ατμούς από την αντλία, όταν βάζουμε βενζίνη και άλλα πρακτικά μέτρα, όπως είναι ο κατεονισμός σε περίπτωση που έχουμε κάποιο συμβάν και άλλα.

'Οταν τα πρατήρια πληρούν αυτές τις προϋποθέσεις, τότε μπορούν να λειτουργούν. Κι εμείς είμαστε υποχρεωμένοι να ελέγχουμε σε τακτά χρονικά διαστήματα αν πληρούνται διαρκώς αυτές οι προϋποθέσεις, κάτι που δεν γινόταν στο παρελθόν, αλλά τώρα έχει καθιερωθεί. Βέβαια γίνεται μία εξαίρεση, για την οποία είδα ότι ορισμένοι συνάδελφοι έθεσαν ερωτήματα, εάν πρέπει ή δεν πρέπει στα ξενοδοχεία ή στα κτίρια, που στεγάζονται γραφεία, να λάβουμε ή όχι τα ίδια μέτρα. Η απάντηση είναι ότι κατά κανόνα στα κτίρια των ξενοδοχείων υπάρχουν ειδικοί φύλακες, στα δε γραφεία ότι η λειτουργία των κτιρίων αυτών είναι μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, όπου επίσης υπάρχει παρουσία προσωπικού.

Η χώρα μας χρόνο με το χρόνο και θα έλεγα περίοδο με περίοδο αναπτύσσει το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της να είναι κέντρο διαμετακομιστικό. Οι εμπορευματικές μεταφορές για τη χώρα μας, είναι δεδομένο ότι θα αναπτύσσονται συνεχώς. Είναι δεδομένο επίσης ότι όσο ανοίγει η αγορά γύρω από την Ελλάδα και όσο η Ελλάδα αναλαμβάνει ένα ρόλο πραγματικά προωθητή της δημιουργικής ανάπτυξης των λαών γύρω από την Ελλάδα όπως είναι οι χώρες της νοτιοανατολικής Ευρώπης, οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας, της Ανατολικής Μεσογείου, τόσο θα αναπτύσσονται οι εμπορευματικές μας μεταφορές. Είναι γνωστό σε όλους σας ότι μια εξέλιξη αυτών των μεταφορών είναι οι συνδυασμένες μεταφορές όπου κανείς προσπαθεί να συνδυάσει όλα τα μεταφορικά μέσα, είτε είναι τα καράβια είτε είναι σιδηρόδρομοι, αεροπλάνα, τα καμνιόνια μας και προσπαθούμε με διάφορα μέτρα να διευκολύνουμε αυτό το ρόλο της χώρας, διευκολύνοντας στην πραγματικότητα τις εμπορευματικές μεταφορές. Πιστεύω ότι και στο μέλλον θα έχουμε διάφορες ρυθμίσεις και πρέπει να έχουμε διάφορες ρυθμίσεις με τις οποίες θα δίνεται περαιτέρω ώθηση αυτών των εμπορευματικών μεταφορών. Μια ρύθμιση παραδείγματος χάρη η οποία προβλέπεται μέσα, είναι πώς κινούνται τα ρυμουλκούμενα αυτοκίνητα. Παλιότερα δεν υπήρχε αυτό το ζήτημα. Δεν υπήρχαν πρώτα απ' όλα τα ρυμουλκούμενα αυτοκίνητα και έτσι δεν υπήρχε ανάγκη ρύθμισης.

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

Υπήρξαν ρυμουλκούμενα αυτοκίνητα κάποια στιγμή τα οποία εκινούντο μέσω του φέριμποτ και πήγαιναν στο Πρίντεζι ή στο Μπάρι, έβγαιναν στην Πάτρα ή στην Ηγουμενίτσα και από εκεί έκανε το ταξίδι του στην Ελλάδα και κατέληγε εκεί που ήθελε να καταλήξει.

Η εξέλιξη όμως και η ανάγκη να υπάρχουν οικονομίες σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις για να ανταγωνιστούν μεταξύ τους αλλά ταυτόχρονα να αναπτύξουν και τις δραστηριότητές τους, έχει οδηγήσει σε μια πρακτική την οποία πρέπει να αντιμετωπίσουμε, προς όφελος των Ελλήνων μεταφορέων. Και αυτή η ρύθμιση είναι ότι μπορούν με το νομοσχέδιο αυτό οι 'Ελληνες μεταφορείς να παραλαμβάνουν τα ρυμουλκούμενα αυτοκίνητα τα οποία εναποθέτουν στα φέριμποτ -τα δικά μας τα οχηματαγωγά- οι ξένοι μεταφορείς, αφήνοντας το ρυμουλκούμενο αυτοκίνητο και μετά με το ρυμουλκό τους να γυρίζουν στον τόπο από τον οποίον ξεκίνησαν για να παρουν κάποιο άλλο φορτίο κλπ. να τα παραλαμβάνουν οι 'Ελληνες μεταφορείς και να αξιοποιούν μια πρόσθετη δραστηριότητα την οποία δημιούργησε η ζωή.

Επίσης δίνουμε τη δυνατότητα στα μικρά φορτηγά να μπορούν να επικοινωνούν με τα λιμάνια με τα οποία είναι σε άμεση σύνδεση. 'Η όταν μιλάμε για το Νομό Αττικής να μπορεί να επικοινωνεί με την Εύβοια ή αν μιλάμε για το Νομό Θεσσαλονίκης να επικοινωνεί με την Πιερία. Είναι απαραίτητες αναγκαιότητες που πρέπει να γίνουν.

Μου κάνει εντύπωση ότι κατ' εξοχήν από το χώρο των ταξί εμφανίζεται το θέμα π.χ. της εκκαθάρισης του μητρώου. Θα πρέπει να πω στο Σώμα ότι αυτή η διαδικασία έχει ξεκινήσει όχι μόνο για τα ταξί, αλλά για όλα τα αυτοκίνητα δημοσίας χρήσεως και για τα φορτηγά δημοσίας χρήσεως. Ξεκίνησε μετά από έρευνα που διέταξα και διεπιστώθη ότι στην ανατολική Αττική είχαν δοθεί πέντε άδειες φορτηγών αυτοκινήτων οι οποίες ήταν παράνομες και οι οποίες βέβαια πήραν το δρόμο για τον εισαγγελέα.

Από εκεί και πέρα έδωσα εντολή να γίνει εκκαθάριση του μητρώου και διεπίστωσα ότι υπήρχε μια αδυναμία να την κάνουν οι νομαρχίες. Κατόπιν αυτού με απόφαση που εξέδωσα πλέον έχει ξεκινήσει μια καινούρια διαδικασία αντικατάστασης των πινακίδων όλων των αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως και των επιβατηγών και των φορτηγών. Αντικαθίστανται όλες οι πινακίδες με άλλες, έχουν διαφορετικό χρωματισμό. Ταυτόχρονα γίνεται έλεγχος του φακέλου, που είναι το δεύτερο επίπεδο ελέγχου και ακολουθεί τρίτο επίπεδο ελέγχου όπου διασταυρώνουμε τα αρχεία των συναρμοδίων υπηρεσιών, του Υπουργείου Μεταφορών, του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, του Υπουργείου Οικονομικών, ακόμη και τις 'Ενωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών, ώστε μέσα από το συνδυασμό των αρχείων να διαπιστώσουμε ποια αυτοκίνητα εμφανίζονται ασφαλισμένα ενώ δεν υπάρχουν στα δικά μας αρχεία ή ποιο αυτοκίνητο ενδεχόμενα υπάρχει στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης για τον α ή β λόγο και δεν υπάρχει στο Υπουργείο Οικονομικών.

'Ετσι έχουμε τρεις αλλεπάλληλους ελέγχους των αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως που λειτουργούν.

Προχωρούμε και σε τέταρτο επίπεδο ελέγχου. Με το τέλος του 2000, όταν θα δώσουμε τα νέα τέλη κυκλοφορίας, θα δώσουμε ενάριθμα τέλη κυκλοφορίας για κάθε αυτοκίνητο δημοσίας χρήσεως. Δηλαδή κάθε αυτοκίνητο θα έχει το δικό του σήμα τέλους κυκλοφορίας, ώστε σε κάθε περίπτωση μέσα από αυτούς τους αλλεπάλληλους ελέγχους να μην υπάρχει αυτοκίνητο Δ.Χ. που να μην έχει ελεγχθεί και να μην έχει εκκαθαρισθεί πλήρως στο μητρώο. Πιστεύω ότι αυτή η δουλειά μέσα στο α' εξάμηνο του 2000, πλην των τελών κυκλοφορίας θα έχει ολοκληρωθεί.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Θα δοθούν πινακίδες;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): 'Εχουν παραγγελθεί οι πινακίδες και αναμένουμε την παραλαβή τους. Μόλις παραληφθούν, θα ξεκινήσει η διαδικασία κατά προτεραιότητα από τις νομαρχίες του Νομού Αττικής και της Θεσσαλονίκης. Σταδιακά θα πάμε στην περιφέρεια, όπου τα φαινόμενα είναι περιορισμένα ή και μηδενικά.

Εδώ θα ήθελα να αναφερθώ σε μια συμπαθέστατη ομάδα ε-

παγγελματιών, δηλαδή σε αυτούς που είχαν τα πρώην τρίτροχα και στους καραγωγείς. Κατ' επανάληψη αυτοί οι επαγγελματίες είχαν ζητήσει αύξηση του τονάζ για να μπορούν να κινηθούν καλύτερα. Δεν κρύβω ότι αυτό το βλέπω με συμπάθεια, όπως και όλοι οι προκάτοχοί μου. Εδώ όμως πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι αυτές οι ρυθμίσεις που αφορούν πολλαπλές επαγγελματικές ομάδες δεν μπορούν να γίνονται με τρόπο που η μία επαγγελματική ομάδα να συγκρούεται με την άλλη. 'Ετσι θα έχουμε αρνητικά φαινόμενα που θα βλάψουν τη δουλειά των μεγάλων μεταφορέων αλλά και των μικρών. 'Ολα αυτά πρέπει να γίνονται με συνεννόηση, ώστε να έχουν το καλύτερο αποτέλεσμα.

Εδώ προσπάθησα και έθεσα το ζήτημα σε όλες τις επαγγελματικές ομάδες. Τελικά το θέμα μπορεί να ρυθμισθεί αλλά στον κατάλληλο χρόνο. Ο χρόνος που έθεσα ως κατάλληλο υπόψη των εθνικών μεταφορέων, είναι ο εξής: Αφ' ής κάνουμε εκκαθάριση μητρώου και αποκαλυφθεί ότι υπαρχουν αυτοκίνητα τα οποία κυκλοφορούν παρανόμως, δεν θα ζημιωθούν καθόλου οι εθνικοί μεταφορείς εάν ένα μέρος του έργου τους διοχετευθεί στους μικρους μεταφορείς με μικρή αύξηση του τονάζ. Επομένως, από τη στιγμή που γίνεται η εκκαθάριση του μητρώου, δεν μπορουν να αρνηθούν τη ρητή συναίνεσή τους προς μία άλλη επαγγελματική ομάδα.

'Εναντι αυτού υπήρξε θετική στάση των εθνικών μεταφορέων. 'Αρα σήμερα εγώ μπορώ να πω στη Βουλή ότι μέσα στο επόμενο εξάμηνο που θα ολοκληρωθεί η εκκαθάριση των φορτηγών δημοσίας χρήσεως, θα υπάρξει και η ρύθμιση για τους μικρους μεταφορείς με μία αύξηση του τονάζ, για τα τρίτροχα και τους καραγωγείς. Ούτως ή άλλως περιλαμβάνουμε θετική ρύθμιση σ' αυτό το νομοσχέδιο, με τη δυνατότητα να μετακινηθούν σε λιμάνια εκτός του νησιού τους ή του νομού τους.

Εδώ, θα ήθελα να αναφερθώ στα επιβατικά δημοσίας χρήσεως αυτοκίνητα, τα ταξί. Πιστεύω ακράδαντα ότι οι περισσότεροι επαγγελματίες που λειτουργούν τα ταξί είναι σοβαροί, είναι οικογενειάρχες και κάνουν σωστά τη δουλειά τους. Πρέπει με διάφορα μέτρα να τους βοηθήσουμε να κάνουν τη δουλειά τους. Ταυτόχρονα όμως πρέπει να δούμε και διάφορα αρνητικά φαινόμενα ελάχιστα που γίνονται από δύο ή τρεις επαγγελματίες. Τα φαινόμενα όμως αυτά αμαυρώνουν όλο τον κλάδο και ταυτόχρονα αμαυρώνουν και την ίδια την κοινωνία μας, για να μην πω ότι δυσφημούν και τη χώρα μας, όταν ακούγεται ότι κάποιος τουρίστας έπεσε θύμα οδηγού που του ζήτησε υπερβολικό κόμιστρο.

Ρύθμιση με την οποία βοηθιέται ένας επαγγελματίας είναι αυτή με την οποία δίνουμε τη δυνατότητα τα ταξί να επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους πέραν από τα στενά όρια της περιοχής της Αθήνας, στην Ραφήνα, στην Αρτέμιδα ή και στο Μαρκόπουλο, όπως ζήτησε στη Διαρκή Επιτροπή ο Πρόεδρός τους. Επίσης, θετική ρύθμιση είναι το γεγονός ότι λύνουμε το ζήτημα των περιφερειακών ταξί που έχουν μια δυσκολία να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί στους Καποδιστριακούς δήμους.

Σε άλλους καποδιστριακούς δήμους επιβάλλεται το ταξί να είναι στην έδρα του νέου δήμου, σε άλλους δεν επιβάλλεται. Σε τρίτη κατηγορία καποδιστριακών δήμων είναι ανάγκη, για να εξυπηρετήσουμε τον ίδιο τον πολίτη, ένα απομακρυσμένο χωριό να έχει ένα ταξί τη νύχτα, ώστε αν συμβεί κάτι και να μπορεί να μεταφερθεί κάποιος στο νοσοκομείο, στο λιμάνι στο αεροδρόμιο, όπου υπάρχει ανάγκη.

'Εχουμε λοιπόν μια ποικιλία καταστάσεων, που δεν μπορούμε να τις βάλουμε όλες σε ένα καλούπι. Εδώ ακριβώς δίνουμε τη δυνατότητα, μετά από ρητή πρόταση του δημοτικού συμβουλίου, που κύρια ξέρει το πρόβλημα του καποδιστριακού δήμου και της επιτροπής συγκοινωνιών που υπάρχει στη νομαρχία, ο νομάρχης πλέον να εκδώσει σχετική απόφαση που να ρυθμίζει την αναγκαία έδρα του ταξί.

Την ίδια ρύθμιση πιστεύω ότι πρέπει να επεκτείνουμε και όταν εγκρίνονται άδειες νέων επιβατικών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως.

Είχα παράπονα από τους επαγγελματίες, ιδιαίτερα της περιφέρειας, που έλεγαν ότι πολλοί νομάρχες, ενδεχομένως υπερβολικά, δίνουν άδειες ταξί χωρίς να λαμβάνουν υπόψη τις πραγματικές ανάγκες της περιοχές.

'Ετσι αυτή η ρύθμιση νομίζω ότι πρέπει να γενικευθεί. Θα δίδεται η άδεια εάν υπάρχει πραγματική ανάγκη. Και για την πραγματική ανάγκη αποφαίνεται και προτείνει το δημοτικό συμβούλιο, το συλλογικό όργανο του δήμου. Θα γνωματεύει η νομαρχιακή επιτροπή και μετά θα αποφασίζει ο νομάρχης.

Κάνουμε επίσης για τα ταξί μία ρύθμιση, να υποχρεωθούν να έχουν χάρτη υποχρεώσεων προς τον επιβάτη. Πιστεύω ότι σ' αυτό θα υπάρξει μια συναινετική διαδικασία, γιατί θα αναδείξει και τους σοβαρούς επαγγελματίες και ο πολίτης θα αισθάνεται ασφαλής. Βέβαια προβλέπουμε ρητά να δώσουμε μια συχνότητα που να την αξιοποιήσουν τα ταξί για περιπτώσεις ληστειών, βιαιοπραγιών, δολοφονικών αποπειρών σε βάρος των επαγγελματιών. Με αυτές τις ρυθμίσεις είναι δυνατόν να οργανωθεί και η ασφάλεια των επαγγελματιών.

Εκεί όμως που πρέπει -και ζητώ και τη δική σας ευαισθησία- να είμαστε προσεκτικοί, είναι στον τρόπο που συμπεριφέρονται οι επαγγελματίες και μάλιστα όχι οι σοβαροί, αλλά κάποιοι μεμονωμένοι που αμαυρώνουν τον κλάδο, όταν εισπράττουν υπερβολικό κόστος.

Εδώ, κύριοι συνάδελφοι, έχω βάλει μια σειρά από ρυθμίσεις, οι οποίες προβλέπουν υψηλό πρόστιμο, αν κανείς υπερβεί το κόμιστρο κατά 50%. Κάνω και μία πρόσθετη ρύθμιση, που τη θέτω υπό την κρίση σας. Εάν αυτός που κάνει την πράξη, η οποία έχει το στοιχείο της εξαπάτησης, της κατάχρησης, ή ακόμη και της προσβολής της προσωπικότητας των πολιτών που χρησιμοποιούν το ταξί, είναι και ιδιοκτήτης του ταξί κατά 100%, θα του αφαιρείται σε πρώτη φάση η άδεια κυκλοφορίας για ένα ή δύο χρόνια. Εάν το ξανακάνει στα τρία χρόνια ο ίδιος, που έχει 100% κυριότητα, προέβλεπα αρχικά να γίνει οριστική αφαίρεση της άδειας, που όμως το αμβλύνω λίγο γιατί εξέφρασαν ορισμένοι την άποψη ότι είναι το μέτρο φοβερά καταπιεστικό, να αφαιρείται για δύο έως τέσσερα χρόνια η άδεια. Πρέπει να πονάει. Το λέω απλώς για να υπάρχει η γενική πρόληψη.

Κύριοι συνάδελφοι, περιλαμβάνω και μία διάταξη που πιστεύω ότι θα βοηθήσει τους σωστούς επαγγελματίες, από 1.1.2003 το ταξίμετρο να μπορεί να δίνει και απόδειξη. Αυτό είναι πολύ απλό, βέβαια πρέπει να οργανωθούν προηγουμένως όλοι οι επαγγελματίες και να μπορούν να προετοιμαστούν ώστε να βάλουν αυτόν το μετρητή. Μ' αυτόν τον τρόπο, οποιοσδήποτε επιβάτης μπαίνει στο ταξί θα μπορεί να παίρνει απόδειξη.

Ο σωστός επαγγελματίας θα αποδεικνύει τι ζητάει όπως και ο επιβάτης θα είναι σίγουρος ότι αυτό που έδωσε αντιστοιχεί στο νόμιμο κόμιστρο.

'Εγινε πολλή συζήτηση, κύριοι συνάδελφοι, για το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Θέλω να κάνω μια ειδική αναφορά στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Είναι σήμερα υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποκεντρωμένη υπηρεσία. 'Ομως, εάν παραμείνει ως υπηρεσία δεν θα μπορέσει να ανταγωνιστεί το ταχύτατα εξελισσόμενο πιστωτικό σύστημα και βέβαια δεν θα μπορεί να σταθεί στο ίδιο ύψος που εξελίσσονται σήμερα οι τράπεζες. Πρέπει λοιπόν να το μετασχηματίσουμε.

Ο μετασχηματισμός μπορεί να γίνει με δύο τρόπους: Πρώτον, να προχωρήσουμε, να δημιουργήσουμε ένα νομικό πρόσωπο καινούριο στο οποίο να περιλάβουμε τις διάφορες ρυθμίσεις και να ξεκινήσουμε μετά να κάνουμε τις μεταβολές, οπότε σε όλο αυτό το στάδιο το μεταβατικό θα είναι εκτεθειμένο το νέο νομικό πρόσωπο στις συνθήκες που θα έχει μπει σε μια αγορά που υπάρχουν σκληροί παίχτες πολύ ισχυρότεροί του και που παίζουν για χρόνια με τα εργαλεία τα οποία παίζουν και ο νέος παίχτης αυτό το νέο νομικό πρόσωπο θα χρειαστεί πρώτα να μετασχηματιστεί και μετά να μπορέσει να τους ανταγωνιστεί με τους ίδιους όρους.

Δεύτερον, η άλλη λύση την οποία προκρίνω και τη θέτω υπό την κρίση σας είναι να κάνουμε εσωτερικό μετασχηματισμό του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου, να το οργανώσουμε προηγουμένως έτσι ώστε να είναι έτοιμο να βγει στον ανταγωνισμό την ημέρα που θα θεσπίζεται και η ίδρυση αυτού του ειδικού πιστωτικού ιδρύματος. Αυτό απαιτεί πρώτα απ' όλα τη νέα οργάνωσή του. Υπάρχει ειδική μελέτη που έχει γίνει, η οποία ήδη εφαρμόζεται. 'Εχει επιλεγεί και ειδικός σύμβουλος εσωτερικής οργάνω-

σης του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου.

Επίσης γίνεται πλήρης μηχανογράφηση του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου. 'Ολο το σύστημα θα είναι on line θα χρησιμοποιούν όλα τα επιτεύγματα της επιστήμης της πληροφορικής, ώστε να μπορεί να σταθεί και το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο με τα ίδια εργαλεία που έχουν οι υπόλοιπες τράπεζες.

Και βέβαια δεν μπορεί να έχει πρόεδρο και επικεφαλής το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, το γενικό γραμματέα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ο οποίος έχει το επιβαρυμένο πρόγραμμα και τα τρέχοντα καθήκοντα τα οποία έχει με το Υπουργείο Μεταφορών και ταυτόχρονα να είναι επικεφαλής του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου. Χρειάζεται να υπάρχει κάποιος που καθημερινά να κάνει δουλειά, που καθημερινά να φροντίζει το μετασχηματισμό, που καθημερινά να προωθεί τις ενέργειες που είναι αναγκαίες, ώστε το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο να γίνει αυτό το οποίο θέλουμε να γίνει.

Και βέβαια δεν μπορεί κανείς μόνος του να το κάνει αν δεν υπάρχει ένα διοικητικό συμβούλιο οργανωμένο με τους αντιπροέδρους του με τα ειδικά γραφεία, που να μπορούν να διαχειριστούν τα διαθέσιμά του, με τα ειδικά γραφεία, που να μπορούν να αντιμετωπίσουν τα ειδικά νομικά θέματα που υπάρχουν. Γι' αυτό ακριβώς το λόγο γίνεται μια εσωτερική αναδιάρθρωση του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου.

Οι αναγκαίες θεσμικές παρεμβάσεις -γιατί οι οργανωτικές και οι τεχνικές παρεμβάσεις δεν χρειάζονται βέβαια ρύθμιση από τη Βουλή και γι' αυτό δεν τίθενται υπό την κρίση σας, γίνονται αλλά δεν τίθενται υπό την κρίση σας- η οργάνωση της διοίκησής του που είναι το αναγκαίο μέσο για να μπορέσει να επιταχυνθεί η διαδικασία μετάβασης τίθενται υπό την κρίση σας, για να μπορέσουμε να πετύχουμε το στόχο μέσα σε ένα λογικό χρονικό διάστημα, ώστε το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο να έχει μετατραπεί σε ένα ειδικό πιστωτικό ίδρυμα που να μπορεί να ανταγωνιστεί με ίσους όρους τους πλέον εξελιγμένους τραπεζικούς οργανισμούς που έχουμε στην Ελλάδα και όχι μόνο. Διότι είναι δεδομένο ότι ο ρόλος μας περνάει πλέον τα ελληνικά σύνορα και όλοι οι οργανισμοί μας πρέπει να προετοιμάζονται όχι για τον ανταγωνισμό εντός της Ελλάδος που καλά τα καταφέρνουν, αλλά για το διεθνή ανταγωνισμό με διεθνή παρουσία στον ευρύτερο χώρο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗΚΚΙ) : Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός) : Ο Πρόεδρος του ΔΗΚΚΙ κ. Τσοβόλας έχει το λόγο για μια σύντομη παρέμβαση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗΚΚΙ) : Θα κάνω μια παρέμβαση, κύριε Πρόεδρε, και όχι ομιλία διότι θα μιλήσει ο κ. Ρόκος.

Κύριε Πρόεδρε, πριν μπω στην Αίθουσα άκουσα μια δήλωση που έκανε ο κύριος Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας εδώ από το κτίριο της Βουλής, που και εσείς και εγώ βρισκόμαστε στις πολιτιστικές εκδηλώσεις που έγιναν εκ μέρους του Προέδρου της Βουλής.

Νομίζω ότι αυτές οι δηλώσεις του κυρίου Προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας δημιουργούν ένα τεράστιο πολιτικό ζήτημα πάνω στο οποίο πρέπει να πάρει θέση οπωσδήποτε η Κυβέρνηση, διότι από τις δηλώσεις προκύπτει σαφώς ότι παρ' ότι ο κύριος Πρωθυπουργός και η Κυβέρνηση επί μήνες τώρα λένε στον ελληνικό λαό ότι θα πρέπει να εξαντληθεί η τετραετία, φαίνεται ότι στο παρασκήνιο ασκούνται πιέσεις προς τον Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας για να δεχθεί εκλογές πριν την ορκωμοσία του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός) : Κύριε Πρόεδρε δεν είναι αντικείμενο αυτής της συζήτησης αυτό που λέτε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.) : Κύριε Πρόεδρε το κλείνω εδώ. Είναι πολιτικό θέμα τεράστιας σημασίας που οφείλει η Κυβέρνηση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός) : Δεν είναι αντικείμενο αυτής της συζήτησης, το γνωρίζετε. Θα μπορούσατε ίσως να το θέσετε προειδοποιώντας όμως και την Κυβέρνηση προειδοποιώντας και τα κόμματα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.) : Κύριε Πρόεδρε, δεν μπορούσαμε και μεις να γνωρίζουμε εκ των προτέρων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός) : Δεν τίθενται έτσι τα θέματα. Το ξέρετε. Είναι και αυτό ένας αιφνιδιασμός τον οποίο κάνετε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.) : Ο κύριος Πρόεδρος της Δημοκρατίας έκανε δηλώσεις και οφείλει εντός της ημέρας εδώ στη Βουλή να δώσει απάντηση η Κυβέρνηση.

Και μπαίνω στα ζητήματα του νομοσχεδίου. 'Ακουσα με προσοχή τον κύριο Υπουργό Μεταφορών. Μίλησε για τους πρατηριούχους, για τα πρατήρια αλλά δεν είδα, κύριε Πρόεδρε -και σεις που παρακολουθείτε τα θέματα της Βουλής -να υλοποιείται μία δέσμευση που ανέλαβε μετά από δική μου παρέμβαση εδώ στη Βουλή ο Υπουργός Ανάπτυξης ο κ. Βενιζέλος. Δεν είδα να αντιμετωπίζεται με το νομοσχέδιο το τεράστιο ζήτημα που θέτουν οι πρατηριούχοι του ωραρίου εργασίας των πρατηρίων για να υπάρχει ένα ανθρώπινο ωράριο και να φτάνει μέχρι κάποια ώρα το βράδυ, μέχρι τις δέκα το πολύ ώστε να σταματάνε τα πρατήρια γιατί και η εγκληματικότητα έχει αυξηθεί αλλά και διότι οι πρατηριούχοι δεν είναι υπεράνθρωποι. Περιμένουμε, λοιπόν, σε αυτό το νομοσχέδιο που είναι πολυνομοσχέδιο να αντιμετωπισθεί αυτό το θέμα μετά και τη ρητή δήλωση που έκανε εδώ μετά από δική μου παρέμβαση και αίτημα επαναλαμβάνω ο Υπουργός Ανάπτυξης ο κ. Βενιζέλος.

'Ενα δεύτερο θέμα που θέλω να θέσω είναι το θέμα με τους ταξιτζήδες. Δεν ρυθμίζει τα καυτά ζητήματα ή δεν δίνει απάντηση η Κυβέρνηση στα καυτά ζητήματα που έχουν θέσει κάνοντας και κινητοποιήσεις οι ταξιτζήδες και της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και άλλων περιοχών της χώρας και που έχουν σχέση με τον τρόπο υπολογισμού του φορολογητέου εισοδήματος. Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι πάτε από τη μύγα να βγάλετε ξίγκι. Το πρόβλημα της φοροδιαφυγής δεν είναι στους ταξιτζήδες που είναι μικροεπαγγελματίες που δουλεύουν μέρα νύχτα για να βγάλουν ένα μεροκάματο. Αντί ο φορολογικός έλεγχος να στραφεί στους έχοντες και κατέχοντες δυστυχώς βλέπω η κατεύθυνση της Κυβέρνησης και της ηγεσίας του Υπουργείου Οικονομικών είναι προς τους μικροεπαγγελματίες μεταξύ των οποίων είναι και οι ταξιτζήδες δημιουργώντας τους τέτοια πολύπλοκη και γραφειοκρατική διαδικασία η οποία θα δημιουργήσει πρόβλημα μεγαλύτερο και στο κυκλοφοριακό αλλά και παράλληλα θα δημιουργήσει μεγάλες καθυστερήσεις στους επαγγελματίες. Δεν λύνει το πρόβλημα με την κάρτα που το ζητάνε οι ταξιτζήδες του Λεκανοπεδίου για να σταματήσουν οι πειρατές. Πιο εξυγιαντικό μέτρο από αυτό υπάρχει; Δεν λύνετε αυτό το θέμα όπως δεν λύνετε και τα θέματα που έχουν σχέση με κίνητρα για την αντικατάσταση σε ένα εύλογο χρόνο του τροχαίου υλικού, των αυτοκινήτων για να μη μένουν τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα και ρυπαίνεται και η ίδια η ατμόσφαιρα.

Αυτά είναι ζητήματα τα οποία αν δεν λυθούν με αυτό το νομοσχέδιο δεν μπορούμε να μιλάμε σοβαρά ότι μπορούν να λυθούν με τον τρόπο που υπονοήσατε σε περιόδους που δεν είναι και ύποπτες!

Θέμα καραγωγέων, κύριε Υπουργέ. Το ξέρω πολύ καλά το θέμα. Είδα να διατυπώνετε την ευαισθησία θεωρητικά όμως. Πρακτικά το στέλνετε στις καλένδες. Αυτοί οι άνθρωποι είναι οι ταλαίπωροι της ζωής, είναι οι άνθρωποι που βγάζουν κυριολεκτικά το μεροκάματο του τρόμου όπως και εκείνοι που έχουν τα δημοσίας χρήσεως μικρά αυτοκίνητα. Νομίζω ότι δεν γίνεται ζημιά στους εθνικούς μεταφορείς με το να γίνει επέκταση του ωφέλιμου φορτίου και επέκταση και της χωρικής αρμοδιότητας.

Νομίζω ότι είναι θέμα που πρέπει να λυθεί. Είναι ώριμο γιατί συζητιέται πάρα πολύ καιρό. Νομίζω πρέπει, με την ευαισθησία που είδα να διατυπώνετε το θέμα, εδώ και τώρα μ' αυτό το νομοσχέδιο, αύριο που θα συνεχιστεί η συζήτηση, να υπάρξει και σ' αυτό το θέμα λύση.

Αυτά τα τρία ζητήματα ήθελα να θέσω, κύριε Υπουργέ, και περιμένω αύριο ή μεθαύριο να υπάρξει αντιμετώπιση σ' αυτά τα προβλήματα και των πρατηριούχων και των Δ.Χ. πρώην καραγωγέων και μικρού τονάζ δημοσίας χρήσεως αυτοκινήτων που είναι κυρίως νομαρχιακές οι άδειες αλλά και με τα ζητήματα

που έχουν σχέση με τους ταξιτζήδες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Γκελεστάθης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, διαπιστώθηκε για μια φορά ακόμη σήμερα εδώ στη Βουλή ότι το κυβερνών κόμμα του ΠΑΣΟΚ δεν διέθετε κανένα απολύτως πρόγραμμα και για τον τομέα των μεταφορών και επικοινωνιών. Και παρά το γεγονός ότι μέχρι σήμερα, εξίμισι χρόνια από το Σεπτέμβριο 1993, έχουν περάσει από τη θέση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών επτά στελέχη του ΠΑΣΟΚ μερικά από τα οποία ήσαν και αξιόλογοι πολιτικοί, αλλά από την έλλειψη παντελώς προγράμματος γι' αυτόν το βασικό τομέα για την ανάπτυξη της εθνικής μας οικονομίας, δεν μπόρεσαν να προσφέρουν καμία υπηρεσία.

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι το υπό συζήτηση νομοσχέδιο δεν έχει καμία αρχή γιατί δεν έχει κανένα στόχο. Δεν διαπιστώσαμε από τη μελέτη του να υπάρχει καμία διάταξη για την ανάπτυξη των μεταφορών ή για την ανάπτυξη των επικοινωνιών. Γίνεται μια συρραφή μικροδιορθώσεων, μικροσυμπληρώσεων και ορισμένων ρυθμίσεων, που με την πάροδο του χρόνου βέβαια δημιουργούνται ορισμένα ζητήματα στον τομέα αυτόν και θα πρέπει να αντιμετωπίζονται. Περιμέναμε, έστω και αυτούς τους λίγους μήνες προ των βουλευτικών εκλογών, μήπως θα μπορούσε ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών να παρουσιάσει στην Εθνική Αντιπροσωπεία ένα νομοσχέδιο που να αντιμετώπιζε τα θέματα όπως θα έπρεπε τόσο καιρό να είχε συμβεί, αλλά αποδεικνύεται για μια ακόμη φορά ότι υπήρξε παταγώδης αποτυχία του κυβερνώντος κόμματος στον τομέα αυτόν.

Δεν υπάρχει επίσης καμία αμφιβολία ότι το υπό συζήτηση νομοσχέδιο είναι καθαρά προεκλογικό. Προβαίνει σε ρυθμίσεις για την ικανοποίηση μικροζητημάτων τα οποία βέβαια ανακύπτουν κάθε τόσο σε κάθε εργαζόμενη τάξη και στον τομέα αυτόν. Αλλά βέβαια έκπληξη δημιουργεί η προσπάθεια του κυρίου Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με μία έκθεση ιδεών που έκαμε προ ολίγου με την ομιλία του για να δικαιολογήσει αυτές τις ρυθμίσεις που έρχονται με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο και αδιαφορεί να απολογηθεί για λογαριασμό της Κυβέρνησής του τι έπρεπε να γίνει αυτό το μεγάλο χρονικό διάστημα των εξίμισι ετών και δεν έγινε σ' αυτόν τον ευρύτατο δημόσιο τομέα από τον οποίο μάλιστα εποπτεύονται και δεκαεπτά δημόσιες επιχειρήσεις και κρατικοί οργανισμοί, που είναι ζωτικού ενδιαφέροντος για την κοινωνία μας.

'Ετσι αποδεικνύεται ότι έχει δημιουργηθεί η πεποίθηση καθεστώτος από τους "εκσυγχρονιστές" Υπουργούς του κυρίου Σημίτη, οι οποίοι αδιαφορούν να ενημερώσουν την Εθνική Αντιπροσωπεία και να απολογηθούν γι' αυτά τα οποία έπρεπε να κάνουν και στάθηκαν ανήμποροι να τα πραγματοποιήσουν.

Αποδεικνύεται, όμως, για μια ακόμη φορά ότι είναι δέσμιοι του κατεστημένου το οποίο οι ίδιοι δημιούργησαν. Και βέβαια είναι ανήμποροι και δεν θέλουν να το αντιμετωπίσουν.

Ο κύριος Υπουργός θα έπρεπε να απολογηθεί για τη μεγάλη αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων, για τη μεγάλη αύξηση όλων εκείνων των προβλημάτων που εμπλέκονται στην κυκλοφορία των μεταφορικών μέσων στις αστικές συγκοινωνίες. Αυτό το οποίο υπάρχει, είναι πάλι το μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι εκατοντάδες χιλιάδες πολίτες, οι οποίοι θέλουν να πάνε και να επιστρέψουν από τις εργασίες τους και είμαστε όλοι μάρτυρες που έχουν περιέλθει πάλι οι αστικές συγκοινωνίες στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.

Ομιλεί το νομοσχέδιο για τις κεραίες των τηλεπικοινωνιακών μέσων. Γίνεται μια συρραφή διατάξεων, οι οποίες, όπως είπε προηγουμένως στην εισήγησή του ο αγαπητός συνάδελφος εκ Κοζάνης, κύριος Νικόλαος Παπαφιλίππου, είναι ρυθμίσεις που και ατελείς και ασαφείς είναι και θα δημιουργήσουν εκ νέου προβλήματα.

Το θέμα του ραδιοτηλεοπτικού συμβουλίου που ανέφερε προηγουμένως ο κύριος Υπουργός στην ομιλία του. Μα, δεν είναι πολιτικά ντροπή ο εξευτελισμός αυτού του θεσμού που έγινε από την Κυβέρνηση του κυρίου Σημίτη; Αναγκάστηκαν οι δύο πρόεδροι, της επιλογής της ίδιας της Κυβέρνησης, να παραιτηθούν, καταγγέλλοντες όλα αυτά τα οποία ήρθαν στη δημοσιότητα και ομιλούμε τώρα περί κάποιας αρχής, η οποία θα μπορούσε να παρέμβει στη σωστή λειτουργία των τηλεπικοινωνιακών μέσων;

Για τους καταλύτες. Μα, ο τρόπος με τον οποίο διατυπώνεται η διάταξη δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι είναι η έκφραση μιας ευχής. Με ποια μεθόδευση θα επιδιωχθεί η επίτευξη του σκοπού για τον οποίο δήθεν ασχολείται η διάταξη αυτή;

Και βεβαίως το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Μα, ύστερα από εξίμισι χρόνια έρχεσθε τώρα μπροστά από τις βουλευτικές εκλογές να κάνετε τη ρύθμιση αυτή; Θεσμοθετείτε κατ' αυτόν τον απαράδεκτο τρόπο την πρόσληψη νέων προσώπων στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, δημιουργείτε έναν πρόεδρο με τόσες μεγάλες εξουσίες και τοποθετείτε και τρεις αντιπροέδρους; Γιατί, δεν σας φτάνει ο ένας αντιπρόεδρος; Χρειάζονται τρεις αντιπρόεδροι για να επικουρήσουν τον πρόεδρο στην άσκηση των καθηκόντων του ή να τον αναπληρώσουν κατά την απουσία του; Δημιουργείτε όλα αυτά τα νέα γραφεία στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, ασφαλώς για να βολέψετε τους ανθρώπους σας, κατά τρόπο, όμως, που εξευτελίζετε τη λειτουργία της νομοθετικής εργασίας και ευτελίζετε γενικότερα το δημόσιο τομέα. Δεν βρίσκετε άλλον τρόπο; 'Εχετε τόσες τέχνες να μετέρχεσθε για την τακτοποίηση των ανθρώπων σας που δεν θα έπρεπε τόσο ασύστολα πολιτικά να επιχειρείτε και αυτό το θέμα όπως το επιχειρείτε στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο.

Θυμήθηκε η Κυβέρνηση του κυρίου Σημίτη ότι υπάρχουν και οι πολύτεκνοι. Οι πολύτεκνοι που μάλιστα με οκτώ και περισσότερα παιδιά έτυχαν από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας του ευεργετήματος να τους δοθεί στον καθένα μια ολόκληρη άδεια εκμεταλλεύσεως λεωφορείου στις συγκοινωνιακές επιχειρήσεις που είχαν θεσμοθετηθεί τότε για την εξυπηρέτηση των αστικών συγκοινωνιών και τους αφαιρέθηκε κατ' αυτόν τον απαράδεκτο πολιτικά τρόπο, με αυτήν την κοινωνική αναλγησία που επέδειξε στη μεταχείρισή τους η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και έρχεται ύστερα από εξίμισι χρόνια για να τους δώσει μια άδεια δημοσίας χρήσεως στην κοινότητα ή στο δήμο που είναι η μόνιμη κατοικία τους. Αυτό δεν είναι ένας απαράδεκτος εμπαιγμός; Και γιατί στους πολύτεκνους που είναι με παιδιά περισσότερα απο οκτώ; Οι άλλοι πολύτεκνοι δεν πρέπει να τύχουν μιας προστασίας από την Κυβέρνηση των "εκσυγχρονιστών" εντός εισαγωγικών Υπουργών του κυρίου Σημίτη;

Θα έπρεπε τουλάχιστον σε αυτόν τον τομέα, έστω και αυτήν την ώρα να επιδείξετε κάποιο ενδιαφέρον γι'αυτήν την κοινωνική τάξη και μάλιστα τώρα που πρέπει όλοι μας να ασχολούμαστε με το δημογραφικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η χώρα μας.

Παρατηρούμε κάθε μέρα μια κρεπάλη σπατάλης δημοσίου χρήματος. Δεν πρέπει να ξεχνούμε τι έγινε στους βασικούς τομείς εποπτείας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Στην Ολυμπιακή Αεροπορία με τον πρώτο νόμο για την εξυγίανσή της διεγράφησαν τα επτακόσια δισεκατομμύρια (700.000 .000.000) δραχμές, τα ελλείμματα της Ολυμπιακής Αεροπορίας και απεδείχθη η προσπάθεια αυτή εξυγίανσης ένα φιάσκο, αφού υπονομεύτηκε από την ίδια την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ.

Και ήρθε ο νέος νόμος στην Εθνική Αντιπροσωπεία που ψήφισε η κυβερνητική πλειοψηφία, με την επιγραφή μάλιστα "για τη συμπλήρωση της εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας" και απεδείχθει ένα μεγαλύτερο φιάσκο. Μέσα σε διάστημα εξήμισι ετών είχατε τοποθετήσει επτά διοικήσεις στην Ολυμπιακή Αεροπορία, που βέβαια με την εποπτεία και με την ευθύνη της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών απεδείχθησαν σε τέτοια πολιτική ανικανότητα που ευτέλισαν την Ολυμπιακή Αεροπορία και αναγκαστήκατε να πάρετε τον ξένο μάνατζερ και μάλιστα με μία σύμβαση αποικιακού χαρακτήρα, αλλά αυτά τα είπαμε στην Εθνική Αντιπροσωπεία με τη συζήτηση της σχετικής επερωτήσεώς μας τις προάλλες. Βεβαίως δεν πρέπει να ξεχνούμε το μεγάλο αυτό πρόβλημα που υπάρχει και φθάνετε τώρα στο σημείο να εκπληρώνετε την υποχρέωση που αναλάβατε με τη σύμβαση που υπογράψατε με την SPEED-WIND, τη θυγατρική εταιρεία της BRITISH AIRWAYS, να δώσε-

τε και το 20% των μετοχών προνομιακά στην εταιρεία αυτή. 'Ετσι από εκεί και πέρα δεν αισθάνεστε την υποχρέωση να πείτε δύο λόγια και με την ευκαιρία αυτής της συζητήσεως του νομοσχεδίου σας στη Βουλή πού βρίσκεται σήμερα ο εθνικός μας αερομεταφορέας;

Για τις αστικές συγκοινωνίες διαγράψατε το έλλειμμα των εννιακοσίων σαράντα επτά δισεκατομμυρίων (947.000.000.000) δραχμών που αναλυόμενο είναι περισσότερο από ένα τρισεκατομμύριο δραχμές και δεν αισθάνεστε την υποχρέωση να πείτε, πως αντιμετωπίζετε έστω και αυτήν τη στιγμή αυτό το μεγάλο πρόβλημα που γνωρίζουμε όλοι μας σε ποια ταλαιπωρία υποβάλλονται οι εκατοντάδες χιλιάδες των πολιτών, που χρησιμοποιούν ιδιαίτερα τα λεωφορεία.

Στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος, στον ΟΣΕ, διαγράψατε το έλλειμμα των εξακοσίων εκατομμυρίων (600.000.000) δραχμών και έχει επιδεινωθεί η κατάσταση του ΟΣΕ, κατά τρόπον απαράδεκτο.

Και επειδή ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δεν αυτή εκείνη τη στιγμή στην Αίθουσα, έκαμε μία αναφορά στη Διαρκή Επιτροπή κατά την επεξεργασία του υπό συζήτηση νομοσχεδίου και στον ΟΣΕ, να ακούσει ότι το έργο του ΟΣΕ συγκριτικά το 1992 με το 1998 μειώθηκε κατά χιλιομετρικό υπολογισμό των επιβατών κατά 24,13% όπως είναι από τα επίσημα στοιχεία εκμεταλλεύσεως του Οργανισμού.

Οι χιλιομετρικοί τόνοι μειώθηκαν κατά 59,43%. Τα έσοδα του ΟΣΕ από το 1992 έως το 1998 παραμένουν στα ίδια επίπεδα. Οι δαπάνες όμως από εβδομήντα οκτώ δισεκατομμύρια (78.000 .000.000) δραχμές το 1992 έχουν ανέλθει στο ποσό των εκατόν τριάντα εννέα δισεκατομμυρίων (139.000.000.000) δραχμών μία διόγκωση δαπανών δηλαδή κατά 78%.

Ο δανεισμός από τριάντα πέντε δισεκατομμύρια (35.000.000 .000) δραχμές που ήταν το 1992, το 1998 πραγματοποιήθηκε δανεισμός εκατόν έντεκα δισεκατομμυρίων (111.000.000.000) δραχμών, το έλλειμμα από πενήντα δύο δισεκατομμύρια (52 .000.000.000) δραχμές που ήταν το 1992 έφθασε στα ενενήντα έξι δισεκατομμύρια (96.000.000.000) δραχμές το 1998, δηλαδή σχεδόν διπλασιάστηκε.

Η ακρίβεια των δρομολογίων από 100% που ήταν το 1993 είχε κατεβεί το 1998 στο 30% και βέβαια η μέση πληρότητα του σιδηροδρόμου από 96% που ήταν το 1992 έχει κατεβεί στο 62% το 1998 για να μην αναφερθούμε στη συχνότητα των ατυχημάτων που έχουν εξαπλασιαστεί.

Και οι επενδύσεις, παρά την αύξηση των χρηματοδοτήσεων που γίνεται στον τομέα αυτόν μόνο το 60% κατορθώσατε να απορροφήσετε σε σύγκριση από το 1990 μέχρι το 1993, που τα τριάμισι χρόνια αυτά, απορροφήθηκαν το 100% των χρηματοδοτήσεων και μέχρι στιγμής εξίμισι χρόνια δεν έχει ολοκληρωθεί κανένα έργο στον τομέα του σιδηροδρόμου.

'Ετσι, λοιπόν, θα πρέπει να γίνει μία ανασκόπηση των πεπραγμένων σας στον τομέα που έχετε την ευθύνη γιατί τα πράγματα δεν πήγαν καθόλου καλά.

Και στον Οργανισμό των ΕΛΤΑ διεγράφησαν τα εβδομήντα δισεκατομμύρια (70.000.000.000) δραχμές των ελλειμμάτων και μετά από εξίμισι χρονια εμφανίζεται ο Οργανισμός ότι δεν έχει έλλειμμα. Χάσατε δε, όπως είναι γνωστό, από τα σαράντα δύο δισεκατομμύρια (42.000.000.000) δραχμές που είχαν εγκριθεί το 1992 από την Ευρωπαϊκή 'Ενωση, για την εξυγίανση και ανάπτυξη του Οργανισμού των ΕΛΤΑ είκοσι δισεκατομμύρια (20 .000.000.000) δραχμές, αφού στα είκοσι ένα δισεκατομμύρια (21.000.000.000) δραχμές περιορίστηκε το πρόγραμμα αυτό χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή 'Ενωση.

Θα ήθελα να αναφερθώ με την ευκαιρία αυτή και στο μετρό των Αθηνών. Μα, δεν υπάρχει πολιτική ευαισθησία; Δεν υπάρχει, δηλαδή, πολιτική συστολή όταν ομιλείτε δημόσια και παρουσιάζετε το έργο αυτό ως έργο της Κυβέρνησής σας; Αφού είναι γνωστό ότι από την κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Καραμανλή το 1958 είχε δρομολογηθεί η κατασκευή του μετρό στην Αθήνα και από το 1981 μέχρι το 1988 το παγώσατε. Ενώ θα έπρεπε να είχε αρχίσει η διαδικασία από το 1981 και το 1988 προβήκατε σε μία δημοπράτηση, η οποία όπως είναι γνωστό, δεν ήταν από οποιαδήποτε μορφή κριτικής της η κατάλληλη. Και μετά ήρθε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 1990 για να υπογράψει τελικά τη σύμβαση αυτή. Είπε δε ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ ότι έγινε το 10% του έργου μέχρι το 1993 από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Μα, το έργο αυτό θα έπρεπε να είχε αποπερατωθεί το αργότερο το 1996 με 1997. Και σήμερα παρεδόθη στην κυκλοφορία ένα μέρος του έργου αυτού των δεκαοκτώ χιλιομέτρων αντί δεκάδων χιλιομέτρων που έπρεπε να είχαν αποπερατωθεί και να έχουν παραδοθεί στη λειτουργία και δεν αναφέρομαι στην απαράδεκτη αύξηση του κόστους.

Αλλά βέβαια δεν πρέπει να ξεχάσουμε και το αεροδρόμιο των Σπάτων. Το 1981 είχε τελειώσει όλη η διαδικασία των απαλλοτριώσεων και της δημιουργίας των προϋποθέσεων για τη δημοπράτηση της κατασκευής του έργου. Το 1981-1989 εσείς το ξεχάσατε και ήρθε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας τελικά με τη μορφοποίηση των προϋποθέσεων της συμβάσεως, υπεγράφη η σύμβαση, αλλά ήρθατε πάλι στην εξουσία το Σεπτέμβριο του 1993 και για τρία χρόνια το ξεχάσατε. Επαναλάβατε όμως την υπογραφή με την ίδια κατασκευάστρια εταιρεία με δήθεν συμπλήρωση και διόρθωση όρων της συμβάσεως για να καθυστερήσετε και αυτό το μεγάλο εθνικό αναπτυξιακό έργο για τόσο σοβαρό χρονικό διάστημα.

Δεν μας είπε ο κύριος Υπουργός προηγουμένως στην ομιλία του τι έγινε τελικά με τις ευθύνες που υπήρξαν για το μεγάλο αεροπορικό δυστύχημα του Γιάκοβλεφ. Είπε ο Υπουργός Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης τότε ότι υπάρχουν πολιτικές ευθύνες, τις οποίες αναλαμβάνει η Κυβέρνηση. Κατόπιν αυτού όμως τι συνέβη; Καταλογίστηκαν οι ευθύνες αυτές; Υπήρξαν συνέπειες;

'Επειτα απ'αυτό ήρθε το νέο τραγικό αεροπορικό δυστύχημα με το Φάλκον. Μα, αυτό το πόρισμα θα έρθει τελικά στη δημοσιότητα; Δεν μπαίνω τώρα στις λεπτομέρειες του θέματος αυτού, όπως αντιμετωπίστηκε την ίδια μέρα και τις επόμενες. Αλλά εν πάση περιπτώσει δεν υπάρχουν ευθύνες γι'αυτό το τραγικό αεροπορικό δυστύχημα που είχε τα γνωστά τραγικά αποτελέσματα; Δεν πρέπει να καταλογισθούν ευθύνες; Δεν πρέπει να υπάρξουν συνέπειες; Κατ'αυτόν τον τρόπο ευτελίζετε την πολιτική ζωή στον τόπο μας.

Ο προηγούμενος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών ο κύριος Καστανίδης, υποβάλλοντας την παραίτησή του αναφέρθηκε στους λόγους για τους οποίους οδηγήθηκε σε αυτήν. Και έκτοτε ο κύριος Πρωθυπουργός δεν αισθάνθηκε την πολιτική υποχρέωση να πει στον ελληνικό λαό εάν αυτά τα οποία ισχυρίστηκε ο Υπουργός του υποβάλλοντας την παραίτησή του και μάλιστα εγγράφως ήταν αληθή ή όχι.

Μα, δεν έπρεπε ο κύριος Πρωθυπουργός να δώσει εξηγήσεις γιατί αντικαταστάθηκε ο Υπουργός...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Γκελεστάθη, θα παρακαλούσα να μου πείτε σε ποιες διατάξεις του νομοσχεδίου αναφέρονται αυτά τα οποία λέτε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Στις διατάξεις για τα ταξί, κύριε Πρόεδρε,...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Θα σας παρακαλέσω πάρα πολύ να έρθετε στο θέμα γιατί αδικείτε τον εαυτό σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχετε αυτήν την καλοσύνη να με διακόπτετε στο τέλος της ομιλίας μου!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): 'Οχι. Είμαι όμως υποχρεωμένος να το κάνω, όταν είσθε εκτός θέματος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: 'Ομως, κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι όλα τα θέματα αυτά αφορούν το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και θα έπρεπε να αντιμετωπισθούν με το παρόν νομοσχέδιο και κατά συνέπεια νομιμοποιούμαι, κύριε Πρόεδρε, να προβάλλω αυτούς τους ισχυρισμούς μου στην Εθνική Αντιπροσωπεία.

Θέλω να πω, κύριε Πρόεδρε, ότι αυτές οι μικροδιορθώσεις και μικροσυμπληρώσεις καθώς και μικρορυθμίσεις που γίνονται για τα ταξί, για τα πρατήρια καυσίμων κ.ο.κ., αυτά θα τα συζητήσουμε αναλυτικά κατά τη συζήτηση των σχετικών άρθρων. Δεν είναι το θέμα εκεί, κύριε Πρόεδρε. Το θέμα είναι το μεγάλο πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί σ'αυτόν τον ευαίσθητο, μεγάλο τομέα των μεταφορών και επικοινωνιών στον οποίο η Κυβέρ-

νηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν μπόρεσε να προσφέρει απολύτως τίποτα. Αντίθετα, δημιούργησε προβλήματα τα οποία η ίδια η Κυβέρνηση είναι ανίκανη να τα αντιμετωπίσει. Και για το λόγο αυτόν, κύριε Πρόεδρε, θα έπρεπε ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών να αισθανθεί την υποχρέωση να αναφερθεί σε όλα εκείνα τα οποία προηγουμένως ανέφερα. Και αφού δεν το έπραξε με την πρώτη ομιλία του, θα περιμένουμε στη δευτερολογία του να δώσει σχετικές εξηγήσεις στη Βουλή. Και βεβαίως, κατά τη συζήτηση των άρθρων θα αναφερθούμε στα σχετικά θέματα, κύριε Πρόεδρε, διότι ελάχιστες διατάξεις από αυτές μπορεί να είναι σκόπιμες. Βέβαια, και αυτές θέλουν σχετική συμπλήρωση. Αλλά, αυτό το καθήκον θα το κάνουμε κατά τη συζήτηση των σχετικών άρθρων. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα δεν είναι από εκείνα που μπορεί κανείς να ισχυρισθεί ότι δημιουργούν ανατροπές. Είναι όμως ένα σημαντικό νομοσχέδιο με σημαντικές τομές σε διάφορα θέματα επικοινωνιών, μεταφορών και συγκοινωνιών.

Θα μπορούσε κανείς να το χαρακτηρίσει και εκσυγχρονιστικό και λειτουργικό, γιατί έρχεται να αναπροσαρμόσει τη νομοθεσία με τα νέα δεδομένα που προκύπτουν, είτε από την εξέλιξη της τεχνολογίας είτε από τις απαιτήσεις για βελτιωμένη ποιότητα ζωής, είτε από την ανάγκη προσαρμογής στα ισχύοντα στην Ευρωπαϊκή 'Ενωση. Ακριβώς, γι'αυτόν το λόγο είναι σημαντικό και χρήσιμο και απαιτεί την προσοχή όλων μας στη διατύπωση και στις λεπτομέρειες, διότι αντιμετωπίζονται και ρυθμίζονται στα επιμέρους άρθρα του χρονίζοντα προβλήματα κοινωνικών ομάδων.

Μια απλή ανάγνωση των άρθρων του δείχνει ότι είναι αποτέλεσμα μιας μακροχρόνιας συνεργασίας από ανθρώπους που γνωρίζουν σε βάθος τα προβλήματα και από την πολιτική ηγεσία, προβλήματα που συχνά ταλαιπωρούν μεγάλες κοινωνικές ομάδες, μεγάλες ομάδες των πολιτών.

Τα καθημερινά προβλήματα, αγαπητοί συνάδελφοι, δεν πρέπει να υποτιμώνται, γιατί εκείνα κάποτε καθορίζουν τη ζωή μας. Υπάρχουν ρυθμίσεις που έρχονται να προστατέψουν την υγεία και την ασφάλεια των πολιτών από ενδεχομένους κινδύνους, που δρομολογούν λύση σε θέματα που η καθημερινή εξέλιξη της τεχνολογίας δημιουργεί. Η δημιουργία κανόνων σχετικά με την εγκατάσταση, τη λειτουργία των κεραιών τηλεπικοινωνίας ώστε και ο έλεγχος να είναι αποτελεσματικός και να αποφεύγεται η παραπληροφόρηση των πολιτών, είναι απαραίτητη.

Στο άρθρο 4 προβλέπονται πρόσθετα μέτρα προστασίας από την εγκατάσταση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων σε χώρους υψηλού κινδύνου χωρίς -και αυτό είναι το σημαντικό- να αιφνιδιάζονται οι επαγγελματίες βενζινοπώλες αφού τους δίνεται ο χρόνος ώστε να προσαρμοσθούν στα νέα δεδομένα. Κίνδυνοι από παρόμοιες λειτουργίες φυσικά πάντα θα υπάρχουν. Ελαττώνονται όμως σημαντικά με τις διατάξεις του σημερινού νομοσχεδίου.

Ρυθμίζονται επίσης θέματα που αφορούν τις εμπορευματικές μεταφορές. Μεταφέρονται αρμοδιότητες στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και αντιμετωπίζεται θετικά το αίτημα των υπερπολύτεκνων που η προσφορά τους στην αντιμετώπιση της μάστιγας της υπογεννητικότητας είναι μεγάλη, γιατί διαφαίνεται ως μείζον για τη χώρα μας το δημογραφικό πρόβλημα.

Ικανοποιείται επίσης το αίτημα ατόμων, που δεν είναι κατά κύριο επάγγελμα αγρότες, να ταξινομούν αγροτικό αυτοκίνητο, γιατί όπως γνωρίζουμε όλοι, οι ιδιαιτερότητες της κοινωνίας μας επιβάλλουν τη ρύθμιση αυτή.

Θεωρώ επίσης, κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, σημαντικά τα όσα προβλέπονται για τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών από τα ταξί καθώς και οι ρυθμίσεις που προβλέπονται για τα ταξί των Καποδιστριακών Δήμων. Και εδώ θέλω να πω ότι συμφωνώ απολύτως με τον εισηγητή της Πλειοψηφίας κ. Μάτη, για την επαναφορά της εξαετίας στην αλλαγή των ταξί, που είναι ένα αίτημα όλης της περιφέρειας της χώρας και ζητώ την ανταπόκριση της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου στο θέμα αυτό και στο αίτημα αυτό. Στα επιμέρους άρθρα θα μας δοθεί η δυνατότητα να συζητήσουμε αναλυτικά και λεπτομερειακά τα επιμέρους σημεία.

Θέλω επίσης να τονίσω το πνεύμα συνεργασίας και διάθεσης, που έδειξε ο Υπουργός και ο αρμόδιος Υφυπουργός κατά τη συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή. Στην τελική μορφή που έρχεται σήμερα στην Ολομέλεια, υπάρχουν αρκετές ενσωματωμένες προτάσεις των συναδέλφων. Πιστεύω όμως, κύριε Υπουργέ, ότι το ίδιο πνεύμα πρέπει να επιδειχθεί και τώρα, ώστε πραγματικά να αντιμετωπιστούν με τον καλύτερο τρόπο τα θέματα που αποτελούν αντικείμενο του παρόντος νομοσχεδίου.

Θέλω να κάνω μία παρατήρηση και κλείνω, γι' αυτό πήρα εξάλλου το λόγο. Πίστη μου και πίστη πιστεύω όλων των συναδέλφων είναι, ότι δεν πρέπει να νομοθετούμε, υπακούοντας στη λογική κάποιων μικροομάδων, που συχνά απειλούν, προκειμένου να διατηρήσουν μικροσυμφέροντα, αλλά πρέπει να νομοθετούμε και να κυριαρχεί το αίσθημα πάντοτε του δικαίου. Τι θέλω να πω με αυτό; Αναφέρθηκε και ο Υπουργός προηγουμένως. Υπάρχουν οι παλιοί ιδιοκτήτες των τρικύκλων, υπάρχουν οι καραγωγείς, οι παλιοί καραγωγείς, που ζητούν να αρθούν οι περιορισμοί, που έχουν τεθεί για την άσκηση του επαγγέλματός τους και να έχουν το δικαίωμα για μεταφορές από νομό σε νομό, που δεν μπορούν σήμερα σε μία περίοδο παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, σε μία περίοδο που καταρρέουν τα τείχη, δεν μπορούν αυτοί να υπάρχουν τέτοιου είδους περιορισμοί. Και επίσης ζητούν να αυξηθεί το τονάζ που έχουν και οφείλουμε να αναγνωρίσουμε αυτό το δίκαιο αίτημα και να δώσουμε λύση. Εμένα προσωπικά δεν με ικανοποιεί η δήλωση της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου. Διότι αυτό το θέμα, κύριε Υπουργέ, συζητείται εδώ και χρόνια -δεν θέλω να πω πόσα, τουλάχιστον όμως μία εξαετία -και όλο μεταβάλλεται και αναβάλλεται η λύση του. 'Ετσι όμως δεν μπορούμε να δίνουμε λύσεις και δεν μπορούμε να νομοθετούμε, όπως είπα και προηγουμένως, κάτω από τη λογική των απειλών. Και επίσης υπάρχουν και άλλες διατάξεις και τροπολογίες, που έχουν κατατεθεί από συναδέλφους, που νομίζω ότι πρέπει να γίνει μια ουσιαστική συζήτηση και να αποδεχθεί η πολιτική ηγεσία και να εγκρίνει η Βουλή, να ψηφίσει η Βουλή πολλές από αυτές. Υπάρχει για παράδειγμα τροπολογία, που αφορά τους υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, που αποσπάστηκαν στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της χώρας και αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα και σε σχέση με τις εργασιακές σχέσεις, αλλά και με το υπηρεσιακό καθεστώς. Και αυτό νομίζω πρέπει να το δείτε και πρέπει να συζητηθεί. Σε αρκετές διατάξεις του νομοσχεδίου, που συζητούμε, κύριε Πρόεδρε, διακρίνεται συχνά αυτή η γενναία και δίκαιη αντιμετώπιση, δρομολογούνται και λύσεις σε χρονίζοντα προβλήματα και νομίζω ότι πρέπει το νομοσχέδιο αυτό να τύχει της θετικής αποδοχής όλων των πλευρών της Βουλής.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Σπυριούνης είναι απών. Πρωτοφανές, είναι είδηση! Λοιπόν, διαγράφεται.

Ο κ. Χειμάρας έχει το λόγο. Απών. Διαγράφεται.

Ο κ. Παυλόπουλος; Τι συμβαίνει; Απών. Διαγράφεται.

Ορίστε, κύριε Ρόκο, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, έτσι πράγματι με αυτήν τη διαδικασία, με αυτές τις απουσίες, αποδεικνύεται ότι όλα γίνονται εκ του προχείρου, διότι έχει δημιουργηθεί ένα βαρύ πολιτικό κλίμα. Αλλά θα έλεγα και το εξής: Φεύγουμε από την ουσία του νομοσχεδίου από την αρχή, όχι μόνο σήμερα. Διότι διαβάζοντας τα πρακτικά των συνεδριάσεων της επιτροπής, λέει ο κύριος Υπουργός: "Θα μπορούσε κάθε άρθρο αυτού του νομοσχεδίου να αποτελεί ένα αυτοτελές νομοσχέδιο. Θα έπρεπε δε το ίδιο το νομοσχέδιο να είναι τρία-τέσσερα νομοσχέδια, για να απαντήσουμε επί της ουσίας".

Δηλαδή, η πρεμούρα της Κυβέρνησης να αντιμετωπίσει με τη συνηθισμένη προσφιλή μέθοδό της, με το πελατειακό, δηλαδή, σύστημα επίλυσης μικροπροβλημάτων, φέρνει νομοσχέδια.

Κατά συνέπεια, δεν σοβαρολογούμε και χάνουμε έτσι όλοι μας, θέλουμε δεν θέλουμε, μας αρέσει, δεν μας αρέσει τη δική

μας υποχρέωση να απαντάμε επί της ουσίας, με σχεδιασμό και αποτελεσματικότητα, στα πραγματικά προβλήματα.

Διαβάζοντας δε, το νομοσχέδιο διαπιστώνει κανείς ότι πράγματι είναι μία συρραφή που απαντάει σε επιμέρους πιεστικές ερωτήσεις χωρίς να δίνει μία ολοκληρωμένη απάντηση σε αυτά καθ'αυτά τα προβλήματα που υπάρχουν. Και ενώ ήταν επίκαιρα και η Κυβέρνηση είχε δεσμευθεί για επίλυση των συγκεκριμένων θεμάτων και συγκεκριμένων κλάδων και προβλημάτων που υπάρχουν σε αυτά, που έχουν ολοκληρωθεί λίγες ημέρες πριν με κινητοποιήσεις στα ταξί και στα πρατήρια, δεν απαντά. Βεβαίως, μπαίνει στα θέματα, αλλά αυτό είναι μία πρόκληση γιατί μπαίνει χωρίς να εξετάζει τα ζητήματα που είναι κορυφαία.

Και ασφαλώς ανέφερε και ο Πρόεδρός μας προηγούμενα την υπόθεση των πρατηρίων, που τη διασκεδάζει ως φαίνεται η Κυβέρνηση στην προσφιλή της λογική δίνοντας άλλα δέκα χρόνια παράταση για να αποφασίσει σε αυτό που έπρεπε να έχει αποφασίσει πριν δεκαετίες. Και έτσι η χώρα μας, με αυτήν την τακτική που εδώ στο Κοινοβούλιο επικυρώνεται, δεν σχεδιάζει εκσυγχρονιστικά. Λειτουργεί δυστυχώς αναχρονιστικά.

Τα επίκαιρα προβλήματα του κλάδου είναι δεδομένα. Και αυτά έχουν επιδιωχθεί με κινητοποιήσεις. Αφορά το ωράριο για το οποίο δεν δίνετε και δεν παίρνετε καμία δέσμευση. Αφορά τα ήδη υπαρκτά προβλήματα τα οποία ευλογοποιούνται, θα έλεγα, όταν δεν γίνονται οριστικές ρυθμίσεις, αλλά γίνονται μεταβατικές περίοδοι, οι οποίες -λέει- με σύχρονες τεχνολογίες ή μεθόδους, που είναι υπό αναζήτηση ακόμα και παρεμβάσεις της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας θα εξετάζουν κατά περίπτωση και με αυτήν τη σύγχρονη τεχνολογία, την επίλυση αυτού του καυτού προβλήματος και του κινδύνου που υπάρχει από τη λειτουργία των πρατηρίων κάτω από πολυκατοικίες. Βέβαια και εκεί διατηρεί συγκεκριμένες εξαιρέσεις που αποδεικνύουν ότι ακόμα και με αυτήν την ελλειμματική προσέγγιση του προβλήματος βρίσκουμε να εξυπηρετούμε συγκεκριμένες καταστάσεις.

Θα έλθω τώρα στο ζήτημα των κεραιών. Διαπίστωσα όταν ο ειδικός μας εισηγητής, κ. Δημαράς, ανέπτυξε -εξάλλου και εξ' αντικειμένου- την πλευρά του ΔΗ.Κ.ΚΙ., αλλά και την προσωπική του άποψη γι' αυτά τα θέματα ότι η Κυβέρνηση έδειχνε πράγματι να συμφωνεί και να κουνά καταφατικά το κεφάλι της, αποδεχόμενη ότι σήμερα είτε τα πάρκα κεραιών είτε οι αυθαιρεσίες κεραιών συνολικότερα, έχουν δημιουργήσει ήδη ένα μέγιστο πρόβλημα.

Μιλάμε για εκσυγχρονισμό όποτε θέλουμε, μιλάμε για κατανόηση της τεχνολογικής εξέλιξης όποτε θέλουμε και όπως θέλουμε, αλλά εδώ δεν απαντούμε. Στους σοβαρούς προβληματισμούς που έχουν μπει, δηλαδή, από διεθνείς οργανώσεις όσον αφορά τη βλαπτικότητα των κεραιών σε αλόγιστα μέρη, δεν την οριοθετούμε και δεν προβλέπουμε τι θα γίνει για κεραίες που έχουν ήδη μπει.

Θα σας έλεγα, παραδείγματος χάρη, στην εκσυγχρονισμένη αντίληψη περί μεταφοράς νοσοκομείων από το δημόσιο χαρακτήρα και το ΕΣΥ, στα παρεμφερή γειτονικά σαν Ερρίκος Ντυνάν που απορροφά τον Ερυθρό Σταυρό, ότι πάνω στην ταράτσα του νεοϊδρυθέντος νοσοκομείου υπάρχουν σήμερα πιάτα τηλεοράσεων, αναμεταδότες και δέκτες. Δεν προβλέπετε τι θα γίνει με τα ήδη υπάρχοντα.

Μιλάμε μετά για τα ταξί. Πριν μία εβδομάδα σε επίκαιρη ερώτηση είχαμε βάλει τα ζητήματα επικαιροποιημένα με βάση κιόλας την αντίληψη που επικρατεί στον ίδιο τον κλάδο. Δεν κατάλαβα, δηλαδή, θα πάρει κάποτε απόφαση η Κυβέρνηση να μην παλινωδεί με βάση το πολιτικό κόστος και να πάρει συγκεκριμένες αποφάσεις όταν αυτές τουλάχιστον είναι κυρίαρχες ανά κλάδο;

Φοβάται ακόμη και τις μειοψηφίες; Φοβάται το ποσοστό των αυθαιρέτων και των παρανόμων; Λέει ότι θα τα λύσει με διαφορετικούς χρωματισμούς στις πινακίδες. Αυτό ήταν το πρόβλημα, το χρώμα των πινακίδων και δεν έχουν μέχρι σήμερα συλληφθεί τα παράνομα ταξί; Δεν υπάρχει πολιτική βούληση. Διαρρήξεις υπάρχουν ακόμη και στα αυτονόητα. Και δεν είναι αυτό το ζήτημα.

Βεβαίως, η τριπλή δικλείδα που βάζετε και αυτή θα ξεπεραστεί αν δεν υπάρχει πραγματικά βούληση από την πολιτεία να αστυνομεύσει, να ελέγξει καθημερινά. Θα βρεθεί ξανά η δυνατότητα αλλαγής έστω και με το χρώμα της πινακίδας ή ακόμη και του σήματος κυκλοφορίας, που υποτίθεται ότι θα γίνει σε ένα επόμενο νομοσχέδιο.

Τα θέματα, όμως, που αφορούν τα κόμιστρα του ταξί, που έχουν δημιουργήσει αυτό τον εκρηκτικό ανταγωνισμό της διπλής και τριπλής ταρίφας για να επιβιώσουν οι άνθρωποι ασφαλώς, για να βγάλουν ένα μεροκάματο, δεν απαντιούνται.

'Οσο δε αφορά τις παραβάσεις και τα σκόντα που κάνετε, μα δεν είναι λογικές σοβαρές αυτές. Λέτε ότι αν η παράβαση είναι πάνω από το 50% του βασικού κομίστρου, τότε θα έχουν κυρώσεις. Δηλαδή, κύριοι Υπουργοί, αν είναι 45% η παράβαση, τι θα γίνει; Δεν θα διώκεται; Μα, οι σύμβουλοί σας -εσείς δεν προλαβαίνετε γιατί έχετε τις εκλογές- είναι δυνατόν και εκπλήσσομαι να σας λένε κάτι τέτοιο;

Κάνω επιμέρους προσεγγίσεις γιατί το νομοσχέδιο έχει αυτά τα χαρακτηριστικά. Δεν μπορεί κανείς να εμβαθύνει και να αναπτύξει μια πολιτική και ιδεολογική σκέψη ολοκληρωμένη. Εδώ έχουμε εκατοντάδες παρεμβάσεις επί άρθρων. Απλώς θέλω να επισημάνω τη φιλοσοφία της και τον τρόπο με τον οποίο εσείς νομοθετείτε.

'Οσον αφορά τους μεταφορείς, άκουσον άκουσον για την περιφέρεια τη δική μου τη Θεσσαλονίκη: Επιτρέπεται, λέει, να προσεγγίζουν και το Νομό Πιερίας αλλά όχι το Νομό Κιλκίς. Δηλαδή, μέχρι τους όμορους νομούς της Χαλκιδικής. Μα, τι αντιλήψεις είναι αυτές; Πιεστήκατε ίσως από κάποια ομάδα πιο συγκροτημένη -ευτυχώς που υπάρχουν και κάτι τέτοιες- από πλευράς Πιερίας. Δηλαδή στους άλλους νομούς τι γίνεται; Δεν υπάρχει το ίδιο πρόβλημα; Εδώ πρέπει να αντιληφθείτε ποιος είναι ο κλάδος, τι υπηρεσίες προσφέρει, ποια είναι τα δεδομένα τους σήμερα, τι ρόλο παίζει ο μικρός μεταφορέας ο λεγόμενος καραγωγέας. Συμπληρώνει τις μεταφορές, αξιοποιεί αυτό που λέμε εκσυγχρονισμός στις μεταφορές. Και τότε αποφασίζουμε συνολικά και όχι γεωγραφικά.

Επεσήμανα δύο, τρία πράγματα επί της αρχής του νομοσχεδίου για να επανέλθω άρθρο προς άρθρο, για να καταλάβετε τελικά ότι προχειρολογείτε, ότι κάνετε νομοσχέδιο της στιγμής. Το ομολογείτε οι ίδιοι αλλά το προχωράτε, δείχνοντας την αγωνία που έχετε για τις επόμενες μέρες, για το αν ο Αρχηγός σας αποφασίσει αυτός για σας χωρίς εσάς, το επόμενο βήμα, δηλαδή, το τέλος του.

Χάνει επί της ουσίας περιεχόμενο αντιπαράθεσης το νομοσχέδιο. Δεν έχει δυνατότητα πολιτικής και ιδεολογικής αντιπαράθεσης. Συντασσόμαστε και εμείς με κάποια από τα άρθρα, τα οποία είναι δίκαια και έφεραν ρυθμίσεις πράγματι για τις κοινωνικές ομάδες, κάποιες κοινωνικές ομάδες, μικρές ή μικρότερες, που όμως σας έχουν πλησιάσει και σας έχουν υποσχεθεί και τους έχετε υποσχεθεί. Εμείς δεν θα μείνουμε σ' αυτήν τη μικρότητα. Επί της ουσίας θα τοποθετηθούμε και πολλά απ' αυτά τα άρθρα θα τα στηρίξουμε και θα τα ψηφίσουμε. Ταυτόχρονα, όμως, όπου διαπιστώσουμε ότι κυριαρχεί η πολιτική συνδιαλλαγή και η πελατειακή αντίληψη, θα καταψηφίσουμε. Είναι το μόνο που μας μένει όταν τα νομοσχέδια έρχονται με αυτόν τον τρόπο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Ζαφειρόπουλος έχει το λόγο. Απών. Διαγράφεται.

Ο κ. Παπαδημόπουλος έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, όπως τόνισαν και άλλοι ομιλητές μέχρι τώρα, το συζητούμενο νομοσχέδιο έχει έντονο το χαρακτήρα της συρραφής κομματιών υφασμάτων, κουρελούδων, δεν ξέρω τι άλλο και δεν δίνει καθόλου την εντύπωση ότι πρόκειται περί ενός επιμελημένου και φροντισμένου νομοσχεδίου. Τέτοια νομοσχέδια το Σώμα ψήφισε κατά καιρούς αρκετά, αλλά τούτο δεν έχει προηγούμενο. Είναι μία συρραφή πολλών θεμάτων, τα οποία δεν προσιδιάζουν καθόλου στους τίτλους των άρθρων, όπου στεγάζονται οι διάφορες ρυθμίσεις και φαίνεται ότι κατά καιρούς συγκεντρώθηκαν από διάφορες κοινωνικές ομάδες πίεσης ορισμένα αιτήματα, μπήκαν φύρδην μίγδην, κατά την αρχαία ρήση "κέραμοι και ξύλα και πλίνθοι ατάκτως ερριμμένοι" μέσα σε ένα νομοσχέδιο και τι πρόκειται εδώ να ψηφίσουμε δεν έχω καταλάβει

μέχρι στιγμής.

Πρώτα από όλα είναι εκτενέστατες οι διατυπώσεις των ρυθμίσεων που αναφέρονται στο κάθε άρθρο και πολλές φορές δεν είναι καν συγγενικές μεταξύ τους και δεν βρίσκουν ανταπόκριση στον τίτλο του κάθε άρθρου.

Δεύτερον, είναι διατάξεις, οι οποίες ρυθμίζουν διάφορα θέματα, τα οποία κατά καιρούς έχουν ρυθμιστεί με τον άλφα ή βήτα τρόπο, αντικαταστάθηκαν, προστέθηκαν διατάξεις σ' αυτά και έρχονται τώρα καινούριες διατάξεις χωρίς να μας λέει πουθενά το νομοσχέδιο πώς αυτές οι περιπτώσεις ρυθμίζονται στο εξής, παρά αρκείται μόνο σε μερικές λακωνικές παραθέσεις κειμένων που δεν βγαίνει πουθενά νόημα. 'Ετσι, λοιπόν, οι υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών θα αναγκάζονται να λύνουν στο μέλλον γρίφους και σταυρόλεξα κακής ποιότητας.

Δείτε τώρα μία χονδροειδή διατύπωση στο άρθρο 6. Ακούστε, κύριοι συνάδελφοι: " Ρυθμίσεις θεμάτων τεχνικής οχημάτων ". Ο καθένας σκέπτεται ότι κάτω από αυτό το άρθρο θα υπάρχουν ρυθμίσεις, οι οποίες θα αναφέρονται σε τεχνικά δεδομένα οχημάτων, τεχνικά χαρακτηριστικά οχημάτων προφανώς. Ξέρετε τι διαλαμβάνει αυτό το άρθρο; Πρατήρια υγραερίου ή πρατήρια που έχουν λάβει άδεια λειτουργίας κλπ. Πείτε μου σας παρακαλώ, είναι αυτό κείμενο που προσιδιάζει στον τίτλο "Ρυθμίσεις θεμάτων τεχνικής οχημάτων" όταν μιλάει για πρατήρια;

Ειλικρινά στεναχωριέμαι πάρα πολύ ως μέλος του ελληνικού Κοινοβουλίου, όταν βρίσκομαι στην ανάγκη να πάρω θέση σε ένα τέτοιο νομοσχέδιο, το οποίο επαναλαμβάνω για μία ακόμη φορά, δεν είναι τίποτε άλλο, παρά ένα σύνολο προβλημάτων, αιτημάτων, κοινωνικών ομάδων, τα οποία ερρίφθησαν στην "ασβεσταριά" και καίγονται όλα μαζί και δεν ξέρω τι από αυτά μπορεί να σωθεί.

Στο άρθρο 10 υπάρχει ο τίτλος "Λοιπές ρυθμίσεις". Γιατί, κύριε Υπουργέ; Αν είναι θέματα τα οποία αφορούν στις εμπορευματικές μεταφορές, θα έπρεπε αυτές οι ρυθμίσεις να στεγαστούν κάτω από το κεφάλαιο και το άρθρο που αναφέρεται στις εμπορευματικές μεταφορές. Αν είναι θέματα, τα οποία αφορούν επιβατηγά αυτοκίνητα, θα έπρεπε αυτού του είδους οι ρυθμίσεις να πάνε σε ένα ειδικό κεφάλαιο και σε ένα ειδικό άρθρο που αφορά ρυθμίσεις μεταφοράς προσώπων. 'Ομως, όλα τα προηγούμενα άρθρα πριν το 10 αναφέρονται σε ορισμένες ρυθμίσεις και έχουν έναν ειδικό τίτλο. Εδώ "Λοιπές ρυθμίσεις". Αυτές είναι ξένες προς τις ρυθμίσεις των προηγηθέντων εννέα άρθρων ή και αυτές θίγουν θέματα εμπορευματικών μεταφορών, μεταφοράς προσώπων, λειτουργίας πρατηρίων κλπ.;

Δεν υπάρχει καμία συνοχή στην ύλη, δεν υπάρχει καμία νομοτεχνική παρουσίαση παραδεκτή του κειμένου. Τι να σας αναφέρω; Στο τελευταίο άρθρο "Καταργούμενες διατάξεις" εκεί να δείτε μαργαριτάρια.

Από της ισχύος του παρόντος νόμου, καταργούνται η παράγραφος τάδε του άρθρου 6, η περίπτωση ε' κλπ., το εδάφιο τάδε, το άρθρο 8 ...

Τίνος νόμου καταργούνται αυτές οι παράγραφοι και αυτά τα εδάφια; Είναι ένα ακόμα σημάδι για να σας πείσω ότι πρόκειται περί ενός νομοσχεδίου φτιαγμένου πάρα πολύ πρόχειρα ή μάλλον από ανθρώπους οι οποίοι δεν διαθέτουν καμία νομική εμπειρία, αλλά ενδεχομένως από διοικητικούς υπαλλήλους, οι οποίοι δεν ξέρουν να βάλουν στη σειρά ούτε την ύλη την οποία επεξεργάζονται.

Τέλος, θα ήθελα τώρα να κάνω δύο άλλες σημαντικές παρατηρήσεις. Εκτός από τη νομοτεχνική εμφάνιση του νομοσχεδίου, στα θέματα των επιβατηγών αυτοκινήτων των ελληνικών αυτοκινήτων, όχι των αυτοκινήτων των ξένων χωρών που έρχονται εδώ και φέρνουν ορισμένα άτομα είτε ως τουρίστες είτε για εργασία. Εκεί λέτε σωστά, εντάξει ότι επιβάλλονται πρόστιμα γι' αυτους όλους που έρχονται στην Ελλάδα και σε κάποιο σημείο της ελληνικής γης παραλαμβάνουν άτομα που δεν επιτρέπεται, εκτός λέει αν έχουν κατάσταση θεωρημένη με τα πρόσωπα που έφεραν στο εσωτερικό της χώρας και ξαναγυρίζουν πίσω με τα ίδια άτομα, εφόσον δεν υπάρχει φυσικά κανένα πρόβλημα. Ξέρετε ότι τώρα τελευταία πάρα πολλά ελληνικά ταξί, ιδίως των Νομών Ιωαννίνων, Φλωρίνης και Κοζάνης αλλά και άλλων διαμερισμάτων της χώρας, μεταφέρουν κυρίως Αλβανούς, που δεν επιτρέπεται. 'Εχουμε πάρα πολλές καταγγελίες στο Υπουργείο. Πάνε στην Αλβανία, άδειοι από εδώ ή ενδεχομένως με άλλους Αλβανούς που δεν κάνουν μεταφορά των αυτών προσώπων, αλλά τους βρήκαν στην τύχη, δύο στη Λάρισα, τρεις στην Κοζάνη και ένα στη Φλώρινα και έρχονται από εκεί με άλλα πρόσωπα προς τα εδώ. 'Εχουν δικαίωμα; Ασφαλώς όχι. Ε, στα τόσα πράγματα που ρυθμίζετε εδώ, γιατί δεν ρυθμίζετε και αυτό το βασικό θέμα που αφορά ένα σωρό επαγγελματίες στην ελληνική ύπαιθρο; Δεν το θίγετε καθόλου.

'Ερχομαι στη διάταξη που αφορά το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Ειλικρινά θα στεναχωρηθώ πάρα πολύ εάν ώσπου να φθάσουμε στην κατ' άρθρο συζήτηση, δεν το πάρετε πίσω διότι κυρίως πέραν των άλλων θεμάτων, αναφέρει και τη συγκρότηση του Διοικητικού Συμβουλίου, όπου ακούτε, ακούτε, ακούτε!!!

Σε κανένα διεθνή οργανισμό, σε καμιά άλλη κεντρική υπηρεσία του ελληνικού κράτους ή οπουδήποτε στη γη υπάρχει τέτοιο νομικό πρόσωπο ήσσονος σημασίας όπως είναι το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, όπου να προβλέπονται τρεις αντιπρόεδροι. Μετά βίας υπάρχουν στην Τράπεζα Ελλάδος δύο, που έχει πολύ σοβαρότερα καθήκοντα. Επιτρέπεται να φέρνετε εδώ για θεσμοθέτηση τέτοιες ρυθμίσεις ότι πρέπει ο πρόεδρος να επικουρείται από τρεις αντιπροέδρους; Να κάνουν τι αυτοί οι αντιπρόεδροι; Ξεχνάτε ότι αυτοί θα χρειασθεί αύριο να μεταθέσουν εσωτερικά από τις υπηρεσίες, από τρεις-τέσσερις υπαλλήλους ο καθένας για να τους εχουν στον προθάλαμο να ετοιμάζουν οτιδήποτε ή να αναγγέλλουν την άφιξη επισκεπτών κλπ.; Μήπως θα είναι μόνο τρεις αντιπρόεδροι; Θα είναι χορεία άλλων υπαλλήλων, οι οποίοι θα συνεπικουρούν αυτούς τους τρεις αντιπροέδρους που δεν θα έχουν καμία σοβαρή εργασία να επιτελέσουν.

Κύριε Υπουργέ, πάρτε πίσω αυτήν τη διάταξη, τουλάχιστον όσον αφορά το θέμα των τριών αντιπροέδρων. Σε μία εποχή που θέλουμε να κάνουμε οικονομία, που υπάρχει σκληρός ανταγωνισμός, που θέλουμε να μειώσουμε τα έξοδα διοίκησης και λειτουργίας των διαφόρων νομικών προσώπων, σε αυτήν ακριβώς την ακατάλληλη στιγμή έρχεσθε με έναν προκλητικότατο τρόπο και θεσμοθετείτε την ύπαρξη τριών αντιπροέδρων σε ένα ταμείο με πολύ μικρή δουλειά έναντι οποιασδήποτε τράπεζας που λειτουργεί στην Ελλάδα. Είναι καθαρώς κομματική η νοοτροπία και όλοι καταλαβαίνουμε ότι προφανώς θέλετε να βολέψετε κάποιους.

Δεν θα ήθελα να προσθέσω περισσότερα στην επί της αρχής συζήτηση του νομοσχεδίου. Αλλά κατά τη συζήτηση των άρθρων έχουμε πολλά να πούμε, γιατί είναι ένα νομοσχέδιο που αν πράγματι το επεξεργασθούμε εμείς εδώ -δουλειά που δεν έκαναν οι άνθρωποί σας στο Υπουργείο- θα δείτε ότι στο τέλος δεν θα μείνει τίποτα να ψηφίσουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Προηγουμένως, διεγράφησαν μερικοί συνάδελφοι, οι οποίοι προς στιγμήν ήταν εκτός Αιθούσης. Θα ήταν λίγο άδικο να τους στερήσουμε το λόγο. Μετά το τέλος της ομιλίας του κ. Καμμένου, με την άδεια του Σώματος, προτείνω να μιλήσουν.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Συνεπώς το Σώμα συνεφώνησε.

Ο κ. Καμμένος έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Κύριοι συνάδελφοι, γι' αυτό το νομοσχέδιο θα άξιζε να δοθεί στην Κυβέρνηση ένα ΝΟΜΠΕΛ. Είναι πρωτοφανές εκατοντάδες νομοσχέδια να συμπεριλαμβάνονται ως άρθρα σε ένα πολυνομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών. Μάλιστα βλέπω ότι ο Υπουργός Μεταφορών ούτε καν παρίσταται στη Βουλή, κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου. Αυτό είναι μια πρωτοτυπία του εκσυγχρονισμού της Κυβέρνησης. Δείχνει το κατά πόσον σέβεται τα θέματα του Υπουργείου Μεταφορών η παρούσα Κυβέρνηση.

Θα μπορούσε κανείς να πει ότι, εάν θα πρέπει να αναληφθεί το νόημα των ζητημάτων που αντιμετωπίζονται σήμερα, θα

χρειάζονταν πολλές ώρες συζήτησης. Το νομοσχέδιο αρχίζει από κεραίες, προχωρά στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, βάλλει κατά των ταξί με τη συνήθη νοοτροπία της σημερινής Κυβέρνησης, ομιλεί λίγο για Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και για ό,τι άλλο θέμα προκύπτει στο Υπουργείο Μεταφορών.

Εάν κάποιος δει και τις διάφορες τροπολογίες που εισάγονται με το νομοσχέδιο υπό τη μορφή άρθρων, κατόπιν αιτημάτων, θα διαπιστώσει ότι η σημερινή Κυβέρνηση με "ευαισθησία" στο θέμα των πολυτέκνων λέει προς τον ελληνικό λαό ότι για να θεωρείται κάποιος πολύτεκνος θα πρέπει να έχει πάνω από οκτώ παιδιά. Ο έχων επτά, έξι, πέντε παιδιά δεν θεωρείται πολύτεκνος.

Δεν θα συζητήσουμε τώρα τι φέρνει αυτό το νομοσχέδιο. Θα συζητήσουμε τι δεν φέρνει. Η πολιτική της σημερινής Κυβέρνησης κατά των ταξιτζήδων είναι εχθρική. Φαίνεται ακόμη και από τον τρόπο διατύπωσης των απόψεων της Κυβερνήσεως και του Υπουργού στη Διαρκή Επιτροπή της Βουλής. Δεν λύνει κανένα από τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ταξιτζήδες, όταν επί είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο παλεύουν για να εξυπηρετήσουν το επιβατικό κοινό σε όλη την Ελλάδα.

Δεν διασφαλίζεται με κανέναν τρόπο η επαγγελματική ασφάλειά τους. Γιατί δεν θεσπίζεται ότι το μάξιμουμ των αδειών που θα δοθούν στα ταξί θα είναι μία άδεια για κάθε χίλια ταξί; Τι αναφέρει το σημερινό νομοσχέδιο για τα ταξί μαϊμούδες, που κατά χιλιάδες κυκλοφορούν στην Αθήνα; Μήπως δεν το γνωρίζει η Κυβέρνηση; Προσωπικά έχω υποβάλλει τέσσερις ερωτήσεις στον κύριο Υπουργό γι' αυτό το θέμα. 'Ομως, δεν έχει συγκινηθεί. Είπε ότι δεν γνωρίζουμε εάν υπάρχουν τέτοιου είδους ταξί μαϊμούδες.

'Αραγε τα σωματεία, όταν μιλούν στα τηλεοπτικά κανάλια ή όταν πηγαίνουν στο Υπουργείο, γιατί δεν λαμβάνονται υπόψη; Τι γίνεται με το θέμα της ασφάλειας; Συγκινούμεθα όλοι, όταν στα τηλεοπτικά παράθυρα καλείται ο Υπουργός, προκειμένου να δώσει μια συγκεκριμένη γνώμη για μια δολοφονία ταξιτζή ή για μια ληστεία. Δυστυχώς, έχουμε τέτοια παραδείγματα κάθε εβδομάδα στα τηλεοπτικά δελτία.

Τι έχει γίνει τελικά με το θέμα της ασφάλειας αυτών των ανθρώπων που εργάζονται είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο; Τι έγιναν οι προτάσεις που έκαναν; Αναφέρεται μέσα στο νομοσχέδιο ότι θα μελετηθεί η τοποθέτηση των GPS στα ταξί, για να βρεθεί η θέση τους, αφού γίνει το ατύχημα για τον συγκεκριμένο επαγγελματία που κινδυνεύει. Αναφέρεται ότι θα μελετηθεί το προστατευτικό τζάμι, που θα μπει στα ταξί. Πέραν όμως αυτής της απλής αναφοράς, ουδέν το νεότερον. Οι κλοπές και οι ληστείες συνεχίζονται με δολοφονίες και τραυματισμούς και όχι μόνο στην Αττική, αλλά στο σύνολο της επικράτειας.

Γιατί δεν παίρνει θέση η Κυβέρνηση για τους λεωφορειοδρόμους, αν θα μπορεί να υπάρχει ελεύθερη διακίνηση των ταξί, όπως κατά το παρελθόν σε προεκλογικές περιόδους έχουν δεσμευθεί στελέχη του κυβερνώντος κόμματος; Αν όχι ελεύθερη διακίνηση, τουλάχιστον η αποβίβαση και η επιβίβαση. Τίποτε δεν λένε για όλα αυτά. 'Ομως προσπαθούν να θεσπίσουν τέτοιου είδους νομοθεσία όπου θα πρέπει να είναι υποχρεωμένοι οι οδηγοί των ταξί να περνάνε ειδικές σχολές εκπαιδεύσεως όχι στα σωματεία τους, αλλά σε σχολές οδηγών που θα παίρνουν την άδεια από το Υπουργείο Μεταφορών. Θα σας θυμίσω τι συμβαίνει στις σχολές οδηγών. Το στέλεχος του Υπουργείου Μεταφορών στη διακομματική επιτροπή για την αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων δήλωσε, είχα την τιμή να είμαι αντιπρόεδρος σ'αυτήν την επιτροπή ότι πράγματι εξαγοράζονται οι άδειες οδηγήσεως ερασιτεχνικές, επαγγελματικές ή άλλες. Τι γίνεται, λοιπόν, σ'αυτούς που πουλάνε άδειες ερασιτεχνικές ή επαγγελματικές θα δώσουμε και την εκπαίδευση των οδηγών ταξί, από τη στιγμή που τα σωματεία από μόνα τους προτείνουν την εκπαίδευση και αναλαμβάνουν την ευθύνη για τους οδηγούς που αύριο θα οδηγούν τα ταξί; Νομίζω πως αυτό, κύριε Υπουργέ, πρέπει να απαντηθεί συγκεκριμένα.

Θα σας πω τι συμβαίνει ακόμα με τα ΣΕΠ. Πρώτα ουσιαστικά υπάρχει παραβίαση και της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, όταν υπάρχουν καταδικαστικές αποφάσεις για τη συμπεριφορά της Κυβέρνησης απέναντι σε εκείνους που συμφώνησαν με το ελληνικό δημόσιο, δηλαδή, τους ιδιοκτήτες των λεωφορείων που έχουν βρεθεί πλέον σε τραγική θέση και που έχουν ως αντίπαλο το ελληνικό δημόσιο που δεν δέχεται καν να τους πληρώσει εκείνα που χρωστάει. Απαντήστε μας, κύριε Υπουργέ, τι θα γίνει με τα ΣΕΠ. 'Ομως, επειδή θα είσθε Υπουργός μέχρι τις 9 Απριλίου του 2000, όπου θα έχουμε και τις εκλογές απ'ό,τι διεφάνη σήμερα, η Νέα Δημοκρατία δεσμεύεται ότι θα αποκαταστήσει το σύνολο των οδηγών και ιδιοκτητών των ΣΕΠ, που μέχρι σήμερα έχουν μείνει στο περιθώριο και έχουν αφεθεί στην κυβερνητική απαξία.

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

Το Υπουργείο Μεταφορών είναι πράγματι το Υπουργείο της αμαρτίας. Πρέπει να αναρωτηθούμε τι έχουν γίνει οι δηλώσεις του σημερινού Υπουργού Μεταφορών, όταν μετά την πτώση του Γιάκοβλεφ είχαμε τη ρητή δήλωσή του, μετά από επερώτηση της Νέας Δημοκρατίας, ότι τα ραντάρ της Θεσσαλονίκης και του Ηρακλείου θα τοποθετηθούν εντός ολίγων εβδομάδων. Τι συνέβη και δεν έχουν τοποθετηθεί ακόμα; Ο ίδιος ο Υπουργός, σε ερώτηση που είχαμε κάνει δεκαπέντε μέρες πριν από το ατύχημα του Γιάκοβλεφ είχε διευκρινίσει ότι δεν μπορεί να δοθεί λύση γιατί υπάρχουν αντιδράσεις σχετικά με το περιβάλλον για την τοποθέτηση του ραντάρ.

Σε δημοσίευμα της εφημερίδας "ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ", σε συνέντευξη που είχε δώσει, είχε πει ότι αυτό το θέμα θα τακτοποιηθεί. Τα αεροπλάνα προσεγγίζουν τη Θεσσαλονίκη σε περιόδους ομίχλης και έχουν τον ίδιο κίνδυνο με αυτόν που είχε το Γιάκοβλεφ.

Στη δε υπηρεσία της Πολιτικής Αεροπορίας υπάρχει ένα καθεστώς πλήρης αταξίας και κομματισμού. Βλέπουμε ότι ο ελεγκτής ο οποίος είχε ασχοληθεί με την προσέγγιση τότε του αεροπλάνου που τελικά έκανε αναγκαστική προσγείωση σε άλλο αεροδρόμιο πλην του Ελληνικού, γιατί δεν υπήρχε αφρός, έχει γίνει γενικός διευθυντής στην Υ.Π.Α. 'Εχει αναλάβει και πόστο, εκείνος ο εκφωνητής που στη εκπομπή του Μάκη Τριανταφυλλόπουλου στον ALFA είχε πει πριν από λίγο καιρό ότι η κατάσταση στα ελληνικά αεροδρόμια είναι τραγική.

Δεν θέλω να μιλήσω ούτε για τα ΕΛ-ΤΑ ούτε για τον Ο.Σ.Ε. ούτε τι συμβαίνει με τα πρατήρια βενζίνης και το Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο. Αυτό που συμβαίνει είναι ένα μπάχαλο, μια πλήρης ακυβερνησία και δεν ξέρει κανείς το τι πράττει και πώς το πράττει. Οι κεραίες έχουν φθάσει να εκπέμπουν ακόμα και στις συχνότητες των αεροπλάνων. 'Εχουμε καταγγελίες σε διεθνή Fora ότι οι πιλότοι αεροσκαφών που πλησιάζουν στη χώρα μας λόγω εγκεκριμένων συχνοτήτων από το Υπουργείο Μεταφορών ακούνε μπουζούκια και αμανέδες την ώρα που προσεγγίζουν το αεροδρόμιο και ζητούν άδεια προσγειώσεως.

Πράγματι επτά χρόνια που έχουν περάσει, με επτά Υπουργούς που έχουν αλλάξει, δεν δίνουν καμία λύση.

Θα πρέπει, λοιπόν, κύριε Υπουργέ των Μεταφορών, να πάρετε κάποιες αποφάσεις. Δεν είναι δυνατόν με τέτοιου είδους νομοσχέδια, που με άρθρα καλύπτουν ορισμένα επιμέρους θέματα, που ανακοινώνουν κάποιες προεκλογικές εξαγγελίες της Κυβέρνησης που ποτέ δεν πρόκειται να υλοποιηθούν, να σταματούν και να μην υλοποιούν καμία τουλάχιστον από τις υποσχέσεις που εσείς έχετε δώσει!

Τα θέματα που έχουμε να αντιμετωπίσουμε είναι σοβαρά. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι ένα από τα κυριότερα Υπουργεία που πραγματικά διαμορφώνουν την ποιότητα ζωής του πολίτη.

Βεβαίως πρέπει να απαντήσετε και στο θέμα των ταξί και στο θέμα των ΣΕΠ και στο θέμα των λεωφορείων και στο θέμα των μέσων μαζικής μεταφοράς και στο θέμα των συχνοτήτων και των κεραιών και στα θέματα όλα εκείνα που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια του πολίτη και ειδικότερα με την οδική ασφάλεια!

Θα σας θυμίσω ότι η δέσμευση του Υπουργού Μεταφορών μέσα στο Κοινοβούλιο από τούτο εδώ το Βήμα ήταν ότι εντός τριών μηνών το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής για τα τροχαία ατυχήματα θα το έχετε φέρει νομοθετικά και έχουμε δεσμευθεί ότι και εμείς θα το ψηφίσουμε σαν σύνολο του Κοι-

νοβουλίου, ανεξαρτήτως αν είμαστε στην Αντιπολίτευση ή όχι, όλοι μαζί, προκειμένου να αντιμετωπίσουμε αυτό το φαινόμενο που κάθε χρόνο εκτελεί μία κωμόπολη του ελληνικού κράτους.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Το λόγο θα πάρουν για πέντε λεπτά ο κ. Σπυριούνης, ο κ. Χειμάρας και ο κ. Παυλόπουλος, κατ'εξαίρεση της διαδικασίας και με σύμφωνη γνώμη του Σώματος, πρώτον γιατί είναι επιμελείς συνάδελφοι και ασφαλώς θα πρέπει να τους ακούσουμε!.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, για δέκα λεπτά είπε ο προκάτοχός σας!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Χειμάρα, να βρείτε τον προκάτοχό μου να συζητήσετε!

Ορίστε, κύριε Σπυριούνη, έχετε το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είμαι εδώ από τις έξι παρά δέκα και βγήκα για δέκα-δεκαπέντε λεπτά, εκτιμώντας ότι μετά τον πρώτο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο θα ακολουθήσει ο έτερος άλλου κόμματος κλπ. και ότι μπορώ να απουσιάσω για τόσο λίγο. Τότε, λοιπόν, αναφωνήθηκε το όνομά μου, διότι η διαδικασία δεν ετηρήθη. Μονίμως -θα μου επιτρέψετε να το πω- η βαλλόμενη πλευρά εδώ μέσα είναι οι Βουλευτές και κυρίως βάλλονται εκείνοι που παρακολουθούν τα δρώμενα του Κοινοβουλίου. Γιατί ο απών δεν έχει καμία πικρία να αποκομίσει από τη διαδικασία. Την αποκομίζουμε εμείς, που την παρακολουθούμε.

'Ετσι, κύριε Πρόεδρε, παρά την εκτίμηση μου, το σεβασμό μου και την αγάπη μου στο πρόσωπό σας, είμαι υποχρεωμένος να πω να υπάρχει και μία υποκειμενική αντιμετώπιση των Βουλευτών, με την έννοια ότι όταν υπάρχει μια χαρακτηριστική μόνιμη συνέπεια στους Βουλευτές, σαν κίνητρο να τους αναγνωρίζεται και μια έλλειψη τύπου σε κάποια δεδομένη στιγμή.

Το νομοσχέδιο που συζητούμε πράγματι είναι ένα πολυνομοσχέδιο. Τονίστηκε και ανεγράφη και από το Υπουργείο Μεταφορών. Γιατί εκλήθη το Υπουργείο να αντιμετωπίσει μία πληθώρα καθημερινών προβλημάτων ζωτικής σημασίας για τον πολίτη, που άπτονται της υγείας του, του περιβάλλοντος, της αισθητικής, της ζωής, που καλούνται και επιβάλλονται από τα πράγματα να βρουν μια λύση σε ένα συνδυασμό πολύμορφων και πολυσχηματικών διατάξεων. Αυτή είναι μια παρατήρηση.

Μια δεύτερη παρατήρηση: Οφείλω να πω από πολιτική εντιμότητα και συνείδηση ότι πράγματι η νομοτεχνική εικόνα του νομοσχεδίου δεν είναι σωστή. Αδικεί το Υπουργείο Μεταφορών, που τόσο σκληρά εργάζεται για την πληθώρα των προβλημάτων που αντιμετωπίζει σε έναν ευρύτατο τομέα ευθύνης που έχει.

Θα μπορέσουμε όμως, κύριοι συνάδελφοι, με τις παρατηρήσεις τις γόνιμες που θα κάνουμε εδώ κατά τη συζήτηση των άρθρων και με την ευαισθησία που έχει το Υπουργείο Μεταφορών και το έχει αποδείξει για συναινετικές αρτιώσεις των νομοσχεδίων του, να βελτιώσουμε και τους τίτλους που στεγάζουν τις αντίστοιχες διατάξεις και ορισμένες διατάξεις που είναι πράγματι τουλάχιστον δύσληπτες, για να μην πω ακατανόητες.

'Ενα άλλο σημείο που θέλω να τονίσω στα δύο λεπτά που μου απομένουν είναι ότι το νομοσχέδιο ρυθμίζει με τρόπο σύγχρονο και με μια χαρακτηριστική αρτιότητα, εξαρμονίζοντας και σχετικές διατάξεις στα θέματα που άπτονται του Ευρωπαϊκού και ευρύτερα Κοινοτικού Δικαίου έτσι που μέσα απ' αυτήν την αρμονία να βγαίνει και η ουσία των πραγμάτων, να εξυπηρετείται καλύτερα ο πολίτης, ο φορέας, η υπηρεσία, το περιβάλλον, η οικονομία, η ανάπτυξη. Και είναι σημαντικό να επιδιώκεται η εναρμόνιση της αναπτυξιακής πλευράς με τη συμφιλίωση προς το περιβάλλον. Ούτε η μια πλάστιγγα ούτε η άλλη μπορεί να δώσει τον καλύτερο συνδυασμό. Ο συνδυασμός θα δοθεί όπως αποπειράται το νομοσχέδιο να πετύχει και το πετυχαίνει, όταν αρμονίζονται οι αντιτιθέμενοι παράγοντες που αφορούν παραδείγματος χάρη την ανάπτυξη και αφορούν το περιβάλλον που αφορούν την ατομική ζωή με την κοινωνική αρμονία. Είναι καταστάσεις που επιβάλλονται από τα πράγματα να συνδυάζονται και η χρυσή τους τομή, η αρμονία τους, η αντιστοιχία τους, η σύζευξή τους, δίνει την καλύτερη λύση.

Να τονίσω δυό πράγματα για τους ταξιτζήδες, για τα ταξί γενικά. Είναι μια ομάδα που πρέπει να την αντιμετωπίσουμε και από ανθρώπινη και από κοινωνική και από πολιτική πλευρά. Από ανθρώπινη πλευρά είναι βιοπαλαιστές που υποβάλλονται σε έναν τραγικό αγώνα επιβίωσης και έχουν και συντρέχοντες σοβαρούς κινδύνους αρτιμέλειας, ζωής κλπ.

Πρέπει, λοιπόν, να αντιμετωπίσουμε, κύριε Υπουργέ, το θέμα με μια εξειδικευμένη και συνολική θεσμική ρύθμιση. Το θέμα ταξί, την ασφάλειά τους, το βιοπορισμό τους, την ανθρώπινη πλευρά τους, την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν. Είναι ένα θέμα που δεν κλείνει με τις παρούσες διατάξεις.

'Ενα δεύτερο σημείο που θέλω να πω είναι ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει τον εγγύς και τον ευρύ -θα χρησιμοποιήσω στρατιωτικούς λίγο όρους- περίγυρό του, το προγεφύρωμά του που λέγεται στη στρατηγική. Αγκαλιάζει τα Κερδύλλια, αγκαλιάζει το Κιλκίς, αγκαλιάζει ευρύτερα. 'Οταν, λοιπόν, γίνεται μια ρύθμιση, δεν μπορεί η ίδια ρύθμιση να μην αντανακλά στον πρώτο περίγυρο, στο πρώτο προγεφύρωμα και είναι το Κιλκίς, είναι η Χαλκιδική κλπ. Θα έλεγα το ίδιο για το λιμάνι του Πειραιά. Οι προσεγγίσεις να έχουν μια ευρύτητα και θα το δούμε στο ειδικό άρθρο.

'Ενα τρίτο σημείο που θέλω να πω, κύριε Υπουργέ, είναι ότι το δημογραφικό πρόβλημα παίρνει τραγικές εθνικές διαστάσεις. Είναι το πρώτο από τα έντεκα εθνικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η πατρίδα μας. Θα πρέπει μέσα σε ένα υπερκομματικό κλίμα και με την οφειλόμενη προοπτική στο μέλλον της πατρίδας μας να αντικρύσουμε την ευθύνη μας απέναντι στην πολύτεκνη οικογένεια, ευρύτερα απέναντι στο δημογραφικό πρόβλημα της πατρίδας μας.

Να πω, λοιπόν, ότι ή οκτώ παιδιά είναι ή επτά είναι το ίδιο, είναι οι ίδιες απαιτήσεις. Και οι δύο γονείς δέκα. Οκτώ και δύο δέκα, επτά και δύο εννιά, έξι και δύο οκτώ. Θα έλεγα λοιπόν να αντικρύσετε το συγκεκριμένο σημείο με μια ευρύτερη ευαισθησία προς την πολύτεκνη οικογένεια. Θα έλεγα. δηλαδή, ότι με έξι παιδιά δεν το κουβεντιάζουμε καθόλου ότι θα πρέπει να δικαιούνται το λεωφορειάκι για τη μεταφορά της οικογένειας.

Με αυτά τα ολίγα ψηφίζω επί της αρχής το νομοσχέδιο. Πιστεύω ότι αρτιώνει σε πλείστα όσα θέματα μια σύγχρονη ρυθμιστική αντίληψη και πιστεύω ότι με το συναινετικό κλίμα που διακρίνει το Υπουργείο Μεταφορών θα μπορέσουμε, κύριε Πρόεδρε, να καταστήσουμε αρτιότερο και γονιμότερο το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε θα παρακαλέσω και εγώ με τη σειρά μου για λίγη ανοχή στο χρόνο αφού για πέντε λεπτά καθυστέρηση είχαμε την ατυχία να μιλήσουμε το μισό χρόνο απ' ό,τι δικαιούμαστε.

Το παρόν νομοσχέδιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στερείται ενός θεσμικού πλαισίου που να λύνει κάποια από τα εκατοντάδες προβλήματα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών αλλά και των οργανισμών που εποπτεύονται απ' αυτόν.

Είναι σε όλους μας γνωστό ότι πριν από ένα χρόνο περίπου διαγράψαμε ένα τρισεκατομμύριο δραχμές ελλείμματα από τις αστικές συγκοινωνίες της Αττικής και το μόνο που πετύχαμε είναι την επόμενη χρονιά, το 1999 δηλαδή, να προστεθούν ενενήντα δισεκατομμύρια ακόμη στις πλάτες του 'Ελληνα φορολογούμενου χωρίς βεβαίως να λύσουμε το κυκλοφοριακό. 'Ερχεται σήμερα, λοιπόν, η Κυβέρνηση να λύσει το συγκοινωνιακό πρόβλημα της Αθήνας με την καθιέρωση πολλαπλής μίσθωσης των ταξί από τους επιβάτες και την καθιέρωση νέου ποινολογίου για τους οδηγούς. 'Ομως, η πολλαπλή μίσθωση εφαρμόζεται εδώ και αρκετά χρόνια όπως επίσης υπάρχουν και αυστηρές ποινές για τους παραβάτες οι οποίες όμως δυστυχώς δεν εφαρμόζονται. Επομένως τίποτα καινούριο δεν λύνει σ' αυτό το θέμα.

Αν η Κυβέρνηση επιθυμούσε πραγματικά να διευκολύνει το κυκλοφοριακό με τη σωστή λειτουργία των ταξί που πράγματι μπορεί να προσφέρουν χρήσιμες υπηρεσίες θα έπρεπε σήμερα να είχε ξεκαθαρίσει τα νόμιμα από τα παράνομα ταξί -τα μισά

περίπου είναι παράνομα- και δεύτερον να είχε καθιερώσει έναν τρόπο λειτουργίας τους σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά δεδομένα. Εδώ επικρατεί αλαλούμ.

Εμείς θα καταθέσουμε ξανά συγκεκριμένες προτάσεις -γιατί φοβάμαι ότι δεν με παίρνει ο χρόνος- και θα εξειδικεύσω τις θέσεις μας στη συζήτηση κατ' άρθρον που μπορεί η Κυβέρνηση να τις συμπεριλάβει αν θέλει στο παρόν νομοσχέδιο με κάποια ρύθμιση αλλά και να τις προχωρήσει ακόμη με υπουργικές αποφάσεις.

Και έρχομαι σε μια άλλη ρύθμιση. Ενώ η Ολυμπιακή Αεροπορία βρίσκεται σε τραγική κατάσταση και πιθανότατα από το Μάρτιο και μετά να μην υπάρχουν χρήματα να πληρωθούν ούτε καν οι εργαζόμενοι και ενώ τα αεροδρόμια βαδίζουν με ρυθμό χελώνας όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό -είναι σε όλους μας γνωστές οι καθυστερήσεις τοποθέτησης των ραντάρ- η Κυβέρνηση εξαντλεί τις προσπάθειές της στη δημιουργία μιας θέσης ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας στη μόνιμη ελληνική αντιπροσωπεία στην Ευρωπαϊκή 'Ενωση. 'Ετσι θα λύσουμε τα προβλήματα;

Και προχωρώ στον ΟΣΕ. Μετά τη διαγραφή το Δεκέμβριο του 1998 των εξακοσίων δισεκατομμυρίων, πρέπει να σας πω ότι άλλα εκατόν οκτώ δισεκατομμύρια προσετέθησαν το 1999 και ο οργανισμός βαδίζει από το κακό στο χειρότερο λόγω κακοδιοίκησης και κακοδιαχείρισης. Και αντί η Κυβέρνηση να πάρει μέτρα ουσιαστικά για τον εκσυγχρονισμό του, ασχολείται με τον τρόπο που θα εκποιηθούν ορισμένα παλιά σιδηροδρομικά οχήματα λες και με τον τρόπο αυτό θα λύσει ο ΟΣΕ το οικονομικό του πρόβλημα.

Και έρχομαι στις υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών. Ποιος δεν γνωρίζει για την ταλαιπωρία των πολιτών που είναι αβάστακτη από τη γραφειοκρατία και τη διάλυση των υπηρεσιών που λειτουργούν με καθεστώς του 1950 ενώ βρισκόμαστε στο 2000; Αντί, λοιπόν, η Κυβέρνηση να απλουστεύσει τις διαδικασίες με τους συναλλασσόμενους και να εκσυγχρονίσει τις υπηρεσίες, ενδιαφέρεται μόνο να τακτοποιήσει και μάλιστα νομοθετικά -προσέξτε, κύριοι συνάδελφοι- το μισθό του γενικού επιθεωρητή. Ξέρετε γιατί; Για καθαρά κομματικούς λόγους. Και κωφεύει στις καταγγελίες για κρούσματα χρηματισμού στη χορήγηση αδειών οδήγησης και στους ελέγχους των ΚΤΕΟ.

Και ενώ η κατάσταση, όπως γνωρίζετε, επίσης στους εθνικούς δρόμους με τα εκατοντάδες τροχαία ατυχήματα επιδεινώνεται συνεχώς και περισσότερο, η Κυβέρνηση αντί να πάρει ουσιαστικά μέτρα για την αντιμετώπιση της κατάστασης, ψάχνει νομοθετικούς τρόπους για την αμοιβή των αναπληρωματικών μελών της επιτροπής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, διότι πιστεύει ότι έτσι προσφέρει υπηρεσία στους 'Ελληνες οδηγούς.

Στο θέμα της λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων - δεν έχω χρόνο να το αναλύσω- επικρατεί αλαλούμ.

Τίποτα συγκεκριμένο δεν παίρνετε, γιατί η Κυβέρνηση λέει, με κάποια συμπληρωματικά μέτρα μπορείτε και σεις να λειτουργείτε, άρα νέα δεν μπορεί στην ίδια περιοχή να ιδρυθούν και δεν παίρνει αποφάσεις. Λέει ναι σε όλα, χωρίς να παίρνει ουσιαστικές αποφάσεις για να λύσει το θέμα.

'Ερχομαι τώρα στο πραγματικό ενδιαφέρον της Κυβέρνησης, σε αυτό εδώ το νομοσχέδιο, με το οποίο ρυθμίζονται: Δημιουργούνται δεκαπέντε νέες θέσεις ειδικού επιστημονικού προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου για τις ανάγκες του Υπουργείου Μεταφορών. Δεν υπάρχουν εκεί εργαζόμενοι, κύριε Υπουργέ; Δεν υπάρχουν διευθυντές; Δεν υπάρχουν αρμόδιοι και εξειδικευμένοι επιστήμονες να λύσουν τα προβλήματα; Πρέπει να πάρουμε δεκαπέντε καινούριους από το "παράθυρο"; Και επίσης άλλες δεκαπέντε θέσεις ειδικού επιστημονικού προσωπικού για το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Δηλαδή, ετοιμάζουμε ειδικά γραφεία με παχυλούς μισθούς σε τριάντα κομματικούς φίλους της Κυβέρνησης εν'όψει και των εκλογών. Αυτοί, κύριοι συνάδελφοι, είναι οι λεγόμενοι αργόμισθοι, οι οποίοι πολλές φορές καπελώνουν τα υπηρεσιακά όργανα ή και εξαφανίζονται, δεν ξέρει κανένας πού βρίσκονται. Και ξέρετε πόσο αμείβονται; Περισσότερο από όση αποζημίωση παίρνει ένας Βουλευτής για τα έξοδά του.

Υπάρχουν παρόμοιες περιπτώσεις υψηλόμισθων που ξεπερνούν, όχι μόνο τους δικούς μας μισθούς, αλλά και τόσων άλλων πάνω από μας ακόμη που πληρώνονται. Και πρέπει να σας πω ότι εκατοντάδες παρόμοιοι υπάρχουν στον ΟΤΕ ή στον ΟΣΕ, οι οποίοι ασχολούνται μόνο με κομματική προσφορά, τίποτε άλλο. Στον ΟΣΕ, παραδείγματος χάρη, τον τελευταίο καιρό κάλυψαν όλες τις θέσεις στο κεντρικό κτίριο της Καρόλου και έδιωξαν τους υπηρεσιακούς παράγοντες. Αμφιβάλλω αν ο κύριος Υπουργός γνωρίζει πόσες εκατοντάδες από αυτούς δουλεύουν στις υπηρεσίες και αν δουλεύουν.

Τελειώνοντας, ήθελα να πω ότι το παρόν νομοσχέδιο, το οποίο θα καταψηφίσουμε, δεν λύνει κανένα πρόβλημα, απεναντίας δημιουργεί, γιατί η Κυβέρνηση δεν είναι αποφασισμένη να πάρει μέτρα.

Καταθέτω για τα Πρακτικά τις προτάσεις για τα ταξί.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χειμάρας καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες προτάσεις οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ : Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, όταν -φαντάζομαι- ο συντακτικός νομοθέτης και ο νομοθέτης του Κανονισμού της Βουλής θέσπιζαν τη διαδικασία ψήφισης των νόμων, ουδέποτε θα μπορούσαν να φανταστούν νομοσχέδια σαν και αυτό που έχουμε προ οφθαλμών και προς ψήφιση. Γιατί βεβαίως όταν μιλούσαν για ψήφιση των νομοσχεδίων ή των προτάσεων νόμων επί της αρχής, φαντάζομαι θα εννοούσαν ότι κάποια αρχή, κάποιο τέλος έχει ένα νομοσχέδιο.

Το προκείμενο νομοσχέδιο θα μείνει ιστορικό στη λειτουργία του Κοινοβουλίου. 'Οχι βεβαίως γιατί προσθέτει, ούτε καν αφαιρεί τίποτα, αλλά γιατί είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο δεν θα μπορούσε να μπει σε καμία πολιτισμένη Βουλή. Σε αυτό το νομοσχέδιο ταιριάζουν τρεις τίτλοι: Είτε πλίνθοι, λίθοι, κέραμοι, ατάκτως ερριμμένοι είτε νομοσχέδιο σούπερ μάρκετ είτε όπως είπε ο εκ Λαρίσης συνάδελφος κ. Παπαδημόπουλος, νόμος κουρελού.

Πρέπει να σας θυμίσω κύριε Υπουργέ ότι την εποχή του κλασικού ρωμαϊκού δικαίου υπήρχε ένας θεσμός. Η απαγόρευση των λιγόμενων lege saturae, των νόμων φρουτιέρες. Απαγορεύονταν από τότε. Για σκεφτείτε πόσος χρόνος πέρασε μέχρι σήμερα για να φτάσουμε στο σημείο να παραβιάζουμε θεμελιώδεις αρχές που, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην κυριολεξία υποβαθμίζουν το ρόλο του Κοινοβουλίου!

Θα σας θυμίσω και κάτι άλλο, που ίσως δεν το ξέρετε. Αυτό το νομοσχέδιο στη Διάσκεψη των Προέδρων ήρθε με τη μορφή, όχι του κατεπείγοντος ή του επείγοντος, αλλά εν πάση περιπτώσει του σημαντικού νομοσχεδίου το οποίο έπρεπε να μπει προς συζήτηση εμβολίμως και σταμάτησε η συζήτηση του νομοσχεδίου το οποίο αφορούσε τη σύσταση Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας. Είναι το νομοσχέδιο που συζητήσαμε επί της αρχής την άλλη φορά. Δεν είναι, δηλαδή, μόνο ο τρόπος σύνταξης ενός νομοσχεδίου που είναι απαράδεκτος, είναι και η ιεράρχηση της Κυβέρνησης. Σκεφτείτε μία Κυβέρνηση, που ένα νόμο κουρελού στην κυριολεξία τον ιεραρχεί ως τέτοιο και πρέπει να τον φέρει να ψηφιστεί πριν από το νομοσχέδιο το οποίο αφορά την ίδρυση Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας. Είναι και τα δύο ενδεικτικά του τι σημαίνει για την Κυβέρνηση νομοθετικό έργο, τι σημαίνει για την Κυβέρνηση αναβάθμιση του νομοθετικού ρόλου του Κοινοβουλίου.

Επειδή, λοιπόν, δεν υπάρχει ούτε αρχή ούτε τέλος, είμαι υποχρεωμένος να πάρω ένα από τα θέματα, γιατί βεβαίως επί της αρχής που δεν υπάρχει, δεν μπορώ να συζητήσω για όλα τα θέματα. Θα πάρω ένα θέμα μόνο, το θέμα που αφορά τα ταξί.

Θα μου πείτε, γιατί παίρνω αυτό το θέμα. Για τον απλό λόγο ότι με το συγκοινωνιακό πρόβλημα που υπάρχει στην Αθήνα τα ταξί έχουν μια ιδιομορφία στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στην Αθήνα αυτήν τη στιγμή. Ιδιαίτερα στο Λεκανοπέδιο. Ποια είναι η ιδιομορφία; Στην ουσία το ταξί δεν παίζει το ρόλο που παίζει

στις άλλες χώρες. Στις άλλες χώρες το ταξί είναι ένα εξαιρετικό μέσο μεταφοράς, δηλαδή, ένα μέσο που χρησιμοποιείται μόνο στις περιπτώσεις που κάποιος έχει και την οικονομική δυνατότητα ή έχει την ανάγκη του χρόνου για να το χρησιμοποιήσει. Στην Ελλάδα, κυρίως στο Λεκανοπέδιο επειδή τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν μπορούν να διαδραματίσουν το ρόλο για τον οποίο έχουν ταχθεί, το ταξί παίζει έναν τέτοιο ρόλο. Στην ουσία είναι συμπληρωματικό και του Μετρό και του λεωφορείου. Θα μου πείτε, τώρα το Μετρό έγινε, ίσως να πάψει να υπάρχει αυτός ο ρόλος. 'Οχι, κύριε Υπουργέ. Το Μετρό είναι μισό, κολοβό, δεν μπορεί να παίξει το ρόλο τον οποίο είχε αρχικά προγραμματιστεί να παίξει. Γι'αυτό το ταξί θα παίζει για σημαντικό χρόνο ακόμη το ρόλο που παίζει σήμερα. Δηλαδή, είναι ένα συμπληρωματικό μέσο μεταφοράς.

Και ενώ έχει αυτόν το ρόλο, στην ουσία το ταξί στην Ελλάδα, τελεί κυριολεκτικά υπό διωγμό. Φαίνεται και από τον τρόπο με τον οποίο το αντιμετωπίζετε. Τι κάνετε στην πραγματικότητα με τη σχετική διάταξη του άρθρου 8; 'Ερχεσθε και λέτε ούτε λίγο ούτε πολύ ότι νομιμοποιείτε τη διπλή μίσθωση, την πολλαπλή μίσθωση εν πάση περιπτώσει και από κει και πέρα αρχίζει το ποινολόγιο.

Βεβαίως και πρέπει να υπάρχουν κυρώσεις για τους παραβάτες. Πριν, όμως, υπάρξουν κυρώσεις για τους παραβάτες, δεν θα έπρεπε το Υπουργείο να σκεφθεί αυτό το μέσο μεταφοράς, όπως λειτουργεί σήμερα, δεν θα έπρεπε να έχει ανάλογη αντιμετώπιση; Εκείνη που του επιφυλάσσει πραγματικά η ίδια η κοινωνική ανάγκη που υπάρχει. Δεν θα έπρεπε τα ταξί να τα αντιμετωπίσετε κατ'αυτόν τον τρόπο ώστε να υπάρξει βελτίωση; Γιατί φαντάζομαι κανείς δεν είναι ικανοποιημένος ούτε από τον τεράστιο αριθμό των ταξί που υπάρχουν, ούτε από την κατάσταση των ταξί τα οποία κυκλοφορούν στην Αθήνα που είναι απότοκο του γεγονότος ότι το ταξί επειδή βρίσκεται υπό διωγμό δεν έχει κανένα κίνητρο να γίνει καλύτερο.

Θα μου πείτε τι μπορούσατε να κάνετε. Πάρα πολλά πράγματα. Πρώτα-πρώτα είναι αδιανόητο να μην έχει ολοκληρωθεί το μητρώο των ταξί. Κανείς δεν ξέρει αυτήν τη στιγμή ποιοι είναι οι πραγματικοι οδηγοί των ταξί στην Αθήνα.

Δεύτερον, δεν μπορεί να υπάρχει αυτό το καθεστώς, το οποίο το γνωρίζετε κύριε Υπουργέ, των πλαστών αδειών, που στην κυριολεξία κοντεύουν να ξεπεράσουν σε αριθμό τις άδειες των νομίμων ταξί.

Είναι εικόνα χώρας-μέλους της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης να ανακαλύπτεται, να είναι στον εισαγγελέα και να μην ευαισθητοποιείται το Υπουργείο να έχει ξεκινήσει μόνο του αυτήν την ώρα, πολύ περισσότερο την έρευνα του εάν και κατά πόσο υπάρχουν πλαστές άδειες και πόσες είναι αυτές; Απλώς και μόνο μία έρευνα, η οποία γίνεται σχετικά με κάποιες αποκαλύψεις που έγιναν;

Ξέρετε πολύ καλά τις χιλιάδες των πλαστών αδειών που κυκλοφορούν σήμερα, αυτήν τη στιγμή στην Αθήνα. Δεν ευαισθητοποιείται κανείς γι'αυτό το πράγμα;

Υπάρχει και ένα τελευταίο θέμα. 'Οταν γνωρίζουμε ότι αυτήν τη στιγμή το ταξί είναι μέσο μεταφοράς, όπως και τα άλλα -αυτή είναι η πραγματικότητα και σας το είπα- μπορεί να έχει αυτήν την αντιμετώπιση που έχει σχετικά με τους λεωφορειόδρομους; Αυτήν την στιγμή οι λεωφορειόδρομοι επεκτείνονται.

Είναι ένα μέτρο που μπορεί να χαρακτηρισθεί θετικό υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Υπό έναν όρο όμως. 'Οτι σ'αυτόν το χώρο των λεωφορειοδρόμων έχουν ίση μεταχείριση τα μέσα μεταφοράς. Δεν μπορείς να βγάλεις το ταξί ή να το έχεις υπό διωγμό μέσα στο λεωφορειόδρομο, όταν το ταξί έχει στην κυριολεξία αυτήν τη στιγμή συμπληρωματικό ρόλο σε σχέση με το λεωφορείο.

Γιατί αν ήταν διαφορετικά, κύριε Υπουργέ, τα πράγματα, αν το ταξί ήταν όπως στο εξωτερικό ένα εξαιρετικό μέσο μεταφοράς, να δεχθώ τη μεταχείριση τη διαφορετική από το λεωφορείο. Αλλά, όταν έχει αυτήν τη λειτουργία που έχει αυτήν τη στιγμή στο Λεκανοπέδιο, πώς είναι δυνατόν να μην μπορεί ο οδηγός του ταξί και το ταξί να παίξουν το ρόλο τον οποίο παίζουν τα ταξί. Δηλαδή και το θέλετε να συμπληρώνει και το λεωφορείο, αλλά δεν επιτρέπετε να το κάνει. Τι ζητάμε απ'αυτούς τους ανθρώπους τέλος πάντων;

Ανέφερα τρία χαρακτηριστικά δείγματα από ένα συγκεκριμένο μέτρο για να σας δείξω ότι δεν φθάνει που είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο είναι απαράδεκτο από πλευράς κοινοβουλευτικής, είναι και εντελώς εσφαλμένο από πλευράς προσανατολισμού. Δείχνει ακριβώς την οποιαδήποτε αίσθηση της πραγματικότητας σχετικά με ένα συγκεκριμένο θέμα.

Παίρνοντας αυτό το συγκεκριμένο παράδειγμα, καταλήγω λέγοντάς σας, κύριε Υπουργέ, μιας και μας φέρατε αυτό το νομοσχέδιο στη Βουλή και μάλιστα εμβολίμως, όπως σας είπα προηγουμένως, ότι επί της αρχής που μας ζητάτε να απαντήσουμε και να ψηφίσουμε, σας λέμε ένα πράγμα: Αφού δεν έχει ένα νομοσχέδιο αρχή, δεν μπορούμε να ψηφίσουμε ούτε καν επί της αρχής. Ισχύει, δηλαδή, στη συγκεκριμένη περίπτωση η ρήση που θα βρείτε στους Νεκρικούς Διαλόγους του Λουκιανού, "ουκ αν λάβοις παρά του μη έχοντος". Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Παπαφιλίππου έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, ακούσαμε τον κύριο Υπουργό στην τοποθέτησή του και εγώ θέλω να επανέλθω, γιατί πιστεύω ότι έχει γίνει ένα λάθος, όσον αφορά αυτά τα οποία αναφέρονται για το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Δεν είναι δυνατόν, κύριε Πρόεδρε, ένας οργανισμός έτσι όπως είναι και μας είπε ο κύριος Υπουργός ότι πρόκειται για μια υπηρεσία του Υπουργείου, που απαρτίζεται από χίλια τετρακόσια άτομα με μία διάρθρωση διοικητική, εκεί που υπάρχει μία ισχυρή νομική υπηρεσία να ζητάει ο Υπουργός νέα νομική υπηρεσία. Να δημιουργούνται σπατάλες τεράστιες διακοσίων πενήντα και πλέον εκατομμυρίων δραχμών ετησίως με στόχο να εκσυγχρονισθεί αυτός ο οργανισμός για να έχει δυνατότητα να μπει στον ανταγωνισμό, να μπει ακόμη και στον ιδιωτικό τομέα όπως και άλλες αντίστοιχες ΔΕΚΟ.

Εγώ επιμένω, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να το ξανασκεφθείτε έστω και την τελευταία στιγμή. Αυτό το οποίο γίνεται, να φτιάχνονται υπηρεσίες ξεχωριστές γύρω από τον πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου που ασκεί διοίκηση σε όλον τον οργανισμό δεν είναι σωστό γιατί αποτελεί ένα δεύτερο κομμάτι του οργανισμού γύρω του, ξεχωριστό, προκειμένου να εκσυγχρονίσει το σύστημα, δηλαδή, να εκπαιδεύσει όλους αυτούς οι οποίοι είναι εκεί. Δεν είναι πιο σωστό μέσω των υπηρεσιών που υπάρχουν, αυτοί οι ίδιοι να δουλέψουν; Η νομική υπηρεσία που υπάρχει να δουλέψει, οι γενικοί διευθυντές που υπάρχουν να δουλέψουν για να μπορέσουν με την εμπειρία που έχουν να περάσουν στην άλλη φάση. Αυτό είναι το ένα και επιμένω, δεν συμφωνούμε με τίποτα με αυτά τα οποία μας είπε ο κύριος Υπουργός.

'Ενα δεύτερο θέμα το οποίο θέλω να επισημάνω και εσείς, κύριε Υπουργέ, μπορείτε να το κατανοήσετε καλύτερα, είναι ότι εδώ στο άρθρο 1 αναφέρεσθε και λέτε ότι με αποφάσεις οι Υπουργοί και ξεκινάτε από το Υπουργείο Ανάπτυξης και καταλήγετε στο Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας, αποφαίνονται για το ευαίσθητο κομμάτι που αφορά τον ελληνικό λαό, την προστασία της υγείας του. Αναφέρομαι στην παράγραφο Ι. Το αφήνετε τελείως κενό χωρίς να μας πείτε πότε αποφαίνονται αυτοί οι Υπουργοί, πότε εκδίδεται αυτή η πολυπουργική απόφαση προκειμένου να διασφαλισθεί το κοινό. Αφήνετε να εκφυλίζονται τα πράγματα. Εσείς έχετε συνειδητοποιήσει ότι υπάρχει κίνδυνος; Εάν εσείς, κύριε Υπουργέ, γνωρίζετε ότι υπάρχει κίνδυνος, βγείτε και πείτε το και μην αφήνετε έτσι τα πράγματα.

Το τρίτο που ήθελα να επισημάνω αφορά τους ανθρώπους οι οποίοι παλεύουν στους δρόμους, τους ιδιοκτήτες φορτηγών που κάνουν τις διεθνείς μεταφορές. Αυτοί είναι για μεγάλο χρονικό διάστημα σε απεργία και σας έχουν υποβάλει, κύριε Υπουργέ, τα αιτήματά τους. Λένε ότι σιγά σιγά εκποιούν την ίδια την περιουσία τους. Δεν βγαίνουν οικονομικά. Σας παρακαλούν και ζητούν και από το Υπουργείο Εξωτερικών να παρέμβει γι'αυτό που γίνεται στη Γιουγκοσλαβία με το εμπάργκο διότι έτσι έχουν πολλαπλάσιες δαπάνες. Σας λένε ότι έχουν προβλήματα στο εξωτερικό και κανένα από τα δικά μας προξενεία ή πρεσβείες δεν τους συμπαρίσταται.

Κύριε Υπουργέ, στην ουσίαν έχουν δίκιο με αυτά τα αιτήματα, που έχω εδώ. Φθάνουν μέχρι του σημείου, να σας παρακαλούν, όπως γίνεται με όλες τις επαγγελματικές τάξεις, να τους στηρίξετε, για να μπορέσουν να αντικαταστήσουν σιγά-σιγά τα αυτοκίνητά τους. Σας παρακαλούν να δείτε όλα αυτά τα παράνομα αυτοκίνητα, που κυκλοφορούν στον τόπο μας 'Ελληνες πηγαίνουν στην Αλβανία και βγάζουν φορτηγά αυτοκίνητα με αλβανικές πινακίδες και μετά έρχονται εδώ και κυκλοφορούν παράνομα. Αυτό το καταγγέλλουν.

Επίσης, σας λένε και άλλες παρανομίες, που γίνονται με τα αυτοκίνητα, από τις άλλες βαλκανικές χώρες, έρχονται εδώ υπέρβαρα και κανείς δεν συγκινείται να τα ελέγξει.

'Αρα, πρέπει να πάρετε μια θέση σε αυτό το νομοσχέδιο, για να δώσετε μια απάντηση σε αυτήν την κατηγορία των βιοπαλαιστών, οι οποίοι βρίσκονται στους δρόμους και φωνάζουν, διότι έχουν δίκιο. Ευχαριστώ.

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΑΤΗΣ: Παίρνω το λόγο, κύριε Πρόεδρε, για να ξαναθυμίσω τη διάταξη του άρθρου 9, που αφορά τη θεσμική θωράκιση του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου, για να αντέξει στον ανταγωνισμό. Γιατί φαίνεται ότι δεν έγινε κατανοητό όπως θα έπρεπε.

Το νέο διοικητικό συμβούλιο, που θεσπίζεται, με πρόεδρο πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και τρεις αντιπροέδρους, επίσης πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης, έχει πλέον δύο αρμοδιότητες καινούριες αποφασιστικής σημασίας. Πρώτον, θα πρέπει να καθορίζει τη διάρκεια των στεγαστικών δανείων και δεύτερον, να καθορίζει τη δανειοδοτική πολιτική οργανισμών, επιχειρήσεων δημοσίων ή ιδιωτικών ή και να συγχρηματοδοτεί με άλλα πιστωτικά ιδρύματα φορείς, οι οποίοι θέλουν να δημιουργήσουν υποδομές και να επενδύσουν σε ζητήματα επικοινωνιών και μεταφορών.

Αυτό είναι ένα μείζον ζήτημα, που από τώρα και μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου αναλαμβάνει. Θεωρείται άραγε υπερβολή ένα τέτοιο όργανο, με τέτοιες αρμοδιότητες να χρειάζεται ο πρόεδρός του ένα νομικό γραφείο ή ακόμη περισσότερο να χρειάζεται ένα γραφείο διαχείρισης των αποθεμάτων;

Αν θέλουμε να υπακούσουμε σε στοιχειώδεις κανόνες ανταγωνισμού, αυτά θα έπρεπε να τα ζητάτε, κύριε εισηγητά της Μειοψηφίας, και όχι να κατηγορείτε τον Υπουργό και να ζητάτε να τα πάρει πίσω.

'Οσον αφορά την εξουσιοδοτική διάταξη του άρθρου 1, για κοινές υπουργικές αποφάσεις, προκειμένου να θεσπιστούν κανόνες προστασίας της υγείας των πολιτών, προβλέπεται χρονοδιάγραμμα έξι μηνών, είναι γραμμένο στη διάταξη, εντός των οποίων θα υπάρξει κοινή υπουργική απόφαση, που θα καθορίζει τους κανόνες. Ευχαριστώ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, πήρα το λόγο για να αναφερθώ σε μερικά πράγματα, που θεωρώ πολύ βασικά. Δεν θα αναφερθώ στον τρόπο, που ο κ. Παυλόπουλος δεν έχει να μας δώσει τίποτα. Ασφαλώς, ουκ αν λάβοις παρά του μη έχοντος. Η Νέα Δημοκρατία φαίνεται ότι σε αυτήν τη φάση τουλάχιστον δεν έχει τίποτα να μας δώσει και ασφαλώς τίποτα δεν έχουμε να λάβουμε.

Δεν είναι η πρώτη φορά που σ' αυτήν τη Βουλή ψηφίζουμε πολυνομοσχέδια. Και ένα νομοσχέδιο έχει ειδικό βάρος όχι από το εάν αυτό είναι άρτιο ή είναι νόμος πλαίσιο, αλλά από το εάν έχει να λύσει συγκεκριμένα και ουσιαστικά προβλήματα. Και εδώ μέσα δεν είπε κανένας ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν επιχειρεί να λύσει σοβαρά προβλήματα που αφορούν μεγάλες ομάδες του πληθυσμού, αλλά και την καλύτερη ποιότητα της ζωής των πολιτών. Επομένως, εάν θέλουμε να μιλήσουμε για το νομοσχέδιο ας μιλήσουμε επί της ουσίας και επί των θεμάτων που αυτό θέτει.

Μίλησαν πάρα πολλοί για το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Ασφαλώς η μετεξέλιξή του σε ένα σοβαρό πιστωτικό ίδρυμα, σε ένα χώρο έντονου ανταγωνισμού, θα απαιτήσει τομές και στη δομή του και στη λειτουργία του. Γι' αυτό μην είμαστε μίζεροι πάνω σ' αυτό.

Εγώ καταλαβαίνω, γιατί μιλάμε για τους ταξιτζήδες συνεχώς. Δεν είναι μόνο ένας χώρος που παρέχει πολύ σοβαρές υπηρεσίες στο σύνολο αλλά είναι και ένας πολυπληθής χώρος που και εκλογικά βολεύει πλην όμως δεν υπερασπίζεται κανένας τους ταξιτζήδες με το να τους χαϊδολογεί με τις κουβέντες του ή να χαϊδεύει τα αυτιά τους με τα λόγια τους. Τους βοηθάει πραγματικά μόνο όταν επιχειρεί να κτυπήσει και τις μαϊμούδες. Εμείς παίρνουμε αποφάσεις, θέτουμε σε εφαρμογή μέτρα, κάνουμε τριπλές κινήσεις για να τους υποστηρίξουμε. Κάνουμε παντός είδους συζητήσεις μαζί τους και παίρνουμε πάρα πολλά μέτρα για να λύσουμε τα προβλήματά τους. Επομένως, επί της ουσίας σε έναν πολύ σοβαρό επαγγελματικό χώρο εμείς επιχειρούμε να δώσουμε απαντήσεις και ταυτόχρονα να υπερασπιστούμε τις καλές υπηρεσίες που μπορεί να προσφέρει αυτός ο τόπος στους πολίτες.

Δεν θα μιλήσω στο πνεύμα που επιχείρησε ο αγαπητός φίλος και τέως Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, διότι θεωρεί ότι οι κυβερνητικοί παράγοντες ζουν σε άλλη χώρα και ότι αεροβατούν. Θα έλεγα όμως, ότι και αυτοί που κάνουν αντιπολίτευση πρέπει να ξέρουν καλά την αίσθηση της κοινωνίας. Και η κοινωνία έχει αίσθηση για την Κυβέρνηση ότι μπορεί να μην τα κάναμε όλα καλά, αλλά όμως σ' όλους τους τομείς γίνεται πολύ σοβαρό έργο.

Μιλάμε για παράδειγμα για τον ΟΣΕ, ένας χώρος εντελώς παρατημένος για δεκάδες χρόνια απ' όλες τις κυβερνήσεις και από τις δικές μας. Είναι η πρώτη φορά που επιχειρείται ένα εκσυχρονιστικό άλμα με εκατοντάδες δισεκατομμύρια, και παρέχεται σοβαρό και αποτελεσματικό έργο. Δεν πρέπει να τα ισοπεδώνουμε όλα.

'Ομως, κύριοι συνάδελφοι, θέλω να αναφερθώ σε ένα πολύ σοβαρό θέμα, που αποτελεί και δική μας έγνοια. Είναι αυτό που λέμε κεραίες, συχνότητες, ευαισθησία της υγείας των πολιτών, απέναντι στην ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία. Θα ήθελα να πω δυο κουβέντες γι' αυτά.

Ποιο είναι το βασικό μας πρόβλημα. Υπάρχει επίδραση της ακτινοβολίας για παράδειγμα από τις κεραίες κινητής τηλεφωνίας πάνω στον πληθυσμό; Θα πρέπει να ξέρετε ότι από τη δομή και τη λειτουργία της η κινητή τηλεφωνία έχει κεραίες σε πυκνοκατοικημένες περιοχές. Υπάρχει πρόβλημα; Εγώ δεν σας αναφέρω τις δικές μου εκτιμήσεις. Θα διαβάσω λίγες κουβέντες από τις θέσεις που ανέπτυξε ο καθηγητής Οζούνογλου στην Διαρκή Επιτροπή Αποτίμησης Τεχνολογίας πέρσι της οποίας ήμουν μέλος. Αναφέρει τα εξής: "Στην περίπτωση της κινητής τηλεφωνίας, στους σταθμούς βάσης" -στις κεραίες δηλαδή"- η ισχύς επειδή είναι χαμηλή και επειδή οι κεραίες έχουν κώνους διαγραμμάτων" -δηλαδή δεν είναι κατευθυνόμενη η συχνότητα σε μικρή δέσμη"- ακτινοβολούν σε πολύ μεγάλες γωνίες.'Εχουμε μετρήσει πάνω από πεντακόσιους σταθμούς" -όπως ακούτε- "για να πειστεί ο κόσμος. Σε όλες τις περιπτώσεις) ακόμα και σε τρία μέτρα κοντά στην κεραία του σταθμού βάσης, δεν παραβιάζεται και το πιο αυστηρό όριο ασφαλείας που έχει θεσμοθετηθεί". 'Αρα, λοιπόν, μέχρι σήμερα δεν έχει καταγραφεί από καμία έρευνα -το ίδιο αναφέρει και το πόρισμα μιας έκθεσης που έχει κάνει το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας στο οποίο πολλές φορές αναφερόμαστε- από κανένα έλεγχο που έχει γίνει καμιά υπέρβαση. 'Ολες οι μετρήσεις δείχνουν εκατό έως δέκα χιλιάδες φορές κάτω από το όριο ασφαλείας. Δεν υπάρχει με τα σημερινά δεδομένα κανένα πρόβλημα σε ό,τι αφορά τις κεραίες.

'Ομως σε ό,ι αφορά τη συσκευή της κινητής τηλεφωνίας οι πάντες αναφέρουν ότι προκαλούν σχετικά θερμικά φαινόμενα αλλά οι πάντες επίσης μέχρι σήμερα αναφέρουν ότι αυτά τα θερμικά φαινόμενα πουθενά δεν έχει τεκμηριωθεί ότι δημιουργούν αλλοιώσεις και δεν δημιουργούν προσθετικά αποτελέσματα όταν φύγει από εκεί η λειτουργία του και παύει να υπάρχει η θερμότητα που ανεβαίνει και παύει να υπάρχει το πρόβλημα.

Επαναλαμβάνω όμως το εξής, γιατί πρέπει να είναι συνεχής η έννοια μας. Από εδώ και πέρα θα ζούμε όπως και τώρα με λειτουργίες υπηρεσιών που θα έχουν συχνότητες και ακτινοβολίες. Περιτριγυριζόμαστε μέσα στο σπίτι μας και γύρω μας καθη-

μερινά από τέτοιου είδους συσκευές. Πρέπει να έχουμε τα μάτια μας ανοικτά, να είμαστε ευαίσθητοι όλοι και εμείς όσοι έχουμε την ευθύνη και όλοι μας στο τι πορίσματα βγάζουν οι μελετητές και οι οργανισμοί της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης αλλά και οι παγκόσμιοι για να παίρνουμε και τα αντίστοιχα μέτρα.

Μέχρι σήμερα από κανέναν δεν έχει τεκμηριωθεί, επαναλαμβάνω, επίδραση με χημικές αλλοιώσεις όπως συμβαίνει στις ιοντίζουσες ακτινοβολίες που αποδεδειγμένα δημιουργούν προβλήματα και μάλιστα καρκίνων, εδώ πουθενά από κανένα πείραμα δεν έχει αποδειχθεί ότι υπάρχουν αλλοιώσεις. 'Ομως επαναλαμβάνω πρέπει να είμαστε πολύ ευαίσθητοι. Και σαν αρμόδιος Υφυπουργός θα έλεγα στον καθένα από μας να κάνει λελογισμένη χρήση του κινητού του όχι μόνο για χάρη της τσέπης του αλλά και για χάρη πιθανά, έστω και με ελάχιστη πιθανότητα, στο μέλλον να αποδειχθεί ότι έχουμε προβλήματα και κυρίως αυτά θα είναι στα παιδιά μας. Ευχαριστώ πολύ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Δεν μας είπατε σε ποια μέτρα αναφέρεστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ Υφυπουργός Μεταφορών και Ε - πικοινωνιών): Ναι έχετε δίκιο.

Σε ό,τι αφορά αυτήν την κοινή υπουργική απόφαση που συζητάμε συνεχώς, επειδή ακριβώς σας είπα ότι είναι σε εξέλιξη όλη η έρευνα και η μελέτη επάνω σ' αυτό, γι' αυτό και κάθε φορά έχουμε καινούρια δεδομένα. Και είναι αλήθεια ότι καθυστερήσαμε.

Αυτήν τη στιγμή που μιλάμε όμως και ζητάτε χρονοδιάγραμμα, σας λέω ότι αυτή η κοινή υπουργική απόφαση έχει φύγει από το Υπουργείο Μεταφορών συγκροτημένη, προς τα Υπουργεία που συνυπογράφουν. Είναι στη διάθεσή σας όποτε θέλετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε, κύριε Γκελεστάθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι περασμένη η ώρα και έχει καταπονηθεί το Σώμα για να επανέλθουμε τώρα στα γνωστά που ο κύριος Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών αναφέρθηκε σύντομα στο θέμα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος. Δυστυχώς η πραγματικότητα είναι όπως την περιέγραψα.

Και μην ξεχνάμε ότι η κατασκευή της διπλής γραμμής ξεκίνησε από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 1990, όπως παράλληλα και η ηλεκτροκίνηση, και γι' αυτό είχαμε πετύχει το 1993 να γίνεται η διαδρομή του intercity Αθήνα Θεσσαλονίκη σε πέντε ώρες και σαράντα πέντε λεπτά και σήμερα να γίνεται σε επτά ώρες. Και με τα άλλα στοιχεία που έδωσα προηγουμένως αποδεικνύεται στον τομέα αυτό η Κυβέρνηση έχει αποτύχει παταγωδώς και έχει δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα και θέματα ηθικής τάξεως υπάρχουν στον ΟΣΕ τα οποία έχουν έρθει στη δημοσιότητα το τελευταίο χρονικό διάστημα.

'Ηθελα όμως με την ευκαιρία αυτή να θέσω υπόψη του κυρίου Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μια εργασία που είχε γίνει στο Υπουργείο το 1998, στη Διεύθυνση Τεχνικής Οχημάτων όσον αφορά τη λειτουργία των πρατηρίων καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων που στεγάζονται σε κτίρια και περιλαμβάνουν και άλλες χρήσεις. Και θα καταθέσω την εργασία αυτή στα Πρακτικά για να λάβει γνώση ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, ώστε όταν έρθουμε στα οικεία άρθρα, να είναι σε θέση να τοποθετηθεί στο θέμα αυτό, όπως επίσης και στο θέμα της λειτουργίας των συνεργείων αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων που και αυτό είναι επίσης ένα σοβαρό θέμα. Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ν. Γκελεστάθης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα κείμενα τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης) : Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ : Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης) : Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών "Ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών", έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία επί της αρχής.

'Εχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τετάρτης 19 Ιανουαρίου 2000 και Πέμπτης 20 Ιανουαρίου 2000 και ερωτάται το Σώμα εάν τα επικυρώνει.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης) : Συνεπώς τα Πρακτικά της Τετάρτης 19 Ιανουαρίου 2000 και Πέμπτης 20 Ιανουαρίου 2000 επεκυρώθησαν.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 23.48' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Τετάρτη 2 Φεβρουαρίου 2000 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 σχεδίου νόμου: "Ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών", σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ **ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**