

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ζ' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΚΣΤ'

Πέμπτη 1 Μαρτίου 2001 (πρωί)

Αθήνα, σήμερα στην 1η Μαρτίου 2001, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.32' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΕΙ - ΤΟΝΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γέτονας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, Βουλευτή Β' Αθηνών, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. **ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Καστελλίου Ηρακλείου ζητεί οικονομική ενίσχυση για την εκτέλεση αντιπλημμυρικών έργων στην περιοχή του.

2) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τυφλών ζητεί οικονομική ενίσχυση για την κάλυψη λειτουργικών δαπανών του.

3) Οι Βουλευτές κύριοι **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ** και **ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ** κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Λευκασίου Αχαΐας ζητεί να εξοπλιστεί το Κέντρο Υγείας Κλειτορίας με δεύτερο - σύγχρονο νοσοκομειακό όχημα.

4) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Μεταπτυχιακοί Φοιτητές του Παιδαγωγικού Τμήματος Δημοτικής Εκπαίδευσης του Πανεπιστημίου Αθηνών ζητούν να τους εγκριθούν εκπαιδευτικές άδειες τις οποίες δικαιούνται από το νόμο.

5) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σερίφου ζητεί τη βελτίωση της ακτοπολικής συγκοινωνίας της νήσου Σερίφου.

6) Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία οι υπάλληλοι της Δ/σης Υγείας και της Δ/σης Κοινωνικών Δράσεων του Νομού Χαλκιδικής διαμαρτύρονται για την εις βάρος τους μισθολογική αδικία.

7) Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σιθωνίας Χαλκιδικής ζητεί την

ενίσχυση των υπηρεσιών των Αστυνομικών Δ/σεων του Νομού Χαλκιδικής σε προσωπικό και εξοπλισμό.

8) Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Πολυγύρου Χαλκιδικής ζητεί την αντικατάσταση του δικτύου νερού στην περιοχή του.

9) Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ιδιοκτήτες, κάτοχοι οικοπέδων και κτισμάτων στη Θεσ/νίκη ζητούν την άμεση χορήγηση αποζημίωσης από τη διάνοιξη της οδού Αγίου Δημητρίου του Δήμου Θεσ/νίκης.

10) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. **ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ** κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εταιρία Προστασίας Ανηλίκων Βόλου ζητεί οικονομική ενίσχυση για τη λειτουργία της Στέγης Φιλοξενίας Ανηλίκων της περιοχής της.

11) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. **ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αλμυρού Μαγνησίας ζητεί την έγκριση της Αναπτυξιακής Μελέτης της Αναπτυξιακής Εταιρίας Νοτιοδυτικής Μαγνησίας στον Άξονα 7 του επιχειρησιακού προγράμματος Αγροτική Ανάπτυξη και Ανασυγκρότηση της Υπαίθρου 2000-2006.

12) Ο Βουλευτής Σερρών κ. **ΚΩΝ/ΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ** κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για το καθεστώς λειτουργίας της Υποδιεύθυνσης Μεταγωγών Δικαστηρίων Αθηνών.

13) Ο Βουλευτής Σερρών κ. **ΚΩΝ/ΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ** κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τα εργασιακά αιτήματα των εθελοντών πυροσβεστών.

14) Ο Βουλευτής Δράμας κ. **ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με το ΠΔ για τη γενοκτονία των Ελλήνων της Μ.Ασίας.

15) Ο Βουλευτής Δράμας κ. **ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Κων/νος Μπαναβάκης, κάτοικος Νεροφρακτής Δράμας, ζητεί να διευθετηθεί η σύνταξή του.

16) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εξωραϊστικός Σύλλογος "Καστρί - Λουτρό" Αιγάνης Δήμου Κάτω Ολύμπου ζητεί διευκρινήσεις για την πορεία της μελέτης αξιοποίησης των περιοχών του Πηγεϊού ποταμού.

17) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι ομάδες παραγωγών οπωροκηπευτικών των Αγροτικών Συνεταιρισμών του Νομού Λάρισας ζητούν να μειωθούν τα ελάχιστα μεγέθη λειτουργίας των συνεταιρισμών.

18) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Εργοληπτών Δημοσίων Έργων Νομού Λάρισας υποβάλλει προτάσεις για το σχέδιο νόμου σχετικά με τα αναπτυξιακά θεσμικά, φορολογικά κίνητρα των επιχειρήσεων του κατασκευαστικού τομέα.

19) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Αεροπορίας ζητεί να καταργηθεί η νομοθετική διάταξη που αφαιρεί το 40% των εσόδων του ΜΤΑ.

20) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Συντονιστική Επιτροπή επιτυχόντων μη διοριστέων Γραπτού Διαγωνισμού ΑΣΕΠ 1998 ζητεί το διορισμό των επιτυχόντων του Διαγωνισμού.

21) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Υπαλλήλων ΟΑΕΔ Κρήτης ζητεί τη διατήρηση του Δημόσιου και Κοινωνικού Χαρακτήρα του ΟΑΕΔ.

22) Ο Βουλευτής Κοζάνης κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΙΑΡΤΣΙΩΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σιάτιστας Κοζάνης διαμαρτύρεται για την υποβάθμιση της ΔΟΥ Σιάτιστας.

23) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Μανώλης Πουλάκης, κάτοικος Γλυκών Νερών Αττικής, διαμαρτύρεται για το σύστημα του αντικειμενικού προσδιορισμού αξίας για τις αγροτικές περιοχές.

24) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Διεθνής Αμνηστία, η Ελληνική Επιτροπή ζητεί την επικύρωση του Καταστατικού της Ρώμης για την ίδρυση ενός μόνιμου Διεθνούς Ποινικού Δικαστηρίου.

25) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αρτεμισίου Εύβοιας ζητεί διαφάνεια στη διαδικασία πρόσληψης των δημοτικών υπαλλήλων του.

26) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ύδρας Αττικής υποβάλλει προτάσεις για τον καθορισμό των αντικειμενικών αξιών εντός και εκτός σχεδίου στο νησί της Ύδρας.

27) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ύδρας Αττικής διαμαρτύρεται για τις αντικειμενικές αξίες για τα εκτός σχεδίου ακίνητα του Δήμου Ύδρας.

28) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο αναπληρωτής Διεθνών Σύμβουλος της ΑΝΕΝ ζητεί χρηματοδότηση για την άγνοη γραμμή Κύθηρα - Αντικύθηρα.

29) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Αικατερίνη Παπανακλή, κάτοικος Θεσ/νίκης, ζητεί τη διευθέτηση της συνταξιοδότησής της.

30) Η Ομοσπονδία Σωματείων Πολιτικής Αεροπορίας με ψήφισμά της το οποίο επέδωσε στον κ. Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων ζητεί να μην επιτραπεί η πώληση του εθνικού αερομεταφορέα και να κηρυχθεί άκυρος ο διαγωνισμός ιδιωτικοποίησής του.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 3650/6-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1221/30-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3650/6-1-00 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ν. Κακλαμάνης και αφορά στην αντικατάσταση των προπαρασκευασμένων από πλάκες αμιάντου σχολικών κτιρίων, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Ο Οργανισμός Σχολικών κτιρίων από τις αρχές της δεκαετίας του '80 ως κατ' εξοχήν υπεύθυνος Οργανισμός στα τεύχη των προδιαγραφών για την κατασκευή σχολικών κτιρίων παρακολουθεί απαρέγκλιτα τις Κοινοτικές Οδηγίες.

Στα δε σχολικά κτίρια που κατασκευάζει δεν χρησιμοποιείται σε καμιά περίπτωση υλικό με βάση τον αμιάντο, χρησιμοποιούνται υλικά ακίνδυνα, μη τοξικά και φιλικά προς το περιβάλλον.

Οι προδιαγραφές του Ο.Σ.Κ. ήταν και είναι στη διάθεση των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων που κατασκευάζουν σχολικά κτίρια με τη μορφή επιστημονικής συνδρομής.

Το ΥΠΕΠΘ, στην προσπάθειά του για την εξάλειψη του φαινομένου της ύπαρξης ακόμη και σήμερα, τέτοιων σχολικών κτιρίων, με την εγκύκλιό του ΣΤ1/3054/7-11-00 ζήτησε από όλες τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της χώρας, αφενός να ενημερωθεί για το εάν υπάρχουν παλαιά σχολεία που είναι κατασκευασμένα με υλικά από αμιάντο και αφ' ετέρου να ληφθεί μέριμνα για την άμεση αντικατάστασή τους κατά προτεραιότητα.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΗΝΙΚΟΣ*

2. Στην με αριθμό 3652/6-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 306/1-12-00 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση 3652/6.11.2000 που κατέθεσε στη Βουλή, ο Βουλευτής κ. Λευτέρης Παπανικολάου, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία της ΔΕΣΕ Περιφ. Πελοποννήσου τα εξής:

1. Λόγω των θερμών πυρκαγιών που είχαν συμβεί στον Ταύγετο καταστράφηκε μεγάλος αριθμός πινακίδων σήμανσης, ο μεγαλύτερος αριθμός των οποίων αντικαταστάθηκε και συνεχίζεται και των υπολοίπων κατεστραμμένων.

Με εργολαβία η οποία βρίσκεται εν ενεργεία γίνεται τοποθέτηση και συμπληρωματικών πινακίδων σήμανσης, όπου αυτό είναι απαραίτητο.

2. Η ΔΕΣΕ Περιφ. Πελοποννήσου εντός του μηνός θα προβεί στη διαγράμμιση του εθνικού οδικού δικτύου δίνοντας προτεραιότητα στα πλέον επικίνδυνα σημεία και λαμβάνοντας υπόψη τον κυκλοφοριακό φόρτο των οδών.

3. Στην Ε.Ο. Σπάρτης - Καλαμάτας, η οποία ανήκει στο δεύτερο εθνικό οδικό δίκτυο και διασχίζει τον ορεινό όγκο του Ταύγετου, είναι πράγματι συχνές οι καταπτώσεις πρανών των ορυγμάτων αλλά η συνεργασία της Υπηρεσίας ΔΕΣΕ Περιφ. Πελοποννήσου επεμβαίνουν άμεσα και προβαίνουν στην άρση των καταπτώσεων αυτών.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ*

3. Στην με αριθμό 3655/6-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1222/30-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3655/6-11-00 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Καρατζαφέρης σχετικά με την Πρόσθετη Διδακτική Στήριξη (Ενισχυτική Διδασκαλία) σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Η Πρόσθετη Διδακτική Στήριξη (Π.Δ.Σ.) εφαρμόστηκε το σχολικό έτος 97-98 (23 Μαρτίου - 25 Μαΐου) στην Α' Λυκείου σε πιλοτική φάση και σημείωσε πανελλήνια μεγάλη επιτυχία.

Το σχολικό έτος 1998-99 η Π.Δ.Σ. επεκτάθηκε και στη Β' Λυκείου, βρίσκοντας θερμή ανταπόκριση τόσο από τον εκπαιδευτικό κόσμο όσο και από τον μαθητικό κόσμο.

Το ΥΠΕΠΘ συνεχίζοντας αυτό το ιδιαίτερης σημασίας κοινωνικό έργο επέκτεινε από τον Οκτώβριο του 1999 τα προγράμματα ΠΔΣ και στη Γ' Λυκείου και ταυτόχρονα συμπεριέλαβε στο θεσμό και τα ΤΕΕ, καλύπτοντας έτσι όλη τη λυκειακή βαθμίδα.

Η Πρόσθετη Διδακτική Στήριξη (Π.Δ.Σ) και στοχεύει στην παροχή ουσιαστικής βοήθειας σε όλους του μαθητές.

Σήμερα τα προγράμματα ΠΔΣ υλοποιούνται σε όλες τις τάξεις Ενιαίων Λυκείων και ΤΕΕ και σχεδόν σε όλα τα μαθήματα που χρειάζεται οι μαθητές (Γενική Παιδείας και Κατεύθυνσης).

Σκοπός της ΠΔΣ είναι αφενός να μειώσει τη μαθητική διαρροή της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης επανεπιδίδοντας τους αδύνατους μαθητές στη μαθησιακή διαδικασία και αφετέρου να ενισχύσει τις γνώσεις των μαθητές ώστε να μπορούν να αντιμε-

τωπίσουν άνετα τις αυξημένες απαιτήσεις της Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης ή της αγοράς εργασίας.

2. Στα προγράμματα ΠΔΣ δεν γίνεται διδακτική προσέγγιση του μαθήματος στη ΠΔΣ με τον ίδιο τρόπο όπως στο κανονικό πρόγραμμα, αλλά κυρίως δίνεται έμφαση στην κάλυψη των μαθησιακών κενών των μαθητών.

Σημειώνουμε επίσης ότι η συνεργασία των καθηγητών του κανονικού προγράμματος και των καθηγητών της πρόσθετης Διδακτικής Στήριξης είναι διαρκής.

3. Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται τα ποσοστά παρακαλούθησης πανελληνίως, της πρόσθετης διδακτικής στήριξης κατά το σχολικό έτος 1999-2000.

4. Η μέχρι τώρα δαπάνη του προγράμματος είναι:

Για την πιλοτική εφαρμογή 1.600.000.000 δρχ.

Για τη Σχολική χρονιά 1998-99 5.500.000.000 δρχ. από την Ευρωπαϊκή Ένωση και 740.000.000 δρχ. από τον Τακτικό Προϋπολογισμό.

Για τη Σχολική χρονιά 1999-2000 προβλέπεται να ανέλθει σε 7.000.000.000 δρχ. περίπου.

Το πρόγραμμα χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου από το Κοινωνικό Πλαίσιο στήριξης.

5. Στα προγράμματα ΠΔΣ απασχολούνται μόνιμοι ή αναπληρωτές αλλά και ωρομίσθιοι αδιόριστοι καθηγητές. Τα μαθήματα γίνονται πέραν του κανονικού ωραρίου, τις απογευματινές ώρες ή και Σάββατο. Στους μόνιμους ή αναπληρωτές καθηγητές επιτρέπεται να έχουν μέχρι 6 ώρες εβδομαδιαίως στο πρόγραμμα ΠΔΣ και σε ειδικές περιπτώσεις παραμεθόριων ή νησιωτικών περιοχών μέχρι 8 (στους ωρομίσθιους αδιόριστους καθηγητές οι επιτρεπόμενες ώρες είναι 10 και 15 αντιστοίχως. Οι συνθήκες διδασκαλίας είναι οι καλύτερες δυνατές δεδομένου ότι τα τμήματα είναι ολιγομελή των 5 έως 10 μαθητών και ο καθηγητής έχει την άνεση να εφαρμόσει τις γνώσεις εξατομίκευσης διδασκαλίας που έχει αποκτήσει από τις επιμορφώσεις που το πρόγραμμα ΠΔΣ υλοποίησε και συνεχίζει ετησίως να υλοποιεί.

6. Το πρόγραμμα της ΠΔΣ οργανώνεται, συντονίζεται και αξιολογείται σε κάθε Σχολική μονάδα από το Σχεδιαστή Αξιολόγησης, ο οποίος στις περισσότερες των περιπτώσεων είναι ο Διευθυντής του Σχολείου. Ο συγκεκριμένος έχει την υποχρέωση να παρευρίσκεται καθ' όλη τη διάρκεια του προγράμματος στη σχολική μονάδα, να συντονίζει, να ελέγχει καθηγητές και μαθητές και να προγραμματίζει, σε συνεργασία με τους διδάσκοντες, τεστ αξιολόγησης των μαθητών και του θεσμού. Για όλη τη διαδικασία, ο Σχεδιαστής Αξιολόγησης, που είναι ο ακρογωνιαίος λίθος του προγράμματος, αμείβεται με συγκεκριμένο αριθμό ωρών, που έχουν αναλογικά σχετιστεί με τον αριθμό των τμημάτων ΠΔΣ, που λειτουργούν, στη σχολική του μονάδα εκτός του κανονικού του προγράμματος. Οι ώρες αυτές που του αναλογούν, είναι ο τρόπος αμοιβής του για όλο αυτό το συντονιστικό έργο και δεν έχει καμιά άλλη εφάπαξ αμοιβή.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛ. ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ*

4. Στην με αριθμό 3657/6-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 1224/30-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3657/6-11-2000 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Δάνης Τζαμτζής, και αφορά στην εκπαίδευση των Ελλήνων Αθιγγάνων, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Το Υπουργείο Παιδείας κάνει συστηματική προσπάθεια για την ένταξη των Αθιγγάνων στο σχολικό περιβάλλον, με σεβασμό παράλληλα της γλωσσικής και πολιτιστικής τους ιδιαιτερότητας, μέσω της παραδοσιακής τους μουσικής και των άλλων πολιτιστικών τους εκδηλώσεων.

Συγκεκριμένα:

1. Το Υπουργείο Παιδείας, με την υπ' αριθ. Φ4/350/Γ1/1028/22-8-1995 εγκύκλιο, καλεί όλους τους εκπ/κούς φορείς (Προϊσταμένους Π.Ε., Σχολικούς Συμβούλους, δ/ντές και Προϊσταμένους δημοτικών σχολείων και νηπιαγωγείων) να δραστηριοποιηθούν στον τομέα της εκπ/σης των Αθιγγάνων και να αναλάβουν προσπάθεια για την προσέλευσή τους στα δημοτικά σχολεία και νηπιαγωγεία, με αναζήτησή τους ακόμη και στους καταυλισμούς που διαμένουν.

2. Με την καθιέρωση της κάρτας φοίτησης μετακινούμενων μαθητών που έγινε με την υπ' αρ. Φ.4/155/Γ1/1237/11-9-1996 Υπουργική απόφαση διευκολύνεται η παρακολούθηση της φοίτησης των Αθιγγάνων που μετακινούνται συχνά, καθώς και η χορήγηση σ' αυτούς σχετικών τίτλων, σε περιπτώσεις αλλαγής σχολείου λόγω ξαφνικής αλλαγής τόπου διαμονής.

3. Για την ενίσχυση της φοίτησης των Αθιγγάνων, λειτουργούν σε πολλά σχολεία προπαρασκευαστικά - ενισχυτικά τμήματα δύο κατηγοριών:

Α. Τμήματα τα οποία παρακολουθούν λίγες μόνο ώρες την ημέρα για ενίσχυση, κυρίως στη Γλώσσα, ενώ τις υπόλοιπες ώρες παρακολουθούν την τάξη στην οποία ανήκουν.

Β. Προπαρασκευαστικά τμήματα, στα οποία φοιτούν Αθιγγανοί διαφόρων ηλικιών που δεν έχουν τις βασικές γνώσεις, για λίγους μήνες ή περισσότερο, με σκοπό να προετοιμασθούν και να ενταχθούν στη συνέχεια στις τάξεις τους.

4. Σε πολλές περιπτώσεις, οι τάξεις που έχουν και Αθιγγάνους μαθητές λειτουργούν με μικρότερο αριθμό μαθητών για την αποτελεσματικότερη διδασκαλία και υποβοήθησή τους.

5. Το Υπουργείο Παιδείας διαθέτει κάθε χρόνο επιπλέον πιστώσεις εκπαιδευτικών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη βελτίωση της εκπαίδευσης των και κυρίως για τη λειτουργία των προπαρασκευαστικών τμημάτων που προαναφέρθηκαν.

6. Για την ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των εκπ/κών σε θέματα εκπαίδευσης Αθιγγάνων οργανώνονται σεμινάρια από διάφορους φορείς (Πανεπιστήμια κλπ.) σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας.

Συνεπώς η εκπαίδευση των Αθιγγάνων έχει βελτιωθεί αρκετά και ο αριθμός των μαθητών αυτών στα σχολεία έχει σχεδόν διπλασιαστεί κατά την τελευταία πενταετία.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ*

5. Στην με αριθμό 3660/6-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 1225/30-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην με αριθμό 3660/6-11-2000 ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Βασ. Μιχαλολιάκος που αφορά στη διδασκαλία ατόμων με ειδικές ανάγκες στο Δημοτικό Σχολείο Σπετσών, σας πληροφορούμε τα εξής:

Το ΥΠ.Ε.Π.Θ., κατά το τρέχον σχολικό έτος 2000-2001 λειτουργεί 40 προγράμματα συνεκπαίδευσης μαθητών με ειδικές και χωρίς ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες μέσα στις συνηθισμένες τάξεις του κοινού δημοτικού σχολείου. Τα εν λόγω προγράμματα λειτουργούν και κατά το προηγούμενο σχολικό έτος 1999-2000, με σκοπό την εξαγωγή συμπερασμάτων για την καλύτερη δυνατή οργάνωση και λειτουργία τους. Σύμφωνα όμως με τα εδάφια α' και β' της παραγράφου 11 του άρθρου 1, του πρόσφατα ψηφισθέντος νόμου 2817/2000 για την “εκπαί-

δευση των ατόμων με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες και άλλες διατάξεις”, οι μαθητές με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες μπορούν να φοιτούν:

α) Στη συνήθη σχολική τάξη με παράλληλη στήριξη από εκπαιδευτικό ειδικής αγωγής, ο οποίος υπηρετεί στα Κέντρα Διάγνωσης Αξιολόγησης και Υποστήριξης (Κ.Δ.Α.Υ.) ή στις σχολικές μονάδες ειδικής αγωγής που ορίζεται από τα Κ.Δ.Α.Υ., τα οποία θα λειτουργήσουν προσεχώς (οι σχετικές διαδικασίες έχουν ήδη ξεκινήσει). Μέχρι να λειτουργήσουν τα Κ.Δ.Α.Υ., το ΥΠ.Ε.Π.Θ. δεν κρίνει σκόπιμο την αύξηση των εν λόγω προγραμμάτων.

β) Σε ειδικά οργανωμένα και κατάλληλα στελεχωμένα Τμήματα ένταξης, που λειτουργούν μέσα στα σχολεία της γενικής και τεχνικής επαγγελματικής εκπαίδευσης. Σύμφωνα με την παράγραφο 18, του άρθρου 1 του ν.2817/2000, η ίδρυση των τμημάτων ένταξης και των λοιπών τύπων σχολικών μονάδων ειδικής αγωγής της παραγράφου 13 του ίδιου άρθρου γίνεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων που εκδίδεται, ύστερα από εισήγηση του οικείου Κ.Δ.Α.Υ. και των οργάνων του άρθρου 49 του ν.1566/1985 (Προϊσταμένων Γραφείων Εκπαίδευσης και Νομαρχιακού Συμβουλίου). Όμοια εισήγηση είναι δυνατό να γίνει και από τα οικεία όργανα της Νομαρχίας Πειραιά για ίδρυση τμήματος ένταξης στο Δημοτικό Σχολείο Σπετσών.

Εάν η ίδρυση του εν λόγω τμήματος Ένταξης εγκριθεί, τότε αυτό θα στελεχωθεί κατάλληλα και θα λειτουργήσει από το επόμενο σχολικό έτος 2001-2002.

Όπως, μας ενημέρωσε ο Προϊστάμενος Α/θμιας Εκπ/σης Πειραιά για το τρέχον διδακτικό έτος θα λειτουργήσει άτυπα πρόγραμμα συνεκπαίδευσης. Για το σκοπό αυτό έχει διατεθεί ειδικά μετεκπαιδευμένος δάσκαλος.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ*

6. Στις με αριθμούς 3661/6-11-00, 3789/10-11-00, 3854/14-11-00, 4213/24-11-00 ΑΚΕ 499 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 245/1-1200 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στις ερωτήσεις 3661/6-11-2000, 3789/10-11-00, 3854/14-11-2000, 4213/24-11-00 ΑΚΕ 499 που κατέθεσε στη Βουλή οι κύριοι Βουλευτές Τάσος Μαντέλης, Βασ. Μιχαλολιάκος, Π. Κρητικός, Φ. Κουβέλης, και Β. Κορκολόπουλος παρακαλούμε να πληροφορήσετε τους κυρίους Βουλευτές σύμφωνα με τα στοιχεία της “ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.” τα εξής:

1. Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., η εταιρεία που είναι υπεύθυνη για το έργο του ΜΕΤΡΟ, στα πλαίσια εκπλήρωσης των σκοπών ίδρυσής της (ν. 1955/91), στους οποίους συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων η μελέτη και ανάπτυξη των ηλεκτρικών σιδηροδρόμων του Νομού Αττικής (με εξαίρεση το δίκτυο του ΟΣΕ), έχει εκπονήσει συγκοινωνιακή μελέτη όλου του Νομού υπό τον τίτλο “Μελέτη Ανάπτυξης του Μετρώ”.

Στα πλαίσια της μελέτης αυτής η οποία ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 2000, έγινε θεώρηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων όλων των μεταφορικών συστημάτων του Ν. Αττικής μέχρι το έτος 2020, ώστε να ικανοποιηθούν με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο οι μεταφορικές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής. Η μελέτη κατέληξε ύστερα από εξέταση πολλών εναλλακτικών περιπτώσεων στη διαμόρφωση του βέλτιστου Σχεδίου Ανάπτυξης της οδικής υποδομής, αλλά και του βέλτιστου Σχεδίου Ανάπτυξης της Υποδομής των Δημοσίων Μεταφορών, δηλαδή της αναγκαίας υποδομής για το Μετρό, το Τραμ και το Προαστιακό Σιδηρόδρομο, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τα μελλοντικά οδικά έργα του Νομού.

Ειδικότερα όσον αφορά τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των Δυτικών Συνοικιών του Λεκανοπεδίου προβλέπονται από τα Σχέδια τα εξής έργα:

Επέκταση της Γραμμής 2 του Μετρώ από Σεπόλια μέχρι την οδό Θηβών στο Περιστερί (έργο ενταγμένο στο Γ' ΚΠΣ), ενώ μελλοντικά προβλέπεται επέκταση μέχρι την Πετρούπολη.

β. Επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρώ από το Μοναστηράκι

μέχρι το Αιγάλεω (σε υπόγεια χάραξη) κυρίως κατά μήκος του άξονα της Ιεράς Οδού (έργο ενταγμένο επίσης στο Γ' ΚΠΣ).

γ. Επέκταση της προηγούμενης γραμμής από το Αιγάλεω προς τον Πειραιά με διέλευση από Αγ. Βαρβάρα, Κορυδαλλό και Νίκαια.

δ. Γραμμή Τραμ Πειραιάς - Κερατσίνι - Πέραμα και με τελική κατάληξη τη Σαλαμίνα, μετά την υλοποίηση της προβλεπόμενης υποθαλάσσιας σήραγγας.

Πέραν αυτών, προβλέπεται η λειτουργία του Προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου του ΟΣΕ με αναβάθμιση του σιδηροδρομικού άξονα Πειραιά-Αθήνας-Μενιδίου, ώστε να εξυπηρετούνται μεταξύ των άλλων και μετακινήσεις αστικού χαρακτήρα.

2. Όσον αφορά την επέκταση του Μετρό προς τη Νίκαια μέσα από τον Ελαιώνα σε επίγεια χάραξη σας πληροφορούμε ότι η διέλευση αυτή προβλέπεται ήδη για την επέκταση προς Αιγάλεω, αλλά σύμφωνα με τις σχετικές τεχνικές μελέτες δεν είναι εφικτό να γίνει επίγεια. Επίσης όπως επιβεβαιώθηκε από τις σχετικές έρευνες που έγιναν στα πλαίσια της Μελέτης Ανάπτυξης του Μετρό, η Νίκαια ενδεικνύεται να έχει κατά κύριο λόγο απευθείας σύνδεση με τον Πειραιά, σύμφωνα με τις διαμορφωμένες επιθυμίες μετακινήσεων των κατοίκων της περιοχής αυτής. Έτσι οι προτάσεις της μελέτης εξασφαλίζουν την διπλή σύνδεση της Νίκαιας τόσο με τον Πειραιά, όσο και με την Αθήνα.

3. Η δυτική επέκταση της Γραμμής 2 από Σεπόλια προς Περιστερί θεωρήθηκε ως επέκταση πρώτης προτεραιότητας, προωθήθηκε άμεσα και εντάχθηκε από πλευράς χρηματοδότησης στο Γ. ΚΠΣ για το τμήμα της από Σεπόλια μέχρι την οδό Θηβών με 3 Σταθμούς.

Ήδη έχει υπογραφεί η σύμβαση και έχουν αρχίσει οι προκαταρκτικές εργασίες για την κατασκευή της σήραγγας από Σεπόλια μέχρι την οδό Θηβών.

Επιπλέον έχει δημοπρατηθεί και υπογράφεται εντός των ημερών η σύμβαση για την κατασκευή του πρώτου σταθμού στον Αγ. Αντώνιο Περιστερίου, που έχει χρηματοδοτηθεί από το Β' ΚΠΣ.

Στη συνέχεια θα γίνουν οι διαγωνισμοί για τις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις και συστήματα στη σήραγγα, καθώς και η κατασκευή των άλλων δύο σταθμών που θα χρηματοδοτηθούν από το Γ' ΚΠΣ.

Με την ολοκλήρωση των παραπάνω έργων, για πολλά από τα οποία έχουν ήδη ξεκινήσει οι σχετικές διαδικασίες μελέτης ή υλοποίησης, διασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή κοινωνικο-εξυπηρέτηση των Δυτικών Συνοικιών.

Ο Υπουργός
ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ

7. Στην με αριθμό 3663/6-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1409/29-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 3663/6.11.2000 ερώτηση, που κατέθεσε στην Βουλή των Ελλήνων ο βουλευτής κ. Βασ. Μιχαλολιάκος, σχετικά με τα ερωτήματα που τίθενται σε αυτή και αναφέρονται στο Τ.Π.Δ.Υ. σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σε ότι αφορά το πρώτο και δεύτερο ερώτημα, σας πληροφορούμε ότι η υποβολή αίτησης από ασφαλισμένους, για αναγνώριση χρόνου προϋπηρεσίας σε Φορείς Πρόνοιας, πολλά χρόνια μετά την μονιμοποίησή τους και σε πολλές μάλιστα περιπτώσεις λίγο πριν την συνταξιοδότηση, δεν προσφέρει την δυνατότητα στο οικείο Ταμείο να αξιοποιήσει έγκαιρα τα αποθεματικά του και να λειτουργήσει πραγματικά ανταποδοτικά. Αυτό αποβαίνει εις βάρος των λοιπών ασφαλισμένων του, οι οποίοι επί σειρά ετών καταβάλλουν κάθε μήνα τις εισφορές τους.

Για το λόγο αυτό, με την Υπουργική Απόφαση Φ. 215/1763/8.12.1998 προβλέφθηκε ότι οι ασφαλισμένοι του Τ.Π.Δ.Υ. μπορούν να αναγνωρίσουν, τον προβλεπόμενο από τις καταστατικές διατάξεις του χρόνου προϋπηρεσίας, υποβάλλοντας αίτηση μέσα σε 2 έτη από την υπαγωγή στην ασφάλιση του Ταμείου, γι' αυτούς δε που είχαν υπαχθεί πριν από την δημοσίευση της πιο

πάνω απόφασης, μέσα σε 2 έτη από αυτή, ήτοι μέχρι 8/12/2000.

Για τους παραπάνω λόγους δεν είναι δυνατόν, αφενός μεν η εισφορά για εξαγορά χρόνου προϋπηρεσίας να είναι η ίδια με την τακτική εισφορά που καταβάλλουν οι ασφαλισμένοι από την έναρξη της υπηρεσίας τους, αφετέρου δε, δεν μπορεί η εν λόγω προθεσμία να παραταθεί επ' αόριστον γιατί αυτό θα συνιστούσε άδικη μεταχείριση έναντι των λοιπών ασφαλισμένων, προκαλώντας παράλληλα απρόβλεπτη ο οικονομική επιβάρυνση στο Ταμείο.

Πάντως το αίτημα της ΑΔΕΔΥ για παράταση της ανωτέρω προθεσμίας για ένα έτος από την λήξη της προηγούμενης, έχει τεθεί υπόψη του Δ.Σ. του Τ.Π.Δ.Υ. με έγγραφό μας, προκειμένου να έχουμε την σύμφωνη γνώμη του, όπως απαιτείται από τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 18 του ν. 1558/1997 για την τροποποίηση της σχετικής απόφασης.

Σε ότι αφορά το τρίτο ερώτημα, σας γνωρίζουμε ότι σύμφωνα με τα άρθρα 38 και 56 του ν. 2084/1992, το εφάπαξ βοήθημα καταβάλλεται από όλους τους Φορείς Πρόνοιας κατά την συνταξιοδότηση των ασφαλισμένων και όχι ενωρίτερα.

Τέλος σχετικά με το τέταρτο ερώτημα, σας γνωρίζουμε ότι από το Υπουργείο δεν υπάρχει πρόθεση για κατάργηση των εφάπαξ βοηθημάτων γενικά και ειδικότερα του Τ.Π.Δ.Υ. υπό την προϋπόθεση ότι τα Ταμεία θα έχουν διασφαλίσει την οικονομική βιωσιμότητά τους.

Ο Υφυπουργός
ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ

8. Στις με αριθμό 3666/6-11-00, 4206/24-11-00 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 570/1-12-00 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στις ερωτήσεις 3666/6-11-00, 4206/24.11.00 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Ν. Τσιαρσιώνης, και στην ερώτηση 4206/24-11-00 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Χρ. Κατσιγιάννης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τους κυρίους Βουλευτές ότι για το ίδιο θέμα είχαμε την ευκαιρία να ενημερώσουμε τη Βουλή κατά τη συζήτηση της 334/22-11-00 επίκαιρης ερώτησης που συζητήθηκε στις 27-11-00.

Θεωρούμε ότι από τα σχετικά πρακτικά οι κύριοι Βουλευτές θα ενημερωθούν αναλυτικά και εμπεριστατωμένα.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ

9. Στην με αριθμό 3670/6-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 76920/30-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 3670/6-11-00 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Στ. Δήμας, σχετικά με το νέο διαγωνισμό για τη διώρυγα της Κορίνθου, σας γνωρίζουμε τα κατωτέρω:

1. Το θέμα της διασφάλισης του υπηρετούντος προσωπικού έχει ήδη διευθετηθεί με σχετικό άρθρο του σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης κατά τρόπο που δεν δημιουργεί ανησυχίες στους εργαζόμενους, γεγονός εξάλλου που συνετέλεσε και στην αναστολή των απεργιακών κινητοποιήσεων του προσωπικού εκ της αιτίας αυτής.

2. Η επιβολή τελών διέλευσης από τις βυθιζόμενες γέφυρες Ισθμίας και Ποσειδωνίας, με σχετικό όρο του σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης, τελεί υπό την προϋπόθεση τήρησης της διαδικασίας των διατάξεων του άρθρου 8α του ν. 1067/80, που προστέθηκε με τη διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 27 του ν. 2733/99.

3. Κατά συνέπεια, τα προβλήματα που τίθενται με την ερώτηση, έχουν ήδη αντιμετωπισθεί ικανοποιητικά.

Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ

10. Στην με αριθμό 3672/6-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1227/30-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παι-

δείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντούμε στην ερώτηση 3672/6-11-00 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Α. Παπαγεωργόπουλος, και αφορά στη λειτουργία των σχολείων της Σκύρου και σας πληροφορούμε τα εξής:

Α. Α/θμια Εκπ/ση

Όπως μας πληροφορήσε ο προϊστάμενος της Δ/σης Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Ν. Ευβοίας το Δημοτικό Σχολείο Σκύρου είναι οργανικά 12/θέσιο. Είναι εγγεγραμμένοι και φοιτούν για το τρέχον διδακτικό έτος 199 μαθητές/τριες (Α' τάξη=38 μαθητές/τριες σε 2 τμήματα, Β' τάξη=32 μαθητές/τριες σε 2 τμήματα, Γ' τάξη=40 μαθητές/τριες σε 2 τμήματα, Δ' τάξη= 32 μαθητές/τριες σε 2 τμήματα, Ε' τάξη= 29 μαθητές/τριες σε 2 τμήματα, ΣΤ' τάξη= 28 μαθητές/τριες σε 2 τμήματα). Υπηρετούν δεκατέσσερις (14) δάσκαλοι μαζί με την Δ/ντρια του σχολείου, καθώς και εκπαιδευτικοί ειδικοτήτων (Φυσικής Αγωγής, Αγγλικής Γλώσσας και Μουσικής). Στο προαναφερόμενο σχολείο λειτουργεί από 9-10-00 τμήμα ένταξης, τάξη υποδοχής παλιννοστούντων και αλλοδαπών μαθητών/τριών, καθώς επίσης και πρόγραμμα ενισχυτικής διδασκαλίας.

Το 12/θέσιο Δημοτικό Σχολείο Σκύρου λειτουργεί εύρυθμα από την αρχή του διδακτικού έτους σε ό,τι αφορά τόσο το βασικό πρόγραμμα όσο και τα επικουρικά προγράμματα σπουδών.

Β. Β/θμια Εκπ/ση

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 1566/85 καθορίζεται ο αριθμός μαθητών κατά τάξη ή τμήμα τάξης, για τα γυμνάσια και τα λύκεια. Ο ανώτατος επιτρεπόμενος αριθμός είναι 35 μαθητές ανά τμήμα.

Το ΥΠΕΠΘ ωστόσο φροντίζει ώστε να αντιμετωπίζονται εξαιρετικές περιπτώσεις πληθωρικών τμημάτων με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας των σχολείων καθώς και την αναβάθμιση της παρεχόμενης εκπαίδευσης με κάθε δυνατό τρόπο.

Επί πλέον σας αναφέρουμε ότι ο αριθμός μαθητών κατά τμήμα και τάξη στα σχολεία της Σκύρου (σύμφωνα με το σχετικό έγγραφο του Προϊσταμένου Δ/θμιας Εκπ/σης Εύβοιας) έχει ως εξής:

Γυμνάσιο Σκύρου

Τάξη Α'	Τμήμα Α1	23 μαθητές
	Τμήμα Α2	23 μαθητές
Τάξη Β'		25 μαθητές
Τάξη Γ'		21 μαθητές

Λύκειο Σκύρου

Τάξη Α'		14 μαθητές
Τάξη Β'	Τμήμα Β1	15 μαθητές
	Τμήμα Β2	17 μαθητές
Τάξη Γ'		18 μαθητές

Επομένως δεν υπάρχει “πληθωρικό” τμήμα στα ως άνω Σχολεία.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛ. ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ”

11. Στην με αριθμό 3673/6-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 1228/30-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση 3673/6-11-00 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Φ. Κουβέλης, και αφορά την ανέγερση του 18ου Γυμνασίου Περιστερίου, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Όπως μας πληροφορήσε ο Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων με την από 13/1/98 απόφασή του ενέκρινε τη σύναψη προγραμματικών συμβάσεων (χρηματοδότηση Ο.Σ.Κ. Α.Ε.) με τον Δήμο Περιστερίου για την ανέγερση 4 διδακτηρίων (18ου Γυμν., 24ου Νηπ., 11ου Λυκείου και 16ου Γυμνασίου).

Ως σήμερα ο δήμος έχει ενεργοποιήσει την ανέγερση 3 διδακτηρίων - 24ου Νηπ., 11ου Λυκείου, 16ου Γυμν., αφήνοντας σε 2η φάση την ανέγερση του 18ου Γυμνασίου.

Οποτεδήποτε απαιτηθεί και προς αξιοποίηση της προγραμματικής σύμβασης από το Δήμο, ο Ο.Σ.Κ. Α.Ε. είναι έτοιμος να προβεί σε έγκριση των μελετών που θα υποβάλλει ο Δήμος και στη σχετική έξωση προκειμένου να ανεγερθεί το διδακτήριο.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ”

12. Στην με αριθμό 3674/6-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 1229/30-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση 3674/6-11-00 την οποία κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Γ. Καλός, Σ. Καλαντζάκος, Σπ. Ταλιαδούρος και Αν. Σπηλιόπουλος, και η οποία αναφέρεται στην προσχολική εκπ/ση των παιδιών, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Μετά την αποκέντρωση του Π.Δ.Ε. και την πλήρη εφαρμογή των διατάξεων του ν. 2218/94 όπως συμπληρώθηκε με τις διατάξεις του ν. 2240/94 και κωδικοποιήθηκαν με το Π.Δ. 30/1996, οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις έχουν την αρμοδιότητα για την επιλογή και απόκτηση οικοπεδικών εκτάσεων, τον προγραμματισμό, την μελέτη, την κατασκευή και την επίβλεψη των έργων σχολικής στέγης.

Οι ΟΤΑ έχουν την ευθύνη για την επισκευή και συντήρηση των διδακτηρίων της περιφέρειας τους.

Το ΥΠ.Ε.Π.Θ. επιχορηγεί επικουρικά ετησίως τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις από το Εθνικό Π.Δ.Ε., συνολικά, για οικοπέδα, κατασκευές και τους Ο.Τ.Α. για επισκευές χωρίς περαιτέρω παρέμβαση στην κατανομή των πιστώσεων μέσα στο Νομό.

Επίσης, οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις επιχορηγούνται για σχολικά κτίρια και από τα Π.Ε.Π.

Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις κατά το τρέχον έτος επιχορηγήθηκαν με τα κατωτέρω ποσά από τις πιστώσεις του Εθνικού Π.Δ.Ε. του ΥΠΕΠΘ, για Α/θμια και Β/θμια Εκπαίδευση ως εξής:

Για οικόπεδα - κατασκευές 15.080.000.000 δρχ.

Αντίστοιχα ο ΟΣΚ Α.Ε. επιχορηγήθηκε κατά το έτος 2000

Για κατασκευές με το ποσό 13.230.000.000

Το ΥΠΕΠΘ στο πλαίσιο του σχεδιασμού για την αναβάθμιση της προσχολικής αγωγής, ολοκληρώνει την εκπόνηση της μελέτης του Κτιριολογικού Προγράμματος για το Ολοήμερο Νηπιαγωγείο προκειμένου να γίνει η ποιοτική άνοδος που θα εξασφαλίσει σε όλα τα νήπια της προσχολικής ηλικίας, τις απαραίτητες και αναγκαίες συνθήκες για την ομαλή μετάβασή τους στην Α/θμια Εκπαίδευση.

Μετά τα ανωτέρω, οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις θα πρέπει να συμπεριλάβουν στο πρόγραμμά τους αφ' ενός την αποπεράτωση εκτελουμένων έργων και αφ' ετέρου την κατασκευή νέων εκπαιδευτηρίων Προσχολικής Εκπ/σης. Το ΥΠΕΠΘ από την πλευρά του και σύμφωνα με την ΣΤ1/3624/9-12-99 εγκύκλιο που έχει αποστείλει προς όλες τις Ν.Α. της χώρας θα προσπαθήσει για την κατά το δυνατόν επιβλητική χρηματοδότηση, προκειμένου να υπάρξει η δυνατότητα της απρόσκοπτης συνέχισης των έργων για την βελτίωση της υλικοτεχνικής υποδομής της Προσχολικής Εκπ/σης.

2. Σχεδιασμός για την αναβάθμιση της προσχολικής Αγωγής.

Το Υπουργείο Παιδείας λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζονται οι καλύτερες δυνατές συνθήκες φοίτησης των παιδιών προσχολικής ηλικίας στο νηπιαγωγείο.

Συγκεκριμένα στα πλαίσια της εκπαιδευτικής μεταρρύθμισης και σύμφωνα με το ν. 2525/97 έθεσε σε εφαρμογή από το 1997 το θεσμό του Ολοήμερου Νηπιαγωγείου, ο οποίος σήμερα υλοποιείται σε 1000 τμήματα νηπιαγωγείου. Στόχος του Ολοήμερου Νηπιαγωγείου είναι η αναβάθμιση της προσχολικής αγωγής και η ολοκλήρωση - προετοιμασία των νηπίων για το Δημοτικό Σχολείο, η ενίσχυση του ρόλου της κρατικής μέριμνας με στόχο τη μείωση των μορφωτικών και κοινωνικών διακρίσεων και η εξυπηρέτηση των εργαζόμενων γονέων. Το Ολοήμερο Νηπιαγωγείο λειτουργεί επί οκτώ ώρες περίπου και χρηματοδοτείται συμπληρωματικά ώστε να εξασφαλίζονται οι καλύτερες δυνατές συνθήκες φοίτησης των νηπίων.

Στο σχεδιασμό του Υπουργείου Παιδείας προβλέπεται η διέγερση της εφαρμογής του θεσμού του Ολοήμερου Νηπιαγωγείου ώστε να ικανοποιούνται οι εκπαιδευτικές ανάγκες όλων των νηπίων που επιθυμούν οι γονείς τους την φοίτησή τους σ' αυτό.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ”

13. Στις με αριθμό 3678/6.11.00 , 3780/9.11.00 ΑΚΕ 454 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 517/1.12.00 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στις ερωτήσεις 3678/6.11.00 και 3780/9.11.00 ΑΚΕ 454 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Θ. Αναγνωστόπουλος, Δ. Σιούφας και Σ. Ταλιαδούρος, Μ. Κεφαλογιάννης και Σ. Τσιτουρίδης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τους κύριους Βουλευτές σε θέματα της αρμοδιότητάς μας ότι για το ίδιο θέμα είχαμε την ευκαιρία να ενημερώσουμε τη Βουλή κατά τη συζήτηση της 358/29.11.2000 επίκαιρης ερώτησης που συζητήθηκε στις 1.12.2000.

Θεωρούμε ότι από τα σχετικά πρακτικά ότι οι κύριοι Βουλευτές θα ενημερωθούν αναλυτικά και εμπεριστατωμένα.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ”

14. Στην με αριθμό 3679/6.11.00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 923/29.11.00 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

“Σε απάντηση της ερώτησης 3679/6.11.2000 που κατέθεσε ο Βουλευτής κύριος Β. Τσίπρας, σας γνωρίζουμε ότι, για τις συνθήκες υπό τις οποίες έλαβε χώρα η αυτοκτονία του κρατούμενου Κεντηρά Χρήστου με πτώση του από τον 7ο όροφο του αστυνομικού μεγάρου της Λ. Αλεξάνδρας, η αρμόδια Υπηρεσία μας διενήργησε προανάκριση και ήδη η σχηματισθείσα δικογραφία υπεβλήθη στον εισαγγελέα πλημμελειοδικών Αθηνών.

Παράλληλα, αμέσως διετράχθη η διενέργεια Ένορκης Διοικητικής Έρευνας, η οποία ανατέθηκε σε Αστυνομικό Διευθυντή, προκειμένου να διερευνηθεί και από αυτής της πλευράς η υπόθεση, να καταλογισθούν οι ευθύνες σε κάθε υπαίτιο αστυνομικό και να επιβληθούν οι προβλεπόμενες από το πειθαρχικό δίκαιο της Αστυνομίας ποινές.

Τέλος, πρέπει να επισημάνουμε ότι έχουν δοθεί κατ' επανάληψη προς όλες τις αστυνομικές Υπηρεσίες αυστηρές εντολές και οδηγίες για την τήρηση όλων των προβλεπόμενων από τους Κανονισμούς και τις διαταγές της Υπηρεσίας κανόνων, ως προς το θέμα της ασφαλούς φρούρησης των κρατουμένων και της προστασίας της υγείας και της ζωής τους καθ' όλη τη διάρκεια της κράτησής τους.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ”

15. Στην με αριθμό 3683/7.11.00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 511/1.12.00 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση 3683/7.11.2000 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Λεωνίδας Λυμπερακίδης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κύριο Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/σης Συντήρησης Οδικών Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ ότι θα καταβληθεί προσπάθεια για την επιχορήγηση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Έβρου με το ποσό των 40.000.000 δρχ. προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι πλέον επείγουσες εργασίες

αποκατάστασης του οδικού δικτύου της Νήσου Σαμοθράκης.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ”

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 2 Μαρτίου 2001.

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

1. Η με αριθμό 677/39/28.2.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Εμμανουήλ Στρατάκη προς τον κύριο Πρωθυπουργό, σχετικά με τις επιπτώσεις, από τον εκσυγχρονισμό της Αγροτικής Τράπεζας της Ελλάδας, στο διαμεσολαβητικό ρόλο των συνεταιριστικών οργανώσεων στην άσκηση της αγροτικής πίστης κλπ.

2. Η με αριθμό 668/28.2.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αριστείδη Τσιπλάκου προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, σχετικά με τη συγκρότηση των διαχειριστικών αρχών κατά τη διαχείριση του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης κλπ.

3. Η με αριθμό 665/28.2.2001 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κας Λιάνας Κανέλλη προς τον Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με την πρόσφατη απόφαση της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (Δ.Ε.Η.), να διακόψει την παροχή ρεύματος στους καταυλισμούς των σεισμοπλήκτων, στη Μεταμόρφωση Αττικής κλπ.

4. Η με αριθμό 660/37/28.2.2001 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Νικολάου Κωνσταντόπουλου προς τον κύριο Πρωθυπουργό, σχετικά με την αντιμετώπιση του προβλήματος της ονομασίας των Σκοπίων, τη διασφάλιση της σταθερότητας στην περιοχή κλπ.

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

1. Η με αριθμό 667/28.2.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Παντελή Τσερτικίδη προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με την αποπεράτωση του νέου Νομαρχιακού Νοσοκομείου Πιερίας.

2. Η με αριθμό 670/28.2.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Βαρίνου προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με την αποζημίωση των μαστιχοπαγωγών της Χίου, για ζημιές που υπέστησαν από την πυρκαγιά του περασμένου καλοκαιριού.

3. Η με αριθμό 664/28.2.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολάου Γκατζή προς τους Υπουργούς Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με την πλήρωση των κενών θέσεων ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού στα πολυϊατρεία του Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων, στο Νομό Μαγνησίας.

4. Η με αριθμό 671/28.2.2001 επίκαιρη ερώτηση του Ανεξάρτητου Βουλευτή κ. Βασιλείου Κεδίκογλου προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη διατήρηση του κληροδοτήματος “ΤΑΣΟΥΛΑ” κλπ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Η με αριθμό 658/22.2.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Πέτρου Κατσιλιέρη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη χρηματοδότηση της μελέτης και κατασκευής της μονάδας βιολογικού καθαρισμού του Δήμου Κυπαρισσίας.

Λόγω αναρμοδιότητας του κυρίου Υπουργού η ερώτηση δεν θα συζητηθεί και διαγράφεται.

Δεύτερη είναι η με αριθμό 646/21.2.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας Γεωργίου Δεικτάκη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τις προθέσεις του Υπουργείου να θέσει στο προσεχές συμβούλιο Υπουργών Γεωργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης το θέμα της επιδότησης των μελισσοτρόφων.

Λόγω κωλύματος του Υπουργού δεν θα συζητηθεί και συνεπώς διαγράφεται.

Τρίτη είναι η με αριθμό 648/21.2.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Νικολάου Γκατζή προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τις προθέσεις του Υπουργού στο επικείμενο συμβούλιο Υπουργών Γεωργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το νέο καθεστώς του βαμβακιού.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

“Πρόσφατα το Ευρωκοινοβούλιο ψήφισε γνωμοδοτική πρόταση για το νέο καθεστώς του βαμβακιού που απέχει σημαντικά από τα αιτήματα των βαμβακοπαραγωγών και την εισήγηση του ευρωβουλευτή του Κ.Κ.Ε. η οποία μεταξύ των άλλων πρότεινε ποσόστωση ενός εκατομμυρίου πεντακοσίων χιλιάδων τόνων για τη χώρα μας. Είναι όμως καλύτερη από την πρόταση της Κομισιόν επειδή προτείνει αύξηση κατά 10% των θεσμικών τιμών και ποσόστωση για τη χώρα μας ενός εκατομμυρίου διακοσίων χιλιάδων τόνων.

Η Κυβέρνηση όχι μόνο δεν αξιοποιεί την απόφαση του Ευρωκοινοβουλίου, αλλά την υπονομεύει με τα μέτρα περιορισμού της βαμβακοκαλλιέργειας και με τη στάση της στις κοινοτικές διαπραγματεύσεις, όπου θεωρεί δεδομένες τις υπάρχουσες θεσμικές τιμές και ποσοστώσεις και το μόνο που επιδιώκει είναι η αύξηση του πρόστιμου συνυπευθυνότητας να ισχύει για μεγαλύτερη ποσότητα από τις υπάρχουσες ποσοστώσεις.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Γιατί δεν αξιοποιεί και υπονομεύει την απόφαση του Ευρωκοινοβουλίου;

Ποια θέση θα πάρει στο επικείμενο συμβούλιο Υπουργών, που θα συζητηθεί το νέο καθεστώς του βαμβακιού;”

Ο Υφυπουργός Γεωργίας κ. Αργύρης έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΙΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Κύριε συνάδελφε, ξέρετε πολύ καλά ότι η πρόταση της επιτροπής για την αναθεώρηση της ΚΟΒ βαμβακιού, έχει εκδοθεί εδώ και ενάμιση χρόνο περίπου. Η Κυβέρνηση όλο αυτό το διάστημα προσπάθησε να εξασφαλίσει τα θετικά του κανονισμού, αυτά που ίσχυαν και πιστεύουμε ότι είναι τα καλύτερα μέσα στα πλαίσια, που κινείται το ελληνικό βαμβάκι. Πρώτο και κύριο ήταν να εξασφαλίσουμε τον τρόπο χρηματοδότησης του βαμβακιού. Δηλαδή να διατηρηθεί ο τρόπος των ελλειμματικών πληρωμών.

Το δεύτερο που είχαμε σαν στόχο ήταν να αποδείξουμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση ότι η βαμβακοκαλλιέργεια είναι μια δυναμική καλλιέργεια, μια παραδοσιακή καλλιέργεια, απασχολεί πάνω από εκατό χιλιάδες οικογένειες και εξ αυτού του λόγου είναι πολύ σημαντικός τομέας, είναι προϊόν που έχει πολύ μεγάλη σημασία για τον αγροτικό τομέα και την συγκράτηση των ανθρών εκεί στην περιφέρεια και θέλουμε να μην υπάρξουν δυσμενείς μετατροπές που θα δημιουργούσαν πρόβλημα.

Επικαλείσθε τη γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Πρέπει να σας πω ότι η γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου είναι αυτό που υπερασπίζεται εδώ και ενάμιση χρόνο η ελληνική Κυβέρνηση. Δεν υπερασπίζεται τίποτα παραπάνω από

τη γνωμοδότηση η οποία, αν θέλετε, ήρθε και πολύ καθυστερημένα δηλαδή όταν είχαν τελειώσει οι εργασίες στα πλαίσια των ομάδων εργασίας του συμβουλίου.

Παρ'όλα αυτά η ελληνική Κυβέρνηση που είναι leader στο βαμβάκι στην Ευρώπη σε συνεννόηση και με την Ισπανία προσπαθεί να διατηρήσει σε ένα επίπεδο τη σημερινή καλλιέργεια, γιατί αυτό που ζητάμε είναι να μην υπάρξει αύξηση στο βαθμό συνυπευθυνότητας, άλλωστε το πετύχαμε αυτό γιατί έχουμε μια καθυστέρηση πάνω από ένα χρόνο για να εφαρμοστεί αυτή η συγκεκριμένη πρόταση της επιτροπής. Δεν διαφέρουμε από την πρόταση του Ευρωκοινοβουλίου. Απεναντίας την υπερασπιζόμαστε και θα την υπερασπιστούμε. Άλλωστε θεωρούμε ότι μπορούμε να πετύχουμε τη θέσπιση εκείνου του μέτρου που δεν θα αυξήσει τη συνυπευθυνότητα.

Μιλάτε ότι αυτήν την περίοδο εμείς κάνουμε κάποιες ενέργειες για να μειώσουμε τη βαμβακοκαλλιέργεια. Δεν κάνουμε ενέργειες για να τη μειώσουμε, κάνουμε ενέργειες για να εξασφαλίσουμε τη μεγαλύτερη απόδοση που δίνει το χρηματοδοτικό σχήμα που υπάρχει, δηλαδή ο τρόπος που πληρώνεται το βαμβάκι. Και νομίζω ότι φέτος αυτό επιτεύχθηκε, γιατί οι τιμές που παρουσιάστηκαν φέτος στη βαμβακοκαλλιέργεια, άσχετα αν κάποιοι θεωρούν ότι όλα ήρθαν από μόνα τους, δηλαδή από την αύξηση του δολαρίου δείχνει ακριβώς αυτό, ότι ο συντονισμός των ενεργειών έχει φέρει αυτήν την καλή τιμή στον παραγωγό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, είναι γνωστό ότι η παραγωγή του βαμβακιού στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης φτάνει να καλύψει μόνο το 40% των αναγκών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Απ'αυτό το 80% είναι ελληνικό.

Έρχεται, λοιπόν, η Επιτροπή Γεωργίας της Κομισιόν, η οποία λέει ότι θα αυξήσει το πρόστιμο συνυπευθυνότητας από 50% σε 60%, δηλαδή 20% αύξηση, και ότι θα κρατήσει τις τιμές σταθερές και τις ποσοστώσεις αυτές που είναι. Και αυτό αν λάβετε υπόψη σας ότι οι τιμές είναι παγωμένες από το 1995 που τότε μειώθηκαν, όχι αυξήθηκαν και δεν ξαναυξήθηκαν. Οι τιμές δηλαδή σήμερα είναι πολύ κάτω από την τιμή που θα πρέπει να έχει το βαμβάκι.

Έχουμε, λοιπόν, σήμερα μια απόφαση του Ευρωκοινοβουλίου που λέει να αυξηθεί η ποσόστωση από τις επτακόσιες ογδόντα δύο χιλιάδες έως οκτακόσιες πενήντα που είναι, στο ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες τόνους. Η Κυβέρνηση τι κάνει; Αντί να το πάρει αυτό σαν δεδομένο και να πατήσει πάνω σ'αυτήν την απόφαση και να ζητήσει από τους Υπουργούς Γεωργίας να αυξηθεί η ποσόστωση διότι έχει μια στήριξη με την απόφαση του Κοινοβουλίου -φυσικά η πρόταση που εισηγήθηκε ο κ. Κόρακας στην Επιτροπή Γεωργίας στο Ευρωκοινοβούλιο ήταν να πάει στο ενάμισι εκατομμύριο τόνους, ανεξάρτητα όμως απ'αυτό είναι πολύ καλύτερη αυτής της κατάστασης που υπάρχει σήμερα- έρχεται και ζητάει μόνο να μην αυξηθεί η συνυπευθυνότητα κατά 20%, δηλαδή από 50% να πάει 60%, πού; Από το ένα διακόσια και πάνω.

Κύριε Πρόεδρε, υπάρχει η εξής διαδικασία: Εμείς λέμε ότι σήμερα η Κυβέρνηση δεν μπορεί να πάει να παραδοθεί άνευ όρων στο Υπουργείο Γεωργίας. Μπορείτε, κύριε Υπουργέ, να το ανταλλάξετε και να πείτε ότι εκεί που έχουμε δικαίωμα βέτο, στα βιομηχανικά σας προϊόντα κλπ., για τις χώρες αυτές που συμμετέχουν με τους Υπουργούς Γεωργίας, αλλά που δεν παράγουν βαμβάκι και που θέλουν να μειώσουν όσο το δυνατόν τις ποσότητες παραγωγής και από την Ελλάδα, να το ανταλλάξετε με κάτι άλλο. Να βάλετε βέτο σε κάτι άλλο. Δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση.

Επιπλέον θα πρέπει εδώ το μπλοκάρισμα, κύριε Υπουργέ, να είναι πολιτική βούληση της Κυβέρνησης. Να πάει να το παζαρέψει και να απειλήσει. Σήμερα έχουμε τη δυνατότητα ν' αυξήσουμε την παραγωγή του βαμβακιού καλής ποιότητας και όπως είπατε είναι εκατό χιλιάδες και λιγοστεύουν, κύριε Υπουργέ. Φεύγουν από τα χωριά γιατί δεν έχουν τιμές και δεν μιλάμε μόνο για το βαμβάκι, αλλά και για τα άλλα κρητικά προϊόντα που έχουν

αυτήν την επιδείνωση της κατάστασης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Να πω ακόμη, κύριε Πρόεδρε, ότι ο κύριος Υπουργός έστειλε εγκύκλιο που ζητάει την μείωση της παραγωγής κατά 5%.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κατά παραχώρηση η συμπλήρωση μιας και η συζήτηση, αφού ήταν για το βαμβάκι, πήγε μαλακά.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Δηλαδή το σφάζετε με το βαμβάκι που λέμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ναι, δεν σφαχτήκαμε ούτε "με το βαμβάκι".

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Κύριε συνάδελφε, για να έχει απόδοση η ποιότητα του βαμβακιού και η πρόσδοδος που θα έχει ο Έλληνας παραγωγός απ' αυτήν την πολιτική φάνηκε στον ένα χρόνο της λειτουργίας του.

Πέρσι οι τιμές στο βαμβάκι ήταν διακόσιες είκοσι (220) δραχμές και κληθήκαμε με διάφορους τρόπους να δώσουμε άλλες σαράντα (40) δραχμές για να ενισχύσουμε το εισόδημα του παραγωγού. Φέτος η τιμή του βαμβακιού θα ξεπεράσει τις τριακόσιες (300) δραχμές. Αυτό δείχνει ότι πράγματι εάν κάνεις πολύ σωστά τη δουλειά σου, μπορείς να εξασφαλίσεις με τους ίδιους πόρους πολύ καλύτερη απόδοση στον παραγωγό.

Το δεύτερο δείχνει ότι το ελληνικό βαμβάκι έχει μέλλον. Δεν στηρίζεται μόνο στην επιδότηση. Την προηγούμενη χρονιά η ενίσχυση που πήρε από την επιδότηση το βαμβάκι ήταν εκατόν πενήντα έξι (156) δραχμές και εβδομήντα (70) από την αγορά. Φέτος πήρε εκατόν είκοσι (120) δραχμές από την επιδότηση και εκατόν ενενήντα μία (191) από την αγορά. Ανέστρεψε δηλαδή για πρώτη φορά τη σχέση επιδότησης και τιμής από την αγορά. Αυτό δείχνει ότι το ελληνικό βαμβάκι έχει μέλλον.

Επίσης φέτος μ' αυτές τις μεθόδους και μ' αυτόν το συντονισμό επικεντρώνετε συνέχεια την προσοχή σας στο ότι μειώνουμε. Δεν μειώνουμε, αλλά διατηρούμε τη βαμβακοκαλλιέργεια στο μέσο όρο όλων εκείνων των αποδόσεων, που υπήρχαν τα τελευταία πέντε χρόνια. Εμείς φέτος είχαμε μία παραγωγή...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Αφού μπορούμε να πάρουμε ενάμισι εκατομμύριο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Μπερδεύετε ορισμένα πράγματα. Μπερδεύετε τα στρέμματα με την απόδοση. Εμείς λέμε ότι η μεγαλύτερη απόδοση που είχαμε ποτέ στα πέντε χρόνια είναι ένα εκατομμύριο διακόσια πενήντα. Φέτος είχαμε ένα διακόσια τριάντα επτά. Στις ίδιες ποσότητες θα μείνουμε και φέτος.

Έχουμε μεγαλώσει τις αποδόσεις ανά στρέμμα, τα στρέμματα δηλαδή μπορεί να είναι λιγότερα και ο παραγωγός να βγάζει περισσότερα λεφτά. Τι καλύτερο θα μπορούσε κανείς να προσφέρει σε έναν παραγωγό από το να χρειάζεται λιγότερα έξοδα για να βγάζει περισσότερα λεφτά. Έχει, αν θέλετε, και περσίωση στα στρέμματα, για να τα χρησιμοποιήσει και σε άλλες καλλιέργειες. Αυτό, λοιπόν, δεν μπορώ να το καταλάβω και ειλικρινά δεν μπορώ να το κατανοήσω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Διά μαγείας θα γίνει αυτό, κύριε Υπουργέ; Πώς γίνεται με λιγότερα χρήματα περισσότερο βαμβάκι;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Επίσης, ξέρετε ότι είμαστε μόνο εμείς μαζί με την Ισπανία που μας βοηθάει αυτή η κατάσταση. Οι υπόλοιποι δεκατρείς δεν έχουν καμία σχέση με το βαμβάκι στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Πα' όλα αυτά έχουμε πετύχει να διατηρήσουμε το τρόπο με τις ελλειμματικές πληρωμές, έχουμε καταφέρει να μην ισχύσει το 0,6% -γιατί ήταν 0,7% η πρόταση της επιτροπής- και επιμένουμε να μην υπάρξει καμιά διαφοροποίηση.

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

Και το ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε. Σήμερα έχουμε βαρύ πρόγραμ-

μα, έχουμε στη συνέχεια νομοσχέδιο και Σύνταγμα. Παρακαλώ μην υπερβαίνετε το χρόνο σας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Μία λέξη μόνο, κύριε Προέδρε.

Το ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες αφορά το σύνολο της Ελλάδας και όχι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ένα εκατομμύριο εξακόσιες χιλιάδες. Άρα, λοιπόν, είμαστε στις προτάσεις του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" "ΘΡΑΚΗ 2000-80 χρόνια από την ενσωμάτωση στην Ελλάδα" εξήντα οκτώ μαθητές και μαθήτριες και επτά συνοδοί καθηγητές του 1ου Γυμνασίου Περάματος. Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 652/21.2.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ανδρέα Λοβέρδου προς τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης, σχετικά με τη λήψη μέτρων αντιμετώπισης της οργανωμένης εγκληματικότητας των ανηλίκων.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Λοβέρδου έχει ως εξής:

"Σε δήμους του Νομού Αττικής εμφανίζονται διαρκώς αυξανόμενα φαινόμενα βίας και λοιπών αξιόποινων πράξεων, με δράστες και θύματα ανηλίκους. Ενδεικτικά αναφέρω τους Δήμους Ζωγράφου, Γλυφάδας, Χαϊδαρίου, Αμαρουσίου, Καλλιθέας, Αλίμου, Αγίου Δημητρίου κλπ.

Το φαινόμενο της "μαθητικής βίας" φαίνεται να επιβεβαιώνεται και από έρευνα του Εθνικού Κέντρου Κοινωνικών Ερευνών που δόθηκε στη δημοσιότητα, και προκαλεί την εύλογη ανησυχία των γονέων αλλά και των πολιτών (βλ. Εφ. "Εξουσία", φ. 13/02/2001, σελ. 5). Αντίθετα από στοιχεία της Διεύθυνσης Ασφαλείας Αττικής, Υποδιεύθυνση Προστασίας Ανηλίκων, φαίνεται πως τέτοιο θέμα, στατιστικώς, δεν καταγράφεται.

Ερωτάται ο Υπουργός:

1. Υπάρχει ζήτημα οργανωμένης εγκληματικότητας ανηλίκων ή όχι;

2. Εάν ναι, ποια μέτρα θα ληφθούν για την αντιμετώπισή του;"

Ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης κ. Χρυσόχοιδης έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο συνάδελφος κ. Λοβέρδος με την επίκαιρη ερώτησή του θέτει ένα εξαιρετικά σοβαρό ζήτημα που αναφέρεται στην παραβατικότητα των ανηλίκων. Το φαινόμενο δεν έχει παρουσιάσει ακόμα έντονα χαρακτηριστικά στην Ελλάδα, εάν όμως δεν λάβουμε εγκαίρως αποφασιστικά μέτρα είναι προφανές ότι θα ακολουθήσουμε πιστά τις υπόλοιπες χώρες που αντιμετωπίζουν μαζικά ένα τέτοιο πρόβλημα.

Θέλω να σας πω ότι οργανωμένο πρόβλημα εγκληματικότητας ανηλίκων στην Αττική -και στην υπόλοιπη χώρα βέβαια- δεν υφίσταται. Υπάρχουν μεμονωμένα περιστατικά, τα οποία όμως μας ανησυχούν. Έχουν ληφθεί συγκεκριμένα μέτρα για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων.

Ειδικότερα έχουν ληφθεί μέτρα για τη φύλαξη των σχολείων. Καθημερινά κατά την προσέλευση και αποχώρηση των μαθητών από τα σχολεία υπάρχουν εκεί πεζές ή εποχούμενες περιπόλιες της Αστυνομίας. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι έχουν προσληφθεί εκατοντάδες φύλακες σχολείων, στα πλαίσια του προγράμματος καταπολέμησης της ανεργίας για τη φύλαξη των σχολείων, την προστασία της περιουσίας τους, ώστε να μη συντελούνται παράνομες και άδικες πράξεις μέσα σε αυτούς τους χώρους.

Ταυτόχρονα έχουν οργανωθεί οι υπηρεσίες της Ελληνικής Αστυνομίας και ιδιαίτερα τα τμήματα ανηλίκων με ικανούς και εκπαιδευμένους αξιωματικούς, ώστε να υπάρχει και η πρόληψη αλλά ταυτόχρονα και ο τρόπος της ανάλογης υποδοχής σε περιπτώσεις παραβατικότητας των ανηλίκων. Είναι ένα εξαιρετικά σοβαρό πρόβλημα για το οποίο υπάρχει ιδιαίτερη αγωνία.

Θέλουμε να εντάξουμε σε αυτό -και ήδη αποδίδει αυτή η προ-

σπάθεια- και το σχεδιασμό στις τοπικές κοινωνίες. Έχουμε προχωρήσει, όπως ξέρετε, εδώ και δύο χρόνια περίπου στην ίδρυση των δημοτικών συμβουλίων πρόληψης της εγκληματικότητας, έτσι ώστε να συμμετέχουν ενεργά και οι τοπικές κοινωνίες στην αντιμετώπιση όχι τόσο της εγκληματικότητας όσο κυρίως των κοινωνικών προβλημάτων που εμφανίζονται σε διάφορες περιοχές. Είναι προβλήματα που αφορούν κατεξοχήν τις τοπικές κοινωνίες, οι οποίες καλούνται να δράσουν προληπτικά για την αντιμετώπιση και επίλυση κοινωνικών προβλημάτων.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ο κ. Ανδρέας Λοβέρδος έχει το λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Κύριε Υπουργέ, είναι γνωστό ότι δεν χάνω ευκαιρία κατά την ανάπτυξη του δημόσιου λόγου μου να εκφράσω την πολιτική μου αλληλεγγύη σε όσες προσπάθειες κάνετε στον τομέα της δημόσιας τάξης, αλλά από πολλές ενώσεις γονέων και κηδεμόνων στην περιφέρειά μου είχα την πληροφορία ότι έχει εντοπιστεί φαινόμενο παραβατικότητας ή οργανωμένης εγκληματικότητας από ανηλίκους εναντίον ανηλίκων με πεδίο προνομιακό τα σχολεία. Το διασταύρωσα και με άλλους συναδέλφους αστικών περιφερειών του Κοινοβουλίου και λίγο ή πολύ υπήρχε και υπάρχει εντύπωση ότι υπάρχει θέμα.

Απευθύνθηκα στην Ασφάλεια Αττικής, στην Υποδιεύθυνση Ανηλίκων. Έχω σχετικούς πίνακες, τους οποίους θα καταθέσω, από τους οποίους προκύπτει ότι δεν καταγράφεται στατιστικά τέτοιο ζήτημα. Ταυτοχρόνως η μελέτη του καθηγητή της εγκληματολογίας κ. Κουράκη επιβεβαιώνει ότι δεν καταγράφεται τέτοιο πρόβλημα. Και αυτήν τη μελέτη θα την καταθέσω, η οποία έχει δημοσιευτεί στην “Ελληνική Δικαιοσύνη” του 1999.

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

Ωστόσο το Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών με μία μελέτη του που χρηματοδοτείται από το ΕΠΕΑΕΚ, και την οποία διευθύνει ο καθηγητής κ. Δ. Χαλαράμπης, προβάλλει αντίθετα συμπεράσματα. Επικαλούμαι απλώς δημοσίευμα της εφημερίδας “ΕΞΟΥΣΙΑ” του Φεβρουαρίου και θα προσκομίσω και τη μελέτη του Εθνικού Κέντρου Ερευνών όταν ολοκληρωθεί. Από την προδημοσίευση προκύπτει ότι ίσως το φαινόμενο είναι περισσότερο ανησυχητικό και ίσως εύλογα οι στατιστικές δεν καταγράφουν συγκεκριμένες του εκφάνσεις, διότι δεν μεταφέρονται στις αστυνομικές αρχές, δεν καταγγέλλονται δηλαδή οι σχετικές πράξεις.

Επειδή παράλληλα το πιλοτικό πρόγραμμα, όπως διαβάζω, σήμερα για τη φύλαξη των σχολείων είναι ακόμα σε ανάπτυξη και επειδή θα διαρκέσει έντεκα μήνες, απορώ τι θα γίνει στη συνέχεια.

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

Κύριε Υπουργέ, υπό την έννοια αυτή καταθέτω το ερώτημά μου, συνοδεύοντάς το και από το ερώτημα εάν εν προκειμένω λειτουργούν τα συμβούλια πρόληψης της εγκληματικότητας. Ξέρουμε ότι έχουν θεσμοθετηθεί, αλλά δεν ξέρουμε αν έχουν σκύψει και πάνω στα συγκεκριμένα προβλήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριε Λοβέρδο, αφού μιλάτε για παραβατικότητα, μην παραβαίνετε τον Κανονισμό.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Θα ξεκινήσω από το τελευταίο ερώτημα. Δεν θα υποστήριζα ότι οι τοπικές κοινωνίες ανταποκρίθηκαν με ενθουσιασμό, γιατί είναι ένας καινούριος θεσμός, ο οποίος πρέπει να εμπεδωθεί. Από τη δική μας την πλευρά γίνεται μια ισχυρή προσπάθεια να εμπεδώσουμε και να επιβάλουμε τη λειτουργία του, αλλά θα έλεγα ότι είναι ακόμα σε νηπιακή ηλικία αυτή η προσπάθεια.

Εγώ, κύριοι συνάδελφοι, συμμερίζομαι την ανησυχία σας ανεξαρτήτως στατιστικών. Υπάρχει μία εξέλιξη, την οποία εάν δεν την αντιμετωπίσουμε, είναι προφανές ότι θα έχουμε όλα εκείνα τα προβλήματα τα οποία υπάρχουν στις υπόλοιπες χώ-

ρες. Κυρίως κατά τη γνώμη μου πρέπει να συνδέσουμε το πρόβλημα της εξάπλωσης των ναρκωτικών, γιατί εκεί θεωρώ ότι είναι η αιτία του κακού και προς αυτήν την παραβατικότητα βλέπουν οι ανήλικοι με αποτέλεσμα να διαπράττουν και άλλες παράνομες και άδικες πράξεις.

Νομίζω ότι τα ζητήματα αυτά πρέπει να αποτελούν αντικείμενο διαλόγου, ο οποίος πρέπει να ασχολείται κυρίως με τη διαμόρφωση πολιτικών πρόληψης και λιγότερο με την καταστολή για μια τόσο ευαίσθητη κοινωνική ομάδα οι νέοι ή οι ανήλικοι.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Τελευταία είναι η με αριθμό 651/21.2.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη προς τους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης, Οικονομικών, σχετικώς με την καθυστέρηση έκδοσης κοινής απόφασης για τον καθορισμό υποδείγματος ναυλοσύμφωνου που αφορά τα πλοία αναψυχής.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Βαρβιτσιώτη έχει ως εξής:

“Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν. 2743/99 απαιτείται κοινή απόφαση των Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης και Οικονομικών για την έκδοση υποδείγματος ναυλοσύμφωνου σχετικά με τη χρήση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Παρά το γεγονός ότι οι σχετικές συζητήσεις με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς έχουν ξεκινήσει εδώ και μερικά χρόνια ωστόσο κανένα απολύτως βήμα δεν έχει γίνει για την αντικατάσταση του ήδη υπάρχοντος το οποίο κατά κοινή ομολογία είναι αναχρονιστικό.

Εκτός όμως από τα εύλογα ερωτηματικά που προκαλεί η στάση της Κυβέρνησης σε ό,τι αφορά στην εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας είναι απορίας άξιο γιατί ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δεν προωθεί προς κύρωση το ναυλοσύμφωνο στο οποίο είχαν συμφωνήσει όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς με τον προκάτοχό του. Η ενέργειά του να αφήνει στο συρτάρι τη συμφωνία διακαιολογημένα έχει προκαλέσει αναστάτωση στους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής και στους ναυλομεσίτες.

Ερωτώνται οι Υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης και Οικονομικών:

Α. Γιατί δεν προχωράει η έκδοση κοινής απόφασης για τον καθορισμό υποδείγματος ναυλοσύμφωνου;

Β. Εάν είναι στις προθέσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας να αθετήσει την συμφωνία που είχε επιτύχει με τους εμπλεκόμενους φορείς ο προκάτοχός του.”

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Παπουτσής έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Ευθύς εξαρχής θέλω να πω ότι ο προκάτοχός μου πράγματι πέτυχε μία συμφωνία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, αλλά όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς αμέσως μετά άλλαξαν θέση, διαφοροποιήσαν τις θέσεις τους, εκτός από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που παρέμειναν στις ίδιες θέσεις.

Επίσης είναι αλήθεια -και έχει δίκιο ο κ. Βαρβιτσιώτης- ότι επί μακρόν απασχόλησε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς αυτό το θέμα. Πραγματοποιήθηκαν πάρα πολλές συσκέψεις, στις οποίες συμμετείχαν όλοι οι εκπρόσωποι και των επαγγελματικών ενώσεων, αλλά και οι εκπρόσωποι των άλλων Υπουργείων και οι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο βασικός προγραμματισμός και βεβαίως και οι διαφορετικές απόψεις στις συσκέψεις αυτές ήταν εάν στο κείμενο της κοινής υπουργικής απόφασης έπρεπε να συμπεριληφθούν μόνο όροι που εξυπηρετούν το δημόσιο, δηλαδή τα στοιχεία των συμβαλλομένων και του πλοίου, ο χρόνος και ο τόπος συνομολόγησης της ναύλωσης ή η διάρκεια της ναύλωσης κλπ. ή αν θα έπρεπε να συμπεριληφθούν και όροι ιδιωτικού δικαίου. Για τους όρους ιδιωτικού δικαίου όμως, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή. Και απαιτείται προσοχή έτσι ώστε αφ' ενός μεν να προστατεύεται ο καταναλωτής, ο ναυλωτής, από καταχρηστικούς όρους που του επιβάλλονται με το ναυλοσύμφωνο και αφ' ετέρου να διατυπωθούν βασικοί και μόνο όροι χωρίς να περιλαμβάνονται λεπτομερέστερα και μικρής σημασίας θέματα, τα οποία θα μπορούσαν να γίνουν και αντικείμενο ιδιωτικής συμφωνίας.

Λαμβάνοντας, λοιπόν, υπόψη τις απόψεις που εκφράστηκαν, αποφασίσαμε να προωθήσουμε ένα σχέδιο κοινής υπουργικής απόφασης, στην οποία να περιλαμβάνονται μόνο οι όροι που αφορούν την πολιτεία.

Συγκεκριμένα, αποφασίσαμε να περιλαμβάνονται μόνο τα στοιχεία του πλοίου, των πλοιοκτητών, του χρόνου, του τόπου, καθώς επίσης και το ύψος του συμφωνηθέντος νόμου.

Οι υπόλοιποι όροι, που δεν αφορούν την πολιτεία, θα διατυπώνονται και θα καταγράφονται από τους συμβαλλόμενους σε ένα ειδικό χώρο που θα υπάρχει στο έντυπο, το οποίο θα το συμπληρώνουν οι ίδιοι οι συμβαλλόμενοι.

Φυσικά είναι ευνόητο ότι σε καμία περίπτωση δεν θα αναγράφεται στα ναυλοσύμφωνα η ένδειξη ότι αυτά έχουν εγκριθεί είτε από τον ΕΟΤ είτε από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Μετά από αυτό ακολούθησε σειρά συναντήσεων με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και επιτέλους συμφώνησαν όλοι και μετά από αυτήν τη συμφωνία, καταρτίστηκε ένα σχέδιο ναυλοσύμφωνου, το οποίο τώρα προωθείται στα συναρμόδια Υπουργεία για την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης. Αμέσως μετά την υπογραφή της θα προωθηθεί στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως το ταχύτερον δυνατόν.

Θέλω να πω, όμως ότι το ενδιαφέρον των επαγγελματιών ενώσεων είναι προφανές και είναι γνωστό εδώ και αρκετά χρόνια αλλά από την άλλη πλευρά πρέπει να σημειώσουμε ότι η προσπάθεια για την προστασία των καταναλωτών είναι αναγκαία. Και αυτό αποδεικνύεται από την προσπάθεια την οποία κατέβαλαν τα Υπουργεία.

Πάντως, κύριε Πρόεδρε, συμφωνήσαμε ότι με την κανονιστική ρύθμιση την οποία προωθούμε τώρα, εξασφαλίστηκε ότι θεσπίζονται οι όροι που περιφρουρούν τον καταναλωτή και εδραιώνουν την πεποίθηση ότι η πολιτεία βάζει τους βασικούς κανόνες με τους οποίους οι σχέσεις των συμβαλλόμενων μπορούν να κινούνται σε νόμιμα πλαίσια που επιβάλλει το δίκαιο και τα χρηστά συναλλακτικά ήθη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία εκατόν είκοσι δόκιμοι υπαστυνόμοι και τέσσερις συνοδοί τους από την Αστυνομική Ακαδημία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ".

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Ο κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ερχόμενος σήμερα το πρωί σ' αυτήν την Αίθουσα θα περίμενα από τον φίλτατο, κατά τα άλλα, Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να ακούσω ότι άμεσα θα προχωρήσει στην υπογραφή ενός ναυλοσύμφωνου και στην κατοχύρωση ενός ναυλοσύμφωνου, το οποίο να εξασφαλίζει τον Έλληνα και διεθνή καταναλωτή τουριστικών υπηρεσιών θαλάσσης. Θα περίμενα να μην μας πει ότι οι άλλοι φορείς των συναρμοδίων Υπουργείων -και όχι το Υπουργείο του- υπαναχώρησαν από την αρχική συμφωνία, η οποία προέβλεπε ένα τύπο ναυλοσύμφωνου αρκετά εκτεταμένο.

Αυτό το ναυλοσύμφωνο είχε διατάξεις, που αφορούσαν την προστασία του ναυλωτή, που αφορούσαν την προστασία του σκάφους, που αφορούσαν τις εξουσίες και τις αρμοδιότητες του πλοιάρχου, τον ανεφοδιασμό του πλοίου, και όλα αυτά τα οποία μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο διαμάχης μεταξύ ναυλωτή και ιδιοκτήτη σκάφους. Όλα αυτά θα εξασφάλιζαν διαφάνεια και προώθηση της τουριστικής αγοράς των σκαφών αναψυχής, η οποία σήμερα ρυθμίζεται από κάποιες διατάξεις

του 1960, οι οποίες είναι ξεπερασμένες.

Όμως ο κύριος Υπουργός δήλωσε ότι θα προχωρήσει σε μία άλλου είδους ρύθμιση, που θα εξασφαλίζει μόνο το ελληνικό δημόσιο και δεν θα εξασφαλίζει τον ναυλωτή.

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

Κύριε Υπουργέ, βασικός στόχος όλων των εμπλεκόμενων φορέων, των επαγγελματιών φορέων είναι να δώσουμε στα ελληνικά τουριστικά σκάφη ένα κύρος ανάλογο με τις υπηρεσίες, τις οποίες προσφέρουν και τη δύναμη την οποία μπορούν να δώσουν για το ελληνικό τουριστικό προϊόν.

Έχω στα χέρια μου αρκετές επιστολές ενώσεων, οι οποίες θέλουν την καθιέρωση του mediterranean yacht broker agreement, που είναι και ο τύπος της σύμβασης ναυλοσύμφωνου, που έχει καθιερωθεί διεθνώς.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ο κ. Βαρβιτσιώτης μόλις με την τελευταία του φράση παρουσίασε την πραγματική διάσταση της ερωτήσεώς του.

Θα ήθελα να σας διαβεβαιώσω, κύριε Βουλευτά, ότι η ελληνική Κυβέρνηση και η ελληνική πολιτεία διά των νόμων της θεσπίζει αυστηρότερους κανόνες που αφορούν το yachting στις ελληνικές θάλασσες, αυστηρότερους από όλους τους άλλους. Και αυτό το κάνουμε για πολλούς λόγους.

Πρώτα απ' όλα, γιατί πρέπει να προστατεύσουμε τις ελληνικές θάλασσες και το κύρος της χώρας μας, όσον αφορά αυτήν την πολύ σημαντική οικονομική δραστηριότητα και από την άλλη πλευρά ακριβώς γιατί πρέπει να προστατεύσουμε τον καταναλωτή.

Όπως ανέφερα στην πρωτολογία μου ακριβώς αυτή ήταν και η επιδίωξη της Κυβέρνησης, να προστατεύσει το ναυλωτή, τον καταναλωτή και βεβαίως και το δημόσιο. Γι' αυτό και προφανώς δεν ήταν απολύτως σαφής η αναφορά μου και γι' αυτό, όπως σας είπα, προωθούμε την κοινή υπουργική απόφαση μετά από τη συμφωνία όλων των εμπλεκόμενων μερών. Τώρα πλέον συμφωνούμε όλοι.

Και δεν ήταν μόνο οι υπηρεσίες των διαφόρων Υπουργείων που είχαν διαφορετική γνώμη. Ήταν και οι επαγγελματίες ενώσεις, οι οποίες υπαναχώρησαν από τις αρχικές τους θέσεις. Τώρα όμως υπάρχει πλήρης συμφωνία και γι' αυτό το λόγο η κοινή υπουργική απόφαση περιλαμβάνει μόνο τους βασικούς όρους, που αφορούν την πολιτεία και συγκεκριμένα τα στοιχεία του πλοίου, των πλοιοκτητών, του χρόνου, του τόπου, καθώς και το ύψος της ναύλωσης.

Από εκεί και πέρα, όλα τα υπόλοιπα που αφορούν την προστασία του καταναλωτή, είναι θέματα τα οποία ρυθμίζονται από τη νομοθεσία μας και δεν χρειάζεται οποιαδήποτε άλλη τροποποίηση και αλλαγή. Σε κάθε περίπτωση, όμως, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι το κύριο μέλημά μας είναι από τη μία μεριά η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και από την άλλη η προστασία του καταναλωτή, που στην προκειμένη περίπτωση συνήθως οι ναυλωτές είναι ξένοι και μάλιστα με κάποια οικονομική επιφάνεια. Αυτοί ναυλώνουν τα σκάφη αναψυχής και βεβαίως εμείς έχουμε κάθε λόγο να προασπίσουμε το κύρος και την αξιοπιστία αυτής της καθ' όλα σημαντικής οικονομικής δραστηριότητας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: “Ελαφρύνσεις στη φορολογία κεφαλαίου και άλλες διατάξεις.”

Ο κύριος Υφυπουργός Οικονομικών έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω κάποιες νομοτεχνικές διορθώσεις στο σχέδιο νόμου, που θα τις καταθέσω στη συνέχεια για τα Πρακτικά.

Στο άρθρο 2, στον έβδομο στίχο της παραγράφου 12 του άρθρου αυτού, οι λέξεις “του άρθρου 1” αντικαθίστανται με τις λέξεις “του άρθρου 4”. Είναι στη σελίδα 9 του σχεδίου.

Στο άρθρο 5, στο δέκατο έβδομο στίχο της παραγράφου 4 του άρθρου αυτού, μετά τη λέξη “Ειδικών” τίθεται η λέξη “Οικονομικών”.

Στο άρθρο 18, προστίθεται ο τίτλος του άρθρου αυτού, που έχει ως εξής: “Ρυθμίσεις θεμάτων του Σώματος Έρευνας και Πληροφορικής (ΣΕΠ) του Στρατού Ξηράς”. Είναι στη σελίδα 43.

Το άρθρο 19 του νομοσχεδίου τίθεται στο άρθρο 5 ως παράγραφος 24, 25, 26 και 27 και το άρθρο 20 αναριθμείται, ως άρθρο 19.

Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Οικονομικών κ. Α. Φωτιάδης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες διορθώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

“**ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ** “Ελαφρύνσεις στη φορολογία κεφαλαίου και άλλες διατάξεις”

Άρθρο 2

Στον έβδομο στίχο της παραγράφου 12 του άρθρου αυτού, οι λέξεις “του άρθρου 1”, αντικαθίστανται με τις λέξεις “του άρθρου 4”. σελ. 9.

Άρθρο 5

Στον δέκατο έβδομο στίχο της παρ. 4 του άρθρου αυτού, μετά τη λέξη “Ειδικών” τίθεται η λέξη “Οικονομικών”. σελ. 14

Άρθρο 18

Προστίθεται ο τίτλος του άρθρου αυτού, που έχει ως εξής: “Ρυθμίσεις θεμάτων του Σώματος Έρευνας και Πληροφορικής (ΣΕΠ) του Στρατού Ξηράς” (Τροπολογία Γεν. 313 και Ειδ. 48) σελ. 43

Άρθρο 19

Το άρθρο 19 του νομοσχεδίου, τίθεται στο άρθρο 5, παράγραφοι 24, 25, 26 και 27 και το άρθρο 20 αναριθμείται ως άρθρο 19 (Τροπολογία του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών). σελ. 44”

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Υπάρχει κάποια παρτήρηση; Όχι.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία και στο σύνολο.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών: “Ελαφρύνσεις στη φορολογία κεφαλαίου και άλλες διατάξεις” έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και το συνόλου και έχει ως εξής:

“**Ελαφρύνσεις στη φορολογία κεφαλαίου και άλλες διατάξεις**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α’

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Άρθρο 1

Φορολογία κληρονομιών, δωρεών και γονικών παροχών

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 17 του ν.1591/1986 (ΦΕΚ 50

Αα), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 14 του άρθρου 10 του ν. 2386/1996 (ΦΕΚ 43 Αα) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Οικία ή διαμέρισμα, που αποκτάται αιτία θανάτου από σύζυγο ή τέκνα του κληρονομούμενου κατά πλήρη κυριότητα, απαλλάσσεται από το φόρο, εφόσον ο κληρονόμος ή κληροδόχος ή ο σύζυγος αυτού ή τα ανήλικα τέκνα τους δεν έχουν δικαίωμα πλήρους κυριότητας ή επικαρπίας ή οίκησης σε άλλη οικία ή διαμέρισμα που πληροί τις στεγαστικές ανάγκες της οικογένειάς τους ή δικαίωμα πλήρους κυριότητας επί οικοπέδου οικοδομήσιμου ή επί ιδανικού μεριδίου οικοπέδου, στα οποία αντιστοιχεί εμβαδόν κτίσματος που πληροί τις στεγαστικές τους ανάγκες και βρίσκονται σε δήμο ή κοινότητα με πληθυσμό άνω των τριών χιλιάδων (3.000) κατοίκων.

Η απαλλαγή παρέχεται για ποσό αγοραίας αξίας οικίας ή διαμερίσματος μέχρι 14.000.000 δραχμές για κάθε κληρονόμο ή κληροδόχο. Το ποσό αυτό προσαυξάνεται κατά 7.000.000 δραχμές για το σύζυγο και καθένα από τα δύο πρώτα τέκνα του κληρονόμου ή κληροδόχου και κατά 8.000.000 δραχμές για το τρίτο και καθένα από τα επόμενα τέκνα του, εφόσον στο δικαιούχο κληρονόμο ή κληροδόχο περιέρχεται μία μόνο οικία ή ένα διαμέρισμα εξ ολοκλήρου και κατά πλήρη κυριότητα και όχι ποσοστό εξ αδιαίρετου.

Για την εφαρμογή των διατάξεων αυτών, η περιοχή της τέως Διοίκησης Πρωτεύουσας θεωρείται ως ένας δήμος.

Οι στεγαστικές ανάγκες καλύπτονται, αν το εμβαδόν της οικίας ή του διαμερίσματος είναι, για ένα άτομο, τριάντα πέντε (35) τ.μ. και για τους συζύγους, εβδομήντα (70) τ.μ., προσαυξανόμενα κατά δεκαπέντε (15) τ.μ. για καθένα από τα δύο πρώτα τέκνα τους και κατά είκοσι πέντε (25) τ.μ. για το τρίτο και καθένα από τα επόμενα τέκνα τους.»

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 17 του ν. 1591/1986, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Η απαλλαγή από το φόρο της κτήσης αιτία θανάτου παρέχεται μία μόνο φορά. Δεν απαλλάσσεται ο κληρονόμος ή ο κληροδόχος που έτυχε απαλλαγής από το φόρο μεταβίβασης ή γονικής παροχής για απόκτηση στέγης πριν από την κτήση αιτία θανάτου.»

3. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 17 του ν. 1591/1986 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«4. Η απαλλαγή παρέχεται με τον όρο ότι η οικία ή το διαμέρισμα θα παραμείνει στην κυριότητα του κληρονόμου ή κληροδόχου για μία τουλάχιστον πενταετία. Αν πριν από την πάροδο της πενταετίας μεταβιβασθεί η οικία ή το διαμέρισμα ή συσταθεί σε αυτό οποιοδήποτε εμπράγματο δικαίωμα, εκτός από υποθήκη, ο κληρονόμος ή κληροδόχος έχει υποχρέωση, πριν από τη μεταβίβαση ή τη σύσταση του εμπράγματος δικαιώματος, να υποβάλει δήλωση και να καταβάλει εφάπαξ ολόκληρο το ποσό του φόρου που αναλογεί επιμεριστικά στην αξία του ακινήτου του χρόνου μεταβίβασης ή στο δηλούμενο τίμημα της μεταβίβασης, εφόσον αυτό είναι μεγαλύτερο της αξίας του ακινήτου, εκτός εάν ο φόρος που αναλογεί στην αξία του ακινήτου κατά το χρόνο της κτήσης αιτία θανάτου είναι μεγαλύτερος, οπότε καταβάλλεται ο μεγαλύτερος αυτός φόρος.»

4. Η παράγραφος 6 του άρθρου 23 του ν.1828/1989 (ΦΕΚ 2 Αα), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 11 του άρθρου 14 του ν. 2579/1998 (ΦΕΚ 31 Αα), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«6. Αν μεταβιβασθεί με γονική παροχή οικία, διαμέρισμα ή οικόπεδο, εξ ολοκλήρου και κατά πλήρη κυριότητα, με τους όρους και τις προϋποθέσεις που τάσσει το άρθρο 17 του ν. 1591/1986, δεν υπόκειται σε φόρο ποσό δραχμών 2.400.000 για

το δικαιούχο. Το ποσό αυτό προσαυξάνεται κατά 1.700.000 δραχμές για το σύζυγο και καθένα από τα δύο πρώτα τέκνα του δικαιούχου και κατά 2.500.000 δραχμές για το τρίτο και καθένα από τα επόμενα τέκνα του. Αν ο δικαιούχος της γονικής παροχής παρουσιάζει αναπηρία τουλάχιστον 67%, η απαλλαγή ανέρχεται στο μισό της φορολογητέας αξίας του ακινήτου και δεν μπορεί να υπερβεί τα 24.000.000 δραχμές.»

5. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 και του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 2 του άρθρου 29 του ν.δ. 118/1973 (ΦΕΚ 202 Αæ), όπως τροποποιήθηκαν με την παράγραφο 9 του άρθρου 14 του ν. 2579/1998, αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«1. Οι κληρονόμοι ή κληροδόχοι, ανάλογα με τη συγγενική τους σχέση προς τον κληρονομούμενο, κατατάσσονται στις επόμενες τέσσερις (4) κατηγορίες. Για καθεμία από τις κατηγορίες αυτές ισχύει χωριστή φορολογική κλίμακα ως εξής:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α'

Για κληρονομική μερίδα ή κληροδοσία που περιέρχεται σε: α) σύζυγο του κληρονομούμενου, β) κατιόντες πρώτου βαθμού (τέκνα από νόμιμο γάμο, τέκνα χωρίς γάμο έναντι της μητέρας, αναγνωρισθέντα εκουσίως ή δικαστικώς έναντι του πατέρα, νομιμοποιηθέντα με επιγενόμενο γάμο ή δικαστικώς έναντι και των δύο γονέων, γ) ανιόντες εξ αίματος πρώτου βαθμού.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α'

Κλιμάκια	Συντελεστής κλιμακίου (%)	Φόρος κλιμακίου	Φόρος Φορολογητέα περιουσία που αναλογεί
6.500.000	-	-	6.500.000
11.500.000	5	575.000	18.000.000
54.000.000	15	8.100.000	72.000.000
Υπερβάλλον25			8.675.000

Αν οι κληρονόμοι ή κληροδόχοι είναι ανήλικα τέκνα του κληρονομούμενου, εφόσον η αξία της κληρονομικής μερίδας είναι:

α) μέχρι και 12.000.000 δραχμές, ο φόρος που αναλογεί μειώνεται κατά 60% και

β) από 12.000.001 έως και 47.000.000 δραχμές, ο φόρος που αναλογεί μειώνεται κατά 30%.

Οι πιο πάνω διατάξεις, που προβλέπουν μείωση του φόρου για τα ανήλικα τέκνα του κληρονομούμενου, δεν εφαρμόζονται σε κτήσεις δωρεάς εν ζωή ή αιτία θανάτου (ή προίκας), καθώς και στις περιουσιακές παροχές των γονέων προς τα τέκνα τους κατά το άρθρο 1509 του Αστικού Κώδικα.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β'

Για κληρονομική μερίδα ή κληροδοσία που περιέρχεται σε: α) κατιόντες δεύτερου και επόμενων βαθμών, β) ανιόντες δεύτερου και επόμενων βαθμών, γ) εκουσίως ή δικαστικώς αναγνωρισθέντα τέκνα έναντι των ανιόντων του πατέρα που τα αναγνώρισε, δ) κατιόντες του αναγνωρισθέντος έναντι του αναγνωρισθέντος και των ανιόντων αυτού, ε) αδελφούς (αμφιθαλείς ή ετεροθαλείς) και στ) συγγενείς εξ αίματος τρίτου βαθμού εκ πλαιίου.

Κλιμάκια	Συντελεστής κλιμακίου (%)	Φόρος κλιμακίου	Φόρος Φορολογητέα περιουσία που αναλογεί
5.000.000	-	-	5.000.000
13.000.000	10	1.300.000	18.000.000
54.000.000	20	10.800.000	72.000.000
Υπερβάλλον35			12.100.000

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Γ'

Για κληρονομική μερίδα ή κληροδοσία που περιέρχεται σε: α) πατριούς και μητριές, β) τέκνα από προηγούμενο γάμο του συζύγου, γ) τέκνα εξ αγχιστείας (γαμπρούς - νύφες), δ) ανιόντες εξ αγχιστείας (πεθερό - πεθερά).

Κλιμάκια	Συντελεστής κλιμακίου (%)	Φόρος κλιμακίου	Φόρος Φορολογητέα περιουσία που αναλογεί
2.100.000	-	-	2.100.000
15.900.000	20	3.180.000	18.000.000
54.000.000	35	18.900.000	72.000.000
Υπερβάλλον50			22.080.000

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Δ'

Για κληρονομική μερίδα ή κληροδοσία που περιέρχεται σε οποιονδήποτε άλλον εξ αίματος ή εξ αγχιστείας συγγενή του κληρονομούμενου ή εξωτικό.

Κλιμάκια	Συντελεστής κλιμακίου (%)	Φόρος κλιμακίου	Φόρος Φορολογητέα περιουσία που αναλογεί
1.200.000	-	-	1.200.000
16.800.000	35	5.880.000	18.000.000
54.000.000	50	27.000.000	72.000.000
Υπερβάλλον60			32.880.000

Στο ποσό του φόρου που προκύπτει με βάση τις πιο πάνω κλίμακες περιλαμβάνεται ο φόρος υπέρ του Δημοσίου και οι πρόσθετοι σε αυτόν φόροι:

α) 3% υπέρ δήμων και κοινοτήτων, που προβλέπεται από τις διατάξεις του β.δ. 24/9 - 20.10.1958 (ΦΕΚ 171 Αæ) και β) 7% υπέρ νομαρχιακών ταμείων οδοποιίας, που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 7 του ν. 3155/ 1995 (ΦΕΚ 63 Αæ). Η απόδοση των φόρων υπέρ τρίτων γίνεται σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 81.»

«Όταν ο κληρονόμος ή κληροδόχος έχει αναπηρία τουλάχιστον 67%, ο φόρος που αναλογεί στη μέχρι 47.000.000 δραχμές αξία της κληρονομικής μερίδας ή κληροδοσίας μειώνεται κατά 60%.»

6. Τα δύο πρώτα εδάφια της παραγράφου 1 του δεύτερου άρθρου του ν. 1329/1983 (ΦΕΚ 25 Αæ), όπως τροποποιήθηκαν με την παράγραφο 10 του άρθρου 14 του ν. 2579/1998, αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«Περιουσιακές παροχές γονέων προς τα τέκνα τους, που γίνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1509 του Α.Κ., υπόκεινται στο μισό του φόρου δωρεών μέχρι το ποσό των 28.000.000 δραχμών, αυτοτελώς για κάθε γονέα. Το ποσό αυτό αυξάνεται σε 42.000.000 δραχμές όταν ο ένας από τους γονείς έχει αποβιώσει. Στα πιο πάνω ποσά συνυπολογίζονται οι προγενέστερες δωρεές ή γονικές παροχές των γονέων προς τα τέκνα τους που έχουν υπαχθεί σε φόρο και όχι τα απαλλασσόμενα ποσά.»

7. Το άρθρο 4 του ν.δ. 118/1973, όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 10 του άρθρου 13 του ν. 1882/1990 (ΦΕΚ 43 Αæ), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Στην κτήση αιτία θανάτου συνυπολογίζονται οι δωρεές εν ζωή ή αιτία θανάτου, οι γονικές παροχές και οι προίκες του κληρονομούμενου προς τον κληρονόμο ή κληροδόχο, εφόσον η φορολογική υποχρέωση γι' αυτές γεννήθηκε σε χρόνο που το δικαίωμα του Δημοσίου δεν έχει παραγραφεί, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 102.

Για το συνυπολογισμό των κτήσεων αυτών λαμβάνεται υπόψη

η αξία που είχε υπαχθεί σε φόρο, κατά το χρόνο γένεσης της φορολογικής υποχρέωσης αυτών, και όχι τα απαλλασσόμενα ποσά.»

8. Η παράγραφος 2 του άρθρου 9 του ν.δ. 118/1973 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Όταν αποκτώνται ακίνητα ή κινητά (με εξαίρεση χρηματικά ποσά, καταθέσεις, απαιτήσεις και παροχές), αν η φορολογική δήλωση γι' αυτά υποβληθεί μετά την πάροδο τριών (3) ετών από το χρόνο γένεσης της φορολογικής υποχρέωσης, για τον υπολογισμό του φόρου λαμβάνεται υπόψη η αξία αυτών και οι φορολογικές κλίμακες που ισχύουν κατά το χρόνο υποβολής της δήλωσης. Αν εκδοθεί πράξη επιβολής φόρου από τον προϊστάμενο της δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας μετά την πάροδο τριετίας από το χρόνο γένεσης της φορολογικής υποχρέωσης για τα περιουσιακά στοιχεία του προηγούμενου εδαφίου, εφόσον δεν έχει υποβληθεί γι' αυτά δήλωση από τον υπόχρεο μέχρι την έκδοση της πράξης, για τον υπολογισμό του φόρου λαμβάνεται υπόψη η αξία αυτών και οι φορολογικές κλίμακες που ισχύουν κατά το χρόνο έκδοσης της πράξης.

Στις περιπτώσεις αυτές επιβάλλονται οι πρόσθετοι φόροι και τα πρόστιμα που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία.»

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται σε υποθέσεις στις οποίες η φορολογική δήλωση υποβάλλεται ή η πράξη επιβολής του φόρου εκδίδεται μετά τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

9. Το άρθρο 36 του ν.δ. 118/1973, όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 11 του άρθρου 13 του ν. 1882/1990 (ΦΕΚ 43 Αα), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Στην κτήση αιτία δωρεάς, κατά το άρθρο 34, συνυπολογίζονται οι προγενέστερες δωρεές εν ζωή ή αιτία θανάτου, οι γονικές παροχές και οι προίκες του ίδιου δωρητή προς τον ίδιο δωρεοδόχο, εφόσον η φορολογική υποχρέωση γι' αυτές γεννήθηκε σε χρόνο που το δικαίωμα του Δημοσίου δεν έχει παραγραφεί, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 102. Αν μετατεθεί ο χρόνος γένεσης της φορολογικής ενοχής, στην αξία της κτήσης αιτία δωρεάς συνυπολογίζεται και η περιουσία που έχει μεταβιβασθεί αιτία θανάτου από τον ίδιο δωρητή προς τον ίδιο δωρεοδόχο.

Για το συνυπολογισμό των κτήσεων αυτών λαμβάνεται υπόψη η αξία που είχε υπαχθεί σε φόρο, κατά το χρόνο γένεσης της φορολογικής υποχρέωσης αυτών, και όχι τα απαλλασσόμενα ποσά.»

10. Το άρθρο 47 του ν.δ. 118/1973, όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 12 του άρθρου 13 του ν. 1882/1990, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Στην κτήση αιτία προίκας, κατά το άρθρο 46, συνυπολογίζονται οι προγενέστερες δωρεές εν ζωή ή αιτία θανάτου, οι γονικές παροχές και οι προίκες του ίδιου προικοδότη προς την προικιζόμενη, εφόσον η φορολογική υποχρέωση γι' αυτές γεννήθηκε σε χρόνο που το δικαίωμα του Δημοσίου δεν έχει παραγραφεί, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 102. Αν μετατεθεί ο χρόνος γένεσης της φορολογικής ενοχής, στην αξία της κτήσης αιτία προίκας συνυπολογίζεται και η περιουσία που έχει μεταβιβασθεί αιτία θανάτου από τον ίδιο προικοδότη προς την προικιζόμενη.

Για το συνυπολογισμό των κτήσεων αυτών λαμβάνεται υπόψη η αξία που είχε υπαχθεί σε φόρο, κατά το χρόνο γένεσης της φορολογικής υποχρέωσης αυτών, και όχι τα απαλλασσόμενα ποσά.»

11. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 81 του ν.δ. 118/ 1973, όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 6 του άρθρου 13 του ν. 2753/1999 (ΦΕΚ 249 Αα), προστίθεται δεύτερο εδάφιο που

έχει ως ακολούθως:

« Αν ο υπόχρεος σε φόρο είναι κάτοικος εξωτερικού, ο οικείος φόρος βεβαιώνεται στη Δ.Ο.Υ. Κατοίκων Εξωτερικού.»

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν από 10 Μαρτίου 2000.

12. Η περίπτωση γα της παραγράφου 1 του άρθρου 82 του ν.δ. 118/1973, όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 5 του άρθρου 30 του ν. 2648/1998 (ΦΕΚ 238 Αα) και ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«γ) Μετά από απόφαση διοικητικού δικαστηρίου ή δικαστικό συμβιβασμό, καταβάλλεται σε έξι (6) ίσες μηνιαίες δόσεις. Η κάθε δόση, εκτός από την τελευταία, δεν μπορεί να είναι μικρότερη των εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών.»

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν από 17 Μαΐου 1999.

13. Η παράγραφος 2 του άρθρου 82 του ν.δ. 118/1973 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Αν ο υπόχρεος καταβάλλει το σύνολο του αναλογούντος κύριου και πρόσθετου φόρου, σύμφωνα με εκείνα που ορίζονται στην περίπτωση αα της προηγούμενης παραγράφου, μέσα στην προθεσμία καταβολής της πρώτης μηνιαίας δόσης, ανεξάρτητα από το ύψος αυτού, παρέχεται έκπτωση κατά ποσοστό πέντε τοις εκατό (5%). Το ίδιο ποσοστό εκπίπτει αν ο υπόχρεος καταβάλλει το σύνολο του ποσού που προκύπτει συνεπεία διοικητικής επίλυσης της διαφοράς μέσα στην προθεσμία πληρωμής του ενός πέμπτου (1/5) αυτού.»

14. Η παράγραφος 5 του άρθρου 102 του ν.δ. 118/1973 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«5. Το δικαίωμα του Δημοσίου για την επιβολή και είσπραξη των φόρων, που προκύπτουν από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, σε υποθέσεις για τις οποίες η φορολογική υποχρέωση γεννήθηκε μέχρι και την 31.12.1984, έχει παραγραφεί. Στις υποθέσεις αυτές δεν απαιτείται το πιστοποιητικό του προϊσταμένου της δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας, που προβλέπεται από τα άρθρα 105 έως και 112. Αντί γι' αυτό μπορεί να προσκομίζεται:

α) Για τις κτήσεις αιτία θανάτου, ληξιαρχική πράξη θανάτου, από την οποία να προκύπτει ότι ο θάνατος του κληρονομούμενου ή δωρητή αιτία θανάτου επήλθε μέχρι και την 31.12.1984, καθώς και υπεύθυνη δήλωση του υποχρέου ότι δεν συντρέχει περίπτωση μετάθεσης του χρόνου γένεσης της φορολογικής υποχρέωσης.

β) Για τις δωρεές εν ζωή, γονικές παροχές και προίκες, αντίγραφο του οικείου συμβολαίου που συντάχθηκε μέχρι και την 31.12.1984 ή βεβαίωση του συμβολαιογράφου που συνέταξε το συμβόλαιο, ότι τούτο συντάχθηκε μέχρι και την 31.12.1984 και δεν συντρέχει περίπτωση μετάθεσης του χρόνου γένεσης της φορολογικής υποχρέωσης.»

15. Τα δύο πρώτα εδάφια της παραγράφου 2 του άρθρου 40 του ν. 814/1978 (ΦΕΚ 144 Αα), όπως το δεύτερο εδάφιο προστέθηκε με την παράγραφο 9 του άρθρου 4 του ν. 2538/1997 (ΦΕΚ 242 Αα) αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«2. Αν αλλάξει ολικά ή μερικά η χρήση ή εκμισθωθούν οι εκτάσεις, οι οποίες δεν έχουν υπαχθεί σε φόρο κατά την προηγούμενη παράγραφο, ή αν δεν καλλιεργηθούν αυτές για δύο συνεχή έτη από τον κληρονόμο ή κληροδόχο, πριν από την πάροδο των δεκαπέντε (15) ετών, ο κληρονόμος ή κληροδόχος υποχρεώνεται, μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την αλλαγή της χρήσης ή την εκμίσθωση ή τη λήξη της διευτούς προθεσμίας, να υποβάλει δήλωση με την αξία που έχουν οι εκτάσεις κατά το χρόνο αυτόν και να καταβάλλει το φόρο κληρονομιάς που επιμεριστικά αναλογεί σε αυτές. Αν η αξία των

εκτάσεων αυτών κατά το χρόνο αλλαγής της χρήσης ή της εκμίσθωσης ή της λήξης της διετούς προθεσμίας είναι μικρότερη εκείνης του χρόνου της απαλλαγής, λαμβάνεται υπόψη η μεγαλύτερη αξία.

Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου δεν εφαρμόζεται επί αναγκαστικού πλειστηριασμού ή επί αναγκαστικής απαλλοτρίωσης για δημόσια ωφέλεια ολόκληρης της έκτασης ή τμήματος αυτής ή σε περίπτωση θανάτου του αγρότη, εφόσον η δεκαπενταετία συμπληρωθεί στο πρόσωπο των κληρονόμων αυτού.»

16. Η παράγραφος 3 του άρθρου 40 του ν. 814/1978 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Απαγορεύεται η μεταβίβαση γεωργικής ή κτηνοτροφικής έκτασης, η οποία δεν έχει υπαχθεί σε φόρο, κατά την παράγραφο 1, πριν από την πάροδο της προθεσμίας των δεκαπέντε (15) ετών, αν δεν υποβληθεί δήλωση με την αξία που αυτή έχει κατά το χρόνο της μεταβίβασης και δεν καταβληθεί ολόκληρος ο φόρος που αναλογεί επιμεριστικά στην αξία της έκτασης αυτής. Αν η αξία της γεωργικής ή κτηνοτροφικής έκτασης κατά το χρόνο μεταβίβασης είναι μικρότερη εκείνης του χρόνου της απαλλαγής, λαμβάνεται υπόψη η μεγαλύτερη αξία. Εξαιρείται η μεταβίβαση αιτία δωρεάς ή γονικής παροχής προς τα πρόσωπα της ίδιας παραγράφου.»

17. α) Οι προθεσμίες που ορίζονται στις περιπτώσεις Αα και Γα του άρθρου 14 του ν. 2753/1999 (ΦΕΚ 249 Αα), όπως τροποποιήθηκαν με το άρθρο 26 του ν. 2789/2000 (ΦΕΚ 21 Αα), παρατείνονται από τη λήξη τους μέχρι και 31 Οκτωβρίου 2001 για υποθέσεις που είναι εκκρεμείς μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

β) Για την εφαρμογή της περίπτωσης Βα του άρθρου 14 του ν. 2753/1999, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 26 του ν. 2789/2000, οι προθεσμίες υποβολής της δήλωσης αποδοχής της φορολογητέας αξίας των ακινήτων παρατείνονται μέχρι και 31 Οκτωβρίου 2001 για τις υποθέσεις που είναι εκκρεμείς μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

γ) Για την υποβολή των δηλώσεων με βάση τις διατάξεις της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται η διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 9 του ν.δ. 118/1973 μετά την τροποποίησή της με την παράγραφο 8 του παρόντος άρθρου.

δ) Δηλώσεις που έχουν υποβληθεί μετά την 31η Μαΐου 2000 και μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου μπορούν να υπαχθούν στις διατάξεις του άρθρου 14 του ν.2753/1999 με την υποβολή από τον υπόχρεο σχετικής δήλωσης ή αίτησης, κατά περίπτωση, μέχρι και 31 Οκτωβρίου 2001, με τις προϋποθέσεις του άρθρου 14 του ν.2753/ 1999.

ε) Για την εφαρμογή των διατάξεων των περιπτώσεων αα και βα της παραγράφου αυτής, εξαιρούνται από τις διατάξεις των περιπτώσεων Αα και Βα του άρθρου 14 του ν. 2753/1999 οι υποθέσεις φόρου ακίνητης περιουσίας, κατά τα άρθρα 19 έως 36 του ν.1249/1982 (ΦΕΚ 43 Αα). Επίσης, από τις διατάξεις της περίπτωσης Γα του άρθρου 14 του ν. 2753/1999 εξαιρούνται οι ανακλητικές δηλώσεις του φόρου ακίνητης περιουσίας και του φόρου μεγάλης ακίνητης περιουσίας.

Άρθρο 2

Φορολογία μεταβίβασης ακινήτων

1. Η περίπτωση δα της παραγράφου 3 του άρθρου 2 του α.ν. 1521/1950 (ΦΕΚ 245 Αα), που προστέθηκε με το άρθρο 38 του ν. 1249/1982 (ΦΕΚ 43 Αα) και αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 12 του άρθρου 14 του ν.1882/1990, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«δ) απόφασης δικαστικής με την οποία αναγνωρίζεται η

κυριότητα ή άλλο εμπράγματο δικαίωμα σε ακίνητο, λόγω συμπλήρωσης των όρων της τακτικής ή έκτακτης χρησιμευσιότητας ή από οποιαδήποτε άλλη αιτία, με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία στο όνομα του προσώπου, στο οποίο γίνεται η αναγνώριση, υπάρχει μεταγεγραμμένος τίτλος για το δικαίωμα αυτό, για το οποίο έχει υποβληθεί η δήλωση που προβλέπεται από το νόμο.»

2. Το τρίτο και τέταρτο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 2 του α.ν. 1521/1950, που προστέθηκαν με την παράγραφο 1 του άρθρου 15 του ν. 1473/1984 (ΦΕΚ 127 Αα) και αντικαταστάθηκαν με την παράγραφο 3 του άρθρου 45 του ν. 2214/1994 (ΦΕΚ 75 Αα), καταργούνται.

3. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του ν.1078/1980 (ΦΕΚ 238 Αα), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Συμβάσεις αγοράς εξ ολοκλήρου και κατά πλήρη κυριότητα ακινήτου από έγγαμο απαλλάσσονται από το φόρο μεταβίβασης, εφόσον ο αγοραστής ή ο σύζυγος ή οποιοδήποτε από τα ανήλικα τέκνα αυτού δεν έχει δικαίωμα πλήρους κυριότητας ή επικαρπίας ή οίκησης σε άλλη οικία ή διαμέρισμα που πληροί τις στεγαστικές ανάγκες της οικογένειάς του ή δικαίωμα πλήρους κυριότητας επί οικοπέδου οικοδομήσιμου ή επί ιδανικού μεριδίου οικοπέδου, στο οποίο αντιστοιχεί εμβαδόν κτίσματος που πληροί τις στεγαστικές τους ανάγκες και βρίσκονται σε δήμο ή κοινότητα με πληθυσμό άνω των τριών χιλιάδων (3.000) κατοίκων.»

4. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 του ν.1078/1980 προστίθεται εδάφιο μετά το πρώτο εδάφιο ως ακολούθως:

«Η περιοχή της τέως Διοικήσεως Πρωτεύουσας θεωρείται ως ένας δήμος.»

5. Το όγδοο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του ν. 1078/1980, όπως τούτο προστέθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 33 του ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Αα), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Η απαλλαγή παρέχεται με τις ίδιες προϋποθέσεις στον επιζώντα σύζυγο και τα ανήλικα τέκνα του αποβιώσαντος, στο όνομα του οποίου είχε εγκριθεί δάνειο από τον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας (Ο.Ε.Κ.), για αγορά οικίας ή διαμερίσματος, που χορηγείται στους ως άνω κληρονόμους.»

6. Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του ν.1078/1980 προστίθεται εδάφιο ως ακολούθως:

«Το ανωτέρω χρονικό διάστημα απαιτείται και όταν μεταβιβάζεται η φιλή κυριότητα οικοπέδου ή ιδανικού μεριδίου αυτού.»

7. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 5 του άρθρου 1 του ν. 1078/1980, που αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 24 του ν. 1828/1989, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Κατ' εξαίρεση, για αγορά οικίας ή διαμερίσματος ή οικοπέδου, παρέχεται απαλλαγή για μια ακόμη φορά και με τις ίδιες προϋποθέσεις, μετά την πάροδο διετίας τουλάχιστον από την αρχική αγορά, εφόσον μεταβιβάστηκε αιτία πώλησεως εξ ολοκλήρου η παλαιά οικία ή το διαμέρισμα ή το οικόπεδο, όχι όμως σε συγγενείς αυτού εξ αίματος ή εξ αγχιστείας πρώτου βαθμού και το οποίο δεν πληρούσε τις στεγαστικές ανάγκες της οικογένειάς του κατά το χρόνο χορήγησης της δεύτερης απαλλαγής. Το αγοραζόμενο ακίνητο πρέπει να είναι μεγαλύτερο από εκείνο που εκποιήθηκε, κατά δέκα (10) τετραγωνικά μέτρα τουλάχιστον ή ίσης επιφανείας με αυτό, εφόσον όμως έχει βοηθητικούς χώρους με επιφάνεια δέκα (10) τετραγωνικών μέτρων τουλάχιστον, τους οποίους το προηγούμενο δεν είχε.»

8. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 7 του άρθρου 1 του ν.1078/1980 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Αν ο αγοραστής μεταβιβάσει ή συστήσει επ' αυτού οποιο-

δήποτε εμπράγματο δικαίωμα, πλην υποθήκης, πριν την παρέλευση πενταετίας, υποχρεούται πριν τη μεταβίβαση ή τη σύσταση του εμπράγματος δικαιώματος, σε υποβολή δήλωσης και καταβολή εφάπαξ του φόρου που αναλογεί στην αξία του ακινήτου, κατά το χρόνο της νέας μεταβίβασης ή της σύστασης του εμπράγματος δικαιώματος, ή στο δηλούμενο τίμημα της νέας μεταβίβασης εφόσον αυτό είναι μεγαλύτερο της αντικειμενικής αξίας, εκτός εάν ο φόρος που αναλογεί στην αξία του ακινήτου του χρόνου της απαλλαγής είναι μεγαλύτερος, οπότε καταβάλλεται ο μεγαλύτερος αυτός φόρος.»

9. Η παράγραφος 14 του άρθρου 1 του ν. 1078/1980, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«14. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και κατά την αγορά πρώτης κατοικίας από ενήλικες άγαμους.»

10. Η παράγραφος 15 του άρθρου 10 του ν. 2386/ 1996 καταργείται.

11. Η περίπτωση Γæ της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του α.ν.1521/1950, που αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 4 του ν. 1078/1980, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Σε κάθε άλλη περίπτωση σε 7% για το μέχρι πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) δραχμών τμήμα της αξίας και σε 9% για το πέραν του ποσού αυτού τμήμα της.»

12. Η παράγραφος 1 του άρθρου 1 του ν.δ. 3563/1956 (ΦΕΚ 221 Αæ), όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 6 του άρθρου 4 του ν. 1078/1980, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Οι συντελεστές φόρου μεταβίβασης ακινήτων που ορίζονται με τις διατάξεις της περίπτωσης Γæ της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του α. ν. 1521/1950, αυξάνονται από 7% σε 9% και από 9% σε 11% αντίστοιχα.»

13. Η παράγραφος 2 του άρθρου 1 του ν. 1078/1980, όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 2 του ν. 2873/2000 (ΦΕΚ 285 Αæ), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

« Η απαλλαγή που προβλέπεται από την προηγούμενη παράγραφο παρέχεται:

α) Για αγορά οικίας ή διαμερίσματος από άγαμο μέχρι ποσού αξίας 21.000.000 δραχμών.

β) Για αγορά οικίας ή διαμερίσματος από έγγαμο μέχρι ποσού αξίας 33.000.000 δραχμών.

Η απαλλαγή που δικαιούται ο έγγαμος προσauξάνεται κατά 7.000.000 δραχμές για καθένα από τα δύο πρώτα τέκνα του και κατά 10.000.000 δραχμές για το τρίτο και καθένα από τα επόμενα τέκνα του.

γ) Για αγορά οικοπέδου από άγαμο μέχρι ποσού αξίας 10.000.000 δραχμών, ενώ από έγγαμο μέχρι ποσού αξίας 18.000.000 δραχμών.

Η αξία αυτή για τον έγγαμο προσauξάνεται κατά 2.400.000 δραχμές για καθένα από τα δύο πρώτα τέκνα του και κατά 3.000.000 δραχμές για το τρίτο και καθένα από τα επόμενα τέκνα του.»

14. Στο άρθρο 1 του ν. 1078/1980 προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται σε συμβάσεις μεταβίβασης ακινήτων με επαχθή αιτία εφόσον ο αγοραστής δεν κατοικεί μόνιμα στην Ελλάδα.

Κατ' εξαίρεση, παρέχεται απαλλαγή κατά την αγορά οικίας, διαμερίσματος ή οικοπέδου από Έλληνες ή ομογενείς που εργάστηκαν στο εξωτερικό για έξι (6) τουλάχιστον χρόνια και είναι εγγεγραμμένοι σε δημοτολόγιο της χώρας, είντω και αν δεν κατοικούν κατά το χρόνο της αγοράς μόνιμα στην Ελλάδα.»

Άρθρο 3

Φορολογία Μεγάλης Ακίνητης Περιουσίας

1. Τα τέσσερα πρώτα εδάφια της παραγράφου 2 του άρθρου 25 του ν. 2459/1997 (ΦΕΚ 17 Αæ), όπως τροποποιήθηκαν με την παράγραφο 13 του άρθρου 14 του ν. 2579/1998, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Από τη συνολική αξία της ακίνητης περιουσίας, μετά την αφαίρεση των χρεών που ορίζονται στην παράγραφο 1, παραμένει αφορολόγητο ποσό 83.000.000 δραχμών για τα φυσικά και νομικά πρόσωπα. Δεν φορολογούνται οι σύζυγοι αν η συνολική αξία της ακίνητης περιουσίας και των δύο είναι 166.000.000 δραχμές. Το ποσό αυτό προσauξάνεται κατά 21.000.000 δραχμές για καθένα από τα δύο πρώτα ανήλικα τέκνα τους και κατά 25.000.000 δραχμές για καθένα από τα επόμενα ανήλικα τέκνα τους. Στην περίπτωση θανάτου ή διαζυγίου, το αφορολόγητο ποσό του επιζώντος ή διαζευγμένου συζύγου προσauξάνεται κατά 21.000.000 δραχμές για καθένα από τα δύο πρώτα ανήλικα τέκνα του και κατά 25.000.000 δραχμές για καθένα από τα επόμενα ανήλικα τέκνα του των οποίων έχει τη γονική μέριμνα. Για τα ημεδαπά και τα αλλοδαπά με τον όρο της αμοιβαιότητας νομικά πρόσωπα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, που επιδιώκουν αποδεδειγμένα σκοπούς κοινωφελείς, θρησκευτικούς, φιλανθρωπικούς και εκπαιδευτικούς, καθώς και για τα ημεδαπά κοινωφελή ιδρύματα, το αφορολόγητο ποσό ορίζεται σε 207.000.000 δραχμές.»

2. Η περίπτωση αæ της παραγράφου 5 του άρθρου 26 του ν. 2459/1997, όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 14 του άρθρου 14 του ν. 2579/1998, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«α) Τα φυσικά πρόσωπα που η αξία της ακίνητης περιουσίας τους υπερβαίνει το ποσό των 83.000.000 δραχμών. Σε περίπτωση συζύγων η αξία της περιουσίας και των δύο υπερβαίνει το ποσό των 166.000.000 δραχμών.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 4

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις των νόμων 2127/1993 και 2682/1999

1. Στο ν. 2127/1993 (ΦΕΚ 48 Αæ) επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις:

α) Οι περιπτώσεις βæ και δæ της παραγράφου 1 του άρθρου 20 αντικαθίστανται ως εξής:

«ΕΙΔΟΣ	ΚΩΔΙΚΟΣ Σ.Ο.	ΠΟΣΟ ΦΟΡΟΥ ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΕΠΙΒΟΛΗΣ
β) Βενζίνη με μόλυβδο	27.10.00.34 και 27.10.00.36	114.500	χιλιόλιτρο
δ) Βενζίνη χω- ρίς μόλυβδο	27.10.00.27 και 27.10.00.29	και	
με την προ- σθήκη ειδικών προσθέτων, που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί, προσφέρεται προς πώληση ή και χρησιμοποιείται	27.10.00.32	114.500	χιλιόλιτρο

ως ισοδύναμο
καύσιμο αντί
της μολυβδόχου
βενζίνης των
κωδικών της
Σ.Ο. 27.10.00.34
και 27.10.00.36»

β) Το άρθρο 45 του ν. 2127/1993 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 45

Καθορισμός της τιμής λιανικής πώλησης

1. Οι τιμές λιανικής πώλησης των βιομηχανοποιημένων καπνών, που καταναλώνονται στο εσωτερικό της χώρας, καθορίζονται ελεύθερα από τους καπνοβιομηχάνους ή από τους εντολοδόχους των καπνοβιομηχανών των λοιπών κρατών - μελών που είναι εγκατεστημένοι στην Ελλάδα, καθώς και από τους εισαγωγείς αυτών, οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι να γράφουν σε δραχμές την τιμή λιανικής πώλησης στα πακέτα ή στη μικρότερη συσκευασία που διατίθενται στη λιανική πώληση ή στις ένσημες φορολογικές ταινίες που επικολλούνται σε αυτά.

2. Τα πρόσωπα της παραγράφου 1 υποχρεούνται δεκαπέντε (15) ημέρες τουλάχιστον πριν από κάθε μεταβολή της τιμής των προϊόντων τους ή την κυκλοφορία νέων τύπων, να δηλώνουν τούτο εγγράφως στην αρμόδια αρχή για τη φορολογία των προϊόντων αυτών.

3. Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου ως καπνοβιομηχανός θεωρείται κάθε πρόσωπο που μεταποιεί τον καπνό σε επεξεργασμένα προϊόντα, τα οποία προορίζονται για λιανική πώληση.»

2. Το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης αα της παραγράφου 1 του άρθρου 7 του ν.2682/1999 (ΦΕΚ 16 Αα) αντικαθίσταται ως εξής:

«Για τα μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα λαμβάνεται υπόψη η κατά τα παραπάνω τιμή χονδρικής πώλησης του αντίστοιχου επιβατικού αυτοκινήτου κατά το χρόνο κυκλοφορίας του στη διεθνή αγορά, αφού αυτή μειωθεί, λόγω φθοράς από τη συνήθη χρήση ή άλλη αιτία, με βάση τα παρακάτω ποσοστά μείωσης:

Πάνω από 6 και μέχρι 12 μήνες από την ημερομηνία της πρώτης θέσης σε κυκλοφορία και με την προϋπόθεση ότι έχει διανύσει περισσότερα από 6.000 χιλιόμετρα, μείωση της αξίας σε ποσοστό 7%.

Από 1 μέχρι και 2 έτη	14%
Πάνω από 2 μέχρι και 3 έτη	21%
» » 3 » » 4 έτη	28%
» » 4 » » 5 έτη	34%
» » 5 » » 6 έτη	40%
» » 6 » » 7 έτη	46%
» » 7 » » 8 έτη	52%
» » 8 » » 9 έτη	57%
» » 9 » » 10 έτη	62%
» » 10 » » 11 έτη	67%
» » 11 » » 12 έτη	70%
» » 12 » » 13 έτη	73%
» » 13 » » 14 έτη	76%
» » 14 » » 15 έτη	79%
Πάνω από 15	80% »

3. Επιβατικά αυτοκίνητα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και τα αυτοκίνητα τύπου τζιπ, που έχουν κομιστεί στη χώρα μέχρι

και 31 Δεκεμβρίου 2000 και για τα οποία έχουν κατατεθεί δηλωτικά εισαγωγής ή δηλώσεις άφιξης οχημάτων, μέχρι την παραπάνω ημερομηνία, εφόσον πληρούν εκ κατασκευής από πλευράς εκπομπών ρύπων τις προδιαγραφές των Οδηγιών 94/12/EK ή 91/441/ΕΟΚ, εξακολουθούν να υπάγονται στους συντελεστές τέλους ταξινόμησης που προβλέπονται από τις περιπτώσεις αα και βα, αντίστοιχα, της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του ν.2682/1999, με την προϋπόθεση ότι μέχρι και 31 Μαΐου 2001 θα έχουν τελωνιστεί και καταβληθεί οι οφειλόμενες φορολογικές επιβαρύνσεις.

4. Οι συντελεστές τέλους ταξινόμησης της προηγούμενης παραγράφου 3 εφαρμόζονται και για επιβατικά αυτοκίνητα που παραλαμβάνονται:

α) από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο κεφάλαιο Βα της αριθμ. Δ. 245/1988 απόφασης του Υπουργού Οικονομικών και

β) από τους Έλληνες δημοσίους υπαλλήλους, συμπεριλαμβανομένων των διπλωματικών, των δικαστικών υπαλλήλων, των αξιωματικών, υπαξιωματικών και οπλιτών των Ενόπλων Δυνάμεων, των Σωμάτων Ασφαλείας και του Λιμενικού Σώματος, που εργάζονται στο εξωτερικό, εφόσον τα αυτοκίνητα αυτά έχουν αγοραστεί και ταξινομηθεί στο εξωτερικό μέχρι και 31.12.2000 και με την προϋπόθεση ότι μέχρι και 31.8.2001 θα έχουν τελωνιστεί και καταβληθεί οι οφειλόμενες φορολογικές επιβαρύνσεις.

5. Η προβλεπόμενη από την περίπτωση βα της παραγράφου 1 του άρθρου 12 του ν. 2008/1992 (ΦΕΚ 16 Αα) διάρκεια παραμονής στο καθεστώς προσωρινής εισαγωγής των ιδιωτικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων, που κατέχουν οι Κύπριοι πρόσφυγες, παρατείνεται μέχρι 31.12.2003.

6. Η ισχύς της παραγράφου 1 περίπτωση αα αρχίζει από 22 Ιανουαρίου 2001 και των παραγράφων 3 και 4 από 1ης Ιανουαρίου 2001.

Άρθρο 5

Άλλες διατάξεις

1. Προθεσμίες παραγραφής που λήγουν στις 31.12.2001, ημερομηνία μετά την οποία παραγράφεται το δικαίωμα του Δημοσίου για την κοινοποίηση φύλλων ελέγχου επιβολής φόρων, τελών και εισφορών, παρατείνονται για ένα (1) έτος από τη λήξη τους.

Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου δεν ισχύει για υποθέσεις φορολογίας κληρονομιών, δωρεών, γονικών παροχών, προικών, μεταβιβάσεων ακινήτων, φόρου μεγάλης ακίνητης περιουσίας (Φ.Μ.Α.Π.) και φόρου ακίνητης περιουσίας (Φ.Α.Π.).

2. Η περίπτωση γα της παραγράφου 1 του άρθρου 57 του ν. 2238/1994 (ΦΕΚ 151 Αα) αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Στις καθαρές αμοιβές για υπερωριακή εργασία, επιχορηγήσεις, επιδόματα και σε κάθε άλλου είδους πρόσθετες αμοιβές ή παροχές, οι οποίες καταβάλλονται τακτικά ή έκτακτα και δεν συνεντέλλονται με τις τακτικές αποδοχές, με συντελεστή, ο οποίος ορίζεται σε είκοσι τοις εκατό (20%). Ειδικά σε περίπτωση πολλαπλής απασχόλησης των ωρομίσθιων καθηγητών κάθε ειδικότητας, από τους εργοδότες εκτός από εκείνον που καταβάλλει τις μεγαλύτερες αποδοχές, μηνιαίως, με συντελεστή δέκα τοις εκατό (10%).»

3. Εγκρίνονται οι μικροδαπάνες που πραγματοποιήθηκαν από το 1981 και μετά από την Υπηρεσία Εκτύπωσης Εντύπων και Αξιών του Δημοσίου (Υ.Ε.Ε.Α.Δ.) του Υπουργείου Οικονομικών, για προμήθειες αντικειμένων και ανταλλακτικών των μηχανημάτων αυτής της Υπηρεσίας, καθώς και για την παροχή στους εργαζομένους σε αυτήν, γάλακτος και άλλων παρόμοιων ειδών, λόγω των ανθυγιεινών συνθηκών του περιβάλλοντος της εργα-

σίας, ως και κάθε άλλη δαπάνη που έγινε για την καλή λειτουργία της Υ.Ε.Ε.Α.Δ., οι οποίες καλύπτονται αποκλειστικά από έσοδα που προέρχονται από τη διάθεση υπολειμμάτων επεξεργασμένου χαρτιού, τα οποία προκύπτουν από την κοπή του, κατά την προετοιμασία του για εκτύπωση. Καταλογισμοί που έγιναν για τις δαπάνες αυτές, κατά το μέρος που δεν έχουν εκτελεσθεί, δεν εκτελούνται και τα τυχόν βεβαιωθέντα ποσά και προσαυξήσεις αυτών σε βάρος των καταλογισθέντων υπολόγων διαγράφονται.

4. Τα τρία πρώτα εδάφια της παραγράφου 2 του άρθρου 16 του ν. 2873/2000 (ΦΕΚ 285 Αα) αντικαθίστανται ως εξής:

«Οι Προϊστάμενοι Εποπτειών Ελέγχου των Περιφερειακών Ελεγκτικών Κέντρων (Π.Ε.Κ.) και των Τοπικών Ελεγκτικών Κέντρων (Τ.Ε.Κ.) μπορούν μετά διετή και τριετή, αντίστοιχα, άσκηση των καθηκόντων τους, να μετακινούνται ή μετατίθενται σε θέση Προϊσταμένων Εποπτειών Ελέγχου του Εθνικού Ελεγκτικού Κέντρου (ΕΘ.Ε.Κ.) και των Π.Ε.Κ., αντίστοιχα. Οι Προϊστάμενοι Τμημάτων των Διευθύνσεων Ελέγχου, Φορολογίας Εισοδήματος, Φόρου Προστιθέμενης Αξίας, Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Οικονομικών, του Τμήματος Επιχειρησιακών Σχεδίων, Ελέγχου και Δίωξης Φοροδιαφυγής της Διεύθυνσης Σχεδιασμού και Συντονισμού Ελέγχων και Δίωξης και των Τμημάτων Ελέγχου Προμηθειών, Χρηματοδοτήσεων και Δανείων και Ειδικών Οικονομικών Υποθέσεων της Διεύθυνσης Οικονομικών Ερευνών της Κεντρικής Υπηρεσίας του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (Σ.Δ.Ο.Ε.), οι οποίοι προέρχονται από τον εφοριακό κλάδο, μπορούν μετά τριετή υπηρεσία άσκησης των καθηκόντων τους, να μετακινούνται ή μετατίθενται σε θέση Προϊσταμένων Εποπτειών Ελέγχου του ΕΘ.Ε.Κ. ή των Π.Ε.Κ. ή των Τ.Ε.Κ.. Οι Προϊστάμενοι Τμημάτων Ελέγχου των Δημοσίων Οικονομικών Υπηρεσιών (Δ.Ο.Υ.) και των Τμημάτων Δράσης των Περιφερειακών Διευθύνσεων του Σ.Δ.Ο.Ε., οι οποίοι προέρχονται από τον εφοριακό κλάδο, μπορούν μετά τριετή άσκηση των καθηκόντων τους να μετακινούνται ή μετατίθενται σε θέση Προϊσταμένων Εποπτειών Ελέγχου των Τ.Ε.Κ.»

5. Οι οφειλές που εκχωρούνται στο Δημόσιο κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 11 του άρθρου 30 του ν. 2789/2000 (ΦΕΚ 21 Αα) εισπράττονται κατά τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.) και καταβάλλονται σε εξήντα (60) κατ' ανώτατο όριο ίσες μηνιαίες δόσεις. Το ποσό της κάθε δόσης δεν μπορεί να είναι μικρότερο των είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Η πρώτη δόση πρέπει να καταβληθεί μέχρι και την τελευταία εργάσιμη για τις δημόσιες υπηρεσίες ημέρα του επόμενου μήνα από τη βεβαίωση των οφειλών αυτών στις αρμόδιες δημόσιες οικονομικές υπηρεσίες. Για τυχόν βεβαιωμένες οφειλές της κατηγορίας αυτής κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος νόμου, η πρώτη δόση καταβάλλεται μέσα στον επόμενο από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου μήνα και δεν γεννάται αξίωση κατά του Δημοσίου για τα ήδη καταβληθέντα ποσά.

Η εφάπαξ καταβολή ολόκληρου του οφειλόμενου ποσού μέχρι την ημερομηνία καταβολής της πρώτης δόσης συνεπάγεται έκπτωση κατά ποσοστό σαράντα τοις εκατό (40%) επί του ποσού αυτού.

Οι ανωτέρω εκχωρούμενες απαιτήσεις υπόκεινται σε εικοσαετή παραγραφή, αρχομένης από της λήξεως του έτους βεβαίωσής του στις δημόσιες οικονομικές Υπηρεσίες.

Οι υπάρχουσες εμπράγματα ή προσωπικές ασφάλειες ή άλλες ειδικές εγγυήσεις των απαιτήσεων αυτών διατηρούνται υπέρ του Δημοσίου, εφαρμοζομένων στην περίπτωση αυτή αναλόγως των διατάξεων του άρθρου 13 του ν. 1957/1991 (ΦΕΚ

114 Αα). Η Εθνική Τράπεζα υποχρεούται να γνωστοποιήσει και παραδώσει στην αρμόδια δημόσια οικονομική υπηρεσία, το αργότερο μέσα σε διάστημα δέκα (10) μηνών από τη σύνταξη των τίτλων είσπραξης, τα αποδεικτικά στοιχεία των ανωτέρω ασφαλειών.

6. Τα τέσσερα πρώτα εδάφια της περίπτωσης αα της παραγράφου 1 του άρθρου 23 του ν. 2238/1994 αντικαθίστανται ως εξής:

«Για οικοδομές οι οποίες χρησιμοποιούνται ως κατοικίες, οικοτροφεία, σχολεία, φροντιστήρια, αίθουσες κινηματογράφων ή θεάτρων, ξενοδοχεία, νοσοκομεία ή κλινικές ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) για αποσβέσεις και ποσοστό μέχρι δεκαπέντε τοις εκατό (15%) για τα ασφάλιστρα κατά του κινδύνου πυρκαγιάς ή άλλων κινδύνων, για έξοδα επισκευής και συντήρησης, καθώς και για την αμοιβή δικηγόρου για δίκες σε διαφορές απόδοσης μισθίου ή καθορισμού μισθώματος.

Ειδικά, για οικοδομές που έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέες, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, το ποσοστό δεκαπέντε τοις εκατό (15%) του προηγούμενου εδαφίου διπλασιάζεται. Τα ποσοστά που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο περιορίζονται σε πέντε τοις εκατό (5%) και πέντε τοις εκατό (5%) αντιστοίχως για το εισόδημα που προκύπτει από οικοδομές που χρησιμοποιούνται για άλλες χρήσεις. Όταν πρόκειται για εισόδημα που προκύπτει σύμφωνα με τις διατάξεις των περιπτώσεων αα, βα και θα της παραγράφου 1 του άρθρου 21, όπως επίσης και για το εισόδημα που προκύπτει από τη διαφορά του μισθώματος και του υπομισθώματος ακινήτων, που εκμισθώνονται για οποιαδήποτε χρήση, τα ποσοστά του πρώτου εδαφίου περιορίζονται σε πέντε τοις εκατό (5%) συνολικώς.

Αν οι δαπάνες που αναφέρονται στα προηγούμενα εδάφια αφορούν κοινόχρηστους χώρους του ακινήτου, επιμερίζονται, αναλόγως, στους συνιδιοκτήτες του.»

7. Στην παράγραφο 7 του άρθρου 9 του ν. 2238/1994 μετά το πέμπτο εδάφιο προστίθεται νέο εδάφιο, που έχει ως εξής:

«Όταν η δήλωση υποβάλλεται ηλεκτρονικά μέσω διαδικτύου, εκτός από την έκπτωση του προηγούμενου εδαφίου, παρέχεται έκπτωση δυόμισι τοις εκατό (2,5%) και μέχρι του ποσού των είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) δραχμών, ανεξάρτητα από τον αριθμό των δόσεων.»

8. Στο άρθρο 61 του ν. 2238/1994 προστίθεται παράγραφος 6 ως εξής:

«6. Οι διατάξεις της παραγράφου 4 αυτού του άρθρου εφαρμόζονται ανάλογα και όταν η δήλωση του υπόχρεου έχει υποβληθεί ηλεκτρονικά μέσω του διαδικτύου, η υποβολή όμως της δήλωσης με επιφύλαξη ή της όμοιας ανακλητικής γίνεται χειρόγραφα.»

9. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 62 του ν. 2238/1994 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η δήλωση υποβάλλεται, είτε σε δύο (2) αντίτυπα, αυτοπροσώπως από τον υπόχρεο ή από πρόσωπο που έχει εξουσιοδοτηθεί από αυτόν ή ταχυδρομείται επί αποδείξει, είτε υποβάλλεται ηλεκτρονικά μέσω διαδικτύου, στον προϊστάμενο της δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας, που είναι αρμόδιος, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 63, μέχρι την 1η Μαρτίου του οικείου οικονομικού έτους.»

10. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 62 του ν. 2238/1994 μετά το εδάφιο που ακολουθεί την περίπτωση εα προστίθεται νέο εδάφιο, που έχει ως εξής:

«Ειδικά οι δηλώσεις που υποβάλλονται ηλεκτρονικά μέσω διαδικτύου μπορούν να υποβάλλονται μέχρι την έναρξη του ωραρίου λειτουργίας των δημόσιων υπηρεσιών της επόμενης ημέρας από την ημέρα λήξης της προθεσμίας τους.»

11. Στην παράγραφο 4 του άρθρου 62 του ν. 2238/ 1994 προτίθεται εδάφιο, που έχει ως εξής:

«Δήλωση φορολογίας εισοδήματος που υποβάλλεται ηλεκτρονικά μέσω του διαδικτύου παράγει τα ίδια έννομα αποτελέσματα με τη δήλωση που υποβάλλεται αυτοπροσώπως ή ταχυδρομικά.»

12. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 66 του ν. 2238/ 1994 προτίθεται εδάφιο που έχει ως εξής:

«Οι διατάξεις αυτής της παραγράφου εφαρμόζονται ανάλογα και στην περίπτωση που η δήλωση φορολογίας εισοδήματος του υπόχρεου υποβάλλεται ηλεκτρονικά μέσω διαδικτύου, εφόσον ο υπόχρεος δεν υποβάλλει τα οικεία δικαιολογητικά μέχρι το τέλος Ιουλίου του οικείου οικονομικού έτους.»

13. Οι διατάξεις των παραγράφων 7 έως και 12 του άρθρου αυτού εφαρμόζονται για τις δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος φυσικών προσώπων του οικονομικού έτους 2001, για τα εισοδήματα ή τις δαπάνες της χρήσης 2000 και μετά.

14. Η παράγραφος 3 του άρθρου 57 του ν. 2238/1994 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Στο μηνιαίο εισόδημα από αμοιβές για υπηρεσία ενεργού εφημερίας, μεικτής εφημερίας και εφημερίας ετοιμότητας, που αποκτούν οι ιατροί που είναι ενταγμένοι στο Εθνικό Σύστημα Υγείας (Ε.Σ.Υ.), οι πανεπιστημιακοί ιατροί που δεν ασκούν ελεύθερο επάγγελμα, οι ειδικευόμενοι ιατροί που διέπονται από τις διατάξεις του ν. 1397/1983 (ΦΕΚ 143 Αα) και οι ιατροί πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης, του Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων (Ι.Κ.Α.), που διέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 16 του ν. 1666/1986 (ΦΕΚ 200 Αα), για ποσό που αντιστοιχεί αθροιστικά σε δύο (2) ημέρες ενεργού εφημερίας, δύο (2) ημέρες μεικτής εφημερίας και δύο (2) ημέρες εφημερίας ετοιμότητας κατά μήνα, ο φόρος υπολογίζεται και παρακρατείται με βάση την κλίμακα του άρθρου 9, όταν οι αμοιβές αυτές συνεντέλλονται σε μισθοδοτική κατάσταση μαζί με τις άλλες αποδοχές του δικαιούχου ή με βάση το συντελεστή της περίπτωσης γα όταν αυτές εντέλλονται με χωριστή κατάσταση. Για το ποσό που αντιστοιχεί στις υπόλοιπες ημέρες ενεργού, μεικτής και ετοιμότητας εφημεριών, παρακρατείται φόρος με συντελεστή είκοσι τοις εκατό (20%) και με την παρακράτηση αυτή εξαντλείται η φορολογική υποχρέωση για το ποσό των αμοιβών αυτών. Ο φορολογούμενος όμως μπορεί το ποσό των ετήσιων αμοιβών του προηγούμενου εδαφίου, για τις οποίες παρακρατήθηκε φόρος με συντελεστή είκοσι τοις εκατό (20%), να το περιλάβει στη δήλωσή του του οικείου οικονομικού έτους και να υπαχθεί σε φόρο με βάση την κλίμακα του άρθρου 9.»

15. Από το ποσό της αποζημίωσης που καταβάλλεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση στους δικαιούχους, για υπηρεσίες ερευνητή, συμβούλου ή γραμματέα για την υποστήριξη του έργου των Ελλήνων που έχουν εκλεγεί ως μέλη του Ευρωκοινοβουλίου, απαλλάσσεται από τη φορολογία ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) και το υπόλοιπο φορολογείται αυτοτελώς με συντελεστή φόρου δεκαπέντε τοις εκατό (15%). Ο φόρος που προκύπτει παρακρατείται κατά την πληρωμή. Για την απόδοση του φόρου αυτής της παραγράφου εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 59 του ν.2238/1994. Με την παρακράτηση του φόρου που ενεργείται σύμφωνα με τα πιο πάνω εξαντλείται η φορολογική υποχρέωση από το φόρο εισοδήματος για το ποσό αυτό των αποδοχών.

16. Η ισχύς των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου αρχίζει από 1ης Ιανουαρίου 2001 για τα ποσά των αποζημιώσεων που καταβάλλονται στους δικαιούχους από την ημερομηνία αυτή και μετά.

17. Η παράγραφος 3 του άρθρου 22 του ν. 2778/1999 (ΦΕΚ

295 Αα) αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η αξία κάθε ακινήτου κατά την έννοια των περιπτώσεων αα και βα της προηγούμενης παραγράφου, το οποίο περιλαμβάνεται στις επενδύσεις της εταιρίας, δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει, κατά το χρόνο της απόκτησης, το είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) της αξίας του συνόλου των επενδύσεών της.»

18. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 8 του άρθρου 22 του ν. 2778/1999 αντικαθίσταται ως εξής:

«Σε κάθε περίπτωση δεν επιτρέπεται η μεταβίβαση ακινήτου, στο οποίο έχουν επενδυθεί τα διαθέσιμα της εταιρίας, πριν από την πάροδο δώδεκα (12) μηνών από την απόκτησή του.»

19. Η προβλεπόμενη στην παράγραφο 1 εδάφιο δεύτερο του άρθρου δεύτερου του ν. 2338/1995 (ΦΕΚ 202 Αα) εξάμηνη προθεσμία παρατείνεται από την ημερομηνία λήξης της μέχρι 28.2.2001.

20. Οι προθεσμίες των παραγράφων 1α, 1β και 4 του άρθρου 17 του ν. 2744/1999 (ΦΕΚ 222 Αα), όπως τροποποιήθηκαν με το άρθρο 11 του ν. 2839/2000 (ΦΕΚ 196 Αα), παρατείνονται μέχρι 30.6.2001.

21. Η παράγραφος 18 του ν. 2873/2000 (ΦΕΚ 285 Αα) αντικαθίσταται ως εξής:

«18. Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 15 του ν.2592/1998 (ΦΕΚ 54 Αα) μετά τις λέξεις «και των Διοικητών των ασφαλιστικών οργανισμών» προστίθεται η φράση «καθώς επίσης και για τους υπαλλήλους που είναι αποσπασμένοι ή διατίθενται στα πολιτικά κόμματα».

22. Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 15 του ν. 2592/1998 (ΦΕΚ 54 Αα) μετά τις λέξεις «και προκειμένου περί γραφείων βουλευτών» προστίθεται η φράση «και αποσπασμένων υπαλλήλων που διατίθενται στα πολιτικά κόμματα».

23. Η ισχύς των παραγράφων 21 και 22 αρχίζει από 1.1.2001.

24. Τα δύο πρώτα εδάφια της περίπτωσης ζα της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του ν. 2238/1994 αντικαθίστανται ως εξής:

«Ποσοστό είκοσι πέντε της εκατό (25%) της δαπάνης που καταβλήθηκε από τον υπόχρεο για την αγορά μεριδίων μετοχικών και μεικτών αμοιβαίων κεφαλαίων εσωτερικού, καθώς και μεριδίων μετοχικών και μεικτών αμοιβαίων κεφαλαίων εσωτερικού που είναι συνδεδεμένα με ασφαλιστήρια συμβόλαιο ζωής. Το ποσό της έκπτωσης αφαιρείται από το συνολικό εισόδημα, αφού συμπληρωθούν τρία (3) έτη από την αγορά των μεριδίων και δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό του ενός εκατομμυρίου διακοσίων πενήντα χιλιάδων (1.250.000) δραχμών. Προκειμένου για μερίδια που είναι συνδεδεμένα με ασφαλιστήρια συμβόλαιο ζωής, το ποσό που καταβλήθηκε για την αγορά τους μειώνει την ετήσια δαπάνη της υποπερίπτωσης ββα της περίπτωσης αα αυτού του άρθρου του έτους που αφαιρείται από το εισόδημα το ποσό αγοράς των μεριδίων.»

25. Η ισχύς των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου αρχίζει από τότε που ίσχυαν οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 37 του ν. 2874/2000 (ΦΕΚ 286 Αα), οι οποίες καταλαμβάνουν και τα μερίδια αμοιβαίων κεφαλαίων που αγοράστηκαν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2000, εφόσον αυτά δεν μεταβιβάστηκαν μέχρι τις 31 έτη από την ημερομηνία αυτή και μετά.

26. Οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της περίπτωσης βα της παραγράφου 5 του άρθρου 33 του ν. 2238/1994 δεν εφαρμόζονται για τα εισοδήματα που αποκτώνται από 1ης Ιανουαρίου 1999 μέχρι και 31 Δεκεμβρίου 2000.

27. Η παράγραφος 6 του άρθρου 22Α του ν. 1806/1988 (ΦΕΚ 207 Αα), όπως το άρθρο αυτό προστέθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 9 του ν. 2843/2000, διαγράφεται.

Άρθρο 6**Τροποποίηση διατάξεων του κ.ν. 2190/1920**

1. Η παράγραφος 3 του άρθρου 11 του κ.ν. 2190/1920 (β.δ. 174 της 12/30.3.1963 ΦΕΚ 37 Αæ), όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 7 του ν. 2339/1995 (ΦΕΚ 204 Αæ), αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η προθεσμία καταβολής της αύξησης του κεφαλαίου δεν μπορεί να είναι μικρότερη του ενός (1) μηνός και μεγαλύτερη των τεσσάρων (4) μηνών από την ημέρα που το αρμόδιο όργανο της εταιρείας έλαβε τη σχετική απόφαση. Εάν αυξηθεί το μετοχικό κεφάλαιο εταιρείας, της οποίας οι μετοχές είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, η προθεσμία αυτή δεν μπορεί να είναι μικρότερη των δεκαπέντε (15) ημερών και μεγαλύτερη των τεσσάρων (4) μηνών.»

2. Το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 5 του άρθρου 13 του κ.ν. 2190/1920, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 του ν. 2339/1995, αντικαθίσταται ως εξής:

«Μετά την πάροδο της προθεσμίας, που όρισε το όργανο της εταιρείας που αποφάσισε την αύξηση, για την ενάσκηση του δικαιώματος προτίμησης, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από ένα (1) μήνα ή, εφόσον το δικαίωμα προτίμησης απορρέει από μετοχές που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, δεκαπέντε (15) ημέρες, οι μετοχές που δεν έχουν αναληφθεί, σύμφωνα με τα παραπάνω, διατίθενται ελεύθερα από το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας.»

3. Οι παράγραφοι 5, 6, 7, 10 και 11 του άρθρου 16 του κ.ν. 2190/1920, οι οποίες προστέθηκαν με το άρθρο 2 του π.δ. 14/1993 (ΦΕΚ 6 Αæ), αντικαθίστανται ως εξής:

«5. Εταιρείες των οποίων οι μετοχές είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών μπορούν, με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων που λαμβάνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 29 παράγραφοι 1 και 2 και 31 παράγραφος 1, να αποκτούν δικές τους μετοχές μέσω του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών μέχρι το 10% του συνόλου των μετοχών τους, με σκοπό τη στήριξη της χρηματιστηριακής τιμής τους σε περιπτώσεις που θεωρείται ότι η εν λόγω τιμή είναι σημαντικά χαμηλότερη από την τιμή που αντιστοιχεί στα δεδομένα της αγοράς και στην οικονομική κατάσταση και προοπτικές της εταιρείας. Στο ανωτέρω ποσοστό συμπεριλαμβάνονται και οι μετοχές τις οποίες έχει προηγουμένως αποκτήσει η εταιρεία, καθώς και εκείνες που έχουν αποκτηθεί από πρόσωπο το οποίο ενεργούσε επ' ονόματί του αλλά για λογαριασμό της εταιρείας.

6. Η απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας για σύγκληση της γενικής συνέλευσης των μετόχων, με σκοπό τη λήψη απόφασης για αγορά δικών της μετοχών προς στήριξη της τιμής τους, σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παρόντος, καθώς και η απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων για αγορά των μετοχών, γνωστοποιούνται αμέσως, μετά τη λήψη τους, στο διοικητικό συμβούλιο του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών.

7. Στην απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων ορίζονται κυρίως τα εξής:

- α) Ο ανώτατος αριθμός μετοχών που θα αγοραστούν.
- β) Η ανώτατη και κατώτατη τιμή στην οποία επιτρέπεται να διενεργηθούν οι αγορές.
- γ) Το χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο θα γίνουν οι αγορές και το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τους δώδεκα (12) μήνες από την ημερομηνία λήψης της απόφασης της γενικής συνέλευσης των μετόχων.

10. Η απόφαση της γενικής συνέλευσης της εταιρείας για αγορά δικών της μετοχών δημοσιεύεται τουλάχιστον δέκα (10)

ημέρες πριν την έναρξη των αγορών σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες, μία πολιτική και μία οικονομική, όπως αυτές προσδιορίζονται στο άρθρο 26 παράγραφος 2 (α) και (β), καθώς και στο Ημερήσιο Δελτίο Τιμών του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών. Η ανακοίνωση πρέπει να περιλαμβάνει τους βασικούς όρους της συναλλαγής, όπως ενδεικτικά τον ανώτατο αριθμό των μετοχών που θα αγοραστούν, την ανώτατη και κατώτατη τιμή και το συνολικό χρονικό διάστημα κατά το οποίο θα γίνουν οι αγορές. Η ανακοίνωση αυτή πρέπει να επαναλαμβάνεται κάθε φορά για κάθε επί μέρους διάστημα κατά το οποίο η εταιρεία εφαρμόζει την απόφαση για αγορά δικών της μετοχών.

Στην περίπτωση αυτή, η εταιρεία υποχρεούται το αργότερο τρεις (3) εργάσιμες μέρες πριν την έναρξη του επί μέρους χρονικού διαστήματος συναλλαγών, να υποβάλλει στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών δήλωση στην οποία θα αναφέρεται η πρόθεση της εταιρείας να προβεί στην απόκτηση δικών της μετοχών και τα βασικά στοιχεία της συναλλαγής που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο και ιδίως θα εξειδικεύεται το επί μέρους χρονικό διάστημα κατά το οποίο η εταιρεία θα πραγματοποιεί τις αγορές. Η δήλωση αυτή δημοσιεύεται στο Ημερήσιο Δελτίο Τιμών του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών. Επίσης, το αργότερο δύο (2) εργάσιμες ημέρες πριν την έναρξη του επί μέρους χρονικού διαστήματος συναλλαγών, η εταιρεία υποχρεούται να δημοσιεύει ανακοίνωση με το ίδιο περιεχόμενο σε δύο ημερήσιες εφημερίδες, μία πολιτική και μία οικονομική, όπως αυτές προσδιορίζονται στο άρθρο 26 παράγραφος 2 (α) και (β).

Την επόμενη ημέρα από τη λήξη του επί μέρους χρονικού διαστήματος συναλλαγών, η εταιρεία υποχρεούται να υποβάλει στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς και στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών δήλωση, στην οποία θα αναφέρεται ο ακριβής αριθμός μετοχών που αποκτήθηκαν, η μέση τιμή κτήσης τους, το σύνολο των ιδίων μετοχών που κατέχει η εταιρεία και το ποσοστό του μετοχικού κεφαλαίου που αντιπροσωπεύει το παραπάνω σύνολο. Η δήλωση αυτή δημοσιεύεται στο Ημερήσιο Δελτίο Τιμών του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών.

Η τήρηση των παραπάνω υποχρεώσεων δεν απαλλάσσει την εταιρεία από τις υποχρεώσεις γνωστοποίησης που απορρέουν από άλλες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

11. Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας υποχρεούται να συγκεντρώνει στοιχεία και να καταρτίζει πλήρη κατάλογο μετόχων από τους οποίους προήλθαν οι αποκτηθείσες μετοχές. Ο κατάλογος αυτός ανακοινώνεται στους μετόχους στην πρώτη γενική συνέλευση που ακολουθεί την περίοδο των αγορών.»

Άρθρο 7**Εκσυγχρονισμός χρηματιστηριακών συναλλαγών**

1. Στο δεύτερο στίχο της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του ν. 2843/2000 (ΦΕΚ 219 Αæ) η λέξη «καθώς» αντικαθίσταται από το διαζευκτικό σύνδεσμο «ή».

2. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του ν. 2843/2000 αντικαθίσταται ως εξής:

«Για κάθε αγορά μετοχών με πίστωση, ο πελάτης υποχρεούται να καταθέσει κινητές αξίες ή να καταβάλει μετρητά στο μέλος, ώστε να προκύπτει αρχικό περιθώριο σύμφωνα με τους όρους του παρόντος άρθρου.»

3. Η παράγραφος 2 του άρθρου 4 του ν. 2843/2000 αντικαθίσταται ως εξής:

«Ως αρχικό περιθώριο νοείται η διαφορά μεταξύ της συνολικής τρέχουσας αξίας των κινητών αξιών, οι οποίες καταβάλλονται σύμφωνα με την παράγραφο 1, προκειμένου να αποτελέ-

σουν το χαρτοφυλάκιο ασφάλειας που λαμβάνεται υπόψη για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και της οφειλής του πελάτη, η οποία προκύπτει αυτοτελώς από τη συγκεκριμένη αγορά μετοχών με πίστωση.»

4. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 2843/2000 διαγράφεται.

5. Στον τέταρτο στίχο της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του ν. 2843/2000 η λέξη «εγγράφως» διαγράφεται.

6. Το υπό στοιχείο β' εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του ν. 2843/2000 αντικαθίσταται ως εξής:

«β) οι κινητές αξίες που μπορούν να απαρτίζουν το χαρτοφυλάκιο ασφάλειας για την κάλυψη του αρχικού περιθωρίου ή του διατηρητέου περιθωρίου και ο τρόπος υπολογισμού και αποτίμησης της αξίας τους.»

7. Το υπό στοιχείο γ' εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του ν. 2843/2000 αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) η προθεσμία μέσα στην οποία θα πρέπει να καταβάλλονται μετρητά ή και οι κινητές αξίες που συγκροτούν το χαρτοφυλάκιο ασφάλειας είτε για την κάλυψη του αρχικού περιθωρίου ή του διατηρητέου περιθωρίου είτε για οποιονδήποτε άλλο σκοπό σε σχέση με την πίστωση, η αξία των προς κατάθεση κινητών αξιών, ο τρόπος κάλυψης του αρχικού περιθωρίου ή του διατηρητέου περιθωρίου και γενικά κάθε άλλο ζήτημα που αφορά την κάλυψη του αρχικού περιθωρίου ή του διατηρητέου περιθωρίου.»

8. Στην πρώτη φράση της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του ν. 2843/2000 (ΦΕΚ 219 Α'ε) μεταξύ των λέξεων «κεφαλαιαγοράς» και «καθορίζονται» προστίθενται οι λέξεις «μπορούν να».

Άρθρο 8

Ρυθμίσεις στην κεφαλαιακή κατάσταση φορέων του δημόσιου τομέα

Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 25 του ν. 1914/1990 (ΦΕΚ 178 Α'ε), όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 10 του ν. 2000/1991 (ΦΕΚ 206 Α'ε) και το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 25 του ν. 1914/1990, όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 10 του ν. 2000/1991, καταργούνται ως προς την Ολυμπιακή Αεροπορία και τις θυγατρικές της.

Άρθρο 9

Κύρωση Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Τράπεζας της Ελλάδος

Κυρούται και αποκτά ισχύ νόμου από 1ης Ιανουαρίου 2001, η μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Τράπεζας της Ελλάδος Σύμβαση, που υπογράφηκε στις 3.11.2000, με την οποία ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την εκτύπωση των γραμματίων των Κρατικών Λαχείων, το κείμενο της οποίας έχει ως ακολούθως:

«ΣΥΜΒΑΣΗ

Μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Τράπεζας της Ελλάδος, για την εκτύπωση των Κρατικών Λαχείων

Άρθρο 1

Σε εφαρμογή της κοινής απόφασης των Υπουργών Συντονισμού και Οικονομικών, αριθ. Κ18998/1109/ 12.12.1968, το Ελληνικό Δημόσιο αναθέτει στην Τράπεζα της Ελλάδος, η οποία αποδέχεται την εκτύπωση από το Ίδρυμα Εκτυπώσεων Τραπεζογραμ-

μάτων και Αξιών αυτής (Ι.Ε.Τ.Α.), των γραμματίων των Κρατικών Λαχείων, όπως ειδικότερα ορίζεται παρακάτω.

Άρθρο 2

Η Τράπεζα της Ελλάδος, που στη συνέχεια θα αναφέρεται ως «Τράπεζα», αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτυπώνει, στο Ι.Ε.Τ.Α., τα παρακάτω Κρατικά Λαχεία με την υπάρχουσα μορφή, μέχρι να τεθεί σε λειτουργία και κανονική παραγωγή το νέο σύστημα παραγωγής λαχείων νέας μορφής.

Άρθρο 3

3.1. Περιγραφή των λαχείων της υπάρχουσας μορφής.

3.1α. Λαϊκό Λαχείο, που κυκλοφορεί κάθε εβδομάδα.

-Διάσταση μονού γραμματίου (1/4): 48,75 x 128 χιλ.

-Διάσταση της τετράδας των γραμματίων, μαζί με το στέλεχος: 195 x 128 χιλ.

3.1β. Εθνικό Λαχείο που κυκλοφορεί κάθε έτος σε τρεις εκδόσεις και η καθεμία περιλαμβάνει έξι κληρώσεις.

- Διάσταση μονού γραμματίου (1/10) : 58,5 x 127 χιλ.

- Διάσταση ολόκληρης της δεκάδας του γραμματίου (10/10) : 292,5 x 254 χιλ.

3.1γ. Κρατικό Λαχείο Κοινωνικής Αντίληψης, που κυκλοφορεί μία φορά το χρόνο.

-Διάσταση λαχείου, μαζί με το στέλεχος : 65 x 170 χιλ.

3.1δ. Ευρωπαϊκό Λαχείο.

-Διάσταση λαχείου, μαζί με το στέλεχος : 65 x 170 χιλ.

3.2. Ο αριθμός των γραμματίων, που θα εκτυπώνονται, θα ανέρχεται:

3.2α. Του Λαϊκού Λαχείου μέχρι 100.000.000 τετράδες το χρόνο.

3.2β. Του Εθνικού Λαχείου μέχρι 5.000.000 δεκάδες το χρόνο.

3.2γ. Του Κρατικού Λαχείου Κοινωνικής Αντίληψης, μέχρι 16.000.000 γραμμάτια.

3.2δ. Του Ευρωπαϊκού Λαχείου μέχρι 2.000.000 γραμμάτια.

3.3. Η Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων του Υπουργείου Οικονομικών (Δ.Κ.Λ.) μπορεί να ζητήσει αύξηση των παραπάνω ποσοτήτων κάθε λαχείου μέχρι 30%.

Αύξηση των παραπάνω ποσοτήτων κάθε λαχείου σε ποσοστό μεγαλύτερο του 30% είναι δυνατή κατόπιν ιδιαίτερης συμφωνίας.

3.4. Τα λαχεία εκτυπώνονται σε χαρτί από ρόλλους, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 8 της σύμβασης. Η εκτύπωση των γραμματίων σε χαρτί σε φύλλα δεν αποκλείεται σε εξαιρετικές περιπτώσεις.

Η εκτύπωση θα εκτελείται στην προσθία όψη με τρία μέχρι πέντε χρώματα και στην οπίσθια όψη με ένα χρώμα. Το Λαϊκό, το Κρατικό Κοινωνικής Αντίληψης και το Ευρωπαϊκό Λαχείο, θα φέρουν στέλεχος και στη θέση διαχωρισμού του στελέχους από το σώμα των γραμματίων, θα εκτυπώνονται γραμμές ακανόνιστου σχήματος σε δύο χρώματα. Στην προσθία όψη των γραμματίων και στο στέλεχος θα εκτυπώνονται ο αριθμός και η σειρά του λαχείου. Τα κλάσματα των γραμματίων του Εθνικού και Λαϊκού Λαχείου θα χωρίζονται μεταξύ τους με διάτρητη γραμμή.

Άρθρο 4

Περιγραφή των λαχείων της νέας μορφής

4.1. Μετά την εγκατάσταση και πλήρη λειτουργία του νέου εξοπλισμού τα λαχεία θα εκτυπώνονται σε δύο φάσεις στη νέα μορφή.

Αα φάση: Εκτύπωση του σταθερού τμήματος του λαχείου χωρίς τα αριθμητικά δεδομένα και την κωδικοποιημένη γραμμή (που αποτελούν το μεταβλητό τμήμα) στην υπάρχουσα εκτυπωτική μηχανή του Ι.Ε.Τ.Α.. Τα λαχεία εξέρχονται από την εκτυπωτική μηχανή σε φύλλα με διάτρηση.

Βα φάση: Τα φύλλα λαχείων που παράγονται στην Αα φάση προωθούνται σε αυτόνομα εκτυπωτικά συστήματα κρουστικής ή Laser αρίθμησης για την εκτύπωση των αριθμητικών δεδομένων (είδος λαχείου, σειρά, αριθμός κ.λπ.) και της κωδικοποιημένης γραμμής με το ψηφίο ελέγχου στο κάτω μέρος του κάθε λαχείου.

Η Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων θα εφοδιάζει το Ι.Ε.Τ.Α. με ταινιοκασέτες (DAT tapes) ή άλλο τυποποιημένο μέσο όπως δισκέτα ή CD που θα περιέχουν τα προς εκτύπωση δεδομένα. Τα εκτυπωτικά συστήματα θα διαβάζουν από το παραπάνω μαγνητικό μέσο τα αρχεία και θα τα εκτυπώνουν.

Η αρίθμηση των λαχείων δεν θα είναι συνεχόμενη. Οι αριθμοί και οι σειρές θα είναι ανακατεμένοι, όπως θα καθορίζει το πρόγραμμα.

Η κωδικοποιημένη γραμμή, που θα διαβάζεται από τους οπτικούς αναγνώστες της Διεύθυνσης Κρατικών Λαχείων, θα εκτυπώνεται με μαγνητική μελάνη σε μορφή CMC-7 με ύψος χαρακτήρα 3 χιλ.. Το ψηφίο ελέγχου θα είναι συστήματος 9.

Τα έτοιμα λαχεία με αρίθμηση και κωδικοποίηση θα ταξινομούνται και θα συσκευάζονται για διάθεση στους πράκτορες.

4.1α. Λαϊκό Λαχείο, που κυκλοφορεί κάθε εβδομάδα.

Το Λαϊκό Λαχείο θα εκτυπώνεται σε τετράδες.

-Διάσταση μονού γραμματίου 62 x 120 χιλ.

-Διάσταση της τετράδας των γραμματίων 248 x 120 χιλ.

Το Λαϊκό Λαχείο θα μπορεί να εκτυπωθεί και σε πεντάδες.

-Διάσταση μονού γραμματίου 62 x 120 χιλ.

-Διάσταση πεντάδας 310 x 120 χιλ.

4.1β. Εθνικό Λαχείο που κυκλοφορεί κάθε έτος σε τρεις εκδόσεις και η καθεμία περιλαμβάνει έξι κληρώσεις.

-Διάσταση μονού γραμματίου (1/10) : 62 x 120 χιλ.

-Διάσταση ολόκληρης της δεκάδας του γραμματίου (10/10) : 310 x 240 χιλ.

4.1γ. Κρατικό Λαχείο Κοινωνικής Αντίληψης.

-Διάσταση του λαχείου : 62 x 120 χιλ.

Το Κρατικό Λαχείο Κοινωνικής Αντίληψης θα μπορεί να εκτυπωθεί σε τετράδες ή σε πεντάδες.

4.1δ. Ευρωπαϊκό Λαχείο.

-Διάσταση του λαχείου: 62 x 120 χιλ.

4.2. Ο αριθμός των γραμματίων που θα εκτυπώνονται θα ανέρχεται:

4.2α. Του Λαϊκού Λαχείου μέχρι 60.000.000 τετράδες ή πεντάδες το χρόνο.

4.2β. Του Εθνικού Λαχείου μέχρι 5.000.000 δεκάδες το χρόνο.

4.2γ. Του Κρατικού Λαχείου Κοινωνικής Αντίληψης μέχρι 16.000.000 γραμμάρια το χρόνο.

4.2δ. Του Ευρωπαϊκού Λαχείου μέχρι 2.000.000 γραμμάρια το χρόνο.

4.3. Η Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων του Υπουργείου Οικονομικών (Δ.Κ.Λ.) μπορεί να ζητήσει αύξηση των παραπάνω ποσοτήτων κάθε λαχείου μέχρι 20%.

Αύξηση των ανωτέρω ποσοτήτων κάθε λαχείου σε ποσοστό μεγαλύτερο του 20% είναι δυνατή κατόπιν ιδιαίτερης συμφωνίας.

4.4. Τα λαχεία εκτυπώνονται σε χαρτί από ρόλλους, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 8 της σύμβασης. Η εκτύπωση των γραμματίων σε χαρτί από φύλλα δεν αποκλείεται σε εξαιρετικές

περιπτώσεις.

Η εκτύπωση θα εκτελείται στην προσθία και οπισθία όψη συνολικά μέχρι έξι χρώματα.

Στην προσθία όψη των γραμματίων θα εκτυπώνονται ο αριθμός, η σειρά και η κωδικοποιημένη γραμμή του λαχείου. Τα κλάσματα των γραμματίων του Εθνικού και Λαϊκού Λαχείου θα χωρίζονται μεταξύ τους με διάτρητη γραμμή.

Άρθρο 5

5.1. Τροποποίηση των διαστάσεων και της μορφής των γραμματίων των Λαχείων μπορεί να γίνει, μετά από αίτηση της Διεύθυνσης Κρατικών Λαχείων, εφόσον οι δυνατότητες των ειδικών μηχανών που χρησιμοποιούνται για εκτύπωση των λαχείων το επιτρέπουν.

5.2. Η εκτύπωση των λαχείων, που αναφέρονται στα άρθρα 2, 3 και 4, σε συχνότερα χρονικά διαστήματα, μπορεί να γίνει μετά από προηγούμενη συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών και με εφαρμογή κατ' αναλογία των υπολοίπων όρων της σύμβασης.

Άρθρο 6

6.1. Η αποπεράτωση της εκτύπωσης και η συσκευασία των λαχείων της υπάρχουσας μορφής θα γίνεται ως εξής:

6.1α. Τα γραμμάρια του Λαϊκού, του Κρατικού Κοινωνικής Αντίληψης και του Ευρωπαϊκού Λαχείου θα αποκόπτονται από τα στελέχη τους πριν από την τελική τους συσκευασία. Η συσκευασία των γραμματίων και των στελεχών των λαχείων θα γίνεται ανά 1.000.

6.1β. Τα γραμμάρια θα δένονται σε δέματα με ταινία και τα στελέχη τους με χαρτί τύπου κραφτ ή άλλο απολύτως κατάλληλο υλικό. Στα δέματα θα υπάρχει διαχωρισμός των γραμματίων και των στελεχών ανά 100, με ταινία.

6.1γ. Το Εθνικό Λαχείο θα συσκευάζεται σε δέματα από 1.000 δεκάδες γραμμάρια, με χαρτί τύπου κραφτ ή άλλο απολύτως κατάλληλο υλικό και σε κάθε δέμα θα υπάρχει διαχωρισμός των γραμματίων, ανά 50 δεκάδες, με ταινία.

6.1δ. Πρέπει να καταβάλλεται ειδική μέριμνα, ώστε τα γραμμάρια των λαχείων να είναι τοποθετημένα κατ' απόλυτο αύξοντα αριθμό.

6.2. Η συσκευασία των λαχείων νέας μορφής θα συμφωνηθεί από κοινού μεταξύ της Διεύθυνσης Κρατικών Λαχείων και του Ιδρύματος Εκτύπωσης Τραπεζογραμματίων και Αξιών (Ι.Ε.Τ.Α.).

6.3. Τα γραμμάρια πρέπει να είναι έτοιμα για παράδοση, του Λαϊκού και του Ευρωπαϊκού Λαχείου έξι (6) εβδομάδες πριν από την κλήρωσή τους και του Εθνικού κατά το χρόνο της διεξαγωγής της Γα κλήρωσης της προηγούμενης έκδοσης, εφόσον η σχετική εντολή εκτύπωσης έχει δοθεί και για τα δύο τρεις (3) μήνες τουλάχιστον πριν από την ημερομηνία που ζητείται η παράδοσή τους. Τα γραμμάρια του Λαχείου Κοινωνικής Αντίληψης πρέπει να είναι έτοιμα για παράδοση μέσα σε δύο (2) μήνες από τη σχετική εντολή εκτύπωσής τους.

6.4. Η Τράπεζα υποχρεούται κάθε ημερολογιακό έτος να εκπονεί νέες μακέτες για όλα τα λαχεία, ώστε η σχεδίαση των γραμματίων από έτος σε έτος να είναι διακριτή. Κατά τη σχεδίαση των μακεττών θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε ένα μεγάλο ποσοστό του δαπέδου των γραμματίων να καλύπτεται από έντονα χρώματα.

Σε περίπτωση που η Τράπεζα δηλώσει αδυναμία για την εκπόνηση νέων μακεττών ή οι υποβαλλόμενες μακέτες δεν εγκριθούν από τη Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων, δικαιούται η τελευταία να ζητήσει από τρίτο φορέα την εκπόνησή τους. Οι

μακέττες αυτές πρέπει να είναι συμβατές με τον τρόπο εκτύπωσης των λαχείων.

Οι παραστάσεις των λαχείων θα αλλάζουν κατά τακτά χρονικά διαστήματα, που θα συμφωνούνται με τη Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων. Θα καταβάλλεται μέριμνα ώστε οι αποχρώσεις των γραμματίων των λαχείων για κάθε κλήρωση και για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 24 συνεχόμενων κληρώσεων να είναι διαφορετικές.

Η Τράπεζα της Ελλάδος θα υποβάλλει για έγκριση στη Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων στην αρχή κάθε χρόνου, προτεινόμενο χρωματολόγιο για τις προς εκτύπωση κληρώσεις.

Άρθρο 7

7.1. Η παράδοση των γραμματίων των λαχείων, συσκευασμένων, όπως ορίζεται στο άρθρο 6, θα γίνεται στα θησαυροφυλάκια του Ιδρύματος Εκτυπώσεως Τραπεζογραμματίων και Αξιών στο Χαλάνδρι, μετά από έγγραφη εντολή της Διεύθυνσης Κρατικών Λαχείων, που θα περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα σχετικά στοιχεία, καθώς και εξουσιοδότηση για την παραλαβή των γραμματίων από αντιπρόσωπό της.

7.2. Τα κακέκτυπα φύλλα των λαχείων, ως και τα γραμμάτια που δεν παραδόθηκαν για διάθεση στη Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων, θα παραδίδονται σε αυτή μετά τη συμπλήρωση της παραγραφής του δικαιώματος είσπραξης των κερδών τους.

Άρθρο 8

8.1. Τα Κρατικά Λαχεία θα εκτυπώνονται κατά κανόνα σε χαρτί από ρόλλους βάρους 90 γραμμαρίων ανά τετραγωνικό μέτρο από λευκασμένη χημική χαρτόμαζα, στιλβωμένα με κυλίνδρωση. Το χαρτί θα έχει μονοτονικό υδατογράφημα, με το σύμπλεγμα των γραμμάτων ΚΛ με αρνητικές γραμμές πλάτους 1,5 χιλ. και θα είναι ειδικά κατασκευασμένο για την εργασία αυτή. Το χαρτί θα έχει ακόμη λεπτές ίνες ορατές δύο χρωμάτων και αόρατες στο κοινό φως δύο χρωμάτων. Οι αόρατες στο κοινό φως θα είναι ορατές στην ακτινοβολία UV. Γενικά οι προδιαγραφές του χαρτιού θα προσδιορίζονται από την Τράπεζα. Με βάση την κατανάλωση του χαρτιού του προηγούμενου χρόνου, και κατόπιν έγκρισης της Διεύθυνσης Κρατικών Λαχείων, η Τράπεζα θα προβαίνει στην προμήθεια των αναγκαίων ποσοτήτων.

8.2. Η αξία του χαρτιού που καταναλώνεται κάθε χρόνο βαρύνει το Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο προς διευκόλυνση της Τράπεζας, υποχρεούται να καταβάλλει, μετά από κάθε παραλαβή, την αξία του χαρτιού που προμηθεύεται, κατά τα ανωτέρω, η Τράπεζα, ως και τα ειδικά έξοδα αγοράς του χαρτιού.

8.3. Για τον υπολογισμό του βάρους του χαρτιού που καταναλώνεται κάθε χρόνο λαμβάνονται ως βάση:

8.3α. Οι ποσότητες των λαχείων που παραδόθηκαν στη Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων, κατά τον αμέσως προηγούμενο χρόνο, προσαυξημένες κατά ποσοστό μέχρι 5% για απώλειες λόγω αποκοπής περιθωρίων (ξακρίσματα) και ποσοστό μέχρι 10% για αντικαταστάσεις και κακέκτυπα.

8.3β. Το βάρος των εκτυπωθέντων και μη παραδοθέντων γραμματίων.

8.3γ. Η φύρα, από αποσυσκευασία των ρόλλων του χαρτιού, μέχρι ποσοστού 5% στη συνολική ποσότητα, όπως αυτή διαμορφώνεται μετά την προσαύξηση, σύμφωνα με τα παραπάνω.

Άρθρο 9

9.1. Η δαπάνη για την εκτύπωση των λαχείων υπολογίζεται

απολογιστικά και περιλαμβάνει τα παρακάτω στοιχεία:

9.1α. Τις δαπάνες των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν για την εκτύπωση των λαχείων, ήτοι: μελανιών, εκτυπωτικών πλακών, φωτογραφικών υλικών, υλικών συσκευασίας κ.λπ..

9.1β. Τις δαπάνες άμεσων μισθών και ημερομισθίων του προσωπικού που ασχολείται με την εκτύπωση των λαχείων ανάλογα με το χρόνο απασχόλησής του και οι οποίες δεν δύναται να υπερβαίνουν τις αποδοχές 15 υπαλλήλων αναλόγου ειδικότητας. Την αναλογία των έμμεσων από αυτές, για το σχεδιασμό, την εν γένει παρασκευή των εκτυπωτικών στοιχείων, την εκτύπωση, την κοπή και τη συσκευασία των λαχείων ως και της Υπηρεσίας Ασφαλείας του Ι.Ε.Τ.Α.. Η επιβάρυνση των έμμεσων δαπανών δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη του 50% των άμεσων δαπανών για μισθούς και ημερομίσθια, όπως αυτές προσδιορίζονται παραπάνω.

9.1γ. Την επιβάρυνση από τις αποσβέσεις των μηχανημάτων και τις αποσβέσεις των δαπανών που θα πραγματοποιηθούν για τη διαρρύθμιση του χώρου εκτύπωσης των Κρατικών Λαχείων, που ορίζεται σε 10% το χρόνο.

Σε περίπτωση μη ανανέωσης της σύμβασης, το τυχόν υπάρχον υπόλοιπο αποσβέσεων καταβάλλεται από τη Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων (Δ.Κ.Λ.).

9.1δ. Την επιβάρυνση με την αναλογία των εξόδων συντήρησης του μηχανικού εξοπλισμού που αφορούν την εκτύπωση των Λαχείων.

9.1ε. Το ποσοστό των γενικών εξόδων, εκτός αμοιβών εργασίας της παραγράφου 9.1β, από τη λειτουργία του Ιδρύματος Εκτυπώσεως Τραπεζογραμματίων και Αξιών που αφορά την εκτύπωση των Κρατικών Λαχείων.

9.2. Η Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων ελέγχει το λεπτομερές κοστολόγιο του Ι.Ε.Τ.Α., το οποίο η Τράπεζα συντάσσει και αποστέλλει εντός του Ιανουαρίου του επομένου της χρήσεως έτους, μαζί με κάθε άλλο έγγραφο ή στοιχείο δικαιολογητικό των δαπανών, επιφυλασσομένης της διάταξης του άρθρου 48 του καταστατικού της Τράπεζας κυρωθέντος δια του ν. 3424/7.12.1927. Η ανάλυση του κοστολογίου που θα υποβάλλεται κάθε χρόνο στη Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων θα συμφωνηθεί μεταξύ της Διεύθυνσης Κρατικών Λαχείων και του Ι.Ε.Τ.Α.. Το Ι.Ε.Τ.Α. θα παρέχει διευκρινίσεις στη Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων για τα στοιχεία που συνθέτουν το κοστολόγιο.

9.3. Κάθε ειδική δαπάνη, που συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με την εκτύπωση των Κρατικών Λαχείων, η οποία γίνεται με εντολή της Διεύθυνσης Κρατικών Λαχείων και δεν περιλαμβάνεται στις παραπάνω κατηγορίες, βαρύνει αποκλειστικά τη Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων.

Η Τράπεζα αποδίδει στη Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων κάθε ποσό που εισπράττει ως ασφαλιστική αποζημίωση, από τυχόν επέλευση ασφαλιστικού κινδύνου, σχετικού με την παρούσα σύμβαση.

Άρθρο 10

10.1. Η εξόφληση της συνολικής ετήσιας δαπάνης για την εκτύπωση των λαχείων γίνεται εντός μηνός από της υποβολής του κοστολογίου και των λοιπών στοιχείων της παραγράφου 9.2 του προηγούμενου άρθρου.

10.2. Για διευκόλυνση της Τράπεζας και εντός μηνός από της έγγραφης ειδοποίησής της η Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων υποχρεούται να καταβάλλει προϋπολογιστικά την αξία των γραμματίων που παραλήφθηκαν, ως εξής:

10.2α. Ανά 9 κληρώσεις του Λαϊκού Λαχείου.

10.2β. Ανά δύο εκδόσεις του Εθνικού Λαχείου.

10.2γ. Του Κρατικού Λαχείου Κοινωνικής Αντίληψης, όταν τελειώσει η παράδοση των γραμματίων.

10.2δ. Του Ευρωπαϊκού Λαχείου όταν τελειώσει η παράδοση των γραμματίων.

10.3. Η αξία κάθε κατηγορίας λαχείων υπολογίζεται ως γινόμενο του αριθμού των γραμματίων που παραλήφθηκαν επί το μέσο κατά μονάδα κόστος του προηγούμενου έτους.

10.4. Στις καταβολές της Διεύθυνσης Κρατικών Λαχείων προς την Τράπεζα, που προβλέπονται από τη σύμβαση, δεν επιβάλλεται καμία κράτηση, εισφορά, φόρος, τέλος χαρτοσήμου ή άλλο τέλος υπέρ του Δημοσίου ή άλλου νομικού προσώπου.

Άρθρο 11

Ο κίνδυνος της απώλειας, καταστροφής ή χειροτέρευσης των χρησιμοποιούμενων υλικών, εφόσον δεν οφείλεται αποδεδειγμένα σε υπαιτιότητα των προσώπων που χρησιμοποιούνται από την Τράπεζα, βαρύνει το Ελληνικό Δημόσιο.

Άρθρο 12

Η Τράπεζα υποχρεούται να προβαίνει στην άμεση προμήθεια οποιουδήποτε μηχανήματος, που κρίνεται αναγκαίο από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, για την ταχεία, α-σφαλή και βάσει των σύγχρονων μεθόδων εκτύπωση των λαχείων που της ανατίθεται.

Άρθρο 13

Κατά το διάστημα που ισχύει η σύμβαση, η Τράπεζα έχει το αποκλειστικό δικαίωμα της εκτύπωσης των Κρατικών Λαχείων που αναφέρονται στην παρούσα σύμβαση ή και άλλων για τα οποία τυχόν η Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων θα ζητήσει εγγράφως την εκτύπωσή τους.

Κατ' εξαίρεση η παρούσα σύμβαση μπορεί να μη λειτουργήσει πρόσκαιρα ή οριστικά, ολικά ή μερικά στις ακόλουθες περιπτώσεις:

13.1α. Αν η Τράπεζα δηλώσει εγγράφως ότι δεν έχει τη δυνατότητα να εκτυπώσει τις αναγκαίες ποσότητες ή κατηγορίες Κρατικών Λαχείων, πέραν από εκείνες που την εκτύπωσή τους αναλαμβάνει με τη σύμβαση αυτή.

13.1β. Αν η Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων δηλώσει ότι η τυπογραφική μονάδα του Υπουργείου Οικονομικών έχει τη δυνατότητα να εκτυπώσει τις αναγκαίες ποσότητες και κατηγορίες λαχείων που αναφέρονται στην παρούσα σύμβαση. Στην περίπτωση αυτή η Διεύθυνση Κρατικών Λαχείων (Δ.Κ.Λ.) θα καταβάλλει στην Τράπεζα ποσό ίσο με τις υπολειπόμενες αποσβέσεις των δαπανών που έχουν γίνει για την παραγωγή των λαχείων.

13.2. Για τη μελέτη ειδικών θεμάτων που αφορούν την αλλαγή της μορφής των λαχείων ή την προμήθεια βασικού πρόσθετου εξοπλισμού δύναται να συγκροτείται μικτή επιτροπή των Συμβαλλόμενων Μερών.

13.3. Η ισχύς της σύμβασης ορίζεται δεκαετής και αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2001 και λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2010.

13.4. Η σύμβαση αυτή συντάχθηκε σε δύο πρωτότυπα και κάθε συμβαλλόμενος πήρε από ένα.

Αθήνα, 3 Νοεμβρίου 2000

ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΔΗΜΟΣΙΟ
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Γιάννος Παπαντωνίου

ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
Λουκάς Παπαδήμος»

Άρθρο 10

Κύρωση σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών

Κυρούται και αποκτά ισχύ νόμου η από 15 Δεκεμβρίου 2000 σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, με την οποία ρυθμίζονται θέματα επιστροφής, παραχώρησης και μεταβίβασης ακινήτων μεταξύ των πιο πάνω Συμβαλλομένων.

ΣΥΜΒΑΣΗ

Στην Αθήνα σήμερα τη 15η του μηνός Δεκεμβρίου του έτους 2000,

οι παρακάτω Συμβαλλόμενοι αφ' ενός μεν το Ελληνικό Δημόσιο νομίμως εκπροσωπούμενο από τον κ. Υπουργό Οικονομικών Γιάννο Παπαντωνίου, δυνάμει του άρθρου 81 του ν. 2362/1995 (ΦΕΚ 247 Αα) «Περί δημοσίου λογιστικού ελέγχου του κράτους και άλλες διατάξεις» και αφ' ετέρου το Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, το οποίο εκπροσωπείται νομίμως από τον Πρύτανη αυτού κ. Γεώργιο Μπαμπινιώτη, ο οποίος ενεργεί σύμφωνα και με την από 9 Νοεμβρίου 2000 απόφαση της Πανεπιστημιακής Συγκλήτου, η οποία προσαρτάται σε απόσπασμα στο παρόν, συμφωνήθηκαν, συνομολογήθηκαν και έγιναν δεκτά τα ακόλουθα:

I.

Α) 1. Με το υπ' αριθμόν 256790/19.5.1979 συμβόλαιο του συμβολαιογράφου Αθηνών Ιωάννου Καβαλέκα, σε συνδυασμό και με το υπ' αριθμόν 268489/20.3.1980 συμβόλαιο του ιδίου συμβολαιογράφου που κυρώθηκαν με τον ν. 1081/1980 το Ελληνικό Δημόσιο, καλούμενο στο εξής στο παρόν «Δημόσιο» σύμφωνα με τους όρους και τις συμφωνίες που διαλαμβάνονται στα παραπάνω συμβόλαια, παρεχώρησε, μεταβίβασε και παρέδωσε στο Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, που στο εξής θα καλείται στο παρόν «Πανεπιστήμιο»: 1) κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή, ακίνητο συνολικής έκτασης 180 στρεμμάτων περίπου κείμενο στην Αθήνα, πλησίον του Νοσοκομείου Νοσημάτων Θώρακος Αθηνών «Σωτηρία» και στη θέση «Τρύπιο Λιθάρι», όπως ειδικότερα το ακίνητο αυτό περιγράφεται στο παραπάνω συμβόλαιο (256790/79), για την επ' αυτού ανέγερση εντός δεκαετίας, δηλαδή μέχρι 18.5.89, Πανεπιστημιακής Νοσηλευτικής Μονάδας Αρεταιείου Αιγινητείου Νοσοκομείου, τουλάχιστον χιλίων κλινών και ανέλαβε την υποχρέωση:

α) να διαθέσει τις απαιτηθσόμενες για το σκοπό αυτόν δαπάνες ανέγερσης και πλήρους εξοπλισμού για τη λειτουργία της νέας αυτής νοσηλευτικής μονάδας,

β) να καλύπτει στο διηνεκές το οικονομικό έλλειμμα που θα προκύπτει από τη λειτουργία της νοσηλευτικής αυτής μονάδας,

γ) να καταβάλλει ανελλιπώς στη δανειστρία Εθνική Κτηματική Τράπεζα τις τοκοχρεολυτικές δόσεις των συναφθέντων δανείων για την ανέγερση των κτιρίων και εγκαταστάσεων της Πανεπιστημιούπολης και την ανέγερση και εξοπλισμό του Αρεταιείου και Αιγινητείου Νοσοκομείου κατά τους όρους των αναφερομένων δανειστικών συμβολαίων και

δ) να διαθέτει τις απαιτηθσόμενες δαπάνες για την ανέγερση και πλήρη αποπεράτωση πάντων των κτιρίων της Πανεπιστημιούπολης και

2) κατά πλήρη κυριότητα νομή και κατοχή, τα υπό στοιχεία ένα λατινικό (I), εμβαδού τ.μ. 18.350, τρία λατινικά (III) εμβαδού τ.μ. 17.300 και τέσσερα λατινικά (IV) εμβαδού τ.μ. 45.650 ακινήτα που περιγράφονται στο υπ' αριθμόν 268489/1980 συμβόλαιο

του συμβολαιογράφου Αθηνών Ιωάννου Καβαλέκα και εμφανίζονται και περιγράφονται με τα στοιχεία αυτά (I, III, IV) από Σεπτεμβρίου 1979 σχεδιάγραμμα της ΤΥΠΑ, στο προσηρημένο στο ίδιο συμβόλαιο.

Β) Με τα ίδια ως άνω συμβόλαια, σε αντάλλαγμα, το Πανεπιστήμιο παραχώρησε, μεταβίβασε και παρέδωσε στο Δημόσιο:

1) την ψιλή κυριότητα των εξής ακινήτων:

α) οικόπεδο με το επ' αυτού συγκρότημα κτιρίων του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Αρεταίειου, κείμενο στην Αθήνα (οδός Βασ. Σοφίας),

β) οικόπεδο με το επ' αυτού συγκρότημα κτιρίων του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Αιγινήτειου, κείμενο στην Αθήνα (οδός Βασ. Σοφίας),

γ) οικόπεδο με τα επ' αυτού κτίρια του Παλαιού και Νέου Χημείου, κείμενο στην Αθήνα και στο περικλειόμενο υπό των οδών Σόλωνος, Χαρ. Τρικούπη, Ναυαρίνου και Μαυρομιχάλη οικοδομικό τετράγωνο και

δ) οικόπεδο μετά των επαυτού κτιρίων της Παλαιάς και Νέας πτέρυγας της Σχολής Θεωρητικών Επιστημών κ.λπ., κείμενο στην Αθήνα και στο περικλειόμενο υπό των οδών Ακαδημίας, Σίνα, Σόλωνος και Μασσαλίας, οικοδομικό τετράγωνο (συμβόλαιο 256479/79) και

2) την πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή των ακινήτων συνολικής εκτάσεως 50.500 τ.μ. που περιγράφονται στα υπ' αριθμούς 256790/79 και 268489/80 συμβόλαια του συμβολαιογράφου Αθηνών Ιωάννου Καβαλέκα και εμφανίζονται υπό στοιχεία Βήτα και Δέλτα κεφαλαία (Β, Δ) στο σχεδιάγραμμα από Σεπτεμβρίου 1979 της ΤΥΠΑ, που προσαρτάται στο 268489/80 συμβόλαιο του ίδιου συμβολαιογράφου Αθηνών Ιωάννου Καβαλέκα.

Γ) Μετά την άπρακτη πάροδο της παραπάνω αναφερόμενης δεκαετίας, εντός της οποίας το Δημόσιο όφειλε να εκπληρώσει την υποχρέωσή του για την ανέγερση και τον πλήρη εξοπλισμό του νέου Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Αρεταίειου - Αιγινήτειου, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Πανεπιστημίου συνήφθη νέα, από 20.7.1993 σύμβαση, η οποία κυρώθηκε με το ν. 2166/ 1993 (ΦΕΚ 137 Αε/24.8.93) και με την οποία συμφωνήθηκαν και συνομολογήθηκαν τα εξής:

1) το Δημόσιο δεν εξεπλήρωσε την υποχρέωσή του για την ανέγερση και τον πλήρη για τη λειτουργία του εξοπλισμό του ως άνω Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου υλοποιεί όμως την υποχρέωσή του για την ανέγερση των κτιρίων της Πανεπιστημιακού ούπολης,

2) τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν τα ως άνω υπ' αριθ. 256790/79 και 268489/80 συμβόλαια του συμβολαιογράφου Αθηνών Ιωάννου Καβαλέκα ως εξής:

α) Από τα παραπάνω ακίνητα, τα οποία το Παν/μιο μεταβίβασε στο Δημόσιο κατά ψιλή κυριότητα, ρητά συνομολογείται ότι τα αναφερόμενα στο κεφάλαιο Αε παρ. 2.1 και με γράμματα γ και δ, της από 20.7.1993 σύμβασης ακίνητα (Νέου και Παλαιού Χημείου και Παλαιάς και Νέας πτέρυγας της Σχολής Θεωρητικών Επιστημών κ.λπ.) αποτελούν το αντάλλαγμα του Πανεπιστημίου για την υπό του Δημοσίου συνέχιση της ανέγερσης των κτιρίων της Πανεπιστημιακού ούπολης και, κατά τα λοιπά, ισχύουν για τα συγκεκριμένα αυτά ακίνητα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών, τα όσα διαλαμβάνονται στο υπ' αριθ. 256790/79 συμβόλαιο του συμβολαιογράφου Ιωάννου Καβαλέκα. Τα δε αναφερόμενα στο ίδιο κεφάλαιο και παράγραφο και με τα γράμματα α και β ακίνητα (Αρεταίειο και Αιγινήτειο) αποτελούν το αντάλλαγμα για την υπό του Δημοσίου ανάληψη των δαπανών ανέγερσης κ.λπ. του Νέου Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου στον ίδιο οικοπεδικό χώρο (θέση Τρύπιο Λιθάρι).

β) Το Πανεπιστήμιο μετεβίβασε στο Δημόσιο και την επικαρπία των αμέσως ανωτέρω δύο ακινήτων (Αρεταίειο και Αιγινήτειο) όπως αυτά ειδικότερα περιγράφονται στο προηγούμενο υπ' αριθ. 256790/79 συμβόλαιο του συμβολαιογράφου Αθηνών Ιωάννου Καβαλέκα, διατήρησε όμως επ' αυτών το δικαίωμα της χρήσης των χώρων των δύο Νοσοκομείων, μέχρι πλήρους αποπερατώσεως και θέσεως σε λειτουργία του νέου Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου.

γ) Μετεβίβασε κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή στο Δημόσιο, οικόπεδο επιφανείας τ.μ. 7.800 περίπου, επί του οποίου υφίσταται κτιριακό συγκρότημα εμβαδού περίπου 21.400 τ.μ. και λειτουργεί το Λαϊκό Νοσοκομείο, κείμενο στην Αθήνα, εντός του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως των Αθηνών, και στη συμβολή των οδών Μ. Ασίας και Αγ. Θωμά, όπως αυτό εμφανίζεται στο από Μαΐου 1987 σχεδιάγραμμα του τοπογράφου Χ. Χατζηδάκη που έχει θεωρηθεί από την ΤΥΠΑ και έχει συμπληρωθεί την 5.7.1993 από την αρχιτέκτονα μηχανικό Ε. Κομνηνάτου - Παγώνη, με την ειδικότερη συμφωνία ότι μέχρι την αποπεράτωση και παράδοση σε λειτουργία του νέου Παν/κού Νοσοκομείου, θα παραμείνουν και θα λειτουργούν στο μεταβιβαζόμενο ακίνητο οι Πανεπιστημιακές Κλινικές με τις αναφερόμενες αντίστοιχες κλίνες που αναφέρονται στην ως άνω από 20.7.1993 σύμβαση.

3) Το Δημόσιο ανέλαβε την υποχρέωση: α) να καλύψει πλήρως τις δαπάνες ανέγερσης του νέου Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Αρεταίειου - Αιγινήτειου δυναμικότητας περίπου 1000 κλινών, όπως και καθ' ον τρόπον ειδικότερα αναφέρεται στην από 20.7.1993 σύμβαση, β) να καλύπτει στο διηνεκές το οικονομικό έλλειμμα που θα προκύπτει από τη λειτουργία του νέου Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου.

4) Εάν το Δημόσιο εντός 10 ετίας από την υπογραφή και κύρωση της συμβάσεως αυτής δεν ανεγείρει το νέο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, η κυριότητα των μεταβιβασθέντων ακινήτων - Νοσοκομείων Αρεταίειο, Αιγινήτειο και Λαϊκό, θα επανέλθουν αυτοδικαίως στο Πανεπιστήμιο και τα μέχρι το χρόνο αυτόν εκτελεσθέντα έργα θα παραμείνουν προς όφελος του Πανεπιστημίου.

Δ) Το Δημόσιο δεν εξεπλήρωσε και ούτε πρόκειται να εκπληρώσει την παραπάνω υποχρέωσή του για την ανέγερση του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου (Νέα Νοσηλευτική Μονάδα Αρεταίειου - Αιγινήτειου Νοσοκομείου) και τον πλήρη εξοπλισμό για τη λειτουργία του, αφού είναι βέβαιο ότι μέχρι τον Ιούλιο του 2003, οπότε λήγει ο συμβατικός χρόνος εκπλήρωσης των υποχρεώσεών του, δεν είναι δυνατή η κατασκευή και η ολοκλήρωση του Νοσοκομείου, εκτός των άλλων και διότι η χωροταξική μελέτη του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων για την περιοχή, όπου θα ανεγείρετο το νέο Νοσοκομείο, θεωρεί το χώρο αυτόν κεκορεσμένο όσον αφορά τις Υπηρεσίες Υγείας και δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθεί η ανέγερση και άλλου Νοσοκομείου και μάλιστα τέτοιας δυναμικότητας.

II.

Ήδη σήμερα και εν όψει των παραπάνω δεδομένων, αμφότεροι οι συμβαλλόμενοι, όπως παρίστανται και εκπροσωπούνται εδώ, επιθυμούντες να ρυθμίσουν τις σχέσεις τους κατά την πραγματική κατάσταση που έχει διαμορφωθεί, συνομολογούν και συναποδέχονται τα παρακάτω:

Α. Αναγνωρίζουν και θεωρούν την ως άνω διαλυτική αίρεση της κατασκευής του Νέου Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου και του πλήρους για τη λειτουργία εξοπλισμού του, που έχει τεθεί στην ως άνω από 20.7.1993 σύμβαση (βλ. παραπάνω I παρ. γ

περ. 4), ως πληρωθείσα με τα εξής αποτελέσματα:

1) Παύει η ενέργεια των υπ' αριθμούς 256790/79 και 268489/80 συμβολαίων του συμβολαιογράφου Ιωάννου Καβαλέκα, τα οποία κυρώθηκαν με το ν. 1081/80 και της από 20.7.1993 συμβάσεως, μεταξύ Δημοσίου και Πανεπιστημίου Αθηνών, που κυρώθηκε με το ν. 2166/93, ως προς τις συμφωνίες στις οποίες αφορά η διαλυτική αίρεση.

2) Ανατρέπονται τα αποτελέσματα των ως άνω συμβάσεων δηλαδή των με αριθμούς 256790/79 και 268489/80 συμβολαίων του συμβολαιογράφου Αθηνών Ιωάννου Καβαλέκα και της από 20.7.1993 συμβάσεως, ως προς τις ίδιες συμφωνίες.

3) Επιστρέφουν αυτοδικαίως στο Δημόσιο κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή λόγω πληρώσεως της διαλυτικής αιρέσεως τα παρακάτω ακίνητα όπως είναι σήμερα:

α) ακίνητο υπό στοιχείο Άλφα κεφαλαίο (Α) συνολικού εμβαδού 113.550 τ.μ.

β) ακίνητο υπό στοιχείο Βήτα κεφαλαίο (Β), εμβαδού 23.600 τ.μ.

γ) ακίνητο υπό στοιχείο Γάμα κεφαλαίο (Γ) συνολικού εμβαδού 15.950 τ.μ.

δ) το υπό στοιχείο Δέλτα κεφαλαίο (Δ) ακίνητο εμβαδού 26.900 τ.μ.

ε) το ακίνητο υπό στοιχείο ένα λατινικό (I) εμβαδού τ.μ. 18.350

στ) ακίνητο υπό στοιχείο τρία λατινικό (III) εμβαδού τ.μ. 17.350

ζ) ακίνητο υπό στοιχείο τέσσερα λατινικό (IV) εμβαδού τ.μ. 45.650.

Όλα τα ανωτέρω ακίνητα περιγράφονται καθ' όρια και έκταση στα συμβόλαια με αριθμούς 256790/19.5.1979 και 268489/20.3.80 του συμβολαιογράφου Αθηνών Ιωάννου Καβαλέκα και εμφανίζονται στο προσηρτημένο, στο ίδιο ως άνω υπ' αριθ. 268489/80 συμβόλαιο του ιδίου συμβολαιογράφου, σχεδιάγραμμα.

4) Επιστρέφουν αυτοδικαίως στο Πανεπιστήμιο κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή, λόγω πληρώσεως της διαλυτικής αιρέσεως, τα εξής ακίνητα:

α) Οικόπεδο εφ' ου το συγκρότημα του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου «Αρεταίειο», κείμενο εν Αθήναις και εντός του εγκεκριμένου σχεδίου της πόλεως των Αθηνών και επί της οδού Βασιλίσσης Σοφίας, σημερινής εκτάσεως 16.900 τ.μ., όπως αυτό περιγράφεται καθ' όρια και έκταση στο υπ' αριθ. 256790/19.5.1979 συμβόλαιο του συμβολαιογράφου Αθηνών Ιωάννου Καβαλέκα και εμφανίζεται εις το σχεδιάγραμμα της ΤΥΠΑ υπ' αριθ. Σχ. 3, που είναι προσαρτημένο εις το υπ' αριθμόν 32692/1977 προσύμφωνο συμβόλαιο ανταλλαγής ακινήτων του συμβολαιογράφου Αθηνών Αθανασίου Αθανασούλη.

β) Οικόπεδο, εφ' ου το συγκρότημα του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου «Αιγινήτειο» κείμενο εν Αθήναις και εντός του εγκεκριμένου σχεδίου της πόλεως των Αθηνών και επί της οδού Βασ. Σοφίας, σημερινής εκτάσεως 3.611 τ.μ., όπως αυτό περιγράφεται καθ' όρια και έκταση στο υπ' αριθ. 256790/19.5.79 συμβόλαιο του συμβολαιογράφου Αθηνών Ιωάννου Καβαλέκα και εμφανίζεται εις το σχεδιάγραμμα της ΤΥΠΑ υπ' αριθ. Σχ. 3, που είναι προσαρτημένο εις το υπ' αριθμόν 32692/1977 προσύμφωνο συμβόλαιο ανταλλαγής ακινήτων του συμβολαιογράφου Αθηνών Αθανασίου Αθανασούλη.

γ) Οικόπεδο επί του οποίου υφίσταται κτιριακό συγκρότημα συνολικής επιφάνειας περίπου 21.000 τ.μ. και λειτουργεί το Λαϊκό Νοσοκομείο, κείμενο στην Αθήνα, εντός του εγκεκριμένου σχεδίου της πόλεως των Αθηνών και στη συμβολή των οδών Μ. Ασίας και Αγ. Θωμά, όπως αυτό εμφανίζεται στο από Μαΐου 1987 σχεδιάγραμμα του τοπογράφου Χ. Χατζηδάκη, που

έχει θεωρηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία Πανεπιστημίου Αθηνών και έχει συμπληρωθεί την 5.7.1993 με στοιχεία Α-Β-Γ-Δ-Ε-Ζ-Η-Θ-Ι-Κ-Α, από την αρχιτέκτονα μηχανικό Ε. Κομνηνάτου - Παγώνη, εκτάσεως τ.μ. 7.800 περίπου.

Β. Το Δημόσιο παραχωρεί, μεταβιβάζει και παραδίδει στο Πανεπιστήμιο Αθηνών την ψιλή κυριότητα των παρακάτω ακινήτων (η επικαρπία των ακινήτων αυτών ανήκει στο Πανεπιστήμιο):

α) Ακίνητο συγκεκριμένο εξ οικοπέδου συνολικού εμβαδού 4.170 τ.μ. μετά των επ' αυτού εκτισμένων παλαιού τριωρόφου κτιρίου καλουμένου «Παλιό Χημείο Πανεπιστημίου» και νεοδημιτού πενταωρόφου κτιρίου καλουμένου «Νέο Χημείο», κείμενο εν Αθήναις και καταλαμβάνον το μεταξύ των οδών Σόλωνος, Χαρ. Τρικούπη, Ναυαρίνου και Μαυρομιχάλη περικλειόμενο οικοδομικό τετράγωνο, εμφανιζόμενο εις το προσηρτημένο εις το προειρημένο υπ' αριθ. 32692/1977 προσύμφωνο συμβόλαιο του συμβολαιογράφου Αθηνών Αθανασίου Αθανασούλη σχεδιάγραμμα εκ του κτηματολογίου του Πανεπιστημίου Αθηνών υπ' αριθ. 2.

β) Ακίνητο συγκεκριμένο εξ οικοπέδου συνολικού εμβαδού 5.300 ως έγγιστα τ.μ. μετά των επ' αυτού οικοδομημάτων, ήτοι της εκ τετραωρόφου κτιρίου παλαιάς πτέρυγας των θεωρητικών επιστημών, της εκ πενταωρόφου κτιρίου παλαιάς πτέρυγας των θεωρητικών επιστημών και των λοιπών παλαιών κτιρίων του παλαιοντολογικού Μουσείου της Ιατροδικαστικής και Τοξικολογίας, του Νεκροτομείου και της αιθούσης Οικονομίδου, κείμενο εν Αθήναις και καταλαμβάνον το μεταξύ των οδών Ακαδημίας, Σίνα, Σόλωνος και Μασσαλίας περικλειόμενο οικοδομικό τετράγωνο, εμφανιζόμενο εις το προσηρτημένο εις το προειρημένο υπ' αριθ. 32692 προσύμφωνο συμβόλαιο του συμβολαιογράφου Αθηνών Αθανασίου Αθανασούλη, υπ' αριθμόν σχεδίου 1 σχεδιάγραμμα της ΤΥΠΑ.

Γ. Οι συμβαλλόμενοι αναγνωρίζουν ότι οι μέχρι σήμερα δαπάνες, οι οποίες έχουν καταβληθεί για την ανέγερση κτισμάτων στο χώρο της Πανεπιστημιούπολης, όπως επίσης και οι δαπάνες για τη συντήρηση, λειτουργία και επισκευές όλων εν γένει των κτιρίων, που όλα από κοινού αποτελούν το αντικείμενο της παρούσης συμβάσεως, έγιναν από αυτούς για λόγους εύρυθμης λειτουργίας των Πανεπιστημιακών Σχολών και των Νοσοκομείων και ανάγονται στα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του Κράτους και του Πανεπιστημίου. Κατόπιν τούτου, το κάθε συμβαλλόμενο μέρος δηλώνει ότι παραιτείται από κάθε δικαίωμα, απαίτηση ή αξίωση αποζημιώσεώς του από τον άλλο συμβαλλόμενο από οποιαδήποτε αιτία ή αφορμή που έχει σχέση με τις ως άνω αναφερόμενες συμβάσεις (256790/1979 συμβόλαιο συμβολαιογράφου Αθηνών Ιωάννου Καβαλέκα, 268489/1980 συμβόλαιο του ιδίου συμβολαιογράφου, η από 20.7.1993 σύμβαση) και με την παρούσα σύμβαση.

III. Οι συμβαλλόμενοι παραιτούνται του δικαιώματος διάρρηξης της παρούσης συμβάσεως για οποιονδήποτε νομικό λόγο και αιτία.

IV. Η παρούσα σύμβαση θα κυρωθεί με νόμο και θα ισχύει από τη δημοσίευσή του.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

Ο ΠΡΥΤΑΝΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΜΠΑΜΠΙΝΙΩΤΗΣ

ΓΙΑΝΝΟΣ
ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

Άρθρο 11**Κύρωση σύμβασης μεταξύ της Δημόσιας
Επιχείρησης Κινητών Αξιών (ΔΕΚΑ) Α.Ε και της
Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος (ΕΤΕ) Α.Ε.**

Κυρούται και αποκτά ισχύ νόμου η από 13.12.2000 σύμβαση μεταξύ της Δημόσιας Επιχείρησης Κινητών Αξιών (ΔΕΚΑ) Α.Ε. και της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος (ΕΤΕ) Α.Ε., το κείμενο της οποίας έχει ως εξής:

«ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΜΕΤΟΧΩΝ

Στην Αθήνα σήμερα, τη 13η Δεκεμβρίου 2000, μεταξύ:

Α. Της εν Αθήναις εδρευούσης ανωνύμου Εταιρείας με την επωνυμία «ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΙΝΗΤΩΝ ΑΞΙΩΝ Α.Ε.», η οποία στο εξής θα καλείται «η Εταιρεία» και εκπροσωπείται νόμιμα από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου της κ. Ιωάννη Κουσουλάκο,

Β. Της εν Αθήναις εδρευούσης ανωνύμου Τραπεζικής Εταιρείας με την επωνυμία «ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.», η οποία στο εξής θα καλείται «η Τράπεζα» και εκπροσωπείται νόμιμα από τον Διοικητή της κ. Θεόδωρο Καρατζά,

Συμφωνήθηκαν και έγιναν αμοιβαίως αποδεκτά τα εξής:

ΑΡΘΡΟ 1ο

1. Η «Εταιρεία» έχει στην κυριότητα της:

α) 6.461.096 (έξι εκατομμύρια τετρακόσιες εξήντα μία χιλιάδες ενενήντα έξι) κοινές μετά ψήφου ονομαστικές μετοχές υπό άυλη μορφή της «Τράπεζας», προερχόμενες από την τέταρτη κατά σειρά (4η) υποχρεωτική μετατροπή 1.615.274 ομολογιών του ομολογιακού δανείου έκδοσης 1996 της Τράπεζας, οι οποίες διαπραγματεύονται στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών ως ιδιαιτέρη κατηγορία μετοχών με την ένδειξη «Κοινές Ονομαστικές Άνευ Μερίσματος για τη χρήση 2000 μετοχές ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (σύμβολο Χ.Α.Α.: ΕΤΕΑΜ)»,

και

β) 1.615.275 ομολογίες του ομολογιακού δανείου έκδοσης της «Τράπεζας» το 1996, που είναι υποχρεωτικά μετατρέψιμες την 15.11.2001 σε 6.461.100 κοινές μετά ψήφου ονομαστικές μετοχές (χωρίς δικαίωμα λήψεως μερίσματος για τη χρήση 2001).

2. Δια της παρούσης συμφωνείται η πώληση από την «Εταιρεία» προς την «Τράπεζα» των αναφερόμενων στην προηγούμενη παράγραφο μετοχών και ομολογιών αντί του συμφωνηθέντος τιμήματος κατά τα κατωτέρω:

α) Μετοχές 6.461.096 με την επίσημη τιμή κλεισίματος στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών της κοινής μετά ψήφου μετοχής της «ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ» (με δικαίωμα λήψης μερίσματος 2001 – χρήση 2000, σύμβολο Χ.Α.Α.: «ΕΤΕ») της προηγούμενης εργάσιμης ημέρας της μεταβίβασης, μείον 6% (έξι τοις εκατό).

β) Ομολογίες 1.615.275 με το τετραπλάσιο της επίσημης τιμής κλεισίματος στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών της κοινής μετά ψήφου μετοχής της «ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ» (με δικαίωμα λήψης μερίσματος 2001 – χρήση 2000, σύμβολο Χ.Α.Α.: «ΕΤΕ») της προηγούμενης, επίσης, εργάσιμης ημέρας της μεταβίβασης, μείον 8% (οκτώ τοις εκατό).

3. Η κατά τα παραπάνω αγοραπωλησία των υπό (α) μετοχών γίνεται με σκοπό τη μείωση των ιδίων κεφαλαίων της Τράπεζας.

4. Η μεταβίβαση των μετοχών και ομολογιών θα γίνει διαμέσου του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών.

5. Η μεταβίβαση των μετοχών και ομολογιών θα γίνει εντός πέντε (5) εργασίμων ημερών από την υπογραφή της παρούσας.

6. Η παρούσα σύμβαση θα κυρωθεί με νόμο. Σε περίπτωση μη κυρώσεως, τα αποτελέσματα της αγοραπωλησίας των μετοχών και μόνον, θα αναστραφούν, ώστε η μεν «Τράπεζα» να επιστρέψει αυτούσιες τις αγορασθείσες μετοχές, η δε Δ.Ε.Κ.Α. να επιστρέψει τίμημα που θα υπολογισθεί σύμφωνα με τον παρακάτω μαθηματικό τύπο:

Καταβληθέν τίμημα	επιτόκιο Euribor περιόδου διακράτησης
μεταβίβασης	X (1 + με βάση υπολογισμού την
μετοχών κατά	ημερομηνία μεταβίβασης)
άρθ.1παρ.2α	360

ΑΡΘΡΟ 2ο

Το Διοικητικό Συμβούλιο της «Τράπεζας», με την επιφύλαξη του άρθρου 1 παράγραφος 6 εδάφιο βα της παρούσας, θα συγκαλέσει αμελλητί, το βραδύτερον εντός του πρώτου εξαμήνου του 2001, Γενική Συνέλευση των Μετόχων της, η οποία θα αποφασίσει τη μείωση των Ιδίων Κεφαλαίων (Μετοχικού Κεφαλαίου και Αποθεματικών) κατά το ποσό του τιμήματος των εκ του άρθρου 1 του παρόντος αναφερομένων μετοχών. Εάν δεν αποφασιστεί από τη Γενική Συνέλευση η εν λόγω μείωση του Μετοχικού Κεφαλαίου, οι μετοχές θα διατεθούν από την «Τράπεζα» στο συντομότερο χρονικό διάστημα.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΙΝΗΤΩΝ ΑΞΙΩΝ Α.Ε.

Ι. ΚΟΥΣΟΥΛΑΚΟΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

Θ. ΚΑΡΑΤΖΑΣ»

Άρθρο 12**Προμήθεια επαγγελματικού περιοδικού**

Στο άρθρο 21 του ν. 2303/1995 (ΦΕΚ 80 Αα) διαγράφεται η λέξη «και» πριν από τη φράση «της Ηπείρου» και μετά από αυτήν προστίθεται η φράση «των Ιονίων Νήσων, της Κρήτης, των Κυκλάδων, του Βορείου Αιγαίου και της Δωδεκανήσου».

Άρθρο 13**Μίσθωση ακινήτων για στέγαση δημοσίων υπηρεσιών**

1. Κτίρια ή άλλες εγκαταστάσεις εντός της ζώνης κατασκευής και λειτουργίας συγχρηματοδοτούμενων δημόσιων έργων, τα οποία είναι αναγκαία για τη στέγαση δημοσίων υπηρεσιών, στις αρμοδιότητες των οποίων υπάγονται λειτουργικές ή άλλες δραστηριότητες, οι οποίες εξυπηρετούνται από τα εν λόγω έργα, μισθώνονται από το Δημόσιο απευθείας χωρίς διαγωνισμό κατά παρέκκλιση των διατάξεων του π.δ. 19/19.11.1932 (ΦΕΚ 409 Αα). Οι σχετικές μισθώσεις καταρτίζονται εγγράφως και υπογράφονται για λογαριασμό του Δημοσίου, από το Γενικό Γραμματέα της οικείας Περιφέρειας ύστερα από γνωμοδότηση της επιτροπής, που προβλέπεται στην παράγραφο 4 του παρόντος.

2. Η διάρκεια της μίσθωσης συμφωνείται για χρονικό διάστημα ίσο με το χρόνο της παραχωρηθείσας εκμετάλλευσης του έργου.

3. Το μίσθωμα ορίζεται κατά μήνα και καταβάλλεται στο τέλος κάθε τριμηνίας με χρόνο έναρξης την εγκατάσταση της υπηρεσίας στο μίσθιο. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 5, αναπροσαρμογή του μισθώματος για το μέλλον, συμβατικά ή κατ' εφαρμογή των σχετικών διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας, επιτρέπεται μετά την παρόδο διετίας από την εν λόγω εγκατάσταση ή από την τελευταία αναπροσαρμογή και δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη του ποσοστού του εφαρμοστέου δείκτη πληθωρισμού προσαυξανόμενου κατά μία και μισή (1,5) μονάδα.

4. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας συγκροτείται επιτροπή, που αποτελείται από τον προϊστάμενο της αρμόδιας Κτηματικής Υπηρεσίας του Δημοσίου ως πρόεδρο, από έναν εκπρόσωπο της προς στέγαση δημόσιας υπηρεσίας και έναν μηχανικό της τεχνικής υπηρεσίας της Περιφέρειας ή της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ως μέλη.

Η επιτροπή γνωμοδοτεί για το ύψος του προς συνολογηση μισθώματος ή για το ύψος της αναπροσαρμογής αυτού, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της προηγούμενης παραγράφου, λαμβάνοντας υπόψη ως συγκριτικά στοιχεία και μισθώματα ομοειδών ακινήτων της ευρύτερης περιοχής του έργου.

5. Ο εκμισθωτής δικαιούται, υπογράφοντας τη σύμβαση μίσθωσης, να διατυπώσει επιφύλαξη ως προς το ύψος του μισθώματος και να μην αποδεχθεί αυτό.

Στην περίπτωση αυτή το οριστικό ύψος του αρχικού μισθώματος καθορίζεται από το αρμόδιο δικαστήριο, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, ύστερα από αίτηση του εκμισθωτή. Η αίτηση ασκείται μέσα σε αποκλειστική προθεσμία τριών μηνών από την υπογραφή της σύμβασης, η μη άσκηση δε αυτής θεωρείται ως αποδοχή του προτεινόμενου στη σύμβαση μισθώματος από τον εκμισθωτή.

Άρθρο 14

Επιστροφή δημοσίων εσόδων που έχουν εισπραχθεί αχρεώστητα

1. Οι επιστροφές δημοσίων εσόδων που έχουν εισπραχθεί αχρεώστητα δεν αποτελούν από 1.1.2002 δαπάνη κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 22 του ν. 2362/1995 (ΦΕΚ 247 Αα).

2. Οι επιστροφές εσόδων υπέρ νομικών προσώπων που έχουν εισπραχθεί αχρεώστητα πραγματοποιούνται από τα ίδια τα νομικά πρόσωπα.

3. Τα παραστατικά επιστροφής των δημοσίων εσόδων που έχουν εισπραχθεί αχρεώστητα αποτελούν οριστικούς τίτλους εξόφλησης των δικαιούχων και μαζί με τα λοιπά λογιστικά στοιχεία του υπολόγου αποστέλλονται στο Ελεγκτικό Συνέδριο από το οποίο και ελέγχονται κατασταλτικά κατά τις κείμενες διατάξεις.

4. Με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι αναγκαίοι λογαριασμοί για τη λογιστική εμφάνιση της παραπάνω διαδικασίας, από τις αρμόδιες υπηρεσίες, καθώς και κάθε αναγκαία σχετική λεπτομέρεια εφαρμογής των διατάξεων των παραγράφων 1 έως 3 του παρόντος. Με τις ίδιες αποφάσεις δύνανται να ρυθμίζονται ανάλογα και επιστροφές εσόδων που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι 31.12.2001 και δεν έχουν τακτοποιηθεί.

5. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 37 του ν. 2362/1995 προστίθεται περίπτωση ζεως ακολούθως:

«ζ. Η δαπάνη πληρωμής τόκων για επιστροφή αχρεωστήτως εισπραχθέντων δημοσίων εσόδων».

6. Η περίπτωση αε της παραγράφου 4 του άρθρου 37 του ν. 2362/1995 (ΦΕΚ 247 Αα) καταργείται.

7. Η ισχύς του παρόντος άρθρου αρχίζει από την 1.1.2002.

Άρθρο 15

Σύσταση ειδικής υπηρεσίας διαχείρισης του προγράμματος «Έγγραφο Προγραμματισμού Αγροτικής Ανάπτυξης»

1. Η διαχείριση του επιχειρησιακού προγράμματος «Έγγραφο Προγραμματισμού Αγροτικής Ανάπτυξης» ασκείται μέσω ειδικής υπηρεσίας (διαχειριστική αρχή), σύμφωνα με το άρθρο 41 παρ. γα του Κανονισμού (ΕΚ) 1750/1999 της Επιτροπής, η οποία συστήνεται για το σκοπό αυτόν στο Υπουργείο Γεωργίας με απόφαση του Υπουργού Γεωργίας που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με την ίδια απόφαση εξειδικεύονται οι αρμοδιότητες της ειδικής υπηρεσίας, καθορίζεται η οργάνωση, η λειτουργία, ο αριθμός και η σύνθεση του προσωπικού κατά κατηγορία και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

2. Η στελέχωση της παραπάνω ειδικής υπηρεσίας γίνεται με μετακίνηση προσωπικού που υπηρετεί στο Υπουργείο Γεωργίας ή απόσπαση προσωπικού που υπηρετεί σε φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα του άρθρου 1 παρ. 2 του ν. 2000/1991, με οποιαδήποτε σχέση εργασίας ή με πρόσληψη νέου προσωπικού. Η μετακίνηση υπηρετούντος προσωπικού ή η απόσπαση προσωπικού που υπηρετεί σε φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα γίνεται με απόφαση του Υπουργού Γεωργίας χωρίς να απαιτείται γνώμη του υπηρεσιακού συμβουλίου ύστερα από ερώτημα του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Γεωργίας προς την επιτροπή αξιολόγησης. Η επιτροπή αξιολόγησης αποτελείται από εμπειρογνώμονες και συγκροτείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Οικονομίας και Γεωργίας, η οποία ορίζει τη διαδικασία αξιολόγησης και επιλογής και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Για την υποστήριξη του έργου της διαχειριστικής αρχής μπορούν να συγκροτούνται με απόφαση του Υπουργού Γεωργίας επιτροπές ή ομάδες εργασίας και με τη συμμετοχή εμπειρογνομένων. Κατά τα λοιπά ισχύουν αναλογικά οι παράγραφοι 3, 4, 5, 6 και 7 του άρθρου 7 του ν. 2860/2000.

3. Οι δαπάνες του άρθρου αυτού θα βαρύνουν το μέτρο «Αξιολόγηση» του προγράμματος του Ε.Π.Α.Α. εγγραφόμενης κατ' έτος της απαιτούμενης πίστωσης στο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων του Υπουργείου Γεωργίας.

4. Με απόφαση του Υπουργού Γεωργίας, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, συστήνεται στο Υπουργείο Γεωργίας Οργανισμός Πληρωμής (Αρχή Πληρωμής Ε.Π.Α.Α.) υπό την έννοια και τις προϋποθέσεις του άρθρου 27 του ν. 2637/1998 (ΦΕΚ 200 Αα), με σκοπό την εξασφάλιση της χρηματοδοτικής ροής από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων - Εγγυήσεις (ΕΓΤΠΕ) στο Έγγραφο Προγραμματισμού Αγροτικής Ανάπτυξης. Ως προς τις ειδικότερες αρμοδιότητες, τη σύσταση της Αρχής Πληρωμής Ε.Π.Α.Α., την οργάνωση, τη λειτουργία, τον αριθμό και τη σύνθεση του προσωπικού της κατά κατηγορία, την επιλογή, τις αμοιβές του προσωπικού της, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ισχύουν αναλόγως όσα ορίζονται από τις προηγούμενες διατάξεις του άρθρου αυτού.

Άρθρο 16

Ρυθμίσεις για το τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων και τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής

1. Οι παράγραφοι 7 έως 13 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Αα), όπως συμπληρώθηκε με τις διατάξεις της παραγράφου 2 περίπτ. Βα του άρθρου 27 του ν. 2668/1998 (ΦΕΚ

282 Αα) αντικαθίστανται ως εξής:

«7. Επιβάλλεται τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αερολιμένων σε κάθε επιβάτη άνω των πέντε (5) ετών ο οποίος αναχωρεί από τους υφιστάμενους ή ιδρυθησόμενους ελθτικούς αερολιμένες, ως ακολούθως:

α) Για επιβάτες με τελικό προορισμό αερολιμένες χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) τέλος δώδεκα (12) ΕΥΡΩ.

β) Για επιβάτες με τελικό προορισμό αερολιμένες χωρών εκτός Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. τέλος είκοσι δύο (22) ΕΥΡΩ.

γ) Από το τέλος αυτό απαλλάσσονται οι αναχωρούντες επιβάτες από / προς αερολιμένες στους οποίους λειτουργούν αεροπορικές γραμμές που θα υπαχθούν στο καθεστώς των διατάξεων του άρθρου 4 του κανονισμού 2408/1992 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

δ) Για τον υπολογισμό του τέλους αυτού σε δραχμές, κατά το μεταβατικό στάδιο, θα λαμβάνεται υπόψη η αμετάκλητη ισοτιμία δραχμής προς ΕΥΡΩ, όπως αυτή καθορίζεται στον Κανονισμό ΕΚ 1478/2000 του Συμβουλίου (1 ΕΥΡΩ / 340,75 δραχμές).

8. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών αναπροσαρμόζονται οι τιμές του τέλους της προηγούμενης παραγράφου, τα ποσοστά και ο τρόπος διάθεσής του.

9. Το κατά την παράγραφο 7 τέλος εισπράττεται με μέριμνα και ευθύνη των αεροπορικών εταιρειών, εκτός αν άλλως ορίζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το εισπραττόμενο τέλος εκάστου μηνός θα κατατίθεται εντός των πρώτων είκοσι (20) ημερών του επομένου μηνός από την αναχώρηση των επιβατών στους κατωτέρω ειδικούς λογαριασμούς που θα τηρούνται στην Τράπεζα της Ελλάδος και θα διατίθεται ως εξής:

α) Τα εισπραττόμενα ποσά του τέλους από αναχωρούντες επιβάτες του αερολιμένα του Ελληνικού (μέχρι την έναρξη της πλήρους λειτουργίας του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών) και στη συνέχεια από αναχωρούντες επιβάτες του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» θα κατατίθενται στο λογαριασμό με τίτλο «Ταμείο Ανάπτυξης Αερολιμένα Σπάτων» (Τ.Α.Α.Σ.) και θα διατίθενται κατά ποσοστό εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%), σύμφωνα με την υπογραφεύσα Σύμβαση Ανάπτυξης του Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, που κυρώθηκε με το ν. 2338/1995 (ΦΕΚ 202 Αα).

β) Τα εισπραττόμενα ποσά του τέλους από αναχωρούντες επιβάτες από τους λοιπούς αερολιμένες της χώρας που υφίστανται κατά το χρόνο ισχύος των προκειμένων διατάξεων θα κατατίθενται σε λογαριασμό με τίτλο «Ταμείο Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αερολιμένα» (Τ.Α.Ε.Α.), που συμπληρώνεται με το όνομα του αερολιμένα και θα διατίθενται κατά ποσοστό ογδόντα τοις εκατό (80%) για τη χρηματοδότηση έργων και εξοπλισμού στους αερολιμένες αυτούς, καθώς και την εν γένει κάλυψη του λειτουργικού και επενδυτικού τους κόστους.

10. Τα ανωτέρω ποσά δύνανται να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του αερολιμένα στον οποίο αφορούν ή και κάθε άλλο υφιστάμενο αερολιμένα ή και για τη μελέτη, κατασκευή, ανάπτυξη και λειτουργία κάθε νέου αερολιμένα εφόσον αυτός υπόκειται στη διαχείριση του ίδιου φορέα.

11. Ο λογαριασμός «Ταμείο Ανάπτυξης Αερολιμένα Σπάτων (Τ.Α.Α.Σ.) και οι λογαριασμοί «Ταμείο Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αερολιμένα» (Τ.Α.Ε.Α.)» θα χρεώνονται με το ποσοστό είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) και είκοσι τοις εκατό (20%) αντίστοιχα των καταθέσεων την επόμενη ημέρα της κατάθεσης με πίστωση του ειδικού λογαριασμού «ποσοστά Τ.Α.Α.Σ. και Τ.Α.Ε.Α. υπέρ Υ.Π.Α.» με αξία την ημερομηνία κατάθεσης.

Τα πιστούμενα στον ανωτέρω λογαριασμό ποσά διατίθενται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας για την κάλυψη των λειτουργικών και επενδυτικών δαπανών της.

12. Οφειλές που δημιουργήθηκαν κατά το χρόνο προ της ισχύος του αντικαθιστώντος την παρούσα διάταξη νόμου ρυθμίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις που ίσχυαν κατά το χρόνο δημιουργίας αυτών και αποδίδονται στους αντίστοιχους λογαριασμούς που καθιερώνονται με τις παρούσες διατάξεις. Στους εν λόγω λογαριασμούς μεταφέρονται τα κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του αντικαθιστώντος την παρούσα διάταξη νόμου αδιάθετα υπόλοιπα των υφιστάμενων λογαριασμών.

Η διαδικασία της απόδοσης, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια ρυθμίζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με όμοιες αποφάσεις θα γίνονται εφεξής εκταμιεύσεις από τους λογαριασμούς των παραγράφων 9 και 11 του παρόντος.

13. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ρυθμίζονται διαδικασίες είσπραξης, διαχείρισης, ελέγχου και παρακολούθησης των, κατά τις προηγούμενες παραγράφους, λογαριασμών, ειδικές εξαιρέσεις, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια που θα είναι απαραίτητη για την εφαρμογή των προκειμένων διατάξεων.»

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 έχουν εφαρμογή για υφιστάμενους αερολιμένες δημόσιας χρήσης και για αερολιμένες που πρόκειται να ιδρυθούν. Στην περίπτωση ίδρυσης νέου αερολιμένα τα ποσοστά και ο τρόπος διάθεσης του τέλους καθορίζονται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της Σύμβασης Ανάπτυξης του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», οποιαδήποτε άλλη διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά τα θέματα της παραγράφου 1 καταργείται από την ημερομηνία ισχύος του παρόντος.

4. Στο άρθρο 34 του ν. 2682/1999 (ΦΕΚ 16 Αα) «Διαρρυθμίσεις στη φορολογία των αυτοκινήτων οχημάτων και άλλες διατάξεις» προστίθεται παράγραφος 7 ως ακολούθως:

«7. Το ένα τρίτο (1/3) του ποσού που αποδίδεται μηνιαία από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια των Πτήσεων (EUROCONTROL) ως Τέλη Διαδρομής και Τέλη Τερματικής Περιοχής (Προσέγγισης – Πύργου Ελέγχου) και μέχρι οκτώ δισεκατομμύρια (8.000.000.000) δρχ. ετησίως, μεταφέρεται από το λογαριασμό με ΚΑ 234134/5 της Τράπεζας της Ελλάδος σε Ειδικό Λογαριασμό που συνιστάται στην Τράπεζα αυτή, κατά τις ισχύουσες διατάξεις, με τίτλο «Λογαριασμός Διαχείρισης Τελών Διαδρομής και Τελών Τερματικής Περιοχής» (Προσέγγισης – Πύργου Ελέγχου).

Η διαχείριση του λογαριασμού γίνεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας για σκοπούς που περιγράφονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου. Εκταμιεύσεις από το λογαριασμό αυτόν πραγματοποιούνται με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών.»

5. Η ισχύς του άρθρου αυτού αρχίζει από την 1η Μαρτίου 2001.

Άρθρο 17

Ρυθμίσεις θεμάτων Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.

1. Με σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας ή το εξουσιοδοτημένο από αυτούς όργανο και της ανωνύμου εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός

Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» («Ο.Λ.Θ. Α.Ε.»), παραχωρείται στη δεύτερη το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των κτιρίων, γηπέδων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Θεσσαλονίκης, με την επιφύλαξη των οριζόμενων στις παραγράφους 4 και 7 του άρθρου του ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Αα).

Στην παραπάνω σύμβαση ορίζονται: α) η διάρκεια παραχώρησης του παραπάνω δικαιώματος, καθώς και η δυνατότητα και ο τρόπος παράτασής της, η οποία δεν μπορεί να υπερβεί συνολικά (αρχικός χρόνος και τυχόν παρατάσεις) τα εκατό (100) έτη, β) το καταβαλλόμενο τίμημα, το οποίο μπορεί να καθοριστεί και σε ποσοστό επί του συνόλου ή μέρους των εσόδων της εταιρείας, γ) το ειδικότερο περιεχόμενο του ανωτέρω δικαιώματος, καθώς και ο τρόπος και οι όροι άσκησης αυτού, δ) η τιμολογιακή πολιτική της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. σε ετήσια βάση, καθώς και οι υποχρεώσεις της και ιδιαίτερα οι σχετικές με την πληρότητα των παρεχόμενων από αυτήν υπηρεσιών, τη συντήρηση των εγκαταστάσεων και τη διασφάλιση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας αυτών, ε) οι λόγοι και η διαδικασία ανάκλησης του δικαιώματος ή άλλες τυχόν κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των όρων της σύμβασης ή της κείμενης νομοθεσίας.

Από την παραχώρηση του παραπάνω δικαιώματος δεν θίγεται το δικαίωμα του Δημοσίου σχετικά με τη χρήση χώρων ή εγκαταστάσεων για τη στέγαση και τη λειτουργία των υπηρεσιών του εντός της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Θεσσαλονίκης.

2. Με τη σύμβαση της προηγούμενης παραγράφου μπορεί να προβλέπεται η υποχρέωση της εταιρείας ή του Ελληνικού Δημοσίου για την πραγματοποίηση επενδύσεων εντός της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Θεσσαλονίκης, ο τρόπος χρηματοδότησης των επενδύσεων αυτών, καθώς και η δυνατότητα πραγματοποίησης επενδύσεων με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης από την Ο.Λ.Θ. Α.Ε. ή τρίτο σε σχέση με τις δραστηριότητες του άρθρου 3 του Καταστατικού της Ο.Λ.Θ. Α.Ε..

3. Στο τέλος του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 2 του έκτου άρθρου του ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Αα) προστίθενται οι λέξεις «εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα νόμο».

4. Η περίπτωση βα της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του Καταστατικού της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. καταργείται.

5. Μέχρι τη σύναψη της σύμβασης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου η Ο.Λ.Θ. Α.Ε. ασκεί το δικαίωμα χρήσεως και εκμετάλλευσης των κτιρίων, γηπέδων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Θεσσαλονίκης σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν θίγουν τις συμβάσεις παραχώρησης χρήσης κτιρίων, γηπέδων και άλλων εγκαταστάσεων που έχει συνάψει έως την υπογραφή της παραπάνω σύμβασης η Ο.Λ.Θ. Α.Ε. με τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

7. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. αυξάνονται σε έντεκα (11) και οι εκπρόσωποι του Δημοσίου σε πέντε (5).

Άρθρο 18

Ρυθμίσεις θεμάτων του Σώματος Έρευνας και Πληροφορικής (Σ.Ε.Π.) του Στρατού Ξηράς

1. Το εδάφιο (1) της υποπαραγράφου βα της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν. 2439/1996 (ΦΕΚ 219 Αα) αντικαθίσταται ως εξής:

«(1) Υποστήριξης Μάχης (Τεχνικού, Εφοδιασμού και Μεταφορών, Υλικού Πολέμου, Έρευνας – Πληροφορικής και Υγειονο-

μικού, που περιλαμβάνει τις γενικές ειδικότητες Ιατρών, Κτηνιατρών, Οδοντιάτρων, Φαρμακοποιών και Νοσηλευτικής».

2. Το στοιχείο (δ) του εδαφίου (2) της υποπαραγράφου βα της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν. 2439/1996 (ΦΕΚ 219 Αα) καταργείται και τα στοιχεία (ε) έως (ια) αναριθμούνται σε (δ) έως (ι) αντίστοιχα.

3. Ο ανώτερος βαθμός μέχρι του οποίου μπορούν να εξελιχθούν οι αξιωματικοί του Σ.Ε.Π. του Στρατού Ξηράς είναι αυτός του Υποστρατήγου.

4. Οι αξιωματικοί του Σ.Ε.Π. του Στρατού Ξηράς συμπληρώνουν κατά βαθμό τον προβλεπόμενο στο επόμενο εδάφιο χρόνο διοίκησης ή ειδικής υπηρεσίας. Οι αξιωματικοί βαθμών Ανθυπολοχαγού μέχρι και Αντισυνταγματάρχη συμπληρώνουν σε κάθε βαθμό δύο (2) έτη χρόνο διοίκησης σε μονάδες, υπομονάδες, διμοιρίες του Σώματός τους ή ειδικής υπηρεσίας σε Γραφεία Έρευνας και Πληροφορικής Συγκροτημάτων ή Σχηματισμών, ενώ οι αξιωματικοί βαθμού Συνταγματάρχη οκτώ (8) έτη συνολικής υπηρεσίας αξιωματικού σε μονάδα ή γραφείο του Σ.Ε.Π., περιλαμβανομένης και αυτής του Όπλου ή Σώματος στο οποίο ανήκαν πριν τη μετάταξή τους στο Σ.Ε.Π..

5. Η παράγραφος 11 του άρθρου 11 του ν. 2439/1996 (ΦΕΚ 219 Αα) αντικαθίσταται ως εξής:

«11. Αξιωματικοί που προέρχονται από Ανθυποασπιστές, στους οποίους αναγνωρίζεται, για προαγωγή στη συνολική υπηρεσία αξιωματικού, ο χρόνος της παραγράφου 9 του άρθρου 5, δεν προάγονται στον επόμενο βαθμό, αν δεν έγινε έναρξη προαγωγής στο βαθμό αυτόν των αξιωματικών Όπλων και Σωμάτων Τεχνικού, Εφοδιασμού και Μεταφορών, Υλικού Πολέμου και Έρευνας και Πληροφορικής του Στρατού Ξηράς, προέλευσης Στρατιωτικής Σχολής Ευελπίδων, των Μαχίμων του Πολεμικού Ναυτικού και των Ιπταμένων της Πολεμικής Αεροπορίας, οι οποίοι ονομάστηκαν μόνιμοι Ανθυπολοχαγοί, Σημαιοφόροι ή Ανθυποσηναγοί αντίστοιχα μέσα στο ίδιο με τους αξιωματικούς αυτούς ημερολογιακό έτος.»

6. Η υποπαραγράφος αα της παραγράφου 17 του άρθρου 20 του ν. 2439/1996 (ΦΕΚ 219 Αα) αντικαθίσταται ως εξής:

«α. Ταξίάρχου Ελεγκτικού του Στρατού Ξηράς».

7. Έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 19

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς των διατάξεων αυτού του νόμου αρχίζει:

α) των διατάξεων του άρθρου 12 από 1ης Ιανουαρίου 2001 και μετά,

β) των λοιπών διατάξεων από τη δημοσίευσή του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός και αν ορίζεται διαφορετικά από αυτές.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): 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.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις».

Για το νομοσχέδιο αυτό, κύριοι συναδελφοί, εφόσον δεν υπάρξουν πολλοί ομιλητές θα προσπαθήσουμε να ολοκληρώ-

σουμε σήμερα τη συζήτησή του και θα συνεχίσουμε με τη συζήτηση επί του Συντάγματος. Υπάρχουν επίσης δύο τροπολογίες, οι οποίες έχουν κατατεθεί. Θα τις δείτε και εφόσον υπάρχει και ευρύτερη συναντίληψη θα τις συζητήσουμε, ίσως, σήμερα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Έχετε κάποιες παρατηρήσεις, κύριε Υπουργέ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Πείτε τις από τώρα για να τις γνωρίζουν οι εισηγητές.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, πριν από τις παρατηρήσεις του κυρίου Υπουργού θα ήθελα να πω κάτι για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Ορφανέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Πρόκειται για ένα θέμα, το οποίο αφορά τις αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης. Θα θέλαμε να υπάρξει άνεση χρόνου για να γίνει ανταλλαγή απόψεων για ένα θέμα, το οποίο θα απασχολεί την επόμενη δεκαετία την πόλη μας, την περιοχή, το νομό και γι' αυτό δεν θα θέλαμε την πίεση του χρόνου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Όχι. Το χρόνο που δικαιούται ο καθένας θα μιλήσει. Δεν θα έχετε πρόβλημα.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο πάνω στο συγκεκριμένο θέμα. Επειδή απ' ό,τι κατάλαβα πάμε να τελειώσουμε μέχρι τις μία η ώρα, γιατί μετά αρχίζει η συζήτηση για το Σύνταγμα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Σας είπα, κύριε συνάδελφε, ότι θα έχετε το χρόνο που δικαιούστε για να μιλήσετε. Αυτό νομίζω ότι τα λέει όλα. Αλλά με τρεις συναδέλφους στην Αίθουσα να πω ότι θα πάμε σε δύο συνεδριάσεις, δεν έχω κανένα λόγο να το πω.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Ωραία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, πείτε τις διορθώσεις που θέλετε να κάνετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, μετά την εκτενή συζήτηση, η οποία έγινε στην επιτροπή σε τρεις συνεχείς συνεδριάσεις έχουμε μια σειρά από προσθήκες-τροποποιήσεις στο νομοσχέδιο τις οποίες θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα.

1. Στο άρθρο 1, παράγραφος 1, μετά το εδάφιο (1) και μετά τη φράση "Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών" προστίθεται μεταξύ δύο κομμάτων η φράση, "εντός τριάντα ημερών από την ισχύ του παρόντος νόμου". Μετά το τέλος και της επόμενης πρότασης προστίθεται "Η συγκρότηση του ΣΑΣΘ γίνεται εντός τεσσάρων μηνών από την ισχύ του παρόντος νόμου".

2. Στο άρθρο 4 γίνονται οι εξής διορθώσεις και προσθήκες:

α. Το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης β της παραγράφου 4 "Το εισφερόμενο κεφάλαιο προηγούμενης χρήσης" διαγράφεται και αντικαθίσταται ως εξής όλη αυτή η φράση:

"Το εισφερόμενο κεφάλαιο, κατά την πρώτη εφαρμογή των ρυθμίσεων του παρόντος νόμου, εφόσον αυτή υλοποιηθεί μέχρι 31-12-2002, ορίζεται στο ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων (25.000.000) δραχμών, ανά ακεραία μετοχή (που διατίθεται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου) και καταβάλλεται ως εξής:

α. Ποσό επτά εκατομμυρίων (7.000.000) δραχμών ανά διατιθέμενη ακεραία μετοχή, με την απόκτηση των μετοχών από τον Συνεταιρισμό και

β. Ποσό έξι εκατομμυρίων (6.000.000) δραχμών κατά διαχειριστική χρήση και για τρεις συνεχείς χρήσεις, από την επόμενη χρήση αυτής της εισόδου του Συνεταιρισμού. Τα ποσά αυτά παρακρατούνται από το αναλογούν ανά μετοχή μέρος στις χρήσεις αυτές.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, με συγχωρείτε. Αυτά είναι συμπληρώσεις στα άρθρα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, είναι συμπληρώσεις στα άρθρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Νομίζω ότι είναι κα-

λύτερα να το μοιράσετε, να το αναπαράγουμε και να μοιραστεί τώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα το μοιράσουμε κιόλας. Θα το αναγνώσω και στη συνέχεια θα μοιραστεί. Το έχουμε έτοιμο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με προχειρότητα επιχειρείται η νομοθετική εργασία. Ας μας δοθούν οι τροποποιήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, δώστε τις τροποποιήσεις για τα Πρακτικά. Όταν μπορούμε στη συζήτηση των άρθρων οι κύριοι Βουλευτές θα έχουν υπόψη τους τις αλλαγές.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχει σημασία να μας μοιραστούν τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μάλιστα, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν αμφιβάλλω για εσάς. Η Κυβέρνηση πρέπει...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το Προεδρείο κάνει καλά τη δουλειά του. Αυτά που είπατε εσείς λέω και εγώ. Ο Πρόεδρος πρέπει να διορθώνει ό,τι υπάρχει.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χ. Βερελής καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες τροποποιήσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

"ΠΡΟΣΘΗΚΕ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ

1. Στο άρθρο 1, παρ. 1, μετά το εδάφιο (1) και μετά τη φράση "Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών" προστίθεται μεταξύ δύο κομμάτων η φράση "εντός τριάντα ημερών από την ισχύ του παρόντος νόμου". Μετά το τέλος και της επόμενης πρότασης προστίθεται "Η συγκρότηση του ΣΑΣΘ γίνεται εντός τεσσάρων μηνών από την ισχύ του παρόντος νόμου".

2. Στο άρθρο 4 γίνονται οι εξής διορθώσεις και προσθήκες:

α. Το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης β της παρ. 4 "Το εισφερόμενο κεφάλαιο προηγούμενης χρήσης" διαγράφεται και αντικαθίσταται ως εξής:

"Το εισφερόμενο κεφάλαιο, κατά την πρώτη εφαρμογή των ρυθμίσεων του παρόντος άρθρου, εφόσον αυτή υλοποιηθεί μέχρι 31-12-2002, ορίζεται στο ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων (25.000.000) δραχμών, ανά ακεραία μετοχή (που διατίθεται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου) και καταβάλλεται ως εξής:

α. Ποσό επτά εκατομμυρίων (7.000.000) δραχμών ανά διατιθέμενη ακεραία μετοχή, με την απόκτηση των μετοχών από τον Συνεταιρισμό και

β. Ποσό έξι εκατομμυρίων (6.000.000) δραχμών κατά διαχειριστική χρήση και για τρεις συνεχείς χρήσεις, από την επόμενη χρήση αυτής της εισόδου του Συνεταιρισμού. Τα ποσά αυτά παρακρατούνται από το αναλογούν ανά μετοχή μέρος στις χρήσεις αυτές.

Αν η εφαρμογή των ρυθμίσεων του άρθρου αυτού, γίνεται μετά την 1-1-2003, τότε το συνολικό εισφερόμενο κεφάλαιο, καθώς και τα επί μέρους ποσά καταβολής αυτού, προσαυξάνονται κατά την μεταβολή του δείκτη τιμών καταναλωτή των ετών από την 1-1-2003 έως και της 31 Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους από αυτό της άσκησης του δικαιώματος αυτού.

β. Η παρ. 5 ανδιατυπώνεται ως εξής:

"5. Οι αποσβέσεις των λεωφορείων, που αποκτώνται κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου, γίνονται σύμφωνα με τους όρους της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8".

3. Στο άρθρο 5 γίνονται οι εξής διορθώσεις και προσθήκες:

α. Η παρ. 4 αναδιατυπώνεται σε δύο παραγράφους (4,5) ως εξής:

"4. Οι νέες μετοχές που αντιστοιχούν στο έργο αυτό διατίθενται στο υπεραστικό ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, εφόσον αυτό μετατραπεί σε ανώνυμη εταιρεία ή σε συνεταιρισμό που θα συσταθεί από τους μετόχους του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1667/1986 και τις ειδικότερες ρυθμίσεις του παρόντος νόμου αν το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης δεν έχει μετατραπεί σε ανώνυμη εταιρεία. Στην περίπτωση σύστασης συνεταιρισμού η διακοπή της σχέσης μετόχου με το ΚΤΕΛ για οποιοδήποτε λόγο και αιτία, συνεπάγεται την εξοδό του από τον συνε-

ταιρισμό.

5. Το πιο πάνω δικαίωμα ασκείται από το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης (ανώνυμη εταιρεία ή συνεταιρισμός) εντός τριμήνου από την κοινοποίηση σε αυτό της απόφασης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση άρνησης άσκησης του δικαιώματος ή παρέλευσης απράκτου της ως άνω προθεσμίας, η αύξηση πραγματοποιείται από τον ΟΑΣΘ.

β. Η παρ. 5 γίνεται παρ. 6 και μετά τη λέξη “εφαρμόζονται” προστίθεται η λέξη “αναλογικά”.

4. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 6 το εδάφιο (ε) αντικαθίσταται ως εξής:

“ε. Να μην έχει παραπεμφθεί στο δικαστήριο για κακούργημα με κλητήριο θέσπισμα, σύμφωνα με το ν. 663/1977 όπως ισχύει κάθε φορά ή με τελεσίδικο βούλευμα ή να μην έχει καταδικασθεί τελεσίδικα για τέλεση κακούργηματος, καθώς και να μην έχει καταδικασθεί σε βαθμό πλημμελήματος με τελεσίδικη δικαστική απόφαση για τα αδικήματα κλοπής, υπεξαίρεσης, απάτης, πλαστογραφίας, απιστίας, δωροδοκίας, δωροληψίας, ψευδορκίας και ψευδούς βεβαίωσης”.

5. Στο τέλος του άρθρου 6 προστίθεται παρ. 5 με το εξής περιεχόμενο:

“5. Για την εκλογή Προέδρου, Αντιπροέδρου και Ελεγκτών - μετόχων τίθεται στα ψηφοδέλτια ένας σταυρός προτίμησης, ενώ για την εκλογή των λοιπών πέντε μελών του Διοικητικού Συμβουλίου τίθενται έως τρεις σταυροί προτίμησης”.

6. Στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου δεύτερου της οικονομικής συμφωνίας και μετά τις λέξεις “Το Ελληνικό Δημόσιο” προστίθενται οι λέξεις “και ο Ο.Α.Σ.Θ.”, ενώ η λέξη “απαλλάσσεται” αντικαθίσταται με τη λέξη “απαλλάσσονται” και η λέξη “προκύψει” με τη λέξη “προκύπτει”.

7. Στο άρθρο τέταρτο της οικονομικής συμφωνίας, κεφ. Α', παρ. 4 εδάφιο δ, στην τέταρτη σειρά και μετά τη λέξη “Ισολογισμό” προστίθενται “, τα Αποτελέσματα Χρήσης”.

8. Στην παρ. 8 του άρθρου 10 γίνονται οι εξής διορθώσεις:

α. Στην 6η σειρά της παρ. α η λέξη “αυτών” γίνεται “αυτού” (Αθήνα, 1 Μαρτίου 2001”)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Βούγιας έχει το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητούμε ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο και για την πόλη της Θεσσαλονίκης και για την αξιοπρέπεια της εξυπηρέτησης από τις αστικές συγκοινωνίες. Η Θεσσαλονίκη καλώς ή κακώς έχει μόνο ένα μαζικό μέσο μεταφοράς, τα λεωφορεία. Μ'αυτά ζει για πάρα πολλά χρόνια, από τότε που ξηλώθηκαν οι γραμμές του τραμ το 1956. Μ'αυτά απ'ό,τι φαίνεται θα συνεχίσει να λειτουργεί τα επόμενα χρόνια. Επομένως για την πόλη και για το κυκλοφοριακό της πρόβλημα η συνέχεια της σύμβασης, η οποία διευκολύνει τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών στην πόλη, είναι πολύ σημαντικός παράγοντας.

Πρέπει να μου επιτρέψετε να σας πω πως ο φαύλος κύκλος της υποβάθμισης των δημόσιων συγκοινωνιών, τα τελευταία χρόνια σε όλο το κόσμο, οφείλεται σε πάρα πολλούς παράγοντες. Δεν είναι μόνο ελληνικό φαινόμενο. Αυτός ο φαύλος κύκλος της υποβάθμισης ξεκινάει από την αλόγιστη ανάπτυξη της ιδιοκτησίας και χρήσης κυρίως του ιδιωτικού αυτοκινήτου, το οποίο αντικατέστησε το μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων στα μεγάλα αστικά κέντρα και περιόρισε τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών. Από εκεί που είχαμε 50% και 60% των μετακινήσεων με λεωφορεία τις προηγούμενες δεκαετίες, σιγά-σιγά το ποσοστό αυτό μειώθηκε και φθάσαμε σήμερα σε ένα πολύ χαμηλό ποσοστό που αγγίζει το 25% των μετακινήσεων στη πόλη της Θεσσαλονίκης. Λίγο παραπάνω είναι στην πρωτεύουσα, στην Αθήνα, διότι υπάρχουν εναλλακτικά μέσα μαζικών μεταφορών, όπως το τρόλεϊ και το μετρό. Στη Θεσσαλονίκη, όμως, που έχουμε μόνο τα λεωφορεία έχουμε περιοριστεί σε ένα ποσοστό της τάξεως του 25%.

Η υποβάθμιση στα εισιτήρια και στο ποσοστό των μετακινήσεων ουσιαστικά έφερε και μείωση του κόστους, μείωση των εσόδων, μείωση των εισπράξεων με αποτέλεσμα ο Οργανισμός παρόλη τη γενναία επιδότηση από την πολιτεία, να μην μπορεί να ανταποκριθεί σε ένα υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Η υπο-

βάθμιση αυτή έφερε χαμηλότερο επίπεδο εξυπηρέτησης και αυτό με τη σειρά του έφερε χαμηλότερα εισιτήρια. Αυτός ο φαύλος κύκλος συνεχίστηκε για αρκετά χρόνια.

Γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια από την πολιτεία τα τελευταία χρόνια να σπάσει αυτό το κύκλο της υποβάθμισης των δημοσίων συγκοινωνιών και να αλλάξει, να αντιστραφεί αυτή η πορεία. Αυτό γίνεται με προσπάθεια συνεργασίας με τον ίδιο τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών, με την επιβολή μέτρων κυκλοφοριακής προτεραιότητας όπως οι λωρίδες κυκλοφορίας και με άλλα μέτρα, οι οποίες δίνουν τη δυνατότητα στα λεωφορεία να ανταγωνιστούν το ιδιωτικό αυτοκίνητο, αποφεύγοντας τις κυκλοφοριακές συμφορήσεις και τα μποτιλιάρια, ώστε να μπορέσει να κερδίσει τη χαμένη του πελατεία. Και αυτό έχει δώσει ορισμένα πρώτα αποτελέσματα. Τα μειωμένα εισιτήρια που είχαν φθάσει τα εκατό εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο, άρχισαν σιγά-σιγά να αυξάνονται. Φθάσαμε τα εκατόν είκοσι εκατομμύρια, τα εκατόν τριάντα και φέτος τα στατιστικά του ΟΑΣΘ δεν έχουν κλείσει ακόμα. Νομίζω ότι θα κινηθούμε γύρω στους εκατόν σαράντα με εκατόν πενήντα εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο.

Αυτή η σταδιακή και αισιόδοξη πρόβλεψη μας δίνει το δικαίωμα να πιστεύουμε πως με συνέχιση της κυβερνητικής πολιτικής για αξιοποίηση και προώθηση των μαζικών μέσων μεταφοράς, θα μπορέσουμε να απαντήσουμε στο κυκλοφοριακό πρόβλημα, το οποίο βέβαια έχει την κοινωνική του διάσταση, διότι εδώ μιλούμε για μαζικές μεταφορές, οι οποίες εξυπηρετούν ανθρώπους πρώτα απ'όλα που δεν έχουν επιλογή. Άνθρωποι που δεν έχουν επιλογή είναι άνθρωποι που είτε δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν Ι.Χ., δεν έχουν δηλαδή στην ιδιοκτησία τους ιδιωτικό αυτοκίνητο είτε για διάφορους λόγους είτε επειδή είναι πολύ νέοι, μαθητές μέχρι δεκαοκτώ χρονών είτε πολύ ηλικιωμένοι και δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν ιδιωτικό αυτοκίνητο. Επομένως οι δημόσιες συγκοινωνίες και τα λεωφορεία πρέπει να κοιταχτούν σαν ένα κοινωνικό λειτουργήμα, σαν μια κοινωνική προσφορά η οποία πρέπει να έχει μια συνέχεια και υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.

Εξίσου σημαντική όμως για το κυκλοφοριακό πρόβλημα είναι και η επιλογή, που έχουν οι οδηγοί να αφήνουν το ιδιωτικό τους αυτοκίνητο και να επιλέγουν το μαζικό μέσο μεταφοράς, πράγμα που δίνει τη δυνατότητα να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα. Γιατί με ογδόντα ή εκατό επιβάτες κερδίζουμε είκοσι, τριάντα Ι.Χ. στο δρόμο. Αυτή ακριβώς είναι η μεγάλη προσφορά των δημόσιων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη και παντού σε όλο το κόσμο. Αυτό παρατηρείται όταν έχουμε κάποια απεργία ή στάση στα λεωφορεία του ΟΑΣΘ και συνδέεται άμεσα με τρομερό κυκλοφοριακό μποτιλιάρισμα, πράγμα που σημαίνει πως ένα μεγάλο ποσοστό των χρηστών των δημόσιων συγκοινωνιών δεν είναι μόνο υποχρεωτικοί χρήστες, αυτοί δηλαδή που δεν έχουν ή δεν μπορούν να οδηγήσουν ιδιωτικό αυτοκίνητο, αλλά είναι χρήστες που έχουν επιλογή, αλλά προτιμούν να χρησιμοποιήσουν ένα αξιοπρεπές μέσο μαζικών μεταφορών για να φθάσουν στον τελικό προορισμό τους. Μιλάμε για ανθρώπους που πάνε στη δουλειά τους το πρωί, πολλοί από αυτούς δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα, μιλούμε για εργαζόμενους κυρίως, που πρέπει να πάνε γρήγορα, σωστά και αξιοπρεπώς στον προορισμό τους.

Επομένως εδώ μιλάμε για ένα θεσμικό νομοσχέδιο, το οποίο όμως έχει πάρα πολύ μεγάλη σημασία για την καθημερινή ζωή της πόλης της Θεσσαλονίκης. Έχει και πολιτική και κοινωνική σημασία, γιατί η πολιτική της καθημερινής ζωής, η αξιοπρέπεια με την οποία μετακινείται καθημερινά ο πολίτης μέσα στην πόλη, στην ουσία αποτελεί μια πολιτική παρέμβαση. Και ακριβώς αυτό το νομοσχέδιο έρχεται εδώ να δώσει και λειτουργική ώθηση και οικονομική σχέση πολύ καλύπτει από αυτήν που υπήρχε στο παρελθόν και αναβάθμιση της παρεχόμενης προσφοράς στις δημόσιες συγκοινωνίες. Είναι ένα νομοσχέδιο σύγχρονο και αποτελεσματικό, όπως θα προσπαθήσω να αποδείξω στη συνέχεια, μιλώντας πρώτα επί της αρχής και της φιλοσοφίας, η οποία διαφέρει από τις δύο προηγούμενες συμβάσεις σε πάρα πολλά και κρίσιμα σημεία, πριν μπούμε στην κατ' άρθρο συζήτηση του νομοσχεδίου, που θα ακολουθήσει στη συνέχεια. Κατ'

αρχήν, λοιπόν, μιλάμε για μία διαφορετική φιλοσοφία αντιμετώπισης από την πλευρά της πολιτείας.

Το 1957 έγινε μία σύμβαση, που διήρκεσε περίπου είκοσι δύο χρόνια και το 1979 έγινε μία δεύτερη σύμβαση, από τις ίδιες πολιτικά κυβερνήσεις, η οποία έδινε ένα προνομιακό καθεστώς στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών. Δεν είμαι από αυτούς που επιστρέφουν στο παρελθόν, για να αξιολογήσουν καταστάσεις. Άλλες εποχές, άλλες συνθήκες, άλλες νοοτροπίες.

Το αποτέλεσμα ήταν ενδιαφέρον και αμφιλεγόμενο. Ο κόσμος αγαπάει τα λεωφορεία στη Θεσσαλονίκη, τα ταυτίζει με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών. Ο οργανισμός αυτός πάλεψε με τις δικές του δυνάμεις για να δώσει αξιοπρεπείς συνθήκες κυκλοφορίας, διότι δεν ήταν ένας επιχειρηματικός οργανισμός, ο οποίος ήρθε από το πουθενά. Στην ουσία ήταν οι ίδιοι οι άνθρωποι, που έτρεχαν από τα παλιά λεωφορεία, τα διάφορα ΚΤΕΛ, οι οποίοι ενσωματώθηκαν σε αυτόν τον Οργανισμό από το 1957 και πάλεψαν στο μέτρο των δυνατοτήτων τους, για να μπορέσουν να δώσουν μία αξιοπρεπή κυκλοφορία στην πόλη της Θεσσαλονίκης.

Υπάρχουν βέβαια και πολλά μειονεκτήματα. Ένας οργανισμός με εγγενείς αδυναμίες, με προνομιακό καθεστώς επιχειρηματικότητας, το οποίο τους έδινε ένα μηδενικό ρίσκο. Στην ουσία πρόκειται ενδεχομένως για μια παγκόσμια πρωτοτυπία, όπου ένας επιχειρηματίας ιδιώτης στην ουσία δεν έχει κανένα επιχειρηματικό ρίσκο και με την έννοια αυτή δεν πρόκειται ο οργανισμός αυτός να αποδώσει όσο θα μπορούσε, διότι ούτε ο έλεγχος από την πολιτεία υπήρχε μέχρι τώρα, ο έλεγχος του σχεδιασμού, ο έλεγχος της ποιότητας της εξυπηρέτησης και ο έλεγχος των οικονομικών συναλλαγών, ώστε να είναι αξιοπρεπείς και δίκαιες υπέρ του δημοσίου και από την άλλη πλευρά βεβαίως ο οργανισμός δεν είχε το κίνητρο αυτό - για να μπορέσει να επενδύσει δημιουργικά σε νέες τεχνολογίες, παρακολουθώντας όλες τις σύγχρονες εξελίξεις στον τομέα των δημόσιων συγκοινωνιών, που χρησιμοποιούν συνεχώς καινούρια μέσα, για να μπορέσουν να ανταγωνιστούν στο ίδιο πεδίο, στο στενό πεδίο των οδοστρωμάτων, το ιδιωτικό αυτοκίνητο, το οποίο εξελίσσεται και κυρίως αυξάνεται διαρκώς. Καινούριες τεχνολογίες, οι οποίες θα έδιναν τη δυνατότητα στον επιβάτη να πληροφορείται από το πότε έρχεται το λεωφορείο, ποιες είναι οι συχνότητες των δρομολογίων, μέχρι τον καλύτερο και πιο σύγχρονο εξοπλισμό του ίδιου του στόλου των λεωφορείων, ο οποίος θα μπορούσε ήδη να έχει πολύ καλύτερες συνθήκες και αισθητικές και ποιοτικές και κλιματολογικές μέσα στο λεωφορείο, όπου στοιβάζονται πολλές φορές άνθρωποι κάτω από δύσκολες συνθήκες, για να μεταφερθούν από τη μία άκρη της πόλης στην άλλη.

Η φιλοσοφία, λοιπόν, κάλυπτε εκ του ασφαλούς τις δαπάνες για τον ΟΑΣΘ με 20% σίγουρο επιχειρηματικό κέρδος στην αρχή, που μειώθηκε σταδιακά σε 18% και 15%. Μία προνομιακή σύμβαση, η οποία έδινε ένα ποσοστό κέρδους αρκετά υψηλό για ένα απασχολούμενο κεφάλαιο, που αφορούσε τόσο την αξία των λεωφορείων, τα οποία θεωρούνταν καινούρια όσο και την αξία των εγκαταστάσεων του ΟΑΣΘ στις διάφορες φάσεις της ανάπτυξής τους.

Αυτό δημιουργούσε τρία προβλήματα: Πρώτον, συνεχείς αναφορές σε διαιτησία, μία παραπομπή σε διαιτησία και συνεχώς έφερνε κράτος και ΟΑΣΘ αντιμετώπους για διάφορα ζητήματα, που κάποια τρίτη αντικειμενική, υποτίθεται, διαιτησία, έπρεπε να λύσει. Αυτό αντιμετωπίζεται από το καινούριο νομοσχέδιο και ξεπερνιέται. Δεύτερον, δεν υπήρχαν κίνητρα στην εξυπηρέτηση. Στην ουσία ο ΟΑΣΘ ήταν ένας αποδέκτης διαφόρων αιτημάτων φορέων ή τοπικών εκπροσώπων της περιοχής και αναγκών πολιτών. Προσπαθούσε να τα αξιολογήσει με τις δικές του δυνατότητες, κάτω από την πίεση των αναγκών μιας πόλης, η οποία συνεχώς επεκτεινόταν και ζητούσε καλύτερη εξυπηρέτηση.

Δεν μπορούσε να δώσει πειστικές απαντήσεις. Θα σας έλεγα πως δεν είναι και δικιά του δουλειά να μπορεί να σχεδιάσει. Ο ΟΑΣΘ δεν είχε την εποπτική εικόνα μιας πόλης, η οποία συνεχώς αναπτυσσόταν και από μια μεγαλούπολη έγινε μια ολόκληρη μητροπολιτική περιοχή με χώρους, χωριά και περιοχές γύρω

από την πόλη που σιγά-σιγά ενσωματώνονταν στον αστικό ιστό και ζητούσαν και αυτές αστική εξυπηρέτηση. Και εδώ υπάρχει απάντηση από το σημερινό νομοσχέδιο, το οποίο καταθέτουμε στη Βουλή. Υπήρχαν ανισοτιμίες ανάμεσα σε διάφορες περιοχές της περιφέρειας από τις οποίες άλλες στην ίδια απόσταση από το κέντρο βάρους της πόλης, έχουν αστική και άλλες υπεραστική εξυπηρέτηση με διαφορετική ποιότητα παροχής υπηρεσιών και βέβαια διαφορετική τιμολογιακή πολιτική και βεβαίως δεν υπήρχε επιχειρηματικό ρίσκο. Δεν υπήρχε εκείνο το κίνητρο, που κάνει έναν ιδιώτη - αφού μιλάμε για ιδιώτη - συνεχώς να εκσυγχρονίζει και να βελτιώνει το προϊόν, το οποίο παρέχει στην αγορά, ώστε να είναι ανταγωνιστικός. Ήταν ένα μονοπώλιο. Και το μονοπώλιο αυτό, αν θέλετε, σπάει με την έννοια ότι οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης μπορούν να στήνουν συμπληρωματικά επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών και να καλύπτουν περιοχές, τις οποίες ο ΟΑΣΘ για διάφορους λόγους δεν θέλει να καλύψει.

Επομένως μιλούμε για ένα συνολικά καινούριο, σύγχρονο νομοσχέδιο με μια εκσυγχρονιστική φιλοσοφία, η οποία βάζει την πολιτεία συμμετόχο, όχι όμως σε διοικητικά θέματα λεπτομερειών, ξεκαθαρίζει τις σχέσεις πολιτείας και ΟΑΣΘ, βάζει όμως την πόλη και την πολιτεία με τους φορείς της να σχεδιάζουν και να ελέγχουν τον οργανισμό.

Το πρώτο σημαντικό, λοιπόν, στοιχείο είναι το θεσμικό όργανο σχεδιασμού και ελέγχου, το συμβούλιο αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης που καλύπτει το πρώτο άρθρο του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, που όπως και Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας σχεδιάζει αυτόνομα, ανεξάρτητα με τεχνοκρατικό κριτήριο, αλλά και συμμετοχή όλων των φορέων της πόλης, πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης, περιφέρειας, τροχαίας, πανεπιστημίου, Υπουργείων ώστε και πολιτική να χαράσσει με αυξημένες πλειοψηφίες, οι οποίες απαιτούνται ώστε να υπάρχουν συναίνεση και όχι αποσπασματικές πλειοψηφίες και θα δώσει ένα όργανο άσκησης συγκοινωνιακής πολιτικής για την πόλη που τόσο πολύ το χρειαζόταν. Η πόλη αυτή δεν ταλαιπωρείται από έλλειψη μελετών, ταλαιπωρείται από την έλλειψη εφαρμογής των μελετών στην πράξη, η οποία εφαρμογή πολλές φορές σκοντάφτει, γι' αυτούς που έβρουν να συμμετέχουν στο σχεδιασμό και στις αποφάσεις, από την έλλειψη συντονισμού των διαφόρων φορέων, οι οποίοι πολλές φορές από αλληλοκάλυψη αρμοδιοτήτων δεν μπορούν να σχεδιάσουν.

Για τις αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης το μέλλον είναι πιο αισιόδοξο, διότι είναι συμβούλιο στο οποίο εκπροσωπείται η πολιτεία και όλοι οι φορείς της πόλης θα μπορεί να σχεδιάζει λειτουργικά και αξιοπρεπώς το μέλλον των αστικών συγκοινωνιών, το οποίο ελπίζουμε πως δεν θα είναι και δεν θα αφορά μόνο τα λεωφορεία στα επόμενα χρόνια, αλλά θα αφορά και άλλα μέσα μεταφοράς: Το μετρό ενδεχομένως, το οποίο κάποια στιγμή θα αρχίσει να κατασκευάζεται, την αστική θαλάσσια συγκοινωνία ελπίζω και ενδεχομένως κάποια στιγμή το όνειρο του σύγχρονου επιφανειακού τραμ της Θεσσαλονίκης.

Θεσμικό, λοιπόν, όργανο σχεδιασμού και ελέγχου είναι το πρώτο και σημαντικό που δεν υπήρχε μέχρι σήμερα και δεύτερον, μια νέα ξεκάθαρη και αξιοπρεπής και για τις δύο πλευρές, οικονομική συμφωνία. Μια οικονομική συμφωνία που περιγράφεται σε επιμέρους άρθρα πάρα πολύ αναλυτικά, που ξεκαθαρίζει τους λογαριασμούς, που δίνει ένα αξιοπρεπές ποσοστό κέρδους στους μετόχους, αλλά ταυτόχρονα εισάγει τις έννοιες του επιχειρηματικού ρίσκου και της αξιολόγησης αυτού του επιχειρηματικού κέρδους ανάλογα με την απόδοση. Κάνει τον οργανισμό δηλαδή, να προσπαθεί συνεχώς και να προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες, να αναβαθμίζει το έργο του και να συσχετίζει και την τεχνολογική του ανάπτυξη σε υποδομές και πάγιες αξίες και βέβαια και τις παρεχόμενες υπηρεσίες, διότι συσχετίζεται το επιχειρησιακό κέρδος με τα έσοδα, δηλαδή τον αριθμό των εισιτηρίων. Δεν θα είναι πια αδιάφορος ο οργανισμός για το πόσα εισιτήρια κόβει, για το αν τα λεωφορεία τρέχουν άδεια ή γεμάτα, αλλά θα επιχειρεί και θα προσπαθεί να καλύψει όσο γίνεται περισσότερες ανάγκες. Βέβαια όλα αυτά κάτω από τη σκέπη μιας κυβερνητικής πολιτικής, η οποία τιμολογεί ειδικά

τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες με μια επιδότηση, η οποία βοηθάει αυτόν ο οποίος τις χρησιμοποιεί που είναι αυτός που τις χρειάζεται περισσότερο, ο συνταξιούχος, ο μαθητής για να πάει στο σχολείο ή στο φροντιστήριο, αυτός που επιβαρύνεται γιατί παίρνει το λεωφορείο και δεν χρησιμοποιεί το ΙΧ του, αυτός που στο κάτω-κάτω δεν έχει την οικονομική δυνατότητα να αγοράσει ένα ιδιωτικό αυτοκίνητο. Αυτός επιδοτείται γενναία από το κράτος σήμερα και αυτή η επιδότηση είναι της τάξεως των εκατόν εβδομήντα (170) δραχμών ανά μεταφερόμενο επιβάτη και η οποία επιδότηση βεβαίως θα συνεχίσει να υπάρχει κρατώντας ένα εισιτήριο, που κανονικά θα ήταν στις διακόσιες πενήντα (250) με διακόσιες (200) δραχμές στις εκατό (100) ή στις εκατόν είκοσι (120) δραχμές στο μέλλον.

Τέλος δύο σημαντικά σημεία είναι η δυνατότητα επέκτασης του δικτύου για την ισόνομη εξυπηρέτηση όλης της περιοχής διότι, όπως σας είπα και στην αρχή, υπάρχουν ανισότητες στην εξυπηρέτηση της περιοχής από υπεραστικά ΚΤΕΛ και τον αστικό ΟΑΣΘ, τα οποία έχουν διαφορετικές ποιότητες μεταξύ τους και τιμολογιακές και ποιότητας δεικτών εξυπηρέτησης και βέβαια εκτέλεση έργου από Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Εμείς στο Δήμο Θεσσαλονίκης, όλοι οι δήμαρχοι των όμορων δήμων, αλλά και όλες οι περιοχές, στην ανάγκη πολλές φορές αισθάνονται την υποχρέωση προς τους πολίτες τους να εξυπηρετήσουν είτε με mini-buses είτε με μια αστική συγκοινωνία, που μέχρι τώρα δεν τους δινόταν η δυνατότητα να το κάνουν. Ο ΟΑΣΘ αν ήθελε και αν μπορούσε τους εξυπηρετούσε. Αν δεν μπορούσε ή δεν ήθελε, η εξυπηρέτηση αυτή δεν υπήρχε. Σήμερα, εκεί που ο ΟΑΣΘ δεν θέλει ή δεν επιθυμεί να πάει ή δεν μπορεί να πάει, Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης μπορεί να οργανώσουν τα δικά τους δίκτυα, συμπληρωματικά βεβαίως του κυρίως δικτύου του ΟΑΣΘ για παροχή έργου, το οποίο σε ειδικές συνθήκες, θα μπορέσει να καλύψει τις ανάγκες της περιοχής.

Ειδικά στο Δήμο Θεσσαλονίκης σκεφτόμαστε μικρά λεωφορεία για την εξυπηρέτηση της Άνω Πόλης, ειδικές διαδρομές στους αρχαιολογικούς χώρους, ειδικές συνδέσεις από ένα χώρο στάθμευσης σ'έναν άλλο.

Τέλος, ενδιαφέρον παρουσιάζει η συμμετοχή των εργαζομένων σε όλες αυτές τις διαδικασίες, καθώς και ένας χάρτης υποχρεώσεων του οργανισμού προς τον καταναλωτή που διασφαλίζει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Το νομοσχέδιο δομείται σε δώδεκα άρθρα, για τα οποία θα συζητήσουμε αναλυτικά στη συνέχεια. Το πρώτο, αφορά το Συμβούλιο των Αστικών Συγκοινωνιών, το δεύτερο την εκτέλεση αστικής συγκοινωνίας από Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, το τρίτο τις αποζημιώσεις για τους εργαζόμενους που βγαίνουν στη σύνταξη, το τέταρτο τη συμμετοχή των εργαζομένων στην αύξηση του αριθμού των λεωφορείων -αυτό που σας είπα πριν- το πέμπτο τη μεταβολή περιοχής εκτέλεσης αστικών συγκοινωνιών -πράγμα που ενδιαφέρει πολύ τους πολίτες της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης- το έκτη διοικητικά θέματα του ΟΑΣΘ. Έχει σημασία πως προσπαθούμε από τη μια να απεμπλέξουμε το κράτος και την πολιτεία από τη λειτουργία ενός οργανισμού που πρέπει να λειτουργήσει αυτόνομα, από την άλλη διασφαλίζουμε την δημοκρατική και ομαλή λειτουργία του οργανισμού, εισάγοντας καινοτομίες οι οποίες ανοίγουν σε όλους τους μετόχους τη δυνατότητα πιο ισόνομης συμμετοχής σε αποφάσεις, οι οποίες έχουν πάρα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον για την εξυπηρέτηση των πολιτών.

Όλα αυτά περιγράφονται σε μια σύμβαση ανάθεσης, εκτέλεσης και εκμετάλλευσης αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, με μια οικονομική συμφωνία ανάμεσα στο ελληνικό δημόσιο και στον ΟΑΣΘ, με δεκατέσσερα αναλυτικά άρθρα που κάνουν τόσο σαφές και ξεκάθαρο το τι ακριβώς συμβαίνει, που ούτε γενικό διευθυντή, αν θέλετε, τοποτηρητή των υποτιθέμενων κυβερνητικών ενδιαφερόντων χρειάζομαστε πια μέσα στον οργανισμό, πράγμα που δημιουργήσει περισσότερες δυσκολίες απ'όσα προβλήματα έλυνε. Δεν χρειάζεται πια γενικός διευθυντής διορισμένος από την πολιτεία. Αφήνουμε τον Οργανισμό να λειτουργήσει ανεξάρτητα, αλλά κάνει τόσο σαφή τα

πράγματα που ούτε διαιτησία θα χρειαστεί, γιατί όλα είναι ξεκάθαρα. Έχουν άλλωστε προκύψει μέσα από έναν εκτεταμένο διάλογο ανάμεσα στο Υπουργείο και στον Οργανισμό, με συμμετοχή εργαζομένων άλλων φορέων, απόψεις των ΚΤΕΛ και όλων των ενδιαφερόμενων άλλων φορέων.

Η ανάθεση έργου σε νέο φορέα αναφέρεται στο άρθρο 9. Υπάρχουν λοιπές διατάξεις, για τις οποίες θα μιλήσουμε στη συνέχεια. Είναι τρία σημεία που αφορούν τον προαστιακό σιδηρόδρομο και απήματα που αφορούν τον ΟΣΕ. Υπάρχουν άρθρα που αφορούν την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, τον τρόπο με τον οποίο γίνεται καλύτερος έλεγχος και διασφαλίζεται μεγαλύτερη διαφάνεια στον τρόπο με τον οποίο γίνονται οι εξετάσεις και λαμβάνονται τα διπλώματα, ώστε να κερδίσουμε ακόμη ένα μεγαλύτερο βαθμό εμπιστοσύνης στην ποιότητα με την οποία παραχωρούμε στους νέους οδηγούς τη δυνατότητα να κινηθούν μέσα σ'ένα σύνθετο οδικό δίκτυο γεμάτο προβλήματα, για να βελτιώσουμε την οδική ασφάλεια.

Υπάρχουν και άλλα δευτερεύοντα ζητήματα, για τα οποία ενδεχομένως και ο Υπουργός θα μας εξηγήσει κάποια πράγματα στη συνέχεια.

Στην ουσία, κλείνοντας την εισήγησή μου, θα ήθελα να πω πως πρόκειται συνολικά για ένα πολύ ενδιαφέρον και σύγχρονο νομοσχέδιο, το οποίο βάζει μια τάξη στα οικονομικά του ΟΑΣΘ, εκδημοκρατικοποιεί τη λειτουργία του. Ταυτόχρονα, απεμπλέκοντας την πολιτεία, το κράτος και την Κυβέρνηση από τις διαφορές εμπλοκές, τις συνεργασίες και τις συνέργειες, θεσπίζει ένα όργανο ελέγχου που το έχει μεγάλη ανάγκη η πόλη, ώστε να μπορέσει να σχεδιάσει στρατηγικά και τα λεωφορεία σήμερα και τις επεκτάσεις αύριο, αλλά και τα καινούρια μέσα μεταφοράς που περιμένουμε επιτέλους να γίνουν. Και βέβαια, εισάγει τη συμμετοχή των εργαζομένων, διασφαλίζει την ποιότητα εξυπηρέτησης προς τον καταναλωτή και άλλες μορφές εξοικονόμησης ενέργειας και πολύ ενδιαφέρουσες καινοτομίες.

Διευρύνει το πεδίο εξυπηρέτησης της περιοχής, βάζει τους οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης μέσα στο παιχνίδι για να μπορούν να συμπληρώνουν τα κενά του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών.

Γενικά θα ήθελα να σας πω πως, ως εισηγητής, χαίρομαι ιδιαίτερα -και είναι μεγάλη μου τιμή- που ως συγκοινωνιολόγος εισηγοίμαι ένα νομοσχέδιο που δεν έχει σε τίποτα να ζηλέψει από τα πιο σύγχρονα νομοσχέδια όλων των άλλων ευρωπαϊκών πόλεων ή κρατών, διότι εισάγει μ'ένα μεικτό σύστημα, τόσο το ενδιαφέρον της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, το οποίο το ορθολογικοποιεί και το ελέγχει χωρίς να το δεσμεύει και να το κατευθύνει και ταυτόχρονα εισάγει τον κοινωνικό έλεγχο μ'ένα θεσμικό όργανο που σχεδιάζει, ελέγχει, κάτι που δεν υπήρχε μέχρι τώρα.

Αυτό το μεικτό σύστημα είναι αυτό που θέλουμε, διότι ο ελληνικός λαός ούτως ή άλλως τα τεράστια ελλείμματα του ΟΑΣΘ που είχαν φθάσει τα είκοσι πέντε δισεκατομμύρια (25.000.000.000) για το έτος 2000, τα πλήρωνε. Αν ήταν δημόσιος οργανισμός πάλι θα τα πλήρωνε, διότι επιδοτούμε τις δημόσιες συγκοινωνίες, θέλουμε να τις επιδοτούμε και σωστά τις επιδοτούμε. Στην ουσία ο ελληνικός λαός πληρώνει και γι'αυτό, αυτό που ζητάει ταυτόχρονα είναι η καλύτερη δυνατή διαχείριση, ο καλύτερος έλεγχος των οικονομικών και ένα σύστημα το οποίο να αναβαθμίζει την ανθρώπινη ζωή στις πόλεις.

Αγαπητοί συνάδελφοι, η πολιτική της καθημερινής ζωής είναι αυτή που μετράει σήμερα και είμαι βέβαιος ότι αυτό το νομοσχέδιο σύντομα θα δείξει πως η Κυβέρνηση ενδιαφέρεται ιδιαίτερα γι' αυτήν την πολιτική της καθημερινής ζωής και προς αυτήν την κατεύθυνση κινείται. Γι' αυτό σας καλώ να υπερψηφίσετε αυτό το νομοσχέδιο. Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, οι συνάδελφοί μας κύριοι Γιάννης Μαγκριώτης και Θάνος Ασκητής ζητούν την άδεια του Σώματος για ολιγοήμερη απουσία τους στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Η Βουλή ενέκρινε.

Ο κ. Άγγελος Τζέκης και η κα Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάκη θα είναι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος και ειδική αγορήτρια του Συνασπισμού αντίστοιχα.

Ο εισηγητής της Μειοψηφίας κ. Γεώργιος Ορφανός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε την αναθεώρηση της σύμβασης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης με το ελληνικό δημόσιο. Μία σύμβαση η οποία κρατάει από το 1957 με το νομοθετικό διάταγμα 3721, μια εποχή όπου οι συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, όπως και οι συγκοινωνίες όλης της χώρας ήταν σε τραγική κατάσταση και βέβαια ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Καραμανλής δεικνύοντας το μέγεθος της αγάπης για την πρωτεύουσα του Βορρά ανέθεσε αυτό το έργο στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης με μία σύμβαση, η οποία αποτέλεσε μία φόρμα, που ανανεώθηκε το 1979 με τον ν. 866. Μία φόρμα η οποία αρχικά έδινε 20% επιχειρηματικό κέρδος και διαδοχικά με αποφάσεις τελικά της Νέας Δημοκρατίας έφθασε στο 15%.

Όπως περνάει τα χρόνια και υπάρχει μία εξέλιξη, έτσι υπάρχει μία εξέλιξη και στη σκέψη της Κυβερνήσεως, η οποία το 1993, όταν κέρδισε τις εκλογές, φρόντισε από ιδιωτικές που είχαν γίνει οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας να τις επαναφέρει στο δημόσιο.

Το 2000-2001 ίσως ανέβλεψε, ίσως είδε το φως το αληθινό, ίσως κατάλαβε ότι αυτά που σαράντα πέντε χρόνια πριν έβλεπαν οι δικοί μας πολιτικοί μπορούν να τα δουν και αυτοί σε μία πορεία, την οποία κάποιοι ονομάζουν εκσυγχρονισμό και κάποιοι αναχρονισμό.

Εκείνο το οποίο είναι δεδομένο είναι το εξής: Θα ήταν ιδιαίτερα ενδιαφέρον να μας παρέθετε ο προϊστάμενος Υπουργός, στη διάρκεια της συζήτησής, κάποια στοιχεία συγκριτικά, να δούμε τι γίνεται με τις συγκοινωνίες της Αθήνας σε σχέση με τις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Να δούμε τα κοστολόγια ανά χιλιόμετρο, ανά επιβάτη, ανά αυτοκίνητο, ώστε να μπορέσουμε να έχουμε κάποια αναλογικά στοιχεία.

Είναι βέβαια δεδομένο από τα δικά μου στοιχεία, τα οποία έχω συγκεντρώσει ότι υπάρχει μία ουσιαστική διαφορά. Από τη μία πλευρά στην ποιότητα των παρεχομένων από τον οργανισμό υπηρεσιών προς τους πολίτες της Θεσσαλονίκης και ευρύτερα του νομού όπου εξυπηρετούνται και από την άλλη πλευρά το κράτος πληρώνει πολύ λιγότερα χρήματα ανά επιβάτη, εάν δεχθούμε ότι από το 1989 έχει ξεκινήσει μία πολιτική επιδότησης των εισιτηρίων στις αστικές συγκοινωνίες σε όλη τη χώρα, κάτι το οποίο ισχύει παγκοσμίως. Να πούμε, λοιπόν, ότι θα περιμένουμε αυτά τα στοιχεία. Τα είχαμε ζητήσει και από την επιτροπή, έτσι ώστε να έχουμε μία πλήρη εικόνα.

Ένα δεύτερο στοιχείο το οποίο είναι χαρακτηριστικό, είναι η διάρκεια της συγκεκριμένης σύμβασης. Εννέα χρόνια. Κανείς δεν μπορεί να καταλάβει με ποιο δεδομένο επελέγησαν τα εννέα χρόνια. Εγώ το μόνο το οποίο μπορώ να φανταστώ είναι ότι η Κυβέρνηση δεν έχει εικόνα τι θα συμβεί στη Θεσσαλονίκη την επόμενη δεκαετία.

Δεν ξέρει εάν θα γίνουν έργα που θα βελτιώσουν το κυκλοφοριακό, δεν ξέρει εάν θα έχουμε μετρό ή άλλου είδους συνδέσεις, όπως ακούγεται για τράμ που είχε προτείνει ο παριστάμενος εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Βούγιας, καθώς και συγκοινωνίες διά θαλάσσης που έχουν απορριφθεί μετ'επαίνων από τους πάντες. Εκείνο που είναι χαρακτηριστικό είναι ότι ο προγραμματισμός γίνεται σε ένα μικρό χρονικό διάστημα, που δεν δίνει τη δυνατότητα και στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών να μετατρέψει και να ανανεώνει όλο το δυναμικό του, το υπόβαθρο το κυκλοφοριακό και τα μηχανήματά του σε έγκαιρο χρόνο.

Ένα τρίτο στοιχείο που θέλω να αναφέρω, μία και βλέπω ότι η πλειοψηφία των παρόντων Βουλευτών είναι Θεσσαλονικείς και βορειοελλαδίτες και το ξέρουν πολύ καλά, είναι ότι η Κυβέρνηση έχει ξεχάσει τη Θεσσαλονίκη και την ευρύτερη περιοχή. Περιμένουμε εδώ και πολλά χρόνια την αρωγή ή την υποχρέωσή της να φτιάξει ένα καλύτερο υπόβαθρο και καλύτερη υποδομή, περιμέναμε έργα όπως το μετρό εδώ και οκτώ χρόνια. Υ-

πουργός ο κ. Λαλιώτης κάθε λίγο και λιγάκι λέει ότι η Νέα Δημοκρατία φταίει. Κοιμάται και ξυπνάει και η Νέα Δημοκρατία του φταίει. Οκτώ χρόνια που είναι Υπουργός και το έργο δεν ξεκινάει, κανένας άλλος δεν του φταίει. Όσο για τη δυτική είσοδο έπρεπε να παραδοθεί το 1997 και είμαστε το 2001 και κανένας δεν ξέρει πότε θα παραλάβουμε κάποιο κομμάτι από αυτήν την περιβόητη δυτική είσοδο. Έχουμε επίσης την υποθαλάσσια αρτηρία. Μας έστειλαν και στους ψυχιάτρους για να συμφωνήσουν οι αρχές της πόλης σε μία κατεύθυνση. Και συμφωνήσαμε στην υποθαλάσσια αρτηρία. Αλλά έρχεται το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και βάζουν σε ένα έργο αξίας που ξεπερνά τα εκατό δισεκατομμύρια (100.000.000.000) μόλις πέντε δισεκατομμύρια (5.000.000.000). Τα άλλα λέει να τα βρούμε, να κάνουμε αυτοχρηματοδότηση. Δεν ξέρουμε ποιος θα είναι αυτός και βέβαια να πληρώσουν και οι πολίτες διόδια περνώντας μέσα από την υποθαλάσσια αρτηρία. Όσο για την περιφερειακή είναι ακριβώς όπως την παρέδωσε το 1993 η Νέα Δημοκρατία. Τώρα έγιναν κάποιες δημοπρασίες, περιμένουμε να γίνουν οι κόμβοι στην περιφερειακή και όλα αυτά για να βελτιωθεί η εικόνα της πόλης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να ξεκαθαρίσουμε πως όταν μιλάμε για έργο αστικών συγκοινωνιών το πού το παρέχεις αυτό το έργο έχει ιδιαίτερη σημασία. Μην ξεχνάμε ότι ο κ. Βούγιας χαρακτήρισε πως με αλόγιστο τρόπο αγόρασαν οι πολίτες τα αυτοκίνητα. Πρέπει να σας πω ότι ο καθένας που αγόρασε αυτοκίνητο το έκανε για να εξυπηρετηθεί και τις ανάγκες που έχει ο πολίτης δεν θα τις βάλουμε σε κανόνες. Η πολιτεία έχει υποχρέωση να βλέπει τις πραγματικές συνθήκες και βάσει αυτών να προετοιμάζεται εγκαίρως. Δυστυχώς η συγκεκριμένη Κυβέρνηση εδώ και πάρα πολλά χρόνια βλέπει τόσο κοντόθωρα και ειδικά για τη Θεσσαλονίκη είναι τυφλή. Δεν φταίνει, λοιπόν, οι πολίτες, αλλά φταίνει αυτοί που κυβερνούν όταν κάτι δεν λειτουργεί. Αυτοί που κυβερνάνε σήμερα έχουν ξεχάσει τι σημαίνει έργο στη Θεσσαλονίκη.

Πάντως αυτό που βλέπω σε όλο το νομοσχέδιο είναι ποια επιρροή θα υπάρξει εάν κατασκευαστεί μέσω σταθερής τροχιάς. Έχουμε το μετρό και έπρεπε λογικά να έχει τελειώσει. Δυστυχώς τα λεφτά διατέθηκαν σε αλλότριες κατευθύνσεις, άλλες ήταν οι ανάγκες της Κυβέρνησης, αφού από τους ίδιους κωδικούς τα διέθεσε σε άλλο μετρό. Βέβαια χαλάει εδώ που γίνεται, αλλά και εκεί πάνω άνθρωποι μένουν και κυκλοφορούν και πρέπει η Κυβέρνηση να αναλάβει τις ευθύνες της. Περιμένουμε, λοιπόν, εδώ και δύο χρόνια πότε θα βρούμε χρηματοδότηση, δεν έχουμε βρει ακόμα, αλλά πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι το μειοδότη τον αποκλείσαμε γιατί δεν έβρισκε χρηματοδότηση ή τουλάχιστον χρηματοδότηση που να την εμπιστευόνταν ο κύριος Υπουργός. Βέβαια δεν φαίνεται και τι θα γίνει, εάν θα υπάρξει κάποια αναδιάρθρωση συγκοινωνιών γιατί μέσα το νομοσχέδιο μιλάει για αυξήσεις λεωφορείων, όταν διογκωθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος, αλλά δεν μιλάει για ελαττώσεις, όταν μειωθεί το αντικείμενο και κανένας δεν ξέρει τι θα γίνει, εκτός εάν έχει προβλέψει η Κυβέρνηση ότι δεν θα υπάρξει μετρό οπότε δεν υπάρχει περίπτωση μείωσης. Πάντως αυτό είναι χειρότερο σαν μήνυμα που στέλνει η Κυβέρνηση στη Θεσσαλονίκη.

Να πω ακόμα ότι οι πρακτικές που χρησιμοποιήθηκαν μέχρι τώρα για να βελτιώσουν τις συγκοινωνίες της πόλης μας έχουν αποτύχει. Κατά συγκυρία ο μελετητής μιας από αυτές είναι ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, εννοώ της μετεπιβίβασης, και θα μπορούσε να κάνει ένα σχολιασμό, αλλά εγώ έχω δει ερωτήσεις και απαντήσεις από τον ΟΑΣΘ, από το Δήμο Θεσσαλονίκης, από την Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων, από τον ίδιο τον κ. Βούγια, όπου αλληλοσυγκρούονται από τη νομαρχία ποιος ευθύνεται και γιατί ευθύνεται. Εκείνο που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι ότι ο πολίτης δεν απολαμβάνει των υπηρεσιών που πληρώνει. Το πρόσθετο ποσό που δίνεται οι εκατόν εβδομήντα (170) δραχμές πάλι από τον πολίτη παίρνονται. Δεν υπάρχει κανένα κονδύλι του κράτους. Τα παίρνει από εμάς και τα ξαναδίνει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ : Απ' όλη την Ελλάδα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ : Πληρώνουμε για την Αθήνα όλη η Ελλάδα. Ας πληρώσει κανένας και για τη Θεσσαλονίκη. Είναι γνω-

στές οι υπερβάσεις, αλλά δεν θα συγκρίνουμε τις εκατόν εβδομήντα της Θεσσαλονίκης με τις τριακόσιες πενήντα εδώ της Αθήνας. Είναι κατανοητό και εάν το μεταφέρουμε και στον αριθμό που έρχεται, δεκαπλάσια κονδύλια διατίθενται για εδώ. Τα ξέρετε πολύ καλά τα έχετε μετρημένα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ)

Θα πω, λοιπόν, ότι το νομοσχέδιο συστήνει το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Ξαν αρχική σκέψη μπορεί να το πάρει κανείς θετικά. Το συμβούλιο αυτό θα μελετά τα προβλήματα των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, θα προτείνει ενδεχομένως τις αλλαγές σε συγκεκριμένες διαδρομές και εάν θα πρέπει να προστεθούν άλλες διαδρομές. Όμως υπάρχει μία ιδιαίτερη σημασία που έχει να κάνει με τη σύνδεσή του. Η σύνδεσή του είναι καθαρά κυβερνητική, γιατί φτιάχνουμε ένα όργανο που ουσιαστικά ελέγχει η Κυβέρνηση και δεν μπορώ να καταλάβω γιατί χρειάζονται εκπρόσωποι τριών Υπουργών σε αυτό το νομοσχέδιο. Μπορούμε να βάλουμε εκπρόσωπο ενός Υπουργείου και να βάλουμε φορείς, οι οποίοι να είναι από τα επιμελητήρια, τους εμπορικούς συλλόγους, εκπροσώπους του νομού αυτοί που ασχολούνται και ξέρουν τα προβλήματα. Γιατί θέλουμε να το ελέγξουμε; Δεν το καταλαβαίνω και αυτό έρχεται σε αντίθεση με το άλλο σκέλος που είπαμε ότι είδαν το φως το αληθινό και σκέφθηκαν ότι λιγότερο κράτος, καλύτερη διαδικασία. Εδώ βέβαια το κράτος απλώνει το μακρύ του χέρι. Και πρέπει να πούμε ακόμα ότι οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχουν δηλώσει ότι έχουν ενδιαφερθεί ιδιαίτερα για την Τοπική και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Εδώ η παρουσία τόσο της Τοπικής όσο και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης είναι τόσο περιορισμένη και πρέπει εδώ να πω ότι η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση είχε ένα ιδιαίτερο ρόλο στα θέματα του ΟΑΣΘ που της αφαιρείται. Βέβαια είναι εκλεγμένη και μπορεί σήμερα να είναι κοντά στην Κυβέρνηση, αλλά κανείς δεν ξέρει αύριο και πολύ γρήγορα τι θα γίνει. Προσπαθούν, λοιπόν, όπου έχουν τη δυνατότητα να κρατηθούν παραπάνω. Αυτό είναι μία βασική τακτική αφαίρεσης αρμοδιοτήτων από την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Το νομοσχέδιο σε κάποια σημεία αδικεί κατάφωρα τους εργαζομένους γιατί ζητάει να μειωθούν οι θέσεις εργασίας χωρίς απολύσεις κάτι που σημαίνει πρακτικά ότι ζητάει από λιγότερους εργαζομένους την ποιότητα δουλειάς, που παρέχεται σήμερα, να συνεχίσουν να την προσφέρουν. Άμα το δούμε από την οπτική των δαπανών είναι καλό, γιατί ελαττώνουμε τις δαπάνες, αλλά στην πραγματικότητα όπως την είπαν και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι στην επιτροπή της Βουλής είναι φανερό ότι θα έχουμε ελάττωση του επιπέδου της παρεχόμενης υπηρεσίας, γιατί μας έχουν ζητήσει με διαφορετικούς συντελεστές, δεν ξέρω που βρέθηκαν αυτοί οι ιδιότυποι συντελεστές, 1.74.04 και πώς προέκυψαν. Όμως είναι φανερό ότι θα ήταν προτιμότερο να αφήσουμε την πρόταση που έχουν καταθέσει οι εργαζόμενοι με τις δύο εκφάνσεις της, να επιλέξουμε μία από τις δύο γιατί μιλάμε για πενήντα εργαζομένους, ώστε να μην έχουμε υποβάθμιση παρά τις καλές προσπάθειες που θα κάνουν και οι ίδιοι και η διοίκηση για να έχουμε την ίδια ποιότητα, και ίσως καλύτερη, παρεχομένων υπηρεσιών.

Το άλλο στοιχείο που θέλω να τονίσω σε σχέση με τους εργαζομένους είναι η διασφάλιση της μελλοντικής τους θέσης.

Είναι σαφέστατο ότι πρέπει να γίνει αναφορά στη σύμβαση για την παραμονή των εργαζομένων μετά τη λήξη της σύμβασης σε οποιαδήποτε διάδοχο κατάσταση. Και βέβαια στο άρθρο 9 αναφέρεται ότι, αν δεν υπογράψει η διοίκηση του ΟΑΣΘ τη συγκεκριμένη σύμβαση, τότε βγαίνει η δημοπρασία. Αυτό τεκμαίρεται ότι θα συμβεί και μετά από εννέα χρόνια, να είναι ένας από τους όρους της σύμβασης και της διακήρυξης. Γι' αυτό, λοιπόν, προτείνουμε να γραφτεί μέσα στη σύμβαση ότι οποιαδήποτε διάδοχος κατάσταση περιλαμβάνει και τους εργαζομένους.

Ένα τρίτο σημείο, το οποίο εμένα με ενοχλεί, είναι το εξής. Ζητάμε από τους οδηγούς να παίξουν το ρόλο του οδηγού, του πωλητή, του ελεγκτή συγχρόνως και αν μπει κάποιος χωρίς εισιτήριο να του πουλάνε εισιτήρια με υψηλότερο κοστολόγιο. Εγώ δεν καταλαβαίνω αυτήν τη λογική. Δηλαδή θα αφήνει την ο-

δήγηση, θα σηκώνεται να δει ποιος δεν έχει εισιτήριο, να του πουλάει ακριβότερα το εισιτήριο και μετά θα ξανασυνεχίζει; Ή θα μπαίνει κάποιος και θα του δίνει εισιτήριο την ώρα που μπαίνει, οπότε λογικά πρέπει να του το δίνει στην κανονική τιμή; Αυτά δεν έχουν λογική ισορροπία, δεν με ικανοποιούν και για τον τρόπο με τον οποίο συμπεριφέρονται απέναντι στους εργαζομένους.

Ένα άλλο σημείο στο οποίο το νομοσχέδιο έχει κατά την άποψή μου ένα κενό είναι αυτό που αφορά την αποχώρηση των εργαζομένων που γίνονται συνταξιούχοι. Βεβαίως προτείνει αυτοί οι οποίοι θα φύγουν από 1-1-2001 να παίρνουν αποζημίωση σύμφωνα με το ν.2112/1920 χωρίς τις προϋποθέσεις που έβαζε ο αναγκαστικός νόμος 173/67.

Η δική μας πρόταση είναι εν όψει ισονομίας των πολιτών, αλλά και επειδή η ίδια η Κυβέρνηση το 1997 είχε εφαρμόσει το ίδιο στα ΚΤΕΛ με το ν.2556/97, να δικαιούνται την ίδια αποζημίωση και εκείνοι οι οποίοι βρίσκονται με εκκρεμείς υποθέσεις στα δικαστήρια. Και βεβαίως δεν συζητώ -το θεωρώ δεδομένο- ότι η Κυβέρνηση θα δεχθεί και για τους είκοσι οκτώ οι οποίοι έφυγαν στις 31-12-2000, δηλαδή για λίγες ώρες χάνουν ένα δικαίωμα, το οποίο δεν μπορούσαν να διεκδικήσουν, γιατί λόγω ορίου ηλικίας ήταν υποχρεωμένοι να αποχωρήσουν.

Ένα τέταρτο σημείο, το οποίο θα ήθελα να αναφέρω σε σχέση με τους εργαζομένους -ειπώθηκε και από τη διοίκηση και από τους ίδιους τους εργαζομένους- είναι να συμπεριλαμβάνονται και οι αναγκαστικές υπερωρίες, οι οποίες πραγματοποιούνται συνεπεία εκτάκτων γεγονότων προς ολοκλήρωση του τελευταίου δρομολογίου εκάστης φυλακής. Νομίζω ότι αυτά είναι τα λιγότερα για το παραπάνω έργο, το οποίο ζητούμε.

Να προχωρήσω, λοιπόν, παραπέρα και να πω ότι το άρθρο 2 το οποίο αναφέρεται στην ανάθεση έργου, στον ΟΤΑ, είναι ουσιαστικά μία κοροϊδία, διότι ζητάμε από τους ΟΤΑ να κάνουν κάποιες εργασίες μεταφορικές, οι οποίες κοστίζουν πάρα πολύ, όπως όλοι ξέρουμε, χωρίς να τους επιδοτούμε. Δηλαδή τους δίνουμε μία αρμοδιότητα και αφαιρούμε πόρους από τους πολίτες για να μπορέσουν να εφαρμόσουν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα. Γι' αυτό, λοιπόν, εκτιμώ ότι είναι ένας στόχος εντυπώσεων και όχι ουσίας.

Να έλθω και στο άρθρο 5 το οποίο είναι ένα από τα χαρακτηριστικά σημεία της συγκεκριμένης σύμβασης. Όσον αφορά στις τροποποιήσεις, να τις δούμε με περισσότερο ενδιαφέρον, γιατί, κύριε Υπουργέ, την προηγούμενη Τετάρτη τελειώσαμε την επιτροπή, σήμερα είναι Πέμπτη και είχατε εννέα ημέρες και μας τις φέρατε δέκα δευτερόλεπτα πριν ξεκινήσει η συνεδρίαση. Θα μπορούσαμε τις τροποποιήσεις να τις έχουμε τουλάχιστον δύο ημέρες, να τις μελετήσουμε, να συνεκτιμήσουμε τις θέσεις που προτείνετε και να μπορούμε να έχουμε μία άμεση άποψη.

Εκείνο το οποίο μπορώ να πω είναι ότι όσον αφορά τις επεκτάσεις των αστικών συγκοινωνιών, θα πρέπει να ληφθεί πάρα πολύ σοβαρά ο ρόλος και η θέση του ΚΤΕΛ της περιοχής. Εμένα η αρχική μου πρόταση, και είχαμε κατατείνει, ήταν να αποφασίσει το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών στο μέλλον ισότιμα, ανάμεσα στις δύο επιχειρήσεις, τον ΟΑΣΘ και το ΚΤΕΛ. Επίσης υπάρχει μία πρόταση, που λέει να δοθεί πρόσθετο έργο στα ΚΤΕΛ για τα αυτοκίνητα τα οποία μένουν έξω από τη δραστηριότητα. Και αυτό είναι κάτι το οποίο μπορείτε να το δείτε.

Όσον αφορά το κεφάλαιο που αναφέρατε θα το συνεκτιμήσουμε και στη δευτερολογία. Στην κατ' άρθρο συζήτηση θα τοποθετηθούμε για το συγκεκριμένο σημείο.

Πάντως νομίζω ότι θα πρέπει να δούμε και αυτούς που εκπροσωπούν τα ΚΤΕΛ. Είναι φτωχοί οικογενειάρχες, δεν διαθέτουν ιδιαίτερα μεγάλα κεφάλαια για να μπορούν να τα συνεισφέρουν μέσα στο ποσό, το οποίο τους ζητάτε, αλλά την τελική μας θέση θα την έχετε αργότερα.

Να πω και κάτι ακόμη το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 10 και το οποίο επισημαίνει η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής. Θέτει θέμα ίσης μεταχείρισης όσον αφορά το δεύτερο έλεγχο υποψηφίων οδηγών. Με ποια κριτήρια θα επιλέγεται ο οδηγός και αν αυτό δεν προσβάλλει την προσωπικότητα, δηλαδή αν υπάρχουν υπάλληλοι, οι οποίοι είναι επιλήσμονες των υποχρεώ-

σεών τους και αυτά για τα οποία βρίσκονται εκεί, τότε γιατί ο πολίτης θα πρέπει να υποβάλλεται σε κάτι για το οποίο δεν φταίει; Γιατί θα πρέπει να πιάσουμε εκείνους οι οποίοι συμμετέχουν σε αυτές τις διαδικασίες και όχι εκείνον ο οποίος πήγε και έδωσε εξετάσεις και του λέμε, έλα να ξαναδώσεις εξετάσεις. Απο πού προκύπτει αυτή η διαδικασία.

Επίσης στη παράγραφο 1 εδάφιο στ' αναφέρει η Επιστημονική Επιτροπή ότι δεν καθορίζονται οι τιμωρητέες παραβατικές συμπεριφορές. Ποια είναι τα στοιχεία εκείνα τα οποία θα θεωρούνται ότι ως συμπεριφορά αποτελούν παραβάσεις. Για να δοθεί μια νομοθετική εξουσιοδότηση είναι απαραίτητο να είναι ειδική και ορισμένη, όπως προβλέπεται από το Σύνταγμα. Η συνολική μας εκτίμηση είναι ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο λειτουργώντας στις αρχές της ελεύθερης οικονομίας μπορεί να διασφαλίσει καλύτερες συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη. Επί της αρχής θα το ψηφίσουμε και θα πάρουμε συγκεκριμένες θέσεις στα άρθρα ανάλογα και με τις θέσεις, που θα πάρει ο Υπουργός στη συνέχεια. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ο κ. Τζέκης έχει το λόγο.

Διαδέχστε τον κ. Ορφανό, θα σας διαδεχθεί η κα Ξηροτύρη. Η Επιτροπή Προστασίας του Απορρήτου έχει σήμερα την τιμητική της, βλέπω, στις εισηγήσεις.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε ένα ζήτημα που για εμάς είναι σημαντικό και με αφορμή τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης μπαίνει ευθέως το ζήτημα τι συγκοινωνίες θέλουμε. Γνωρίζουμε όλοι ότι το ζήτημα των συγκοινωνιών και όπως αναφέρει μέσα και εισηγητικά, θεωρείται ότι είναι κοινωνικό αγαθό. Αν, λοιπόν, θεωρούμε ότι είναι κοινωνικό αγαθό, τότε θα πρέπει να το προσεγγίσουμε και με την ανάλογη πολιτική σοβαρότητα για να αποδειχθεί ότι πραγματικά η συγκοινωνία αποτελεί κοινωνικό αγαθό.

Να ξεκαθαρίσω ότι το κοινωνικό πρόβλημα, κατά τη δική μας άποψη, έχει πολιτικές αφετηρίες και αίτια. Από την αρχή θέλουμε να τονίσουμε πως δεν θεωρούμε ότι πρέπει να αντιμετωπίζεται απλά ως ένα θέμα οικονομικής τεχνοκρατικής και μόνο διαχείρισης, όπως η προσέγγιση έγινε από τους δύο εισηγητές, δηλαδή της Πλειοψηφίας και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Αφορά την παραγωγική δραστηριότητα μιας περιοχής, στη συγκεκριμένη περίπτωση της Θεσσαλονίκης, αλλά η συγκοινωνία όμως αφορά όλο το νομό και όλη τη χώρα, αν θέλετε. Αφορά την εξυπηρέτηση του λαού, την ποιότητα ζωής του, τις κοινωνικές εξυπηρετήσεις του και δεν μπορεί να μετατραπεί και να επιτραπεί να είναι κάτω από την εκμετάλλευση ιδιωτικής επιχείρησης και να επιδοτείται και να επιχορηγείται από το κράτος. Το ζήτημα ακριβώς αυτό είναι, ότι έρχεται ο κρατικός προϋπολογισμός, χωρίς κανένα επιχειρηματικό ρίσκο και όσο και αν θέλουν να τονίζουν τόσο ο εισηγητής της Πλειοψηφίας αλλά και η Κυβέρνηση, ότι αλλάζουμε τη σύμβαση και εδώ υπάρχει επιχειρηματικό ρίσκο, δεν υπάρχει κανένα επιχειρηματικό ρίσκο για τους μετόχους, εξακολουθεί να είναι η παλαιά σύμβαση, βέβαια κάπως βελτιωμένη, προς το κέρδος, να μειώνεται λίγο, αλλά παίρνοντας υπόψη όμως ότι αυτή η συμφωνία έχει σαράντα τρία χρόνια, καλά κρατεί τώρα και άλλα δέκα που ανανεώνεται πενήντα τρία, καταλαβαίνουμε ότι αυτοί οι μέτοχοι έχουν βγάλει πολύ περισσότερα κέρδη από αυτά που τώρα δήθεν χάνουν. Γιατί και εδώ στις βελτιώσεις που μας έφερε το Υπουργείο, αναφέρεται ότι εκεί όπου το ελληνικό δημόσιο που απαλλάσσεται από διάφορους φόρους κλπ. περιλαμβάνει μέσα και τους μετόχους. Δηλαδή η πίεση των μετόχων έφερε αυτό το αποτέλεσμα, αλλά στις βελτιώσεις δεν είδαμε να παίρνει υπόψη τις προτάσεις που έχουν καταθέσει άλλοι φορείς, όπως είναι το Σωματείο Εργαζομένων, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, η Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Έτσι, λοιπόν, πιστεύουμε ότι αυτή η κατάσταση που διαμορφώνεται δεν είναι τυχαία και δεν οφείλεται σε έλλειψη πολιτικής. Ήταν η συγκεκριμένη πολιτική, που προτίμησε το κοινωνικό πρόβλημα να το λύσει αναθέτοντάς του στην ιδιωτική

πρωτοβουλία μέσα από τον κορβανά του προϋπολογισμού.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονίσουμε ότι υπάρχουν γενικότερα προβλήματα που συνδέονται με το κοινωνικό. Είναι η ανάπτυξη των αστικών πόλεων, είναι τα αίτια που προκάλεσαν αυτήν την άναρχη ανάπτυξη των αστικών πόλεων μέσα από τη μετανάστευση του ντόπιου πληθυσμού προς τα αστικά κέντρα, γιατί δεν υπήρχε εκείνη η περιφερειακή πολιτική, που να συγκρατήσει τον ντόπιο πληθυσμό στα χωριά, στην περιφέρεια και έτσι να υπάρξει μια ισόρροπη ανάπτυξη μεταξύ αστικών κέντρων και περιφέρειας που βέβαια αυτή η ανάπτυξη θα βελτιώνει και το κοινωνικό πρόβλημα.

Παρατηρούμε -και αναφέρθηκε ο εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ότι ήταν επίτευγμα της ΕΡΕ τότε, της Νέας Δημοκρατίας αργότερα που για πενήντα χρόνια την έχει παραδώσει σε αυτήν την ιδιωτική επιχείρηση. Θα πρέπει να σημειώσουμε όμως ότι εκείνο το διάστημα επικράτησε και ανάπτυξη των αστικών πόλεων μέσα από την αντιπαροχή. Επικράτησε το κέρδος το προσωπικό και δεν επικράτησε το κέρδος το συλλογικό, που μέσα από εκεί θα μπορούσαμε να δούμε την ανάπτυξη την οικιστική σε πολύ διαφορετικό χαρακτήρα έτσι που να μπορεί και ο πολίτης που ζει στο αστικό κέντρο να έχει καλύτερες υπηρεσίες, περιβάλλον, αστικής συγκοινωνίας κυκλοφοριακό, μόλυνση περιβάλλοντος και όλα αυτά τα σχετικά.

Ξηλώθηκαν οι γραμμές των τραμ, επικράτησε η λογική του Ι.Χ., που αυτό σημαίνει ότι ενισχύω τις πολυεθνικές εταιρείες προμήθειας αυτοκινήτων πετρελαιοειδών, ανταλλακτικών ελαστικών και όλα αυτά δηλαδή που προσφέρουν τα μονοπωλιακά συγκροτήματα.

Αυτή η κοινωνική πολιτική και τα αποτελέσματά της έχουν άμεση σχέση και συνδέονται με πολλές άλλες πολιτικές. Είναι αυτά που είπα προηγουμένα, χωροταξίας, πολεοδομίας, κοινωνικής πολιτικής που έχει σχέση με την κατοικία και τις κοινωνικές εξυπηρετήσεις. Έχει την περιβαλλοντική πολιτική λειτουργίας και γενικότερα της ανάπτυξης της χώρας σε επιμέρους περιοχές.

Έτσι, λοιπόν, από αυτήν την άποψη προσεγγίζουμε το κοινωνικό πρόβλημα και πιστεύουμε ότι ήταν η συγκυρία πολύ ευνοϊκή εάν το επιθυμούσε και είχε την πολιτική βούληση η Κυβέρνηση, να προχωρήσει σε αυτό που έλεγε τότε το 1979 με τον 866 που ανανεώθηκε η σύμβαση, που εκπρόσωπος τότε του ΠΑΣΟΚ έλεγε ότι ερχόμενο στην εξουσία θα δημοτικοποιήσει την αστική συγκοινωνία της Θεσσαλονίκης. Από τότε βέβαια μπήκε πολύ νερό στο αυλάκι, οι νεοφιλελεύθερες αντιλήψεις αγκάλιασαν και αυτό το κόμμα του ΠΑΣΟΚ. και βέβαια τώρα σαν καλύτερος μαθητής από τον δάσκαλο της Νέας Δημοκρατίας, εφαρμόζει πλήρως τις νεοφιλελεύθερες αυτές συντηρητικές πολιτικές, που έχουν να κάνουν όχι μόνο με την ιδιωτικοποίηση της αστικής συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης αλλά με την απελευθέρωση γενικότερα της συγκοινωνίας της χώρας είτε θαλάσσης είτε αέρος είτε της γης. Και εδώ γινόμαστε μάρτυρες ότι πουλιούνται τα λιμάνια, τα αεροδρόμια, η Ολυμπιακή Αεροπορία άρα όλα παραδίδονται στο ιδιωτικό κεφάλαιο.

Και για να ξεκαθαρίσω, η δική μας πρόταση είναι συνεπής και έχει τη λογική αντίληψη ότι θα πρέπει αυτό το κοινωνικό αγαθό να το παρέχει ένας ενιαίος δημόσιος φορέας που εκεί μέσα θα λειτουργούν όλα αυτά τα μέσα μαζικής μεταφοράς είτε είναι το τραμ είτε το ΜΕΤΡΟ είτε τα λεωφορεία είτε είναι και η θαλάσσια ακόμη επικοινωνία διότι σαν Θεσσαλονίκη έχουμε και αυτήν τη δραματική εμπειρία, ενώ είχε προκληθεί ο διαγωνισμός, είχε καταλογισθεί σε ποιον θα δοθεί αυτή η θαλάσσια συγκοινωνία, επειδή έβγαλε όμως εκ των υστέρων ότι δεν τον βολεύει τον ιδιώτη, αρνείται τώρα να υλοποιήσει αυτήν την ανάθεση έργου, γιατί ζητάει ακόμη περισσότερα. Να, λοιπόν, πώς γίνεται η ιδιωτική πρωτοβουλία και πώς πιέζει το κράτος για ακόμα μεγαλύτερα οφέλη.

Έτσι, λοιπόν, αυτήν την πρόταση που κάνουμε, πιστεύουμε ότι είναι πολύ ρεαλιστική. Υπάρχουν, αν θέλετε, και παραδείγματα μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση που εκεί η αστική συγκοινωνία, αν και υπάρχουν εκεί νεοφιλελεύθερα συντηρητικά κόμματα, την έχουν αφήσει στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, εκτός μιας περίπτωσης της Αγγλίας που εκεί έχουν απελευθερωθεί αλλά εκεί

μειώθηκε το επιβατικό κοινό αυξήθηκαν όμως υπέρμετρα τα αστικά εισιτήρια.

Για τη συγκεκριμένη σύμβαση δεν είναι αληθές αυτό το οποίο λέγεται, το επιχειρηματικό ρίσκο για τους μετόχους δεν υπάρχει. Αν διαβάσουμε προσεκτικά τη συμφωνία, εκείνο που κάνει είναι να ελαχιστοποιεί λίγο το κέρδος αλλά το κέρδος όμως παραμένει.

Και λαμβάνοντας υπόψη τι έχει βγάλει, κάνει ένα βήμα προς τα πίσω ο ΟΑΣΘ για να μην τα χάσει όλα. Κι εμείς στην επιτροπή παραδεχθήκαμε ότι σαν επιχειρηματίες είναι πολύ ικανοί, διότι πέρασαν από πολλές καταστάσεις. Αυτές οι καταστάσεις τους ευνόησαν είτε ήταν ο κ. Καραμανλής είτε ήταν πάλι μετά ο κ. Καραμανλής το 1979 είτε ήταν από το 1982 η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., το 1993 πάλι η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και σήμερα είναι κυβέρνηση το ΠΑ.ΣΟ.Κ. Παραχρυσούμε πάλι στους ίδιους μετόχους αυτήν την αστική συγκοινωνία.

Εκεί βέβαια που υπάρχει ρίσκο -και αυτό δεν ακούστηκε από την πλευρά του εισηγητή της Πλειοψηφίας και της Κυβέρνησης- είναι ότι αναλαμβάνουν ρίσκο μόνο οι εργαζόμενοι. Είναι τα μόνα θύματα αυτής της συμφωνίας. Και υπάρχουν μέσα διατάξεις που πραγματικά αμφισβητούν ακόμα και τη θέση της δουλειάς. Γιατί η σύμβαση λέει ότι είναι μέχρι το 2009. Μετά από εκεί δεν λέει η Κυβέρνηση τι θα κάνει. Εμείς γνωρίζουμε τι θα κάνει. Άλλωστε το ομολόγησε και ο κύριος Υπουργός στην επιτροπή, όπως το έχει ομολογήσει και ο Γενικός Γραμματέας σε συνεντεύξεις του ότι τότε με τα νέα δεδομένα που θα υπάρχουν θα πράξουμε ανάλογα. Και ο κύριος Γενικός είπε ότι θα γίνει δημόσιος διαγωνισμός και όποιος θέλει θα έρθει να πάρει τις αστικές συγκοινωνίες. Και μεταξύ αυτών θα είναι και ο ΟΑΣΘ.

Εκείνο όμως που δεν προβλέπει αυτή η συμφωνία είναι τι θα γίνει το προσωπικό. Εκεί δεν υπάρχει τίποτα. Δηλαδή το προσωπικό βρίσκεται σε μια εκκρεμότητα. Αυτό σημαίνει ότι μετά το 2009 μπορεί να χάσει και τη δουλειά του αφού δεν μεταβιβάζεται στο νέο φορέα -ποιος θα είναι αυτός- που θα αναλάβει την αστική συγκοινωνία.

Εδώ υπάρχει το αίτημα του σωματείου, που δεν το έλαβε υπόψη όπως γινόταν στις προηγούμενες συμφωνίες και νόμους όπου προέβλεπε ότι εξακολουθούν στον επόμενο φορέα να δουλεύουν αυτοί οι εργαζόμενοι. Και αυτή είναι και η δικιά μας η πρόταση: Να συμπεριληφθεί ότι μετά το 2009 θα πάνε στο νέο φορέα που θα αναλάβει τις αστικές συγκοινωνίες.

Μέσα απ' αυτήν τη σύμβαση προβλέπεται και η εφαρμογή νέων εργασιακών σχέσεων, όπως προβλέπει και η εισηγητική έκθεση. Γνωρίζουμε ότι έχουν περάσει μέσα από τη Βουλή τέτοια νομοσχέδια, που πραγματικά πλήττουν τις εργασιακές σχέσεις των εργαζομένων. Και λέει μέσα ότι είναι υποχρεωμένος ο ΟΑΣΘ να εφαρμόζει αυτούς τους νόμους και αυτές τις διατάξεις επειδή επήλθαν αλλαγές στον εργασιακό χρόνο των εργαζομένων. Και βέβαια μιλάει για μείωση του κόστους των δαπανών των εργαζομένων.

Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι υπάρχει ελαστικοποίηση στις σχέσεις εργασίας. Και αυτό είναι ακριβώς που συνδέει την οποιαδήποτε μείωση των δαπανών με ένα πριμ παραγωγικότητας. Αυτό σημαίνει ότι μπορώ να χρησιμοποιήσω τον οδηγό για δέκα ώρες σε περίοδο αιχμής. Σε περίοδο μη αιχμής θα του πω να δουλέψει πέντε ώρες ή να πάρει ρεπό. Δεν πληρώνουμε όμως τις υπερωρίες που κάνουμε στην περίοδο αιχμής, άρα έχουμε μείωση στο κόστος των δαπανών. Πάρε και κάτι παραπάνω.

Επίσης προβλέπει μείωση του προσωπικού από τη μείωση των συντελεστών. Κι εδώ οι εργαζόμενοι κάνουν συγκεκριμένες προτάσεις για να αυξηθούν αυτές οι θέσεις των εργαζομένων. Παρ' όλα αυτά το Υπουργείο δεν τα λαμβάνει υπόψη του. Για ποιο λόγο; Γιατί έχει στο μυαλό του να υλοποιήσει αυτά που είπα προηγούμενως. Αλλαγές εργασιακών σχέσεων σημαίνει ότι δεν χρειάζομαι και παραπάνω εργάτες.

Να το προχωρήσω ακόμα περισσότερο γιατί προβλέπει εκεί και προσαρμογή του προσωπικού σύμφωνα μ' αυτούς τους δείκτες. Εμείς είπαμε ότι θα πρέπει εκεί να αναφέρεται καθαρά ότι δεν θα υπάρξει μείωση του προσωπικού. Και απ' ό,τι μας είπαν

οι εργαζόμενοι -κι έχουν καταθέσει την πρότασή τους- η όποια προσαρμογή που σημαίνει μείωση προσωπικού να γίνει μέσα απ' αυτούς οι οποίοι θα βγούν στη σύνταξη σε ένα και σε δύο χρόνια. Αυτό θέλαμε να μπει μέσα στο νομοσχέδιο και αυτό βέβαια δεν μπήκε για να εξασφαλιστούν οι εργαζόμενοι από τυχόν απολύσεις.

Για την αποζημίωση του 2112: Να υπάρξει η αποζημίωση του 2112 και τίποτα παραπάνω. Γιατί εκεί μέσα λέτε ότι με υπουργική απόφαση των δύο Υπουργών μπορεί να μεταβάλλεται το ανώτατο όριο. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να πέντε εκατομμύρια να τα κάνω οκτώ, αλλά μπορώ όμως να τα κάνω και τρία. Βγάλτε τη λέξη στο δεύτερο εδάφιο, δεν χρειάζεται. Εμείς λέμε να είναι ο 2112. Αν εσείς θέλετε να δώσετε τα πέντε εκατομμύρια, σβήστε το δεύτερο εδάφιο και βάλτε ότι είναι πέντε εκατομμύρια η αποζημίωση για να μην υπάρχει αυτό που έχετε στο μυαλό σας ενδεχομένως μεθαύριο, να μειώσετε δηλαδή το ανώτατο ποσό. Στη συζήτηση επί των άρθρων θα πούμε περισσότερα και για τους εργαζόμενους.

Έρχομαι τώρα στο Σ.Α.Σ.Θ.: Αυτό το όργανο, το οποίο δημιουργείται είναι ελεγχόμενο από την Κυβέρνηση. Έχει μέσα διορισμένους ανθρώπους από το Υπουργείο, έχει διορισμένους από την περιφέρεια, έχει διορισμένους από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου, έχει διορισμένους έξι και οι υπόλοιποι είναι εκλεγμένοι.

Τι έγινε τώρα στην επιτροπή που δεν το έλαβε υπόψη της η Κυβέρνηση; Ήταν αιρετοί εκλεγμένοι, η Τοπική Αυτοδιοίκηση, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, η οποία διαφωνεί. Τι λέει η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση; "Συν τοις άλλοις έρχεται και μας αφαιρεί τις αρμοδιότητες". Το ζήτημα είναι ότι επικαλούμαστε συνέχεια τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση όπου βολεύει την Κυβέρνηση. Δίνουμε αρμοδιότητες, αλλά παράλληλα, όμως, αυτές οι αρμοδιότητες δεν συνοδεύονται με τις ανάλογες και τις αντίστοιχες επιχορηγήσεις. Όχι μόνο αυτό, αλλά επιπλέον παρακρατούνται από τον προϋπολογισμό τα κονδύλια που θα έπρεπε να δοθούν στη Νομαρχιακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Άρα, λοιπόν, υπάρχει ένα ουσιαστικό πρόβλημα. Η Κυβέρνηση κλείνει τα αυτιά στους φορείς αυτούς, τα ανοίγει όμως από την πλευρά των μετόχων. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση είχε μια τελείως διαφορετική πρόταση. Αυτήν την πρόταση την κατέθεσε στο Υπουργείο. Το Υπουργείο λέει ότι δεν την πήρε. Είναι ένα πρόβλημα, αλλά όμως κινείται σε διαφορετική κατεύθυνση.

Βέβαια εδώ είναι το ζήτημα για εμάς. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση αυτήν την ώρα, έτσι όπως έχει διαμορφωθεί η κατάσταση στους δήμους, στις κοινότητες και στη νομαρχία δεν μπορεί να αναλάβει τις αστικές συγκοινωνίες, γι' αυτό και επιμένουμε στο δημόσιο ενιαίο φορέα μέσω μαζικής μεταφοράς.

Πότε καλούν την Τοπική Αυτοδιοίκηση; Εκεί που δεν θα πάει ο ΟΑΣΘ. Λέτε: "Στα πλαίσια των δήμων ή και όμορων δήμων μπορούμε να κάνουμε αστική συγκοινωνία". Με τι μέσα και με τι λεφτά; Δεν λέτε να τους δώσετε από τον προϋπολογισμό για να ανταποκριθούν σε αυτά τα έξοδα. Δεν το κάνετε. Τι λέτε; Λέτε: "Κάντε τη συγκοινωνία, βάλτε ανταποδοτικά τέλη για να μπορέσετε να εξυπηρετήσετε τους πολίτες". Πάλι δηλαδή χρησιμοποιούμε την Τοπική Αυτοδιοίκηση, τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση σαν φοροεισπράκτορες και φορομπήχτες.

Το ζήτημα είναι ότι στη λογική τη δική σας πλέον η τοπική Αυτοδιοίκηση και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση είναι ένας επιχειρηματίας, ο οποίος, για να παρέχει την υπηρεσία του, που είναι η ανυπόστητη υποχρέωση της Κυβέρνησης και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης προς τους πολίτες, πρέπει να πληρώσει ο πολίτης για να πάρει αυτήν την παροχή. Εδώ πληρώνει ο κάθε Έλληνας πολίτης εργαζόμενος μέσα από την εφορία τεράστια χρηματικά ποσά. Γι' αυτό λέμε ότι είναι μια συνολική πολιτική αντίληψη, που έχετε για το ζήτημα και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Στο διοικητικό συμβούλιο του ΟΑΣΘ βλέπω εδώ ότι κάνετε μια αλλαγή. Εμείς καταθέσαμε την πρότασή μας και είμαστε υπέρ της απλής αναλογικής. Καταλαβαίνουμε ότι πιεστήκατε σ' αυτό το ζήτημα από πολλούς παράγοντες, γιατί εκεί μέσα μπορεί να παίζονται και διάφορα παιχνίδια. Εμείς σας λέμε: Θέλετε να εφαρμόσετε την απλή αναλογική για να μπορεί κάθε διαφορετική αντίληψη να εκφράζεται στο Διοικητικό Συμβούλιο όχι

μόνο του ΟΑΣΘ αλλά όλων των σωματείων;

Πριν από δύο μήνες φέρατε εδώ στη Βουλή νόμο και από απλή αναλογική που ήταν στο συνεταιριστικό κίνημα το κάνατε πλειοψηφικό, για να πάμε και στο σύστημα της απλής αναλογικής στη Βουλή, στους εκπροσώπους του ελληνικού λαού, όπου εκεί στερείτε και την απλή θέληση συγκεκριμένων κομμάτων να μπουν μέσα στη Βουλή, παρ'όλο ότι παίρνουν ένα ποσοστό από τον ελληνικό λαό. Όπου μας συμφέρει, δηλαδή, η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ και το ΠΑ.ΣΟ.Κ χρησιμοποιεί την αναλογική έκφραση διαφόρων αντιλήψεων και προτάσεων, όταν όμως χρειαστεί να το εφαρμόσετε εκεί που πρέπει, εκεί βέβαια τα γυρίζετε πάλι πίσω. Είναι και αυτό ένα χαρακτηριστικό δείγμα της Δημοκρατίας, όπως εσείς την εννοείτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Το ψηφοδέλτιο, όμως...

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κύριε Κίρκο, κάποτε λέγατε για απλή αναλογική. Εσείς μπορεί να θέλετε να αλλάξετε κάθε τόσο γνώμη. Μπορεί μετά από πέντε χρόνια να λέτε στη Βουλή αν είσθε Αξιωματική Αντιπολίτευση και πάλι για απλή αναλογική. Αυτό, ξέρετε, είναι ένα δείγμα αξιοπιστίας της πολιτικής και των πολιτικών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Μην απαντάτε στις διακοπές, γιατί σας παρασύρουν και χάνετε χρόνο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Να τον κρατείτε το χρόνο, κύριε Πρόεδρε, για όποιον με διακόπτετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Όχι, δεν κρατώ το χρόνο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Με την επέκταση δρομολογίων και σε άλλες περιοχές και σ' αυτό ακόμα το σημείο κερδισμένος είναι ο ΟΑΣΘ, γιατί λέει ότι αν θέλει το ΚΤΕΛ μπορεί να έλθει, να κάνει το συνεταιρισμό του, να αγοράσει τις μετοχές, να γίνει και αυτό αστική συγκοινωνία.

Όμως, εδώ οι αντιπρόσωποι των ΚΤΕΛ μας είπαν ότι αδυνατούμε να δώσουμε τη μετοχή την οποία υπολογίζουν σε αξία περίπου πενήντα οκτώ ή εξήντα εκατομμύρια δραχμές. Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι είναι στα χέρια του ΟΑΣΘ η οποία επέκταση. Μα ο ΟΑΣΘ σε πολλές συσκέψεις που έχουν γίνει στο νομό, έχει ξεκαθαρίσει ότι αν δεν έχει κέρδος απ' αυτή την επέκταση, δεν πρόκειται να κάνει επέκταση.

Βέβαια εδώ το Σ.Α.Σ.Θ λέει ότι σε έξι μήνες θα κάνει μία μελέτη και θα δει, αν θα γίνει αυτή η επέκταση. Εάν θα γίνει τώρα η επέκταση, δεν μπορεί να ξαναγίνει παρά μόνο μετά από τρία χρόνια. Καταλαβαίνουμε, δηλαδή, σε ποια λειτουργική βάση μπαίνει το ζήτημα, όταν είναι γνωστό ότι ο Νομός Θεσσαλονίκης με την επέκταση και την οικιστική ανάπτυξη που γίνεται, πλέον δεν έχει ανάγκη μόνο την αστική συγκοινωνία στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, αλλά πρέπει να επεκταθεί σε όλες τις περιοχές. Γι' αυτό λέμε ότι είναι κοινωνικό αγαθό. Δεν μπορεί δηλαδή ο κάτοικος της επαρχίας Λαγκαδά ή της δυτικής Θεσσαλονίκης, είτε ακόμα και προς τη μεριά των Βασιλικών να στερείται της αστικής συγκοινωνίας όταν άλλα μέσα τα έχουν. Κι εδώ μπαίνει ένα ζήτημα ίσης μεταχείρισης των κατοίκων μίας συγκεκριμένης περιοχής. Κι εδώ είναι ακριβώς το θέμα ότι ένας ενιαίος δημόσιος φορέας που θα είχε στα χέρια του τα μέσα μαζικής μεταφοράς, θα μπορούσε να ανταποκριθεί σε αυτόν το ρόλο, ενώ τώρα όλα τα αφήνουμε και επαφίεται στα χέρια του ΟΑΣΘ, ενός ΟΑΣΘ ο οποίος από όλες τις πλευρές κι αν πιάσει κανείς τη σύμβαση, ευνοείται.

Να αναφέρω συγκεκριμένα για την ενοίκιαση των εγκαταστάσεων. Τι γίνεται; Υπάρχει ο ΗΡΑΚΛΗΣ και ξέρετε ότι ο ΗΡΑΚΛΗΣ είναι ένας συνεταιρισμός που οι μέτοχοι του είναι μέτοχοι του ΟΑΣΠ. Η εισηγητική έκθεση λέει μέσα το εξής: ότι χρόνια τώρα ο τιμάρθρος ήταν χαμηλότερος από την αύξηση που έπαιρνε από τα ενοίκια ο ΗΡΑΚΛΗΣ. Αυτό τι σημαίνει; Ότι ενώ το ενοίκιο θα έπρεπε να είναι φθινότερο, πλήρωνε υπέρρογα ποσά. Και αυτά είναι για τα δώδεκα τελευταία χρόνια. Για πάρτε και τα προηγούμενα χρόνια, να δείτε πώς λειτουργούν αμφίδρομα αυτές οι δύο μετοχικές εταιρείες. Και βέβαια δεν έχει γίνει κανένας έλεγχος μέχρι τώρα.

Υπάρχουν και άλλες διατάξεις, όπως είναι στο άρθρο 10, αλλά πραγματικά εδώ δεν μας δίνεται και ο χρόνος για να μπορέσουμε να τοποθετηθούμε πιο αναλυτικά.

Λέει, λοιπόν, το εξής όσον αφορά τον ΟΣΕ, ότι μπορεί να ιδρύει εταιρείες έξω από το σκοπό για τον οποίο ιδρύθηκε. Και σε μία ερώτηση που κάναμε στον κύριο Υπουργό, μας είπε παραδείγματος χάριν να πάρουμε μέρος για τις τηλεπικοινωνίες. Δηλαδή τι γίνεται; Από τη μια μεριά ιδιωτικοποιούμε τον ΟΤΕ, από την άλλη ιδιωτικοποιούμε...

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

Δώστε μου δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε, για να ολοκληρώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Όχι, κύριε Τζέκη, δεν θα πάρετε δύο λεπτά. Σας παρακαλώ! Έχετε και δευτερολογία. Και λυπάμαι που κάνατε προηγουμένως αναφορά ότι δήθεν δεν σας δίνεται ο απαραίτητος χρόνος ενώ γνωρίζετε ότι ο χρόνος προσδιορίζεται από τον Κανονισμό. Παρακαλώ ολοκληρώστε σε ένα λεπτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Το γνωρίζω, κύριε Πρόεδρε.

Άρα, λοιπόν, ιδιωτικοποιείται ο ΟΣΕ, ιδιωτικοποιείται ο ΟΤΕ και λέμε στον ΟΣΕ, πάρε ένα μερίδιο από τις τηλεπικοινωνίες. Καταλαβαίνουμε δηλαδή τι παιχνίδι παίζεται.

Υπάρχει ένα άλλο που λέει για απαλλοτριώσεις στον περιφερειακό σιδηρόδρομο του ΟΣΕ, με το νόμο εκείνον τον οποίο εμείς είχαμε καταψηφίσει, γιατί αφαιρούσε το δικαίωμα από μικροϊδιοκτήτες και να μπορέσουν να προστατεύσουν μια ιδιοκτησία και να δούμε το τίμημα πώς θα το δώσουν και πόσο θα είναι. Υπάρχουν, δηλαδή, σοβαρά προβλήματα μέσα εκεί.

Υπάρχει πρόβλημα όμως και με την ΥΠΑ. Ξέρουμε ότι υπάρχει ο Αερολιμένας Αθηνών, ο οποίος πλέον είναι ιδιωτικός, αφού είναι στα χέρια γερμανικής εταιρείας και ξέρουμε ότι φεύγει από το Ελληνικό. Εκεί είναι κάπου εξακόσιοι εργαζόμενοι που ένα μέρος θα πάει προς τα εκεί και ένα μέρος μένει ξεκρέμαστο. Το ζήτημα για μας είναι ακριβώς η ιδιωτικοποίηση και του κρατικού Αερολιμένα, ενώ με τη δική μας θέση θα έπρεπε να είναι κρατικός ο Αερολιμένας Αθηνών με υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας 100% ελεγχόμενη από το δημόσιο. Για περισσότερες λεπτομέρειες θα τοποθετηθούμε στη συζήτηση στα άρθρα. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Άμυνας, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Δημόσιας Τάξης κατέθεσαν σχέδιο νόμου: "Επιτάχυνση της τακτικής διαδικασίας ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων και λοιπές δικονομικές και συναφείς ρυθμίσεις".

Επίσης, η Διарκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει τις εκθέσεις της στα σχέδια νόμων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων:

1. "Κύρωση του Μνημονίου Κατανοήσεως μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Τουρκίας σχετικά με τη συνεργασία για την προστασία του περιβάλλοντος".

2. "Συγχώνευση του ν.π.δ.δ. με την επωνυμία "Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας" και της εταιρείας "Ελληνικοί Αυτοκινητόδρομοι Ανώνυμη Εταιρεία" σε ανώνυμη εταιρεία, με την επωνυμία "Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων" και το διακριτικό τίτλο Τ.Ε.Ο. Α.Ε."

Παραπέμπονται στην αρμόδια Διарκή Επιτροπή.

Από τη Νέα Δημοκρατία ορίζεται ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος για τη σημερινή συζήτηση του νομοσχεδίου: "Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμών Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις" ο Βουλευτής Κορινθίας κ. Αναστάσιος Παπαληγούρας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα δυτικά θεωρεία αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" για τα ογδόντα χρόνια ενσωμάτωσης της Θράκης στην Ελλάδα πενήντα δύο μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί καθηγητές από το Γυμνάσιο Αναβάσσου Αττικής.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Το λόγο έχει η ειδική αγορήτρια του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ασημίνα Ξηροτύρη -ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ -ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ : Επί πολλά χρόνια, από τη μεταπολίτευση και μετά, μια ευρύτερη συνεργασία των επιστημονικών και τεχνικών παρατάξεων, των κοινωνικών και επαγγελματικών φορέων των επιμελητηρίων μαζί με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και στη συνέχεια τη Νομαρχιακή και τις τοπικές και περιφερειακές υπηρεσίες είχαν πράγματι επεξεργαστεί μια σειρά ολοκληρωμένων προτάσεων για τα μεγάλα προβλήματα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής μεταξύ των οποίων και το κυκλοφοριακό και τις αστικές συγκοινωνίες που συζητάμε σήμερα. Η σύσταση ενιαίων φορέων σχεδιασμού οργάνωσης και ελέγχου με ευρύτερη εκπροσώπηση των φορέων αυτών ήταν το ζητούμενο.

Έτσι συστάθηκε και ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης, ενώ ο ενιαίος φορέας συγκοινωνιών εμφανίζεται σήμερα με αποδυναμωμένη μορφή στο παρόν νομοσχέδιο με την επωνυμία Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

Μεταξύ των επιμέρους προβλημάτων, όπως αυτό των αστικών συγκοινωνιών, υπήρξαν βασικές προτάσεις αλλαγής της μορφής διαχείρισης με κυρίαρχη τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Γι' αυτές βέβαια τις συζητήσεις και τις απόψεις και τον εκτεταμένο διάλογο ο σημερινός εισηγητής του ΠΑΣΟΚ ο κ. Βούγιας είχε την άποψη τότε αυτής ακριβώς της πρότασης που είχαν οι περισσότερες παρατάξεις και η παράταξη του ΠΑΣΟΚ επί σειρά ετών, της πρότασης, δηλαδή, ότι η διαχείριση έπρεπε να αλλάξει χέρια και να πάει στον ευρύτερο τομέα της αυτοδιοίκησης και να συνδιαστεί με μια ολοκληρωμένη πρόταση για την επίλυση του συγκοινωνιακού προβλήματος της Θεσσαλονίκης.

Όλες αυτές οι προτάσεις παρέμειναν ως μία εργασιοθεραπεία. Σήμερα κιάλας αλλάζουν κατεύθυνση. Η Κυβέρνηση εμφανίζεται έτσι υποχρεωμένη να συρθεί και πάλι στην ανανέωση παλαιών επιλογών όπως αυτή της ανανέωσης της σύμβασης του ΟΑΣΘ εγκαταλείποντας κάθε προσπάθεια διαρθρωτικών αλλαγών και στον τομέα των συγκοινωνιών. Όφειλε όμως στην αιτιολογική έκθεση να αποτιμήσει τη μέχρι σήμερα συνεργασία της με τον ΟΑΣΘ ως προς το αν το επίπεδο, η ποιότητα των παρεχόμενων συγκοινωνιών είναι καλή. Να κάνει τη σύγκριση με το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται από τον κρατικό ΟΑΣΑ στην Αθήνα, δηλαδή, και μέσα από αυτήν τη σύγκριση να δει τα υπέρ και τα κατά αυτών των δύο λειτουργιών και να διορθώσει τη νέα σύμβαση του ΟΑΣΘ, αλλά κυρίως να δει την καινούργια σύμβαση σε σχέση με τις ανάγκες που διαμορφώνονται σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης και πολύ θα θέλαμε εδώ να δει και τις σύγχρονες ανάγκες που έχουν και δικαιούνται να ζητούν την εκπλήρωσή τους οι πολίτες της Θεσσαλονίκης.

Αλλά θα μου πείτε, ποιες ανάγκες; Τις ανάγκες που έχει καταγράψει επί σειρά ετών ο λαός της Θεσσαλονίκης και που είναι πάρα πολλές; Τεράστιο και παραμένει ουσιαστικά άλυτο το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης. Οι μαζικές μεταφορές είναι μονοδιάστατες, συνδιάζονται μόνο με τα λεωφορεία ενώ κυρίαρχη και άναρχη είναι η λειτουργία του ΙΧ. Τα λοιπά μέσα και οι ρυθμίσεις ακόμα και αυτές οι βραχυπρόθεσμοι χαρακτηριστήρα παραπέμπονται στο μέλλον ή θυσιάζονται στην οξεία τη πόλωση των δύο μεγάλων κομμάτων, οξύτατη πόλωση που ταλαιπωρεί επί μία εικοσαετία και πλέον τη Θεσσαλονίκη.

Ο λαός της Θεσσαλονίκης, οι εργαζόμενοι, οι φοιτητές εξαρτώνται για τις μετακινήσεις τους μόνο από τα λεωφορεία και τελικά συνδέθηκαν με τον ΟΑΣΘ. Και αυτή η αναγκαστική συμβίωση θα ήθελα κι εγώ να δεχθώ ότι οδήγησε τον ΟΑΣΘ σε μια σταδιακή αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Το κράτος δυστυχώς έχει κρατήσει μόνο το ρόλο του χορηγού.

Αδυνατεί να προχωρήσει σε διαρθρωτικές αλλαγές. Αδυνατεί να ολοκληρώσει ακόμη και έργα βασικών υποδομών, που θα ανακουφίσουν κυκλοφοριακά το πολεοδομικό συγκρότημα και την ευρύτερη περιοχή και θα δώσουν εναλλακτικές και προσθετικές λύσεις για τα μέσα μαζικών μεταφορών.

Αδυνατεί να συνεργαστεί, να εμπιστευθεί και να αξιοποιήσει την Τοπική και τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και τους συνεργ-

γούς κοινωνικούς φορείς της περιοχής στην επίλυση των μεγάλων αυτών προβλημάτων. Η Τοπική και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση παραμένουν απλοί θεατές όλων αυτών και απλώς καταγράφουν τα προβλήματα και διεκδικούν τις λύσεις τους.

Σε ποια όργανα όμως; Σε όργανα όπως αυτό που συστήνεται τώρα, σε όργανα που είναι μακριά από τα δικά τους συλλογικά όργανα, σε όργανα όπου γίνεται η λήψη και η υλοποίηση των αποφάσεων που η Κυβέρνηση εξακολουθεί να κρατά ασφικτικά στις κεντρικές υπηρεσίες.

Με βάση τα στοιχεία αυτά για το ιδιαίτερο, δύσκολο και σύνθετο περιβάλλον, στην εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου δεν γίνεται προσπάθεια να αιτιολογηθεί η επιλογή της απευθείας ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου του ΟΑΣΘ. Δεν αιτιολογείται το γιατί δεν έγινε η αναζήτηση -έστω και το ότι δεν επετεύχθη αυτή- σχημάτων με ισχυρή συμμετοχή των αυτοδιοικήσεων και άλλων κοινωνικών φορέων της εξυπηρετούμενης περιοχής, λύση που εμείς θα βλέπαμε θετικότερα και που θα έπρεπε βέβαια να αρχίσει να προετοιμάζεται πριν από πολλά χρόνια.

Ωφειλε η Κυβέρνηση να αποδείξει ότι η ανάθεση που κάνει σήμερα αποτελεί τη βέλτιστη λύση από την άποψη του κοινωνικού και του δημοσίου συμφέροντος. Πολύ περισσότερο αφού πρόκειται για μια απευθείας ανάθεση με ανανέωση μιας αρχικά λεόντειας συμφωνίας, που εξακολουθεί παρά τις σχετικές τροποποιήσεις της να διατηρεί ένα χαρακτηριστικό καθεστώς για τον ΟΑΣΘ με την πριμοδότηση των μετόχων του από το δημόσιο.

Δεν αιτιολογείται δε και το βασικότερο: Γιατί δεν αναζήτησε εγκαίρως να διενεργήσει ανοικτό διαγωνισμό. Θα συμφωνούσα ότι ο ΟΑΣΘ έχει βελτιωθεί, γιατί οι μέτοχοί του είναι άνθρωποι των λεωφορείων, γιατί πολλοί απ' αυτούς είναι και εργαζόμενοι στον Οργανισμό και γιατί κυρίως έζησε και ζει τις ανάγκες των πολιτών της Θεσσαλονίκης και ιδιαίτερα το δύσκολο κυκλοφοριακό περιβάλλον.

Έτσι, σε ένα διαγωνισμό η ενδεχόμενη επανεκλογή του θα ήταν περισσότερο τεκμηριωμένη και ίσως να ήταν περισσότερο ικανοποιητική η καινούργια σύμβαση, η οποία θα προέκυπτε από ένα νέο διαγωνισμό, μια σύμβαση που θα διασφάλιζε περισσότερο τα συμφέροντα του δημοσίου, αλλά κυρίως θα εξυπηρετούσε περισσότερο του πολίτες της Θεσσαλονίκης. Αυτήν τη στιγμή διαφαίνεται ότι η σύμβαση δεσμεύει περισσότερο το ελληνικό δημόσιο έναντι του ΟΑΣΘ και λιγότερο τον ΟΑΣΘ έναντι της πόλης και του δημοσίου.

Το ζητούμενο είναι μια νέα σύμβαση που δεν θα έχει ως στόχο μόνο τη διευκόλυνση του ΟΑΣΘ, που δεν θα έχει δηλαδή ως στόχο να συνεχίσει έτσι αυτή η εκτέλεση και η εκμετάλλευση της αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, αλλά θα είναι ένα μεταβατικό στάδιο για να δώσει άλλες προτεραιότητες και να προδιαγράψει άλλες λύσεις γι' αυτό το τεράστιο πρόβλημα.

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

Διαπιστώθηκε από τους εισηγητές του ΠΑΣΟΚ ότι η παλαιά σύμβαση ανατρέπεται, αφού θεσμοθετείται το επιχειρηματικό ρίσκο και τίθενται τα κριτήρια της απόδοσης. Εμείς λέμε ότι είναι θεωρητικές οι διατυπώσεις, γιατί στην ουσία δεν υπάρχει επιχειρηματικό ρίσκο, ούτε κριτήρια απόδοσης, πολύ δε περισσότερο στην περίοδο αυτή που η Κυβέρνηση θέλει την ανταγωνιστικότητα αλλά μόνο για τις δημόσιες επιχειρήσεις. Με το πρόσχημα δε αυτής της ανταγωνιστικότητας προχωράει βεβιασμένα και άτακτα στις ιδιωτικοποιήσεις των δημόσιων επιχειρήσεων.

Στη σύμβαση αυτή απουσιάζει η έννοια της ανταγωνιστικότητας για τον ιδιώτη, ενώ καλείται μόνο η Τοπική Αυτοδιοίκηση να την επιδείξει με συμμετοχή της σε άγονες γραμμές, όπως και το ΚΤΕΛ, χωρίς όμως τα προνόμια της επιχορήγησης. Το περιβόητο επιχειρηματικό ρίσκο περιορίζεται απλά στην προσπάθεια μείωσης των δαπανών, χωρίς όμως να επηρεάζεται -αν δεν το επιτύχει- στην ουσία το κέρδος, αφού αυτό υπολογίζεται επί των εισπράξεων σε ποσοστό 15%.

Μια σειρά προτάσεων που παλαιότερα αλλά και πρόσφατα κατέθεσε η Τοπική και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση αποσπασματικά λαμβάνεται υπόψη. Έτσι, φαίνεται να γίνεται ένα άνοιγμα

προς τους ΟΤΑ, αλλά φοβάμαι ότι αυτό αντί να τους διευκολύνει και να τους ενθαρρύνει, τους αποτρέπει από τη διαχείριση συγκοινωνιακού έργου, αφού μόνο για τις άγονες περιοχές έξω από τις κεντρικές συνδέσεις -και εφόσον αυτές δεν επιθυμεί να τις πάρει ο ΟΑΣΘ- μπορεί να τις διαχειρίζεται η Τοπική Αυτοδιοίκηση, η οποία, όμως, δεν θα χρηματοδοτείται από το δημόσιο από το οποίο συνεχίζει να χρηματοδοτείται ο ΟΑΣΘ.

Παράλληλα αναγκάζεται να μπει σε μία διαδικασία σύνταξης σχετικών μελετών και να τεκμηριώσει την πρότασή της, η οποία θα εγκριθεί από το συμβούλιο, ένα συμβούλιο που κάθε άλλο παρά αποκεντρωμένο είναι και φιλικό προς την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τους τοπικούς φορείς.

Ενθάρρυνση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην ανάληψη συγκοινωνιακού έργου, όπως και συμμετοχή στη λήψη των αποφάσεων δεν επιχειρείται ουσιαστικά και υπολείπεται κατά πολύ από τις εξαγγελίες της Κυβέρνησης και πρόσφατες και παλαιότερες, σύμφωνα με τις οποίες αναφερόταν ότι το νομοσχέδιο θα βοηθήσει να γίνει επιτέλους αυτός ο ενιαίος φορέας συγκοινωνιών, για τον οποίο εδώ και πάρα πολλά χρόνια υπάρχουν προτάσεις και ότι αυτό το νομοσχέδιο θα έθετε τις βάσεις για μια διαφοροποίηση της διαχείρισης του συγκοινωνιακού έργου.

Με το πρόσχημα των δεσμευτικών διατάξεων του Συντάγματος, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση απώλεσε σχεδόν όλες τις αρμοδιότητές της. Επιτέλους, δώστε της αυτές που νόμιμα και δημοκρατικά δικαιούται. Δώστε της τον Οργανισμό Ρυθμιστικού. Δώστε της έστω αυτό το περιορισμένο συμβούλιο συγκοινωνιών και δώστε τη δυνατότητα αργότερα να γίνει αυτός ο περιβόητος ενιαίος φορέας συγκοινωνιών, αλλά ενταγμένος πράγματι στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Ο ΣΑΣΘ δεν είναι προπομπός για τη δημιουργία του ενιαίου φορέα συγκοινωνιών, αλλά είναι ο ίδιος αφυδατωμένος και αθηνοκεντρικός και παρουσιάζεται τελικά ως ένα δώρο προς τους Θεσσαλονίκιες. Έχουμε οπισθοδρόμηση και σ' αυτό, όπως και για τον Οργανισμό Ρυθμιστικού, παρ' όλες τις υποσχέσεις. Εάν ο ΣΑΣΘ τελικά λειτουργήσει με ισχνή συμμετοχή της Τοπικής και κυρίως της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, που έχει μόνο έναν εκπρόσωπο, ενώ εμείς θα βλέπαμε ο πρόεδρος αυτού του συμβουλίου να είναι ο νομάρχης Θεσσαλονίκης, με κυρίαρχες τις παρεμβάσεις και συμμετοχή της κεντρικής διοίκησης, τα προβλήματα θα επιδεινωθούν, αντί να επιλυθούν.

Πραγματικά εγώ θέλω να κρατήσω τις καλές προθέσεις του Υπουργού μέσα σε αυτό το νομοσχέδιο και να προσπαθήσουμε να διορθώσουμε, έστω, σε αυτό το άρθρο, που αφορά το συμβούλιο, να ενισχύσουμε τοπικά τον ΣΑΣΘ, να γίνει όσο το δυνατόν καλύτερος και να δημιουργήσει κάποιες προϋποθέσεις γι' αυτόν τον ενιαίο φορέα.

Αναγκαστήκατε κι εσείς, κύριε Υπουργέ, και το Υπουργείο σας μέσα από μία λογική της γραφειοκρατικής διεκπεραίωσης να προχωρήσετε σε αυτήν την ανανέωση της σύμβασης, παραβλέποντας τις τεχνολογικές εξελίξεις της εποχής και τις εφαρμογές της στις συγκοινωνίες.

Θα μπορούσατε και μέσα από αυτό το νομοσχέδιο να δώσετε τη δική σας προοπτική, που ξέρω ότι την έχετε, για μια σύγχρονη, βιώσιμη και συνδυασμένη με άλλα μέσα, συγκοινωνία για την πόλη.

Με τις ρυθμίσεις που περιέχει αυτό το νομοσχέδιο, αυξάνονται, αντί να δοθεί η ευκαιρία να αντιμετωπιστούν, αυτές οι χρόνιες εκκρεμότητες του κυκλοφοριακού συστήματος της Θεσσαλονίκης.

Όσον αφορά την αναδιάρθρωση του δικτύου των λεωφορειακών γραμμών, στα επιμέρους, δηλαδή, προβλήματα, θα δούμε ότι και μέσα από τα άρθρα του νομοσχεδίου γίνονται για μία τριετία κάποιες ευκαιριακές ρυθμίσεις επ' ευκαιρία της υπογραφής της σύμβασης, οι οποίες δεν φαίνεται να έχουν γίνει αποδεκτές από τους πολίτες της Θεσσαλονίκης. Υπάρχει κίνδυνος αυτές να παγιωθούν για μία τριετία, όπως και άλλες επιλογές και του Συμβουλίου Ρυθμιστικού, του Συμβουλίου του ΟΑΣΘ, που στην αρχή θα τις κάνει βεβαιωμένα, και είναι λογικό να γίνουν βεβαιωμένα στην αρχή. Υπάρχει κίνδυνος, επί μία τετραετία να δεσμεύσουν αυτήν την ανανέωση, αυτόν τον εκσυγχρονισμό, ο οποίος δεν αποτυπώνεται κατά τον καλύτερο τρόπο σε

τούτο το νομοσχέδιο, να δεσμεύσουν για μία ακόμη τετραετία αυτόν τον εκσυγχρονισμό του συγκοινωνιακού έργου της Θεσσαλονίκης.

Ακόμη, σε άλλες επιμέρους παρατηρήσεις μας, βλέπουμε ότι η χρονική διάρκεια της σύμβασης δεν είναι ιδιαίτερα μικρότερη από την υπολογιζόμενη διάρκεια απόσβεσης της αξίας ενός λεωφορείου, δεδομένου ότι η αγορά του συγχρηματοδοτείται από το δημόσιο. Η σύμβαση δεν περιγράφει επακριβώς τις περιπτώσεις μονομερούς καταγγελίας της από το ελληνικό δημόσιο. Επίσης θέτει περιορισμούς στο δικαίωμα των εργαζομένων για ελεύθερες συλλογικές διαπραγματεύσεις. Ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό, δεν διασφαλίζεται από την απλή παράθεση δεικτών ενήμερωτικού χαρακτήρα.

Εξάλλου είναι χαρακτηριστικό ότι η απόκλιση από το στόχο σε μόλις οκτώ από τους τριάντα δύο συνολικά δείκτες απόδοσης, μπορεί να επισύρει την επιβολή κάποιου προστίμου προς τον ΟΑΣΘ, καθώς επίσης, και σε αυτούς τους οκτώ δεν περιλαμβάνεται ούτε ένας από τους τέσσερις δείκτες ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού.

Προϋπόθεση για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, είναι η πραγματοποίηση επενδύσεων εκσυγχρονισμού στην κυκλοφοριακή υποδομή από τον ΟΑΣΘ. Σ' αυτήν την κατεύθυνση μπορείτε να αξιοποιήσετε την εμπειρία από τις αστικές συγκοινωνίες των Αθηνών. Η νέα σύμβαση έπρεπε να περιλαμβάνει σαφέστερο και δεσμευτικό για τον ΟΑΣΘ χρονοδιάγραμμα.

Τελειώνοντας σε αυτήν την επί της αρχής του νομοσχεδίου τοποθέτησή μου, θέλω να αναφερθώ και πάλι στο Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών. Για μας παραμένει ένα απλό εποπτικό συμβούλιο με περιορισμένο ρόλο και ευθύνη. Η πόλη μας όμως έχει ανάγκη από ένα αποκεντρωμένο, αυτόνομο και αυτεξούσιο φορέα χάραξης συγκοινωνιακής πολιτικής, εκτέλεσης όλων των κυκλοφοριακών έργων στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης και εποπτείας του συνόλου των αστικών μέσων μεταφοράς. Η νέα σύμβαση θα έπρεπε να περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τη συγκρότηση αυτού του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

Πραγματικά, κύριε Πρόεδρε, ο κύριος Υπουργός θα αισθάνεται ταλαιπωρημένος γιατί πράγματι μέσα απ' αυτήν την ανανέωση της σύμβασης εμείς και οι άλλοι συνάδελφοί μου εδώ προσπαθούμε να θέσουμε όλα τα συσσωρευμένα προβλήματα. Όντως μας δίνεται αυτή η ευκαιρία για να συζητήσουμε εδώ και να δούμε οργανωμένα πώς θα προχωρήσουμε στην επίλυση αυτού του προβλήματος. Γιατί και εγώ θέλω να πιστεύω ότι και αυτή η Κυβέρνηση που υποσχέθηκε σημαντικά πράγματα στους πολίτες της Θεσσαλονίκης, θέλει κάποια στιγμή να τα βάλει σε μια σειρά και να ξεκινήσει την επίλυση αυτών των τεράστιων προβλημάτων.

Εμείς θα μπορούσαμε να συμφωνήσουμε τουλάχιστον με μια λευκή ψήφο σ' αυτό το νομοσχέδιο εάν διαφαινόταν μέσα απ' αυτό η χάραξη μιας άλλης πολιτικής, που αργότερα θα μετέφερε όλο αυτό το συγκοινωνιακό έργο συνδυασμένο με άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς, στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Για το λόγο αυτό, αφού δεν γίνονται αυτά τα πράγματα, δεν τίθενται ούτε αυτές οι προϋποθέσεις, θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός) : Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

Θα δώσω στη συνέχεια το λόγο στον κ. Παπαληγούρα και κατόπιν σε σας κύριε Μαγκριώτη.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ : Δεν θα έπρεπε να μιλήσουν οι Βουλευτές, κύριε Πρόεδρε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, να μιλήσουν οι Βουλευτές πρώτα και μετά ο κύριος Υπουργός. Δεν μπορεί να περιμένει;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών) : Θα είμαι πολύ σύντομος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός) : Κοιτάξε για να είμαστε και ειλικρινείς, ο κύριος Υπουργός είχε πει να μιλήσει στο τέλος, αλλά προέκυψε το θέμα του κ. Παπαληγούρα, γι' αυτό

πρέπει να μιλήσει πρώτα ο Υπουργός και μετά ο κ. Παπαληγούρας.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, η Θεσσαλονίκη από το 1957 λειτουργεί έχοντας ως ραχοκοκαλιά τα αστικά λεωφορεία. Μια εταιρεία ιδιόμορφη ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, εδώ και σαράντα τρία χρόνια προσφέρει συγκοινωνιακό έργο. Το έργο αυτό προσφέρεται σε ικανοποιητικά επίπεδα. Η σύμβαση η οποία διέπει τη σχέση του ελληνικού δημόσιου με αυτόν το συνεταιρισμό, είναι μια σύμβαση, η οποία κατ' έτος κοστίζει στο ελληνικό δημόσιο περίπου είκοσι πέντε δισεκατομμύρια. Κάθε εισιτήριο επιδοτείται, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2000, περίπου με εκατόν εβδομήντα πέντε δραχμές. Αυτή είναι η πραγματικότητα σε ένα σύνολο κυκλοφορούντων λεωφορείων, που έχουν τον αριθμό περίπου των τετρακοσίων τριάντα (430).

Αυτό το νομοσχέδιο ήλθε πρώτα απ' όλα ως μια ανάγκη ανανέωσης μιας σύμβασης. Η σύμβαση έληξε μετά από είκοσι 20 χρόνια και έπρεπε να υπάρξει μια συνέχεια η οποία θα έκανε δύο πράγματα. Το πρώτο, να μη δημιουργήσει προβλήματα σε αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, το δεύτερο μητροπολιτικό κέντρο της χώρας το οποίο μεταλλάσσεται ταχύτατα τα δύο τελευταία χρόνια και που έχουμε μεταφορές πλέον και διαφοροποιήσεις του αστικού ιστού και από την άλλη πλευρά θα έπρεπε να γίνει μια προσπάθεια να εισαχθεί σ' αυτήν τη συμφωνία η έννοια του επιχειρηματικού ρίσκου.

Έπρεπε, λοιπόν, η σύμβαση αυτή να διέπεται από την αρχή της επιχειρηματικότητας. Το λέω αυτό διότι από το 1957 μέχρι το τέλος του 2000 που ίσχυσε η σύμβαση με τον ΟΑΣΘ υπήρχε μια σχέση όπου ήταν σε γενικές γραμμές ένας υπολογισμός ενός επιχειρηματικού κέρδους 15% με αναγνώριση όμως συνολικά των εξόδων τα οποία δημιουργούσε αυτή η επιχείρηση. Θα έλθω στη συνέχεια πολύ σύντομα να σας πω τις σημαντικές διαφοροποιήσεις οι οποίες υπάρχουν στη σύμβαση αυτή καθ' εαυτή.

Ο χρόνος διάρκειας της σύμβασης αυτής επιλέξαμε να είναι εννέα (9) έτη έναντι των είκοσι (20) που ήταν μέχρι τώρα. Σ' αυτό συνέλαβαν δύο πράγματα. Το πρώτο είναι η ανάγκη να υπάρχει ένα ελάχιστο χρονικό περιθώριο, ένας ελάχιστος χρονικός ορίζοντας προκειμένου να έχουμε τη δυνατότητα, μέσα από τη σύμβαση αυτή, να επιβάλουμε μια σειρά από ποιοτικές βελτιώσεις στην παροχή υπηρεσιών προς τους Θεσσαλονικείς. Αυτές οι βελτιώσεις είναι σαφείς και αφορούν την ανανέωση του στόλου, τη βελτίωση των αυτοκινήτων τα οποία θα εισέρχονται προς κυκλοφορία, την υποχρεωτική εγκατάσταση κλιματιστικών μηχανημάτων, την ύπαρξη ράμπας σε κάθε αυτοκίνητο, προκειμένου να εξυπηρετούνται άτομα με ειδικές ανάγκες, ώστε να απολαμβάνουν και αυτοί το αγαθό της δημόσιας συγκοινωνίας.

Το δεύτερο θέμα που έπρεπε ταυτόχρονα να συνυπολογίσουμε ήταν ο χρόνος να μην είναι τόσο μεγάλος ώστε να δημιουργεί την ευρύτερη έννοια ενός μονοπωλίου σε τέτοιο βάθος χρόνου που δεν θα άφηνε αυτό τον Οργανισμό να έχει τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει κάποια στιγμή, όταν οι υποχρεώσεις της χώρας από τη συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Ένωση το επιβάλλουν, έναν ελεύθερο ανταγωνισμό.

Το νομοσχέδιο αυτό κάνει όμως μια ρύθμιση την οποία θεωρούμε σημαντική. Ιδρύεται το ΣΑΣΘ, το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Όπως γνωρίζετε όλοι η Θεσσαλονίκη είναι μια πόλη η οποία αναπτύχθηκε τις τελευταίες δεκαετίες, η ανάπτυξη της από δω και πέρα, προβλέπεται να είναι εντυπωσιακότατη και η οικονομική της δραστηριότητα είναι τέτοια που επιβάλλεται να υπάρχουν συνθήκες οι οποίες να επιτρέπουν την ύπαρξη λογικών αντιμετώπισης του συγκοινωνιακού προβλήματος, να έχουν πρώτα απ' όλα ένα Οργανισμό με αυξημένο πολιτικό κύρος και να έχουν τη δυνατότητα μιας επιστημονικής ανάλυσης, προκειμένου να υπάρξει τοπικά πλέον, σταδιακά η εκχώρηση των πρωτοβουλιών σε ό,τι αφορά τα θέματα των αστικών συγκοινωνιών.

Το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, έχει μια σειρά από αποφασιστικές αρμοδιότητες. Πρώτα απ' όλα αποφαι-

σίζει για λήψη μέτρων βελτίωσης του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών. Είναι δηλαδή ένα όργανο το οποίο μπορεί να επιβάλει σε όλα τα συγκοινωνιακά μέσα της Θεσσαλονίκης, τις αποφάσεις του, προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα να υπάρχουν ποιοτικοί όροι διαρκώς βελτιούμενοι. Έχει ακόμα τη δυνατότητα να επιβάλει τις προϋποθέσεις για εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των επιβατών, όπως είναι οι σταθμοί μετεπιβίβασης και μια σειρά από αντίστοιχα θέματα. Έχει ακόμα τη δυνατότητα να καθορίζει νέες γραμμές και να τροποποιεί τις υφιστάμενες, τις μεταβολές των συχνотήτων εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου και μια σειρά από αντίστοιχες αρμοδιότητες. Ακόμα, εποπτεύει τον ΟΑΣΘ και ελέγχει την τήρηση των υποχρεώσεων του.

Για το λόγο αυτό, παρέχουμε οικονομική αυτοδυναμία στο ΣΑΣΘ, προκειμένου να υποβοηθηθεί το έργο του, να έχει μια τεχνική γραμματεία, να μπορεί να εισάγει θέματα, να αναθέτει μελέτες ανάλογα με τις ανάγκες οι οποίες προκύπτουν στο βάθος χρόνου γι' αυτό το μεγάλο μητροπολιτικό κέντρο που είναι η Θεσσαλονίκη.

Ένα από τα βασικά αιτήματα της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης που προκύπτει από την προφανή ανάγκη η οποία έρχεται από τη μεταβολή της αστικής περιοχής, είναι η δυνατότητα επέκτασης αυτής της περιοχής και επέκτασης των αστικών συγκοινωνιών, προκειμένου να καλύπτονται οι ανάγκες που έχουν δημιουργηθεί. Έτσι, η λήψη απόφασης για την επέκταση της αστικής περιοχής του ΟΑΣΘ, λαμβάνεται από το ΣΑΣΘ μετά από σχετική μελέτη, η οποία πρέπει να υπάρξει και αυτή η απόφαση τίθεται σε εφαρμογή μετά από έγκριση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την οποία εγκρίνονται και τα οικονομικά στοιχεία, όπως είναι τα κόμιστρα και η αντισταθμιστική καταβολή.

Με το παρόν νομοσχέδιο, ορίζονται τα σαφή χρονικά όρια, μέσα στα οποία το ΣΑΣΘ δύναται και δικαιούται να αποφασίζει γύρω από το θέμα των επεκτάσεων. Πιστεύω ότι με την ύπαρξη του ΣΑΣΘ όπως επίσης και με τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών από τον ΟΑΣΘ, επιτυγχάνεται βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό.

Θέλω με πολύ λίγα λόγια να αναφέρω πιο αναλυτικά ότι ορίζεται σαν ελάχιστη υποχρέωση από τον ΟΑΣΘ με δρομολογεί και να κυκλοφορεί κατ'ελάχιστον τετρακόσια τριάντα (430) λεωφορεία στις γραμμές και με τις συχνότητες που αυτές διενεργούνται μέχρι σήμερα. Για την αύξηση της επιβατικής κίνησης που θα προέλθει μόνο μέσα από τη βελτίωση και αύξηση των προσφερομένων συγκοινωνιακών υπηρεσιών, παρέχονται κίνητρα σε μετόχους και εργαζόμενους να κινούνται και να προσπαθούν συνεχώς για το στόχο αυτό. Εισάγεται δηλαδή η έννοια της επιχειρηματικότητας.

Για τη διάθεση σύγχρονων και ασφαλών λεωφορείων στο επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης, καθορίζεται ανώτερο όριο ηλικίας τα δώδεκα (12) έτη που αποτελεί καθοριστικό παράγοντα βελτίωσης των υπηρεσιών. Αυτό σημαίνει όπως περιγράφεται στο σχέδιο νόμου, ότι τα λεωφορεία που έχουν ηλικία άνω των δώδεκα (12) ετών θα αποσυρθούν. Τα λεωφορεία που θα προμηθευτούν στο εξής ο ΟΑΣΘ, θα είναι εφοδιασμένα με σύστημα κλιματισμού και με σύστημα πρόσβασης στα εμποδιζόμενα άτομα. Επίσης, θα εφοδιαστούν με σύστημα κλιματισμού όσα λεωφορεία δεν συμπληρώνουν την ηλικία των οκτώ (8) ετών, μέχρι 31/12/2002. Ακόμα, το ΣΑΣΘ, έχει την υποχρέωση να εγκρίνει μέχρι 31/6/2001 χάρτη υποχρεώσεων του ΟΑΣΘ προς τους καταναλωτές του.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τις ρυθμίσεις αυτές που συμπληρώνουν την οικονομική συμφωνία η οποία περιλαμβάνεται στο παρόν νομοσχέδιο, ολοκληρώνουμε μια σημαντικότερη παρέμβαση για την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Δύο επιπλέον στοιχεία θα ήθελα να σας πω γι' αυτήν την οικονομική συμφωνία. Όπως ανέφερα προηγουμένως, με την ισχύουσα οικονομική συμφωνία, ανέρχονταν σε 15% το επιχειρηματικό κέρδος επί απασχολούμενου κεφαλαίου. Με τη νέα συμφωνία, το επιχειρηματικό κέρδος μειώνεται κατά 33% περίπου έναντι της χρήσης του 2000 και αφ'ετέρου ανάγεται σε τρία βασικά στοιχεία.

Το πρώτο στοιχείο είναι ότι κατά 50% το επιχειρηματικό κέρδος θα υπολογίζεται επί των εσόδων από κόμιστρα και άλλες πηγές, που συνιστά αυτό το οποίο έπρεπε να υπεισέλθει ως έννοια στη σχέση μεταξύ ΟΑΣΘ και Ελληνικού Δημοσίου και συνιστά την έννοια του επιχειρηματικού ρίσκου. Κατά 50% θα βασίζεται επί της λογιστικής αξίας των παγίων στοιχείων.

Έτσι, λοιπόν, υπάρχουν συγκεκριμένα κίνητρα και αν μεν ο ΟΑΣΘ αυξάνει την επιβατική του κίνηση και τα έσοδά του απ' αυτήν και μειώνει τις δαπάνες του, θα εισπράττει επιπλέον επιχειρηματικό κέρδος, το οποίο μπορεί να ανέρχεται στο 40% αυτής της διαφοράς. Αν αντίθετα μειωθεί η επιβατική κίνηση και τα έσοδα ή αυξηθούν οι δαπάνες έναντι των προϋπολογισμένων στη συγκεκριμένη χρήση, μειώνεται ισόποσα και απολύτως το επιχειρηματικό κέρδος.

Σχετικά με τις δαπάνες του προσωπικού, με την ισχύουσα σύμβαση αναγνωρίζονταν απολογιστικά οποιαδήποτε δαπάνη προσωπικού. Με τη νέα οικονομική συμφωνία την οποία φέρνουμε προς κύρωση στη Βουλή, μαζί με το συνολικότερο νομοσχέδιο, η μισθοδοσία όλου του υπηρετούντος προσωπικού στις 31.12.1999 αναλαμβάνεται.

Για το προσωπικό αυτό αναγνωρίζονται όλες οι δαπάνες μισθοδοσίας που προκύπτουν από τη συλλογική σύμβαση εργασίας. Από το 2001 και έκτοτε οι μεταβολές στις δαπάνες μισθοδοσίας θα αναγνωρίζονται με διαφορετικό τρόπο και έναντι των προηγούμενων ετών σε ποσοστό ίσο με τη μεταβολή του δείκτη τιμών καταναλωτή συν 1%. Πέραν αυτού, δεν θα αναγνωρίζεται ουδμία δαπάνη προσωπικού.

Θα υπάρχει μείωση αντιστοίχως κατά το κόστος μισθοδοσίας προσωπικού που θα αποχωρεί και το υπηρετούν προσωπικό της ίδιας κατηγορίας θα παραμένει μεγαλύτερο της σωστής αναλογίας προσωπικού ανά λεωφορείο, που περιγράφεται στο νόμο για κάθε κατηγορία προσωπικού. Αυτή η ρύθμιση δεν απαγορεύει βεβαίως στη διοίκηση του ΟΑΣΘ να προσλάβει επιπλέον προσωπικό, μόνο που η μισθοδοσία αυτού του επιπλέον προσωπικού θα βαρύνει αποκλειστικά τον ίδιο τον ΟΑΣΘ και όχι τον κρατικό προϋπολογισμό.

Εισάγουμε κίνητρα για τους εργαζόμενους. Δεν θέλω να σας κουράσω αναφέροντας επιμέρους μια σειρά από πράγματα. Θα σας πω μόνο συνολικά ότι μπαίνει μια σειρά από δείκτες, οι οποίοι αποτελούν και την αναγνώριση του κόστους. Δηλαδή, ο οργανισμός να υπερβεί τους δείκτες αυτούς, αλλά τις δαπάνες τις καταβάλλει ο ίδιος απομειώνοντας έτσι τα οικονομικά του έσοδα.

Επειδή, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, έγινε σημαντική κουβέντα για τους δείκτες μεταξύ ΕΘΕΛ και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, θα ήθελα από τα απολογιστικά στοιχεία του Δεκεμβρίου του 1999 να σας παραθέσω μερικά στοιχεία, για να υπάρχουν τα συμπεράσματα.

Τα κυκλοφορούντα λεωφορεία του ΟΑΣΘ ήταν τετρακόσια τριάντα (430), ενώ της ΕΘΕΛ ήταν 1550. Το σύνολο των εργαζομένων για τον ΟΑΣΘ ήταν δύο χιλιάδες επτά (2007) άτομα και για την ΕΘΕΛ έξι χιλιάδες εξακόσιες (6.600). Οι οδηγοί ήταν χίλιοι τετρακόσιοι εξήντα δύο (1462) έναντι τέσσερις χιλιάδες οκτακόσιοι σαράντα (4.840). Το τεχνικό προσωπικό ήταν διακόσιοι σαράντα τέσσερις (244) έναντι οκτακόσιοι πενήντα (850). Το προσωπικό ανά κυκλοφορούν λεωφορείο, ήταν 5,67 άτομα στον ΟΑΣΘ και 4,26 άτομα στην ΕΘΕΛ. Το κόστος μισθοδοσίας εργαζομένων του ΟΑΣΘ ήταν μεγαλύτερο απ' αυτό της ΕΘΕΛ και το κόστος μεταφοράς ανά επιβάτη στον ΟΑΣΘ ήταν μεγαλύτερο απ' αυτό της ΕΘΕΛ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι με τις ρυθμίσεις αυτές, οι οποίες παρουσιάζονται στη Βουλή με το νομοσχέδιο αυτό, επιτυγχάνεται μια βελτίωση για το ελληνικό δημόσιο και μια εξοικονόμηση για την εννιετία ποσού το οποίο φθάνει τα 50 δισεκατομμύρια δραχμές.

Πιστεύουμε επίσης ότι με την έννοια του επιχειρηματικού ρίσκου την οποία εισάγουμε, δίνουμε τη δυνατότητα στον ΟΑΣΘ, ο οποίος είναι ένας οργανισμός που έχει κάθε καλή προοπτική για το μέλλον, να μπορεί και να μελλοντικά να διεκδικεί αυτόν-πλέον την ύπαρξή του σε μια αγορά, η οποία κάποια στιγμή θα είναι αγορά ανταγωνισμού. Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας είκοσι τρεις μαθητές και τρεις συνοδοί-καθηγητές από το 1ο ΤΕΕ Αθήνας, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" για τα ογδόντα χρόνια από την ενσωμάτωση της Θράκης στην Ελλάδα.

Τους καλωσορίζουμε στη συνεδρίαση.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Παπαληγούρας.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να δηλώσω ότι κατ' αρχήν η Νέα Δημοκρατία θα ψηφίσει το νομοσχέδιο. Και να ξεκινήσω θετικά λέγοντας ότι μας βρίσκουν σύμφωνους.....

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε Παπαληγούρα, με συγχωρείτε σας έβαλα δεκάλεπτο. Και ο κ. Μαγκριώτης τον ίδιο χρόνο θα μιλήσει.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Δεν θα το εξαντλήσω, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω να συμφωνήσω κατ' αρχήν με δύο, τρεις ιδέες που εισάγονται στο νομοσχέδιο, να συμφωνήσω παραδείγματος χάρη με τον τρόπο υπολογισμού του επιχειρηματικού κέρδους, με τον πολυπαραγοντικό τρόπο υπολογισμού του επιχειρηματικού κέρδους, όπως εισάγεται με το νομοσχέδιο αυτό. Και ακόμη να πω ότι είναι επίσης θετικό ότι υποχρεώνεται το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.) να εγκρίνει μέχρι τις 31 Ιουνίου του 2001 χάρτη υποχρεώσεων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) προς τους καταναλωτές για τις υπηρεσίες που υποχρεούται να παρέχει, καθώς και τη διαδικασία αποζημίωσης αυτών, αν ο Ο.Α.Σ.Θ. δεν παρέχει το προγραμματιζόμενο ποιοτικά αλλά και ποσοτικά έργο.

Ωστόσο πρέπει να αμφισβητήσω κάποιες άλλες διατάξεις του νομοσχεδίου. Να αμφισβητήσω πρώτα από όλα την ορθότητα του χρόνου ισχύος του νόμου, την εννεατία, δηλαδή, που επιλέξατε. Να θυμίσω ότι αντίστοιχες στο παρελθόν συμβάσεις είχαν 24ετή ορίζοντα η μία, 20ετή η άλλη. Και αυτό όχι τυχαία, αλλά προκειμένου να εξασφαλιστεί η δυνατότητα μακροπρόθεσμου σχεδιασμού και εκ μέρους των λεωφορειούχων μετόχων, αλλά και εκ μέρους του κράτους.

Επίσης, θέλω να αμφισβητήσω την ύπαρξη συνολικότερου συγκοινωνιακού σχεδιασμού για την πόλη της Θεσσαλονίκης. Είναι πρόδηλο, και ως εκ του χρόνου που επιλέξατε για την ισχύ της σύμβασης αυτής, ότι δεν γνωρίζετε πότε θα τελειώσει επιτέλους το ήδη καθυστερημένο μετρώ της Θεσσαλονίκης, πότε τα πέντε περιφερειακά πάρκινγκ, πότε η υποθαλάσσια αρτηρία.

Ακόμη θέλω να σημειώσω την αμφισβήτησή μας σε σχέση με την ύπαρξη συνολικότερου στρατηγικού σχεδίου για τις επίγειες, για τις εναέριες, για τις θαλάσσιες μεταφορές, σε συνδυασμό με την οικιστική επέκταση και την περιβαλλοντική προστασία και την εν γένει, θα έλεγα, ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, που δίκαια φιλοδοξεί να είναι το κέντρο των Βαλκανίων.

Επιθυμώ ακόμη να αμφισβητήσω την αυτονομία, την ανεξαρτησία, την αντικειμενικότητα του επιτελικού οργάνου, του Σ.Α.Σ.Θ. που το νομοσχέδιο εισάγει να διαχειρίζεται ως αντιπροσωπευτικός, τάχα, φορέας τα των μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή της συμπεριλαμβανόμενης. Έξι από τα έντεκα μέλη του είναι κυβερνητικά όργανα. Έτσι εξασφαλίζεται η ανεξαρτησία γνώμης, έτσι εξασφαλίζεται η αυτοδυναμία, η αυτονομία αυτού του επιτελικού οργάνου;

Τέλος, θα ήθελα ακόμη να σημειώσω ότι προβλέπεται μεταβολή της περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ. και αντίστοιχα του Κ.Τ.Ε.Λ. ανά τριετία. Είναι στην παράγραφο 2 του άρθρου 5. Ή, να το πω ακόμη καλύτερα, προβλέπεται το επί τριετία αμετάβλητο των ορίων αντίστοιχα του Ο.Α.Σ.Θ. και του Κ.Τ.Ε.Λ.

Ο χρόνος αυτός θέλω να υπογραμμίσω ότι είναι αντικειμενικά βραχύς για τον αναγκαίο προγραμματισμό των εμπλεκόμενων -και των δύο μερών, και του ΟΑΣΘ και του ΚΤΕΛ. Θεωρώ ότι θα ήταν πολύ λογικότερο ο χρόνος αυτός να ήταν μεγαλύτε-

ρος, της τάξης παραδείγματος χάριν των πέντε χρόνων.

Τώρα σε σχέση με την τροπολογία για τις ραδιοφωνικές συχνότητες και έμμεσα της προσπάθειας φήμωσης ενός από τους εγκυρότερους ραδιοφωνικούς σταθμούς, του ΣΚΑΙ, επιθυμώ να έχω και τη δική σας, κύριε Υπουργέ, διαβεβαίωση, όπως υπήρξε και αυτή του κυρίου Υφυπουργού ότι η απαράδεκτη αυτή τροπολογία θα αποσυρθεί...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Απεσύρθη.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Τελειώνοντας θέλω να πω ότι διερωτώμαι πώς συμβιβάζονται -εκεί θα ήθελα τα φώτα σας- τα δύο διαμετρικά αντίθετα μοντέλα αστικών συγκοινωνιών που η Κυβέρνηση διοργανώνει στις δύο μεγαλύτερες πόλεις της χώρας, στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Είναι πραγματικά αποκαλυπτική η αμφιθυμία της Κυβέρνησης που θέλει τις αστικές μεν συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης ιδιωτικές, τις δε αστικές συγκοινωνίες των Αθηνών κρατικές! Έτσι μαρτυρά τη σχιζοειδή αρρυθμία που διακατέχει την Κυβέρνηση καθώς παραπέει μεταξύ παλαιοσοσιαλισμού και νεοφιλελευθερισμού ανάλογα με το γεωγραφικό μήκος και πλάτος όπου προτίθεται να εφαρμόσει το πρόγραμμά της. Είναι περίεργο τουλάχιστον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο Πρόεδρος του Συνασπισμού, της Αριστεράς και της Προόδου κ. Νικόλαος Κωνσταντινίδης, με επιστολή του προς το Προεδρείο ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο για τη συζήτηση του σημερινού νομοσχεδίου τον κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη.

Ορίτε, κύριε Λαφαζάνη, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω απολύτως καλυφθεί από την εισηγήτρια του κόμματός μας επί του νομοσχεδίου.

Θα ήθελα μόνο δύο λόγια να πω γι' αυτήν την τροπολογία η οποία κατετέθει σήμερα το πρωί για τους ραδιοφωνικούς σταθμούς, η οποία επιχειρούσε να ρυθμίσει αυθαίρετα και με κυβερνητική παρέμβαση τον ραδιοφωνικό χάρτη της χώρας.

Είναι θετικό ότι απεσύρθη από την Κυβέρνηση αυτή η τροπολογία. Αλλά η απόσυρση αυτή δεν εξαγνίζει την Κυβέρνηση από την προσπάθεια που κάνει και καταβάλλει εδώ και καιρό επιλεκτικά να καθορίσει το ραδιοφωνικό χάρτη της χώρας με κύριο στόχο να αποκλείσει στην ουσία από την αδειοδότηση τον πρώτο ραδιοφωνικό σταθμό της χώρας σε ακροαματικότητα, πράγμα που θεωρούμε απολύτως απαράδεκτο.

Κάνουμε έκκληση στην Κυβέρνηση να μην παρεμβαίνει η ίδια επ' αυτού του θέματος, να αφήσει το Εθνικό Συμβούλιο Ραδιοηλεκτροδότησης να ρυθμίσει το θέμα και να το ρυθμίσει με έναν τέτοιο τρόπο που να εξασφαλίζει τη δικαιοσύνη σε αυτήν την υπόθεση, στην υπόθεση της αδειοδότησης των ραδιοφωνικών σταθμών. Δεν είναι δυνατόν σε καμία περίπτωση οι ρυθμίσεις αυτές να αποκλείσουν σε τελευταία ανάλυση ή να διαμορφώσουν ένα κλίμα εκβιασμών σε βάρος σταθμών, οι οποίοι προσπαθούν με ανεξάρτητο τρόπο να παίξουν έναν αντιπολιτευτικό ρόλο.

Πιστεύουμε ότι η Κυβέρνηση θα συναισθανθεί έστω και την ύστατη στιγμή τις ευθύνες της και θα αναλάβει να φέρει εις πέρας αυτήν την υπόθεση όχι παρεμβαίνοντας η ίδια, αλλά αφήνοντας το Εθνικό Συμβούλιο Ραδιοηλεκτροδότησης να κάνει τη δουλειά του αδειοδοτώντας όλους αυτούς τους σταθμούς που έκρινε το Εθνικό Συμβούλιο Ραδιοηλεκτροδότησης ότι πρέπει να πάρουν άδεια.

Υπάρχουν και άλλες τρεις συχνότητες τις οποίες προκηρύσσει τώρα η Κυβέρνηση και μπορεί να γίνουν δύο οι προκηρύξεις ώστε να μπορέσουν να πάρουν άδεια όλοι οι σταθμοί εκείνοι που προκρίθηκαν από το Εθνικό Συμβούλιο Ραδιοηλεκτροδότησης ότι έχουν τη δυνατότητα να το κάνουν.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Ιωάννης Μαγκριώτης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητάμε για έναν φορέα για τις δημόσιες συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Συζητάμε για ένα κομμάτι της ιστορίας της πόλης και των ανθρώπων της.

Συζητάμε για την καθημερινότητά μας, για το αύριο της ζωής των ανθρώπων της Θεσσαλονίκης και των επισκεπτών της.

Θα μου επιτρέψετε, λοιπόν, να μιλήσω για το λεωφορείο του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, να μιλήσω για τις εικόνες που οι Θεσσαλονικείς και οι επισκέπτες της πόλης και της πιο απόκρυφης γωνιάς της βλέπουν καθημερινά - και γνωρίζουν την πόλη- μέσα από το πλαίσιο, από το παράθυρο του κινούμενου λεωφορείου.

Θα ήθελα ακόμα να μου επιτρέψετε να μιλήσω για τους αυτοκινητιστές που ξεκίνησαν το 1957 και από οικογενειακή παράδοση -μια οικογένεια όμως που συνεχώς μεγαλώνει και διευρύνεται- ανέπτυξαν, λειτούργησαν τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

Θα μου επιτρέψετε να μιλήσω ακόμα για τους εργαζόμενους του Οργανισμού που έχουν ταυτίσει την ζωή τους, που έχουν ταυτίσει την καθημερινότητά τους με το λεωφορείο, να μιλήσω για ένα μεγάλο κομμάτι ανθρώπων της πόλης, μετόχων και εργαζομένων που μοχθούν γι' αυτή, μοχθούν για τους ανθρώπους.

Θα ήθελα να πω πως αυτή η σχέση των μετόχων και των εργαζομένων -που πολλοί είναι και μέτοχοι και εργαζόμενοι- με τον οργανισμό ήταν αυτή που σε ένα μεγάλο βαθμό εξισορρόπησε τα μεγάλα ελλείμματα, τα κενά και την προβληματικότητα που είχαν οι συμβάσεις του 1957 και του 1980.

Θέλω ακόμη να πω πως έχει πολύ μεγάλη σημασία η σημερινή συζήτηση και το νέο καθεστώς που διαμορφώνουμε, για τους εξής τρεις πολύ σημαντικούς λόγους:

Πρώτα-πρώτα, γιατί οι μετακινήσεις στα επόμενα χρόνια στη Θεσσαλονίκη, αλλά και στον ευρύτερο χώρο της πόλης, του πολεοδομικού συγκροτήματος θα πολλαπλασιαστούν. Καθημερινά πολλαπλασιάζονται και θα πολλαπλασιασθούν ακόμα περισσότερο. Οι ρυθμοί της ζωής της πόλης και της ευρύτερης περιοχής συνεχώς πολλαπλασιάζονται. Οι επισκέπτες της πόλης συνεχώς θα πολλαπλασιάζονται.

Γι' αυτό, λοιπόν, είναι πολύ σημαντικό να προβλέψουμε και να προκρίνουμε ένα νέο καθεστώς λειτουργίας, ευέλικτο, αποτελεσματικό, που θα απευθύνεται κυρίως στους ανθρώπους που χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες, στους επισκέπτες της πόλης. Θα φροντίζουν για τις γρήγορες και ασφαλείς μετακινήσεις τους, για τις τακτές και περιοδικές μετακινήσεις των ανθρώπων της Θεσσαλονίκης, των επισκεπτών της. Γιατί αυξάνονται καθημερινά και θα αυξάνονται και τα επόμενα χρόνια οι απαιτήσεις των πολιτών, αλλά και των επισκεπτών αυτής της μεγαλούπολης, της Θεσσαλονίκης, από το περιεχόμενο και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες.

Τέλος, τα μέσα μαζικής μεταφοράς έπρεπε να είναι και χθες και σήμερα τα κύρια μέσα των αστικών μετακινήσεων. Πρέπει πολύ περισσότερο να καταστούν στο άμεσο μέλλον. Γιατί όλα αυτά που περιέγραψα προηγουμένως δεν μπορούν να τα σηκώσουν τα ιδιωτικά μέσα μεταφορά ή όποια άλλα μέσα μεταφοράς. Γι' αυτό είναι πολύ σημαντικό το καθεστώς που σήμερα διαμορφώνουμε για την επόμενη δεκαετία των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, ώστε να έχουν αυτήν την προνοητικότητα, να κερδίζουν δηλαδή, τον πολίτη και τον επισκέπτη της Θεσσαλονίκης ως νοοτροπία ως καθημερινή στάση ζωής, και όχι μόνο ως μέσο μεταφοράς, τις δημόσιες δηλαδή συγκοινωνίες να τις καθιστά ελκτικές για τους πολίτες και για τους επισκέπτες.

Γιατί η αυξομείωση που γνωρίσαμε τα τελευταία χρόνια και που ο εισηγητής της Πλειοψηφίας ο κ. Βούγιας περιέγραψε και αποτύπωσε, η μείωση της προηγούμενης δεκαετίας, δεν οφείλεται στο ότι μειώθηκε η προσπάθεια των εργαζομένων ή απεινώθηκε ο στόλος του ΟΑΣΘ.

Οφείλεται κυρίως στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης, γιατί όσο μεγαλώνει ο χρόνος της μετακίνησης ή ο χρόνος εκτέλεσης ενός δρομολογίου, τόσο αποτρέπεται ο πολίτης χρήστης από τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Τα μερικά μέτρα που ελήφθησαν τα τελευταία χρόνια, με κύριο τους λεωφοριόδρομους βελτίωσαν τη λειτουργικότητα και την αποτελεσματικότητα, μείωσαν το χρόνο εκτέλεσης των δρομο-

λογίων και έδωσαν μια αξιοπιστία στην έναρξη ενός δρομολογίου και στην ολοκλήρωσή του, γι' αυτό και πάλι έχει αρχίσει να γίνεται ελκτικό το λεωφορείο του ΟΑΣΘ για τον πολίτη της Θεσσαλονίκης και για τον επισκέπτη της πόλης.

Πρέπει, λοιπόν, να είναι μέλημα όλων μας να καλλιεργήσουμε την κουλτούρα, τη νοοτροπία του μέσου μαζικής μεταφοράς. Είναι πολλαπλά χρήσιμο για την πόλη, για τους ανθρώπους, για την κοινωνική και οικονομική ζωή μιας μεγαλούπολης. Σε τελευταία ανάλυση για τον ίδιο τον πολίτη. Είναι πολύ σημαντικό και βεβαίως είναι ευθύνη της πολιτείας. Είναι ευθύνη των συγκοινωνιακών φορέων να βελτιώνουν συνεχώς τις προσφερόμενες υπηρεσίες, είναι ευθύνη όλων μας στην καθημερινή μας ζωή.

Τώρα, θα μου επιτρέψετε να μιλήσω και για την άλλη πλευρά του λόφου. Αν αυτές είναι οι όμορφες εικόνες της πόλης και της λειτουργίας του οργανισμού, υπάρχει και η άλλη πλευρά. Ποια είναι αυτή; Η σύμβαση του '57 -και αυτή η ανανεωμένη του '80 που είναι πανομοιότυπη εκείνης του '57 με μικρές διαφοροποιήσεις- πρέπει να το πούμε με παρηφία και καθαρότητα -ιδιαίτερα απευθυνόμενος στον αγαπητό εισηγητή και συμπολίτη της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης το Γιώργο τον Ορφανό- ήταν μια λεόντεια σύμβαση υπέρ του νεοσύστατου Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

Εάν αυτό χαρακτηρίζεται ως σύγχρονο πνεύμα και προνοητικότητα της Κυβέρνησης της συντηρητικής παράταξης εκείνης της εποχής, εγώ ευχαρίστως θα το συζητούσα. Ήταν όμως μια λεόντειος σύμβαση η οποία διήρκεσε πέρα των σαράντα ετών. Έτσι τη βίωσε η πόλη, έτσι τη γνωρίζουμε όλοι. Και δεν μπορούμε να αλλάξουμε δυστυχώς μετά από τόσα χρόνια αυτό το χαρακτηριστικό της σύμβασης εκείνης.

Δεύτερον: Η προνοητικότητα της συντηρητικής παράταξης εκείνης της εποχής δεν μπορεί να απεικονίζεται στο μαζικό ξήλωμα των γραμμών του τραμ στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα. Δεν μπορεί, δηλαδή, να δω πόσο προνοητικό ήταν το πνεύμα αυτής της παράταξης εκείνης της εποχής και του αρχηγού αυτής της παράταξης που ξήλωνε ένα μέσο μαζικής μεταφοράς, γιατί φαινόταν αναχρονιστικό -το μέσο σταθερής τροχιάς, δηλαδή, το τραμ από Θεσσαλονίκη και Αθήνα- και είκοσι χρόνια μετά πολίτες, φορείς, κόμματα, ζητούν την επαναφορά αυτού του μέσου μαζικής μεταφοράς. Και μάλιστα να θεωρείται αυτό το πιο οικολογικό, το πιο συμφέρον, το πιο λειτουργικό, το πιο αποτελεσματικό.

Τρίτον: Δεν μπορώ να καταλάβω πως ήταν προνοητική και σύγχρονη εκείνη η αντίληψη που καθιστούσε μονοπωλιακή τη σχέση αυτού του φορέα του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και των υπηρεσιών που προσέφερε, την αποκλειστικότητα και τη μονοπωλιακότητα. Εκτός και εάν η μονοπωλιακότητα είναι μια σύγχρονη αντίληψη για το Κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης σήμερα και κυβερνητικό κόμμα εκείνης της εποχής.

Ακόμη, δεν μπορώ να δω πόσο σύγχρονο και προνοητικό ήταν το πνεύμα που έδινε 20% καθαρό και απόλυτο κέρδος στον ιδιότυπο αυτό συνεταιρισμό, σε αυτόν το φορέα, βρέξει χιονίσει δηλαδή, χωρίς κανένα επιχειρηματικό ρίσκο, χωρίς κανέναν ανταγωνισμό να έχει τη δυνατότητα της ενθλάκωσης αυτού του καθαρού και απόλυτου κέρδους.

Τώρα, αυτό πώς συνδέεται με μια σύγχρονη φιλελεύθερη διαχρονικά χαρακτηρίζουσα την παράταξη αυτή αντίληψη, εγώ δεν μπορώ να το κατανοήσω.

Θα περιμένω πράγματι από τους αγορητές της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να μας πουν πώς αυτή η διαχρονική εμπιστοσύνη στις δυνάμεις της αγοράς, η σύγχρονη φιλελεύθερη αντίληψη απεικονίζεται σε αυτές τις βασικές διατάξεις που είναι η καρδιά, ο εγκέφαλος, ο πυρήνας, των δύο αυτών λεόντειων συμβάσεων.

Τέλος, θα ήθελα να μου πείτε πόσο σύγχρονη αντίληψη για τη διοίκηση και την ανάδειξη των εκτελεστικών και διαχειριστικών οργάνων ενός φορέα ήταν η μέχρι πρότινος εκλογική διαδικασία, στην οποία ούτε καν δικαστικός αντιπρόσωπος παρευρίσκετο, στην οποία ίσχυε και ισχύει ακόμη το πλειοψηφικό σύστημα της εκλογής για τη διαχείριση ενός οικονομικού οργα-

νισμού, στην οποία υπήρχε η δυνατότητα να χρησιμοποιείται και ένα και δύο και πολλαπλάσια ψηφοδέλτια ανάλογα με τη διάθεση που είχε η πλειοψηφούσα ομάδα στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

Η έλλειψη, δηλαδή, κάθε δυνατότητας ελέγχου, κάθε δυνατότητας διαφάνειας στη λειτουργία του οργανισμού στο παρελθόν για σας ήταν ένα σύγχρονο, αποτελεσματικό και λειτουργικό πνεύμα. Αυτή είναι η άλλη πλευρά του λόφου, η γκρίζα πλευρά, αγαπητοί συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, την οποία δυστυχώς θέλετε να παραβλέψετε, να κάνετε ένα άλμα στο χρόνο, σαράντα περίπου χρόνια, και να ομιλείτε για αλλαγή φιλοσοφίας και πολιτικής του ΠΑΣΟΚ.

Το ΠΑΣΟΚ το 1980 -τότε συζητήθηκε η ανανέωση της σύμβασης- είχε μία σαφή θέση, την οποία ως αξιακή τη διατηρεί και σήμερα. Οι δημόσιες συγκοινωνίες και οι υπηρεσίες που προσφέρουν είναι κοινωνικό αγαθό ιδιαίτερα για τα μεγάλα αστικά συγκροτήματα. Χρησιμοποιούνται κυρίως από τους νέους ανθρώπους, χρησιμοποιούνται κυρίως από τα αδύναμα οικονομικά, κοινωνικά στρώματα, από τους εργαζόμενους, από τους χαμηλοσυνταξιούχους. Γι' αυτό, λοιπόν, πρέπει να έχουν την κοινωνική, την κρατική αρωγή και υποστήριξη. Αυτήν τη βασική αρχή εμείς θέλαμε να διασφαλίσουμε και το 1980, θέλουμε να τη διασφαλίσουμε και σήμερα.

Η λεόντεια αυτή σύμβαση που ανανεώθηκε το 1980 δεν τη διασφάλιζε γιατί μπορεί να είχε μέσα το στοιχείο της προμοδότησης του ειστηρίου, που έχει κοινωνικά χαρακτηριστικά, από την άλλη πλευρά όμως η υψηλή κερδοφορία, η απόλυτη κερδοφορία, η έλλειψη κάθε επιχειρηματικού ρίσκου, κάθε κινήτρου για βελτίωση της παραγωγικότητας, ήταν ένα αντικοινωνικό στοιχείο γιατί φόρτωνε τον κρατικό προϋπολογισμό, ο οποίος εκείνες τις εποχές κυρίως στηρίζε και τροφοδοτούσε το λαϊκό εισόδημα. Να γιατί αυτή η βασική αρχή δεν εμπεριείχετο στις αρχές των προηγούμενων συμβάσεων.

Κι εμείς δεν διαχωρίζουμε τους πολίτες της Θεσσαλονίκης από τους φορολογούμενους πολίτες, από τα λαϊκά στρώματα της υπόλοιπης Ελλάδας. Γιατί θα μπορούσατε να πείτε ότι σε τελευταία ανάλυση οι Θεσσαλονικείς μέρος αυτής της πρόσθετης φορολογίας συνεισέφεραν. Οι υπόλοιποι Έλληνες πλήρωναν. Πλήρωναν αυτήν τη δυσβάσταχτη λεόντεια σύμβαση που καταδεικνύει ακριβώς ότι είχε ταυτόχρονα κι ένα αντικοινωνικό στοιχείο γιατί στις πλάτες των φορολογούμενων, των λαϊκών στρωμάτων, έπεφτε αυτό το υπερβολικό κέρδος χωρίς κανένα ρίσκο του οργανισμού.

Αυτό, λοιπόν, για μας είναι το βασικό κριτήριο και η βασική αρχή πάνω στην οποία κινούμαστε. Με τη σύμβαση σήμερα όπως την περιέγραψε και ο εισηγητής μας και ο Υπουργός προηγουμένως διασφαλίζεται αυτό το κοινωνικό αξιακό στοιχείο. Διασφαλίζεται, δηλαδή, ότι η δημόσια συγκοινωνία της Θεσσαλονίκης στηρίζεται από το κράτος, από τον κρατικό προϋπολογισμό γιατί είναι κοινωνικό αγαθό. Ταυτόχρονα μειώνεται το κόστος των υπηρεσιών με παράλληλη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών. Έχουμε, λοιπόν, μία διπλή κοινωνική αποστολή των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης μέσα από τη νέα σύμβαση.

Παράλληλα σήμερα πλέον υπάρχει η δυνατότητα του αποτελεσματικού και ουσιαστικού ελέγχου. Και αυτό γίνεται με δύο τρόπους: Ο ένας είναι με τη συγκρότηση και τη λειτουργία του ΣΑΣΘ που είναι μια καινοτομία -ήταν ένα χρόνο αίτημα της πόλης και των φορέων- η τοπική δηλαδή διαχείριση των αστικών συγκοινωνιών. Και αυτό γίνεται πραγματικότητα με το νόμο αυτόν.

Και δεύτερον με τον τρόπο εκλογής της διοίκησης και των ελεγκτικών οικονομικών αρχών που προβλέπεται από την τροπολογία που έχει καταθέσει ο Υπουργός. Δίνουμε τη δυνατότητα στην επιχείρηση, στον ιδιότυπο αυτό συνεταιρισμό εταιρεία-επιχείρηση από τη μια πλευρά ν' αναλάβει το σύνολο της διαχείρισης, να έχει δηλαδή αποκλειστική ευθύνη στο μάντζμεντ της επιχείρησης χωρίς κρατική παρέμβαση καταργώντας τον κρατικό ουσιαστικά οριζόμενο γενικό διευθυντή. Δίνουμε τη δυνατότητα να διασφαλίζεται η πλειοψηφία για να είναι σταθερό και συνεχές, λειτουργικό και αποτελεσματικό το μάντζμεντ και η

διαχείριση.

Ταυτοχρόνως όμως με τη μειωμένη πρωτοδότηση, με την πρωτοδότηση των τριών σταυρών στους πέντε εκλεγόμενους συμβούλους, δίνεται η δυνατότητα να εκφράζονται και άλλες στάσεις, άλλες απόψεις της γενικής συνέλευσης των μετόχων, να υπάρχει δηλαδή η δυνατότητα του ελέγχου και μιας ηυξημένης πιστοποίησης της διαφάνειας. Να γιατί είναι καινοτόμα, ριζοσπαστική και σύγχρονη η πολιτική μας έναντι της δικής σας πολιτικής.

Τελειώνοντας, αγαπητοί συνάδελφοι, θα ήθελα να πω πως η θεσμοθέτηση του ΣΑΣΘ δεν είναι απλώς η δημιουργία ενός πρόσθετου τοπικού ή περιφερειακού θεσμού. Είναι η ανταπόκριση της Κυβέρνησης σε ένα χρόνιο αίτημα για τον τοπικό σχεδιασμό και τη διαχείριση των δημόσιων συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Και αυτό γίνεται πραγματικότητα.

Θα αναφερθώ με μεγαλύτερη λεπτομέρεια σε άλλη αγοράυσή μου στη δευτερολογία μου. Θέλω ακόμη να πω, ότι σήμερα οι δεσμεύσεις του Οργανισμού έναντι της πόλης και των πολιτών, έναντι της πολιτείας και του κρατικού προϋπολογισμού, με τις διατάξεις που υπάρχουν στη νέα σύμβαση, είναι καθοριστικές και αποφασιστικές. Διασφαλίζεται το επιχειρηματικό κέρδος μέσα από την ανάπτυξη της επιχειρηματικής φιλοσοφίας, αναλαμβάνοντας, δηλαδή, και το επιχειρηματικό ρίσκο. Δίνονται κίνητρα στους επιχειρηματίες να βελτιώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών, να μειώσουν το κόστος και να πολλαπλασιάσουν τα δικά τους οφέλη και τα κέρδη. Και αυτά όχι εις βάρος των εργαζομένων, όχι εις βάρος βεβαίως της πόλης.

Γι' αυτό θα ήθελα να πω, τελειώνοντας, πολύ γρήγορα, πώς θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, ίσως να δούμε την αναλογία να βελτιώνεται, αυτή των εργαζομένων ανά λεωφορείο. Γιατί πραγματικά έχουμε δύο δεδομένα που πρέπει να τα πάρουμε υπόψη μας. Πρώτον, υψηλό μέσο όρο ηλικίας εργαζομένων που αυτό αντανακλάται και στην παραγωγικότητα και από την άλλη πλευρά πολλαπλάσια δρομολόγια και απαιτήσεις για τα εννέα χρόνια που έχουμε μπροστά μας. Γι' αυτό ίσως αυτό το θέμα θα έπρεπε να το δούμε στη νέα αναλογία που προτείνεται και από τους εργαζόμενους, με πολύ φειδώ και προσοχή και που εσείς ξέρω με τους συνεργάτες σας, με τον ανάλογο τρόπο είδατε και προτείνετε.

Και τέλος, αυτό που οι προηγούμενες συμβάσεις προέβλεπαν, το οποίο βεβαίως δεν έχει καμία ιδιαίτερη διασφάλιση για τους εργαζόμενους, πως μετά την παρέλευση εννεαετίας να υπάρχει έστω σήμερα μια πρόβλεψη, η οποία -το τονίζω- δεν είναι μια απόλυτη διασφάλιση, μια πρόβλεψη για τους εργαζόμενους.

Και απαντώντας στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, θα ήθελα να του πω ότι τα εννιά χρόνια της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα όσον αφορά τη ροή, την πυκνότητα και τη σημαντικότητα των γεγονότων είναι πολλαπλάσια των είκοσι χρόνων της προηγούμενης εικοσαετίας εκτός και αν για εσάς ο χρόνος κυλά με τους ίδιους ρυθμούς. Γι' αυτό και μειώνουμε το χρόνο απόσυρσης των λεωφορείων από δεκαπέντε σε δώδεκα χρόνια και για να βελτιώσουμε την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν αλλά και γιατί ο χρόνος κυλά πιο γρήγορα.

Και ακόμη κάτι: Επειδή είσθε άνθρωποι της νεοφιλελεύθερης φιλοσοφίας, άνθρωποι του ανταγωνισμού που βεβαίως αυτά τα λέτε στα λόγια αλλά όταν έρχεται η πράξη, όταν έρχεται η στιγμή της δέσμευσης, τα ξεχνάτε ίσως στο βωμό κάποιας ψηφοθηρίας. Θα ήθελα, λοιπόν, να σας πω ότι και στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και σε μας πολύ γρήγορα θα πάμε σε ένα νέο καθεστώς, ανοιχτού ανταγωνισμού. Στην προσφορά και στη ζήτηση, λοιπόν, θα στηριχτούμε για τη διάδοση των δημόσιων συγκοινωνιών. Γι' αυτό, λοιπόν, η εννεαετία είναι επαρκέστατη και για την ανανέωση και για τη βελτίωση του στόλου και για το στρατηγικό σχεδιασμό του οργανισμού, ενός οργανισμού που είμαι βέβαιος ότι στο τέλος της εννεαετίας θα είναι εύρωστος, θα είναι υγιής, ικανός να μπει στο νέο πεδίο, στο νέο περιβάλλον του ανταγωνισμού και να διεκδικήσει μια μεγάλη μερίδα στη νέα πίτα, στη νέα αγορά των δημόσιων συγκοινωνικών της επόμενης δεκαετίας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός) : Πριν δώσω το λόγο στον κ. Γκελεστάθη θα ήθελα να σας παρακαλέσω για κάτι.

Επειδή περίπου οι ίδιοι συνάδελφοι τηλεφωνούν με τα κινητά τους εδώ στην Αίθουσα, δημιουργούν ένα άκρως αντιαισθητικό φαινόμενο, για να μην πω μια περιφρονητική συμπεριφορά προς την Ολομέλεια, κάνω θερμή παράκληση τα τηλέφωνα να μη χρησιμοποιούνται και αν είναι δυνατόν να απενεργοποιούνται όταν έρχεστε στην Αίθουσα.

Το λόγο έχει ο κ. Γκελεστάθης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για ακόμη μία φορά η Κυβέρνηση των "εκσυγχρονιστών" Υπουργών της Κυβέρνησης του κ. Σημίτη επιχειρεί τη νομοθετική της πρωτοβουλία με τέτοια προχειρότητα.

Ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κατά την επεξεργασία του υπό συζήτηση νομοσχεδίου στην διαρκή κοινοβουλευτική επιτροπή έφερε μια σειρά τροποποιήσεων της τελευταίας στιγμής. Το ίδιο έκανε και σήμερα με την κυκλοφορία των διατυπωμένων σελίδων νέων τροποποιήσεων που αποδεικνύεται έτσι κύριοι συνάδελφοι, με ποιο τρόπο η Κυβέρνηση αντιμετωπίζει τα σοβαρά θέματα που απασχολούν το λαό μας.

Η έκθεση της Διευθύνσεως Επιστημονικών Μελετών της Βουλής περιγράφει την ακατάλληλη νομοτεχνική διατύπωση των υπό συζήτηση επιμέρους διατάξεων. Και δεν χρειάζεται να βγει κανένα άλλο συμπέρασμα, ότι η Κυβέρνηση φέρνει το υπό συζήτηση νομοσχέδιο σήμερα στη Βουλή ύστερα από μια επεξεργασία που δήθεν έκανε επί μακρό χρονικό διάστημα με τον τρόπο αυτό.

Αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, η σύμβαση του 1957 για τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης απεδείχθη ότι λειτουργήσε επιτυχέστατα, διότι επί μακρό χρονικό διάστημα μέχρι το 1979 παρείχε τις υπηρεσίες της στο επιβατικό κοινό της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης κατά τρόπο πολύ ικανοποιητικό. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία αφού αυτό ομολογήθηκε και από τους εκπροσώπους διαφόρων φορέων της Θεσσαλονίκης που ακροάστηκαν στην διαρκή κοινοβουλευτική επιτροπή οι οποίοι μίλησαν για το υψηλό επίπεδο της παροχής των υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό από τη λειτουργία των λεωφορείων στη Θεσσαλονίκη.

Βεβαίως το 1979 ανανεώθηκε η υπό συζήτηση σύμβαση με τις τότε συνθήκες και ΟΑΣΘ λειτουργήσε επίσης πολύ ικανοποιητικά από κάθε πλευρά. Και ύστερα από είκοσι χρόνια έρχεται σήμερα η Κυβέρνηση και μας λέει για δήθεν καταρθώματα που πέτυχε με την τροποποίηση και την ανανέωση της συμβάσεως αυτής. Αλίμονο εάν ύστερα από είκοσι χρόνια δεν θα υπήρχαν περιθώρια βελτιώσεως της συμβάσεως αυτής, όχι βέβαια με τους τρόπους που περιγράφηκαν προηγουμένως, αλλά εν πάση περιπτώσει για τη περαιτέρω σωστή λειτουργία του οργανισμού. Αυτό βέβαια δεν είναι κανένα ιδιαίτερο επίτευγμα για την Κυβέρνηση. Και θα δούμε στο διάστημα των εννέα ετών που προβλέπεται η ισχύς της υπό συζήτηση συμβάσεως, πως θα λειτουργήσει. Ασφαλώς όπως προβλέπω και το 2009 θα χρειαστεί κάποια τροποποίηση, συμπλήρωση της συμβάσεως αυτής με τα δεδομένα που θα υπάρχουν τότε.

Θεσμοθετείται με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Ο κύριος Νομάρχης Θεσσαλονίκης κατά την ακρόασή του στη διαρκή κοινοβουλευτική επιτροπή -βλέπω ότι παρίσταται και σήμερα εδώ και παρακολουθεί τη συνεδρίασή μας- διευκρινίζει διότι η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης απομακρύνθηκε από τις αρμοδιότητες που είχε στην επίβλεψη της λειτουργίας και εν πάση περιπτώσει στο σχεδιασμό λειτουργίας του ΟΑΣΘ και απλώς μετέχει με έναν εκπρόσωπό της τώρα στο νέο αυτό συμβούλιο, το οποίο απαρτίζεται κατά πλειοψηφία από κυβερνητικούς εκπροσώπους. Καταλαβαίνουμε όλοι μας ότι είναι η κυβερνητική πολιτική και στον τομέα αυτό με τους εκπροσώπους της, με τη συμμετοχή τους στο συμβούλιο αυτό. Το ίδιο συνέβη και με την Τοπική Αυτοδιοίκηση πρώτου βαθμού.

Ο κύριος Δήμαρχος Κουφαλίων στην ομιλία του στη διαρκή

κοινοβουλευτική επιτροπή είπε ότι αγνοήθηκε παντελώς ο δήμος Θεσσαλονίκης και η Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων κατά την κατάρτιση του υπό συζήτηση νομοσχεδίου, δεδομένου ότι όχι μόνο δεν εκλήθησαν να εκφέρουν τις απόψεις τους, αλλά και η μελέτη η οποία είχε καταρτιστεί από την ΤΕΔΚ Θεσσαλονίκης δεν ελήφθη υπόψη από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μας περιγράφει η εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου ότι αποβλέπει σε ακόμα καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού της περιοχής της Θεσσαλονίκης. Βεβαίως, πάντοτε υπάρχει περιθώριο καλύτερευσης των συνθηκών παροχής υπηρεσιών, αλλά δεν ομολογείτε ευθέως ότι το υψηλό επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται σήμερα στο επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης προβλέπεται και είναι αποτέλεσμα της σύμβασης που καταρτίστηκε από το 1957 και ανανεώθηκε το 1979. Ενώ δεν γίνεται λόγος για τα έργα που χρειάζεται η Θεσσαλονίκη, το Μετρό, την υποθαλάσσια αρτηρία, τα πέντε περιφερειακά πάρκινγκ και τα άλλα.

Ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών ενώ προκλήθηκε κατά την επεξεργασία του υπό συζήτηση νομοσχεδίου στη Διарκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή να μας πει συγκριτικά στοιχεία λειτουργίας του ΟΑΣΘ με την ΕΘΕΛ Αθηνών, το απέφυγε. Σήμερα εδώ έκανε μια μικρή σχετική αναφορά.

Αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, όταν η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 1990 ανέλαβε την εξουσία, αντιμετώπισε ένα κολοσσιαίο κοινωνικό πρόβλημα με τη λειτουργία των αστικών λεωφορείων για την εξυπηρέτηση των εκατομμυρίων ανθρώπων που χρησιμοποιούν τα λεωφορεία στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας. Τότε η Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών, η Ε.Α.Σ., λειτουργούσε με εννέα χιλιάδες προσωπικό, αντί των έξι χιλιάδων που χρειαζόνταν. Σήμερα, όπως είπε ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, έχει έξι χιλιάδες εξακόσιους εργαζόμενους και τον ίδιο αριθμό λεωφορείων.

Υπήρχε μια κραπάλη στη σπατάλη του δημοσίου χρήματος σε όλες τις λειτουργίες της επιχείρησης. Τα ελλείμματα ήταν αυξανόμενα διαρκώς με εκατοντάδες δισεκατομμύρια δραχμές. Γνωρίζουμε όλοι μας ότι τελικά το έλλειμμα αυτό των αστικών λεωφορείων στην Αθήνα ανήλθε σε ένα τρισεκατομμύριο (1.000.000.000.000) δραχμές.

Τότε, λοιπόν, εμείς προσπαθήσαμε να εξυγιάνουμε την επιχείρηση, αλλά οι συνδικαλιστές, οι εκπρόσωποι των εργαζομένων ήταν αμετακίνητοι στις θέσεις τους και έλεγαν ότι δεν μπορεί να γίνει τίποτε άλλο παρά μόνο η αύξηση των παροχών τους. Έτσι η Κυβέρνηση, αφού αντιμετώπιζε σε τριακόσιες εξήντα ημέρες εργασίας, εκατόν είκοσι τέσσερις ημέρες απεργίας και στάσεις εργασίας και περίμεναν χιλιάδες άνθρωποι στις στάσεις των λεωφορείων για να πάνε στις εργασίες τους και να γυρίσουν απ'αυτές χωρίς να έχουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης από τα λεωφορεία, έγινε η ιδιωτικοποίηση των λεωφορείων με ένα νόμο που ψηφίστηκε εδώ στη Βουλή, ο οποίος λειτούργησε κατά τρόπο ικανοποιητικό. Από τη μία πλευρά σταμάτησαν τα ελλείμματα των δισεκατομμυρίων δραχμών και από την άλλη πλευρά υπήρχε μια παροχή υπηρεσιών πολύ υψηλού επιπέδου προς το επιβατικό κοινό της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας.

Δυστυχώς, επανήλθε η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ μετά τις εκλογές του Οκτωβρίου του 1993 στην εξουσία και πραγματοποίησε το πολιτικό ανοσιούρηγμα να επανακρατικοποιήσει τα λεωφορεία στην Αθήνα, δημιουργώντας πάλι τις ίδιες συνθήκες λειτουργίας τους.

Κύριε Υπουργέ Μεταφορών και Επικοινωνιών, δεν έχετε δικαίωμα να αναφέρετε ότι "για πρώτη φορά" -είναι μια φράση που θα έπρεπε να την έχετε ξεχάσει πλέον και να μην τη χρησιμοποιείτε- "προμηθεύονται λεωφορεία, τα οποία προβλέπουν και κλιματισμό, τα οποία προβλέπουν και εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες κ.ο.κ.". Αυτά είναι πράγματα τα οποία είχαν πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας από τους τότε μετόχους των Συγκοινωνιακών Επιχειρήσεων που είχαν την εκμετάλλευση των λεωφορείων στην Αθήνα.

Δεν επαρκεί βέβαια ο χρόνος των δέκα λεπτών για να ανα-

φερθώ λεπτομερέστερα στο θέμα, διότι θα έπρεπε να έχετε τη δυνατότητα, να έχετε το πολιτικό φιλότιμο να ζητήσετε συγγνώμη από τα εκατομμύρια των επιβατών, που χρησιμοποιούν τα λεωφορεία στην Αθήνα γι'αυτό το ανοσιούρηγμα που διαπράξατε σε βάρος τους με την αλλαγή της εκμετάλλευσης των λεωφορείων.

Κύριε Πρόεδρε, δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι εδώ εμφανίζονται οι "εκουγχρονιστές" Υπουργοί της Κυβέρνησης του κυρίου Σημίτη λες και μόλις ανέλαβαν την εξουσία, λες και μόλις ορκίστηκαν και ανέλαβαν τα καθήκοντά τους.

Δηλαδή ας αφήσουμε αυτήν τη μηδενιστική συμπεριφορά που επιδεικνύουν εδώ στην Εθνική Αντιπροσωπεία προς τους αντιπάλους τους, διότι δεν έχουν τη λεβεντιά να αναγνωρίσουν το θετικό έργο που πραγματοποιήθηκε από το 1990 μέχρι το 1993 και στον τομέα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Διότι δεν μπορώ τώρα να αναφέρω τι κατάντημα έχετε στην πολιτική τακτική που ακολουθήσατε στην Ολυμπιακή Αεροπορία, στον ΟΣΕ, στον ΟΤΕ και ούτω καθ' εξής.

Δεν έχετε, λοιπόν, τη δυνατότητα της αναγνώρισης αυτών των οποίων επετεύχθησαν το διάστημα εκείνο. Αλλά εσείς δεν αναγνωρίζετε και το πέρασμα των προκατόχων σας Υπουργών. Πέντε Υπουργοί -ζωή να έχουν- πέρασαν από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών από τον Οκτώβριο του 1993 μέχρι που αναλάβατε εσείς στελέχη του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Και δεν έκαναν τίποτα απολύτως κατά το διάστημα των επτά ετών που ήταν στην πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών;

Έτσι, κύριε Πρόεδρε και αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, αυτά τα οποία ακούστηκαν προηγουμένως είναι πολύ απλοϊκά και δεν υπάρχει ο χρόνος να πάρουν απάντηση, αλλά θα έχουμε τη δυνατότητα κατά τη συζήτηση των άρθρων να αναπτύξουμε σχετικές απόψεις, διότι δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα.

Η πολιτική τακτική των Κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ενώ πραγματοποίησε εκατόν ογδόντα μοίρες στροφή στη γενικότερη οικονομική της πολιτική εν τούτοις όμως δεν είναι σε θέση να εφαρμόσει σωστά αυτή την πολιτική και γι' αυτό δημιουργούνται κάθε μέρα αδιέξοδα τα οποία βεβαίως είναι πολιτικά ανίκανη η ίδια να αντιμετωπίσει που τα δημιουργήσε. Και πρέπει να είστε όλοι γνώστες του τι συμβαίνει έξω από την Αίθουσα αυτή. Δεν πληροφορείστε κάθε μέρα τις διαμαρτυρίες όλων των κοινωνικών τάξεων από την πολιτική σας σε ποιο επίπεδο έχουν περιέλθει; Και δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι ο λαός θα έχει τη δυνατότητα όταν θα έρθει η ώρα των εκλογών, να σας δώσει την κατάλληλη απάντηση.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Πολύζος έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΟΛΥΖΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, το υπό ψήφιση νομοσχέδιο αναθέτει την εκτέλεση και εκμετάλλευση της αστικής συγκοινωνίας στις νέες περιοχές απευθείας στον ΟΑΣΘ, αγνοώντας το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης. Αυτό δε δεν αποτελεί ό,τι καλύτερο για τους παρακάτω σοβαρούς λόγους:

Πρώτον, ο ΟΑΣΘ έχει υψηλότερο κόστος λειτουργίας από το κόστος λειτουργίας που έχει το ΚΤΕΛ. Αυτό οφείλεται κυρίως στις αμοιβές των εργαζομένων. Επί παραδείγματι, ένας υπάλληλος του ΟΑΣΘ στοιχίζει περίπου δέκα εκατομμύρια ενώ στο ΚΤΕΛ περίπου τα μισά. Αντιλαμβάνεται κανείς πολύ εύκολα το μέγεθος της ζημιάς που υφίσταται το ελληνικό δημόσιο από την ανάθεση του αστικού έργου στον ΟΑΣΘ και όχι στο ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης.

Δεύτερον, οι απομακρυσμένες ορεινές και άγονες περιοχές του Νομού Θεσσαλονίκης, δεν θα συμπεριληφθούν στην επέκταση της αστικής συγκοινωνίας και θα πάνε στην ουσία να έχουν συγκοινωνία και θα απομείνουν τελείως αποκομμένες και εγκατελειμμένες από τον υπόλοιπο προνομιούχο νομό, του κυρίως, εσωτερικού πυρήνα.

Αυτό θα συμβεί, γιατί η επιβάτες αυτών των περιοχών τον πρώτο καιρό, μετά την επέκταση, θα χρησιμοποιούν την αστική συγκοινωνία μέχρι τα όρια της αστικής περιοχής λόγω του φθηνότερου αστικού εισιτηρίου και μετά θα παίρνουν και το λεωφο-

ρείο του ΚΤΕΛ για να φθάσουν στον τελικό προορισμό τους. Το λεωφορείο του ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης, όμως, επειδή θα διανύει άδριο όλη την αστική περιοχή και τα έξοδα κίνησής τους σε καύσιμα, λιπαντικά κλπ., θα δημιουργήσουν προϋποθέσεις για τη μη περαιτέρω δρομολόγησή του, με αποτέλεσμα οι περιοχές αυτές να μείνουν χωρίς συγκοινωνία, λαμβανομένου υπόψη και του γεγονότος ότι κανείς δήμος δεν θα μπορεί να εξυπηρετήσει αυτές τις άγονες και ζημιογόνες γραμμές, ενώ εάν το έργο ανατεθεί και στο ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης, αυτό θα συνδυάσει πολύ πιο εύκολα την εξυπηρέτηση των εντασσόμενων επιδοτούμενων περιοχών με την εξυπηρέτηση και των υπολοίπων που θα παραμείνουν εκτός ένταξης και θα επιτευχθεί έτσι ισορροπία ανάπτυξης όλου του νομού.

Τρίτον, η παραπάνω εξέλιξη θα οδηγήσει στον αφανισμό του ΚΤΕΛ, αφού θα χάσει όλο του το έργο στο νομό και θα χάσουν την εργασία τους εκατοντάδες ιδιοκτητών λεωφορείων.

Τέταρτον, με τον αφανισμό του ΚΤΕΛ θα δημιουργηθεί με το νόμο από τώρα και για πάντα μία απόλυτη μονοπωλιακή κατάσταση, ενώ εάν ανατεθεί το έργο στο ΚΤΕΛ της Θεσσαλονίκης, θα υπάρχει για το ελληνικό δημόσιο στο μέλλον ένα οικονομικότερο συγκριτικό στοιχείο για τον καθορισμό των σχέσεών του με τον ΟΑΣΘ προς όφελος και του ελληνικού δημοσίου.

Πέμπτον, το σοβαρότερο είναι ότι δημιουργείται αβέβαιη επιχειρηματικό περιβάλλον για το ΚΤΕΛ, γιατί προβλέπεται από το υπό ψήφιση νέο νομοσχέδιο η δυνατότητα να γίνεται κάθε τρία χρόνια επέκταση των αστικών συγκοινωνιών, με αντίστοιχη αφαίρεση έργου από το ΚΤΕΛ. Έτσι, μη γνωρίζοντας το ΚΤΕΛ ποιες περιοχές θα του αφαιρούνται κάθε φορά, δεν θα μπορεί να προγραμματίζει στο μέλλον του και να εκσυγχρονίζει το τροχάιο υλικό του και τις προσφερόμενες υπηρεσίες, με αποτέλεσμα να υποβαθμίζονται ακόμη περισσότερο οι προσφερόμενες υπηρεσίες.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών διατυπώνει το επιχείρημα ότι αν ανατεθεί το επιδοτούμενο έργο στις νέες περιοχές του ΚΤΕΛ, τότε και άλλες περιοχές της υπόλοιπης Ελλάδας, που εξυπηρετούνται από άλλα ΚΤΕΛ, θα ζητήσουν επιδότηση του εισιτηρίου τους, με αποτέλεσμα να υπάρχει η απειλή να επεκταθεί το μέτρο της επιδότησης και να ζημιωθεί το ελληνικό δημόσιο.

Το επιχείρημα όμως αυτό δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Διότι, πρώτον, επιλέγεται από τώρα και για πάντα να ζημιώνετε στα σίγουρα το ελληνικό δημόσιο με την απευθείας ανάθεση του έργου στον ακριβότερο σήμερα ΟΑΣΘ.

Δεύτερον, δεν έχει σημασία ο φορέας εκτέλεσης του έργου, αλλά το γεγονός ότι επιδοτείται μία συγκεκριμένη περιοχή. Έτσι και μόνο το γεγονός ότι θα επιδοτείται το νέο έργο, αποτελεί βάσιμο επιχείρημα πλέον και για άλλες περιοχές της Ελλάδας να ζητήσουν επιδότηση του εισιτηρίου τους. Τώρα, λοιπόν, που αναθέτει το έργο στις νέες περιοχές στον ΟΑΣΘ, πάλι υπάρχει απειλή για πιέσεις προς επιδότηση και άλλων περιοχών.

Τρίτον, θα μπορούσε το Υπουργείο να αναθέσει στο Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης -αφού καμαρώνει γι' αυτό το δημιούργημα η Κυβέρνηση, γιατί να μην το κάνει;- και να καλέσει τους δύο συγκοινωνιακούς φορείς του Νομού Θεσσαλονίκης, δηλαδή τον ΟΑΣΘ και το ΚΤΕΛ, να καταθέσουν τις προτάσεις τους και να προχωρήσει στην ανάθεση του έργου στις νέες περιοχές με συγκεκριμένα κριτήρια: Πρώτον, την οικονομικότερη για το ελληνικό δημόσιο λύση, δεύτερον, την εξασφάλιση της συγκοινωνίας σε όλο το νομό και τρίτον, την εξασφάλιση των υφισταμένων θέσεων εργασίας.

Το υπό ψήφιση νομοσχέδιο προβλέπει να συσταθεί συνεταιρισμός από τους μετόχους του ΚΤΕΛ, ο οποίος υποχρεώνεται να πληρώσει στον ΟΑΣΘ για τις μετοχές του νέου έργου, που θα του χορηγηθούν σε αντιστάθμισμα της συρρίκνωσης του έργου του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης. Υπέρογκα ποσά, τα οποία υπολογίζονται επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου των παγίων στοιχείων του ΟΑΣΘ, τα ποσά αυτά είναι απαγορευτικά και σε καμία περίπτωση δεν θα μπορέσει ο συνεταιρισμός των μετόχων του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης να τα πληρώσει. Έτσι ποτέ δεν θα αποκτήσει αυτές τις μετοχές, οι οποίες θα παραμείνουν στον ΟΑΣΘ, με αποτέλεσμα να έχουν μονοπωλιακές καταστάσεις. Ταυτόχρονα

το ΚΤΕΛ θα αφανιστεί, με όλα τα επακόλουθα που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Για να μη συμβεί αυτό, στην περίπτωση της εκτέλεσης του έργου από τον ΟΑΣΘ θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα εξής: Οι μέτοχοι των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης -που όλοι γνωρίζουμε ότι είναι βιοπαλαιστές και κανείς τους δεν είναι βιομήχανος- όλοι αγωνίζονται για το μεροκάματο. Δεν έχουν τη δυνατότητα να καταβάλουν οποιοδήποτε ποσό.

Επίσης ο αριθμός των μετοχών που θα χορηγηθεί στο συνεταιρισμό των μετόχων του ΚΤΕΛ και το μέρος που θα αποδίδουν αυτές οι μετοχές θα πρέπει να είναι επαρκή:

Πρώτον, για την αποπληρωμή του χρέους προς τον ΟΑΣΘ.

Δεύτερον, για την κάλυψη των δαπανών εκτέλεσης συγκοινωνίας στις εναπομείνουσες περιοχές του Νομού Θεσσαλονίκης, που θα μείνουν εκτός επέκτασης, ώστε να διασφαλιστεί η ύπαρξη συγκοινωνίας και σε αυτές τις περιοχές μετά την επέκταση του ΚΤΕΛ της Θεσσαλονίκης.

Τελειώνοντας θέλω να πω ότι αποτελεί πράξη δικαιοσύνης το εισφερόμενο κεφάλαιο από το συνεταιρισμό των μετόχων του ΚΤΕΛ στον ΟΑΣΘ να υπολογιστεί επί του καταβληθέντος και όχι επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου του ΟΑΣΘ. Δηλαδή όσα χρήματα έχει καταβάλει μέχρι σήμερα ο κάθε μέτοχος του ΟΑΣΘ για κάθε μετοχή, τόσα ακριβώς να καταβάλει και ο συνεταιρισμός των μετόχων του ΚΤΕΛ της Θεσσαλονίκης για κάθε μετοχή που θα πάρει.

Τέλος, εκείνο που πρέπει να καταλάβει η Κυβέρνηση είναι ότι πρέπει να προχωρήσει στη δημιουργία των έργων υποδομής στη Θεσσαλονίκη. Δεν είναι δυνατόν να ακούμε κάθε χρόνο τον κ. Σημίτη στα εγκαίνια της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης να υπόσχεται τα ίδια έργα, στην ουσία να κοροϊδεύει τους κατοίκους της Θεσσαλονίκης και της βορείου Ελλάδας.

Και κλείνοντας θέλω να πω ότι, οι κύριοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., όταν αναφέρονται στα έργα που δημιούργησε ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Καραμανλής στη Θεσσαλονίκη θα πρέπει να είναι περισσότερο προσεκτικοί. Τουλάχιστον οι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. πρέπει να είναι προσεκτικοί, γιατί στη Θεσσαλονίκη δεν δημιούργησαν τίποτα και το μόνο το οποίο κάθε χρόνο, όπως είπα και πριν, επαναλαμβάνουν, είναι υποσχέσεις χωρίς αντίκρισμα. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεπτός): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα δυτικά θεωρεία σαράντα οκτώ μαθητές και δύο καθηγητές από το 3ο Γυμνάσιο Βόλου Μαγνησίας, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" "Θράκη 2000-80 χρόνια από την ενσωμάτωσή της στην Ελλάδα".

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Κύριοι συνάδελφοι, η συνεδρίαση αυτή απ' ό,τι βλέπω θα φθάσει στις 15.15' το απόγευμα και θα ήθελα πρώτον να σας παρακαλέσω να δεχθείτε να μιλήσουν οι κύριοι Τσιόκας και Διαμαντής, όπως επίσης και οι κύριοι Μάνος και Τζιόλας. Οι δύο εκ των συναδέλφων χτύπησαν την κάρτα τους, αλλά δεν λειτούργησε το μηχάνημα και οι άλλοι δύο ήλθαν λίγο καθυστερημένοι. Για το λόγο αυτό, λοιπόν, θα ήθελα να ρωτήσω το Σώμα αν δέχεται να συμπεριληφθούν στον κατάλογο των ομιλητών για πέντε λεπτά ο καθένας και όχι παραπάνω γιατί έχουμε πρόβλημα.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεπτός): Συνεπώς το Σώμα δέχθηκε να μιλήσουν οι προαναφερθέντες συνάδελφοι. Θα συνεχιστεί με τον κ. Σγουρίδη γι' αυτό, ο οποίος θα κλείσει και τη συνεδρίαση.

Το δεύτερο θέμα είναι να συμφωνήσουμε να μην έχουμε δευτερολογίες και οι δευτερολογίες να γίνουν στην κατ' άρθρο συζήτηση, διότι και οι υπάλληλοι έχουν τα όριά τους. Δεν μπορούμε να τους κρατάμε συνέχεια εδώ. Άλλωστε έχουμε και την απογευματινή συνεδρίαση και θα έχουμε προβλήματα μεγάλα πλέον.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ-ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ: Θα τελειώσει ο ΟΑ-

ΣΘ σήμερα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Να τελειώσουμε επί της αρχής σήμερα.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατ'άρθρο θα πάει την επόμενη εβδομάδα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Δεν το ξέρω αυτό. Στη Διάσκεψη των Προέδρων θα αποφασιστεί.

Συμφωνεί, λοιπόν, το Σώμα να μην έχουμε σήμερα δευτερολογίες και οι δευτερολογίες να γίνουν στην κατ'άρθρο συζήτηση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Συνεπώς το Σώμα συμφώνησε να τελειώσουμε σήμερα επί της αρχής και οι δευτερολογίες να πάνε στην κατ'άρθρο συζήτηση.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ: Για το Σύνταγμα πότε θα αρχίσει η συζήτηση, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Για το Σύνταγμα, όπως έχει αποφασισθεί από χθες θα αρχίσει η συζήτηση στις 18.00' το απόγευμα.

Ο κ. Κίρκος έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ : Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω αναφερόμενος στον πριν από λίγο ομιλητή από τη Νέα Δημοκρατία κ. Πολύζο.

Κατ'αρχήν πρέπει να ανησυχήσουν οι συνάδελφοί μου στη Β' Θεσσαλονίκη γιατί ασχολήθηκε πολύ με το ζήτημα -και καλά έκανε βέβαια- αλλά θα έπρεπε να είναι ενημερωμένος γιατί αυτό που ζήτησε είναι πολύ πιο επιβαρυντικό, σε σχέση με την τροπολογία που κατέθεσε ο Υπουργός στην αρχή της σημερινής συνεδρίασης, που μίλησε για κάποιο λόγο και να πολλαπλασιαστεί επί κάποιο άλλο κεφάλαιο.

Σίγουρα όλοι νοιαζόμαστε για τις μαζικές συγκοινωνίες, τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τόσο για την ποιότητά τους, όσο και για τη συχνότητα διέλευσής τους, αλλά και γενικότερα να δώσουν δυνατότητα ευκολότερης μεταφοράς των πολιτών.

Επειδή απ' αυτό το Βήμα ακούστηκε ότι οι μαζικές συγκοινωνίες είναι για τους πολίτες που δεν διαθέτουν Ι.Χ., θέλω να πω ότι πλέον στη Θεσσαλονίκη προ πολλού έχει συνειδητοποιηθεί από τον καθένα, από το επιβατικό κοινό, από τους μετακινούμενους πολίτες ότι τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι η λύση γιατί με το Ι.Χ. για να φθάσει κανείς στον προορισμό του, αλλά και αφού φθάσει στον προορισμό του και πολύ χρόνο θέλει και πολύ χρήμα. Επομένως, αφορά ευρύτερα πολύ κόσμο.

Νοιαζόμαστε εδώ όλοι γιατί είναι ένα ζήτημα που στο Νομό Θεσσαλονίκης εδώ και μερικά χρόνια, μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα, αλλά και στη περιφέρεια του Νομού Θεσσαλονίκης κλήθηκαν συσκέψεις είτε από την πρωτοβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση είτε από τη Νομαρχιακή αυτοδιοίκηση για την ενιαία αντιμετώπιση του επιβατικού κοινού μέσα στον ίδιο το νομό, αλλά και για την αντιμετώπιση των ενδονομαρχιακών ανισοτήτων που υπάρχουν και υφίστανται.

Σε αυτές, λοιπόν, τις συναντήσεις-συσκέψεις, δύο πράγματα κυριάρχησαν. Ότι στο νομό πρέπει να υπάρξει ένας ενιαίος φορέας, ο ενιαίος συγκοινωνιακός φορέας, ο οποίος θα σχεδιάζει, θα προγραμματίζει, αλλά και θα δύναται να αποφασίζει.

Σήμερα, με το νομοσχέδιο που κουβεντιάσαμε συστήνεται το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Και για να μην επανέλθω ξανά, κύριε Υφυπουργέ, λέω ότι -όπως είπα και στην αρμόδια επιτροπή που συζητήσαμε- το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης είναι η αρχή. Σημειολογικό βέβαια είναι το θέμα, αλλά έχει τη σημασία του. Αυτό το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Νομού Θεσσαλονίκης είναι η αρχή. Το θέμα τώρα ανοίγει μ' αυτό το Συμβούλιο.

Είναι μια κατάκτηση, αλλά δεν είναι αυτό που θέλουμε. Γιατί μπορεί να σχεδιάσει, μπορεί να προγραμματίσει, αλλά δεν μπορεί να αποφασίσει.

Και δεν μπορεί να αποφασίσει με βάση τα άρθρα που διαλαμβάνονται στο νομοσχέδιο, όπου αποφασίζουν οι δύο Υπουργοί, ο Υπουργός Συγκοινωνιών και ο Υπουργός Οικονομικών.

Έγινε πολλή βέβαια κουβέντα και για τη σύνθεσή του. Βεβαίως, ακούστηκαν και βαριές κουβέντες, με την έννοια ότι στην τοπική κοινωνία δεν αναγνωρίζεται ο ρόλος ή παρακάμπτεται

κλπ. Θεωρώ, όπως είπα και στην αρχή, ότι είναι μια κατάκτηση. Είναι η αρχή, δεν είναι αυτό που επιθυμούσαμε, αυτό που θέλαμε.

Εκείνο που έχω να πω για το συζητούμενο νομοσχέδιο, για να είμαι πραγματικός για το τι μπορεί να γίνει, θεωρώ ότι, για την αναβάθμιση, έστω γι' αυτόν το ρόλο που έχει αυτό το συμβούλιο, των συγκοινωνιών του Νομού Θεσσαλονίκης, αυτός που θα προεδρεύει να μην είναι υπάλληλος. Είτε να είναι κάποιος από τους γενικούς γραμματείς είτε να είναι ο νομάρχης. Πάντως δεν μπορεί, κύριε Υπουργέ, να είναι υπάλληλος.

Σίγουρα όλοι μας θα θέλαμε -και είναι και ένα παλιό αίτημα των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου βαθμού να μπορούν να εκτελούν συγκοινωνία- να είναι κάπως διαφορετικό. Πρόκειται και σ' αυτό το σημείο για μια κατάκτηση.

Θα μπορούν ένας, δύο, τρεις δήμοι, για τη διασύνδεσή τους ή μέσα στον ίδιο δήμο για τη μετακίνηση των πολιτών, να συστήσουν συγκοινωνία, με τους όρους που τίθενται, που βέβαια εγώ θα έλεγα να δίνεται η δυνατότητα επιδότησης -για να ξεκαθαρίσω εδώ μέσα- του εισιτηρίου και από τον δημιουργηθέντα συγκοινωνιακό φορέα, είτε του διαδημοτικού είτε του ΟΤΑ.

Με το άρθρο 5 -και θα ήθελα να σταματήσω πολύ περισσότερο σ' αυτό- το αίτημα για την επέκταση αστικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης, δίνεται μια διέξοδος. Αλλά η διέξοδος, έτσι όπως στην αρχή σχεδιάστηκε, αλλά και όπως με την τελική της μορφή την έχουμε αυτήν τη στιγμή, εγκυμονεί κάποιους κινδύνους, τη μη δυνατότητα των ΚΤΕΛ του Νομού Θεσσαλονίκης να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις που του βάζει. Γι' αυτό θα έλεγα ότι ο χρόνος καταβολής, κύριε Υπουργέ, να είναι μεγαλύτερος. Το δεύτερο. Να μη φορολογούνται τα καταβαλλόμενα κεφάλαια. Και το τρίτο, το έργο που αφαιρείται να αναπληρούται.

Επίσης, θα έλεγα ότι οι εργαζόμενοι στον ΟΑΣΘ και η αναλογία τους πρέπει να κοιταχτεί ξανά και κυρίως των οδηγών, γιατί όπως είπα και στην επιτροπή, στο νοσοκομείο η σπονδυλική στήλη είναι οι γιατροί. Απαραίτητοι είναι και όλοι οι άλλοι εργαζόμενοι, γιατί δεν θα μπορούσαν οι γιατροί να κάνουν τη δουλειά τους.

Αλλά και στο συγκοινωνιακό φορέα η σπονδυλική στήλη είναι οι οδηγοί, απαραίτητοι και όλοι οι άλλοι, αλλά πρέπει η αναλογία των οδηγών με τα προβλήματα υγείας, νοσηλείων κλπ. που υπάρχουν, να αντιμετωπιστεί καλύτερα. Και πρέπει να το ξαναδούμε.

Επίσης, πρέπει να αντιμετωπιστεί και γι' αυτούς που βγήκαν μέχρι 31/12/2000, τους συνταξιούχους του ΟΑΣΘ.

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

Κύριε Πρόεδρε, ένα λεπτό και τελείωσα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική 'Εδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ANNA ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ**)

Πρέπει, κατά τη γνώμη μου, στην κατ'άρθρον συζήτηση να γίνουν κάποιες βελτιώσεις. Γι' αυτό θα πρέπει σήμερα να τελειώσουμε επί της αρχής, να μπει σε μία άλλη συνεδρίαση για την κατ'άρθρον ενδελεχή κουβέντα πάνω σε συγκεκριμένα σημεία, γιατί πρέπει να κάνουμε βελτιώσεις.

Τέλος, για να κλείσω, λέω το εξής: Θα ήμουν άδικος απέναντι σε αυτό το νομοσχέδιο, που πραγματικά διορθώνει και δίνει αισιοδοξία και πιστεύω ότι εγγυάται για συγκοινωνίες που μπορούν να προχωρήσουν και να είναι καλύτερες προς όφελος των πολιτών. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα) : Ο κ. Σαλαγκούδης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ : Κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι οι μεταφορές στη σημερινή εποχή αποτελούν βασικό παράγοντα για την ποιότητα ζωής, αλλά και για την ανάπτυξη μιας χώρας. Και είναι γεγονός επίσης ότι μεταφορές σημαίνει υποδομές, αλλά ταυτόχρονα σημαίνει και το μεταφορικό έργο, έτσι όπως δυστυχώς σήμερα εκτελείται στη Θεσσαλονίκη από ένα μόνο φορέα, από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και από την ύπαιθρο Θεσσαλονίκης από το ΚΤΕΛ της Θεσσαλονίκης.

Η Θεσσαλονίκη, η οποία διακηρύσσεται ότι έχει τις προδιαγραφές να γίνει το μητροπολιτικό κέντρο όχι μόνο των Βαλκανίων, αλλά και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης δυστυχώς εξαρτάται γι' αυτό το σημαντικό θέμα των μεταφορών μόνον από ένα μεταφορέα, τον ΟΑΣΘ. Και είναι γεγονός ότι μέχρι τώρα λειτουργήσε, χάρη στον τρόπο που λειτουργεί, με αρκετά ικανοποιητικό τρόπο ο ΟΑΣΘ, κάλυψε όλες τις προηγούμενες ελλείψεις. Και μεμψιμοιρίες για την προηγούμενη σύμβαση ή θριαμβολογίες για τη σημερινή σύμβαση εγώ θα τις αφήσω στην άκρη, γιατί νομίζω ότι δεν τιμούν όλους αυτούς που αναφέρονται σε αυτά. Πρόσφερε πάρα πολύ σημαντικό έργο και ούτε η σημερινή σύμβαση, που ακολουθεί την πεπατημένη των προηγούμενων, προσφέρει πολύ περισσότερα πράγματα.

Αποτέλεσε όμως η σημερινή σύμβαση ένα προϊόν διαπραγματεύσεων μεταξύ του ΟΑΣΘ και του Υπουργείου, συμφωνήσαν. Τελικά δεν έχω πολλά πράγματα να παρατηρήσω και εξάλλου δεν θα ήταν και πάρα πολύ εποικοδομητικό και σκόπιμο. Ίσως κάποιες μικρές διορθώσεις να έχουμε στην πορεία στην κατ'άρθρον συζήτηση.

Όμως δεν μπορώ να μην πω, κύριε Υπουργέ, ότι το νομοσχέδιό σας είναι άτολμο. Απλώς κάνετε μία μικρή βελτίωση στην υπάρχουσα κατάσταση. Αγνοείτε όμως αυτήν τη μεγάλη, σήμερα, αρχή ότι ζούμε σε μια διαφορετική κοινωνία, αγνοείτε την τάση σας και τις διακηρύξεις σας περί εκσυγχρονισμού και αυτήν τη στιγμή διατηρείτε το αναχρονιστικό καθεστώς να επιδοτούνται μόνον οι πολίτες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και να μην επιδοτούνται όλοι οι υπόλοιποι πολίτες σε ολόκληρη τη χώρα. Το ζητούμενο της εποχής είναι ταυτόχρονα η αποκέντρωση και η περιφερειακή ανάπτυξη. Πώς είναι δυνατόν να πετύχουμε την περιφερειακή ανάπτυξη, όταν η περιφέρεια πληρώνει πανάκριβο εισιτήριο;

Ακόμα θα έλεγα και μία διαφορετική αιτία η οποία καθιστά απαραίτητο να ξεκινούσε τουλάχιστον ένα τολμηρό βήμα από αυτό το νομοσχέδιο: Η τάση που επικρατούσε όταν πάρθηκε η αρχική απόφαση της επιδότησης του εισιτηρίου των πολιτών των μεγάλων πόλεων ήταν η αστυφιλία και η συγκέντρωση. Σήμερα μιλούμε για αποκέντρωση, σήμερα μιλούμε να εμποδίσουμε αυτό το κύμα αστυφιλίας που μέχρι τώρα έφθασε στις πόλεις-γίγαντες. Μιλώντας για τη Θεσσαλονίκη, θα πω ότι είναι απαραίτητο σαν κοινωνικό αγαθό η επιδότηση του εισιτηρίου να δοθεί πολύ περισσότερο στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης απ' ό,τι μέσα στην πόλη.

Σήμερα η Θεσσαλονίκη αναπτύσσεται και μάλιστα, για να συμπεριλάβω και ολόκληρο το βορειοελλαδικό χώρο, είναι η μόνη περιοχή στην Ελλάδα που το επιχειρείν εκεί βρίσκει την πραγματική του έκφραση. Οι επιχειρήσεις που αναπτύσσονται στη βόρεια Ελλάδα είναι πράγματι ανταγωνιστικές, αυτό που είναι το ζητούμενο σήμερα. Απόδειξη αυτού του ισχυρισμού είναι το γεγονός ότι πάνω από το 50% των εξαγωγών μας γίνεται από τις επιχειρήσεις της βόρειας Ελλάδας. Στο Νομό Θεσσαλονίκης είναι το μεγαλύτερο μέρος αυτών των επιχειρήσεων που παράγουν τα εξαγώγιμα προϊόντα μας και εκτείνονται σε μία ακτίνα γύρω από τη Θεσσαλονίκη μήκους τριάντα περίπου χιλιομέτρων. Σε αυτές τις βιομηχανίες εργάζονται οι βιομηχανικοί εργάτες, οι οποίοι παίρνουν χαμηλό μεροκάματο και θα βοηθούσε τα μέγιστα, εάν η αστική συγκοινωνία επεκτεινόταν σε όλους αυτούς. Θα εξυπηρετούσε και την κοινωνική ανάγκη, αλλά ταυτόχρονα θα έδινε ώθηση για ανάπτυξη.

Θα αναγνωρίσω ότι γίνεται ένα βήμα στη δημιουργία του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης με αυτό το νομοσχέδιο. Χρειάζεται πράγματι αυτό το Συμβούλιο, αν και δεν είναι πρωτότυπο. Υπήρχε ένα εποπτικό συμβούλιο στο επίπεδο της νομαρχίας, η οποία φρόντιζε τα προβλήματα που δημιουργούνταν στη συγκοινωνία.

Εκείνο που θα ήθελα για το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης είναι να επιλέξουμε μεταξύ δύο πραγμάτων το τι θα κάνουμε. Το Σ.Α.Σ.Θ. ή θα πρέπει να είναι με αποφασιστικές αρμοδιότητες, ένας αποφασιστικός φορέας δηλαδή ή θα πρέπει να είναι ένας διεκδικητικός φορέας. Εφόσον βάζετε τόσους κυβερνητικούς παράγοντες, δώστε του τουλάχιστον μεγαλύτερο κύρος. Βάλτε πρόεδρο του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινω-

νιών Θεσσαλονίκης το Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου, τον αμέσως υφιστάμενο του Υπουργού ή τον ίδιον τον Υπουργό, ούτως ώστε ό,τι αποφασίζεται εκεί αμέσως να είναι και εκτελεστό, να έχει δηλαδή αποφασιστικές αρμοδιότητες. Γιατί πράγματι το θέμα είναι μεγάλο και ιδιαίτερα της επέκτασης, και θα το βρούμε μπροστά μας σαν πρόβλημα στους επόμενους μήνες.

Εάν όμως θέλετε να αποφασιστεί, σύμφωνα με τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας, ανεξάρτητα από τις δυνατότητες του κράτους ή από την πολιτική βούληση, βάλτε επικεφαλής το νομάρχη για να μπορεί αυτό να είναι διεκδικητικό ή τον πρόεδρο της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων και αυξήστε τα μέλη της τοπικής κοινωνίας, ούτως ώστε να λένε τις επιθυμίες τους, να γίνει ένας επιθυμητός σχεδιασμός και να γίνει αυτός ο σχεδιασμός τελικά διεκδίκηση της πόλης για καλύτερευση του συγκοινωνιακού έργου.

Ακόμη θα ήθελα να πω για τη δυνατότητα που δίνεται στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης να κάνουν συμπληρωματικές συγκοινωνίες το εξής. Δώστε τους τη δυνατότητα να συνεργάζονται με ιδιωτικούς φορείς, αλλά να παίρνουν και την αντίστοιχη επιδότηση που παίρνουν οι φορείς των αστικών συγκοινωνιών, ούτως ώστε να μπορούν να το κάνουν, διότι τι μπορούν να κάνουν οι Ο.Τ.Α. σήμερα που όλοι τους είναι χρεωμένοι και όλοι τους συνεχώς μιλούν για τα χρήματα που δεν έχουν.

Για την επέκταση των αστικών συγκοινωνιών, που προηγουμένως είπα πόσο πολύτιμη και χρήσιμη είναι, θέλω να πω ότι εδώ σας δινόταν μοναδική ευκαιρία να προχωρήσουμε για να δημιουργήσουμε το πρώτο βήμα και το ανταποκρινόμενο στη σημερινή εποχή, διότι τι είναι σήμερα το ζητούμενο στην Ελλάδα; Η ανταγωνιστικότητα. Δημιουργείτε, λοιπόν, με την επέκταση έναν περιαστικό φορέα, ο οποίος με νέες δομές και με μία νέα αντίληψη θα μπορούσε να δοθεί στον ιδιωτικό φορέα, όχι όπως παραδοσιακά και με λίγη μετατροπή κάνατε σήμερα στον Ο.Α.Σ.Θ., αλλά ενδεχομένως και με πολύ καλύτερους όρους, να ανταγωνιστούν οι δύο φορείς. Από τον ανταγωνισμό αυτό θα κέρδιζε τελικά το δημόσιο και αυτά που θα κέρδιζε μαζί με ενδεχομένως κάποια αύξηση του εισιτηρίου των πολιτών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, θα μπορούσε να επιδοτήσει τις υπόλοιπες αστικές συγκοινωνίες της περιφέρειας. Σήμερα με την επέκταση που δίνουμε μόνο στον Ο.Α.Σ.Θ. αφαιρώντας έργο από το Κ.Τ.Ε.Λ. κινδυνεύουμε τις άγονες γραμμές της υπόλοιπης υπαίθρου της Θεσσαλονίκης να μην μπορεί το Κ.Τ.Ε.Λ. να τις αντιμετωπίσει. Παράλληλα βλέπουμε από τον Ο.Α.Σ.Θ. μία απροθυμία για οποιαδήποτε επέκταση, μια και θεωρεί, σε σχέση με τις γόνιμες εσωτερικές αστικές γραμμές, μη γόνιμες τις γραμμές εκείνες που είναι για επέκταση.

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

Εκείνο που εγώ θα ήθελα να παρατηρήσω είναι ότι, αν δημιουργόταν από το ΚΤΕΛ μια Περιαστική Α.Ε. θα μπορούσε να λειτουργήσει σαν συγκοινωνούσα μεταξύ των δύο επιχειρήσεων χρηματοδότηση, ούτως ώστε να μπορούν να επιδοτηθούν και τα εισιτήρια της ευρύτερης περιοχής του νομού Θεσσαλονίκης.

Κύριε Υπουργέ, "το απαραίτητο" πρέπει να το προσέξουμε στην κατ' άρθρον συζήτηση. Το ΚΤΕΛ αν βρεθεί σε αδυναμία, είτε να μπει στον συνεταιρισμό, είτε να καλύψει τα υπόλοιπα δρομολόγια, τα χωριά του Νομού Θεσσαλονίκης θα μείνουν χωρίς συγκοινωνία. Τότε θα ερχόμαστε εσπευσμένα και δεν ξέρω τι λύση θα βρούμε, αλλά πάντως θα είναι αναγκαστική λύση.

Γι' αυτό λοιπόν θέλω να ξαναδείτε τα 25 εκατομμύρια, που είμαι προς τιμή σας ότι τα κατεβάσατε εκεί, αλλά να δείτε ακόμη και την προκαταβολή που είναι μεγάλη, διότι θα κοστίζει πολλά στον συνεταιρισμό, να δείτε ακόμη το χρόνο αποπληρωμής της συμμετοχής τους, μια και δεν έχετε σκοπό και δεν είναι δυνατόν να αλλάξουμε την φιλοσοφία του νομοσχεδίου, όπως σας είπα στην αρχή. Πρέπει ακόμα να δείτε την απαλλαγή από τους φόρους στις εισφορές, συγκέντρωση κεφαλαίου που είναι περίπου 1% στο συνεταιρισμό, από το συνεταιρισμό στον ΟΑΣΘ κλπ. Όλες αυτές οι διαδικασίες επιβαρύνουν ακόμα περισσότε-

ρο το κόστος.

Ακόμη, από οποιαδήποτε επέκταση, οι επιπλέον μετοχές που θα προκύπτουν δεν θα είναι για τους εργαζόμενους στον ΟΑ-ΣΘ, αλλά στην επέκταση αυτή πρέπει να υπολογίζονται ακριβώς οι μετοχές αυτές για το ΚΤΕΛ.

Ακόμη θα ήθελα από τώρα να πω ότι στο νομοσχέδιο που θα έρθει για τα ΚΤΕΛ θα πρέπει να υπάρξει μια πρόβλεψη που να επιτρέπει, για οποιαδήποτε αφαίρεση έργου από το ΚΤΕΛ να υπάρχει μια συμπληρωματική παραχώρηση για το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, ώστε να μην φτάσει σε πλήρη κατάσταση αδυναμίας και να μην μείνει η ύπαιθρος της Θεσσαλονίκης χωρίς καμία συγκοινωνία, ούτε αστική ούτε ακόμα και υπεραστική. Ευχαριστώ. (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, όπως είχα πει στην αρχή της συνεδριάσεως και παρακολουθώντας την εξέλιξη της συζήτησεως, βλέπω ότι το νομοσχέδιο αυτό, ενώ έχει ψηφισθεί -με εξαίρεση νομίζω το Κομμουνιστικό Κόμμα που διατύπωσε κάποιες επιφυλάξεις- από όλα τα κόμματα...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Επί της αρχής και διατηρήσαμε τις επιφυλάξεις μας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Αυτό εννοώ, όταν λέω ότι έχει ψηφιστεί επί της αρχής. Νομίζω ότι με βάση την εργασία την οποία έχουμε και την οποία γνωρίζετε και είπαμε χθες ότι θα συνεχίζαμε σήμερα τη συζήτηση που είχαμε διακόψει για το Σύνταγμα...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Είχαμε τις ενστάσεις μας, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Σαλαγκούδη, σας παρακαλώ θερμά. Το ζήτημα είναι αν μπορούμε -γιατί δεν θέλω να αμφισβητήσω τη διάθεση κανενός συναδέλφου- να έχουμε κάποια κατανόηση -όπως ζητάμε από τους εργαζομένους οι οποίοι επίσης ταλανίζονται μαζί μας- ώστε ο χρόνος μας να αξιοποιείται κατά το καλύτερο δυνατό τρόπο.

Επιτρέψτε μου να σας πω ότι εγώ ελάχιστα άκουσα επί της αρχής. Τα περισσότερα αφορούν αυτά που θα ξαναπούμε μετά στα άρθρα. Και είναι μια ειδική περίπτωση αυτή, γιατί το νομοσχέδιο αυτό κατά παράκληση του κυρίου Υπουργού παρεμβλήθη μεταξύ της συζήτησεως του Συντάγματος και των νομοσχεδίων που ακολουθούν, όπως είναι το μεγάλο νομοσχέδιο για τη μετανάστευση, το οποίο πρέπει να συζητηθεί, διότι σ' αυτό υπάρχουν διατάξεις που αφορούν το θέμα που συζητήσαμε προχθές στη πρόταση της Νέας Δημοκρατίας. Αναφέρεται στο πώς αντιμετωπίζονται τα προβλήματα αυτά των μεταναστών και είναι πολλές οι εκκρεμότητες. Ακόμα έχουμε ένα σωρό άλλα νομοσχέδια.

Σας παρακαλώ λοιπόν πάρα πολύ να δείξουμε κατανόηση. Νομίζω ότι ο καθένας το καταλαβαίνει αυτό. Απομένουν να μιλήσουν επί της αρχής έξι συνάδελφοι, οι οποίοι αν θελήσουν να περιορίσουν το χρόνο τους σε πέντε λεπτά...

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Δέκα συνάδελφοι είναι.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτό όμως είναι άδικο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μην βιάζεστε. Είναι άλλοι τέσσερις συνάδελφοι, οι οποίοι εκ του Κανονισμού έχουν πέντε λεπτά.

Έτσι θα διαθέσουμε το χρόνο εκείνον που χρειάζεται, ώστε οι εισηγητές ή κάποιοι εξ υμών που έχετε ειδικότερη γνώση ενός ζητήματος, αν δεν βελτιώνονται τα ζητήματα αυτά με τις προτάσεις του Υπουργού, να δούμε πώς μπορούν να βελτιωθούν, για να τελειώσουμε το νομοσχέδιο κατά τις 15.30-16.00' και είτε να συνεχίσουμε το Σύνταγμα είτε να διακόψουμε για δύο-τρεις ώρες και να επανέλθουμε για το Σύνταγμα.

Διότι γνωρίζετε πώς έχουν τα πράγματα. Η Βουλή έχει δύο μέρες νομοθετικό έργο ουσιαστικά την εβδομάδα και μια σειρά νομοσχεδίων. Δεν πρέπει να βάζουμε πολλές εμβόλιμες. Υποχρεώθηκε το προεδρείο σε άλλες αναθεωρήσεις να το κάνει, αλλά εγώ δεν έβαλα εμβόλιμες πλην μιας που βάζουμε την εβδομάδα εμβόλιμη. Για το Σύνταγμα δεν σας έχω προτείνει άλλες εμβόλιμες συνεδριάσεις.

Ο ίδιος υποχρεώθηκα, ως Βουλευτής, να έρχομαι στις εμβόλιμες συνεδριάσεις Σάββατο, Κυριακή, πρωί-απόγευμα. Γι' αυτό παρακαλώ την κατανόησή σας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Ορφανέ, μη μιλήσουμε όμως και αναλώσουμε πολύ χρόνο, πείτε μου ναι ή όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Εγώ νομίζω ότι από τη διαδικασία και όπως έχει προκύψει, είναι προτιμότερο να ολοκληρώσουμε τη συζήτηση επί της αρχής και να σταματήσουμε. Να γίνει συζήτηση για το Σύνταγμα και την Τρίτη να ολοκληρώσουμε τη συζήτηση επί των άρθρων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μα, δεν γίνεται. Αυτό σας έλεγα πριν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Η Διάσκεψη των Προέδρων είτε μία ή δύο συνεδριάσεις. Είναι φανερό ότι το νομοσχέδιο χρειάζεται συζήτηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Ορφανέ, ακούστε με σας παρακαλώ. Το λάθος μου ήταν αυτό. Ότι είπα μια ή δύο συνεδριάσεις, ελπίζοντας ότι θα υπάρξει κατανόηση σ' αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κατανόηση έχουμε, αλλά πρέπει να συζητήσουμε κιόλας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ακούστε με σας παρακαλώ. Πρέπει κάποτε να αποφασίσουμε εδώ μέσα ότι όταν γίνεται συζήτηση επί της αρχής, γίνεται συζήτηση επί της αρχής. Όταν γίνεται συζήτηση επί των άρθρων, γίνεται επί των άρθρων. Διαβάστε τα Πρακτικά. Θα δείτε ότι γίνεται μια συζήτηση κατά τα 4/5 που θα έπρεπε να γίνει στα άρθρα. Είναι μια εξαιρετική περίπτωση αυτή. Εγώ δεν θέλω να είμαι πιεστικός, αλλά υπάρχει ένας προγραμματισμός. Την Τρίτη αρχίζει το νομοσχέδιο για τη μεταναστευτική πολιτική. Γι' αυτό το παρεμβάλαμε σήμερα Πέμπτη με αυτήν την ελπίδα, ότι στη μια συνεδρίαση της Πέμπτης θα το τελειώσουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Το νομοσχέδιο έχει διαφορετικά θέματα που πραγματεύεται, δεν μπορούν να τελειώσουν έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε συνάδελφε, ακούστε κάτι. Εδώ από αυτή τη θέση κάνω διάφορες προτάσεις στο Σώμα. Παίρνουμε κάποιες αποφάσεις. Στη συνέχεια οποιoσδήποτε από εμάς βάζει ένα ζήτημα, αρχίζουν κάποιοι να συμφωνούν και τελικά δεν λειτουργούμε έτσι ώστε να ξέρει κάποιος τι κάνουμε. Είπαμε χθες ότι θα συζητήσουμε το πρώτο αυτό το νομοσχέδιο και θα συνεχίσουμε μετά -ή θα διακόψουμε για το απόγευμα, αυτό είναι κάτι που μπορούμε να το αποφασίσουμε- με το Σύνταγμα. Τώρα ερχόμαστε και λέμε άλλα. Ζητά ο καθένας το λόγο, χάνουμε ώρα και στο τέλος το προεδρείο αναγκάζεται να κάνουν αυτό που ζητούν συνάδελφοι που εκτιμώντας ένα θέμα νομίζουν ότι με αυτό πρέπει να ασχοληθεί περισσότερο η Βουλή. Εσείς οι Θεσσαλονικείς δεν τον θέλετε τον οργανισμό; Τον θέλετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Όλοι μίλησαν μέσα στα όρια του χρόνου, κανείς δεν ξέφυγε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ναι, αλλά τώρα σας ερωτώ τι κάνουμε; Θέλετε αυτό να πάει έπειτα από τρεις εβδομάδες που υπολογίζω ότι θα μπορεί να έρθει η σειρά του;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Όχι. Την Τρίτη να το συζητήσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μα, γιατί την Τρίτη;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Να συζητήσουμε δύο ώρες την Τρίτη...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε συνάδελφε, ο προγραμματισμός -σας το έχω πει και άλλες φορές- δεν γίνεται α-λα καρτ. Ο προγραμματισμός έχει κάποιους παράγοντες, τους οποίους λαμβάνει υπόψη του.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Μπορούμε να ολοκληρώσουμε την Τρίτη και να συνεχίσουμε κανονικά το νομοσχέδιο που έχετε προγραμματίσει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μα, πώς να ολοκληρώσουμε, αφού έχουμε στη συνέχεια το Σύνταγμα;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Μόλις ολοκληρωθεί η συζήτηση επί της αρχής, να συνεχιστεί η συζήτηση του Συντάγματος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ναι, αλλά υπάρχουν και εργαζόμενοι εδώ, τους οποίους την προηγούμενη Τετάρτη, τους κρατήσαμε από τις δέκα η ώρα το πρωί, μέχρι τις δώδεκα η ώρα το βράδυ. Πρέπει και αυτά να τα λαμβάνουμε υπόψη.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ναι, αλλά αυτό είναι εξαιρετικά....

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εξαιρετικά, αλλά ο καθένας τη βολή του και για τους άλλους είναι εξαιρετικά όχι.

Κύριοι συνάδελφοι, μπορείτε να κάνετε κάποια συγκεκριμένη πρόταση; Κύριε Παυλόπουλε, από τη Νέα Δημοκρατία μπορεί να υπάρξει κάποια συγκεκριμένη πρόταση, ώστε να βρούμε μια λύση;

Ορίστε, κύριε Παυλόπουλε, έχετε το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, να γίνει μια προσπάθεια να συντομευτεί η συζήτηση, αλλά παράκλησή μας είναι η συζήτηση για την αναθεώρηση -αφού υπάρξει ένα χρονικό διάστημα δύο, τριών ωρών- να αρχίσει στις έξι το απόγευμα. Δεν νομίζω ότι είναι δυνατόν να τελειώσει. Γιατί και να θέλουμε να τελειώσει τώρα το νομοσχέδιο, νωρίτερα από μία έως μιάμιση ώρα δεν μπορεί να τελειώσει με τίποτα. Όπως αντιλαμβάνεστε είναι ήδη αργά, τότε θα αρχίσει το Σύνταγμα; Είναι προτιμότερο να γίνει προσπάθεια σε μία ώρα να τελειώσει το νομοσχέδιο επί της αρχής και από κει και πέρα στις έξι η ώρα να αρχίσουμε την αναθεώρηση του Συντάγματος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Φοβάμαι ότι δεν θα υπάρξει μεσοδιάστημα. Ακόμη και οι εργαζόμενοι χρειάζονται ένα διάστημα αναψυχής.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Θα είναι τρεις ώρες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχήν για την πρότασή μου αυτή: οι συνάδελφοι που ακολουθούν, θα μπορούν με πέντε λεπτά να μιλήσουν αντί δέκα;

Απευθύνομαι σε κάποιον που έχει τεράστια πείρα και ως Υπουργός και ως μέλος του Κοινοβουλίου, δεν είναι δικηγόρος να λέει πολλά, και μπορεί να τα πει σε πέντε λεπτά.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Δέκα λεπτά χωρίς άλλη παρέμβαση στη συνέχεια. Ούτε δευτερολογία ούτε στα άρθρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εντάξει και αυτό είναι μία λύση. Να αφήσουμε τους εισηγητές επί των άρθρων ή αν έχουν όπως άκουσα τον κ. Σαλαγκούδη κάτι συγκεκριμένο ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Εδώ, κύριε Πρόεδρε, αφορά το Νομό Θεσσαλονίκης. Είναι η ύπαιθρος της Θεσσαλονίκης χωρίς συγκοινωνίες και δεν θα τονίσουμε αυτό το πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Τώρα, κύριε Σαλαγκούδη, επειδή είμαι λίγο παλαιότερος από σας εδώ, θέλω να σας πω ότι όταν μιλούσα ως Βουλευτής της Αντιπολιτεύσεως και ήμουν πάρα πολύ επιθετικός, το Προεδρείο μου έλεγε: "Κύριε Κακλαμάνη, να κάνετε επερώτηση". Όταν στη συζήτηση νομοθετικού έργου ξέφευγα στον έλεγχο -ο κ. Κούβελας θα το θυμάται πολύ καλά- το Προεδρείο μου έλεγε αυτό.

Τα προβλήματα λοιπόν της υπαίθρου της Θεσσαλονίκης θα τα φέρετε με ερωτήσεις και επερωτήσεις. Εδώ πρέπει να πείτε αν αυτό το νομοσχέδιο έχει ή δεν έχει προβλήματα. Αυτό είναι το σωστό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Αυτό λέω και εγώ, κύριε Πρόεδρε, ότι στη συζήτηση νομοσχεδίου θα πρέπει να βάλουμε ασφαλιστικές δικλείδες, όπως κάναμε στην επιτροπή και μπήκαν κάποιες. Για το πότε θα γίνει το συμβούλιο αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης παραδείγματος χάρη και έφερα τροποποίηση. Δεν μας ικανοποιεί αυτό. Μπορούμε να το βελτιώσουμε και να το κάνουμε καλύτερο, να λειτουργήσει πολύ πιο γρήγορα. Όπως μπορούμε να κάνουμε επιπλέον παρεμβάσεις εκεί ακριβώς όπου το ΚΤΕΛ φθίνει και τελειώνει και δεν θα μείνει για την υπόλοιπη υπαίθρο της Θεσσαλονίκης. Να μην υπεισέλθω στην ουσία. Υπάρχουν πολλά θέματα. Και επειδή γυρίζετε και λίγο στο παρελθόν να πω ότι εγώ θυμάμαι άλλες φορές που νομοσχέδια τα συζητούσαμε και μετά τα μεσάνυχτα και που συζητιότουσαν για βδομάδες ολόκληρες. Εδώ έχουμε επέμβει για τη διεκδίκηση του νομοθετικού έργου, αλλά όπως σας έχω πει και άλλη φορά, κύριε Πρόεδρε, καταντήσαμε να φτιάχνουμε βιομηχανία...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Έχετε δίκιο. Να μη φάμε άλλη ώρα.

Θα σας προτείνω το εξής: Θα τελειώσουμε τώρα όσο μπορούμε πιο σύντομα την αρχή του νομοσχεδίου. Θα βάλουμε δύο ώρες σε μία άλλη συνεδρίαση για να συζητήσουμε τα άρθρα.

Η παράκλησή μου είναι να δείτε τι μπορεί να αλλάξει ο Υπουργός εκεί και να δούμε μέσα στην άλλη εβδομάδα σε κάποια συνεδρίαση νομοθετικού έργου να βάλουμε αυτές τις δύο ώρες.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Την Τρίτη, θα μπορούσαμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Δεν μπορούμε την Τρίτη γιατί πρέπει να αρχίσει το άλλο νομοσχέδιο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τρίτη πρωί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μα, την Τρίτη πρωί θα αρχίσει. Είπαμε την Τρίτη θα αρχίσουμε το πρωί το νομοσχέδιο της κας Παπανδρέου του Υπουργείου Εσωτερικών και το απόγευμα θα κάνουμε την συνεδρίαση για το Σύνταγμα, ώστε την Τετάρτη να συνεδριάσουμε μόνο το πρωί.

Κάνουμε λοιπόν την Τρίτη από τις δέκα η ώρα μέχρι τις δώδεκα και στις δώδεκα κλείνουμε τη συζήτηση των άρθρων.

Σήμερα υπολογίζω να τελειώσουμε στις 15.30' και η συζήτηση της αναθεώρησης του Συντάγματος θα αρχίσει ακριβώς στις 18.30'.

Ο κ. Τζέκης έχει το λόγο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με ένα πιεστικό τρόπο θελήσατε σήμερα να κλείσουμε ένα νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Τζέκη, με συγχωρείτε. Συμφωνείτε σ' αυτά ή διαφωνείτε;

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Συμφωνώ με τη δεύτερη πρόταση, την οποία κάνατε αλλά όμως...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εντάξει. Αν συμφωνείτε δεν χρειάζεται κουβέντα.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Πάρετε υπόψη ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν μιλάει μόνο για τη Θεσσαλονίκη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συμφωνώ και το ξέρω.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Έχει εδώ τις λοιπές διατάξεις και το άρθρο 12 που περιέχουν σημαντικά πράγματα....

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Καλώς.

Ο κ. Σπηλιόπουλος έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, όπως αναφέρθηκε και στην επιτροπή ψηφίζουμε επί της αρχής το συζητούμενο νομοσχέδιο παρά τις σοβαρές επιφυλάξεις που έχουμε σε ορισμένα επί μέρους σημεία, θεωρώντας ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι διαχειριστικού χαρακτήρα. Άλλωστε η παράταση σύμβασης αποτελούσε μονόδρομο και για το κράτος και για τον ΟΑΣΘ. Και θα πρέπει αυτό να το αναγνωρίζουμε.

Από εκεί και πέρα η αναφορά σε μείωση του ετήσιου επιχειρηματικού κέρδους επί του απασχολούμενου κεφαλαίου προκειμένου να θεωρηθεί ότι η νέα σύμβαση είναι ευνοϊκότερη για το δημόσιο συμφέρον και η αναφορά για κέρδη ως τώρα του ΟΑΣΘ χωρίς επιχειρηματικό ρίσκο και άλλα παρόμοια τινά που ασκούσθηκαν και στην επιτροπή αλλά και σήμερα στην Αίθουσα αυτή, θα πρέπει να θεωρηθούν περισσότερο ως προφάσεις. Ο ΟΑΣΘ δεν είναι κανένα φιλανθρωπικό σωματείο. Είναι ένας οργανισμός ιδιωτικός που παρέχει συγκεκριμένες, υψηλού αναμβίβολα επιπέδου υπηρεσίες, οι οποίες λόγω της εφαρμοζόμενης διαχρονικά κοινωνικής πολιτικής μειωμένων κομίστρων από το κράτος καλύπτει τα ελλείμματα που προκύπτουν από τον κρατικό προϋπολογισμό, εξασφαλίζοντας ασφαλές και ένα εύλογο κέρδος.

Υπό την έννοια αυτή θα έπρεπε κάποτε οι όποιες διαφορές του από το δημόσιο να απεμπλακούν από τις χρονοβόρες διαδικασίες κυρίως των διοικητικών δικαστηρίων και τις όποιες συναλλαγές μεταξύ κράτους και του ιδίου του οργανισμού που οδηγούσαν πολλές φορές σε δουλείες και σε εξαρτήσεις.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κα **ΑΝΝΑ ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ**)

Δεν αντιλαμβάνομαι πώς και γιατί με τη νέα συμφωνία δημιουργούνται κίνητρα μείωσης των δαπανών του οργανισμού, αύξησης των εσόδων και βελτίωσης της ποσότητας και της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών, όταν τα παραπάνω εξαρτώνται άμεσα από σωρεία αστάθμητων παραγόντων οι οποίοι αγνοούνται παντελώς. Αναφέρομαι κυρίως στην πληθυ-

σμακή, στην οικιστική ανάπτυξη του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, δηλαδή σε πράγματα συγκεκριμένα τα οποία αγνοούνται.

Όταν από το άλλο μέρος η συμπίεση των δαπανών του οργανισμού με ανομολόγητο αλλά υπαρκτό στόχο, το κέρδος, θα επιδράσει αρνητικά κυρίως στην ποιότητα και στην ποσότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Αυτό τουλάχιστον λέει η κοινή λογική.

Δεν αντιλαμβάνομαι ακόμη πώς είναι δυνατόν μέσα από τη δημιουργία μηχανισμού συνεχούς βελτιώσεως των οικονομικών αποτελεσμάτων του ΟΑΣΘ να προκύψουν τελικά οφέλη για όλους: Για τον ίδιο τον οργανισμό, για τους μετόχους του, για το κράτος, και για το επιβατικό κοινό.

Όλα αυτά είναι τουλάχιστον αφελές να υποστηρίζονται αλλά και υποτιμητικά για τη νοημοσύνη μας.

Από εκεί και πέρα, κύριε Υπουργέ, υπάρχουν και ορισμένα ειδικότερα σημεία του συζητούμενου νομοσχεδίου τα οποία δεν μπορούν να μείνουν ασχολίαστα. Το πρώτο αφορά τη χρονική διάρκεια της νέας σύμβασης. Δεν αντιλαμβάνομαι γιατί να είναι εννιάετής όταν είναι γνωστό ότι η Θεσσαλονίκη δεν διαθέτει και δεν πρόκειται να αποκτήσει αντικειμενικά κατά το διάστημα αυτό άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η εννιάετής διάρκεια της νέας σύμβασης δημιουργεί τουλάχιστον σε εμένα αλλά και σε πολλούς άλλους πελώρια ερωτηματικά που συνδέονται κυρίως με το χρόνο απόσβεσης των μεταφορικών μέσων του οργανισμού που ορίζει στα δώδεκα χρόνια.

Πώς είναι δυνατόν κάτω από αυτήν την χρονική προϋπόθεση να μιλάμε σοβαρά για ανανέωση του στόλου και για ποιοτική αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών, που συνδέονται ακόμη με το χρόνο κατασκευής και λειτουργίας ορισμένων μεγάλων και πολυσυζητημένων συγκοινωνιακών έργων της Θεσσαλονίκης όπως π.χ. είναι οι θαλάσσιες αστικές συγκοινωνίες τις οποίες ανακάλυψαν κάποιοι μόνο και μόνο για να καρπωθούν όπως αποδείχθηκε, τις οποίες μελέτες σκοπιμότητας, προμελετές-μελέτες για να εγκαταλείψουν από εκεί και πέρα το έργο και κυρίως το μετρό το οποίο αν πιστέψουμε τελικά όσα υποστήριξε για τριακοστή φορά ο κ. Λαλιώτης θα αρχίσει να κατασκευάζεται και θα ολοκληρωθεί ύστερα από κάποια χρόνια. Αν τον πιστέψουμε αυτή τη φορά είναι βέβαιο ότι η κατασκευή του θα ολοκληρωθεί ορισμένα χρόνια -τρία με τέσσερα προφανώς χρόνια- πριν από τη λήξη της νέας σύμβασης.

Αλήθεια είναι δυνατόν όλοι αυτοί οι παράμετροι που λογικά θα αλλάξουν άρδην το συγκοινωνιακό τοπίο της Θεσσαλονίκης να μην απασχολήσουν τουλάχιστον την πλευρά του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών, που δεν είναι όπως ο κρατικοποιημένος και κρατικοδίαιτος ΟΑΣΑ, ο οποίος βρέξει-χιονίσει έχει εξασφαλισμένη την κάλυψη των τεράστιων και ανεξέλεγκτων ελλειμμάτων που δημιουργούν οι αλόγιστες διεκδικήσεις των γνωστών συνδικαλιστών και οι σπατάλες των διορισμένων διοικήσεών του σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και κατ'επέκταση σε βάρος των φορολογουμένων ολόκληρης της χώρας;

Το δεύτερο σημείο αφορά στο Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, στο ΣΑΣΘ. Στο συμβούλιο αυτό θα έπρεπε να υπάρχει κατά την άποψή μου μεγαλύτερη εκπροσώπηση των φορέων της πόλης αλλά και των χρηστών. Το γεγονός ότι η πλειοψηφία των μελών του ορίζονται και ελέγχονται από την Κυβέρνηση είναι τραγικό λάθος. Η σαφής οριοθέτηση των οικονομικών όρων της συνεργασίας κράτους και ΟΑΣΘ ουσιαστικά αναιρεί κατά την άποψή μου τους αναφερόμενους στόχους που επέβαλαν τη θέσπιση αυτού του συμβουλίου.

Πολύ φοβάμαι ότι δημιουργείται ένα ακόμη όργανο από "ημετέρους", το οποίο επιπρόσθετα θα έχει τη δυνατότητα να διαχειρίζεται κάθε χρόνο και αρκετά εκατομμύρια δραχμές που θα εισπράττει από έναν ειδικό λογαριασμό που δημιουργείται από τον ΟΑΣΘ -αναφέρομαι στο 1% των εσόδων από κόμιστρα και από άλλες πηγές- αφού εν τω μεταξύ προβλέπεται η δυνατότητα ανάθεσης και διαχείρισης αυτού του λογαριασμού, που είναι γύρω στα διακόσια εκατομμύρια (200.000.000) το χρόνο, με κοινή απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και του Υπουργού Οικονομικών σε άλλο φορέα εκτός από τον ΟΑΣΘ προφανώς για

να λειτουργεί εντελώς ανεξέλεγκτα. Αυτά δεν είναι σοβαρά πράγματα κατά την άποψή μου. Ο φορέας θα έπρεπε να είναι αντιπροσωπευτικός, να είναι ανεξάρτητος, να είναι αυτόνομος και βεβαίως να υπηρετεί τα καλώς νομούμενα συμφέροντα των χρηστών, κάτι που δεν προβλέπεται.

Βεβαίως δεν μπορώ να μην πω ότι είναι τραγικό λάθος η μη συμμετοχή στο ΣΑΣΘ εκπροσώπου της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ενώ συμμετέχει εκπρόσωπος της περιφέρειας, η οποία έχει έναν ευρύτερο ρόλο. Επίσης είναι λάθος και η συμμετοχή εκπροσώπου του κοσμήτορα της Πολυτεχνικής Σχολής. Ο κοσμήτορας εκλέγεται κάθε δύο χρόνια. Θα αλλάξει δηλαδή ο εκπρόσωπος της Πολυτεχνικής Σχολής κάθε φορά που θα γίνονται εκλογές στην Πολυτεχνική Σχολή;

Το τρίτο σημείο αφορά στη διαπίστωση ότι η συμφωνία αυτή είναι προσαρμοσμένη στις δυνατότητες του οργανισμού και όχι στις πραγματικές συγκοινωνιακές ανάγκες του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Και κυρίως δεν έχει καμία σχέση με τις προοπτικές που διαγράφονται. Αυτό διαπιστώνεται από το ότι αναγνωρίζει στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης τη δυνατότητα να αναπτύξουν στις περιοχές ευθύνης τους, δηλαδή σε άγονες ουσιαστικά περιοχές, αστικές συγκοινωνίες για να τροφοδοτούν το βασικό δίκτυο του οργανισμού χωρίς όμως να προβλέπει την οικονομική στήριξη αυτών των πρωτοβουλιών, οι οποίες κατά τ'άλλα θα εγκρίνονται και πάλι από το ΣΑΣΘ. Αυτά είναι παράλογα και υπερβολικά πράγματα.

Το τέταρτο σημείο αφορά στις προϋποθέσεις που τίθενται για τη συνεργασία του ΟΑΣΘ και τα ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης στις περιπτώσεις επέκτασης των αστικών συγκοινωνιών σε νέες περιοχές. Οι προϋποθέσεις αυτές, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να είναι σαφείς, καθαρές και να μην αδικούν κανέναν. Αυτό δεν εξασφαλίζεται από το συζητούμενο νομοσχέδιο. Είναι μαθηματικά βέβαιο ότι θα οδηγηθούμε σε τριβές και σε αντιπαραθέσεις που δεν θα βοηθήσουν στην αντιμετώπιση του προβλήματος.

Το πέμπτο στοιχείο αφορά στη διοίκηση του ΟΑΣΘ. Κατ'αρχήν δεν αντιλαμβάνομαι τη σκοπιμότητα της συμμετοχής στο διοικητικό συμβούλιο εκπροσώπου της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Είπα την άποψή μου: Θεωρώ ότι ο εκπρόσωπος της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης θα πρέπει να συμμετέχει στη διοίκηση του ΣΑΣΘ και όχι στο Δ.Σ. του οργανισμού, εκτός και αν η παρουσία του εξυπηρετεί άλλες σκοπιμότητες, όπως είναι οι διορισμοί προσωπικού που υποτίθεται ότι θα γίνουν στον οργανισμό.

Θεωρώ θετική τη ρύθμιση που κάνατε για την αλλαγή του τρόπου εκλογής των μελών της διοίκησης στο συμβούλιο του οργανισμού θεωρώντας ότι θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτική. Είναι γνωστό ότι οι διαδικασίες που υπήρχαν οδήγησαν σε τριβές και σε αντιπαραθέσεις, ακόμα και δικαστικές, οι οποίες μόνο καλό δεν έκαναν στον οργανισμό.

Ένα τελευταίο σημείο για να ολοκληρώσω αφορά κατά τη δική μου άποψη και στους εργαζόμενους, οι οποίοι θεωρώ ότι είναι ανάγκη να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους κάτω από αξιοπρεπείς αλλά και ασφαλείς συνθήκες σε ό,τι αφορά στο μέλλον το δικό τους και των οικογενειών τους.

Πώς διασφαλίζεται το προσωπικό στις 31 Δεκεμβρίου του 2009; Θα μεταφερθεί στο διάδοχο φορέα; Πώς θα εξασφαλιστούν τα δικαιώματά του;

Είναι καλό να υπάρχει ένα κλίμα ηρεμίας, διασφάλισης της προσφοράς των εργαζομένων, η οποία όλοι συμφωνούμε ότι είναι διαχρονικά πολύ μεγάλη, μα πολύ σημαντική.

Τι θα γίνει ακόμη με τους συντελεστές προσωπικού, οι οποίοι, αν παραμείνουν ως έχουν, δημιουργούν πρόβλημα στην κάλυψη των προβλεπόμενων αναγκών; Οι ανάγκες αναμένεται να αυξηθούν. Ενώ το προσωπικό -λόγω συνταξιοδοτήσεως- θα περιοριστεί. Με τους δείκτες που καθιερώνονται, τα προβλήματα σε καίριους τομείς δράσης, όπως είναι οι οδηγοί αλλά και άλλες ειδικότητες, θα είναι πολύ μεγάλα. Είναι ένα θέμα που θα πρέπει να το δείτε άμεσα, όπως και το θέμα της αποζημίωσης των συνταξιοδοτηθέντων πριν από τις 31-12-2000.

Κύριε Υπουργέ, χρειάστηκε να κάνω και αυτές τις επισημάνσεις για να μη σας ταλαιπωρήσω στη συζήτηση των άρθρων, με

την ελπίδα ότι κάτι απ' όσα ανέφερα θα γίνει δεκτό. Τα αναφέρω όλα αυτά τώρα, γιατί δεν είχα την ευκαιρία να συμμετέχω στην αρμόδια επιτροπή, έγινε η κατ' αρχήν επεξεργασία του συζητούμενου νομοσχεδίου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Και εμείς ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Μαντέλης.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Συμφωνώ επί της αρχής και παραιτούμαι της ομιλίας μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστεί και το Προεδρείο, κύριε Μαντέλη.

Ο κ. Παπαθεμελής έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ-ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, και εγώ συμφωνώ επί της αρχής. Δεν παραιτούμαι βέβαια εντελώς του λόγου, αλλά εν πάση περιπτώσει δεν θα εξαντλήσω το χρόνο μου.

Οι σημερινές τροποποιήσεις του Υπουργού έχουν βελτιώσει σημαντικά το νομοσχέδιο σε ό,τι αφορά τις απαιτήσεις των ενδιαφερομένων πλευρών των εργαζομένων, αλλά και των μετόχων του ΟΑΣΘ. Βέβαια πρέπει να πούμε την πικρή αλήθεια ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι μια προσωρινή ανακούφιση του συγκοινωνιακού προβλήματος της Θεσσαλονίκης. Τα βασικά του διαρθρωτικά προβλήματα είναι ανοιχτά. Εκκρεμούν ακόμα το μετρό, η υποθαλάσσια αρτηρία και άλλες διάφορες συναφείς κατά καιρούς υποδειχθείσες και προταθείσες λύσεις. Αυτά δεν αγγίζονται από το υπό συζήτηση νομοσχέδιο.

Ο Οργανισμός δεν μεταφέρει και στη σημερινή του διατύπωση του επιχειρηματικό κίνδυνο στους μετόχους. Πάντως κατά κάποιον τρόπο ελαχιστοποιεί το κέρδος και αυτό είναι θετικό γεγονός.

Εμείς εκτιμούμε ότι είναι πάρα πολλοί οι μέτοχοι ώστε να είναι μια εταιρεία λαϊκής βάσης τελικά ο ΟΑΣΘ.

Εκκρεμούν ωστόσο ορισμένα ανοικτά ζητήματα, οι οποίες τέθηκαν υπόψη του Υπουργού παραδείγματος χάριν σε ό,τι αφορά τους "συντελεστές" προσωπικού. Αυτοί αναφέρονται στο άρθρο 8.

Η πρότασή μου είναι να γίνει δεκτή η εισήγηση των εργαζομένων του ΟΑΣΘ, το ποσοστό 1,70 να γίνει 1,725 στους οδηγούς. Και τους τεχνίτες το ποσοστό 0,500 να γίνει 0,550. Οι διαφορές δεν είναι σημαντικές και νομίζω ότι ο Υπουργός κατά τη συζήτηση των άρθρων θα κάνει αποδεκτή αυτήν την πρόταση.

Έχουν μερικές συμπαθητικές προτάσεις οι μέτοχοι του ΚΤΕΛ. Υποθέτω ότι έχει ευήκοον ους ο Υπουργός και θα τις επεξεργαστεί. Πιστεύω ότι θα είναι καλός και απέναντι των μετόχων των ΚΤΕΛ, ώστε να λύσετε αποτελεσματικά το πρόβλημα του τι θα συμβεί εκεί που δεν φθάνει ο ΟΑΣΘ και του τι θα συμβεί εκεί που φθάνει ο ΟΑΣΘ με την επέκτασή του.

Τέλος, όσον αφορά τις τροποποιήσεις του κυρίου Υπουργού, καλό είναι αυτό που αναφέρεται για παραπομπή με τελεσίδικο βούλευμα σε βαθμό κακουργήματος. Νομίζω όμως ότι για την ταυτότητα ιστορικής και νομικής αιτίας πρέπει να ισχύσει με τελεσίδικο βούλευμα παραπομπής και σε περίπτωση πλημμελήματος. Εν προκειμένω να ισχύσει ο υπάρχον νόμος.

Αν τα κάνετε όλα αυτά δεκτά, νομίζω ότι θα έχετε βελτιώσει σημαντικά το νομοσχέδιο. Πρέπει όμως να ενδιαφερθείτε περισσότερο και για τη διαρθρωτική επίλυση του προβλήματος. Πρέπει να ενδιαφερθείτε για το συνολικό συγκοινωνιακό μεταφορικό και κυκλοφοριακό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο κ. Κούβελας.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα των αστικών συγκοινωνιών σε μια μεγάλη πόλη σχετίζεται με την ποιότητα ζωής και τον πολιτισμό, θα έλεγα. Υπάρχουν πολίτες οι οποίοι περνούν στα μέσα μαζικής μεταφοράς δύο, τρεις και τέσσερις ώρες ημερησίως. Άρα κατά κάποιον τρόπο γίνονται δεύτερο σπίτι τους. Το πώς ταξιθεύουν, πόσο χρόνο τους παίρνει αυτό, ποιες είναι οι συνθήκες, πόσο τους κοστίζει, είναι πολύ σημαντικά ζητήματα.

Έτσι η πολιτεία, ρυθμίζοντας θέματα αστικών συγκοινωνιών, συμβάλλει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και στην επίλυση και πολλών άλλων συναφών θεμάτων, τα οποία εμμέσως επηρεάζονται, όπως είναι τα πολεοδομικά θέματα, όπως είναι τα θέματα ρύπανσης και μόλυνσης του περιβάλλοντος, τα θέματα χρήσεως άλλων μεταφορικών μέσων, όπως τα Ι.Χ., οι δαπάνες που συνεπάγονται αυτά κλπ.

Η Θεσσαλονίκη τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια ξεκίνησε με τον ΟΑΣΘ. Είναι καλές οι υπηρεσίες που προσφέρει ο ΟΑΣΘ.

Έκανε μια σύγκριση ο κύριος Υπουργός προηγουμένως και ανέφερε ότι οι υπηρεσίες που προσφέρει ο κρατικός οργανισμός στην Αθήνα είναι καλύτερες. Δεν κατάλαβα από πού το έβγαλε αυτό.

Κύριε Υπουργέ, αυτό είναι το βάσανο όλων των Ελλήνων, των μεν Αθηναίων ότι ταλαιπωρούνται, των δε υπολοίπων ότι πληρώνουν τζερεμέδες για αστικές συγκοινωνίες οι οποίες δεν ανταποκρίνονται σε συνθήκες σύγχρονης, πολιτισμένης χώρας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μου επιτρέπετε μια διακοπή;

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Μάλιστα, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σε ό,τι αφορά τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας έχουμε εκσυγχρονίσει απολύτως το στόλο. Το πρόβλημα είναι μόνο ένα, κύριε Κούβελα: Δεν έχουν χώρο όλα αυτά τα καινούρια λεωφορεία και τρόλεϊ -που έχουν όλα κλιματιστικά, που έχουν όλες τις συνθήκες να βελτιώσουν τις μεταφορές στην Αθήνα- για να κινηθούν. Διότι ακόμη οι λεωφορειοδρόμοι τους οποίους διαθέτουμε, είναι πολύ μικροί σε μήκος. Όταν ολοκληρώσουμε το πρόγραμμα μας και συμφωνήσουν μαζί με μας όλοι οι υπόλοιποι συναρμόδιοι -θέμα το οποίο έχουμε αναλύσει επανειλημμένα- πιστεύουμε ότι θα δοθεί και η αξιοπιστία των δρομολογίων που είναι το τελευταίο που λείπει.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Δεν μας μιλήσατε βέβαια για το κόστος των αθηναϊκών συγκοινωνιών.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μίλησα.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Δεν άκουσα εγώ τουλάχιστον για την επιδότηση του εισιτηρίου.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ήταν μικρότερη απ'ό,τι της Θεσσαλονίκης.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Μάλιστα.

Θα περίμενα, λοιπόν, εγώ, όταν τίθεται το θέμα των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης εν έτει 2001, να μη γυρίζουμε σε σαράντα πέντε χρόνια πίσω και να λέμε "ε, όπως ήταν τότε, κάπως έτσι είναι περίπου και τώρα".

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ εκ Θεσσαλονίκης, συμπατριώτης, μας είπε ότι ήταν μια λεόντεια σύμβαση, η οποία σερνόταν σαράντα πέντε χρόνια, τι να κάνουμε, έτσι θα συρθόμαστε και άλλα εννέα λίγο-πολύ.

Εάν παρακολουθήσουμε την πορεία και τις θέσεις της κυβερνητικής παράταξης αυτήν την περίοδο, θα διαπιστώσουμε ότι εις μεν τα λόγια διατυπώνονταν κατά καιρούς μεγαλόσχημες και αντιφατικές απόψεις, εις δε την πράξη δεν είχαμε καμία πρόοδο, όπως δεν έχουμε και με αυτό το νομοσχέδιο.

Είναι νοητό, όταν έχουμε μπροστά μας ένα σωρό εκκρεμότητες σε ό,τι αφορά τις αστικές συγκοινωνίες, όπως είναι το μετρό, όπως είναι το τραμ ενδεχομένως, όπως είναι κατ'άινας η παράκτια συγκοινωνία, είναι δυνατόν όλα αυτά να μη μας απασχολούν καθόλου και να μην τα συζητάμε; Να υπογράψουμε μια σύμβαση η οποία μετά από λίγα χρόνια θα δημιουργήσει τεράστια προβλήματα, γιατί έχει μέσα της το πρόβλημα;

Εννέα χρόνια για υπηρεσίες οι οποίες, προκειμένου να αποσβεστούν τα μεταφορικά μέσα, θα έπρεπε να εκτείνονται σε δώδεκα χρόνια τουλάχιστον. Γιατί δεν τα παίρνουν αύριο τα καινούρια λεωφορεία, θα τα πάρουν του χρόνου και του παραχρόνου. Δεκαπέντε χρόνια ενδεχομένως, από σήμερα απαιτούνται για την απόσβεστί τους.

Το μετρό το θέλουμε ή δεν το θέλουμε; Ή θα ξαναρχίσουμε συζητήσεις σαν την υποθαλάσσια, όπου είπαν στην αρχή όχι; Μετά έγινε μια μελέτη, μετά ανετράπη η πρόταση, μετά συμφωνήσαμε σε μια πρόταση τόσο υψηλά κοστολογημένη, ώστε να

δηλώνουμε ότι δεν μπορούμε να την αντιμετωπίσουμε, δεν μπορούμε να τη χρηματοδοτήσουμε, δεν μπαίνει στα ευρωπαϊκά προγράμματα, βρέστε λεφτά και φτιάξτε τη. Αυτή είναι η απόφαση της κυβέρνησής μας.

Η έλλειψη ουσιαστικών προτάσεων οφείλεται κατά βάση στην έλλειψη σταθερής πολιτικής ή συγκεκριμένης ή πολιτικής. Όταν μια κυβέρνηση σαν κόμμα της αντιπολίτευσης και σαν κυβέρνηση τα πρώτα της χρόνια πολέμησε με μανία το θεσμό των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, προτείνοντας άλλοτε κρατικοποίηση άλλοτε δημοτικοποίηση, όταν στην Αθήνα ανατρέποντας μια κατάσταση ιδιωτικοποίησης επανήλθε στις κρατικές συγκοινωνίες, δείχνοντας ότι δεν έχει επιλέξει ακόμα το μοντέλο, αν θέλει κρατικές ή θέλει ιδιωτικές συγκοινωνίες, αυτή η κυβέρνηση όταν καλείται να λύσει προβλήματα, είναι επόμενο να μας φέρει ένα τέτοιο νομοσχέδιο. Δεν ξέρει αν θέλει μετρό ή τραμ στη Θεσσαλονίκη. Λέει ότι θέλει μετρό, αλλά δεν το προωθεί. Λέει ότι θα ξαναμελετήσει το τραμ και το θέλει, αλλά δεν φαίνεται να το προωθεί. Λέει ότι θα βάλει τις παράκτιες συγκοινωνίες, ότι έχει κάνει διαγωνισμό, αλλά δεν φαίνεται να προχωρεί.

Μας λέει ο κύριος Υπουργός ότι όλα τα στοιχεία των κρατικών συγκοινωνιών στην Αθήνα είναι καλύτερα απ' ό,τι στη Θεσσαλονίκη. Μα, άμα είναι καλύτερα, επιτέλους, γιατί σέρνεστε πίσω από τις προ πενήντα ετών εκλογές των ΟΑΣΘ;

Επί ειδικότερων θεμάτων είναι ευχάριστο ότι η λύση που δόθηκε, να συζητήσουμε για τα άρθρα την προσεχή εβδομάδα, δίνει την ευκαιρία για κάποια ζητήματα να διατυπωθούν θέσεις ακριβέστερες και να οριστικοποιηθούν οι θέσεις αυτές.

Εγώ επισημαίνω ότι είναι πολύ καλή η πρόοδος σε ό,τι αφορά τη ρύθμιση των θεμάτων με το ΚΤΕΛ. Όμως, εάν θέλουμε να λειτουργήσουν και κάποιες άλλες προοπτικές, παραδείγματος χάριν οι δήμοι να παίξουν κάποιο ρόλο (θα έλεγα σε συνεργασία με το ΚΤΕΛ για να μη φτιάξουμε τριάντα διαφορετικούς φορείς) θα μπορούσε να προβλεφθεί και μια ενίσχυση ή επιδότηση εισιτηρίου, διότι το πρόβλημα δεν είναι τόσο τι γίνεται μέσα στη Θεσσαλονίκη.

Το πρόβλημα είναι, πώς δεν θα φέρουμε και τους άλλους να εγκατασταθούν στη Θεσσαλονίκη. Να είναι οι συνθήκες διαβίωσης και επικοινωνίας με τη Θεσσαλονίκη υποφερτές, να μείνουν στις κωμοπόλεις τους, στις πόλεις τους, στα χωριά τους του υπόλοιπου νομού και να εξυπηρετούνται συγκοινωνιακά. Κάποιοι που κατοικούσαν στην ευρύτερη βιομηχανική περιοχή, επειδή οι συνθήκες διαβίωσης εκεί δεν είναι υποφερτές, υπάρχει ατμοσφαιρική ρύπανση, υγρασία, κουνούπια, υποβάθμιση του περιβάλλοντος, οι προβληματικές συγκοινωνίες, εγκαταλείπουν την περιοχή, πηγαίνουν στη Θεσσαλονίκη και γυρίζουν για να δουλέψουν εκεί που κατοικούσαν κάποτε. Αυτά πρέπει να αποφύγουμε.

Πιστεύω δε ότι το σημαντικότερο που έχουμε να κάνουμε είναι να δούμε συνολικά τα ζητήματα, τα οποία θα έρθουν μπροστά μας σε τρία, σε τέσσερα, σε πέντε χρόνια και να τα δούμε με τη σοβαρότητα, που απαιτείται. Ελπίζω το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης να μη γίνει όργανο ανατροπής κάποιων ωρίμων καταστάσεων σε ό,τι αφορά εγκατάσταση νέων μέσων. Ελπίζω να μην ξαναρχίσουμε από την αρχή με μελέτες, όπως έχουν γίνει κατ' επανάληψη. Ανά πενταετία γίνεται μία μελέτη του συγκοινωνιακού στη Θεσσαλονίκη. Καμία όμως από αυτές δεν εφαρμόζεται, αλλά ξαναρχίζουν με μία καινούρια.

Τελειώνω λέγοντας ότι ορισμένα θέματα των εργαζομένων, τα οποία δεν είναι σπουδαία ούτε για την Κυβέρνηση ούτε για τον ΟΑΣΘ, είναι όμως σπουδαία γι' αυτούς τους ίδιους, νομίζω ότι έχουμε καιρό μέχρι την Τρίτη να τα δούμε και πρέπει να τα δούμε. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Ρεγκούζας έχει το λόγο.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Κυρία Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, θα προσπαθήσω να υπακούσω στην παραίνεση του Προέδρου της Βουλής και θα παραμείνω στην κατ' αρχήν συζήτηση, μιας και θα μας δοθεί η δυνατότητα να κάνουμε τις παρατηρήσεις μας στα άρθρα.

Ξεκινώντας θα ήθελα να κάνω μία απαισιόδοξη πρόβλεψη. Πρώτον, η υποθαλάσσια αρτηρία της Θεσσαλονίκης δεν πρόκειται να γίνει και το καλύτερο που έχει να κάνει η Κυβέρνηση είναι να βγει ευθέως στον ελληνικό λαό και κυρίως στο λαό της Θεσσαλονίκης και να πει την αλήθεια. Η πρόβλεψη της χρηματοδότησης στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης με πέντε δισεκατομμύρια δραχμές, όταν το έργο θα στοιχίσει πάνω από εκατό δισεκατομμύρια δραχμές, είναι πολύ μικρή και δεν μπορεί να γίνει αυτό το έργο. Δεν μπορεί να το κάνει ιδιώτης, είναι ασύμφορο και γι' αυτόν. Επομένως τιμότερο από την πλευρά της Κυβέρνησης είναι να σταματήσει όλον αυτόν το θόρυβο και τον εμπαιγμό των Θεσσαλονικέων.

Το δεύτερο είναι ότι οι συνθήκες, οι καθυστερήσεις, που υπάρχουν στο μετρό, προδιαγράφουν την πορεία του αρνητική και έχει πολύ μεγάλες ευθύνες η Κυβέρνηση για το συνεχιζόμενο εμπαιγμό των Θεσσαλονικέων.

Έρχομαι τώρα στο συζητούμενο νομοσχέδιο. Κύριοι συνάδελφοι, ασφαλώς η παροχή υπηρεσιών συγκοινωνίας προς τους πολίτες είναι κοινωνικό αγαθό και οι δικές μας κυβερνήσεις με πρωτεργάτη τον αείμνηστο Κωνσταντίνο Καραμανλή από αυτήν τη λογική, από αυτήν την πολιτική σκέψη οδηγήθηκαν, ώστε να λειτουργεί με τόσο μεγάλη επιτυχία, θα έλεγα, ο σημερινός ΟΑΣΘ.

Από την άλλη πλευρά, η ποιότητα των συγκοινωνιών δεν μπορεί να είναι μονομερής, δεν μπορεί να αφορά κάποιους πολίτες και κάποιους άλλους να μην τους ενδιαφέρει. Επομένως δεν δέχομαι σε καμιά περίπτωση τα επιχειρήματα που αναπτύσσονται και στην επιτροπή, αλλά και σήμερα εδώ, ότι η επιδότηση του εισιτηρίου στην ευρύτερη περιοχή του Νομού Θεσσαλονίκης δεν μπορεί να γίνει, γιατί προσκρούει σε τυχόν αιτήματα άλλων νομών, που θα ζητήσουν το ίδιο και η Κυβέρνηση δεν αντέχει.

Είναι ψευτοδιλήμματα αυτά, κύριε Υπουργέ, γιατί, αν προσχωρήσουμε στην παραδοχή ότι η Θεσσαλονίκη, σύμφωνα με ειδικούς, σε δεκαπέντε χρόνια θα έχει τέσσερα εκατομμύρια κατοίκους, αυτήν την παράμετρο δεν μπορεί να την αγνοεί κανένας.

Επομένως η επέκταση του αστικού δικτύου θα είναι μια αυτονόητη κατάσταση σε λίγα χρόνια. Θα πρέπει το σχεδιασμό που κάνουμε σήμερα να τον κάνουν, όχι με ορίζοντα το σήμερα, αλλά το αύριο. Ο σχεδιασμός που γίνεται εν όψει ακριβώς της υπογραφής αυτής της σύμβασης, θεωρώ ότι αποτελεί μια πολύ μεγάλη χαμένη ευκαιρία για την υπόθεση των συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης και βεβαίως μια χαμένη ευκαιρία που καταγράφεται στα αρνητικά της Κυβέρνησης.

Έχουμε τους εμπλεκόμενους φορείς. Εγώ μπορεί να είμαι Βουλευτής της υπαίθρου, αλλά επειδή γνωρίζω ότι η υπαίθρος κατά 50% ζει και δρα μέσα στο αστικό συγκρότημα, έχω επομένως το ίδιο ενδιαφέρον και για το αστικό συγκρότημα και για την υπαίθρο. Οι εμπλεκόμενοι φορείς, λοιπόν, είναι ο ΟΑΣΘ και ασφαλώς η Κυβέρνηση. Ο Οργανισμός Συγκοινωνιών έχει καταδείξει και έχει καταγράψει μια σταδιοδρομία εκμετάλλευσης του Οργανισμού, αλλά και προώθησης του Οργανισμού για να ανταποκρίνεται στις σημερινές ανάγκες, αξιέπαινη. Αυτό δεν μπορεί να το παραγνωρίσει κανένας, ανεξάρτητα εάν επιδοτήθηκε επιχειρηματικά. Είπαμε με την παραδοχή την αρχική ότι οι υπηρεσίες συγκοινωνιών είναι κοινωνικό αγαθό. Επιτυχημένη, λοιπόν, πορεία ο ΟΑΣΘ.

Από την άλλη πλευρά έχουμε το ΚΤΕΛ. Η επέκταση του αστικού δικτύου και η αποκοπή συγκοινωνιακού έργου από το ΚΤΕΛ, δημιουργεί προϋποθέσεις χρεοκοπίας του ΚΤΕΛ, με αποτέλεσμα τη μη υπαρκτή επιχειρηματική εμφάνιση του ΚΤΕΛ στο μέλλον πλέον στο Νομό Θεσσαλονίκης, κυρίως στις υπηρεσίες συγκοινωνίας προς τους πολίτες του νομού. Γνωρίζουμε όλοι μας ότι η αστική επέκταση της Θεσσαλονίκης γίνεται στα ενδότερα του Νομού Θεσσαλονίκης και είναι μια πραγματικότητα.

Άρα, λοιπόν, -γι' αυτό μίλησα για χαμένη ευκαιρία- η Κυβέρνηση θα έπρεπε να έχει προσπαθήσει να βρει μία λύση που να ενώνει τα αντίθετα μέχρι ενός βαθμού συμφέροντα αυτών των δύο οργανισμών, δηλαδή ακόμη-ακόμη να επιδοτήσει το εισιτήριο σε όλον το νομό. Δεν θα είχε αντίρρηση ούτε ο ΟΑΣΘ ούτε το ΚΤΕΛ σε μια τέτοια εξέλιξη συγχώνευσης, αλλά και ευρύτε-

ρης επιδότησης του εισιτηρίου σε όλον το νομό. Δε γίνεται τίποτα.

Τι γίνεται τώρα; Από τη μια πλευρά η ανάγκη να συνεχίσει ο ΟΑΣΘ να παρέχει όσο το δυνατόν περισσότερο αναβαθμισμένες υπηρεσίες συγκοινωνίας, η βιασύνη να υπογράψουμε για να μη δημιουργήσουμε προβλήματα εύρυθμης λειτουργίας στη πόλη από την πλευρά του ΟΑΣΘ. Από την άλλη πλευρά στη γωνία ο πιο αδύναμος που είναι το ΚΤΕΛ. Στο μέλλον θα γίνει ανταλλαγή συγκοινωνιακού έργου χωρίς αντίκρισμα από τη μια πλευρά και από την άλλη πλευρά αιτήματα αυτήν την ώρα με την προσυπογραφή του κυρίου Υπουργού υπέρογκων υποχρεώσεων προς τους ανθρώπους του ΚΤΕΛ, που δεν είναι πια οι επιχειρηματίες εκείνοι που έχουν την οικονομική ευχέρεια για να ανταποκριθούν στις νέες συνθήκες, αλλά έχουν περιορισμένες δυνατότητες.

Εκτιμώ, λοιπόν, ότι δεν λαμβάνετε υπόψη μέχρι σήμερα, τουλάχιστον με τη διόρθωση που έγινε στο άρθρο 5 σχετικά με το ποσό που πρέπει να καταβάλουν οι ιδιοκτήτες του ΚΤΕΛ, αυτά τα στοιχεία. Πώς αποτιμάται η παροχή συγκοινωνιακού έργου σε λίγο από πλευράς του ΚΤΕΛ προς τον ΟΑΣΘ; Υπάρχει καμία τεχνοοικονομική μελέτη, αναλογική μελέτη που να προσδιορίζει αυτό το κόστος; Πώς εκτιμάται η τιμή της μετοχής; Γιατί δεν γίνεται η ανταλλαγή ενιαία; Για παράδειγμα, μια μετοχή του ΚΤΕΛ γιατί δεν γίνεται μια μετοχή του ΟΑΣΘ;

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ : Γιατί δεν θέλει ο ΟΑΣΘ.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ : Δεν ξέρω ποιος δεν θέλει. Το θέμα δεν είναι ευθύνη του ΟΑΣΘ, κύριοι συνάδελφοι. Είναι κυβερνητική ευθύνη, γιατί, όπως είπα στην αρχή, δεν είδε συνολικά το πρόβλημα και την ευκαιρία που μπορούσε να λύσει για μερικές δεκαετίες το πρόβλημα συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη με δεδομένο ότι τα άλλα έργα δεν πρόκειται να γίνουν. Οι ασφυκτικές δε προθεσμίες που δίδονται για τις αποφάσεις, δημιουργούν την αίσθηση ότι τίποτε δεν πρόκειται να γίνει.

Εγώ θα έλεγα ότι το ΚΤΕΛ δεν θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως "ο φτωχός συγγενής" σ' αυτήν τη περίπτωση, τουλάχιστον από τη πλευρά της Κυβέρνησης. Το ποσό που προσδιόρισε η Κυβέρνηση -θα τα πούμε βέβαια στα άρθρα αυτά- νομίζω ότι θα πρέπει να μειωθεί ακόμα περισσότερο. Ταυτόχρονα, αν πράγματι ζημιώνεται ο ΟΑΣΘ, να πριμοδοτηθεί από την Κυβέρνηση αυτή η διαφορά. Γιατί να μη γίνει αυτό, όταν πρόκειται να κάνουμε έναν εκσυγχρονισμό του συγκοινωνιακού έργου; Γιατί να μην αναλάβει το κόστος αυτό η Κυβέρνηση και να το αναλάβουν οι επιχειρηματίες της πολυμετοχικής επιχείρησης που είναι ο ΟΑΣΘ; Γιατί δεν λαμβάνεται η πρόνοια οι ανταλλαγές αυτές να είναι ισότιμες των μετοχών; Γιατί δεν διασφαλίζονται τα συμφέροντα των εργαζομένων με τους δείκτες που έχετε εδώ;

Και γιατί οι εργαζόμενοι που έφυγαν από την υπηρεσία μέχρι 31/12 δεν θα πάρουν το εφάπαξ που θα παίρνουν οι υπόλοιποι από δω και πέρα. Όλα αυτά είναι προβλήματα που βεβαίως θα τα κουβεντιάσουμε στα άρθρα αλλά δεν μπορούμε να τα αγνοήσουμε.

Και τέλος, ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. 'Η πιστεύουμε στην αποκέντρωση του κράτους και στην αποκεντρωμένη λειτουργία του ή δεν πιστεύουμε. Δίνουμε τη δυνατότητα στις τοπικές αυτοδιοικήσεις να έχουν εσωτερικές γραμμές, χωρίς επιδότηση. Πώς θα το κάνουν αυτό; Πόρους δεν τους δίνουμε, αυτά που τους χρωστάμε δεν τους τα δίνουμε, τους αναθέτουμε και έργο για να εξυπηρετήσουν τους δημότες τους σε βάρος άλλων δραστηριοτήτων αλλά και πάλι δεν θα μπορούν να φέρουν σε πέρας αυτό το έργο.

Ερχόμαστε τώρα στο όργανο: Εγώ δεν μπορώ να καταλάβω γιατί τρία συναρμόδια Υπουργεία πρέπει να έχουν εκπρόσωπο και ένα γραμματέα σ' αυτό το όργανο. Ο γραμματέας δεν μπορεί να εκπράξει την κυβέρνηση μαζί μ' έναν υπουργό, έστω που να εποπτεύει. Δεν το κατάλαβα. Επειδή είναι συναρμόδιοι Υπουργοί; Μα οι αποφάσεις χρειάζονται τη συναρμοδιότητα, η υλοποίηση των αποφάσεων, γιατί η Κυβέρνηση είναι ενιαία και δεν είναι αποκομμένη. Οι Υπουργοί τουλάχιστον θεωρητικά θα πρέπει να έχουν ενιαία γραμμή και στάση. Πρέπει να συνεργάζονται και δεν χρειάζονται να το δείχνουν σ' αυτό το όργανο ότι συνεργάζονται. Η παρουσία των φορέων πού είναι εδώ; Φορέ-

ας είναι ο εκπρόσωπος του πανεπιστημίου που μπορεί να αλλάξει και να δημιουργήσει χίλια δύο προβλήματα και οι εκπρόσωποι των επιμελητηρίων δεν έχουν λόγο για την πόλη της Θεσσαλονίκης; Πρέπει να είναι συγκοινωνιολόγοι αυτοί που θα μετέχουν; Δεν νομίζω. Τα πολιτικά όργανα, όπως και αυτό, χρησιμοποιούν οι τεχνοκράτες. Οι πολιτικές αποφάσεις παίρνονται από τους πολιτικούς και ένα τέτοιο πολιτικό όργανο δεν υπακούει στις σημερινές ανάγκες της Θεσσαλονίκης.

Εκτιμώ λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ότι μέχρι τη συζήτηση των άρθρων να αναθεωρήσετε επί το επωφελέστερο και για τις δύο πλευρές ορισμένες απ' αυτές τις ρυθμίσεις που εμπεριέχονται στη σύμβαση που συζητάμε και που σε λίγο καιρό θα είναι νόμιμη και θα μπορεί να υπηρετήσει τα συμφέροντα των Θεσσαλονικέων και τις υπηρεσίες συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα) : Ο κ. Παυλίδης έχει το λόγο, ο οποίος ως μη Θεσσαλονικεύς θα περιοριστεί σε μια ολιγόλεπτη παρέμβαση.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Κυρία Πρόεδρε, αυτό που είπατε, επιβállει να θυμηθώ εκείνο που λέγεται στην εκκλησιαστική διάλεκτο. Δεν επιχειρώ να κάνω "εισπήδηση", όπως λένε οι κληρικοί, δηλαδή από Μητροπόλεως να μεταβώ εις άλλη Μητρόπολη, άνευ αδείας του οικείου Μητροπολίτη.

Μου έδωσαν οι Θεσσαλονικείς Βουλευτές την άδεια για να απευθυνθώ στον κύριο Υπουργό για θέμα γενικότερο, γιατί περιλαμβάνεται ειδικό άρθρο στο νομοσχέδιό σας και για να τον προϊδεάσω όταν η συζήτηση φθάσει επί του συγκεκριμένου άρθρου. Μας απασχολεί στις τουριστικές περιοχές και κυρίως στην περιοχή που έχω την τιμή να εκπροσωπώ στο Κοινοβούλιο, το θέμα της μαζικής μεταφοράς της όποιας εκτάσεως, δια των "ταξί" εν προκειμένω, κατά την περίοδο προπάντων της "αιχμής".

Έχουμε πρόβλημα το οποίο δεν είναι μόνο πρόβλημα των ενοπιών, είναι προπάντων πρόβλημα των επισκεπτών της χώρας μας. Έχουμε ουρές ατελείωτες και οι επισκέπτες περιμένουν "ταξί" με τις ώρες. Τα μέσα που διαθέτουμε κατ'εκείνη τη στιγμή δεν επαρκούν και αντιλαμβάνεσθε τι γίνεται. Αν δείτε εικόνες, θυμίζουν μια εποχή παλιά που περιμέναμε στην ουρά για να πάρουμε τη "σπέντζα". Μοίραζαν με δελτίο τότε τα τρόφιμα.

Κατά καιρούς έχουν προβλεφθεί διάφορες λύσεις. Η προσφορότερη απ'ότι φαίνεται από τις συζητήσεις μεταξύ των επαγγελματιών και των εκπροσώπων τουριστικών φορέων που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα, είναι απλή και εφαρμόζεται σε πάρα πολλά μέρη του κόσμου. Η τουριστική δραστηριότητα είναι εποχιακή, αυτό συμβαίνει σε πάρα πολλά μέρη στον κόσμο, η έξαρση της κίνησης και αυτή εποχιακή σε κάποιες ώρες αιχμής.

Τι κάνουν λοιπόν; Έχουν θέσει σε κυκλοφορία τα λεγόμενα mini-bus, λεωφορεία μικρά χωρητικότητας εννέα επιβατών και με τον οδηγό δέκα, τα οποία θέτουν σε κυκλοφορία μόνο κατά την ώρα της "αιχμής".

Διευκολύνουν το μεταφορικό έργο. Και ποιος τα εκμεταλλεύεται; Τα εκμεταλλεύεται σε όλες αυτές τις περιπτώσεις η εταιρεία των ιδιοκτητών TAXI. Ιδρύουν εταιρεία και επ'ονόματι της εταιρείας εκδίδεται η άδεια. Έχει, λοιπόν, τη σκοπιμότητα της οργανώσεως των επαγγελματιών, έχει τη σκοπιμότητα της αντιμετώπισης ειδικού προβλήματος και προσφέρει και μία επιπλέον θέση εργασίας σε κάποιον, χωρίς επιβάρυνση του κύκλου των ιδιοκτητών TAXI και των οδηγών που επί αρκετούς μήνες το χρόνο περίπου υποαπασχολούνται.

Για όλους αυτούς τους λόγους ζητώ, κύριε Υπουργέ, να μελετήσετε την πρόταση. Η λύση είναι απλή. Δεν χρειάζεται να γίνει καμία δαπάνη. Τουριστική περίοδος έρχεται. Ολυμπιακούς αγώνες, που τους επικαλείσθε κάθε λίγο και λιγάκι, φαίνεται πως τελικώς θα έχουμε. Ας αποφασίσει το Κοινοβούλιο μεθαύριο που θα γίνει η συζήτηση, να λύσουμε αυτό το απλό κατά την κρίση μου πρόβλημα, το οποίο αντιμετωπίζω προπάντων στη Ρόδο και στην Κω αλλά πιστεύω και σε άλλες τουριστικές περιοχές της χώρας μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα) : Ο κ. Γερανίδης έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΕΡΑΝΙΔΗΣ : Αγαπητοί συνάδελφοι, ξεκινώντας την τοποθέτησή μου θα ήθελα να συγχαρώ και την πολιτική η-

γεσία και τον Ο.Α.Σ.Θ., διότι μας φέρνει μία σύμβαση η οποία είναι κατά πολύ βελτιωμένη σε σχέση με αυτές που ίσχυσαν στο παρελθόν.

Για να είμαι σύντομος, θεωρώ ότι το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών είναι μία κατάκτηση, αλλά βέβαια είναι μία μερική κατάκτηση κατά την άποψή μου, γιατί η δική μου γνώμη, όπως και άλλων συναδέλφων και άλλων φορέων της πόλης, ήταν ότι έπρεπε να πάμε από τώρα σε μία γενναία πολιτική, αυτή του ενιαίου φορέα, όπου σε αυτόν τον ενιαίο φορέα του Νομού Θεσσαλονίκης στην πορεία θα εντασσόταν και κάθε καινούριο μέσο που θα εμφανιζόταν, μετρό, θαλάσσια συγκοινωνία κ.ο.κ. Γιατί νομίζω ότι το συγκοινωνιακό έργο του νομού είναι ενιαίο και ως μια τέτοια ενότητα ενιαία θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί. Αλλά και ο Σ.Α.Σ.Θ. είναι ένα πρώτο βήμα και ως τέτοιο το χαιρετίζουμε, γιατί στην πορεία μέσα από την εμπειρία του μπορεί να μετεξελιχθεί.

Το σύνολο των φορέων της πόλης και εμείς προσωπικά έχουμε μία ισχυρή διαφωνία σε σχέση με τον Πρόεδρο. Θα θέλαμε αυτού του φορέα να ηγηθεί η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση κι αν αυτό για κάποιους λόγους δεν είναι δυνατόν, να είναι ένα τοπικό κυβερνητικό στέλεχος για να ισχυροποιεί περισσότερο το ρόλο και το έργο αυτού του φορέα, που θα μπορούσε να είναι και ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Μακεδονίας-Θράκης ή ο Περιφερειάρχης. Αυτό, όμως, που κυρίως απασχολεί τους Βουλευτές της Β' Θεσσαλονίκης και την κοινωνία εκεί είναι οι επεκτάσεις του Ο.Α.Σ.Θ.

Η αναπτυξιακή πορεία του νομού, όπως έχει καταγραφεί την τελευταία δεκαετία είτε με μεταφορά δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα, κυρίως σε μία ζώνη είκοσι, τριάντα χιλιομέτρων από τη Θεσσαλονίκη, οικιστική, βιομηχανική ανάπτυξη, είναι όλη έξω από τα όρια του συγκροτήματος. Αλλά και οι άρσεις αδικιών του παρελθόντος, όπως και άρση αδικιών τιμολογιακής πολιτικής που τους πολίτες της Θεσσαλονίκης τους χωρίζει σε δύο κατηγορίες, επιβάλλουν τη λογική της επέκτασης και μάλιστα αυτή να είναι γενναία.

Χαίρομαι για την πρόβλεψη αυτής της διαδικασίας στο παρόν σχέδιο νόμου. Αλλά θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να είμαστε πολύ ακριβείς στα χρονοδιαγράμματα υλοποίησης των επεκτάσεων και θα έλεγα απόλυτα ακριβείς, γιατί αυτό είναι ένα σημείο τριβής και μεγάλης συζήτησης στο νομό. Φοβούνται δηλαδή οι ζώνες αυτές που βλέπουν ή διεκδικούν την ένταξή τους στο σύστημα των αστικών συγκοινωνιών, ότι με το να μη δώσουμε άμεση λύση, γιατί ήταν νομοθετικά δυνατό, πιθανά να πετάμε την μάλα σε χρόνους μακρύτερους.

Επίσης, θα ήθελα και εγώ να ενώσω τη φωνή μου με τους άλλους συναδέλφους όλων των πτερύγων, ότι αυτές οι επεκτάσεις σε κάθε περίπτωση δεν πρέπει να λειτουργήσουν βλαπτικά για το ΚΤΕΛ, γιατί και αυτό έχει παίξει ένα μεγάλο ρόλο και έχει παρουσιάσει ένα μεγάλο κοινωνικό έργο και ιδιαίτερα για τις φθίνουσες περιοχές του νομού. Γι' αυτό και χαιρετίζω την τροποποίησή σας σε σχέση με τη διαδικασία ένταξης του ΚΤΕΛ στις ζώνες των επεκτάσεων, αλλά νομίζω ότι με αυτό το θετικό μήνυμα που στέλνετε ως πολιτική ηγεσία και άλλες πλευρές θα πρέπει στην πορεία και στην κατ'άρθρον συζήτηση να εξεταστούν, ώστε να μη λειτουργήσει η διεκδικούμενη λύση που όλοι αιτούμαστε για επεκτάσεις τουλάχιστον οικονομικά εις βάρος του ΚΤΕΛ.

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

Θα ήταν λάθος στις τοποθετήσεις μας και στη δική μου προσωπικά να μην εξάρω το σημαντικό ρόλο των εργαζομένων στον ΟΑΣΘ, για τη μέχρι τώρα θετική πορεία εξέλιξής του και στο έργο και στον κοινωνικό ρόλο που παίζει στη Θεσσαλονίκη. Γι' αυτό θα ήθελα να δούμε με θετικότερο πνεύμα επιμέρους ρυθμίσεις που διεκδικούν οι εργαζόμενοι. Και ειδικότερα αναφέρομαι στο αίτημα για τη διόρθωση των συντελεστών προσωπικού. Αυτό νομίζω ότι είναι σημαντικό και από την άποψη της ασφάλειας και λειτουργίας του οργανισμού. Να υπάρξει πρόνοια - και ξέρω ότι ο Υπουργός είναι θετικός και θα βρει μια λύση έστω εκ των ενόντων - για τους συνταξιοδοτηθέντες πριν την 31.12.2000. Ζητώ να επανεξετάσουμε το αίτημα των οδηγών να

μη διαθέτουν τα υπερτιμημένα εισιτήρια. Επίσης, δεν θα θεωρούσα υπερβολή για τους υπηρετούντες στον ΟΑΣΘ μέχρι 31.12.2009 να υπάρξει από τώρα πρόβλεψη ώστε στο διάδοχο φορέα να διατηρήσουν το σύνολο των εργασιακών κεκτημένων. Αυτό νομίζω ότι δημιουργεί και συνθήκες ασφάλειας και εργασιακής ειρήνης ασφαλίζοντας τους σημερινούς εργαζόμενους. Αυτό νομίζω είναι καλό και για το φορέα και για το έργο του. Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Γερανίδη, ο οποίος αυτοπεριορίστηκε στην τοποθέτησή του.

Τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" για τα ογδόντα χρόνια από την ενσωμάτωση της Θράκης στην Ελλάδα, τριάντα οκτώ μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί από το 3ο Γυμνάσιο Βόλου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Ο κ. Τσιόκας έχει το λόγο για πέντε λεπτά.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι κοινή παρατήρηση όλων μας είναι ότι παραδεχόμαστε πως στο Νομό Θεσσαλονίκης οι οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες έχουν αλλάξει και αλλάζουν ραγδαία και μαζί αλλάζουν οι πολιτιστικές, οι κοινωνικές και οι παραγωγικές δραστηριότητες. Σ' αυτές τις αλλαγές, είναι προφανές ότι πρέπει να προσαρμοστούν και οι συγκοινωνικές μας ανάγκες.

Οι στόχοι νομίζω ότι πρέπει να είναι ευδιάκριτοι και αυτοί αφορούν την ποιότητα των παρεχόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών, την έκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών, τη γεωγραφική επέκταση δηλαδή, τις συνθήκες ανταγωνισμού πάνω στις οποίες θα λειτουργήσουν νέες συγκοινωνιακές δυνατότες του νόμου και τέλος, ο κοινωνικός ρόλος του κράτους, αφού η Κυβέρνηση καλείται να επιδοτήσει το εισιτήριο προκειμένου να διευκολύνει συγκεκριμένα κοινωνικά και παραγωγικά στρώματα που μετακινούνται από και προς το Μητροπολιτικό Δήμο και την περιφερειακή ζώνη.

Είναι προφανές λοιπόν ότι έχει κλείσει ήδη μια εποχή στην οποία πρέπει να ομολογήσουμε, ανεξάρτητα από τις συμβάσεις που υπεγράφησαν και οι οποίες και εγώ θεωρώ ότι ήταν ιδιότυπες και χαριστικές ως ένα σημείο, ότι ο ΟΑΣΘ, αλλά και το ΚΤΕΛ λειτούργησαν θετικά στην ανάπτυξη των συγκοινωνιών του νομού.

Το νομοσχέδιο λοιπόν καλείται σήμερα να απαντήσει στο αίτημα των νέων αναγκών. Δεν καλείται απλώς να κρίνει το πώς λειτούργησαν οι παραδοσιακές μορφές συμβάσεων που έγιναν ανάμεσα στο κράτος και στον ΟΑΣΘ. Το νομοσχέδιο καλείται να λάβει υπόψη σοβαρά ότι ήδη ο ΟΑΣΘ αλλά και το ΚΤΕΛ παρέχουν υπηρεσίες στο νομό, οι οποίες συγκριτικά με άλλες περιοχές είναι πάρα πολύ καλές και να διασφαλίσει τα συμφέροντα των εργαζομένων σ' αυτά.

Με αυτήν την έννοια λοιπόν θα πρέπει να αντιμετωπίσουμε αυτό το νομοσχέδιο ως μία δυνατότητα που ανοίγεται για να μπορούμε στη νέα εποχή, δηλαδή ως μία μεταβατική δυνατότητα, προκειμένου να ανταποκριθούμε στις σύγχρονες ανάγκες.

Τρία είναι τα σημεία επί της αρχής, των οποίων τις πρωτοβουλίες εγώ θέλω να χαιρετίσω. Το ένα είναι ότι συγκροτείται το όργανο σχεδιασμού που ονομάζεται Σχεδιασμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και που έχει κοινωνική αντιπροσωπευτικότητα και συνδέει την τοπική κοινωνία με το κεντρικό κράτος, το εκάστοτε κεντρικό κράτος, την εκάστοτε κυβέρνηση. Αυτό είναι πάρα πολύ θετικό στοιχείο, γι' αυτό και ενώνω και εγώ τη φωνή μου στις απόψεις που ακούστηκαν ότι πρέπει ο πρόεδρος αυτού του οργάνου να είναι κυβερνητικό στέλεχος. Για να δεσμεύουν οι αποφάσεις του την Κυβέρνηση.

Κατά την άποψή μου, σε αυτήν την περίπτωση αντιπροσωπευτικότερο θα ήταν να είναι ο γενικός γραμματέας της περιφέρειας. Γιατί δεν θέλουμε απλώς ένα διεκδικητικό όργανο, δεν θέλουμε απλώς ένα κυβερνητικό όργανο. Θέλουμε ένα όργανο στο οποίο να ανταμώνουν οι κοινωνικές ανάγκες με τις εκάστοτε ασκούμενες κυβερνητικές πολιτικές.

Το δεύτερο στοιχείο στο οποίο πρέπει κανείς να αναφερθεί είναι ότι αλλάζει η φιλοσοφία της έννοιας επιχειρηματικότητα -ότι ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών καλείται με βάση συγκεκριμένα ποιοτικά και ποσοτικά μεγέθη να λειτουργήσει και να προσφέρει τις παρεχόμενες υπηρεσίες στους πολίτες, τους εργαζόμενους. Πάνω σε αυτό το κρίσιμο εργαλείο, που είναι η χρηματοδότηση, το κρατάει το κράτος, η Κυβέρνηση.

Το τρίτο σημείο όμως, για το οποίο ήδη έχει ανοιχτεί ένας μεγάλος και έντονος κοινωνικός διάλογος το χρόνο που πέρασε, είναι η επέκταση των αστικών Συγκοινωνιών. Θα πρέπει να γνωρίζετε όλοι σας ότι αυτόν τον καιρό ήδη συντελείται μεγάλη μετακίνηση του πληθυσμού από το πολεοδομικό συγκρότημα στα περιφερειακά μέρη. Ποιος μπορεί να αρνηθεί ότι οι παραγωγικές, οι οικονομικές, οι κοινωνικές, οι εκπαιδευτικές δραστηριότητες αναπτύσσονται σήμερα γύρω από το πολεοδομικό συγκρότημα σε μία έκταση τουλάχιστον τριάντα χιλιομέτρων περί την πόλη της Θεσ/νίκης. Στη Μιγδανία και στο Λαγκαδά, δεν θα γίνει άραγε το Ιπποδρόμιο; Στη Χαλάστρα, στον Αξίο στη Σίνδο δεν είναι τα εκπαιδευτήρια; Οι βιομηχανικές ζώνες που είναι άραγε; Δεν είναι στους Δήμους Χαλκηδώνας, Αγ. Αθανασίου, Κουφαλίων;

Στους Δήμους Μίκρας και Βασιλικών δεν αναπτύσσεται η πολεοδομία, η πρώτη κατοικία των πολιτών που φεύγουν από την πόλη;

Άρα, με αυτή την έννοια πρέπει το νομοσχέδιο να αντιμετωπίσει σωστά το θέμα της επέκτασης, με ένα σαφές χρονοδιάγραμμα, προκειμένου να αρθεί επιτέλους η άνιση αντιμετώπιση που υπήρχε ανάμεσα στις διάφορες πληθυσμιακές ομάδες μέχρι το τέλος του 2001. Δυστυχώς υπήρχαν περιοχές που προνομιακά εδώ και χρόνια πληρώνουν φθηνό εισιτήριο και άλλες περιοχές με τον ίδιο πληθυσμό και τα ίδια κοινωνικά χαρακτηριστικά που πληρώνουν ακριβό εισιτήριο.

Βέβαια δεν πρέπει να παραγνωρίσουμε το γεγονός ότι σ' αυτή τη διεργασία της επέκτασης προφανώς δημιουργούνται κάποια προβλήματα: Ποιες περιοχές θα είναι αυτές που θα ενταχθούν; Κάποιες άλλες που είναι άγονες τι επιπτώσεις θα έχουν στις συγκοινωνίες αν απορροφηθεί ένα κομμάτι του ΚΤΕΛ στον ΟΑΣΘ.

Γι' αυτόν το λόγο έχω τη γνώμη ότι η πρόταση που κάνατε σαν Υπουργείο με την τροποποίηση τώρα στο άρθρο 5, θέτετε ως πλαφόν τα είκοσι πέντε εκατομμύρια, στο ΚΤΕΛ είναι μία βελτιωμένη πρόταση. Ο χρόνος όμως που θα καταβληθούν από τους μετόχους του ΚΤΕΛ για να ενταχθεί στον ΟΑΣΘ με βάση την επέκταση συν το νόμο που θα κάνετε για τον εκσυγχρονισμό του ΚΤΕΛ νομίζω ότι μπορούν να αποτελέσουν ένα πακέτο πάνω στο οποίο πρέπει να στηρίξουμε από τη μία μεριά την επέκταση και από την άλλη μεριά να ενισχύσουμε συγκοινωνιακά τις παραμεθόριες περιοχές.

Αυτό το θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι, και πιστεύω ότι στα άρθρα μπορούμε να προβλέψουμε και να περιγράψουμε όλα αυτά με σαφήνεια ώστε και το ΚΤΕΛ και ο ΟΑΣΘ να παίξουν σωστά το νέο ρόλο τους. Και οι εργαζόμενοι στους φορείς αυτούς να νιώθουν ασφάλεια για το καθεστώς εργασίας και οι πολίτες της "άλλης Θεσσαλονίκης" της δικής μας Θεσσαλονίκης να απολαμβάνουν καλύτερες συγκοινωνίες. Ευχαριστώ.

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

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, το νομοσχέδιο αυτό είναι, κατά την άποψή μου, ασήμαντο και ίσως ενδεικτικό της κούρασης του Υπουργού, κούραση την οποία εξηγώ, διότι ο Υπουργός θεωρείται υπεύθυνος για το χαμένο στοίχημα του κ. Λαλιώτη στα Σπάτα, υπεύθυνος για την επερχόμενη χρεοκοπία της Ολυμπιακής, υπεύθυνος για την κατάρρευση της τιμής της μετοχής του ΟΤΕ. Καταλαβαίνω ότι κάτω από την πίεση όλων αυτών των γεγονότων, για τα οποία δεν φέρει προσωπική ευθύνη, τα κληρονόμηση, μπορεί ίσως να μην έχει τον καιρό να ασχοληθεί σοβαρά με το ζήτημα των αστικών συγκοινωνιών.

Θα ήθελα όμως να κάνω μερικές γενικευμένες παρατηρήσεις.

Κύριοι συνάδελφοι, κατά τη δική μου άποψη, οι αθλιότητες

κάτω από τις οποίες συντελούνται οι μετακινήσεις στις αστικές περιοχές της Ελλάδος -δεν αναφέρομαι μόνο στη Θεσσαλονίκη, παντού- ίσως είναι μία από τις βασικότερες αιτίες της εξαιρετικά χαμηλής παραγωγικότητας της ελληνικής οικονομίας. Χάνει ημερησίως σε μετακινήσεις ο καθένας από εμάς τρεις -τέσσερις ώρες. Είναι απίστευτη η ζημιά που προκαλείται στην οικονομία και θα μπορούσε κανείς να βγάλει άλλα συμπεράσματα από αυτό και μόνο το γεγονός.

Αυτή τη στιγμή ζούμε -και δεν είναι θέμα που το έφτιαξε ο Υπουργός το κληρονόμηση, αλλά θα έλεγα: ένας νέος Υπουργός ξεκούραστος, να με τι θα μπορούσε να ασχοληθεί- ένα πλήρες οργανωτικό αλαλούμ σε σχέση με το θέμα των αστικών μετακινήσεων. Το ΥΠΕΧΩΔΕ από τη μία μεριά, οι δήμοι από την άλλη, το Υπουργείο Μεταφορών και το Δημόσιας Τάξης από την άλλη. Ακόμη και από πλευράς σειράς Υπουργείων, το Υπουργείο Μεταφορών που έχει ίσως τη μεγαλύτερη, αν μπορώ να πω, αρμοδιότητα τουλάχιστον στο όνομα, έρχεται τελευταίο.

Εδώ υπάρχει ένα θέμα και θα περίμενε κανείς από τον Υπουργό Μεταφορών να κάνει επανάσταση στην Κυβέρνηση, να εξηγήσει τι στο καλό συμβαίνει και τι συνέπειες έχουμε απ' αυτήν την κατάσταση, διότι οι συνέπειες, επαναλαμβάνω, είναι απίστευτες.

Ενθυμούμαι πριν από είκοσι χρόνια, όταν ήμουν Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, ότι είχα συναντήσει κάποιον υπεύθυνο από την τότε Σοβιετική Μόσχα και έλεγαν ότι είχαν θέσει ως κανόνα ότι κανένας εργαζόμενος δεν πρέπει να αναλίσκει περισσότερο από είκοσι λεπτά για να πάει από το σπίτι του στη δουλειά του. Για φανταστείτε στην Ελλάδα τη σημερινή ή στην Αθήνα τι συμβαίνει στην πραγματικότητα. Εδώ, αυτά τα θέματα δεν τα αγγίζουμε καθόλου, ούτε αρχίζουμε να τα σκεφτόμαστε καν. Γι' αυτό εκφράζω μία δυσaréσκεια, διότι αφήνουμε ένα θέμα πολύ μεγάλο να σέρνεται, ίσως γιατί δεν αντέχουμε να τα βάζουμε με όλους. Το λέω για τον Υπουργό. Αυτό όμως θα περίμενα από αυτόν.

Δύο - τρεις πρόχειρες παρατηρήσεις. Επιδοτούμε -νομίζω αυτά ήταν τα λόγια σας- κάθε εισιτήριο στη Θεσσαλονίκη με 175 δραχμές. Και μου κάνει εντύπωση ότι κανείς δεν απορρίπτει πως δικαιολογείται να επιδοτούμε τον επιβάτη της Θεσσαλονίκης με 175 δραχμές και τον επιβάτη στα Γιάννενα με τίποτα ή σχεδόν τίποτα.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Τα είπαμε.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Το ξέρω. Το λέμε μεν, αλλά εμείς το λέμε μεταξύ μας. Ας το ξαναπούμε λοιπόν, διότι υποτίθεται ότι τα Γιάννενα είναι η φτωχότερη περιοχή της Ελλάδας και εκεί δεν επιδοτούμε τον επιβάτη. Αν επιδοτούσαμε λιγότερο τη Θεσσαλονίκη - δεν λέω να επιδοτήσουμε τα Γιάννενα- αν γινόταν πιο ακριβό το εισιτήριο -και θα μου πείτε μερικοί από εσάς τι επιπτώση θα έχει αυτό και το λέω για τους Θεσσαλονικείς- θα μπορούσε ευκολότερα να γίνει το μετρό.

Ένας από τους λόγους που έχει παραλύσει το μετρό στα χέρια του κ. Λαλιώτη -οκτώ χρόνια ο κ. Λαλιώτης έχει δύο προφορές και ακόμα δεν έχει αρχίσει το έργο- είναι η μεγάλη επιδότηση στα εισιτήρια. Αν λοιπόν περιορίζαμε λίγο την επιδότηση -και είναι πρωτοφανές, ένα έργο που θέλει τέσσερα χρόνια για να γίνει, οκτώ χρόνια ταλαιοπωρείται με το δίλημμα "θα το κάνω", "δεν θα το κάνω", "θα προχωρήσω", "δεν θα προχωρήσω", υπάρχει αυτή η απίστευτη ολιγωρία- θα ήταν ίσως ευκολότερο να χρηματοδοτηθεί το μετρό της Θεσσαλονίκης.

Δύο ακόμα παρατηρήσεις. Λέει ο Υπουργός "επιτρέπω και στους ΟΤΑ να κάνουν συγκοινωνίες". Μα, κύριε Υπουργέ, αν επιτρέπεις στους ΟΤΑ, γιατί δεν επιτρέπεις και σε ιδιώτες, εφόσον μάλιστα ο ανταγωνιστής τους, ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών έχει επιδότηση 175 δραχμές το εισιτήριο;

Αν δηλαδή ο ιδιώτης τα βγάλει πέρα χωρίς επιδότηση, ποιος είστε εσείς που του το απαγορεύετε; Διότι εάν ο ιδιώτης βρει τρόπο να πιάσει δουλειά, σημαίνει ότι κάποιον εξυπηρετεί, ότι βρίσκει επιβάτες που είναι πρόθυμοι να πληρώσουν το εισιτήριο προσαυξημένο κατά 175 δραχμές. Γιατί δεν το κάνετε αυτό, να δείτε αμέσως τι καινούρια πράγματα θα δημιουργηθούν; Αφήστε που στη Θεσσαλονίκη με ανάλογη νοοτροπία το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν άφησε να δρομολογηθούν кара-

βάκια. Διότι και το ΥΕΝ είχε να τα κάνει όλα το κράτος. Γιατί; Εάν κάποιος μπορεί να το κάνει γιατί να μην το κάνει εφόσον δεν ζητεί χρήματα;

Δυό λόγια γι αυτό το διαφθορείο που λέγεται ο χώρος όπου εκδίδονται οι άδειες οδήγησης. Άκουσα με ικανοποίηση ότι ξαναβάζετε μπροστά την ιστορία των ιδιωτικών ΚΤΕΟ.

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

Γιατί να μην αντιμετωπίσετε, κύριε Υπουργέ, και ιδιωτικούς οργανισμούς που να δίνουν άδεια οδήγησης; Θα είναι πολύ καλύτερο, διότι θέλω να σας επισημάνω το εξής: Αν ένας οργανισμός διαφθαρεί σε βάθος είναι πολύ δύσκολο να διορθωθεί με μικροεπεμβάσεις. Να το κοιτάξετε αυτό. Μολονότι μπορεί να είναι διεθνώς πρωτότυπο μπορεί να είναι μια λύση την οποία σήμερα δεν έχετε.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε. Άλλωστε έκανα ιδιωτική συμφωνία με τον κ. Παυλίδη, ο οποίος είχε δικαίωμα ομιλίας δέκα λεπτών, μίλησε τρία λεπτά και μου παραχώρησε τα άλλα επτά. Είναι ένα ιδιωτικό συμφωνητικό αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Στη Βουλή όμως τα ιδιωτικά συμφωνητικά δεν θεωρούνται έγκυρα.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ : Μερικές φορές ερχόταν να τα κυρώσει η Βουλή, όπως έγινε προχθές με τη "ΔΕΚΑ" και την Εθνική Τράπεζα, πράγμα για το οποίο θα έπρεπε να ντρεπόμαστε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Στο τέλος θα ιδιωτικοποιήσουμε και τη Βουλή.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ : Δεν αποκλείεται. Δεν θα ήταν και κακό απόλυτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Ιδέες των "Φιλελεύθερων" που ως ταύροι εν υαλοπωλείο θα ιδιωτικοποιήσουν και τη Βουλή!

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ : Μακάρι να υπήρχε και τίποτα να σπάσει εδώ μέσα!

Μία παρατήρηση, κύριε Υπουργέ, και θα ήθελα και μια διευκρίνιση από σας.

Κάπου λέτε εδώ ότι έχετε μια εξουσιοδότηση που επιτρέπεται τις ταξινόμησεις από ιδιώτες από επαγγελματικές οργανώσεις κ.ο.κ. Δεν βάζετε εκτός από φορτηγά και τα λεωφορεία που σας είπε ο κ. Παυλίδης; Κάτι καλό θα κάνετε. Ελπίζω επίσης στη λογική σας να περιλαμβάνεται η δυνατότητα να ενοικιάζονται από εταιρείες ενοικιάσεως αυτοκινήτων και λεωφορεία και φορτηγά με ή χωρίς οδηγό. Να αρχίσει να σπάει λίγο το κλειστό σύστημα.

Να πράγματα που λέω ότι θα μπορούσατε να αρχίσετε να κάνετε για να δείξετε τέλος πάντων ότι βάζετε λίγο το χέρι στα πιο καυτά σημεία.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών) : Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να μιλήσω;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Κύριε Υπουργέ, έχουν μείνει δύο ομιλητές οι οποίοι θα μιλήσουν για πέντε λεπτά. Θα έχετε την ευκαιρία να απαντήσετε συνολικά στο τέλος.

Ο κ. Τζιόλας έχει το λόγο.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΤΖΙΟΛΑΣ : Κύριε Πρόεδρε, βρίσκομαι σε εντελώς διαφορετικό μήκος κύματος από τις εισαγωγικές εκτιμήσεις του κ. Μάνου.

Θεωρώ ότι το νομοσχέδιο το οποίο συζητούμε σήμερα είναι και σημαντικό και είναι δείγμα μιας σύγχρονης και ικανής πολιτικής ηγεσίας στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ένα Υπουργείο που έχει ως αντικείμενο ένα σύνθετο και εξαιρετικά κρίσιμο χώρο, με μεγάλη ποικιλία θεμάτων και μεγάλα προβλήματα να αντιμετωπίσει.

Για να επιβεβαιώσω αυτά που είπα ότι το σχέδιο νόμου είναι πράγματι σημαντικό, και δείγμα μιας σύγχρονης αντίληψης στον τομέα των αστικών συγκοινωνιών, θα αρκούσε μια νηφάλια σύγκριση αυτού του νομοσχεδίου με τις δύο προηγούμενες συμβάσεις που ίσχυαν από το 1957 μέχρι σήμερα, επί σαράντα τρία χρόνια, για να διαπιστώσει κανείς τις τεράστιες αποκλίσεις, τις χαριστικές -θα έλεγα- νοοτροπίες που ήταν αποτυ-

πωμένες σε εκείνες τις συμβάσεις.

Όντως έχουμε εδώ ένα καλομελετημένο και με πνεύμα ανταποδοτικότητας, με αντίληψη επιχειρηματικότητας, αλλά και κοινωνική ευαισθησία σχέδιο νόμου. Οι στόχοι του νομοσχεδίου, όπως παρουσιάστηκαν και από τον ίδιο τον Υπουργό, είναι βασικά τρεις. Η δημιουργία ενός θεσμικού οργάνου στο Νομό Θεσσαλονίκης, με στόχο τη λήψη μέτρων για τη βελτίωση των αστικών συγκοινωνιακών υπηρεσιών που παρέχονται στους κατοίκους της περιοχής. Ο δεύτερος στόχος είναι η εισαγωγή ρυθμίσεων που θα βελτιώνουν την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Και ο τρίτος στόχος είναι η βελτίωση των όρων της συμφωνίας του 1980, με μια νέα συμφωνία με εννεαετές χρονικό βάθος.

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι συμφωνώντας κανείς με αυτούς τους στόχους, όπως αποτυπώνονται στη "φιλοσοφία" του νομοσχεδίου συμφωνεί επί της αρχής στο νομοσχέδιο. Θα ήθελα, όμως, παραπέρα να θέσω ορισμένα θέματα με αφορμή τη συζήτησή μας στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου. Όταν μιλά κανείς για τις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, δεν μιλά παρά για την ουσιαστικότερη πτυχή του κυκλοφοριακού προβλήματος της Θεσσαλονίκης.

Έχει γίνει μια πάρα πολύ μεγάλη συζήτηση στο πολύπλευρο αυτό θέμα στη Θεσσαλονίκη και σε όλα τα θεσμικά όργανα και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των υπόλοιπων θεσμικών φορέων, (Επιμελητηρίων, Εργατικού Κέντρου, Οργανισμού Ρυθμιστικού, πανεπιστήμια κλπ.). Το κεντρικό ζητούμενο αυτής της συζήτησης, που αποτελεί και τον κοινό τόπο για όλη τη Θεσσαλονίκη -και δεν εννοώ μόνο για το πολεοδομικό συγκρότημα, αλλά για το Νομό Θεσσαλονίκης- ήταν η συγκρότηση ενός Οργάνου χάραξης, εφαρμογής και επαναξιολόγησης της κυκλοφοριακής στρατηγικής. Αυτό, βεβαίως, είναι ένα διαφορετικό πράγμα από τον Ενιαίο Φορέα Συγκοινωνιών. Αυτός ο Οργανισμός, αυτό το όργανο, θα είχε σαν αντικείμενό του τη χάραξη στρατηγικής με βάση τις κοινωνικές τάσεις, τις πληθυσμιακές πυκνότητες, τη χωροθέτηση οικονομικών δραστηριοτήτων στο ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα και στο Νομό Θεσσαλονίκης και την πολεοδομική εξάπλωση. Όπως επίσης ο κυκλοφοριακός χάρτης και ο αναγκαίος συνδυασμός μέσων και δρομολογίων θα αποτελούσε αντικείμενο αυτού του οργανισμού. Δηλαδή θα ήταν αντικείμενο του ίδιου οργανισμού η σωστή αξιοποίηση και η ένταξη στο στρατηγικό σχεδιασμό του λεωφορείου, του μετρό, του τραμ, της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας, του TAXI, αλλά και των άλλων προβλημάτων στάθμευσης, πεζοδρόμησης κλπ.

Αυτό το θεσμικό Όργανο, για το οποίο είχαμε την ευκαιρία να το προβλέψουμε, να το θεσμοθετήσουμε με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, θα είχε μία κατάλληλη μεικτής σύνθεσης διοίκηση και με στελέχωση τεχνοκρατική και αξιοπιστία. Τέτοια θεσμικά όργανα υπάρχουν σε μεγάλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες, που έχουν ακριβώς αυτό το χαρακτήρα της διαμόρφωσης, της επαναξιολόγησης και της εφαρμογής της κυκλοφοριακής στρατηγικής. Όμως αυτό δεν έγινε.

Υπάρχει μια πρόταση, η οποία θα μπορούσα να πω ότι είναι ένα υποσύνολο αυτής της γενικής πρόβλεψης, η οποία ωστόσο ως πρόβλεψη συνολική και ουσιαστική πρέπει κάποια στιγμή να συζητηθεί και να δεσμευθεί για τη Θεσσαλονίκη. Έχουμε λοιπόν μια πρόταση για το ΣΑΣΘ, για το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Η σκέψη μου στο σημείο αυτό είναι -και νομίζω ότι στα πλαίσια της ρεαλιστικής αντιμετώπισης αλλά και της σύγχρονης προσέγγισης που διακρίνει την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, οι σκέψεις που θα διατυπώσω μπορούν να ληφθούν υπόψη -ότι αφού οι αποφάσεις του ΣΑΣΘ τελούν υπό την έγκριση των Υπουργείων Μεταφορών και Οικονομικών, η ορθή ισορροπία...

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

Κύριε Πρόεδρε, είμαι προτελευταίος. Παρακαλώ για την ανοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Δεν είναι λόγος αυτός. Έχουμε και υπαλλήλους, οι οποίοι θα έρθουν το βράδυ και θα βρίσκονται εδώ. Συντομεύετε.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΤΖΙΟΛΑΣ: Δύο λεπτά μόνο, κύριε Πρόεδρε.

Έλεγα, λοιπόν, ότι αφού οι αποφάσεις του ΣΑΣΘ τελούν υπό την έγκριση των Υπουργείων Μεταφορών και Οικονομικών, η ορθή ισορροπία θα έπρεπε να είναι η σύνθεση του ΣΑΣΘ να ήταν υπέρ των θεσμικών εκπροσώπων της τοπικής κοινωνίας. Αυτό δεν σημαίνει ότι διαμορφώνουμε ένα διεκδικητικό όργανο -από τη στιγμή που οι αρμοδιότητές του προσδιορίζονται ως οργάνου σχεδιασμού- και στη συνέχεια οι αποφάσεις του θα μπορούσαν να τελούν υπό την έγκριση της κεντρικής εξουσίας των δύο εν λόγω Υπουργείων. Αυτό σημαίνει ότι η πλειοψηφία στο όργανο αυτό θα έπρεπε να είναι πλειοψηφία των θεσμικών εκπροσώπων της τοπικής κοινωνίας, με αυξημένο δηλαδή το βάρος στη σύνθεση του ΣΑΣΘ από τους εκπροσώπους των δύο βαθμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και μάλιστα, στο εσωτερικό αυτής της αντιπροσώπευσης θα έπρεπε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση να έχει ισχυρότερη παρουσία μιας και έχει μεγαλύτερη, ευρύτερη γεωγραφική κάλυψη και αναφορά. Καθώς και από έναν εκπρόσωπο του εργατικού κέντρου και του Εμποροβιοτεχνικού Επιμελητηρίου.

Η δεύτερη πλευρά θα μπορούσε να ήταν πράγματι συμμετοχή εκπροσώπων της κεντρικής εξουσίας, ιδιαίτερα του Υπουργείου Μεταφορών και της Γενικής Γραμματείας της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Και το τρίτο σκέλος στη σύνθεση του ΣΑΣΘ θα μπορούσε να ήταν η συμμετοχή άλλων φορέων, κυρίως φορέων που θα παρείχαν υποστήριξη και τεχνοκρατική τεκμηρίωση στο σχεδιασμό, όπως παραδείγματος χάρι το Πολυτεχνείο Θεσσαλονίκης και ο Οργανισμός Ρυθμιστικού. Μια τέτοια σύνθεση στο ΣΑΣΘ διαμορφώνει ένα πλαίσιο για την καλύτερη συνείδηση, τον καλύτερο σχεδιασμό και τη θετική προοπτική των αστικών συγκοινωνιών κοινωνικού αγαθού στο επίπεδο της Θεσσαλονίκης.

Θα έπρεπε δε αυτό το Συμβούλιο να προεδρεύεται από αιρετό πρόσωπο και στην προκειμένη περίπτωση ο καταλληλότερος θα ήταν ο Νομάρχης Θεσσαλονίκης.

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

Κλείνοντας, γιατί δεν με παίρνει ο χρόνος, θέλω να πω ότι στο σχέδιο νόμου υπάρχει μια προχωρημένη και ευφυής ιδέα. Είναι η ιδέα της επιχειρηματικότητας, όπως ακριβώς διατυπώνεται, από τη μία μεριά μειώνοντας τα κέρδη, έτσι όπως έχουν στη χρήση του 2000, και από την άλλη μεριά προβλέποντας κίνητρα για να υπάρξει καλύτερη επιχειρηματικότητα καλύτερη επιχειρηματική συμπεριφορά εκ μέρους του ΟΑΣΘ, καθώς επίσης και κίνητρα παραγωγικότητας για τους εργαζόμενους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Καλώς, κύριε συνάδελφε.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΤΖΙΟΛΑΣ: Αυτή είναι μία ιδέα η οποία μπορεί σαν σύγχρονη ιδέα να περάσει και σε άλλα σχέδια νόμου αντίστοιχης φύσεως.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, δεν ξέρω γιατί, αλλά είμαι πάρα πολύ κοντά στον προβληματισμό που έθεσε ο κ. Μάνος και όταν τον άκουγα, έλεγα ότι ή ο κ. Μάνος έγινε σοσιαλιστής ή εγώ προσχώρησα στις απόψεις των φιλελευθέρων. Αλλά όταν τον άκουσα να μιλάει για ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Για ιδιωτικοποίηση των γραφείων συγκοινωνιών, για ιδιωτικοποίηση του Κοινοβουλίου ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: Όχι εκείνο το τμήμα, αλλά για την ανάγκη επιχορήγησης των συγκοινωνιακών μέσων όλης της χώρας. Εκεί ήταν άκρως σοσιαλιστής. Βέβαια μετά ως αναρχικός συμπεριφερόμενος σηκώθηκε και έφυγε, δεν περίμενε τις απαντήσεις στα ερωτήματα που έθεσε.

Λοιπόν, κύριε Υπουργέ, κατ' αρχάς και εγώ με τη σειρά μου, όσο και αν θεωρείται κοινοτυπία, πρέπει να σας συγχαρώ. Έχετε βελτιώσει πάρα πολύ το προηγούμενο καθεστώς που ίσχυε, πλην όμως θεωρώ ότι ίσως χάνετε μία μεγάλη ευκαιρία να συνδέσετε το όνομά σας με μία επανένταξη σε αυτό που λέμε "συγκοινωνίες στην Ελλάδα". Και το λέω αυτό, γιατί παίρνω υπόψη μου κάποιες θέσεις που έχετε ήδη καταθέσει, είτε αυτές αφο-

ρούν τις επεκτάσεις είτε αφορούν το φορέα που πρέπει να αναλάβει τις επεκτάσεις, γιατί έχετε ομολογήσει ότι δεν το δίνετε σε έναν άλλο φορέα, ο οποίος θα ήταν φθηνότερος για το κράτος -το κράτος πάντα πρέπει να φροντίζει να ξεδεύει λιγότερα για το ίδιο έργο- γιατί φοβάσθε ότι αυτό ίσως να αποτελέσει την αρχή να ζητηθεί και να επεκταθεί το μέτρο και σε άλλες περιοχές.

Γιατί το φοβάσθε αυτό; Είναι το τελευταίο που έπρεπε να φοβάσθε. Εγώ συμφωνώ με την άποψη ότι τα μαζικά μέσα μεταφοράς πρέπει να απαλλαγούν από την ιδέα ότι μεταφέρουμε μάζες -και πολλές φορές, ας το πω λίγο και με ακραία μορφή, μπάζα- διότι όταν βλέπουμε να στιβάζονται σε ένα λεωφορείο διακόσιοι άνθρωποι, είναι η κλασική έννοια της περιφρόνησης του ανθρώπου. Να σας πω και κάτι άλλο; Όταν έχουμε τόσο μεγάλους αριθμούς να στιβάζονται σε ένα λεωφορείο, αυτές οι περιπτώσεις των συγκοινωνιών δεν χρειάζονται καν επιδότηση. Διότι, όταν έχουμε διακόσιους ανθρώπους μέσα -όπου εκείνη την ώρα που είναι διακόσιοι με τα λεφτά που πληρώνουν καλύπτουν ένα σημαντικό μέρος του κόστους των λεωφορείων- καταλαβαίνετε ότι δεν χρειάζεται να υπάρχει επιδότηση. Οι επιδοτήσεις χρειάζονται μόνο για τις περιπτώσεις όπου έχουμε μικρό αριθμό ή απευθύνονται σε ανθρώπους ανήμπορους. Δεν πρέπει, λοιπόν, να φοβάσθε αυτό το πράγμα, γιατί εδώ είμαστε στον παραλογισμό να επιδοτείται η Ολυμπιακή Αεροπορία, που ούτως ή άλλως είναι πολυτελές μέσο μεταφοράς και ούτως ή άλλως απευθύνεται σε ανθρώπους που δεν έχουν ανάγκη επιδοτήσεων -διότι είτε επιδοτείς το εισιτήριο απευθείας είτε επιδοτείς τα ελλείμματα της Ολυμπιακής Αεροπορίας είναι το ίδιο πράγμα, η τελική κατάληξη είναι η ίδια- και δεν επιδοτούμε τα συγκοινωνιακά μέσα της χώρας.

Εδώ θέλω να πω και κάτι άλλο. Η λεγόμενη σύγκλιση της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορεί να είναι μόνο στον οικονομικό τομέα. Πρέπει να γίνει σε όλα τα επίπεδα. Έχουμε εικόνες των συγκοινωνιακών μέσων της επαρχίας -αυτά τα λεγόμενα αστικά των μικρών αστικών περιοχών- σε πόλεις των τριάντα, σαράντα, πενήντα χιλιάδων κατοίκων όπου η εικόνα είναι άκρως τριτοκοσμική. Δεν μας τιμά αυτό το πράγμα. Αυτοί οι οποίοι ασχολούνται με τους υπολογισμούς, έχουν υπολογίσει ότι με σαράντα, πενήντα δισεκατομμύρια ετησίως θα έχετε συγκοινωνίες οι οποίες θα είναι επιδοτούμενες από άκρο σε άκρο της χώρας και ξέρετε ότι οι συγκοινωνίες είναι κατ' εξοχήν κοινωνικό αγαθό. Είναι περίπου όπως είναι το νερό.

Όταν ξεκίνησε η ιδέα να επιδοτηθούν οι συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας στις αρχές της δεκαετίας του '50, τότε υπήρχαν οι εξής συγκεκριμένοι λόγοι: Ότι ούτως ή άλλως θα μεταφέρουν ανθρώπους εργαζόμενους και θα εξυπηρετηθεί το συγκοινωνιακό μέρος δύο μεγάλων αστικών κέντρων. Σήμερα αυτές οι συνθήκες έχουν αλλάξει και μπορούμε να πούμε ότι το κοινωνικό μέρος είναι κατ' εξοχήν το κυκλοφοριακό και δευτερευόντως το οικονομικό. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Άρα, λοιπόν, ας το δούμε σαν μια ευκαιρία να προχωρήσουμε σε μια πιο γενναία μεταρρύθμιση στον τομέα αυτό, γιατί και άλλες πόλεις, όπως είναι το Ηράκλειο, η Πάτρα, η Λάρισα, η Καβάλα, ήδη αντιμετωπίζουν τρομακτικά συγκοινωνιακά προβλήματα, κυκλοφοριακά προβλήματα, τα οποία ταλαιπωρούν απλώς τον κόσμο και χάνονται ανθρωποώρες. Δηλαδή αν συνηγορήσει κανείς τις οικονομικές επιπτώσεις αυτής της συμπεριφοράς, θα καταλήξουμε στο ότι δεν είναι κακό να το δούμε κάτω από αυτήν την προοπτική.

Και κλείνοντας θέλω να σας πω ότι εγώ επιμένω πάρα πολύ στην άποψη του να είναι νομάρχης ο επικεφαλής του ΣΑΣΘ, γιατί ούτως ή άλλως αυτές οι επεκτάσεις θα γίνουν. Φοβάστε ότι ο νομάρχης ως αιρετό πρόσωπο ενδεχομένως να υποκύπτει πιο εύκολα σε πιέσεις οι οποίες θα ικανοποιούν ορισμένες περιοχές. Μα ούτως ή άλλως δεν είναι κοινωνικό αγαθό; Γιατί το φοβόμαστε αυτό το πράγμα; Εάν βάλουμε δηλαδή ένα στεγνό τεχνοκράτη, ο οποίος θα μετράει μόνο σε οικονομικό επίπεδο τις δυνατότητες ή τις πιθανότητες επέκτασης, δεν θα είναι άδικο, γιατί θα παρεμβληθούν κοινωνικά κριτήρια, θα αποσιωπηθούν και θα μείνουν στην άκρη;

Γιατί δηλαδή; Ας το δούμε με λίγο μεγαλύτερη ευρύτητα. Ούτως ή άλλως η συγκοινωνία ως σύνολο είναι κοινωνικό αγαθό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, έχουν τελειώσει οι πρωτολογίες. Θα ήθελα να μου πουν ποιοι συνάδελφοι θέλουν να δευτερολογήσουν για λίγο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Αν θα απαντήσει ο κύριος Υπουργός και ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υπουργός θα κλείσει απαντώντας, για να μπορούμε να εξοικονομήσουμε χρόνο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Ορφανέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Σεβόμενος κυρίως την κούραση των υπαλλήλων, γιατί θα πρέπει να ξαναπροσέλθουν πολύ σύντομα στην εργασία τους, όσα θα ήθελα να πω ως δευτερολογία θα τα πω στη συζήτηση ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Στην ομάδα των άρθρων που θα συζητήσουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Την Τρίτη ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): 'Όχι την Τρίτη. Συγγνώμη για τη διακοπή, αλλά θα σας δώσω το χρόνο εξαρχής, κύριε Ορφανέ.

Επειδή διαμαρτυρήθηκαν κάποιοι συνάδελφοι για το θέμα του νομοσχεδίου για τους μετανάστες, το οποίο θα πρέπει να συζητηθεί ολόκληρο επί της αρχής από την αρχή της συζήτησής της Τρίτης που θα γίνει εμβόλιμη συνεδρίαση, παρακάλεσε ο κύριος Πρόεδρος το δώρο αυτό που θα διαθέταμε για τη συζήτηση την Τρίτη, να μεταφερθεί την Πέμπτη. 'Αρα την Πέμπτη, λοιπόν, το πρωί θα έχουμε το δώρο της συζήτησής των άρθρων του νομοσχεδίου αυτού. 'Ετσι το λέω εξαρχής για να καταγραφεί στα Πρακτικά και να το ξέρουν όλοι οι συνάδελφοι, οι οποίοι θα ενδιαφερόντο να συζητήσουν επί των άρθρων του νομοσχεδίου αυτού.

Κύριε Ορφανέ, σας δίνω το χρόνο εξαρχής, τρία λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κατ'αρχήν θα ήθελα να κάνω μία αναφορά στο φίλο μου το Γιάννη το Μαγκριώτη, ευχόμενος και επίσημα ο βίος να είναι ανθοσπαρτός, αλλά νομίζω ότι μεπερδεύτηκε λίγο. Μπερδεψε τη φιλελεύθερη πολιτική της Νέας Δημοκρατίας με τη "γιαλαντζή" εικονική πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

Επτά χρόνια, κύριε Μαγκριώτη, προσπαθείτε να κάνετε ιδιωτικοποιήσεις και δεν κάνετε καμιά. Γι'αυτό, λοιπόν, μη μιλάτε για το ποιος έχει πολιτική και ποιος δεν έχει. Και αν το κέρδος αρχικά δόθηκε να είναι 20%, καλώς δόθηκε τότε, γιατί έπρεπε από την αρχή να χτίσουν κάτι που ουσιαστικά.

Αν είχαμε αποφασίσει κάποιες τέτοιες γενναίες πράξεις σε όλη τη χώρα, θα είχαμε και συγκοινωνίες, θα είχαμε και ΟΣΕ, θα είχαμε και όλα τα υπόλοιπα, θα είχαμε και Ολυμπιακή, ενδεχομένως και ιδιωτική, αν είχατε τολμήσει να την προχωρήσετε, να την ιδιωτικοποιήσετε.

Βήμα-βήμα, χρόνο-χρόνο, δισεκατομμύρια πληρώνει ο ελληνικός λαός. Εσείς κολλήσατε στο 20% που πήραν κέρδος οι άνθρωποι του ΟΑΣΘ, οι οποίοι ουσιαστικά λειτούργησαν ως πρωτοπόροι σε αυτήν την πορεία στη Θεσσαλονίκη.

Να επαναλάβω τρία στοιχεία, τα οποία θα ήθελα κύριε Υπουργέ, να τα ξαναδείτε. Το ένα αφορά αυτά που είπα στην πρωτολογία μου για τους εργαζομένους. 'Εχετε τις ημέρες, μια εβδομάδα μας αφήνουν, Σαββατοκύριακο μεσολαβεί, καλές σκέψεις έρχονται. 'Όλα αυτά μπορούν να οδηγήσουν σε κάποιες καλές αποφάσεις. Για τους συνταξιούχους, σχετικά με το ποσό το οποίο παίρνουν όταν αποχωρούν, θα ήθελα να πω ότι μία πρόταση σχετικά με το ΚΤΕΛ αν ήταν πιο ευέλικτη, θα βοηθούσε για μια πλήρη αποδοχή των θέσεων στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Ορφανό. Θα ήθελα να σας πω ότι παραιτήθηκε της δευτερολογίας του ο κ. Βούγιας.

Ο κ. Τζέκης έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ : Για ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, θα πάρω το λόγο, γιατί ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ έβαλε ορισμένα ζητήματα, τα οποία δεν είχαν μπει βέβαια στην αρμόδια Διάρκη Επιτροπή. 'Εκανε μια προσπάθεια να διαφοροποιήσει την πολιτική της κυβέρνησης απ' αυτή της Νέας Δημοκρατίας.

'Όσες προσπάθειες και αν γίνουν ο παρονομαστής θα είναι ο ίδιος. Αν ήθελε πραγματικά η Κυβέρνηση να κινηθεί σε μια διαφορετική πολιτική κατεύθυνση, είχε όλον τον αρμόδιο χρόνο. Είκοσι χρόνια τώρα, αν κάποιος ξήλωσε τα τραμ, κάποιος θα μπορούσε να τα ξαναβάλει, κάποιος θα μπορούσε να σπάσει τη συμφωνία του ΟΑΣΘ, να την κάνει κρατική, δημοτική, κάποιος θα μπορούσε να έχει πραγματοποιήσει μέχρι τώρα, στα είκοσι αυτά χρόνια, το μετρό, θα μπορούσε να γίνει και η παράκτια επικοινωνία, άρα θα μπορούσε να έχει δημιουργήσει τον ενιαίο δημόσιο φορέα, όπως ήταν και ο πολιτικός στόχος τότε, οπότε σήμερα θα μιλούσαμε κάτω από διαφορετικές συνθήκες.

Αυτό δεν έγινε. Συνεχίστηκε μια κατάσταση, η οποία είχε δημιουργηθεί από το 1957, συνεχίζεται και σήμερα, άρα δεν μπορούμε να μιλάμε για διαφορετικές πολιτικές κατευθύνσεις μεταξύ της Κυβέρνησης και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Εμείς σαν Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας επισημάναμε ορισμένα ζητήματα προς το Υπουργείο. Επισημάναμε βέβαια σημαντικότερα ζητήματα για τους εργαζομένους. Περιμένουμε από τον κύριο Υπουργό, τον οποίο εμείς αναγνωρίζουμε ότι τον διακρίνει μια καθώς πρέπει συμπεριφορά απέναντι στο Κοινόβουλιο -είναι εδώ ώρες και ακούει, μπορεί και να σημειώνει, μπορεί και να μη σημειώνει- ώστε οι εργαζόμενοι να κατοχυρωθούν ακόμα περισσότερο μέσα από το σχέδιο νόμου. Περιμένουμε να βελτιώσει τους όρους εργασίας για τους εργαζομένους και να αφαιρέσει διατάξεις, για τις οποίες έχουμε σοβαρές επιφυλάξεις ότι και η απόλυση είναι πολύ κοντά.

Με αυτά τα λίγα κλείνω και βέβαια θα πω περισσότερα στην κατ' άρθρο τοποθέτησή μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Η κα Ξηροτύρη έχει το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΞΗΡΟΤΥΡΗ- ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ : 'Ηθελα να τονίσω και πάλι, ακούγοντας και τις τοποθετήσεις πολλών συναδέλφων από τη Θεσσαλονίκη και μάλιστα του κόμματός σας, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να επανεξεταστεί το ΣΑΣ, να βάλετε άλλες προοπτικές και να εδραιώσετε και μέσα απ' αυτό το νομοσχέδιο τη σύσταση ενός ενιαίου φορέα που θα δει συνολικότερα το πρόβλημα των συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη. Αλλά θα έλεγα ότι τουλάχιστον, μετά και από αυτές τις τοποθετήσεις, πρέπει να κάνετε το βήμα εκείνο της διαφοροποίησης της σύνθεσης του ΣΑΣ.

'Εχω την αίσθηση ότι μας οδηγείτε προς τα πίσω, σε μια διεργασία που είχαμε κάνει επί σειρά ετών όλες οι προοδευτικές παρατάξεις στη Θεσσαλονίκη -και συμπεριλαμβανώ σ' αυτό κομμάτι και της Νέας Δημοκρατίας- για να αποκεντρώσουμε και να κάνουμε αυτόνομους φορείς διαχείρισης τέτοιων θεμάτων στις περιοχές, οι οποίες αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα και επί σειρά ετών παραμένουν άλυτα, από άλλες επιλογές που γίνονται σε κεντρικό επίπεδο. Νομίζω ότι θα πρέπει να το επανεξετάσετε αυτό το θέμα.

Ως προς το θέμα των επεκτάσεων, με τις αποσπασματικές αυτές λύσεις είναι βέβαια θετικό ότι μειώνεται η μετοχή συμμετοχής και του ΚΤΕΛ, αλλά δεν δημιουργούνται προϋποθέσεις για συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, για συμμετοχή κοινωνικών φορέων, με βοήθεια ή κάποια επιχορήγηση σ' αυτό το κοινωνικό έργο που κυρίως θα αφορά την ευρύτερη περιοχή, δηλαδή δυσκολότερες συνθήκες απόδοσης αυτού του έργου.

Νομίζω ότι αυτές οι τροποποιήσεις θα μπορούσαν να γίνουν και να μην εξαντλήσουμε μόνο το διάλογό μας μεταξύ των δύο μεγάλων κομμάτων κατά πόσο η μια σύμβαση έγινε λίγο καλύτερη με το να μειώνονται μόνο κάποιες παράμετροι και αυτές πάρα πολύ χαμηλά. Δηλαδή, αν το 20% του κέρδους έγινε 15% δεν σημαίνει ότι αυτή η σύμβαση δεν είναι μια σύμβαση απευθείας ανάθεσης σε έναν ιδιώτη, ο οποίος στην ουσία δεν έχει ούτε επιχειρηματικό ρίσκο ούτε τίποτε άλλο. Δεν είναι δηλαδή

καμία αλλαγή πολιτικής. Τουλάχιστον σε άλλα θέματα δημιουργείτε κάποιες άλλες προοπτικές για μια άλλη διαχείριση του συγκοινωνιακού έργου.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να προσθέσω κάτι, γιατί στην πρωτολογία μου δεν είχα τη δυνατότητα λόγω του χρόνου να πω πως οι επεκτάσεις των αστικών συγκοινωνιών πρέπει να γίνουν με δυο κριτήρια. Το πρώτο είναι να καλύψουμε όσο γίνεται περισσότερους οικισμούς, γιατί πράγματι η ανάπτυξη του πολεοδομικού συγκροτήματος, αλλά και της ευρύτερης ζώνης φέρνει αυτήν την ενδοεπικοινωνία των πληθυσμών και δεν μπορούμε να διαχωρίσουμε το αστικό συγκρότημα από την περιφερειακή ζώνη την τελευταία δεκαετία. Θα είναι ακόμη πιο έντονο αυτό το φαινόμενο, τα επόμενα χρόνια.

Η δεύτερη παράμετρος που πρέπει να ισχύει είναι η βιωσιμότητα των οικισμών και των περιοχών που θα μείνουν εκτός επέκτασης. Γιατί και το σύστημα είτε θα είναι του ΚΤΕΛ είτε οτιδήποτε άλλο που θα επιτελεί αυτό το μεταφορικό έργο, πρέπει να είναι βιώσιμο. Γι' αυτό πρέπει να υπάρξει μια ισορροπία ανάμεσα σ' αυτό που λέμε επέκταση σε ορισμένες περιοχές και νέες γραμμές και στη δυνατότητα βιωσιμότητας του σχήματος που θα απομείνει μετά την επέκταση. Και βεβαίως το κόστος θα πρέπει να το αναλάβει ο κρατικός προϋπολογισμός και όχι να πέσει στις πλάτες του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών, ούτε βεβαίως των πολιτών και να επιμεριστεί σε ένα βαθμό στις πλάτες των νέων μετόχων. Ήδη ο Υπουργός το έχει προβλέψει αυτό. Νομίζω ότι με βάση αυτές τις αρχές μπορούμε και μέσα από τη μελέτη του ΣΑΣΘ να προχωρήσουμε στις επεκτάσεις.

Το δεύτερο που θέλω να πω είναι όσον αφορά το θέμα των ιδιωτικοποιήσεων στο οποίο αναφέρθηκε ο εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Για τις ιδιωτικοποιήσεις της Νέας Δημοκρατίας θέλω να πω ότι έχουν κριθεί. Και έχουν κριθεί, θα έλεγα, με έναν απόλυτο τρόπο το 1993 από τον ελληνικό λαό. Για την πολιτική των διαρθρωτικών αλλαγών το Π.Α.Σ.Ο.Κ. έχει κριθεί δύο φορές - 1996 και 2000 - και έχει επιδοκιμασθεί από τον ελληνικό λαό. Νομίζω πως ό,τι και αν προσθέσουμε, περισσεύει σήμερα. Τελειώνοντας θα ήθελα να πω ότι όχι μόνο δεν υποτιμώ την προσφορά των σημερινών μετόχων των αυτοκινητιστών του χτες, αλλά ακριβώς από την αίσθηση χρέους και καθήκοντος των ανθρώπων αυτών διεσώθη ο ΟΑΣΘ παρ' ότι λειτουργούσε με το καθεστώς των συμβάσεων του 57 και του 80. Γιατί πραγματικά πώς να χαρακτηρίσω μια σύμβαση η οποία δίδει καθαρό κέρδος, όπου όλα τα έξοδα έχουν μεταφερθεί στον κρατικό προϋπολογισμό σε ένα συνεταιριστικό πολυμετοχικό σχήμα. Ποια εταιρεία δεν θα ήταν βιώσιμη; Όμως δεν αφέθησαν σε αυτήν την απλοχερία του κράτους οι αυτοκινητιστές, οι αρχικοί μέτοχοι στη συνέχεια και βεβαίως οι εργαζόμενοι προσπάθησαν, μόχθησαν και προσέφεραν τις υπηρεσίες που σε πολλές των περιπτώσεων ήταν και υψηλού επιπέδου. Και σήμερα συμφωνούν στη νέα εποχή του ΟΑΣΘ να λειτουργήσουν με επιχειρηματικά κριτήρια και να βελτιώσουν την παραγωγικότητα και την ποιότητα των υπηρεσιών. Αυτή είναι η δική μας πολιτική, η οποία δημιουργεί συνέργειες και συμπαρατάξεις και ευρύτερων κοινωνικών ομάδων.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, αυτό το νομοσχέδιο υπέστη έναν εξαντλητικό διάλογο, τόσο κοινωνικό όσο και κοινοβουλευτικό. Παρ' όλο που ο κ. Μάνος το χαρακτήρισε ασήμαντο προηγουμένως, ήθελα να πω ότι είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την καθημερινότητα ενός εκατομμυρίου ανθρώπων περίπου και ως εκ τούτου το θεωρώ φοβερά σημαντικό.

Το δεύτερο το οποίο ήθελα να πω είναι ότι με αυτό το νομοσχέδιο πραγματικά κάνουμε κάποιες τομές. Είναι τομές τις οποίες έπρεπε να ζυγίσουμε ανάμεσα στο εφικτό και στο ιδεατό. Και πραγματικά, η μοίρα όλων έχουν την ευθύνη να κάνουν πράγματα διαφέρει από τη μοίρα αυτών που έχουν απλώς την ευθύνη να πουν τα πράγματα.

Ζητείται για παράδειγμα στην Αίθουσα αυτή να κάνουμε έναν ενιαίο φορέα συγκοινωνιών για να συντονίσουμε και να συμπεριλάβουμε ποιους; Μόνο μία συγκοινωνία έχει η Θεσσαλονίκη αυτή τη στιγμή. Έχει μόνο τα λεωφορεία και γι' αυτά δημιουργούμε ένα όργανο σημαντικό. Και το όργανο αυτό έχει προοπτική. Και έχει προοπτική διότι του δίνουμε αυξημένο πολιτικό κύρος και δεύτερον, του δίνουμε τη δυνατότητα να μελετήσει ουσιαστικά τα πράγματα και του δίνουμε και την οικονομία γι' αυτό. Και υποχρεώνουμε την πολιτεία με τα όργανά της, τον Υπουργό Οικονομικών και τον Υπουργό Μεταφορών τους εκάστοτε, να λαμβάνουν υπόψη τους αναγκαστικά και να απαντούν σε αυτά τα οποία το Σ.Α.Σ.Θ. θα δίνει. Και τα χρόνια θα περάσουν βεβαίως και θα υπάρξουν άλλες ανάγκες οι οποίες πρέπει να αντιμετωπιστούν και γι' αυτό δίνουμε μία τέτοια δυνατότητα.

Ήθελα, λοιπόν, να πω τόσο στον κ. Μάνο, που δυστυχώς δεν είχε το χρόνο να κάτσει να με ακούσει, ότι δεν νιώθουμε καθόλου κουρασμένοι αντιμετωπίζοντας το πρόβλημα των αστικών συγκοινωνιών. Έχουμε μία σταθερή πεποίθηση, κυρίες και κύριοι, ότι το μέλλον ανήκει στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Το δεύτερο είναι ότι στα επόμενα χρόνια αυτό το οποίο θα συμβεί είναι πραγματικά αν δεν πάρουμε ουσιαστικά καταλυτικά γενναία μέτρα, θα υπάρξει η όδυσή μας προς την ακινησία, στα μητροπολιτικά κέντρα τόσο της Αθήνας όσο και της Θεσσαλονίκης. Και το έχουμε πει στο Υπουργείο Μεταφορών, το έχουμε τεκμηριώσει και έχουμε ζητήσει και συγκεκριμένες λύσεις. Ποιες είναι οι λύσεις μας για παράδειγμα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Του κ. Λαλιώτη του είπατε να κάνει κανένα έργο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Ορφανέ, έχετε πολύ συχνά την ευκαιρία να μιλάτε με τον κ. Λαλιώτη. Ο κ. Λαλιώτης έρχεται στη Θεσσαλονίκη και έχει δώσει μία σειρά από λύσεις για τα θέματα αυτής της πόλης. Τώρα ας μην το μεταβάλουμε σε μικροπολιτική διαδικασία.

Τι μέτρα λοιπόν έχουμε πάρει; Το πρώτο, ξεκινήσαμε από την Αθήνα τη διαδικασία επαναφοράς του τραμ, ένα έργο το οποίο συζητείτο επί μία εικοσιπενταετία και μέσα σε ένα ταχύτατο χρονικό διάστημα πάρθηκαν αποφάσεις και το έργο αυτό γίνεται πραγματικότητα. Ας έρθει το Σ.Α.Σ.Θ. μετά από λίγους μήνες να προτείνει συγκεκριμένες λύσεις για τη Θεσσαλονίκη. Εδώ θα είναι η Κυβέρνηση, να δώσει απαντήσεις.

Το δεύτερο που ήθελα να σας πω και το οποίο είναι πολύ συγκεκριμένο, όταν ήρθε το τραμ, κύριε Σαλαγκούδη, εδώ στη Βουλή μου ειπώθηκε, μα, θέλεις με μία τροπολογία των δέκα γραμμών να κάνεις έργο το τραμ; Κι όμως γίνεται έργο το τραμ. Συστάθηκε εταιρεία, ήδη υπάρχουν οι μελέτες και ήδη δημοσιεύονται οι προκηρύξεις για τα έργα. Αν θέλετε, έτσι πρέπει να δρούμε ως πολιτικοί και να έχουμε και την ευθύνη μας γι' αυτό το πράγμα. Μέσα μαζικής μεταφοράς και μέσα σταθερής τροχιάς είναι το μέλλον στα μητροπολιτικά κέντρα. Έχουμε μέσα σε μία δεκαετία διπλασιασμό των ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων. Δεν θα έχουμε ποτέ δυνατότητα διπλασιασμού των δρόμων, ποτέ δυνατότητα διπλασιασμού των χώρων. Αυτά θα παραμείνουν ως έχουν και όχι μόνο έτσι, επί τω δυσμενέστερω θα εξελίσσονται στα επόμενα χρόνια. Πρέπει λοιπόν να πάρουμε αποφάσεις. Η πρώτη όμως απόφαση είναι η δικιά μας απόφαση εδώ ως Βουλής να δώσουμε τη δυνατότητα και το στίγμα να δημιουργηθεί μια διαφορετική παιδεία. Τη διαφορετική παιδεία τη δημιουργούμε όταν δίνουμε τη δυνατότητα στα Υπουργεία να νομοθετούν προς αυτές τις κατευθύνσεις. Κι αυτό το νομοσχέδιο παρ' όλο που δεν είναι το σημαντικότερο της νεότερης ιστορίας της χώρας δίνει προοπτικές και λύσεις στην καθημερινότητα που σας είπα ενός εκατομμυρίου ανθρώπων και το κάνουμε με απόλυτη πεποίθηση ότι κάναμε σωστά τη δουλειά μας.

Υπάρχει ένα παρελθόν συγκεκριμένο. Δεν είχαμε τη δυνατότητα εμείς να πούμε ξαφνικά και να φέρουμε μία ανατροπή σε μια πόλη, η οποία έπρεπε να συνεχίσει το ρυθμό της ζωής της. Δεν είχαμε τη δυνατότητα να πούμε σε πέντε χιλιάδες ανθρώπους του Ο.Α.Σ.Θ. ότι, κύριοι, σας καταργούμε, όπως άκουσα εδώ μέσα ότι έπρεπε να κάνουμε και να σταματήσουμε ξαφνικά και να βρούμε τις άλλες λύσεις. Ποιες; Λέμε από σήμερα ότι με-

τά από εννέα χρόνια θα πρέπει να υπάρχει αυτή η δυνατότητα προκειμένου μέσα σε μία απελευθέρωση που θα υπάρξει την εποχή εκείνη και δεν είναι μακριά εκείνη η εποχή, θα ηχούν ακόμη αυτά τα λόγια μετά από εννέα χρόνια πάρα πολύ καθαρά, να υπάρχει προετοιμασία, προκειμένου ο Ο.Α.Σ.Θ. να μεταβληθεί σε έναν επιχειρηματικό όμιλο και να κάνει τη δουλειά του.

Αν μπορεί, σας το κάνει. Αν δεν μπορεί θα το κάνουν άλλοι. Τα πράγματα είναι απλά.

Και να πω και ένα τελευταίο: Η δυνατότητα που έχουμε να βελτιώσουμε τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι μια, να τους δώσουμε χώρο να κινούνται. Βελτιώσαμε το στόλο στην Αθήνα. Βλέπετε γύρω σας εξαιρετικά λεωφορεία, εξαιρετικά τρόλεϊ. Βελτιώνουμε το στόλο στη Θεσσαλονίκη. Ακούσατε τα μέτρα που υποχρεώνουμε τον ΟΑΣΘ να πάρει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Λεωφορειοδρόμους δεν έχουμε όμως!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θέλουμε λοιπόν λεωφορειοδρόμους, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ πάρα πολύ γι' αυτήν τη δυνατότητα που μου δίνετε. Και οι λεωφορειοδρόμοι πρέπει να αυξηθούν. Από τα δεκατρία-δεκατέσσερα χιλιόμετρα που είναι στην Αθήνα, να πάνε στα σαράντα. Αυτό είναι κάτι το οποίο δεν είναι δημοφιλές κατ' αρχήν. Ο κόσμος ο οποίος βλέπει λεωφορειοδρόμους και είναι στο Ι.Χ. του, προκειμένου να εγκαταλείψει το Ι.Χ. του, να εγκαταλείψει την πολυτέλεια και τη δυνατότητά του να κάνει τις κινήσεις που θέλει, να ακούει το ραδιόφωνό του, θα πρέπει να το ανταλλάξει με ένα και μόνο πράγμα: Με την ταχύτητα και την αξιοπιστία των δρομολογίων. Αυτός είναι ο στόχος μας, αυτή θα είναι η προσπάθειά μας. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υ-

πουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις", έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Πέμπτης 15 Φεβρουαρίου 2001 και της Παρασκευής 16 Φεβρουαρίου 2001 και ερωτάται το Σώμα αν επικυρώνονται;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς, τα Πρακτικά της Πέμπτης 15 Φεβρουαρίου 2001 και Παρασκευής 16 Φεβρουαρίου 2001 επικυρώθηκαν.

Κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό δέχεσθε να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 16.02' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα ημέρα Πέμπτη 1η Μαρτίου 2001 και ώρα 18.30' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: Αποφάσεις Βουλής, συνέχιση της συζήτησης επί των αναθεωρητέων διατάξεων του Συντάγματος σύμφωνα με τα άρθρα 110 του Συντάγματος και 119 του Κανονισμού της Βουλής. (Άρθρα 56,57 και 63).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

