

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ρ 7Α'

Τετάρτη 13 Ιουνίου 2001

Αθήνα, σήμερα στις 13 Ιουνίου 2001, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.48' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΕΙΤΟΝΑ**.

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

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 12/6/2001 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα πρακτικά της Ρ7' συνεδριάσεώς του, της 12ης Ιουνίου 2001 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμων: 1. "Τροποποίηση διατάξεων του Ποινικού Κώδικα και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας και άλλες διατάξεις για την προστασία του πολίτη από αξιόποινες πράξεις εγκληματικών οργανώσεων".

2. "Κύρωση της Συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ του Βασιλείου του Βελγίου, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, της Γαλλικής Δημοκρατίας, του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, της Ιταλικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Ισπανίας, της Πορτογαλικής Δημοκρατίας, της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Αυστριακής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Δανίας, της Φινλανδικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Σουηδίας -συμβαλλομένων μερών της Συμφωνίας και της Σύμβασης Σένγκεν- και της Ισλανδικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Νορβηγίας, σχετικά με την κατάργηση των ελέγχων προσώπων στα κοινά σύνορα μετά των δηλώσεων των Μερών".

3. "Κύρωση του Πρωτοκόλλου μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας περί τροποποιήσεων της Σύμβασης για την αποφυγή της διπλής φορολογίας σχετικά με φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου".

4. "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Τουρκίας για την πολιτιστική συνεργασία".

5. "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Λεττονίας για συνεργασία στους τομείς του πολιτισμού, της εκπαίδευσης και της επιστήμης".)

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

Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Ελευθέριο Τζιόλα, Βουλευτή Γρεβενών, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης Δήμου Δράμας ζητεί να λάβει εκ νέου την πιστοποίηση που απαιτείται για την επαναλειτουργία του.

2) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γ.Ξανθόπουλος, ζητεί την επίλυση συνταξιοδοτικού του προβλήματος.

3) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται ο έλεγχος των σπόρων βαμβακιού για τον εντοπισμό τυχόν μεταλλαγμένου σπόρου.

4) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ και ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ποντιακών Σωματείων, διαμαρτύρεται για τον αποκλεισμό της από την Επιτροπή «Απασχόληση και Επάγγελμα» και ζητεί να κληθεί να συμμετάσχει στην παραπάνω Επιτροπή.

5) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ και ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Κάσου ζητεί να ψηφισθεί νομοθετική ρύθμιση που να κατοχυρώνει κίνητρα για τους κατοίκους των μικρών νησιών με πληθυσμό κάτω των 1500 κατοίκων.

6) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ και ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Εμπορικός Σύλλογος Αγρινίου «Ο Ερμής» καταθέτει προτάσεις για το φορολογικό σύστημα και ζητεί την επίλυση αιτημάτων του.

7) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ και ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ξενοδοχοϋπαλλήλων Νομού Ηρακλείου ζητεί την απόσυρση της απόφασης του ΟΕΕ 21878/21-5-01 και την επανεξέτασή της, με γνώμονα το αίσθημα δικαίου και το συμφέρον των εργαζομένων των νομίμων δικαιούχων.

8) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ και ΑΣΗ-

ΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Ζακύνθου ζητεί να ελεγχθούν οι όροι εργασίας και ασφάλισης των εργαζομένων στο Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΟΙΡΑΣ» τα μέτρα ασφαλείας των εργαζομένων καθώς και την άμεση λήψη μέτρων για να εφαρμοσθεί η ισχύουσα νομοθεσία.

9) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εστιατορικών και Συναφών Επαγγελματιών ζητεί τη μείωση του ΜΣΚΚ φορολόγησης των καταστημάτων εστίασης σε 8%.

10) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ζητεί την ίδρυση πυροσβεστικού σταθμού στην περιοχή Αστακού Αιτωλ/νίας.

11) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων Αττικής ζητεί την επίλυση προβλημάτων που αντιμετωπίζουν αστυνομικοί που συνταξιοδοτούνται για λόγους υγείας.

12) Ο Βουλευτής Ρεθύμνης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Αγροτικών Συλλόγων Νομού Χανίων «Η ΕΝΟΤΗΤΑ» ζητεί την επιδότηση της μεταφοράς των κρητικών αγροτικών προϊόντων.

13) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Μ.Πουλάκης ζητεί τη μείωση των αντικειμενικών αξιών στις αγροτικές περιοχές και τα νησιά.

14) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ηλίας Συλεούννης, κάτοικος Λαμίας, ζητεί την κατασκευή αρδευτικού έργου στη θέση «Μπούφος» του Δήμου Μακρακώμης Φθιώτιδας.

15) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου Τσουκάς Φθιώτιδας ζητεί οικονομική ενίσχυση για την αποκατάσταση της αγιογράφησης και των ιερών εικόνων του.

16) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Λαογραφικός και Φυσιολατρικός Σύλλογος ΠΑΠΠΑΣ ζητεί οικονομική ενίσχυση για την αναπαλαίωση κτιρίου που θα στεγασθεί.

17) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την απόλυση 12 εργαζομένων από τη SOFTEX.

18) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση των Ζαγορισίων ζητεί την οικονομική ενίσχυση της Λαμπριαδείου Οικοκυρικής Σχολής Άνω Πεδινών Ζαγορίου.

19) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Αγροτικοί Συνεταιρισμοί Δήμου Κορισίων Κέρκυρας ζητούν την ίδρυση υποκαταστήματος της Αγροτικής Τράπεζας Ελλάδος στην περιοχή τους.

20) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με το αίτημα της άμεσης χρηματοδότησης για την αποπεράτωση του Λυκείου Λευκίμης Κέρκυρας.

21) Η Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΣΧΟΙΝΑΡΑΚΗ – ΗΛΙΑΚΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ξενοδοχοϋπαλλήλων του Νομού Ηρακλείου ζητεί την απόσυρση της απόφασης του ΟΕΕ για τις παροχές του Οργανισμού Εργατικής Εστίας τις οποίες δικαιούται κατά το τρέχον έτος ο εργαζόμενος.

22) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δρ. Ηλίας Γαλανός, Δημοτικός Σύμβουλος Φραγκφούρτης επισημαίνει τα προβλήματα του Ελληνισμού της διασποράς και ζητεί λύσεις.

23) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για το πρόβλημα της αύξησης των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα.

24) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την καθίζηση του ΧΑΑ και τις σχετικές εκτιμήσεις των αναλυτών.

25) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τις υπέρογκες αυξήσεις στα ταχυδρομικά τέλη ενόψει της ιδιωτικοποίησης.

26) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αμοργού του Νομού Κυκλάδων ζητεί το πλοίο “Blue Aegean” να προσεγγίζει το λιμάνι της Αιγιάλης Αμοργού.

27) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εξωραϊστικός – Εκπολιτιστικός Κοινωνικός Σύλλογος Λαϊκών Πολυκατοικιών Χριστού Βαρβασιού Χίου ζητεί την εξασφάλιση νέας στέγης των έξι άπορων οικογενειών που έχουν εγκατασταθεί στις πολυκατοικίες του συλλόγου.

28) Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Λεύκης Λασιθίου ζητεί την οικονομική ενίσχυση των αγροτών της περιοχής του που οι καλλιέργειές τους επλήγησαν από βροχοπτώσεις.

29) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Λασιθίου ζητεί την έγκριση της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για το λιμάνι της Σητείας.

30) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΤΑΤΟΥΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συλλόγων Μεσογειακής Αναιμίας ζητεί την αύξηση του βαθμού αναπηρίας για τους ασθενείς που πάσχουν από θαλασσαιμία.

31) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΤΑΤΟΥΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Υποψήφιοι των εξετάσεων ΔΙΚΑΤΣΑ της Ιατρικής Σχολής Αθήνας ζητούν την άμεση διενέργεια των εξετάσεων του ΔΙΚΑΤΣΑ για την αναγνώριση των πτυχίων τους.

32) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Κάτοικοι Παλαιοκάστρου Δήμου Ιτάνου Λασιθίου ζητούν οικονομική ενίσχυση γιατί οι καλλιέργειές τους επλήγησαν από έντονες βροχοπτώσεις.

33) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Νεάπολης Λασιθίου ζητεί τη χρηματοδότηση της επισκευής και συντήρησης του κτιρίου του παλαιού γυμνασίου Νεάπολης.

34) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΜΑΡΙΟΣ ΣΑΛΜΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Χάλκειας Αιτωλ/νίας ζητεί την αναβάθμιση του αστυνομικού σταθμού Γαβρολίμνης Αιτωλ/νίας σε αστυνομικό τμήμα.

35) Ο Βουλευτής Γρεβενών κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΤΖΙΟΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Σ. Ιορδανίδης, κάτοικος Κιβωτού Γρεβενών ζητεί τη διευθέτηση δανείου του προς την ΑΤΕ Γρεβενών.

36) Ο Βουλευτής Γρεβενών κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΤΖΙΟΛΑΣ κατέ-

θεσε αναφορά με την οποία η Εφημερίδα Γρεβενών «ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΛΟΓΟΣ» ζητεί να συμπεριληφθεί στις ημερήσιες επαρχιακές εφημερίδες.

37) Ο Βουλευτής Γρεβενών κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΤΖΙΟΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Δ. Ψευτογκάς, ορθοπεδικός, ζητεί την πρόσληψή του στο ΙΚΑ Γρεβενών.

38) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ –ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Πλατάνου Αιτωλ/νίας ζητεί να έχει ανταποδοτικά τέλη από το φράγμα Ευή-νου.

39) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ –ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Χάλκειας Αιτωλ/νίας ζητεί την αναβάθμιση του αστυνομικού σταθμού Γαβρολίμνης Αιτωλ/νίας σε αστυνομικό τμήμα.

40) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ –ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Χάλκειας Αιτωλ/νίας ζητεί την ίδρυση πυροσβεστικού κλιμακίου στην περιοχή του.

41) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ –ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Παρακαμπυλίων Αιτωλ/νίας ζητεί την επισκευή και συντήρηση του οδικού δικτύου της ευρύτερης περιοχής του.

42) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ και ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Νομαρχιακό Συμβούλιο Ζακύνθου καταδικάζει τον τρομονόμο.

43) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατικό Κέντρο Ζακύνθου δηλώνει την αντίθεσή του προς τον τρομονόμο.

44) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ιδιοκτήτες των Εργατικών Κατοικιών περιοχής Νοσοκομείου Μυτιλήνης διαμαρτύρονται για το ύψος του τιμήματος των κατοικιών και το ύψος της δόσης.

45) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Πολυτεχνικών Νομού Μαγνησίας ζητεί την άμεση καταβολή των επιδομάτων και συντάξεων στις πολύτεκνες μητέρες.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στις με αριθμό 3540/1-11-2000, 3550/1-11-2000 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1187/24-11-2000 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις ερωτήσεις με αριθμούς 3540/1-11-2000 και 3550/1-11-2000 τις οποίες κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Αθ. Σπηλιόπουλος, Γ. Καλός, Σ. Ταλιαδούρος και Γ. Γαρουφαλιάς, και οι οποίες αναφέρονται στο κτιριακό πρόβλημα του 5ου Λυκείου, του 2ου Πειραματικού Λυκείου και του 1ου Πειραματικού Γυμνασίου Θεσσαλονίκης, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

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 περιφέρειάς 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.

Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσ/νίκης στην τριετία 1998-2000 επιχορηγήθηκε με τα κατωτέρω ποσά από τις πιστώσεις του Εθνικού Π.Δ.Ε. του ΥΠΕΠΘ και του ΟΣΚ Α.Ε.

1998

Για οικοπέδα- κατασκευές 4.000.000.000 δρχ.

Για επισκευές 5 32.000.000 δρχ.

1999

Για οικοπέδα- κατασκευές 6.200.000.000 δρχ.

Για επισκευές 700.000.000 δρχ.

2000

Για οικοπέδα- κατασκευές 3.000.000.000 δρχ.

Για επισκευές 480.000.000 δρχ.

Το ΥΠΕΠΘ στο πλαίσιο της προσπάθειας να υποβοηθήσει την Ν.Α. Θεσ/νίκης στον ορθολογικό προγραμματισμό των έργων σχολικής στέγης του Νομού συγκρότησε ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους του ΟΣΚ Α.Ε. και του ΥΠΕΠΘ. (Δ/ση προγραμμάτων Β' Επιχειρησιακών Ερευνών). Η εν λόγω ομάδα μετέβη επί τόπου και εξέτασε διεξοδικά το όλο θέμα σε συνεργασία με την Υπηρεσία Προγραμματισμού της Ν.Α. Θεσ/νίκης, τους Δημάρχους και τους Προϊσταμένους των Δ/σεων Α/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης.

Σκοπός της συνεργασίας αυτής ήταν:

1) Να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα στέγασης, μεσοπρόθεσμα.

2) Να μελετηθεί λεπτομερώς η κατάσταση, να γίνει ένας σαφής προγραμματισμός οριστικής επίλυσης του προβλήματος σε προοπτική δετίας ώστε όλα τα σχολεία να λειτουργήσουν σε πρωινή βάρδια και τέλος να υπολογισθούν τα απαιτούμενα κονδύλια που θα χρειασθούν να διατεθούν για τον σκοπό αυτό.

Το κόστος του παραπάνω ειδικού προγράμματος υπολογίζεται ότι ανέρχεται στο ποσό των 60.000.000.000 δρχ.

Σε συνεργασία με την περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας έχει αποφασισθεί ότι από τις χρηματοδοτήσεις που θα γίνουν από το Γ' Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης να διατεθούν 18.000.000.000 δρχ. στα επόμενα χρόνια.

Το υπόλοιπο ποσόν χρηματοδότησης θα διατεθεί από τους εθνικούς πόρους και από τα τομεακά προγράμματα του ΥΠ.Ε.Π.Θ.

Επίσης, όπως ανακοίνωσα προσωπικά κατά την παρουσίαση του ειδικού αυτού προγράμματος στη Θεσσαλονίκη η Ν.Α. Θεσσαλονίκης επιχορηγείται εφέτος επιπρόσθετα με 1.000.000.000 δρχ. για την αντιμετώπιση του θέματος της σχολικής στέγης.

Με βάση την εκπόνηση του προαναφερόμενου ειδικού προγράμματος η Ν.Α. Θεσ/νίκης θα είναι σε θέση να προχωρήσει πολύ συγκεκριμένα στην εφαρμογή ενός πλήρους προγράμματος εκσυγχρονισμού και απόκτησης σύγχρονης σχολικής στέγης.

Τέλος σας γνωρίζουμε ότι, όπως μας πληροφόρησε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης, ύστερα από Τεχνικό Έλεγχο που διενήργησε η Τεχνική Υπηρεσία στο εν λόγω σχολικό συγκρότημα, και παρ' όλο ότι δεν διεπιστώθη άμεση στατική επικινδυνότητα, - πέρα από βλάβες εσωτερικών και εξωτερικών επιχρισμάτων, οι οποίες και αποκαταστάθηκαν, απεφασίσθη σε συνεργασία με την Α' Δ/ση Β/θμιας Εκπ/σης η

μεταστέγαση των μαθητών του 5ου Λυκείου σε παρακείμενο λυόμενο κτίριο.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ*

2. Στην με αριθμό 3545/1-11-00 ερώτηση ΑΚΕ 415 δόθηκε με το υπ' αριθμό 614/24-11-00 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην 3545/415/2000 ερώτηση / Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Δ. Τζαμτζή, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα, σας πληροφορούμε τα εξής:

Στην κλήρωση των κατοικιών του νέου οικισμού του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ) στη Σκύδρα, ακολουθήθηκαν πιστά, οι διαδικασίες που ορίζονται στο Κανονισμό του ΟΕΚ και το όλο θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του.

Συγκεκριμένα οι δικαιούχοι συμμετείχαν στην κλήρωση αφού κατανεμήθηκαν σε κατηγορίες με βάση τα στοιχεία που δήλωσαν στις αιτήσεις τους κατά τη διενεργηθείσα απογραφή. Ο έλεγχος των στοιχείων αυτών δεν προβλέπεται, ούτε είναι δυνατόν να γίνει πριν την κλήρωση, αλλά διενεργείται λεπτομερής έλεγχος των όσων έχουν δηλωθεί στις αιτήσεις αυτών στους οποίους κληρώνεται τελικά κατοικία. Εάν, κατά τον έλεγχο αυτό, διαπιστωθεί ότι ο κληρούχος δεν πληροί όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για την παραχώρηση κατοικίας, ο ΟΕΚ προχωρεί σε έκπτωσή του και η κατοικία παραχωρείται στον α' επιλαχόντα, του οποίου επίσης ελέγχονται οι προϋποθέσεις και αν υπάρχει πρόβλημα καλείται ο β' επιλαχών κ.ο.κ.

Οι δικαιούχοι μπορούν, αν τους αφαιρεθεί η κατοικία, να υποβάλουν ένσταση στον ΟΕΚ και αν αυτή απορριφθεί, να προσφύγουν στην Δικαιοσύνη. Επίσης, δικαίωμα ένστασης κατά κάποιου κληρούχου, δίνεται από το Νόμο μέσα σε συγκεκριμένη προθεσμία από την κλήρωση, σε όποιον θεωρεί ότι υπάρχει πρόβλημα με την επιλογή του συγκεκριμένου κληρούχου. Η διαδικασία αυτή τηρείται από τις Υπηρεσίες του ΟΕΚ και γιαυτό, σε αρκετές περιπτώσεις, κατοικίες έχουν, τελικά παραχωρηθεί ακόμη και στον 1 οο ή 15ο επιλαχόντα.

Επομένως, και για τον οικισμό της Σκύδρας, ισχύει ακριβώς αυτή η διαδικασία. Όσον αφορά τα συγκεκριμένα στοιχεία για τους δικαιούχους των κατοικιών αυτού του οικισμού, που ζητεί ο ερωτών βουλευτής, από κάθε κληρούχο ζητούνται:

1. Πιστοποιητικό οικογενειακής κατάστασης.

2. Πιστοποιητικό ασφαλιστικού φορέα για συνολικά πραγματοποιηθέντα ημερομίσθια και αναλυτικά κατά τα τρία τελευταία χρόνια πριν την απογραφή, καθώς και μέχρι την κλήρωση και βεβαίωση ότι έχουν παρακρατηθεί εισφορές υπέρ ΟΕΚ.

3. Αντίγραφο φορολογικής δήλωσης οικονομικού έτους πριν την απογραφή και των ετών μετά την κλήρωση και αντίγραφο του εντύπου Ε9.

4. Αντίγραφο μερίδας Υποθηκοφυλακείου στον τόπο διαμονής όλων των μελών που περιλαμβάνονται στην αίτηση της απογραφής καθώς και του τόπου γέννησης του ιδίου και της συζύγου του.

5. Ένορκη βεβαίωση περιουσιακών στοιχείων και σε περίπτωση υπάρξης τους πλήρη αποδεικτικά στοιχεία για το είδος του ακινήτου, το ιδιοκτησιακό καθεστώς κλπ.

6. Τέλος, σε περίπτωση αναπηρίας, ειδικών αναγκών κλπ. βεβαιώσεις των αρμοδίων φορέων.

Ο κατάλογος των κληρούχων οριστικοποιείται με βάση τα παραπάνω στοιχεία. Είναι προφανές ότι ο όγκος όλων αυτών των δικαιολογητικών είναι μεγάλος και δεν είναι δυνατόν να δοθούν αντίγραφα τους στον ερωτώντα βουλευτή για όλους τους κληρούχους της Σκύδρας. Βεβαιώνουμε όμως, ότι το αρχειακό αυτό υλικό, που φυλάσσεται στο Περιφερειακό Γραφείο Νομού Πέλλας του ΟΕΚ, τίθεται στην πλήρη διάθεση

του ερωτώντα Βουλευτή.

Ο Υπουργός
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΙΤΣΗΣ*

3. Στην με αριθμό 3546/1-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 729/22-11-00 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 3546/1-11-00 που κατέθεσαν οι Βουλευτές, κύριοι Ε. Πολύζος και Ι. Τζαμτζής, σας πληροφορούμε τα εξής:

Για όλες τις ασφαλιστικά καλυπτόμενες από τον Οργανισμό ΕΛΓΑ ζημιές, που σημειώθηκαν τις καλλιέργειες ακτινιδιάς των Νομών Ημαθίας, Πέλλας και Πιερίας 1999, ο Οργανισμός έχει καταβάλει προ πολλού τις αντίστοιχες αποζημιώσεις στους ενδιαφερόμενους παραγωγούς.

Όσον αφορά στις ζημιές που σημειώθηκαν στις ακτινιδιοκαλλιέργειες των παραπάνω Νομών το έτος 2000 από χαλαζοπτώσεις και ανεμοθύελλες, ο Οργανισμός έχει ολοκληρώσει το έργο των εξατομικευμένων εκτιμήσεων και έχει αρχίσει την κοινοποίηση των πορισμάτων εκτίμησης στους ενδιαφερόμενους παραγωγούς.

Μετά την ολοκλήρωση της κοινοποίησης των πορισμάτων εκτίμησης, από τον Οργανισμό θα καταβληθεί κάθε προσπάθεια για την επίσπευση όλων των διαδικασιών που απαιτούνται για την όσο το δυνατό συντομότερη καταβολή των αποζημιώσεων στους δικαιούχους παραγωγούς.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ*

4. Στην με αριθμό 3548/1-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 494/24-11-00 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 3548/1-11-2000 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Λευτέρης Παπανικολάου, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή ότι για το ίδιο θέμα απαντήσαμε σε προηγούμενη ερώτηση (2760/3-10-2000) του ιδίου Βουλευτή με το υπ' αρ. 385/26-10-2000 έγγραφό μας το οποίο και επισυνάπτεται.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ*

5. Στην με αριθμό 3549/1-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1188/23-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 3549/1-11-00, την οποία κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Σαλαγκούδης, αναφορικά με την κατάσταση που επικρατεί στην Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση σχετικά με τα παιδιά των οικονομικών μεταναστών και αλλοδαπών, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σε όλα τα κανονικά Σχολεία της ελληνικής επικράτειας, όπου υπάρχει συγκεντρωμένος μεγάλος αριθμός αλλοδαπών και / ή παλιννοστούντων το ΥΠΕΠΘ τα τελευταία χρόνια έχει καθιερώσει διαδικασία εκμάθησης κατά κύριο λόγο της ελληνικής γλώσσας με τη λειτουργία Τάξεων Υποδοχής και Φροντιστηριακών Τμημάτων.

Το προηγούμενο έτος 1999-2000 λειτούργησαν 500 Τάξεις Υποδοχής και 701 Φροντιστηριακά Τμήματα.

Λειτουργούν επίσης 23 σχολεία διαπολιτισμικής εκπαίδευσης σε όλη την Ελλάδα με στόχο την ομαλή ενσωμάτωση των παιδιών αυτών στην ελληνική πραγματικότητα

Τέλος από το έτος 1997 έχει ξεκινήσει και ολοκληρώνεται φέτος η πρώτη φάση του προγράμματος του ΥΠΕΠΘ «Εκπαίδευση παλιννοστούντων και αλλοδαπών μαθητών», το

οποίο θα συνεχιστεί και για την επόμενη εξαετία.

Σας επισυνάπτουμε το ενημερωτικό φυλλάδιο του εν λόγω προγράμματος.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ»

6. Στην με αριθμό 3552/1-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 730/22-11-00 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 3552/1-11-00 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Σπ. Ταλιαδούρος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Για την προστασία του εισοδήματος των αγροτών και τον αποτελεσματικότερο έλεγχο φέτος θεσπίστηκαν δύο νέα μέτρα:

α. Η εκτίμηση της αναμενόμενης παραγωγής βάμβακος δεν αφορά πλέον την Κοινότητα, αλλά κάθε ένα παραγωγό ξεχωριστά, ώστε να καθίσταται ο ίδιος συνυπεύθυνος και έτσι να μην δίδεται περιθώριο δράσης σε μεσάζοντες κ.λ.π. για καταστρατήγηση της πραγματικής παραγωγής βάμβακος.

β. Τηρήθηκε αυστηρά ο όρος, η εξέταση των ενστάσεων να γίνεται μόνο σε χωράφια που είχαν «μάρτυρες» (δύο ασυγκόμιστες σειρές βαμβακιού) ώστε να δικαιώνονται μόνο όσοι παραγωγοί αποδεικνύουν με τον τρόπο αυτό την πραγματική ποσότητα βάμβακος που παράχθηκε από τα συγκεκριμένα χωράφια.

Τα μέτρα αυτά, σε συνδυασμό με τα ήδη υπάρχοντα των προηγούμενων ετών αναμένεται να ελαχιστοποιήσουν τις πιθανότητες χορήγησης Κοινοτικών επιδοτήσεων σε ανύπαρκτη παραγωγή βάμβακος.

Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ»

7. Στην με αριθμό 3555/1-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 353/23-11-00 έγγραφο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση στο με αριθ. πρωτ. 3555/1-11-2000 έγγραφό σας, με το οποίο μας διαβιβάζατε ερώτηση της Βουλευτού κας Ε. Τσούρη και σε ότι αφορά τα θέματα αρμοδιότητάς μας, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Ο χώρος που κατασκευάστηκε ο σταθμός επιβατών εξωτερικού στο λιμένα Χίου είναι εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα και ανήκει στην κυριότητα του Δημοσίου. Φορέας υλοποίησης του έργου «Σταθμός Επιβατών Εξωτερικού» είναι η Δ/ση Τεχν. Υπηρεσιών της Νομ. Αυτ/σης Χίου.

2. Κατά το έτος 1995 και ενώ το έργο βρισκόταν στο στάδιο της ολοκλήρωσής του, εγκαταστάθηκαν προσωρινά στο κτίριο αυτό Υπηρεσίες της Νομ. Αυτ/σης, το οποίο και χρησιμοποιούσαν μέχρι τη 1/6/2000. Το κτίριο μέχρι σήμερα δεν έχει παραδοθεί κανονικά στη χρήση και εκμετάλλευση του Λιμενικού Ταμείου Χίου.

3. Από τη Νομ. Αυτ/ση Χίου συντάσσεται σχετική μελέτη έργων επισκευής και εσωτερικής αναδιαμόρφωσης του υφιστάμενου κτιρίου προκειμένου να λειτουργήσει ως Σταθμός Εξυπηρέτησης Επιβατών Εξωτερικού.

4. Το ΥΕΝ, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του και της συμφωνίας SCHENGEN, έχει έγκαιρα ενημερώσει και ζητήσει από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Χίου την απόδοση του κτιρίου για τη λειτουργία του κτιρίου ως Επιβατικού Σταθμού Εξωτερικού.

Ο Υπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ»

8. Στην με αριθμό 3560/1-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 911/23-11-00 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 3560/1-11-2000, που κατέθεσε ο

Βουλευτής κ. Α. Μπέζας, σας γνωρίζουμε ότι το Αστυνομικό Τμήμα Σαγιάδας και το Τμήμα Τουριστικής Αστυνομίας Ηγουμενίτσας, στα πλαίσια των δυνατοτήτων που παρέχει η ελλειμματική δύναμη του Σώματος και σύμφωνα με τις υπηρεσιακές ανάγκες, έχουν στελεχωθεί με 8 και 5 αστυνομικούς, αντίστοιχα, ενώ πρέπει να επισημάνουμε ότι στην περιοχή της Σαγιάδας δραστηριοποιείται και το ομώνυμο Τμήμα Συνοριακής Φύλαξης, το οποίο έχει στελεχωθεί με 5 αστυνομικούς και 40 συνοριακούς φύλακες.

Περαιτέρω ενίσχυση των ανωτέρω Υπηρεσιών με προσωπικό θα γίνει όταν οι υπηρεσιακές δυνατότητες το επιτρέψουν, ενώ το Τμήμα Τουριστικής Αστυνομίας Ηγουμενίτσας, θα ενισχυθεί οπωσδήποτε κατά τη θερινή περίοδο, για την αντιμετώπιση των αυξημένων αναγκών, λόγω της τουριστικής κίνησης στην περιοχή.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ»

9. Στην με αριθμό 3565/2-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 39701/22-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 3565/2-11-2000, του Βουλευτή κ. Θεόδωρου Κοτσώνη, σχετικά με την στελέχωση της Δ/σης Υγιεινής Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κορινθίας με επόπτες υγείας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Οι Διευθύνσεις Υγείας έχουν περιέλθει στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις και εξακολουθούν να ασκούν τις αρμοδιότητές τους, υπό το νομικό καθεστώς που ίσχυε και πριν.

Η στελέχωση των υπηρεσιών αυτών λόγω της αναστολής των διορισμών και προσλήψεων του Δημοσίου Τομέα, γίνεται ύστερα από την έγκριση που προβλέπεται από την ΠΥΣ 55/1998 (ΦΕΚ 252/τ. Α/1998) όπως τροποποιήθηκε με την 35/2000 όμοια (ΦΕΚ 171/τ. Α/2000), δηλαδή τα αιτήματα των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων διαβιβάζονται στη Δ/ση Προσλήψεων Προσωπικού της Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Διοίκησης του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και ύστερα από σχετική επεξεργασία υποβάλλονται σε Επιτροπή Υπουργών για την, κατά τα ανωτέρω, έγκριση.

Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κορινθίας, με σχετικό αίτημά της για το έτος 2001 ζητά την προώθηση της σχετικής διαδικασίας, για την πλήρωση μεταξύ άλλων τεσσάρων (4) θέσεων εποπτών Δημόσιας Υγείας για τη στελέχωση της Δ/σης Υγείας.

Σύντομα η διαδικασία αυτή θα ολοκληρωθεί και θα προκηρυχθεί η πλήρωση των θέσεων αυτών σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2190/94, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΪΣΕΡΛΗΣ»

10. Στην με αριθμό 3573/2-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1202/23-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3573/2-11-2000 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κυριάκος Σπυριδιούνης και η οποία αφορά σε διορισμούς Εκπαιδευτικών με ειδικότητα ΤΕ01-32 Ανθοκομίας – Κηποτεχνίας, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Οι διορισμοί των εκπαιδευτικών γίνονται σε οργανικά κενά που προκύπτουν μετά τις μεταθέσεις των εκπαιδευτικών σε συνάρτηση με τις πιστώσεις που εγκρίνονται από την αρμόδια επιτροπή.

Κατά τους διορισμούς του έτους 2000 εγκρίθηκαν για τον κλάδο ΤΕ01 (84) πιστώσεις οι οποίες διατέθηκαν στις ειδικότητες κατ' αναλογία των κενών της κάθε ειδικότητας προς τα συνολικά κενά του κλάδου.

Για την ειδικότητα ΤΕ01/ 32 Ανθοκομίας – Κηποτεχνίας δεν

προέκυψε αναλογικά πίστωση και ως εκ τούτου δεν έγιναν διορισμοί.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ*

11. Στην με αριθμό 3574/2.11.00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 17184/24.11.00 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 3574/2.11.00 που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τον Βουλευτή κ. Π. Τατούλη, σας διαβιβάζουμε, συνημμένα, το υπ' αριθμ. ΓΓΔ/3204/22.11.00 έγγραφο της ΔΕΗ, το οποίο καλύπτει το θέμα.

Ο Υπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ*

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

12. Στις με αριθμό 3576/2.11.00, 3681/6.11.00, 3696/7.11.00 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 733/22.11.00 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις ερωτήσεις 3576/2.11.2000 3681/6.11.2000 και 3696/7.11.00 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Ε. Μπασιάκος, Ζ. Μακρή και Π. Φουντουκίδου, σας πληροφορούμε τα εξής:

Τα μέτρα στήριξης της βαμβακοκαλλιέργειας, που έλαβε το Υπουργείο Γεωργίας για την εμπορική περίοδο 2000/2001, είχαν ως βάση τους την εκπνεφρασμένη βούληση της Ε. Επιτροπής να επιτρέψει στα Κράτη-Μέλη να λάβουν μέτρα περιορισμού των εκτάσεων με βαμβάκι έτσι ώστε να μειωθεί η περιβαλλοντική επιβάρυνση στον τομέα του βάμβακος.

Το θέμα της αναθεώρησης της Κ.Ο.Α. του βάμβακος είναι σε εξέλιξη στα αρμόδια Κοινοτικά όργανα.

Ο Οργανισμός Βάμβακος για την προστασία του εισοδήματος των αγροτών και τον αποτελεσματικότερο έλεγχο του παραγόμενου σύσπορου βαμβακιού, εξέτασε τις ενστάσεις κατά της ηρτημένης εσοδείας, μόνον όσων βαμβακοπαραγωγών άφησαν στο χωράφι τους «μάρτυρα» με δύο ασυγκόμιστες σειρές βαμβακιού.

Η διαδικασία αυτή έχει σχεδόν ολοκληρωθεί και μόνον σε ορισμένα σημεία της Ελλάδας συνεχίζεται για μερικές ημέρες ακόμη.

Επίσης ο Οργανισμός Βάμβακος με την καθοδήγηση του Υπουργείου Γεωργίας ήρθε σε συνεννόηση με εκκοκιστήριο της χώρας και αναμένεται σύντομα να συγκεντρωθούν και να εκκοκιστούν ξεχωριστά όσες ποσότητες βάμβακος είναι μολυσμένες με γενετικά τροποποιημένους οργανισμούς.

Συγκεκριμένα από τους ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν εντοπίστηκαν καλλιέργειες περίπου 5.000 στρεμμάτων που καλλιεργήθηκαν με συμβατικό βαμβακόσπορο που παρουσίαζε προσμίξεις με γενετικά τροποποιημένους σπόρους.

Η παραγωγή των εκτάσεων αυτών θα συλλεγεί ξεχωριστά, θα μεταφερθεί και θα εκκοκισθεί σε συγκεκριμένο εκκοκιστήριο.

Η ίνα που θα προκύψει, παρ' ότι δεν παρουσιάζει κανένα πρόβλημα, αφού η γενετική τροποποίηση δεν μεταφέρεται σ' αυτή, δεν θα διατεθεί στην ελληνική αγορά. Ο βαμβακόσπορος που θα προκύψει θα καταστραφεί.

Το θέμα της προκαταβολής της ενίσχυσης στον τομέα του βάμβακος, συζητήθηκε στη Βουλή στις 9.10.2000 με αφορμή την με αριθμ. 115/4.10.2000 επίκαιρη ερώτηση και στα Πρακτικά Συνεδρίασης της ίδιας ημέρας περιέχεται και η σχετική απάντηση.

Κατά την τρέχουσα καλλιεργητική περίοδο διατέθηκαν στο εμπόριο περίπου 14.000 ΜΤ. συμβατικού βαμβακόσπορου από τους οποίους βρέθηκε ποσότητα 700 ΜΤ περίπου, μετά από εργαστηριακό έλεγχο που πραγματοποιήθηκε από το

Υπουργείο Γεωργίας, να παρουσιάζει τυχαίες προσμίξεις με γενετικά τροποποιημένο βαμβακόσπορο σε ποσοστό από 0,5 έως 25%.

Τα αποθέματα βαμβακόσπορου που υπάρχουν στα καταστήματα των εισαγωγών ή των εμπορών λιανικής πώλησης έχουν καταγραφεί και σύμφωνα με την Υ.Α. 396963/8614/16.10.2000 θα πρέπει εντός 45 ημερών να επιστραφούν στην χώρα προέλευσης ή να καταστραφούν.

Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ*

13. Στην με αριθμό 3580/2-11-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1093/24-11-00 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 3508/2-11-00 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Αντ. Μπέζας σχετικά με τη λειτουργία ελικοδρομίων στο Ν. Θεσπρωτίας σύμφωνα με το αριθμ. Δ13/52444/1761/22-11-00 έγγραφο από της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, σας πληροφορούμε τα παρακάτω:

Στο Νομό Θεσπρωτίας ολοκληρώνεται η κατασκευή των ελικοδρομίων στις περιοχές Κεραμίτσα και Παραμυθιά, τα οποία είναι σε θέση να καλύψουν τις ανάγκες ολόκληρου του νομού, όσον αφορά την αεροδιακομιδή ασθενών.

Σημειώνεται ότι τα εν λόγω ελικοδρόμια χρηματοδοτούνται από το πρόγραμμα INTERREG και η κατασκευή τους υλοποιείται από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσπρωτίας βάσει των προδιαγραφών που έχει θέσει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, υιοθετώντας τις απαιτήσεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Τα εν λόγω ελικοδρόμια έχουν ουσιαστικά ολοκληρωθεί από κατασκευαστικές απόψεις και εξοπλισμού. Περιλαμβάνουν δάπεδο προσγείωσης – απογείωσης διαστάσεων 45 μ X 45 μ και είναι εξοπλισμένα με τον ανάλογο φωτισμό για την εκτέλεση νυχτερινών πτήσεων. Υπολείπεται η εκτέλεση συμπληρωματικών έργων ολοκλήρωσης, την δημοπράτηση των οποίων έχει αναλάβει η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Ν.Α. Θεσπρωτίας, σύμφωνα με σχετική ενημέρωση που έχει κοινοποιήσει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Επισημαίνεται ότι η διαχείριση της χρηματοδότησης του προγράμματος INTERREG γίνεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και η κατασκευή των ελικοδρομίων υλοποιείται από τις κατά τόπους αρμόδιες Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας εν προκειμένω προβαίνει, κατόπιν αιτήσεως της αρμόδιας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, σε τελικό έλεγχο καταλληλότητας λειτουργίας ελικοδρομίων με σκοπό να διαπιστώσει την αρτιότητα της κατασκευής και λειτουργίας τους, ώστε να εκδοθεί εν συνεχεία η σχετική άδεια από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ο φορέας που πρόκειται να αναλάβει τη λειτουργία των ελικοδρομίων θα είναι οι αντίστοιχοι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Συνοψίζοντας τα ανωτέρω, σημειώνουμε ότι οι αρμοδιότητες της Υ.Π.Α. αφορούν στην αρχική επιλογή του χώρου ως προς την επιχειρησιακή καταλληλότητα, την διαβίβαση των προδιαγραφών κατασκευής και λειτουργίας καθώς και τον τελικό έλεγχο καταλληλότητας μετά από αίτημα του ενδιαφερόμενου και την εν συνέχεια έκδοση της σχετικής άδειας λειτουργίας του ελικοδρομίου.

Ο Υπουργός
ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ*

14. Στις με αριθμό 3581/2000, 3601/2000, 3754/2000 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 59/2-11-00 έγγραφο από τον Υπουργό Τύπου και ΜΜΕ η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση των ερωτήσεων 3581/2000 3601/2000 και 3754/2000, που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Ε. Στρατάκης και Ι. Κουράκης και η Βουλευτής κ. Ε. Σχοιναράκη -

Ηλιάκη, αντίστοιχα, σας γνωστοποιούμε, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς μας και σύμφωνα με τα σχετικά στοιχεία που έθεσε υπόψη μας η ΕΡΤ – Α.Ε., τα εξής:

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος της ραδιοφωνικής κάλυψης της περιοχής της Ν. Κρήτης με το πρόγραμμα Ε.Ρ.Α., η Γενική Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών της ΕΡΤ – Α.Ε. προγραμματίζεται άμεσα την αντικατάσταση του πεπαλαιωμένου πομπού FM του Ρ/Σ Ηρακλείου Κρήτης στο Κ.Ε. Χάρακος με νέο πομπό ισχύος 10 KW που ήδη βρίσκεται στις αποθήκες της.

Εξάλλου, σημειώνεται ότι, βραχυπρόθεσμα, θα καταβληθεί προσπάθεια για τη δικτύωση του εν λόγω Ρ/Σ με το Ν. Λασιθίου. Ήδη, για το σκοπό αυτό, η ΕΡΤ έχει ζητήσει από το Δήμο Μακρύ Γιαλού και τη Νομαρχία Λασιθίου την άδεια παραχώρησης βάσης έδρας οικίας 50μ2 περίπου, για ένα επιπλέον πομπό, στο Όρος Θρύπη.

Ο Υπουργός
Δ. ΡΕΠΠΑΣ»

15. Στην με αριθμό 3590/2-11-00 ερώτηση ΑΚΕ 418 δόθηκε με το υπ'αριθμ. 1080/23-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης και ΑΚΕ 3590/418/2-11-00 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Αν. Παπαληγούρας, Μ. Κεφαλογιάννης και Στ. Καλογιάννης σχετικά με δραστηριότητες του ΟΤΕ και των θυγατρικών εταιρειών στο εξωτερικό, σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο με αριθμ. Πρωτ. 821/710137/17-11-2000 του Δ/ντος Συμβούλου του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος Α.Ε.

Ο Υφυπουργός
ΑΛ. ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ»

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 14 Ιουλίου 2001.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 4 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 1036/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Λεωνίδα Γρηγοράκου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με την καταβολή στους πολύτεκνους, από τον Οργανισμό Γεωργικών Ασφαλίσεων, των οικογενειακών επιδομάτων των ισοβίων συντάξεων κλπ.

2. Η με αριθμό 1022/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αναστασίου Λιάσκου προς τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης, σχετικά με τις διώξεις αστυνομικών υπαλλήλων, για τη συνδικαλιστική τους δράση κλπ.

3. Η με αριθμό 1024/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Χουρμουζιάδη προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για τη διάσωση και ανάδειξη των αρχαιολογικών ευρημάτων που αποκαλύπτονται κατά την εκτέλεση των μεγάλων οδικών έργων κλπ.

4. Η με αριθμό 1037/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κας Μαρίας Δαμανάκη προς τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης, σχετικά με τις προτάσεις της υπηρεσίας διώξεων ναρκωτικών της Ελληνικής Αστυνομίας για την αντιμετώπιση του προβλήματος των ναρκωτικών.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 4 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 1028/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ευάγγελου Βλασσόπουλου προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με τις προθέσεις του Υπουργείου για την αγορά, αναπαλαίωση και μετατροπή σε Μουσείο του σπιτιού που γεννήθηκε ο Άγγελος Σικελιανός.

2. Η με αριθμό 1023/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνου Τσιπλάκη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με την ανανέωση της θητείας του Γενικού Διευθυντού του Εθνικού Ιδρύματος Αγροτικής Έρευνας.

3. Η με αριθμό 1025/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Άγγελου Τζέκη προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με τις προθέσεις του Υπουργείου για την απομάκρυνση του πεδίου βολής Ασκού, του Νομού Θεσσαλονίκης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 1038/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ελευθερίου Τζιόλα προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, σχετικώς με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων, ώστε να μειωθούν οι αντικειμενικές αξίες των ακινήτων στο Νομό Γρεβενών.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Τζιόλα έχει ως εξής :

«Δικαιολογημένες ανησυχίες επικρατούν στο Νομό Γρεβενών μετά την ανακοίνωση των αντικειμενικών αξιών από 5 Μαρτίου 2001.

Από τους πίνακες προκύπτει ότι στη σεισμόπληκτη πόλη των Γρεβενών με τεράστια οικονομικά προβλήματα προβλέπεται αύξηση κατά 38% στην Α' ζώνη και κατά 40% στην τελευταία ζώνη!

Οι θεαματικές αυτές αυξήσεις γίνονται όταν μάλιστα η αρμόδια Επιτροπή Καθορισμού Τιμών του νομού πρότεινε αύξηση 7%

Ενδεικτικά και για συγκριτική αντιπαραβολή αναφέρω:

Στο Πανόραμα Θεσσαλονίκης οι τιμές αυξάνουν κατά 30% και 33% (Α' και τελευταία ζώνη αντίστοιχα)

Στη γειτονική επίσης σεισμόπληκτη Κοζάνη αυξάνουν κατά 1% και 20%

Επειδή από την επομένη ενεργοποίηση της αύξησης των αντικειμενικών αξιών:

Αυξάνονται όλοι οι φόροι που συνδέονται με τις αντικειμενικές αξίες ακινήτων (Φ.Μ.Α.Π., Φόρος από εισόδημα ιδιοκατοίκησης, Φόρος ιδιόχρησης, Φόροι μεταβίβασης, κληρονομιάς και γονικής παροχής κλπ.)

Αυξάνονται τα συμβολαιογραφικά και δικηγορικά έξοδα.

Επιβαρύνονται τα μέγιστα οι οικοδομικές επιχειρήσεις.

Επειδή ήδη η αγορά ακινήτων στα Γρεβενά, ειδικότερα μετά το σεισμό, έχει συρρικνωθεί σημαντικά.

Επειδή ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας υποσχέθηκε σε πρόσφατη επίσκεψή του στη δυτική Μακεδονία ότι θα αντιμετωπισθεί θετικά η αναθεώρηση των αντικειμενικών αξιών.

Ερωτάται ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας:

1. Ποια διορθωτικά μέτρα πρόκειται να λάβει ώστε να μειωθούν στο λογικό επίπεδο του 7% - 10% τα ποσοστά των αντικειμενικών αξιών ακινήτων στην πόλη των Γρεβενών ως πόλης σεισμόπληκτης με έντονα οικονομικά και αναπτυξιακά προβλήματα.

2. Σε ποιες ενέργειες πρόκειται να προβεί ώστε η πρόταση της αρμόδιας Επιτροπής Καθορισμού Τιμών για αύξηση 7% - πρόταση που αδικαιολόγητα δεν έγινε δεκτή- να εφαρμοσθεί.»

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Οικονομικών κ. Φωτιάδης, ο οποίος έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ (Υφυπουργός Οικονομικών):

Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, το σύστημα του αντικειμενικού προσδιορισμού των ακινήτων, όπως είναι γνωστό, δεν είναι στατικό αλλά μεταβαλλόμενο και προσαρμοζόμενο στις εκάστοτε συνθήκες κάθε περιοχής, ανάλογα με την αγορά των ακινήτων. Επομένως, η οποιαδήποτε αντιμετώπιση των αντικειμενικών αξιών εντάσσεται μέσα στα πλαίσια του υφιστάμενου νόμου του 1982.

Ήδη από τις 5 Μαρτίου έχουν καθοριστεί οι νέες αντικειμενικές αξίες για όλη την Ελλάδα, για τις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές. Ο καθορισμός των τιμών έγινε αφού λήφθηκαν υπόψη οι εισηγήσεις των επιτροπών σύμφωνα με το νόμο. Επειδή όμως οι εισηγήσεις γίνονται από επιτροπές, οι οποίες ορίζονται κατά τόπους, είναι απόλυτα φυσικό η οπτική τους γωνία να διαφέρει από επιτροπή σε επιτροπή, ιδιαίτερα στα πλαίσια που διαμορφώνουν οι πιέσεις από τις τοπικές κοινωνίες

και οι τιμές που προτείνουν να μη χαρακτηρίζονται από μία αρμονική σχέση για όλο τον ελλαδικό χώρο.

Συνεπώς, ο Υπουργός Οικονομικών εκ του νόμου είναι επιβεβλημένο να διαφοροποιεί τις προτεινόμενες τιμές, που έχουν εκ του νόμου ούτως ή άλλως συμβουλευτικό γι' αυτόν χαρακτήρα, ώστε να υπάρχει μία αρμονική σχέση των τιμών για όλη την Ελλάδα.

Της αναπροσαρμογής των αντικειμενικών αξιών προηγείται μελέτη του πραγματικού επιπέδου τιμών και των μεταξύ τους σχέσεων για όλη την επικράτεια, δηλαδή λαμβάνουμε υπόψη την πραγματική εικόνα της αγοράς. Άρα, τα ποσοστά αύξησης είναι συνάρτηση του πόσο ανεπίκαιρες ήταν οι προϊσχύουσες αντικειμενικές αξίες.

Η επιχειρούμενη σύγκριση των ποσοστών αύξησης των αντικειμενικών αξιών των Γρεβενών, σε σχέση με την αντίστοιχη ποσοστιαία αύξηση των τιμών των Δήμων Κοζάνης και Πανοράματος Θεσσαλονίκης, πιστεύουμε ότι είναι αδόκιμη, για τον απλούστατο λόγο ότι οι προϊσχύουσες τιμές σε αυτές τις περιοχές ήταν πολύ υψηλότερες από ό,τι των Γρεβενών.

Ειδικότερα, θα πρέπει να πούμε ότι οι τιμές για την Κοζάνη ήταν εκατόν πενήντα έως διακόσιες χιλιάδες και έχουν αυξηθεί σε εκατόν ογδόντα έως διακόσιες πενήντα χιλιάδες, έναντι εκατόν δέκα έως εκατόν ογδόντα χιλιάδων δραχμών που είναι για το Νομό των Γρεβενών.

Ταυτόχρονα πρέπει να πούμε ότι οι τιμές στο Δήμο Κοζάνης είναι υψηλότερες των Γρεβενών κατά 63% έως 78%, στο δε Δήμο Πανοράματος κατά 263% έως 364%, έχουν δηλαδή πολύ μεγάλη διαφορά, όσον αφορά το πραγματικό ύψος των προσδιορισθέντων αντικειμενικών αξιών στους δύο δήμους, όπου επιχειρείται σύγκριση.

Επίσης θέλω να τονίσω ότι οι αντικειμενικές αξίες των Γρεβενών, σε σχέση με τους όμορους νομούς είναι σαφώς χαμηλότερες κατά 27% έως 78%, ενώ, εν πάση περιπτώσει, είναι πολύ χαμηλότερες από όλες τις πρωτεύουσες των λοιπών νομών της επικράτειας.

Θα πρέπει να πω –και θα ολοκληρώσω τη σκέψη μου στη δευτερολογία μου- ότι τελικώς θα πρέπει να δεχθούμε ότι στο Δήμο Γρεβενών, οι τιμές οι οποίες προσδιορίστηκαν, ήταν ασφαλώς πολύ χαμηλότερες από αυτές της αγοράς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ο κ. Τζιόλας έχει το λόγο.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΤΖΙΟΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, λυπάμαι που θα διαφωνήσω με τον αγαπητό φίλο Υφυπουργό.

Πρώτα-πρώτα, ο Νομός Γρεβενών έχει χαρακτηριστεί επίσημα από την ελληνική πολιτεία ως νομός υπό ερήμωση. Είναι γνωστό επίσης, ότι ο Νομός Γρεβενών έχει σε όλους τους δείκτες που συγκροτούν το οικονομικό και το κοινωνικό προφίλ της περιφέρειας της χώρας, αλλά και της Ελλάδας, τους χαμηλότερους δείκτες.

Στο επίπεδο της ανεργίας είναι στο 27%. Στο επίπεδο του Α.Ε.Π. είναι στην πενήκοστή θέση εν σχέση με άλλους νομούς της χώρας.

Είναι μια περιοχή, η οποία είναι σεισμόπληκτη και είναι γνωστό ότι πρέπει η ευαισθησία για τις περιοχές αυτές να είναι ευαισθησία που αποτυπώνεται σε πραγματικό ενδιαφέρον σε μέτρα και πολιτικές. Είπε ο φίλος Υφυπουργός ότι η επιτροπή η οποία παρουσίασε τις συγκεκριμένες προτάσεις βρέθηκε σε ένα περιβάλλον τοπικών πιέσεων. Θα έλεγα ότι η επιτροπή βρέθηκε σε ένα περιβάλλον αντικειμενικών εκτιμήσεων της οικονομικής κατάστασης στα Γρεβενά.

Εδώ έχουμε έναν τελικό προσδιορισμό στις αντικειμενικές αξίες, πέντε έως και οκτώ φορές επάνω απ' αυτό το οποίο προτείνει η τοπική επιτροπή. Οι δε αντικειμενικές αξίες, τις οποίες δίδει εδώ και κάνει σύγκριση ο κύριος Υπουργός με την Κοζάνη, δεν είναι πραγματικές. Οι αντικειμενικές αξίες που μας παρουσίασε στην απάντησή του δεν είναι οι πραγματικές, αυτές που προέρχονται, που υπάγονται, δηλαδή, στην αγορά. Από την άποψη αυτή, λοιπόν, και επειδή η αγορά ακινήτων στην πόλη

των Γρεβενών, ειδικότερα μετά το σεισμό, έχει συρρικνωθεί σημαντικά. Επειδή οι θεαματικές και ανεξήγητες αυτές αυξήσεις γίνονται όταν η αρμόδια επιτροπή, όπως έχω δηλώσει, προτείνει αύξηση 7%, και επειδή επίσης εδώ θα έχουμε μια κλιμακωτή αύξηση όλων των φόρων και των τελών που συνδέονται με τις αντικειμενικές αξίες, φόρος μεταβίβασης ακίνητης περιουσίας, φόροι από τεκμαρτό εισόδημα, συμβολαιογραφικά και δικηγορικά έξοδα κ.λπ., θα ζητούσα έστω και την τελευταία στιγμή από τον Υφυπουργό στα πλαίσια και εκείνων των δεσμεύσεων του κ. Παπαντωνίου όταν επισκέφθηκε τη Δυτική Μακεδονία να δουν με θετικό πνεύμα τώρα που θα εξετάζουν την ένσταση –γιατί οι φορείς των Γρεβενών έχουν κάνει ένσταση για το θέμα αυτό- να δουν τώρα με θετικό πνεύμα τη μείωση αυτού του συντελεστή στο ύψος του 7% έως 10%..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Βουλευτής κα Ντόρα Μπακογιάννη ζητεί ολιγοήμερη άδεια απουσίας της στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Ο κ. Φωτιάδης έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ (Υφυπουργός Οικονομικών):

Αγαπητοί συνάδελφοι, πιστεύω ότι είναι εσφαλμένη η αντίληψη σύμφωνα με την οποία αντικειμενικές αξίες καθορίζονται για την άσκηση αναπτυξιακής, φορολογικής ή γενικότερα δημοσιονομικής πολιτικής. Το αντικειμενικό σύστημα προορισμού της αξίας των ακινήτων κατά το νόμο και όπως η έννοια του όρου αντικειμενικός προσδίδει, καταγράφει αντικειμενικά την υφιστάμενη κατάσταση της αγοράς των ακινήτων.

Η άσκηση οποιασδήποτε αναπτυξιακής ή φορολογικής πολιτικής οφείλει να γίνεται με τα αναπτυξιακά ή φορολογικά μέτρα, μεταξύ των οποίων και τα διάφορα κίνητρα και φορολογικοί συντελεστές και όχι με τη στρέβλωση των τιμών του αντικειμενικού συστήματος, που οδηγεί σε μη αντικει-

μενικές και άδικες τιμές μεταξύ των διάφορων νομών.

Όσον αφορά το θέμα του σεισμού, ο ισχύων ο νόμος προβλέπει διαφορετική αντιμετώπιση των σεισμοπλήκτων κτιρίων, όχι των περιοχών, ως άσκηση μιας αναπτυξιακής πολιτικής. Εξάλλου θα συμφωνήσετε και εσείς, όπως συμφωνεί εμμέσως πλην σαφώς και ο δήμος με την ένταση που υπέβαλε, ότι οι αντικειμενικές τιμές υπολείπονται σαφώς των πραγματικών τιμών. Ζούμε σήμερα στην Ελλάδα και γνωρίζουμε ότι 110.000 δραχμές το τ.μ. το διαμέρισμα έως 180.000 δραχμές η ανώτατη τιμή δεν υπάρχει πουθενά. Είναι σαφώς κατώτερη των πραγματικών. Εξάλλου η ένσταση η οποία κατετέθη και θα εκδικαστεί σύμφωνα με το νόμο εντός του προσεχούς χρονικού διαστήματος εμμέσως πλην σαφώς αποδέχεται το γεγονός. Η ένσταση λέει ότι οι αντικειμενικές τιμές θα πρέπει να είναι 30% με 40% χαμηλότερες των πραγματικών. Δεν θέλω να προκαταλάβω την πρόταση της δευτεροβάθμιας επιτροπής, ούτε την πρόταση των υπηρεσιών, αλλά ξανατονίζω ότι οι αντικειμενικές αξίες δεν είναι για να καθορίζουν πολιτικές, είναι για να αποδίδουν την πραγματική κατάσταση τη συγκεκριμένη στιγμή. Αν το Υπουργείο Οικονομικών και Εθνικής Οικονομίας, πράγμα που έχει κάνει επανειλημμένως για το Νομό Γρεβενών, θέλει να ασκήσει αναπτυξιακή πολιτική, το πράττει με νόμους, με ρυθμίσεις των χρεών, με ειδικές επιδοτήσεις, με ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα και όχι με τη στρέβλωση των τιμών.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΤΖΙΟΛΑΣ: Δημιουργούν συνθήκες στην αγορά, κύριε Υφυπουργέ δημιουργηθούν τάσεις που επηρεάζουν αρνητικά την ανάπτυξη.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Ξανατονίζω ότι ήταν ατυχής η σύγκριση με το Πανόραμα ή με την Κοζάνη και καταθέτω, κύριε Πρόεδρε, τον κατάλογο, όπως ακριβώς προκύπτει αντίγραφο από την υπουργική απόφαση, όπου φαίνεται ότι οι τιμές ειδικά στο Πανόραμα είναι 370% μεγαλύτερες απ' ό,τι οι τιμές στα Γρεβενά. Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Οικονομικών κ. Απόστολος Φωτιάδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριοι συνάδελφοι, επειδή ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας θα καθυστερήσει λίγο –γνωρίζετε, κύριε Χωματά, ότι χθες τελειώσαμε τη συνεδρίαση στις 2.00- θέλω την έγκρισή σας, ώστε να προχωρήσουμε στην τρίτη επίκαιρη ερώτηση.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε.

Τρίτη είναι η με αριθμό 1026/11-6-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Σταύρου Σκοπελίτη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικώς με την καταβολή της εξισωτικής αποζημίωσης στους κτηνοτρόφους των μειονεκτικών περιοχών.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Σκοπελίτη έχει ως εξής:

«Η αυστηροποίηση των όρων καταβολής της εξισωτικής αποζημίωσης στους κτηνοτρόφους των μειονεκτικών περιοχών της χώρας –και ιδιαίτερα των νησιωτικών όπου με περιβαλλοντικά προσήματα τριπλασιάζεται ο αριθμός των στρεμμάτων ανά ζωική μονάδα, θα έχει σαν αποτέλεσμα οι περισσότεροι μικρομεσαίοι κτηνοτρόφοι να μη δικαιούνται εξισωτικής αποζημίωσης.

Οι αποκλεισμοί αυτοί, που αφορούν φτωχούς κτηνοτρόφους με οριακά προβλήματα επιβίωσης, θα έχουν σαν αποτέλεσμα το ξεκλήρισμα τους, τον οικονομικό μαρασμό, την εγκατάλειψη και την ερήμωση των μειονεκτικών περιοχών της χώρας με σοβαρές αρνητικές περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνέπειες.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός, ποια μέτρα θα πάρει η Κυβέρνηση για να μην εφαρμοστούν οι νέοι όροι, έτσι ώστε να καταβάλλονται απρόσκοπτα σε όλους τους κτηνοτρόφους των μειονεκτικών περιοχών εξισωτικές αποζημιώσεις».

Ο Υφυπουργός Γεωργίας κ. Ευάγγελος Αργύρης έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πράγματι, αγαπητέ κύριε συνάδελφε, μία από τις προϋποθέσεις για να ενταχθεί ένας δικαιούχος στο πρόγραμμα της εξισωτικής αποζημίωσης είναι και η εφαρμογή ορθής γεωργικής πρακτικής. Δηλαδή οι γεωργικές πρακτικές που συμβαδίζουν με τις απαιτήσεις, για την προστασία του περιβάλλοντος και τη διαφύλαξη του φυσικού χώρου. Δεν πρόκειται, λοιπόν, εδώ για περιβαλλοντικά προσήματα, όπως αναφέρετε στην ερώτησή σας, αλλά για υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κανονισμό 1257 του 1999 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όσον αφορά τώρα τους κώδικες της ορθής γεωργικής πρακτικής στον τομέα της κτηνοτροφίας, μεταξύ άλλων περιλαμβάνεται και το θέμα της πυκνότητας της βόσκησης. Όπου δεν υπάρχει βοσκοϊκανότητα, υπάρχει μία σχέση για τις ανάγκες τους προγράμματος.

Η πυκνότητα βόσκησης ορίζεται μία ζωική μονάδα ανά δέκα στρέμματα. Για τα νησιά, όμως, του Αιγαίου έχουμε μία διαφοροποίηση. Η βόσκηση δεν μπορεί να υπερβαίνει τις εκατόν είκοσι (120) ημέρες. Την προηγούμενη περίοδο, από το 1981 έως το 1991, είχαμε μία σχέση, μία ζωική μονάδα ανά οκτώ στρέμματα και υπήρχε επίσης η δυνατότητα εισόδου των ζώων για δώδεκα μήνες. Ο ειδικός αυτός περιορισμός, ο οποίος μπήκε από τον κανονισμό για τα νησιά, τέθηκε διότι οι βοσκότοποι έχουν ήδη αποψιλωθεί. Υπάρχει τεράστιο πρόβλημα. Για τη Λέσβο, όμως, όπου υπάρχει το πρόβλημα, τη λύση των κτηνοτρόφων μπορεί κάποιος να τη δει από τη δυνατότητα που δίνεται να υπάρξει βόσκηση των ελαιώνων. Υπάρχει, λοιπόν, αυτή η δυνατότητα ώστε να καλυφθεί η περίοδος βόσκησης και στη συνέχεια να επανεξετάσουμε το θέμα, στην περίπτωση που όντως υπάρχει πρόβλημα και στην πρώτη αναθεώρηση του Σεπτεμβρίου που θα γίνει να δούμε πώς θα μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα το οποίο προέκυψε.

Για την εφαρμογή του προγράμματος εξισωτικής αποζημίωσης η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Κ.Υ.Α. είναι αλήθεια ότι προέβλεπε μία σειρά δικαιολογητικών που απαιτούσαν το πέρασμα του δικαιούχου από μία πολύπλοκη και γραφειοκρατική διαδικασία. Η παρέμβασή μας ήταν άμεση μετά την ανακοίνωση του κανονισμού και με μία απόφαση απλοποιούμε τις διαδικασίες και τα δικαιολογητικά που χρειάζεται ο δικαιούχος και σε περίπτωση που κάποιος έχει υποβάλει τα δικαιολογητικά για κάποια άλλη αποζημίωση, θα μπορούν αυτά να λαμβάνονται υπόψη και για το πρόγραμμα της εξισωτικής αποζημίωσης.

Επίσης ένα θέμα που απασχόλησε τους δικαιούχους ήταν ότι έπρεπε να υπογραφούν αυτά τα καλλιεργητικά σχέδια από ιδιώτες γεωπόνους. Άμεσα έχουμε άρει αυτήν την υποχρέωση και δίνουμε τη δυνατότητα ώστε να είναι στη διακριτική ευχέρεια του παραγωγού να φτιάξει μόνος του το καλλιεργητικό σχέδιο και αν δεν μπορεί να το κάνει αυτό τότε μπορεί να ανατρέξει σε κάποιον ειδικό για να το κάνει.

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

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υφυπουργέ, φέραμε αυτό το θέμα στη Βουλή, γιατί πραγματικά δημιουργήθηκε ένα πρόβλημα και το αναγνωρίσατε και εσείς ο ίδιος, ιδιαίτερα για τα νησιά, για τις ορεινές περιοχές κλπ.

Ήδη αυτοί οι άνθρωποι για να εξασφαλίσουν αυτά τα στρέμματα που προέβλεπε ανά ζωική μονάδα, ξόδευσαν για ενοίκια ένα σωρό χρήματα. Ο τριπλασιασμός, λοιπόν, των στρεμμάτων ανά ζωική μονάδα δημιούργησε ένα επιπλέον πρόβλημα, επιβάρυνε ακόμα περισσότερο την ήδη δύσκολη κατάσταση, όπως ξέρετε καλά, των κτηνοτρόφων, εξαιτίας των τιμών του γάλακτος κλπ.

Εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει να παραμείνει, κύριε Υπουργέ. Δεν γίνεται διαφορετικά. Μιλάτε τώρα για ελαιώνες, αλλά υπάρχουν περιοχές που δεν έχουν. Ας πάρουμε υπόψη μας το νησί μου. Το ξέρετε και εσείς πάρα πολύ καλά. Πρέπει, λοιπόν, να διευκολύνουμε αυτούς τους ανθρώπους που παλεύουν σε δύσκολες συνθήκες, να κρατηθούν σε αυτές τις άγονες νησιωτικές περιοχές.

Επίσης πρέπει να πούμε ότι πρέπει να ικανοποιήσει το ζήτημα της υπογραφής των αιτήσεων. Ένα άλλο πρόβλημα που δημιουργήθηκε και που έχουμε παρεμβάσεις και των γεωτεχνικών είναι ότι ζητούν να υπογράψουν εκείνοι τις αιτήσεις κλπ. Πρέπει να ξεκαθαριστεί άμεσα αυτό το θέμα, κύριε Υφυπουργέ, για να αποσαφηνιστεί η κατάσταση και να μη συνεχίζεται το πρόβλημα που ήδη δημιουργήθηκε.

Επαναλαμβάνω ότι πρέπει με προσοχή να αντιμετωπιστεί το θέμα γιατί πραγματική η αύξηση των στρεμμάτων δημιουργεί τεράστιο πρόβλημα επιβίωσης των κτηνοτρόφων σ' αυτά τα νησιά.

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

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Όπως είπα, κύριε Πρόεδρε, ο κύριος συνάδελφος έχει απόλυτα δίκιο. Η δυνατότητα για να πάρει κάποιος την εξισωτική αποζημίωση ήταν χρονοβόρα και γραφειοκρατική. Ήταν πολλές οι απαιτήσεις. Γι' αυτό δώσαμε τη δυνατότητα τα δικαιολογητικά, που καταθέτει κάποιος παραγωγός για οποιαδήποτε άλλη ενίσχυση, να μπορούν να λαμβάνονται υπόψη. Έτσι απλουστεύουμε τις διαδικασίες και λιγοστεύουμε τα χαρτιά που πρέπει να μαζέψει κάποιος για να πάρει την εξισωτική αποζημίωση. Μάλιστα θα μπορούσα να πω χαρακτηριστικά και το είπα και σε υπηρεσιακούς παράγοντες ότι αν κάποιος κτηνοτρόφος ήθελε να μαζέψει όλα αυτά τα χαρτιά και ήθελε ο ίδιος να βοσκήσει και τα πρόβατα, τα πρόβατα θα τα έτρωγε ο λύκος τόσες μέρες που χρειάζεται για να βγάλε τα χαρτιά. Είναι βασικό ότι αυτήν τη στιγμή καταφέραμε τουλάχιστον να είναι πολύ λίγα τα δικαιολογητικά που χρειάζονται. Όμως είναι ένα λεπτό θέμα. Το θέμα ανά ζωική μονάδα δέκα στρέμματα είναι πολύ λεπτό, γιατί έχει να κάνει με περιβαλλοντικά

ζητήματα. Πρέπει να υπάρξει μια ισορροπία πάνω σ' αυτό το θέμα και πρέπει να βρούμε κάποιον τρόπο ούτε να αποψιλώσουμε τους βοσκοτόπους αλλά παράλληλα να βρούμε μια ισορροπία με το περιβάλλον και την κτηνοτροφία σε ορισμένα νησιά, που ούτως ή άλλως είναι η βασική πηγή εισοδήματος για την οικονομία του νησιού. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Τέταρτη είναι η με αριθμό 1021/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κας Ασημίνας Ξηροτύρη-Αικατερινάρη προς τον Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με τα λειτουργικά προβλήματα της εταιρείας «ΚΑΒΑΛΑ ΟΙΛ Α.Ε.»

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

«Στην έλλειψη συνολικής ενεργειακής πολιτικής και στις αποσπασματικές καταστροφικές τις περισσότερες φορές για το ελληνικό δημόσιο σχετικές ρυθμίσεις που επιβάλλονται έξωθεν ή από τις εμπλεκόμενες εταιρείες εντάσσονται και τα χρόνια και ιδιαίτερα οξυμένα σήμερα προβλήματα κακοδιαχείρισης στην «ΚΑΒΑΛΑ ΟΙΛ Α.Ε.». Συγκεκριμένα: α) Όπως σαφέςστα διατυπώνεται και στην απόφαση της ειδικής διαιτησίας των «ΕΛΠΕ», η εταιρεία δεν τήρησε τη συμβατική της υποχρέωση για την εκτέλεση των δύο ερευνητικών γεωτρήσεων. Τίθεται έτσι θέμα παράνομης επιστροφής της εγγυητικής επιστολής, πολύ δε περισσότερο όταν από την απόφαση τίθενται και θέματα μη ορθολογικής εκμετάλλευσης του κοιτάσματος.

Β) Η «ΕΥΡΩΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.» που κατέχει το 67% των μετόχων απαιτεί εκταμίευση 3,3 δισεκατομμυρίων δραχμών και διανομή κερδών (ύψους 8,5 δισεκατομμύρια δραχμές), όταν η εταιρεία αυτή συμμετείχε στο μετοχικό κεφάλαιο με το σκανδαλωδώς χαμηλό ποσό των 13 εκατομμυρίων δραχμών. Για τις αντισυμβατικές αυτές απαιτήσεις ανάγκασαν τους ορκωτούς λογιστές να παραιτηθούν και τους εργαζόμενους που συμμετέχουν με το 33% σε κινητοποιήσεις και καταγγελίες για καταστρατήγηση συμβατικών υποχρεώσεων, οι οποίες επιβάλλουν νέες επενδύσεις για τη βιωσιμότητα της επιχείρησης και όχι αρπακτική διανομή κερδών.

Μετά τα παραπάνω ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Θα απαιτήσει την καταβολή από την ανάδοχο της εγγύησης των διακοσίων εκατομμυρίων δραχμών για μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων της και κυρίως θα διατάξει διαχειριστικό έλεγχο για τις οικονομικές ατασθαλίες;

Θα λάβει μέτρα για ισχυρή συμμετοχή των «ΕΛΠΕ» στην «ΚΑΒΑΛΑ ΟΙΛ Α.Ε.» όπως και την ανάληψη του μάνατζμεντ ύστερα και από τις καλές προοπτικές που διαφαίνονται για την επιχείρηση σε συνδυασμό βέβαια με τη μελέτη βιωσιμότητας αυτής;»

Θα απαντήσει ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Χριστοδουλάκης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, λόγω του μεγάλου θέματος και της σοβαρότητας που έχει, θα ζητούσα με την άδειά σας λίγο περισσότερο χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Δεν μου δίνει αυτήν την ευχέρεια ο Κανονισμός, αλλά μια μικρή ανοχή θα την έχετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Είναι γνωστό ότι πρόσφατα έχει προκύψει ένα πρόβλημα στην εταιρεία «ΚΑΒΑΛΑ ΟΙΛ» η οποία δημιουργήθηκε πριν από λίγα χρόνια με στόχο την αξιοποίηση των κοιτασμάτων του Πρίνου. Τότε είχε γίνει μια εταιρεία η οποία είχε κατά 33% εκπροσώπηση εργαζομένων οι οποίοι έκαναν ένα σύνδεσμο και κατά το υπόλοιπο 67% ιδιώτες.

Η επιχείρηση λειτούργησε. Έπεσε όμως σε μία χρονιά στη διάρκεια της οποίας οι τιμές του πετρελαίου αυξήθηκαν πάρα πολύ και πέραν πάσης προσδοκίας. Και αυτό επέφερε την είσπραξη μεγάλων ποσών από την εταιρεία αυτή. Και όπως λέμε ότι η φτώχεια φέρνει την γκρίνια, ο πλούτος φέρνει τη διχόνοια.

Μετά την επισώρευση όλων αυτών των εισπράξεων οξύνθηκαν υπερβολικά οι αντιθέσεις μεταξύ των δύο πλευρών. Της πλευράς εκείνης η οποία είχε λάβει, ως εργαζόμενοι, το 33% και της πλειοψηφίας η οποία διοικούσε την εταιρεία. Πολλές φορές οι καταστάσεις έφθασαν μέχρι σημείου βιαιοπραγίας με αποτέλεσμα η επιχείρηση να μην μπορεί να λειτουργήσει κανονικά και σύμφωνα με τους κανόνες και τα πλαίσια τα οποία επιβάλλονται στην ελληνική πολιτεία.

Οι αντιθέσεις αφορούσαν τον τρόπο με τον οποίο θα διανεμηθούν τα κέρδη, αφορούσαν επίσης τη διαδικασία και την προοπτική των επενδύσεων. Και θέλω σ' αυτό να επισημάνω τις εξής θέσεις του Υπουργείου Ανάπτυξης, ως γενικούς κανόνες:

Είναι φανερό ότι όταν μία επιχείρηση για άλλους λόγους, λόγω υπερβολικής ανόδου της τιμής των πετρελαίων πραγματοποιεί πολύ μεγάλο κύκλο εργασιών δεν είναι σωστό να ακολουθεί την ίδια μέθοδο διανομής κερδών σαν να ήταν συνήθεις τιμές, αλλά θα πρέπει να περιορίζεται σε πολύ λελογισμένα περιθώρια. Ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να υπάρχει μία συστηματική και συνεχής επενδυτική δραστηριότητα, έτσι ώστε να συνεχίσει αυτή η επιχείρηση να λειτουργεί, έτσι ώστε να μπορεί να απασχολεί τους τριακόσιους εργαζόμενους, ενδοχόμενους και άλλους και να μπορεί να αιμοδοτεί την οικονομία της Καβάλας η πορεία της οποίας επηρεάζεται καθοριστικά από τη λειτουργία της επιχείρησης αυτής. Όμως, αυτά θα πρέπει να γίνονται με συγκεκριμένες νόμιμες διαδικασίες χωρίς βιαιοπραγίες, χωρίς παραβίαση των κανόνων επιχειρηματικής λειτουργίας, με συνεννόηση και με πειθώ.

Τώρα λοιπόν, με βάση αυτά τα γενικά τα οποία είπα θέλω να τονίσω τι νομίζω ότι πρέπει να γίνει στην περίπτωση αυτή.

Κατ' αρχάς, πρέπει όλοι να αντιληφθούν ότι η επιχειρηματική δραστηριότητα με βιαιοπραγίες δεν γίνεται.

Δεύτερον, η επιχείρηση θα πρέπει να επενδύσει πάρα, πολύ έτσι ώστε να εξοπλιστεί και στο μέλλον με τις δυνατότητες μιας διαρκούς και παραγωγικής δραστηριότητας.

Τρίτον, οι διανομές των κερδών πρέπει να είναι λελογισμένες έτσι ώστε να μην αξιοποιούν μοναδικές τιμές που είναι πολύ υψηλές τιμές, αλλά θα πρέπει όταν τυχαίνουν τέτοιες καλές χρονιές να λαμβάνεται πρόνοια για τις επενδύσεις στο μέλλον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Παρακαλώ, τελειώνετε. Έχετε και δευτερολογία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης):

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Τρίτον, θα πρέπει η επιχείρηση να βρει έναν τρόπο να λειτουργήσει. Αν δεν υπάρξει συνεννόηση μεταξύ των δύο μερών, τότε υποχρεωτικά η επιχείρηση θα αχθεί σε κλείσιμο των εργασιών της και η μοναδική επιλογή που θα απομείνει στην Κυβέρνηση θα είναι η αναζήτηση μέσω διεθνούς διαφανούς και αποτελεσματικού διαγωνισμού νέου ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος θα συνεχίσει την επιχειρηματική δραστηριότητα.

Τέλος, θα πρέπει να πω ότι τα «ΕΛΠΕ» δεν έχουν καμία απολύτως σχέση ούτε πρόθεση ούτε υπάρχει στο σχεδιασμό τους να εμπλακούν και να αναλάβουν το μάνατζμεντ της επιχείρησης αυτής. Η επιχείρηση αν δεν μπορέσει να λειτουργήσει με το σημερινό σχήμα θα αναζητηθεί ένα νέο σχήμα μέσο διεθνούς διαγωνισμού. Οι γεωτρήσεις θα προχωρήσουν και θα γίνουν όσες επενδύσεις χρειάζονται, έτσι ώστε η επιχείρηση να μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί προς όφελος όλων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Η κα Ξηροτύρη έχει το λόγο.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Κύριε Υπουργέ, πραγματικά όπως αναφέρω και στην ερώτησή μου υπάρχει από το 1970 ένα γενικότερο θέμα ότι δεν έχουμε μία συλλογική ενεργειακή πολιτική. Ίσως τον τελευταίο χρόνο να υπάρχει από το δικό σας Υπουργείο τουλάχιστον μία πολιτική πάνω σ' αυτά, άσχετα αν το δικό μου κόμμα έχει σοβαρές ενστάσεις στα

θέματα για τα οποία έχετε αποφασίσει αυτήν την ενεργειακή πολιτική.

Όμως τούτη εδώ η υπόθεση πραγματικά είναι και αυτή μία υπόθεση του παρελθόντος, της διαχείρισης δηλαδή των πετρελαίων του Πρίνου, που διακρίθηκε σε πάρα πολλές περιόδους με ασάφειες, του ελληνικού λαού και με κακοδιαχείριση. Μερικές μόνο δε φορές χρησιμοποιήθηκαν κάποια αποτελέσματα για εθνικούς λόγους. Επομένως είναι συνδεδεμένα τα πετρέλαια του Πρίνου με πολλές καταστάσεις. Ήταν ατυχές εδώ αυτό το εγχείρημα που έγινε και αποδείχθηκε αμέσως πάρα πολύ γρήγορα ότι ήταν ιδιαίτερα ατυχές και μάλλον η σύμβαση ιδιαίτερα ευνοϊκή και ενδεχομένως με καταχρηστικούς όρους.

Παρακολουθώ την υπόθεση και βρέθηκα και στη συνέλευση των εργαζομένων. Το πρώτο θέμα το οποίο νομίζω ότι και σας ενδιαφέρει, κύριε Υπουργέ, και το θέσατε στην απάντησή σας είναι ότι πράγματι αυτή η εταιρεία –και είναι υποχρεωμένη από το νόμο, είναι δηλαδή καθαρά συμβατική υποχρέωση που απορρέει από αρκετά άρθρα του νόμου και δεν είναι έτσι μια γενικότερη ερμηνεία της συμβάσεως αυτής, είναι υποχρεωμένη να κάνει έρευνα για τα κοιτάσματά της, να κάνει επενδύσεις, δηλαδή να προάγει τα θέματα της εκμετάλλευσης και των επενδύσεων και όχι βεβαιωμένα να μοιράζει κέρδη. Αυτό είναι ένα θέμα και θα πρέπει εδώ να μας διευκρινίσετε επακριβώς στην απάντησή σας ίσως και σε άλλες ερωτήσεις που θα σας κάνουμε, πώς θα ελέγξετε αυτό το θέμα και εν ανάγκη εάν θα πρέπει να επιληφθούν και άλλα όργανα όπως η δικαιοσύνη, διαχειριστικός έλεγχος κλπ. Γι αυτό θα πρέπει να μας βεβαιώσετε εδώ στη Βουλή ότι θα γίνει. Δηλαδή το ότι θα πρέπει αυτή η επιχείρηση να προχωρήσει σε επενδύσεις, ότι θα πρέπει να εκμεταλλευτεί με τον καλύτερο τρόπο τα κοιτάσματα για το δημόσιο συμφέρον και για τους εργαζόμενους. Οι προοπτικές όπως εμφανίζονται αυτήν τη στιγμή είναι ευνοϊκές για την επιχείρηση.

Εμείς έχουμε την άποψη και αυτό ακούστηκε και από άλλες παρατάξεις στη συνέλευση των εργαζομένων ότι κακώς και πριν τα «Ελληνικά Πετρέλαια» εξετίμησαν έτσι την κατάσταση και άφησαν τη συμμετοχή τους που είχαν ήδη στην ιστορία αυτή των πετρελαίων του Πρίνου και τουλάχιστον είναι καιρός τώρα να εμπλακούν σε αυτήν την υπόθεση. Ήδη με την πολύ διαφανή τους απόφαση επακριβώς τεκμηριώνουν το ότι δεν έγιναν οι δύο γεωτρήσεις και ότι πραγματικά δεν έχουν τηρηθεί συμβατικοί όροι στην έρευνα της εκμετάλλευσης. Δεν μου απαντήσατε ακόμη για την εγγυητική επιστολή, που θεωρώ ότι είναι θέμα τυπικό, αλλά αποδεικνύεται η παρανομία της υπόθεσης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Τελειώσατε, κυρία Ξυροτύρη.

Ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Χριστοδουλάκης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Σ' αυτά τα οποία εθίξατε, κυρία συνάδελφε, θέλω να σας απαντήσω το εξής: Η εταιρεία «ΚΑΒΑΛΑ ΟΙΛ» δεν είναι εταιρεία του δημοσίου. Είναι μια επιχείρηση η οποία λειτουργεί σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς. Τα κοιτάσματα πετρελαίου τα οποία εκμεταλλεύεται είναι περιουσία του ελληνικού λαού και τα οποία δεν ανήκουν σε κανέναν. Δεν ανήκουν ούτε στους ιδιώτες ούτε στους συνδικαλιστές ούτε σε κανέναν απολύτως. Αυτά ανήκουν αποκλειστικά και μόνο στο ελληνικό δημόσιο καο παρέχεται η δυνατότητα αξιοποίησής τους στο εταιρικό σχήμα, το οποίο έχει δημιουργηθεί.

Δεύτερον, αναφορικά με το θέμα της εγγυητικής που αναφέρατε επειδή υπάρχουν διωταμένες απόψεις σχετικά με το αν έγινε ή όχι γεώτρηση και αν πρέπει να συνεχιστεί, η εγγυητική επιστολή θα διακρατηθεί, έτσι ώστε να μην υπάρχει ούτε αυτό το τυπικό εγχείρημα διαφόρων πλευρών ότι τάχα έχει επιστραφεί η εγγυητική επιστολή και αυτό αποτελεί μία αναγνώριση ότι έγινε γεώτρηση, μήπως δεν γίνει σωστά η γεώτρηση κλπ.

Τρίτον και βασικότερο, είναι ότι η επιχείρηση –και αυτή είναι

η απόλυτα διαυγής θέση της Κυβέρνησης- πρέπει να συνεχίσει να λειτουργεί και για τους εργαζόμενους και για την ελληνική οικονομία και για την οικονομία της Καβάλας. Αυτή είναι η απόλυτη πεποίθηση της Κυβέρνησης και ελπίζω το μήνυμα αυτό να το λάβουν όλες οι πλευρές. Αλλά θα λειτουργεί με τους κανόνες των νόμων, θα λειτουργεί με τους κανόνες που επιβάλλει η ελληνική νομοθεσία. Εάν δεν μπορέσει να υπάρξει αυτή η συνεννόηση τότε υποχρεωτικά η Κυβέρνηση μέσω ανοικτού διεθνούς και διαφανούς διαγωνισμού θα αναζητήσει διάδοχο σχήμα, στο οποίο βεβαίως θα γίνει πρόβλεψη έτσι ώστε να μην επαναληφθούν τα προβλήματα τα οποία έχουν ανακύψει σήμερα, διότι πρέπει να δουλέψει η επιχείρηση. Το έχει ανάγκη η ελληνική οικονομία το έχει ανάγκη η Καβάλα, το έχουν ανάγκη οι εργαζόμενοι. Αυτά τα συμφέροντα θα προασπίσει η Κυβέρνηση. Και θα πρέπει όλοι ανεξαιρέτως να αναλάβουν την ευθύνη τους.

Τελειώνοντας θέλω να σας πω το εξής. Για άλλη μια φορά είμαι απόλυτα κατηγορηματικός. Τα «ΕΛ.ΠΕ» δεν έχουν ουδεμία απολύτως διάθεση, πρόθεση, σχεδιασμό να αναμειχθούν στη διοίκηση ή στην ανάληψη της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Τα «ΕΛΠΕ» είναι ένας μεγάλος ενεργειακός όμιλος, κάνει τις επιλογές του με κριτήρια και προώθησης της επιχειρηματικής δραστηριότητας αλλά και με βάση τις απαιτήσεις και τις προσδοκίες των μετόχων και με βάση αυτά προχωρεί.

Κατά συνέπεια ουδεμία τέτοια δυνατότητα ή προοπτική υπάρχει. Η εταιρεία επαναλαμβάνω ή θα πρέπει

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

Αν μου επιτρέπετε, κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Τι να σας επιτρέψω, κύριε Υπουργέ, έχετε υπερβεί κάθε χρονικό όριο. Παρακαλώ, κλείστε την ομιλία σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): ... και να μπορέσει να λειτουργήσει απρόσκοπτα, χωρίς παρεμβολές. Με ένα σαφές επενδυτικό σχέδιο με προοπτική ή η Κυβέρνηση θα επιλέξει την αναζήτηση διαδόχου σχήματος με διεθνή διαγωνισμό. Καμία άλλη λύση δεν υπάρχει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ: Εν λειτουργία όμως.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Εννοείται. Δεν είναι εύκολο ούτε είναι εφικτό ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Παρακαλώ, μην ανοίγουμε τώρα διαλογική συζήτηση, κύριε Τσακλίδη. Φυσικό το ενδιαφέρον σας, αλλά δεν μου επιτρέπει ο Κανονισμός να σας δώσω το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Δεν είναι δυνατό να σταματήσει η παραγωγική δραστηριότητα της επιχείρησης. Άλλο το ένα και άλλο το άλλο. Το εταιρικό σχήμα όμως θα πάψει να υφίσταται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Αλλά αυτές είναι οι μοναδικές δύο δυνατότητες οι οποίες υπάρχουν. Η Κυβέρνηση, λοιπόν, λέει ξεκάθαρα τη θέση της ότι θα πρέπει να συνεχιστεί αυτή η παραγωγική δραστηριότητα. Ας αναλάβουν όλοι τις ευθύνες τους, τις οποίες έχουν απέναντι στο συμφέρον του ελληνικού λαού και ιδιαίτερα απέναντι στο συμφέρον του λαού της Καβάλας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Επόμενη είναι η με αριθμό 1039/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Χωματά προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με τα προβλήματα κατά την εκτέλεση του δρομολογίου του πλοίου HIGH SPEED1 από Πειραιά προς Μήλος την Κυριακή 4 Ιουνίου κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Χωματά έχει ως εξής:

«Κύριε Υπουργέ, την Κυριακή 4 Ιουνίου το Ε/Γ-Ο/Γ High Speed 1 εκτελούσε το δρομολόγιο Πειραιάς – Κύθηρος – Σίφνος – Μήλος και επιστροφή.

Προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης από Κύθνο προς Πειραιά 22:10 μ.μ.

Η ώρα μετετέθη για την δωδεκάτη νυκτερινή, στη συνέχεια την 00.30' - 01:00 και τελικά το HIGH SPEED 1 έφθασε στην Κύθνο στις 3:30 πρωινή ώρα.

Ουδείς είχε την ευαισθησία να ενημερώσει το κοινό υπεύθυνα για την ώρα και τους λόγους καθυστέρησης.

Αποτέλεσμα αυτής της σύγχυσης που υπήρχε ήταν η παραπληροφόρηση ο εκνευρισμός και βεβαίως η αδικαιολόγητη ταλαιπωρία Ελλήνων και ξένων επισκεπτών των νησιών μας.

Επειδή αυτή η αδιαφορία μας εκθέτει και διεθνώς, επειδή υπήρχε η πληροφορία ότι το ΕΓ - ΟΓ HIGH SPEED 1 εκτελούσε το ταξίδι με χαλασμένη τη μια μηχανή,

Ερωτάσθε, κύριε Υπουργέ:

1 Εάν το Υπουργείο είχε λάβει γνώση.

2 Ποιος ανέλαβε την ευθύνη της εκτέλεσης του δρομολογίου με χαλασμένη τη μηχανή.

Γιατί δεν υπήρχε σαφής και υπεύθυνη ενημέρωση του επιβατικού κοινού».

Θα απαντήσει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Παπουτσής.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, είναι αλήθεια αυτό το οποίο περιγράφει ο κ. Χωματάς, ότι το επιβατικό οχηματογώγιο HIGH SPEED 1, ενώ εκτελούσε ένα προγραμματισμένο δρομολόγιο επιστροφής από Μύκονο για Πειραιά γύρω στις 2.25' ενημερώθηκε το Υπουργείο από τον πλοίαρχο του πλοίου ότι συνέχιζε τον πλου του προς Πειραιά με τρεις κύριες μηχανές λόγω βλάβης της μιας μηχανής του πλοίου. Το πλοίο όμως αυτό συνολικά διαθέτει τέσσερις προωστήριες μηχανές. Με τον κατάπλου του πλοίου στον Πειραιά διαπιστώθηκε από επιθεωρητή του κλάδου επιθεώρησης εμπορικών πλοίων ότι η βλάβη συνίστατο σε θραύση του κοιλία συγκράτησης του πώματος του νούμερου 9 κυλίνδρου της νούμερο 1 κυρίας μηχανικής.

Η πλοιοκτήτρια εταιρεία υπέβαλε το αίτημα για εκτέλεση του επόμενου προγραμματισμένου δρομολογίου με τις τρεις κύριες μηχανές. Ο κλάδος επιθεώρησης εμπορικών πλοίων δεν είχε αντίρρηση, καθόσον από την υφιστάμενη νομοθεσία -και αναφέρομαι στο π.δ. 132/81- απαιτείται η ύπαρξη δύο τουλάχιστον προωστήριων μηχανών που να κινούν ισαριθμούς ελικοφόρους άξονες απαίτηση που στη συγκεκριμένη περίπτωση υπερεκαλύπτετο με μια μηχανή επιπλέον.

Κατόπιν αυτού του πλοίο αναχώρησε καθυστερημένα από τον Πειραιά στις 17.55' αντί της προγραμματισμένης 16.00' για το προγραμματισμένο δρομολόγιο για Σέριφο-Σίφνο-Μήλο.

Για το όλο συμβάν τηρήθηκε ενήμερο το επιβατικό κοινό από τις λιμενικές αρχές προσέγγισης του πλοίου προς τις οποίες κοινοποιήθηκε το υπ' αριθμ. 031757 της 6.6.2001, σήμα έγκρισης απόπλου από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά.

Η βλάβη απεκαταστάθη οριστικά στις 4 Ιουνίου και η εκτέλεση των απαραίτητων δοκιμών από τον επιθεωρητή του Κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων ολοκληρώθηκε στις 10.30_ της ημέρας αυτής, δηλαδή της 4ης Ιουνίου, οπότε και επετράπη κανονικά στη συνέχεια η συνέχιση των πλόων του συγκεκριμένου πλοίου.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα διπλωματικά θεωρεία παρακολουθεί τη συνεδρίασή μας αντιπροσωπεία της Επιτροπής Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης του Κοινοβουλίου της Τσεχίας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο κ. Χωματάς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, παρακολούθησα τα όσα μας είπατε και τα οποία ανταποκρίνονται σε μεγάλο βαθμό στην αλήθεια. Και το λέω αυτό διότι δυστυχώς έζησα το περιστατικό κι έχω εδώ και τα σήματα, τα οποία αντηλλάγησαν μεταξύ των λιμενικών αρχών, του Κεντρικού Λιμεναρχείου και του Υπουργείου.

Δυστυχώς παραλείψατε μία λεπτομέρεια, διότι ο απόπλους έπρεπε να γίνει στις 10.10' από την Κύθνο προς την Αθήνα και ουδείς γνώριζε ότι υπάρχει βλάβη στη μηχανή του πλοίου. Περιμέναμε λοιπόν εκεί, το λιμεναρχείο δεν έδινε καμία πληροφορία, το αρμόδιο γραφείο της ναυτιλιακής εταιρείας επίσης έλεγε μισόλογα με αποτέλεσμα να φθάσουμε να περιμένουμε εκεί με όλη την αναστάτωση, την οποία επέφερε η αγωνία και η καθυστέρηση, αλλά και τον εκνευρισμό, περισσότερο από πέντε ώρες.

Και θα πρέπει να σας πω ότι επειδή πολλοί με γνώριζαν, βρισκόμουν σε δύσκολη θέση να δηλώσω επίσημα και την ταυτότητά μου προς τις λιμενικές αρχές, που μπορεί και να μη με γνώριζαν. Επίσης ο λιμενάρχης δεν είχε ιδέα. Ο λιμενάρχης της Κύθνου δεν είχε ενημερωθεί από το αρμόδιο γραφείο του Υπουργείου ότι υπάρχει αυτή η ζημιά. Το χειρότερο όμως είναι ότι υπήρξαν έγγραφα, τα οποία διαβιβάστηκαν από ιδιώτες και από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς, που έλεγαν ότι διαπιστώθηκε η βλάβη και το πλοίο θα μείνει στον Πειραιά. Στη συνέχεια δόθηκε η άδεια του απόπλου του πλοίου από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με την προϋπόθεση ότι όταν γυρίσει πίσω στον Πειραιά το πλοίο θα κρατηθεί.

Και ερωτώ: Ποιος απ' όλους, οι οποίοι γνώριζαν ότι δόθηκε εντολή να κάνει το ταξίδι, αλλά ότι στη συνέχεια θα κρατηθεί, δεν θα είχε την αγωνία και τον εκνευρισμό που δικαιολογημένα είχαν όλοι οι επιβάτες; Και ποιος είναι υπεύθυνος να ενημερώσει πραγματικά το επιβατικό κοινό; Είναι η εταιρεία ή είναι το Υπουργείο; Και είναι ο αρμόδιος αξιωματικός του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ένας τον αριθμό καθ' όλο το εικοσιτετράωρο ή μήπως είναι κάποιες άλλες υπηρεσίες, οι οποίες πρέπει να αναλάβουν πραγματικά την ευθύνη για ό,τι συνέβη;

Αυτό μας εκθέτει διεθνώς, κύριε Υπουργέ, και δημιουργεί τεράστια προβλήματα. Θα παρακαλούσα πάρα πολύ να το δείτε, διότι δεν είναι δυνατόν να διαρρέουν οι πληροφορίες από δω και από κει κι εμείς να μην ξέρουμε πώς να σταθούμε, πώς να καλύψουμε πραγματικά τους λιμενικούς...

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Ευχαριστώ, κύριε Χωματά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: ... οι οποίοι έδειχναν μεγάλη καρτερία και υπομονή, ενώ ήξεραν ανεπίσημα το τι ακριβώς συμβαίνει, δεν μπορούσαν βέβαια δημόσια να το δηλώσουν. Μόνο μετά από δημόσια καταγγελία μιας κυρίας αναγκάστηκα εγώ να παρέμβω στο Λιμενικό και να του πω: «Έχετε ευθύνη να πάρεις το Υπουργείο, να ενημερωθείς υπεύθυνα, να σου στείλουν ένα χαρτί» -όπως πράγματι έγινε στη συνέχεια- «και να ενημερώσεις τον κόσμο». Δεν είναι δυνατόν να υπάρχει αυτή η ακαταστασία και αυτή η...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Ευχαριστώ, κύριε Χωματά.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κύριε Πρόεδρε, για μια ακόμη φορά θέλω να υπενθυμίσω στον κύριο συνάδελφο, ο οποίος βεβαίως γνωρίζει τα προβλήματα των νησιών και γνωρίζει πολύ καλά επίσης και τη λειτουργία των λιμενικών αρχών -θέλω να πιστεύω όχι σκοπίμως- ότι παραλείπει να πει την πραγματικότητα. Ότι η ευθύνη ενημέρωσης του επιβατικού κοινού ανήκει αποκλειστικά και

μόνο στις εταιρείες. Ότι οι λιμενικές αρχές μόνο επειδή ακριβώς έχουν σαφή εντολή από το Υπουργείο και από την πολιτική του ηγεσία συνεισφέρουν πολλές φορές στην ενημέρωση.

Τα πραγματικά περιστατικά, τα οποία περιγράφετε, κύριε Χωματά, ενώ δεν διαφωνείτε με την παρουσίαση των στοιχείων την οποία έκανα εγώ, αναφέρονται σε ένα σημείο: Μόνο στο λιμάνι της Κύθνου. Μα, στο λιμάνι της Κύθνου ήταν τη χρονική στιγμή όπου το πλοίο αντιμετώπισε πρόβλημα και ακόμη δεν είχε ολοκληρωθεί ο έλεγχος. Πώς λοιπόν μπορούσαν να είχαν ενημερωθεί οι λιμενικές αρχές και το επιβατικό κοινό όταν δεν είχε ολοκληρωθεί ακόμα ο έλεγχος από τις αρμόδιες επιθεωρήσεις;

Και επιπλέον εσείς καλά κάνετε και εκφράζετε τα παράπονα και τις αγωνίες ενός συγκεκριμένου νησιού. Δεν θα πρέπει, όμως, να δημιουργούμε και τη γενικότερη εντύπωση ότι αυτός είναι ο κανόνας.

Ερωτάτε το Υπουργείο –και καλά κάνετε, ασκείτε το δικαίωμά σας στα πλαίσια του κοινοβουλευτικού ελέγχου- για ένα συγκεκριμένο γεγονός. Τουλάχιστον, όμως, παραδεχθείτε ότι έχει βελτιωθεί η κατάσταση τον τελευταίο χρόνο, παραδεχθείτε αυτό που αναγνωρίζουν όλοι οι κάτοικοι, ανεξάρτητα από πολιτική τοποθέτηση, σε όλα τα νησιά του Αιγαίου και ιδιαίτερα της εκλογικής σας περιφέρειας, ότι υπάρχει διαφορετική εικόνα σήμερα στην ακτοπλοΐα και το χειμώνα και την άνοιξη και είμαι απόλυτα βέβαιος και το καλοκαίρι. Παραδεχθείτε, λοιπόν, ότι υπάρχει βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρονται, ακρίβεια στα δρομολόγια, περισσότερος έλεγχος και όχι υπεράριθμοι επιβάτες.

Νομίζω, όμως, ότι ανεξάρτητα από τις προσπάθειες τις οποίες κάνουμε όλοι μαζί –και εγώ όπως ξέρετε πολύ καλά αναγνωρίζω και τη δική σας συμβολή σε αυτήν την προσπάθεια- για τη βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, καλό είναι να μη μηδενίζουμε και τα πάντα. Όχι ένα μεμονωμένο περιστατικό να το γενικεύουμε και να οδηγούμεθα σε συμπεράσματα. Δεν είναι σωστό κατά τη γνώμη μου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Κύριε Υπουργέ, έχω έγγραφο του Υπουργείου σας που λέει ότι το Λιμεναρχείο είναι υπεύθυνο να δώσει πληροφορίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονάς): Κύριε Χωματά, σας παρακαλώ. Έκλεισε η συζήτηση και το γνωρίζετε.

Επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Η πρώτη η με αριθμό 1027/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Λεωνίδα Γρηγοράκου, προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Γεωργίας, σχετικώς με τη λήψη μέτρων επιτάχυνσης των διαδικασιών για την αποζημίωση των εξαιρεθέντων πλημυροπαθών του Δήμου Έλους Λακωνίας, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Δεύτερη είναι η με αριθμό 1035/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Θεόφιλου Λεονταρίδη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικώς με την καθυστέρηση στην ανακοίνωση των μέτρων για τα σχέδια βελτίωσης της αγροτικής οικονομίας και τους νέους αγρότες.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Λεονταρίδη έχει ως εξής:

«Ανησυχία και προβληματισμός επικρατεί στους αγρότες όλης της χώρας από την πρωτοφανή και αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην υλοποίηση των νέων δράσεων για τα σχέδια βελτίωσης και τους νέους αγρότες.

Το πρόγραμμα για τους νέους αγρότες λειτούργησε ως τα τέλη του 1999.

Αρκετοί ενδιαφερόμενοι για να ενταχθούν στο πρόγραμμα των νέων αγροτών προχώρησαν κατά τα τέλη του 1999 στην έκδοση τιμολογίου και στη σύναψη μισθωτηρίων με σκοπό να υποβάλουν αίτηση για ένταξή τους στο πρόγραμμα με την έναρξη λειτουργίας του νέου προγράμματος.

Την άνοιξη του 2000 και πριν τις εκλογές κλήθηκαν να

υποβάλουν αιτήσεις στους τοπικούς γεωπόνους με τις οποίες εξεδήλωσαν την επιθυμία τους να ενταχθούν στο πρόγραμμα που θα εφαρμοζόταν.

Επειδή απ' όλες τις πλευρές και με κάθε ευκαιρία διατυμpanίζεται η ανάγκη για κίνητρα (έργα, οικονομική και κοινωνική στήριξη, ενίσχυση της επαγγελματικής δραστηριότητας κλπ.) που θα επιτρέψουν στους κατοίκους της υπαίθρου μας, ιδιαίτερα στις ακριτικές περιοχές μας, να παραμείνουν στον τόπο τους, να αξιοποιήσουν τη γη τους και να κρατήσουν ζωντανές τις τοπικές κοινωνίες.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

Πού οφείλονται οι καθυστερήσεις στην ανακοίνωση των μέτρων για τα σχέδια βελτίωσης και τους νέους αγρότες;

Θα υπάρχει ειδική ρύθμιση, μέριμνα για τους ενδιαφερόμενους που με σκοπό να ενταχθούν είχαν προχωρήσει στην έκδοση τιμολογίου το 1999 και που υπέβαλαν την «προσωρινή» αίτηση την άνοιξη του 2000; Πότε θα αρχίσει η εφαρμογή του νέου προγράμματος;»

Ο Υφυπουργός Γεωργίας κ. Αργύρης έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, υπήρξε πράγματι μια καθυστέρηση στην εφαρμογή του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και παρ' ότι το Υπουργείο Γεωργίας είχε υποβάλει το σχέδιο ανάπτυξης του Υπουργείου Γεωργίας από το Δεκέμβριο του 1999, αυτό εγκρίθηκε μόλις στις 14 Απριλίου του 2001.

Πέρα, όμως, από την έγκριση για να εφαρμοστεί το επιχειρησιακό πρόγραμμα, έπρεπε για κάθε μέτρο να υπάρξει και να συνταχθεί το συμπλήρωμα προγραμματισμού που είναι μια νέα απαίτηση σε σχέση με το προηγούμενο πρόγραμμα.

Μπορούμε, όμως, να πούμε τώρα –και αυτό ενδιαφέρει εσάς και τους αγρότες της περιοχής- ότι παρά τις δυσκολίες αυτό είναι έτοιμο να εγκριθεί από την Επιτροπή Παρακολούθησης, που τοποθετείται προς το τέλος του μηνός Ιουνίου. Συγχρόνως είναι έτοιμες οι κοινές υπουργικές αποφάσεις και προωθούνται στα συναρμόδια Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης για υπογραφή.

Στο άλλο ερώτημά σας, στην υπό έγκριση απόφαση για τους νέους αγρότες προβλέπεται διάταξη που καλύπτει την ηλικία για την έναρξη της γεωργικής δραστηριότητας για όσους υπέβαλαν αιτήσεις το 2000. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή για την ηλικία και την έναρξη της γεωργικής δραστηριότητας θα ληφθεί υπόψη η ημερομηνία υποβολής της αίτησης και όχι η ημερομηνία εξέτασης. Υπάρχει δηλαδή μια δυνατότητα να καλυφθεί αυτό το μεγάλο θέμα, που απασχολεί τους νέους αγρότες που πιθανόν να χάσουν το όριο ηλικίας από την καθυστέρηση της έναρξης του προγράμματος.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονάς): Ο κ. Λεονταρίδης έχει το λόγο.

ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΛΕΟΝΤΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, το μεγάλο πρόβλημα της Κυβέρνησής σας είναι οι πρωτοφανείς καθυστερήσεις που παρατηρούνται σε όλους τους τομείς και ειδικότερα στον τομέα της αγροτικής οικονομίας, στον εκσυγχρονισμό των αγροτικών εκμεταλλεύσεων, ώστε να γίνει ανταγωνιστική η γεωργία μας, τα προγράμματα των νέων αγροτών, τα σχέδια βελτίωσης όλων αυτών των ανθρώπων που θέλουμε να κρατήσουν στην ύπαιθρο.

Αντί να κόψουμε δρόμο για να επιταχυνθούν οι διαδικασίες, να χορηγηθούν οι ενισχύσεις αυτές που είναι να πάρουμε από τα κοινοτικά προγράμματα, τα κονδύλια τα οποία θα στηρίζουν το νέο αγρότη, ο οποίος βρίσκεται πράγματι σε απελπιστική κατάσταση, να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητά του, ώστε να διασφαλισθούν οι απαραίτητες συνθήκες για να μπορέσει να έχει ένα εισόδημα, αδυνατείτε ακόμα και τώρα, μέχρι στιγμής δηλαδή να υλοποιήσετε αυτά τα προγράμματα. Έχω την εντύπωση και πιστεύω και φοβάμαι μήπως έχουν χαθεί και κάποια κονδύλια.

Μετά από καθυστέρηση ενάμιση χρόνου επιτέλους –και το άκουσα αυτό- αρχίζει από τώρα να εφαρμόζεται το πρόγραμμα της πρόωρης συνταξιοδότησης. Έχασε όμως ο κάθε αγρότης μέχρι σήμερα ενάμισι εκατομμύριο δραχμές από αυτήν την καθυστέρηση, από αυτόν το σημαντικό χρόνο. Νέοι άνθρωποι που πείστηκαν να στραφούν στην αγροτική απασχόληση να ανανεώσουν το γηρασμένο έμψυχο δυναμικό μας και να μείνουν στον τόπο τους, βρίσκονται αντιμέτωποι συνεχώς με την ασυνέπεια του κράτους. Και ενώ προχώρησαν σε αγορά εξοπλισμού και σε άλλες επενδύσεις, όπως αγορά γεωργικών ελκυστήρων και συναφή άλλα μηχανήματα, σήμερα κινδυνεύει ακόμα και η προσωπική τους περιουσία από τα γραμμάτια που υπέγραψαν σε προμηθευτές. Αυτά τα γραμμάτια έχουν ήδη αρχίσει να διαμαρτύρονται.

Έχουμε τη διαβεβαίωσή σας σήμερα και χαιρόμαστε γι' αυτό ότι στα τέλη Ιουνίου θα αρχίσει να εφαρμόζεται το πρόγραμμα για τους νέους αγρότες και τα σχέδια βελτίωσης. Πρέπει όμως συνεχώς να ερχόμαστε εδώ στη Βουλή να μιλάμε και να πιέζουμε σαν Αντιπολίτευση για όλα αυτά τα οποία έπρεπε να γίνουν πολύ νωρίτερα και χάνεται και χρήμα και χρόνος, αλλά και περισσότερες ευκαιρίες γι' αυτούς τους ανθρώπους οι οποίοι ειλικρινά είναι σε μεγάλη απόγνωση;

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

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Κύριε συνάδελφε, εκτελείτε το καθήκον να μας ελέγξετε γιατί υπάρχουν καθυστερήσεις.

Εγώ προσπάθησα με την απάντησή μου να πω γιατί υπάρχουν αυτές οι καθυστερήσεις. Εκτιμώ ότι οι όποιες καθυστερήσεις ή, αν θέλετε, οι μεγάλες καθυστερήσεις είναι αυτές που προέρχονται από τη μη έγκριση του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, όταν είναι γνωστό σε όλους ότι από το 1999 κατέθεσε αυτό το πρόγραμμα.

Επιπλέον θα πρέπει να σας πω ότι πουθενά αλλού δεν έχουμε εκταμίευση από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Δεν είναι μία υπόθεση της Ελλάδας και ξαφνικά η ελληνική Κυβέρνηση και οι υπηρεσίες δεν μπορούν να ανταποκριθούν σ' αυτό. Είναι μια

γενική καθυστέρηση εκταμίευσης του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης με τους νέους όρους, οι οποίοι έχουν μπει.

Θα πρέπει να σας πω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα. Το Υπουργείο Γεωργίας είχε εκδώσει τις κοινές υπουργικές αποφάσεις αλλά μετά την έγκριση έχουν μπει επιπλέον όροι, όπως είναι το συμπλήρωμα προγραμματισμού.

Θέλουμε από την αρχή ξανά να αναθεωρήσουμε όλη την ΚΥΑ η οποία είχε φτιαχτεί και τις υπουργικές αποφάσεις για να λάβουμε υπόψη μας την παρατήρηση που θα γίνει από την επιτροπή παρακολούθησης που θα γίνει προς το τέλος Ιουνίου.

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

Ήδη έχουμε ξεμπλοκάρει το πρόγραμμα αλιείας και προχωράει. Έχουμε ξεμπλέξει με τις πρόωρες συντάξεις. Ξεμπλέξαμε με τις εξισωτικές αποζημιώσεις και υπάρχει μία καθυστέρηση στο πρόγραμμα των νέων αγροτών και στα σχέδια βελτίωσης, τα οποία είναι θέμα κάποιων συγκεκριμένων απαιτήσεων που βάζει η Ευρωπαϊκή Ένωση στην εκταμίευση του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Όμως δεν πρέπει να υπάρχει πρόσχημα, γιατί ξέρετε πολύ καλά ότι για την καθυστέρηση έχει προβλεφθεί γέφυρα για να καλύψει το πρόβλημα για ορισμένους νέους αγρότες που χάνουν την ηλικία. Αλλά και, εν πάση περιπτώσει, κανείς δεν έπρεπε να κάνει επένδυση πριν ακόμα ενταχθεί σε ένα πρόγραμμα. Ξέρετε πολύ καλά ότι είναι μία πρωθύστερη ενέργεια, για την οποία πολλές φορές ο καθένας παίρνει και το ρίσκο αν πράγματι θα του εγκριθεί αυτή η συγκεκριμένη επένδυση, γιατί ξέρετε ότι περνάει από διάφορες διαδικασίες οι οποίες είναι υποχρέωση όλων να τις κάνουν. Γι' αυτό η Κυβέρνηση έχει την αγωνία αυτή, γιατί πιστεύει στην ανανέωση του αγροτικού πληθυσμού μέσα από το πρόγραμμα των νέων αγροτών. Και αυτό έκανε. Και ξέρετε πολύ καλά ότι ήταν ένα πρόγραμμα που είναι πάνω από όλες τις προσδοκίες. Ξεκινήσαμε με εννέα χιλιάδες νέους αγρότες και σήμερα ξεπερνάμε τις είκοσι χιλιάδες νέους αγρότες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Θα συζητηθούν οι δύο συμβάσεις, που εκκρεμούν, του Υπουργείου Εξωτερικών και στη συνέχεια θα προχωρήσουμε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εξωτερικών «Κύρωση του Προσθέτου Πρωτοκόλλου για τα προνόμια και τις ασυλίες του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας του Ευξείνου Πόντου (Ο.Σ.Ε.Π.)».

Το νομοσχέδιο αυτό εισάγεται με το άρθρο 108 του Κανονισμού.

Ερωτάται το Σώμα εάν γίνεται δεκτό.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το σχέδιο

νόμου του Υπουργείου Εξωτερικών «Κύρωση του Προσθέτου Πρωτοκόλλου για τα προνόμια και τις ασυλίες του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας του Ευξείνου Πόντου (Ο.Σ.Ε.Π.)» έγινε δεκτό, κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολο και έχει ως εξής:

«Κύρωση του Προσθέτου Πρωτοκόλλου για τα προνόμια και τις ασυλίες του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας του Ευξείνου Πόντου (Ο.Σ.Ε.Π.)

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος το Πρόσθετο Πρωτόκολλο για τα προνόμια και τις ασυλίες του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας του Ευξείνου Πόντου (ΟΣΕΠ), που υπογράφηκε στην Τιφλίδα στις 30 Απριλίου 1999, του οποίου το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

ΠΡΟΣΘΕΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ
ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΣΥΛΙΕΣ
ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΥΞΕΙΝΟΥ ΠΟΝΤΟΥ

Τα Ιδρυτικά Μέλη της Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου - Δημοκρατία της Αλβανίας, Δημοκρατία της Αρμενίας, Δημοκρατία του Αζερμπαϊτζάν, Δημοκρατία της Βουλγαρίας, Γεωργία, Ελληνική Δημοκρατία, Δημοκρατία της Μολδαβίας, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, Δημοκρατία της Τουρκίας και η Ουκρανία,

Επειδή, το Άρθρο 1 του Καταστατικού του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου προβλέπει ότι τα Ιδρυτικά Μέλη θα ιδρύσουν τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου.

Επειδή, το Άρθρο 28 του Καταστατικού του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου προβλέπει ότι οι Μέλη θα συνάψουν Πρόσθετο Πρωτόκολλο για τα προνόμια και τις ασυλίες του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου.

Επειδή το Άρθρο 28 του Καταστατικού του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου προβλέπει ότι ο Ο.Σ.Ε.Π., οι Αξιωματούχοι του και οι Εκπρόσωποι των Κρατών - Μελών θα απολαμβάνουν στις επικράτειες των Κρατών - Μελών των προνομίων και ασυλιών που ορίζονται στη «Συνθήκη περί Προνομίων και Ασυλιών των Ηνωμένων Εθνών», που υιοθετήθηκε από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών στις 13 Φεβρουαρίου 1946, τα οποία είναι απαραίτητα για την ανεξάρτητη άσκηση των καθηκόντων τους σύμφωνα με τις αρχές και τους στόχους του ΟΣΕΠ.

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΩΣ ΕΞΗΣ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι
ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Για τους σκοπούς του παρόντος Πρωτοκόλλου:

α) «Χάρτης» σημαίνει το Καταστατικό του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου, που έγινε στη Γιάλτα στις 5 Ιουνίου 1998.

β) «ΟΣΕΠ» σημαίνει τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου.

γ) «Κράτη Μέλη» σημαίνει τα Κράτη που είναι μέρη στο Καταστατικό και στο παρόν Πρωτόκολλο.

δ) «Συμβούλιο» σημαίνει το Συμβούλιο Υπουργών Εξωτερικών των Κρατών Μελών ΟΣΕΠ.

ε) «Εκπρόσωποι των Κρατών-Μελών» σημαίνει όλους τους αντιπροσώπους, αναπληρωτές αντιπροσώπους, συμβούλους, τεχνικούς εμπειρογνώμονες και γραμματείς των εθνικών αντιπροσωπειών, που συμμετέχουν στο έργο του ΟΣΕΠ και των οργάνων του.

στ) «PERMIS» σημαίνει τη Διάρκη Διεθνή Γραμματεία του ΟΣΕΠ.

ζ) «Γενικός Γραμματέας» σημαίνει το Γενικό Γραμματέα του PERMIS.

η) «Προσωπικό PERMIS» σημαίνει το Διευθυντικό Προσωπικό, το Επαγγελματικό Προσωπικό και το Προσωπικό Υποστήριξης του PERMIS.

θ) «Περιουσία ΟΣΕΠ» σημαίνει όλη την περιουσία, συμπεριλαμβανομένων των κεφαλαίων και άλλων περιουσιακών στοιχείων που κατέχονται, ανήκουν και/ή επιβλέπονται από τον ΟΣΕΠ σύμφωνα με τα επίσημα καθήκοντα που εκτελεί ο ΟΣΕΠ.

ι) «Χώροι» σημαίνει τα κτίρια ή τμήματα των κτιρίων, μαζί με τη βοηθητική γη τους, που χρησιμοποιούνται μόνο για τους σκοπούς του ΟΣΕΠ, άσχετα με την ιδιοκτησία αυτών.

ια) «Αρχεία» σημαίνει τα μητρώα, την αλληλογραφία, τα

έγγραφα, τα λογιστικά μητρώα και όλα τα οικονομικά έγγραφα, χειρόγραφα, ακίνητες και κινούμενες εικόνες και φιλμς, ηχογραφήματα, προγράμματα Η/Υ, γραπτά υλικά, βιντεοκασέτες ή δίσκοι, δίσκοι ή κασέτες που περιέχουν δεδομένα που ανήκουν ή κατέχονται από τον ΟΣΕΠ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ

Άρθρο 2

Για την υλοποίηση του παρόντος Πρωτοκόλλου, ο Γενικός Γραμματέας ενεργεί υπό την εξουσιοδότηση του Προεδρεύοντος και/ή με τη συγκατάθεση του Συμβουλίου.

Άρθρο 3

Ο Γενικός Γραμματέας θα συνεργάζεται πάντα με τις αρμόδιες αρχές των Κρατών Μελών για να διευκολύνει τη σωστή απονομή δικαιοσύνης, για να διασφαλίζει την τήρηση αστυνομικών κανονισμών και για να προλαμβάνει την εμφάνιση κατάχρησης σε σχέση με τα προνόμια, τις ασυλίες, τις απαλλαγές και τις διευκολύνσεις που απαριθμούνται στο παρόν Πρωτόκολλο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ

Άρθρο 4

Ο ΟΣΕΠ, η περιουσία του και το ενεργητικό του, οπουδήποτε κι αν βρίσκεται και από οποιονδήποτε κι αν κατέχεται, θα απολαμβάνουν ασυλίας από κάθε μορφή νομικής διαδικασίας εκτός αν, σε συγκεκριμένη περίπτωση, το Συμβούλιο με απόφασή του έχει εξουσιοδοτήσει την παραίτηση από τη συγκεκριμένη ασυλία. Ωστόσο, εννοείται ότι καμία παραίτηση από ασυλία δεν αφορά μέτρα εκτέλεσης ή παρακράτησης περιουσίας.

Άρθρο 5

Οι χώροι του ΟΣΕΠ θα είναι απαραβίαστοι. Η περιουσία και το ενεργητικό του, οπουδήποτε κι αν βρίσκονται και από οποιονδήποτε κι αν κατέχονται, θα απολαμβάνουν ασυλίας από έρευνα, επίταξη, δήμευση, απαλλοτρίωση ή άλλη μορφή παρέμβασης με εκτελεστική, διοικητική, δικαστική ή νομοθετική ενέργεια.

Άρθρο 6

Τα αρχεία του ΟΣΕΠ, και γενικά όλα τα έγγραφα που του ανήκουν ή που κατέχονται από αυτόν, θα είναι απαραβίαστα οπουδήποτε κι αν βρίσκονται.

Άρθρο 7

Η σημαία και το έμβλημα του ΟΣΕΠ θα επιδεικνύονται στους χώρους του και στα μέσα μεταφοράς του όταν χρησιμοποιούνται για επίσημους σκοπούς. Οι σημαίες των Κρατών - Μελών θα επιδεικνύονται στους χώρους του ΟΣΕΠ.

Άρθρο 8

Χωρίς να περιορίζεται από οικονομικούς ελέγχους, κανονισμούς ή μορατόρια οποιουδήποτε είδους:

α) ο ΟΣΕΠ μπορεί να διατηρεί κεφάλαια, χρυσό ή νομίσματα κάθε είδους, και να διατηρεί και να κινεί τραπεζικούς λογαριασμούς σε οποιοδήποτε νόμισμα για την εκπλήρωση των σκοπών του,

β) ο ΟΣΕΠ μπορεί να μεταφέρει ελεύθερα τα κεφάλαιά του από μια χώρα στην άλλη ή εντός οποιασδήποτε χώρας και να μετατρέπει οποιοδήποτε νόμισμα που κατέχει σε οποιοδήποτε άλλο νόμισμα.

Άρθρο 9

Ο ΟΣΕΠ, το ενεργητικό του, το εισόδημά του και κάθε άλλη περιουσία του θα απαλλάσσεται:

α) Από κάθε άμεσο φόρο. Ωστόσο, εννοείται ότι ο ΟΣΕΠ δεν θα ζητήσει απαλλαγή από συντελεστές, φόρους ή οφειλές που αποτελούν απλώς χρεώσεις για υπηρεσίες κοινής ωφέλειας.

β) Από κάθε τελωνειακό δασμό και πρόσθετη οικονομική υποχρέωση, απαγόρευση και περιορισμό στις εισαγωγές και εξαγωγές σε σχέση με είδη που εισάγονται ή εξαγονται από τον ΟΣΕΠ για επίσημη χρήση του, με εξαίρεση τις χρεώσεις για αποθήκευση, εκτελωνισμό αγαθών εκτός των μερών που καθορίζονται για το σκοπό αυτόν και πέραν των εργασιμών ωρών των τελωνειακών αρχών.

Εννοείται ότι τα είδη που εισάγονται σύμφωνα με την απαλλαγή αυτή δεν θα πωληθούν στη χώρα στην οποία εισάγονται, παρά μόνο υπό συνθήκες που θα συμφωνηθούν με το ενδιαφερόμενο Κράτος - Μέλος.

γ) Από κάθε τελωνειακό δασμό και απαγόρευση και περιορισμό στις εισαγωγές και εξαγωγές των δημοσιεύσεών του, με εξαίρεση τις χρεώσεις για αποθήκευση, εκτελωνισμό αγαθών εκτός των μερών που καθορίζονται για το σκοπό αυτόν και πέραν των εργασιμών ωρών των τελωνειακών αρχών.

Άρθρο 10

Ενώ ο ΟΣΕΠ, κατά γενικό κανόνα, δεν θα ζητά απαλλαγή από τέλη κατανάλωσης και από φόρους επί της πώλησης κινητής και ακίνητης περιουσίας που αποτελούν τμήμα της τιμής που θα καταβληθεί, ωστόσο όταν ο ΟΣΕΠ κάνει σημαντικές αγορές για επίσημη χρήση περιουσίας επί της οποίας χρεώθηκαν ή θα χρεωθούν τα εν λόγω τέλη και φόροι, τα Κράτη-Μέλη, όταν αυτό είναι δυνατόν, θα κάνουν τους κατάλληλους διοικητικούς διακανονισμούς για την απαλλαγή ή επιστροφή του ποσού των τελών ή φόρων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΣΕΠ

Άρθρο 11

Ο ΟΣΕΠ θα απολαμβάνει, στην επικράτεια κάθε Κράτους-Μέλους, για την επίσημη επικοινωνία του, μεταχείριση όχι λιγότερο ευνοϊκή από αυτή που παρέχεται από το εν λόγω Κράτος στις διπλωματικές αποστολές οποιουδήποτε άλλου Κράτους.

Δεν θα ισχύει λογοκρισία στην επίσημη αλληλογραφία και σε άλλη επίσημη επικοινωνία του ΟΣΕΠ.

Δεν θα ισχύει λογοκρισία στις δημοσιεύσεις, στις ακίνητες και κινούμενες εικόνες, φιλμς και ηχογραφήματα του ΟΣΕΠ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V ΟΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ - ΜΕΛΩΝ

Άρθρο 12

Οι εκπρόσωποι των Κρατών - Μελών, όταν ασκούν τα καθήκοντά τους και στη διάρκεια του ταξιδιού τους προς και από τον τόπο συναντήσεων του ΟΣΕΠ, θα απολαμβάνουν των εξής προνομίων και ασυλιών:

α) ασυλία από προσωπική σύλληψη ή κράτηση και από κατάσχεση των προσωπικών τους αποσκευών και, όσον αφορά λέξεις που λένε ή γράφουν και όλες τις ενέργειες που κάνουν με την ιδιότητά τους ως εκπρόσωποι, ασυλία από νομικές ενέργειες κάθε είδους,

β) απαραβίαστο όλων των εγγράφων, συμπεριλαμβανομένων των προγραμμάτων Η/Υ, βιντεοκασετών ή δίσκων που περιέχουν δεδομένα που είναι στην κατοχή τους,

γ) το δικαίωμα να χρησιμοποιούν κωδικούς και να λαμβάνουν έγγραφα ή αλληλογραφία με κούριερ ή σε σφραγισμένους σάκους,

δ) απαλλαγή όσον αφορά τους ιδίους, τις συζύγους και τους συγγενείς που εξαρτώνται από αυτούς από περιορισμούς μετα-

νάστευσης, από καταχώριση αλλοδαπών ή από υποχρεώσεις εθνικής υπηρεσίας στο κράτος το οποίο επισκέπτονται ή μέσω του οποίου περνούν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους,

ε) τις ίδιες διευκολύνσεις όσον αφορά τους νομισματικούς ή συναλλαγματικούς περιορισμούς που χορηγούνται στα μέλη διπλωματικών αποστολών που έχουν παρόμοιο βαθμό,

στ) τις ίδιες ασυλίες και διευκολύνσεις σε σχέση με τις προσωπικές αποσκευές τους που χορηγούνται στα μέλη διπλωματικών αποστολών που έχουν παρόμοιο βαθμό.

Εκτός από τα προνόμια και τις ασυλίες που προσδιορίζονται άνωθεν, οι εκπρόσωποι των Κρατών-Μελών που διαθέτουν διπλωματικό βαθμό θα έχουν, όσον αφορά τους ιδίους, τις συζύγους και τους συγγενείς που εξαρτώνται από αυτούς, τα προνόμια και τις ασυλίες, τις απαλλαγές και διευκολύνσεις που χορηγούνται σε διπλωματικούς αντιπροσώπους, σύμφωνα με τη Συνθήκη της Βιέννης περί Διπλωματικών Σχέσεων της 18ης Απριλίου 1961.

Άρθρο 13

Για να διασφαλιστεί για τους εκπροσώπους των Κρατών-Μελών η ελευθερία λόγου και η ανεξαρτησία κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, η ασυλία από νομικές ενέργειες όσον αφορά λέξεις που λένε ή γράφουν και ενέργειες που κάνουν κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους θα συνεχίσει να χορηγείται, παρά το ότι τα εν λόγω άτομα δεν ασχολούνται πλέον με την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων.

Άρθρο 14

Τα προνόμια και οι ασυλίες χορηγούνται στους εκπροσώπους των Κρατών-Μελών, όχι για το προσωπικό όφελος των ιδίων των ατόμων, αλλά για την εξασφάλιση της ανεξάρτητης άσκησης των καθηκόντων τους σε σχέση με τον ΟΣΕΠ. Συνεπώς, ένα Κράτος-Μέλος δεν έχει μόνο το δικαίωμα αλλά και το καθήκον να παραιτείται της ασυλίας του εκπροσώπου του σε περίπτωση όπου, κατά τη γνώμη του εν λόγω Κράτους - Μέλους, η ασυλία παρεμποδίζει την απονομή δικαιοσύνης και όπου μπορεί να παραιτηθεί της ασυλίας χωρίς να θίγεται ο σκοπός για τον οποίο χορηγείται η ασυλία.

Άρθρο 15

Οι διατάξεις των άρθρων 12, 13 και 14 δεν θα ισχύουν μεταξύ ενός εκπροσώπου και του Κράτους του οποίου είναι ή ήταν εκπρόσωπος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

Άρθρο 16

Τα μέλη προσωπικού PERMIS:

α. Θα έχουν ασυλία από δικαιοδοσία σε σχέση με λέξεις που λένε ή γράφουν και ενέργειες που κάνουν με την επίσημη ιδιότητά τους και εντός των ορίων της εξουσίας τους.

β. Θα απαλλάσσονται από τη φορολογία επί των μισθών και απολαβών που τους καταβάλλει ο ΟΣΕΠ.

γ. Θα έχουν ασυλία, μαζί με τις συζύγους και τους συγγενείς που εξαρτώνται από αυτούς, από περιορισμούς μετανάστευσης και καταχώρησης αλλοδαπών.

δ. Θα έχουν τα ίδια προνόμια όσον αφορά τις συναλλαγματικές διευκολύνσεις που χορηγούνται σε αξιωματικούς διπλωματικών αποστολών που έχουν παρόμοιο βαθμό.

ε. Θα έχουν, μαζί με τις συζύγους και τους συγγενείς που εξαρτώνται από αυτούς, τις ίδιες διευκολύνσεις επαναπατρισμού σε καιρούς διεθνούς κρίσης που χορηγούνται σε αξιωματικούς διπλωματικών αποστολών που έχουν παρόμοιο βαθμό.

στ. Θα έχουν το δικαίωμα, σύμφωνα με τους νόμους και κανονισμούς του Κράτους υποδοχής, να εισάγουν ατελώς την επίπλωση και τον εξοπλισμό τους, συμπεριλαμβανομένου και

ενός οχήματος, όταν αναλαμβάνουν για πρώτη φορά τη θέση τους στο Κράτος υποδοχής, και το δικαίωμα εξαγωγής αυτών ατελώς όταν λήξει η υπηρεσία τους στο PERMIS. Ωστόσο, με εξαίρεση τις διατάξεις των εν λόγω νόμων και κανονισμών, τα αγαθά που απαλλάχθηκαν σύμφωνα με την παρούσα υποπαράγραφο δεν θα μεταβιβαστούν, δεν θα ενοικιαστούν μόνιμα ή προσωρινά και δεν θα πωληθούν.

Άρθρο 17

Εκτός από τις ασυλίες και τα προνόμια που προσδιορίζονται στο Άρθρο 16, ο Γενικός Γραμματέας και οι Αναπληρωτές του θα έχουν, όσον αφορά τους ίδιους, τις συζύγους και τους συγγενείς που εξαρτώνται από αυτούς, τα προνόμια και τις ασυλίες, τις απαλλαγές και διευκολύνσεις που χορηγούνται σε διπλωματικούς αντιπροσώπους, σύμφωνα με τη Συνθήκη της Βιέννης περί Διπλωματικών Σχέσεων της 18ης Απριλίου 1961.

Άρθρο 18

Τα μέλη προσωπικού του PERMIS που είναι πολίτες ή μόνιμοι κάτοικοι του Κράτους υποδοχής θα απολαμβάνουν μόνο της ασυλίας από δικαιοδοσία και του απαραβίαστου σε σχέση με επίσημες ενέργειες που γίνονται κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Άρθρο 19

Τα προνόμια και οι ασυλίες χορηγούνται στο προσωπικό προς συμφέρον του ΟΣΕΠ και όχι για προσωπικό όφελος των ατόμων.

Το Συμβούλιο θα έχει το δικαίωμα και το καθήκον να παραιτηθεί της ασυλίας οποιουδήποτε μέλους του διευθυντικού και επαγγελματικού προσωπικού σε κάθε περίπτωση όπου, κατά τη γνώμη του, η ασυλία παρεμποδίζει τη δικαιοσύνη και όπου μπορεί να παραιτηθεί της ασυλίας χωρίς να θίγονται τα συμφέροντα του ΟΣΕΠ, βάσει των πληροφοριών που παρέχει ο Γενικός Γραμματέας.

Ο Γενικός Γραμματέας θα έχει το δικαίωμα και το καθήκον να παραιτηθεί της ασυλίας οποιουδήποτε μέλους του προσωπικού υποστήριξης σε κάθε περίπτωση όπου, κατά τη γνώμη του, η ασυλία παρεμποδίζει τη δικαιοσύνη και όπου μπορεί να παραιτηθεί της ασυλίας χωρίς να θίγονται τα συμφέροντα του ΟΣΕΠ.

Άρθρο 20

Για να διασφαλιστεί η σωστή υλοποίηση του παρόντος Πρωτοκόλλου, ο Γενικός Γραμματέας θα προσδιορίζει τα ονόματα και τις θέσεις των μελών του προσωπικού PERMIS σε κατάλογο που θα παραδοθεί στα Κράτη-Μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΔΙΑΦΩΝΙΩΝ

Άρθρο 21

Όλες οι διαφωνίες που προκύπτουν μεταξύ των Κρατών-Μελών ή μεταξύ των Κρατών-Μελών και του ΟΣΕΠ σχετικά με την ερμηνεία ή εφαρμογή του παρόντος Πρωτοκόλλου θα παραπέμπονται σε διαβουλεύσεις και, αν δεν επιτευχθεί συμφωνία, τα ενδιαφερόμενα μέρη θα υποβάλλουν τη διαφωνία στο Συμβούλιο για εξέταση και πραγματοποίηση των κατάλληλων ενεργειών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 22

Το παρόν Πρωτόκολλο θα είναι ανοιχτό για υπογραφή από όλα τα Ιδρυτικά Μέλη του ΟΣΕΠ.

Το παρόν Πρωτόκολλο υπόκειται σε επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση.

Το παρόν Πρωτόκολλο θα είναι ανοιχτό για προσχώρηση από οποιοδήποτε Κράτος μέλος του Καταστατικού.

Τα έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης θα κατατίθενται στον Θεματοφύλακα.

Άρθρο 23

Δεν μπορούν να τεθούν επιφυλάξεις για το παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο 24

Το παρόν Πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ την πρώτη ημέρα του μήνα που ακολουθεί την ημερομηνία όταν εννέα υπογράφοντα Κράτη καταθέσουν τα έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισής τους.

Για κάθε Κράτος που επικυρώνει, αποδέχεται, εγκρίνει το παρόν Πρωτόκολλο ή προσχωρεί σε αυτό μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα τεθεί σε ισχύ, το παρόν Πρωτόκολλο θα τίθεται σε ισχύ την ημερομηνία της κατάθεσης των αντίστοιχων εγγράφων από το εν λόγω Κράτος.

Άρθρο 25

Κάθε Κράτος-Μέλος μπορεί να προτείνει οποιαδήποτε τροποποίηση του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Το κείμενο κάθε προτεινόμενης τροποποίησης θα διανέμεται στα Κράτη-Μέλη μέσω του PERMIS και θα υποβάλλεται στο Συμβούλιο για εξέταση και έγκριση.

Οι τροποποιήσεις του παρόντος Πρωτοκόλλου, που εγκρίνονται σύμφωνα με την παράγραφο 2 άνωθι, θα υπόκεινται σε επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση των Κρατών-Μελών και θα τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο Άρθρο 24.

Άρθρο 26

Το PERMIS θα είναι ο Θεματοφύλακας του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Το πρωτότυπο του παρόντος Πρωτοκόλλου σε ένα μόνο αντίτυπο στην αγγλική γλώσσα θα κατατεθεί στον Θεματοφύλακα.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ οι υπογεγραμμένοι, όντες νομίμως εξουσιοδοτημένοι σχετικά, υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο.

Υπογράφηκε στην Τιφλίδα στις τριάντα Απριλίου χίλια εννιακόσια ενενήντα εννέα.

Για τη Δημοκρατία της Αλβανίας	[υπογραφή]
Για τη Δημοκρατία της Αρμενίας	[υπογραφή]
Για τη Δημοκρατία του Αζερμπαϊτζάν	[υπογραφή]
Για τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας	[υπογραφή]
Για τη Γεωργία	[υπογραφή]
Για την Ελληνική Δημοκρατία	[υπογραφή]
Για τη Δημοκρατία της Μολδαβίας	[υπογραφή]
Για τη Ρουμανία	[υπογραφή]
Για τη Ρωσική Ομοσπονδία	[υπογραφή]
Για τη Δημοκρατία της Τουρκίας	[υπογραφή]
Για την Ουκρανία	[υπογραφή]

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και του Πρωτοκόλλου που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 24 αυτού."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του

Υπουργείου Εξωτερικών: «Κύρωση του Μνημονίου Ελληνο-Τσεχικής συνεργασίας για την οικονομική ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης».

Θέλει κάποιος συνάδελφος το λόγο;

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Τζέκη, έχετε το λόγο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Παίρνουμε το λόγο για το συγκεκριμένο Μνημόνιο, γιατί θεωρούμε ότι είναι σημαντικό και επίκαιρο. Είναι σημαντικό γιατί πρόκειται για μία συμφωνία μεταξύ της Ελλάδας και της Τσεχίας που, κατά τη δική μας γνώμη βέβαια, δεν γίνεται για να ωφελήσει τη δική μας χώρα και το λαό, αλλά και τη χώρα της Τσεχίας και το λαό της αντίστοιχα. Συγκεκριμένα στο Μνημόνιο αναφέρεται ότι αυτό είναι προδιαγεγραμμένο στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανασυγκρότηση της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Άρα είναι συγκεκριμένο το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινηθούν.

Αναφέρει μάλιστα ότι το ενδιαφέρον εξαντλείται στο να αναπτυχθούν οι επιχειρηματικές δραστηριότητες όσων επιθυμούν από τη χώρα μας αλλά και από την Τσεχία αντίστοιχα.

Εκείνο όμως που θέλουμε ιδιαίτερα να σημειώσουμε, κύριε Πρόεδρε, είναι η αναφορά που γίνεται στο Μνημόνιο για την προσπάθεια της ανασυγκρότησης της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, με την οποία θα επέλθει η ειρήνη και η σταθερότητα στα Βαλκάνια. Αναφέρεται δε ιδιαίτερα στο Κόσοβο και ιδιαίτερα στα Βαλκάνια.

Εμείς πιστεύουμε ότι πρόκειται πραγματικά για μια ουσιαστική επισήμανση, γιατί μέχρι σήμερα τουλάχιστον παρατηρούμε ότι ούτε σταθερότητα υπάρχει και πολύ περισσότερο ειρήνη δεν έχει επιτευχθεί, ιδιαίτερα σήμερα που γινόμαστε όλοι μάρτυρες μιας επέμβασης των γνωστών στρατιωτικών τμημάτων του UCK στη γειτονική μας χώρα, την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, όπου αυτήν τη στιγμή εδρεύει και η δύναμη του ΟΗΕ αλλά και στρατεύματα του ΝΑΤΟ, είκοσι χιλιάδες τον αριθμό. Δεν ήταν αποτρεπτικό αυτό για τις δυνάμεις των αυτονομιστών Αλβανών να προξενήσουν αυτό το κακό που προξενούν στη γειτονική μας χώρα και βέβαια στα σχέδια αυτά, που δεν είναι σχέδια των Αλβανών, αλλά είναι σχέδια και των ευρωπαϊκών και των ΗΠΑ παίρνει μέρος και η ελληνική Κυβέρνηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε συνάδελφε, με συγχωρείτε. Συζητάμε για το Μνημόνιο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε, αλλά μέσα στο Μνημόνιο αναφέρεται...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ναι, αλλά έτσι μπορούμε να πάμε μέχρι την Άπω Ανατολή και τα προβλήματα εκεί.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Θα πάμε και στην Άπω Ανατολή, γιατί συνδέονται. Θα σας διαβάσω συγκεκριμένα τι αναφέρεται εδώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εν πάση περιπτώσει, καταλαβαίνετε τι εννοώ.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Δεν μπορούμε να μην τα αναφέρουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Σας είπα ότι εισάγεται το νομοσχέδιο σύμφωνα με το άρθρο 108 του Κανονισμού. Η διαδικασία των συμβάσεων είναι η εξής: Αν κάποιο κόμμα ή κάποιος Βουλευτής έχει αντίρρηση και καταψηφίζει το νομοσχέδιο, καλείται να εξηγήσει τους λόγους.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Αυτό κάνω κι εγώ, κύριε Πρόεδρε. Θέλετε να σας αναφέρω τη συγκεκριμένη παράγραφο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Την άκουσα την παράγραφο, αλλά ο νόν νοίτω. Παρακαλώ, συνοψίστε ό,τι θέλετε να πείτε, γιατί είμεθα εκτός θέματος.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Θεωρούμε ότι αυτό το Μνημόνιο δεν προάγει τη φιλία και τη συνεργασία των δύο χωρών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εντάξει, αυτή είναι μία άποψη.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Το Μνημόνιο όμως έχει συγκεκριμένα θέματα που εμείς δεν μπορούμε να μην αναφερθούμε σε αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Καλώς, δεν τα δέχεσθε.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Η επιχειρηματολογία δηλαδή της Κυβέρνησης είναι ακριβώς αυτά στα οποία εμείς δεν συμφωνούμε. Γι' αυτό είμαστε αντίθετοι στο Μνημόνιο.

Αυτό ήθελα να τονίσω ιδιαίτερα και τα όσα συμβαίνουν.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Χαϊτίδης έχει το λόγο.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, στη Διαρκή Επιτροπή είχα διατυπώσει κάποιες ερωτήσεις, είχα προτείνει διορθώσεις και είχε επιφυλαχθεί η Υπουργός να μας απαντήσει. Θέλετε να επαναλάβω...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Όχι, κύριε Χαϊτίδη. Όπως είπα και στον κύριο συνάδελφο πριν, το άρθρο 108 του Κανονισμού της Βουλής αναφέρει όσον αφορά τις συμβάσεις ότι «μπορεί να ψηφίσει κατ' αρχήν, κατ' άρθρον και στο σύνολο» ένα νομοσχέδιο. Επίσης αναφέρει ότι «αν προβληθούν αντιρρήσεις» -μπορεί κάποιος Βουλευτής, κάποιο κόμμα να μην ψηφίζει, όπως το Κ.Κ.Ε. καταψηφίζει- «ο Πρόεδρος καλεί το Βουλευτή ή τους Βουλευτές που τις διατύπωσαν να λάβουν το λόγο». Επομένως η σημερινή συζήτηση δεν είναι προέκταση της συζήτησης που έγινε στην επιτροπή.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, στο Σύμφωνο το οποίο επικυρώνουμε υπάρχουν λάθη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Αυτό είναι άλλο θέμα.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Είχε υποσχεθεί η κυρία Υπουργός...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Υποθέτω ότι θα τα έχει διορθώσει, εάν αυτό το μπορεί. Εδώ, όπως γνωρίζετε, έναν κώδικα τον ψηφίζουμε ή τον απορρίπτουμε. Έτσι και μία σύμβαση διεθνή την ψηφίζουμε ή την απορρίπτουμε. Το Υπουργείο εάν έχει υπόψη του ότι υπάρχουν κάποια προβλήματα, προφανώς με τη διαδικασία πάλι των διεθνών σχέσεων, θα προσπαθήσει τη σύμβαση αυτή να την επαναφέρει στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων. Δεν μπορεί να διορθώσει τώρα τίποτα σε αυτήν τη σύμβαση.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Έτσι είχαμε συμφωνήσει στην επιτροπή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Δεν ξέρω τι είχατε συμφωνήσει, εγώ σας λέω ότι μία διεθνής σύμβαση αλλάζει σε κάτι αφού και η άλλη πλευρά θα συμφωνήσει. Δηλαδή οι Τσέχοι υπέγραψαν μια σύμβαση και εμείς ή την ψηφίζουμε ή δεν την ψηφίζουμε και στην περίπτωση αυτή η Κυβέρνηση ξαναδιαπραγματεύεται. Επίσης η Κυβέρνηση μπορεί να διαπιστώσει με τις δικές μας συμβουλές εδώ ότι υπάρχει κάποιο ζήτημα. Τότε στην πορεία εφαρμογής της σύμβασης αυτής προσπαθεί να το διορθώσει.

Η κυρία Υπουργός έχει το λόγο.

ΕΛΙΣΑΒΕΤ ΠΑΠΑΖΩΗ (Αναπληρωτής Υπουργός Εξωτερικών): Είναι φανερό ότι δεν θα συζητήσουμε εδώ τα προβλήματα που υπάρχουν αυτήν τη στιγμή στην πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας. Είναι γνωστές σε όλους οι προσπάθειες που κάνει η ελληνική Κυβέρνηση και σε διμερές επίπεδο και στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στα πλαίσια του ΝΑΤΟ και στα πλαίσια του Συμφώνου Σταθερότητας. Εκεί είναι η αναφορά που έκανε ο συνάδελφος από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας για τα θέματα ειρήνης. Αναφέρθηκε στην εισαγωγή του σχετικού μνημονίου που λέει ότι «καθοδηγούμενοι από την επιθυμία δημιουργίας σύμφωνα με το Σύμφωνο Σταθερότητας της επίτευξης ειρήνης κλπ». Είναι φανερό ότι δεν θα λυθεί το θέμα της ειρήνης στην περιοχή μας από αυτή τη συμφωνία για την ελληνοτσεχική συνεργασία σε επιχειρηματικό επίπεδο στα πλαίσια των έργων για την ανασυγκρότηση της περιοχής.

Θα ήθελα να διευκρινίσω ότι ο κύριος συνάδελφος της Νέας Δημοκρατίας έχει δίκιο στο εξής: Μέσα στο κείμενο, στην παράγραφο 8, αναγράφεται το ελληνικό μνημόνιο ως «υπόμνημα». Είναι ένα λάθος που δεν έχει σχέση με το περιεχόμενο της συμφωνίας. Απλώς αντί να γραφτεί ως μνημόνιο γράφτηκε ως υπόμνημα. Επίσης έχει ξεχαστεί η αναφορά σε κάποιες παραγράφους στην εισηγητική έκθεση, η οποία όμως ως γνωστόν δεν παίζει ρόλο. Κάναμε μία παρέμβαση στη Βουλή, αλλά όπως είπατε, κύριε Πρόεδρε, είχε τυπωθεί το σχετικό κείμενο. Το μόνο θέμα είναι λοιπόν ότι σε ένα σημείο αντί να αναγράφεται μνημόνιο, αναγράφεται υπόμνημα.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Μιλάτε για ανύπαρκτα άρθρα.

ΕΛΙΣΑΒΕΤ ΠΑΠΑΖΩΗ (Αναπληρωτής Υπουργός Εξωτερικών): Αυτές οι αναφορές γίνονται στην εισηγητική έκθεση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρία Υπουργέ, στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως δεν θα δημοσιευθεί η εισηγητική έκθεση, θα δημοσιευθεί το κείμενο όπως θα κυρωθεί από τη Βουλή. Η κύρωση όπως γίνεται από τη Βουλή –και αυτό θα δημοσιεύσετε- αναφέρει υπόμνημα. Για να αλλάξετε αυτήν τη διατύπωση θα πρέπει να υπάρξει κάποια διαδικασία και με την άλλη πλευρά. Θέλετε να κρατηθεί εάν αυτό νομίζετε ότι έχει κάποια σημασία; Προφανώς ο γραφέας εκεί έκανε λάθος.

ΕΛΙΣΑΒΕΤ ΠΑΠΑΖΩΗ (Αναπληρωτής Υπουργός Εξωτερικών): Κύριε Πρόεδρε, παντού γράφεται ως μνημόνιο. Σε ένα άρθρο αναγράφεται ως υπόμνημα.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Να διορθωθεί εκείνο, κυρία Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Καλώς.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εξωτερικών «Κύρωση του Μνημονίου Ελληνο-Τσεχικής συνεργασίας για την οικονομική ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης»;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εξωτερικών «Κύρωση του Μνημονίου Ελληνο- Τσεχικής συνεργασίας για την οικονομική ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση του Μνημονίου Ελληνο- Τσεχικής συνεργασίας για την οικονομική ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος το Μνημόνιο Ελληνο-Τσεχικής συνεργασίας για την οικονομική ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, που υπογράφηκε στην Θεσσαλονίκη στις 23 Φεβρουαρίου 2000, του οποίου το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

ΜΝΗΜΟΝΙΟ

ΕΛΛΗΝΟ-ΤΣΕΧΙΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Ο Υπουργός Εξωτερικών της Ελληνικής Δημοκρατίας Γεώργιος Α. Παπανδρέου και ο Υπουργός Εξωτερικών της Τσεχικής Δημοκρατίας Jan Kavan συναντήθηκαν στο Λονδίνο στις 13 Ιανουαρίου 2000 και στη Θεσσαλονίκη στις 23 Φεβρουαρίου 2000 και

ΑΦΟΥ ΔΗΛΩΣΑΝ ότι οι σχέσεις μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Τσεχικής Δημοκρατίας έφθασαν σε άριστο επίπεδο και έχουν ανοδικές τάσεις,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να προάγουν την ανάπτυξη φιλικών δεσμών και στενής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών σε όλους τους τομείς, συμπεριλαμβανομένης της οικονομικής συνεργασίας,

ΒΑΣΙΖΟΜΕΝΟΙ στις θετικές εμπειρίες που απέκτησαν από τις δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν από κοινού μέχρι σήμερα μεταξύ των αντίστοιχων Κρατών τους, οι οποίες αποσκοπούσαν στην επίτευξη ειρήνης και σταθερότητας στο Κόσοβο,

ΚΑΘΟΔΗΓΟΥΜΕΝΟΙ από την επιθυμία δημιουργίας, σύμφωνα με το Σύμφωνο Σταθερότητας για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη ως πολιτικό πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αποσκοπεί στην επίτευξη ειρήνης, ευημερίας και σταθερότητας στην περιοχή, ευνοϊκών συνθηκών για την οικονομική ανάπτυξη των πληγέντων περιοχών,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΩΣ ΕΞΗΣ:

1. Οι Υπουργοί Εξωτερικών των δύο Κρατών θα συνεργαστούν στενά με σκοπό να παράσχουν την κατά το δυνατόν πιο αποτελεσματική αρωγή στους οικονομικούς φορείς των δύο Κρατών, που επιθυμούν να συμμετάσχουν στην οικονομική ανασυγκρότηση και ανάπτυξη των περιοχών που επλήγησαν από τις συγκρούσεις και τον πόλεμο.

2. Το Υπουργείο Εξωτερικών της Ελληνικής Δημοκρατίας και το Υπουργείο Εξωτερικών της Τσεχικής Δημοκρατίας θα πραγματοποιούν διαβουλεύσεις μεταξύ τους για ζητήματα που αφορούν τη συμμετοχή Ελληνικών και Τσεχικών επιχειρήσεων στην οικονομική ανασυγκρότηση της περιοχής. Συγκεκριμένα, θα ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τις ευκαιρίες της αγοράς για τις επιχειρήσεις αυτές και θα συνεργάζονται για την προαγωγή επιχειρηματικών ευκαιριών που προσφέρονται από το έργο του Συμφώνου Σταθερότητας και του Ευρωπαϊκού Φορέα Ανασυγκρότησης.

3. Το Υπουργείο Εξωτερικών της Ελληνικής Δημοκρατίας και το Υπουργείο Εξωτερικών της Τσεχικής Δημοκρατίας θα προάγουν όλες τις δραστηριότητες των αντίστοιχων Κυβερνήσεων τους που αποσκοπούν στην ανεύρεση μηχανισμών που θα υποστηρίξουν συγκεκριμένη συνεργασία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Τσεχικής Δημοκρατίας για την ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

4. Η συνεργασία αυτή θα προαχθεί μέσω κοινού Ελληνο - Τσεχικού Συμβουλίου (εφεξής αποκαλούμενο «Συμβούλιο») με έδρα τη Θεσσαλονίκη, υπό την αιγίδα των αντίστοιχων Υπουργών Εξωτερικών, οι οποίοι θα προεδρεύουν των κοινών συνεδριάσεων. Οργανωτικά, το Συμβούλιο θα υποστηρίζεται από το Υπουργείο Μακεδονίας - Θράκης και οι δραστηριότητές του θα διευκολύνονται, από ελληνικής πλευράς, από το προσωπικό της Υπηρεσίας Διεθνών Σχέσεων του Υπουργείου Μακεδονίας - Θράκης και, από τσεχικής πλευράς, από δύο διπλωμάτες από την Τσεχική Πρεσβεία στην Ελλάδα.

5. Για να υλοποιηθεί τα καθήκοντά του σχετικά με την επίτευξη Ελληνο-Τσεχικής συνεργασίας για την οικονομική ανασυγκρότηση της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, το Συμβούλιο θα

δημιουργήσει στενή σχέση εργασίας με το Διαβαλκανικό και το Επιχειρηματικό Κέντρο Ευξείνου Πόντου (ΔΙΠΕΚ Α.Ε.), το οποίο ιδρύθηκε και υποστηρίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία και συλλογικές επιχειρηματικές οργανώσεις και έχει την κατάλληλη υποδομή και εμπειρία για να παράσχει υπηρεσίες επιχειρηματικής υποστήριξης εντός της περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

6. Το Συμβούλιο θα συνεργάζεται επίσης στενά με το εμπορικό και οικονομικό τμήμα των αντίστοιχων Πρεσβειών της Ελληνικής Δημοκρατίας στην Πράγα και της Τσεχικής Δημοκρατίας στην Αθήνα, καθώς και με το Ελληνο-Τσεχικό Εμπορικό Επιμελητήριο.

7. Τα μέλη του Συμβουλίου θα διορίζονται από τους αντίστοιχους Υπουργούς Εξωτερικών.

8. Τα παρόν Μνημόνιο θα τεθεί σε ισχύ μόλις κάθε Μέρος γνωστοποιήσει ότι έχουν ολοκληρωθεί οι εσωτερικές διαδικασίες του σχετικά με την έγκρισή του.

Υπεγράφη στη Θεσσαλονίκη, στις 23 Φεβρουαρίου 2000, σε δύο πρωτότυπα αντίτυπα στην αγγλική γλώσσα.

(υπογραφή)

(υπογραφή)

Γεώργιος Α. Παπανδρέου

Jan Kavan

Υπουργός Εξωτερικών
της Ελληνικής ΔημοκρατίαςΥπουργός Εξωτερικών
της Τσεχικής Δημοκρατίας

Άρθρο δεύτερο

Τα Πρωτόκολλα – Πρακτικά, που καταρτίζονται από το Μικτό Ελληνο-Τσεχικό Συμβούλιο της παραγράφου 4 του Μνημονίου, εγκρίνονται με κοινή πράξη των αρμόδιων κατά περίπτωση Υπουργών.

Άρθρο τρίτο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και του Μνημονίου που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων της παραγράφου 8 αυτού."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών μέχρις αυτού του σημείου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Εισερχόμεθα τώρα στην συζήτηση των άρθρων του νομοσχεδίου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες».

Είναι τριάντα επτά άρθρα. Να τα χωρίσουμε σε τέσσερα μέρη. Να συζητήσουμε το πρώτο και το δεύτερο μέρος. Να ακούσουμε τη γνώμη των εισηγητών.

Για την οικονομία της συζήτησης πώς νομίζετε ότι πρέπει να μεθοδευτεί;

Ο κ. Φλώρος έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Συμφωνούμε, κύριε Πρόεδρε, ότι τα δύο πρώτα μέρη είναι εφικτό να συζητηθούν σήμερα. Προτείνω να συζητηθεί το πρώτο μέρος 1 έως και 16 και μετά το δεύτερο μέρος σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Τα άλλα να συζητηθούν αύριο μαζί με τις τροπολογίες.

Εσείς, κύριε Βαρβιτσιώτη, τι λέτε;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το πρώτο κομμάτι του νομοσχεδίου που φτάνει ως το άρθρο 11 είναι η καρδιά του νομοσχεδίου. Γι' αυτό θα πρέπει να αναλωθεί

μεγαλύτερος χρόνος στη συζήτηση. Όσον αφορά το δεύτερο κεφάλαιο, θα μπορούσαμε να το συζητήσουμε σε μια ενότητα το μεσημέρι ξεχωριστά. Πάντως το πρώτο κομμάτι θα έπρεπε να το σπάσουμε σε δύο-τρία μέρη, γιατί περιέχει τις διατάξεις που αποτελούν τον ιστό αυτού του νομοσχεδίου. Αύριο μπορούμε να συζητήσουμε όλα τα υπόλοιπα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Από το άρθρο 17 μέχρι το τέλος;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Σας υπενθυμίζω ότι αύριο πρέπει να ολοκληρωθεί η συζήτηση του νομοσχεδίου.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Μπορούμε να την ολοκληρώσουμε αλλά θα θέλαμε μεγαλύτερη ευχέρεια στο πρώτο κεφάλαιο μέχρι το άρθρο 11.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Να συζητήσουμε λοιπόν το πρώτο μέρος σήμερα και τα άλλα τρία αύριο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αν μπορούμε να σπάσουμε τα έντεκα πρώτα άρθρα σε δύο ενότητες. Να πούμε από το άρθρο 1 μέχρι το άρθρο 6 και μετά από το 7 μέχρι το 11.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Καλώς. Στη συνέχεια να συζητήσουμε το δεύτερο κεφάλαιο. Εντάξει;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Φλώρος έχει το λόγο επί της ενότητας των άρθρων 1 έως και 6.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το πρώτο άρθρο του νομοσχεδίου αίρεται το νησιωτικό καμποτάζ από 1ης Νοεμβρίου 2002. Έχουμε την πλήρη εφαρμογή του κοινοτικού κανονισμού 3577/92.

Η παράγραφος 1 ορίζει το πεδίο εφαρμογής του νόμου. Έχουμε τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις χώρες όπως Λιχτενστάιν, Νορβηγία ή Ισλανδία. Η παράγραφος 2 αναπαράγει ρητά την παράγραφο 2 άρθρο 2 του κανονισμού και προσδιορίζει ποιος είναι ο πλοιοκτήτης και τέλος η παράγραφος 3 αναφέρεται σε επείγουσες περιπτώσεις, όπου αντιμετωπίζεται θεωρητικά το ενδεχόμενο όταν δεν επαρκούν τα πλοία κοινοτικών πλοιοκτητών να χρησιμοποιούνται πλοία που φέρουν σημαία άλλου κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας. Ήταν κάτι που προβλεπόταν σαν ασφαλιστική δικλείδα και στον Κώδικα Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος ισχύει σήμερα, και πρέπει να πω ότι ουδέποτε έγινε αλόγιστη χρήση που να προκαλεί διαταραχή στην αγορά.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ)

Στο δεύτερο άρθρο τώρα καθορίζεται το πλαίσιο λειτουργίας υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών. Επίσης με τις παραγράφους 1 και 2 καθορίζεται το θέμα της αρμοδιότητας και της εποπτείας και δεν υπάρχει καμία διαφοροποίηση με τα υφιστάμενα σήμερα.

Η παράγραφος 3 αναφέρει ότι το κράτος με τη συνδρομή φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας καθώς και φορέων διαχείρισης λιμένων μεριμνά για την ανάπτυξη και λειτουργία αυτών και στην παράγραφο 4 έχουμε το σχεδιασμό του δικτύου που είναι πάρα πολύ σημαντικό για το νομοσχέδιο και με τη συνδρομή του συμβουλίου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σχεδιάζεται το δίκτυο που καλύπτει τα λιμάνια όλων των νησιών.

Στην παράγραφο 6 με γνωμοδότηση του συμβουλίου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών προβλέπεται η επιβολή από τον Υπουργό υποχρέωσης δημοσίου συμφέροντος στους πλοιοκτήτες και γίνεται αναφορά στις περιπτώσεις που αφορά αυτή η υποχρέωση. Έχουν δε να κάνουν με τη συχνότητα, τη συνέχεια, την τεχνική εξυπηρέτηση, το ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων.

Η παράγραφος 7 εξετάζει θέματα του προσωπικού και κατοχυρώνονται ίσοι όροι ανταγωνισμού και στο τέλος έχουμε το πιστοποιητικό ελληνομάθειας που είναι απαραίτητο για τους εργαζόμενους που δεν έχουν σαν μητρική γλώσσα την

ελληνική. Είναι κάτι που διασφαλίζει τα πληρώματά μας και έγινε δεκτό με ανακούφιση από τις οργανώσεις των εργαζομένων στα πλοία.

Το τρίτο άρθρο αναφέρεται στην τακτική δρομολόγηση ενός πλοίου επιβατηγού οχηματαγωγού ή επιβατηγού φορτηγού και η παράγραφος 1 προβλέπει ότι γίνεται για περίοδο ενός έτους που αρχίζει από την 1η Νοεμβρίου. Στην παράγραφο 2 λαμβάνεται μέριμνα ώστε το πλοίο να διαθέτει όλα τα εχέγγυα ασφαλείας.

Αυτό ήταν στην 2α'.

Υπάρχουν βέβαια κάποια πράγματα τα οποία δεν προβλέπει η κοινοτική οδηγία, ο κανονισμός τον οποίον αναφέρετε, η παράγραφος 2α'. Συνεπώς απαιτεί το νομοσχέδιο την εξομίωση και των ξένων με τα ελληνικά δεδομένα.

Στην 2γ' θεσπίζεται το όριο της ηλικίας των πλοίων. Είναι κάτι το οποίο το συζητήσαμε διεξοδικά και στην επιτροπή. Εδώ υπήρξε μία διαφοροποίηση από την αρχική εξαγγελία του Υπουργείου Εθνικής Ναυτιλίας. Και φθάνουμε στην καταληκτική ημερομηνία της 31ης Δεκεμβρίου 2008.

Στη συνέχεια για πρώτη φορά θεσμοθετείται η φερεγγυότητα και η ηθική υπόσταση του πλοιοκτήτη. Είναι μια καινοτομία του νομοσχεδίου, η οποία για πρώτη φορά επιβάλλεται από το νόμο.

Θεσμοθετείται στη συνέχεια με την 2ε' η υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των επιβατικών πλοίων. Πρέπει να πω ότι ο μικρός στόλος και ο μεσαίος στόλος δεν ασφαλιζόταν μέχρι σήμερα. Είναι μια καινοτομία.

Στην παράγραφο 5 με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζεται ο Κώδικας Συμπεριφοράς Ηλεκτρονικών Συστημάτων κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων και αποδείξεων.

Στην παράγραφο 6 ο πλοιοκτήτης μπορεί κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο ανάλογης μεταφορικής ικανότητας και αναλόγων προσόντων, για το οποίο συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου 2 πιο πάνω.

Το τέταρτο άρθρο αφορά τη διαδικασία τακτικής δρομολόγησης των πλοίων. Αναφέρεται σε τυπικά και ουσιαστικά στοιχεία της δρομολόγησης, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ένα διαφανές πλαίσιο κανόνων υγιούς ανταγωνισμού. Αυτό γίνεται έτσι ώστε το κράτος να έχει τη δυνατότητα παρεμβάσεων όπου είναι επιτρεπτό και επιβάλλεται για λόγους δημοσίου συμφέροντος. Η διαδικασία είναι διαπιστωτική. Η άδειες σκοπιμότητας καταργούνται.

Με το άρθρο 5 θεσπίζεται η υποχρέωση οικονομικής φύσεως με σκοπό να διασφαλίζεται η συνεπής εκτέλεση των υποχρεώσεων του ιδιοκτήτη. Προβλέπεται η κατάθεση εγγυητικής επιστολής, έτσι ώστε ο πλοιοκτήτης να είναι υποχρεωμένος να εκπληρώσει τη συμβατική του υποχρέωση.

Τέλος, το έκτο άρθρο αναφέρεται στην εκτέλεση και στη διακοπή των δρομολογίων. Διατηρείται κατ' αρχήν η ισχύουσα νομοθεσία.

Με την παράγραφο 2 βελτιώνεται η απασχόληση των ναυτικών, κατοχυρώνεται δηλαδή το δεκάμηνο.

Η παράγραφος 4 αναφέρεται στην ακινησία του πλοίου και η παράγραφος 5 ρυθμίζει θέματα που έχουν να κάνουν με την οργανική σύνθεση του πληρώματος.

Κύριοι συνάδελφοι, αυτά είχα να σας πω για τα πρώτα έξι άρθρα τα οποία συζητάμε και θα έχω την ευκαιρία να μιλήσω ενδεχομένως και στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, πραγματικά το άρθρο 1 έρχεται να ικανοποιήσει αυτό που και σαν Νέα Δημοκρατία ζητάμε, δηλαδή την πρόωρη άρση του καμποτάζ. Οποιοδήποτε η άρση του καμποτάζ είναι σε μία διαδρομή.

Νομίζω ότι αναφερθήκαμε εδώ και πάρα πολλές φορές στην πρόωρη άρση του και τους λόγους που επιβάλλουν την πρόωρη άρση του. Νομίζουμε ότι με το άρθρο 1 μπορούμε να δημιουργήσουμε το πρώτο βήμα για συνθήκες σωστού ανταγωνισμού στη χώρα, τόσο εγχώριου όσο και εξωτερικού.

Στο άρθρο 2 έρχεται, όπως μας έχει πει ο Υπουργός, και στήνεται η καρδιά του νομοσχεδίου. Και η καρδιά του νομοσχεδίου, όπως την έχει περιγράψει, είναι το δίκτυο ακτοπολικών συγκοινωνιών, το οποίο αποτελείται από τα επιβατηγά και οχηματαγωγά, τα επιβατηγά ή τα φορτηγά πλοία.

Η πρώτη παρατήρηση που θα ήθελα να κάνω είναι γιατί τα φορτηγά; Τα φορτηγά μέχρι σήμερα δεν υπόκεινταν σε κανένα δίκτυο, δεν έμπαιναν στις διαδικασίες δικτύου. Γιατί να τα βάλουμε σήμερα σε ένα δίκτυο; Τα φορτηγά μπορούν και πρέπει να εξυπηρετούν μέσα από συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού οποιαδήποτε λιμάνια μας και νησιά μας. Και ξέρετε ότι τα φορτηγά πλοία σε λίγο θα αρχίσουν να αποκτούν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, διότι με τη λειψυδρία που παρατηρείται, ιδιαίτερα στα Κυκλαδονήσια, θα αρχίσει να δημιουργείται μια αυξανόμενη ανάγκη μικρών δεξαμενοπλοίων που θα εξυπηρετούν αυτές τις ανάγκες και θα επανέλθουμε στις παλιότερες εποχές προ φραγμάτων, όπου πράγματι ερχόντουσαν τα νερούλαδικα και έδιναν ζωή στα μικρά νησιά. Και αυτά θα τα βάλουμε σε ένα δίκτυο; Και αυτά θα πρέπει να μη λειτουργούν στους κανόνες της ελεύθερης αγοράς, αλλά θα πρέπει να εγκρίνεται η δρομολόγησή τους; Και αν μεθαύριο χρειάζεται εκτάκτως να δρομολογήσουμε πλοία, θα πρέπει να τους βάλουμε όλους αυτούς να πληρούν προϋποθέσεις, να υποβάλλουν παράβολα, αιτήσεις και λοιπά; Νομίζω ότι τα φορτηγά είναι ένας πλεονασμός ο οποίος δεν χρειάζεται και περισσεύει.

Το δεύτερο θέμα και αναφέρομαι στην παράγραφο 4 του δευτέρου άρθρου είναι το δίκτυο και ο τρόπος καθορισμού του δικτύου. Έχουμε εκφράσει κατ' επανάληψη τις ενστάσεις μας ότι και ο τρόπος καθορισμού του δικτύου, αλλά και οι υποχρεώσεις που δημιουργούν στην πολιτεία νομίζουμε ότι δεν θα αποτελέσει μια σωστή βάση εξυπηρέτησης των συγκοινωνιών μας.

Χθες έγινε μια πολύ σοβαρή συζήτηση για το πώς πρέπει να διαμορφωθεί αυτό το δίκτυο. Και πράγματι νομίζω ότι και από Βουλευτές της Πλειοψηφίας εκφράστηκε η άποψη ότι θα πρέπει να ξεχωρίσουμε τις μεγάλες και υγιείς γραμμές από τις μικρές και τις γραμμές, οι οποίες χρειάζονται ειδικά κίνητρα για τη δρομολόγηση πλοίων, είτε με την αποκλειστικότητα, είτε με την επιδότηση.

Σε ό,τι αφορά τις μεγάλες γραμμές δεν μπορούμε να δεχθούμε σε καμία περίπτωση καμία από τις υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας ή επιβολής ναύλου που προβλέπεται στα σχετικά άρθρα. Νομίζουμε ότι αυτό αλλοιώνει το πνεύμα του ανταγωνισμού, νομίζουμε ότι δημιουργεί στρέβλωση στην αγορά και όπως πολύ σωστά ανέφερε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος χθες το βράδυ, όταν δίνουμε στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας τόσα δικαιώματα υπογραφών, τόσα δικαιώματα μεταβολής ναύλων και δρομολογίων, νομίζουμε ότι ένας κακός Υπουργός –και δεν αναφερόμαστε στον καθήμενο στα υπουργικά έδρανα Υπουργό– ένας κακόπιστος Υπουργός θα μπορεί να δημιουργήσει στρεβλώσεις στην αγορά και να μεταβάλει την ιδιότητα του ανταγωνισμού.

Σε ό,τι αφορά το τρίτο άρθρο για τη μείωση της ηλικίας των πλοίων, η Νέα Δημοκρατία συμφωνεί. Και θα ήθελα να το ξεκαθαρίσω σε όλους τους τόνους ότι η Νέα Δημοκρατία συμφωνεί στη μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων.

Έχουν όμως εκφραστεί –και αυτό θα ήθελα να μεταφέρω– πάρα πολλές ενστάσεις από τους πλοιοκτήτες, μεγάλους και μικρούς, από την Ένωση Ακτοπλοίων ή από την Ένωση Ιδιοκτητών Σκαφών Πορθμείων, που εξυπηρετούν καθημερινές ανάγκες, οι οποίοι λένε ότι και να θέλουν να κτίσουν καινούρια βαπόρια, θα είναι αδύνατον να εξυπηρετηθούν από τις υπάρχουσες ράμπες-ναυπηγεία μέχρι το 2008. Και πάλι, αν

ήθελαν να κτίσουν καινούρια βαπόρια, είναι αδύνατον να βρουν τη χρηματοδότηση γι' αυτά τα βαπόρια.

Θα ήθελα να επισημάνω ξανά αυτό το οποίο ανέφερα εχθές και για το οποίο κατηγορήθηκα από τον εισηγητή της Πλειοψηφίας ότι παραπέμπω σε άλλες εποχές: Ότι πραγματικά θα πρέπει να δούμε το θέμα της ναυπηγικής και της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα. Η ναυπηγική βιομηχανία μπορεί και πρέπει να ενισχυθεί, όχι με τους τρόπους με τους οποίους πολύ γλαφυρά περιέγραψε ο κ. Μαγκριώτης, αγνοώντας μάλλον την ιστορία των ιδιωτικοποιήσεων σε αυτήν τη χώρα, αλλά μέσα από ολοκληρωμένα προγράμματα ανάπτυξης ορισμένων περιοχών.

Ας μην ξεχνάμε ότι το Κερατσίνι έχει 80% ανεργία. Ας μην ξεχνάμε ότι οι δήμοι του Πειραιά και όλοι οι κάτοικοί τους βρίσκονται στα πρόθυρα της φτώχειας και της ένδειας. Δεν μπορούμε να ενισχύσουμε τα ναυπηγεία ενισχύοντας ταυτόχρονα και την εργασία σε αυτούς τους χώρους;

Δεν μιλήσαμε για επιδοτήσεις και δεν αναφερθήκαμε στον τρόπο διαχείρισής τους όπως έγιναν στο παρελθόν, ούτε είπαμε να μοιράζουμε λεφτά σε εφοπλιστές. Αυτές οι μέθοδοι έχουν και καταδικαστεί και απορριφθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Μιλήσαμε όμως για συμμετοχή του κράτους και ενίσχυση από το κράτος της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Η Ιταλία και η Γαλλία έχουν εφαρμόσει τέτοιες πολιτικές. Και το κράτος εγγυάται δάνεια τα οποία παίρνουν τα ναυπηγεία για το κτίσιμο καινούριων πλοίων. Έχουν εφαρμόσει πολιτικές εκσυγχρονισμού και συνδυασμένης ενίσχυσης. Αυτές τις πολιτικές συγκεκριμένα συζητάμε, κύριε Φλώρο. Να μην αφήσουμε τα ναυπηγεία να τα συντηρούν συμβόλαια του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης, στα οποία μία πετρελαιοφόρος εννέα χιλιάδων τόνων κοστίζει όσο ένα σούπερ τάνκερ διακοσίων πενήντα χιλιάδων τόνων. Διότι με τέτοιου είδους συμβάσεις δεν κρατιούνται τα ναυπηγεία.

Στο άρθρο τέταρτο, ιδιαίτερα η παράγραφος 4, είναι μία ευθεία παρέμβαση που αλλοιώνει το πνεύμα και τις αρχές της απελευθέρωσης και του ανταγωνισμού. Και όποιος δεν θέλει να το δει, νομίζω ότι εθελοτυφλεί. Δίνεται το δικαίωμα στον Υπουργό να μεταβάλει το ναύλο, αν κρίνει ότι είναι υπερβολικός ως προς το δημόσιο συμφέρον. Πού; Στις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης, όπου πραγματικά θα ισχύει ο ανταγωνισμός, θα επεμβαίνει η πολιτεία; Θα επεμβαίνει η πολιτεία μέσα από τις ρυθμιστικές αρχές. Υποστηρίζεται ότι θα είναι η Ρ.Α.Θ.Ε., υποστηρίζεται ότι θα είναι η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Να είναι, αλλά μόνο εκεί που αλλοιώνεται το πνεύμα του ανταγωνισμού, εκεί που υπάρχουν συμφωνίες κάτω από το τραπέζι, εκεί που πραγματικά υπάρχει σύμπραξη των εταιρειών. Θα έχουμε όμως και έναν Υπουργό «δερεβέναγα» να επιβάλλει και τους ναύλους εκεί που θα υπάρχει ανταγωνισμός;

Με αυτήν τη λογική, που υπάρχει τόσα χρόνια και σύμφωνα με την οποία το Υπουργείο επιβάλλει τους ναύλους, έχουμε τη διαφορά ναύλων ανάμεσα στο Ελλάδα-Ιταλία και στο Πειραιά-Κρήτη. Με αυτή τη λογική. Διότι μέχρι τώρα πράγματι το Υπουργείο επέβαλε τους ναύλους και με αυτούς έχουμε υψηλότερους ναύλους στο Αιγαίο απ' ό,τι έχουμε στη Αδριατική. Νομίζουμε ότι αυτή η διάταξη δημιουργεί οπωσδήποτε στρέβλωση και, αν θέλετε, δίνει και το στίγμα της πρόθεσης του Υπουργείου να μην προχωρήσει τελικά στην πλήρη απελευθέρωση.

Στην παράγραφο 5 θα ήθελα μία διευκρίνιση για το πού θα πηγαίνουν τα χρήματα από τον πλειοδοτικό διαγωνισμό για τα δρομολόγια. Τι λέει η παράγραφος; Σε περίπτωση που ζητείται από περισσότερους πλοιοκτήτες μία συγκεκριμένη ώρα αναχώρησης, το λιμάνι και ο Υπουργός θα διενεργούν έναν πλειοδοτικό διαγωνισμό. Τα λεφτά που θα πηγαίνουν; Θα πηγαίνουν στα λιμάνια; Θα πηγαίνουν στο Υπουργείο; Μέχρι τώρα τα λιμάνια φώναζαν «θέλουμε τα λεφτά». Εσείς αλλάξατε το αρχικό κείμενο του νομοσχεδίου, το έχετε κάνει ότι με απόφαση του Υ.Ε.Ν. καθορίζονται οι όροι, αλλά δεν ξέρουμε πού θα πηγαίνουν τα χρήματα.

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

Στο πέμπτο άρθρο θα ήθελα να αναφερθώ στην τρίτη παράγραφο και να μου διευκρινίσει ο κύριος Υπουργός ποια είναι η πρόθεση για την εγγυητική επιστολή. Λέει με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν θα πρέπει να θέσουμε ένα όριο προβλέποντας ως νομοθέτες ως ποσοστιαίο επί της αξίας του πλοίου; Νομίζω ότι αυτό θα έκανε ένας συνετός νομοθέτης.

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

Ολοκληρώνω με το έκτο άρθρο. Νομίζουμε ότι καλύπτει τις ανάγκες, νομίζω ότι καλύπτει τις ανάγκες και των ναυτικών μας, δεν έχουμε διαπιστώσει ιδιαίτερες αντιδράσεις και συμφωνούμε απολύτως. Ευχαριστώ.

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

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Τονίσαμε και χθες επί της αρχής του νομοσχεδίου ότι το θεωρούμε ως απαράδεκτο, γιατί ενώ απελευθερώνει κάτι, είναι της κερδοσκοπικής διάθεσης του εφοπλιστικού μας κεφαλαίου και είχαμε ζητήσει την απόσυρση του νομοσχεδίου. Με αυτήν την έννοια, κύριε Πρόεδρε, δεν έχει καμία έννοια η συμμετοχή μας στη συζήτηση επί των άρθρων, αφού οι όποιες αλλαγές μπορούν να γίνουν σ' αυτά, δεν πρόκειται να θίξουν την αντιδραστική για μας φιλοσοφία του νομοσχεδίου. Αν μπαίνουμε στη συζήτηση, αυτό δεν γίνεται, γιατί διατηρούμε την όποια αυταπάτη ότι μπορεί να υπάρξουν τέτοιες αλλαγές προς όφελος της ακτοπλοΐας μας, της ναυσιπλοΐας μας, αλλά για να καταδειξουμε αυτές τις διαφωνίες μας.

Τονίσαμε ότι με την απελευθέρωση που προωθείται με το πρώτο άρθρο, που αποτελεί και την καρδιά του νομοσχεδίου, οι θάλασσές μας και ιδιαίτερα εκείνη του Αιγαίου θα γίνουν ξέφραγο αμπέλι και θα είναι θάλασσες όχι μόνο της χώρας μας ούτε της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και τρίτων χωρών. Και αυτό γίνεται καθαρά με την παράγραφο 3 του συγκεκριμένου άρθρου που λέει ότι θα δίνονται τέτοιες άδειες κατ' εξαίρεση και στα πλαίσια της αμοιβαιότητας. Αυτό για μας δεν αποτελεί εγγύηση, αφού γνωρίζουμε και γνωρίζετε ότι κατά κανόνα ο κανόνας γίνεται εξαίρεση. Φοβόμαστε ότι θα έχουμε μία τέτοια κατάσταση στο Αιγαίο. Επίσης, αυτή η κατάσταση της απελευθέρωσης είμαστε σίγουροι –και το τονίσαμε και χθες, το τονίζουμε και σήμερα– ότι θα δημιουργήσει πάρα πολλά προβλήματα στη μετακίνηση του επιβατηγού κοινού και ιδιαίτερα των νησιωτών μας.

Όσον αφορά το δεύτερο άρθρο, που αφορά την κρατική εποπτεία και τους γενικούς όρους, θα ήθελα να πω ότι το βασικό που προωθείται είναι το δίκτυο, η τριχοτόμηση για μας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και εξηγήσαμε χθες ότι θα δημιουργήσει τεράστια προβλήματα, ιδιαίτερα στη μεγάλη πλειοψηφία των νησιών μας, που θα ενταχθούν σε εκείνες τις γραμμές δημόσιου συμφέροντος των άγονων γραμμών κλπ. Και θα έρθει στην επικαιρότητα η δική μας πρόταση για την ίδρυση του ακτοπλοϊκού οργανισμού.

Εσείς βέβαια, κύριε Υπουργέ, αρνείστε να συζητήσετε έστω και αυτήν την πρόταση. Επαναλαμβάνουμε ότι για την κατάσταση που θα δημιουργηθεί με αυτήν την τριχοτόμηση αναλαμβάνετε τεράστιες ευθύνες. Τονίσαμε επίσης ότι σ' αυτές τις γραμμές –και πιστεύουμε δυστυχώς, γιατί δεν εύχεται κανείς κάτι τέτοιο, ότι θα επαναβεβαιωθούμε– θα δρομολογηθεί ό,τι χειρότερο διαθέτει ο ακτοπλοϊκός στόλος των εφοπλιστών, των πλοιοκτητών, όπως θέλετε ονομάστε τους.

Άρθρο τρίτο, αφορά τη δρομολόγηση των πλοίων. Θα συνεχιστεί αυτή η κατάσταση για αρκετά χρόνια. Θα έχουμε ένα ράλι αντίκα στο Αιγαίο και, επαναλαμβάνω, ιδιαίτερα στις γραμμές του δημοσίου συμφέροντος και των άγονων γραμμών. Δεν δέχστε την πρόταση για μείωση του ορίου ηλικίας στα είκοσι πέντε ή έστω στα είκοσι επτά χρόνια που προτείνει η ΠΝΟ και επιμένετε ότι το 2008 το όριο ηλικίας των πλοίων θα

είναι τα τριάντα χρόνια. Επαναλαμβάνω ότι θα δημιουργηθούν προβλήματα και θα εξακολουθήσουμε να έχουμε αυτήν την κατάσταση με τους υπαρκτούς κινδύνους για τη ζωή στη θάλασσα.

Επίσης, ένα άλλο θέμα, που και αυτό θα δημιουργήσει προβλήματα, είναι αυτό που αναφέρεται στο άρθρο τέταρτο για τη δυνατότητα που έχει να καθορίζει ο εφοπλιστής τα ναύλα του. Λέτε ότι θα παρεμβαίνετε, αλλά γνωρίζουμε, κύριε Υπουργέ, ότι αυτό που αναφέρεται μέσα θα λειτουργήσει υπέρ των εφοπλιστών.

Επίσης, στο άρθρο πέμπτο θεωρούμε πάρα πολύ χαμηλά και υπέρ του εφοπλιστικού κεφαλαίου τα παράβολα που θα καταβάλλονται.

Στο άρθρο έκτο, για μας γίνεται μία ευθεία επίθεση στα εργασιακά και άλλα δικαιώματα των ναυτεργατών μας. Αυτό σημαίνει μια προσφορά για τους εφοπλιστές, αφού τους δίνετε τη δυνατότητα με το πρόσχημα πολλές φορές των επισκευών, το ξέρουμε αυτό το πράγμα, να προβαίνουν σε απολύσεις ναυτικών κλπ.

Μπορούν να κάνουν χρήση αυτής της δυνατότητας, όταν δεν τους συμφέρει να έχουν δρομολογημένα καράβια και ιδιαίτερα αυτά της τελευταίας τεχνολογίας σε γραμμές. Ισχυριστήκατε βέβαια ότι αυτήν τη δυνατότητα που σας δίνεται, να παρατείνετε δηλαδή τη διακοπή της δρομολόγησης, δεν θα τη χρησιμοποιήσετε. Σημασία όμως έχει τι γράφεται μέσα στο νόμο και όχι οι δικές σας προθέσεις.

Αυτά ήθελα να πω εγώ, κύριε Πρόεδρε, για τα έξι πρώτα άρθρα, τα οποία βέβαια εμείς καταψηφίζουμε.

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ως προς το άρθρο πρώτο νομίζω ότι είναι περιττό να επαναλάβω, όλα αυτά τα οποία εθίγησαν και στην επιτροπή και έθιξα κατ' αρχήν στη συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου.

Βλέπω ότι στο άρθρο πρώτο που αίρει το καμποτάζ και απελευθερώνει τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες μας, όπως ήταν αναμενόμενο, υπάρχει μια συναίνεση ανάμεσα στην Κυβέρνηση και στη Νέα Δημοκρατία. Και λέω ότι ήταν αναμενόμενο, διότι και τα δύο κόμματα στηρίζουν το νέο φιλελεύθερο μοντέλο που επιβάλλουν και προωθούν, θα έλεγα, τα παγκόσμια διευθυντήρια όπου γης.

Οι όποιες αποχρώσεις και διαφορές στηρίζουν τη βασική φιλοσοφία για απελευθέρωση των αγορών. Και η απελευθέρωση των αγορών γενικευμένα, θα έλεγα μάλιστα, θεωρείται ως πανάκεια προκειμένου να αντιμετωπιστούν προβλήματα τα οποία αφορούν την εξυπηρέτηση των πολιτών, την ποιότητα των υπηρεσιών. Θεωρούνται ως πανάκεια ακόμη και για τη μείωση των τιμών.

Δυστυχώς όλα αυτά τα ιδεολογήματα, όλες αυτές τις μυθολασίες τις διαψεύδει παταγωδώς και συνεχώς η ζωή. Και όμως αυτοί που την ενστερνίζονται, όψιμοι και παλαιότεροι, συνεχίζουν να επιμένουν στα θέσφατα αυτά, παρ' όλο που η ζωή συντρίβει αυτές τις θεωρήσεις.

Πολύ φοβάμαι ότι με την απελευθέρωση και στα άλλα ευρωπαϊκά πλοία, αυτό που θα συντελεστεί κατά κύριο λόγο θα είναι μια περαιτέρω επιβάρυνση των πολιτών, μια συγκέντρωση των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Ίσως θα είναι δύο αυτές που θα απομείνουν στον ελληνικό χώρο σε πρώτη φάση. Σε δεύτερη φάση μάλλον θα έχουμε έναν έλεγχο, απ' ό,τι φαίνεται, αυτών των εταιρειών από ξένα χρηματοπιστωτικά κέντρα, ιδιαίτερα από το city του Λονδίνου και κατ' αυτόν τον τρόπο η χώρα μας θα χάσει και μάλλον θα χάσει οριστικά με την απελευθέρωση και την προοπτική που διανοίγεται, τα όποια πλεονεκτήματα είχε από τον ακτοπλοϊκό της στόλο και για τα κρίσιμα προβλήματα άμυνας και ασφάλειας που αντιμετωπίζει.

Δεν θέλω να συνεχίσω οποιαδήποτε επιχειρηματολογία, διότι νομίζω ότι εδώ δεν είναι δυνατόν να υπάρξουν συνθέσεις και

δεν βλέπω τουλάχιστον από την πλευρά των δύο μεγάλων κομμάτων διάθεση για τέτοιες συνθέσεις, αντίθετα βλέπω εμμονή στο δόγμα της απελευθέρωσης των αγορών, ιδιαίτερα θα έλεγα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που δεν είναι για μας κερδοσκοπικός μηχανισμός, αλλά κυρίως κοινωφελές έργο. Και γι' αυτό στις αγορές αυτές η κερδοσκοπία δεν αποφέρει κάτι το θετικότερο, αλλά μάλλον νέες επιβαρύνσεις.

Όσον αφορά το άρθρο δεύτερο, εδώ το θέμα, το οποίο έχουμε θέσει και εμείς είναι το λεγόμενο «γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών». Ο κύριος Υπουργός στην επιτροπή προσπάθησε και έκανε κάποιες βελτιώσεις, όσον αφορά το γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και σ' αυτό το άρθρο και στο άλλο που αφορά τη δήλωση των εφοπλιστών. Θεωρούμε, όμως, ότι αυτές οι βελτιώσεις είναι οριακές και ανεπαρκείς και δεν μπορούν να μεταβάλουν τη λογική και τη φιλοσοφία του νομοσχεδίου. Θα μπορούσε να αλλάξει αρκετά η μορφή του σημερινού νομοσχεδίου, έστω και στο πλαίσιο της απελευθέρωσης, αν το γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών γινόταν συγκεκριμένο δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, αν ορίζονταν αναλυτικά τα χαρακτηριστικά του στο νομοσχέδιο, η ορθολογικότητα, ο προγραμματισμός, η κάλυψη μεγάλων και μικρών νησιών κ.ο.κ. και αν απαγορευόταν ρητώς να εκτελούν δρομολόγια με δήλωσή τους οι εφοπλιστές εκτός δικτύου και αν συνοδευόταν αυτό, μια τέτοια διάρθρωση, με τη δημόσια υπηρεσία που αναφέρεται στην παράγραφο 6.

Αν γινόταν αυτό χωρίς να αλλάξει η φιλοσοφία της απελευθέρωσης, θα έλεγα, θα ήταν αλλαγμένο αρκετά το νομοσχέδιο και θα αποφεύγονταν όλα αυτά τα περαιτέρω περί επιδοτήσεων στους εφοπλιστές, τα οποία είναι και το μεγάλο αγκάθι όσον αφορά και τα ακριτικά νησιά μας όσον αφορά και την επιβάρυνση του πολίτη. Δεν βλέπω, όμως, διάθεση για μια τέτοια αλλαγή, η οποία δεν νομίζω ότι είναι και αντίθετη με το γενικό πνεύμα του νομοσχεδίου που αφορά την απελευθέρωση. Μέσα στο πλαίσιο της απελευθέρωσης θα μπορούσε να ήταν αλλιώς το πρότυπο, το μοντέλο, το οποίο θα εφαρμόζετο.

Όσον αφορά το άρθρο τρίτο, εδώ θα ήθελα να κάνω μία παρατήρηση στην παράγραφο 2, που αφορά τις νόμιμες προϋποθέσεις οι οποίες απαιτούνται για τα πλοία, προκειμένου να εκτελούν ενδομεταφορές. Λέγεται στην παράγραφο 2α ότι χρειάζεται πιστοποιητικό κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, όταν παρακολουθείται από αυτόν. Δεν καταλαβαίνω τη διατύπωση. Τι πάει να πει «όταν παρακολουθείται απ' αυτόν»; Δηλαδή μπορεί και να μην παρακολουθείται από κάποιον νηογνώμονα;

Τα λέω όμως αυτά επιπροσθέτως, για να πω και κάτι άλλο. Η περίφημος ιδιωτικοποίηση έχει διατυμπανιστεί ότι είναι αυτή η οποία αλλάζει τα δεδομένα και διαμορφώνει συνθήκες για καλύτερη προσφορά υπηρεσιών, αποτελεσματικότητα και παραγωγικότητα.

Εδώ είχαμε το φαινόμενο του ελληνικού Νηογνώμονα ο οποίος, όπως είναι γνωστό, το 1992, αν δεν κάνω λάθος, επί Νέας Δημοκρατίας ιδιωτικοποιήθηκε. Και ιδιωτικοποιήθηκε με αυτά που είπα προηγουμένως και με αυτές τις τυμπανοκρουσίες.

Μπορείτε να μου απαντήσετε, και εσείς, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας και κύριοι της Κυβέρνησης, εάν ο ελληνικός Νηογνώμονας μετά την ιδιωτικοποίησή του αναβαθμίστηκε περαιτέρω ή έχουμε μια υποβάθμισή του ακόμα μεγαλύτερη και πιο ουσιαστική υποβάθμιση; Ακούσατε τα μαντάτα από τις ιταλικές αρχές, οι οποίες θεωρούν αναξιόπιστο τον ελληνικό Νηογνώμονα και ότι ο ελληνικός Νηογνώμονας δεν τηρεί και δεν πληροί όλες τις προδιαγραφές, οι οποίες τίθενται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή; Θα μου πείτε ότι η Ιταλία μπορεί να το κάνει αυτό για δικά της συμφέροντα, για δικές της προτεραιότητες, για δικούς της λόγους. Πιθανότατα αλλά βρίσκει αφορμή, βρίσκει πάτημα ότι ο ιδιωτικοποιημένος ελληνικός Νηογνώμονας δεν είναι στο ύψος των απαιτήσεων των καιρών.

Ιδού, λοιπόν, πώς τέτοιες δημόσιες υπηρεσίες όταν ιδιωτι-

κοποιούνται, όταν πέφτουν στη λογική του κέρδους και της κερδοσκοπίας αντί να αναβαθμίζουν τις υπηρεσίες τους και την αποτελεσματικότητά τους, περισσότερο υποβαθμίζονται και μάλιστα σ' έναν κρίσιμο τομέα, όπως εδώ αφορά τον έλεγχο των πλοίων, έχει αυτό σοβαρότατες συνέπειες και για την ασφάλεια των πλοίων, αλλά κυρίως για την εικόνα μιας ναυτιλιακής χώρας, όπως είναι η Ελλάδα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Προ ιδιωτικοποίησής τι ήταν ο Νηογνώμων;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Πολύ καλύτερος από αυτόν.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ήταν ιδιωτικός.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ο ελληνικός Νηογνώμονας, κύριε Παυλίδη –μη με διακόπτετε, δεν έχω και πολύ χρόνο– ήταν δημόσιος...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Σε ποιον ανήκε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Στο κράτος.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Λάθος κάνετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Εσείς τον ιδιωτικοποιήσατε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Λάθος κάνετε και τα λέτε και στη Βουλή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Εγώ κάνω λάθος;

Όσον αφορά το όριο ηλικίας των πλοίων έχουμε διατυπώσει τη θέση μας. Η δική μας άποψη είναι ότι το όριο θα έπρεπε να ήταν στα είκοσι πέντε, το πολύ στα είκοσι εφτά χρόνια.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Γιατί όχι στα είκοσι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ασφαλώς και στην πορεία μπορεί να δούμε και περαιτέρω μειώσεις γιατί αυτή είναι ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Μην απαντάτε, κύριε συνάδελφε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μα, τι να κάνω, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Μην απαντάτε. Είπε κάποιος συνάδελφος από την Αίθουσα, γιατί όχι στα είκοσι; Πρέπει να του απαντήσετε; Εσείς λέτε είκοσι πέντε με είκοσι εφτά χρόνια. Αρκεί αυτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Από και πέρα φυσικά δεν είναι πανάκεια το όριο ηλικίας. Χρειάζεται η συστηματική παρακολούθηση για την αξιοπλοία των πλοίων και αυτή δυστυχώς παρουσιάζει τεράστιες ελλείψεις και αδυναμίες ειδικά στη χώρα μας.

Όσον αφορά το άρθρο τέταρτο εδώ μου κάνει εντύπωση το γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης, σε συνδυασμό με το άρθρο τρίτο παράγραφος 6, μπορεί να αλλάξει το πλοίο στη διάρκεια του χρόνου, που έχει πάρει την άδεια με ανάλογης –λέει– μεταφορικής ικανότητας πλοίο. Δεν το καταλαβαίνω αυτό. Δηλαδή πού δίνουμε την άδεια; Στον εφοπλιστή εν γένει; Σε πλοία κάποιων ιδιοτήτων; Το συγκεκριμένο πλοίο δεν είναι που παίρνει την άδεια; Όταν φέρνει ένα πλοίο ένας εφοπλιστής, το βάζει σε μια γραμμή –το οποίο είναι νεότερο, είναι καινούριο πλοίο– και μετά από λίγο το αλλάζει με ένα παλαιότερο πλοίο, πιο αργό, εμάς δεν μας ενοχλεί; Το δημόσιο δεν το ενοχλεί; Δεν το ενδιαφέρει με τι χαρακτηριστικά μπαίνει το πλοίο; Το «ανάλογης μεταφορικής ικανότητας» ή το «anáλογων προσόντων» είναι μια έννοια πολύ ευρύχωρη, που μπορεί να περιλαμβάνει πάρα πολλά δεδομένα και όχι ακριβή πάντοτε. Όταν, λοιπόν, μπαίνει σε μια γραμμή το πλοίο οφείλει αιτιολογημένα να το κάνει, αν θέλει να το βγάλει και αυτή η αιτιολόγηση πρέπει να είναι επαρκής και να κρίνεται.

Όσον αφορά το άρθρο τέταρτο, επίσης απελευθερώνονται τα ναύλα με τις γνωστές συνέπειες, τις οποίες έχω αναλύσει. Φυσικά τίθεται εδώ μια ασφαλιστική δικλείδα, που λέει για την οικονομική και μόνο θέση ότι, όταν θεωρείται από το Υπουργείο ότι είναι πάρα πολύ ακριβή, μπορεί να επιβάλλεται κάποιο πλαφόν.

Η ασφαλιστική δικλείδα δεν είναι καθόλου επαρκής. Δείχνει ότι οι φόβοι που λέμε εμείς και οι ανησυχίες είναι υπαρκτοί, αλλά δεν αντιμετωπίζονται με τέτοιου είδους ασφαλιστικές δικλείδες. Το θέμα δεν είναι μόνο η οικονομική θέση. Είναι και

όλες οι άλλες θέσεις και διαβαθμίσεις, που θα υπάρχουν από τους εφοπλιστές, στις απελευθερωμένες αγορές, προκειμένου να ακριβαίνουν τα ναύλα κάθε φορά, προσφέροντας υποτίθεται από θέση σε θέση καλύτερες υπηρεσίες. Αυτές οι θέσεις γιατί είναι απελευθερωμένες;

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

Στο άρθρο πέμπτο, το παράβολο είναι ασήμαντο για να πάρει την άδεια. Πριν είχαμε ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θέλετε να πάρετε και τη δευτερολογία σας, κύριε συνάδελφε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, μια κουβέντα θα πω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Αν θέλετε, πάρτε και τη δευτερολογία σας για να μιλήσετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Όχι, δεν θα πάρω τη δευτερολογία μου. Μια κουβέντα θα πω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Την έχετε ήδη πάρει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Το παράβολο λέω ότι είναι ασήμαντο.

Στο άρθρο έκτο επίσης διακυβεύονται σοβαρά δικαιώματα απασχόλησης των ναυτικών με την παράγραφο 5, στην οποία έχω αναφερθεί και στην πρωτολογία μου. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, μήπως θέλετε να κάνετε κάποιες τροποποιήσεις τώρα, πριν πάρουν το λόγο οι υπόλοιποι συνάδελφοι Βουλευτές, να τις ανακοινώσετε και να μπουν στα Πρακτικά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Επ' αυτών των άρθρων, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Νομίζω ότι καλό είναι να κάνετε τις τροποποιήσεις επί όλων των άρθρων μέχρι το άρθρο δέκατο έκτο που ψηφίζουμε, για να μπορούν να έχουν οι συνάδελφοι άποψη πριν πάρουν το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Οραία, αλλά δεν θα κάνω χρήση του χρόνου μου τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Βέβαια. Απλώς θα καταθέσετε τις τροποποιήσεις αυτές, για να μοιραστούν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Εντάξει, κύριε Πρόεδρε.

Στο άρθρο δεύτερο, στην αρχή του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 4, μετά τις τρεις πρώτες λέξεις, προστίθενται οι λέξεις: «μέχρι 31 Οκτωβρίου εκάστου έτους».

Άρθρο τέταρτο. Στον στίχο 3 της παραγράφου 5, μετά τη λέξη «ίδιο», προστίθεται η λέξη «αφετήριο».

Άρθρο ένατο. Στον εικοστό στίχο της παραγράφου 1 στη λέξη «Ένωση» το γράμμα «Ε» τίθεται με μικρό.

Άρθρο δέκατο. Στον στίχο 3 της παραγράφου 3, μετά τη λέξη «διαχείρισης», διαγράφεται το κόμμα, και αντί των λέξεων «απόδοσης και διάθεσης» τίθενται οι λέξεις «και απόδοσης».

Άρθρο δωδέκατο. Στο τέλος της πρώτης πρότασης του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 4, προστίθενται οι λέξεις: «ύστερα από γνώμη της αρμόδιας Επιτροπής της Βουλής».

Η δεύτερη πρόταση του εδαφίου αυτού, διαγράφεται.

Άρθρο δέκατο τρίτο. Στην παράγραφο 1β' διαγράφονται οι τελευταίες έξι λέξεις και αντ' αυτών τίθενται οι λέξεις: «παρακολουθεί τη διαμόρφωση των τιμών των παρεχόμενων υπηρεσιών».

Η υποπαράγραφος 1γ' αντικαθίσταται ως ακολούθως: «ελέγχει, αν υπάρχουν συμφωνίες ή εναρμονισμένες ακτοπλοϊκές πρακτικές, που μπορεί να έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα, την παρεμπόδιση ή τον περιορισμό της λειτουργίας της αγοράς θαλασσίων ενδομεταφορών».

Στο τέλος της παραγράφου 2, προστίθεται η πρόταση: «Η Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών ειδικότερα

συνεργάζεται με την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη γνώμη της σε θέματα ανταγωνισμού ή να παραπέμπει σ' αυτήν υποθέσεις, οι οποίες ενδέχεται να εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του ν.703/1977 και στην αρμοδιότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού».

Άρθρο δέκατο τέταρτο. Μετά την τρίτη λέξη της υποπαραγράφου 1β', προστίθεται η λέξη «που».

Άρθρο εικοστό δεύτερο. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 8 του Καταστατικού το Διοικητικό Συμβούλιο από εντεκαμελές διορθώνεται σε δωδεκαμελές.

Άρθρο εικοστό ένατο. Προστίθεται παράγραφος 6 ως ακολούθως: «6. Κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής του νόμου, η προθεσμία της διάταξης της παραγράφου 4 του άρθρου δεύτερου, ορίζεται μέχρι 30 Νοεμβρίου 2001».

Άρθρο τριακοστό. Στον τρίτο στίχο της υποπαραγράφου 1 α' της παραγράφου 2, η λέξη «εκατό» αναγράφεται πλήρης.

Στον τρίτο στίχο του τελευταίου εδαφίου το πρώτο άρθρο τίθεται σε αιτιατική πτώση.

Άρθρο τριακοστό τέταρτο. Πριν την τελευταία λέξη του άρθρου προστίθεται το άρθρο «της» και ακολούθως τίθεται η πρόταση:

«Τα πλοία αναψυχής που συμμετέχουν σε αγώνες ή εκπαιδευτικά ταξίδια ναυταθλητικών ομίλων και σχολών ιστιοπλοΐας ή ακόμα και σε εκπαιδευτικά προγράμματα υπουργείων άλλων χωρών, απαλλάσσονται της καταβολής των πιο πάνω τελών, μετά από έγκριση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας που δίδεται κατά περίπτωση».

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστος Παπουτής καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

«ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Στην αρχή του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 4, μετά τις τρεις πρώτες λέξεις, προστίθενται οι λέξεις: «μέχρι 31 Οκτωβρίου εκάστου έτους».

ΑΡΘΡΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Στον στίχο 3 της παραγράφου 5, μετά τη λέξη «ίδιο», προστίθεται η λέξη «αφετήριο».

ΑΡΘΡΟ ΕΝΑΤΟ

Στον εικοστό στίχο της παραγράφου 1 στη λέξη «Ένωση» το γράμμα «Ε» τίθεται με μικρό.

ΑΡΘΡΟ ΔΕΚΑΤΟ

Στον στίχο 3 της παραγράφου 3, μετά τη λέξη «διαχείρισης», διαγράφεται το κόμμα, και αντί των λέξεων «απόδοσης και διάθεσης» τίθενται οι λέξεις «και απόδοσης».

ΑΡΘΡΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ

- Στο τέλος της πρώτης πρότασης του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 4, προστίθενται οι λέξεις: «ύστερα από γνώμη της αρμόδιας Επιτροπής της Βουλής».

-Η δεύτερη πρόταση του εδαφίου αυτού, διαγράφεται.

ΑΡΘΡΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ

Στην παράγραφο 1.(β) διαγράφονται οι τελευταίες έξι λέξεις και αντ' αυτών τίθενται οι λέξεις: «παρακολουθεί τη διαμόρφωση των τιμών των παρεχόμενων υπηρεσιών».

Η υποπαράγραφος 1.(γ) αντικαθίσταται ως ακολούθως: «ελέγχει, αν υπάρχουν συμφωνίες ή εναρμονισμένες ακτοπλοϊκές πρακτικές, που μπορεί να έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα, την παρεμπόδιση ή τον περιορισμό της λειτουργίας της αγοράς θαλασσίων ενδομεταφορών».

Στο τέλος της παραγράφου 2, προστίθεται η πρόταση:

Η Ρ.Α.Θ.Ε. ειδικότερα συνεργάζεται με την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη γνώμη της σε θέματα ανταγωνισμού ή να παραπέμπει σ' αυτήν υποθέσεις, οι οποίες

ενδέχεται να εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του ν. 703/1977 και στην αρμοδιότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

ΑΡΘΡΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Μετά την τρίτη λέξη της υποπαραγράφου 1β', προστίθεται η λέξη «που».

ΑΡΘΡΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 8 του Καταστατικού το Διοικητικό Συμβούλιο από εντεκαμελές διορθώνεται σε δωδεκαμελές.

ΑΡΘΡΟ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΝΑΤΟ

Προστίθεται παράγραφος 6 ως ακολούθως:

«6. Κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής του νόμου, η προθεσμία της διάταξης της παραγράφου 4 του άρθρου δεύτερου, ορίζεται μέχρι 30 Νοεμβρίου 2001».

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ

Στον τρίτο στίχο της υποπαραγράφου 1 α' της παραγράφου 2, η λέξη «εκατό» αναγράφεται πλήρως.

Στον τρίτο στίχο του τελευταίου εδαφίου το πρώτο άρθρο τίθεται σε αιτιατική πτώση.

ΑΡΘΡΟ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Πριν την τελευταία λέξη του άρθρου προστίθεται το άρθρο «της» και ακολούθως τίθεται η πρόταση:

«Τα πλοία αναψυχής που συμμετέχουν σε αγώνες ή εκπαιδευτικά ταξίδια ναυαθλητικών ομίλων και σχολών ιστιοπλοΐας ή ακόμα και σε εκπαιδευτικά προγράμματα υπογραφών άλλων χωρών, απαλλάσσονται της καταβολής των πιο πάνω τελών, μετά από έγκριση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας που δίδεται κατά περίπτωση».)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Παρακαλώ να μοιραστούν στους συναδέλφους οι νομοτεχνικές βελτιώσεις του κυρίου Υπουργού.

Ο κ. Τασούλας έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Κύριε Υπουργέ, παίρνω το λόγο, Βουλευτής Ιωαννίνων ών, για το νομοσχέδιο περί των θαλασσίων ενδομεταφορών, όχι γιατί τελώ υπό την επήρεια του δημοφιλούς άσματος του Γεωργίου Νταλάρα περί «ποιος είδε πλοίο στη στεριά, στο Μέτσοβο βαπόρι», αλλά επειδή, όπως ίσως δεν γνωρίζουν αρκετοί συνάδελφοι, έχουμε και εμείς, σε κατ' εξοχήν ορεινή περιοχή, επιβατηγά πλοία, πλοία τα οποία είναι νηολογημένα, τα οποία ελέγχονται από τον κλάδο εμπορικών πλοίων, υπάγονται στο λιμεναρχείο Πρεβέζης και βρίσκονται στη Λίμνη των Ιωαννίνων. Δεν είναι τουριστικά, είναι επιβατηγά που ανήκουν στην αρμοδιότητα του δικού σας Υπουργείου.

Επειδή είδα στην εισηγητική έκθεση ότι κήδεται το νομοσχέδιο της αναπτύξεως και της ευημερίας της χώρας, της περιφερειακής αναπτύξεως και της άρσης των ανισοτήτων, παίρνω αφορμή από όλα αυτά για να παρακαλέσω να δώσετε προσοχή σε μία μοναδικότητα –τολμώ να πω– που έχουν αυτά τα πλοία, τα οποία βρίσκονται στη Λίμνη των Ιωαννίνων –έντεκα όλα και όλα– και τα οποία διασώζουν όχι μόνο μια παράδοση, αλλά και την τουριστική και πολιτιστική οικονομία της κοινότητας του γνωστού και φημισμένου νησιού της Λίμνης των Ιωαννίνων.

Με τις διατάξεις του άρθρου 3 και ιδιαίτερα της παραγράφου 2, περίπτωση γ', αυτά τα πλοία της νήσου των Ιωαννίνων σε λίγα χρόνια θα πρέπει να αποσυρθούν.

Δεν είμαι υπέρ της τακτικής της κολοκυθιάς και δεν είμαι υπέρ της τακτικής σώνει και καλά κάποιος να υπερασπίζεται άκριτα θέματα της εκλογικής του περιφέρειας εις βάρος μιας γενικότερης προσπάθειας να εκσυγχρονισθούν τα πράγματα, αλλά επειδή το έψαξα πριν μιλήσω, θα σας πω ότι οι φθορές που υφίστανται αυτά τα πλοία, λόγω της λίμνης, λόγω του γλυκού νερού, είναι ανύπαρκτες και όλοι οι έλεγχοι και οι τακτικοί και οι έκτακτοι, που γίνονται από το Λιμεναρχείο Πρεβέζης, ακόμη και οι έλεγχοι της παχυγραφίσεως των ελασμάτων για τα μεταλλικά, γι' αυτά που είναι από χάλυβα,

έχουν διαπιστώσει ότι δεν υπάρχει η παραμικρή φθορά, κύριε Υπουργέ, εις τρόπον ώστε να υπάρχει ανάγκη να υπαχθούν αυτά τα πλοία στις πρόνοιες και στις διατάξεις της σταδιακής αποσύρσεως του άρθρου 3.

Είναι βέβαιο ότι με αυτήν τη διαδικασία και με αυτόν τον τρόπο, θα πληγούν οικονομικά οι κάτοικοι μίας παραδοσιακής κοινότητας και θα υπάρξει κίνδυνος να ανατραπεί αυτή η ίδια η επαφή της νήσου των Ιωαννίνων με την πόλη των Ιωαννίνων.

Θα ήθελα, λοιπόν, να σας παρακαλέσω να δείτε αυτήν τη μοναδικότητα με θετικό τρόπο και να εξαιρέσετε τα επιβατηγά πλοία της λίμνης των Ιωαννίνων από το χρονικό όριο αποσύρσεως που εγκαθιδρύει το άρθρο 3, αντικαθιστώντας την παλιά διάταξη περί τριακονταπενταετίας του Κώδικα περί Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Επαναλαμβάνω ότι δεν θέλω να δημιουργήσω ρήγμα στο όλο σκεπτικό του νομοσχεδίου, αλλά νομίζω πως η μοναδικότητα την οποία σας επεσήμανα, οι λόγοι που υπαγορεύουν την ύπαρξη και τη συνέχεια της ύπαρξης αυτών των πλοίων δικαιολογούν να υπάρξει μια εξαίρεση και να υπόκεινται αυτά τα πλοία και ιδιαίτερα τα έξι αυτά που βαδίζουν πλησίον προς την απόσυρση αν τελικώς ισχύσουν οι διατάξεις, να υπόκεινται επαναλαμβάνω σε τακτικούς και έκτακτους ελέγχους, αλλά όχι σε χρονικό όριο, διότι πράγματι, κύριε Υπουργέ, δεν υπόκεινται σε φθορά. Το ίδιο το Υπουργείο και οι λιμενικές αρχές σήμερα αναγνωρίζουν αυτό γι' αυτό και τα πλοία τα οποία βρίσκονται σε λίμνες υπόκεινται σε επιθεωρήσεις «στην ξηρά» ανά τετραετία ενώ τα πλοία της θαλάσσης υπόκεινται σε τέτοιες επιθεωρήσεις ανά διετία. Παρακαλώ, λοιπόν, να δείτε θετικά αυτό το αίτημα του Συλλόγου Λεμβούχων της Νήσου των Ιωαννίνων.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Δεν παίρνω το λόγο ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Και σεις στις Σέρρες έχετε

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν παίρνω το λόγο γιατί η λίμνη Κερκίνη απέκτησε επιβατηγά πλοία ούτε γιατί κάποιοι ονειρεύονται να ζωντανέψει ένα λιμάνι στην Αμφίπολη, διότι τα όνειρά τους στο παρελθόν δεν τα άφησε να ικανοποιηθούν ο ποταμός Στρυμόνας με τις προσχώσεις του. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, επειδή αγαπώ τη θάλασσα και γεννήθηκα στη Θεσσαλονίκη αν και Σερραίος συμβάλλω με τη δική μου ταπεινή γνώμη στη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου γιατί πιστεύω και στα πρώτα άρθρα κυρίως που αποτελούν την καρδιά το ότι είναι ένα νομοσχέδιο και προσαρμογής στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, στα σύγχρονα δεδομένα της ακτοπλοΐας και παράλληλα ένα νομοσχέδιο εκσυγχρονισμού γιατί εισάγει και πολλούς λειτουργικούς και ουσιαστικούς θεσμούς αναγκαίους για μια σύγχρονη ευρωπαϊκή ακτοπλοΐα στη χώρα μας.

Ακούστηκε η άποψη ότι η συντόμευση του χρόνου για την εφαρμογή του ευρωπαϊκού κανονισμού του 3577/92 κατά δεκατέσσερις περίπου μήνες ίσως δημιουργήσει πρόβλημα, διότι δεν έχουν ωριμάσει ακόμη οι συνθήκες για κάτι τέτοιο. Πράγματι η ώθηση του μέλλοντος σε πρόωρη άφιξη είναι τόλμημα κάθε φορά για οποιαδήποτε κυβέρνηση και για οποιονδήποτε Υπουργό αν δεν έχουν ωριμάσει οι συνθήκες. Αλλά τίποτε δεν μας λέει ότι δεν ωρίμασαν οι συνθήκες για να εφαρμόσουμε από τώρα τις ελεύθερες ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και στη χώρα μας εναρμονιζόμενοι με τον ευρωπαϊκό κανονισμό. Θα έλεγε κανείς μάλιστα ότι οι συνθήκες επέβαλλαν την πρόωρη άφιξη του μέλλοντος και πολύ ορθά ο Υπουργός φέρνει την άρση του καμποτάζ και την καθιέρωση των ελεύθερων θαλασσίων μεταφορών δεκατέσσερις μήνες πριν από την αρχική συμφωνημένη που είχαμε εξασφαλίσει από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το ερώτημα που ανακύπτει μετά είναι αν αυτή η προσαρμογή μας με την εφαρμογή του σχετικού κανονισμού και την άρση του καμποτάζ εξυπηρετεί τις δικές μας θαλάσσιες μεταφορές. Ικανοποιεί δηλαδή και τις ανάγκες

της χώρας ή είναι μια τυφλή προσαρμογή; Αν και όλοι μας γνωρίζουμε, όσοι υποστηρίζουν την Ευρωπαϊκή Ένωση ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν υπάρχουν αποφάσεις, συμφωνίες, κανονισμοί που αποτελούν ουσιαστικά συμβάσεις προσχώρησης για τους άλλους, αλλά όλοι συμμετέχουν στη διαμόρφωση αυτών των αποφάσεων των κανονισμών και πολλές φορές ή συνήθως δίνονται και προθεσμίες χάριτος, έτσι ώστε κάθε χώρα να διασφαλίζει τις αναγκαίες προϋποθέσεις πριν περάσει σ' ένα νέο νομικό και πραγματικό καθεστώς. Και αυτό το έκανε η χώρα μας το 1993 που πήρε περίπου μια δωδεκαετία ως προθεσμία χάριτος. Αλλά εγώ είμαι απόλυτα βέβαιος ότι δεν προσχωρούμε σε μια τέτοια σύμβαση στα τυφλά, αλλά μόνο γιατί συμφέρει τη χώρα μας, γιατί διασφαλίζονται οι φθηνές μεταφορές, χαμηλού κόστους, μ' έναν υγιή ανταγωνισμό, οι ποιοτικές υπηρεσίες προς τους τελικούς χρήστες που είναι οι Έλληνες Ευρωπαίοι πολίτες των νησιών και της ηπειρωτικής Ελλάδας, οι συνεχόμενες και τακτικές ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Και με όλα αυτά τα άρθρα του πρώτου μέρους μέχρι τον αριθμό 6 διασφαλίζονται αυτές οι προϋποθέσεις διότι έχουμε μία οργανωμένη κρατική εποπτεία και γενικούς όρους που εξυπηρετούν τα ελληνικά συμφέροντα. Εδώ θέλω να μνημονεύσω ότι στο διαδραματίζοντα χρόνο εκεί που λειτουργήσε η άρση του καμποτάζ, όπως για παράδειγμα στην Ισπανία ανεφύησαν κάποια προβλήματα. Πέρα από το γράμμα του ευρωπαϊκού κανονισμού έχουμε και το πνεύμα του, όπως προέκυψε από την ερμηνεία με βάση τις δικαστικές αποφάσεις προδικαστικές ή μη του ευρωπαϊκού δικαστηρίου.

Αναφέρομαι ειδικά στο άρθρο 2 παράγραφος 6 που καθιερώνει την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας. Εδώ υπάρχει μία αμφισβήτηση εάν και κατά πόσον αυτό αντιστρατεύεται τους κανόνες του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού. Μπορεί μία χώρα βάζοντας τέτοιους όρους να προκαλεί ανάσχεση του ανταγωνισμού; Όχι. Η απόφαση η οποία βγήκε από το ευρωπαϊκό δικαστήριο με πρόεδρο τον Ροντρίγκεζ Ιγκλέσιας, λέει ότι ένα κράτος-μέλος μπορεί να εξαρτά την παροχή τακτικών θαλασσίων ενδομεταφορών προς και από νησιά, καθώς και μεταξύ νησιών με τις εξής προϋποθέσεις στα πλαίσια του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού: Πρώτον, όταν μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας λόγω της ανεπάρκειας των υπηρεσιών τακτικών μεταφορών σε κατάσταση ελεύθερου ανταγωνισμού. Δεύτερον, όταν αποδεικνύεται ότι αυτό το σύστημα είναι αναγκαίο και ανάλογο προς τον επιδιωκόμενο σκοπό που προανέφερα, δηλαδή οι φθηνές υπηρεσίες, οι συνεχόμενες και τακτικές συγκοινωνίες για όλους. Ένα τέτοιο σύστημα στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια μη εισάγοντας διακρίσεις εκ των προτέρων γνωστές στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Κύριε Πρόεδρε, θα συνεχίσω στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ.

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, στο άρθρο πρώτο θα ήθελα να μας δώσει ο Υπουργός μία διευκρίνιση στην τρίτη παράγραφο, εκεί που λέει «ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών η παροχή θαλασσίων μεταφορών από πλοία που φέρουν τη σημαία άλλου κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας ...». Θα ήθελα να μας διευκρινίσετε τι εννοείτε όταν λέτε «άλλου κράτους»; Είναι εκτός Ευρωπαϊκής Κοινότητας;

Το άρθρο δεύτερο παράγραφος 6, λέει ότι με «απόφαση του Υπουργού ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ. μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου σε ορισμένη ή ορισμένες γραμμές υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Οι ανωτέρω υποχρεώσεις επιβάλλονται για την εξυπηρέτηση λόγω δημοσίου συμφέροντος». Εμπίπτουν εδώ οι γραμμές εξωτερικού; Εδώ ζητώ μία απάντηση, γιατί οι γραμμές εξωτερικού από την Ιταλία προς την Ελλάδα έκαναν πάντοτε στάση στην Κέρκυρα. Δεν

πρόκειται απλώς για ένα νησί ή για ένα νομό. Η Κέρκυρα δέχεται ένα εκατομμύριο τουρίστες. Η παράκαμψη, λοιπόν, με πρωτοβουλία των ιδίων των ακτοπλοίων θα επιφέρει ζημία στο νησί. Υπάρχει δυνατότητα, λοιπόν, για το Υπουργείο να παρέμβει σε αυτό το σημείο για λόγους δημοσίου συμφέροντος, ώστε να σταθμεύουν στην Κέρκυρα που έχει λιμάνι εθνικής σημασίας, πρώτης κατηγορίας; Με την ίδια λογική θα μπορούσαν αύριο να μη σταματάνε ούτε στην Ηγουμενίτσα και να πηγαίνουν κατευθείαν στην Πάτρα; Οι επιπτώσεις στην οικονομία του νησιού από την παράκαμψή του θα είναι πάρα πολύ μεγάλες.

Έγινε μεγάλη συζήτηση για την ηλικία των πλοίων και ακούστηκαν διάφορες απόψεις. Είναι επιθυμία όλων μας να έχουμε σύγχρονα πλοία και νέα πλοία. Ένα πλοίο έχει πάνω από εκατόν δέκα εκατομμύρια δολάρια. Δημιουργεί θέσεις εργασίας.

Είναι μία επιχείρηση που ασφαλώς σε πρώτη φάση έχει στόχο το κέρδος, αλλά παράλληλα εκτελεί και δημόσια υπηρεσία και ακούστηκαν διάφορες απόψεις, για τριάντα, τριάντα πέντε, είκοσι επτά, είκοσι. Υπάρχει συγκεκριμένη μελέτη που καθορίζει τη δυνατότητα του αξιόπλου ενός σκάφος; Ασφαλώς θα πρέπει να μπει ένα όριο, δεν υπάρχει αμφιβολία ούτε μπορεί κανείς αυθαίρετα να συζητάει. Αλλά επειδή το κόστος είναι τέτοιο, τονίστηκε και από τους ναυτικούς και από τους πλοιοκτήτες ότι το 2006 από τα εκατόν είκοσι τέσσερα πλοία θα μείνουν σαράντα επτά με την πτώση από τα τριάντα πέντε έτη στα τριάντα. Ενώ αν παραμείνουν στα τριάντα πέντε, θα μείνουν εκατόν δύο. Αυτό θα δημιουργήσει παράλληλα μείωση στις θέσεις εργασίας, θα περιοριστούν τα δρομολόγια και δημιουργείται μια πτώση της αξίας των εφοπλιστικών κεφαλαίων. Αν υπάρχει μελέτη, δικαιολογεί αυτό το όριο ηλικίας, γιατί κάλλιστα, όπως είπα προηγουμένως μπορούμε να βάλουμε και τα είκοσι χρόνια. Γιατί είναι λίγα εκείνα και τα τριάντα πέντε είναι πολλά; Έτσι θα μπορούμε να μιλάμε υπεύθυνα ότι πράγματι μετά από συγκεκριμένες μελέτες μπορούν αυτά τα χρόνια να μειωθούν στα τριάντα, όταν στην Ευρώπη και αυτό θα ήθελα να το επιβεβαιώσετε ή να το διαψεύσετε, υπάρχει όριο ηλικίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Είστε υπέρ ή εναντίον, για να καταλάβω;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Μη βάζετε τέτοια διλήμματα. Εγώ είμαι, λοιπόν, υπέρ των είκοσι ετών, βάλτε τα είκοσι.

Θεωρώ ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στην Ελλάδα είναι ό,τι ο σιδηρόδρομος στην Αγγλία. Προσφέρουν κοινωνικό έργο. Η συνεργασία εφοπλιστών, Υπουργείου και ναυτεργατών συμβάλλει στις καλύτερες υπηρεσίες στην ακτοπλοία. Πρέπει όμως να μιλάμε για υπεύθυνα στοιχεία, γιατί υπάρχουν διάφορες απόψεις. Εδώ πλειοδοτεί κανείς ή δημαγωγεί, ανάλογα με τις εντυπώσεις που δημιουργούνται στο περιβάλλον, όταν μετά από τα ναυάγια κατηγορηθήκαμε για σαπιοκάραβα κλπ. Νομίζω ότι δεν πρέπει να υπάρχει φοβία. Πρέπει να υπάρχει μελέτη που να καθορίζει ότι η αντοχή των πλοίων είναι τόσο συγκεκριμένη. Ασφαλώς τακτικά να γίνονται οι επιθεωρήσεις. Θεωρώ ότι είναι πολύ σημαντικότερη η επιθεώρηση και η συντήρηση των πλοίων παρά τα αυθαίρετα όρια των είκοσι ή είκοσι πέντε κλπ. ετών.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΪΤΟΝΑΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κύριε Πρόεδρε, με τα συζητούμενα άρθρα –συζητούμε τα άρθρα 1 έως 6, ήταν απόφαση του Σώματος, εγώ πιστεύω ότι έπρεπε να συζητηθούν μέχρι το 11, γιατί είναι μία ενότητα- διαμορφώνεται το νέο πλαίσιο για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Η επιχειρούμενη απελευθέρωση των συγκοινωνιών πιστεύω προσπαθεί με επιτυχία να συνδυάσει δύο στόχους, την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των περιοχών της χώρας και ιδιαίτερα των νησιωτικών περιοχών, αλλά και τον άλλο στόχο –που είναι και δέσμευσή μας- για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι υπό προϋποθέσεις η απελευθέρωση μπορεί να συμβάλει και να έχουμε υπηρεσίες συγκοινωνιακές με περισσότερη ασφάλεια, καλύτερη ποιότητα και χαμηλό κόστος. Δηλαδή μπορεί να συνδυαστεί η προστασία του δημόσιου συμφέροντος που εν προκειμένω έχει δύο ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, την εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών, αλλά και την προστασία ευαίσθητων εθνικών συμφερόντων, στόχων και προτεραιοτήτων, και να συνδυασθεί αυτό με έναν υγιή ανταγωνισμό, που θα μας προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες, άρα υπό μία έννοια να βοηθήσει και στην ανάπτυξη των περιοχών. Και γι' αυτό δεν βρίσκω πως άρνηση από πλευράς Αντιπολίτευσης στην ψήφιση του νομοσχεδίου, έχει μία ασφαλή βάση.

Άλλωστε όπως φάνηκε και στη συζήτηση επί της αρχής, το νομοσχέδιο αυτό είναι αντικείμενο πολύχρονου προβληματισμού και μιας καλής δουλειάς που έγινε από την επιτροπή Σαραντίτη.

Στην ενότητα αυτή θέλω να εντοπίσω ένα ζήτημα -γι' αυτό και πήρα κυρίως το λόγο- παρακολουθώντας και τη συζήτηση χθες επί της αρχής. Δεν αναφέρομαι στα θέματα που εθίγησαν για την επίτευξη της απελευθέρωσης. Εξηγήθηκαν αυτά επαρκώς από τον κύριο Υπουργό. Και θέλω να του πω ότι θα πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα το γεγονός, αφού έχουμε σύντηξη της μεταβατικής περιόδου, της διευκόλυνσης της προετοιμασίας των ελληνικών συμφερόντων επιχειρήσεων για να μη βρεθούν όμηροι ξένων ανταγωνισμών. Αυτό είναι αναγκαίο εάν μάλιστα το συνδυάσουμε με την ορθή ρύθμιση, της μείωσης της ηλικίας των πλοίων.

Εκείνο όμως που θέλω να τονίσω -και εδώ θα εντοπίσω την ομιλία μου στα άρθρα αυτά- να πω είναι ότι ο κορμός αυτής της όλης ρύθμισης είναι αυτό που αποκαλείτε, κύριε Υπουργέ, τουλάχιστον το βλέπω για πρώτη φορά στην παράγραφο 4 του δεύτερου άρθρου, «γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών». Πάνω σε αυτό θεμελιώνεται όλη η επιχείρηση απελευθέρωσης. Είναι το θεμέλιο στο οποίο στηρίζεται και η ανάπτυξη των δρομολογίων είτε όσον αφορά τις γραμμές, τα πλοία, τα δρομολόγια κλπ. Δηλαδή πάνω σε αυτό το σύστημα αναπτύσσεται είτε η κανονική δρομολόγηση βάση του ελεύθερου ανταγωνισμού είτε η ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας.

Αρα πάνω σε αυτό θα στηριχθεί όλη η ποιότητα των υπηρεσιών που αναμένουμε, η αποτελεσματικότητα στην εξυπηρέτηση, αλλά και προπάντων η διαφάνεια. Διότι ακούστηκαν πολλά για το προηγούμενο καθεστώς. Το προηγούμενο καθεστώς έπασχε σε δύο σημεία. Έπασχε και στον ελεύθερο ανταγωνισμό -που δεν υπήρχε, και δεν γίνεται στα σημερινά δεδομένα να μην υπάρξουν συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού- αλλά έπασχε και στην αντικειμενικότητα σε σχέση με την ανάθεση των δρομολογίων ή τη χορήγηση των αδειών για γραμμές.

Συνεπώς πρέπει να εξυπηρετήσουμε μέσα από την απελευθέρωση ιδιαίτερα και τη διαφάνεια.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι αυτό το δίκτυο -το άκουσα και από άλλους συναδέλφους -δεν περιγράφεται σαφώς, με ποιες προδιαγραφές, ποιους όρους, ποια εχέγγυα θα διαμορφωθεί. Ποιος είναι ο τελικός υπεύθυνος να το διαμορφώσει; Αναφέρεται βέβαια «ώστερα από γνώμη του συντονιστικού οργάνου για τις συγκοινωνίες» αλλά και αυτό δεν καλύπτει.

Νομίζω, λοιπόν, ότι εδώ χρειάζεται να υπάρξει μεγαλύτερη σαφήνεια και περισσότερα εχέγγυα.

Εάν, κύριε Υπουργέ, είναι δύσκολο αυτό να περιγραφεί στο νόμο, πιστεύω στην τοποθέτησή σας τουλάχιστον ως δήλωσή σας θα πρέπει να προσδιοριστούν οι αρχές, οι προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά διαφάνειας με τα οποία θα διαμορφώνεται αυτό το δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Γιατί αυτό θα αποτελέσει το σίγουρο θεμέλιο της επιτυχίας της όλης προσπάθειας, στην οποία εγώ πιστεύω. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο επίτιμος Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μητσοτάκης έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επιγραμ-

ματικά επί της ενότητας αυτής, η οποία είναι και η ουσία του νομοσχεδίου θα ήθελα να πω τα εξής:

Πρώτον εμείς είμαστε υπέρ του ελεύθερου ανταγωνισμού και κατά συνέπεια με αυτήν την έννοια χαιρετίζουμε αυτήν την πρωτοβουλία, που είναι κοινοτική πρωτοβουλία.

Δεν έχω καμία δυσκολία να πω ότι χαίρομαι και για την επίτευξη. Καλά κάνει η Κυβέρνηση και το επισπεύδει. Μακάρι μάλιστα να είχε γίνει και νωρίτερα η επίτευξη.

Εμείς είχαμε την ευθύνη του χειρισμού του θέματος -η δική μας η Κυβέρνηση και ο κ. Παυλίδης ως Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας- και δώσαμε μάχη, έδωσε μάχη ο κ. Παυλίδης ιδιαίτερα, για να πετύχουμε αναβολή της εφαρμογής της απελευθέρωσης χάριν των ελληνικών συμφερόντων. Μέσα μου και δεν το κρύβω -το έχω ξαναπεί και άλλοτε- δεν ήμουν σύμφωνος. Προτιμούσα να πάμε μια ώρα αργότερα στον ελεύθερο ανταγωνισμό. Δεν έχει να φοβηθεί η ελληνική ναυτιλία τον ελεύθερο ανταγωνισμό.

Στους ωκεανούς η ποντοπόρος ναυτιλία επικρατεί. Στη γραμμή Πειραιά-Αγκόνα, Ελλάδος-Ιταλίας κυριάρχησαν τα ελληνικά πλοία, με απόλυτα ελεύθερο ανταγωνισμό. Δεν καταλαβαίνω γιατί φοβόμαστε τον ανταγωνισμό μέσα στην Ελλάδα.

Έχω την αίσθηση ότι δεν ήταν ακριβώς ο ανταγωνισμός των ξένων, αλλά η απελευθέρωση, η οποία έθιγε ορισμένα δημιουργημένα συμφέροντα ή ορισμένες επιδιώξεις. Άλλωστε είχαμε πει, κύριε Υπουργέ, τότε ότι εντάξει δεν σας επέτρεπε να απελευθερώσετε τις συγκοινωνίες ακόμα στις εσωτερικές γραμμές σε ό,τι αφορά τον ανταγωνισμό των ξένων. Γιατί δεν τις απελευθερώνατε εσωτερικά, μεταξύ Ελλήνων να υπάρχει ελευθερία να βάλουν οι Έλληνες πλοίο εκεί που επιθυμούν;

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι υπάρχει η αγκύλωση, η κρατικίστικη νοστροπία, η σοσιαλιστική αν θέλετε προκατάληψη, η οποία εμποδίζει αυτήν την πολιτική. Και χαίρομαι διότι με την επιβολή της Ευρώπης γίνεται αυτό το βήμα.

Το δεύτερο όμως: Είναι απελευθέρωση αυτό που γίνεται, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ; Αυτά τα περί δικτύου και περί υποχρέωσης εκτελέσεως ορισμένων γραμμών είναι εκ του πονηρού, κύριε Πρόεδρε, είναι νόθευση της ελευθερίας και θα το δείτε στην πράξη διότι υπάρχει η δυνατότητα στο κράτος να επεμβαίνει. Είναι αδύνατον οι Υπουργοί της Εμπορικής Ναυτιλίας να λυτρωθούν από την τάση που έχουν καλά και σώνει να ορίζουν αυτοί τις γραμμές. Ο ελεύθερος ανταγωνισμός, κύριε Υπουργέ, μπορεί να λειτουργήσει θαυμάσια. Από εκεί και πέρα όσες γραμμές από αυτές που η αγορά θα τις προσδιορίσει, η ανάγκη θα τις προσδιορίσει, δεν θα δημιουργηθούν από τη λειτουργία της αγοράς, έχει το κράτος συμφέρον αναντιρρήτως και χρέος -όχι μόνο συμφέρον- υποχρέωση έχει να τις καλύψει με δική του παρέμβαση. Αλλά ποια θα είναι η παρέμβαση, κύριοι συνάδελφοι; Η παρέμβαση θα είναι να πληρώσει το κράτος τη διαφορά ώστε αυτές οι γραμμές να μπορούν να λειτουργήσουν. Και εδώ, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, τίθεται ένα μεγάλο πρόβλημα ισότητας μεταξύ των ελλήνων.

Δεν μπορώ να καταλάβω ειλικρινώς πώς ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μπόρεσε να περάσει αυτήν τη πρόταση του να μπει αυτό το χαράτσι, αυτό το τέλος, το οποίο καλά και σώνει δεν θέλει να το βαφτίσει τέλος. Είναι και ντροπή για την νοημοσύνη μας να λέμε ότι δεν είναι τέλος. Είναι η γνωστή οδός της ευκολίας, των υπέρ τρίτων επιβαρύνσεων στην Ελλάδα, οι οποίες είναι δεκάδες χιλιάδες, δεν τις ξέρει κανείς, δεν μπορεί να τις μετρήσει. Και ποτέ δεν φανταζόμουν ότι στον αιώνα μας, που μπαίνουμε στην Ευρώπη, που εξυγιαίνουμε το σύστημα, θα φθάναμε σε μια τέτοια ρύθμιση. Είναι σε βάρος του Υπουργού Οικονομικών ότι υπέγραψε αυτή τη διάταξη, η οποία να μην αριθμητικά μπορεί να μη λείει πολλά, αλλά ως αρχή αποτελεί τραγική οπισθοδρόμηση.

Θα πω και κάτι άλλο, κύριε Πρόεδρε. Γιατί καλά και σώνει πρέπει να αναζητηθεί ειδικός πόρος για τους ακρίτες των

μικρών νησιών. Τα ερημόνησα τα ελληνικά, τα μικρά νησιά και ορισμένες ορεινές περιφέρειες είναι οι πλέον αδικημένες περιφέρειες. Γι' αυτές το καταλαβαίνω να κάνει θυσίες ο κρατικός προϋπολογισμός, κύριε Πρόεδρε; Κάνει για τις συγκοινωνίες της Αθήνας. Και είναι ανάγκη κάποτε να ληχθεί αυτό από το Βήμα της Βουλής. Επιδoteί με εκατοντάδες δισεκατομμύρια τις συγκοινωνίες στην Αθήνα, άσχετα τώρα και πέρα το ότι γίνεται σπατάλη με το σύστημα των Κολάδων και όλα τα υπόλοιπα. Τα ξεχνά όλα αυτά προς στιγμήν. Απομένει το γεγονός ότι το ελληνικό κράτος με ευθύνη ημών κύριοι συνάδελφοι όλοι οι παριστάμενοι στην Αίθουσα αυτή, επιδοτούμε τις συγκοινωνίες της Αθήνας και δεν επιδοτούμε πρώτον και κύριον τις συγκοινωνίες της υπαίθρου.

Ο κ. Μάνος έκανε μια έρευνα και παρουσίασε το κόστος της χιλιομετρικής επιβάρυνσης στην Αθήνα και στην Ήπειρο, στην πιο φτωχή ακριτική περιφέρεια της Ελλάδος. Τριπλό είναι το εισιτήριο, κύριοι συνάδελφοι, για ίδια χιλιόμετρα στην Ήπειρο απ' ό,τι είναι στην Αθήνα. Γιατί, κύριε Πρόεδρε; Και γιατί πρέπει να αναζητήσουμε ειδικούς πόρους όταν εκατοντάδες δισεκατομμυρίων διατίθενται καθημερινά για την Αθήνα γι' αυτά τα ακριτικά νησιά, αλλιώς σας κλείνει την πόρτα ο Υπουργός των Οικονομικών;

Αντί να υποκύψετε και να αναζητήσετε ειδικούς πόρους σπάζοντας μια αρχή θα έπρεπε όλη η Βουλή να πειθαναγκάσει τον Υπουργό να γίνει επιτέλους δικαιότερο το ελληνικό σύστημα.

Νομίζω, κύριε Πρόεδρε, ότι η παρατήρηση αυτή έχει πολλή βάση. Και θα παρακαλέσω τον κύριο Υπουργό να το ξανασκεφθεί και να αφαιρέσει αυτήν τη διάταξη όχι διότι λέει πολλά πράγματα. Καθένας απ' αυτούς τους πρόσθετους υπέρ τρίτων πόρους άμα τον πάρτε χωριστά δεν λέει τίποτα. Όλοι μαζί όμως δημιουργούν ένα σύστημα και προπαντός δημιουργούν μία κραυγαλέα ανισότητα, την οποίαν η ελληνική Βουλή δεν πρέπει να δεχτεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι 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, είκοσι τέσσερις Γερμανοί φοιτητές και φοιτήτριες κι ένας καθηγητής του Πολυτεχνείου του Μονάχου Γερμανίας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο κ. Παυλίδης.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να ευχαριστήσω τον πρώην Πρωθυπουργό κ. Μητσotάκη για την κολακευτική αναφορά στο πρόσωπό μου. Θέλω πάντως να του θυμίσω ότι τότε η κα Θάτσερ, Πρωθυπουργός της Μεγάλης Βρετανίας, έκανε προσωπικό διάβημα στον τότε Πρωθυπουργό –σε σας κύριε Μητσotάκη- και ζητούσε η Ελλάς να υποκύψει, να απελευθερώσουμε δηλαδή τις κρουαζιέρες πολύ προ της ώρας, που τελικώς απελευθερώθηκαν και εκείνη θα ανταπέδιδε αυτήν την παραχώρηση, διότι περί συμβιβασμού επρόκειτο. Όλα τα κοινοτικά κείμενα μιλούν περί συμβιβασμού. Κύριοι συνάδελφοι, έγινε συμβιβασμός.

Οι κοινοτικοί ζητούσαν από την πρώτη μέρα περίπου εντάξεως της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στην ΕΟΚ τότε, να απελευθερωθούν τα πάντα και προπάντων επί τη προοπτική ενάρξεως λειτουργίας της ενιαίας εσωτερικής αγοράς την 1.1.1993. Κι εμείς για λόγους που ηκούσθησαν κατ' επανάληψη εδώ και που ορισμένοι εκ των οποίων ισχύουν και σήμερα –γι' αυτό και η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ παίρνει μέτρα για τη διασφάλιση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής της νησιωτικής Ελλάδος προς την ηπειρωτική- για τους ίδιους, λοιπόν, λόγους η Ελλάς επέμεινε κι επέτυχε ό,τι επέτυχε.

Σήμερα αίρετε προώρως και πολύ το καμποτάζ και ο κύριος Πρόεδρος, ο κ. Μητσotάκης, λέει ότι καλώς το κάνετε. Θέλω

μονάχα να συμπληρώσω, αν μου το επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, τα όσα παρουσιάσατε με κάποιες σκέψεις που κατά καιρούς έχουμε ανταλλάξει. Στο χάλι δηλαδή, που φθάσαμε αναγκάζονται να λένε κάποιοι «καλώς το κάνετε ή θα έπρεπε να το κάνετε νωρίτερα». Δηλαδή αυτό το άρθρο 1 πιθανώς θα έπρεπε να είχε έλθει εδώ προ καιρού αφού πια είχαμε φθάσει στην απόγνωση. Διαφορετικά για ποιο λόγο η Ελλάς να απεμπολήσει εκείνο το προνόμιο που απέκτησε με τόσους αγώνες;

Και σήμερα τι κάνετε; Έρχεσθε στο Κοινοβούλιο, το οποίο περιφρονείτε, κύριε Υπουργέ, και το περιφρονείτε κατά τρόπο εντυπωσιακό, με τα απόρρητά σας. Απόρρητα όλα. Απόρρητες οι διαπραγματεύσεις σας με την Ευρωπαϊκή Ένωση, με την επιτροπή προκειμένου να περάσετε αυτόν το νόμο. Δεν μπορείτε να το κάνετε αν δεν έχετε την έγκρισή της. Και οι λεονταρισμοί, τα εθνικά κοινοβούλια έχουν τη δυνατότητα να παίρνουν αποφάσεις και να μη λογαριάζουν κανένα; Αυτά –μου σκάνετε και το ένα φρύδι- να τα λέτε σ' αυτούς που δεν ξέρουν, κύριε Παπουτσή.

Κύριε Παπουτσή, δεν είστε ο μόνος που υπηρετήσατε στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Να μη θεωρείτε ότι η ευφυΐα και η γνώση είναι αποκλειστικής σας. Θα πάτε και θα παρακαλέσετε με τρικ και ακροβασίες να σας κάνουν δεκτό το νόμο που θα ψηφίσουν οι συνάδελφοί μας, όσοι τον ψηφίσουν. Είναι παρέκκλιση. Δεν μπορείτε να το κάμετε. Το λέει και ο ίδιος ο Κανονισμός.

Γιατί σήμερα τι πάει να κάνει ο κ. Παπουτσης; Εσείς, λέω, που θα ψηφίσετε: Εφαρμογή προώρως του Κανονισμού. Άρση του καμποτάζ. Όταν πήραμε την απόφαση δεν την πήραμε για να κρατήσει στο διηνεκές. Για όνομα του Θεού! Και συμφωνώ απόλυτα με τον Πρόεδρο κ. Μητσotάκη. Εγώ που έχω διατελέσει Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, που περιοιχοίμαι μια ζωή από ναυτικούς θα πω ότι φοβάμαι τον ανταγωνισμό μέσα στην αυλή μας, όταν αυτόν τον αντιμετωπίσαμε με επιτυχία στα πέρατα της οικουμένης; Και δεν κάνω τη σύγκριση με τα ισχύοντα στην Αδριατική. Όχι. Εκεί δεν είναι ακτοπλοία, εκεί είναι διεθνείς πλόες, κύριε Πρόεδρε. Εκεί πλοία με ελληνική σημαία έχουν να ανταγωνιστούν πλοία υπό ξένες σημαίες με συνθέσεις πληρωμάτων ανεξέλεγκτες ή ελεύθερες, οπότε, αναγκαστικά τι θα κάνει ο Παυλίδης που έχει πλοίο υπό ελληνική σημαία στην Αδριατική; Θα αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό μετερχόμενος διάφορες μεθόδους, για να κατεβάσει το κόστος τους. Ό,τι επιβάλλει ο ανταγωνισμός θα κάμει. Και αυτό έγινε και στην Αδριατική όπου η ετήσια κίνηση –μετά μάλιστα το κλείσιμο των οδικών μεταφορών δια της Γιουγκοσλαβίας- αυξήθηκε εντυπωσιακά και έπαυσε να παρουσιάζει την εποχικότητα που συνεχίζει να παρουσιάζει η ακτοπλοϊκή κίνηση.

Αλλά με ποιους γίνεται ο ανταγωνισμός; Με τους των ξένων σημαίων, με πληρώματα, τα οποία δεν ρυθμίζονται από κοινοτικές διατάξεις.

Στο εσωτερικό, λοιπόν, τώρα. Μελέτη; Απόρρητη και η μελέτη; Αυτή η περίφημη ΣΕΘΑΜ που την πληρώνει το κράτος μας, πού είναι να την πληροφορηθούν εδώ οι Βουλευτές που θα ψηφίσουν; Πού είναι;

Υπουργείο Εθνικής Αμύνης; Τι σας είπε; Συμφωνεί το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης και για ποιους λόγους; Ό,τι μας έλεγε τότε ότι τα πλοία μας επιτάσσονται τα πληρώματα επιστρατεύονται, παύουν να ισχύουν; Δηλαδή πλοίο υπό ολλανδική σημαία θα επιταχθεί; Το πλήρωμά του θα επιστρατευθεί;

Πάμε μετέπειτα σε διάφορα άλλα θέματα. Συνάδελφος είπε: Μα, μπορεί η εταιρεία να αντικαθιστά το πλοίο, το οποίο παίρνει άδεια με κάποιο άλλο;

Εδώ είναι η μεγάλη επέμβαση. Παύει πλέον η άδεια; Όχι! Διότι πάλι άδεια δίδει ο Υπουργός. Αλλάζει ο Μανωλιός και βάζει τα ρούχα του αλλιώς. Και καλώς το είπατε κύριε Πρόεδρε, τι σόι απελευθέρωση είναι αυτή;

Άδεια σκοπιμότητας δίδει πάλι ο YEN. Αλλά, παύει να είναι

πραγματοπαγής. Δεν συνοδεύει το πλοίο, κύριοι συνάδελφοι. Θα βάλουν το πλοίο ΑΙΟΛΟΣ –κάνω χρήση ονόματος μοντέρνου πλοίου- αλλά μπορεί μεθαύριο να κρίνει η εταιρεία ότι κάποιον ισοδύναμο μπορεί να το αντικαταστήσει και να πείσει και το Υπουργείο. Κανείς τελικά δεν ξέρει με τι θα ταξιδεύει. Κανείς δεν γνωρίζει με ποιο πλοίο θα ταξιδεύει. Να τα λέμε αυτά για να μην εξωραϊζεται το σύστημα, το οποίο μας παρουσιάζει ο κύριος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

Για το περίφημο «δίκτυο» τώρα που πολύς γίνεται λόγος. Δεν είναι το δίκτυο με το νόημα του καθορισμού που αναγκαστικά θα πάνε τα καράβια, αλλά είναι η απαίτηση της νησιωτικής Ελλάδος να γνωρίζει πως θα επικοινωνεί μεταξύ της και με τον κορμό της ηπειρωτικής Ελλάδος.

Απαίτηση! Πώς οι ηπειρωτικοί πολίτες γνωρίζουν ότι από την Τρίπολη στην Αθήνα θα έρθουν μέσω του τάδε δρόμου; Ποιοι είναι οι θαλάσσιοι δρόμοι, κύριε Υπουργέ; Πώς θα συνδεθεί ο Κασσιώτης με τον Πειραιά, η Αμοργός με τον Πειραιά, η Κάλυμνος με τη Ρόδο; Αυτό είναι βασική απαίτηση του πολίτη και υποχρέωσή σας να το εξασφαλίσετε, αφού το προσδιορίσετε.

Μας είπατε και κάτι τελείως απαράδεκτο. Οι Ολυμπιακοί αγώνες αντί της πρόωρης άρσης του καμποτάζ, γιατί θα έχουμε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Παρακαλώ, συντομεύετε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

...κάμποσα εκατομμύρια επισκέπτες. Χθες που το είπατε με ξενίσате. Έψαξα να βρω εκεί στα τεφτέρια μου –και εγώ κρατώ τεφτέρια, ανήκω, βλέπετε στην παλιά γενιά των Βουλευτών- βρήκα λοιπόν συνέντευξη του κ. Παππά Γενικού Διευθυντού Φιλοξενίας στην «Οργάνωση 2004». Εκτίμηση από έρευνα του «2004». Αναμένονται διακόσιες χιλιάδες (200.000) όλοι και όλοι να έλθουν στην Ελλάδα. Και εσείς για τις διακόσιες χιλιάδες (200.000) επισκέπτες χαλάτε το σύμπαν όταν η Ρόδος ένα καλοκαίρι φιλοξενεί ένα εκατομμύριο. Χαλάτε το σύμπαν; Αυτό το επιχείρημα επικαλέσθητε έξω στους Ευρωπαίους για να περιγράψετε τον τρόπο που σας προκαλούν οι Ολυμπιακοί; Απαράδεκτο επιχείρημα! Ντροπή!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Παυλίδη, έχει τελειώσει ο χρόνος σας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μια φράση.

Όλη η συζήτηση, κύριοι συνάδελφοι, γίνεται για τα πλοία της ακτοπλοΐας. Πόσα είναι αυτά τα πλοία της ακτοπλοΐας; Είναι εκατόν είκοσι πλοία, θα αποσυρθούν τώρα εκατόν πέντε μέχρι το 2008 και να δούμε ο κύριος Υπουργός, να μας πει τι θα κάμει για την αντικατάστασή τους. Αναμένω απάντηση!

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

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Και τελευταίο. Τα πλοία κάτω των εξακοσίων πενήντα κόρων για τα οποία ουδείς ομιλεί, πέντε μας εσείς τι θα αντιμετωπίσουν; Αυτά τα χιλιάδες πλοία, τα ανήκοντα σε μικροϊδιοκτήτες ναυτικούς, δεν τα υπολογίζετε; Σ' αυτά τα ερωτήματα μέχρι στιγμής ουδεμία απάντηση. Απόδειξη της προχειρότητας της επεμβάσεώς σας στη μεγάλη υπόθεση της ακτοπλοΐας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε κύριε Χωματά, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Επειδή έχω την εντύπωση ότι ο κύριος Υπουργός οπωσδήποτε, όπως έκανε και χθες το ίδιο θα κάνει και σήμερα, θα προσπαθήσει να περάσει το ψευτοδίλημα σε ό,τι αφορά την άρση του καμποτάζ, αν πραγματικά η Νέα Δημοκρατία θέλει ή δεν θέλει την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να μου επιτρέψετε να ξαναπώ ό,τι είπα και χθες το βράδυ.

Παρά το γεγονός ότι ο πρώην Πρωθυπουργός, ο κ. Μητσοτάκης, αλλά και οι προλαλήσαντες συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας ετοποθετήθησαν σαφώς και συγκεκριμένα στο

θέμα αυτό, θα ήθελα να σας πω το εξής:

Τον καιρό εκείνο, στην αρχή της δεκαετίας του 1990, που εμείς επιμείναμε και διά του Υπουργού τότε Εμπορικής Ναυτιλίας του κ. Παυλίδη, για τη μη άρση του καμποτάζ, είχαμε ειδικούς λόγους. Και οι λόγοι αυτοί, όπως σας είπε ο κ. Μητσοτάκης, δεν ήταν λόγοι φοβίας από πλευράς Ελλήνων πλοιοκτητών για τον ανταγωνισμό, απλώς άλλοι λόγοι, εθνικοί και μη, επέβαλαν τότε τη μη άρση του καμποτάζ.

Σήμερα οι λόγοι αυτοί έχουν εκλείψει και κατά συνέπεια είμεθα υπέρ της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Εκείνο, όμως, το οποίο μας προβληματίζει, κύριε Υπουργέ –σας το είπα χθες, σας το ξαναλέω και σήμερα και θα ήθελα εδώ να τοποθετηθείτε σαφώς και συγκεκριμένα- είναι εάν οι προϋποθέσεις με τις οποίες κάνετε εσείς -ή προσπαθείτε να κάνετε- την άρση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι σύμφωνες με τον Κανονισμό 3577/1992.

Και σας το λέω αυτό διότι δεν θα ήθελα πραγματικά να βρεθούμε στη δύσκολη και στη δυσάρεστη θέση απέναντι των Ευρωπαίων εταίρων. Και γνωρίζετε πολύ καλά ότι το πνεύμα του κανονισμού είναι να εγκρίνει και η αρμόδια επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης τις προϋποθέσεις της άρσεως των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Και επειδή βλέπω ότι έχετε προγραμματίσει ένα δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και το δίκτυο αυτό έχει επίσης ορισμένες προϋποθέσεις, τις οποίες δεν ξέρουμε εάν τις έχετε θέσει υπόψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμφωνεί με τον κρατικό αυτό παρεμβατισμό, τον οποίο προσπαθείτε να κάνετε, όπως φαίνεται από πολλές διατάξεις του νομοσχεδίου σας, θα ήθελα πραγματικά να μας πείτε εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που φαντάζομαι ότι θα έχει κάποια, έστω πρώτη ενημέρωση, έχει συμφωνήσει ή δεν έχει συμφωνήσει.

Θα ήθελα, λοιπόν, επ' αυτού να τοποθετηθείτε.

Εμείς συμφωνούμε με ένα γενικό πλάνο και πιστεύουμε πραγματικά, παρά τις αντιρρήσεις και τις αντίθετες απόψεις, που έχουν ακουστεί στην Αίθουσα για την απελευθέρωση και για το κέρδος, το οποίο θα έχουμε από την απελευθέρωση ότι η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα βοηθήσει πάρα πολύ και εις ό,τι αφορά την ποιότητα και εις ό,τι αφορά, αν θέλετε, το κόστος των μεταφορών.

Υπάρχουν όμως και διλήμματα, υπάρχουν και αμφιβολίες εάν πραγματικά με το πνεύμα, το οποίο υπάρχει μεταξύ των πλοιοκτητών, μεταξύ των μεγάλων εταιρειών για το εύκολο και γρήγορο κέρδος, στο τέλος θα καταλήξουμε λόγω ανταγωνισμού και ανταγωνισμού να έχουμε μία μείωση των τιμών –την ποιότητα δεν την αμφισβητώ- ή θα έχουμε ακριβώς το αντίθετο, θα συμπυκνωθούν δηλαδή μικρές μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές εταιρείες, οι οποίες στο τέλος θα καταντήσουν να εκμεταλλεύονται πραγματικά τις γραμμές φιλέτα με αύξηση του κόστους των μεταφορών.

Για τις άγονες γραμμές δεν συζητώ, κύριε Υπουργέ. Θα ήθελα, όμως, να σας δημιουργήσω ένα μικρό πρόβλημα εδώ αναφερόμενος στα όσα είπατε εσείς και ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος χθες με τη δέσμευση ότι το ΠΑΣΟΚ δεσμεύεται ισότιμα να εξυπηρετήσει τόσο τις άγονες γραμμές όσο και τις γραμμές φιλέτα. Αυτό θέλω να το ακούσω από εσάς για άλλη μία φορά εδώ στην Ολομέλεια, ότι πραγματικά θα έχουν ίση μεταχείριση και τα μικρά νησιά των άγονων γραμμών.

Αυτό πώς θα το εξασφαλίσετε, κύριε Υπουργέ; Με το 3% επίναυλο, από τα έσοδα δηλαδή αυτά τα οποία εμείς ζητάμε να καταργήσετε; Από αυτά θα εξασφαλίσετε την επιδότηση; Δεν λέω να έχουν δέκα και είκοσι και τριάντα δρομολόγια που θα έχει η Πάρος ή η Νάξος ή η Σύρος ή η Σαντορίνη, αλλά πόσα δρομολόγια θα εξυπηρετούν την Αμοργό, τη Σίκινο, τη Φολέγανδρο, τη Δονούσα, τη Σχοινούσα, τα Κουφονήσια κλπ.; Μπορείτε αυτά να μας τα εξασφαλίσετε; Εάν μας τα εξασφαλίσετε αυτά, εμείς θα είμαστε με το μέρος σας.

Εις ό,τι αφορά την ηλικία των πλοίων, επειδή επίσης έγινε

κάποιοι λόγος, θα ήθελα να πω τα εξής: Είναι δυνατόν να υπάρχει κανείς στην Αίθουσα που να θέλει παλιά πλοία, κύριε Υπουργέ; Όλοι καινούρια πλοία θέλουμε. Όταν, όμως, βάζετε ένα όριο, ενώ γνωρίζουμε, από όσα έχουμε διαβάσει, ότι στην Ευρώπη δεν υπάρχει όριο, τότε μήπως αυτό –ερωτώ, μήπως– θα είναι μία τροχοπέδη γι' αυτούς, οι οποίοι έχουν πράγματι πλοία τα οποία θέλουν επιδιορθώσεις αλλά απαιτούν υψηλό κόστος;

Εάν, λοιπόν, το έτος ηλικίας πλησιάζει προς την εκπνοή του, μήπως αυτό θα εμποδίσει πραγματικά αυτούς να κάνουν τις σωστές επιδιορθώσεις και έτσι θα είναι εις βάρος της ασφάλειας των πλοίων και εις βάρος της ασφάλειας των επιβατών;

Βεβαίως ένας άλλος παράγοντας πολύ σημαντικός, κύριε Υπουργέ –και εδώ θέλω επίσης να τοποθετηθείτε– είναι ότι εμείς συνδόμε την ασφάλεια των πλοίων και την καλή εξυπηρέτηση εάν θέλετε του επιβατικού κοινού και με την εκπαίδευση των ναυτικών μας. Και σε αυτό το σημείο νομίζω, σύμφωνα με τα διεθνή δεδομένα, υστερούμε πάρα πολύ.

Εδώ θα ήθελα μια τοποθέτηση για τις προσπάθειες που έχετε κάνει ή που θα κάνετε για τη βελτίωση αυτής της εκπαίδευσης και της συνεχούς μετεκπαίδευσης. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν έκανα καμία παρατήρηση για τον τρόπο με τον οποίο αναλώθηκε η συζήτηση σήμερα το πρωί. Δεν μου έπεφτε άλλωστε λόγος. Εκείνη τη στιγμή όμως φοβήθηκα αυτό το οποίο πραγματοποιήθηκε τώρα, αυτό που ζήσαμε όλη την ώρα που συζητάμε.

Φοβήθηκα ότι θα επαναλάβουμε για τρίτη φορά την ίδια συζήτηση. Τη συζήτηση που κάναμε στην επιτροπή, τη συζήτηση που κάναμε χθες το βράδυ επί της αρχής την επαναλάβαμε πάλι σήμερα. Αποτέλεσμα το ίδιο. Συμπέρασμα το ίδιο στο οποίο κατέληξα και χθες το βράδυ και επειδή όλοι επανέλαβαν τα πάντα, τα οποία έχουμε επαναλάβει στις προηγούμενες συζητήσεις, επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε, να καταλήξω στο ίδιο συμπέρασμα.

Η επιχείρηση των συναδέλφων της Αντιπολίτευσης της Αξωματικής και της Ελάσσονος Αντιπολίτευσης είναι μία και είναι σαφής. Συσκότιση, παραπληροφόρηση, μηδενισμός μιας προσπάθειας που αφορά τον πολίτη.

Η προσπάθεια της Κυβέρνησης από την πρώτη στιγμή είναι ο πολίτης, ο πολίτης της νησιωτικής Ελλάδας, ο πολίτης της πιο απομακρυσμένης περιοχής της χώρας μας στην προσπάθεια για την οικονομική ανάπτυξη, η καλύτερη οργάνωση των συγκοινωνιών και επιπλέον η εναρμόνιση με το Κοινοτικό Δίκαιο πάνω σε μια ισορροπία, την ισορροπία που προβλέπει ο ίδιος ο Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και η ισορροπία δεν μπορεί να είναι άλλη παρά η εφαρμογή των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού και από την άλλη πλευρά η εγγύηση για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος. Το επαναλαμβάνω και θα το επαναλαμβάνω συνεχώς είτε ο κ. Μητσοτάκης με εγκалаί είτε ο κ. Παυλιδής ως τότε Υπουργός, ο οποίος προφανώς δεν είχε αντιληφθεί και τι υποστήριζε με τον Κανονισμό, τον οποίο ο ίδιος επικύρωσε με την ψήφο του εκ μέρους της ελληνικής Κυβέρνησης. Ο ίδιος ο Κανονισμός...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Είπατε ότι δεν γνώριζα τι υποστήριζα; Εσείς δεν γνωρίζετε τον Κανονισμό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Παυλίδη, δεν θα σας επιτρέψω ξανά να με διακόψετε και παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, να προστατεύσετε την ομιλία μου.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Τι είναι αυτά που λέει ο κύριος Υπουργός και του το επιτρέπετε, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλίδη. Θα δευτερολογήσετε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Του επιτρέπετε να λέει τέτοια

πράγματα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Τι να επιτρέψω; Αυτό το οποίο είπε ο κύριος Υπουργός; Η άποψή του είναι. Η άποψη η δική σας είναι διαφορετική. Το Σώμα στο τέλος θα κρίνει. Τι να κάνουμε, κύριε Παυλίδη; Δεν σας έβρισε για να μπορώ να του αφαιρέσω το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Δεν πρόκειται περί της απόψεώς μου, κύριε Πρόεδρε. Πρόκειται περί των κοινοτικών κειμένων. Και επειδή εγώ ξέρω να διαβάζω, κύριε Παυλίδη, θα σας διαβάσω ακριβώς τι ψηφίσατε εσείς το 1993.

Σας διαβάζω: «Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1^η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές, που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 gt». Δηλαδή δεν αίρεται το καμποτάζ την 1^η Ιανουαρίου αλλά έως την 1^η Ιανουαρίου του 2004. Αυτά, λοιπόν, για να μην ξανακούσω σε αυτήν την Αίθουσα...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Δεν τα γνώριζα εγώ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλίδη!

Παρακαλώ να μη γράφεται καμία διακοπή, η οποία γίνεται.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλίδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ κύριε Παυλίδη! Δεν γράφεται καμία διακοπή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Επιχειρηματολογείτε επί τρεις συνεχείς συνεδριάσεις κύριε Παυλίδη ότι η Ελλάδα είναι εκτεθειμένη στην Ευρωπαϊκή Ένωση γιατί αίρει το καμποτάζ νωρίτερα και γελάνε στις Βρυξέλλες με αυτά που ακούνε γιατί, δυστυχώς, για σας...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : ...

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Διότι, δυστυχώς, για σας επαναλαμβάνω η συνεδρίαση μεταδίδεται από τα δορυφορικά κανάλια και επιπλέον τα επιχειρήματά σας, είναι τα ίδια επιχειρήματα, τα οποία επικαλέστηκε με επιστολή της η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την οποία εγκαλούσε τη χώρα μας, η οποία προβαίνει σε επίσηυση του καμποτάζ.

Με δημόσια δήλωση της η Επίτροπος κ. Ντεπαλάσιο, αντιπρόεδρος της Επιτροπής, χαιρέτισε την πρόθεση της ελληνικής κυβέρνησης για την επίσηυση της άρσης του καμποτάζ. Τα λέω αυτά, γιατί πρέπει επιτέλους να ξέρουμε για τι ακριβώς ομιλούμε.

Έχω εδώ μια επιστολή, κύριε Πρόεδρε, την οποία έστειλαν οι ακτοπλοίοι την ίδια εποχή που έρχονταν στον γραφείο μου όλοι μαζί μάλιστα, με την ευκαιρία της εκλογής του νέου προέδρου και την παρουσία όλων των ακτοπλοίων της ελληνικής ακτοπλοΐας για να μου πουν ότι σε έκτακτη συνέλευσή τους αποφάσισαν να ζητήσουν την άμεση, εδώ και τώρα απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Την ίδια ακριβώς ημερομηνία έστειλαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιστολή με την οποία κατήγγειλαν τη χώρα, χρησιμοποιώντας τα επιχειρήματα, τα οποία ακούσαμε σ' αυτήν την Αίθουσα και τα ακούγαμε τις προηγούμενες μέρες ότι δηλαδή η χώρα δεν έχει τη δυνατότητα να κάνει πρόωγη άρση του καμποτάζ.

Το αποτέλεσμα ήταν γέλωτες στις Βρυξέλλες, ενώ με δημόσια δήλωση της η Επίτροπος χαιρέτισε ακριβώς αυτήν την προσπάθεια της ελληνικής Κυβέρνησης.

Δεύτερον, γίνεται ολόκληρη συζήτηση εδώ περί του κανονισμού, περί της απελευθέρωσης, της δυνατότητας του

κράτους να παρεμβαίνει και όλα τα υπόλοιπα. Για να μην έχουμε αμφισβητήσεις για τους λόγους μου, τις γνώσεις μου και την εμπειρία μου σας διαβάζω: «Πρώτον, άρθρο 4, σημείο πρώτο, οποιοδήποτε κράτος-μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών σε ναυτιλιακές εταιρείες, που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά, καθώς και μεταξύ τους». Και συνεχίζει αργότερα, προσδιορίζοντας ποιο είναι ακριβώς αυτό το πεδίο, που μπορεί να παρέμβει το κράτος και να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Στο σημείο δύο, λοιπόν, λέει «τα κράτη-μέλη όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας περιορίζονται σε απαιτήσεις, που αφορούν τους λιμένες, που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνήθεια, τη συχνότητα, την ικανότητα παροχής υπηρεσιών και τα επιβαλλόμενα κόμιστρα» -κύριε Βαρβιτσιώτη- «και την επάνδρωση του σκάφους». Πού βρήκατε, λοιπόν, εσείς ότι εμείς πάλι παρατυπούμε και είμαστε εκτός του πλαισίου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όταν μας κατηγορείτε, γιατί διατηρούμε απλά και μόνο τη δυνατότητα να παρέμβει το κράτος, όταν βλέπουμε ότι στις γραμμές του ελεύθερου ανταγωνισμού και για την οικονομική θέση, δηλαδή για τους απλούς πολίτες αυτής της χώρας, που δεν έχουν τη δυνατότητα να πάνε στην πρώτη θέση, στα ταχύπλοα με τις υψηλές τιμές, διατηρούμε τη δυνατότητα να παρέμβουμε και να βάλουμε πλαφόν όταν διαπιστώσουμε ότι ο ανταγωνισμός λειτουργεί εις βάρος του πολίτη. Η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση μας δίνει αυτήν τη δυνατότητα και την αξιοποιούμε.

Όπως είπα χθες, απαντώντας μάλιστα στις σκέψεις και στις απόψεις που εξέφρασε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε. έχει δικίο, υπάρχουν διαφορετικοί τρόποι για να προσεγγίσει κανείς αυτήν την ισορροπία που επιδιώκουμε μέσα από τον κανονισμό. Ενδεχομένως στη Νέα Δημοκρατία να μην αρέσει αυτή η ισορροπία. Ενδεχομένως εσείς να ισορροπούσατε αλλού. Πάλι μέσα στο πλαίσιο του Κοινοτικού Κανονισμού θα ήταν. Αυτό που λέτε εσείς πλήρη απελευθέρωση, εμείς το ονομάζουμε πλήρη ασυδοσία. Αυτό που λέμε εμείς δημόσιο συμφέρον, δηλαδή προάσπιση του πολίτη εσείς δεν το αναγνωρίζετε. Το μόνο για το οποίο ενδιαφέρεσθε είναι πώς θα κερδίσουν καλύτερα και πώς θα λειτουργήσουν καλύτερα οι εταιρείες, οι οποίες θα δραστηριοποιηθούν στις απελευθερωμένες γραμμές. Ποιες θα είναι αυτές δεν ξέρω.

Σε άλλα σημεία δε, άλλοι συνάδελφοι από την Αντιπολίτευση λένε «μα, αυτές οι γραμμές είναι πολύ λίγες, είναι ελάχιστες». Τότε τι προτείνετε ακριβώς; Προτείνετε τις καλές γραμμές να τις αφήσουμε ελεύθερες και για όλες τις υπόλοιπες να αναλάβει το κράτος την επιχορήγησή τους; Όχι, δεν συμφωνούμε. Δεν μας το λέει κανείς, δεν μας το επιβάλλει κανείς. Το δικό μας καθήκον και η δική μας αντίληψη για την οργάνωση της ακτοπλοΐας μας επιβάλλει να προσπαθήσουμε να εγγυηθούμε το δημόσιο συμφέρον, γιατί όπως είπα προχθές, καμία αγορά στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν απελευθερώθηκε, δεν άνοιξε χωρίς να υπάρχει σαφέςτατη εγγύηση του δημόσιου συμφέροντος.

Πάρτε όλες τις αγορές να δείτε. Παντού υπάρχουν ασφαλιστικές δικλίδες, γιατί τα κράτη-μέλη και οι κυβερνήσεις των κρατών μελών οποιασδήποτε πολιτικής τοποθέτησης κι αν ήταν, δεν απεμπόλησαν αυτό το δικαίωμά τους. Γιατί η Ευρώπη δεν λειτουργεί και δεν αναπτύσσεται μόνο με βάση τα συμφέροντα των επιχειρήσεων. Αναπτύσσεται κυρίως με βάση τα συμφέροντα των λαών της. Και οι κυβερνήσεις αυτό ακριβώς εκφράζουν, τα συμφέροντα των λαών τους.

Αυτά, λοιπόν, τα συμφέροντα η ελληνική Κυβέρνηση τα υπερασπίζει με τον καλύτερο τρόπο. Γι' αυτό και το νομοσχέδιο αποτελεί μια εγγύηση ότι τα νησιά μας θα έχουν παντού συγκοινωνιακή σύνδεση. Γι' αυτό το δίκτυο διαμορφώνεται όχι μόνο με την απόφαση του Υπουργού, αλλά μέσα από τις

αποφάσεις των φορέων -όλων των φορέων- που συμμετέχουν στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, με βάση τις προτάσεις βεβαίως και του επιχειρηματικού κόσμου -ο οποίος ενδεχομένως με τη φαντασία του να μας προτείνει κάποιες καινούριες γραμμές- αλλά και τις ανάγκες μας.

Μην προσπαθείτε συνεχώς να οδηγήσετε την κουβέντα αλλού αποπροσανατολίζοντας ότι δήθεν μιλάμε μόνο για το πολύ μικρά νησιά. Όχι, δεν μιλάμε μόνο για τα πολύ μικρά νησιά. Μιλάμε για όλες εκείνες τις συγκοινωνιακές γραμμές. Αυτή άλλωστε είναι και η διαφορά μας. Αυτή είναι η διαφορά του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας ότι εμείς δεν βλέπουμε την ακτοπλοΐα ως απλή οικονομική επιδίωξη και απλή επιχειρηματική δραστηριότητα. Τη βλέπουμε ως συγκοινωνία πρώτα απ' όλα και πάνω στο δίκτυο της συγκοινωνίας επιβάλλουμε υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος. Γι' αυτό προσπαθούμε να βρούμε αυτήν την ισορροπία και τη βρίσκουμε με το νομοσχέδιο που συζητάμε.

Λέμε, λοιπόν, ότι πρέπει να εγγυηθούμε το δίκτυο. Αλλά πρέπει να εγγυηθούμε και τη χρηματοδότηση του δικτύου. Η χρηματοδότησή του πρέπει να είναι ανταποδοτική. Γι' αυτό προτείνουμε το ανταποδοτικό τέλος. Και το ανταποδοτικό τέλος είναι πράγματι ανταποδοτικό. Γιατί το ποσό που θα μαζευτεί από το ανταποδοτικό τέλος δεν πηγαίνει πουθενά αλλού, παρά μόνο στη χρηματοδότηση των συγκοινωνιακών γραμμών, που θα χρειαστούν και επίσης αν περισσέψουν χρήματα στις λιμενικές υποδομές.

Τι εννοώ όμως συγκοινωνιακές γραμμές; Είπε ο κ. Μπένος χθες μια πολύ σωστή ιδέα: Το μετρό του Αιγαίου. Έσπευσε ο κ. Παπαθανασίου να συμφωνήσει. Και χάρηκα πάρα πολύ που συμφωνήσε. Για ρωτήστε όμως εμάς πόσες φορές προκηρύχθηκε αυτή η γραμμή και πόσες φορές επιδιώχθηκε να υπάρξει μια τέτοια σύνδεση ανάμεσα στα κυκλαδτικά νησιά, για να δούμε πόσες φορές υπήρξε από κανέναν κάποιο ενδιαφέρον; Και αυτό γιατί δεν εκδηλώθηκε επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Το ίδιο συμβαίνει στην Κέρκυρα. Οι προσπάθειες πάντως είναι πάρα πολλές. Μόνο στη δική μου θητεία δύο φορές κάναμε προκήρυξη για να υπάρξει σύνδεση των γραμμών των νησιών του Ιονίου για να μπορούν όλα τα νησιά του Ιονίου να συνδεθούν με την Κέρκυρα, με το διοικητικό τους κέντρο. Ουδείς προσήλθε. Αυτήν τη γραμμή όμως εμείς θέλουμε να την προκηρύξουμε. Και αν και τότε δεν παρουσιαστεί κανένας, θέλουμε να έχουμε τη δυνατότητα της χρηματοδότησης.

Ο κ. Τασούλας έθεσε ένα θέμα με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον, όσον αφορά τα πλοία που βρίσκονται στη λίμνη των Ιωαννίνων και το όριο ηλικίας τους.

Κύριοι συνάδελφοι, εάν η πρότασή σας είναι να μην υπάρχει όριο ηλικίας στα πλοία της λίμνης, αυτό δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό. Όμως το παρόν νομοσχέδιο δεν θίγει την ηλικία των πλοίων της λίμνης, διότι το παρόν νομοσχέδιο αφορά τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Η ηλικία των πλοίων της λίμνης καλύπτεται από το άρθρο 164 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και επομένως εκεί παραμένει η ηλικία των τριάντα πέντε ετών. Άρα οι εταιρείες οι οποίες έχουν δρομολογήσει τα πλοία τους, οι φορείς που έχουν δρομολογήσει τα πλοία τους, δεν πρόκειται να ξεφύγουν από τον προγραμματισμό που είχαν κάνει.

Άρα η ηλικία τριάντα πέντε ετών ισχύει για εκεί, και στα υπόλοιπα ισχύει το καθεστώς, το οποίο έχουμε πει.

Όσον αφορά το όριο ηλικίας, ακούω διάφορες απόψεις, μάλιστα επικρίθηκα διότι δεν γνωρίζω και την κοινοτική διαδικασία. Δεν υπάρχει, κύριοι συνάδελφοι, πουθενά, σε καμία χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε κανένα επίπεδο, σε κανέναν τομέα, εναρμόνιση που να έγινε προς τα κάτω. Τι εννοώ προς τα κάτω: Μειώνοντας δηλαδή τα κεκτημένα ενός εθνικού κράτους και πολύ περισσότερο όταν πρόκειται για την ασφάλεια των πολιτών μιας χώρας.

Η Σουηδία εντασσόμενη στην Ευρωπαϊκή Ένωση είχε πολύ υψηλότερες προδιαγραφές στον τομέα του περιβάλλοντος από

ό,τι είχε η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση. Το αποτέλεσμα δεν ήταν να χάσει η Σουηδία και να μειώσει τις προδιαγραφές της. Αντίθετα η Ευρωπαϊκή Ένωση πήρε μέτρα για να μπορέσει να προσεγγίσει τις προδιαγραφές της Σουηδίας στον τομέα του περιβάλλοντος. Κι αυτό ακριβώς έγινε. Το ίδιο συμβαίνει και με το όριο ηλικίας των πλοίων. Για την Ελλάδα είναι ζωτικής σημασίας θέμα. Όπως σας είπα χθες, η πρόταση για όριο ηλικίας έχει γίνει από το 1926. Σαράντα ετών ήταν τότε το όριο ηλικίας και ήμασταν η πρώτη χώρα στην Ευρώπη. Έγινε τριάντα πέντε αργότερα και θα παραμείνει και στο μέλλον.

Επιπλέον, η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ανακοινώσει επίσημα ότι στα πλαίσια της οδηγίας 98/18 πρόκειται να θέσει το θέμα της εναρμόνισης σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, για να τεθεί ένα όριο ηλικίας στα πλοία. Και δεν μπορούσε να γίνει διαφορετικά εξάλλου. Γιατί δεν μπορεί η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση να κρατά δύο μέτρα και δύο σταθμά. Δεν μπορεί η Ευρωπαϊκή Ένωση να προχωρά σε μέτρα για την απόσυρση των δεξαμενών πλοίων με μονά τοιχώματα, και να θέτει όριο ηλικίας τα είκοσι επτά (27), έτη και στα επιβατικά πλοία, τα οποία αφορούν τη ζωή και την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στους επιβάτες, εκεί να κάνει πως δεν καταλαβαίνει τίποτα και να μην υπάρχουν όρια ηλικίας.

Και το ερώτημα είναι για τη Νέα Δημοκρατία και για τους άλλους συναδέλφους που έχουν αμφιβολίες, θα συμφωνήσετε να υποστηρίξετε την πρωτοβουλία που έχει αναλάβει η ελληνική Κυβέρνηση για να υπάρξει όριο ηλικίας σε πανευρωπαϊκό επίπεδο σε επιβατικά πλοία, ναι ή όχι;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ναι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Πολύ ωραία. Χαίρομαι, κύριε Παπαθανασίου. Γνωρίζω τη θέση της Νέας Δημοκρατίας. Δεν είναι όμως όλοι οι Βουλευτές σας σε αυτήν την κατεύθυνση. Λυπάμαι που το λέω αυτό, αλλά δυστυχώς αυτό το κλίμα δημιουργείται.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Γιατί; Οι δικοί σας συμφωνούν με όσα λέτε;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Θα σας παρακαλέσω πολύ, κύριε Υπουργέ! Φέρνεται σε δύσκολη θέση το Προεδρείο!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Είναι η τελευταία μου λέξη. Μια παράκληση και ταυτόχρονα ένα πολιτικό συμπέρασμα.

Θα ήθελα στα επόμενα άρθρα, όπου θα μπορούμε σε πιο δύσκολα από νομοτεχνικής απόψεως άρθρα, να παρακαλέσω ιδιαίτερα τη Νέα Δημοκρατία να μη δημιουργεί σύγχυση.

Τα επιχειρήματα τα οποία χρησιμοποιείτε είναι από τη μια πλευρά επιχειρήματα υπέρ του προστατευτισμού και από την άλλη πλευρά η πολιτική διακήρυξη είναι υπέρ της απελευθέρωσης. Αυτό δημιουργεί σύγχυση. Το αποτέλεσμα είναι ότι ουδείς καταλαβαίνει ποια ακριβώς είναι η πρότασή σας.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Αν ζήτησε ο κύριος Πρόεδρος το λόγο, να προηγηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας έχω δώσει το λόγο. Μέσα στην Αίθουσα το Προεδρείο κατευθύνει τη συζήτηση!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, συγγνώμη, δεν είδα ότι είχατε ζητήσει το λόγο!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Μετά θα δευτερολογήσω κι εγώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Είναι παλιός κοινοβουλευτικός ο κ. Μητσοτάκης και ξέρει πώς γίνεται η

διαδικασία. Ο κ. Μητσοτάκης θα πάρει το λόγο αμέσως μετά.

Ορίστε, κύριε Παπαθανασίου, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κύριε Υπουργέ, δεν μπορώ να καταλάβω γιατί δεν έχετε καταλάβει ποια είναι η άποψη της Νέας Δημοκρατίας και γιατί δεν ψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

Δεν ψηφίζουμε το νομοσχέδιο γιατί εμείς πιστεύουμε σε μια ελεύθερη αγορά, σε μια απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και αυτό που κάνετε εσείς κατά τη γνώμη μας δεν είναι απελευθέρωση, γι' αυτό το λόγο δεν το ψηφίζουμε. Είμαστε σαφώς υπέρ της απελευθέρωσης, αλλά αυτό που κάνετε εσείς δεν είναι απελευθέρωση. Έχετε μέσα διατάξεις, τις οποίες μπορείτε να ακυρώσετε, όλα εκείνα τα οποία εσείς θεωρείτε ότι είναι απελευθέρωση. Τα αναφέρουμε πάρα πολύ συγκεκριμένα. Δεν μπορώ όμως να καταλάβω γιατί δεν καταλαβαίνετε γιατί εμείς δεν το υπερψηφίζουμε. Είμαστε υπέρ της απελευθέρωσης κι επειδή αυτό δεν είναι απελευθέρωση, γι' αυτό και δεν το ψηφίζουμε.

Δεύτερον, ζητήσατε μια ευθαρσή τοποθέτηση για το αν θα υποστηρίξουμε την προσπάθειά σας σε πανευρωπαϊκό επίπεδο να επιτευχθεί η καθιέρωση του ορίου. Δεν το λέμε τώρα. Το ξέρετε ότι το έχουμε πει επανειλημμένως και γραπτώς. Άρα γιατί διερωτάστε μέσα στην Αίθουσα για πράγματα που γνωρίζετε;

Από εκεί και πέρα δεν θα ήθελα να σχολιάσω καθόλου όλα όσα αναφέρατε, ότι εσείς είστε εκείνος που προστατεύετε το δημόσιο συμφέρον και εμείς είμαστε υπέρ του συμφέροντος των εταιρειών. Γιατί τελικά εκεί καταλήγεται πάντα. Έχουμε ένα προηγούμενο, το οποίο όλοι αναφέρετε σαν παράδειγμα και οι Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και εσείς και εμείς τώρα, το οποίο είναι η αγορά της Αδριατικής, όπου μόνο θετικά αποτελέσματα έχουμε δει και στις τιμές και στην εξυπηρέτηση και στην ανανέωση του στόλου και στην επικράτηση των ελληνικών εταιρειών.

Εμείς, λοιπόν, τι λέμε; Σε αυτές τις γραμμές που μπορεί να υπάρξει ανταγωνισμός στην Ελλάδα ακολουθείτε αυτό το παράδειγμα. Δεν σας λέμε να ανακαλύψετε την πυρίτιδα. Λέμε, λοιπόν, ότι εκεί που μπορεί να πάει σε ανταγωνισμό και υπάρχουν γραμμές, πρέπει να ακολουθήσετε αυτό το παράδειγμα, το οποίο και είναι η σωστή απελευθέρωση και έχει αποδειχθεί στην πράξη ότι λειτουργεί σωστά.

Μετά τι λέμε; Λέμε για το περιβόητο αυτό δίκτυο, το οποίο είναι μια νεφελώδης κατάσταση, δηλαδή να συμφωνήσουμε σε κάτι το οποίο δεν ξέρουμε ποιος το φτιάχνει, πώς το φτιάχνει, τι θα προβλέπει ούτε τις γενικές γραμμές. Θα προβλέπει το δίκτυό σας άζονες κεντρικούς; Τίποτε απ' αυτά δεν είναι γνωστά, τίποτε δεν είναι δεδομένο κι εσείς λέτε ότι εμείς θέλουμε να συμφωνήσουμε και όποιος δεν συμφωνεί είναι αντίθετος με το συμφέρον των νησιωτών. Είναι μια περίεργη αντίληψη, που κρατά μόνο για σας το δικαίωμα να έχετε τις ευαισθησίες αυτές και όλους τους άλλους τους κατηγορεί ως προστάτες ή υποστηρικτές δεν ξέρω ποιων συμφερόντων.

Εμείς λέμε, αφήστε να δείξει η αγορά ποιες είναι οι ελεύθερες γραμμές και για τις υπόλοιπες έχει υποχρέωση το κράτος, είναι κοινωνική πολιτική προς τη νησιωτική Ελλάδα, με τον άλφα ή βήτα τρόπο να επιδοτήσει και πάντως να εξασφαλίσει τις απαραίτητες συγκοινωνίες.

Πριν από λίγο ο κ. Μητσοτάκης σας είπε ότι αυτό, το οποίο εσείς αναφέρετε ως ανταποδοτικό, είναι κοινωνική υποχρέωση, που δεν αντιλαμβάνεστε ότι εσείς, αλλά το κόμμα σας, η Κυβέρνηση, ο Πρωθυπουργός.

Τα πράγματα για μας είναι ξεκάθαρα. Εσείς όμως που είτε δεν μπορείτε να δικαιολογήσετε τα αδικαιολόγητα είτε γιατί δεν μπορείτε να εξασφαλίσετε τους απαραίτητους πόρους είτε γιατί δεν πιστεύετε στην ελεύθερη ακτοπλοΐα παρ' όλο ότι έχετε δει τα θετικά της αποτελέσματα, προσπαθείτε να εφαρμόσετε ένα σύστημα που το ονομάζετε ελεύθερη ακτοπλοΐα, αλλά στην πράξη δεν είναι. Είμαστε συγκεκριμένοι γιατί δεν είναι.

Νομίζω, λοιπόν, ότι τις αιτιάσεις σας και τις ανησυχίες σας

πρέπει να τις απευθύνετε στο χώρο σας. Σκεφτείτε γιατί αυτά που λέμε εμείς δεν τα αποδεχόσαστε και μετά να έλθουμε να συζητήσουμε και να κάνετε κριτική στη Νέα Δημοκρατία ότι δήθεν μιλάει για απελευθέρωση, αλλά δεν την θέλει. Η Νέα Δημοκρατία αυτό που λέει αυτό και εννοεί. Και αυτό που υποστηρίζει δεν το λέει απλώς σαν τίτλο για να το πει όπως κάνουν πολλοί απ' το κόμμα σας. Το είπα και χθες ότι οι κρατικιστές στο κόμμα σας έγιναν τώρα της μόδας. Συμμαζεύετε τους. Εάν εσείς λέτε ότι υπάρχουν μια-δύο φωνές στη Νέα Δημοκρατία, που έχουν διαφορετική άποψη, τότε τι πρέπει να πούμε εμείς; Τουλάχιστον η άποψή μας είναι η κρατούσα. Να κοιτάξετε στο δικό σας μαγαζί τι γίνεται και μετά κάντε κριτική στους υπολοίπους.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, σ' αυτήν την Αίθουσα η Νέα Δημοκρατία έχει κάνει επανειλημμένως ερωτήσεις, γιατί δεν απελευθερώνονται οι θαλάσσιες συγκοινωνίες και με τον παρόντα Υπουργό και με τον προκάτοχό του. Είμαστε υπέρ της απελευθερώσεως και εξηγήσαμε γιατί. Γιατί είναι βέβαιο ότι είναι πολλαπλάσια ακριβά τα ναύλα και η μεταχείριση του πελάτη, του απλού πολίτη του νησιού, δεν είναι η πρέπει, ακριβώς γιατί καλύπτονται από το μονοπώλιο ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες.

Η θέση μας, κύριε Υπουργέ είναι ξεκάθαρη. Βέβαια αντιλαμβάνομαι ότι ο Πρωθυπουργός, όταν είχαμε τη συζήτηση προ ημερησίας διατάξεως, κατηγορούσε τη Νέα Δημοκρατία γιατί δεν του λέει τι πρέπει να κάνει για την κοινωνική ασφάλιση. Εγώ το είχα πει σαν δήλωση, θα το πω και στο Κοινοβούλιο, ότι θέλει σωσίβιο σωτηρίας, γιατί δεν τολμά ο ίδιος να πάρει θέση. Τηρουμένων των αναλογιών και ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας το ίδιο πράγμα κάνει σ' αυτήν την περίπτωση.

Εμείς δεν έχουμε δυσκολία να πούμε την άποψή μας, φιλελεύθερο κόμμα είμαστε, υπέρ της απελευθερώσεως είμαστε ξεκάθαρα. Τώρα γιατί δεν ψηφίζει η Νέα Δημοκρατία το νομοσχέδιο. Διότι είναι ψευδεπίγραφο, διότι δεν απελευθερώνει. Όποιος γνωρίζει τη γραφειοκρατία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας –και θα σας πω ότι πριν από σας, δύο φορές πέρασα και εγώ απ' αυτό το Υπουργείο και ως Πρωθυπουργός μάλιστα- είναι θηριώδης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Και από ποιο δεν περάσατε, κύριε Πρόεδρε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Δεν πέρασα από πολλά άλλα.

Πάντως είναι θηριώδης η γραφειοκρατία. Μάχονται για τα δικαιώματά τους οι μανδάρinhoι του Υπουργείου και θέλουν σώνει και καλά να δίνουν τις άδειες σκοπιμότητας και τις διατηρείτε, δυστυχώς. Από την ώρα που έχετε το περίφημο δίκτυο και τη δυνατότητα να επιβάλλετε πρόσθετους όρους, να του υπαγορεύετε δηλαδή να μπει σε μια γραμμή, η υπόθεση τελειώνει. Μεταξύ μας, καταλαβαίνομαστε, κύριε Υπουργέ. Παρακαλώ πολύ μην υποτιμάτε τη νοημοσύνη μας. Κατά συνέπεια είναι βέβαιο ότι δεν απελευθερώνετε και δεν τολμάτε, γιατί έχετε το σαράκι το σοσιαλιστικό. Δεν σας αρέσει η ελεύθερη αγορά.

Τι λέω εγώ, κύριε Πρόεδρε, και τι λέει το κόμμα μου. Να αφήσετε την αγορά να λειτουργήσει και από κει και πέρα αναντιρρήτως η αγορά δεν κάνει έργο κοινωφελές. Όσοι παίζουν στην αγορά πάνε για συμφέρον. Θα μείνουν γραμμές που δεν θα εξυπηρετηθούν. Εκεί πρέπει το κράτος να παρέμβει. Το είπα ευθέως.

Και πρέπει να ανοίξει το πουργί του ο Υπουργός των Οικονομικών για τη νησιωτική Ελλάδα και να κάνει κατά ένα ποσοστό αυτού που κάνει για την πλούσια πρωτεύουσα. Γιατί οι συντεχνίες εδώ στην Αθήνα βοηθούν στο να διαμορφώνεται μια πολιτική; Διότι οι συντεχνίες είναι που πιέζουν και δεν πιέζουν οι απλοί πολίτες της Αθήνας πάνω στην επιδότηση. Γιατί μπορούν να επιδοτούνται με εκατοντάδες δισεκατομμύρια και δεν

μπορούν τα λίγα δισεκατομμύρια οι φτωχοί κάτοικοι των νησιών; Αυτά σας λέμε, κύριε Υπουργέ.

Εν πάση περιπτώσει επειδή εμένα δεν μου αρέσει να αντιδικώ και χωρίς λόγο δεν δυσκολεύομαι να σας πω ότι και αυτό που γίνεται καλό είναι. Ένα βήμα προς τα εμπρός γίνεται και είναι βέβαιο ότι η επόμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας θα το ολοκληρώσει. Άλλωστε δεν είμαι καν βέβαιος, κύριε Υπουργέ - εσείς ξέρετε καλύτερα από μένα τα κοινοτικά- ότι αυτό, το οποίο ψηφίζουμε σήμερα θα περάσει. Διότι και η κοινότητα έχει το λόγο της.

Και τέλος θα ήθελα να σας πω για την ηλικία. Ναι και εμείς συμφωνούμε και είχαμε λάβει και μεις ανάλογες πρωτοβουλίες να οριστεί όριο ηλικίας και είναι λογικό να υπάρχει όριο ηλικίας. Όταν υπάρχει στα τάνκερς –πολύ σωστά το είπε ο κύριος Υπουργός πρωύτερα- γιατί δεν θα υπάρχει για τα επιβατηγά;

Θα σας πω όμως ένα πράγμα, κύριε Υπουργέ. Εμένα δεν μου αρέσει ένα κράτος και μια κυβέρνηση να νομοθετεί επ' ευκαιρία, υπό το κράτος συναισθηματικών αντιδράσεων, που προκαλούνται από ένα ναυάγιο. Δεν μου αρέσει το γεγονός ότι χρειάστηκε να γίνει το ναυάγιο για να μειώσετε το όριο ηλικίας, αλλά δεν είμαι αντίθετος.

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Νομίζω ότι ο επίτιμος Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας περιέγραψε πολύ παραστατικά τη διαμάχη ανάμεσα στα δύο κόμματα το κυβερνητικό κόμμα και την Αξιωματική Αντιπολίτευση σ' αυτήν την Αίθουσα. Η διαμάχη αφορά την αυθεντική απελευθέρωση και την ψευδεπίγραφη απελευθέρωση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Εσείς τι είστε; Διαιτητής είστε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν είναι για μας το διακύβευμα αυτό αυτού του νομοσχεδίου ποιος είναι με την αυθεντική απελευθέρωση και ποιος είναι με την ψευδεπίγραφη απελευθέρωση. Για μας αυτό που έχει τεράστια σημασία, πρωτεύουσα σημασία, θα έλεγα είναι το πώς θα εξυπηρετηθεί ο κόσμος με καλύτερες φτηνότερες υπηρεσίες και όχι αποκλειστικά και μόνο και κύρια το συμφέρον των εφοπλιστών.

Είπε ο κύριος επίτιμος Πρόεδρος, αλλά νομίζω και η Κυβέρνηση και το κλίμα σ' αυτήν την Αίθουσα ανάμεσα στα δύο κόμματα είναι ότι με έναν αέρα κάπως δεν φοβόμαστε λέει τον ανταγωνισμό και οι εφοπλιστές της χώρας μας κυριαρχούν στις θάλασσες. Μήπως κάνετε ένα μικρό λάθος; Διότι αυτό το εφοπλιστικό κεφάλαιο, που κυριαρχεί υποτίθεται στις θάλασσες έχει μεν ελληνική καταγωγή, αλλά δεν έχει κανένα συμφέρον σ' αυτόν τον τόπο. Το συμφέρον του βρίσκεται στο city του Λονδίνου και συμπεριφέρεται μ' έναν κοσμοπολίτικο παγκοσμιοποιημένο, αν θέλετε, τρόπο, αλλά εν πάση περιπτώσει δεν έχει κανένα όφελος η Ελλάδα από το ρόλο και τη δράση αυτού του κεφαλαίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Να τους αφαιρέσετε την ιθαγένεια!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν μιλάω περί αυτού. Άλλο λέω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Μα, δεν είναι κουβέντες αυτές! Δεν είναι σοβαρά πράγματα αυτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αν θέλουμε σ' αυτήν τη λογική να κινηθεί και η ελληνική ακτοπλοία αύριο, γιατί εκεί οδηγεί το νομοσχέδιο, έχει καλώς, αλλά να ξέρούμε περί τίνος πρόκειται, διότι και η ελληνική ακτοπλοία θα περάσει το city του Λονδίνου αύριο.

Όσον αφορά το περίφημο δίκτυο, για το οποίο πάλι έκανε αναφορά ο κύριος Υπουργός, το γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, πράγματι υπάρχει φαύλος κύκλος. Εγώ πρότεινα μια ενδιάμεση λύση μέσα στη φιλοσοφία του νομοσχεδίου όχι ότι θα την επικροτούσαμε εμείς, αλλά θα ήταν σαφώς καλύτερη από το σημερινό νομοσχέδιο.

Υπάρχει και είπα ότι πρέπει να είναι συγκεκριμένο όχι γενικό

ακτοπλοϊκό δίκτυο. Επιλέγουν οι εφοπλιστές αυτά που θέλουν ως γραμμές. Στα άλλα ο κύριος Υπουργός έχει δύο επιλογές, είτε τη δημόσια υπηρεσία να επιβάλλει είτε την επιδότηση.

Αυτή η ασάφεια, αυτή η εκκρεμότητα, θα λειτουργήσει καθαρά υπέρ της επιδότησης. Με ποιο δικαίωμα θα υποχρεώσετε εσείς κάποιον να κάνει δημόσια υπηρεσία, τη στιγμή που επιδοτείτε κάποιον άλλον σε μια άγονη γραμμή; Με ποια λογική θα το κάνετε; Λέτε ότι δεν θα το θεωρήσουν αυτό διάκριση, δεν θα το προσβάλουν και αμέσως θα σας πουν «επιδοτείστε μας, εφόσον δεν επιλέγουμε τη γραμμή»; Όταν αφήνετε ανοιχτό το δρόμο της επιδότησης, προφανώς στην επιδότηση θα πάνε όλοι. Η συντριπτική πλειοψηφία των γραμμών θα περάσει στην επιδότηση.

Επομένως η δημόσια υπηρεσία, έτσι όπως τη θέτετε εδώ, είναι απλώς ένα φύλλο συκής. Και κακώς το επικρίνει η Νέα Δημοκρατία. Είναι ένα φύλλο συκής, το οποίο δεν λεί τίποτα και δεν θα πει τίποτα στην πράξη. Η δημόσια υπηρεσία θα μείνει στον αέρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Εξαρτάται πώς θα εφαρμοστεί.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Θα είχε νόημα, έστω με τη λογική του νομοσχεδίου σας, αν λέγατε ότι στο γενικό δίκτυο, όποιες γραμμές δεν επιλέγονται από τους εφοπλιστές, μπαίνουν στη λογική της δημόσιας υπηρεσίας. Αυτό θα είχε κάποιο νόημα. Όταν όμως λέτε και για δημόσια υπηρεσία, αλλά και για επιδότηση, ο άλλος θα πει «εγώ, γιατί να κάνω δημόσια υπηρεσία και ο άλλος να είναι επιδοτούμενος;». Ποια είναι η διαφορά; Με ποιο κριτήριο θα επιβάλλεται αλλού δημόσια υπηρεσία και αλλού η επιδότηση;

Προφανώς η λογική, είναι η λογική της επιδότησης. Προφανώς ο ελληνικός λαός θα βάλει πάλι βαθιά το χέρι στην τσέπη. Όπου κερδίζουν οι εφοπλιστές, κερδίζουν. Όπου έχουν υπερκέρδη, καλώς τα έχουν. Όπου χρειάζεται αυτά τα υπερκέρδη κάπως να μοιραστούν, κάπως να δώσουν κάτι για να εκτελέσουν και ένα «κοινωνικό» έργο, δεν θα το κάνουν. Θα ισοφαρίζουν όμως και στις άγονες γραμμές τα υπερκέρδη τους από τον επίνευλο, αλλά και από τον κρατικό προϋπολογισμό. Διότι ο επίνευλος δεν θα φτάει, είναι προσθετικός. Και αν δούμε το σχετικό άρθρο, θα δούμε ότι προβλέπει και επιδότηση από τον προϋπολογισμό και τον επίνευλο.

Αυτές οι λογικές είναι και παράλογες και απαράδεκτες και άδικες. Έχουμε φτάσει πλέον να επιδοτεί ο πολίτης μέσω μιας έκτακτης φορολογίας τα αεροπλάνα, τους δρόμους, τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, πέρα από τους φόρους που πληρώνει κανονικά.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Έχει ζητήσει το λόγο ο κ. Παυλίδης και ο κ. Βαρβιτσιώτης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Έχω καλυφθεί, κύριε Πρόεδρε.

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

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, εδώ είμαστε ένα ζωντανό σώμα και έχουμε και εξάρσεις. Την εξάρσή σας όμως, κύριε Υπουργέ, η οποία οδήγησε στο να μου απαγγείλετε την κατηγορία ότι δεν γνώριζα τι διαπραγματεύομαι και τελικώς πού κατέληξαν οι διαπραγματεύσεις, τα κείμενα των οποίων φέρουν την υπογραφή μου, δεν τη δέχομαι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Η υπογραφή είναι άλλο πράγμα. Παραπλανείτε το Σώμα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πριν καταλήξετε σε αυτό το συμπέρασμα, ακούστε κι εμάς. Διάλογος γίνεται στο Κοινοβούλιο.

Κύριοι συνάδελφοι, ο κύριος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας λέει ότι ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας –ο ομιλών– δεν ε γνώριζε ότι υπέγραψε απόφαση προβλέπουσα πως αυτό το περίφημο καμποτάζ ειδικώς στην Ελλάδα ισχύει έως την 1^η Ιανουαρίου 2004. Εσείς δεν ξέρετε να διαβάσετε τον κανονισμό; Εγώ τον συνέταξα, εγώ τον υπέγραψα, ήταν προϊόν

σκληρών διαπραγματεύσεων. Εσείς έχετε να κάμετε μόνο ανάγνωση. Δείχνετε ότι δεν ξέρετε να διαβάσετε; Εγώ όμως, νομίζω πως ξέρετε. Άρα εσείς παραπληροφορείτε.

Η έκφραση «έως», κύριοι συνάδελφοι, είναι τυποποιημένη έκφραση για όλες τις περιπτώσεις διατηρήσεως καμποτάζ σε επιμέρους ναυτιλιακές δραστηριότητες. Λέγει, λοιπόν, ο κανονισμός: Στις υπηρεσίες κρουαζιέρων το καμποτάζ διατηρείται έως την 1^η Ιανουαρίου 1995. Στις μεταφορές στρατηγικών εμπορευμάτων διατηρείται έως την 1^η Ιανουαρίου 1997. Στις υπηρεσίες με σκάφη κάτω των 650 gt διατηρείται έως την 1^η Ιανουαρίου 1998. Στις τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων διατηρείται έως την 1^η Ιανουαρίου.

Ξέρετε καμία περίπτωση που αυτό το «έως» να ερμηνεύθηκε ή να αξιοποιήθηκε στην πράξη ως επιβάλλον την προ της καταληκτικής ημερομηνίας άρση; Και αφού εσείς λέτε ότι υπάρχουν ειδικοί λόγοι τώρα για την εξυπηρέτηση των νησιών, και το «έως» μπορεί να σας δώσει το μέγα επιχείρημα της προώρου άρσεως, γιατί δεν το κάνατε στις κρουαζιέρες, που στο κάτω κάτω είναι αναψυχή, είναι πολυτέλεια; Δεν απευθύνεται σε νησιώτες ταλαιπώρους. Ο κανονισμός σας έλεγε «έως» ημερομηνία τάδε. Εκεί χάλασε τον κόσμο η Κυβέρνησή σας με τρικ να εντάξει μια δραστηριότητα που αρχικώς δεν ήταν ενταγμένη στην κατηγορία που τελικώς υπήχθη.

Εσείς επικαλείσθε τη γνώμη του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής. Το Επιστημονικό Συμβούλιο της Βουλής τι λέγει; «Κρίθηκε πολιτικά σκόπιμο να μην εξαντληθεί η προθεσμία». Οι επιστήμονες κρίνουν τον κύριο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και του λένε ότι θεωρεί «πολιτικά σκόπιμο» «να προτείνει την άρση του «προ της ώρας της». Εσείς τα κάνετε αυτά, κύριε Υπουργέ, γιατί είσατε δυσανεστήμενος ή γιατί επαναστατείτε κατά της πρακτικής της Κυβερνήσεως στην οποία ανήκετε; ΠΑΣΟΚ δηλαδή. Μας λέτε στη συνέντευξή σας 3-12-2000: «Παλιά τάξη τέλος». Ποια ήταν η παλιά τάξη; Του Σουμάκη και του Κατσιφάρα και του Γιαννόπουλου. Αυτή είναι η παλιά τάξη. Και έρχεσθε στην επιτροπή και λέτε: «Ο βασικός στόχος ήταν να γίνει το Αιγαίο λίμνη των οικονομικών συμφερόντων και το γεγονός αυτό δεν θα το επιτρέψουμε». Δεν πιστεύω να εννοούσατε τον Κανάρη ή τον Μιαούλη. Το Σουμάκη εννοούσατε.

Η δρομολόγηση επιβατηγών και οχηματαγωγών. Έχει δίκιο ο κ. Βαρβιτσιώτης που αναφέρει τα φορτηγά. Όπως είναι διατυπωμένη η διάταξη θα δημιουργήσει παρερμηνείες. Στο δεύτερο άρθρο παράγραφος 4 λέτε «Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά». Εκεί εάν βάλετε άνω κάτω τελεία (:) θα λυθεί το πρόβλημα. Ποια είναι τα οχηματαγωγά; Είναι επιβατηγά, δηλαδή μπορούν να μεταφέρουν μόνο επιβάτες και δεύτερον, φορτηγά, που μπορεί να μεταφέρουν και οχήματα.

Εκείνο που θα πρέπει υποχρεωτικά να κοιτάξετε είναι το εξής: Είναι δυνατόν εσείς που κόπτεστε για τον ανταγωνισμό, καθ' ον τρόπο τον περιγράφετε, αλλά και εμείς τον πιστεύουμε, να βάλετε στην ίδια γραμμή ένα πλοίο φορτηγό οχηματαγωγό με πλήρωμα δέκα άτομα, να γεμίζει νταλίκες και να ανταγωνίζεται ένα οχηματαγωγό επιβατηγό με τριακόσια άτομα πλήρωμα, που κάνουν την ίδια δουλειά, καθώςσον αφορά στη μεταφορά των φορτίων; Ο νομοθέτης προ εμού, με το διάταγμα 850/1978, προέβλεψε ότι η προϋπόθεση για τη χορήγηση αδείας μεταφοράς για τέτοια πλοία είναι η μη δημιουργία καταστάσεως αθέμιτου ανταγωνισμού. Εσείς σήμερα, με την πρότασή σας, αυτόν επιβάλλετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Καλώς, κύριε Παυλίδη, κάνατε τις δύο προτάσεις σας, θα τις λάβει υπόψη του ο κύριος Υπουργός.

Ο κ. Μαγκριώτης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι απελευθέρωση είπαν οι κύριοι Παπαθανασίου και Μητσοτάκης και γι' αυτό δεν ψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Τα δύο κόμματα ανταγωνίζονται ποιο είναι πιο φιλελεύθερο στην

ιδεολογία και στην πολιτική μας, λένε τα κόμματα της παραδοσιακής Αριστεράς, το Κομμουνιστικό Κόμμα και ο Συνασπισμός.

Όταν συζητούσαμε το νομοσχέδιο για την καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος, επειδή η Νέα Δημοκρατία, παρ' ότι έχει διαφορετική αντίληψη και φιλοσοφία και προτάσεις, ψήφισε επί της αρχής το νομοσχέδιο, αυτό ήταν κριτήριο για να μας ταυτίσουν ιδεολογικά, πολιτικά και προγραμματικά με τη Νέα Δημοκρατία.

Τώρα που η Νέα Δημοκρατία δεν ψηφίζει το νομοσχέδιο ούτε επί της αρχής ούτε στα βασικά του άρθρα, αλλάζουν κριτήρια οι συνάδελφοι της παραδοσιακής Αριστεράς και μας λένε ότι μαλώνουμε απλώς για το ποιος είναι ο πιο φιλελεύθερος. Αυτό που ισχύει για τη Νέα Δημοκρατία ότι βρίθει από αντιφάσεις και απλώς θέλει να είναι αρεστή σε κάθε κοινωνική ομάδα και τείνει ευήκοον ους σε κάθε αίτημα, ακόμη και το πιο αντιφατικό, νομίζω, αγαπητοί φίλοι των κομμάτων της παραδοσιακής Αριστεράς ότι το έχετε κι εσείς καθημερινή πρακτική.

Είπαν οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας ότι «αφήστε η αγορά να καθορίσει ποιες είναι ανταγωνιστικές γραμμές και όσες η αγορά δεν θα τις καθορίσει και δεν θα τις επιλέξει, γιατί δεν θα υπάρξει η προοπτική του κέρδους, θα τις αναλάβει το κράτος να τις επιδοτεί.»

Είναι αυτή μια νεοφιλελεύθερη ιδεολογία και πολιτική; Καθαρή, καθαρότατη, προέκταση και αντίγραφο της θατοσερικής ιδεολογίας. Έχει καμία σχέση αυτή η πρόταση με την πρόταση της Κυβέρνησης, όπως έχει αναλυθεί και από τον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ και από τον Υπουργό και από όλους μας, η οποία επιζητά την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, μέσα όμως από ένα κανονιστικό πλαίσιο για τον υγιή ανταγωνισμό, για την υψηλή πιστότητα των υπηρεσιών, για την κάλυψη των άγωνων γραμμών, για την ενίσχυση του τουρισμού, της οικονομίας και των μικρών νησιών μας;

Είναι ριζικά διάφορες και οι αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, αναγνωρίζοντας αυτήν τη μεγάλη διαφορά, καταψηφίζουν και μας λένε αυτό που απλά η νεοφιλελεύθερη ιδεολογία λέει, ότι η αγορά μπορεί να τα ρυθμίσει όλα, και την ανάπτυξη αλλά και την κατανομή του πλούτου.

Να, όμως, που γνωρίζουμε όλοι -και τα παραδείγματα είναι πολλά και υπαρκτά και σαφή- ότι κάτι τέτοιο δεν μπορεί να κάνει η αγορά. Μπορεί πρόσκαιρα να δημιουργεί ποσοτική οικονομική αύξηση και συσσώρευση, αλλά δημιουργεί βαθιές κοινωνικές αντιθέσεις. Εδώ μάλιστα, όταν πρόκειται και για θέματα επιβίωσης, όπως είναι τα μικρά νησιά και μάλιστα και με εθνικές προεκτάσεις, είναι ακόμη πιο επιτακτική η ανάγκη της κανονιστικής και ρυθμιστικής παρέμβασης του κράτους.

Ένα τέτοιο κράτος θέλουμε εμείς, επιτελικό, ρυθμιστικό, κανονιστικό. Ένα ουδέτερο κράτος, τροχονόμο των συμφερόντων της οικονομικής πλουτοκρατίας, θέλει η Αξιοματική Αντιπολίτευση. Αυτή είναι η ριζική διαφορά μας, όσον αφορά τη φιλοσοφία για τη λειτουργία του κράτους.

Μας λένε ότι είναι υπερβολική η παρεμβατικότητα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Είναι δυνατόν να παρεμβαίνει, όταν δεν εξυπηρετούνται οι άγονες γραμμές και τα μικρά νησιά του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας; Μα, αυτόν ακριβώς το ρόλο παίζει το κράτος, που μέσα του συντίθενται τα κοινωνικά συμφέροντα και οι αντιθέσεις και εξυπηρετεί το εθνικό και κοινωνικό συμφέρον. Αυτή είναι η μεγάλη ιδεολογική πολιτική και προγραμματική μας διαφορά από την Αξιοματική Αντιπολίτευση.

Η Νέα Δημοκρατία είπε ότι, αφού καθορίσει η αγορά ποιες είναι οι ανταγωνιστικές γραμμές, μετά το κράτος θα έρθει να επιδοτήσει τις άλλες. Μα, νομίζω ότι υπάρχουν πολλά παραδείγματα, τα οποία λένε ότι αν αφήσεις την αγορά μόνη της και την επιχειρηματική ομάδα, που διαχειρίζεται την ακτοπλοΐα να καθορίσει μόνη της τις ανταγωνιστικές γραμμές, θα ανεβάσει πολύ ψηλά τον πήχη του ανταγωνισμού, για να είναι πολύ υψηλό το προσδοκώμενο κέρδος, αφού θα ξέρει από την άλλη μεριά ότι κάτω από την πίεση της κοινωνικής

πραγματικότητας, θα έρθει το κράτος να καλύψει όλες τις άλλες γραμμές και ας μην είναι άγονες.

Να, λοιπόν, πώς δίνουμε πρόσθετα κέρδη εκ του ασφαλούς στην επιχειρηματική ομάδα που διαχειρίζεται την ελληνική ακτοπλοΐα, αλλά και τις ξένες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες, που πιθανόν να αναπτυχθούν στο άμεσο μέλλον.

Να, λοιπόν, πώς επιβαρύνουμε τον κρατικό προϋπολογισμό, για να υποστηρίξουμε και να τροφοδοτήσουμε ουσιαστικά την επιχειρηματική κερδοφορία. Ο κρατικός προϋπολογισμός διαμορφώνεται τα κρατικά ταμεία ενισχύονται από τη φορολογία του Έλληνα πολίτη. Και ξέρουμε πολύ καλά ότι το μεγαλύτερο ποσοστό της φορολογίας είναι οι έμμεσοι φόροι, δηλαδή τα λαϊκά στρώματα είναι αυτά, που στηρίζουν κυρίως τον κρατικό προϋπολογισμό.

Να, λοιπόν πώς αυτή η πρόταση και ενισχύει την κερδοφορία εκ του ασφαλούς της επιχειρηματικής ομάδας, αλλά απομυζά και χρήματα από τον κρατικό προϋπολογισμό εις βάρος των λαϊκών στρωμάτων. Διπλή δηλαδή η αδικία που επιφέρει στα λαϊκά στρώματα η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας. Γι' αυτό πιστή στη νεοφιλελεύθερη ιδεολογία της και στις οικονομικές ομάδες, τις οποίες υπηρετεί, καταθέτει αυτήν την πρόταση.

Εσείς όμως, συνάδελφοι των κομμάτων της παραδοσιακής Αριστεράς, νομίζω ότι αυτό έχετε καθήκον και υποχρέωση να το δείτε, να το διακρίνετε. Δεν μπορείτε στη λογική του «πέντε κόμματα, δύο πολιτικές» που έχει εκδηλώσει και στο πρόσφατο παρελθόν το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας να συμπαρασύρεται και ο Συνασπισμός απλώς για αντιπολιτευτικούς και μόνο λόγους. Οι διαφορές δεν είναι μόνο αποχρώσεων. Είναι ριζικές και βαθιές οι διαφορές.

Τέλος, όταν λειτουργήσουν ως κλειστές, κρατικά επιδοτούμενες, οι άγονες αλλά και οι μη άγονες γραμμές, που θα θελήσουν οι επιχειρηματίες να αφήσουν στην κρατική επιδότηση -γιατί πάλι αυτοί θα διαχειριστούν και αυτές τις γραμμές με πρόσθετα εκ του ασφαλούς και πάλι κέρδη- ποιες μας λέει εμάς ότι θα εκσυγχρονίσουν το τμήμα αυτό του στόλου τους; Ποιος μας λέει εμάς ότι η ποιότητα των υπηρεσιών θα είναι η προσδοκώμενη, ανάλογα με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις και των επιβατών, αλλά και της κρατικής αρωγής και χρηματοδότησης; Γιατί ξέρουμε πολύ καλά ότι όταν είναι κλειστή μια γραμμή και ουσιαστικά είναι μια κλειστή γραμμή κρατικά επιδοτούμενη τότε είναι πολύ δύσκολο εκεί να επιβάλεις συνθήκες υψηλών υπηρεσιών και εκσυγχρονισμού του στόλου.

Να, γιατί πρέπει τόσο οι άγονες όσο και οι ανταγωνιστικές γραμμές να τεθούν σ' ένα ενιαίο πακέτο και δίκτυο, να γιατί έχει δικίο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όταν καταθέτει αυτήν την πρόταση. Νομίζω ότι είναι καιρός η Αξιοματική Αντιπολίτευση να αντιληφθεί αυτό το ολισθημά της, αυτό το απροκάλυπτο ολισθημα και να τοποθετηθεί σ' αυτό το κρίσιμο θέμα και βεβαίως και τα κόμματα της Αριστεράς. Γιατί καθόλου χριστιανικά δεν λειτουργεί η αγορά και το γνωρίζουμε όλοι.

Τελειώνοντας θα ήθελα να πω ότι ο κ.Παπαθανασίου πολύ εύκολα ξεπέρασε τις διαφωνίες των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας γύρω από το συζητούμενο νομοσχέδιο. Τέσσερις συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας άκουσα να ομιλούν και οι τρεις εξέφρασαν διαφορετικές απόψεις. Αυτή η αναλογία του τρία προς ένα είναι συντριπτική αναλογία, που δείχνει το μέγεθος της διαφωνίας στο κόμμα σας. Γιατί εγώ δεν γνωρίζω ποιες είναι οι απόψεις των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας που δεν έχουν τοποθετηθεί στο συζητούμενο νομοσχέδιο. Γιατί με τον ίδιο τρόπο που και εσείς, όταν οι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ δεν τοποθετούνται σ' ένα νομοσχέδιο και μια ομάδα συναδέλφων τριών, πέντε, δέκα τοποθετούνται και εκφράζουν διαφωνίες, λέτε ότι η πλειοψηφία του ΠΑΣΟΚ διαφωνεί με ένα νομοσχέδιο με την ίδια λογική και εγώ μπορώ να πω ότι, αφού τρεις στους τέσσερις που μίλησαν διαφωνούν η πλειοψηφία των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας διαφωνεί με τη θέση σας και απλώς η ηγεσία σας επειδή έχει σχέσεις με το συγκεκριμένο κομμάτι της επιχειρηματικής ομάδας που θέλει

αυτά τα υπερκέρδη με την απελευθέρωση της αγοράς υποστηρίζετε αυτές τις απόψεις και θα ήθελα τον αντίλογό σας σ' αυτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ντροπή, κύριε Μαγκριώτη!

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Θα τον έχετε τον αντίλογο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Θα τον έχετε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Εσείς μιλάτε για αδιαφανές παρελθόν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κλείνοντας θα ήθελα να πω ότι ο κ. Χωματάς μιλώντας εξύμνησε τους εργαζόμενους, τους υπαλλήλους και τα στελέχη του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και μάλιστα κατηγόρησε τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας ότι δεν τα αξιοποιεί δεόντως. Και ήρθε ο κ. Μητσοτάκης και μας είπε ότι είναι ό,τι χειρότερο υπάρχει στη Δημόσια Διοίκηση το προσωπικό και τα στελέχη, η πιο ισχυρή γραφειοκρατία του δημοσίου είναι εκεί, η οποία «καταβροχθίζει» κάθε ανανεωτική και εκσυγχρονιστική, κάθε απελευθερωτική πρωτοβουλία. Πριν από λίγα λεπτά του είπε. Δεν άκουσα τον κ. Χωματά να διαμαρτύρεται.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δεν είπε ό,τι χειρότερο...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Έτσι ακριβώς είπε και τα Πρακτικά είναι εδώ και μπορείτε να τα αναγνώσετε.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κα **ΑΝΝΑ ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ**)

Δεν άκουσα τον αγαπητό Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας να διαφωνεί. Κυρία Πρόεδρε, δεν θέλω να πω τίποτε άλλο. Υπάρχει η άλλη ενότητα και θα μου δοθεί η δυνατότητα εκεί να απαντήσω και στα άλλα θέματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, να οργανώσουμε τη συζήτηση, γιατί καθόσον αντιλαμβάνεσθε έχουμε πολλά άρθρα για συζήτηση, τα οποία σήμερα θα συζητηθούν και θα ψηφιστούν.

Λοιπόν, από ό,τι με πληροφορήσε ο συνάδελφος που ήταν στην Έδρα, έχει σχεδόν ολοκληρωθεί η συζήτηση επί της πρώτης ενότητας και απλώς θα ρωτήσω τον κύριο Υπουργό αν θέλει να προσθέσει κάτι.

Υπάρχει κάτι ανυπερθέτως το οποίο θέλετε να πείτε, κύριοι συνάδελφοι;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ: Το λόγο, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Μια στιγμή. Ο κ. Παπαθανασίου ζητά το λόγο ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

Εσείς, κύριε Ανθόπουλε, ζητάτε το λόγο για δευτερολογία;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ: Για δευτερολογία ενός λεπτού.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Αν χρειαστεί και εγώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι, αυτό θα είναι εις βάρος της επόμενης ενότητας, εφόσον θέλετε να πάρετε το λόγο.

Ορίστε, κύριε Ανθόπουλε, έχετε το λόγο για να δευτερολογήσετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, θέλω να κάνω μία τεχνική παρατήρηση.

Έχει ειπωθεί από την πλευρά του εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας ότι διαφωνεί με την ένταξη των φορτηγών σε αυτό το δίκτυο. Από την άλλη πλευρά ο κ. Παυλίδης έκανε μία άλλου τύπου διευκρίνιση και θα ήθελα να απευθυνθώ εγώ στον Υπουργό, έτσι ώστε να υπάρχει ομοιομορφία στη διατύπωση των άρθρων.

Στο άρθρο δεύτερο παράγραφος 4 λέμε ότι οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά και θέλω να ξέρω εάν τα επιβατηγά ή φορτηγά αποτελούν εξεζητητικούς όρους στη λέξη

οχηματαγωγά, διότι στη συνέχεια –και νομίζω ότι μάλλον εδώ πρέπει να προσαρμόσουμε τη διατύπωση του άρθρου δεύτερου παράγραφος 4 με τη διατύπωση του άρθρου πέμπτου, παράγραφος 1Α και Β- εκεί που λέμε για το παράβολο κάνουμε δύο διαχωρισμούς, πρώτον για επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά και δεύτερον για φορτηγά οχηματαγωγά πλοία.

Νομίζω ότι αν ακολουθήσουμε αυτό το πρότυπο, θα ξεκαθαρίσει και η απορία του κ. Παυλίδη.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε κύριε Βαρβιτσιώτη έχετε το λόγο για δύο λεπτά. Πιστεύω ότι σας φθάνουν.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Μου φθάνουν και μου αρκούν, κυρία Πρόεδρε, διότι πραγματικά δεν περίμενα ότι η συζήτηση θα πάει τόσο χαμηλά.

Και μου φθάνουν και μου αρκούν, διότι εγώ θα συνοψίσω τα όσα είπε ο κ. Γείτονας πριν. Ο κ. Γείτονας ήλθε και μας μίλησε για το αδιαφανές παρελθόν. Μας είπε για τις στρεβλώσεις της αγοράς, μας είπε ότι οι Υπουργοί χρησιμοποιούσαν τις άδειες σκοπιμότητας προς όφελος και μάλλον προς ίδιον ή κομματικό όφελος, δεν θα πω, ο κ. Γείτονας ως το διευκρινίζει. Μας είπε ότι το σημερινό νομοσχέδιο έρχεται εδώ πέρα χωρίς δίκτυο και ότι δεν ξέρουμε πώς διαμορφώνεται αυτό το δίκτυο.

Και δεν μπορώ να δεχθώ σε καμία περίπτωση όλους αυτούς τους χαρακτηρισμούς από τον κ. Μαγκριώτη, τους οποίους τους επιστρέφω, διότι το παρελθόν του μπορεί να τους έχει. Και τους επιστρέφω, διότι και σήμερα βγήκε η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας –και δεν είναι τιμητικός τίτλος- και διαφωνεί με τη στάση της Αντιπολίτευσης, γιατί δεν θεωρεί ότι εξυπηρετεί απολύτως τα επιχειρηματικά συμφέροντα, κύριε Μαγκριώτη. Αλλά όταν έρχεστε σε άλλους χώρους για να μιλήσετε για πράγματα, τα οποία δεν γνωρίζετε, νομίζω ότι θα έπρεπε να δείχνετε λίγο περισσότερη αιδώ.

Θα ήθελα να επισημάνω κάτι το οποίο έφερε -πολύ σωστά- ο κ. Μητσοτάκης σε αυτήν την Αίθουσα: Ποια είναι η κρατική πρόνοια και ποιο είναι το δημόσιο συμφέρον. Κρατική πρόνοια είναι τα εκατό δισεκατομμύρια των Κολάδων; Αυτή είναι η κρατική πρόνοια ή είναι κομματική πρόνοια να υπηρετήσετε ένα παλιό παπανδρεϊκό καθεστώς; Αυτή είναι η λογική σας.

Εκεί, λοιπόν, που υπηρετείτε το παλιό παπανδρεϊκό καθεστώς, τις παλιές σας κομματικές δεσμεύσεις, είσατε όλοι χαρούμενοι και σήμερα που έρχεται να υπηρετήσετε πραγματικά το δημόσιο συμφέρον, βρίσκουμε καβούρια στην τσέπη και θέλουμε να ρίξουμε και αλλού το φαίξιμο. Ε, δεν γίνεται να το δεχθούμε σ' αυτήν την Αίθουσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο έτερος εισηγητής, ο κ. Σκοπελίτης, έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Ένα λεπτό μου φθάνει, κυρία Πρόεδρε.

Εκείνο που θέλω να πω είναι ότι εμείς δεν προσπαθούμε να αρθρώσουμε μία αντιπολιτευτική άποψη απλά και μόνο. Διαφωνούμε σίγουρα με το νομοσχέδιο, οριζόντια και κάθετα. Δεν στεκόμαστε μόνον εκεί, σε αυτό.

Εμείς έχουμε κάνει και συγκεκριμένη πρόταση -και αυτό, κύριε Μαγκριώτη το ξέρετε πάρα πολύ καλά- με ποιο τρόπο μπορούν να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών και ποια είναι η πρότασή μας για τον εθνικό φορέα ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Αναλύσαμε στην ομιλία μας επί της αρχής του νομοσχεδίου τι περιέχει αυτή η πρότασή μας και σε ποια κατεύθυνση κινείται.

Άρα, λοιπόν, εμείς δεν αρθρώνουμε απλά ένα λόγο για να τον αρθρώσουμε, αλλά δίνουμε και τη δική μας πολιτική πρόταση πάνω στο θέμα αυτό. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Τασούλας έχει το λόγο για ένα λεπτό και μετά ο κ. Παπαθανασίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Εγώ, κυρία Πρόεδρε, θα

ξεπεράσω τον τρόπο και την αφόρητη υποψία που μου προκάλεσε η ομιλία καταπέλτης του κ. Μαγκριώτη, μήπως τυχόν εννοούσε εμένα, όταν οργίλως κατακεραύνωνε ότι υπερασπιζόμαστε συμφέροντα ιδιοκτητών πλοίων, διότι ομίλησα σαφώς για τους λεμβούχους της Λίμνης των Ιωαννίνων.

Ξεπερνάω, λοιπόν, αυτόν τον τρομακτικό φόβο και την ανυπόφορη υποψία που με βασάνιζε όταν τον άκουγα, μήπως τυχόν εννοούσε εμένα και έρχομαι επί της ουσίας για να εκδηλώσω το γεγονός ότι άκουσα με πολύ ενδιαφέρον την άποψη του κυρίου Υπουργού ότι αυτά τα πλοία της Λίμνης των Ιωαννίνων εξαιρούνται της σταδιακής μειώσεως του χρονικού ορίου αποσύρσεως, αλλά ζητώ –και παρακαλώ τον κύριο Υπουργό να το δει με το ίδιο ενδιαφέρον– και η τριακονταπενταετία που μας διαβεβαίωσε ότι ισχύει, να μην ισχύσει τελικώς, διότι η εμπειρία των τριάντα ετών χρησιμοποίησης αυτών των πλοίων απέδειξε ότι δεν έχουν την παραμικρή φθορά και συνεπώς μπορούν, όπως και σε άλλες λίμνες της Ευρώπης, να υπόκεινται μόνο στους τακτικούς ή εκτάκτους ελέγχους του Λιμεναρχείου και να μην έχουν χρονικό όριο, το οποίο να καθορίζει την απομάκρυνσή τους.

Είναι ουσιάδες επαναλαμβάνω για την οικονομία της νήσου των Ιωαννίνων και δεν προκαλεί τον παραμικρό κίνδυνο για την ασφάλεια των μεταφορών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Παπαθανασίου, θέλετε κάτι να πείτε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, δεν είχα σκοπό να μιλήσω και θα ήθελα να παρακαλέσω και τον κ. Μαγκριώτη αλλά και να του υπενθυμίσω ότι συζητούμε επί των άρθρων. Μόνο επί των άρθρων δεν ακούσαμε συζητήσεις. Τα όσα αναφέρει δημιουργούν την ανάγκη να απαντήσει κανείς. Δεν μπορεί να αναφέρει ο κ. Μαγκριώτης, συζητώντας μάλιστα επί των άρθρων, για ειδικές και προνομιακές σχέσεις της Νέας Δημοκρατίας με συγκεκριμένα συμφέροντα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Εσείς για τι μας μιλάτε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κύριε Μαγκριώτη, εγώ σας άκουσα επί δέκα λεπτά. Ακούστε με και εσείς για ένα.

Είμαι υποχρεωμένος, λοιπόν, να απαντήσω σ' αυτό και να ρωτήσω. Μα, περισσεύει το θράσος; Είναι δυνατόν στο χώρο της ακτοπλοΐας να μιλάει το ΠΑΣΟΚ για ειδικές σχέσεις της Νέας Δημοκρατίας με συμφέροντα; Δεν διδάχθηκε τίποτα απ' όσα συνέβησαν τόσο καιρό; Όλη αυτή η συζήτηση που έγινε τον περασμένο χρόνο, όλη αυτή η μονοπωλιακή κατάσταση που δημιούργησε το ΠΑΣΟΚ, συγκεκριμένοι άνθρωποι, συγκεκριμένοι Υπουργοί, με συγκεκριμένες εταιρείες, με συγκεκριμένα στελέχη του ΠΑΣΟΚ, δεν τον έκαναν τουλάχιστον τον κ. Μαγκριώτη να σιωπά;

Και για να μην αναφερθώ σ' αυτά που έχουν χλιοειπωθεί σ' αυτήν την Αίθουσα, εγώ θα αναφερθώ σ' αυτά που ο ίδιος ο κύριος Υπουργός σε κάποια συνέντευξή του έχει πει για τους προκατόχους. Είπε ότι ορισμένοι μπορεί να έχουν μάθει στο παρελθόν να είχαν ανοιχτές τις πόρτες και να μπαίνουν και να βγαίνουν και να αλωνίζουν στο Υπουργείο, ακόμα είπε ότι «εγώ δεν δέχομαι και δεν αποδέχτηκα ποτέ τη λογική ότι τα πάντα στην ακτοπλοΐα θα λύνονται με ένα τηλέφωνο μεταξύ του πλοιοκτήτη, του εφοπλιστή και του Υπουργού, ότι υπήρξε παράδοση, οι πόρτες ήταν ανοιχτές προς όλους και εγώ απλώς τις έκλεισα» και τέλος, όσον αφορά το ποιοι αντιδρούν στην απελευθέρωση –είναι λόγια του σημερινού Υπουργού και αφορούσαν τους προκατόχους του και οι προκατόχοι του δεν ήταν η Νέα Δημοκρατία, αλλά συγκεκριμένοι άνθρωποι από το χώρο του ΠΑΣΟΚ– είπε ότι διαφωνούν τα οργανωμένα συμφέροντα, τα οποία ενδιαφέρονταν και είχαν διαφορετική στρατηγική, τα οικονομικά συμφέροντα και ότι είναι προφανής η αντίδραση όλων των επιχειρήσεων, οι οποίες έβλεπαν ότι με τη διαδικασία της απελευθέρωσης θα έχαναν ορισμένες προνομιακές σχέσεις.

Απευθυνθείτε, κύριε Μαγκριώτη, σ' αυτούς οι οποίοι τα λένε, μάθετε από το παρελθόν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Θα σας απαντήσω αμέσως.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κλείνω λέγοντας ότι όλα αυτά τα είπαμε χθες, τα έχουμε πει όλο το καλοκαίρι. Ας περιοριστούμε στην επί των άρθρων συζήτηση και μην προκαλείτε δικαιολογημένες αντιδράσεις εκ μέρους μας μ' αυτά τα οποία προκλητικά λέτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, να προχωρήσουμε στην ψήφιση των άρθρων ή θέλετε να προσθέσετε κάτι;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, έχω ζητήσει το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ, κύριε Μαγκριώτη, έληξε η συζήτηση τώρα. Όπως βλέπετε κάναμε μία αγωνιώδη προσπάθεια.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, το λόγο παρακαλώ. Δευτερολόγησαν οι συνάδελφοί σας της Νέας Δημοκρατίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Μαγκριώτη, είμαι βέβαιη ότι αν πάρετε τώρα το λόγο, θα προκαλέσετε τριτολογία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Σας ζήτησα το λόγο προηγουμένως και έχω όλο το δικαίωμα από τον Κανονισμό να μου τον δώσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε, κύριε Μαγκριώτη, έχετε το λόγο για ένα λεπτό. Νομίζω ότι σας φθάνει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Το χρόνο που μου αναλογεί θα μου δώσετε, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Δεν υπάρχει αναλογών χρόνος....

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Να μου δώσετε το χρόνο που δώσατε και στον εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Βλέπετε, κύριε Μαγκριώτη, ότι έχουμε κάνει ειδικές συμφωνίες. Όλοι έχουν περιοριστεί.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Δεν άκουσα καμία συμφωνία εγώ. Είμαι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και μου αναλογεί συγκεκριμένος χρόνος. Αυτόν που δώσατε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Προχωρήστε και μη χάνετε το χρόνο σας. Όλοι πήραν ελάχιστο χρόνο. Όλοι πήραν δύο λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας μιλάνε υπερδιπλάσιο χρόνο μονίμως. Θέλω το χρόνο που μου αναλογεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ προχωρήστε και μη χάνετε το χρόνο σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Θέλω το χρόνο που μου αναλογεί κυρία Πρόεδρε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Αν είναι να ξαναπείτε τα ίδια...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κύριε Βαρβιτσιώτη, εγώ κατάγομαι από εργατική οικογένεια και μόνο ένσημα του ΙΚΑ έχει κολλημένα ο πατέρας μου. Είμαι από δημοκρατική οικογένεια που η παράταξή σας μονίμως την κυνήγαγε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Μαγκριώτη, θέλετε τώρα να συνεχίσουμε τις αντιδικίες; Σας παρακαλώ πολύ! Μιλήστε επί του νομοσχεδίου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Με εξύβρισε. Υπαινίχθηκε για το παρελθόν μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Δεν έκανε κανένα υπαινιγμό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Υπαινίχθηκε το παρελθόν μου, το οποίο ουδόλως γνωρίζει ο κ. Βαρβιτσιώτης. Διότι εγώ όταν αγωνιζόμουν στο φοιτητικό κίνημα, ο κ. Βαρβιτσιώτης θα έκανε άλλα.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Αν βγήκαμε και συνομήλικοι....

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Θέλω να του πω να είναι πιο

προσεκτικός, γιατί μετά από είκοσι χρόνια πολιτικούς και κοινωνικούς αγώνες στη δημοκρατική παράταξη, ο λαός της Θεσσαλονίκης με τίμησε και είμαι σ' αυτήν την Αίθουσα, εκπροσωπώντας το ΠΑΣΟΚ ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και κανέναν άλλον.

Κύριε Τασούλα, δεν αναφέρθηκα σε σας, δεν σας προσμέτρησα, γιατί εσείς μιλήσατε για τα συμπαθή караβάκια της όμορφης λίμνης σας. Αν θέλετε να σας προσμετρήσω, να είναι τρία προς δύο η αναλογία των ομιλητών της Νέας Δημοκρατίας, δεν έχω καμία αντίρρηση, απλώς και στη δευτερολογία σας δεν μιλήσατε καθόλου επί του νομοσχεδίου και των έξι πρώτων άρθρων.

Τελειώνοντας θα ήθελα να πω ότι κύριε Παπαθανασίου είναι καλό να διαβάσετε και να αναλύετε τον κύριο Υπουργό σε όλες τις τοποθετήσεις του και να μην επιλέγετε τμήματα αυτών.

Ο κύριος Υπουργός είναι εδώ βεβαίως και μπορεί να μιλήσει, όταν όμως μιλούσε για προνομιακές σχέσεις, μιλούσε μέσα από το προστατευόμενο σύστημα που αντικειμενικά δημιουργεί προνομιακές σχέσεις. Το ίδιο το σύστημα τις δημιουργεί είτε είναι Υπουργός του ΠΑΣΟΚ είτε είναι Υπουργός της Νέας Δημοκρατίας. Εκτός και εάν το σύστημα καθορίζει τη συμπεριφορά του ανάλογα με το ποιος είναι μόνο Υπουργός.

Έτσι λοιπόν, θα πρέπει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Μαγκριώτη, με συγχωρείτε, αυτά μπορεί να τα πει και ο κύριος Υπουργός. Ολοκληρώστε, λοιπόν, τη δική σας θέση, για να τελειώνουμε τέλος πάντων.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Σε εμένα απευθυνόταν ο κ. Παπαθανασίου.

Θα ήθελα να μου απαντήσετε επί της ουσίας. Η πρότασή σας, να καθορίσει η αγορά τις ανταγωνιστικές γραμμές και όλες τις άλλες να τις πληρώνει ο κρατικός προϋπολογισμός ενθυλακώνει στα ταμεία και στις τσέπες των εφοπλιστών τα υπερκέρδη, ναι ή όχι και καταλογίζει εις βάρος του φορολογούμενου Έλληνα πολίτη, των λαϊκών στρωμάτων, την επιδότηση των δικών τους κερδών; Αυτή είναι η ουσία και σ' αυτή να πάρετε θέση.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μα εσείς τα κάνατε αυτά. Τι είναι αυτά που λέτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ!

Θα τα πείτε στην άλλη ενότητα, κύριε Παυλίδη.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο και παρακαλώ να κλείσουμε τη συζήτηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κυρία Πρόεδρε, κατ' αρχάς θέλω να σας ευχαριστήσω, διότι σημειώσατε το θέμα της οργάνωσης της κουβέντας και χαίρομαι γιατί καταλήξατε στο συμπέρασμα ότι θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας το πώς διεξήχθη η κουβέντα στα πρώτα έντεκα άρθρα και πώς θα οργανώσουμε τη συζήτηση για τα επόμενα άρθρα. Θα ήθελα λοιπόν, να παρακαλέσω και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι όπως και οι εισηγητές, να το λάβουν υπόψη τους αυτό.

Εγώ θα σταθώ μόνο σε ορισμένες παρατηρήσεις. Πρώτα απ' όλα σε ό,τι αφορά τα φορτηγά πλοία, τα φορτηγά εισφοράς εμπορευμάτων δεν είναι στο δίκτυο. Τα φορτηγά οχηματαγωγά που κάνουν τακτικά δρομολόγια είναι στο δίκτυο.

Δεύτερον, δεν υπάρχουν άδειες σκοπιμότητας. Είπε ο κ. Μητσοτάκης αν δίνουμε άδειες σκοπιμότητας. Δεν υπάρχουν άδειες σκοπιμότητας. Καταργούνται αυτές οι άδειες. Το δίκτυο καθορίζεται με βάση τις προτάσεις των φορέων της Αυτοδιοίκησης, των τοπικών φορέων, των τοπικών κοινωνιών, την υπάρχουσα εμπειρία, όσον αφορά τις συγκοινωνιακές ανάγκες και το σχεδιασμό, δηλαδή, το σχεδιασμό που αφορά τη σύνδεσή του με τα διοικητικά κέντρα. Όλα αυτά τα θέματα τα οποία εν πάση περιπτώσει, το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών θα συζητήσει.

Δεν μπορεί κανείς να πιστεύει και να περιμένει ότι εδώ στη

Βουλή, μέσα από το νομοθέτημα, θα οργανώσουμε και το δίκτυο. Και επιπλέον το δίκτυο εκτίθεται στον ανταγωνισμό, στην προσφορά. Όσες γραμμές καλυφθούν από τον ανταγωνισμό, καλύφθηκαν από τον ανταγωνισμό. Οι υπόλοιπες γραμμές θεωρούνται γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, και διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: Δρομολόγια τα οποία προκηρύσσονται με διαγωνισμούς, ζητώντας συγκεκριμένα δρομολόγια, συγκεκριμένους σταθμούς, που περιλαμβάνουν φυσικά και τα μικρά νησιά, με βασική επιδίωξη να καλύψουμε τους πάντες και συχνότητα δρομολογίων και αυτό με συμβάσεις τριετούς, τετραετούς ή πενταετούς διάρκειας.

Αν κι εδώ παρ' ελπίδα δεν καλυφθεί και υπάρξουν άλλες ανάγκες για μικρούς προορισμούς τότε και μόνο τότε υπάρχει η διαδικασία της επιδότησης, πάλι με διαγωνισμό, πάλι με προκήρυξη. Αυτό για να μη μπερδεύμαστε.

Δεύτερον, είναι αλήθεια ότι έχω πει πάρα πολλές φορές και θα το επαναλάβω ξανά ότι η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και όχι μόνο εγώ προσωπικά, γιατί αισθάνομαι ότι δεν έχω τόσο μεγάλη δύναμη ως πρόσωπο και ως πολιτικός για να αντισταθώ μόνος στο μέγεθος των οικονομικών συμφερόντων τα οποία δραστηριοποιούνται στον τομέα της ακτοπλοΐας, αλλά η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ δεν θα επιτρέψει το Αιγαίο να γίνει ζούγκλα. Η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ δεν θα επιτρέψει στα οικονομικά συμφέροντα να καταστήσουν ομήρους τους νησιώτες μας και τα νησιά τα ίδια και την εκμετάλλευσή τους και την προοπτική τους και την οικονομική τους ανάπτυξη στους σχεδιασμούς των οικονομικών συμφερόντων. Τι συζητάμε εδώ; Δε γνωρίζουμε ότι υπήρχαν συνδιασμοί οικονομικών συμφερόντων. Κανένας δεν άκουσε για το μεγάλο σχέδιο όπου ορισμένοι μάλιστα είχαν φτάσει να λένε ότι «το Αιγαίο είναι η δική μου λίμνη και δεν θα επιτρέψω σε κανέναν άλλο να παίζει με τα караβάκια του»; Δεν το έχετε ακούσει ποτέ αυτό; Δεν ήταν πολιτικός, επιχειρηματίας ήταν. Δεν έχετε ακούσει ποτέ για τους σχεδιασμούς για τη δημιουργία μιας μεγάλης ακτοπλοϊκής εταιρείας που θα έλεγχε πλήρως όλη την επιβατική κίνηση σε όλα τα νησιά και, ταυτόχρονα, η ίδια εταιρεία ή παρεμφερής ή συνεργαζόμενη εταιρεία θα ανέπτυξε στόλο ελικοπτέρων για όλα τα νησιά; Είναι τυχαίο ότι συγκεκριμένα οικονομικά συμφέροντα, τα οποία μάλιστα δραστηριοποιούνται εσχάτως και στον τομέα των ΜΜΕ είχαν δραστηριοποιηθεί ήδη στον τομέα της ακτοπλοΐας χωρίς να έχουν καμία απολύτως σχέση μέχρι τότε; Είχαν επενδύσει μεγάλα ποσά στην ΜFD; Είναι τυχαίο το γεγονός ότι τα ίδια συμφέροντα οργάνωναν στόλο ελικοπτέρων στα νησιά μας; Ιδού λοιπόν το σχέδιο. Ε, με αυτό το σχέδιο όχι μόνο εγώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αλλά ολόκληρη η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, συγκρούστηκε και θα συγκρουστεί. Και θα συγκρουστεί οπότε και αν ξανατολήσουν να εμφανίσουν τέτοιου είδους σχέδια ή τέτοιες επιδιώξεις. Γιατί, για μας το κύριο καθήκον μας η κύρια επιδίωξή μας είναι η προστασία του πολίτη, η προστασία των νησιωτών μας, η ανεξαρτησία του πολίτη από τέτοιου είδους δεσμεύσεις και, επιπλέον, να μπορέσουμε μέσα από τις διαδικασίες οργάνωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών να αναβαθμίσουμε την ποιότητα, και αν είναι δυνατόν να μειώσουμε τις τιμές.

Ο κ. Λαφαζάνης έκανε μία θεωρητική τοποθέτηση λέγοντας ότι δεν υπάρχει αλλού προηγούμενο ο ανταγωνισμός να φέρνει μείωση των τιμών. Λάθος μεγάλο. Πάρτε τις υπηρεσίες ενέργειας, πάρτε την απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας και πάρτε και τις επιπτώσεις. Και επιπλέον η αγορά ενέργειας είναι και ένα άλλο παράδειγμα -για να δώσω και μια απάντηση στον κ. Παυλίδη- για την επίσπευση των διαδικασιών. Η αγορά ενέργειας προέβλεπε τρεις φάσεις. Η πρώτη φάση είχε ένα συγκεκριμένο όριο στην κατανάλωση. Μεγάλες χώρες και κυρίως χώρες όπως είναι η Γαλλία η οποία μέχρι την τελευταία στιγμή, έξι χρόνια πάλευε για την κατοχύρωση του δημοσίου συμφέροντος, τελικώς επέστρεψε τις προθεσμίες για να ανοίξει την αγορά της σε περισσότερη κατανάλωση.

Αυτό δείχνει ότι η ίδια η αγορά όταν λειτουργεί σωστά, όταν λειτουργούν οι μηχανισμοί, η ίδια η αγορά έχει τις δυνατότητες

να επιταχύνει τις διαδικασίες. Αλλά εκείνο το οποίο ενδιαφέρει το νομοθέτη σε εθνικό ή σε κοινοτικό επίπεδο –και αυτό το κατοχυρώνει και ο Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και το νομοσχέδιο τον οποίο συζητούμε σήμερα– είναι εάν και κατά πόσο απ' αυτήν τη διαδικασία οργάνωσης της ελεύθερης και εσωτερικής αγοράς κατοχυρώνεται το δημόσιο συμφέρον. Ε, αυτό είμαστε απόλυτα βέβαιοι ότι το κατοχυρώνουμε.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων πρώτο έως έκτο και προχωρούμε σε ψήφιση των άρθρων ένα προς ένα.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο πρώτο ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς το άρθρο πρώτο έγινε δεκτό ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο δεύτερο, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Δεκτό, δεκτό.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς το άρθρο δεύτερο έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο τρίτο ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς το άρθρο τρίτο έγινε δεκτό ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο τέταρτο, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς το άρθρο τέταρτο έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο πέμπτο ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς το άρθρο πέμπτο έγινε δεκτό ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο έκτο ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς το άρθρο έκτο έγινε δεκτό ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση της δεύτερης ενότητας η οποία περιλαμβάνει τα άρθρα έβδομο έως και δέκατο έκτο.

Παρακαλώ αν θέλετε να κάνουμε ένα σχετικό περιορισμό του χρόνου και να μην ξεπερνάμε τα δέκα λεπτά. Να δώσουμε οκτώ λεπτά στους εισηγητές με σχετική ανοχή και τέσσερα λεπτά στους συναδέλφους, για να φθάσουμε ουσιαστικά στο όριο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Εμείς δεν έχουμε αντίρρηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Φλώρος, εισηγητής του ΠΑΣΟΚ έχει το λόγο επί της ενότητας των άρθρων 7 έως και 16.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το έβδομο άρθρο με απόφαση του Υπουργού επιτρέπεται κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 1 να δρομολογηθεί επιβατηγό ή οχηματαγωγό, επιβατηγό ή φορτηγό πλοίο για την εκτέλεση συγκεκριμένων δρομολογίων εφόσον συντρέχουν έκτακτες και επείγουσες ανάγκες, οι οποίες δεν μπορούν να εξυπηρετούν εγκαίρως από τα ήδη δρομολογημένα πλοία.

Υπάρχουν κάποιες τέτοιες περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα στην απογραφή που κάνει η στατιστική υπηρεσία ή στην διοργάνωση κάποιου πολιτιστικού γεγονότος ή κάποιου αγώνος ή στην περίοδο εκλογών κλπ όπου το άρθρο 7 δίνει τη δυνατότητα στον Υπουργό κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων να αναθέσει την εκτέλεση μιας τέτοιας συγκοινωνίας.

Στο άρθρο 8 περιγράφεται η διαδικασία σύμβασης ανάθεσης δημοσίας υπηρεσίας στις περιπτώσεις γραμμών που οι πλοιοκτήτες με γνώμονα το οικονομικό συμφέρον δεν αναλαμβάνουν να τις εξυπηρετήσουν το Υπουργείο προκειμένου να καλύψει τις υπηρεσίες στις γραμμές αυτές προκηρύσσει ευρωπαϊκό διαγωνισμό αφού διευκρινίσει όλες τις απαιτήσεις για τα πλοία, τα δρομολόγια τον τρόπο, το χρόνο και την τιμή των υπηρεσιών που ζητά, καλεί τους πλοιοκτήτες να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους με υποβολή σχετικών προτάσεων και επιλέγονται οι προτάσεις που ανταποκρίνονται στα κριτήρια της πρόσκλησης. Στη συνέχεια υπογράφεται η σύμβαση ή η αποκλειστική εκμετάλλευση της γραμμής στον οριζόμενο χρόνο ο οποίος είναι από τρία έως πέντε χρόνια.

Αν η διαδικασία αυτή αποτύχει το άρθρο 8 προβλέπει ότι θα γίνει διεξαγωγή διαγωνισμού για την ανάδειξη μειοδότη με τον οποίο θα υπογραφεί σύμβαση με διάρκεια ένα χρόνο και με μίσθωμα που προκύπτει από το διαγωνισμό.

Στο επόμενο άρθρο προβλέπεται η σύσταση του συμβουλίου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, το οποίο δεν είναι μόνο η μετεξέλιξη της σημερινής γνωμοδοτικής επιτροπής ακτοπλοΐας, διότι εδώ έχουμε τη συμμετοχή ενός ευρέως φάσματος κοινωνικών και τοπικών φορέων. Συμμετέχει η ΚΕΔΚΕ, τα επιμελητήρια, η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, οι εργαζόμενοι, το ΕΟΤ, τα τουριστικά και ταξιδιωτικά γραφεία, ενώσεις μεταφορέων, και ενώσεις ναυτικών πρακτόρων.

Συνεπώς μ' αυτόν τον τρόπο η σημερινή γνωμοδοτική επιτροπή μετεξελίσσεται στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, το οποίο μπορεί να γνωμοδοτεί και να συμβουλεύει τον Υπουργό, λαμβάνοντας υπόψη της τα προβλήματα τα οποία υπάρχουν και τις ευαισθησίες των νησιών.

Στις παραγράφους του άρθρου 9 προβλέπεται ο τρόπος με τον οποίο διορίζονται τα μέλη του συμβουλίου και ρυθμίζεται η λειτουργία του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Με το άρθρο 10 συστήνεται ο ειδικός λογαριασμός ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και ρυθμίζονται όλα τα θέματα των πόρων για τη λειτουργία του συστήματος των θαλασσίων ενδομεταφορών. Καθορίζονται οι πόροι αυτού του ειδικού λογαριασμού, ένας από τους οποίους είναι και ο επίναυλος τον οποίο συζητήσαμε κατά κόρον και στην επιτροπή και χθες και σήμερα.

Οι πόροι αυτού του λογαριασμού είναι οι χρηματοδοτήσεις και οι ενισχύσεις που καλύπτονται με συμβάσεις δημοσίας υπηρεσίας, τα διάφορα παράβολα που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 5, το 60% του κατά την παράγραφο 5 του άρθρου 6 προστίμου, τα κατά το άρθρο 11 ποσά εκ προστίμων, και το 3% του καθαρού ναύλου μεταφοράς.

Τα έσοδα τώρα αυτού του λογαριασμού διατίθενται για τη χρηματοδότηση των γραμμών που καλύπτονται με συμβάσεις δημοσίας υπηρεσίας. Σ' αυτό το σημείο έγινε δεκτή και σαν τροπολογία μια παρατήρηση που έκανε ο κ. Λαφαζάνης στην επιτροπή. Συνεπώς έχει αλλάξει εδώ η αρχική διατύπωση.

Στο άρθρο 11 προβλέπονται διοικητικές και ποινικές κυρώσεις.

Στη συνέχεια μπαίνουμε στο Β' κεφάλαιο του πρώτου μέρους

το οποίο αναφέρεται στη ρυθμιστική αρχή των θαλασσιών ενδοεπι-κοινωνιών. Θα επαναλάβω αυτό το οποίο ανέφερα χθες και στην εισήγησή μου. Εδώ θα πρέπει να διακρίνουμε ανάμεσα στο ρόλο της ρυθμιστικής αρχής, ο οποίος είναι διαφορετικός από το ρόλο της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Αυτό που είναι σημαντικό να έχουμε στο μυαλό μας είναι ότι η ρυθμιστική αρχή λειτουργεί εκ των προτέρων –αυτή είναι η βασική διαφορά, το βασικό κριτήριο- ενώ η Επιτροπή Ανταγωνισμού λειτουργεί εκ των υστέρων. Αυτός είναι άλλωστε ο λόγος για τον οποίο είναι στελεχωμένη η ρυθμιστική αρχή με εξειδικευμένο προσωπικό όσον αφορά τις συγκοινωνίες, την ακτοπλοία, προσωπικό το οποίο δεν διαθέτει η Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία είναι στελεχωμένη από νομικούς. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν μπορεί εκ των προτέρων να προβλέψει κάποια πράγματα ή να δει στο μέλλον κάποια κατάσταση να εξελίσσεται στον ίδιο βαθμό που μπορεί να το δει η ρυθμιστική αρχή ακριβώς επειδή δεν έχει τις ειδικές γνώσεις. Η ρυθμιστική αρχή είναι αυτή η οποία κάνει τις διαπιστώσεις και ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού, ετοιμάζει το φάκελο και παραπέμπει την υπόθεση στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία στη συνέχεια αναλαμβάνει την υπόθεση.

Υπήρχε στην αρχική διατύπωση ίσως κάποια σύγχυση, όσον αφορά τις αρμοδιότητες ανάμεσα στην ρυθμιστική αρχή και στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Και νομίζω ότι το υπόμνημα το οποίο κατέθεσε η Επιτροπή Ανταγωνισμού είχε αυτό το λόγο να ξεκαθαρίσουν οι αρμοδιότητες των δύο αρχών. Νομίζω ότι αυτό είναι κάτι που θα γίνει και δεν μας αφορά αυτήν τη στιγμή. Είναι ξεκάθαρος ο ρόλος των δύο διαφορετικών αρχών αν πραγματικά κατανοήσουμε το κριτήριο στο οποίο αναφέρθηκε στην αρχή.

Τα άρθρα του δεύτερου κεφαλαίου ορίζουν τις αρμοδιότητες της ρυθμιστικής αρχής, ρυθμίζουν τα θέματα πόρων και οικονομικής διαχείρισής της καθώς και τα θέματα στελέχωσης με εξειδικευμένο προσωπικό, το οποίο είναι πλήρους απασχόλησης, θητείας πέντε ετών και το οποίο δεσμεύεται με πολλαπλές υποχρεώσεις δεοντολογίας. Υπάρχουν ασυμβίβαστα όσον αφορά στη συμμετοχή τους σε εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών και προβλέπονται θέματα οργάνωσης και λειτουργίας της ρυθμιστικής αρχής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Αυτά, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, για την οικονομία της συζήτησης βεβαίως δεν ήθελα να απαντήσω και να ζητήσω επί προσωπικού το λόγο σ' αυτά που είπε ο κ. Μαγκριώτης, αλλά δεν νομίζω ότι εδώ βρισκόμαστε βάσει της καταγωγής. Βρισκόμαστε βάσει της ψήφου και εκφράζουμε την έννοια των συμφερόντων του ελληνικού λαού, όπως επιτάσσει η ιδεολογία μας και η πολιτική μας φιλοσοφία. Άλλωστε αισθάνομαι δικαιωμένος από τα όσα είπε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

Θα ήθελα να μπω στη συζήτηση των άρθρων και να ξεκινήσω από το έβδομο άρθρο, στο οποίο έχουμε εκφράσει κατ' επανάληψη την ένστασή μας για τις έκτακτες και επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες. Νομίζουμε, κύριε Υπουργέ, ότι οι λόγοι ανωτέρας βίας και η νομολογία που υπάρχει για ανωτέρα βία, που καλύπτει και το θέμα των εκλογών, υπερκαλύπτει. Και δεν χρειάζεται να δημιουργούμε έστω και το ελάχιστο περιθώριο ή να ανοίγουμε το μικρό παραθυράκι σε οποιονδήποτε κακόβουλο Υπουργό, κακόπιστο Υπουργό, που δεν θέλει να εξυπηρετήσει τον υγιή ανταγωνισμό, αλλά θέλει να εξυπηρετήσει κάποια συμφέροντα, να έχει το νομικό πάτημα να μπορεί να εξυπηρετήσει και να αλλοιώσει τη φύση του ανταγωνισμού. Άλλωστε νομίζω ότι και η άποψη των παραγωγικών φορέων της ναυτιλίας ενάντια σ' αυτήν τη

διάταξη είναι δικαιολογημένη και λελογισμένη.

Σε ό,τι αφορά στο όγδοο άρθρο και την πρώτη παράγραφο: Θα έλεγα ότι θα μπορούσαμε να αφήσουμε και μία ελευθερία, να μην είναι δηλαδή «τριών έως πέντε ετών». Μη βάζετε τέτοιους περιορισμούς. Βάλτε «ορισμένων ετών» διότι θα μπορείτε πραγματικά μέσα από τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης να κάνετε πιο ελκυστική ή λιγότερο ελκυστική μία τέτοιου είδους σύμβαση. Και ας βάλουμε ένα maximum πέντε ετών. Μπορεί να είναι δύο, μπορεί να είναι ενός, μπορεί να είναι τεσσάρων ή μπορεί να χρειαστεί να γίνουν έξι. Νομίζω ότι περιορίζεται πολύ.

Στην παράγραφο 4: «Οι όροι της προσκλήσεως αποτελούν και το κείμενο της συμβάσεως». Καλώς ή κακώς τα λιμάνια μας δεν μπορούμε να πούμε ότι είναι τυποποιημένο προϊόν, όπως δεν μπορούμε να πούμε ότι είναι τυποποιημένο προϊόν και τα καράβια. Και μπορεί για κάποια προκήρυξη κάποιο λιμάνι να μπαίνει ή να μην μπαίνει στη συχνότητα που προβλέπει η διακήρυξη ή να μην ικανοποιούνται άλλες προϋποθέσεις ή να μην μπορεί να δέσει την ώρα που προβλέπεται να δέσει και να συμπίπτει με ένα άλλο διερχόμενο καράβι και να χρειάζεται να γίνει μετατροπή της προκήρυξης.

Εφόσον λοιπόν βάζετε ότι οι όροι της προσκλήσεως θα είναι και το κείμενο της συμβάσεως, νομίζω ότι θα πρέπει να υφίσταται μία ελευθερία στον εαυτό σας, μία ελευθερία στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, αν θέλετε, για να έχετε μία επιπλέον σύμφωνη γνώμη, αλλά να υπάρχει μία ελευθερία στην κατάρτιση αυτής της σύμβασης αποκλειστικότητας.

Να πάμε στο άρθρο 9, παράγραφος 3: Θα έλεγα ότι θα θέλαμε μία πλήρη περιγραφή των αρμοδιοτήτων του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Αισθανόμαστε ότι δημιουργούμε αυτό το συμβούλιο, αλλά και τι άραγε γίνεται που το δημιουργούμε; Δύο φορές αναφέρεται στο νομοσχέδιο, μία κατά το δίκτυο και άλλη μία φορά που εκφράζει άποψη για το αν θα πρέπει να νηολογηθούν άλλα ξένα πλοία και ούτε καν σύμφωνη άποψη προς τον Υπουργό. Νομίζω ότι αυτό το συμβούλιο που αποτελεί πραγματικά τη ραχοκοκαλιά της εκπροσώπησης των παραγωγικών τάξεων και όλων των εμπλεκόμενων φορέων της ακτοπλοϊας θα έπρεπε να έχει πιο σαφείς αρμοδιότητες. Και αυτές οι αρμοδιότητες να περιγράφονται.

Όπως θεωρώ παράλογο το δικαίωμα που έχει ο Υπουργός να αλλάζει τη σύνθεσή του κατά το δοκούν. Υπάρχει σύνθεση, την προβλέπετε. Λειτουργεί μέχρι τώρα πάνω-κάτω σ' αυτήν τη σύνθεση η Γ.Ε.Α.Σ., η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Είναι ένα όργανο, το οποίο έχει επιτελέσει ένα ρόλο. Γιατί πρέπει, λοιπόν, αύριο το πρωί ο Υπουργός να μπορεί να μεταβάλει αυτό το όργανο; Θέλουμε να δώσουμε και στα όργανα και στους φορείς πραγματικές αρμοδιότητες; Τότε να μπορούμε να τους κατοχυρώσουμε και τη θέση τους. Έτσι προτείνουμε να απαλειφθεί η παράγραφος 4 του ένατου άρθρου.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 10: Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι οι ενστάσεις μας περί της πρώτης παραγράφου και ιδιαίτερα του επιναύλου είναι γνωστές, έχουν συζητηθεί και θα μακρηγορήσουμε.

Θα ήθελα όμως να προσθέσετε μια υποσημείωση η και αυτή να είναι η προσθήκη των εσόδων από το άρθρο 4 παρ. 5 από τα έσοδα, δηλαδή, που θα προκύπτουν από τους πλειοδοτικούς διαγωνισμούς για τη διαχείριση των γραμμών. Είπαμε ότι αυτά τα λεφτά δεν ξέρετε πού τα διαθετέτε, προβλέπεται ότι θα είναι με υπουργική απόφαση. Γιατί να μην πηγαίνουν, λοιπόν, σ' αυτό το ταμείο; Η εξυπηρέτηση των αναγκών θα γίνεται, τέλος πάντων διαφωνούμε στη φιλοσοφία σας, αλλά για να σας εξυπηρετήσουμε και να σας βρούμε και άλλο πόρο, πάρτε και αυτόν τον πόρο και βάλτε στο ταμείο ενίσχυσης των λογαριασμών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Όσον αφορά το 3% νομίζω ότι οι ενστάσεις μας δεν έχουν απαντηθεί μέχρι τώρα.

Και να πάμε στο ενδέκατο άρθρο, σε ό,τι αφορά τις

κυρώσεις. Έρχεται η Επιτροπή Ανταγωνισμού και λέει ότι οι κυρώσεις που προβλέπονται, οι παραβάτες δηλαδή, των διατάξεων του υγιούς ανταγωνισμού, οι κυρώσεις που προβλέπει το νομοσχέδιό σας, υπολείπονται κατά πολύ απ' αυτές που συνηθίζονται σε άλλους τομείς της αγοράς. Και θεωρούμε ότι το να τις ονομαστικοποιήσετε από 30.000 ευρώ έως 300.000 ευρώ, νομίζω ότι δεν επιτελείται σωστό νομοθετικό έργο. Υπάρχει αυτήν τη στιγμή το δικαίωμα της Επιτροπής Ανταγωνισμού να επιβάλει 15% επί των εσόδων της εταιρείας. Αυτό είναι το μάξιμουμ του προστίμου που μπορεί να επιβάλλει η Επιτροπή Ανταγωνισμού και αυτό θα πρέπει να βάλετε και σεις. Θέλετε πραγματικά να καταστήσετε ισχυρά τα πρόστιμα και αποτρεπτικά για την αλλοίωση του ανταγωνισμού; Μην τα ονομαστικοποιείτε. Πάρτε τις διατάξεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού, είναι ξεκάθαρη η άποψή της σ' αυτό το σημείο, θεωρεί ότι υπολείπονται κατά μεγάλο ποσοστό και υιοθετήστε πραγματικά αυτό που ο ν.703/77 λέει, δηλαδή μέχρι το 15% των ακαθάριστων εσόδων της επιχείρησης της τρέχουσας ή της προηγούμενης της παράβασης, χρήσης.

Νομίζουμε ότι μια τέτοια διάταξη θα είναι πολύ πιο απόδοτική.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 12 παρ.4 και τη δημιουργία της Ρ.Α.Θ.Ε. έχουμε εκφράσει τις ενστάσεις μας. Πιστεύουμε και δεν έχει γίνει αντιληπτό σ' αυτήν την Αίθουσα, πιστεύουμε πραγματικά ότι να μην οι ρυθμιστικές αρχές μπορούν να μας λύσουν προβλήματα διοίκησης, αλλά όταν έρχονται οι ίδιες οι ρυθμιστικές αρχές και δημιουργούν εκ νέου ένα πρόβλημα διοίκησης, τότε νομίζουμε ότι είναι απρόσφορη η υιοθέτησή τους. Διότι πραγματικά, αυτό που θα θέλαμε από τις ρυθμιστικές αρχές, είναι να μπει μια τάξη σ' αυτό που λέγεται πολιτική παρέμβαση, σ' αυτό που λέγεται παρεμβάσεις της πολιτικής ηγεσίας, παρεμβάσεις της γραφειοκρατίας και αναρμοδιότητα που ως επί το πλείστον υπάρχει, ή η πολυαρμοδιότητα σε διάφορους τομείς της αγοράς και γι' αυτό τις υποστηρίζουμε. Απ' αυτό το σημείο όμως, μέχρι το να φτάσουμε να υιοθετούμε ρυθμιστικές αρχές οι οποίες καλύπτουν στο μεγαλύτερο τους ποσοστό αρμοδιότητες άλλων ρυθμιστικών αρχών και μάλιστα κορυφαίων ρυθμιστικών αρχών, όπως της Επιτροπής Ανταγωνισμού...

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

Θα μου επιτρέψετε, κυρία Πρόεδρε, επειδή συντμήσαμε την περίοδο του χρόνου, δύο λεπτά.

Νομίζω ότι θα πρέπει να το σκεφθούμε και να σκεφθούμε πραγματικά ποιες θα είναι οι αρμοδιότητες της Ρ.Α.Θ.Ε. γιατί οι αρμοδιότητες της Ρ.Α.Θ.Ε., οι τέσσερις τουλάχιστον, καλύπτονται πλήρως από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Και να πούμε και κάτι άλλο.

Επειδή πιστεύουμε ότι τελικά θα πρέπει να κρατήσετε εσείς τη Ρ.Α.Θ.Ε., δεν πρόκειται να δεχθείτε όλες αυτές τις ενστάσεις μας, δεν έχει φανεί κάποια τέτοια διάθεσή σας, νομίζουμε ότι ο διορισμός των μελών της Ρ.Α.Θ.Ε. από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας μέσα από προκήρυξη, χωρίς να υπάρχει και στο ένα μίνιμουμ παρουσίαση ανεξαρτήτων προσώπων αλλά μόνο με επιλογή του Υπουργού, αλλοιώνει και τη φύση της ανεξαρτησίας της.

Και θα ήθελα να πω και κάτι άλλο ότι το «πλήρους απασχόλησης» για τα επτά μέλη της Ρ.Α.Θ.Ε., δημιουργεί ένα τμήμα καινούριων αργοσχόλων. Μη φαντασθείτε ότι η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία τέλος πάντων έχει και τόσα πολλά προβλήματα να επιλύσει.

Είσαστε ένα χρόνο στο Υπουργείο και έχετε καταλάβει πόσα προβλήματα μπορείτε να επιλύσετε και με πόσα προβλήματα δεν θα έπρεπε καν να ασχολείσθε.

Ξέρετε πάρα πολύ καλά, λοιπόν, ότι τα προβλήματα και ιδιαίτερα τα προβλήματα της φύσεως του ανταγωνισμού και αλλοιώσεως του ανταγωνισμού, δεν είναι τόσα πολλά ώστε να χρειάζεται τόσο πλήρης απασχόληση. Ας είναι το προεδρείο της. Δεν χρειάζεται όλα τα μέλη του συμβουλίου να είναι

πλήρους απασχόλησης.

Η τρίτη μου παρατήρηση για τη ΡΑΘΕ είναι το κόστος της. Προβλέπετε ένα μεγάλο οργανισμό ο οποίος θα κοστίζει από τριακόσια και θα φθάνει έως πεντακόσια εκατομμύρια το χρόνο. Είναι πολύ μεγάλο το κόστος για να δημιουργούμε έτσι με ελευθερία τριάντα θέσεις μόνιμων υπαλλήλων διοικητικού προσωπικού. Τι θα κάνουν; Θα κουβαλάνε καφέδες; Τριάντα άνθρωποι να κάνουν τι;

Πραγματικά, εάν θέλετε να βελτιώσετε τις υποδομές, υπάρχει πλεονασμός δημοσίων υπαλλήλων. Φεύγουν αρμοδιότητες από το ΥΕΝ. Μετατάξετε υπαλλήλους σας να καλύπτουν τις διοικητικές θέσεις. Αλλά τριάντα νέους διορισμένους σε καμία περίπτωση δεν πρόκειται να τους δεχθούμε.

Τέλος θα ήθελα να επισημάνω την παράγραφο 13, 2 την προσθήκη σας. Δεν νομίζουμε ότι καλύπτει. Βελτιώνει μεν, αλλά δεν καλύπτει η προσθήκη σας για την αλληλοκάλυψη με την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Θα θέλαμε πραγματικά να παραπέμπονται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Θα ήταν επιτέλους μια επιπλέον ενίσχυση της ανεξαρτησίας της.

Στο άρθρο 13, παρ. 4. θα ήθελα να επισημάνω αυτό που επισημαίνει και η Επιτροπή Ανταγωνισμού, ότι θα έπρεπε σε δεύτερο βαθμό να είναι το διοικητικό εφετείο των Αθηνών και όχι του Πειραιά για να υπάρχει ενότητα δικαίου. Και εφόσον της επιτροπής ανταγωνισμού έχει αποκτήσει αποκλειστική αρμοδιότητα το διοικητικό εφετείο Αθηνών και εφ' όσον η ΡΑΘΕ θα ασχολείται με τα θέματα ανταγωνισμού, νομίζουμε ότι και αυτές οι αποφάσεις, αυτές οι πράξεις της ΡΑΘΕ θα πρέπει να υποκύπτουν στον έλεγχο του διοικητικού εφετείου Αθηνών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο εισηγητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Σκοπελίτης.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Θα είμαι σύντομος, κυρία Πρόεδρε.

Σχετικά με το άρθρο έβδομο που μιλάει για την έκτακτη δρομολόγηση, εκείνο που θα ήθελα να επισημάνω -επισημάνθηκε και στη συζήτηση που είχαμε στην επιτροπή- και το οποίο βέβαια μας δημιουργεί και τα ανάλογα ερωτηματικά, είναι γιατί αφαιρέθηκε από το νομοσχέδιο η ευχέρεια που δινόταν με το προσχέδιο στον Υπουργό να επιβάλει τέτοιες έκτακτες δρομολογήσεις όταν συντρέχουν εθνικοί λόγοι. Δεν αναφέρεται το «εθνικοί λόγοι».

Πάντως για εμάς αυτή η αφαίρεση φαίνεται ότι εξυπηρετεί ορισμένα συμφέροντα. Και αναφέρομαι στα συμφέροντα του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Και όμως θα δημιουργήσει ορισμένα σοβαρά προβλήματα, κύριε Υπουργέ, και πρέπει να το δείτε. Αυτά όσον αφορά το άρθρο αυτό.

Όσον αφορά το άρθρο όγδοο, που αναφέρεται στη σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, εδώ πάλι θέλω να τονίσω, κυρία Πρόεδρε, ότι η δική μας η πρόταση έρχεται στην επικαιρότητα -και την επαναλαμβάνω για να την ακούσει και ο κ. Μαγκριώτης- για σύσταση εθνικού οργανισμού ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Δεν γίνεται δεκτή, δεν συζητείται καθόλου, αλλά την επισημαίνω γιατί υπάρχουν απόψεις ότι εμείς κάνουμε μόνο κριτική και δεν έχουμε προτάσεις, αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση.

Εκείνο, όμως, που θέλω να επισημάνω είναι ότι οι εφοπλιστές μας έτσι και αλλιώς θα βγαίνουν κερδισμένοι αφού και εκεί που δεν τους βγαίνει, στα δρομολόγια κλπ., θα επιδοτούνται από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Τώρα που βρίσκετε και που αναζητείτε το δημόσιο συμφέρον, είναι ένα θέμα.

Για τη σύσταση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, το ΣΑΣ που προωθείται με το άρθρο 9, θα ήθελα να πω ότι φτιάχνετε έναν οργανισμό που θα τελειάει κάτω από τον κυβερνητικό έλεγχο και θα προωθεί βέβαια της επιλογές της εκάστοτε κυβέρνησης, του εκάστοτε Υπουργού. Αυτό γίνεται καθαρό και από το γεγονός ότι τα μέλη του συμβουλίου αυτού διορίζονται από τον Υπουργό και βέβαια, μπορούν να αλλάξουν

πάλι από τον Υπουργό, στο βαθμό που τυχόν αντιρρήσεις που ακούγονται ή θέσεις που παρεκκλίνουν από την πολιτική που αυτός χαράζει θα τον οδηγήσει μια τέτοια πρακτική, δηλαδή, στην αλλαγή.

Όσον αφορά το άρθρο 10, στην παράγραφο 1, λέει ότι στο Υπουργείο συνίσταται και λειτουργεί ειδικός λογαριασμός ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, στον οποίο κατατίθενται πρόσθετα λεφτά κλπ. Όμως, όσον αφορά τις ενισχύσεις και τις χρηματοδοτήσεις, είναι τόσο αόριστο από πού προέρχονται αυτές –εμείς ξέρουμε– φοβόμαστε ότι αυτός ο λογαριασμός θα βαρύνει τις πλάτες του επιβατικού κοινού.

Όσον αφορά την περίπτωση ζ', εμείς είμαστε πέρα για πέρα αντίθετοι. Την αντίθεσή μας αυτή την καταθέσαμε στη συζήτηση που έγινε επί της αρχής του νομοσχεδίου. Εμείς λέμε ότι είναι επίναιλος και ότι θα επιβαρύνει ακόμα περισσότερο τα ναύλα και τα εισιτήρια των επιβατών, που ήδη είναι πάρα πολύ υψηλά και δημιουργούν προβλήματα. Μη λέμε ότι είναι ελάχιστα. Σωρευτικά ας δούμε αυτά τα πράγματα, τι γίνεται με τη σημερινή κατάσταση και τι πληρώνει ο Έλληνας πολίτης.

Ξέρετε πάρα πολύ καλά, κύριε Υπουργέ, και το έχουμε τονίσει ότι σήμερα μία τετραμελής οικογένεια για να μετακινηθεί από τον Πειραιά και να πάει στο δικό μου το νησί, παίρνοντας μαζί και το αυτοκίνητό της, θέλει πάνω από 200.000 δρχ. πήγαινε-έλα εισιτήριο.

Αν θέλαμε να ενισχύσουμε την κατάσταση, να βοηθήσουμε την οικονομία και να έχει τη δυνατότητα να επικοινωνεί ο πολίτης αυτός, αλλά και το λαϊκό τουρισμό, έπρεπε να μιλάμε για ελάφρυνση των εισιτηρίων και των ναύλων και όχι για επιπλέον επιβάρυνσή τους.

Στο άρθρο 11 που αφορά τα πρόστιμα, εμείς θεωρούμε ότι αυτά είναι πολύ χαμηλά.

Όσον αφορά τα άρθρα 12 έως 16 που αναφέρονται στη σύσταση της ρυθμιστικής αρχής θαλασσίων Ενδομεταφορών, θα ήθελα να πω ότι γίνεται μία διαμάχη ανάμεσα στα δύο μεγάλα κόμματα, ανάμεσα στην Κυβέρνηση και τη Νέα Δημοκρατία για το αν χρειάζεται αυτή η ρυθμιστική αρχή. Ισχυρίζεται η Νέα Δημοκρατία ότι δεν χρειάζεται, ότι υπάρχει η Επιτροπή Ανταγωνισμού που μπορεί να παίξει αυτό το ρόλο, ενώ η Κυβέρνηση επιμένει στη δημιουργία της, γιατί όπως ισχυρίζεται θα διασφαλιστεί ο υγιής και θεμιτός ανταγωνισμός.

Εμείς νομίζουμε ότι η δημιουργία αυτής της αρχής αποτελεί ένα από τα άλλοθι – δεν είναι το μοναδικό– ή πείτε το «προσχηματικοί λόγοι» για να προχωρήσει η κατάργηση του καμποτάζ και η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κι εμείς σας ευχαριστούμε για τον αυτοπεριορισμό σας.

Ο κ. Λαφαζάνης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, το άρθρο 8 του παρόντος νομοσχεδίου είναι το σημείο εκείνο στο οποίο διαφωνούμε με τον πιο ριζικό τρόπο, διότι ανοίγεται ο δρόμος της επιδότησης των εφοπλιστών για μία σειρά από συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις που θα κάνουν στα νησιά μας.

Πιστεύουμε ότι με αυτόν το μειοδοτικό διαγωνισμό που θα γίνεται η επιδότηση, θα εξυπηρετούνται οι περισσότερες εκ των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών. Ουδείς μπορεί να εμποδίσει τη συνεννόηση πλέον των εφοπλιστών. Και θα έχουν κάθε συμφέρον απ' αυτήν τη συνεννόηση προκειμένου να πέφτουν στη λογική της επιδότησης.

Δεν θα επαναλάβω την επιχειρηματολογία. Νομίζω ότι την αναπτύξαμε επαρκώς για τον καινοφανή χαρακτήρα αυτής της διάταξης να έχουμε δύο ταχυτήτων ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες αυτές που επιλέγουν οι εφοπλιστές, διότι κερδίζουν και αυτές οι οποίες επειδή θεωρούν ότι δεν μπορούν να κερδίσουν ή να τους εξυπηρετήσουν, θα πέφτουμε στη λογική της επιδότησης. Δεν υπάρχουν ούτε όρια σε αυτήν την επιδότηση ούτε πλαφόν.

Στο άρθρο 9 για το συμβούλιο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών

έχω να πω ότι, έτσι όπως συγκροτείται, στην ουσία είναι ένα κυβερνητικό όργανο. Εννέα από τα δεκαεννέα μέλη του άμεσα ή έμμεσα ορίζονται από την Κυβέρνηση. Από τα υπόλοιπα, τα περισσότερα είναι για επιχειρηματικά συμφέροντα. Η μόνη η οποία εκπροσωπεί πέραν των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και της κεντρικής ένωσης δήμων και κοινοτήτων που εξυπηρετεί, κατ' ουσία θα λέγαμε εργατικά συμφέροντα, είναι η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Δεν υπεισέρχομαι στο πώς συγκροτείται αυτή, έχουμε τις απόψεις μας. Πιστεύουμε ότι αυτή η σύνθεση δεν είναι αντιπροσωπευτική των χρηστών των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών. Πολύ περισσότερο έχουμε μία διαφωνία, διότι δίνεται η ευχέρεια στον εκάστοτε Υπουργό να προσθέτει κατά το δοκούν και άλλα μέλη στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Για το άρθρο 10 τα έχουμε πει, δεν θα τα επαναλάβω. Έχουμε δύο κύριους τρόπους για να χρηματοδοτούνται οι εφοπλιστές, προκειμένου να καλύπτουν όλες τις γραμμές μας προς τα νησιά. Ο πρώτος κύριος τρόπος είναι ο κρατικός προϋπολογισμός και τυχόν κοινοτικές ενισχύσεις. Ο δεύτερος κύριος τρόπος είναι ο επίναιλος, το ποσοστό 3%. Δεν μακρηγορώ γιατί είναι γνωστές οι απόψεις μας, τις έχω εκθέσει επανειλημμένα.

Για το άρθρο 12 και πέρα όσον αφορά τη ρυθμιστική αρχή θαλάσσιων επικοινωνιών και αυτή δυστυχώς δεν είναι καθόλου ανεξάρτητη. Όταν μιλάμε για ανεξάρτητες αρχές νομίζω ότι οφείλουμε να τις εννοούμε και να τις διαμορφώνουμε με ένα αντιπροσωπευτικό ευρύτερα αποδεκτό συναινετικό τρόπο, ώστε να μπορούν κατά τεκμήριο να επιτελούν καλύτερα το ρόλο τους. Δεν νοείται ανεξάρτητη αρχή την οποία θα ορίζει ο Υπουργός. Και αφού την ορίσει θα την βαφτίζει ανεξάρτητη και θα επιτελεί από εκεί και πέρα ανεξάρτητη το ρόλο της. Δυστυχώς ο ορισμός της αρχής αυτής από τον Υπουργό δεν της εξασφαλίζει καμιά ανεξαρτησία. Δεν ξέρω γιατί δεν κρατάει ο κύριος Υπουργός την αρμοδιότητα στα χέρια του, την οποία εκχωρεί στη ΡΑΘΕ.

Θα είχε νόημα εάν η ΡΑΘΕ οριζόταν με ένα πιο αντιπροσωπευτικό τρόπο. Δηλαδή είτε επιλέγεται από τα 3/5 της αρμόδιας επιτροπής της Βουλής είτε πηγαίναμε στη διάσκεψη των Προέδρων όπως γίνεται και με άλλες επιτροπές με μία πλειοψηφία 4/5. Θεωρώ ότι για όποια πρόστιμα και κυρώσεις επιβάλλει αύριο αυτή η ρυθμιστική αρχή θα κατηγορείται ευθές ο Υπουργός ο οποίος εμμέσως επέβαλε τα πρόστιμα αυτά και εμμέσως παρεμβαίνει στη λειτουργία της αγοράς.

Συμμερίζομαι επίσης την παρατήρηση ότι είναι πολυπληθές το προσωπικό της Ρ.Α.Θ.Ε. Από ότι αντιλαμβάνομαι θα πληρώνονται καλά τα μέλη της και θα είναι αποκλειστικής και πλήρους απασχόλησης. Δεν νομίζω ότι χρειαζόμαστε μια τόσο πολυπληθή Ρ.Α.Θ.Ε. προκειμένου να εποπτεύει και παίζει το ρόλο της στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Ακόμη και η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν έχει τόσο προσωπικό, η οποία ασχολείται και με όλους τους κλάδους. Νομίζω ότι μια πιο λιπή στη σύνθεσή της και με όσο το δυνατόν περισσότερη ειδικευση Ρ.Α.Θ.Ε. θα μπορούσε να παίξει αυτό το ρόλο της και με πολύ λιγότερο κόστος.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο κ. Λεβογιάννης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα αρχίσω από το άρθρο 8, το οποίο είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Βέβαια η κριτική που ασκείται σ' αυτό το άρθρο στηρίζεται κατά βάση στα δεδομένα που υπάρχουν αυτήν τη στιγμή, σε ένα δηλαδή σχεδιασμό –ας το πω έτσι– ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ο οποίος είναι απαρχαιωμένος. Πολύ μικρές αλλαγές έχουν συμβεί τα τελευταία χρόνια. Ξέρουμε όλοι παραδείγματος χάρι τις γραμμές Πειραιάς – Πάρος – Νάξος – Ίος – Σαντορίνη ή Πειραιάς – Σύρος – Τήνος – Μύκονος ή Ραφήνα – Άνδρος – Τήνος – Μύκονος. Αυτά όλα πιστεύω ότι θα ανατραπούν με το νέο καθεστώς.

Η Μύκονος με τη Νάξο είναι μια απόσταση τεσσάρων, πέντε

μιλών, αν ξέρω καλά. Ε, δεν υπάρχει στοιχειώδης σύνδεση. Και λάβετε υπόψη το γεγονός ότι η Νάξος είναι ένα νησί παραγωγικό, με κτηνοτροφία, με γεωργία κλπ. και θα μπορούσε να τροφοδοτεί τη Μύκονο με τα πάντα από πλευράς οπωροκηπευτικών, τυροκομικών προϊόντων κλπ. Παρ' όλα αυτά δεν υπάρχει στοιχειώδης επικοινωνία, ούτε τοπική. Η Μύκονος έχει μεγάλο αεροδρόμιο. Μονίμως οι επιχειρηματίες του τουρισμού και οι φορείς της Νάξου ζητούν σύνδεση με τη Μύκονο για να μπορούν τα οργανωμένα προγράμματα των tour operator, οι επισκέψεις που γίνονται από το εξωτερικό, να προγραμματίζονται με βάση το αεροδρόμιο της Μυκόνου παραδείγματος χάρι. Μιλάμε για μια κατάσταση η οποία στηρίζεται στη λογική, όπως είπα και χθες, ότι ο ακτοπλοϊκός εφοπλιστής βλέπει τι κίνηση είχε η χ γραμμή πέρυσι, πρόπερι, τα προηγούμενα χρόνια και με βάση αυτό προγραμματίζει. Ποτέ δεν σκέφθηκαν –και οφείλω να πω και οι υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προς την κατεύθυνση αυτή εκινούντο όλα αυτά τα χρόνια- να κάνουν κάτι καινούριο για να δημιουργήσουμε προϋποθέσεις ανάπτυξης. Έτσι δεν μπορούμε να σκεφτόμαστε με βάση τα σημερινά δεδομένα. Θα υπάρξουν νέες γραμμές και αυτό θα πρέπει να είναι βέβαια στις προτεραιότητες εκείνων οι οποίοι θα χαράξουν αυτό το δίκτυο.

Εγώ εκτιμώ, και με βάση τα δεδομένα τα αναπτυξιακά που υπάρχουν αυτήν τη στιγμή, ότι δεν υπάρχει πλέον ξεχασμένο νησί, δεν υπάρχει η άγονος γραμμή έτσι όπως τη φανταζόμαστε, δεν είναι η Ανάφη, ας πούμε, άγονη γραμμή. Έχει ανάπτυξη η Ανάφη. Μπορεί να είναι μικρά τα μεγέθη αυτήν τη στιγμή, αλλά οι προοπτικές είναι προς τα πάνω.

Εκτιμώ ότι σιγά-σιγά οι γραμμές που θα μένουν για να επιδοτούνται και να μπαίνουν στη διαδικασία της τρίτης φάσης, θα περιοριστούν πολύ στο άμεσο μέλλον. Και γι' αυτό δεν θα πρέπει να ανησυχούμε. Θα πρέπει όμως να γίνουν σωστοί σχεδιασμοί.

Θέλω να σταθώ στο άρθρο 10 που αφορά αυτό τον ειδικό λογαριασμό και στην τροπολογία που έχει κατατεθεί. Είναι θετική βέβαια η τροπολογία, διότι αυξάνεται το αφορολόγητο. Αυξήθηκε για το 2001 ένα εκατομμύριο για τα νησιά κάτω των τριών χιλιάδων εκατό κατοίκων από το Υπουργείο Οικονομικών στο τελευταίο φορολογικό νομοσχέδιο και αυξάνεται διακόσιες χιλιάδες με αυτήν την τροπολογία. Αυτό είναι θετικό.

Επίσης υπάρχει το αίτημα να μην πληρώνουν οι μόνιμοι κάτοικοι των νησιών αυτό το τέλος του 3%. Τι αφορά αυτή η ρύθμιση της τροπολογίας;

Αφορά ένα πολύ μικρό αριθμό κατοίκων στις Κυκλάδες. Το σύνολο των κατοίκων αυτών των νησιών δεν ξεπερνά τις είκοσι χιλιάδες (20.000), των μόνιμων κατοίκων σε ένα πληθυσμό μόνιμων κατοίκων του Νομού Κυκλάδων που ίσως ξεπερνά τις εκατό χιλιάδες (100.000) με τη νέα απογραφή που έγινε.

Πιστεύω, ότι αυτό το 3% πρέπει να βρούμε τρόπο να μην το πληρώνουν οι μόνιμοι κάτοικοι όλων των νησιών ή εν πάση περιπτώσει εάν θα μπορούσε να δοθεί αυτή η διαφορά των 200.000 που είπα και χθες σε οικισμούς κάτω των δύο χιλιάδων (2.000) κατοίκων θα ήταν μια λύση. Πιστεύω ότι είναι δώρο άδωρο για τα μικρά νησιά, αλλά δεν ανταποκρίνεται στον προβληματισμό οι μόνιμοι κάτοικοι όλων των νησιών να μην πληρώνουν το 3%. Πρέπει να πω ότι με τη βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών τη μείωση των αποστάσεων κλπ. οι νησιώτες ταξιδεύουν πολύ συχνά για σημαντικούς ή όχι λόγους και επομένως θα βρίσκονται συχνά μπροστά στο 3%. Θα πρέπει να μας απασχολήσουν και άλλα άτυπα τέλη που υπάρχουν πάνω στο εισιτήριο, όπως εκείνο το περιβόητο χαρτάκι και πολλά άλλα, που θα πρέπει να δούμε πώς θα αντιμετωπιστούν. Εμένα μου κάνει πολύ κακή εντύπωση το ότι αυτήν την ώρα στα λιμάνια ελέγχουν τα εισιτήρια όχι μόνο οι αρμόδιοι, αλλά και κάποιοι ιδιώτες, προκειμένου να δουν αν το χαρτάκι έχει καρφισωθεί πάνω στο εισιτήριο. Η τάξη των λεμβούχων είναι μια τάξη φτωχή και δεν συμφωνώ να στερηθούν αυτό το μικρό ποσό επί του εισιτηρίου, αλλά πρέπει να βρεθεί ένας άλλος τρόπος και το σύστημα να διορθωθεί, γιατί δημιουργεί αλγεινή εντύπωση.

Θα ήθελα να μιλήσω και για το συμβούλιο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και να πω ότι για πρώτη φορά θεσμοθετείται σε τόσο εύρος η συμμετοχή των εκπροσώπων των αρμοδίων φορέων, όπως ΕΝΑΕ, ΚΕΔΚΕ, κλπ. Θέλω να πιστεύω ότι αυτοί οι φορείς θα επιλέγουν την εκπροσώπησή τους ώστε να είναι από τα νησιά, γιατί τότε θα έχει σημασία. Είναι ένας θεσμός που εκπροσωπεί όλες τις τάξεις που εμπλέκονται στο σύστημα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και σαν αποτέλεσμα θα έχει και το σωστό σχεδιασμό και σωστές αποφάσεις θα παίρνονται. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Σφυρίου έχει το λόγο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να προτείνω την τροπολογία με αριθμό 553 και ειδικό 27, αυτή που αυξάνει κατά διακόσιες χιλιάδες (200.000) δραχμές το αφορολόγητο όριο των μόνιμων κατοίκων στα νησιά κάτω από τρεις χιλιάδες εκατό χιλιάδες (3.100) κατοίκους. Προτείνω να την ψηφίσουμε τώρα και να την περιλάβουμε ως παράγραφο 4 του άρθρου 10. Το πολιτικό σκεπτικό που εισάγεται αυτή η τροπολογία είναι ότι σαν αντιστάθμισμα ανακουφίζουμε από το φόρο εισοδήματος αυτούς τους κατοίκους. Αυτό μπορεί να γίνει αρκεί να το εισηγηθείτε εσείς και εμείς να το ψηφίσουμε.

Επί της ουσίας, θέλω να προτείνω να συμπληρωθεί με μια φράση η τροπολογία αυτή. Λέει: Για τα φυσικά πρόσωπα που κατοικούν μόνιμα σε νησιά, εδώ να βάλουμε, και σε νησιωτικά διαμερίσματα των νησιών. Από εκεί και πέρα συνεχίζει το κείμενο όπως έχει. Να περιλάβουμε, δηλαδή, και τα δημοτικά διαμερίσματα που έχουν αυτό το μικρό πληθυσμό.

Μας είπαν μερικοί συνάδελφοι χθες, ότι μπορεί να γίνει και σε ορεινή περιοχή αυτό. Εδώ πρέπει να απαντήσουμε με επιχειρηματολογία την οποία και εσείς σαν επίλογο στην Ευρωπαϊκή Ένωση τη στηρίζατε. Η χώρα μας έχει δεχθεί με ομόφωνη απόφαση του Κοινοβουλίου, όταν με πρόταση του Ανδρέα Παπανδρέου κάναμε τη Διακομματική Επιτροπή για τα νησιά και τη θράκη και πάλι μετά όταν κυρώσαμε τη Συνθήκη ότι μέτρα πολιτικής ειδικά για τα νησιά, αντισταθμίζουν τουλάχιστον το αυξημένο κόστος των μεταφορών λόγω της εδαφικής ασυνέχειας. Άλλο είναι το κόστος των μεταφορών με το τρένο ή με το φορτηγό, και άλλο είναι το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών. Δεν μπορούμε να ταυτίζουμε αυτά τα δύο πράγματα.

Επιμένω στην πρόταση και θέλω να υπενθυμίσω πως όταν τον Οκτώβριο του 1992 το ΕΚΟΦΙΝ αποφάσισε να εγκρίνει στη χώρα μας, όπως και στην Ισπανία και Πορτογαλία, να μπορεί να χρεώνει με μειωμένο ειδικό φόρο κατανάλωσης τα καύσιμα που αφορά και τα πετρέλαια και τις βενζίνες, κατά 22.000 ECU στο χιλιόλιτρο, εξηγεί ότι εγκρίνουμε για την Ελλάδα να το κάνει για να αντισταθμιστεί, έστω και εν μέρει, το αυξημένο κόστος των θαλασσίων μεταφορών.

Η χώρα μας, τόσο επί Νέας Δημοκρατίας, επί Παλαιοκρασά, όσο και επί ΠΑΣΟΚ, επί Παπαντωνίου και Παπαδόπουλου, δεν έχει δεχθεί την εφαρμογή αυτής της έγκρισης, αυτής της απόφασης του ΕΚΟΦΙΝ, γιατί δεν έχει το μηχανισμό να ελέγχει, όπως λέει, μη τυχόν και γίνονται κάποιες λαθροχειρίες. Αυτό δεν αποτελεί λογική στο 2001, για να μην αποδεχόμαστε κάτι που μας έχει εγκρίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση υπέρ των νησιών, επειδή δεν είμαστε σε θέση να έχουμε ένα μηχανισμό ελέγχου. Εμείς είχαμε προτείνει να γίνεται η διαπιστωτική πράξη της κατανάλωσης επί τόπου στα νησιά και μπορεί, υπάρχει τρόπος σε αυτό, για να εφαρμοσθεί επιτέλους η απόφαση του ΕΚΟΦΙΝ.

Όταν έρχεται η διάσκεψη κορυφής στη Νίκαια προχθές -και πριν από λίγο καιρό στο Άμστερνταμ, το 1997- και λέει ότι για να μπορούν στην εσωτερική αγορά να ενταχθούν με καλύτερους όρους, αν και δεν μπορούν να ενταχθούν τα νησιά με ίσους όρους, λόγω των μόνιμων προβλημάτων που δημιουργεί η εδαφική ασυνέχεια, πρέπει να ληφθούν ειδικά μέτρα πολιτικής. Αυτά δεν είναι με θεωρητική αξία, αλλά έχουν πρακτική αξία. Και η πρακτική αξία αποτυπώνεται περισσότερο

από κάθε τι άλλο στο θέμα των θαλασσίων μεταφορών, γιατί αυτοί είναι οι δρόμοι που μας συνδέουν, δεν υπάρχουν λεωφόροι, ούτε η Εγνατία, ούτε ο ΠΑΘΕ, ούτε άλλες εθνικές οδοί. Γι' αυτό, λοιπόν, επιμένουμε τα μέτρα πολιτικής να τα σηματοδοτήσετε κι εσείς, να αποδεχθείτε αυτήν την πρόταση που έκανα για τα δημοτικά διαμερίσματα και να κινηστείτε κι εσείς τη διαδικασία, γιατί και τα πετρέλαια σας ενδιαφέρουν πάρα πολύ εσάς στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, να πειστεί η Κυβέρνηση στο 2001 να εφαρμοσθεί ένα μέτρο που έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση υπέρ των νησιών. Να βρούμε το μηχανισμό να το ελέγξουν. Πρέπει να διεκδικήσουμε και το μηχανισμό εκείνο για τη στήριξη και την επιδότηση των μεταφορών. Και βεβαίως η δημόσια υπηρεσία να προσπαθήσουμε να περάσει και από την Ευρωπαϊκή Ένωση με την αντίληψη την οποία αναπτύξαμε χθες, αναπτύξατε εσείς πρωτίστως και να κάνουμε και άλλες κινήσεις, για να έχουμε τελικά αποτέλεσμα.

Εάν, κύριε Υπουργέ, επαναλαμβάνω, γίνουν αυτά, σας βεβαιώνω ότι κανείς κάτοικος δεν θα διαμαρτύρεται γιατί βάζετε για παράδειγμα το 3%, τον ονομαζόμενο επίναυλο.

Τα άλλα που σας είπαμε και σας προτείνουμε για τους κατοίκους έχουν πολύ μεγαλύτερη σημασία και γι' αυτό επιμένουμε να γίνουν αποδεκτά και να περάσουν.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Παυλίδης έχει το λόγο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, παρακολουθώ την απεγνωσμένη προσπάθεια του συναδέλφου εκ Δωδεκανήσου του κ. Σφυρίου να πείσει την Κυβέρνηση που στηρίζει με την ψήφο του να κάνει ορισμένες κινήσεις απλές και πρακτικές, αποδοτικές δε για τους νησιώτες.

Κύριε Υπουργέ, η χώρα μας, αν έχει ανάγκη κατ' αυτήν τη στιγμή κάποιας μεγάλης επεμβάσεως, αυτή η επέμβαση θα εκφραστεί διά του σχεδιασμού αυτού που εγώ αποκαλώ «Ολοκληρωμένη Νησιωτική Πολιτική» και της οποίας ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής ένα στοιχείο είναι αυτό που χειρίζεστε εσείς, δηλαδή, οι θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και άλλα τα οποία έχω παρουσιάσει εδώ στο Κοινοβούλιο κατ' επανάληψη αποτελούν στοιχεία αυτής της μεγάλης εθνικής σημασίας πολιτικής. Θαλάσσιες μεταφορές, λοιπόν.

Ο κ. Σφυρίου αναφέρθηκε σε ορισμένες από τις παραμέτρους που συνθέτουν το πρόβλημα το ακτοπλοϊκό όπως είναι το κόστος μεταφοράς το οποίο βασανίζει το Υπουργείο και επί ημερών σας και επί ημερών μας. Υποθέτει κανείς ότι τώρα με τη λεγόμενη απελευθέρωση πιθανώς να τιθασευτεί. Όμως με μέτρα αποσπασματικά δεν γίνεται τίποτα απολύτως.

Εσείς τώρα τι κάνετε; Κάτι το οποίο ούτε εσάς τιμά ούτε εκείνους που θα ψηφίσουν αυτήν την τροπολογία. Είς αντιστάθμισμα του 3% επί του εισιτηρίου των πλοίων προσφέρεται σε ορισμένους εκ των νησιωτών αυτήν τη φοροαπαλλαγή.

Κυρία Πρόεδρε, ασήμαντη κίνηση, τελειώς ασήμαντη. Ενώ αντίθετα είναι σημαντικό το ότι ο πόρος, όποιος και αν είναι, κύριε Υπουργέ, κατ' άτομο, επαναλαμβάνω, μέσα από το νομοσχέδιό σας φαίνεται ότι προορίζεται μερικώς για να καλύψει τις δαπάνες μιας πολυπρόσωπης και πολυδάπανης υπηρεσίας την οποία δεν έχει ανάγκη το κράτος μας. Αυτά που μας είπατε, ότι, όπου απελευθερώνεται η αγορά, φτιάχνουμε και μια ρυθμιστική αρχή, επιτρέψτε μας να μην τα δεχτούμε. Εγώ πάντως δεν το δέχομαι. Σας είπαν και άλλοι συνάδελφοι: Έχετε απελευθέρωση των χερσαίων μεταφορών και εκεί ρυθμιστική αρχή; Απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, και εκεί ρυθμιστική αρχή; Δεν έχετε! Αντίθετα σε μια χώρα που έχει Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως το γνωρίζουμε, όχι μονάχα οι διατελέσαντες Υπουργοί αλλά όλοι οι Έλληνες, εν πάση δε περιπτώσει, οι παράκτιοι ή οι νησιώτες, δεν έχει ανάγκη τέτοιων οργάνων. Από τους πόρους, λοιπόν, αυτούς του 3% του νησιώτη λέτε στο άρθρο σας ότι καλύπτονται δαπάνες και της περιφέρειας ρυθμιστικής αρχής.

Τώρα καθόσον αφορά στο άλλο μεγάλο ζήτημα, το περί παροχής υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος ή δημόσιες υποχρέωσης. Έγινε συζήτηση μακρά και κατ' εκείνη την περίοδο των διαπραγματεύσεων. Βλέπω και τώρα ότι εκ του Κανονισμού μεταφέρετε αυτήν την πρακτική και στο νομοσχέδιό σας. Όμως, κύριοι συνάδελφοι, δεν μπορεί το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έτσι να βαφτίσει ελαφρά τη συνειδήσει την παροχή υπηρεσιών στην οποία γραμμή ως παροχή δημοσίου συμφέροντος και –αυτό επιμένετε εσείς– να πει ότι το τάδε πλοίο στην τάδε γραμμή θα το επιδοτήσω. Πρέπει να υπάρχει προεργασία. Να αποδείξετε ότι δεν συμφέρει στον τάδε επιχειρηματία, να αιτιολογήσετε, να παρουσιάσετε την εικόνα ποια είναι και έπειτα να προχωρήσετε σε ανάθεση δι' επιδοτήσεως. Αυτό είναι κάτι για το οποίο σε ορισμένες τουλάχιστον γραμμές, δειγματοληπτικά θα έπρεπε να το παρουσιάσετε ενώπιον του Κοινοβουλίου προς ενημέρωση των Μελών του. Και αυτό ακόμη μια φορά υπογραμμίζει την ανυπαρξία λεπτομερούς προπαρασκευής αυτού του νομοσχεδίου.

Κύριοι συνάδελφοι, προηγουμένως ο κύριος Υπουργός ανεφέρθη στις προσπάθειες κάποιων «να κάμουν λίμνη το Αιγαίο». Παρακολουθήσατε την αγανάκτησή του να εκφράζεται διά του τόνου του λόγου του. Κύριε Υπουργέ, εναντίον ποιών αγανακτείτε; Εναντίον συναδέλφων σας που ανήκουν στην Κυβέρνηση που ανήκετε και εσείς Κυβέρνηση που στηρίζει το ΠΑΣΟΚ δηλαδή;

Και θέλω να θυμίσω σε σας κύριε Σφυρίου, που ήσασταν εισηγητής εκείνου του νομοσχεδίου, προ αρκετών ετών, ότι η Κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ, πάλι, επεχείρησε να κάμει νόμο για «Εταιρεία Αναπτύξεως του Αιγαίου».

Και θυμάστε ποια ήταν η τύχη εκείνου του νομοσχεδίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Μπορώ να έχω ένα λεπτό, κυρία Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε, κύριε Σφυρίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Την εποχή που αναφέρεσθε, εγώ ήμουν Υπουργός Αναπληρωτής Εσωτερικών και δεν ήμουν εισηγητής του νομοσχεδίου.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Διορθώνω: Ήσασταν μέλος της Κυβερνήσεως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Εντάξει, έγινε η διόρθωση.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Δεν ήμουν όμως εισηγητής του νομοσχεδίου.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Διορθώνω, λοιπόν: Υπουργός.

Το θυμάσθε πάντως. Η απάντησή σας δείχνει πως θυμάσθε τι συνέβη.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Πώς δεν θυμάμαι;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ξεχνιόνται αυτά τα πράγματα;

Λίμνη το Αιγαίο, να την παραχωρήσουμε στον Κοσκωτά. Δεύτερη λίμνη το Αιγαίο, η οποία προκαλεί την αγανάκτηση του κ. Παπουτσή, να την παραχωρήσουμε στην Minoan Flying Dolphins. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. τα έκαμε αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλίδη. Κοιτάξτε και το χρόνο σας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Για να μην ξεχνάμε το τι έγινε, αλλά και από ποιους έγινε και πότε έγινε. Για να μη σας θυμίσω και τους άλλους συναρπαστικούς «έρωτες» σας με τις μπιζνες στο Αιγαίο από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. πάλι. ΠΑ.ΣΟ.Κ., κρατική εταιρεία ακτοπλοϊκών μεταφορών, ελληνική ακτοπλοία. Καταδικάστηκε σε δύο χρόνια φυλακή το στέλεχός σας. Τον κάματε Βουλευτή για να γλιτώσει. Για να μη σας θυμίσω τι κάματε στα λιμάνια. Ελευθεριάδης. Όλα τα λιμάνια σε έναν από τον Ε.Ο.Τ. με πέντε δεκάρες. Πάλι δικαστήρια και εκεί.

Έχει δίκιο να αγανακτεί ο κ. Παπουτσης. Έναντι ποιών όμως αγανακτεί; Έναντι του φανατικού ΠΑ.ΣΟ.Κ. στο οποίο όμως φαίνεται ότι ανήκει ακόμη ο ίδιος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Γείτονας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Για άλλο ζήτημα, πήρα το λόγο, κυρία Πρόεδρε, αλλά ο κ. Παυλίδης λίγο με ερέθισε, με προκάλεσε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Να μην ξεχνιόμαστε, κύριε Γείτονα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Να μιλάτε, κύριε Παυλίδη με την επιλεγόμενη υπευθυνότητα και περισσότερο σεβασμό για το έργο του Π.Α.Σ.Ο.Κ. και ιδιαίτερα για το έργο του όσον αφορά την περιφέρεια και τα νησιά.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εσείς προσέξτε πώς μιλάτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Να μιλάτε με πολύ περισσότερο σεβασμό και να μη διαστρεβλώνετε την ιστορία και τη λειτουργία του πολιτικού συστήματος και του τόπου.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ιστορικά γεγονότα αναφέρω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Αφήστε τα αυτά, κύριε Παυλίδη. Είναι άλλες οι ώρες να κάνετε, αν θέλετε, κριτική για να παίρνετε απάντηση. Και σε άλλους χώρους και με άλλες ευκαιρίες κοινοβουλευτικού ελέγχου.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εταιρεία Αναπτύξεως Αιγαίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλίδη, και λίγη σεμνότητα δεν βλάπτει. Είναι γνωστή η ιστορία σας. Μη μας λέτε εμάς για το παρελθόν. Συνέχεια πληγές του παρελθόντος ξύνετε, και δεν σας συμφέρει.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εταιρεία Ανάπτυξης Αιγαίου, Κοσκωτάς!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Όταν σας λέμε καμία φορά για το παρελθόν σας και θυμίζουμε το βιογραφικό σας αγανακτείτε. Εσείς θέλετε να κρύβετε το παρελθόν σας, να μιλάτε λοιπόν για το έργο και την ιστορία του ΠΑΣΟΚ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Παυλίδη, έχετε δευτερολογία και θα τα πείτε όλα. Σας παρακαλώ πάρα πολύ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εταιρεία ανάπτυξης Αιγαίου, Κοσκωτάς!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ποια ήταν η Ελλάδα πριν από το Π.Α.Σ.Ο.Κ. το ξέρουμε. Η ξεχασμένη...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Γείτονα, σας παρακαλώ, μπείτε στο νομοσχέδιο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Αυτό, κυρία Πρόεδρε, με όλη την εκτίμηση που σας έχω, θα έπρεπε να το συστήσετε πρώτα στον κ. Παυλίδη, όταν τα τρία από τα πέντε λεπτά της ομιλίας του τα κατανάλωσε για να κρίνει το παρελθόν του Π.Α.Σ.Ο.Κ. και μάλιστα χωρίς στοιχεία, ατεκμηρίωτα, όπως επεσήμανε ο κ. Σφυρίου, και μάλιστα με στοιχεία ανακριβή.

Εγώ πήρα το λόγο για ένα απλό ζήτημα, που γέννησε αντιδράσεις.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ιστορικά γεγονότα, κύριε Γείτονα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Παρακαλώ!

Πήρα το λόγο επειδή είδα ότι αναπτύχθηκε ένας έντονος προβληματισμός σε σχέση με την αναγκαιότητα της ρυθμιστικής αρχής της ΠΑΘΕ με δύο μαχητά επιχειρήματα.

Το ένα επιχείρημα είναι ότι για λόγους αρχής δεν θα πρέπει να εκχωρούμε κρατικές αρμοδιότητες στις ρυθμιστικές αρχές. Αυτό βέβαια, αν υπήρχε εδώ αυτό το στοιχείο δηλ. να δημιουργούμε σε δευτερεύον θέμα ρυθμιστική αρχή, θα μπορούσε να έχει βάση. Στην προκειμένη περίπτωση όμως δεν μπορεί να σταθεί. Διότι πιστεύω ότι στο χώρο αυτό, ακριβώς όπως απελευθερώνεται και δεδομένου ότι πρέπει να διασφαλιστεί και το δημόσιο συμφέρον, όπως είχα την ευκαιρία σε προηγούμενη ομιλία μου να πω για το νομοσχέδιο, επιχειρείται πραγματικά με έναν άριστο τρόπο η ισορροπία της απελευθέρωσης με τη διασφάλιση της δημόσιας υπηρεσίας. Για να τηρηθεί χρειαζόμαστε αυτήν τη ρυθμιστική αρχή. Άλλωστε αυτό κάναμε και με τη Ρ.Α.Ε., τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας και την ΕΕΤ την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών Ταχυδρομείων. Αρα το πρώτο επιχείρημα δεν στέκει.

Το δεύτερο επιχείρημα που άκουσα μπορεί να έχει μια βάση. Γιατί ουσιαστικά μέσα από τη ρυθμιστική αρχή και με τις αρμοδιότητες που της ανατίθενται σε σχέση με τον ανταγωνισμό, μπορεί να διασπάται η ενότητα της ερμηνείας των κανόνων δικαίου. Αυτό, κύριε Υπουργέ, ίσως θέλει προσοχή. Γιατί πραγματικά η ρυθμιστική επιτροπή, όπως προσδιορίζετε -διάβασα και την έκθεση που έστειλε γι' αυτό η Επιτροπή Ανταγωνισμού- τις αρμοδιότητές της, έχει και την ευθύνη για τους κανόνες του ανταγωνισμού. Και κάπου εδώ, όσον αφορά την παρακολούθηση των όρων του ανταγωνισμού, αλλά και των κανόνων εφαρμογής του δικαίου, υπάρχει ο κίνδυνος να έχουμε διάσπαση δικαίου. Άρα, όπως και στις άλλες ρυθμιστικές αρχές, ίσως πρέπει να διευκρινιστεί κι εδώ, έστω με δήλωσή σας, ότι δεν θα επικαλύπτονται αυτές οι αρμοδιότητες και πως μπορεί να εξασφαλιστεί η θετική συνεργασία των δύο αρχών. Αυτό θα το αντιμετωπίσουμε και σε άλλους τομείς. Συνεπώς χρειάζεται διευκρίνιση για τις αρμοδιότητες και σχέσεις της ΠΑΘΕ και της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Τέλος, είδα ότι κάνατε την τροποποίηση που σας είχαμε συστήσει μαζί με τον Πρόεδρο της Βουλής στο 12ο άρθρο σε σχέση με τον ορισμό του Προέδρου και του Αντιπροέδρου της ρυθμιστικής αρχής. Όπως διαβάζω εδώ τη διατύπωση, λέτε ότι στο τέλος της πρώτης πρότασης του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 4, προστίθενται οι λέξεις «ύστερα από γνώμη της αρμόδιας επιτροπής της Βουλής» και ότι η δεύτερη πρόταση του εδαφίου αυτού διαγράφεται. Όπως το διαβάζω εγώ -παρακαλώ να δώσετε στους συνεργάτες σας να κάνουν την επαναδιατύπωση και να την πείτε- με αυτό το κείμενο που μοιράσατε, παρακολουθώντας τις παραγράφους, νομίζω ότι δεν βγαίνει νόημα. Πιστεύω ότι το νόημα που πρέπει να βγει είναι ότι ο πρόεδρος και ο αντιπρόεδρος ορίζονται ύστερα από γνώμη της αρμόδιας επιτροπής κατά τον Κανονισμό της Βουλής. Αυτό είναι το νόημα. Όπως το έχετε, με τις φραστικές διορθώσεις, ίσως δεν θα μπορούσατε να το διατυπώσετε σωστά, γι' αυτό, ίσως, χρειάζεται να το ξαναδείτε και να επαναλάβετε αυτήν τη διατύπωση. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, εξαντλήθηκαν οι πρωτολογίες, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Όσον αφορά την τελευταία παρατήρηση του κ. Γείτονα, δεν την κατάλαβα. Σύμφωνα με την τροποποίηση που κάναμε, διαβάζετε ως εξής το άρθρο: «Με την ίδια απόφαση ορίζονται μεταξύ των μελών της Ρ.Α.Θ.Ε. ο πρόεδρος και ο αντιπρόεδρος ύστερα από γνώμη αρμόδιας επιτροπής της Βουλής», σύμφωνα με την υπόδειξη του Προέδρου. Τα υπόλοιπα διαγράφονται.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Εμένα με καλύπτει, αν είναι αυτή η διατύπωση, αυτό ήθελα να διατυπώσετε για τα Πρακτικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Αυτή είναι.

Παρακολούθησα με μεγάλη προσοχή τις παρατηρήσεις των

συναδέλφων που μίλησαν και θέλω να μείνω σε μερικά σημεία.

Υπήρξε ένας προβληματισμός σχετικά με τα έκτακτα δρομολόγια. Μα, είναι δυνατόν να προβλέψουμε ένα δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, να είμαστε πειστικοί λέγοντας ότι θέλουμε να διασφαλίσουμε την απρόσκοπτη κίνηση των νησιών, που αφορά τους πολίτες, των νησιών που κατοικεί ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής κοινωνίας και να μην προβλέπει το νομοσχέδιο διαδικασία έκτακτης δρομολόγησης για τον οποιοδήποτε λόγο. Για δεκάδες λόγους, λόγους που τους γνωρίζουν οι νησιώτες μας, λόγους που ενδιαφέρουν όλους μας; Δεν είναι δυνατόν να απαλείψουμε την παράγραφο αυτή, όπως ζητήθηκε από ένα συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας.

Λένε «κάνετε μια σύμβαση με τις γραμμές» και την ίδια στιγμή λέει ο κ. Βαρβιτσιώτης «δεν λαμβάνετε υπόψη σας τα λιμάνια, άρα, να διαγραφεί η παράγραφος 4 του 9ου άρθρου». Μα, ακριβώς θέλουμε να αποφύγουμε τη διαιώνιση του σημερινού συστήματος, της σημερινής νοστορπίας η οποία έχει αναπτυχθεί στους ακτοπλοϊκούς, οι οποίοι, όπως γνωρίζετε, υπέβαλαν διάφορες προτάσεις για τη δρομολόγηση πλοίων σε διάφορα νησιά, ενώ εν γνώσει τους τα πλοία που επρόκειτο να πάνε δεν μπορούσαν να πιάσουν στα συγκεκριμένα λιμάνια.

Το αποτέλεσμα ποιο ήταν; Ήταν να ετοιμάζονται τα πλοία, τα λιμάνια να μην είναι έτοιμα και επομένως ερχόντουσαν εδώ και έλεγαν στον αρμόδιο Υπουργό «εγώ έχω φέρει το πλοίο μου, έχω επενδύσει. Δεν θα το δρομολογήσω στη συγκεκριμένη γραμμή; Ωραία, δεν μπορώ να πιάσω τα λιμάνια. Δώσε μου κάτι άλλο, δώσε μου σε άλλη περιοχή του Αιγαίου». Ξέρετε πόσες τέτοιες περιπτώσεις μπορώ να σας πω; Εγώ δεν θέλω να επιτρέψω ξανά, και δεν μπορεί να επιτρέψει το νέο σύστημα να χρησιμοποιούνται οι υποδομές των λιμένων σαν πρόφαση για να μην τηρούν τις υποχρεώσεις τους, οι οποίες πρέπει ευθύς εξ αρχής να είναι γνωστές.

Και γι' αυτόν το λόγο ένα από τα στοιχεία τα οποία θα λαμβάνει υπόψη του και το Υπουργείο, αλλά και η επιτροπή και το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, θα είναι η δυνατότητα των πλοίων να μπορούν να προσεγγίσουν στα λιμάνια για τα οποία προκηρύσσεται ο διαγωνισμός. Διαφορετικά θα υπάρχει νόθευση του ανταγωνισμού με τη χρησιμοποίηση αυτού του επιχειρήματος, ότι δηλαδή δεν πιάνουν στα λιμάνια μας. Αυτό δεν μπορούμε να το επιτρέψουμε και αυτήν την έννοια έχει αυτή η παράγραφος στο συγκεκριμένο άρθρο.

Θέλω να σταθώ, κυρία Πρόεδρε, και σε ένα άλλο θέμα, για το οποίο βλέπω καταγισμό αντιρρήσεων και παρατηρήσεων σχετικά με τη Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών. Διαπιστώνω μία ριζική άρνηση μέσα από τον προβληματισμό για τα επιμέρους άρθρα, ένα διογκωθεί το δημόσιο, θα πληρώσουμε τόσα χρήματα, τόσα κονδύλια θα πηγαίνουν στη ρυθμιστική αρχή, ο φόβος ότι θα τοποθετηθούν διάφοροι κομματικοί ευνοούμενοι, διάφορα επιχειρήματα τα οποία έχουν ένα στόχο απόλυτα συνεπή με τη φιλοσοφία την οποία αναπτύσσει η Νέα Δημοκρατία.

Ποιος είναι ο στόχος; Δεν θέλουμε ρύθμιση της αγοράς, δεν θέλουμε αρχή η οποία να ρυθμίζει και να παρεμβαίνει στην οργάνωση της αγοράς. Δεν θέλουμε αρχή η οποία να εγγυάται τον υγιή ανταγωνισμό. Γι' αυτό και εγώ δεν έχω ακούσει τη λέξη «υγιή» όσες φορές αναφερθήκατε στον ανταγωνισμό, δεν έχω ακούσει να συνοδεύει τη λέξη «ανταγωνισμός» και την έννοιά του, γιατί ακριβώς αυτή είναι η διαφορά στη φιλοσοφία μας.

Αυτή είναι η διαφορά μας ανάμεσα σ' αυτό που εσείς ονομάζετε ανταγωνισμό, πλήρη απελευθέρωση. Και εγώ σας λέω ότι πρόκειται περί ασοδοσίας. Από την άλλη πλευρά είναι η ρυθμισμένη αγορά, η οργανωμένη αγορά, στην οποία αναπτύσσεται ο υγιής ανταγωνισμός, η οποία, όμως, μεταξύ άλλων λαμβάνει υπόψη της και την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος. Αυτή είναι και η διαφορά μας.

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

Όσο και αν αγωνίζονται και ο κ. Λαφαζάνης και ο κ.

Σκοπελίτης και προσπαθούν να αποδείξουν ότι υπάρχει ταύτιση απόψεων της Νέας Δημοκρατίας με το ΠΑΣΟΚ, δεν το πετυχαίνουν, γιατί είναι προφανές ότι για το ΠΑΣΟΚ, η ισορροπία μας βασίζεται εκεί που εξαντλούμε τα όρια του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να εγγυηθούμε το δημόσιο συμφέρον.

Ο κ. Μητσοτάκης διαμαρτυρήθηκε γι' αυτόν ακριβώς το λόγο. Είπε: «Μα, είναι δυνατόν να προσεγγίζετε στο δημόσιο συμφέρον, να επιτρέπετε την κρατική παρέμβαση και να μην απελευθερώνουμε πλήρως τις γραμμές και την αγορά;»

Μα, ποιες γραμμές θα απελευθερωθούν; Θέλετε να μιλήσουμε συγκεκριμένα; Θα απελευθερωθεί η γραμμή Ραφήνα-Άνδρος. Η γραμμή Πειραιάς-Χανιά θα απελευθερωθεί; Θα απελευθερωθεί. Θέλετε να μετρήσουμε πόσες τέτοιες γραμμές θα απελευθερωθούν; Οι υπόλοιπες τι θα γίνουν; Οι υπόλοιπες για τις οποίες δεν θα εκδηλωθεί επιχειρηματικό ενδιαφέρον.

Άρα, λοιπόν, εδώ στην πραγματικότητα δεν ενδιαφέρει τη Νέα Δημοκρατία μια ρυθμισμένη αγορά. Και εδώ είναι η ιδεολογική και πολιτική μας διαφορά. Ενδιαφέρεται για μια ασύδοτη αγορά, μια ασύδοτη διαδικασία.

Από την άλλη πλευρά ο Συνασπισμός και το Κ.Κ.Ε. μας λένε ότι «εφαρμόζετε δύο ταχύτητες στην απελευθέρωση, δύο ταχύτητες στην οργάνωση των συγκοινωνιών». Και βεβαίως είναι αντίθετοι και οι δύο στην έννοια της απελευθέρωσης. Και από τη μία πλευρά βεβαίως εγώ καταλαβαίνω την τοποθέτηση του συναδέλφου του Κ.Κ.Ε., γιατί το Κ.Κ.Ε. έχει μια ριζική αντίθεση με την Ευρωπαϊκή Ένωση και με οτιδήποτε έχει σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ως εκ τούτου έχει μια ριζική αντίθεση και με τη διαδικασία απελευθέρωσης και ενσωμάτωσης του κοινοτικού κεκτημένου στην εθνική νομοθεσία και επ' αυτού έχει και την πρότασή του, η οποία λέει ότι πρέπει να έχουμε έναν εθνικό Οργανισμό Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Ο Συνασπισμός όμως τι έχει; Είναι εναντίον της απελευθέρωσης; Ο Συνασπισμός είναι εναντίον της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Ο Συνασπισμός είναι εναντίον της διαδικασίας ενσωμάτωσης του κοινοτικού κεκτημένου στην εθνική νομοθεσία; Ο Συνασπισμός είναι αντίθετος στο να απελευθερώσουμε την αγορά των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και είναι αντίθετος ο Συνασπισμός στη ρυθμιστική αρχή;

Θυμάμαι πολύ καλά τον Πρόεδρο του Συνασπισμού, τον κ. Κωνσταντόπουλο, που πριν από μερικούς μήνες από τα έδρανα αυτά μου απηύθυνε μια ερώτηση και μου ζήτησε να επιβεβαιώσω την πρόθεσή μου ότι θα προχωρήσουμε στη δημιουργία μιας ρυθμιστικής αρχής. Και χαϊρέτησε αμέσως μετά από αυτό τη δήλωσή μου ότι πρόκειται πράγματι να ιδρύσουμε μία ρυθμιστική αρχή.

Τώρα, όσον αφορά τις εθνικές ανάγκες, λέει ο κ. Σκοπελίτης: «Διαγράψατε τις εθνικές ανάγκες». Όχι, κύριε Σκοπελίτη, δεν το έχουμε διαγράψει. Διαβάστε σας παρακαλώ πολύ, άρθρο δεύτερο παράγραφος 6, η δυνατότητα του Υπουργού χωρίς γνώμη κανενός να παρεμβαίνει για τις περιπτώσεις εθνικής άμυνας και ασφάλειας. Άρθρο δεύτερο, παράγραφος 6.

Όσον αφορά το κόστος: Έφυγε ο κ. Βαρβιτσιώτης ο οποίος επιμένει πάρα πολύ ότι είναι μεγάλο το κόστος για τη ρυθμιστική αρχή. Τι να κάνουμε, έτσι είναι η δημοκρατία. Οι μηχανισμοί ελέγχου στη δημοκρατία έχουν κόστος γιατί και η δημοκρατία η ίδια έχει κόστος, όπως και η διαφάνεια έχει κόστος. Και αυτό το κόστος, το αναλαμβάνουμε και σε καμία περίπτωση δεν θέλουμε να πάρουμε χρήματα, όπως λέει ο κ. Παυλίδης, από το Λογαριασμό των Συγκοινωνιών για να μπορέσουμε να το μεταφέρουμε στη ρυθμιστική αρχή για να πληρώσουμε τους υπαλλήλους. Όχι, δεν υπάρχει αυτή η πρόθεση.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πού το λέει αυτό...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κοιτάτε, κύριε Παυλίδη, το συγκεκριμένο άρθρο -αφήστε με να ολοκληρώσω σας παρακαλώ πολύ και πού ξέρετε μπορεί να

καταλήξω σε κάτι, που να συμφωνήσετε. Αφορά το Λογαριασμό των Συγκοινωνιών που προβλέπει εκεί το 3% επί του ναύλου, λέει ότι οι προτεραιότητες για τη χρηματοδότηση είναι σαφείς: Είναι το δίκτυο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και οι επεμβάσεις στα λιμάνια.

Ωστόσο όμως εσείς λέτε «και έχετε δίκιο σ' αυτό» ότι σε ένα άλλο άρθρο υπάρχει το σημείο β' όπου λέει «από εκεί δύνανται να μεταφέρονται». Όσοι συνέταξαν όμως το νομοσχέδιο, δεν είχαν ποτέ στο μυαλό τους ότι θα μεταφέρουν ποσοστό από το 3%, αλλά από τους άλλους πόρους του λογαριασμού.

Εν πάση περιπτώσει όμως επειδή θέλουμε να διασφαλίσουμε ακριβώς αυτήν την έννοια του Λογαριασμού, του ειδικού λογαριασμού, από το συγκεκριμένο άρθρο το οποίο αναφέρεται στους πόρους της ρυθμιστικής αρχής, διαγράφουμε το σημείο β' και επομένως κάνουμε αποδεκτή την παρατήρησή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σε ποιο άρθρο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Στο άρθρο που αφορά τους πόρους, άρθρο δέκατο πέμπτο, παράγραφος 1, διαγράφεται το β'. Λέει το β' «κάθε ποσό διατίθεται σ' αυτήν από το Λογαριασμό ...». Αυτό διαγράφεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Άρθρο δέκατο πέμπτο, παράγραφος 1 ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Παράγραφος 1, σημείο β'. Αυτό διαγράφεται.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, ούτως ή άλλως δεν θα επανέλθουμε στα σημεία αυτά. Απλώς θέλω να πω μόνο ένα σημείο που αφορά το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Κύριοι συνάδελφοι, μην κάνουμε αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση, μην επιχειρείτε με κάθε τρόπο να κάνετε το άσπρο μαύρο. Δεν υπάρχει καμιά κυβερνητική πλειοψηφία στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών -μόνος σας το είπατε, κύριε Λαφαζάνη- περιλαμβάνει δεκαεννέα εκπροσώπους, εννέα εξ αυτών είναι -λέει- εκπρόσωποι του κράτους. Τι να κάνουμε, υπάρχει και πολιτική εξουσία σ' αυτήν τη χώρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ακριβώς. Η πολιτική εξουσία υποκαθιστά τα πάντα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Όχι, με συγχωρείτε πάρα πολύ. Δημιουργεί ένα όργανο όπου οι φορείς και όχι ο Υπουργός ορίζουν τον εκπρόσωπό τους. Δεν πρόκειται η Ένωση της ΕΝΑΕ, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, να ορίσει κάποιον και θα τον αρνηθεί ο Υπουργός, ούτε μπορεί ένα τέτοιο Συμβούλιο με ευρεία σύνθεση να πάρει μια απόφαση, να πάει να κάνει μια πρόταση και να υπάρξει ο οποιοσδήποτε Υπουργός οποιοδήποτε κόμματος να πει «όχι, διαφωνώ με τις απόψεις όλου του Συμβουλίου κι εγώ κάνω το δικό μου». Μα, είναι δυνατόν να υπάρξει κάτι τέτοιο σε μια ευνομούμενη κοινωνία και σε μια δημοκρατία, που πιστεύω ότι όλοι τη σεβόμαστε;

Σας παρακαλώ, λοιπόν, μην μπαίνουμε στη διαδικασία της δυσφήμισης εκ των προτέρων της λειτουργίας ενός οργάνου, το οποίο ακόμη δεν έχουμε συγκροτήσει. Θεσπίζουμε τη συγκρότησή του, τις διαδικασίες συγκρότησης, γι' αυτό μη προσπαθούμε να βγάλουμε από τη μύγα ξύγκι, προκειμένου να διαμορφώσουμε ό,τι χειρότερο και να μαυρίσουμε αυτό το μέτρο.

Παρακάτω νομίζω ο κ. Σκοπελίτης ή εσείς -δεν ξέρω ποιος αναφέρθηκε- άκουσα με μεγάλη προσοχή να λέει μα, ο Υπουργός μπορεί να ορίζει και να αλλάζει τη σύνθεση. Πού το λέει αυτό; Το συγκεκριμένο άρθρο λέει ότι ο Υπουργός μπορεί να αυξάνει τη σύνθεση, όχι να την αλλάζει. Να αυξήσει τι; Ναβάλει άλλους φορείς. Αν τυχόν υπάρξει αύριο κάποιος φορέας, ο οποίος πρέπει να συμπεριληφθεί.

Για παράδειγμα, ένας από τους φορείς τον οποίον καλέσατε στη διάρκεια της συζήτησης στη Διαρκή Επιτροπή για να έρθει να μιλήσει ενώπιόν σας και ενώπιον της επιτροπής και να καταθέσει τις απόψεις του είναι ο φορέας, ο οποίος

συγκροτήθηκε κατά τη διάρκεια διαμόρφωσης αυτού του νομοσχεδίου. Όταν ξεκινήσαμε δεν υπήρχε και συγκροτήθηκε στη συνέχεια. Και τον συμπεριλάβαμε εδώ και τον κάλεσε η Βουλή και ήρθε και κατέθεσε τις απόψεις του. Αύριο μπορεί να υπάρχει άλλος φορέας.

Και, εν πάση περιπτώσει, οι υπόλοιποι φορείς εκεί το κάνουν; Δηλαδή η ΠΙΝΟ, η Τοπική Αυτοδιοίκηση, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, όλοι οι υπόλοιποι φορείς δεν έχουν λόγο να διαμαρτυρηθούν αν κάποιος επιχειρήσει να νοθεύσει το χαρακτήρα αυτού του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών;

Θα ήθελα λοιπόν, να είμαστε λίγο περισσότερο προσεκτικοί όσον αφορά την αντιπολιτευτική μας τακτική.

Εγώ, όπως γνωρίζετε και όπως παρακολουθήσατε, είμαι πάρα πολύ ανοικτός να ακούσω και τις απόψεις και τις παρατηρήσεις και τις δικές σας και όλων γνωρίζοντας ότι δεν πρόκειται να ψηφίσετε στο τέλος το νομοσχέδιο. Αλλά άμα είναι σοβαρές οι παρατηρήσεις και είναι μέσα στο πνεύμα του νομοσχεδίου, γιατί να μην τις δεχτώ; Όχι, όμως στο μηδενισμό και στην ακύρωση των πάντων.

Γι' αυτόν το λόγο λοιπόν, θα ήθελα, επειδή καταλαβαίνω ότι και ο κύριος Πρόεδρος ενδιαφέρεται να ξαναδιαβάσω το άρθρο στο οποίο κάναμε την αλλαγή, να πω το εξής:

Στο άρθρο δέκατο τέταρτο παράγραφος 1, το σημείο β' το οποίο λέει «Κάθε ποσό διατίθεται σε αυτήν από το λογαριασμό ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών» διαγράφεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς. Έγινε κατανοητό και είναι και αυτό το οποίο περίπου ζήτησε και ο κ. Παυλίδης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Βαρβιτσιώτη, έχετε το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παίρνω το λόγο γιατί πιστεύω ότι ο κύριος Υπουργός λόγω της σοσιαλιστικής του παιδείας, δεν μπορεί να αντιληφθεί τι σημαίνει φιλελεύθερη πολιτική.

Και φιλελεύθερη πολιτική και απελευθέρωση δεν σημαίνει σε καμία περίπτωση ταύτιση της κρατικής παρέμβασης με το δημόσιο συμφέρον. Το αντίθετο μάλιστα. Η κρατική παρέμβαση έχει δημιουργήσει πάντοτε και δημιουργεί στρεβλώσεις. Δημιουργεί ανισορροπίες. Και όταν μιλάμε για ανταγωνισμό μιλάμε για υγιή ανταγωνισμό και μιλάμε για αρχές που πραγματικά θα πρέπει να είναι ενισχυμένες και θα πρέπει να επιβάλλουν τους κανόνες. Και οι κανόνες ξέρετε ποιοι είναι; Οι συνδυασμένες πρακτικές. Αυτοί είναι οι κανόνες τους οποίους πρέπει να επιβάλλετε. Να μην υπάρχουν συνδυασμένες πρακτικές. Να μην υπάρχει νόθευση της ουσίας αυτού που εννοούμε «υγιή ανταγωνισμό». Και δεν είναι η κρατική παρέμβαση, κύριε Υπουργέ. Η κρατική παρέμβαση νοθεύει από τη φύση της τον ανταγωνισμό. Δίνει το δικαίωμα σ' έναν άρχοντα, πολιτικό άρχοντα, οποίος κι αν είναι αυτός να παρεμβαίνει και να παρεμβαίνει χωρίς να επωμίζεται το κόστος της παρέμβασής του. Αυτό είναι τελικά η κρατική παρέμβαση.

Κύριε Υπουργέ, η Νέα Δημοκρατία θέλει τον υγιή ανταγωνισμό και όπως θα είδατε, αν και διαφωνούμε με τη σύσταση της ΡΑΘΕ, σας κάναμε παρατηρήσεις για τις οποίες δεν άκουσα και την απάντησή σας. Και επανέφερα την παρατήρηση της Επιτροπής Ανταγωνισμού σε ό,τι αφορά το ύψος των προστίμων, τα οποία θεωρούμε ότι πρέπει να είναι ισχυρά και υψηλά και αυτό αποδεικνύει πόσο στηρίζουμε πραγματικά τον υγιή ανταγωνισμό και πόσο θέλουμε τη ρύθμιση της αγοράς. Και δεύτερον καλύπτοντας αυτήν την αδυναμία, την οποία επισημαίνει η Επιτροπή Ανταγωνισμού και είναι η αδυναμία σε ό,τι αφορά τα διοικητικά εφετεία Πειραιώς, πραγματικά να δοθεί η αποκλειστική αρμοδιότητα στην Αθήνα, στο Διοικητικό Εφετείο Αθηνών, το οποίο έχει και την αρμοδιότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Δεν νομίζω ότι είναι παράλογες οι παρατηρήσεις αυτές και παρακαλούμε να τοποθετηθείτε σε αυτές.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κύριε Λαφαζάνη, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν θα έπαιρνα το λόγο αν ο κύριος Υπουργός δεν ήταν ολίγον προκλητικός στην προσπαθειά του όχι να αντικρούσει με πολιτικά επιχειρήματα, αλλά να αποδώσει έλλειψη θέσεων τάχα σε αυτό που λέμε.

Δεν κατάλαβα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση τι είναι; Αντικαταστήσαμε τον πάλοι ποτέ υπαρκτό σοσιαλισμό ή το οποιοδήποτε πρότυπο με την Ευρωπαϊκή Ένωση;

Ό,τι προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι εκ προοιμίου καλό, θετικό, πρέπει να επικροτείται και να χειροκροτείται; Εξάλλου, όταν λέμε Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν πρέπει να υπερειπτάμεθα πάλι, να φανταζόμαστε ότι υπάρχει κάποιο όργανο που έπεσε από τον ουρανό. Όταν λέμε Ευρωπαϊκή Ένωση εννοούμε τις ευρωπαϊκές κυβερνήσεις. Αυτές αποφασίζουν. Και ό,τι αποφάσεις λαμβάνει η Ευρωπαϊκή Ένωση ως κατεύθυνση σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι συμμετοχές και οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις. Δηλαδή ποιοι αποφασίζουν σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και διαμορφώνονται πολιτικές; Η Κυβέρνηση του κ. Σημίτη, η Κυβέρνηση του κ. Μπλερ, η Κυβέρνηση του κ. Σρέντερ, η μεταλλαγμένη σημερινή σοσιαλδημοκρατία μαζί με τα συντηρητικά κόμματα.

Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι αν εμείς βλέπουμε μια προοπτική ευρωπαϊκής ενοποίησης, οφείλουμε να συμφωνούμε κατ' ανάγκην και εκ προοιμίου στο όνομα ότι από εκεί προέρχονται τα θέσφατα με την Ευρωπαϊκή Ένωση; Δεν συμφωνούμε ότι είναι λογική η απελευθέρωση γενικώς, συλλήβδην, ανεξαιρέτως όλων των αγορών. Δεν συμφωνούμε ότι για το ακτοπλοϊκό έργο, στη χώρα μας οφείλουμε να ανοίξουμε την αγορά στους ιδιώτες, στους εφοπλιστές, για να αναθέσουμε σ' αυτούς σώνει και καλά το έργο χωρίς το δημόσιο να έχει μια ουσιαστική παρέμβαση. Διαφωνούμε σ' αυτό. Δεν κατάλαβα, λοιπόν, από πού και ως πού μας εγκαλείτε στο όνομα της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Η ευρωπαϊκή προοπτική έχει πολλές εκδοχές. Έχει τη συντηρητική εκδοχή, έχει τη σοσιαλφιλελεύθερη εκδοχή, έχει μια άλλη ριζοσπαστική οπτική της αριστεράς, όπως τουλάχιστον την ονομάζουμε εμείς και αυτές στο πλαίσιο το ευρωπαϊκό αντιπαλεύουν και αντιπροτείνουν διαφορετικές εκδοχές για την εξέλιξη και την πορεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτός είναι ένας περίφημος ολοκληρωτισμός που πολλές φορές τον ακούω, άλλου είδους ολοκληρωτισμός και αυτός. Ευρωπαϊκή Ένωση λέει. Και επομένως, όσοι έχετε μια αντίληψη, ένα όραμα, μια προοπτική για την ευρωπαϊκή ενοποίηση, οφείλετε να συνταχθείτε με οποιαδήποτε απόφαση της.

Πέραν αυτού, η άρση του καμποτάζ προβλέπετο με βάση τη συμφωνία για την 1/1/2004. Υπήρχαν δυνατότητες και στο σημερινό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστον αυτή είναι η άποψή μας ή μια εκδοχή που προτείναμε, να διαπραγματευθούμε μια συνέχεια του καμποτάζ, να τη διαπραγματευθούμε για όλους αυτούς τους λόγους που έγινε η παράταση του καμποτάζ για την Ελλάδα, γιατί κανένας από τους λόγους αυτούς δεν έχει εκλείψει.

Σας προτείναμε το πρώτο μέτρο. Εσείς, αντί να κινηθείτε προς αυτήν την κατεύθυνση, σπεύσατε άρον-άρον να άρετε το καμποτάζ. Δεν μιλάω για τις συνέπειες, τις έχω πει, αυτές που νομίζουμε εμείς τουλάχιστον ότι θα επέλθουν.

Τι θα μπορούσε να γίνει; Θα έπρεπε να διατηρηθεί το παλιό καθεστώς, το οποίο εσείς τώρα καυτηριάζετε; Το παλιό καθεστώς πρώτα απ' όλα, δεν το εφαρμόσαμε εμείς. Δεν το είχαμε προτείνει εμείς, ούτε το είχαμε εισηγηθεί. Το παλιό καθεστώς το εφάρμοσε και η Νέα Δημοκρατία, το εφάρμοσαν και οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ. Αν οι συνέπειες του παλιού καθεστώτος ήταν αρνητικές, αυτό οφείλεται όχι μόνο στο θεσμό κατ' ανάγκην, όπως πήγε συστηματικά να το ερμηνεύσει κάποιος συνάδελφος, αλλά οφείλεται και στην πρακτική των

κυβερνήσεων. Αν έγιναν αυτά που έγιναν στο παρελθόν, τα οποία βλέπω τώρα να καυτηριάζονται, δεν οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στη συστημική επιβολή δήθεν κάποιων κατευθύνσεων επί των Υπουργών. Είχαν τη δυνατότητα να δίνουν άδειες σκοπιμότητας. Δεν χειρίστηκαν καλά αυτήν την αρμοδιότητά τους.

Πέραν αυτού όμως, εμείς τι προτείνουμε; Ευθέως σας το είπαμε. Οι γραμμές αυτές, είναι γραμμές δημοσίου συμφέροντος. Η Ελλάδα έχει μια ιδιομορφία. Δεν έχει παντού κερδοφόρες γραμμές. Οι γραμμές της δεν είναι τέτοιες που να εξυπηρετούν παντού και πάντοτε μεγάλα νησιά, με μεγάλο πληθυσμό. Είναι υποχρεωμένοι να εξυπηρετούνται μαζί με τα μεγάλα νησιά και μικρότερα νησιά και πάρα πολύ μικρά και άγονα νησιά. Αυτή είναι η νησιώτικη ιδιομορφία αυτής της χώρας.

Επομένως θα μπορούσε αυτές οι γραμμές να υπηρετηθούν ως γραμμές δημοσίου συμφέροντος και εκεί, στις γραμμές δημοσίου συμφέροντος, να επιλέγεται με βάση διαγωνισμό και να δίνεται το συγκοινωνιακό έργο. Αυτή η κατεύθυνση θα μπορούσε να εξυπηρετήσει χωρίς πρόσθετες επιδοτήσεις, χωρίς αναγκαστικές κατευθύνσεις όλες τις γραμμές, όπου η Κυβέρνηση θα καθόριζε τα ναύλα, τις προδιαγραφές, τις βασικές κατευθύνσεις πάνω στις οποίες θα εκινείτο ο ιδιώτης.

Εσείς δεν έχετε επιλέξει αυτόν το δρόμο. Εσείς κάνετε μια λογική, κατά τη γνώμη μας, άκριτης απελευθέρωσης στην ουσία. Προσπαθείτε να τη συμμαζέψετε, δεν θα μπορούσατε, στην πορεία, θα σας ξεφύγει αυτή η υπόθεση και θα πάμε σε αυτό που είπαμε, στις δυο ταχύτητες. Αυτή είναι η δική μας άποψη.

Όσον αφορά το αν γενικώς οι αγορές και οι απελευθερωμένες αγορές συμβάλλουν στη μείωση των τιμών, σας το είπα, αλλά φαίνεται ότι δεν θέλετε να το αντιληφθείτε -έχετε την άποψή σας, εγώ τη σέβομαι παρ' όλο που διαφωνώ ριζικά- πείτε μου γιατί υπάρχουν αυτές οι πληθωριστικές πιέσεις. Και αν οι απελευθερωμένες αγορές ήταν να μειώνουν συνεχώς τις τιμές θα διατηρούσαμε απλώς σταθερούς μισθούς και οι μισθοί αυτομάτως θα αύξαναν την αγοραστική τους δύναμη. Δεν συντελείτε τίποτε απ' όλα αυτά τα θαυματουργά στον ωραίο και εκλεκτό κόσμο του καπιταλισμού και δη του νεοφιλελεύθερου καπιταλισμού.

Οι αγορές είναι άγριες, οι αγορές μονοπωλούνται, οι αγορές ολιγοπωλούνται, οι αγορές έχουν εναρμονισμένες πρακτικές, οι αγορές επιβάλλονται στις κυβερνήσεις, οι αγορές οδηγούν το δρόμο της πολιτικής και οι κυβερνήσεις και τα κόμματα που θεοποιούν τις αγορές είναι υποχρεωμένα, ανεξαρτήτως προθέσεων, να ακολουθούν και να παρακολουθούν άβουλα και μοιραία τις εξελίξεις. Το που θα οδηγηθούμε, ελπίζω, όχι αργά, αλλά πάντως σύντομα, να το καταλάβουμε όλοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει άλλος ομιλητής.

Κύριε Υπουργέ, πριν σας δώσω το λόγο θα ήθελα να απευθυνθώ στους συναδέλφους. Επιτρέψτε μου, με όλη την αγάπη που σας έχω, να σας πω ότι παρακολουθώ από χθες το βράδυ τη συνεδρίαση είτε από την τηλεόραση από το κλειστό κύκλωμα είτε από της Έδρας και μια πρόταση επί των άρθρων για διόρθωση, πλην αυτής που έγινε από κάποιο συνάδελφο και την οποία απεδέχθη ο κύριος Υπουργός, δεν έχει γίνει. Συζητάμε επί της αρχής συνεχώς και στα άρθρα. Μα είναι δυνατόν να γίνεται αυτή η συζήτηση; Τώρα θα δώσω το λόγο στον κύριο Υπουργό και πολύ σωστά ο κύριος Υπουργός θα απαντήσει επί του γενικού και θεωρητικού μέρους, το κατά πόσον η Ευρωπαϊκή Ένωση αποδέχεται την απελευθέρωση των αγορών ή όχι. Μα είναι δυνατόν να συζητάμε επί των άρθρων σαν να συζητάμε επί της αρχής;

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Όσον αφορά τα πρόστιμα τα οποία μπορεί να επιβάλλει η ρυθμιστική αρχή και σε σχέση με την επιστολή της Επιτροπής

Ανταγωνισμού, την οποία ο κ. Βαρβιτσιώτης έχει πλέον ως Ευαγγέλιο, την οποία εισάγει σε κάθε άρθρο του νομοσχεδίου, θέλω να σας επαναλάβω, κύριε Βαρβιτσιώτη, για να μην ξεχνιόμαστε, ότι ο Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού κ. Τζουγανάτος ήταν ο εισηγητής της ιδέας της ρυθμιστικής αρχής στην Επιτροπή Σαραντίτη.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Η ολομέλειά της αποφάσισε διαφορετικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Η ολομέλειά της αποφάσισε να αναγνωρίσει στο τέλος αυτό ήταν ένα γενικότερο πρόβλημα που η Κυβέρνηση το συµμερίζεται, γιατί δεν πρέπει να υπάρχουν επικαλύψεις ανάμεσα στις ρυθμιστικές αρχές και την Επιτροπή Ανταγωνισμού, ένα πρόβλημα το οποίο θα αντιμετωπίσουμε ως Κυβέρνηση όμως και αφορά το σύνολο των ρυθμιστικών αρχών. Την αναγκαιότητα, για μια αγορά που τώρα ανοίγει, να υπάρχει μια ρυθμιστική αρχή, λέγοντας όμως ότι δεν πρέπει να υπάρχουν επικαλύψεις με την Επιτροπή Ανταγωνισμού στο πεδίο που ορίζει ο νόμος 703. Αυτό λέει και αυτό ακριβώς κάναμε σήμερα το πρωί με τις τροποποιήσεις τις οποίες παρουσίασα κατά την έναρξη της συνεδρίασης.

Τα πρόστιμα όμως για τα οποία μιλάμε τώρα εδώ, αφορούν τα πρόστιμα τα οποία μπορεί να επιβάλει η ρυθμιστική αρχή στο πεδίο ευθύνης της το οποίο δεν εμπλέκεται με την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Διότι αν εμπλακεί στο πεδίο που ορίζει ο νόμος 703 τότε η υπόθεση μεταφέρεται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού που είναι η αρμόδια και εκείνη επιβάλλει τα πρόστιμα τα οποία επιβάλλει. Γι' αυτό θεώρησα ότι δεν υπήρχε λόγος να το σχολιάσω.

Όσον αφορά το άλλο που μου λέτε για τα δικαστήρια Αθηνών και Πειραιώς, εδώ δεν θα δεχθώ την πρότασή σας. Δεν είναι θέμα ουσίας και δεν μπορεί κανείς να αμφισβητεί ότι οι δικαστές του Πειραιά δεν μπορούν να επιληφθούν μιας υπόθεσης η οποία αφορά τον ανταγωνισμό. Προς Θεού! Είναι προσβολή για ένα μέρος της δικαιοσύνης.

Τώρα όσον αφορά τη γενικότερη παρατήρησή σας και την προσπάθεια που κάνατε να μου πείτε ότι δεν κατανοώ την αντίληψη της Νέας Δημοκρατίας όσον αφορά το νεοφιλελευθερισμό, θέλω να σας πω ότι την κατανοώ απολύτως. Θέλω να σας πω ότι είναι παλιομοδίτικη αυτή η αντίληψη. Υπήρχε και στο παρελθόν. Εκφράστηκε στην Ευρώπη. Εκφράστηκε από την κ. Θάτσερ. Εκφράστηκε και στην Ελλάδα το πάλαι ποτέ από τον εξάιρετο συνάδελφο, τον οποίο εκτιμώ, τον κ. Ανδρέα Ανδριανόπουλο. Δεν ευτύχησε πουθενά όμως, ούτε στη Μεγάλη Βρετανία, ούτε στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Γι' αυτό ακόμη και οι θεωρητικοί της αντίληψης της πλήρους απελευθέρωσης του νεοφιλελευθερισμού συνειδητοποίησαν ότι η απελευθέρωση χρειάζεται πλαίσιο. Και στη συνέχεια οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις –γιατί η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν είναι μόνο οι κυβερνήσεις, όπως λέει ο κ. Λαφαζάνης, υπάρχουν και οι εκπρόσωποι των λαών, υπάρχουν τα συνδικάτα, οι εργαζόμενοι, οι κοινοτικοί εταίροι οι οποίοι συνεισφέρουν στη διαδικασία της ευρωπαϊκής οικοδόμησης– κατέληξαν σε αυτό που όλοι πλέον έχουμε αποδεχθεί και γι' αυτό όλη η νομοθεσία η κοινοτική, η οποία αφορά την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς θέτει και μία προϋπόθεση πέραν του υγιούς ανταγωνισμού. Όχι του ανταγωνισμού σκέτου, αλλά του υγιούς ανταγωνισμού. Θέτει, λοιπόν, μία προϋπόθεση. Την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος. Κι εδώ ακριβώς επιμένουμε.

Τώρα θα πω στον κ. Λαφαζάνη, ο οποίος αναφέρθηκε γενικότερα και αντέδρασε, επειδή είπα ότι δημιουργούνται ερωτηματικά για τη θέση του Συνασπισμού όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση όμως δημιουργούνται. Εγώ δεν είπα ότι δεν υπάρχουν διαφορετικές απόψεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Φυσικά και υπάρχουν. Και διαφορετικές απόψεις και διαφορετικά κινήματα και γίνεται μια συνεχής ιδεολογική και πολιτική πάλη. Μάλιστα, είμαι από εκείνους που θεωρούν –χαίρομαι που κι εσείς το αναγνωρίζετε– ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν είναι κάτι στατικό. Είναι ένα διαρκές πεδίο αγώνα,

όπου συνεχώς διαμορφώνονται νέοι συσχετισμοί και παρουσιάζονται συνεχώς νέες ιδεολογικές και πολιτικές αντιλήψεις. Όμως, υπάρχει ένα ζήτημα. Εδώ τι συζητάμε; Συζητάμε τη διαδικασία της απελευθέρωσης γενικώς; Όχι. Συζητάμε την εφαρμογή ενός κοινοτικού κανονισμού, τον οποίο η χώρα μας ψήφισε και πήρε και δεκαετή παράταση εφαρμογής, να τον μεταφέρουμε στην εθνική νομοθεσία και προσπαθούμε μέσα απ' αυτήν τη διαδικασία να κατοχυρώσουμε τον υγιή ανταγωνισμό και το δημόσιο συμφέρον. Αυτή είναι η ουσία του θέματος. Αυτό είναι το ερώτημα που θέτω στο Συνασπισμό. Ο Συνασπισμός αγνοεί αυτή τη διαδικασία; Το ελληνικό Κοινοβούλιο, η Βουλή των Ελλήνων δεν είναι αυτή η οποία ψήφισε και επικύρωσε τη Συνθήκη; Δεν είναι η Βουλή αυτή η οποία επικύρωσε τη διαδικασία ενσωμάτωσης του κοινοτικού κεκτημένου στην ελληνική νομοθεσία συνολικά; Η Βουλή δεν είναι; Άλλος είναι; Οι εκπρόσωποι του ελληνικού λαού δεν είναι αυτοί οι οποίοι έχουν αποδεχθεί αυτήν τη λογική;

Το Κ.Κ.Ε. μέχρι σήμερα έχει πει, κύριοι, εγώ δεν δέχομαι. Και συνεχώς –με συνέπεια οφείλω να ομολογήσω, ιδεολογική και πολιτική, τεκμηριώνει όλες τις θέσεις του πάνω σ' αυτήν την αντίληψη.

Ο Συνασπισμός μέχρι σήμερα δεν μας έχει συνηθίσει σε κάτι τέτοιο. Είχε τις θέσεις του είχε για τις απόψεις του, αλλά αποδέχθηκε την ευρωπαϊκή προοπτική της χώρας και μέσα εκεί πάλεψε τις διαφοροποιήσεις. Εδώ εσείς τι έρχεσθε να λέτε; Είμαι αντίθετος με την απελευθέρωση. Και σας λέω ότι το Κ.Κ.Ε. λέει, είμαι αντίθετος με την απελευθέρωση, έχω μία πρόταση. Εσείς τι λέτε; Είμαι αντίθετος με την απελευθέρωση. Η πρόταση όμως ποια είναι; Να παραμείνει το ισχύον καθεστώς. Να επαναδιαπραγματευθούμε –λέτε– ξανά και ξανά με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Μα, μετά από έντεκα χρόνια θα πάμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση και θα πούμε, κύριοι μας δώσατε έντεκα χρόνια περίοδο προσαρμογής, δεν προλάβαμε να προσαρμοστούμε. Ποιοι δεν πρόλαβαν να προσαρμοστούν; Οι εργαζόμενοι; Μα, η αγορά της ναυτεργασίας έχει απελευθερωθεί εδώ και δέκα χρόνια. Ποιοι δεν πρόλαβαν να προσαρμοστούν; Οι εφοπλιστές; Εμείς δεν θέλουμε να υπερασπιστούμε τα συμφέροντα των εφοπλιστών. Και οι εφοπλιστές οφείλαν να είχαν προετοιμαστεί. Εσείς για ποιους μας λέτε να πάρουμε παράταση; Για να προσαρμοστούν και να επωφεληθούν ποιοι; Οι εφοπλιστές. Γιατί δεν υπάρχει κανένας άλλος που πρέπει να προσαρμοστεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί της ενότητας αυτής των άρθρων έβδομο έως και δέκατο έκτο και εισερχόμαστε στην ψήφισή τους κεχωρισμένως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο έβδομο ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο έβδομο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, ως έχει.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο όγδοο ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο όγδοο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, ως έχει.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο ένατο όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο ένατο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο δέκατο όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο δέκατο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο ενδέκατο ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο ενδέκατο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, ως έχει.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο δωδέκατο, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο δωδέκατο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο δέκατο τρίτο όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο δέκατο τρίτο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο δέκατο τέταρτο όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο δέκατο τέταρτο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο δέκατο πέμπτο ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο δέκατο πέμπτο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, ως έχει.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο δέκατο έκτο ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο δέκατο έκτο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, ως έχει.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 16.17' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 14 Ιουνίου 2001 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές –Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής- Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

