

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2002

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΘ'

Τετάρτη 4 Σεπτεμβρίου 2002 (απόγευμα)

Αθήνα, σήμερα στις 4 Σεπτεμβρίου 2002, ημέρα Τετάρτη και ώρα 18.58' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Β' σύνθεση), για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης: «Οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις».

Θα διεξαχθεί ονομαστική ψηφοφορία επί της αρχής του νομοσχεδίου.

Οι αποδεχόμενοι την αρχή του νομοσχεδίου λέγουν «ΝΑΙ».

Οι μη αποδεχόμενοι την αρχή του νομοσχεδίου λέγουν «ΟΧΙ».

Οι αρνούμενοι ψήφο λέγουν «ΠΑΡΩΝ».

Καλούνται επί του καταλόγου οι Βουλευτές κύριοι Κώστας Σπηλιόπουλος από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και Χρήστος Ζώης από τη Νέα Δημοκρατία.

Παρακαλώ να αρχίσει η ανάγνωση του καταλόγου.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

(ΜΕΤΑ ΚΑΙ ΤΗ ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Υπάρχει κάποιος κύριος συνάδελφος, ο οποίος δεν άκουσε το όνομά του;

Ο κ. Μείμαράκης και ο κ. Νεράντζης.

(Στο σημείο αυτό ψηφίζουν οι Βουλευτές κύριοι Ευάγγελος Μείμαράκης και Αναστάσιος Νεράντζης)

Κηρύσσεται περαιωμένη η ψηφοφορία και παρακαλώ τους κυρίους ψηφολέκτες να προβούν στην καταμέτρηση των ψήφων και την εξαγωγή του αποτελέσματος.

(ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα το αποτέλεσμα της διεξαχθείσας ονομαστικής ψηφοφορίας.

Ψήφισαν συνολικά 92 Βουλευτές.

Υπέρ της αρχής του νομοσχεδίου, δηλαδή «ΝΑΙ», ψήφισαν 51 Βουλευτές.

Κατά της αρχής του νομοσχεδίου, δηλαδή «ΟΧΙ», ψήφισαν 41 Βουλευτές, σύμφωνα με το παρακάτω πρωτόκολλο ονομαστικής ψηφοφορίας:

«Ονομαστική ψηφοφορία επί της αρχής

Από το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα

	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Αλαμπάνος Δημήτριος	+	
Αποστολάκης Δημήτριος	-	
Αρσένη Μαρία	+	
Βαθειάς Ιωάννης	+	
Βαρδίκος Πυθαγόρας	+	
Βασιλακάκης Βασίλειος	+	
Βλαχόπουλος Ηλίας	+	
Βρεττός Κωνσταντίνος	+	
Γείτονας Κωνσταντίνος	+	
Γερανίδης Βασίλειος	+	
Μανίκας Στέφανος	+	
Γιαννακόπουλος Ιωάννης	+	
Γκαλήπ Γκαλήπ	+	
Γρηγοράκος Λεωνίδα	+	
Διαμαντής Κωνσταντίνος	-	
Θωμά Μαρία	+	
Θωμόπουλος Ιωάννης	+	
Κακλαμάνης Απόστολος	+	
Καρχιμάκης Μιχαήλ	+	
Καστανίδης Χαράλαμπος	+	
Κατσιλιέρης Πέτρος	+	
Κοντομάρης Ευτύχιος	+	
Κουλούρης Κίμων	+	
Κουρουμπλής Παναγιώτης	+	
Κρητικός Παναγιώτης	+	
Κτενάς Γεώργιος	+	
Λεβογιάννης Νικόλαος	+	
Λιντζέρης Δημήτριος	+	
Λουκάκης Εμμανουήλ	+	
Μαντέλης Αναστάσιος	+	
Ματζαπετάκης Στυλιανός	+	
Μεχμέτ Αχμέτ	+	
Νιώτης Γρηγόρης	+	
Νεονάκης Μιχαήλ	+	
Γεωργακόπουλος Δημήτριος	+	
Παπαγεωργίου Γεώργιος	+	
Παπαδέλλης Φραγκλίνος	+	
Παπαηλίας Ηλίας	+	
Παπαθεμελής Στυλιανός	+	
Πιπεργιάς Δημήτριος	+	
Σαλαγιάννης Νικόλαος	+	

Σγουρίδης Παναγιώτης +
 Σπηλιόπουλος Κωνσταντίνος +
 Σπυριούνης Κυριάκος +
 Κοντογιαννόπουλος Βασίλειος +
 Στρατηλάτης Νικόλαος +
 Σχοινάρakis – Ηλιάκη Ευαγγελία +
 Τσερτικίδης Παντελής +
 Τσιόκας Θεοχάρης +
 Διαμαντίδης Ιωάννης +
 Φούρας Ανδρέας +
 Μάτης Αθανάσιος +

Από τη Νέα Δημοκρατία

Αγγελής Ανέστης -
 Αγγελόπουλος Νικόλαος +
 Αδρακτάς Παναγιώτης +
 Παυλίδης Αριστοτέλης +
 Βαρίνος Αθανάσιος +
 Γαρουφαλιάς Γεώργιος +
 Δαϊλάκης Σταύρος +
 Δήμας Σταύρος -
 Δημοσχάκης Θεοφάνης +
 Ζώης Χρήστος +
 Καλλιώρας Ηλίας +
 Καλογιάννης Σταύρος +
 Καραμπίνας Κωνσταντίνος +
 Σαλαγκούδης Γεώργιος +
 Κατσιγιάννης Αθανάσιος +
 Κιλιτζίδης Κωνσταντίνος +
 Κόλλια – Τσαρουχά Μαρία +
 Κοντός Αλέξανδρος +
 Κωστόπουλος Δημήτριος +
 Λαμπρόπουλος Ιωάννης +
 Λέγκας Νικόλαος +
 Λιάσκος Αναστάσιος +
 Μακρή Ζωή (Ζέττα) +
 Μαντούβαλος Πέτρος -
 Μαρκογιαννάκης Χρήστος +
 Μείμαράκης Ευάγγελος +
 Μπενάκη – Ψαρούδα Άννα +
 Μπούρας Αθανάσιος +
 Νεράντζης Αναστάσιος +
 Παυλόπουλος Προκόπιος +
 Πολύζος Ευάγγελος +
 Ρεγκούζας Αδάμ +
 Σιούφας Δημήτριος +
 Σκρέκας Θεόδωρος +
 Σπύρου Σπυρίδων +
 Τζαμπζής Ιορδάνης +
 Τσούρνος Γεώργιος -
 Φλωρίνης Αθηναίος +
 Φωτιάδης Ηλίας +
 Χαλκίδης Μιχαήλ +

Από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας

Κανέλλη Λιάνα -
 Κολοζώφ Ορέστης -
 Σκυλλάκος Αντώνιος +
 Τσιόγκας Δημήτριος +

Από το Συνασπισμό της Αριστεράς και της Προόδου

Κωνσταντόπουλος Νικόλαος +
 Δαμανάκη Μαρία +

Από τους Ανεξάρτητους

Μάνος Στέφανος +
 Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος +

ΣΥΝΟΛΟ ΨΗΦΙΣΑΝΤΩΝ: 92

«ΝΑΙ»: 51

«ΟΧΙ»: 41

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ »

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης: «Οργάνωση αγοράς πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμεστε στη συζήτηση των άρθρων του νομοσχεδίου.

Το πρώτο μέρος είναι τα άρθρα 1 έως 24. Το δεύτερο μέρος είναι οι άλλες διατάξεις που έχουν προστεθεί και το άρθρο 25. Να προχωρήσουμε απόψε με το πρώτο μέρος και αύριο θα έχουμε το δεύτερο μέρος και τις τροπολογίες.

Είστε σύμφωνοι;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το Τμήμα συνεφώνησε.

Κύριε Υπουργέ, στα άρθρα του πρώτου μέρους, από το 1 μέχρι το 24, μήπως έχετε αλλαγές να κάνετε;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, όπως συζητήσαμε στην επιτροπή, υπάρχουν σε επιμέρους άρθρα συγκεκριμένα σημεία τα οποία, όταν φτάσουμε στο συγκεκριμένο άρθρο, μετά τον εισηγητή, θα κάνω παρέμβαση για ορθή ενημέρωση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Όχι, αυτά που τυχόν έχετε -μετά τη συζήτηση που έγινε- αποφασίσει να εισηγηθείτε να αλλάξουν θα πρέπει να τα έχετε κάπου σ' ένα σημείωμα για να μας τα πείτε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Ναι, θα σας τα πω κατά άρθρο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Όχι, πρέπει να έχει υπόψη του το Τμήμα τι αλλαγές κάνετε -γιατί θα συζητηθούν στα άρθρα- για να μην ζητούν οι συνάδελφοι ξανά το λόγο επί των όποιων αλλαγών κάνετε. Γι' αυτό, εάν δεν είστε τώρα έτοιμος αυτήν τη στιγμή, θα προχωρήσει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, αλλά μέχρις ότου δώσω το λόγο στον κ. Λιάσκο, τον εισηγητή της Μειοψηφίας, να δείτε στα άρθρα αυτά τι αλλαγές θα κάνετε και να τις πείτε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, θεώρησα πολύ πιο σκόπιμο, επειδή δεν προτείνω καμία τροποποίηση αυτήν τη στιγμή, στη συζήτηση όμως των άρθρων, που θα γίνει απ' ό,τι κατάλαβα για όλα μαζί, θα μας δοθεί η δυνατότητα παίρνοντας το λόγο μετά τον εισηγητή να προτείνω στα συγκεκριμένα άρθρα τι νομίζω ότι μπορούμε να αλλάξουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Καλώς. Άρα, κύριε Υπουργέ, μετά τον εισηγητή θα πάρετε το λόγο για να πείτε τι μπορεί να αλλάξει στα διάφορα άρθρα. Ωραία.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ο εισηγητής δεν θα τις ξέρει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Δεν θέλετε να ξέρετε τι αλλαγές θα κάνει;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ε, τότε ο εισηγητής τι θα εισηγηθεί; Για να καταλάβουμε και εμείς την εισηγήση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Αφήστε τον εισηγητή, θα διαμαρτυρηθεί εκείνος. Εσείς θα πρέπει να διαμαρτυρήσετε για λογαριασμό σας. Ο εισηγητής, για να είναι εισηγητής της Πλειοψηφίας, προφανώς έχει κάποιες απόψεις σχετικές.

Το λόγο έχει ο κ. Βαθειάς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΘΕΙΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώσαμε πριν την ψήφιση επί της αρχής του νομοσχεδίου «Οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις».

Πιστεύω ότι ήδη έχει διαμορφωθεί ένα υψηλό επίπεδο όσον αφορά τη σύγκλιση σε πάρα πολλά άρθρα. Οι διαφωνίες, όπως έχουν περιγραφεί, έχουν καταγραφεί.

Στο άρθρο 1 ο σκοπός είναι συγκεκριμένος, είναι η παροχή των υπηρεσιών από κάθε δραστηριότητα όσον αφορά τη διύλιση, την εμπορία, τη μεταφορά και την αποθήκευση του αργού πετρελαίου.

Στο άρθρο 2, όσον αφορά τις αρχές της πετρελαϊκής πολιτικής, η βάση σε εμάς είναι ότι λειτουργούμε στα όρια της προστασίας του γενικού συμφέροντος, τα οποία περιγράφονται στο άρθρο 106 του Συντάγματος στις παραγράφους 1, 2 και 3, όσον αφορά τα ζητήματα του ανταγωνισμού όπως ακριβώς περιγράφονται από τους συγκεκριμένους κανόνες. Είναι τα ζητήματα της εθνικής άμυνας και της ασφάλειας, είναι οι δια-

τάξεις του νόμου που εναρμονίζονται με την Ευρωπαϊκή Ένωση και όλα αυτά γίνονται όσον αφορά τη διαδικασία της προμήθειας και της διάθεσης του πετρελαίου και των προϊόντων του.

Στο άρθρο 3 όσον αφορά τους ορισμούς, πιστεύω ότι αυτοί είναι δεδομένοι και δεν χρειάζονται ιδιαίτερη ανάλυση. Προσδιορίζονται οι ορισμοί διύλιση, διυλιστήριο, εισαγωγή αργού πετρελαίου, εξαγωγή αργού πετρελαίου. Είναι όροι, οι οποίοι υπάρχουν και από το ν. 1571/1985 και σε όλους του νόμους οι οποίοι έχουν διαμορφώσει την κίνηση, τη διύλιση και την οργάνωση των πετρελαιοειδών στη χώρα.

Στο άρθρο 4 για τις άδειες είπα στην προεισαγωγική μου ομιλία ότι υπάρχει αυστηροποίηση πλέον των όρων στο να δίνεται μια άδεια σε σχέση με τη συγκεκριμένη δραστηριότητα. Όλα τα στοιχεία καταγράφονται στο άρθρο 4 αναλυτικά. Οι άδειες δίνονται από τις αρμόδιες Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, όμως, για την κάθε περίπτωση περιγράφεται και το αντικείμενο και η χρονική διάρκεια και το πρόσωπο στο οποίο χορηγείται η άδεια, διότι όπως είπαμε πριν οι συγκεκριμένες άδειες αφορούν μια άδεια για το κάθε αντικείμενο και στην περίπτωση που υπάρχουν ποινικές κυρώσεις που θα δούμε στην πορεία θα αφαιρούνται οι άδειες στο σύνολο εάν κάποιος έχει κάνει σοβαρές παραβάσεις.

Υπάρχει εξουσιοδότηση όσον αφορά τον κανονισμό των συγκεκριμένων αδειών και στον Υπουργό Ανάπτυξης.

Στο άρθρο 4 παράγραφος 7 περιγράφονται με απόλυτο τρόπο οι όροι χορήγησης της άδειας άσκησης των δραστηριοτήτων διύλισης, εμπορίας, γενικής εμπορίας, μεταφοράς με αγωγό και εμφιάλωση υγραερίων, που δεν απαλλάσσουν τον κάτοχο της άδειας και πώς ακριβώς γίνεται η διαδικασία της εγκρίσεως που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία. Επεσήμανα ιδιαίτερα την παράγραφο 7 του άρθρου 4.

Στο άρθρο 5 που αφορά την άδεια διύλισης περιγράφεται ακριβώς η νομική μορφή η οποία πρέπει να υπάρχει για τον κάτοχο της άδειας και πώς ακριβώς γίνεται η διαδικασία της διάθεσης του πετρελαίου.

Στο άρθρο 6 για την άδεια εμπορίας υπάρχουν συγκεκριμένες κατηγορίες, οι οποίες περιγράφονται για τις χωριστές άδειες οι οποίες υπάρχουν, για τις κατηγορίες οι οποίες περιγράφονται με αναλυτικό τρόπο για το ελάχιστο κεφάλαιο της άδειας εμπορίας, για το νομικό πρόσωπο, αναγράφονται αναλυτικά σε ευρώ. Όσον αφορά την άδεια ισχυροποιούμε δηλαδή τις επιχειρήσεις οι οποίες θα δραστηριοποιηθούν, θα ανταγωνιστούν και φυσικά χρειάζονται να έχουν μια ισχυρή κεφαλαιουχική βάση για να μπορέσουν να αντέξουν και αυτές και στο συγκεκριμένο ανταγωνισμό, αλλά να δώσουν σαφώς την ποιότητα της παρουσίας τους τη συγκεκριμένη αγορά της χώρας μας.

Οι άδειες για τους αποθηκευτικούς χώρους και τον ελάχιστο όγκο που πρέπει να διαθέτει για τα αποθέματα ασφαλείας υπάρχει ολόκληρη ανάλυση. Μέσα στα δεκαπέντε λεπτά είναι αδύνατον να περιγράψω με ακρίβεια τι περιλαμβάνεται στα συγκεκριμένα άρθρα και τι ακριβώς χρειάζεται σε κυβικά μέτρα για τα μεταφορικά μέσα και πως θα γίνεται αυτή η διαδικασία. Θα γίνεται, όμως, με τρεις τρόπους, με βυτιοφόρα, με οχήματα ή με πλωτά μέσα.

Υπάρχει ανάλυση για τα λειτουργικά αποθέματα. Είναι 30% για τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με τις πωλήσεις και περιγράφονται αναλυτικά και υπάρχουν και συγκεκριμένες εξαιρέσεις οι οποίες περιγράφονται στο άρθρο για τις συμβάσεις πωλήσεων ναυτιλιακών καυσίμων είτε απ' ευθείας με το διαχειριζόμενο πλοίο ή με άλλο πρόσωπο για την ευθύνη των παραστατικών.

Πρέπει να δώσουμε μεγάλη έμφαση στο ζήτημα της συνειθύνης το οποίο θεωρούμε ότι είναι καθοριστικό, όσον αφορά το παραστατικό το οποίο εκδίδεται και υπάρχει ευθύνη όλων των εμπλεκόμενων σ' αυτήν τη διαδικασία.

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

Όσον αφορά το άρθρο 7 «άδεια λιανικής εμπορίας», μπαίνουν οι προδιαγραφές που χρειάζεται κάποιος να έχει για να μπορεί να πουλήσει σε λιανικό επίπεδο και στον τελικό κατανα-

λωτή. Περιγράφεται ακριβώς πώς γίνεται η διαδικασία και στους τελικούς καταναλωτές. Υπάρχουν επίσης κίνητρα για τις συγχωνεύσεις των επιχειρήσεων. Τα κίνητρα αυτά θα τα έχουν όσοι προχωρήσουν σε μία διαδικασία συγχωνεύσεων των επιχειρήσεων τους σύμφωνα με την παράγραφο 7.

Έγινε μεγάλη συζήτηση όσον αφορά το άρθρο 7 στο θέμα των συνεταιρισμών και των κοινοπραξιών για να έχουν την απευθείας σύνδεση με τα διυλιστήρια. Για μας είναι πολύ σημαντικό αυτό. Εμείς έχουμε ορίσει τα επτά πρατήρια, αλλά με λιγότερα φυσικά πρόσωπα. Και αυτό διότι ένας πρατηριούχος μπορεί να έχει ένα και δύο πρατήρια, άρα λιγότερα φυσικά πρόσωπα σε σχέση με το σύνολο των επτά πρατηρίων που περιγράφουμε. Πιστεύουμε ότι με αυτό τον τρόπο υπάρχει η δυνατότητα απευθείας προμηθείας στα διυλιστήρια της χώρας.

Πιστεύω ότι και ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Τσοχατζόπουλος θα κάνει ιδιαίτερη αναφορά στο άρθρο 7 λόγω της σημασίας του.

Όσον αφορά το άρθρο 8 «άδεια μεταφοράς με αγωγό», πλέον η διαδικασία του αγωγού είναι κάτι πολύ σημαντικό για τη διακίνηση των πετρελαιοειδών στη χώρα και αυτό γιατί υπάρχει και η δυνατότητα ιδιωτικής εκμετάλλευσης, λύνονται προβλήματα που αφορούν το περιβάλλον και τέλος, υπάρχει ασφάλεια κατά τη διακίνηση των πετρελαιοειδών. Κατ' αυτόν τον τρόπο δίνουμε την εικόνα μιας σύγχρονης χώρας, η οποία διαμορφώνει όρους, βάσει και των ευρωπαϊκών προδιαγραφών όσον αφορά τη λειτουργία στη διακίνηση των πετρελαιοειδών.

Η εμφιάλωση των υγραερίων που αναφέρει το άρθρο 9, δεν αλλάζει σε σχέση με αυτό που υπήρχε μέχρι σήμερα όσον αφορά τις φιάλες και την αποκλειστικότητα σε σχέση με την ιδιοκτησία και τους κατόχους αδειών εμπορίας.

Όσον αφορά το άρθρο 10 «δικαιώματα χρήσης και πρόσβαση τρίτων», αναφέρονται αναλυτικά οι τελικοί καταναλωτές. Αναφέρονται επίσης και οι νέοι αγωγοί μεταφοράς, που θεωρούνται έργα δημόσιας ωφέλειας. Αυτό το στοιχείο μας ενδιαφέρει πολύ διότι θέλουμε να διασφαλίσουμε το δημόσιο συμφέρον σε όλα τα επίπεδα.

Στο άρθρο 10 «τήρηση λογαριασμών από κατόχους αδειών και καταγραφή στοιχείων δραστηριοτήτων», γίνεται περιγραφή των υποχρεώσεων των κατόχων αδειών όσον αφορά τους ετήσιους ισολογισμούς. Αναφέρεται ότι ο κάτοχος άδειας τρείς χωριστά κατά άδεια αναλυτικές καταστάσεις. Αυτό είναι πολύ σημαντικό γιατί έχει σχέση με τον έλεγχο ο οποίος θα γίνεται. Και ο ΣΔΟΕ και όλοι οι μηχανισμοί ελέγχου θα μπορούν να βγάδουν συμπεράσματα ακριβώς για τις καταστάσεις που τηρούνται στο Ειδικό Βιβλίο Διακίνησης Πετρελαίου.

Πιστεύουμε ότι αυτό το άρθρο είναι σημαντικό και βάζει μία τάξη όσον αφορά την τήρηση των λογαριασμών και τον έλεγχο από τους ελεγκτικούς μηχανισμούς.

Με το άρθρο 12 –από τα σημαντικότερα όσον αφορά την υποχρέωση τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας- η χώρα εναρμονίζεται απόλυτα όσον αφορά τα ευρωπαϊκά δεδομένα και καταγράφει με απόλυτο τρόπο τις υποχρεώσεις των αποθεμάτων ασφαλείας και τους μεγάλους τελικούς καταναλωτές και όλους αυτούς που εμπλέκονται στη διαδικασία, όπως έχουμε ήδη αναλύσει στην επιτροπή.

Το άρθρο 13, «Επιτροπή Διαχείρισης Κρίσεων σε εφοδιασμό σε υγρά καύσιμα» είναι ένα σημαντικό άρθρο, που μπαίνει για πρώτη φορά και πιστεύουμε ότι καλύπτει σε σημαντικό βαθμό τη δυνατότητα να παρεμβαίνει η συγκεκριμένη επιτροπή όσον αφορά τη διαχείριση κρίσεων και στο επίπεδο των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας, να υπάρχει δηλαδή κάλυψη όλων των αναγκών και σε καμία περίπτωση να μην υπάρχει πρόβλημα εφοδιασμού, και από την άλλη όσον αφορά την ίδια τη λειτουργία της αγοράς. Η φιλοσοφία που υπάρχει από το Υπουργείο Ανάπτυξης είναι να παίζει ένα ρυθμιστικό ρόλο στην αγορά όταν χρειάζεται. Ξέρετε πολύ καλά πως διαμορφώνονται οι τιμές, εκεί, όμως, που χρειάζεται να υπάρχουν παρεμβάσεις, αυτές οι παρεμβάσεις θα γίνονται και αυτό καταγράφεται στο άρθρο 13.

Στο άρθρο 14 όσον αφορά τον κανονισμό αδειών, υπάρχει μία ανάλυση όσον αφορά τους όρους, οι οποίοι έχουν τεθεί

αναλυτικά. Οι διατάξεις στο άρθρο 15 είναι γενικές διατάξεις, οι οποίες έχουν περιγραφεί σε όλους τους νόμους.

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

Δύο λεπτά παραπάνω, κύριε Πρόεδρε, γιατί είναι μεγάλο το νομοσχέδιο και σε δεκαπέντε λεπτά δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν τα 24 άρθρα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ : Δεν το κάναμε σε δύο ενότητες, όπως στην επιτροπή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΘΕΙΑΣ: Έχετε δίκιο, κύριε συνάδελφε, είχαμε δύο ενότητες. Είναι εις βάρος της ποιότητας και της δικής μας παρουσίας. Πρέπει να κάνουμε μία αναφορά περιγραφική σε επίπεδο άρθρων και είναι δύσκολο αυτό για μας τους εισηγητές.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Θα το καταφέρετε, είμαι βέβαιος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΘΕΙΑΣ: Ευχαριστώ που μου δείχνετε εμπιστοσύνη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Θα έχετε την άνεση χρόνου να αναπτύξετε τις απόψεις σας, μην σας αποσχολεί.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΘΕΙΑΣ: Όσον αφορά τις ποινικές και διοικητικές κυρώσεις, υπάρχει ένας συνδυασμός αυτών, και πιστεύουμε ότι και ο έλεγχος που υπάρχει αλλά και οι διοικητικές και ποινικές κυρώσεις δίνουν τη δυνατότητα να κατανοήσουν όλοι ότι πραγματικά υπάρχει πολιτική βούληση στο Υπουργείο, σε σχέση με την πάταξη της λαθρεμπορίας και της νοθείας όσον αφορά τη διακίνηση των πετρελαιοειδών. Και σε αυτό το επίπεδο το μικτό σώμα, το οποίο διαμορφώνεται, πιστεύουμε ότι θα διασφαλίσει τους απαιτούμενους όρους γιατί κρινόμαστε όλοι όσον αφορά την ποιότητα των καυσίμων όπως και στις τιμές τους.

Πιστεύω ότι οι φορείς σ' αυτήν τη διαδικασία αλλά και η συντριπτική πλειοψηφία είναι υγιής όσον αφορά τις εταιρείες και τους λιανοπωλητές, δηλαδή τα πρατήρια. Θέλουν και οι ίδιοι να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο εμπιστοσύνης και με την πολιτεία, ώστε αυτοί οι όροι τα επόμενα χρόνια να μην υπάρχουν το ελληνικό λεξιλόγιο ή αν θέλετε να μηδενιστεί μία διαδικασία η οποία είναι βέβαιο ότι και όλους μας προβληματίζει και μας προσβάλλει.

Οι μηχανισμοί ελέγχου και εποπτείας στο άρθρο 18 περιγράφονται αναλυτικά. Η γενική γραμματεία αναλαμβάνει την πολιτική ευθύνη των ελέγχων και το είπα μετ' επιτάσεως ότι πρέπει όλοι να κατανοήσουν, ότι αν ένα νομοσχέδιο έρχεται στο ελληνικό Κοινοβούλιο και διαμορφώνει όρους δραστικότητας ελέγχου, γίνεται γιατί οι ίδιοι οι οποίοι εμπλέκονται στο κύκλωμα, πρέπει να διασφαλίσουν και το επάγγελμά τους και τη διακίνηση.

Εάν όλοι οι εμπλεκόμενοι διασφαλίσουν τους όρους και του υγιούς ανταγωνισμού, αλλά και τη διαδικασία για να μην επιτρέπουν αυτά τα φαινόμενα αισχροκέρδειας και τους όρους που μας προσβάλλουν, πιστεύω ότι θα φτάσουμε σαφώς σε ένα πολύ καλύτερο επίπεδο στη χώρα μας και πιστεύω ότι αυτός ο στόχος είναι στόχος όλων μας.

Ο ειδικός λογαριασμός των πετρελαιοειδών, το 1% που μπαίνει και στους τελικούς καταναλωτές και στις εταιρείες εμπορίας και στους προμηθευτικούς συνεταιρισμούς ή στις κοινοπραξίες δείχνει τη διάθεσή μας να υπάρχει ένα σημαντικό αποθεματικό για να στηρίξουμε και τις νησιωτικές περιοχές και τους ορεινούς όγκους και να δημιουργήσουμε δηλαδή εκείνο το αποθεματικό, ούτως ώστε οι τιμές που διαμορφώνονται να είναι τιμές ισορροπίας σε όλα τα γεωγραφικά διαμερίσματα της χώρας.

Οι κανόνες ασφαλείας περιγράφονται αναλυτικά. Μας ενδιαφέρει η ασφάλεια των πολιτών, η ασφάλεια των εργαζομένων στα διυλιστήρια και οπουδήποτε στη χώρα, διότι πρόκειται για μια ποιοτική αντίληψη, όχι μόνο της Κυβέρνησης, αλλά και του Υπουργείου και του Υπουργού του κ. Τσοχατζόπουλου, και για μια ευαισθησία σε σχέση με τον παράγοντα άνθρωπο. Μας ενδιαφέρει οι κανόνες ασφαλείας να βρίσκονται σε υψηλό επίπεδο και αυτό το νομοσχέδιο έρχεται σε κάθε περίπτωση να θωρακίσει αυτούς τους κανόνες ασφαλείας και εκτός και εντός των διυλιστηρίων και με ευθύνη των ιδίων.

Όσον αφορά το ωράριο των πρατηρίων υγρών καυσίμων, γίνεται πραγματικά αποδεκτό ένα πάγιο αίτημα και των βενζινοπωλών και όλων. Και γίνεται αποδεκτό όχι μόνο γιατί πρόκειται για αίτημα, αλλά αποτελεί και θέση της Κυβέρνησης, θέση του Υπουργείου να διαμορφώσει μία σύγχρονη αγορά διακίνησης των πετρελαιοειδών στον τελικό καταναλωτή.

Το ωράριο δίνει τη δυνατότητα μεγάλης ασφάλειας και στους ίδιους και στο επάγγελμά τους και παράλληλα δίνει τη δυνατότητα στον καταναλωτή να γνωρίζει σε ποιο συγκεκριμένο χώρο σε όλη την Ελλάδα θα μπορεί να πάρει το καύσιμο για το αυτοκίνητό του. Σήμερα, δεν υπάρχει λόγος να κινείται ο καταναλωτής χωρίς να γνωρίζει που θα προμηθευτεί τα καύσιμα.

Όπως είχα πει και στην επιτροπή, όπως στην περίπτωση των φαρμακείων, γνωρίζεις που θα βρεις ανοικτό φαρμακείο και υπάρχει σχετική ανάρτηση σε όλες τις νομαρχίες της χώρας, έτσι λοιπόν και στην περίπτωση των πρατηρίων υγρών καυσίμων, θα υπάρχει ανάρτηση σε όλες τις νομαρχίες της χώρας και ο καθένας θα ενημερώνεται απόλυτα και από τις τοπικές εφημερίδες και από τις εφημερίδες του κέντρου.

Πιστεύουμε ότι με το ωράριο πραγματικά δημιουργούμε τους όρους μιας ευρωπαϊκής χώρας και με τα κίνητρα που δίνουμε όσον αφορά τα οικολογικά πρατήρια και τα πρατήρια που θα λειτουργήσουν ως πραγματικά πρατήρια του 21ου αιώνα, δημιουργούμε όρους όχι μόνο μιας ευρωπαϊκής χώρας, αλλά και όρους αυτοσεβασμού και γενικότερα σεβασμού στον πολίτη και στον καταναλωτή.

Οι μεταβατικές διατάξεις είναι οι δεδομένες όπως περιγράφονται, ενώ οι καταργούμενες διατάξεις έχουν δοθεί σε όλους τους συναδέλφους από τη διαδικασία ενώπιον της επιτροπής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου, στο πρώτο κεφάλαιο δημιουργείται μετά την ψήφιση από το ελληνικό Κοινοβούλιο ένας νόμος που πραγματικά θα δώσει τη δυνατότητα να διασφαλίσουμε την ασφάλεια της χώρας στο επίπεδο των πετρελαιοειδών, να δημιουργήσουμε ανταγωνιστικότητα στο σύνολο της αγοράς και της ελληνικής οικονομίας, να δημιουργήσουμε όρους προστασίας του δημοσίου συμφέροντος, προστασίας του καταναλωτή, να εξασφαλίσουμε την ποιότητα στα προϊόντα, τη μείωση των τιμών και φυσικά να πατάξουμε την αισχροκέρδεια, το λαθρεμπόριο και τη νοθεία η οποία έχει λειτουργήσει, όπως έχει λειτουργήσει μέχρι σήμερα.

Πιστεύω ότι το Υπουργείο Ανάπτυξης έκανε ό,τι καλύτερο μπορούσε. Δημιούργησε τους όρους του διαλόγου όλους αυτούς τους μήνες, μία ποιότητα όσον αφορά το διάλογο στις επιτροπές και σήμερα η Εθνική Αντιπροσωπεία έχει τη δυνατότητα να ψηφίσει ένα από τα σημαντικότερα νομοσχέδια του ελληνικού Κοινοβουλίου. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριε Υπουργέ, θέλετε το λόγο;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Ασφαλώς, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ορίστε, έχετε το λόγο για τις αλλαγές που θέλετε να κάνετε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως και ο εισηγητής μας διαβεβαίωσε, καταβάλλαμε κάθε προσπάθεια τόσο κατά τη διάρκεια του διαλόγου στην επιτροπή όσο βέβαια και σήμερα το πρωί, ώστε να ξεκαθαρίσουμε τις προϋποθέσεις που θα μας οδηγήσουν στο μέγιστο βαθμό αποδοχής των ρυθμίσεων που κατοχυρώνουμε, διότι πιστεύω ότι η συνολική αυτή ρύθμιση της αγοράς των πετρελαιοειδών στη χώρα μας μια και εξασφαλίζει ολοκληρωμένη και αποτελεσματική λειτουργία, έχει το δικαίωμα να απαιτήσει και τη στήριξη της μεγαλύτερης δυνατής πλειοψηφίας στη Βουλή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για το λόγο αυτό με βάση και την εισήγηση του συναδέλφου, θα ήθελα να εξειδικεύσω κατ' άρθρο του σχεδίου νόμου που συζητάμε και κατά παράγραφο συγκεκριμένες προσθήκες, παρατηρήσεις και αναδιατυπώσεις. Πολλές εξ αυτών αποτελούν αποδοχή από τη μεριά μας προτάσεων που ήρθαν απ' όλους εσάς έτσι ώστε πράγματι να πετύ-

χουμε το στόχο της μέγιστης αποδοχής στη λειτουργία της αγοράς αυτής.

Έρχομαι, λοιπόν, αμέσως στο θέμα, επισημαίνοντας πρώτα απ' όλα χωρίς να είναι αλλαγή –απλώς κρατείστε το στη μνήμη σας, γιατί θα επανέλθω στο τέλος των παρατηρήσεων- ότι στο άρθρο 3, με βάση τη διεξοδική συζήτηση που κάναμε στην επιτροπή, ότι στην κατηγορία II, προσδιορίζοντας τους συγκεκριμένους όρους για τα πετρελαιοειδή προϊόντα, λέμε: στα μεσαία κλάσματα υπάρχει μόνο πετρέλαιο κίνησης, όπως gas-oil, diesel-oil, που χρησιμοποιείται σε κινητήρες εσωτερικής καύσης –αυτά είναι τα αυτοκίνητα- και πετρέλαιο θέρμανσης που δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρα εσωτερικής καύσης. Άρα, φεύγει η τρίτη ρύθμιση που είχαμε στο παρελθόν, δηλαδή το μικτό, και μένουν μόνο αυτές οι δύο κατηγορίες. Ό,τι, λοιπόν, είναι για θέρμανση πωλείται ελεύθερα από τους ανθρώπους που είναι αρμόδιοι, έτσι ώστε το πετρέλαιο κίνησης να μένει αποκλειστικά για τα αυτοκίνητα. Σ' αυτό όμως δεν αλλάζω τίποτα. Η διατύπωση μένει ως έχει.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κύριε Υπουργέ, ερωτούν οι συνάδελφοι. Σ' αυτό το σημείο υπάρχει αλλαγή;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Στο κείμενο που έχουν στα χέρια τους οι κύριοι συνάδελφοι, όχι, δεν υπάρχει αλλαγή.

Προχωρούμε στο άρθρο 6, στην παράγραφο 2. Στο τέλος της παραγράφου, όπου αναφέρεται ότι «ο κάτοχος άδειας εμπορίας μπορεί να διαθέτει πετρελαιοειδή προϊόντα απευθείας σε κατόχους άδειας εμπορίας ή λιανικής εμπορίας ή σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές ή σε τελικούς καταναλωτές που διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους, προστίθεται η φράση: «...χωρίς διακρίσεις, με απρόσκοπτο τρόπο, εξασφαλίζοντας την ποιότητα των προϊόντων, την ασφάλεια των εγκαταστάσεων, την προστασία του περιβάλλοντος και τη διαφάνεια των τιμολογήσεων.»

Πάμε στην παράγραφο 5 του άρθρου 6, για τη χορήγηση άδειας εμπορίας, στο εδάφιο δ', που είναι ειδικά για την Άδεια Εμπορίας υγραερίων. Εδώ αναφέρεται ένας αριθμός εβδομήντα χιλιάδων επαναπληρούμενων φιαλών υγραερίου. Ο αριθμός αυτός μειώνεται σε πενήντα χιλιάδων.

Το άρθρο 6, παράγραφος 8, αναδιατυπώνεται ως εξής: «Για τον εφοδιασμό των πελατών τους, οι κάτοχοι άδειας εμπορίας μπορούν να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες τρίτων –μη κατόχων άδειας κατά το νόμο αυτό-, εφόσον δεν πραγματοποιείται μεταβίβαση της κυριότητας των προϊόντων σε αυτούς, και οι οποίοι ευθύνονται κατά το άρθρο 17 του νόμου αυτού μαζί με τους κατόχους άδειας εμπορίας για την ποιότητα, διακίνηση και παράδοση των προϊόντων στους καταναλωτές. Η μεταφορά και η πώληση των προϊόντων γίνεται με παραστατικά των κατόχων άδειας εμπορίας». Αυτή είναι η αναδιατύπωση της παραγράφου 8.

Στο άρθρο 7, για την άδεια λιανικής εμπορίας, στην παράγραφο 6, στο εδάφιο β', η λέξη «αλληλεγγύως» αντικαθίσταται, καθ' υπόδειξη της ΚΕΝΕ με τη λέξη «μαζί».

Στο ίδιο άρθρο, στην παράγραφο 10, η λέξη «επτά», που θεωρήθηκε ως ένα πρόβλημα για τη σύμφωνη της κοινοπραξίας, αντικαθίσταται με τη λέξη «πέντε». Θέλω να ελπίζω ότι αυτό διευκολύνει ακόμη περισσότερο τους πρατηριούχους να συσπειρώνονται σε κοινοπραξία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΘΕΙΑΣ: Μετά από αυτό θα το ψηφίσουν όλοι το νομοσχέδιο. Κάνετε τέτοια τροποποίηση και δεν θα το ψηφίσουν, κύριε Υπουργέ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, αφήστε τον κύριο Υπουργό να ολοκληρώσει.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Πάμε στο άρθρο 12, για τις υποχρεώσεις τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας. Στην παράγραφο 2, στοιχείο β', εδάφιο δεύτερο, δηλαδή εκεί που λέει «Το ύψος του αποθέματος ασφαλείας του υποχρέου ισούται με τα 90/365 των καταναλώσεων που πραγματοποιήσει ο υπόχρεος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος», η λέξη «καταναλώσεων» αντικαθίσταται με τη φράση «καθαρών εισαγωγών».

Στην παράγραφο 11 του ίδιου άρθρου, η ημερομηνία 31.03.2003, την οποία είχα αρχικώς ως ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των διατάξεων, αντικαθίσταται με τη φράση «από τη δημοσίευση του νόμου αυτού», έτσι ώστε να ισχύει αμέσως μετά τη δημοσίευση ο περιορισμός, όπως το έχουμε συζητήσει στην επιτροπή.

Άρθρο 13: «Διαχείριση Κρίσεων Εφοδιασμού σε Υγρά Καύσιμα».

Νομίζω ότι εδώ είχαμε συμφωνήσει όλοι μας αυτό που ζητήσαν οι εκπρόσωποι των εργαζομένων. Στην παράγραφο 2 προστίθεται ως στοιχείο στ' η φράση «Ο Πρόεδρος της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Εργαζομένων στα Πετρελαιοειδή Διυλιστήρια και Χημική Βιομηχανία». Διαγράφεται ως εκ τούτου το τελευταίο εδάφιο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δεν διαγράφεται, τροποποιείται.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός

Ανάπτυξης): Άρθρο 14: «Κανονισμός Αδειών».

Προστίθεται ως στοιχείο «χ» (δηλ. δέκα λατινικό) η φράση «η προστασία του περιβάλλοντος». Το σημείο «χ» γίνεται «χι». Ήταν θέμα που συζητήσαμε, κύριοι συνάδελφοι.

Άρθρο 15: «Γενικές Διατάξεις».

Στην παράγραφο 4 μετά τη λέξη «χώρους» προστίθεται η φράση «ή σε χώρους που χρησιμοποιούνται από μεγάλους καταναλωτές».

Στην παράγραφο 8 προστίθεται γ' εδάφιο ως εξής «Στα παραστατικά διακίνησης πρέπει να αναγράφεται και ο αριθμός άδειας λειτουργίας της εγκατάστασης προς την οποία πρόκειται να γίνει η παράδοση». Το συζητήσαμε μετά από δική σας πρόταση. Συμφωνούμε με αυτό και έτσι πράγματι βελτιώνεται η σαφήνεια της ρύθμισης.

Άρθρο 18: «Μηχανισμοί ελέγχου και εποπτείας αγοράς».

Στην παράγραφο 10, μετά το τέλος του εδαφίου α', προστίθεται εδάφιο β' ως εξής: «Ειδικά ο φυσικοχημικός έλεγχος των πετρελαιοειδών προϊόντων μπορεί να γίνεται για όλη την Ελλάδα και σε πιστοποιημένα εργαστήρια. Προστίθεται και αυτή η δυνατότητα έτσι ώστε να υπάρχει πραγματικά μεγαλύτερη ποιοτική πρόσβαση ελέγχου στα πετρελαιοειδή».

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Δεν θα είναι αποκλειστικά στο Χημείο;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Ήταν αποκλειστικά μέχρι τώρα στο Χημείο. Διευρύνουμε τη δυνατότητα σε πιστοποιημένα εργαστήρια για να μπορεί να γίνεται έλεγχος και να έχουμε γρηγορότερη κάλυψη της ανάγκης που υπάρχει. Το συζητήσαμε στην επιτροπή και νομίζω ότι οι περισσότεροι συμφωνήσαμε σε αυτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΘΕΙΑΣ: Αυτές είναι ομόφωνες προτάσεις.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Άρθρο 19: «Ειδικός Λογαριασμός Πετρελαιοειδών».

Στην παράγραφο 2, περίπτωση β' εδάφιο β' αναφερόμαστε στο πώς κατανέμεται η εισφορά. Μετά τις λέξεις «φιλικές τεχνολογίες και» προστίθεται η φράση «ποσοστό ύψους 15% της εισφοράς».

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Δηλαδή αυτό πάει στους δήμους;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Ακριβώς. Πάει στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Προσδιορίζεται για την Τοπική Αυτοδιοίκηση ένα μίνιμουμ ποσοστό, ένα 15%.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Να μπει 30% επί των εισπράξεων για τα νησιά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Θα τα πούμε στο άρθρο. Είπαμε, λοιπόν, μετά τις λέξεις «φιλικές τεχνολογίες και...» προστίθεται «ποσοστό ύψους 15% της εισφοράς».

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ξέρετε τι θα γίνει τώρα; Νέος λογαριασμός...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κύριοι συνάδελφοι, δεν διευκολύνετε έτσι. Αφήστε τις κρίσεις, κύριε Παυλίδη! Όταν θα έρθει η σειρά σας να ομιλήσετε θα πείτε την άποψή σας.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Άρθρο 19, παράγραφος 2, περίπτωση β'. Στο τέλος της περιπτώσεως β' προστίθεται η φράση: «καθώς και για χρηματοδότηση του Ταμείου Επικουρικής Ασφάλισης Προσωπικού Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών και υγραερίων (ΤΕΑΠΕΠ).» Συμμετέχουν κι αυτοί επικουρικά σ' ένα βαθμό με ένα ποσοστό. Προτάθηκε, συζητήθηκε και το υποστηρίξαμε.

Στο άρθρο 21, «Κανόνες Ασφάλειας», εδάφιο β' όπου λέει: «Ειδικά για τα διυλιστήρια» προστίθεται «και τις εγκαταστάσεις των κατόχων άδειας εμπορίας» και συνεχίζει «...επιβάλλεται η υποχρέωση τήρησης και μονίμων τμημάτων πυρόσβεσης», έτσι ώστε η ασφάλεια να διευρυνθεί και στις εγκαταστάσεις εμπορίας και στις εγκαταστάσεις διυλιστηρίων επαρκώς για να διαφυλάξουμε ανθρώπινες ζωές. Θα ορίζουν κάποιους από τους ανθρώπους που έχουν να κάνουν μόνιμα αυτή τη δουλειά, την πυρόσβεση.

Στο άρθρο 22 που αφορά το ωράριο πρατηρίων υγρών καυσίμων, στην παράγραφο 2, περίπτωση α', εδάφιο β'. Λέει: «τα καταστήματα αυτά δεν μπορεί να υπερβαίνουν...». Διαγράφεται το «υπερβαίνουν» και θα διατυπωθεί ως εξής: «δεν μπορεί να είναι λιγότερα από το 10% και περισσότερα από το 20% του συνόλου των καταστημάτων του νομού». Οπότε έχουμε μια πάρα πολύ σαφή οριοθέτηση πώς θα καλύπτεται στο ωράριο η λειτουργία των πρατηρίων με έναν επαρκή αριθμό.

Δεύτερον, στο ίδιο άρθρο στην τρίτη σειρά της παραγράφου 5 εκεί που λέει: «εξαιρούνται τα καταστήματα διανομής πετρελαιοειδών που βρίσκονται στις κλειστές εθνικές οδούς...» η φράση «στις κλειστές εθνικές οδούς», επειδή ο όρος είναι ξεπερασμένος, αντικαθίσταται από τη φράση «στους εθνικούς αυτοκινητοδρόμους» που νομοθετήθηκε και είναι μια σαφής έννοια. Αντί για «κλειστές εθνικές οδούς» έχουμε «εθνικούς αυτοκινητοδρόμους».

Πάμε τώρα στο άρθρο 23, στις μεταβατικές διατάξεις. Στην παράγραφο 3 οι λέξεις «τη δημοσίευση» αντικαθίστανται με τις λέξεις «την έναρξη ισχύος».

Επίσης στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου οι λέξεις «τη δημοσίευση» αντικαθίστανται με τις λέξεις «την έναρξη ισχύος», όπως και προηγούμενα.

Στο άρθρο 24, «Καταργούμενες διατάξεις», στο πρώτο εδάφιο μετά τη φράση «Από την...» οι λέξεις «τη δημοσίευση» αντικαθίστανται και εδώ με τις λέξεις «την έναρξη ισχύος».

Τέλος στο άρθρο 26 που αφορά την έναρξη ισχύος. Γράφει: «η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του...». Αφού όμως όλα τα πήγαμε «από τη δημοσίευση» η διατύπωση θα γίνει ως εξής: «Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από την 1.1.2003, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά σε επιμέρους διατάξεις του». Και αυτό γίνεται για να υπάρξει και επαρκής χρόνος για να ολοκληρωθούν οι προετοιμασίες, επομένως η χρονική στιγμή ολοκληρωμένης και πλήρους έναρξης λειτουργίας είναι πλέον η 1.1.2003.

Αυτές, λοιπόν, είναι οι παρατηρήσεις. Επομένως αλλάζει η διατύπωση και στο άρθρο 23 παράγραφος 3 και 4, όπου οι λέξεις «από τη δημοσίευση του νόμου τούτου» αντικαθίστανται από τη φράση «από 1-1-2003».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ολοκληρώσατε, κύριε Υπουργέ;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε. Αυτές ήταν οι παρεμβάσεις που συζητήσαμε στην επιτροπή σε μια εξαιρετική συζήτηση σε τέσσερις συνεδριάσεις. Νομίζω ότι ουσιαστικά προωθούμε τη μεγαλύτερη δυνατή σύγκλιση απόψεων για την ολοκλήρωση των θέσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Καλώς, κύριε Υπουργέ.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Βλέπω ότι είστε ικανοποιημένοι ως εισηγητής, κύριε Βαθειά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΘΕΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, είμαι ικανοποιημένος σε μεγάλο βαθμό, αφού έγινε δεκτό το 7 και 5 από τον κύριο Υπουργό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Λιάσκος.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αφού έγιναν εκπώσεις, θα πρέπει σε αυτήν τη λογική να αγοράσουμε.

Κύριε Υπουργέ, βάλαμε συγκεκριμένα ζητήματα από την αρχή της συζήτησης. Βέβαια αυτά τα ζητήματα άπτονται της φιλοσοφίας του νομοσχεδίου. Εμείς υποστηρίζουμε και το αιτιολογήσαμε επαρκώς ότι η φιλοσοφία του νομοσχεδίου δεν εναρμονίζεται με την πλήρη απελευθέρωση και τον ανταγωνισμό. Αιτιολογούμε ότι αυτό κυρίαρχα εντοπίζεται στα άρθρα 6 και 7 στα σημεία που θίξαμε και κατά την πρωτολογία μας.

Ειδικά στο άρθρο 7 και μόνο αυτή η προσπάθεια, την οποία εν πάση περιπτώσει ας την αξιολογήσει ο καθείς όπως θέλει, αποτελεί ένα θετικό βήμα. Όμως από την άλλη μεριά δεν δείχνει την ορθότητα της άποψής μας; Δεν δείχνει ότι εν πάση περιπτώσει όταν βάζουμε ζήτημα μειωμένης πρόσβασης ενός επιχειρηματία στην επιχειρηματική του δραστηριότητα αυτό πράγματι αντίκειται στους κανόνες της ισότητας και της οικονομικής ελευθερίας;

Ξεκινώντας θα ήθελα να πω πως πράγματι η ελληνική κοινωνία βλέπει –ίσως να μην αντιλαμβάνεται τόσο πολύ– το ζήτημα της φοροδιαφυγής. Όμως αντιλαμβάνεται τα φαινόμενα της νοθείας και κάτι άλλο που είναι πολύ πιο σημαντικό, ότι δηλαδή αυτά που είναι παραδείγματα προς αποφυγή κατήντησαν παραδείγματα προς μίμηση!

Εκείνο, λοιπόν, που είναι σημαντικό και που πρέπει να βγει ως φιλοσοφία από αυτό το νομοσχέδιο είναι ότι επιτέλους θα λειτουργήσουν οι ελεγκτικοί μηχανισμοί του κράτους. Ας μην πετάμε το μπαλάκι οπουδήποτε αλλού. Εμείς, αλλά αν θέλετε κι εσείς ως Κυβέρνηση και ο μηχανισμός του κράτους είναι αυτά τα στοιχεία που θα εξασφαλίσουν τον καταναλωτή και αν θέλετε θα επιβάλλουν τους κανόνες της νομιμότητας.

Πέρα από αυτά που είναι γενικές παρατηρήσεις και πριν αναφερθώ στα δύο-τρία πράγματα σε κάθε άρθρο, θα ήθελα να σας πω ότι χαίρομαστε που σχεδόν όλες οι παρατηρήσεις που ήταν –ας το πω έτσι– τεχνικού περιεχομένου κι εξυπηρέτησης –διότι υπήρχαν σημαντικά ζητήματα– έγιναν δεκτές.

Όμως πρέπει να αντιληφθείτε ότι πράγματι το νομοσχέδιο μας απασχόλησε σε κάθε του σειρά. Δεν είναι δυνατόν να κάνουν τέτοιου είδους προτάσεις, οι οποίες όντως βελτιώνουν ορισμένα άρθρα χωρίς εμείς να έχουμε διακαή πόθο από αυτήν την προσπάθεια να επιτευχθεί η εξυγίανση της αγοράς και ο ανταγωνισμός.

Για τα άρθρα 1, 2, 3 δεν χρειάζεται να πω περισσότερα. Στην επιτροπή, κύριε Υπουργέ, είπα δύο-τρία πράγματα.

Ας πάμε κατευθείαν στο άρθρο 4, το οποίο βελτιώνει λάθη και παραλείψεις προηγούμενων εκδόσεων, όπως η διαγραφή των αδειών σκοπιμότητας και του δικαιώματος μιας μόνο άδειας.

Έτσι έχουμε τη σχετική απελευθέρωση. Τα διυλιστήρια και οι εταιρείες έχουν πλέον τη δυνατότητα να δραστηριοποιούνται με διαφορετικού είδους και κατηγορίες αδειών.

Στις παραγράφους 2, 3 και 5 παρατηρούμε ότι υπάρχει μια υπουργοκεντρική ρύθμιση. Κύριε Υπουργέ, το είπα το πρώτο, το είπα πάρα πολλές φορές και στην επιτροπή. Το γεγονός ότι χρειάζονται τριάντα οκτώ υπουργικές αποφάσεις ή αποφάσεις συναρμοδίων Υπουργών προκειμένου να δραστηριοποιηθούν βασικές διατάξεις του νομοσχεδίου δεν μας βρίσκει σύμφωνους. Δεν μπορεί να είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο μεταφέρει την εξουσιοδοτική αρμοδιότητα πλέον σε σας από τη Βουλή. Για διαδικαστικά θέματα θα μπορούσαμε να το δεχθούμε, αλλά αυτό το βάζουμε ως απαραίτητη προϋπόθεση. Πράγματι βλέπουμε σημαντικές αποφάσεις οι οποίες θα πρέπει να παίρνονται από το Υπουργείο Ανάπτυξης.

Στο άρθρο 5 θεσπίζεται στρεβλά –συνεχίζουμε να το υποστηρίζουμε– το δικαίωμα της άμεσης πρόσβασης των βενζινοπωλών στα διυλιστήρια.

Το άρθρο 6 αλλάζει εκ βάθρων το μηχανισμό εμπορίας πετρελαιοειδών με την τροποποίηση των διαφόρων μορφών αδειών εμπορίας.

Στην παράγραφο 4 του άρθρου καθορίζονται οι τέσσερις βασικοί τύποι των νέων αδειών με διαχωρισμό των αφορολογητών καυσίμων ναυτιλίας και αεροπορίας. Το γεγονός ότι αντι-

καθιστάτε την παράγραφο 2 του άρθρου 6, όπως σας τη ζητήσαμε ή περίπου έτσι όπως σας τη ζητήσαμε, έτσι ώστε να είναι εναρμονισμένη και με τους εμπόρους λιανικής, είναι θετικό.

Στην παράγραφο 5α του άρθρου 6 καθορίζονται τα απαιτούμενα εταιρικά κεφάλαια για την έκδοση αδειών εμπορίας. Τα ποσά είναι ιδιαίτερα αυξημένα σε σχέση με τις απαιτήσεις του ισχύοντος νόμου. Είναι από τέσσερις σε οκτώ φορές πιο πολλά. Εδώ προτείνουμε να αυξηθούν μεν, αλλά να περιοριστούν σε ένα διπλασιασμό ή, εν πάση περιπτώσει, λίγο παραπάνω.

Στην παράγραφο 5β καθορίζονται οι απαιτήσεις σε αποθηκευτικούς χώρους. Οι απαιτήσεις αυξάνουν σημαντικά. Έτσι επιφέρονται σημαντικές αλλαγές στη δραστηριοποίηση των υφιστάμενων εταιρειών αφήνοντας, κατά την άποψή μας, έξω από την πανελλαδική δράση κάποιες μικρές, αλλά πολύ δραστήριες εταιρείες οι οποίες δεν καλύπτουν το νέο όριο των δεκατριών χιλιάδων κυβικών.

Εδώ θα ήθελα να πω το εξής. Το είπα και στην επιτροπή και το επαναλαμβάνω για να γίνει κατανοητό. Η χώρα έχει συνολικό δυναμικό αποθηκευτικών χώρων 1.200.000 κυβικά μέτρα...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Όχι τόσα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ: Τόσα έχει.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Έχει 11.500 εκατομμύρια.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ: Όχι, δεν είναι ...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Τα διυλιστήρια δεν τα βάζετε μέσα;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ: Μιλώ για τη δυναμικότητα των αποθηκευτικών χώρων όπου αποθηκεύονται...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Όλα μαζί με τα διυλιστήρια είναι 11.500 εκατομμύρια. Αλίμονο αν ήταν ...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ: Είναι γεγονός ότι εδώ με αυτήν τη διάταξη -εάν όλες φτιάξουν το όριο- θα προστεθούν σαράντα χιλιάδες κυβικά πανελλαδικά. Είναι σταγόνα στον ωκεανό. Δεν λύνουν κανένα πρόβλημα. Πέρα από την υπερεπάρκεια των αποθηκευτικών χώρων που υφίσταται, δεν λύνεται κανένα πρόβλημα. Η παράγραφος αυτή ευνοεί τις μεγάλες εταιρείες αναγκάζοντας κάποιες μικρές να προσαρμοστούν ή να συγχωνευτούν ή πιθανώς να κλείσουν, να πουλήσουν, να νοικιάσουν αποθηκευτικούς χώρους και δημιουργεί πρόβλημα για τα περίπου χίλια πρατήρια αυτών των μικρών εταιρειών, τα οποία πιθανώς θα υποχρεωθούν σε πώληση ή ανεξαρτητοποίηση. Ο περιορισμός αυτός θεωρούμε ότι δεν έχει νόημα. Το μέτρο του διοικητικού καθορισμού της χωρητικότητας των αποθηκευτικών χώρων πιστεύουμε ότι εκτός από αυθαίρετο στερείται και μιας οικονομολογικής λογικής. Είναι άσκοπες επενδύσεις.

Στην ίδια παράγραφο για τη σύνδεση των αποθηκευτικών χώρων με τα διυλιστήρια απ' ό,τι είχαμε δει παραλείπεται η οδική πρόσβαση που ενδεχομένως αποκλείει υφιστάμενους αποθηκευτικούς χώρους που είναι απομονωμένοι.

Τέλος στο άρθρο 6 παράγραφος 5β θα πρέπει να προσεχθεί η δυνατότητα χορήγησης άδειας εμπορίας με τη δυνατότητα εύρεσης αποθηκευτικών χώρων εντός διυλιστηρίου χωρίς άλλες προϋποθέσεις.

Στην παράγραφο 6β' η υποχρέωση τήρησης λειτουργικών αποθεμάτων -που θα είναι ίσο με τα 5/365 των πωλήσεων- αναμένεται επίσης να επιβαρύνει σημαντικά τα λειτουργικά έξοδα.

Επίσης, στην παράγραφο 6, γβ' προβάλαμε την ένστασή μας σε ό,τι αφορά την πώληση του 30%. Θεωρούμε ότι ευνοούνται οι εταιρείες που έχουν απευθείας σύνδεση με τα διυλιστήρια και επιβαρύνονται σημαντικά άλλες που είναι πρακτικά δύσκολο να τροφοδοτούν την αγορά λόγω διασποράς και μεγάλων αποστάσεων από τις εγκαταστάσεις που έχουν.

Μάλιστα κάναμε και πρόταση και είπαμε ότι, εν πάση περιπτώσει, αν θέλετε να βάλετε τη διακίνηση του 30%, βάλετε την στη διοικητική περιφέρεια που υπάρχουν οι εγκαταστάσεις, όπως ίσχυε για το προηγούμενο καθεστώς των αδειών. Δεν χρειάζεται να τις αναγκάσουμε από κάποια στιγμή και μετά να δημιουργούν τρομακτικά λειτουργικά έξοδα! Δεν υπάρχει κανένας λόγος γι' αυτό! Αυτό το μέτρο ευνοεί σαφώς τις μεγάλες εταιρείες! Ας γίνουν για τους πέντε γειτονικούς νομούς.

Στο άρθρο 6, παράγραφος 8, τροποποιείται το καθεστώς των μεσαζόντων, αλλά επειδή οι παραγγελιοδότες είχαν ένα σημα-

ντικό μερίδιο της αγοράς -έχουν εκδώσει βιβλία, έχουν προσωπικό, έχουν παραγγελίες σε εξέλιξη- θεωρούν ότι τουλάχιστον θα πρέπει να υπάρξει μία μεταβατική περίοδος. Ζητούμε, λοιπόν, να υπάρξει τουλάχιστον εδώ μια μεταβατική περίοδος, για να μπορούν και αυτοί οι άνθρωποι να προσαρμοστούν.

Στο άρθρο 7 θα ήθελα να πω ότι στην παράγραφο 10 και 11 έχουμε αναφερθεί εκτενέστατα. Για να τα πούμε εν συντομία για άλλη μια φορά, εμείς θεωρούμε ότι δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να υποχρεώνεται κανείς να συνεταιριστεί συνεργαζόμενος και να κάνει υποχρεωτική εταιρεία με κάποιον άλλον, προκειμένου να έχει πρόσβαση στο αντικείμενο των εργασιών του! Αυτό είναι απαράδεκτο!

Επίσης, δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να υφίσταται η συνευθύνη, όπως υφίσταται και με τους εμπόρους. Αυτό το καταδικάζουμε. Δεν μπορεί να υφίσταται η συνευθύνη και ως αποτέλεσμα να την πληρώνουν όλοι μαζί, αν ένας απ' αυτούς που θα συνεταιριστούν κάνει ο,τιδήποτε! Θεωρούμε ότι κατ' αυτόν τον τρόπο -το είπα και στην πρωτολογία μου το πρωί- δεν υπάρχει περίπτωση άνθρωπος νοήμων να συνεταιριστεί με κάποιον άλλον, όταν δεν μπορεί να ελέγχει τι θα κάνει αυτός ο άλλος και ταυτόχρονα να είναι υπεύθυνος για οποιεσδήποτε πράξεις και παραλείψεις! Αυτά είναι αδιανόητα πράγματα!

Είπα, μάλιστα, και στον κύριο Υπουργό αν ξέρει καμιά τέτοια εταιρεία, να μου την πει και μένα για να ξέρω πού μπορεί να υφίσταται αυτό το καθεστώς, δηλαδή πώς μπορούν να είναι συνευθύνοι -με την έννοια ότι μπορούν να συνδιαχειρίζονται το προϊόν εφόσον θα είναι επτά πρατήρια- χωρίς να γνωρίζει ο ένας τον άλλον;

Επίσης η περίπτωση της συνευθύνης σε ό,τι αφορά τον έμπορο με τον πρατηριούχο, επίσης δεν μπορεί να υφίσταται, αλλά θα πρέπει να εφαρμόζονται οι αγορανομικές διατάξεις, διότι κατ' αυτήν την έννοια αυτόματα ο έμπορος κάποια στιγμή δεν θα πωλεί στον πρατηριούχο, διότι θα υπάρχει η εξής λογική: «Πού ξέρω εγώ τι θα κάνει; Θα πρέπει να υλοποιήσεις αυτά που εγώ θα σου πω, για να μπορέσω να σου πουλήσω».

Έτσι, λοιπόν, με μαθηματική ακρίβεια οδηγούμε και τα πρατήρια προς τις εταιρείες! Είναι ξεκαθαρισμένο πώς λειτουργεί το νομοσχέδιο!

Στο άρθρο 9, όπου ρυθμίζεται η επιμέτρηση των υγραερίων, ξεκαθαρίζονται οι ρόλοι και σταματά η επικίνδυνη και παράνομη αυθαίρεση που επικρατεί.

Στο άρθρο 10 καθορίζεται καλύτερα ο τρόπος πρόσβασης σε αγωγούς.

Στο άρθρο 12 καθορίζεται ο τρόπος τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας. Είναι η αλλαγή που έγινε, όπως είπαμε και το πρωί.

Θα ήθελα να πω ότι στο άρθρο 13 έγινε η αλλαγή που είπε ο Υπουργός -εξάλλου, το είχαμε προτείνει και εμείς- σχετικά με τον εκπρόσωπο των φορέων του κλάδου.

Στο άρθρο 14 ρυθμίζονται το πλαίσιο και οι όροι αδειοδοτήσεων στον κανονισμό των αδειών.

Στα άρθρα 16 και 17 ορθώς προβλέπονται σκληρές ποινές για τους παραβάτες του νόμου. Το εγκρίναμε, είπαμε ότι έτσι πρέπει να είναι.

Στο άρθρο 18 είχαμε προτείνει την ανάπτυξη μηχανισμών υποστήριξης των ελέγχων της αγοράς και της εξάλειψης των φαινομένων της νοθείας και της λαθρεμπορίας με πιστοποιημένα εργαστήρια.

Χαιρόμαστε, κύριε Υπουργέ, που το αντιληφθήκατε και το βάλατε σήμερα, γιατί δεν είναι δυνατόν από τα δείγματα τα οποία αποστέλλονται σε ένα μόνο σημείο να μπορεί να πιστοποιηθεί η νοθεία. Αν πάνε πενήντα χιλιάδες δείγματα, αντιλαμβάνεστε ότι μετά από έξι ή επτά μήνες έρχεται το δείγμα πίσω και έχει τελειώσει το παραμύθι.

Στο άρθρο 19 επίσης είχαμε κάνει πρόταση το 0,25 του 1% να πηγαίνει στους ΟΤΑ, οι οποίοι πραγματικά υποφέρουν από τις εγκαταστάσεις των διυλιστηρίων. Επίσης κάναμε πρόταση να αυξηθεί το επιδοτούμενο καύσιμο προς τα νησιά.

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

Νομίζω ότι έχω τη δυνατότητα για ακόμη ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Βεβαίως, για να μην αισθάνεστε πιεσμένοι, όπως και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας θα έχετε πρόσθετο χρόνο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Στο άρθρο 20 προτείνονται μέτρα για τη διαμόρφωση των τιμών.

Στο άρθρο 21 προβλέπεται η έκδοση προεδρικών διαταγμάτων για τους κανονισμούς ασφαλείας από τις διαδικασίες προμήθειας, διύλισης, αποθήκευσης και εμπορίας.

Στο άρθρο 22 ρυθμίζονται τα θέματα καθιέρωσης ωραρίου των πρατηρίων. Βάλαμε τότε το θέμα, κύριε Υπουργέ -και βλέπω ότι και αυτό το καταλάβατε, γιατί δεν μπορούσε να γίνει αλλιώς- ότι δεν είναι δυνατόν να υπάρχει πλαφόν μόνο προς τα πάνω. Θα έπρεπε να υπάρχει πλαφόν και προς τα κάτω, γιατί αλλιώς ολόκληρες περιοχές θα έμεναν χωρίς πρατήριο.

Θα σας επισημάνω και κάτι άλλο. Το είδατε αυτό στο α' . Δεν είδατε όμως το β', κύριε Υπουργέ. Λέτε: «Με αποφάσεις των νομαρχών καθορίζονται...» και είχατε βάλει το πλαφόν το κατώτερο και το ανώτερο. Αλλά το β' λέει «η διάρκεια της νυκτερινής λειτουργίας τους». Δηλαδή αν ο Νομάρχης πει ότι το πρατήριο θα είναι ανοικτό μέχρι τις 11 το βράδυ, τι θα γίνει; Γιατί, μπορεί οι τοπικοί φορείς να πιέσουν και να πουν «γράψε στην απόφαση ότι θα είναι ανοικτό μέχρι τις 11 το βράδυ». Τότε θα μένουν ολόκληρες περιοχές χωρίς βενζίνη;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Είναι υπουργική απόφαση, κύριε συνάδελφε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ: Θεωρώ ότι η διάρκεια της νυκτερινής λειτουργίας θα πρέπει να καθορίζεται με το νόμο.

Το άρθρο 23 περιέχει τις κρίσιμες μεταβατικές διατάξεις. Δίνεται περίοδος τριών ετών για συμμόρφωση με τις διατάξεις του νόμου, με δικαίωμα ενός έτους επιπρόσθετα που μπορεί να χορηγηθεί από τον Υπουργό Ανάπτυξης. Εμείς τονίσαμε ότι τα περιθώρια είναι ασφυκτικά για τις μικρές εταιρείες.

Κύριε Υπουργέ, να σας πω κάτι; Αν θα βγείτε στην ελληνική περιφέρεια θα δείτε ότι χωροταξικός σχεδιασμός δεν υπάρχει πουθενά. Από την άλλη πλευρά υπάρχουν σοβαρά προβλήματα στο να δημιουργούνται εγκαταστάσεις αποθηκευτικών χώρων σε οποιαδήποτε διοικητικά όρια οποιουδήποτε δήμου στη χώρα. Αντιλαμβάνεστε ότι είναι πολύ εύκολο να παρέλθει αυτό το χρονικό διάστημα, χωρίς και αυτός που έχει πρόθεση να φτιάξει τις εγκαταστάσεις να μπορεί να το υλοποιήσει. Υπάρχει πάρα πολύ σοβαρό πρόβλημα και αυτό το είχαμε επισημάνει. Αν θέλετε τουλάχιστον θα πρέπει εδώ να καταδειχθεί, να αποδεικνύεται το τι θα γίνει αν θέλει να το πράξει η εταιρεία, αλλά εκ των πραγμάτων λόγω αδυναμίας του κράτους δεν μπορεί να το υλοποιήσει. Τι θα γίνει λοιπόν; Θα κλείσει; Είναι ένα σημαντικό ζήτημα. Εσείς βάατε μόνο το χρονικό περιθώριο.

Εμείς είπαμε κατ' αρχήν να γίνει αυτό πέντε χρόνια και παράλληλα βέβαια να μπορούν να ξεπερνούν προβλήματα που τυχόν έχουν από τη χρήση γης. Γιατί υπάρχει και αυτό το ζήτημα.

Στο άρθρο 23 παρ. 5, προβλέπεται ότι σε ένα έτος από την ισχύ του νόμου, οι μεταπωλητές του πετρελαίου θέρμανσης θα πρέπει να εφοδιαστούν με άδεια. Το περιθώριο είναι πάντα μικρό, με δεδομένο ότι στο άρθρο 14 υπάρχει πρόβλεψη έκδοσης ειδικού κανονισμού αδειών που θα απαιτήσει χρόνο. Για χρονική σιγουριά προτείνεται η αντικατάσταση ισχύος σε ένα έτος από την έκδοση του κανονισμού αδειών και όχι από τη δημοσίευση.

Στο άρθρο 25 ρυθμίζονται κατά παρέκκλιση θέματα κατασκευής, λειτουργίας και χρηματοδότησης του αγωγού μεταφοράς καυσίμων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Μέχρι και το άρθρο 24 συζητάμε, κύριε συνάδελφε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ: Σαν τελική παρατήρηση εμείς έχουμε να πούμε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι σε ό,τι αυτό το νομοσχέδιο προσβλέπει προς θετική κατεύθυνση -άλλωστε πάρα πολλές δικές μας προτάσεις έγιναν αποδεκτές προς αυτόν τον άξονα- εμείς είμαστε σύμφωνοι.

Εκεί, όμως, που πραγματικά είμαστε άτεγκτοι, είναι στα σημεία όπου παραβιάζεται ο ανταγωνισμός και αυτό, αν θέλετε,

γιατί ο τελικός χαμένος θα είναι ο καταναλωτής και μόνον αυτός. Επίσης, με το πρόσχημα της λαθρεμπορίας και της νοθείας, αποστερούμε από επαγγελματικές τάξεις τη δυνατότητα της ανάπτυξης, άλλες τις καταργούμε και με αυτό το πρόσχημα στραγγαλίζουμε τον ανταγωνισμό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ο κ. Σκυλλάκος έχει το λόγο, εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή έλειπα από την πρωινή συνεδρίαση, θα μιλήσω για τα άρθρα, αλλά θα υπάρχει και μία γενικότερη τοποθέτηση, μία εισαγωγή εκ μέρους μου, μέσα στα υπάρχοντα χρονικά πλαίσια φυσικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κύριε Σκυλλάκο, αυτό το γνωρίζει το Προεδρείο και συμφωνεί.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Η δική μας άποψη είναι η εξής, ότι το νομοσχέδιο έρχεται κατ' επιταγήν της «SHELL» και της «BP», που συγχωνεύθηκε με τη «MOBIL».

Κοιτάξε πώς έχει το θέμα. Από το 1992 μέχρι το 1999 αυτές οι δύο εταιρείες, με βάση τα στοιχεία της Επιτροπής Ανταγωνισμού, έχασαν δεκατρείς μονάδες στην αγορά. Από 54% που τροφοδοτούσαν την αγορά, μειώθηκαν στο 41%. Έπρεπε, λοιπόν, να αντιμετωπιστεί αυτό το ζήτημα και αντιμετωπίζεται κατά τρόπο που θα «χτυπήσει» και τις άλλες εταιρείες και τους λιανοπωλητές. Θα εξηγήσω πιο κάτω με ποιον τρόπο θα «χτυπηθούν» οι άλλες εταιρείες.

Θα πρέπει, όμως, να σημειώσω εδώ ότι και από άποψη διύλιση-στηρίων οδηγούμαστε σε ακόμα μεγαλύτερη μονοπωλήση. Παρά τα όσα λέει ο κύριος Υπουργός, ότι δηλαδή θα συμμετάσχει κάποιος στο μετοχικό κεφάλαιο, ουσιαστικά υπάρχει απόφαση τα ΕΛΠΕ να δοθούν στο Λάτση. Έτσι, ο Λάτσης θα έχει τα σημερινά κρατικά διυλιστήρια, θα έχει και αυτά που έχει σήμερα, θα έχει και τη «MOTOROIL». Θα είναι ουσιαστικά δύο ιδιωτικές εταιρείες, η «MOTOROIL» και η «PETROLA». Θα μείνουν ουσιαστικά δύο εταιρείες, η «BP» συγχωνευμένη και η «SHELL», που θα είναι πάλι δύο εταιρείες στον τομέα της εμπορίας.

Θα εξηγήσω πώς επιτυγχάνεται αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Υπάρχει και η «ABIN MOTOR-OIL».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Σας παρακαλώ, μην αρχίζετε διάλογο μεταξύ σας. Υπάρχει και Προεδρείο...

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Η «ABIN» ουσιαστικά είναι θυγατρική, είναι υπό τον έλεγχο της «SHELL» και όχι της «BP». Άλλωστε, μίλησα και με τις εταιρείες που διαμαρτύρονται. Ο κ. Μαντέλης τα ξέρει αυτά καλύτερα.

Πώς διευκολύνεται η κατάσταση; Διευκολύνεται λόγω του ότι βγήκε αυτή η απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης ότι δεν τηρούν με τους κανόνες της απελευθέρωσης, διότι δημιουργούνται δεσμευτικές υποχρεώσεις να έχουν συμβάσεις προμήθειας οι εταιρείες, επειδή έδιναν χώρους στις εταιρείες εμπορίας, για να κρατάνε τα αποθέματα ασφαλείας.

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

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν κινείται σε αντίθετη κατεύθυνση. Όποιος ευνοεί τη λογική της απελευθέρωσης, της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας, ουσιαστικά ευνοεί το μεγάλο κεφάλαιο, είτε το καταλαβαίνει είτε όχι, διότι σε κανόνες πλήρους απελευθέρωσης «το μεγάλο ψάρι τρώει το μικρό», είτε με συγχωνεύσεις είτε γιατί ρίχνει το κόστος. Έτσι, οδηγούμαστε σε μονοπωλήση. Η Ευρωπαϊκή Ένωση κινείται γενικά στη λογική της μονοπωλήσης.

Βεβαίως δεν έρχεται εδώ να μας πει τι θα κάνουμε με την «BP» ή με τον Λάτση ή με τη «SHELL». Αυτά τα κάνει η κάθε κυβέρνηση στη χώρα της.

Έρχεται λοιπόν αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο διευκολύνει δύο εταιρίες και την «ΕΚΟ» ως τρίτη, η οποία θα ιδιωτικοποιηθεί, διότι ιδιωτικοποιείται όλη η επιχείρηση των πετρελαίων. Έτσι θα μαζευτεί όλος ο τζίρος εκεί.

Οι άλλες εταιρίες διαμαρτύρονται. Πληροφορήθηκα ότι έγινε σκοτωμός στην εταιρία, της οποίας ο εκπρόσωπος μας μίλησε στην αρμόδια επιτροπή. Αυτός ουσιαστικά εκπροσωπεί τις δύο,

τρεις μεγάλες εταιρίες.

Οι άλλοι είναι έτοιμοι να φύγουν και συντάσσονται με τις απόψεις του μικρότερου συλλόγου, της κυρίας, που μας μίλησε. Η κυρία αυτή είπε ότι είναι φωτογραφικό το νομοσχέδιο και η διάταξη αυτή υπέρ των δύο, τριών μεγάλων εταιριών.

Πώς επιτυγχάνεται; Επιτυγχάνεται όχι με τη λογική της απελευθέρωσης, όπου με την απελευθέρωση λόγω της ευελιξίας, του ενός ή του άλλου τα καταφέρνουν οι μικρότεροι να κερδίζουν σε βάρος των ισχυρότερων. Αυτό γίνεται στην Ελλάδα αυτά τα χρόνια, κερδίζουν οι μικρότερες εταιρίες. Τότε έρχονται οι κρατικομονοπωλιακές ρυθμίσεις της Κυβέρνησης, για να εμποδίσουν τον ανταγωνισμό, γιατί έτσι συμφέρει στη «SHELL» και στη «BP». Θα το εξηγήσω αυτό και στη συνέχεια.

Αποτέλεσμα θα είναι η γρήγορη μονοπώληση της αγοράς, θα το πληρώσουν οι καταναλωτές με υψηλότερες τιμές. Φεύγουν από τη μέση μία σειρά μικρότερων εταιριών εμπορίας και ολόκληρος κλάδος των λιανοπωλητών-μεσαζόντων, που πηγαίνουν στα νοσοκομεία, στα ξενοδοχεία χτυπιέται, γιατί τους κόβουμε τη δυνατότητα για πετρέλαιο κίνησης. Θα εξηγήσω περισσότερα και γι' αυτό το πράγμα.

Τρίτον, θα χτυπηθούν στην πορεία και οι βενζινοπώλες, διότι δίνεται η δυνατότητα στις μεγάλες εταιρίες εμπορίας να κάνουν δικά τους πρατήρια. Αυτή η δυνατότητα δεν υπήρχε μέχρι σήμερα.

Χτυπιούνται λοιπόν οι μικρομεσαίοι και θα ανέβουν οι τιμές λόγω μονοπώλησης. Όταν θα υπάρχει ασυδοσία, κατά τη γνώμη μας και το περιβάλλον θα χειροτερεύσει, γιατί θα χαλαρώσουν ακόμα περισσότερο και οι όποιοι κανόνες υπάρχουν στα χαρτιά και δεν εφαρμόζονται ποτέ.

Τώρα τι κάνει η Κυβέρνηση και το Υπουργείο; Δημιουργεί ένα προπέτασμα καπνού. Πώς; Έρχεται και λέει ότι υπάρχει πρόβλημα με την παραεμπορία, με τη νοθεία και με το λαθρεμπόριο. Γι' αυτό αυξάνουμε τις ποινές, επιβάλλουμε και άλλες αυστηρότερες ποινές, διοικητικές και ποινικές, δημιουργούμε τη συνευθύνη, την αλληλέγγυα ευθύνη, και κάνουμε και ένα μηχανισμό διά κληρώσεως για ενάμιση χρόνο. Αυτό είναι το πρόβλημα, που έλεπε; Οι εκπρόσωποι τι μας είπαν; Ότι δεν αντιμετωπίζονται αυτά τα ζητήματα έτσι, ότι είχαν κάνει σε συσκέψεις πριν από μερικά χρόνια είκοσι προτάσεις και δεν προχώρησε σε τίποτα, διότι δεν υπάρχει η πολιτική βούληση, για να αντιμετωπιστούν η παραεμπορία, η νοθεία και το λαθρεμπόριο. Εξάλλου αποδείχτηκε ότι το λαθρεμπόριο γίνεται κυρίως με τα ναυτιλιακά καύσιμα και δεν είναι το κύριο πρόβλημα η βενζίνη θέρμανσης. Εκεί είναι η μεγάλη παρανομία.

Η Κυβέρνηση εμφανίζεται ότι τάχα θα αντιμετωπίσει αυτό το ζήτημα. Μετά τη συζήτηση στη επιτροπή υπήρξαν και δηλώσεις στα κανάλια ξαφνικά για τη νοθεία στα καύσιμα. Ήγιναν από το τίποτα. Ήταν η προπαγάνδα της Κυβέρνησης μέσω των δημοσιογράφων και των καναλιών, που μπορεί και επηρεάζει.

Έρχομαι τώρα να στοιχειοθετήσω όλα αυτά. Πρώτα και κύρια σε σχέση με το πώς χτυπιούνται. Χτυπιούνται οι μικρότερες εταιρίες εμπορίας, διότι αυξάνεται το κεφάλαιο, το οποίο πρέπει να έχουν. Πρέπει να είναι μόνο ανώνυμες εταιρίες, κάτι που εμποδίζει καινούριες εταιρίες να μπουν μέσα. Όλα αυτά που σας λέω εμποδίζουν και καινούριες εταιρίες.

Αυξάνει ο όγκος των αποθηκευτικών χώρων, διευρύνονται τα λειτουργικά αποθέματα και το κυριότερο έχει σχέση με το 30%, που πρέπει να πιστοποιείται ότι έχει στην αποθήκη του, για να πουληθεί στην υπόλοιπη Ελλάδα. Όποιος δεν έχει εγκαταστάσεις σε όλην την Ελλάδα, δεν θα μπορέσει να λειτουργήσει, διότι θα ανέβει πολύ το κόστος του. Έτσι αυτές οι μικρές εταιρίες, που πουλούσαν με την Επιτροπή Ανταγωνισμού 20 δραχμές φθηνότερα και ευνοούνταν ο καταναλωτής, θα ανεβάσουν το κόστος λειτουργίας τους και θα ανεβεί τελικά και η τιμή.

Θα επικρατήσουν τελικά αυτοί. Θα φύγουν από τη μέση, δεν θα μπορέσουν να επιβιώσουν και αυτές είναι ρυθμίσεις πράγματι ενάντια στον ανταγωνισμό. Τις πολυεθνικές δεν τις ενδιαφέρουν αυτοί οι κανόνες. Αυτό που τους ενδιαφέρει είναι πώς θα βγάλουν από τη μέση τους ανταγωνιστές τους. Πότε απελευθέρωση, τότε κρατικομονοπωλιακές ρυθμίσεις και αυτό γίνεται με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Το δεύτερο με τους βενζινοπώλες. Η Ομοσπονδία των Βενζινοπωλών θεωρεί λύση του προβλήματος την ελεύθερη πρόσβαση στα διύλιστήρια, ενώ είναι γνωστό ότι δεν έχουν όλοι τους απαραίτητους μηχανισμούς από μόνος του ο καθένας να μπορεί να το παίρνει από τα διύλιστήρια. Εμείς δεν λέμε όχι σ' αυτό. Βεβαίως θα έπρεπε να έχουν και αυτοί κάθε δικαίωμα και όχι να εξαναγκάζονται σε συνεταιρισμό ή σε κοινοπραξία. Αυτά γίνονται εθελοντικά, δεν γίνονται με το νόμο. Το μεγάλο πρόβλημα κατά τη δική μας άποψη δεν είναι αυτό. Το μεγάλο πρόβλημα είναι ότι θα μπορέσουν οι εταιρίες να φτιάχνουν δικά τους βενζινάδικα, πράγμα το οποίο απαγορευόταν μέχρι σήμερα. Στο βαθμό που θα μονοπωληθεί ο κλάδος και που θα μείνουν τρεις, τέσσερις, πέντε, έξι εταιρίες εμπορίας, η συνεννόηση μεταξύ τους θα δημιουργήσει ασφυκτικό κλοιό και στο περιθώριο κέρδους που θα έχει ο βενζινοπώλης. Θα κτυπηθούν περισσότερο από τις γενικότερες ρυθμίσεις και λιγότερο από την αδυναμία να μπορούν να πάνε να πάρουν κατευθείαν το πετρέλαιο από τα διύλιστήρια. Θα έχουμε, λοιπόν, μείον και στην κατηγορία των εταιριών εμπορίας, θα χτυπηθούν οι βενζινοπώλες.

Τέλος, υπάρχει αυτός ο ενδιάμεσος κλάδος οι διακινητές λιανικής πώλησης που πηγαίνουν κατευθείαν στα νοσοκομεία, στα ιδρύματα, στα ξενοδοχεία κλπ. Πετρέλαιο θέρμανσης και πετρέλαιο κίνησης μέχρι σήμερα. Από τη συζήτηση επιβλήθηκε και δεν αμφισβητήθηκε από το Υπουργείο τελικώς ότι υπάρχει και μία ειδική διάταξη που δίνει τη δυνατότητα και είναι λογικό, να μην μπορούν να κάψουν πετρέλαιο θέρμανσης τα ξενοδοχεία ή διάφορα άλλα ιδρύματα κλπ. όταν δεν πρόκειται για θέρμανση. Όταν πρόκειται για κουζίνα, όταν πρόκειται για πισίνα, όταν πρόκειται για τέτοια μηχανήματα τα οποία δεν έχουν σχέση με τη θέρμανση. Γι' αυτό αυτά έκαιγαν από το άλλο το πετρέλαιο. Διακινούσε, λοιπόν, αυτός ο κλάδος και το ένα πετρέλαιο και το άλλο πετρέλαιο. Δεν λέω ότι αυτό δεν διευκόλυνε σε ορισμένες περιπτώσεις να γίνεται νομική. Ας υπάρξουν ελεγκτικοί μηχανισμοί για να μη γίνεται αυτή η παραεμπορία. Αλλά όχι να ερχόμαστε τώρα εδώ και να λέμε μόνον πετρέλαιο θέρμανσης θα διακινούν. Από τη στιγμή μάλιστα που η διάταξη παραμένει ως έχει και γίνεται λόγος για μηχανές εσωτερικής καύσης, υπερισχύει –στο πρώτο έτος της Νομικής τα μαθαίνουμε αυτά- ειδική διάταξη, για την οποία δεν λέτε ρητώς ότι καταργείται. Αν είναι έτσι όπως τα λέμε εμείς, στην ουσία θα καίνε για κουζίνες, πισίνες κλπ. πετρέλαιο κίνησης, αλλά θα απαγορεύσουμε σε ένα ολόκληρο κράτος να πουλά αυτό το πετρέλαιο κίνησης. Αυτό είναι το 30% του τζίρου και αποτελεί μεγάλο κύπημα για τον κλάδο. Αν είναι έτσι όπως τα λέτε εσείς ότι δεν είναι ειδική διάταξη, αλλά υπερισχύει η συγκεκριμένη διάταξη που έχετε, τότε πείτε καθαρά ότι δίνουμε στους ξενοδόχους και στους βιομηχάνους να καίνε πετρέλαιο θέρμανσης για υπηρεσίες και για μηχανήματα που δεν έχουν καμία σχέση με τη θέρμανση. Αυτό είναι μποναμάς και σε βάρος του δημοσίου. Ουσιαστικά είναι φοροαπαλλαγή να καίνε φθηνότερο πετρέλαιο οι βιομηχανίες και τα ξενοδοχεία. Ή το ένα συμβαίνει ή το άλλο. Ή χτυπάτε έναν κλάδο ή φοροαπαλλάσσετε μεγάλες επιχειρήσεις.

Έρχομαι τώρα σε επιμέρους ζητήματα. Υπάρχουν μία σειρά διατάξεις που όλα επαφίονται στον Υπουργό. Στο άρθρο 4 παράγραφος 5 περισσότερες άδειες από μία θα δίνει ο Υπουργός. Ο κανονισμός του άρθρου 14 αποφασίζεται από τον Υπουργό. Μέσα στον κανονισμό θα καθορίζεται και το μέγεθος της προστασίας του περιβάλλοντος, η προστασία των καταναλωτών, προδιαγραφές για να πάρει άδεια ο βενζινοπώλης, κίνητρα για τα βενζινάδικα, ανταποδοτικό τέλος και το ύψος για την άδεια του βενζινοπώλη, για την ανανέωση της άδειας, για δεύτερη άδεια κλπ. Όλα αυτά στον Υπουργό; Δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε.

Κίνητρα για συγχωνεύσεις άρθρο 7 παράγραφος 7. Τα κίνητρα θα καθορίζονται από τον Υπουργό. Γιατί να μην τα φέρνουμε στη Βουλή; Προεδρικό διάταγμα που ουσιαστικά εξαρτάται από τον Υπουργό, δεν θα έχει γνώμη η Βουλή για τους κανόνες ασφαλείας και για την προστασία της ζωής και υγείας των πολιτών. Άρθρο 21. Είμαστε αντίθετοι. Και να σκεφτείτε ότι υπάρ-

χουν και στιγμές εδώ στο Κοινοβούλιο που δεν υπάρχουν νομοσχέδια. Και αποφεύγετε λεπτά ζητήματα που πρέπει να συζητηθούν στη Βουλή να τα φέρνεται εδώ στη Βουλή αλλά θέλετε να τα λύνει ο κάθε Υπουργός από μόνος του.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Κύριοι συνάδελφοι, μην ανησυχείτε, περιμένουν άλλα τρία στη σειρά...

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Τα τελευταία χρόνια έχουμε δυστοκία σε νομοσχέδια.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ : Κάναμε βιομηχανία τη Βουλή, σε δύο τρεις μέρες τα ξεπετάμε.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ : Προχωρώ στις επιμέρους παρατηρήσεις. Για το περιβάλλον είναι θετικό ότι αναφέρεται ότι πρέπει επιτέλους να υπάρχει μόνιμη πυρόσβεση. Είναι πρωτοφανές «ΠΕΤΡΟΛΑ MOTOR OIL» και μια σειρά εταιρείες εμπορίας να μην επιβάλλεται από το νόμο να έχουν όλο το εικοσιτετράωρο πυρόσβεση. Και πάλι αυτό είναι γενικό. Ποιος θα αποφασίσει τι είδους πυρόσβεση και με ποιες προδιαγραφές θα υπάρξει; Θα έχουν ένα άτομο δηλαδή; Ποιος θα το αποφασίσει; Δεν θα πρέπει να το αποφασίσει το Κοινοβούλιο με κάποιους κανόνες;

Στο άρθρο 13, δεν ξέρω αν θέλετε να συμμετέχει εκπρόσωπος ο πρόεδρος της συνομοσπονδίας αλλά έχω την εντύπωση από όσα πρόλαβα να ακούσω, ενώ στα άλλα μέλη της αρμόδιας επιτροπής που θα αποφασίζει για τις κρίσεις θα είναι μέλη, για τον εκπρόσωπο των εργαζομένων λέτε ότι θα συμμετέχει χωρίς να διευκρινίζετε αν θα είναι με ψήφο. Βάλτε τη λέξη «συμμετέχει» αν δεν κάνω λάθος. Θα πρέπει να αναγραφεί ότι είναι και αυτούς μέλους.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Το διορθώσαμε.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Μακάρι να κάνω λάθος. Αν για τα άλλα λέμε ότι είναι μέλη και γι αυτόν «συμμετέχει» είναι κάτι διαφορετικό.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Το Σ.Τ.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Το Σ.Τ. Η εντύπωση είναι ότι αντί να λέει «μέλος», λέει «συμμετέχει». Να το γράψουμε. Αλλιώς να πούμε ότι είναι μέλος.

Άρθρο 15. Επαναλαμβάνω γιατί το δημόσιο πέρα από το στρατό να μην μπορεί να προμηθεύεται από τα διυλιστήρια. Γιατί χρειάζεται να μεσολαβεί η εταιρεία εμπορίας για το δημόσιο για να παίρνουν ποσοστό κέρδους οι εταιρείες εμπορίας; Δεν είναι σε βάρος του δημοσίου αυτή η διάταξη; Γιατί το κάναμε για το στρατό και δεν το κάναμε για το δημόσιο.

Άρθρο 19. Ειδικός λογαριασμός. Το 0,5% γίνεται 1%. Αυτό θα μετακυληθεί στην κατανάλωση. Η γνώμη μας είναι ότι με τέτοιες μεθόδους έχουμε μετακυλήσει. Καλύτερα θα ήταν να λύνονται αυτά τα ζητήματα όπου χρειάζεται επιδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό. Πέρα απ' αυτήν την παρατήρηση θέλω να πω ότι μέσα απ' αυτόν το λογαριασμό θα δίνονται κίνητρα για τις συγχωνεύσεις. Για να συγχωνευτεί η «BP» όπως έγινε με τη «MOBIL» Δεν συμφωνούμε.

Το άρθρο 20 αφορά τις τιμές. Θα στέλνουν λέει το κοστολόγιο τους -ενδεικτικές τιμές- στο Υπουργείο. Και τι έγινε;

Και τώρα υπάρχει ένα γενικότερο ζήτημα που έρχεται σε σύγκριση με την οικονομία της αγοράς και με την πλήρη απελευθέρωση. Γι' αυτό και σε όλα τα είδη έχουμε τέτοιες ανατιμήσεις, γι' αυτό δεν μπορείτε να κάνετε τίποτα, γιατί απαγορεύεται από τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς. Και μας λέτε σαμποτάζ! Μια μέρα κάναμε όσο μπορούσαμε μπιρκοτάζ των προϊόντων. Δεν θα πάνε όμως να ψωνίσουν την επόμενη ημέρα; Και αυτό που λέτε να βάλετε ύψος τιμών για ένα δίμηνο, να δούμε πόσες φορές θα το εφαρμόσετε. Πόσες φορές εφαρμόστηκε όλα αυτά τα χρόνια ο περιορισμός των τιμών; Σε ελάχιστες μόνο περιπτώσεις.

Στο άρθρο 22 θα πρέπει να καθορισθεί η νυκτερινή ώρα που δεν εργάζονται με ένα πλάφον που να είναι τουλάχιστον οκτώ με δέκα ώρες. Θα πρέπει να γίνει μία συνεννόηση μαζί τους και όχι να το αφήνουμε ελεύθερο και τελικά η νυκτερινή ώρα να είναι δώδεκα το βράδυ με τρεις το πρωί. Θα είναι δώρο-άδωρο.

Εμείς δεν είμαστε ενάντια στο να υπάρχει επιδότηση όσον

αφορά τα κίνητρα για τα νησιά. Αλλά υπάρχει ένα ερώτημα, πώς θα εξασφαλισθεί ότι αυτό θα έχει αντίκρυσμα στην κατανάλωση; Δηλαδή θα παίρνουν την επιδότηση, αλλά οι τιμές θα ανεβαίνουν ακόμα περισσότερο στα νησιά. Δεν υπάρχει εξασφάλιση λόγω της ελεύθερης αγοράς και του ελεύθερου καθορισμού των τιμών. Και αυτά τα περί αισχροκέρδειας έχουν καταργηθεί. Είναι ανενεργείς οι σχετικές διατάξεις. Δεν υπάρχει αισχροκέρδεια τώρα. Μόνο Επιτροπή Ανταγωνισμού υπάρχει. Όταν όμως ένας που θέλει να βάλει διπλάσια και τριπλάσια τιμή, δεν υπάρχει ποινικό αδίκημα όπως υπήρχε.

Στο άρθρο 24 υπάρχει ένα ερωτηματικό γι' αυτήν την κατάργηση μιας δημόσιας επιχείρησης έρευνας και εκμετάλλευσης κοιτασμάτων στη δυτική Ελλάδα. Γιατί να την καταργήσουμε; Έφαγε τα ψωμιά της; Δεν υπάρχουν πιθανότητες άλλων ερευνών και άλλης εκμετάλλευσης; Ή αν υπάρχουν κοιτάσματα να πάει να τα ερευνήσει και να τα εκμεταλλευθεί κανένας ιδιώτης; Εμείς πάντως έχουμε ερωτηματικά γι' αυτά τα ζητήματα.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, θέλω να πω ότι είναι κατ' εξοχήν φιλομονοπωλιακό νομοσχέδιο. Είναι ένα από τα χαρακτηριστικά δείγματα γραφής της Κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ. αλλά και της λογικής της Νέας Δημοκρατίας, η οποία κινείται στη λογική της απελευθέρωσης, στη λογική της καθετοποίησης της αγοράς στον τομέα των καυσίμων. Δηλαδή η «BP» και η «SHELL» από πάνω μέχρι κάτω έχουν και άδεια εμπορίας και μεσάζοντες είναι, και πρατήρια έχουν. Είναι η ίδια λογική και στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. και στη Νέα Δημοκρατία που οδηγεί. Και αυτό θα το πληρώσουν οι μικρομεσαίοι, οι καταναλωτές με υψηλές τιμές και το περιβάλλον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Η κα Δαμανάκη έχει το λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θα επαναλάβω τα όσα ανέφερα στη συζήτηση επί της αρχής. Εμείς δεν ψηφίζουμε το νομοσχέδιο, παρά ορισμένα θετικά στοιχεία που έχει όσον αφορά τον έλεγχο του λαθρεμπορίου και της νοθείας. Δεν το ψηφίζουμε, γιατί θεωρούμε ότι δεν εξασφαλίζει για τον καταναλωτή την τιμή σε επίπεδα που θα είναι αντίστοιχα με τις δυνατότητές του και επειδή πιστεύουμε ότι δεν εξασφαλίζει επαρκώς το περιβάλλον και τα θέματα ασφαλείας των εργαζομένων στα διυλιστήρια και στις επιχειρήσεις πετρελαιοειδών.

Οι παρατηρήσεις που θα κάνω θα κινούνται σ' αυτήν την κατεύθυνση και έρχομαι αμέσως στα συγκεκριμένα άρθρα.

Άρθρο 3: Ορισμοί. Δεν έχουμε αντίρρηση φυσικά για τους ορισμούς. Υπάρχει όμως εδώ ένα θέμα που το συζητήσαμε πολύ στην επιτροπή, το θέμα των παραγγολεηδόχων. Αναφέρομαι δηλαδή σε εκείνες τις επιχειρήσεις που μέχρι τώρα έδιναν πετρέλαιο κίνησης και πετρέλαιο θέρμανσης σε μεγάλους καταναλωτές και κατά κάποιο τρόπο ενεργούσαν ως ενδιάμεσοι μεσάζοντες ανάμεσα στις εταιρείες εμπορίας και στους τελικούς καταναλωτές.

Μέσα από τους ορισμούς ο κύριος Υπουργός προσπαθεί να δώσει λύση στο πρόβλημά τους. Αλλά κατά την άποψή μας το πρόβλημα παραμένει εφόσον δεν αλλάξετε τίποτα στο νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Αν μου επιτρέπετε, κυρία Δαμανάκη.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Προηγούμενως, κυρία Δαμανάκη, όταν ανέγνωσα τις προσαρμογές, προσθήκες και παρεμβάσεις που κάναμε στο νομοσχέδιο, υπέδειξα να υπογραμμίσουμε τα δύο πρώτα σημεία που αφορούν τον ορισμό. Στο τελευταίο νομίζω ότι όλοι συμφωνούμε, διότι τώρα πλέον έχουμε αποκλειστικά πετρέλαιο κίνησης και πετρέλαιο θέρμανσης, που αυτό σημαίνει ότι με το πετρέλαιο θέρμανσης καλύπτονται όλες οι ανάγκες που υπάρχουν για οποιαδήποτε λειτουργία είτε στα ξενοδοχεία είτε στα σπίτια είτε οπουδήποτε αλλού, όπου και μέχρι σήμερα -επειδή στο παρελθόν υπήρχαν διαφορετικές κατηγορίες- προβλεπόταν η χρήση πετρελαίου κίνησης για τη λειτουργία μηχανών εσωτερικής καύσης. Επομένως, αυτό το θέμα εξακαθαρίζει. Πετρέλαιο δηλαδή κίνησης αποκλειστικά για αυτοκίνητα και το πετρέλαιο θέρμανσης καλύπτει όλες τις άλλες ανάγκες.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Πού το λέει αυτό;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Η διατύπωση το λέει.

Υπάρχει όμως ένα θέμα, κύριοι συνάδελφοι, που το είχε επισημάνει και η κα Δαμανάκη. Υπάρχει ένα ΦΕΚ, μια απόφαση του Υπουργείου Οικονομικών. Από εκεί εδημιουργείται το πρόβλημα. Ήταν μια ρύθμιση του Υπουργείου Οικονομικών που στηριζόμενο στην παλιά κατηγοριοποίηση, όπου προβλεπόταν τρεις κατηγορίες πετρελαίου και όχι δύο όπως σήμερα, προέβλεπε μια ειδική διάταξη. Μείναμε σύμφωνοι –μάλιστα σας είχα υποσχεθεί ότι θα ερχόμουν σε επαφή με το Υπουργείο Οικονομικών για να δώσουμε μια οριστική λύση- ότι ακυρώνεται το υπάρχον ΦΕΚ και γίνεται, αν θέλετε, μια νέα κοινή πρωτοβουλία των δύο Υπουργείων που στη βάση της διπλής μόνο κατηγοριοποίησης του καυσίμου, δηλαδή θέρμανσης και κίνησης, μπορούν να προβλέψουν πλέον και μια διαφορετική μεταχείριση η οποία βέβαια θα αγγίζει την τιμή. Και νομίζω ότι αυτό θα είναι το πιο αποτελεσματικό απ' όλα, διότι μέχρι σήμερα το κίνητρο για την οποιαδήποτε αν θέλετε, παράνομη διακίνηση ήταν η διαφορά της τιμής. Από τη στιγμή λοιπόν που θα έχουμε πετρέλαιο κίνησης και πετρέλαιο θέρμανσης δεν θα ισχύει πλέον το προηγούμενο καθεστώς του ΦΕΚ, η ρύθμιση δηλαδή του Υπουργείου Οικονομικών, που για δικούς του λόγους έγινε διότι ήθελε ακριβώς να ελέγξει εκείνο το κομμάτι που ως πετρέλαιο θέρμανσης εκρησιμοποιείται και για κίνηση. Άρα, λοιπόν, μ' αυτόν τον τρόπο αντιμετωπίζουμε το θέμα και επί του θέματος αυτού πιστεύω ότι σύντομα τα δύο Υπουργεία θα βγάλουν νέα απόφαση που θα καταργεί το προηγούμενο ΦΕΚ και θα προσδιορίζει σε μια ξεχωριστή και αποτελεσματική βάση τη σχέση των δύο καυσίμων έτσι ώστε να είμαστε πλέον μακράν του κινδύνου να υπάρξει οποιαδήποτε καταστρατήγηση. Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Αν κατάλαβα, καλά κύριε Υπουργέ, στόχος όλων μας είναι να εξασφαλιστεί και για τη συγκεκριμένη κατηγορία ότι θα μπορεί να διακινεί το πετρέλαιο το οποίο θα πηγαίνει στους μεγάλους καταναλωτές, νοσοκομεία κλπ., εφόσον δεν πρόκειται για κίνηση οχημάτων, σκαφών αναψυχής, εφόσον δεν πρόκειται, δηλαδή, για τέτοιου είδους δραστηριότητες. Και νομίζω ότι σ' αυτό πρέπει να μείνουμε σύμφωνοι διότι, όπως καταλαβαίνετε αν όλη αυτή η μεγάλη κατηγορία -οι οποίοι απασχολούν πολλούς εργαζόμενους, εκατοντάδες εργαζόμενους- μείνει μόνο με το πετρέλαιο θέρμανσης, δηλαδή μόνο με ένα τζιρο εργασιών που αναφέρεται σε τρεις μήνες το χρόνο, η επιβίωση θα είναι εξαιρετικά δύσκολη. Επομένως, ο στόχος θα πρέπει να είναι -και η διευκρίνιση του κυρίου Υπουργού, εφόσον βεβαίως καταργηθούν οι αντίστοιχες διατάξεις, το διασφαλίζει- αυτοί οι παραγγελιοδόχοι να έχουν τη δυνατότητα να συνεχίσουν την προμήθεια των πελατών τους με πετρέλαιο το οποίο θα διοχετεύεται σε άλλες δραστηριότητες πέραν της κίνησης.

ΚΙΜΩΝ ΚΟΥΛΟΥΡΗΣ: Κυρία Δαμανάκη, και εγώ θα έπαιρνα το λόγο γι' αυτό το θέμα αλλά μετά τη διευκρίνιση του κυρίου Υπουργού νομίζω ότι το θέμα έχει λήξει.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Μάλιστα. Το θέμα αυτό, το έχουμε συζητήσει πολύ και στην αρμόδια επιτροπή και εν περιπτώσει θα πρέπει αυτό το ζήτημα να διευκρινιστεί.

Συνεχίζω, κύριε Πρόεδρε, κατ' άρθρον προσπαθώντας να είμαι κατά το δυνατόν πιο συγκεκριμένη.

Στο άρθρο 4 επιμένουμε να προστεθεί και το περιβάλλον στους όρους αδειών.

Άρθρο 6, άδειες εμπορίας. Εδώ θα έλεγα ότι τα όρια τα οποία τίθενται ως προς το κεφάλαιο και τους αποθηκευτικούς χώρους για την Α' κατηγορία είναι πολύ μεγάλα. Υποστήριξα και επί της αρχής ότι είναι ανάγκη βεβαίως μια εταιρεία, η οποία αναφέρεται στα πετρελαιοειδή, να υπόκειται σε έναν κρατικό έλεγχο, να έχει ορισμένες καταστάσεις και να δίνει τα εχέγγυα ότι ο καταναλωτής θα απολαμβάνει τελικά ένα καύσιμο μιας ορισμένης ποιότητας και μιας καλής τιμής.

Αλλά θεωρούμε αυτά τα όρια τα οποία τίθενται, υπερβολικά. Και πιστεύουμε ότι έχει βάση η κριτική που ισχυρίζεται ότι μετά την εφαρμογή όλων αυτών των ρυθμίσεων, ουσιαστικά θα

ευνοηθούν στην πράξη ελάχιστες εταιρείες, οι οποίες θα επιβιώσουν. Ενώ υπάρχουν στον τομέα της λιανικής εμπορίας πολλές σοβαρές εταιρείες μικρότερου μεγέθους που έχουν τη δυνατότητα σήμερα να παρεμβαίνουν και πολλές φορές να διαμορφώνουν και τις τιμές.

Το τοπίο στο χώρο των πετρελαιοειδών όπου δύο, τρεις εταιρείες θα διαμορφώνουν τις τιμές και θα δρουν, μέσω βέβαια αποθηκευτικών χώρων και αποθεμάτων και εξασφαλίζοντας όλα αυτά, μπορεί να βοηθά τους ελεγκτικούς μηχανισμούς των Υπουργείων ως προς το θέμα της φοροδιαφυγής και το θέμα της νοθείας και της λαθρεμπορίας αλλά θα δημιουργήσει πολύ μεγάλα προβλήματα όσον αφορά τον έλεγχο των τιμών. Αυτή η πλήρως ολιγοπωλιακή κατάσταση θα έχει μεγάλες συνέπειες. Κατά συνέπεια, εμείς νομίζουμε ότι δεν πρέπει να είναι τόσο αυστηρά και προτείνουμε να μειωθούν για την κατηγορία Α' το κεφάλαιο και αντίστοιχα ο ελάχιστος όγκος αποθήκευσης. Το ίδιο ισχύει και για τα αποθέματα, δηλαδή για την ανάγκη να υπάρχουν ελάχιστα αποθέματα πέντε ημερών σε δικούς τους αποθηκευτικούς χώρους. Έστω να υπάρξουν κάποιες μεταβατικές ρυθμίσεις ή έστω να μπορούν να κάνουν χρήση και των αποθηκευτικών χώρων των διύλιστηρίων. Διότι αν μείνουμε στο να έχουν δικούς τους όρους αποθηκευτικούς χώρους κάθε μικρή εταιρεία για πέντε ημέρες, ουσιαστικά και οι εταιρείες που είναι βιώσιμες και δραστήριες θα βρεθούν σε εξαιρετικά δύσκολη θέση. Όπως και για το 30% που είναι ο περιορισμός προκειμένου μία εταιρεία λιανικής εμπορίας να έχει πωλήσεις στην αγορά, υποχρεώνεται 30% να τις έχει στην έδρα της. Θα μπορούσε να γίνει δεκτή η πρόταση που προβλήθηκε και στην επιτροπή, αυτό το 30% να αναφέρεται σε περισσότερους γειτονικούς νομούς.

Όλες αυτές οι προτάσεις που κάνουμε όπως και οι προτάσεις να υπάρχει περισσότερη μεταβατική περίοδος στην εφαρμογή των διατάξεων από το Μάρτιο που δίνει ο κύριος Υπουργός, αποσκοπούν στο να βοηθήσουν εταιρείες που λόγω αυτό να επιβιώσουν. Και αυτό θα βοηθήσει, επαναλαμβάνω.

Για να γίνει σαφής η διάθεσή μας, εμείς δεν πιστεύουμε ότι σε ένα χώρο όπως τα πετρελαιοειδή, πρέπει να υπάρξει πλήρης ελευθερία και ο καθένας να έχει την άδεια και με αυτά όλα, με την αφέλεια να πιστεύουμε ότι στο χώρο θα υπάρξει ελεύθερος ανταγωνισμός. Πρέπει να υπάρχει κρατική ρύθμιση, σ' αυτό ήμουν σαφής. Αλλά με αυτόν τον τρόπο ουσιαστικά όλος ο χώρος ο μεσαίος, πέρα από τις μεγάλες εταιρείες, οδηγείται σε μία χρεοκοπία. Και αν αυτές οι διατάξεις συνδυαστούν με τις διατάξεις που υπάρχουν στο άρθρο 7, στις οποίες θα έρθω, και τα πρατήρια καυσίμων στη δυνατότητα των εταιρειών να έχουν πλέον πλήρη καθετοποίηση με δικά τους πρατήρια, καταλαβαίνετε ότι μετά το Υπουργείο θα έχει πολύ μεγάλη δυσκολία να ελέγξει τις τιμές.

Τώρα στο άρθρο 7 υπάρχει το γνωστό θέμα με τα πρατήρια, τα οποία για να προμηθεύονται καύσιμα, θα πρέπει να μπορούν να καταφεύγουν στα διύλιστήρια μόνο αν έχουν κάνει συνεταιρισμό πέντε πρατήρια. Έκανε ο κύριος Υπουργός μία διόρθωση θετική για πέντε πρατήρια. Εγώ πολύ φοβούμαι, κύριε Υπουργέ, ότι η διάταξη αυτή δεν θα σταθεί, τα έχουμε πει αυτά, δεν θέλω να τα επαναλάβω, διότι υπάρχει θέμα διακρίσεων σε σχέση με το δικαίο των ευρωπαϊκών κοινοτήτων και μπορεί αυτήν τη στιγμή να μην έχετε συγκεκριμένη απόφαση αλλά θα έχετε πιστεύω σύντομα, διότι όλο το πνεύμα είναι αυτό. Και επομένως, το να έρχεστε μ' αυτήν τη διάταξη να δημιουργείτε αυτά τα προβλήματα, το θεωρούμε περιττό, δεν νομίζω ότι θα βοηθήσει σε τίποτε και θα έλεγα ότι θα ήταν πολύ καλύτερο εάν ευθύς εξ αρχής τους δίνετε το δικαίωμα και υπήρχε μία συνεννόηση με τα διύλιστήρια, να βρούμε έναν τρόπο να λύνονται τα προβλήματα τα οποία θα υπάρχουν, τα λειτουργικά ή όποια άλλα.

Στο άρθρο 9 που αναφέρεται στην εμφιάλωση των υγραερίων, επιμένουμε να υπάρχουν προδιαγραφές ασφάλειας και για την εμφιάλωση και ασφάλειας και πυρασφάλειας. Δεν μπορεί όταν κάθε τόσο γίνονται ατυχήματα να μην υπάρχουν εδώ προδιαγραφές.

Όσον αφορά το άρθρο 13, νομίζω ότι είναι θετική η τροπο-

ποίηση που κάνετε. Αποδεχθήκατε τη δική μας πρόταση, ο Πρόεδρος της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Εργαζομένων να μετέχει στην Επιτροπή Κρίσεων ως πλήρες μέλος.

Στο άρθρο 14 αναφερθήκατε στο περιβάλλον. Εμείς, όμως, πιστεύουμε ότι μπορεί να υπάρχουν πολύ συγκεκριμένες προδιαγραφές για το περιβάλλον. Και υπάρχουν αντίστοιχες διατάξεις και στην Ευρωπαϊκή Ένωση που αναφέρονται σε όρια εκπομπών –όχι γενικά «προστατεύετε το περιβάλλον»– τεχνολογίες, δυνατότητα να υπάρχουν φίλτρα. Νομίζω ότι εδώ οι διατάξεις είναι σκόπιμα αόριστες και δεν θα έχουμε σοβαρή βελτίωση όσον αφορά τα θέματα του περιβάλλοντος.

Παρόμοιες προτάσεις έχουμε και για το άρθρο 15.

Έρχομαι τώρα στο άρθρο 18, που αναφέρεται στους μηχανισμούς ελέγχου της αγοράς. Εδώ ισχύουν τα όσα είπαμε επί της αρχής. Κατά την άποψή μας οι μηχανισμοί ελέγχου είναι ένα θετικό βήμα όσον αφορά τη νοθεία και τη λαθρεμπορία. Δεν λύνουν, όμως, το πρόβλημα των τιμών.

Εν πάση περιπτώσει αυτό το άρθρο θα το ψηφίσουμε, διότι θεωρούμε ότι κάνει ένα θετικό βήμα στον τομέα του ελέγχου με τους νέους τρόπους στελέχωσης αυτών των ελεγκτικών μηχανισμών, όπου οι υπάλληλοι δεν μένουν πλέον μόνιμα, εφ' όρου ζωής, αλλά υπάρχει μία δυνατότητα να εναλλάσσονται και επομένως υπάρχει μια μεγαλύτερη δυνατότητα να κάνουν τον έλεγχο σωστά και όχι να συνδέονται με συγκεκριμένα οικονομικά συμφέροντα.

Όσον αφορά το άρθρο 19 που αναφέρεται στον Ειδικό Λογαριασμό Πετρελαιοειδών: Εγώ είπα –και επιμένω σε αυτό– ότι εμείς δεν μπορούμε να το ψηφίσουμε, διότι πρόκειται για τη συγκέντρωση ενός πολύ μεγάλου ποσού. Διπλασιάζεται τώρα το ποσό. Είναι πολύ μεγάλο. Είναι ένα ποσό που θα μετακυλιστεί στην κατανάλωση και τελικά θα το πληρώσει ο καταναλωτής, το οποίο δεν είναι δυνατόν να κατανέμεται από τον Υπουργό με βάση αυτήν την τόσο γενική εξουσιοδοτική διάταξη. Δηλαδή όλο αυτό το τεράστιο ποσό –δεν ξέρω αν έχετε αίσθηση των μεγεθών, μιλούμε για πολλά δισεκατομμύρια– θα το διανείμει ο Υπουργός όπως νομίζει, θα δώσει κίνητρα για συγχωνεύσεις εταιρειών, κατασκευή νέων αγωγών, θα γίνονται μελέτες. Νομίζουμε ότι σε καμία περίπτωση δεν μπορούμε να εξουσιοδοτήσουμε τον Υπουργό να κατανέμει έτσι το ποσό.

Πάντως, θεωρούμε θετική τη διάταξη η οποία αποδέχεται και τη δική μας πρόταση, να γίνει πιο συγκεκριμένο το ποσοστό που οδεύει σε δήμους που έχουν στο χώρο τους διύλιστρία, εγκαταστάσεις διύλισης.

Νομίζω ότι εδώ είναι ανάγκη επιτέλους να μιλήσουμε καθαρά. Οι περιοχές οι οποίες έχουν στο χώρο τους διύλιστρία είναι περιοχές που επιβαρύνονται περιβαλλοντικά. Και μιλώ πολύ συγκεκριμένα για τη δυτική Αττική, όπου είναι συγκεντρωμένος ένας τόσο μεγάλος αριθμός διύλιστρίων και τις αρχές του Νομού Κορινθίας, για τη δυτική Θεσσαλονίκη. Και είναι πολύ θετικό το γεγονός ότι τώρα δεσμευόμαστε το 15% να πηγαίνει σε δήμους εκεί. Και σ' αυτό θα μπορούσε ο κύριος Υπουργός να πάρει κάποια θέση.

Κύριε Υπουργέ, μιλώ για τους δήμους της δυτικής Θεσσαλονίκης –φαντάζομαι ότι εδώ υπάρχει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον– και για τους δήμους της Αττικής. Και λέω να υπάρξει κάποια δέσμευση για το πώς θα κατανεμηθεί το ποσό. Δεν λέω να το βάλετε στο νομοσχέδιο αυτό, αλλά εν πάση περιπτώσει να συνεννοηθούμε. Δεκαπέντε τοις εκατό. Δεσμεύεται. Είπα ότι είναι θετικό. Είναι αποδοχή και δικής μας πρότασης και συμφωνούμε.

Από κει και πέρα, όμως, αυτό το ποσό θα κατανέμεται από τον Υπουργό; Πώς;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Στην Τοπική Αυτοδιοίκηση πάμε αριθμητικά, με βάση τους αριθμούς.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Ωραία. Θα μπορούσατε να πείτε, παραδείγματος χάρι, ότι θα το κατανέμετε με βάση τα κριτήρια που αξιοποιούνται εν προκειμένω για τις ΑΤΑ ή τους άλλους πόρους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή ανάλογα με τη διύλιστική ικανότητα των διύλιστρίων. Να υπάρχει, όμως, ένα κριτήριο διότι, όπως καταλαβαίνετε, όταν μιλούμε για χρήματα –κι έρχονται

και εκλογές– ενδεχομένως να υπάρξουν και πιέσεις για το ποιος θα πάρει τα χρήματα αυτά.

Πάντως, θέλω να διευκρινίσω ότι για εμάς είναι θετικό ότι η δυτική Αττική επιτέλους και η δυτική Θεσσαλονίκη, που είναι περιοχές οι οποίες είναι επιβαρυνμένες περιβαλλοντικά, πριμοδοτούνται, προικοδοτούνται από αυτό το ποσό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Θετικότατο. Θριάσιο Πεδίο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, συμφωνούμε. Έτσι;

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Θετικότατο, κύριε Πρόεδρε. Και είναι από τις καλές προτάσεις μας, που αποδέχτηκε ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Πολύ καλές.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Υπήρχαν και καλά, για να τα λέμε.

Όσον αφορά τους κανόνες ασφαλείας επιμένουμε στην ανάγκη –και προσέθεσε ο κύριος Υπουργός εκτός από τα διύλιστρία και τις εγκαταστάσεις εμπορίας– να συγκεκριμενοποιηθούν περισσότεροι οι κανόνες πυρασφάλειας.

Έρχομαι τώρα στο άρθρο 24. Στο άρθρο 24 δεν συμφωνούμε με την προσθήκη που έκανε ο κύριος Υπουργός στην επιτροπή, με βάση την οποία καταργείται η πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου, που παρέδιδε τα δικαιώματα έρευνας για τους υδρογονάνθρακες σε περιοχές του δημόσιου. Είχε εκχωρηθεί το δικαίωμα αυτό στη ΔΕΠ εκεί, τη γνωστή εταιρεία, η οποία ασχολείται με την έρευνα και την εξόρυξη στο χώρο των πετρελαίων.

Το δικαίωμα βεβαίως επανέρχεται στο ελληνικό δημόσιο και κατά τούτο θα μπορούσε κανείς να πει ότι δεν μπορούμε να έχουμε αντίρρηση. Ωστόσο, τα πράγματα δεν είναι τόσο απλά. Το δημόσιο στερείται παντελώς υποδομής –αυτό το ξέρω και από την προσωπική μου πείρα– για τα θέματα της εξόρυξης και της έρευνας γύρω από τα προβλήματα των υδρογονανθράκων. Αμφιβάλλω αν θα υπάρχει και υπηρεσιακή μονάδα να παραλάβει αυτά που έχει συγκεντρώσει η ΔΕΠ ως υλικό μετά τις έρευνες που έχουν γίνει για πετρέλαια στην Ελλάδα και, όπως αντιλαμβάνεστε, είναι φανερό ότι τα όποια δικαιώματα θα μεταφερθούν κάποια στιγμή σε κάποια ιδιωτική εταιρεία. Δεν μπορεί, νομίζω, το δημόσιο να προχωρήσει σε έρευνα και εξόρυξη πετρελαίου. Η συγκεκριμένη επιλογή ουσιαστικά μεταθέτει ακόμα παραπέρα οποιαδήποτε δυνατότητα είχε η ΔΕΠ εκεί και κατά συνέπεια το ελληνικό δημόσιο να κάνει έρευνα και εξόρυξη.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, αν συμφωνεί και η κα Δαμανάκη, θα ήθελα να πάρω το λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Ασφαλώς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, ζητώ την άδειά σας, γιατί εδώ υπάρχει μια παρεξήγηση. Στην επιτροπή φαίνεται ότι δεν το εξήγησα επαρκώς. Με τη διάταξη αυτή δεν καταργούμε τη ΔΕΠ εκεί, διότι αυτή έχει ήδη καταργηθεί.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Το ξέρω. Βέβαια, δεν έχει καταργηθεί ακριβώς.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Αυτό το οποίο ακυρώνουμε είναι μια παλιά απόφαση της ΔΕΠ εκεί που είχε αναθέσει ερευνητικές δραστηριότητες σε κάποιες περιοχές, οι οποίες έχουν τελειώσει. Εμείς ερχόμαστε και ακυρώνουμε αυτές τις αποφάσεις. Αυτό επομένως δεν έχει σχέση με τη λειτουργία ή μη της ΔΕΠ εκεί. Απεναντίας θα έλεγα ότι από τη στιγμή που ακυρώνονται παλιές εξουσιοδοτήσεις της πολιτείας για έρευνες σε συγκεκριμένες περιοχές, επανέρχεται στο δημόσιο μόνο η δυνατότητα να πραγματοποιήσει κατά βούληση σύμφωνα με τη στρατηγική του.

Να είστε βέβαιοι ότι το δημόσιο θα αναλάβει τις ευθύνες του να προχωρήσει. Από τη στιγμή μάλιστα που η αγορά των πετρελαιοειδών και της ενέργειας προχωρεί σε μια, αν θέλετε, πραγματική συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα με καθαρά

επιχειρηματικό χαρακτήρα είναι λογικό το δημόσιο να ξαναδώσει το βάρος σε μια προσπάθεια στρατηγικής έρευνας για τη χώρα σχετικά με ενεργειακές πηγές. Αυτό το αναφέρω ως προοπτική η οποία προκύπτει σαφώς μέσα από τη ρύθμιση αυτή.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Κύριε Πρόεδρε, ο κύριος Υπουργός με τη δήλωσή του ουσιαστικά επιβεβαιώνει αυτά τα οποία λέω. Πράγματι το δικαίωμα επανέρχεται στο δημόσιο. Σ' αυτό έχετε απόλυτο δίκιο, κύριε Υπουργέ. Το ερώτημά μου είναι το εξής απλό: Το δημόσιο έχει την υποδομή και τα μέσα να το αξιοποιήσει, να προχωρήσει δηλαδή σαν δημόσιο στην έρευνα και την εξόρυξη υδρογονανθράκων στη χώρα, στην έρευνα και εξόρυξη πετρελαίου ή θα το εκχωρήσει σε κάποια ιδιωτική εταιρεία; Εκεί είναι ο προβληματισμός. Δεν είναι ότι το δικαίωμα επανέρχεται στο δημόσιο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Αυτό είναι άλλο θέμα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΘΕΙΑΣ: Αυτό ποιος θα το διασφαλίζει;

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Ποιος θα είχε αντίρρηση να επανέλθει το δικαίωμα στο δημόσιο; Εν πάση περιπτώσει, για να πω την άποψή μου και να μη φαίνεται ότι συζητώ μόνο στον αέρα, η δική μας άποψη είναι ότι, όταν πρόκειται για τέτοιο δικαίωμα έρευνας και εξόρυξης, αυτό πρέπει να το ασκήσει το δημόσιο. Πρέπει το δημόσιο να το έχει υπό τον έλεγχό του. Και γενικά για το χώρο των πετρελαιοειδών δεχόμαστε ότι πρέπει να υπάρχει ρυθμιστική παρέμβαση του δημοσίου και πολύ περισσότερο το δικαίωμα έρευνας και εξόρυξης του ορυκτού πλούτου και μάλιστα στον τομέα των υδρογονανθράκων δεν μπορεί να φύγει από τον έλεγχο του δημοσίου.

Αυτά είχα να πω, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Θα ήθελα να παρακαλέσω, αν συμφωνούν οι κύριοι συνάδελφοι, να μιλήσει τώρα ο κ. Μπούρας που είναι τρίτος στη σειρά, γιατί έχει μια κατεπείγουσα δουλειά. Συμφωνείτε να λάβει τώρα το λόγο, για να ανταποκριθεί και στις κοινοβουλευτικές του υποχρεώσεις και στην επείγουσα δουλειά;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα. Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Μπούρας έχει, λοιπόν, το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και εσάς και τους συναδέλφους.

Ήμουν σε όλη τη διάρκεια της συζήτησης αυτού του νομοσχεδίου στην επιτροπή, αλλά και τώρα στο Τμήμα για ένα και μόνο λόγο, για το θέμα που συζητήθηκε πριν από λίγο σ' ένα διάλογο, το θέμα του άρθρου 19 που αναφέρεται στον ειδικό λογαριασμό. Πρέπει να πω ότι διεκδικώ την πατρότητα. Επειδή είδα πολλούς να υιοθετούν την άποψη αυτή, χαίρομαι και είναι θετικότατο το γεγονός ότι εδώ συζητάμε, καταλήγουμε και βρίσκουμε τη βέλτιστη λύση και την καλύτερη πρόταση για έναν και μόνο σκοπό, τη βοήθεια ορισμένων περιοχών που έχουν ανάγκη.

Κύριε Υπουργέ, ειλικρινά η βελτίωση την οποία δίνετε σήμερα, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, όμως, πιστεύω ότι είναι πάρα πολύ ελλιπής όσον αφορά στο ποσοστό. Εγώ θα επαναλάβω, εάν είναι δυνατόν, το ποσοστό αυτό να το τροποποιήσετε στο 25%. Όλοι γνωρίζετε τις επιπτώσεις που δημιουργούνται από τη λειτουργία διύλιση. Όλοι παρακολουθείτε τυχαία ή συστηματικά την επιβάρυνση που δέχονται αυτές οι περιοχές, πολλών δε μάλλον όταν αυτή η επιβάρυνση αναφέρεται στους μόνιμους κατοίκους.

Εάν περάσετε –το είπα και στην επιτροπή, το λέω και τώρα- ιδιαίτερα όταν βραδιάζει από την περιοχή του Θριασίου Πεδίου, από τις περιοχές Ασπροπύργου και Ελευσίνας, θα διαπιστώσετε πολύ κακώς –εδώ θα πρέπει να συστηματικοποιηθούν οι έλεγχοι, κύριε Υπουργέ- ότι υπάρχει κατάχρηση από πάρα πολλούς επιχειρηματίες εις βάρος της υγείας των πολιτών από τη μη λειτουργία των φίλτρων. Ο αξιότιμος Πρόεδρος της Βουλής, ο οποίος αυτήν τη στιγμή προεδρεύει, είναι γνώστης αυτών των περιοχών. Θα σας καλέσουμε μια φορά να έρθετε στην περιοχή Νεοκτίστων Ασπροπύργου που είναι ερημοποιημένες περιοχές.

Το τέλος, λοιπόν, αυτό εγώ επιμένω να γίνει 25% και δεν το

λέω τυχαία. Σας είπα και στην επιτροπή να το αναζητήσετε στα πρακτικά του Υπουργείου. Με τους προκατόχους σας είχε γίνει πολύ μεγάλη συζήτηση και αυτό ήταν το ποσοστό στο οποίο είχαν καταλήξει.

Επιπλέον, θα μου επιτρέψετε, κύριε Υπουργέ, και θα με προσέξετε, εάν θέλετε, δεν θα σας φάω πολύ χρόνο, να σας πω μιας και κάνατε το πρώτο βήμα, τουλάχιστον ολοκληρώστε το ως προς την αντικειμενικοποίηση της διάθεσης από το νόμο. Το είπε και η κα Δαμανάκη, το λέω και εγώ. Μπορείτε να προσθέσετε αυτό το ποσοστό που βάζετε –εγώ προτείνω να είναι το 25%- ανάλογα με τη διυλιστική ικανότητα του κάθε διύλιστηρίου.

Δεν συμφωνώ με την κα Δαμανάκη, που ανέφερε το πληθυσμιακό θέμα ανάλογα με τα κριτήρια τα οποία ισχύουν για τη ΣΑΤΑ. Δεν έχει να κάνει με πληθυσμό η διυλιστική ικανότητα ενός διύλιστηρίου. Όταν υπάρχει ένα διύλιτήριο πολύ μεγάλο όπως είναι τα διύλιτήρια του Ασπροπύργου και της Ελευσίνας που έχουν μεγάλη διυλιστική ικανότητα, δεν μπορούν να εξισωθούν με οποιαδήποτε γεωγραφική περιοχή που μπορεί να τυχαίνει να έχει πολύ μεγάλο πληθυσμό.

Γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ εκεί που είπατε «ποσοστό ύψους τάδε», να συμπληρώσετε «ανάλογα» -να το καθορίζει δηλαδή ο νόμος- «με τη διυλιστική ικανότητα κάθε διύλιστηρίου».

Πριν τελειώσω, τόσο στο άρθρο 14 όσον αφορά στο περιβάλλον, όσο και στο άρθρο 21 όσον αφορά στους κανόνες ασφαλείας, εάν είναι δυνατόν, να γίνεται πιο συγκεκριμένοι. Οι εκφράσεις «για την προστασία του περιβάλλοντος» ή οι εκφράσεις στο άρθρο 21 «ειδικά για τα διύλιση επιβάλλεται η υποχρέωση τήρησης και μόνιμων τμημάτων πυρόσβεσης», είναι αόριστες και ελάχιστες.

Και ένα καφενείο σήμερα και μια μικρή επιχείρηση επιβάλλεται να τηρεί κανόνες πυρασφάλειας. Πρέπει να συγκεκριμενοποιήσετε από το νόμο αυστηρό, ειδικό σύστημα πυρασφάλειας, όταν μάλιστα είναι νωπές ακόμα οι μνήμες του μεγάλου ατυχήματος της «ΠΕΤΡΟΛΑ», στο οποίο έχασαν τη ζωή τους δεκατέσσερις συμπολίτες από τη δυτική Αττική.

Και πάλι σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και θα ήθελα να παρακαλέσω τον Υπουργό, αν είναι δυνατόν, το 0,15 να γίνει 0,25 -είχε συμφωνηθεί, δεν είναι αόριστο- και η κατανομή να προσδιοριστεί εδώ απόψε ανάλογα με τη διυλιστική ικανότητα του κάθε διύλιστηρίου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Αυτό είναι σύμφωνο και με τη σύμβαση του Κιότο και με τις αποφάσεις του Γιόχανεσμπουργκ. Όλα αυτά δηλαδή θα πάνε για την αναβάθμιση του περιβάλλοντος απ' ό,τι φαίνεται, κύριε Υπουργέ, έτσι δεν είναι; Συνεπώς νομίζω ότι μπορείτε να πάρετε το λόγο εφ' όλης της ύλης.

Ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Τσοχατζόπουλος έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα συμφωνήσω μαζί σας, όπως είπα και το πρωί, ότι η συζήτηση για τη διαμόρφωση των όρων της πετρελαιοτικής μας αγοράς, της ενεργειακής μας αγοράς στο σύνολό της τελικά, συνδέεται άμεσα με την ευθύνη εξασφάλισης της αναπτυξιακής πορείας που πραγματοποιούμε αυτήν την περίοδο επιπρόσθετα έναντι του παρελθόντος, που ασχολούμασταν κυρίως με την οικονομική και την κοινωνική διάσταση της αναπτυξιακής μας προσπάθειας.

Τώρα έχουμε την ευθύνη και την υποχρέωση –το έχουν αποφασίσει όλοι οι ευρωπαϊκοί λαοί- να λάβουμε υπόψη μας ισότιμα και τη διάσταση προστασίας του περιβάλλοντος στο οποίο ζούμε και το οποίο –το είπα και το πρωί- ουσιαστικά έχουμε δανειστεί από την επόμενη γενιά, το χρησιμοποιούμε και δεν πρέπει να το καταστρέψουμε στη λειτουργία μας και στην ανάπτυξη μας ώστε να διαφυλαχθεί και για τους επόμενους.

Σε μία τέτοια κατεύθυνση επομένως κινούνται όλα αυτά τα μέτρα, τα οποία –με συζήτηση πιστεύω- εμπλουτίσαμε έτσι ώστε η ασφάλεια της παραγωγικής διαδικασίας της διύλισης

και εμπορίας τόσο για τους εργαζόμενους εντός όσο και για τον περιβάλλοντα χώρο να είναι η υψηλότερη δυνατή και να υπάρχουν μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις που από άλλο Υπουργείο και από άλλους νόμους προβλέπονται, όμως εμείς ζητούμε εδώ να προβλεφθούν και να ισχύσουν. Και βέβαια προχωρούμε –και αυτό είναι νομίζω το πιο σημαντικό θέμα- μέσα από τον ειδικό λογαριασμό, ο οποίος διαμορφώνεται, να συμβάλουμε πολλαπλά προς την κατεύθυνση της προστασίας του περιβάλλοντος σε τοπικό επίπεδο, που ανέφερε και ο συνάδελφος, συγκεκριμένα δεσμεύοντας για την Τοπική Αυτοδιοίκηση κάποιο ποσό.

Από εκεί και πέρα πιστεύω ότι η εφαρμογή αυτών των διατάξεων απαντά βασικά, αν θέλετε, στην ανάγκη να έχουμε μια ολοκληρωμένη λειτουργία αγοράς που όχι μόνο εξασφαλίζει τον μέγιστο ανταγωνισμό, όχι μόνο εξασφαλίζει τις μέγιστες τιμές, όπως θα επισημάνω τώρα αμέσως, αλλά συγχρόνως συμβάλλει στη διαμόρφωση όρων προστασίας και βελτίωσης του περιβάλλοντος. Αυτό νομίζω είναι, αν θέλετε, και η στρατηγική επιτυχία αυτής της προσπάθειας στην οποία προχωρούμε.

Τώρα, για το θέμα των τιμών, στο οποίο αναφέρθηκαν και η κα Δαμανάκη αλλά και ο αγαπητός συνάδελφος, ο κ. Σκυλλάκος, έχουμε να πούμε τα εξής. Σας άκουσα προηγουμένως που επιχειρηματολογούσατε ότι οι εταιρείες τελικά θα εξαφανιστούν και θα μείνουν δύο ή τρεις μεγάλοι, οι οποίοι θα ελέγχουν την αγορά. Ολιγοπώλιο, κάπως έτσι νομίζω το είπατε. Δεν είναι δυνατόν να συμβεί κάτι τέτοιο. Γιατί; Διότι σήμερα σας είχα καταθέσει στην επιτροπή έναν ολοκληρωμένο κατάλογο -θα ήθελα και τώρα να καταθέσω και πάλι- στον οποίο αναφέρονται όλες οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών. Σας είπα ότι είναι πενήντα μία τον αριθμό. Εξ' αυτών οι είκοσι πέντε έχουν άδεια κατηγορίας Α', οι υπόλοιπες έχουν άδεια κατηγορίας Γ'.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Απόστολος-Αθανάσιος Τσοχατζόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Οι κατηγορίες γ' δεν επηρεάζονται από τις ρυθμίσεις μας. Οι εταιρείες α' όμως είναι είκοσι πέντε όπως είπα, εξ' αυτών οι είκοσι μία εταιρείες συμπεριλαμβανομένων των τριών νησιωτικών εταιρειών για τις οποίες όπως είπαμε παραμένει το ίδιο καθεστώς όπως συμφωνήσαμε –παραμένει το ίδιο καθεστώς, δεν τις πειράζουμε- συνεχίζουν να λειτουργούν ως έχει. Άρα δεν έχουν κανένα πρόβλημα. Πληρούν τα κριτήρια του νόμου ως προς τον δεξαμενισμό, κατά συνέπεια βάσει της παλιάς ρύθμισης. Άρα μένουν πέντε εκ των οποίων δύο απ' αυτές τις είκοσι πέντε είναι κοντά στο μέτρο. Έχουν περίπου δώδεκα και εντεκάμισι κυβικά έτσι το δεκατρείς χιλιάδες είναι κοντά και εύκολα μπορούν να το καλύψουν. Και μένουν άλλες τρεις εταιρείες...

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Δεν τα έχουμε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Τα έχετε.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Εάν είναι στην Πελοπόννησο θα ανέβει το κόστος λόγω μεταφοράς.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Νομίζω ότι μπορούν και να επενδύσουν και να συγχωνευτούν διότι αυτές οι τρεις εταιρείες έχουν άδεια μέχρι το 2007. Και η μία εταιρεία η οποία λήγει η άδεια της, με τη μεταβατική διάταξη για τρία χρόνια συν ένα χρόνο, δίνουμε άλλα τέσσερα χρόνια. Άρα, και εκείνη πάει μέχρι το 2007. Επομένως υπάρχει επαρκής χρόνος και γι' αυτές δύο ή τρεις εταιρείες.

Όταν όμως, κύριοι συνάδελφοι, από τις είκοσι πέντε με σαφήνεια οι είκοσι δύο δεν έχουν κανένα πρόβλημα και επίσης και οι υπόλοιπες τρεις μπορούν να συνεργαστούν, τότε πρέπει να παραδεχθείτε ότι κανένας κίνδυνος ολιγοπωλίων δεν υπάρχει, εκτός εάν υποστηρίξετε ότι και σήμερα υπάρχουν ολιγοπώλια. Δεν ισχύει όμως ούτε αυτό, διότι τον έλεγχο των τιμών που ενδιαφέρει κύριοι συνάδελφοι, τον εξασφαλίζουμε πρώτων, με την πραγματοποίηση αυτής της ελεύθερης αγοράς, με το ότι προβλέπουμε ρυθμιστικά εργαλεία της αγοράς. Σας εξήγησα

όταν ρώτησε ο κύριος συνάδελφος προηγουμένως ότι είναι η πρώτη φορά που είναι υποχρεωμένα τα διυλιστήρια και οι εταιρείες εμπορίου σύμφωνα με το άρθρο 20 να γνωστοποιούν τις τιμές.

Άρα, μπορούμε να ξέρουμε ποιος παράγων της αγοράς είναι αυτός που πιθανόν θέλει να αιχροκερδίσει, διότι τότε θα είναι υποχρεωμένος να ξεφύγει από τον έλεγχο των επιτροπών ελέγχου βάσει στοιχείων που δίδονται, που όμως είναι υποχρεωμένες οι εταιρείες διυλιστηρίων και οι εταιρείες εμπορίας να δώσουν τα στοιχεία πώλησης των προϊόντων τους.

Άρα, λοιπόν, έχουν εργαλεία και η Επιτροπή Ανταγωνισμού και η Επιτροπή Ελέγχου και η ΡΑΕ, ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή που εισηγείται.

Τέλος, επιτρέψτε μου να πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι το βασικότερο εργαλείο είναι η Ε.Κ.Ο.. Έχουμε όπως ξέρετε τις φθηνότερες τιμές εδώ στην Ελλάδα σε σχέση με την Ευρώπη. Από την άλλη μεριά αυτά τα περί συνεννοήσεων με τα διυλιστήρια και εταιρείες πετρελαίων δεν τα δεχόμαστε, διότι τελικά αν είχαν κανένα τέτοιο πρόβλημα θα πήγαιναν να αγοράσουν από άλλου κύριοι συνάδελφοι εκτός των τριών εταιρειών πετρέλαιο, από το εξωτερικό. Όμως, όπως βλέπετε, αυτές οι είκοσι τρεις, οι είκοσι τέσσερις μεγάλες εταιρείες πρώτης κατηγορίας δεν πάνε να αγοράσουν από κάπου αλλού, γιατί σήμερα θα ήταν πολύ εύκολο με την παγκόσμια αγορά πετρελαίου, αλλά αγοράζουν από τα τρία διυλιστήρια, αγοράζουν από την Ε.Κ.Ο.-ΕΛ.ΔΑ. Επιβεβαιώνεται λοιπόν ότι δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα, ότι λειτουργεί η αγορά.

Εκείνο που πρέπει εμείς να κάνουμε είναι να οριοθετήσουμε αυτούς τους νέους κανόνες, να φροντίσουμε να λειτουργήσουν.

Υπάρχει ανάγκη να ενημερώνεται ο κόσμος. Όλες οι αγορές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μπορεί να είναι θαυμάσιες, να λειτουργούν πολύ σωστά. Τελικά όμως οι αγορές δεν λειτουργούν για τον εαυτό τους, λειτουργούν για τον καταναλωτή. Εάν ο καταναλωτής δεν ενημερώνεται, τότε βέβαια είναι άσκοπη η προσπάθεια.

Διότι είναι βέβαιο ότι και δεν θα γνωρίζει να συγκρίνει και θα αγοράζει απ' όπου χρειάζεται και θα ευνοηθούν με αυτό τον τρόπο εκείνοι οι οποίοι έχουν τη μεγαλύτερη παρουσία και τη μεγαλύτερη δύναμη και εκείνοι οι οποίοι αποκλείονται της ενημέρωσης, της πληροφόρησης και της διαφήμισης, θα μένουν στο περιθώριο.

Να λοιπόν γιατί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισηγούμαστε –το έχω ήδη ανακοινώσει και είναι κυβερνητική επιλογή, είναι απόφαση του Υπουργείου Ανάπτυξης- ότι από 1ης Οκτωβρίου το Υπουργείο Ανάπτυξης θα ανακοινώνει δύο φορές την εβδομάδα τις τιμές όλων των πρατηρίων βενζίνης που είναι περίπου χίλιοι πεντακόσιοι σε Αθήνα, Πειραιά, Θεσσαλονίκη. Και αυτό για να ξέρει ο πολίτης που μπορεί να αγοράσει φθηνά.

Αυτή η ρύθμιση είναι εφικτή διότι με σύμβαση μελετητικής εταιρείας ήδη έχουμε στα χέρια μας την πρώτη πιλοτική εφαρμογή αυτής της διαδικασίας. Μπορώ να σας πω ότι στο πλαίσιο «ηλεκτρονικοποίησης» του πρατηρίου τιμών που προωθούμε με τη γενική γραμματεία, είναι πλέον θέμα χρόνου πότε αυτή η ρύθμιση θα είναι εφικτή άμεσα να πραγματοποιείται για όλη την Ελλάδα. Σε πρώτη φάση θα ξεκινήσουμε από Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πειραιά. Αυτό θα μας δώσει τη δυνατότητα να έχουμε όλες τις αποκλίσεις. Βοηθάμε τον ανταγωνισμό και βέβαια ενισχύουμε και τους θεσμικούς φορείς ελέγχου να γνωρίζουν πώς θα ελέγξουν, τι θα ελέγξουν, που θα ελέγξουν και αυτό νομίζω είναι το βασικότερο στοιχείο.

Άκουσα με βεβαιότητα κάποιο συνάδελφο να λέει «εντάξει όλα αυτά, αλλά το λαθρεμπόριο γίνεται εδώ, γίνεται εκεί, δεν πρόκειται ποτέ να το εξαφανίσουμε».

Εμείς πιστεύουμε ότι μια ολοκληρωμένη πολιτική που προβλέπει όλα αυτά που είπαμε προηγουμένως, δηλαδή τη συνυπευθυνότητα, το κοινό τιμολόγιο για την πώληση των πετρελαιοειδών προϊόντων, τη δυνατότητα ελέγχων, τη νέα επιτροπή ελέγχου, την οποία έχουμε κάνει, δημιουργεί μια νέα διαφανή ανταγωνιστική αγορά που θα έχει τα αποτελέσματά της.

Όμως, για να πετύχουμε αυτές τις ρυθμίσεις και μια σειρά

όπως είδατε από δικές σας προτάσεις τις αποδεχθήκαμε, τις εντάξαμε στο νομοσχέδιο ώστε να έχουμε τη μεγαλύτερη δυνατή αποτελεσματικότητα στη λειτουργία του συστήματος.

Βέβαια εγώ δεν υποστηρίζω ότι μόνο με αστυνομικά μέτρα και ελέγχους μπορείτε να πετύχετε μια πλήρη λειτουργία της αγοράς και να αποφύγετε τις οποιοσδήποτε κινήσεις και πρωτοβουλίες είτε παραεμπορίου είτε λαθρεμπορίας. Υπάρχει ένα κίνητρο ακόμη το οποίο πρέπει να το παλέψουμε για το πετύχουμε. Αυτό το κίνητρο είναι οι διαφορετικές τιμές.

Οι διαφορετικές τιμές, κύριοι συνάδελφοι, σε όλη την αγορά των πετρελαιοειδών μεταξύ πετρελαίου θέρμανσης και κίνησης είναι αν θέλετε και το βασικό κίνητρο που δημιουργεί αυτή την ενδεχόμενη δυνατότητα εκμετάλλευσης αν δεν λειτουργεί σωστά ο έλεγχος. Επομένως αυτό το κίνητρο πρέπει να μπει στο στόχαστρο της εξασφάλισης. Αυτό είναι ένα θέμα που αφορά βέβαια και το Υπουργείο Οικονομικών, αφορά την οικονομική πολιτική της Κυβέρνησης. Σε συνεργασία τα δύο Υπουργεία Οικονομικών και Ανάπτυξης στο βαθμό που οριοθετήσουν τους στόχους της οικονομικής μας πολιτικής -η οποία στοχεύει στη μεγέθυνση της οικονομίας αλλά και στην κοινωνική συνοχή και δικαιοσύνη, όπως επίσης στην περιβαλλοντική προστασία- μπορούν να προβλέψουν στη μεσοπρόθεσμη σχεδίαση της πορείας τους μέτρα και επιλογές που να αντιμετωπίσουν και αυτόν τον αντίπαλο και αυτό τον εχθρό. Αυτό έχει σημασία να το πω σήμερα στη Βουλή μια και συζητάμε αυτό το νομοσχέδιο με το οποίο καθιερώνουμε νέους όρους ολοκληρωμένης, ανοιχτής ανταγωνιστικής λειτουργίας της αγοράς πετρελαιοειδών. Διότι η επιτυχία λειτουργίας αυτής της αγοράς θα είναι βασική προϋπόθεση για τη συνολική επιτυχία της πορείας ανάπτυξης της χώρας μας.

Άκουσα σήμερα το πρωί αλλά δεν μπόρεσα να απαντήσω, μια παρατήρηση που συνάδει με την υποχρέωσή μας να συνειδητοποιήσουμε ότι η ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς ενέργειας επηρεάζεται καθοριστικά από το εξωτερικό περιβάλλον. Και αναφερθήκατε, κύριοι συνάδελφοι, με σαφή παραδείγματα σε στόχους που έχουμε επιδιώξει.

Όμως, στο σημείο αυτό θα ήθελα να κάνω μία παρατήρηση. Δημιουργήθηκε η εντύπωση ότι η προσπάθεια που καταβάλουμε προκειμένου να ενισχύσουμε την πετρελαϊκή αγορά και στην Ελλάδα και στην Ευρώπη, μέσα από την αξιοποίηση των Κασπιανών πετρελαίων και τη μεταφορά τους μέσω της Μαύρης Θάλασσας και του αγωγού Μπουρκάς-Αλεξανδρούπολη, είναι μία ανταγωνιστική επιλογή έναντι της επιλογής που γίνεται από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, τους συμμάχους της και την Τουρκία και χώρες της Κασπίας να προωθήσουν παράλληλα τα πετρελαϊκά προϊόντα της Κασπίας μέσω Μπακού-Τσεϊχάν προς τη Μεσόγειο.

Αυτό, κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ να το προσέξετε, γιατί δεν είναι έτσι. Εμείς δεν διεκδικούμε εναλλακτικά αυτού του αγωγού να μεταφέρουμε τις Κασπιανές ποσότητες πετρελαίου μέσω της Μαύρης Θάλασσας και μέσω της Μεσογείου σε παγκόσμια αγορά. Θα ήταν αδιανόητο να κάνουμε κάτι τέτοιο, γιατί δεν πρόκειται ποτέ να γίνει.

Όμως, συμπληρωματικά στους όποιους άλλους δρόμους επιλέξουν είτε μέσω της Μεσογείου από το Μπακού-Τσεϊχάν ή αργότερα, αν φτιάξουν οι σχέσεις με το Ιράν, μέσω της Ερυθράς Θάλασσας, ο δρόμος Μπουρκάς-Αλεξανδρούπολη και Μαύρη Θάλασσα αυτήν την περίοδο θα είναι έντονα συμπληρωματικός σε οποιαδήποτε άλλη λύση, διότι ήδη στο Νοβοροσίσκ της Ρωσίας στη Μαύρη Θάλασσα έχουν τριπλασιαστεί οι ποσότητες που έρχονται από τον αγωγό του Τεγκίς-Νοβοροσίσκ, γιατί μπαίνουν τα πετρέλαια από το Καζακστάν και πρόκειται για τα πετρέλαια με τα οποία εμείς είμαστε σε διαπραγμάτευση.

Είχε έλθει και ο πρόεδρος στην Ελλάδα και προχωρούμε στη σύναψη μιας ειδικής συμφωνίας πέρα του Αζερμπαϊτζάν και του Ιράν, προκειμένου ακριβώς να αξιοποιήσουμε αυτούς τους δρόμους, έτσι ώστε να πούμε και στην Τουρκία, μιας και θα υπάρχει πρόβλημα λόγω της μεγάλης ποσότητας πετρελαίου που θα διακινείται μέσα από τα Δαρδανέλια -λόγω στενότητας, διότι ανεβαίνει η χρήση σε επικίνδυνα σημεία- ότι η λειτουργία του

αγωγού Μπουρκάς-Αλεξανδρούπολη, στηριζόμενη από τη Ρωσία, τη Βουλγαρία και την Ελλάδα, αποτελεί πράγματι μία συμπληρωματική οδό για την παγκόσμια αγορά.

Έτσι, θα καταφέρουμε να μην υπάρχει θέμα ανταγωνισμού και να λειτουργήσουμε με επιτυχία, όποιος δρόμος και αν ακολουθεί είτε, όπως έλεγε ο κ. Καστανίδης το πρωί, υπάρχει προοπτική να γίνει ο Μπακού-Τσεϊχάν, είτε πάμε στο δρόμο και το νέο αγωγό μέσω Ιράν και Ερυθράς Θάλασσας, που είναι και ο συντομότερος δρόμος. Είναι τρεις φορές πιο σύντομος και πιο φθηνός ο δρόμος αυτός, αλλά αυτό βέβαια είναι θέμα εξέλιξης των πολιτικών σχέσεων και ισορροπιών στην Ευρασία. Δεν μπορούμε εμείς να το επηρεάσουμε.

Πάντως, αυτό που ήθελα να σας παρακαλέσω, κύριοι συνάδελφοι, γιατί ειπώθηκαν εδώ ορισμένες παρατηρήσεις, είναι να μην κάνουμε αναφορές στο ότι εμείς προτιμούμε ή το ένα ή το άλλο. Η δική μας επιλογή είναι συμπληρωματική και ως τέτοια μπορεί να περπατήσει και είμαι αισιόδοξος ότι θα περπατήσει.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κατόπιν τούτου βέβαια, και όπως καταλαβαίνετε, εισηγούμαστε τα άρθρα, όπως τελικά διαμορφώθηκαν, να τύχουν της συγκατάθεσης και της υποστήριξης των συναδέλφων για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε, όποτε το Σώμα νομίζει, και στη σχετική ψήφιση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Σαλαγκούδης, έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ξεκινήσω από το τέλος της ομιλίας του κυρίου Υπουργού.

Κύριε Υπουργέ, αναφέρθηκα στον αγωγό Μπακού-Τσεϊχάν και Μπουρκάς-Αλεξανδρούπολη, γιατί κάνατε μία δήλωση που μας εξέπληξε, όπως και εμένα προσωπικά. Μάλιστα, στην επιτροπή μας δόθηκε η ευκαιρία να σας το επισημάνουμε. Είπατε ότι «ναι», είμαστε ένημεροι υποστηρικτές του αγωγού Μπακού-Τσεϊχάν.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Αλλιώς το είπαμε, αλλά δεν πειράζει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Να βγάλω το ένημερη; Στηρίζουμε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Είπαμε ότι στηρίζουμε και την προοπτική αυτή εφόσον δεν έρχεται σε αντίθεση ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Είπατε «στηρίζουμε».

Όμως, εγώ σας ανέφερα προηγουμένως ότι το συμφέρον της Ελλάδος -αφήστε το συμπληρωματικά για την Ευρώπη και για ολόκληρο τον κόσμο- έγκειται στο να στηριχθεί πάση θυσία και να επισπευσθεί -πράγμα που δεν το κάνετε και αργείτε- ο αγωγός Μπουρκάς-Αλεξανδρούπολη, διότι αυτό καθιστά την Ελλάδα σημαντικότερο πλέον κόμβο για την προμήθεια αργού πετρελαίου από όλες τις χώρες της Μεσογείου.

Διότι θα είναι η συντομότερη πρόσβαση προς την αγορά του αργού που ακριβώς θα έχει την απόληξή της στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Και τόνισα ότι εμείς δεν χρειάζεται να παίρνουμε υπέρ του Μπαγκού Τσεϊχάν θέσεις, απλώς να το ακούμε και αυτό να μας κάνει να επισπεύδουμε την κατασκευή του αγωγού Μπουρκάς-Αλεξανδρούπολης. Και είχαμε μια ευκαιρία μοναδική και εδώ φαίνεται η στρατηγική των κυβερνήσεων, υπεγράφη η συμφωνία με τη Βουλγαρία στο Εσοάδ και το ποσό που δίνουμε στη Βουλγαρία η οποία μέχρι τώρα αιτιάται ότι δεν έχει τις οικονομικές δυνατότητες να πληρώσει το μερίδιό που της αναλογεί για την κατασκευή του αγωγού τον οποίο ασμένως θέλει και η Ρωσία και η Ελλάδα να μπορούσαμε αυτή τη βοήθεια που δίνουμε να την υποχρεώναμε μέρος ή όλο να τη χρησιμοποιήσει για την κατασκευή του αγωγού, που είναι και για το δικό της συμφέρον φυσικά και για το συμφέρον της χώρας μας με τη στρατηγική σημασία που θα αποκτούσε όταν αυτός ο αγωγός θα ήταν σε λειτουργία. Γι' αυτό λοιπόν αναφέρθηκα στη δήλωσή σας για το Μπαγκού Τσεϊχάν στην πρόκληση που είχαμε μπροστά να δυστυχώς δεν έχετε μέχρι στιγμής εκμεταλλευθεί. Ίσως να υπάρχει στη συμφωνία κάποια παρόμοια δυνατότητα. Έστω και τώρα ψάξτε την.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Η δική μας φιλοσοφία είναι

τελείως διαφορετική γιατί πιστεύουμε ότι το νομοσχέδιο δεν προωθεί τον ανταγωνισμό, γιατί αφήνει το κύριο πεδίο της διύλισης χωρίς να ασχολείται με αυτό. Και εκεί είπαμε ότι υπάρχει εναρμονισμένη τακτική, που τώρα δεν μπορεί να γίνει εφόσον τα «ΕΛΠΕ» είναι κρατικά. Αλλά προχωρήστε προς την κατεύθυνση της ιδιωτικοποίησης που ήδη θα πάτε και μη το αργείτε γιατί τώρα πλέον δεν είναι διαδικαστικό, αλλά κάτι άλλο ενδεχομένως συμβαίνει, ίσως θέλετε να διατηρήσετε τη νομενκλατούρα σας. Προχωρήστε πιο γρήγορα και βάλτε την Επιτροπή Ανταγωνισμού να παρακολουθήσει και να εξουδετερώνει τις εναρμονισμένες πρακτικές που γίνονται στο επίπεδο των τιμών των διυλιστηρίων. Έτσι θα έχουμε πραγματικό ανταγωνισμό.

Και έρχομαι τώρα στις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου που ουσιαστικά απελευθερώνει την αγορά από το επίπεδο του χονδρεμπορίου και του λιανεμπορίου. Είναι γεγονός ότι ευνοούνται οι μεγάλες εταιρείες. Όμως, πρέπει να πω πως χαίρομαι γιατί αποδεχθήκατε τις παρατηρήσεις μας, γιατί εμείς πέρα από τη διαφωνία μας στη φιλοσοφία θέλαμε να βοηθήσουμε στο να γίνει όσο το δυνατόν καλύτερο αυτό το νομοσχέδιο αφού κάποια στιγμή θα γίνει νόμος του κράτους. Σας κάναμε λοιπόν, πολλές παρατηρήσεις σε κάθε άρθρο και παράγραφο, το είδατε στην επιτροπή. Δεχθήκατε κάποιες από αυτές και είναι προς τιμή σας και μπράβο σας και χαιρόμαστε ιδιαίτερα. Θα θέλαμε όμως και μερικές άλλες παρατηρήσεις που είναι πολύ σημαντικές. Πως εξουδετερώνονται οι μικρές εταιρείες και δυσκολεύονται από εδώ και πέρα να λειτουργήσουν. Πρώτον, η υποχρέωση τήρησης λειτουργικών αποθεμάτων ίσων με τα πέντε τριακοστά εξηκοστά πέμπτα των πωλήσεων. Αυτό είναι στο άρθρο 6, παράγραφος 6, εδάφιο β'. Θα επιβαρύνει σημαντικά τα λειτουργικά έξοδα των μικρών κυρίως εταιρειών αφού έχουν μικρό τζίρο. Υπάρχει σκοπιμότητα γι' αυτό; Γιατί να το τηρούν; Επίσης, στο ίδιο άρθρο, στην ίδια παράγραφο, υποεδάφιο β' λέει: υποχρέωση τήρησης λειτουργικών αποθεμάτων ίσων με τα πέντε τριακοστά εξηκοστά πέμπτα των πωλήσεων. Αυτό θα μπορούσε να μην υπάρχει.

Δεύτερον, πάλι στο άρθρο 6 παράγραφος 6 εδάφιο γ' περίπτωση β' η προϋπόθεση να διακινούνται μέσω των αποθηκών το 30% των ετησίων πωλήσεων τι σημαίνει για τις μικρές εταιρείες;

Οι μεγάλες εταιρείες, πρώτον, έχουν τις εγκαταστάσεις τους κοντά στα διυλιστήρια διεσπαρμένες σε όλη τη χώρα και επίσης ενοικιάζουν και από τα διυλιστήρια εγκαταστάσεις. Οι μικρές εταιρείες δεν έχουν αυτήν τη δυνατότητα. Έχουν κάπου, σε κάποιο σημείο της χώρας, τις αποθήκες αυτές. Όταν τους επιβάλλεται το 30% των ετησίων πωλήσεών τους να το διακινούν μέσω των αποθηκών τους, αυτό σημαίνει ότι θα το παίρνουν από τα διυλιστήρια, θα το πηγαίνουν στις αποθήκες, θα το ξαναφορτώνουν πάλι στα βυτιοφόρα και θα ξαναπηγαίνουν. Δηλαδή, θα επιβαρύνονται με υπερβολικά μεταφορικά. Άρα, οι μικρές κυρίως εταιρείες θίγονται από αυτήν την υποχρέωση του να διακινούν το 30% των ετησίων πωλήσεών τους μέσω των αποθηκών.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Ο εισηγητής μας είχε προσθέσει «να ανήκουν σε διοικητική περιφέρεια».

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΘΕΙΑΣ: Κύριε Υπουργέ, υπάρχει εισήγηση. Θα το επαναφέρω σήμερα, επειδή δεν έχει γραφεί στο κείμενο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Η επιδίωξή μου δεν είναι να δημιουργήσω εντυπώσεις, αλλά να φτιάξουμε όσο το δυνατόν καλύτερο αυτό το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Εγώ φταίω σε αυτό. Θα ήταν δική μου παράλειψη, αν δεν το ανέφερα, αλλά νόμιμα ότι υπήρχε στο κείμενο που έχετε στα χέρια σας. Ο κύριος εισηγητής μας θα ήθελα να το βεβαιώσει. Αυτό που μας ενδιαφέρει είναι να πιστοποιηθεί ότι το 30% της κατανάλωσης θα προέρχεται από τις δικές του αποθήκες. Τώρα αν αυτές οι αποθήκες είναι στη διοικητική του περιφέρεια ή σε ολόκληρη την Ελλάδα είναι δευτερεύον στοιχείο. Εμένα με ενδιαφέρει από τις εγκαταστάσεις του να κινηθεί. Βοηθάει να είναι στη διοικητική του περιφέρεια και γι' αυτό

αποδεχθήκαμε τη ρύθμιση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΘΕΙΑΣ: Κύριε Υπουργέ, εδώ θα πρέπει να κάνουμε μια διατύπωση και ας με συγχωρεί ο συνάδελφος κ. Σαλαγκούδης. Διότι αν δεν κάνουμε τη διατύπωση, δεν μπορεί να ισχύσει. Το 30% της κατανάλωσης δηλαδή να υπολογίζεται στη διοικητική περιφέρεια, στην οποία ανήκουν οι εγκαταστάσεις τους. Αυτό πρέπει να περιγραφεί ακριβώς, διότι αν δεν περιγραφεί, δεν μπορεί να ισχύσει.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Μόνο για την περιφέρεια.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, είχατε πει ότι στο τέλος...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε Μαντέλη, δεν ζητήσατε το λόγο ούτε εσείς, κύριε Βαθειά. Ο μόνος που ζητεί το λόγο από το Προεδρείο είναι ο Υπουργός.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, με την άδεια του κ. Σαλαγκούδη κάτι θέλατε να συμπληρώσετε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Είναι δική σας εισήγηση, κύριε Βαθειά. Γίνεται αποδεκτή. Στο τέλος θα το συμπληρώσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Εντάξει.

Δέχστε άλλες διακοπές, κύριε Σαλαγκούδη;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Ευχαρίστως δέχομαι τις όποιες διακοπές, κύριε Πρόεδρε, διότι πρόθεσή μας είναι όσο μπορούμε να βελτιώσουμε το νομοσχέδιο, ανεξάρτητα με το αν διαφωνούμε με τη φιλοσοφία του και έχουμε τις επιφυλάξεις μας. Η Κυβέρνηση έχει τη νομοθετική πρωτοβουλία. Εμείς αγωνιζόμαστε και θέλουμε να συμβάλουμε, ούτως ώστε να γίνει όσο το δυνατόν καλύτερο. Δεν έχω πρόθεση να δημιουργήσω εντυπώσεις. Απλώς θέλω να κάνουμε μια εποικοδομητική συζήτηση και να βελτιώσουμε ό,τι μπορούμε.

Έρχομαι, λοιπόν, σε ένα τρίτο σημείο, κύριε Υπουργέ, το οποίο πρέπει να προσέξουμε: τη συνευθύνη των Εταιριών Εμπορίας και του Πρατηρίου. Για τα πρατήρια που έχουν οι εταιρείες, για τα πρατήρια που έχουν τα διυλιστήρια, βεβαίως, να υπάρχει συνευθύνη. Όμως, τα ελεύθερα πρατήρια που θα προμηθευτούν από μια εταιρία, όταν η εταιρία αυτή θα είναι συνυπεύθυνη στο ανεξάρτητο, όπως το ονομάζετε, πρατήριο –Ε.Π. ήταν μέχρι τώρα τα πρατήρια- τότε η εταιρία θα αρνηθεί να τα προμηθεύει.

Κύριε Υπουργέ, θα αρχίσω σε άλλο μοτίβο να δημιουργώ εντυπώσεις πολιτικές.

Εγώ θέλω να κάνουμε μια εποικοδομητική συζήτηση και σε αυτά τουλάχιστον τα σημεία να λύσουμε προβλήματα που απασχολούν μικρούς βιοπαλαιστές, αλλά και γενικότερα βελτιώσουν την αγορά των πετρελαιοειδών, όπως θα καθοριστεί από το νομοσχέδιο που φέρνετε. Και επαναλαμβάνω ότι διαφωνούμε με τη φιλοσοφία του, αλλά προσπαθούμε όσο γίνεται να το διορθώσουμε.

Αυτή, λοιπόν, η συνευθύνη των διυλιστηρίων πρέπει να είναι μόνο για τα πρατήρια εκείνα που ανήκουν στις εταιρείες αυτές. Για τα ελεύθερα πρατήρια δεν μπορεί να υπάρχει αυτή η συνευθύνη, γιατί σας είπα ότι θα οδηγήσει στην άρνηση των εταιρειών εμπορίου να προμηθεύσουν αυτά τα ανεξάρτητα πρατήρια. Από πού θα βρουν προμήθειες; Θέλετε να τα κλείσετε; Θα μου πείτε ότι υπάρχουν πολλά πρατήρια στην Ελλάδα. Αυτό είναι γεγονός. Εν πάση όμως περιπτώσει, τα έχουν κάποιοι άνθρωποι βιοπαλαιστές, που μέχρι τώρα έχουν δημιουργήσει αυτές τις μικρές επιχειρήσεις με τις οποίες βγάζουν το ψωμάκι τους.

Επομένως με αυτό το θέμα της συνευθύνης δεν νομίζω ότι πετυχαίνετε και πάρα πολλά πράγματα, παρά μονάχα το να κλείσουν τα ανεξάρτητα πρατήρια που δεν θα βρίσκουν προμηθευτές. Και αυτά τα ανεξάρτητα πρατήρια είναι κυρίως μικρών περιοχών, απομακρυσμένα από τα διυλιστήρια, σε χωριά κυρίως, όπου οι ποσότητες που καταναλώνουν είναι μικρές και που δεν θα βρουν εύκολα έστω και τους πέντε συνεργάτες, για να φτιάξουν αυτούς τους συνεταιρισμούς που λέτε.

Για να έρθουμε τελικά στο επίμαχο σημείο, εμείς πιστεύουμε, κύριε Υπουργέ, ότι δεν είναι ανάγκη να υπάρχει αυτός ο συνεταιρισμός. Γιατί το μόνο πρόβλημα εδώ, που σας οδήγησε στους συνεταιρισμούς –και βγάζω τα συμφέροντα από τη μέση, που μπορεί να πίεσαν και να σας έπεισαν- είναι η διαμαρτυρία

των διυλιστηρίων, που είναι λογική. Διαμαρτύρονται ότι δεν έχουν τη δυνατότητα –και πράγματι δεν υπάρχουν τέτοιες εγκαταστάσεις- να τροφοδοτούν όλα τα πρατήρια και να μπορούν να κόβουν τα χιλιάδες ενδεχομένως τιμολόγια.

Εδώ όμως μπορείτε να συμπληρώσετε ότι θα μπορεί ο οποιοσδήποτε πρατηριούχος να προμηθεύεται, εάν έχει ένα κατώτερο πλαφόν, παραδείγματος χάρι δέκα κυβικών μέτρων, που μπορεί να παίρνει το μικρότερο βυτιοφόρο δημόσιας χρήσης που υπάρχει σήμερα στην αγορά για τη διακίνηση των πετρελαιοειδών. Έτσι μπορείτε να αφήσετε ελεύθερη την πρόσβαση σε κάθε πρατηριούχο, με αυτό μόνο το όριο. Νομίζω ότι έτσι αίρεται και η αντισυνταγματικότητα αυτού του άρθρου του νομοσχεδίου, εναρμονίζεται πολύ περισσότερο και καλύτερα με την αντίστοιχη οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και φυσικά ικανοποιούνται και όλα αυτά τα ανεξάρτητα πρατήρια, που θα βρουν με αυτό τον τρόπο την οδό πρόσβασης στα διυλιστήρια.

Χαίρομαι που αποδεχθήκατε την πρότασή μας για τη δημιουργία των διαπιστευμένων εργαστηρίων, που θα μπορούν να εξετάζουν αυτά τα δεκάδες χιλιάδες δείγματα, που μέχρι τώρα έπαιρνε το κράτος, αλλά που δυστυχώς δεν εξετάζονταν, παρά μόνο όταν είχε περάσει πάρα πολύς χρόνος, με άμεσο αποτέλεσμα να συνεχίζουν να τροφοδοτούνται τα αυτοκίνητα με νοθευμένα καύσιμα. Νομίζω ότι αυτό θα βοηθήσει πάρα πολύ στη μείωση της νοθείας. Μάλιστα, τα διαπιστευμένα αυτά εργαστήρια θα μπορούσαν να είναι και σε κάθε νομό ακόμη, για να μπορούμε να παίρνουμε και να εξετάζουμε συχνότερα και περισσότερα δείγματα, για να διασφαλίσουμε ότι αυτό το έγκλημα της νοθείας δεν θα γίνεται στα καύσιμα.

Από εκεί και πέρα, όσον αφορά το θέμα της λαθρεμπορίας, πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι εύκολα μπορούμε να την χτυπήσουμε. Είναι ένα μεγάλο πράγμα, ένα από τα σημαντικότερα. Επιβάλλουμε φόρους, ενώ δεν έχει άλλη φοροδοτική ικανότητα ο Έλληνας πολίτης. Δεν μειώνουμε τους συντελεστές, γιατί έχουμε ανάγκη από αυτά τα έσοδα. Γινόμαστε μη ανταγωνιστική και μη ελκυστική για επενδύσεις χώρα. Αφήνουμε όμως ορισμένα πράγματα όπως το λαθρεμπόριο, που είναι θέμα πολιτικής βούλησης, κύριε Υπουργέ.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κα **ANNA ΜΠΕΝΑΚΗ ΨΑΡΟΥΔΑ**)

Δυστυχώς μέχρι τώρα, κύριε Υπουργέ, η πολιτεία διαχρονικά –και εσείς αυτά τα τελευταία χρόνια που κυβερνάτε το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα- δεν έχει επιδείξει την αντίστοιχη πολιτική βούληση και έχει δώσει ένα κακό παράδειγμα με ανθρώπους οι οποίοι καταδικάστηκαν, αλλά δεν εξέτισαν καθόλου ποινή και όχι μόνο αφέθηκαν ελεύθεροι, αλλά ασκούν την ίδια δραστηριότητα και τελικά φτιάχνουν πολύ μεγάλες επιχειρήσεις.

Νομίζω ότι εάν έχετε την πολιτική βούληση –ή την αποκτήσετε, γιατί μέχρι τώρα τα δείγματα είναι ότι δεν υπάρχει αυτή η πολιτική βούληση- το λαθρεμπόριο μπορεί να φύγει από την Ελλάδα και το δημόσιο να εξοικονομήσει πλέον τα εκατοντάδες δισεκατομμύρια, από 300 μέχρι και 500 δισεκατομμύρια, που θα αρκούσαν να ανακουφίσουν από πολλά βάρη τον ελληνικό λαό και να δημιουργήσουν προοπτικές για μεγαλύτερες κοινωνικές παροχές, οι οποίες είναι απαραίτητες και χρειάζονται ιδιαίτερα τα χαμηλότερα λαϊκά στρώματα, αυτά τα δύομιση εκατομμύρια Έλληνες που αγκομαχούν σήμερα ζώντας κάτω από το όριο της φτώχειας.

Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Καστανίδης.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, η συζήτηση είναι εποικοδομητική και γι' αυτό το έργο μας καθίσταται ευχερότερο.

Πρώτον, θα πρότεινα στην Κυβέρνηση να υιοθετήσει την πρόταση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, να αρθεί η ρήτρα συνυπευθυνότητας μεταξύ των προμηθευτριών εταιρειών και των ανεξάρτητων πρατηρίων.

Δεύτερον, όσον αφορά το άρθρο 7, αναγνωρίζουμε όλοι τη δυσκολία πρόσβασης που μπορεί να έχουν στα διυλιστήρια όλοι οι πρατηριούχοι υγρών καυσίμων. Νομίζω ότι η λύση της

δημιουργίας προμηθευτικών συνεταιρισμών είναι θετική. Πρέπει όμως να ερευνήσουμε το ενδεχόμενο να μην είναι δυνατόν να δημιουργηθεί ένας προμηθευτικός συνεταιρισμός.

Θα δώσω ένα παράδειγμα. Σε μια απομακρυσμένη ορεινή περιοχή ένας ανεξάρτητος πρατηριούχος, σε μια απόσταση εκατό ή διακοσίων χιλιομέτρων, δεν βρίσκει άλλους έξι ή τέσσερις ομοίους του για να κάνει έναν προμηθευτικό συνεταιρισμό, παρ'όλο που θα ήθελε να συμμετάσχει σε έναν προμηθευτικό συνεταιρισμό, προκειμένου να έχει πρόσβαση στα διυλιστήρια. Σε αυτή την περίπτωση όμως δεν μπορεί λόγω των αντικειμενικών δυσκολιών.

Θα πρότεινα, λοιπόν, να περιγράψουμε τη δυνατότητα τέτοιας πρόσβασης σε πρατηριούχους που θα ήθελαν να την έχουν αλλά για λόγους αντικειμενικούς δεν μπορούν να συμμετάσχουν σε συνεταιρισμό. Δε νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι αυτό αφορά μεγάλο αριθμό πρατηριούχων, αλλά εν πάση περιπτώσει κάποια λύση πρέπει να βρούμε. Κατά τη διάρκεια της εισήγησής μου επί της αρχής είχα θέσει το θέμα. Νομίζω ότι μέχρι το τέλος της συζήτησης μπορεί να διατυπωθεί μια πρόταση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο κ. Μαντέλης.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, όπως είχα πει και στη συζήτηση επί της αρχής, θεωρώ το νομοσχέδιο θετικό. Ενισχύει τον ανταγωνισμό και χτυπάει τη λαθρεμπορία. Η γνώμη μου είναι ότι η συνυπευθυνότητα πρέπει να παραμείνει. Νομίζω ότι είναι καλό να είναι περισσότερο υπεύθυνοι όλοι οι φορείς που παίζουν στο παιχνίδι αυτό. Επομένως θεωρώ και τις τροποποιήσεις, τις παρατηρήσεις και τις βελτιώσεις που έκανε ο Υπουργός πέρα για πέρα θετικές, γιατί ενισχύουν και την αγορά και τον ανταγωνισμό.

Θέλω να κάνω μια παρατήρηση την οποία είπα και επί της αρχής, αλλά θεωρώ ότι πρέπει να την επαναλάβω. Ξέρετε ότι οι τιμές ελάχιστα διαμορφώνονται μετά το διυλιστήριο, που κάνουμε όλη αυτή τη μάχη για την αγορά. Οι τιμές των πετρελαιοειδών διαμορφώνονται σε παγκόσμιο επίπεδο στο βαρέλι από τον προμηθευτή μέχρι τα διυλιστήρια και λίγα πράγματα μένουν μετά τα διυλιστήρια.

Για να επιδράσουμε βέβαια στις τιμές χρειάζεται μια άλλη πολιτική, την οποία καθιερώνει αυτό το νομοσχέδιο. Είναι η πολιτική δικτύων αγωγών και η πολιτική αποταμιευτήρων φυσικού αερίου και πετρελαίου. Έτσι μπορούμε να επιδράσουμε στις τιμές, στο μεγάλο πακέτο των μεταβολών που γίνονται και επηρεάζουν όχι μόνο μικρούς καταναλωτές, αλλά ολόκληρες οικονομίες και ολόκληρα κράτη.

Αυτό μπαίνει και είναι πολύ θετικό αυτό το ζήτημα. Μην παρεξηγούμε, κύριε συνάδελφε. Ήθελα να στραφώ περισσότερο προς τον αγαπητό συνάδελφο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος. Μας ενδιαφέρει τα διυλιστήριά μας να έχουν πετρέλαια ει δυνατόν από όλες τις ανταγωνιστικές πηγές. Να έχουμε και από τη Σαουδική Αραβία, να έχουμε και από τη Ρωσία και από την Κασπία και από παντού.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Δεν διαφωνώ με αυτό.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Έτσι θα παιχθεί το παιχνίδι των τιμών στο μεγάλο πακέτο.

Τώρα, για το μικρό πακέτο εκείνο που νομίζω ότι θα πρέπει να διασφαλίσουμε είναι λειτουργίες που να μην ανατρέπουν καταστάσεις και να διευκολύνουν τον καταναλωτή. Και θα πρέπει να πω εδώ, ας το πούμε έτσι, για να βελτιωθούν κάποια πράγματα –ήδη βελτιώθηκαν- ότι είναι πολύ θετική η θέση του Υπουργού γιατί ήρε ένα διοικητικό εμπόδιο, το 30% σε όλη τη χώρα. Ήταν ένα διοικητικό εμπόδιο –δηλαδή το φτιάξαμε εμείς- το οποίο όμως μπορούσε να δυσκολέψει μια μικρή εταιρεία πράγματι –κι εμάς μας ενδιαφέρει να είναι μικρές εταιρείες μέσα και φάνηκε ότι θέλουμε να είναι οι μικρές εταιρείες μέσα-, μπορεί να είχε επίπτωση στην τιμή στον καταναλωτή και αυτό το διοικητικό εμπόδιο αίρεται. Είναι σωστή η τοποθέτηση να περιοριστεί στη διοικητική περιφέρεια γιατί αυτό είναι λογικό. Στο επίπεδο της διοικητικής περιφέρειας είναι ανεκτό. Δεν είναι σε ολόκληρη τη χώρα, να είναι ένα τεχνικό διοικητικό εμπόδιο. Υπάρχει το ζήτημα των πρατηρίων βενζίνης και θα μου επι-

τρέψετε να κάνω μια μικρή αναφορά όχι με την επιχειρηματολογία που ανέπτυξαν οι συνάδελφοί μας, κύρια με τους όρους του ανταγωνισμού, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα μας πει, θα μας κάνει και θα μας δείξει. Είναι γνωστό ότι χρόνια ολόκληρα και η δική μας Κυβέρνηση και η δική σας κυβέρνηση και στις εταιρείες εμπορίας, θα λέγαμε ενάντια στους νόμους της αγοράς, δεν επέτρεπε να πάνε στη διανομή και στους βενζινοπώλες, στους πρατηριούχους δεν επέτρεπε να πάνε στα διυλιστήρια. Επομένως δεν είναι εκεί το ζήτημα.

Το ζήτημα νομίζω ότι είναι – και θα πρέπει να προσεχθεί – πώς διατηρείται μια ισορροπία των συντελεστών της αγοράς. Μέχρι σήμερα έχει επιτευχθεί μια καλή ισορροπία μεταξύ εταιρειών εμπορίας, μεταφορέων και διανομής των πρατηρίων. Αυτή έρχεται και ανατρέπεται σήμερα με το ότι δεν μπορούν οι πρατηριούχοι να μπουν στα διυλιστήρια και είναι ένα ζήτημα που πρέπει να το δείτε, τι επιπτώσεις θα έχει αυτή η κατάσταση.

Εγώ ξέρω ότι η κύρια αιτία για την οποία δεν μπορούσε να γίνει αυτό το πράγμα ήταν το τεχνικό ζήτημα, το πώς θα μπορούσαν τα διυλιστήρια να ανταποκριθούν σε αυξημένη ζήτηση. Άλλο είναι να έχεις με είκοσι έξι εταιρείες εμπορίας, όπως είναι σήμερα, και άλλο είναι να έχεις με είκοσι έξι εταιρείες συν χίλια πρατήρια, παραδείγματος χάρι, ή με πεντακόσια πρατήρια. Αυτό είναι τεχνικό εμπόδιο που δεν μπορεί να αναβάλει επί αόριστον την άρση του προβλήματος. Υποψιάζομαι – χωρίς βέβαια να το ξέρω – ότι η λύση που προτείνει η Κυβέρνηση βάζοντας στο συνεταιρισμό είναι για να άρει το τεχνικό εμπόδιο. Δηλαδή, να μην πηγαίνουν χίλια ή πεντακόσια ή εκατό πρατήρια, να πηγαίνουν λιγότερα πρατήρια. Όμως αυτό δεν είναι επαρκής δικαιολογία, ιδιαίτερα όταν ανατραπούν οι όροι της αγοράς. Θα ήθελα να σκεφθεί η Κυβέρνηση, το Υπουργείο, το ενδεχόμενο να το βάλει μεταβατικά. Δηλαδή να βάλει μια διάταξη που να λέει ότι αυτό γίνεται – και αυτό θα βοηθήσει την Κυβέρνηση, όταν θα τεθεί θέμα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, διότι αυτή είναι η νόμιμη δικαιολογία και η αιτία για την οποία δεν δεχόμαστε αυτό το ζήτημα – να μπει, επαναλαμβάνω, μεταβατική διάταξη ότι αυτό γίνεται για τρία ή για πέντε χρόνια – όσο νομίζει η Κυβέρνηση – για την τεχνική προετοιμασία των διυλιστηρίων. Αυτή είναι η ιδανική λύση και νομίζω ότι στο χρονικό αυτό διάστημα οι μεν πρατηριούχοι θα φροντίσουν να φτιάξουν τους συνεταιρισμούς τους και να λύσουν το ζήτημά τους – θα το λύσουν όσοι μπορούν να το κάνουν – ταυτόχρονα θα έχουμε μια σωστή αιτιολογία απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το τρίτο, σε ένα βάθος χρόνου που εγώ δεν μπορώ να το εκτιμήσω αλλά η Κυβέρνηση μπορεί να το εκτιμήσει, θα προετοιμάσει τα διυλιστήρια της χώρας – δημόσια, ιδιωτικά, όλα ιδιωτικά θα είναι – ώστε να υποδέχονται όσους πελάτες μπορούν να ζητήσουν πετρέλαιο από αυτά.

Το τρίτο ζήτημα που υπάρχει στον ανταγωνισμό είναι ο ανταγωνισμός των καυσίμων. Δηλαδή δεν είναι μόνο οι εταιρείες των πετρελαιοειδών μεταξύ τους, αλλά και ο ανταγωνισμός των καυσίμων μεταξύ τους. Πρέπει να προωθήσουμε τον ανταγωνισμό μεταξύ πετρελαίου, φυσικού αερίου και υγραερίου.

Έχετε στο άρθρο 9, παράγραφος 3 μια σωστή διάταξη κατά ένα μέρος, εκεί που λέτε ότι τα πρατήρια υγραερίου κίνησης δεν επιτρέπεται να εμφιαλώνουν υγραέριο για εμπορική χρήση. Πολύ σωστό! Όμως έχετε βάλει και για οικιακή χρήση. Εδώ έπρεπε να το αφήσετε ελεύθερο γιατί διευκολύνει τον καταναλωτή. Ο καταναλωτής θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα οποιαδήποτε στιγμή να πάει οπουδήποτε τον βολεύει να βρει υγραέριο. Και, ξέρετε, τον βολεύει το υγραέριο στα πρατήρια υγραερίων.

Γιατί τον βολεύει; Πρώτα-πρώτα δεν υπάρχει θέμα λαθρεμπορίας, γιατί όπως ξέρετε το «autogas» έχει μεγαλύτερη φορολόγηση απ' ό,τι έχει το οικιακής χρήσεως. Κι έχει και μεγαλύτερη τιμή και το πρατήριο το πουλάει για να κάνει τζίρο. Οπωσδήποτε, λοιπόν, δεν υπάρχει το θέμα της λαθρεμπορίας.

Το δεύτερο ζήτημα που υπάρχει είναι ότι ο καταναλωτής για να μπορέσει να προμηθευτεί υγραέριο, πρέπει να ανταλλάσσει μπουκάλια και πρέπει να βρίσκει τη μπουκάλια. Και η μπουκάλια είναι μεγάλο πρόβλημα! Και πρέπει να βρίσκει εκείνον τον έμπο-

ρο που έχει τις μπουκάλια. Δίνει την άδεια μπουκάλια και παίρνει τη γεμάτη, αλλά δεν ξέρει πόσο υγραέριο έχει απομείνει μέσα.

Στον τομέα αυτόν υπάρχουν και πολλοί ευκαιριακοί έμποροι που πουλάνε μπουκάλια όχι μόνο με λιγότερο, αλλά και με νοθευμένο υγραέριο. Κανείς δεν ξέρει τι έχει απομείνει μέσα στη μολύβδινη μπουκάλια. Γι' αυτό οι καταναλωτές προτιμούν να πηγαίνουν στο πρατήριο και να τη βλέπουν εκείνη τη στιγμή να γεμίζει. Και ξέρει ότι δεν μπορούν ναβάλουν νερό μέσα ή οποιοδήποτε άλλο υλικό για να τη νοθεύσουν. Ο πολίτης, λοιπόν, θα το προτιμήσει αυτό. Στο κάτω κάτω θα πρέπει να το αφήσουμε ανοιχτό το θέμα για όσους πολίτες θελήσουν να το προτιμήσουν. Πιστεύω ότι θα υπάρχουν πολλοί.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Γεμίζει εκείνη την ώρα;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Ναι, εκείνη την ώρα, μπροστά του. Βάζει τη μπουκάλια στην τρόμπα και γεμίζει.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Το οικιακό;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Το «autogas». Δεν έχει οικιακό υγραέριο το πρατήριο, μόνο «autogas». Επομένως δεν υπάρχει θέμα λαθρεμπορίας. Θα πρέπει, λοιπόν, να δώσουμε την ευχέρεια και να πούμε: μόνο σε φιάλες για εμπορική χρήση και όχι για οικιακή.

Τέλος, θα μου επιτρέψετε να κάνω μία μικρή παρατήρηση, επειδή ξέρω ότι η ενεργειακή πολιτική δεν γίνεται χωρίς πόρους. Υπάρχει μεγάλη ανάγκη για έρευνα, για μελέτες, για προετοιμασία στην ενεργειακή πολιτική που συνέχεται με την περιβαλλοντική πολιτική. Γνωρίζω την αδυναμία του Υπουργείου από πλευράς πόρων να μπορέσει να ανταποκριθεί σ' αυτήν την πολιτική.

Επικρότηση πέρα για πέρα το 1% να πηγαίνει για τους σκοπούς που είχαν περιγραφεί, μεταξύ των οποίων ήταν και η δημιουργία υποδομής προετοιμασίας μιας σωστής ενεργειακής και περιβαλλοντικής πολιτικής. Το θεωρούσα και το θεωρώ πέρα για πέρα σωστό.

Ξέρετε πολύ καλά ότι το πεντάδραχμο που έγινε «ΕΤΕΡΠΣ» έγινε γι' αυτό το λόγο. Όμως δεν χρησιμοποιήθηκε για ενεργειακή ή για περιβαλλοντική πολιτική. Χρησιμοποιήθηκε για πολιτική στην τοπική αυτοδιοίκηση, καλή και θεμιτή, όμως έχω την εντύπωση ότι υπήρχε και υπάρχει μεγάλη ανάγκη να χρησιμοποιηθεί για την ενεργειακή και περιβαλλοντική πολιτική της χώρας.

Εδώ, λοιπόν, η βελτίωση που έκανε ο Υπουργός και χαιρετίστηκε απ' όλους – και φοβάμαι ότι αυτή είναι η μοναδική διαφωνία σ' αυτήν την ιστορία, αλλά πρέπει να την αναφέρω για λόγους συνειδησης, αλλά και για να υποστηρίξω την προσπάθειά σας – είναι ότι δεν έχει νόημα να πάτε το 15% στην τοπική αυτοδιοίκηση. Ούτε μεγάλο ποσό είναι για την τοπική αυτοδιοίκηση! Στους χίλιους δήμους, τι ποσό θα δώσει; Από το 15% θα δώσει το 1%. Δεν είναι το 15% συνολικά. Επομένως το 1% είναι λίγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Πολλά λεφτά!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Δεν είναι πολλά λεφτά. Υπολογίστε πόσα είναι, δεκαπέντε, είκοσι, τριάντα εκατομμύρια.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Τα νησιά να δείτε πόσα θέλουν!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Εν πάση περιπτώσει, εγώ πιστεύω ότι, αν το χρειάζεται η τοπική αυτοδιοίκηση, να της δώσουμε απευθείας πόρους. Αυτά να μείνουν για ενεργειακή πολιτική.

Επίσης δεν θεωρώ σωστό να πάει και στο επικουρικό ταμείο, διότι αυτό το ταμείο έχει τους πόρους του και δεν χρειάζεται να δημιουργούμε κοινωνικούς πόρους, τους οποίους μετά δεν ξέρουμε πώς να τους διαχειριστούμε και δυσκολεύουμε έτσι την ενοποίηση των ταμείων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, ολοκληρώστε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κινδυνεύετε, κύριε συνάδελφε!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Λέω πράγματα που δεν είναι και τόσο αρεστά. Θεωρώ όμως σωστό ότι πρέπει να μείνουν για την υλοποίηση μιας ενεργειακής πολιτικής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο κ. Βαρίνος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Εγώ θα αρχίσω απ' αυτό που είπε ο κύριος συνάδελφος τελειώνοντας, όσον αφορά το 1%, την ειδική δηλαδή εισφορά για τον ειδικό λογαριασμό των πετρελαιοειδών.

Όμως, εγώ, κύριε συνάδελφε, κύριε Υπουργέ, θέλω να σας διαβάσω ποιος είναι αυτός ο λογαριασμός, από τον οποίο παίρνετε λεφτά και τα δίνετε οπουδήποτε αλλού εκτός από τα νησιά. Ο λογαριασμός λέγεται «Λογαριασμός Χρηματοδότησης Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών για μεταφορές καυσίμων στις προβληματικές περιοχές της χώρας».

Αυτό το λογαριασμό, λοιπόν, τον έχετε από το 1985 και συγκεντρώνετε χρήματα εκεί. Συγκεντρώνετε μισό τοις εκατό επί όλων των τιμολογίων της διακίνησης πετρελαιοειδών. Πρέπει να δούμε πόσα λεφτά δίνετε στις μεταφορές των νησιών, για να δούμε τι έχετε κάνει από αυτό το λογαριασμό για τους νησιώτες...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Μα, κύριε συνάδελφε, είναι ...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Κάνετε λάθος, κύριε συνάδελφε. Ο Υπουργός στην επιτροπή –που δεν ήσασταν– μας είπε ότι η επιδότηση είναι 10 ευρώ στα χίλια λίτρα, δηλαδή 1 λεπτό, 3 δραχμές δηλαδή. Τρεις δραχμές λοιπόν, είναι η επιδότηση μεταφοράς το λίτρο στα νησιά, κύριε συνάδελφε.

Λοιπόν, ψίχουλα δίνουμε στη μεταφορά των νησιών. Αυτός ο λογαριασμός δημιουργήθηκε γι' αυτή τη δουλειά και εσείς δεν δίνετε τα χρήματα. Ποιο είναι το αποτέλεσμα; Το αποτέλεσμα είναι να έχουμε «καπέλα» στα νησιά μέχρι και 50 δραχμές. Δεκατέσσερα λεπτά είναι η διαφορά της βενζίνης στα νησιά του Αιγαίου απ' ό,τι είναι στο κέντρο. Γιατί υπάρχει αυτή η αδικία; Γιατί πρέπει εγώ που είμαι νησιώτης και Αιγαιοπελαγίτης να πληρώνω περισσότερο τη βενζίνη από τους άλλους Έλληνες τη στιγμή μάλιστα που έχετε δημιουργήσει αυτό το λογαριασμό και που έρχεστε τώρα αυτό το λογαριασμό να τον διπλασιάσετε, το μισό τοις εκατό το κάνετε 1%;

Θέλω να μη συμφωνήσω με το συνάδελφο τον κ. Μαντέλη που μίλησε προηγουμένως και να σας πω ότι είναι πολλά λεφτά –να μας πείτε πόσα λεφτά είναι, να τα ακούσει ο ελληνικός λαός και το ελληνικό Κοινοβούλιο– και τα δίνετε σε οποιαδήποτε άλλη κατεύθυνση εκτός από το σκοπό για τον οποίο ιδρύθηκε ο λογαριασμός. Και περιμένω τώρα που διπλασιάσατε τα χρήματα αυτά να ακούσω τι θα κάνετε για να νησιά, διότι σας πληροφορώ ότι ο Υπουργός Οικονομικών αρνείται να προχωρήσει και να εναρμονιστεί με τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή με την οδηγία 92/82 του Οκτώβρη του 1992 για μείωση της φορολογίας στα νησιά.

Ο Υπουργός Οικονομικών μου είπε ότι δεν μπορούμε να δώσουμε και θέλω να σας το διαβάσω για να είσατε ενημερωμένοι γιατί απ' ό,τι καταλαβαίνω –και από τη συζήτηση που κάναμε στην επιτροπή– δεν υπάρχει συνεννόηση γι' αυτά τα θέματα μεταξύ Υπουργείου Οικονομικών και Υπουργείου Ανάπτυξης.

Λέει εδώ και επισημαίνει ότι είναι 22 ευρώ στα χίλια λίτρα. Δηλαδή είναι 2,2 λεπτά που μπορούσαν ακόμα να μειώσουν τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, γιατί αυτή την έκκριση τους έχει δώσει αυτή η οδηγία.

Λέει, λοιπόν, για τους ελάχιστους κοινοτικούς συντελεστές ειδικού φόρου κατανάλωσης τόσο στο πετρέλαιο ντίζελ κίνησης, όσο και στη βενζίνη που καταναλώνεται στους Νομούς Λέσβου, Χίου, Σάμου, Δωδεκανήσου και Κυκλάδων, καθώς και στα νησιά Αιγαίου, Θάσο, Βόρειες Σποράδες, Σαμοθράκη και Σκύρο. Οπότε έχετε αυτή τη δυνατότητα και δεν το κάνετε γιατί –λέει– «υπάρχει αυξημένος κίνδυνος ανάπτυξης λαθρεμπορίου στην ευρύτερη περιοχή του Αιγαίου».

Μα, και εσείς και ο Υπουργός προηγουμένως ήρθατε και μας είπατε ότι θα πατάξετε τη λαθρεμπορία και ότι με αυτό το νομοσχέδιο που μας φέρνετε θα λύσετε τα προβλήματα. Μας είπατε ότι θα σταματήσει η διαφθορά, ή εν πάση περιπτώσει θα μειωθεί το λαθρεμπόριο, η πειρατεία, αυτά δηλαδή που σας κατήγγειλαν στην επιτροπή όλοι οι φορείς οι οποίοι ανέλυσαν τα προβλήματα τα οποία υπάρχουν αυτή τη στιγμή.

Εγώ θέλω να επιμείνω, διότι δεν είναι μόνο αυτό. Έρχεται και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και από την 1η Νοέμβρη

του 2002 με το ν. 2932/2001 επιβάλλεται επίναυλος 3% επί όλων των εισιτηρίων των οχημάτων και των επιβατών που θα διακινήθουν στο Αιγαίο. Δηλαδή, θα αυξηθεί και άλλο η διαφορά. Ομιλώ για τη διαφορά μεταξύ της πώλησης βενζίνης στα νησιά του Αιγαίου και της πώλησης της βενζίνης στο κέντρο ή, εν πάση περιπτώσει, στην Πελοπόννησο ή στην Στερεά Ελλάδα. Εγώ δεν θέλω να είναι ίδιο με το κέντρο, ας έχει κάποια λεπτά λίγο παραπάνω. Δίνετε 1 λεπτό και 3,4 δραχμές στην πιο βαριά μεταφορά, δηλαδή με βυτιοφόρο, γιατί με πλοίο ούτε μία δραχμή δεν δίνετε τελικά. Αυτή είναι η έγνοια σας και η φροντίδα σας για τα νησιά του Αιγαίου. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Το Υπουργείο Οικονομικών δεν θέλει να δώσει τα 22 ευρώ ανά χίλια λίτρα στη φορολογία, εσείς δεν θέλετε να αυξήσετε την επιδότηση και ερχόσαστε εδώ και παίρνετε αποφάσεις και λέτε ότι δίνετε 15% στους δήμους, 15% εδώ, 15% εκεί και έχουμε τον συνάδελφο προηγουμένως που είπε την ενεργειακή πολιτική να την κάνουμε με αυτόν το λογαριασμό.

Την ενεργειακή πολιτική σας –και όποια κίνητρα δώσετε– να την εφαρμόσετε από τον κρατικό προϋπολογισμό. Είναι υποχρέωσή σας να κάνετε τέτοια πολιτική, αλλά όχι μέσα από τα λεφτά που δίνουν οι καταναλωτές, διότι αυτά τα χρήματα θα προστεθούν πάνω στη βενζίνη. Το 1% που βάζετε πάνω στα πετρελαιοειδή, αυτό αυξάνει την τιμή της βενζίνης!

Κύριε Υπουργέ, επαναλαμβάνω –και λυπούμαι που ο κ. Τσοχατζόπουλος δεν είναι εδώ– ότι αυτός ο λογαριασμός είναι γι' αυτήν τη δουλειά, για να επιδοτήσετε τη μεταφορά των καυσίμων στα νησιά. Αυτή είναι η υποχρέωσή σας! Να έρθετε μάλιστα σε συνεννόηση με το Υπουργείο των Οικονομικών, ούτως ώστε να εφαρμοστούν και οι αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εδώ, ένας αιγαιοπελαγίτης συνάδελφος του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Σφυρίου –που δεν είναι αυτή τη στιγμή σ' αυτήν την Αίθουσα–, μόλις πάρθηκε η απόφαση το έτος 1992, ζητούσε από την κυβέρνηση της Ν.Δ. συνεχώς να εφαρμοστεί η απόφαση και η οδηγία της Ε.Ε. και τώρα δεν λέει τίποτα! Τώρα δεν μιλάει κανένας για την απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την επιδότηση των καυσίμων.

Θα ήθελα να αναφερθώ τώρα σε ένα άλλο θέμα. Δεν είμαι ειδικός, αλλά νομίζω ότι η διατύπωση είναι λανθασμένη. Στο άρθρο 6, παράγραφος 6Γ', κάνατε κάποιες αλλαγές για άδειες της κατηγορίας α', β1 και β2 και λέτε να χρησιμοποιούνται κάθε φορά για την αποθήκευση προϊόντων δύο τουλάχιστον κατηγοριών από τα ελαφρά, μεσαία, βαρέα κλάσματα και κάθε κατηγορία να μην υπερβαίνει το ποσοστό του 80% του συνόλου του αποθηκευτικού χώρου.

Μα, το β2 είναι καύσιμα αεροπορικά! Δεν υπάρχουν δύο καύσιμα αεροπορικά! Μήπως έχετε κάνει κάποιο λάθος; Ένα καύσιμο υπάρχει!

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Η κηροζίνη!

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Πώς είναι δυνατόν να έχει δύο δεξαμενές; Εκτός εάν υπολογίζετε καύσιμο αεροπορικό τις βενζίνες που χρησιμοποιούμε στα πολεμικά αεροπλάνα! Ένα είναι το αεροπορικό καύσιμο! Εγώ δεν ξέρω να υπάρχουν δύο ή τρία αεροπορικά καύσιμα! Έτσι όπως το περιγράφετε είναι σαν να λέτε το εξής: Θα έχεις άδεια β2 –δηλαδή καύσιμα αεροπορικά– αλλά είσαι υποχρεωμένος να κρατάς δύο-τρεις ποιότητες! Μα, δεν υπάρχουν δύο-τρεις ποιότητες! Μία ποιότητα υπάρχει! Τώρα αν έχετε κάνει λάθος στη διατύπωση, πρέπει να το διορθώσετε!

Όσον αφορά στο β1, δηλαδή για τα ναυτιλιακά καύσιμα, φυσικά και υπάρχουν περισσότερες από μία κατηγορίες καυσίμων, κύριε Παυλίδη. Υπάρχει το diesel oil, υπάρχει το fuel oil, υπάρχει το ακόμα πιο βαρύ πετρέλαιο ή το αργό πετρέλαιο. Για τα ναυτιλιακά υπάρχουν πολλά πετρέλαια, αλλά για τα αεροπορικά δεν υπάρχουν και νομίζω πως πρέπει να το διορθώσετε.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Παυλόπουλος έχει το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, διερωτώμαι, βεβαίως, αν έχετε την εξουσιοδότηση –υστερα από αυτά που θα πω– να δεχτείτε οποιαδήποτε τροποποίηση ή να μου πείτε αν

μιλάμε απλώς και μόνο «εις ώτα μη ακουόντων», δηλαδή απλώς και μόνο για να γίνει συζήτηση.

Παρ' όλα αυτά, επειδή το ζήτημα είναι τεράστιο, θα επαναλάβω, για πολλοστή φορά, αυτά τα οποία είμαι υποχρεωμένος, ως μέλος του Κοινοβουλίου, να τονίσω.

Άκουσα τον Υπουργό, μιλώντας για το άρθρο 7, να κάνει μία τροποποίηση μειώνοντας από επτά σε πέντε τον αριθμό των προσώπων, τα οποία πρέπει να μετέχουν για να δημιουργηθεί μία κοινοπραξία, σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης στα διυλιστήρια.

Σας διαβεβαιώ ότι είχα τρεις διαδοχικές φάσεις σε ό,τι αφορά στα συναισθήματα που ένιωσα. Στην αρχή ένιωσα έκπληξη, μετά θλίψη και στο τέλος οργή!

Αυτό κατάλαβε ο Υπουργός που καθόταν εδώ από την αιτίαση, την οποία η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση τονίζει και η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής επισημαίνει;

Κατά τη γνώμη σας, ως Κυβέρνηση, το ζήτημα είναι ποσοτικό; Εάν μειώσετε, δηλαδή, τον αριθμό των προσώπων που πρέπει να μετέχουν στην κοινοπραξία, τότε λύνεται το πρόβλημα; Αυτό καταλάβατε από την όλη συζήτηση που έγινε;

Το ζήτημα δεν είναι ποσοτικό, αλλά ποιοτικό! Θα προσπαθήσω να σας το εξηγήσω, να το καταλάβετε, αν και σας τονίζω ότι εκεί είναι η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής. Σας λέω ότι υπάρχει ζήτημα αντισυνταγματικότητας και θα το βρείτε προσαρτά σας και εσείς δεν ακούτε τίποτα! Σας το τονίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση με κομψό τρόπο, αλλά εσείς δεν καταλαβαίνετε τίποτα!

Θα το πω, λοιπόν, απλά: Τι ζητάτε με το άρθρο 7; Διακρίνετε μεταξύ δύο κατηγοριών πρατηρίων υγρών καυσίμων και πρατηρίων υγραερίου κίνησης. Λέτε ότι αυτά τα πρατήρια, τα οποία είναι θυγατρικές –κατά κάποιον τρόπο- εταιρείες όλων εκείνων των εταιρειών εμπορίας καυσίμων, αυτά έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα διυλιστήρια, χωρίς να είναι υποχρεωμένα να κάνουν καμία κοινοπραξία.

Και εκείνοι οι οποίοι είναι οι ελεύθεροι –ας το πω έτσι- πρατηριούχοι, αυτοί που έχουν ατομική επιχείρηση, οι μη εξαρτώμενοι από οποιαδήποτε εταιρεία εμπορίας καυσίμων, αυτοί για να μπορούν να πάνε στο διυλιστήριο πρέπει να συμπήξουν κοινοπραξίες, οι οποίες κοινοπραξίες αποτελούνται από εφτά –τώρα λέτε από πέντε- άτομα, να έχουν δικά τους βυτιοφόρα, να έχουν χώρους αποθήκευσης και να μπορούν να δίνουν τα καύσιμα μόνο μεταξύ τους.

Σας θυμίζω τι σημαίνει νομικά το να κάνει κανείς κοινοπραξία. Σημαίνει ότι, ενώ στην πρώτη περίπτωση η συνευθύνη είναι μεταξύ της εταιρείας, η οποία μεταφέρει και έχει τη θυγατρική και του πρατηρίου, στην άλλη περίπτωση είναι και η συνευθύνη μεταξύ της εταιρείας και του πρατηριούχου και η συνευθύνη όλων αυτών μεταξύ τους, συν το γεγονός ότι πρέπει να κάνουν την κοινοπραξία, με ό,τι η κοινοπραξία συνεπάγεται από πλευράς νομικής συνευθύνης και για άλλα πράγματα.

Πιστεύετε σοβαρά, κύριε Υπουργέ –και το λέω γιατί πρέπει να μείνει στα Πρακτικά για όσους αυτήν την προχωρημένη ώρα μας ακούνε- ότι θα μείνει μακροπρόθεσμα ή μεσομακροπρόθεσμα, έστω και ένα πρατήριο ελεύθερο, το οποίο θα μπορέσει να επιβιώσει υπό αυτές τις συνθήκες; Σε καμία περίπτωση και το ξέρετε. Γιατί παραβιάζετε και την αρχή της ισότητας –πλήρως άνιση μεταχείριση- και την αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού και την αρχή της υπεροχής του Κοινοτικού Δικαίου που απαγορεύει τέτοιου είδους διακρίσεις που κάνετε.

Και δεν το λέω εγώ. Δεν μπόρεσα ποτέ να καταλάβω, γιατί ο Υπουργός δεν θέλησε να έχει το πολιτικό θάρρος να πάρει την έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής, για να δει τι ακριβώς λέει. Το τονίζω και το καταγγέλλω ότι με αυτό το οποίο κάνετε απεργάζεστε, εσκεμμένα πια, δεν μπορούν να το πω διαφορετικά –το λέμε μια ολόκληρη μέρα σήμερα από το πρωί, το είπαμε στην Επιτροπή, δεν μπορεί να είναι τόσο μειωμένη η δυνατότητά σας να καταλάβετε νομικά και πολιτικά πράγματα- τον αφανισμό όλων αυτών, οι οποίοι δεν υπάγονται στις εταιρείες εμπορίας καυσίμων. Δεν τους θέλετε. Στην πραγματικότητα θέλετε να επιβιώσουν μόνον εκείνοι, οι οποίοι υπάγονται, με τη μορφή θυγατρικών εταιρειών, στις εταιρείες εμπορίας

καυσίμων. Αυτός είναι ο στόχος σας.

Αυτό θέλετε; Νομίζετε ότι αυτό ταιριάζει με την ιδεολογία του κόμματός σας; Νομίζετε ότι αυτό ταιριάζει με τον ελεύθερο ανταγωνισμό; Αυτή είναι η λογική της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Με αυτή την έννοια, έστω και σ' αυτό το μικρό δείγμα –που δεν είναι μικρό, είναι μεγάλο- νομίζετε ότι υπηρετείτε την έννοια του δημόσιου συμφέροντος, αλλά και της συμμετοχής της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση; Γιατί δεν θέλετε να το καταλάβετε;

Κύριε Υπουργέ, η Νέα Δημοκρατία θα κάνει τα πάντα –το τονίζω, τα πάντα- για να μην εφαρμοσθεί μια τέτοια αντισυνταγματική ρύθμιση. Και μην την κατηγορήσετε, σε καμία περίπτωση, ότι «υπονομεύει» το κύρος της χώρας, τα εθνικά συμφέροντα. Το αντίστροφο κάνει. Τα υπηρετεί με το να κάνει καταγγελία ευθέως στην Ευρωπαϊκή Ένωση για όλα αυτά τα πράγματα και να υποστηρίξει με κάθε τρόπο τον αγώνα που θα κάνουν όλοι εκείνοι οι οποίοι πλήττονται ενώπιον των δικαστηρίων, για να βρουν το δικό τους. Είναι ντροπή.

Για ποιο λόγο δε δεν παραχωρείτε καμία άλλη δυνατότητα σε εκείνους οι οποίοι πωλούν μαζούτ. Και το ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι αυτοί δεν έχουν καν τη δυνατότητα ούτε νομική δυνατότητα, δεν τους παρέχεται. Όλα αυτά δεν τα ξέρετε; Δεν καταλαβαίνετε τι διακυβεύετε αυτήν τη στιγμή μ' αυτήν τη ρύθμιση την οποία κάνετε;

Ο κύριος Υπουργός δεν έδωσε καμία απάντηση στο εξής ερώτημα. Τι εξυπηρετεί μ' αυτό;

Και κάτι άλλο πολύ απλό. Αν ζητάει από τους πρατηριούχους οι οποίοι είναι –ας το πω έτσι- αυτόνομοι, ελεύθεροι, να κάνουν τέτοιου είδους κοινοπραξίες και αν η λογική του είναι ότι πρέπει να υπάρξει κοινοπραξία εξαιτίας της συνευθύνης, η οποία πρέπει να λειτουργεί στην περίπτωση αυτή και μεταξύ τους, γιατί δεν το κάνει και με την περίπτωση των υπολοίπων; Γιατί δεν ζητάει να έχουν αυτή την υποχρέωση και όλοι οι άλλοι, οι πάντες; Για ποιο λόγο δηλαδή κάνετε αυτού του είδους τις διαφοροποιήσεις; Γιατί χωρίζετε όλους αυτούς τους ανθρώπους σε πατρικούς και πληβείους; Ο λόγος είναι προφανής.

Και κάτι άλλο, κύριε Υπουργέ, γιατί αυτά θα έπρεπε να σας τα έχουν πει οι σύμβουλοί σας, πριν το κάνετε και όχι τώρα που ζητάμε εδώ μέσα. Μπορείτε να μου πείτε μια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που να έχει αντίστοιχη ρύθμιση; Πείτε μου μια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που να επιβάλλει την υποχρέωση σύμπληξης κοινοπραξίας για να έχεις δυνατότητα πρόσβασης στο διυλιστήριο. Καμία δεν το έχει. Γι' αυτό και η Ευρωπαϊκή Ένωση σε καμία χώρα δεν απηύθυνε τέτοιου είδους συστάσεις.

Αυτό το κάνει μόνο η Ελλάδα των σοσιαλιστών «εκουγχρονιστών», των ανθρώπων εκείνων, που υποτίθεται ότι θα στήριζαν τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Γιατί, σε τελική ανάλυση, τα ελεύθερα πρατήρια καυσίμων είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Γι' αυτές κόπτεσθε; Τις αφανίζετε και είναι χαρακτηριστικό δείγμα του πώς λειτουργείτε.

Αυτή η Κυβέρνηση των μονοπωλιακών και ολιγοπωλιακών καταστάσεων αποδεικνύει και εδώ πώς εννοεί τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Γι' αυτό δεν καταλάβατε τίποτα για το τι σημαίνει ούτε οικονομία της αγοράς ούτε φιλελευθερισμός. Φιλελευθερισμός δεν σημαίνει ούτε μονοπώλια ούτε ολιγοπώλια, που κάποτε φανταζόσασταν ότι υπηρετούσε ο καπιταλισμός που εσείς καταπολεμούσατε. Ο καπιταλισμός, τον οποίον κάποτε καταπολεμήσατε, είναι εκείνος τον οποίο σήμερα υπηρετείτε. Υπηρετείτε το μονοπωλιακό, τον ολιγοπωλιακό καπιταλισμό, ενώ η Παράταξή μου ήταν εκείνη που πάντοτε υπηρετούσε την οικονομία της αγοράς το φιλελεύθερο ανταγωνισμό. Γιατί ο ανταγωνισμός αυτός είναι που υπηρετεί την οικονομία της αγοράς. Με αυτό που κάνετε αυτή τη στιγμή, δίνετε ένα ακριβώς δείγμα του πώς εννοείτε την οικονομία της αγοράς. Σας το τονίζω, γιατί εδώ θα είμαστε.

Η ρύθμιση αυτή σας καθιστά υπόλογους στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα πέσει στα ελληνικά δικαστήρια και η Νέα Δημοκρατία θα κάνει τα πάντα, για να γίνει αυτό, το οποίο λέω αυτήν τη στιγμή πράξη, δεδομένου ότι αυτό υπηρετεί τον ελεύθερο ανταγωνισμό, την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, την πτώση του πληθωρισμού και την έννοια της διαφάνειας, αρχές

για τις οποίες η παράταξή μου αγωνίζεται, αλλά η δική σας Κυβέρνηση ουδέποτε τις κατενόησε και, βεβαίως, δεν μπορεί να τις εφαρμόσει στην πράξη.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο κ. Παυλίδης.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, δεν θέλω να επαναλάβω ότι το νομοσχέδιο δεν επιτυγχάνει τους στόχους, που περιέγραψε ο κύριος Υπουργός, γιατί δεν το θεωρώ τελείως απαραίτητο.

Εκείνο όμως που θεωρώ απαραίτητο να κάμω είναι να επαναλάβω όσα αναφέρονται σε αυτόν τον περίφημο ειδικό λογαριασμό πετρελαιοειδών, για τον οποίο η Κυβέρνηση δεν μας παρουςίασε τίποτα το ανάγλυφο. Τι αποδίδει αυτός ο λογαριασμός μέχρι στιγμής; Ποια είναι η εκτίμηση του ύψους των εσόδων;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Επτάμισι δισεκατομμύρια.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Αυτή είναι δική σας εκτίμηση, κύριε συνάδελφε, και δική μου. Η Κυβέρνηση μέχρι στιγμής δεν μας είπε τίποτα.

Δύο πράγματα απέφυγε να μνημονεύσει ή μάλλον να καθορίσει ο Υπουργός. Πρώτον, τι εισπράττει κάθε χρόνο, τι εκτιμά να εισπράξει με το 1%, που τώρα είναι το νέο ποσοστό επί της τιμής των καυσίμων;

Το δεύτερο, που απέφυγε να καθορίσει, όπως «ο σατανάς το λιβάνι», είναι τις περιπτώσεις λαθρεμπορίας που μέχρι στιγμής έχουν σημειωθεί από τις ελεγκτικές αρχές και εκκρεμούν ακόμη στο Υπουργείο Οικονομικών για χρόνια. Σιγή. Σιγή τάφου! Πιθανόν να θέλουν να τα θάψουν αυτά, αλλά θα δυσκολευθούν.

Διαφωνώ με τα όσα αναφέρονται στο που προορίζεται αυτό το 1%. Πολλά και διάφορα ακούγονται. Θα συμφωνήσω με συναδέλφους, αλλά κυρίως με τον κ. Μαντέλη, το συνάδελφο από το ΠΑ.ΣΟ.Κ., με την αναφορά που έκανε στο να μεταβιβάζεται το 15% αυτού του εσόδου στους ΟΤΑ. Αμάν πια! Τέλος! Σταματήστε!

Κύριοι συνάδελφοι, τι θα γίνει με αυτήν την ιστορία των ΟΤΑ; Τι θα γίνει; Ποιος ελέγχει; Τους δίνετε παλιά από τα ΤΕΡΠΣ, από τις φιάλες υγραερίων, τους δίνετε τώρα 15% του ειδικού λογαριασμού πετρελαιοειδών.

Αυτό που λέτε τώρα ότι δίδονται στους δήμους των περιοχών περί τα διυλιστήρια, και αυτό τι είναι; Τέχνασμα. Γιατί δεν υποχρεώνετε τα διυλιστήρια να λάβουν τα μέτρα, που λαμβάνουν σε όλα τα μέρη του κόσμου, για να μην ρυπαίνουν ή να περιορισθεί στο ελάχιστο η ρύπανση;

Εγώ που σας μιλώ έτσι, έχω ειδικό θέμα. Εσείς έχετε έλθει στη Ρόδο. Έχετε πάει στο εργοστάσιο της ΔΕΗ στη Σορώνη για να δείτε τι βγάζει; Υποχρεώσατε τη ΔΕΗ να λάβει τα πρόπαντα μέτρα, ώστε η καμινάδα της να μην ντουμανιάζει και να μην παίρνει το προϊόν αυτού του ντουμανιάσματος ο άνεμος στα γύρω τουριστικά χωριά; Τους υποχρεώσατε; Έχετε εκ του νόμου αυτήν την υποχρέωση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Γι' αυτό το λόγο κάνουμε καινούργιο εργοστάσιο στη Ρόδο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Όσοι να γίνει το νέο εργοστάσιο ούτε εσείς θα είσθε εδώ ούτε εγώ και να μου το θυμάσθε. Εκεί έχετε μείνει εσείς;

Περιεφέρετο το εργοστάσιο αυτό, κυρία Πρόεδρε, πέντε χρόνια περί τας ακτάς της Ρόδου, το είχαν αποθέσει εις χείρας του Νομάρχου για το που θα το εγκαταστήσει. Εκάθοντο οι κύριοι και έπιναν ούισκι στο Σύνταγμα και δεν εφιοτιμήθη ένας να πει: «Μα, τι γίνεται εκεί κάτω;».

Γκοβέρνο μηδέν. Μέχρι να βρεθεί ο τόπος για το εργοστάσιο της Ρόδου έκαμαν πέντε χρόνια, κύριοι συνάδελφοι. Μέχρι να γίνει ο διαγωνισμός ούτε εγώ δεν ξέρω πόσο και μέχρι να ολοκληρωθεί, να αρχίσει να κτίζεται, να λειτουργήσει...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Κύριε Παυλίδη, εάν δεν το γνωρίζετε, έχει γίνει και προεπιλογή των εταιρειών.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εγώ ξέρω πιο καλά από εσάς και δεν περιμένω να μου τα πουν οι σύμβουλοι. Εγώ είμαι ο σύμβουλός σας, το καταλάβατε; Δεν μας ακούτε χρόνια τώρα.

Γιατί αν μας ακούγατε, θα είχαμε εργοστάσιο σε περιοχή που δεν βλάπτει και θα είχαμε ενισχύσει την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Παρακαλώ θερμώς αυτά να τα αφήσετε στην άκρη λιγάκι.

Για να μη σας πω τώρα τι κάνατε με το εργοστάσιο ΔΕΗ στην Κω. Σας το παραδώσαμε το 1993. Κοντά είκοσι δισεκατομμύρια τότε επένδυση. Δέκα χρόνια και δεν καταφέρατε να το βάλετε να δουλέψει. Σβήνουν οι μηχανές μέρα παρά μέρα. Ξεσηκώθηκε ο κόσμος. Αναγκασθήκατε να στείλετε τη μισή διοίκηση της ΔΕΗ για να καλμάρετε τον τόπο. Αυτή είναι η πολιτική σας. Φωνάζουν οι Τούρκοι απέναντι από τους μινιάρδες: Τι σας λείπει, φως; Να σας φωτίσουμε εμείς. Να είμαστε, λοιπόν, προσεκτικοί.

Δίδετε στους ΟΤΑ περί τα διυλιστήρια. Φροντίστε τα διυλιστήρια να μη ρυπαίνουν. Σε όλα τα μέρη του κόσμου γίνεται. Εδώ γεννήθηκε η ιδέα, όπως ξέρετε του πράσινου φόρου. Το θυμάσθε αυτό; Για το περιβάλλον. Και οι πρώτοι οι οποίοι θα υφίσταντο την επιβολή κάποιας επιβαρύνσεως θα ήταν οι έχοντες την ευθύνη της παραγωγής. Λάβετε μέτρα. Και λάβετε ειδικά μέτρα για τους παρά τις βιομηχανικές αυτές εγκαταστάσεις δήμους. Είναι λογικό. Με αυτό που κάνατε όμως τώρα και χωρίς κανένα ειδικό προσδιορισμό, τι δηλαδή θα αναπτύξουν οι δήμοι με τα ειδικά περιβαλλοντικά προγράμματα, δεν βοηθάτε. Έχετε δει τα προγράμματα των περισσότερων δήμων τι είναι, κύριε Πρόεδρε; Έχετε παρακολουθήσει οι διάφοροι δημότες που μπαίνουν σε προγράμματα, σε κάθε είδους προγράμματα πως επιλέγονται; Σοφοί. Δηλαδή αυτές οι «συλλήψεις» των δημάρχων των φίλων μας είναι για να τους απονεμίει κάποιος επαίνους. Ευρέθη στη Ρόδο τώρα ότι έχουν προσληφθεί χίλιοι διακόσιοι για τη στήριξη των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Τους παίρνουν με δίμηνες συμβάσεις. Πήγα προχθές στην Τήλο. Ρωτώ κάποιον: «πού δουλεύεις»; και μου λέει «με πήρε ο δήμος». «Πώς σε πήρε» του είπα. Απάντηση: «μου έδωσε δίμηνη σύμβαση οδοκαθαριστού». Μισθός τριακόσιες χιλιάδες δραχμές. Εξήντα υπαλλήλους έχει ο Δήμος της Νισύρου με εννιάκόσιους κατοίκους. Έλεγχος μηδέν. «Νισάφι, λοιπόν».

Τα λέγω όλα αυτά -και συγχωρήστε μου έτσι το ιδιαίτερος περιγραφικό στυλ- μήπως κάποια στιγμή, εσείς οι οποίοι λέγατε ότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι ένα από τα βάθρα της δημοκρατίας και αυτό το βάθρο το κάματε τώρα να είναι στηριγμένο πάνω σε δυναμίτιδα, συνέλθετε σε όσο καιρό σας μένει ακόμη. Και σκεφθείτε ότι υπάρχουν άλλες ανάγκες. Περιέγραψε πολύ γλαφυρά ο κ. Βαρίνος, είμαστε δύο νησιωτάκια εδώ. Από την πρώτη μέρα που το νομοσχέδιο άρχισε να συζητείται στην Επιτροπή, φωνάζουμε «τι θα κάμετε με τα καύσιμα στα νησιά»; Έχετε δει ποιες είναι οι τιμές τους στα νησιά; Τι κοστίζει για να μεταφέρει το «μοτοροσιπάκι», με βαρέλια τα καύσιμα; Έχουμε και με καϊκία, αυτή είναι η ζωή μας. Ξέρετε πόσο διαμορφώνεται η τιμή του βαρέλι, το καύσιμο, στα μικρά προπαντός νησιά; Τους δίνεται -και τα έχω ζητήσει από τους συμπατριώτες μου- μιάμιση δραχμή ανά λίτρο επιδότηση για το μεταφορικό κόστος. Σας είπα και σε προηγούμενη αναφορά μου ότι πιάνει τρεις δραχμές το λίτρο η μεταφορά στα μεγάλα νησιά. Στα μικρά που είναι πιο δύσκολη, είναι υψηλότερη, δηλαδή 100% διαφορά.

Πληρώνουμε εισφορά υπέρ της ΡΑΕ δεκαπέντε λεπτά του ευρώ ανά κυβικό μέτρο. Κυρία Πρόεδρε, μπαίνει τώρα ο επί- ναυλος στα καράβια, για να πάμε στα σπίτια μας, που είναι 3% στην τιμή του εισιτηρίου. Πληρώνουμε για τα καύσιμα και περάσαμε διάταξη και στο άρθρο 101, ότι πρέπει να λαμβάνεται ειδική μέριμνα για τη νησιωτική Ελλάδα. Φαντασθείτε τι θα πληρώναμε αν δεν είχε περάσει αυτή η διάταξη.

Έμεινα σ' αυτό το σημείο, γιατί θέλω να προβάλω τη διαφω- νία μου προς το μηχανισμό που αναδιοργανώνεται. Θέλω να σας πω ότι και αυτή η περίφημη πρόσβαση των πρατηρίων κατ' ευθείαν στην παραγωγή είναι, όπως λέμε στα Δωδεκάνησα, *valuta senza valore*.

Ξέρετε κανένα πρατήριο από τη νησιωτική Ελλάδα, που θα πάει στον Ασπρόπυργο για να πάρει καύσιμα; Θα βρεθούν πέντε πρατηριούχοι να πάρουν αμέσως καύσιμα από την παρα- γωγή; Φωνάζουν οι πρατηριούχοι, τους καταλαβαίνουμε, αλλά

να ξέρουμε γιατί μιλάμε τώρα. Μιλάμε πάλι για μία σχετικά περιορισμένη ομάδα πρατηριούχων, γι' αυτούς που θα είναι πλησίον των σημείων παραγωγής και που θα μπορούν να προμηθευτούν καύσιμα. Όσοι το κάνουν, καλά θα κάνουν, αλλά να ξέρουμε για τι μιλάμε. Δεν είναι κακή ιδέα, αλλά μιλάμε για έναν περιορισμένο αριθμό πρατηριούχων που θα απολαύσουν αυτό το προνόμιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Παυλίδη, ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Βεβαίως, θα γνωρίζετε ότι παραμένει κι ένας μεγάλος αριθμός πρατηριούχων, οι οποίοι για τεχνικούς λόγους δεν μπορούν να απολαύσουν αυτή τη χειρονομία σας.

Μένω σ' αυτές τις παρατηρήσεις, για να μη στενοχωρήσω την κυρία Πρόεδρε, διότι έχουμε και συνέχεια και αναμένω κάποια απάντηση στα θέματα που ετέθησαν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Φλωρίνης έχει το λόγο.

ΑΘΗΝΑΙΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, στην τοποθέτησή μας επί της αρχής του νομοσχεδίου επισημάναμε το όργιο της νοθείας, του παραμπορίου και της φοροδιαφυγής που επικρατεί σε όλο το φάσμα της πετρελαϊκής αγοράς, αλλά και σε όλη την επικράτεια. Αυτό γίνεται με τη σύμπραξη επιόρκων κρατικών λειτουργών, αλλά και με την ανοχή της Κυβέρνησης, η οποία, ενώ γνώριζε και γνωρίζει τι γίνεται, δεν έκανε απολύτως τίποτα για να θεραπεύσει αυτό το καρκίνωμα που μαστίζει τους καταναλωτές, αλλά και το δημόσιο. Αυτό γίνεται γιατί η Κυβέρνηση, κατά τη γνώμη μας, δεν διέθετε και δεν διαθέτει την απαιτούμενη πολιτική βούληση.

Θα μιλήσω επί των άρθρων. Κυρία Πρόεδρε, μετά από τις διορθώσεις και τις αλλαγές που έκανε ο κύριος Υπουργός, κατόπιν των εισηγήσεων όλων σχεδόν των ομιλητών, αλλά και για την οικονομία του χρόνου, θα περιοριστώ μονάχα σε μερικές παρατηρήσεις, που είναι, κατά τη γνώμη μου, ουσιαστικές.

Κύριε Υφυπουργέ, το άρθρο 4 περιέχει θετικά στοιχεία, όμως, μελετώντας το, διαπιστώνουμε ότι στις παραγράφους 2, 3 και 5 όλα ρυθμίζονται με υπουργικές αποφάσεις. Απαιτούνται τριάντα εκατομμύρια αποφάσεις –άκουσον, άκουσον- για να γίνουν οι απαραίτητες ρυθμίσεις, δηλαδή υπάρχει ένας υπερσυγκεντρωτισμός. Όλοι κοιπτόμεθα για την αποκέντρωση. Εδώ και χρόνια ακούμε για αποκέντρωση, αλλά τελικά δεν τη βλέπουμε. Αντίθετα βλέπουμε συγκεντρωτισμό.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 5, αποκλείεται η πρόσβαση μεμονωμένων πρατηριούχων στα διυλιστήρια. Γι' αυτό το θέμα, όμως, θα πούμε περισσότερα πιο κάτω.

Το άρθρο 6 αναφέρεται στην άδεια εμπορίας. Και βέβαια υπάρχουν θετικά στοιχεία σ' αυτό το άρθρο, όμως έχουμε να κάνουμε τις εξής παρατηρήσεις. Στην παράγραφο 5α φρονούμε ότι τα απαιτούμενα εταιρικά κεφάλαια είναι ιδιαίτερα αυξημένα σε σχέση με αυτά που ισχύουν σήμερα.

Στη παράγραφο 5β' η οποία αναφέρεται στους απαιτούμενους αποθηκευτικούς χώρους, εκτιμούμε ότι οι υφιστάμενοι αποθηκευτικοί χώροι καλύπτουν τις ανάγκες της χώρας και μπορώ να πω ότι τις υπερκαλύπτουν. Αντίθετα με τα σαράντα χιλιάδες κυβικά μέτρα που θα προστεθούν στα υφιστάμενα δεν κερδίζουμε τίποτα. Απλώς δημιουργούμε προβλήματα, μεγάλα προβλήματα μάλιστα στις μικρές εταιρείες. Ίσως έτσι να στοχεύουμε στην εξόντωση των μικρών εταιρειών προς όφελος των μεγάλων εταιρειών. Αυτό αναφέρθηκε κατά κόρον από όλους τους εισηγητές και στη συζήτηση του νομοσχεδίου επί της αρχής.

Το άρθρο 7 αφορά τις άδειες λιανικής εμπορίας. Και εδώ παρατηρούμε θετικά στοιχεία. Δεν συμφωνούμε, όμως, σε αυτό και επιμένει η Νέα Δημοκρατία ότι δεν μπορούμε να επιβάλουμε να δημιουργούν κοινοπραξία ή συνεταιρισμό πέντε πρατήρια και πάνω. Είναι απαράδεκτο, είναι κατά του ελεύθερου ανταγωνισμού, δημιουργούνται πάρα πολλές δυσκολίες και οπωσδήποτε τα αδέσμευτα πρατήρια θα υποχρεωθούν στο τέλος να κλείσουν. Μα, λέει, θα δημιουργήσουμε προβλήματα στον εφοδιασμό τους από τα διυλιστήρια. Πρόβλημα των διυλιστηρίων

να βρουν λύση να εξυπηρετούν όλους τους πελάτες. Ένα σούπερ-μάρκετ παραδείγματος χάρι δεν λέει δεν δέχομαι μικροαγοραστές γιατί δεν μπορώ να τους εξυπηρετήσω, δημιουργεί χώρους αγοράς, δημιουργεί ταμεία για να εξυπηρετήσει όλους τους πελάτες του μικρούς ή μεγάλους. Κατά την ίδια έννοια θα πρέπει να υποχρεωθούν τα διυλιστήρια να δημιουργήσουν χώρους εξυπηρέτησης και ομαλής τροφοδοσίας και των μικρών πελατών τους, όπως είναι τα αδέσμευτα πρατήρια. Νομίζω ότι αυτό το σημείο το οποίο είναι θέμα μεγάλης τριβής μεταξύ της Κυβέρνησης και της Αντιπολίτευσης θα πρέπει να το δεχθείτε και να απαλείψετε αυτόν τον περιορισμό. Τον εξαναγκασμό, αν θέλετε, όχι σε δημιουργία συνεταιρισμού, αλλά τον εξαναγκασμό σε διάλυση αυτών των πρατηρίων και στην εξόντωσή τους.

Το άρθρο 18 αναφέρεται στους μηχανισμούς ελέγχου και εποπτείας της αγοράς. Κύριε Υφυπουργέ, καλοί οι μηχανισμοί ελέγχου. Κάναμε το ΣΔΟΕ, τα ΤΕΚ, τα ΠΕΚ για τη φοροδιαφυγή. Το θέμα δεν είναι εκεί, μήπως θα βρεθούμε στην ανάγκη να δημιουργήσουμε μηχανισμούς εποπτείας και ελέγχου των ήδη μηχανισμών ελέγχου που δημιουργείτε τώρα; Αυτό χρειάζεται προσοχή. Υπάρχει τρομερή φοροδιαφυγή. Το τόνισαν όλοι οι ομιλητές. Ούτε το 30% των εσόδων που πρέπει να εισέλθουν στο δημόσιο δεν εισρέουν, γιατί υπάρχει αυτή η φοροδιαφυγή, η οποία με κανένα μηχανισμό που θεσπίσαμε μέχρι σήμερα δεν μπορούσαμε να τον πατάσουμε και να τον περιορίσουμε.

Στο άρθρο 22 έγινε ουσιαστική διόρθωση. Όχι κάτω του 10% και όχι πάνω του 20%. Έχω όμως ορισμένες παρατηρήσεις για το ωράριο λειτουργίας. Στη Χαλκιδική είχαμε πάρα πολλά προβλήματα το καλοκαίρι με τη λειτουργία των πρατηρίων. Δεν βρίσκαμε το βράδυ βενζίνη. Και όχι εμείς οι ντόπιοι, το ξέραμε, αλλά οι ξένοι. Νομίζω ότι χρειάζεται ιδιαίτερη μέριμνα να μην αφήσουμε τον κάθε νομάρχη, διότι τελικώς εκεί πάει το πράγμα να λειτουργεί όπως θέλει. Να του επιβάλετε όρους. Όχι εσείς να κάνετε το ωράριο λειτουργίας, αλλά να επιβάλεται στους νομάρχες να κάνουν τη δουλειά τους καλά.

Τελειώνω, δεν θα σας κουράσω περισσότερο. Θεωρούμε ότι ο νόμος έχει θετικά στοιχεία, εμείς απ' ό,τι πληροφορούμεθα κάνουμε πρόταση για ονομαστική ψηφοφορία και κυρίως για το αντικείμενο που έθεσα προηγουμένως. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Βαθειάς έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΘΕΙΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα διατυπώσω αυτό που είπα στον κύριο Υπουργό κατά τη συζήτηση στην επιτροπή, αλλά και τώρα. Επανερχομαι σε μια διατύπωση στο άρθρο 6 παράγραφος 6 εδάφιο γβ'. Μετά τη διατύπωση η οποία υπάρχει στο συγκεκριμένο άρθρο ότι σε ποσότητα ίση τουλάχιστον με το 30% των πωλήσεων κάθε έτος στην αγορά, θα προστεθεί το 30% να υπολογίζεται στην διοικητική περιφέρεια που ανήκουν οι εγκαταστάσεις τους.

Παρακαλώ αν γίνεται δεκτή, να διατυπωθεί στο άρθρο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Γίνεται δεκτή η παρατήρηση αυτή και παρακαλώ να γραφτεί στα Πρακτικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Λιάσκος έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ: Κύριε Υπουργέ, εδώ βάλαμε ορισμένα ζητήματα αλλά θα πρέπει εκτός από αυτήν τη θετική αποδοχή, την οποία είχαμε επισημάνει κατ' επανάληψη και τη θέσαμε και στην επιτροπή και αφού θα γίνει κάποια διακίνηση μέσω των εγκαταστάσεων, καλό θα είναι να είναι μέσα στη διοικητική περιφέρεια, αφού έτσι το θέλετε και πιστοποιούνται οι εγκαταστάσεις. Εγώ προσωπικά μένω ικανοποιημένος γιατί το είχα θέσει τουλάχιστον ως το έλασσον.

Από εκεί και πέρα πάλι στο άρθρο 6 μένουν ορισμένα ζητήματα. Μένει το ποσοστό των αποθεμάτων ως 5/365, το οποίο εμείς δεν θεωρούμε ότι προσφέρει τίποτα. Αντίθετα το μόνο που κάνει είναι να ανεβάσει το λειτουργικό κόστος.

Αφού τη δυναμικότητα των αποθηκευτικών χώρων όπως σας την περιέγραφα στην πρωτολογία μου δεν την αποδέχεστε, γιατί είναι σταγόνα στον ωκεανό, δηλαδή οι αποθηκευτικοί χώροι που θα κατασκευαστούν είπα πόσες χιλιάδες κυβικά είναι και είναι μια σταγόνα στον ωκεανό. Δεν έχει κανένα απολύτως

νόημα. Θα έλεγα, λοιπόν, το εξής.

Είπε ο κύριος Υπουργός πριν ότι εκ των είκοσι πέντε εταιρειών οι είκοσι δύο περίπου εγγίζουν, τρεις δεν εγγίζουν αυτήν τη δυναμικότητα των δεκατριών χιλιάδων κυβικών. Και σε αυτές τυγχάνει να λήγει η άδεια το 2003. Επειδή, λοιπόν, στο άρθρο 23 παράγραφος 3 λέει ότι οι άδειες εμπορίας που έχουν εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού συνεχίζουν να ισχύουν σύμφωνα με τους όρους μέχρι τη λήξη τους, θεωρώ ότι η τριετία θα κλείσει αυτές τις εταιρείες. Στην Καβάλα για παράδειγμα η «Motor Oil» έχει δύο χρόνια τώρα που βρίσκεται στη διαδικασία έκδοσης αδειοδότησης. Ξέρουμε όλοι πώς λειτουργεί το δημόσιο και ελλείπει χωροταξικού σχεδιασμού με τα εμπόδια και τα προσκόμματα που μπαίνουν για τέτοιου είδους εγκαταστάσεις αν δεν προλάβουν στα τρία χρόνια να κλείσουν.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι θα πρέπει να το δείτε και να το κάνουμε πενταετία. Να το κάνουμε, λοιπόν, πέντε χρόνια, ώστε να έρθουν τουλάχιστον στο ισοδύναμο με τους άλλους.

Πέραν τούτου εμείς εμμένουμε στις θέσεις μας για το άρθρο 7. Τους λόγους τους έχω εξηγήσει. Θεωρούμε ότι είναι αντισυνταγματικό, ότι παραβιάζει τις αρχές της ισότητας και της οικονομικής ελευθερίας και βέβαια μετά από αυτό θα θέσουμε και ζήτημα ονομαστικής ψηφοφορίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΣΑ (Άννα Μπενάκη – Ψαρούδα): Ο κ. Βαρίνος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Μια λέξη μόνο, κυρία Πρόεδρε.

Και εγώ και ο κ. Παυλίδης, βάλαμε ένα θέμα, αλλά απάντηση δεν παίρνουμε από τους κυρίους Υπουργούς. Κύριε Υφυπουργέ, προς πληροφορία σας, ο κ. Τσοχατζόπουλος στην επιτροπή μας είπε ότι στο διάστημα από την επιτροπή μέχρι στην Ολομέλεια θα συζητήσω το θέμα με τους συνεργάτες μου, θα δούμε πόσα είναι τα λεφτά που μαζεύουμε έτσι ώστε να κάνουμε κάποια αύξηση. Στην αρχή είπε ότι θα διπλασιάσει την επιδότηση του κόστους μεταφοράς. Μετά το πήρε πίσω. Όμως, εκείνο που θέλω να σας πω είναι ότι η ειδική εισφορά για τα πετρελαιοειδή από 0,5% γίνεται 1%, δηλαδή διπλασιάζεται. Η επιδότηση αυτήν τη στιγμή, η πιο μεγάλη που είναι για τα βυτιοφόρα, είναι 3,4 δραχμές και για την ακρίβεια 9,6 ευρώ για χίλια λίτρα. Η παράκλησή μου είναι να συνηγορήσετε με τον Υπουργό και να μας πείτε αύριο πόσο θα αυξηθεί αυτήν την επιδότηση. Ταυτόχρονα όμως το Υπουργείο Οικονομικών δηλώνει ότι δεν εφαρμόζω την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης γιατί φοβάμαι να μη γίνει νοθεία. Από την άλλη εσείς λέτε ότι αποκλείεται η νοθεία γιατί φέραμε αυτές τις διατάξεις. Επιτέλους συνεννοηθείτε μεταξύ σας και πέστε μας τι ισχύει. Είναι όμως άδικο, επαναλαμβάνω, να μη δίνετε χρήματα από ένα λογαριασμό που έχει συσταθεί ακριβώς γι' αυτόν το λόγο. Δεν αντέχουν οι Αιγαιοπελαγίτες. Δεν αρκεί, λοιπόν, αυτή η επιδότηση των τριών δραχμών αναφορικά με τη μεταφορά της βενζίνης. Γι' αυτό έχουμε τα καπέλα των πενήντα δραχμών.

Παρακαλώ, λοιπόν, αύριο που θα είναι ο κύριος Υπουργός ή και σήμερα ακόμη αν είσατε εσείς έτοιμος, να μας πείτε πόσο θα αυξηθεί αυτή την επιδότηση.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Σαλαγκούδης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Δύο λόγια και εγώ, κυρία Πρόεδρε. Χαίρομαι τελικά που η Κυβέρνηση δέχτηκε το 30%. Έκανα έκκληση όμως, μια που και ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος συμφωνεί, να καταργηθεί από το νόμο η συνεισυμμετοχή των εταιρειών. Πρέπει να υπάρχει ευθύνη μέχρι τη στιγμή της παράδοσης από το βυτιοφόρο στον πρατηριούχο. Εάν μετά την αποχώρηση της εταιρείας που έχει δώσει το καύσιμο σε ένα πρατήριο συνεχίζει να υπάρχει ευθύνη, τότε καμία εταιρεία δεν θα αποδεχτεί να τροφοδοτεί αυτά τα τριακόσια μέχρι πεντακόσια ανεξάρτητα πρατήρια. Επομένως αυτά, καθώς δεν έχουν και την ευχέρεια της ελεύθερης πρόσβασης στα διυλιστήρια, θα έχουν πρόβλημα τροφοδοσίας. Φυσικά δεν θα είναι δυνατόν να τροφοδοτήσουν και οι μικρές εταιρείες. Δημιουργείται επομένως με το θέμα της συνεισυμμετοχής που θέτετε, που είναι και παράλογο, αυτό το πρόβλημα. Πώς να ευθύνεται μια εταιρεία; Εντάξει όταν πρόκειται για πρατήριο της εταιρείας εμπορίας ή

του διυλιστηρίου. Εκεί έχουν τους υπαλλήλους τους, τους έχουν εμπιστοσύνη και ξέρουν ότι δεν θα υπάρχει νοθεία μετά την αποχώρηση. Για τον ανεξάρτητο όμως πρατηριούχο τον οποίο θα τροφοδοτήσει μία εταιρεία ή ένα διυλιστήριο με καύσιμο πώς θα είναι δυνατόν η εταιρεία να γνωρίζει ότι μετά την αποχώρησή της δεν θα κάνει νοθεία και αν γίνει η νοθεία να έχει η εταιρεία όλες τις κυρώσεις και την ευθύνη μαζί μ' αυτόν που παρανόμησε; Άρα, λοιπόν, προστατεύοντας τον εαυτό της η μεγάλη εταιρεία εμπορίας ή το διυλιστήριο, θα πουν δεν τροφοδοτώ, οπότε αυτοί δεν θα έχουν τρόπο τροφοδοσίας. Και αυτά, εφόσον δεν θα έχουν και τη δυνατότητα σύμπτυξης κοινοπραξίας ή συνεταιρισμού που σας εξηγήσαμε προηγουμένως -να μην τα επαναλαμβάνω- τι προβλήματα και πόσες δυσκολίες δημιουργούν...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Τι προβλήματα...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Σας είπα και προηγουμένα, αλλά δεν το καταλάβατε. Αυτά τα πρατήρια που είναι διασπαρμένα σε όλη τη χώρα, στα χωριά πώς είναι δυνατόν να συμφωνήσουν πέντε μαζί και να κάνουν κοινοπραξία; Διότι όπως σας είπα προηγουμένως και ο κ. Παυλόπουλος υπάρχουν αφάνταστες νομικές δυσκολίες. Και επιπλέον θα ξέρετε ότι εάν ο ένας παρανομήσει τότε είναι συνυπεύθυνοι όλοι της κοινοπραξίας. Ποιος θα δεχτεί να συμπράξει με ποιον, εμπιστευόμενος ότι ένας από τους πέντε δεν θα παρανομήσει, για να φέρει και αυτός ο έντιμος την ευθύνη γι' αυτόν;

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

Έτσι, λοιπόν, και επειδή δεν θα υπάρχουν και πολλές επιλογές, θα είναι αδύνατο αυτό να συμβεί. Γι' αυτό, εάν ισχύσει όπως είναι το νομοσχέδιο με την συνεισυμμετοχή, εκείνο που καταφέρνεται είναι αυτά τα τετρακόσια – πεντακόσια πρατήρια όσα ενδεχομένως δεν θα μπορέσουν να κάνουν αυτές τις κοινοπραξίες, και σας διαβεβαιώ ότι θα είναι ίδια, να κλείσουν. Νομίζω ότι αυτοί οι βιοπαλαιστές είναι κρίμα και είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, με αυτό το νομοσχέδιο να τους καταφέρουμε ένα τόσο μεγάλο πλήγμα.

Συνεχίζουμε να επιμένουμε για το άρθρο 7 ότι πρώτον, είναι καταστρατηγηση της ευρωπαϊκής οδηγίας, ότι προσβάλλει και θίγει τον ανταγωνισμό, που έτσι και αλλιώς βέβαια δεν είναι ανταγωνισμός, έτσι όπως θα έπρεπε εύρυθμα σε μια απελευθερωμένη αγορά ενέργειας να λειτουργεί, αλλά εν πάση περιπτώσει πλήττεται ακόμα περισσότερο ο ανταγωνισμός. Επιμένουμε σ' αυτό, θέλουμε την ελεύθερη πρόσβαση στα διυλιστήρια με όρους εν πάση περιπτώσει που θα διευκόλυναν ενδεχομένως τα διυλιστήρια σας είπα και σας έκανα την πρόταση την αντίστοιχη με ένα πλαφόν παραλαβής, ούτως ώστε να μη γίνεται το κομπούζιο στα διυλιστήρια που δεν μπορεί να εξυπηρετηθούν και επομένως να μη γίνεται η ομαλή ροή των καυσίμων στην αγορά και με αυτήν τη δικαιολογία μπορεί να τεθεί αυτό το πλαφόν, που, όπως σας είπα, είναι το κατώτερο των βυτιοφόρων Δ.Χ. που υπάρχουν σήμερα τα δέκα κυβικά π.χ. και να υπάρχει η ελεύθερη δυνατότητα πρόσβασης και επίσης και η ελευθερία αν θέλουν να συνεταιριστούν, αν θέλουν να κάνουν κοινοπραξία τα πρατήρια πολύ ευχαρίστως να κάνουν. Αλλά βάλτε ένα πλαφόν, ούτως ώστε και αυτό το πρατήριο που μπορεί και θέλει και έχει τη δυνατότητα να πάρει αυτά τα δέκα κυβικά να πηγαίνει αυτόματα από το διυλιστήριο για να μπορεί να τα παίρνει. Έτσι ενισχύεται ο ανταγωνισμός, έτσι θα έχουμε χαμηλότερες τιμές.

Και με την ευκαιρία να παρατηρήσω κάτι. Είπατε προηγουμένως ότι δυο φορές την εβδομάδα θα ανακοινώνονται οι τιμές από τα εξήμισι χιλιάδες περίπου πρατήρια που υπάρχουν σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Δεύτερον, έχετε ένα σύστημα καθορισμού των ενδεικτικών τιμών και ανακοίνωσης αυτών κάθε ημέρα. Αυτό έχει δημιουργήσει τεράστια αναστάτωση στην αγορά, σας το είχαμε πει. Κάθε εβδομάδα ναι, αλλά αν συνδυαστεί με αυτό το σύστημα πρέπει να γίνεται δυο φορές την εβδομάδα το αντίστοιχο. Εγώ δεν βλέπω ότι αυτό το σύστημα θα μπορέσει να το εφαρμόσετε και δεν το βλέπω ότι θα περπατήσει γιατί θα είναι εξήμισι χιλιά-

δες πρατήρια με τις τιμές. Ενδεχομένως όμως η εμπειρία θα δείξει –μακάρι να το προχωρήσετε– ότι ενδεχομένως μπορεί να ανακοινώνεται μια sort list από τα φθηνότερα πρατήρια που θα αποτελούν και τις ενδεικτικές τιμές που θα τις ψάχνουν οι πολίτες για να τις βρουν στα πρατήρια των περιοχών. Έτσι θα καταλήξει, το βλέπω. Πάντως ανεξάρτητα, το εγκρίνω, το υιοθετώ, είναι καλή η κίνηση και να το κάνετε συνδυαζόμενο με τις ενδεικτικές τιμές όχι κάθε μέρα που είναι και έχει δημιουργήσει πρόβλημα στην αγορά. Κανένας δεν παρακολουθεί πλέον τις ενδεικτικές τιμές, αφού αλλάζουν κάθε μέρα. Αλλά για την εβδομάδα τις παρακολουθούσα. Για δυο φορές συνδυαζόμενη με αυτή τη sort list τελικά των χαμηλών τιμών των διυλιστηρίων είναι πολύ καλό.

Σε κάθε περίπτωση εμείς για το άρθρο 7 ιδιαίτερα καταθέτουμε ονομαστική ψηφοφορία και καλούμε όλους τους Βουλευτές, πάνω σ' αυτό το θέμα που είναι συνταγματικό και αφορά το άρθρο του Συντάγματος που προστατεύει την ισότητα στις ευκαιρίες των πολιτών και φυσικά που αφορά και την εναρμόνιση της νομοθεσίας με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καταθέσαμε ονομαστική ψηφοφορία. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Σκυλλάκος, έχετε το λόγο για τέσσερα λεπτά να δευτερολογήσετε.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η προσαρμογή με το νομοσχέδιο στην απόφαση αυτή που οδηγεί στο να μην είναι δεσμευμένες οι εταιρείες εμπορίας να παίρνουν από τα διυλιστήρια, προοπτικά ανοίγει το δρόμο για εισαγωγές. Μπορεί σήμερα η συγκυρία σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου –και αυτά που μας είπαν οι εταιρείες– να μη συμφέρουν ακόμη οι εισαγωγές, αλλά προοπτικά ανοίγει αυτός ο δρόμος. Τι σημαίνει αυτό; Για τη χώρα μας και ανεξάρτητα από πολιτικοοικονομικό καθεστώς, ανεξάρτητα, μεγαλύτερη ενεργειακή εξάρτηση. Έχουμε, που έχουμε, εξάρτηση από την εισαγωγή του αργού πετρελαίου, έχουμε εξάρτηση από το φυσικό αέριο, τους λιγνίτες τους αφήνουμε στην άκρη, θα υπάρχει μεγαλύτερο πρόβλημα και για λόγους εθνικής οικονομίας και ασφάλειας και γενικότερης εθνικής ασφάλειας.

Δεύτερο θέμα: Είναι θετικό το ότι τελικά μας άκουσε ο κύριος Υπουργός και εμάς και άλλες φωνές για το 30%. Παρ' όλα αυτά η προσπάθεια με την αύξηση του κεφαλαίου, με το να είναι ανώνυμες εταιρείες, με το πόσο λειτουργικά αποθέματα πρέπει να υπάρχουν και με μια σειρά από τέτοιες ρυθμίσεις χειροτερεύουν οι συνθήκες ανταγωνισμού για τις μικρότερες εταιρείες.

Τρίτον: Επέμεινε ο κύριος Υπουργός ότι λύθηκε το θέμα. Δεν πειστήκαμε ότι λύθηκε το θέμα με το πετρέλαιο κίνησης και το πετρέλαιο θέρμανσης, πού χρησιμοποιείται το πετρέλαιο κίνησης. Αν είναι μόνο για τους καυστήρες εσωτερικής καύσης, όπως λέγεται, μόνο για τα αυτοκίνητα, αυτό σημαίνει ότι το πετρέλαιο θέρμανσης χρησιμοποιείται για όλες τις άλλες δουλειές. Δηλαδή μόνο για τα αυτοκίνητα χρησιμοποιείται το πετρέλαιο κίνησης; Για όλες τις άλλες δουλειές, στη βιομηχανία; Αυτό λέει η Κυβέρνηση; Αν έχει συμφωνήσει και το Υπουργείο Οικονομικών, σημαίνει φορολογική απαλλαγή για βιομηχανία και ξενοδοχεία. Κάνουμε μποναμά σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

Ενώ ασχολείστε με το να μη χρησιμοποιούν οι αγρότες το πετρέλαιο θέρμανσης, το δίνετε στους βιομηχάνους και τους ξενοδόχους για άλλες δουλειές. Είναι απαράδεκτο αυτό το πράγμα. Εντελώς απαράδεκτο! 'Η, λοιπόν, συμβαίνει αυτό, ή πάτε να απαγορεύσετε σε έναν κλάδο να χρησιμοποιεί πετρέλαιο κίνησης για να πάρουν οι άλλοι την πελατεία. Ένα από τα δύο συμβαίνει.

Τέταρτο θέμα: Απ' ό,τι κατάλαβα ο κύριος Υπουργός έθεσε θέμα ίδιας τιμής για πετρέλαιο θέρμανσης και πετρέλαιο κίνησης, να καταργηθεί ο διαχωρισμός. Πάμε για κατάργηση; Μεσοπρόθεσμα επανεξετάζει η Κυβέρνηση το θέμα του πετρελαίου θέρμανσης, δηλαδή να πληρώνει ο κόσμος περισσότερα για τη θέρμανσή του; Αυτό κατάλαβα από τη συζήτηση. Να μας το διευκρινίσετε.

Τέλος, απλώς για να καταγραφεί η δική μας άποψη, εμείς θεωρούμε ότι η ενέργεια είναι κοινωνικό αγαθό. Θα έπρεπε να

υπάρχει κρατική, κοινωνική ιδιοκτησία για οτιδήποτε έχει σχέση με την ενέργεια. Αυτό βέβαια παραπέμπει σε ένα άλλο οικονομικό σύστημα όπου θα υπάρχει ένας κρατικός ενιαίος εθνικός φορέας ενέργειας.

Τώρα, για το σημερινό μας κοινωνικοπολιτικό σύστημα το ελάχιστο που θα έπρεπε να υπάρχει και με αστική κυβέρνηση, που είναι υπέρ του συστήματος του καπιταλιστικού, είναι το εξής: Τα διυλιστήρια να είναι κρατικά και να υπάρχουν εταιρείες εμπορίας κρατικές ισχυρές και όχι να τα ξεπουλάμε όλα στους ιδιώτες όπως προχωράει με βήματα γοργά η Κυβέρνηση κάτω από την πίεση της Νέας Δημοκρατίας για γρηγορότερα βήματα προς την ιδιωτικοποίηση και την απελευθέρωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για τέσσερα λεπτά για να κλείσει τη συζήτηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Εγώ κατ' αρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους, γιατί νομίζω ότι έγινε μία πολύ καλή συζήτηση. Πιστεύω ότι μας δόθηκε η ευκαιρία μέσα από αυτήν τη συζήτηση το νομοσχέδιο αυτό τελικά να συμπεριλάβει πολλά πράγματα, τα οποία θα βοηθήσουν σε πολλές κατευθύνσεις.

Θα ήθελα μόνο να δώσω μία απάντηση στον κ. Παυλόπουλο –ο οποίος, δυστυχώς, έφυγε– και να του πω ότι τελικά θα πρέπει να ξαναδείτε το νομοσχέδιο αυτό και να καταλάβετε ότι όταν ένα μέλος είναι σε μία εταιρεία και θέλει να πάει στην κοινοπραξία, αυτομάτως θα πάψει να είναι μέλος αυτής της εταιρείας. Το λέω αυτό διευκρινιστικά, γιατί ίσως να μην το έχει καταλάβει και θα πρέπει να το ξαναδεί.

Θα ήθελα, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους γι' αυτήν τη γόνιμη συζήτηση. Πιστεύω ότι θα πρέπει να αφήσουμε για αύριο όλα τα άρθρα προς ψήφιση και να τελειώσουμε απόψε εδώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 1 έως και 24.

Έχει κατατεθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας επί του άρθρου 7, της οποίας το κείμενο έχει ως εξής:

«ΑΙΤΗΣΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ

Οι υπογράφωντες ζητούμε τη διεξαγωγή ονομαστικής ψηφοφορίας επί του άρθρου 7 του υπό συζήτηση σχεδίου νόμου «Οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις».

Αθήνα, 4 Σεπτεμβρίου 2002

Οι αιτούντες Βουλευτές

1. Λιάσκος Αναστάσιος
2. Παυλίδης Αριστοτέλης
3. Φλωρίδης Αθηναίος
4. Σαλαγκούδης Γεώργιος
5. Βαρίνος Αθανάσιος»

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

Ο κ. Λιάσκος. Παρών.

Ο κ. Παυλίδης. Παρών.

Ο κ. Φλωρίνης. Παρών.

Ο κ. Σαλαγκούδης. Παρών.

Ο κ. Βαρίνος. Παρών.

Κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός υπογραφόντων την αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών.

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

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Επαναλαμβάνεται η διακοπή συνεδρίασης.

Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας ανακοινώσω ότι οι Υπουργοί Ανάπτυξης, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Γεωργίας, Εργασίας και Κοι-

νωνικών Ασφαλίσεων, Υγείας και Πρόνοιας, Δικαιοσύνης και Μεταφορών και Επικοινωνιών κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Σύσταση «φορέα εγγυοδοσίας Μικρών και πολύ Μικρών Επιχειρήσεων», σύσταση εταιρείας «Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης Α.Ε.», τροποποίηση του καταστατικού της εταιρείας «Ελληνικές Αλυκές Α.Ε.», απαλλοτριώσεις για τον «ταμιευτήρα ΥΗΕ Μεσοχώρας» και άλλες διατάξεις».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή

Αύριο θα ξεκινήσουμε στις 10.30' με την ονομαστική ψηφοφορία επί του άρθρου 7. Θα ψηφίσουμε τα υπόλοιπα άρθρα και θα μπούμε στη συζήτηση και ψήφιση της β' ενότητας και των

τροπολογιών.

Κύριοι συνάδελφοι, το Προεδρείο εκτιμώντας τις ανάγκες του νομοθετικού έργου, σύμφωνα με τον Κανονισμό (άρθρο 72, παράγραφος 3), θα λύσει τη συνεδρίαση για αύριο Πέμπτη 5 Σεπτεμβρίου 2002 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

Λύεται η συνεδρίαση.

Ώρα λήξης: 22.51'

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

