

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΘ'

Τρίτη 30 Οκτωβρίου 2001

Αθήνα, σήμερα στις 30 Οκτωβρίου 2001, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.32' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

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

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Ηλία Βλαχόπουλο, Βουλευτή Κοζάνης, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Χίου ζητεί να γίνουν έργα ζωτικής σημασίας στο νησί της Χίου, όπως η δημιουργία Βρεφονηπιακού Σταθμού από την Εργατική Εστία κλπ.

2) Ο Βουλευτής Έβρου κ. **ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία η Συνδικαλιστική Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων του Νομού Έβρου υποβάλλει προτάσεις για την καλή λειτουργία των υπηρεσιών των Αστυνομικών Διευθύνσεων στο Νομό Έβρο.

3) Ο Βουλευτής Ημαθίας κ. **ΗΛΙΑΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ειρηνούπολης Νομού Ημαθίας ζητεί να μην παύσει η λειτουργία του Παιδικού Σταθμού του ΚΕΦΟ Άνω Ζερβοχωρίου του Δήμου Ειρηνούπολης.

4) Η Βουλευτής Πέλλας κ. **ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Γεωργικός Πιστωτικός Συνεταιρισμός Σαρακηνών - Αριδαίας διαμαρτύρεται για τα χαμηλά ποσοστά εκτίμησης αποζημιώσεων.

5) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ύδρευσης «Ο Πηνειός» του Νομού Ηλείας ζητεί να επιλυθεί το πρόβλημα ύδρευσης των δήμων της δικαιοδοσίας του.

6) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ** – **ΛΙΑΚΑΤΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Παραβόλας Αιτωλ/νίας ζητεί την αποζημίωση των αγροτών της περιοχής του που οι καλλιέργειές τους καταστράφηκαν από ξηρασία.

7) Η Βουλευτής Πέλλας κ. **ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ** κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Γιαν-

νισών ζητεί τη λειτουργία Γραφείου Επιθεώρησης Εργασίας στην επαρχία Γιαννιτών.

8) Οι Βουλευτές κύριοι **ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ** και **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΡΜΟΥΖΙΑΔΗΣ** κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Μανταμάδου Λέσβου ζητεί την αύξηση των επιχορηγήσεων για την κάλυψη των πάσης φύσεως λειτουργικών αναγκών των Σχολείων της περιοχής του.

9) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. **ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μακρού Γιαλού Λασιθίου ζητεί την επίσπευση των μελετών για την κατασκευή του φράγματος Λιθινών που θα λύσει το πρόβλημα άρδευσης της περιοχής του.

10) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. **ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία Φορείς του Νομού Άρτας ζητούν τη λήψη μέτρων για την απορρόφηση της παραγωγής εσπεριδοειδών του Νομού Άρτας.

11) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. **ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία Κάτοικοι του οικισμού Κουτσουρά Λασιθίου ζητούν την επανεξέταση του καθορισμού των ορίων του οικισμού τους.

12) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. **ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ιάκωβος Φριζής ζητεί την αποκατάσταση του ονόματος του συνταγματάρχη Μαρδοχαίου Φριζή που έπεσε μαχόμενος στον πόλεμο του '40.

13) Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. **ΑΘΗΝΑΙΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γιαννιός Γεώργιος, κάτοικος Ολυμπιάδας Χαλκιδικής, ζητεί τη χορήγηση αποζημίωσης λόγω φυσικών καταστροφών τον Οκτώβριο του 2000.

14) Οι Βουλευτές κύριοι **ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ** και **ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ** κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Συντονιστική Επιτροπή Συλλόγων και Πολιτών Δήμου Αρτέμιδος και Οικισμών Σπάτων αναφέρονται στα προβλήματα που δημιουργούνται στην περιοχή και στους κατοίκους της από τη λειτουργία του αεροδρομίου Σπάτων.

15) Οι Βουλευτές κύριοι **ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ** και **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ** κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Συνταξιούχων ΤΣΑ Νομού Εύβοιας «Ο ΑΓ. ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ» ζητεί την κατάργηση του άρθρου 8 του ν. 2676/99.

16) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ και ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Εργολάβων Ηλεκτρικών Έργων Αττικής καταγγέλλει την επερχόμενη ιδιωτικοποίηση της ΔΕΗ.

17) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ και ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Βιοτεχνικών Σωματείων Κατεργασίας Ξύλου ζητεί την οικονομική στήριξη των επιχειρήσεων βιοτεχνικών ξύλου.

18) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Φοιτητών Ρουμανίας «Ο ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ» ζητεί να παραμείνει το ισχύον καθεστώς αναγνώρισης των πτυχίων για τους φοιτητές που ήδη φοιτούν στην αλλοδαπή.

19) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Αστυνομικών Υπαλλήλων ζητεί να αναγνωρισθεί το επάγγελμα των αστυνομικών ως επικίνδυνο.

20) Ο Βουλευτής Πέλλας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Γιαννιτσών Πέλλας ζητεί να του παραχωρηθεί τμήμα της ζώνης καταλήψεως αρδευτικών και αντιπλημμυρικών έργων του ποταμού Λουδία για αθλητική και πολιτιστική αξιοποίηση.

21) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΣΠΥΡΟΣ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Τοπογράφων Υπομηχανικών και Τεχνικών Υπαλλήλων Υπουργείου Γεωργίας ζητεί την καταβολή δεδουλευμένων αποδοχών τους στα μέλη του.

22) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΣΠΥΡΟΣ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Αργιθεατών Μουζακίου ζητεί οικονομική ενίσχυση για τη διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεών του.

23) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Κάτοικοι περιοχής Λιβαδακίου – Τριποταμίας – Χρυσχωρίου Αρκαδίας ζητούν να αποζημιωθούν για τις ζημιές που προξένησε στην περιοχή του η πτώση βελγικού αεροπλάνου που ελάμβανε μέρος σε πολεμικές ασκήσεις.

24) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών Θεσσαλίας και Κεντρικής Ελλάδος ζητεί να επιχορηγούνται οι επιχειρήσεις όλων των Νομών της Χώρας που θα μετεγκατασταθούν σε περιοχές ΒΕΠΕ, ΒΙΠΑ ή ΒΙΟΠΑ.

25) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΣΠΥΡΟΣ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σοφάδων Καρδίτσας ζητεί την επίλυση προβλημάτων των βαμβάκοπαργαγών της περιοχής του.

26) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Λυκείου Λεωνιδίου Αρκαδίας ζητεί την άμεση τοποθέτηση καθηγητών για τα μαθήματα Πληροφορικής και Οικονομικών στο Λύκειο Λεωνιδίου.

27) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η ΕΛΜΕ Καρδίτσας διαμαρτύρεται για τις ελλείψεις στην υλικοτεχνική υποδομή στην πόλη της Καρδίτσας.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 431/11-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 13540/2-8-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 431/11-7-01 που κατέθεσε στη

Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Αθ. Βαρίνος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Το Υπουργείο Ανάπτυξης στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του:

1. Έχει δημιουργήσει το απαραίτητο νομικό πλαίσιο χάρη στο οποίο στο νομό Χίου έχουν ήδη καθορισθεί επαρκείς λατομικές περιοχές.

2. Έχει επισημάνει σε όλες τις Περιφέρειες και της Νομ/κής Αυτοδιοικήσεις της Χώρας την ανάγκη ενεργοποίησης των καθορισθεισών λατομικών περιοχών και ζήτησε την συνδρομή, του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, για την ενεργοποίηση των λατομικών περιοχών που ανήκουν στην κυριότητα των Ο.Τ.Α., όπως στην περίπτωση του Ν. Χίου, των οποίων η ενεργοποίηση εξαρτάται από τη βούληση των Ο.Τ.Α.

3. Έχει καθορίσει τους όρους και την διαδικασία εκμίσθωσης λατομείων αδρανών, εντός λατομικών περιοχών, από τους εκμεταλλευτές των λατομείων που λειτουργούσαν βάσει των διατάξεων του αρ. 20 του ν. 2115/93, οι οποίες εκκρίθηκαν αντισυνταγματικές.

4. Η αρμόδια για την αστυνόμευση των λατομείων Περιφερειακή Υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης Επιθεώρηση Μεταλλείων Ν. Ελλάδος ασκεί ελέγχους στο λατομείο της ΛΑΤΩ Ε.Π.Ε. σε τακτά χρονικά διαστήματα και επιβάλλει τις προβλεπόμενες κυρώσεις σε περίπτωση διαπιστώσεως παραβάσεων της λατομικής νομοθεσίας.

Ο Υφυπουργός
ΑΛΕΞ. ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ»

2. Στην με αριθμό 441/11-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 29465/3-8-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, η ακόλουθη απάντηση: «Αναφορικά με την ερώτηση 441/11-7-01 ερώτηση του Βουλευτή κ. Π. Λαφαζάνη, σας πληροφορούμε, σύμφωνα με το σχετικό έγγραφο της Περιφέρειας Πελοποννήσου, τα εξής:

-Το ρέμα «Βολιμή» δέχεται τα επεξεργασμένα απόβλητα του βιολογικού καθαρισμού του Δήμου Τρίπολης και της ΒΙ.ΠΕ. Τρίπολης καθώς και το τμήμα εκείνο των αποβλήτων που υπερβαίνει τις δυνατότητες επεξεργασίας των υφιστάμενων εγκαταστάσεων και απορρίπτεται ανεπεξέργαστο, η παροχή όμως είναι τέτοια ώστε να υπάρχει συνεχής ροή και να μην υπάρχουν σημεία με στάσιμα υγρά, γεγονός που μετριάζει το σοβαρό περιβαλλοντικό πρόβλημα της περιοχής.

-Η δημοπράτηση του έργου κατασκευής του βιολογικού καθαρισμού έγινε πράγματι το έτος 1991 με κόστος αρχικής εργολαβικής σύμβασης 419.007.395 δρχ. και τελικό κόστος του έργου 696.928.999 δρχ. Η λειτουργία του ξεκίνησε το Σεπτέμβριο του 1997 αλλά έχει παρουσιάσει πολλά και σοβαρά τεχνικά προβλήματα ώστε να απαιτείται ανακατασκευή των προβληματικών τμημάτων της υφιστάμενης μονάδας και επέκταση της δυναμικότητάς της με κατασκευή πρόσθετης γραμμής επεξεργασίας.

-Η ΔΕΥΑ Τρίπολης έχει συντάξει σχετική μελέτη αναβάθμισης και επέκτασης της δυναμικότητας του βιολογικού καθαρισμού, και έχει ζητήσει την έγκριση της χρηματοδότησης από το Ταμείο Συνοχής.

-Η Περιφέρεια Πελοποννήσου έχει προωθήσει στο ΥΠΕΘΟ την προαναφερόμενη πρόταση της ΔΕΥΑ Τρίπολης προκειμένου το έργο να ενταχθεί στο Ταμείο Συνοχής II.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΪΣΕΡΛΗΣ»

3. Στην με αριθμό 441/11-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 921/10-8-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 441/11-7-01 που κατατέθηκε στη Βουλή από τον Βουλευτή κ. Π. Λαφαζάνη, αναφορικά με την διάθεση επεξεργασμένων λυμάτων στο Δήμο Μαντινείας και σε ότι αφορά αρμοδιότητα του Υπουργείου μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η τελική διάθεση των επεξεργασμένων λυμάτων της πόλης γίνεται στην καταβόθρα «Κανάτα» μέσω ανοικτού αύλακα «ρέματος». Μετά το φράξιμο της καταβόθρας «Κανάτα» τα λύματα καταλήγουν στην καταβόθρα «Μπίκου» αφού διέρχονται από άλλη οδό (μέσα από κτήματα και κατοικημένες περιοχές). Επειδή όμως υπήρξε και βλάβη στον βιολογικό, τα λύματα διατίθενται ανεπεξέργαστα ή μερικώς ανεπεξέργαστα και έτσι δημιουργήθηκε πρόβλημα Δημόσιας Υγείας και περιβάλλοντος.

Η Δ/ση Υγείας επελήφθη του θέματος με οδηγίες γραπτές και προφορικές που εδόθησαν στη ΔΕΥΑΤ με το υπ' αριθμ. 3400/12-401 έγγραφό της.

Ο Υφυπουργός
Δ. ΘΑΝΟΣ

4. Στην με αριθμό 452/12-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1832/6-8-01 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 452/12-7-01 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Α. Τζέκης, Γ. Χουρμουζιάδης, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η ΕΑΣ Αλεξανδρείας χρηματοδοτήθηκε τον Σεπτέμβριο το 2000 με ποσό ύψους 171 εκατ. δρχ. σύμφωνα με τις ποσότητες που παρέλαβε από τους παραγωγούς της περιοχής για εκόκκιση.

Μετά την πρόσφατη πώληση και των τελευταίων ποσοτήτων εκοκκισμένου βάμβακος, η ΑΤΕ κατέθεσε στο λογαριασμό των παραγωγών, το σύνολο της αξίας του σύσπορου βαμβακιού που παρέδωσαν οι παραγωγοί στην Ένωση, προκειμένου μαζί με την αναλογούσα επιδότηση να εξοφληθούν στο σύνολό τους.

Η παρακράτηση των 28 εκατ. δρχ. έγινε με την αριθμ. 148419/6-2-01 απόφαση συμψηφισμού του Υπουργού Γεωργίας, η οποία στηρίζεται στην απόφαση καταλογισμού 186903/16-7-99 από αχρεωστήτως ληφθείσα κοινοτ. επιδότηση παραγωγής εκκοκ. βάμβακος περιόδου 92-93, και στο νόμο 2520/1-9-97, άρθρο 28 «επιστροφές αχρεωστήτως καταβληθέντων», όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του ν. 2732/30-7-99.

Η παρακράτηση των 16 εκατ. δρχ. και η απόδοσή τους στην ΔΟΥ Αλεξανδρείας έγινε κατ' εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 26 του ν. 1882/90.

Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ

5. Στην με αριθμό 453/12-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1833/10-8-01 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 453/12/7/01, που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Α. Τζέκης, Γ. Χουρμουζιάδης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Το Υπ. Γεωργίας έγκαιρα και πριν υποβληθεί εκ μέρους των υπηρεσιών της Ε.Ε. το σχέδιο Καν. για τη Νέα ΚΟΑ μεταπ/νω οπωρ/κών, είχε διαμορφώσει θέσεις και προτάσεις αποτέλεσμα συνεργασίας όλων των ενδιαφερομένων φορέων που εμπλέκονται στον τομέα. Στα πλαίσια σύγκλισης των διαφόρων οργάνων της Κοινότητας, κατεβλήθη κάθε προσπάθεια προκειμένου να υιοθετηθούν οι Ελληνικές θέσεις.

Θέση του Υπ. Γεωργίας ήταν και είναι η διασφάλιση του εισοδήματος των παραγωγών γι' αυτό και στηρίξε το καθεστώς της ελαχίστης τιμής παραγωγού (περίπου 96 δρχ.).

Με την ψήφιση της νέας ΚΟΑ, το Υπ. Γεωργίας προχώρησε στην έκδοση αποφάσεων σε εφαρμογή των κοινοτικών διατάξεων και καθόρισε διαδικασίες και μέτρα με σκοπό την διασφάλιση του εισοδήματος των παραγωγών.

Όσον αφορά την χορήγηση της ενίσχυσης (16,2 δρχ.) απευθείας στους παραγωγούς μέσω των ΟΠ., επιβλήθηκε από την αναγκαιότητα για μεγαλύτερη ευελιξία στις σχέσεις παραγωγών – μεταποιητών.

Αυτό ενισχύεται και με την υπό έγκριση λειτουργία της Εθνι-

κής Διεπαγγελματικής Οργάνωσης Βιομηχ. Ροδάκινου και Αχλαδιού που θα προωθήσει από κοινού τα συμφέροντα του κλάδου.

Τέλος επισημαίνεται ότι η ποσότητα των 300.000 τον. που δόθηκε στη χώρα μας σαν εθνικό κατώφλι, κινείται πολύ πιο πάνω από τα ανώτερα όρια ποσοτήτων που μεταποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια.

Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ

6. Στην με αριθμό 459/12-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1834/6-8-01 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 459/12-7-2001, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Β. Πάππας σας πληροφορούμε τα εξής:

Για τις ζημιές που προξενήθηκαν από τη χαλαζόπτωση της 11ης -7-2001 κυρίως σε ελαιοκαλλιέργειες, αλλά και σε καλλιέργειες βαμβακιού, κηπευτικών, γλυκάνισου κλπ. των Δήμων Τρίγλιας, Μουδανιών, Ανθεμούντα, Πολυγύρου και Ζερβοχωρίων του Νομού Χαλκιδικής, ο Οργανισμός ΕΛΓΑ έχει ήδη επιληφθεί.

Συγκεκριμένα την πληγείσα περιοχή επισκέφθηκαν αμέσως για επισημάνσεις οι αρμόδιοι γεωπόνοι επόπτες του Υποκατήματος ΕΛΓΑ στη Θεσσαλονίκη, προκειμένου ο Οργανισμός να έχει άμεση εικόνα της έκτασης των ζημιών και των καλλιεργειών που ζημιώθηκαν. Από τις επισημάνσεις που διενεργήθηκαν, διαπιστώθηκε ότι οι ζημιές από τη χαλαζόπτωση στις ελαιοκαλλιέργειες είναι αρκετά σοβαρές.

Οι εξατομικευμένες εκτιμήσεις έχουν ήδη αρχίσει, πριν από την εκπνοή της 12ήμερης προθεσμίας υποβολής δηλώσεων ζημιών από τους ενδιαφερόμενους παραγωγούς.

Μετά το πέρας των εκτιμήσεων και την κοινοποίηση των πορισμάτων εκτίμησης στους ενδιαφερόμενους παραγωγούς, από τον Οργανισμό ΕΛΓΑ θα καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για την επίτευξη όλων των ασφαλιστικών διαδικασιών ώστε οι αποζημιώσεις να καταβληθούν στους δικαιούχους το συντομότερο δυνατό.

Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ

7. Στην με αριθμό 464/12-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 14095/2-8-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερωτήσεως 464/12.7.01, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Παναγιώτης Λαφαζάνης αναφορικά με το αντικείμενο του θέματος σας πληροφορούμε ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2702/99 (ΦΕΚ 70/Α/7.4.99) και συγκεκριμένα τις διατάξεις του αρ. 6 αυτού μπορεί με απόφαση του αρμόδιου Νομάρχη να παρατείνεται μέχρι το πολύ (5) πέντε έτη ο χρόνος ισχύος των λατομικών περιοχών, που έχουν καθορισθεί με βάση τις διατάξεις των νόμων 386/76, 1428/84 και 2115/93 και δεν έχουν ενεργοποιηθεί εντός των προθεσμιών που προβλέπονται από τις ισχύουσες διατάξεις, όπως η συγκεκριμένη περίπτωση της λατομικής περιοχής μεταξύ των Κοινοτήτων Κάψιας και Περθωρίου.

Επί πλέον σας γνωρίζουμε ότι με την έναρξη ισχύος του ν. 2839/2000 (ΦΕΚ 196/Α/12.9.00) «Ρυθμίσεις θεμάτων του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και άλλες διατάξεις» δεν υπάρχει δυνατότητα προσφυγής ενώπιον του Υπουργού Ανάπτυξης κατά αποφάσεων του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας, με τις οποίες εκδικάστηκαν προσφυγές κατά πράξεων των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

Ο Υφυπουργός
ΑΛ. ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ

8. Στην με αριθμό 489/13.7.01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 29490/2.8.01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 489/13-7-01 που κατέθεσε ο Βου-

λευτής κ. Μ. Στρατάκης αναφορικά με την σύσταση Τοπικού Συμβουλίου στην περιοχή Ανάληψη Δήμου Χερσονήσου σας γνωρίζουμε τα εξής:

Με τις διατάξεις του ν. 2539/97 η πολιτεία ικανοποίησε πάγιο αίτημα των πρωτοβάθμιων οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και προχώρησε στην συγκρότηση νέων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης των οποίων στις αρχές εξέλεξε ο Ελληνικός λαός κατά τις γενικές Δημοτικές και Κοινοτικές εκλογές της 11ης Οκτωβρίου 1998.

Περαιτέρω σας γνωρίζουμε ότι σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 4 του ν. 2539/97, τοπικό συμβούλιο συνιστάται σε κάθε δημοτικό διαμέρισμα και φέρει το όνομα του Δήμου ή της Κοινότητας που καταργήθηκε με την συνένωση. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η περιοχή «Ανάληψη» του Δήμου Χερσονήσου δεν αποτελούσε πρώην κοινότητα και ως εκ τούτου δεν μπορεί να συσταθεί Τοπικό Συμβούλιο, αφού δεν παρέχεται τέτοια δυνατότητα από τις ισχύουσες διατάξεις.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΪΣΕΡΛΗΣ»

9. Στην με αριθμό 496/13.7.01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθ. 29461/3.8.01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση: «Σε απάντηση της ερώτησης 496/13.7.2001 των Βουλευτών κυρίων Α. Τζέκη και Γ. Χουρμουζιάδη αναφορικά με το αντικείμενο του θέματος και σύμφωνα με σχετικό έγγραφο της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Στον τομέα της διαχείρισης των νερών του Νομού Φλώρινας, η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας εκπόνησε στα πλαίσια του Β'ΠΕΠ διαχειριστικό πρόγραμμα για την ευρύτερη περιοχή της λίμνης Βεγορίτιδας με τίτλο «Σταθεροποίηση Στάθμης και Εξυγίανση της Λίμνης Βεγορίτιδας» για την αντιμετώπιση των εντοπισμένων προβλημάτων που υφίστανται από την επίδραση ανθρωπογενών παρεμβάσεων (βιομηχανία, γεωργία, αστικές χρήσεις). Το πρόβλημα αφορούσε στην εκπόνηση σχετικών μελετών, την κατασκευή έργων αναβάθμισης και προστασίας του περιβάλλοντος και την υλοποίηση συναφών ενεργειών για την προβολή των περιοχών.

Επίσης στα πλαίσια της εφαρμογής της προηγούμενης, αλλά και της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου, διατέθηκε σημαντικό ποσό για την υλοποίηση έργων και μελετών στον τομέα της ύδρευσης στο Ν. Φλώρινας και συγκεκριμένα τα ποσά που διατέθηκαν ανά χρηματοδοτικό πρόγραμμα για έργα ύδρευσης των Ο.Τ.Α. είναι τα εξής:

Β'ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας:	490.000.000 δρχ.
Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα-Τοπικός Πόρος Ανάπτυξης:	358.000.000 δρχ.
Ειδικό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΕΠΤΑ):	1.000.000.000 δρχ.
Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Ανασυγκρότησης Φλώρινας-Καστοριάς (ΟΠΑΦΚ):	204.000.000 δρχ.
Σύνολο:	2.052.000.000 δρχ.

Ορισμένα από τα ανωτέρω έργα ύδρευσης βρίσκονται στη φάση δημοπράτησης ή κατασκευής.

Επιπλέον η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας στα πλαίσια της ορθολογικότερης και αποδοτικότερης υλοποίησης του Γ' ΠΕΠ εκπόνησε μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού στον τομέα της ύδρευσης με τίτλο «Ολοκληρωμένος Σχεδιασμός τομέα Ύδρευσης στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και καθορισμός Προτεραιοτήτων για έργα του Γ' ΚΠΣ». Με την μελέτη αυτή αναδεικνύονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις και οικισμοί της Περιφέρειας (δίκτυα, ποιότητα παρεχόμενου ύδατος, δεξαμενές κλπ.) καθώς και μέτρα που προτείνονται για την επίλυση των επί μέρους προβλημάτων.

Στα πλαίσια του Γ' ΠΕΠ πρόκειται να προσκληθούν όλοι οι φορείς της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας να υποβάλουν προτάσεις και για έργα ύδρευσης. Οι προτάσεις αυτές θα αξιολογηθούν με καθορισμένα κριτήρια από τις υπηρεσίες της Περιφέρειας, για την επίλυση και αντιμετώπιση των προβλημά-

των υδροδότησης σε συνάρτηση με τις προτάσεις που απορρέουν από την ως άνω μελέτη.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΪΣΕΡΛΗΣ»

10. Στην με αριθμό 496/13.7.01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1836/6.8.06 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 496/13.7.2001 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Α. Τζέκης, Γ. Χουρμουζιάδης, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Το Υπουργείο Γεωργίας στα πλαίσια διαχείρισης υδατικών πόρων και δράσης κατά της ερημοποίησης, έχει καταρτίσει Προγράμματα με βάση τις προτάσεις των αρμόδιων Φορέων. Τα Προγράμματα θα έχουν διάφορες πηγές χρηματοδότησης (III ΚΠΣ, Δημόσιες Επενδύσεις, ίδιοι πόροι κλπ.) και η υλοποίηση των έργων θα γίνεται ανάλογα με την εξασφάλιση των οικονομικών πόρων.

Για το Νομό Φλώρινας έχουν καταγραφεί οι κάτωθι προτάσεις:

- Φράγμα και διώρυγες Τριανταφυλλιάς.

- Ανακαίνιση αρδευτικού δικτύου Πρεσπών με Περιβαλλοντική διάσταση.

- Ταμειυτήρες Παρορείου και Κολχικής.

- Μικρά Αρδευτικά Έργα Αγραπιδιάς - Αετού - Βαλτονέρου, Μελήτης Ασπρογείων Περάσματος, Υψ. Ζώνη Πρεσπών, Φιλώτα, Φούσια, Χειμάδι Κρουσοβίτσα, Α. Κλεινών, Κούλα Πρεσπών.

Τα Προγράμματα συνεχίζουν να εμπλουτίζονται και με νέες προτάσεις των αρμοδίων φορέων.

Σε ό,τι αφορά την διαχείριση υδατικών πόρων με συντονιστή το συνερωτώμενο ΥΠΕΧΩΔΕ (Δ/νση Περιβάλλοντος) και με συνεργασία των συναρμόδιων Υπουργείων (Ανάπτυξης, Γεωργίας), προωθείται η θεσμοθέτηση του Ενιαίου Φορέα Διαχείρισης υδατικών πόρων ο οποίος και θα έχει ως στόχο την επί νέων βάσεων ορθολογική διαχείριση αυτών τόσο ανά υδατικό διαμέρισμα όσο και στο σύνολο Χώρας.

Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ»

11. Στην με αριθμό 499/13-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1837/ 6-8-01 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 499/13-7-01 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Η. Δ. Καλλιώρας, σας πληροφορούμε εξής:

Σύμφωνα με τον Καν. 2316/99 όπως τροποποιήθηκε με τον Καν. 1157/2001 είναι δυνατή η καταβολή των ενισχύσεων σε καλλιέργειες οι οποίες, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, δεν έχουν φθάσει στα πλαίσια που προβλέπονταν με τις μέχρι σήμερα διατάξεις.

Έτσι στις περιπτώσεις που η Δ/νση Αγροτικής Ανάπτυξης βεβαιώνει ότι έχει επέλθει ζημιογόνο γεγονός, όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση η ανομβρία, οι ενισχύσεις χορηγούνται σε καλλιέργειες που δεν έχουν συγκομιστεί ή έχουν συγκομιστεί μερικά, αρκεί να διατηρηθούν μέχρι τις 30 Ιουνίου για το σκληρό σιτάρι και μέχρι το στάδιο της ανθοφορίας για τα λοιπά χειμερινά σιτηρά.

Επίσης το Υπουργείο Γεωργίας (Δ/νση ΠΣΕΑ) όταν ολοκληρώσει τη συγκέντρωση στοιχείων για τις ζημιές που προκλήθηκαν από δυσμενείς καιρικές συνθήκες κατά το α' εξάμηνο του 2001 σ' όλη τη χώρα, θα εξετάσει τη δυνατότητα και αναγκαιότητα λήψης μέτρων υπέρ των ζημιωθέντων παραγωγών.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ»

12. Στην με αριθμό 502/13-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1838/6-8-01 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 502/13-7-2001 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Σ. κ. Δήμας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Για τις ζημιές που προξενήθηκαν από τη χαλαζόπτωση της 11ης -7-2001 σε αμπελοκαλλιέργειες των Δήμων Βέλου, Νεμέας και Στυμφαλίας του Νομού Κορινθίας, ο Οργανισμός ΕΛΓΑ έχει ήδη επιληφθεί.

Συγκεκριμένα, την πληγείσα περιοχή επισκέφθηκαν αμέσως για επισημάνσεις οι αρμόδιοι γεωπόνοι επόπτες του Υποκαταστήματος ΕΛΓΑ στην Πάτρα, προκειμένου ο Οργανισμός να έχει άμεση εικόνα της έκτασης των ζημιών και των καλλιεργειών που ζημιώθηκαν. Από τις επισημάνσεις που διενεργήθηκαν διαπιστώθηκε ότι οι ζημιές από τη χαλαζόπτωση έχουν περιορισμένη έκταση, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις είναι αρκετά σοβαρές.

Οι εξατομικευμένες εκτιμήσεις στη φυτική παραγωγή έχουν ήδη αρχίσει στο Δήμο Βέλου και πρόκειται να ξεκινήσουν και στους υπόλοιπους Δήμους σύντομα.

Επισημαίνεται ότι η διενέργεια αντικειμενικών και ακριβοδικαιών εκτιμήσεων είναι θέμα πρωταρχικής και θεμελιώδους σημασίας για τον Οργανισμό ΕΛΓΑ. Για το λόγο αυτό οι εκτιμήσεις διενεργούνται από έμπειρους γεωπόνους εκπαισθέντες πτυχιούχους ανώτατων γεωπονικών Σχολών υπό την άμεση εποπτεία και συνεργασία γεωπόνων εποπτών στελεχών του ΕΛΓΑ με μακροχρόνια εμπειρία στο αντικείμενο των εκτιμήσεων, που είναι γνώστες των καλλιεργειών στις περιοχές τις οποίες τους έχει ανατεθεί να εποπτεύουν. Στόχος του Οργανισμού είναι τα πορίσματα των εκτιμήσεων να εκφράζουν με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια την απώλεια του εισοδήματος των πληγέντων παραγωγών.

Μετά την ολοκλήρωση των εκτιμήσεων των ζημιών αυτών από τον Οργανισμό θα καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για την όσο το δυνατό συντομότερη καταβολή των αποζημιώσεων στους δικαιούχους παραγωγούς. Διευκρινίζεται ότι μετά την αυτόνομη μηχανογραφική ανάπτυξη του Οργανισμού, ο χρόνος καταβολής των αποζημιώσεων στους δικαιούχους παραγωγούς έχει περιοριστεί κατά πολύ (4 με 7 μήνες από την ημερομηνία ζημιάς). Γίνονται όμως προσπάθειες ώστε ο χρόνος αυτός να περιοριστεί περισσότερο. Ένας παράγων που θα περιορίσει το διάστημα αυτό είναι ο προκαθορισμός των τιμών των ζημιωθέντων προϊόντων, θέμα το οποίο μελετάται από Ομάδα Εργασίας του ΕΛΓΑ και βρίσκεται στις άμεσες προτεραιότητες του Οργανισμού.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ

13. Στην με αριθμό 429/11-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4101/31-7-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της 429/11-7-2001 ερώτησης που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από το Βουλευτή κ. Θεόδωρο Σκρέκα και αναφέρεται στον τρόπο καταβολής στεγαστικών δανείων αγροτών και δικαιούχων εργατικής κατοικίας σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

Οι οφειλές της κατηγορίας αυτής βεβαιώθηκαν, προς επιδίωξη της είσπραξής τους, στις αρμόδιες Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες των δανειοληπτών, ως έσοδα του Δημοσίου, είτε λόγω κατάπτωσης της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου που τα κάλυπτε στην περίπτωση των αγροτών είτε λόγω καταβολής εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου των υποχρεώσεων των δανειοληπτών προς την Εθνική Τράπεζα (πρώην Ε.Κ.Τ Ε.) και εκχώρησης αυτών στο Δημόσιο στην περίπτωση των δικαιούχων Εργατικής κατοικίας.

Επειδή τα δάνεια αυτής της κατηγορίας χορηγήθηκαν σε ασθενέστερες οικονομικές τάξεις, για την απόκτηση πρώτης κατοικίας, η Πολιτεία ανέλαβε την υποχρέωση να καταβάλει, στη χορηγήσασα τα δάνεια αυτά τράπεζα, το σύνολο των απαιτήσεών της από τους δανειολήπτες (κεφάλαιο και τόκους), να εισπράξει το ποσό αυτό σε εξήντα κατ' ανώτατο όριο μηνιαίες δόσεις, με ελάχιστο ποσό δόσης είκοσι χιλιάδες (20.000) δραχμές και με παροχή έκπτωσης σε ποσοστό σαράντα τοις εκατό (40%) σε περίπτωση, εφάπαξ, καταβολής, καθώς και με απαλλαγή από τους τόκους υπερημερίας, για τους δικαιούχους

εργατικής κατοικίας που κατοικούν σε σεισμόπληκτες περιοχές.

Για την αντιμετώπιση των περιπτώσεων εκείνων που οι υποχρεοί δεν μπόρεσαν να ανταποκριθούν στον παραπάνω ευνοϊκό τρόπο καταβολής (επί μία δετία περίπου) με τις αναφερόμενες στην παρούσα ερώτηση διατάξεις δόθηκε εκ νέου η δυνατότητα παροχής έκπτωσης σε περίπτωση εφάπαξ καταβολής της οφειλής μέχρι 31 -5-2001.

Όσον αφορά το θέμα της ενημέρωσης των δανειοληπτών-οφειλετών του Δημοσίου, για τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις ρύθμισης των χρεών τους, σας γνωρίζουμε, ότι από τις ισχύουσες διατάξεις δεν προβλέπεται η έκδοση από τις αρμόδιες Δ.Ο.Υ. ατομικών ειδοποιήσεων γνωστοποίησης ρυθμίσεων χρεών προς το Δημόσιο πέραν της αρχικής ατομικής ειδοποίησης γνωστοποίησης του χρέους και του τρόπου καταβολής αυτού.

Ανεξάρτητα όμως από τα παραπάνω παρέχεται η δυνατότητα στους οφειλότες που αντιμετωπίζουν πραγματική οικονομική αδυναμία για την άμεση καταβολή του συνόλου των οφειλών τους, χορήγησης διευκόλυνσης για την πέραν των νομίμων προθεσμιών τμηματική καταβολή τους, από τα αρμόδια όργανα.

Ο Υφυπουργός
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ

14. Στην με αριθμό 433/11-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 739/1-8-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 433/11.7.2001, την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Φώτης Κουβέλης, σχετικά με την πρωινή λειτουργία του 2ου τ. Ε. Ε. Τρίπολης, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η ίδρυση, κατάργηση, συγχώνευση, μετατροπή, καθώς και προσθήκη Τομέων και Ειδικοτήτων στα Τ.Ε.Ε. γίνεται σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν.2640/1998 (ΦΕΚ 206/3.9.1998) και τα άρθρα 49 και 50 του ν.1566/1985.

Επομένως, για την πρωινή λειτουργία του 2ου Τ.Ε.Ε. Τρίπολης και την έναρξη λειτουργίας Εσπερινού Τ.Ε.Ε. Τρίπολης για το σχολικό έτος 2001-2002 απαιτείται γνωμοδότηση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Αρκαδίας.

Σύμφωνα με το αντίγραφο Πρακτικού 3 της συνεδρίασης της 14ης/2/2001 (Απόφαση 11) του Νομαρχιακού Συμβουλίου Αρκαδίας της Διεύθυνσης Δ. Ε. Αρκαδίας, τα οποία διαβιβάστηκαν στο ΥΠ.Ε.Π.Θ. (Τμήμα Β'), δεν προτείνεται καμία αλλαγή (ίδρυση - κατάργηση) στις σχολικές μονάδες του Νομού Αρκαδίας.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα την από 26.10.2001 με αριθμό πρωτοκόλλου Υ901 επιστολή του Προέδρου της Κυβερνήσεως, προς τον Πρόεδρο της Βουλής.

«Θέμα: Κυβερνητική μεταβολή.

Κύριε Πρόεδρε,

Παρακαλώ να ανακοινώσετε στο Σώμα ότι:

Α) Με το αριθ. 387 προεδρικό διάταγμα που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 254/24.10.2001 (τ. Α), έγιναν αποδεκτές οι παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι κύριοι

1. Βασιλική (Βάσω) Παπανδρέου του Ανδρέου, από τη θέση του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

2. Απόστολος - Αθανάσιος Τσοχατζόπουλος του Ευαγγέλου από τη θέση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας.

3. Γιάννος Παπαντωνίου του Παναγιώτου, από τις θέσεις του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.

4. Νικόλαος Χριστοδουλάκης του Μιχαήλ από τη θέση του Υπουργού Ανάπτυξης.

5. Κωνσταντίνος Λαλιώτης του Γεωργίου, από τη θέση του

Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

6. Γεώργιος Ανωμερίτης του Δημητρίου από τη θέση του Υπουργού Γεωργίας.

7. Αναστάσιος Γιαννίτης του Κωνσταντίνου από τη θέση του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

8. Μιχαήλ-Κωνσταντίνος Σταθόπουλος του Παναγιώτου, από τη θέση του Υπουργού Δικαιοσύνης

9. Χρήστος Παπουτσης του Δημητρίου, από τη θέση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

10. Δημήτριος Ρέππας του Παναγιώτου από τη θέση του Υπουργού Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης.

11. Μιλτιάδης Παπαϊωάννου του Ηλία από τη θέση του Υπουργού Επικρατείας.

12. Ελισάβετ Παπαζώη του Αλεξάνδρου από τη θέση του Αναπληρωτή Υπουργού Εξωτερικών.

13. Κωνσταντίνος Καίσερλής του Γεωργίου από τη θέση του Υφυπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

14. Λεωνίδα Τζανής του Γεωργίου από τη θέση του Υφυπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

15. Δημήτριος Αποστολάκης του Εμμανουήλ από τη θέση του Υφυπουργού Εθνικής Άμυνας.

16. Γρηγόριος Νιώτης του Δημητρίου από τη θέση του Υφυπουργού Εξωτερικών.

17. Ιωάννης Ζαφειρόπουλος του Γεωργίου από τη θέση του Υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας.

18. Γεώργιος Δρυς του Γερασίμου από τη θέση του Υφυπουργού Οικονομικών.

19. Ελένη Μαρία Αποστολάκη του Γεωργίου, από τη θέση του Υφυπουργού Ανάπτυξης.

20. Ηλίας Ευθυμίουπουλος του Κωνσταντίνου από τη θέση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

21. Αθανάσιος Αλευράς του Γεωργίου από τη θέση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

22. Φίλιππος Πετσάλνικος του Ιωάννου από τη θέση του Υφυπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

23. Χρήστος Πρωτόπαπας του Ιωάννου από τη θέση του Υφυπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

24. Νικόλαος Φαρμάκης του Ιωάννου, από τη θέση του Υφυπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

25. Χριστίνα Σπυράκη του Βασιλείου, από τη θέση του Υφυπουργού Υγείας και Πρόνοιας.

26. Γεώργιος Φλωρίδης του Διαμαντή, από τη θέση του Υφυπουργού Πολιτισμού και

27. Αλέξανδρος Βούλγαρης του Ευαγγέλου, από τη θέση του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών,

Οι οποίοι και απαλλάχθηκαν από τα καθήκοντά τους.

Β) Με το αριθ. 388 προεδρικό διάταγμα που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 254/ 24.10.2001 (τ. Α'), διορίστηκαν:

1. Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών ο Νικόλαος Χριστοδουλάκης του Μιχαήλ.

2. Υπουργός Εθνικής Άμυνας ο Γιάννος Παπαντωνίου του Παναγιώτου.

3. Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, ο Κωνσταντίνος Σκανδαλίδης του Γεωργίου.

4. Υπουργός Ανάπτυξης ο Απόστολος-Αθανάσιος Τσοχατζόπουλος του Ευαγγέλου.

5. Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων

Έργων η Βασιλική (Βάσω) Παπανδρέου, του Ανδρέου.

6. Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων ο Δημήτριος Ρέππας του Παναγιώτου.

7. Υπουργός Γεωργίας ο Γεώργιος Δρυς του Γερασίμου.

8. Υπουργός Δικαιοσύνης ο Φίλιππος Πετσάλνικος του Ιωάννου.

9. Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ο Γεώργιος Ανωμερίτης του Δημητρίου.

10. Υπουργός Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης ο Χρήστος Πρωτόπαπας του Ιωάννου.

11. Υπουργός Επικρατείας ο Στέφανος Μανίκας του Ανασταίου.

12. Αναπληρωτής Υπουργός Εξωτερικών ο Αναστάσιος Γιαννίτης του Κωνσταντίνου.

13. Υφυπουργός Οικονομικών ο Γεώργιος Φλωρίδης του Διαμαντή.

14. Υφυπουργός Εξωτερικών ο Ιωάννης Ζαφειρόπουλος του Γεωργίου.

15. Υφυπουργός Εξωτερικών ο Ιωάννης Μαγκριώτης του Αστερίου.

16. Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας ο Λουκάς Αποστολίδης του Θωμά.

17. Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας ο Λάζαρος Λωτίδης του Κυριάκου.

18. Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης ο Λάμπρος Παπαδήμας του Ηλία.

19. Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης ο Σταύρος Μπένος του Θεοδώρου.

20. Υφυπουργός Ανάπτυξης ο Δημήτριος Γεωργακόπουλος του Χρήστου.

21. Υφυπουργός Ανάπτυξης ο Χρήστος Θεοδώρου του Αλεξάνδρου.

22. Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η Ροδούλα Ζήση του Αθανασίου.

23. Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ο Ιωάννης Τσακλίδης του Κωνσταντίνου.

24. Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων ο Νικόλαος Γκεσούλης του Γεωργίου.

25. Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η Ελένη Κούρκουλα του Κωνσταντίνου.

26. Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων ο Ροβέρτος Σπυρόπουλος του Αποστόλου.

27. Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων ο Ελευθέριος Τζιόλας του Γεωργίου.

28. Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας ο Έκτορας Νασιώκας του Παναγιώτου.

29. Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας η Ελπίδα Τσούρη του Στεφάνου.

30. Υφυπουργός Πολιτισμού ο Αθανάσιος Αλευράς του Γεωργίου.

31. Υφυπουργός Πολιτισμού ο Ιωάννης Κουράκης του Αντωνίου.

32. Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών ο Σπυρίδωνας Βούγιας του Αλεξάνδρου και

33. Υφυπουργός Δημόσιας Τάξης ο Ευάγγελος Μαλέσιος του Νικολάου.

Ο ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΣΗΜΙΤΗΣ»

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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

Υπουργείου Οικονομικών

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Κύρωση του Κώδικα Διατάξεων Φορολογίας Κληρονομιών, Δωρεών, Γονικών Παροχών, Προϊκών και Κερδών από Λαχεία».

Το νομοσχέδιο θα ψηφισθεί αύριο το απόγευμα.

Του ιδίου Υπουργείου.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας».

Το νομοσχέδιο θα ψηφισθεί επίσης αύριο το απόγευμα.

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Του ιδίου Υπουργείου.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της τροποποιημένης Σύμβασης σύστασης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Δορυφορικών Επικοινωνιών "EUTELSAT"».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Υπουργείου Ανάπτυξης

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Βιώσιμη ανάπτυξη Αττικής και άλλες διατάξεις»

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Επανερχόμαστε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Για το νομοσχέδιο αυτό θα διατεθούν τρεις συνεδριάσεις. Η σημερινή για τη συζήτηση επί της αρχής και δύο ακόμη για τη συζήτηση επί των άρθρων.

Τροπολογίες έχετε, κύριε Υπουργέ;

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Η Νέα Δημοκρατία για τη συζήτηση του σημερινού νομοσχεδίου ορίζει ως Κοινοβουλευτικό της Εκπρόσωπο το Βουλευτή Αθηνών κ. Νικήτα Κακλαμάνη.

Ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου ορίζει ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή κ. Γεώργιο Αμπατζόγλου.

Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Ηλίας Βλαχόπουλος έχει το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, «πρώτα ο πολίτης». Είναι ένα επίκαιρο σύνθημα στην πρώτη χρονιά του 21ου αιώνα, ένα σύνθημα που εκφράζει τη βούληση της Κυβέρνησης και πιστεύω όλων μας σ' αυτήν την Αίθουσα, αφού είμαστε ταγμένοι να υπηρετούμε τον ελληνικό λαό. Αυτό σαν μία απάντηση στα προβλήματα της καθημερινότητας του πολίτη με στόχο πάντα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη και στο χωριό.

«Ανάπτυξη της περιφέρειας». Αυτή είναι μια άλλη αναγκαιότητα της εποχής, ακόμα πιο σημαντική, ιδιαίτερα για μας που ζούμε στην ελληνική επαρχία, στην περιφέρεια. Αυτό μπορεί να είναι η απάντηση σε μία περιφέρεια που δεν μπορεί να κρατή-

σει τα παιδιά της, σε μία περιφέρεια όπου η τελευταία απογραφή του 2001 έδειξε μια δραματική μείωση του πληθυσμού της, ο οποίος συνεχίζει να οδηγείται και να κατηφορίζει προς τα μεγάλα αστικά κέντρα.

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

Θα μπορούσαμε, λοιπόν, να μιλήσουμε σήμερα για ένα όραμα, για έναν ορατό στόχο που μπορούμε με πέντε λέξεις να τον αποδώσουμε: «Για την αξιοπρέπεια του πολίτη σε μία Ελλάδα των ανεπτυγμένων περιφερειών της».

Κύριε Υπουργέ, θα πρότεινα αυτό να γίνει σημαία για την ελληνική Κυβέρνηση, έτσι ώστε να μπορέσουμε τώρα που ξεκινά ο αιώνας να δώσουμε στους πολίτες και στην περιφέρεια αυτά που δικαιούνται. Μιλώ για την αξιοπρέπεια, διότι ο πολίτης αισθάνεται αξιοπρεπής όταν εξυπηρετείται στο κέντρο υγείας ή στο νοσοκομείο, όταν συναλλάσσεται αρμονικά με τη Δημόσια Διοίκηση, όταν βρίσκει μία θέση εργασίας χωρίς να παρακαλά, όταν μετακινείται με σύγχρονα λεωφορεία άνετα και γρήγορα, όταν επιβιβάζεται και αποβιβάζεται σε σταθμούς που σέβονται τον πολίτη με χώρους, αισθητική και καθαριότητα. Θα μπορούσαμε να αναφέρουμε δεκάδες τέτοιες περιπτώσεις, που αφορούν την ποιότητα ζωής.

Το νομοσχέδιο που έχω την τιμή να εισηγούμαι αυτούς τους στόχους υπηρετεί, επιχειρώντας να διαμορφώσει νέα δεδομένα στο χώρο και στους φορείς που εξυπηρετούν τις αστικές και υπεραστικές μετακινήσεις των ανθρώπων της ελληνικής υπαίθρου, της επαρχίας, της περιφέρειας.

Ταυτόχρονα, με τις ρυθμίσεις για τα ΚΤΕΟ, προσβλέπει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των πολιτών σε ένα περιβάλλον που θα επιβαρύνεται ολοένα και λιγότερο από την κίνηση των οχημάτων.

Εδώ πρέπει να πω ότι αισθάνομαι ιδιαίτερα ευχάριστα, διότι μου δίνεται η ευκαιρία να εισηγούμαι το παρόν νομοσχέδιο, γιατί πρώτον: Αυτό το νομοσχέδιο στην κυριολεξία ακουμπά στο σύνθημα που είπα προηγουμένως για την αξιοπρέπεια του πολίτη σε μια Ελλάδα ανεπτυγμένων περιφερειών. Δεύτερον: διότι είναι ένα πλήρες και ολοκληρωμένο νομοσχέδιο, το οποίο φωτίζει από πολλές πλευρές τα προβλήματα του χώρου των επιβατικών μεταφορών, ενώ ταυτόχρονα δίνει λύσεις και αποκαθιστά διαχρονικές αδικίες και ελλείμματα μιας δίκαιης συμπεριφοράς της πολιτείας προς τους κατοίκους της περιφέρειας. Τρίτον: διότι αυτό είναι αποτέλεσμα γόνιμου διαλόγου με την κοινωνία. Κυρίως είναι ένα νομοσχέδιο που προέκυψε από κοινοβουλευτικό διάλογο ουσίας στα πλαίσια της Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων, όπου οι Βουλευτές άσκησαν πλήρως τα καθήκοντά τους με παρατηρήσεις, προτάσεις, κριτική, ενώ ο Υπουργός σεβόμενος την κοινοβουλευτική διαδικασία άκουσε, κατέγραψε, διευκρίνισε και τροποποίησε όπου χρειαζόταν και τελικά διαμόρφωσε το σχέδιο νόμου που έχουμε σήμερα στα χέρια μας.

Τέταρτον, διότι είναι ένα σχέδιο νόμου που εμπεριέχει γνώση και κατανόηση των προβλημάτων στο χώρο των επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, εμπεριέχει την ευαισθησία για την ποιότητα ζωής αλλά και την αποφασιστικότητα και το ρεαλισμό Κυβέρνησης και συγκεκριμένα του παρόντος Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Βερελή, να προχωρήσει και να εφαρμόσει συγκεκριμένες πολιτικές σε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα με συγκεκριμένους ορατούς και μετρήσιμους στόχους που πολύ εύκολα ο ίδιος ο πολίτης θα τους νιώσει, θα τους μετρήσει και θα τους εκτιμήσει.

Σε αυτό το σχέδιο νόμου αναγνωρίζονται τα δικαιώματα του πολίτη και οι θεμελιώδεις αρχές στις οποίες πρέπει να στηριχθεί η πολιτεία για να εξασφαλίσει την ασφαλή και ποιοτική μετακίνηση των πολιτών στον αστικό, νομαρχιακό και εθνικό χώρο.

Η συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού προκαλεί και συγκεκριμένα το ενδιαφέρον της κοινωνίας, κυρίως της περιφέρειας, επειδή για τη μετακίνησή μας στο σχολείο, στο φροντιστήριο, στο πανεπιστήμιο, στη δουλειά, στην ψυχαγωγία διαθέτουμε ένα σημαντικό κομμάτι του χρόνου από τη ζωή μας. Ήδη και μόνο δημοσιεύματα των τελευταίων μηνών σχετικά με το νόμο

που ετοιμάζονταν προκάλεσαν το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης.

Εδώ έχω να αναφέρω ένα προσωπικό παράδειγμα. Ο γιος μου, φοιτητής της Αρχιτεκτονικής στη Θεσσαλονίκη, σε ένα τηλεφώνημά του προ διμήνου περίπου μου είπε: «Είδες, ο Βερελής προσέχει και ενδιαφέρεται για την επαρχία». Και αναφερόταν σε σχετικό δημοσίευμα των κίτρινων σελίδων εφημερίδας που αφορούσε στοιχεία για τις διατάξεις του προσχεδίου νόμου που μιλούσαν για την ανανέωση του στόλου των λεωφορείων και τον εκσυγχρονισμό και κατασκευή των κτιριακών εγκαταστάσεων των σταθμών λεωφορείων των ΚΤΕΛ. Και ξέρετε, κύριοι συνάδελφοι, αυτό το τηλεφώνημα έγινε λίγες ημέρες μετά από ένα κουραστικό ταξίδι που έκανε προς τα Γιάννενα με συμφοιτητές του με ένα λεωφορείο των ΚΤΕΛ κατασκευής αρκετών δεκαετιών πριν.

Δηλαδή, η κοινωνία, ο πολίτης ζει και νιώθει καθημερινά τις δυσκολίες, αναδεικνύει τα προβλήματα, προτείνει και λύσεις και ακόμα επιδοκιμάζει και επιβραβεύει κι εμάς τους πολιτικούς και την Κυβέρνηση όταν αφουγκραζόμαστε και φροντίζουμε γι' αυτήν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναφέρθηκα κάπως εκτενώς σ' αυτήν την εισαγωγική μου τοποθέτηση γενικά για τη σημασία του νομοσχεδίου, διότι πολλές φορές απορροφημένοι από τους μεγάλους στόχους, τα προβλήματα και τις μεγάλες πολιτικές στο χώρο της εξωτερικής πολιτικής, της οικονομίας και την αντιπαράθεση των κομμάτων αφήνουμε σε δεύτερη μοίρα «το κάθε μέρα του πολίτη», που είναι το «δια ταύτα» της κάθε πολιτικής και αυτής της πολιτικής στο χώρο των επιβατικών μεταφορών. Διότι η κάθε πολιτική πρέπει να έχει κι ένα διά ταύτα για την καλύτερη ζωή του πολίτη.

Πριν προχωρήσω στην ανάλυση των διατάξεων του νομοσχεδίου θα αναφερθώ στη μέχρι σήμερα κατάσταση και τον μέχρι τώρα τρόπο διεξαγωγής των μεταφορών.

Η μορφολογία και το ανάγλυφο του εδάφους της χώρας μας καθώς και άλλοι πολιτικοί και οικονομικοί λόγοι δεν επέτρεψαν την ανάπτυξη ενός εκτεταμένου οδικού δικτύου καθώς και ενός αντίστοιχου σιδηροδρομικού δικτύου που θα εξυπηρετούσε ικανοποιητικά και την ελληνική περιφέρεια. Έτσι μεναιμε η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση να διεξάγεται μέσα από δύσκολους και δύσβατους δρόμους -γνωστή είναι η Κατάρτα, η Καστανιά και άλλα δύσκολα σημεία- με τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ που όλοι γνωρίσαμε και γνωρίζουμε για πολλές δεκαετίες και περίπου τα ίδια ίσχυαν μέχρι τη δεκαετία του '70 και του '80 με λεωφορεία, δηλαδή, παλαιά, στενά ανασφαλής κλπ.

Η οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία εκτός Θεσσαλονίκης και Αθηνών εκτελούνται σήμερα κατά αποκλειστικότητα από τα υπεραστικά κοινά ταμεία είσπραξης λεωφορείων, δηλαδή τα ΚΤΕΛ, εκτός από την περιοχή της Ρόδου. Υπάρχουν εξήντα υπεραστικά και τριάντα αστικά ΚΤΕΛ χωρίς καταβολή οποιασδήποτε επιχορήγησης. Έχουμε τέσσερις χιλιάδες εκατό υπεραστικά λεωφορεία με δώδεκα χιλιάδες εργαζόμενους και από αυτά τα λεωφορεία το 74% είναι ηλικίας άνω των δεκαπέντε ετών.

Η μεταφορά επιβατών από τα αστικά των περιφερειακών πόλεων είναι εκατόν είκοσι εκατομμύρια, δηλαδή έχουμε ένα σύνολο περίπου διακόσιων εβδομήντα εκατομμυρίων επιβατών που μετακινούνται με τα αστικά και τα υπεραστικά ΚΤΕΛ.

Όμως, αγαπητοί συνάδελφοι, τα χρόνια πέρασαν, η τεχνολογία αναπτύχθηκε, τα υπεραστικά λεωφορεία έγιναν πιο σύγχρονα, οι δρόμοι των χωριών μας ασφαλτοστρώθηκαν, τα Ι.Χ. αυτοκίνητα μπόκαν έντονα στη ζωή μας. Νέες ανάγκες, δηλαδή, και νέες απαιτήσεις επιβάλλουν σε μας, στην Κυβέρνηση, στην πολιτική γενικότερα να δώσουμε στους πολίτες μέσα μαζικής μεταφοράς που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του 21ου αιώνα που τώρα ξεκινάμε. Μέσα μαζικής μεταφοράς που να σέβονται την αξιοπρέπεια του πολίτη, να εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησης των πολιτών, να δικαιολογούν την εικοσαετή θέση που έχουμε σήμερα ως χώρα στον τομέα ανάπτυξης κοινωνικών υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Σ' αυτές τις απαιτήσεις ανταποκρίθηκε η Κυβέρνηση και

συγκεκριμένα η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και κατέθεσε και επιχειρεί με το νομοσχέδιο αυτό την αναδιοργάνωση των ΚΤΕΛ και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων και των υποδομών.

Όμως, ποιο είναι το σχέδιο νόμου και τι επιχειρείται μ' αυτό; Το σχέδιο νόμου αυτό διακρίνεται σε τρία κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στην οργάνωση και τη λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία. Το δεύτερο αφορά τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και την ασφάλεια των χειρσαίων μεταφορών. Και το τρίτο κεφάλαιο περιλαμβάνει μεταβατικές και άλλες διατάξεις οι οποίες είναι συμβατές με τις δράσεις του Υπουργείου.

Συγκεκριμένα στο πρώτο κεφάλαιο το νομοσχέδιο επιχειρεί πρώτον την αναδιοργάνωση των επιχειρήσεων αυτών μετατρέποντας τα ΚΤΕΛ σε ανώνυμες εταιρείες.

Δεύτερον, την ανανέωση του στόλου των λεωφορείων θεσμοθετώντας κίνητρα και επιδοτήσεις ώστε σε λίγα χρόνια να κινούνται στους δρόμους μόνο σύγχρονα και ασφαλή λεωφορεία.

Τρίτον, τον εκσυγχρονισμό και την κατασκευή νέων υποδομών, κυρίως κτιριακών, των σταθμών, πρακτορείων κ.ο.κ.

Συγκεκριμένα για την αναδιοργάνωση με απόφαση της γενικής συνέλευσης τα ΚΤΕΛ μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες. Η απόφαση αυτή πρέπει να ληφθεί μέχρι τις 30-9-2002 και η ολοκλήρωση της μετατροπής πρέπει να γίνει μέχρι 30-9-2003. Από την υποχρέωση αυτή της μετατροπής εξαιρούνται τα ΚΤΕΛ που στη δύναμή τους έχουν μέχρι και δώδεκα λεωφορεία. Παρέχονται επίσης δύο δυνατότητες μετατροπής. Η μία δυνατότητα είναι να αξιολογηθεί και να αποτιμηθεί το σύνολο της περιουσίας των παγίων μαζί με τα λεωφορεία και έτσι να έχουμε τη συμμετοχή των ιδιοκτητών στις εταιρείες και η άλλη δυνατότητα είναι να αποτιμηθεί και να αξιολογηθεί το σύνολο της περιουσίας εκτός από τα λεωφορεία, τα οποία παραμένουν στην ιδιοκτησία των σημερινών ιδιοκτητών και τα οποία μισθώνονται με κάποιο τρόπο.

Διευκρινίζεται επίσης και προσδιορίζεται το έργο και ο σκοπός της λειτουργίας των ΚΤΕΛ και των λοιπών φορέων. Χαρακτηρίζονται οι όροι και προσδιορίζονται οι προϋποθέσεις για τις νέες αστικές περιοχές και τις νέες τακτικές γραμμές όπως και τα αντίστοιχα δρομολόγια που εξυπηρετούνται από τις αστικές και υπεραστικές γραμμές και αυτά γίνονται με τη συμμετοχή του ΚΤΕΛ της Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού.

Επίσης, καθορίζεται ότι η μέγιστη ηλικία κυκλοφορίας των οχημάτων είναι τα είκοσι τρία χρόνια και η μέγιστη ηλικία για την ταξινόμηση λεωφορείων στα ΚΤΕΛ είναι δεκατρία χρόνια.

Το δεύτερο που επιχειρείται είπαμε σ' αυτό το κεφάλαιο είναι η ανανέωση του στόλου και φυσικά ο εκσυγχρονισμός των υποδομών. Για τις ανώνυμες εταιρείες που ιδρύονται μ' αυτό το νόμο αλλά καθώς και γι' αυτές οι οποίες δεν είναι υποχρεωμένες να μετατραπούν προβλέπονται ενισχύσεις και επιδοτήσεις και διατίθεται πρώτον, ένα ποσό τριάντα δισεκατομμυρίων δραχμών από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών που θα βαρύνει το πρόγραμμα των δημοσίων επενδύσεων.

Δεύτερον, δημιουργείται ένας ειδικός λογαριασμός με επιβολή 5% επί του συνόλου των αιτήσεων ακαθαρσιών εισπράξεων των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ. Με τους πόρους αυτούς γίνεται ανανέωση του στόλου των λεωφορείων με μία επιδότηση 20% της τιμής κτήσεως εάν είναι καινούργια ηλικίας μέχρι ενός έτους από την ημερομηνία κτήσεως. Υπάρχει και ένα άλλο 10% από τον ειδικό λογαριασμό για την ίδια κατηγορία οχημάτων. Δηλαδή, έχουμε ένα 30% επί της αξίας του λεωφορείου. Για τα μεταχειρισμένα μέχρι ηλικίας πέντε χρόνων, έχουμε 10% από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων επί της τιμής κόστους και 5% από τον ειδικό λογαριασμό, δηλαδή ένα 15%.

Δηλαδή, για τους επιχειρηματίες των Κ.Τ.Ε.Λ., που λειτουργούν κατά κάποιο τρόπο σε ένα μονοπωλιακό καθεστώς, προστατευμένο, δηλαδή, είναι σαν να έχουν ενταχθεί σε έναν αναπτυξιακό νόμο, όπου η επιδότηση μιας επένδυσής τους είναι κατά 30%. Αντίθετα για τις επιχειρήσεις μπορεί να είναι και 30%, μπορεί να είναι και λιγότερο, αλλά οι επιχειρήσεις λειτουργούν

και αναπτύσσονται σε ένα καθεστώς που δεν είναι προστατευμένο, λειτουργούν μέσα σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Ο δεύτερος τομέας στον οποίο επιχειρείται η επιδότηση και η ενίσχυση είναι ο τομέας των εγκαταστάσεων. Γίνεται και αυτό μέσα από το κονδύλιο των 30 δισεκατομμυρίων. Οι επιδοτήσεις αυτές προβλέπονται για την κατασκευή, για την επέκταση και για τον εκσυγχρονισμό των κτιριακών εγκαταστάσεων και των σταθμών των πρακτορείων, για τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου, για την αγορά και για την εγκατάσταση καινούριων συστημάτων αυτοματοποίησης διαδικασιών, μηχανοργάνωσης κ.ο.κ.

Με την ενίσχυση αυτή διατίθεται ποσό ενάμισι εκατομμυρίου δραχμών για κάθε λεωφορείο. Επίσης το 80% του 1% από το ειδικό λογαριασμό διατίθεται για τα αδύναμα Κ.Τ.Ε.Λ.. Και επίσης 1% από τον ειδικό λογαριασμό διατίθεται για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών.

Με το νομοσχέδιο αυτό επίσης επιχειρείται να αναβαθμιστεί και να διευκρινιστεί η σχέση των Κ.Τ.Ε.Λ. με τους Ο.Τ.Α.. Έτσι οι Ο.Τ.Α. Α' βαθμού, πλέον της συμμετοχής τους για τον καθορισμό των αστικών και υπεραστικών γραμμών, διενεργούν μεταφορά για τη μετακίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες, Α.Μ.Ε.Α. δηλαδή, και των Κ.Α.Π.Η., καθώς και των εργαζομένων στους οικείους Ο.Τ.Α.. Μπορούν επίσης να διενεργούν μεταφορά και μετακίνηση κατοίκων των δημοτικών διαμερισμάτων από και προς το κέντρο του δήμου, εφόσον δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή αυτή η κίνηση. Επίσης οι Ο.Τ.Α. Α' βαθμού μπορούν να συνιστούν συμβάσεις και με τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου για εκτέλεση ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής τακτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας που ήδη λειτουργεί. Ακόμη οι Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού μπορούν να συμμετέχουν στις Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. μετά από απόφαση των δημοτικών συμβουλίων και των κοινοτικών συμβουλίων και φυσικά μετά από αποδοχή του ίδιου του Κ.Τ.Ε.Λ., η απόφαση του οποίου πρέπει να είναι με πλειοψηφία 2/3.

Σε μεμονωμένα νησιά και κάτω από τις συνθήκες και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 20 του νομοσχεδίου που θα ψηφίσουμε, οι Ο.Τ.Α. Α' βαθμού μπορούν να συμμετέχουν, να αναλαμβάνουν συγκοινωνιακό έργο και μέσα από δημοτικές επιχειρήσεις, από ανώνυμες εταιρείες ή και από άλλες συνεργασίες με τα Κ.Τ.Ε.Λ..

Το δεύτερο κεφάλαιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναφέρεται στις ρυθμίσεις που αφορούν τα κέντρα τεχνικού ελέγχου. Τα Κ.Τ.Ε.Ο., ένας σημαντικός τομέας που έχει άμεση σχέση με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, έμμεσα αλλά καθοριστικά αφορούν στην αξιοπιστία των κυκλοφορούντων οχημάτων, στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που οφείλεται στην εκπομπή καυσαερίων από την κίνηση των οχημάτων και φυσικά αναφέρονται και στην οδική ασφάλεια.

Και εδώ θα μείνω λίγο για να τονίσω ακόμα μία φορά κάτι που όλοι γνωρίζουμε, δηλαδή, ότι η χώρα μας κατέχει την αρνητική πρωτιά στην Ευρώπη με τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα, τους περισσότερους νεκρούς και τραυματίες κάθε χρόνο –είχαμε δύο χιλιάδες νεκρούς και τριάντα χιλιάδες τραυματίες το 2000- με ένα συνολικό κόστος το οποίο αποτιμάται από τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο αστρονομικό ποσό του 1,2 τρισεκατομμυρίων δραχμών, το οποίο αφορά και τις ασφαλιστικές εταιρείες και αναφέρεται σε έναν αριθμό τριακοσίων είκοσι χιλιάδων τροχαίων ατυχημάτων. Να σημειώσουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ατυχημάτων, αλλά και των θανάτων προέρχεται από τη νεολαία μας που καθημερινά αποδεκατίζεται ή μένουν ανάπηροι στους δρόμους.

Δεν θα αναφερθώ αναλυτικά στη μάλιστα των τροχαίων ατυχημάτων, γιατί είναι γνωστό το θέμα. Θα ήθελα όμως να πω κάτι που γνωρίζουν και οι αρμόδιες υπηρεσίες και οι φορείς που ασχολούνται με αυτό το θέμα, ότι δηλαδή για τα τροχαία ατυχήματα οι παράγοντες που συμμετέχουν και διαμορφώνουν τις προϋποθέσεις ενός τροχαίου ατυχήματος είναι τρεις: Είναι ο οδηγός, ο άνθρωπος δηλαδή, είναι το όχημα και το οδικό δίκτυο.

Η δημιουργία των Κ.Τ.Ε.Ο. και ο τεχνικός έλεγχος που γίνεται αυτόν ακριβώς το στόχο έχουν, να εξυπηρετήσουν, να ελέγ-

ξουν την κατάσταση του οχήματος, την αξιοπιστία, την ασφαλή κίνηση στους δρόμους, ώστε αυτό καθ' εαυτό το όχημα και η λειτουργία του να μην είναι ποτέ αιτία τροχαίου ατυχήματος και η κίνηση του οχήματος να μη συμβάλλει στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Είναι όμως σε θέση τα σημερινά δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. να ανταποκριθούν σε μία ανάγκη ελέγχου τεσσάρων εκατομμυρίων επτακοσίων ή οκτακοσίων χιλιάδων οχημάτων;

Ο αριθμός των ΚΤΕΟ, η στελέχωση, ο εξοπλισμός είναι επαρκής; Τα στοιχεία δείχνουν ότι για την περιφέρεια τα πράγματα είναι κάπως καλά. Για το λεκανοπέδιο όμως της Αττικής τα πράγματα είναι δύσκολα και είναι γνωστές οι ατέλειωτες ουρές, η δυσκολία για το κλείσιμο ραντεβού για να περάσουν από το ΚΤΕΟ, με συνέπειες τους γνωστούς χρηματισμούς, τη διαφθορά και στο τέλος να κυκλοφορούν οχήματα τα οποία δεν έχουν ελεγχθεί, παρ'όλο που έχουν πάρει τη βεβαίωση ότι έχουν ελεγχθεί. Γενικά παρατηρείται μια υποβάθμιση των ΚΤΕΟ, αυτού του θεσμού, που θα μπορούμε να πούμε ότι οφείλεται στη μεγάλη αύξηση του αριθμού των οχημάτων, στην αδυναμία ολοκλήρωσης του τεχνικού ελέγχου με τις συχνότητες που απαιτούνται...

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

Παρακαλώ την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε, γιατί το νομοσχέδιο είναι μεγάλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Πόσα λεπτά θέλετε, κύριε Βλαχόπουλε, ακόμη;

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Δύο, τρία λεπτά ακόμη, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ευχαρίστως να σας τα δώσω, κύριε Βλαχόπουλε, για να ολοκληρώσετε.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτή η κατάσταση δεν μπορούσε να αφεθεί στην τύχη, γι' αυτό η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών προχώρησε στην κατάθεση αυτού του νομοσχεδίου με το οποίο προβλέπεται η ίδρυση διαπιστευμένων ιδιωτικών ΚΤΕΟ υψηλών προδιαγραφών που θα αναλάβουν τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων παράλληλα και ανταγωνιστικά με τα δημόσια ΚΤΕΟ. Επίσης προβλέπεται και η σύσταση μιας διέυθυνσης ασφαλείας χερσαίων μεταφορών που θα έχει σαν σκοπό τη χορήγηση αδειών και φυσικά θα έχει και τον έλεγχο και την εποπτεία των ΚΤΕΟ, όσον αφορά την τήρηση των κανόνων ποιότητας, αλλά και την αντιμετώπιση των θεμάτων που έχουν σχέση με τον έλεγχο και την ασφάλεια των οδικών μεταφορών μέσω σταθερής τροχιάς.

Πιο συγκεκριμένα: Τα σημαντικά σημεία του νομοσχεδίου και του κομματιού αυτού που αφορούν τα ΚΤΕΟ είναι ότι τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ ιδρύονται από φυσικά και νομικά πρόσωπα που έχουν τον αποκλειστικό έλεγχο των ΚΤΕΟ. Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ δεν μπορούν να συσταθούν από όσους δραστηριοποιούνται στους τομείς εμπορίας αυτοκινήτων. Δεν επιτρέπεται η ίδρυση ιδιωτικών ΚΤΕΟ σε περιοχές αμιγούς κατοικίας. Δεν μπορούν να ασχολούνται με τα ΚΤΕΟ όσοι ασχολούνται με συναφείς επιχειρήσεις, συνεργεία κ.ο.κ. Ορίζονται με το νομοσχέδιο τα δικαιολογητικά για την άδεια ίδρυσης και λειτουργίας των ΚΤΕΟ κ.ο.κ. Επίσης κάτι που έχει σχέση με τη διευθύνση ασφαλείας των χερσαίων μεταφορών, το ανέφερα προηγουμένως.

Το τρίτο κεφάλαιο –θα αναφερθώ επιγραμματικά– αναφέρεται σε ρυθμίσεις και μεταβατικές διατάξεις που έχουν σχέση με τη χορήγηση αδειών οδήγησης. Και αυτό είναι μια προσαρμογή στην αντίστοιχη οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως και λοιπές ρυθμίσεις που έχουν σχέση με τα θέματα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Επί παραδείγματι, κάποιος ο οποίος είναι να πάρει αναπηρική σύνταξη, όταν πηγαίνει για να πάρει τη σύνταξη αυτή, θα πρέπει να καταθέτει την άδεια οδήγησης, να ελεγχεται, να περνάει από δευτεροβάθμια επιτροπή και εφόσον από τη δευτεροβάθμια επιτροπή παίρνει το πράσινο φως να μπορεί να παίρνει την άδεια οδήγησης ξανά, γιατί έχουμε πολλά ατυχήματα.

Επίσης γίνονται ρυθμίσεις για την επίδραση του οινοπνεύματος και των άλλων τοξικών ουσιών στα τροχαία ατυχήματα. Εδώ, δηλαδή, στην ουσία υιοθετείται και νομοθετείται και νομιμοποιείται ο τρόπος ελέγχου του οινοπνεύματος με τον εκπνε-

όμενο αέρα, διότι μέχρι τώρα το νόμιμο ήταν με την αιμοληψία. Επομένως, νομιμοποιείται, δίνονται τα όρια του οιοσπνεύματος που πρέπει να υπάρχουν στον εκπνεόμενο αέρα και γίνονται και οι αντίστοιχες ρυθμίσεις όσον αφορά τις ποινές κ.ο.κ.

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

Κύριε Πρόεδρε, τελειώνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Με μια άλλη διάταξη δίδεται η δυνατότητα ανάπτυξης τηλεπικοινωνιακών δικτύων από ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ, αξιοποιώντας αυτοί τις υποδομές τους, επίσης ρυθμίζονται άλλα θέματα τεχνικού ελέγχου, καθώς και θέματα πολιτικής αεροπορίας.

Θα αναφερθώ στις άγονες γραμμές. Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου εδώ και ένα χρόνο προσπάθησε να αξιοποιήσει μια δυνατότητα που δίνεται από αντίστοιχη οδηγία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ζήτησε και πήρε την έγκριση από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα να εντάξει δέκα άγονες αεροπορικές γραμμές, για τα νησιά κυρίως, σε ειδικό καθεστώς ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Παρακαλώ ολοκληρώστε. Έχετε και δευτερολογία. Αν θα συνεχίσουμε έτσι, δεν πρόκειται να βγάλουμε πέρα τη συνεδρίαση.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Επίσης μια άλλη ρύθμιση που αφορά τα άτομα με ειδικές ανάγκες, όπου δίνονται, παραδείγματος χάριν, χίλιες μονάδες σταθερής τηλεφωνίας σε τυφλούς και σε άτομα τα οποία έχουν παραπληγικές αδυναμίες και επίσης ένα 50% (έκπτωση) σε άτομα που έχουν προβλήματα ακοής για τα γραπτά μηνύματα.

Υπάρχουν και άλλες διατάξεις, τις οποίες θα έχουμε την ευκαιρία να αναπτύξουμε στη δευτερολογία μας. Πιστεύω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο λύνει πολλά προβλήματα στο χώρο των επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία και στο χώρο των ΚΤΕΟ και θα πρέπει να ψηφισθεί ομόφωνα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας ορίζει για τη συζήτηση του σημερινού νομοσχεδίου «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις» ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή κ. Σταύρο Σκοπελίτη.

Το λόγο έχει η εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας κα Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Γιατί δεν αφήνετε μια άνεση χρόνου στους εισηγητές, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Στα είκοσι πέντε λεπτά πήγε ο εισηγητής, του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κύριε Γκελεστάθης. Δεν χρειάζεται η κυρία συνάδελφος συνηγόρους. Οι εισηγητές έχουν συνηγόρο το Προεδρείο, αλλά πρέπει να προχωρήσουμε με βάση τον Κανονισμό. Σήμερα έχουμε αποφασίσει ότι θα τελειώσουμε επί της αρχής και ήδη είναι εγγεγραμμένοι δεκατέσσερις συνάδελφοι.

Έχετε το λόγο, κα Τσαρουχά. Συγγνώμη για τη διακοπή.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ : Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι καλούμαστε σήμερα με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο που αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς των πολιτών, δηλαδή, ένα κομμάτι από την ποιότητα της ζωής τους, να συζητήσουμε και να αποφασίσουμε εάν πρόκειται για ένα πλήρες και ολοκληρωμένο σχέδιο νόμου, το οποίο θα οδηγήσει σε μια επιτυχημένη προσαρμογή των δημοσίων επιβατικών μεταφορών στα ευρωπαϊκά δεδομένα ή εάν πρόκειται για μια πρόχειρη αντιμετώπιση, που δεν θα καλύψει και δεν θα αποκαταστήσει τις διαχρονικές αδικίες και τα διαχρονικά ελλείμματα δίκαιης συμπεριφοράς της πολιτείας προς τους κατοίκους της ελληνικής περιφέρειας οι οποίοι, όπως, θα τεκμηριωθεί παρακάτω, για μια ακόμη φορά αντιμετωπίζονται σαν πολίτες δεύτερης κατηγορίας σε σχέση με τους κατοίκους των μεγάλων αστικών κέντρων.

Εμείς πιστεύουμε, παρά τις όποιες θετικές πρωτοβουλίες και την ειλικρινή διάθεση για προσέγγιση από πλευράς του Υπουργείου Μεταφορών, ότι σύντομα θα υποχρεωθούμε από τις εξελίξεις να επανέλθουμε, αφού βέβαια θα έχουμε δημιουργήσει μια σειρά από αδιέξοδα σε όλους τους εμπλεκόμενους με τον καινούριο νόμο. Βέβαια το νομοσχέδιο αναφέρεται σε ουσιαστικά θέματα που έχουν σχέση με την οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών, καθώς και μεταβατικές και άλλες διατάξεις.

Σ' ό,τι αφορά το πρώτο κεφάλαιο θα ήταν σωστό να ειπωθεί τι ακριβώς προσπαθούμε να προσεγγίσουμε, ώστε να συνειδητοποιήσουμε το μέγεθος του όλου θέματος και τις προεκτάσεις του. Τα υπεραστικά λεωφορεία διακινούν ετησίως εκατόν πενήντα εκατομμύρια επιβάτες, τετρακόσιες χιλιάδες (400.000) ημερησίως και είναι ο μεγαλύτερος φορέας, αν και διασπασμένος, επιβατικών μεταφορών της χώρας μας. Είναι οργανωμένα σε εξήντα ΚΤΕΛ με δώδεκα χιλιάδες εργαζόμενους και με ετήσιο τζίρο 120.000.000.000 δραχμές περίπου, ενώ διαθέτουν τέσσερις χιλιάδες εκατό λεωφορεία, από τα οποία το 80% περίπου ξεπερνά σε ηλικία τα είκοσι δύο χρόνια. Θα ήταν σωστό από όλους να συγκρατηθεί αυτό το νούμερο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί βάσει του νομοσχεδίου τα παραπάνω οχήματα θα πρέπει να αποσυρθούν το 2004, καθώς τίθεται όριο ηλικίας. Και τα τριάντα τρία αστικά ΚΤΕΛ ανά τη χώρα που διαθέτουν επτακόσια πενήντα πέντε λεωφορεία, από τα οποία το 82% περίπου ή εξακόσια οχήματα ξεπερνούν την δεκαπενταετία και διακινούν εκατόν είκοσι εκατομμύρια επιβάτες, με ετήσιο τζίρο 18.000.000.000 δραχμές και τρεις χιλιάδες εργαζόμενους. Δηλαδή συνολικά αναφερόμαστε σε δεκαπέντε χιλιάδες εργαζόμενους που εξυπηρετούν διακόσια εβδομήντα εκατομμύρια επιβάτες και έχουν ετήσιο τζίρο 138.000.000.000 δραχμές.

Πολλοί πιστεύουν -και μεταξύ αυτών και ο αρμόδιος Υπουργός- ότι με την κρατική ενίσχυση των τριάντα δισεκατομμυρίων (30.000.000.000) δραχμών που προβλέπεται στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου και που αφορά την ενίσχυσή τους για την κατασκευή και τον εκσυγχρονισμό των κτιριακών εγκαταστάσεων, για την κατασκευή σταθμών αφίξεως και αποχώρησης, πρακτορείων, εγκατάστασης συστημάτων αυτοματισμού και μηχανοργάνωσης, για να δημιουργηθεί ένα ενιαίο κέντρο κράτησης εισιτηρίων, την αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, θα πεισθούν οι μέτοχοι να προχωρήσουν σε μια σειρά από επενδύσεις ώστε να γίνει επιτυχής, επιτέλους, ο προσδοκώμενος εκσυγχρονισμός των δημοσίων μεταφορών της επαρχίας.

Κύριε Πρόεδρε, το ποσό των τριάντα δισεκατομμυρίων δραχμών που θα βαρύνει το πρόγραμμα των δημοσίων επενδύσεων, θεωρώμε ότι δεν επαρκεί και είναι βέβαιο ότι όλα θα μεταφερθούν στις πλάτες των πολιτών της περιφέρειας οι οποίοι με τις αυξήσεις των εισιτηρίων ύψους 5% που προβλέπεται στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου, που θα ακολουθήσουν και ορίζονται σε αυτόν το νόμο, θα επιβαρυνθούν για να γίνει με επιτυχία, όπως προσδοκάται, ο εκσυγχρονισμός που επαγγέλλεται ο κύριος Υπουργός.

Και εδώ σημειώνεται η πρώτη ένσταση από την πλευρά μας. Η πληρωμή των ελλειμμάτων των δημοσίων συγκοινωνιών ή της οποιας άσκησης κοινωνικής πολιτικής από την πλευρά της Κυβέρνησης είναι υποχρέωση του κράτους, εφόσον πρέπει να ασκείται μία κοινωνική πολιτική. Αλλά εκ των πραγμάτων διαφοροποιούμε εμείς στο εξής: Ο κρατικός προϋπολογισμός ασχολείται με τις αστικές συγκοινωνίες των Αθηνών. Το ίδιο συμβαίνει και με τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Καλύπτει τις δαπάνες εκσυγχρονισμού τους και τα ελλείμματα που δημιουργούνται εκάστοτε με εκατοντάδες δισεκατομμύρια δραχμές, ενώ τώρα εμείς ζητούμε από τους πολίτες της περιφέρειας, που τελικά όπως αποδεικνύεται για μια ακόμα φορά είναι δεύτερης επιλογής, να καλύψουν μέσα από τις αυξήσεις των εισιτηρίων τους το κόστος του εκσυγχρονισμού των μεταφορών που τους αφορούν, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω.

Κύριε Υπουργέ, είναι άνιση και άδικη η μεταχείριση των Ελλήνων πολιτών που γίνεται από την πλευρά της Κυβέρνησής σας.

Η πολιτεία καλύπτει τα ελλείμματα των φορέων των συγκοινωνιών, που εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών, αλλά και της Θεσσαλονίκης και όπως προκύπτει από τους δημοσιευθέντες ισολογισμούς των φορέων αυτών, που εκμεταλλεύονται αυτές οι συγκοινωνίες της πρωτεύουσας και της συμπρωτεύουσας ΕΘΕΛ, ΗΣΑΠ, ΗΛΠΑΠ και ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, κατά τη χρήση του 2000 ενέγραψαν ζημίες ενενήντα επτά δισεκατομμυρίων δραχμών, ενώ οι συσσωρευμένες ζημίες τους ανήλθαν σε τετρακόσια τριάντα οκτώ δισεκατομμύρια δραχμές, που αν προστεθούν στα εννιακόσια δισεκατομμύρια, που διεγράφησαν προ τριετίας, οι ζημίες αγγίζουν το αστρονομικό ποσό του 1,5 τρισεκατομμυρίου δραχμών.

Με ποιο σκεπτικό υπάρχει η επιδότηση του επιβάτη από τον κρατικό προϋπολογισμό, όπως γίνεται στον ΟΑΣΑ και στον ΟΑΣΘ, ενώ τους πολίτες της επαρχίας όχι μόνο δεν τους επιδοτούμε, αλλά τους καλούμε να πληρώσουν δύο φορές; Τη μία να πληρώσουν σαν Έλληνες πολίτες τους φόρους τους και παραπέρα την επιδοματική πολιτική προς τους κατοίκους των δύο μεγάλων αστικών κέντρων και την άλλη να πληρώσουν έμμεσα για τις επενδύσεις που θα γίνουν και που τους αφορούν. Για ένα ποσό της τάξης των επτά δισεκατομμυρίων δραχμών –γιατί τόσο περίπου είναι το ποσό, που θα συγκεντρωθεί από την αύξηση των εισιτηρίων, που θα επιβληθεί– χωρίζουμε τους επιβάτες της χώρας μας σε δύο κατηγορίες. Τους αντιμετωπίζουμε με δύο μέτρα και δύο σταθμά. Γιατί κανένας μας δεν θα μπορεί να προβάλει οποιοδήποτε επιχείρημα για να πείσει τους πολίτες της επαρχίας, ότι δεν χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Δηλαδή, κύριε Υπουργέ, τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία ΚΤΕΛ δεν εξυπηρετούν Έλληνες πολίτες; Δηλαδή, ένα ποσό της τάξεως των είκοσι δισεκατομμυρίων δραχμών επιπλέον του ποσού των τριάντα δισεκατομμυρίων δραχμών που προβλέπεται στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου για τον εκσυγχρονισμό των συγκοινωνιών της περιφέρειας δεν μπορεί να δοθεί από τις δημόσιες επενδύσεις, ώστε να αποφευχθεί η επιβάρυνση των πολιτών της περιφέρειας; Δεν είναι υποχρέωση της πολιτείας απέναντι στον πολίτη της επαρχίας, όπως συμβαίνει με τον κάτοικο της πρωτεύουσας;

Ξεχνούμε σήμερα ότι οι πολίτες της ελληνικής περιφέρειας βιώνουν με το δικό τους τρόπο την ασκούμενη σε βάρος τους πολιτική από την Κυβέρνησή σας; Αρκεί να θυμίσουμε τους δείκτες ανεργίας και μείωσης του πληθυσμού που αποδεικνύουν του λόγου το αληθές. Ο Σερραϊός ή ο κάθε Σερραϊός πολίτης καλείται να πληρώσει ένα ποσό για να μετακινείται ο κάθε Αθηναίος πολίτης, ενώ αντίθετα αυτός δεν πληρώνει για τον επαρχιώτη πολίτη.

Νομίζω –και θα συμφωνήσετε όλοι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι– ότι δεν πρέπει να υπάρχουν πολίτες πρώτης, δεύτερης και τρίτης κατηγορίας. Επιβάλλεται η αύξηση του ποσού των τριάντα δισεκατομμυρίων δραχμών, που διατίθεται για να δοθούν όλες οι δυνατότητες σε όλες τις εταιρείες, που θα δημιουργηθούν με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, για να επιβιώσουν στο δύσκολο οικονομικό περιβάλλον, ώστε να προσφέρουν την απαιτούμενη ποιότητα στο επιβατικό κοινό της περιφέρειας και να μην αντιμετωπίσουν οι ίδιες αυτές εταιρείες προβλήματα στα επόμενα χρόνια. Να διατηρήσουν τον κοινωνικό τους χαρακτήρα και να επιτελέσουν σωστά το κοινωνικό έργο που προσφέρουν.

Γιατί είναι βέβαιο ότι αν σήμερα δεν αντιμετωπίσουμε ουσιαστικά τις εξελίξεις, τότε με μαθηματική ακρίβεια κάποια στιγμή στο μέλλον, όχι μόνο η παροχή του αγαθού της συγκοινωνίας από το κράτος προς τον πολίτη δεν θα είναι σωστή, αλλά και οι εταιρείες, που θα δημιουργηθούν, είναι βέβαιο, ότι θα γίνουν προβληματικές επιχειρήσεις με όλα τα επακόλουθα.

Με το παρόν νομοσχέδιο παραχωρείται στα ΚΤΕΛ το κοινωνικό έργο μέχρι 31.12.2009, ενώ υποχρεώνεται παράλληλα ο κλάδος να εκσυγχρονίσει τις υποδομές του, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και να εξασφαλιστεί η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού σε κάθε γωνιά της χώρας μας.

Με ποια λογική οι μέτοχοι αυτοκινητιστές θα προχωρήσουν σε τέτοιες επενδύσεις και οπωσδήποτε σε λήψη δανείων για την

υλοποίηση αυτών, όταν στο χρονικό διάστημα των οκτώ ετών, που υπολείπεται για τη λήψη του μεταφορικού έργου δεν είναι δυνατή, ούτε η απόσβεση της αγοράς ενός καινούριου λεωφορείου.

Είναι βέβαιο ότι ο μέτοχος θα προτιμήσει να αγοράσει ένα μεταχειρισμένο όχημα δεκαπενταετίας και όχι ένα καινούριο, όταν το μέλλον του με τα εναπομείναντα οκτώ χρόνια έργου είναι αβέβαιο και ανασφαλές.

Όπως σωστά ανέφερε ο αγαπητός συνάδελφος και πρώην Υπουργός Μεταφορών κ. Γκελεστάθης και διερωτήθηκε κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού στη Διαρκή Επιτροπή, για ποιο λόγο όλα τα ΚΤΕΛ που εφάπτονται της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Θεσσαλονίκης να προχωρήσουν σε επενδύσεις, όταν γνωρίζουν –βέβαια δεν μπορούμε τώρα να το ορίσουμε χρονικά με τους ρυθμούς που κινούμαστε– ότι σε λίγα χρόνια η γραμμή αυτή θα καλύπτεται στο ελάχιστον χρονικό διάστημα των τρεισήμισι ωρών; Πάντως είναι γνωστό ότι ήδη αρκετές άδειες ΚΤΕΛ παραμένουν στα αζήτητα και πιθανόν αυτή η κατάσταση να χειροτερεύει.

Αν όντως, αγαπητοί συνάδελφοι, θέλουμε το νομοσχέδιο αυτό να φέρει την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό θα πρέπει το μεταφορικό έργο να παραταθεί σαφέστατα για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

Μπορούμε από κοινού, κύριε Υπουργέ, να αποφασίσουμε –το δηλώσαμε και στη Διαρκή Επιτροπή, ότι θα συναινέσουμε σ' αυτό– στην επέκταση του χρονικού ορίζοντα, που θα διασφαλίσει με τον καλύτερο δυνατόν τρόπο τις όποιες επιφυλάξεις των ανθρώπων, που δραστηριοποιούνται στο αντικείμενο αυτό. Το διάστημα των οκτώ ετών που προβλέπεται τα ΚΤΕΛ με τη νέα τους μορφή να εκσυγχρονιστούν και να βελτιώσουν τις υπηρεσίες τους, ώστε στο μέλλον να αντεπεξέλθουν με επιτυχία σε οποιοδήποτε ανταγωνιστικό περιβάλλον επιβληθεί από κοινοτικό ή ελληνικό δίκαιο δεν είναι αρκετό για να αποσβεστούν οι επενδύσεις, που προβλέπονται να γίνουν για σταθμούς, για ανανέωση τροχαίου υλικού και άλλα, που αναφέρθηκαν ανωτέρω.

Κύριε Υπουργέ, επιμένω να λύσουμε οριστικά κάποια θέματα τώρα, ώστε στο μέλλον να μην επανέλθουμε. Έχουμε καθήκον να δημιουργήσουμε όλες εκείνες τις προϋποθέσεις, ώστε οι νέες εταιρείες να έχουν όλα τα εχέγγυα, ώστε να μπορέσουν με τον καλύτερο δυνατόν τρόπο να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες μετακίνησης του πολίτη στις περιφέρειες, αλλά και του δικαίωμά τους να υπάρχουν και μάλιστα εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, που η χώρα μας θα πρέπει να δείξει ένα διαφορετικό πρόσωπο στους εκατοντάδες χιλιάδες επισκέπτες, που θα τους παρακολουθήσουν, και στις μεταφορές.

Είναι άδικο την κοινωνική πολιτική, που ασκείται μέσω των παρεμβάσεων της πολιτείας, να υποχρεωθούν να την πληρώσουν οι υπό ίδρυση εταιρείες! Θα έπρεπε να εγγράφονται στον προϋπολογισμό του κάθε Υπουργείου, όπως σας επισημάναμε και στη Διαρκή Επιτροπή, πιστώσεις για την καταβολή της δαπάνης, που προκύπτει από την πολιτική των μειωμένων εισιτηρίων, κομίστρων ή της ελεύθερης διακίνησης ομάδων, όπως ήδη πράττει το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας.

Κύριε Υπουργέ, ειλικρινά θα ήμουν ιδιαίτερα ευτυχής αν σε τρεις μήνες από σήμερα επισκεφθούμε στην Ομόνοια το πρώτο κέντρο έκδοσης εισιτηρίων για όλες τις λεωφορεακικές γραμμές των ΚΤΕΛ, όπως μας υποσχεθήκατε. Ειλικρινά θα αναγνωριστεί από την πλευρά μας, από όλους μας η επιτυχία.

Κύριε Πρόεδρε, ας ελπίσουμε ότι θα ισχύσουν τα χρονοδιαγράμματα για ένα νομοσχέδιο που προβλέπει μεταξύ των άλλων και την έκδοση είκοσι τουλάχιστον υπουργικών αποφάσεων και προεδρικών διαταγμάτων για την εξειδίκευση του περιεχομένου του και οι όποιες ατέλειες και ασάφειές του, ας μην αποτελέσουν τροχοπέδη στην εφαρμογή του νομοσχεδίου.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε τώρα μια μικρή αναφορά στη μέχρι σήμερα κρατούσα κατάσταση στα ΚΤΕΟ της χώρας και πιο συγκεκριμένα της ιδιαίτερής μου πατρίδας, των Σερρών. Στις Σέρρες, λοιπόν, λειτουργεί ΚΤΕΟ από την ημέρα που ιδρύθηκαν αυτά στην Ελλάδα και σήμερα με τις κείμενες διατάξεις κάθε ελεγκτής θα πρέ-

πει να εξετάζει και να ελέγχει κατά μέσο όρο δεκαπέντε περίπου οχήματα την ημέρα. Αν αυτό το αναγάγουμε σε ετήσια βάση, δηλαδή, περίπου έντεκα μήνες, που εργάζεται ο κάθε ελεγκτής, για είκοσι ημέρες κατά μέσο όρο εργασίες τον μήνα, συνολικά έχουμε διακόσιες είκοσι εργασίες ημέρες επί δεκαπέντε οχήματα την ημέρα, που ελέγχει και πρέπει να ελέγχει ο κάθε ελεγκτής, καταλήγουμε στο συμπέρασμα, ότι ο κάθε ελεγκτής σε ετήσια βάση ελέγχει περίπου τρεις χιλιάδες τριακόσια οχήματα. Οι τέσσερις εργαζόμενοι ελεγκτές στο ΚΤΕΟ Σερρών σήμερα σε ετήσια βάση, εξετάζουν και μπορούν να ελέγξουν μόνο δεκατρείς χιλιάδες διακόσια οχήματα το χρόνο, δηλαδή από τα εβδομήντα πέντε χιλιάδες οχήματα που υπάρχουν στο Νομό Σερρών και με βάση τον ανά διετία υποχρεωτικό έλεγχο των οχημάτων, δεν μπορούν να ελεγχθούν περίπου τα είκοσι πέντε χιλιάδες οχήματα.

Με τον παραπάνω συλλογισμό –και συγγνώμη σας κούρασα με τα νούμερα- ήθελα να αποδείξω ότι τόσο την αναγκαιότητα να δημιουργηθούν ιδιωτικά ΚΤΕΟ, όσο να καυτηριάσω την πολιτική αυτή που τα δημιουργήσε, χωρίς να έχει αναλάβει η Κυβέρνηση την υποχρέωση να υποστηρίξει σε όλη την πορεία τους, ώστε να μπορέσουν αυτά να επιτελέσουν με επιτυχία το έργο τους.

Σήμερα, λειτουργούν στη χώρα μας πενήντα οκτώ ΚΤΕΟ, τα οποία επαρκούν μόνο για το 60% των αναγκών τεχνικών ελέγχων. Δηλαδή ελέγχονται μόνο επτακόσιες πενήντα χιλιάδες με οκτακόσιες χιλιάδες περίπου οχήματα, έναντι ενός εκατομμυρίου τριακόσιες χιλιάδες που θα έπρεπε.

Ο θεσμός των δημόσιων ΚΤΕΟ δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις και όλα αυτά γιατί εγκαταλείφθηκαν επί χρόνια σε υπανάπτυξη, ώσπου τελικά να έρθουμε σήμερα και να διαπιστώσουμε, ότι πλέον δεν αρκούν. Αν αυτό συνέβαινε στο παρελθόν, σήμερα με οποιοδήποτε κόστος θα πρέπει να δημιουργήσουμε τις συνθήκες εκείνες, ώστε κανένα αυτοκίνητο χωρίς έλεγχο να μην κυκλοφορεί στους ελληνικούς δρόμους, κανένα τροχαίο ατύχημα στο μέλλον να μην οφείλεται σε ανέλεγκτο όχημα. Ο αριθμός των οχημάτων πραγματικά αυξάνεται χρόνο με το χρόνο, οι κτιριακές εγκαταστάσεις όμως και η υποδομή δεν επαρκεί, ενώ σε ορισμένους νομούς, όπως με έχουν πληροφωρήσει, στα Χανιά αν δεν κάνω λάθος δεν λειτουργούν καν ΚΤΕΟ. Παράλληλα όμως εκτός από τα κρατικά οχήματα και τις νταλίκες, χιλιάδες αυτοκίνητα κυρίως από τις γειτονικές βαλκανικές χώρες, που κυκλοφορούν σε ελληνικούς δρόμους, είναι επικίνδυνα και ρυπαίνουν ανεξέλεγκτα το περιβάλλον, αφού δεν υποβάλλονται ούτε καν στο στοιχειώδη τεχνικό έλεγχο με την είσοδό τους στη χώρα μας.

Κύριε Υπουργέ, για να αποφύγουμε τους όποιους κινδύνους, θα πρέπει να δημιουργηθούν λόγω της ιδιαιτερότητας των ελληνικών συνόρων ΚΤΕΟ, όχι μόνο στην περιοχή της Καραβιάς και της Κρουσταλοπηγής, όπως προωθείται, αλλά και σε όλους τους συνοριακούς σταθμούς της βορείου Ελλάδος και ειδικά στον Προμαχώνα, όπου πραγματικά υπάρχει λόγω και των τελευταίων εξελίξεων στην ευρύτερη περιοχή μία ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση τροχοφόρων τα τελευταία χρόνια.

Προβλήματα υπάρχουν όχι μόνο από τα ανέλεγκτα οχήματα, αλλά όπως γνωρίζετε καλύτερα και με την κάρτα ελέγχου καυσασερίων, που δεν εφαρμόζεται σε όλη την Επικράτεια είτε γιατί τα ΚΤΕΟ, που δραστηριοποιούνται σε αυτές τις περιοχές, δεν έχουν το προσωπικό, που απαιτείται για τον απαραίτητο έλεγχο για την έκδοση αυτών των καρτών είτε διότι τα ιδιωτικά συνεργεία δεν έχουν πάρει ακόμα τις σχετικές άδειες από τις κατά τόπους νομαρχίες.

Τελικά προβλήματα υπάρχουν και υπάρχουν πολλά, κύριε Υπουργέ. Το 30% των αυτοκινήτων της σύγχρονης τεχνολογίας που κινούνται στους ελληνικούς δρόμους σήμερα έχουν ληγμένους καταλύτες ή χαλασμένους και επιβαρύνουν επικίνδυνα την ατμοσφαιρική ρύπανση. Είναι άδικο σε αυτούς που οραματίστηκαν και πάλεψαν για την επιτυχία τους, να αφήσουμε αυτά σήμερα στο έλεός τους.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της τακτικής από πλευράς της Πολιτείας, είναι τα ΚΤΕΟ. Η ελληνική Πολιτεία έχει ετησίως έσοδα...

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Κύριε Πρόεδρε, θα χρησιμοποιήσω πέντε λεπτά από τη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Βλέπετε πως έγινε η κακή αρχή. Εγώ φταίω, μέφομαι τον εαυτό μου. Θα σας δώσω δυο τρία λεπτά να ολοκληρώσετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Συναινετικά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Είναι εγγεγραμμένοι πολλοί συνάδελφοι και πρέπει να μιλήσουν. Και δεν θα πρέπει να μιλήσουν μετά τις 12 τη νύχτα. Είναι ήδη εγγεγραμμένοι δεκαοκτώ. Θα τηρήσουμε τον Κανονισμό. Τοποθετούμε υπέρ των συναδέλφων. Η αλληλεγγύη, λοιπόν, να εκφράζεται πρώτα αναμεταξύ μας.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ: Αλλά το διαπράξατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Δεν το διέπραξα. Ακολούθησα την πεπατημένη.

Συνεχίστε, κυρία Κόλλια.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ ΤΣΑΡΟΥΧΑ: Είναι χαρακτηριστικό ότι η ελληνική πολιτεία έχει έσοδα 9 δισεκατομμύρια δραχμές και δεν έχει επενδύσει στον τομέα αυτό ώστε να καλυφθούν τα κενά και οι αδυναμίες και να παρέχεται ο αξιόπιστος έλεγχος. Αν υπάρχουν υπόνοιες για τον έλεγχο που ασκείται στα δημόσια ΚΤΕΟ κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από τους κρατικούς λειτουργούς, φανταστείτε τι θα λέγεται σε λίγο καιρό για τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Πώς θα διασφαλιστεί η αξιοπιστία τους; Σ' αυτήν την άποψη, θα έλεγα έρχεται αρωγός και το αρμόδιο Υπουργείο, το οποίο δεν εμπιστεύεται τον τεχνικό έλεγχο των επιβατικών δημόσιας χρήσης, των φορτηγών αυτοκινήτων άνω των τρεισήμισι τόνων και των λεωφορείων στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Όλοι συμφωνούμε για την αναγκαιότητα της δημιουργίας τους και θα πρέπει όμως να διασφαλίσουμε το κύρος και την αυριανή τους αξιοπιστία. Και το πρώτο ερώτημα που τίθεται είναι σε ποιους θα επιτρέψουμε να τα δημιουργήσουν; Ποιοι είναι οι μελλοντικοί ενδιαφερόμενοι για την ίδρυση και λειτουργία ενός δικτύου ΚΤΕΟ σε όλη τη χώρα;

Σύμφωνα με το νομοσχέδιο τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ θα μπορούν να ιδρυθούν από κάθε ενδιαφερόμενο πλην των εταιρειών εμπορίας αυτοκινήτων. Δηλαδή αποκλείονται οι εταιρείες αυτοκινήτων. Επίσης επιτρέπεται η ίδρυση ΚΤΕΟ από συνεργεία επισκευής, αρκεί να μη συστεγάζονται με τον έλεγχο. Άρα όσα συνεργεία έχουν δημιουργηθεί και λειτουργούν μέχρι σήμερα και έχουν τις προϋποθέσεις ελέγχου, θα πρέπει και αυτά να τα αποκλείσουμε. Νομίζω ότι η προϋπόθεση για την έγκριση λειτουργίας ίδρυσης ιδιωτικών ΚΤΕΟ θα πρέπει να αναθεωρηθεί ως προς το εμβαδόν του οικοπέδου, κύριε Υπουργέ, και να διαχωριστεί ανάλογα με τις συνθήκες που υπάρχουν σε κάθε περιοχή της χώρας. Είναι ιδιαίτερα δύσκολο να βρεθεί ένας τέτοιος χώρος στα μεγάλα αστικά κέντρα αλλά και στα λίγο μικρότερα. Πιστεύω ότι λόγω του γεγονότος, που προβλέπεται από το νομοσχέδιο, δηλαδή οι άδειες να χορηγούνται από τις κατά τόπους περιφέρειες ή μέχρι να δημιουργηθούν οι ανάλογες υπηρεσίες αυτές από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών όχι μόνο αφαιρεί αρμοδιότητες από τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, όπως σας τονίσαμε ιδιαίτερα και στη Διαρκή Επιτροπή, αλλά μάλλον υποκρύπτονται σκοπιμότητες. Και σήμερα αυτές υποκρύπτονται, φοβούμαι ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα θα διαφανούν και θα εμφανιστούν.

Όλοι σήμερα ασ αναλάβουν τις ευθύνες τους. Θα συμβεί το αναπόφευκτο και απλά θα διαπιστωθούν υποψίες της αγοράς, ότι δηλαδή τα μεγάλα οικονομικά συμφέροντα επιθυμούν να ανοίξουν ΚΤΕΟ στις μεγαλύτερες πόλεις της χώρας.

Καταλήγοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να τονίσω σε ότι αφορά τα ΚΤΕΟ ότι η διενέργεια τεχνικού ελέγχου και από ιδιωτικά ΚΤΕΟ είναι σίγουρα προς τη σωστή κατεύθυνση. Το ζητούμενο είναι όμως να τα θωρακίσουμε, να θωρακίσουμε το σύστημα των ιδιωτικών ΚΤΕΟ, τα οποία θα πρέπει να υπόκεινται και στον τεχνικό έλεγχο ενός εποπτικού μηχανισμού αλλά και να μην επιτρέψουμε σε κανέναν να μονοπωλήσει τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, όπως έχει συμβεί στη Γαλλία, παρά να τα στηρίξουμε και με πιο συγκεκριμένες ακόμη προτάσεις και ρυθμίσεις. Το μέλλον θα

μας δείξει ποιοι, πώς και γιατί θα ασχοληθούν ιδιαίτερα με το αντικείμενο αυτό.

Θα ήθελα να καταγραφεί ότι η κάρτα καυσαερίων σύμφωνα και με επίσημα στοιχεία λειτουργήσε ικανοποιητικά. Μήπως όμως, κύριε Υπουργέ, έχετε την πρόθεση ακόμη και αυτήν τη μικρή δυνατότητα να την αφαιρέσετε από τα διαπιστευμένα συνεργεία που ήδη την εκτελούν. Αν μελετήσουμε τα στοιχεία που δημοσιεύονται στο site του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και αναφέρεται στην περίοδο του 2001 από Ιανουάριο μέχρι και Αύγουστο θα διαπιστώσουμε ότι διενεργήθηκαν από είκοσι τρεις χιλιάδες περίπου συνεργεία της τροχαίας έλεγχοι που αφορούσαν περίπου τετρακόσιες ογδόντα πέντε χιλιάδες άτομα από τα οποία με ένδειξη μέθης βρέθηκαν περίπου τριάντα έξι χιλιάδες και οδηγήθηκαν στο αυτόφωρο τέσσερις χιλιάδες εξακόσιοι ογδόντα και απ' αυτά μηνύθηκαν τέσσερις χιλιάδες τριακόσιοι πενήντα επτά οδηγοί. Αν συνεχιστεί, κύριε Υπουργέ, η ίδια πρακτική του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης που απαιτεί και θέτει συνεχώς ιδιαίτερα υψηλούς στόχους για ελέγχους από τις υπηρεσίες της τροχαίας, τα νέα χαμηλά ποσοστά αλκοόλης που προβλέπονται είναι βέβαιο ότι θα οδηγήσουν με μαθηματική ακρίβεια σε διαπίστωση παράβασης σε κάθε ελεγχόμενο οδηγό.

Το ερώτημα είναι τι ακριβώς ζητάμε: Να περιορίσουμε τα ατυχήματα, να εφαρμόσουμε μια καθαρά εισπρακτική πολιτική ή να καταδυναστεύσουμε τον Έλληνα οδηγό; Θεωρώ ότι είναι ύψιστη προτεραιότητα, αντί να επιτείνουμε την αστυνόμευση, να ξεκινήσουμε μια μεγάλη ενημερωτική καμπάνια σε πανελλήνια κλίμακα και ιδιαίτερα στους νέους οδηγούς και στους νέους ανθρώπους της χώρας μας, ώστε έγκαιρα να ενημερωθούν για τα νέα δεδομένα που τους αφορούν και παράλληλα να τονιστούν οι επιπτώσεις από τη χρήση αλκοόλ. Ποιος Έλληνας που βγαίνει το βράδυ δεν πίνει ένα ποτήρι μπίρα; Δηλαδή, μια νυχτερινή έξοδος, ένα ποτό και μετά παράβαση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Σας παρακαλώ να κλείσετε. Έχετε και δευτερολογία. Έχετε πάει στα είκοσι πέντε λεπτά. Παρακαλώ μια τελευταία φράση και να κλείσετε.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ: Ο κύριος συνάδελφος μίλησε είκοσι επτά λεπτά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Σταμάτησε ο κύριος συνάδελφος στα είκοσι πέντε λεπτά και μην κάνετε συγκρίσεις. Το Προεδρείο είναι αντικειμενικό.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ: Κύριε Πρόεδρε, αφορά την ευαίσθητη μερίδα των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κυρία Κόλλια, πολύ ωραία αυτά, αλλά να προσέχετε και την «οικονομία» του χρόνου του λόγου σας. Σας προειδοποίησα από τα δεκαεννέα λεπτά. Παρακαλώ κλείστε με μία φράση.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ: Με δύο φράσεις, κύριε Πρόεδρε. Δηλώνω από τώρα ότι δεν θα δευτερολογήσω.

Η διάταξη που προβλέπει και νομοθετικά το ποσοστό αλκοόλ στον οργανισμό με τη μέθοδο της αναπνοής, κάτι που δεν προβλεπόταν ως τώρα –ας πούμε και κάτι σωστό, να συνδράμουμε τον κύριο Υπουργό– είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Οι παροχές που προβλέπονται σε ειδικές ομάδες ανθρώπων...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κυρία Κόλλια, παρακαλώ κλείστε. Μην με αναγκάσετε να κλείσω το μικρόφωνο. Δεν το έχω κάνει.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ: ...θα πρέπει να εναρμονιστούν και να κινούνται συνολικά στο ίδιο επίπεδο διευκολύνσεως για όλους.

Ο Σύλλογος Τυφλών ζήτησε την προσαρμογή των πλεονεκτημάτων που του χορηγούνται από την πολιτεία, αλλά και γι' αυτά που θα προκύψουν στο μέλλον, κύριε Υπουργέ, όταν οι συνθήκες γίνουν ιδιαίτερα ανταγωνιστικές με την απελευθέρωση που θα ακολουθήσει.

Επίσης οι ανωτέρω ευνοϊκές ρυθμίσεις, αυτές που αναφέρονται στα άτομα που πάσχουν από αμφιτερόπλευρο ακρωτηριασμό των κάτω άκρων να ισχύσουν και για τους ανθρώπους που έχουν κάτι παρόμοιο στα άνω άκρα.

Για όλα τα ανωτέρω, κύριε Πρόεδρε, καταψηφίζουμε το συζητούμενο νομοσχέδιο επί της αρχής.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω ότι οι Βουλευτές κύριοι Αναστάσιος Μαντέλης, Παναγιώτης Κουρουμπλής και Φραγκλίνος Παπαδέλλης κατέθεσαν πρόταση νόμου για τα δικαιώματα πρόσβασης και την ίδρυση Κέντρου Εξίσωσης Ευκαιριών για άτομα με ειδικές ανάγκες.

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κ. Σκοπελίτης, έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τονίσαμε και κατά τη συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή την ανάγκη να παρθούν μέτρα που να οδηγούν στη βελτίωση των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών και γενικότερα στην ασφάλεια των χερσαίων μεταφορών. Και αυτό γιατί όλοι αναγνωρίζουμε ότι η κατάσταση δεν είναι καθόλου καλή, για να μην πούμε ότι σε ορισμένες περιπτώσεις είναι και απαράδεκτη. Και αυτό το «απαράδεκτη», ισχύει περισσότερο για εκείνες τις περιοχές τις μειονετικές, τις νησιώτικές, τις άγονες και έχει σχέση με το πώς εξυπηρετούνται οι πολίτες με τα δρομολόγια κλπ., ποια είναι η ποιότητα των μέσων εξυπηρέτησής τους, δηλαδή των λεωφορείων, αλλά και των γενικότερων υποδομών που υπάρχουν στον τομέα αυτόν και βέβαια το ίδιο το κόστος μεταφοράς που στις επαρχίες είναι πολύ υψηλό. Το ίδιο απαράδεκτη είναι και η κατάσταση στον τομέα του τεχνικού ελέγχου των αυτοκινήτων, πλημμελείς έλεγχοι και μεγάλες καθυστερήσεις που είναι και το κύριο χαρακτηριστικό τους.

Σίγουρα, λοιπόν, πρέπει να παρθούν μέτρα. Κι εδώ συμφωνούμε όλοι μας. Το ερώτημα όμως που τίθεται είναι εάν το συγκεκριμένο νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα κινείται σ' αυτήν την κατεύθυνση. Εάν κινείται, δηλαδή, στο να βελτιώσει τις συγκοινωνίες φέρνοντάς τις στο επίπεδο εκείνο που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του επιβατικού κοινού και να κάνει ακόμα πιο ασφαλή με τον εκσυγχρονισμό του στόλου του και τον τακτικό έλεγχό του, την ανθρώπινη ζωή στην ασφάλτο.

Για μας, κύριοι συνάδελφοι, για το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, η πραγματική ανάγκη για βελτίωση των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, αλλά και εκείνη του τεχνικού ελέγχου των αυτοκινήτων αποτελεί το πρόσχημα για να προχωρήσει και σ' αυτόν τον τομέα η πολιτική σας, αυτή που προωθείτε σε όλους τους τομείς της οικονομίας μας και που είναι η παράδοσή τους στο μεγάλο κεφάλαιο. Αυτό κάνετε με τη μετατροπή των ΚΤΕΛ σε ανώνυμες εταιρείες, όπως προβλέπει το Κεφάλαιο Α', αυτό κάνετε με την ιδιωτικοποίηση των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Αυτοκινήτων, που προωθείτε με το Κεφάλαιο Β'. Πανάκρια για σας και την πολιτική σας η ιδιωτικοποίηση και φάρμακο για πάσα νόσο και κάθε πρόβλημα που πάλι εσείς με την πολιτική σας δημιουργείτε. Γιατί αυτή είναι η πραγματικότητα: Αφήντε τα προβλήματα να προχωρούν, να κυλάνε, να διογκώνονται, χωρίς να παρεμβαίνετε και να δίνετε λύσεις ακόμα και σ' εκείνα τα προβλήματα, για τα οποία είχατε δώσει ρητές υποσχέσεις.

Αναφέραμε στη Διαρκή Επιτροπή την περίπτωση των μαθητών των νησιών του βόρειου Αιγαίου -Χίου, Σάμου και Λέσβου- που κινδυνεύουν να μην παρακολουθούν τα μαθήματά τους στα σχολεία, μια και το δημόσιο δεν πληρώνει τους λεωφορειούχους που τους μεταφέρουν σ' αυτά και αυτοί απειλούν να δέσουν χειρόφρενο μιας και αδυνατούν, όπως ισχυρίζονται, να ανταποκριθούν στα λειτουργικά έξοδα, να πληρώσουν μισθούς, αλλά και σ' εκείνα τα έξοδα που έχουν σχέση με τα καύσιμά τους.

Αναφέραμε επίσης την αδιαφορία σας –για μας σκόπιμη– στο να καλύψετε τα κενά που υπάρχουν σε προσωπικό στα ΚΤΕΟ και να τα εκσυγχρονίσετε όσον αφορά στις εγκαταστάσεις τους και στον εξοπλισμό τους, όπως είχατε διακηρύξει πριν από δεκαπέντε περίπου χρόνια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε σχέση με το πρώτο κεφάλαιο που προωθεί τη μετατροπή των ΚΤΕΛ σε ανώνυμες εταιρείες θα ήθελα να τονίσω ότι με τη δημιουργία των ανωνύμων εταιρειών στο χώρο αυτόν των συγκοινωνιών, που προωθείτε

και μάλιστα μ' αυτόν τον εκβιαστικό τρόπο θέτοντας συγκεκριμένες δεσμευτικές ημερομηνίες κλπ., ανοίγει ο δρόμος για να περάσουν αυτές οι συγκοινωνίες σε λίγα χέρια. Στα χέρια, δηλαδή, των μεγαλοεπιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται σήμερα σ' αυτόν το χώρο ή όποιον θα θελήσουν να δραστηριοποιηθούν αύριο. Και τον ανοίγετε με τους όρους και τις προϋποθέσεις που βάζετε, αλλά και με τις δυνατότητες που δίνετε μέσα από το ίδιο το νομοσχέδιο.

Είναι σίγουρο, κύριοι συνάδελφοι, ότι αρκετοί από τους μικροεπιχειρηματίες λεωφορειούχους θα μείνουν έξω από τις ανώνυμες εταιρείες που θα δημιουργηθούν μιας και δεν θα έχουν στη διάθεσή τους τα ανάλογα κεφάλαια για τη συμμετοχή τους σ' αυτές τις εταιρείες. Έτσι θα περιοριστεί από την αρχή κιόλας ο αριθμός εκείνων που δραστηριοποιούνται σ' αυτόν τον τομέα.

Με τη δημιουργία των ανωνύμων εταιρειών και με τη δυνατότητα που δίνει το νομοσχέδιο, όσον αφορά στη μεταβίβαση των μετοχών, θα προχωρήσει παραπέρα η συγκέντρωση των συγκοινωνιών σε λιγότερα χέρια και ο έλεγχος των υπεραστικών και αστικών συγκοινωνιών από τους οικονομικά πιο ισχυρούς σε επίπεδο νομού, αλλά και πέρα από επίπεδο νομού, μιας και το νομοσχέδιο δίνει και τη δυνατότητα συγχώνευσης δύο και περισσότερων ανωνύμων εταιρειών, δηλαδή πέρα από τον ένα νομό.

Για μας η μετατροπή των ΚΤΕΛ σε ανώνυμες εταιρείες όχι μόνο δεν πρόκειται να δώσει λύση στα προβλήματα, όπως ισχυρίζεστε, αλλά και θα τα εντείνει παραπέρα και ιδιαίτερα σ' εκείνες τις περιοχές της χώρας μας που δεν θα παρουσιάζουν γι' αυτές –εννών τις εταιρείες που θα δημιουργηθούν– οικονομικό ενδιαφέρον. Και εννών βέβαια τις άγονες γραμμές, όπως τις λέμε, σε νησιώτικες και άλλες περιοχές της χώρας μας, περιοχές που πολλές απ' αυτές είναι και εθνικά ευαίσθητες περιοχές.

Οι συγκοινωνίες γενικά και ειδικά οι αστικές και υπεραστικές, είναι ένα κοινωνικό αγαθό, που αποκλειστικά πρέπει η παροχή του να είναι υπόθεση του κράτους. Και λέμε ειδικά οι αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, γιατί είναι οι συγκοινωνίες που εξυπηρετούν εκείνα τα άτομα, εκείνα τα στρώματα του πληθυσμού της χώρας μας, που έχουν τις μεγαλύτερες οικονομικές ανάγκες, τα φτωχότερα δηλαδή στρώματα.

Δεν μπορεί και δεν πρέπει αυτός ο τομέας να γίνει πεδίο δραστηριότητας για το μεγάλο κεφάλαιο, γιατί η οποία δραστηριότητά του θα έχει σαν αποκλειστικό στόχο το κέρδος. Γι' αυτό θα μπει στον τομέα αυτόν και όχι γιατί θα θελήσει να προσφέρει υπηρεσίες στον πολίτη. Και οι όποιες βελτιώσεις θα γίνουν στις υποδομές του κλπ., θα γίνουν σε ανταποδοτική βάση, θα τις πληρώσει, δηλαδή, ο πολίτης.

Επίσης αυτές οι συγκοινωνίες δεν μπορούν και δεν πρέπει να φορτωθούν στις πλάτες των ΟΤΑ, όπως επιχειρείται να γίνει με το παρόν νομοσχέδιο και μάλιστα εκείνες οι γραμμές, να πούμε έτσι, που θα μείνουν έξω από το ενδιαφέρον των ανωνύμων εταιρειών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 19, αλλά και σε άλλα. Και δεν πρέπει να γίνει υπόθεση των ΟΤΑ, να μετακυλήσουμε, δηλαδή, την ευθύνη στους ΟΤΑ αυτής της δουλειάς, γιατί θα κληθεί σε τελική ανάλυση να τα πληρώσει ο δήμος. Το όποιο κόστος συνεπάγεται η ανάληψη ή η μετακύληση αυτής της δουλειάς θα μετακυλύεται στις πλάτες του δημότη. Αρκετά τον έχουμε φορτώσει και τον φορτώνουμε συνεχώς. Ας μην του φορτώσουμε κι αυτό το πράγμα.

Το κράτος, λοιπόν, θα πρέπει να έχει την ευθύνη με τη δημιουργία δημόσιου φορέα αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, ο οποίος μπορεί να αξιοποιεί και συνεταιριστικές μορφές και ο οποίος θα παρέχει φθηνές και καλές συγκοινωνίες στον Έλληνα πολίτη, που θα εξασφαλίζει και θα διασφαλίζει το δικαίωμα στους Έλληνες πολίτες, όπου και αν κατοικούν, να επικοινωνούν μεταξύ τους με φθηνό εισιτήριο και ασφαλή μέτρα μεταφοράς, ακόμη να διασφαλίζει τα συμφέροντα των εργαζομένων σ' αυτές, που πολύ φοβούμαστε ότι μέσα απ' αυτήν τη διαδικασία θα θιγούν κι αυτά τα συμφέροντα. Και ζητάμε εδώ την ικανοποίηση του αιτήματος της ομοσπονδίας για τη διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων των εργαζομένων αυτών, όπως μας τα κατέθεσαν με το υπόμνημά τους και τα

συζητήσαμε στην επιτροπή.

Έχοντας, λοιπόν, αυτήν τη θέση, ότι αυτές οι συγκοινωνίες είναι ένα κοινωνικό αγαθό, που ούτε πρέπει και ούτε είναι δυνατόν να εκχωρηθεί στους μεγαλοεπιχειρηματίες, εμείς δεν συμφωνάμε με το πρώτο κεφάλαιο και το καταψήφισουμε.

Τώρα σε σχέση με το δεύτερο κεφάλαιο, που αναφέρεται στα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Αυτοκινήτων, τα ΚΤΕΟ, κι εδώ ακολουθάτε την πεπατημένη οδό και την ακολουθάτε αξιοποιώντας κι εδώ σαν επιχείρημα τα προβλήματα που αναφέρετε και που πράγματι είναι υπαρκτά και μάλιστα κραυγαλέα. Αναφέρθηκαν εδώ, να μην τα επαναλάβω ξανά, στον τομέα ελέγχου των αυτοκινήτων, πώς γίνεται, σε τι χρόνο γίνεται και αν γίνεται.

Ενώ όμως τα αναφέρετε και τα απαριθμείτε, δεν κάνετε τον κόπο να μας πείτε, να πείτε στον ελληνικό λαό που τα βιώνει καθημερινά, γιατί υπάρχουν και ποιος τα δημιούργησε. Γιατί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα προβλήματα αυτά δεν δημιουργήθηκαν από μόνα τους, δεν έπεσαν από τον ουρανό. Τα προβλήματα υπάρχουν, γιατί εσείς, κύριε Υπουργέ, η Κυβέρνησή σας δηλαδή, με την πολιτική της τα δημιούργησε, λες και επιδίωξή σας ήταν να οδηγήσουν στη σημερινή κατάσταση, για να μπορέσετε να προχωρήσετε την ιδιωτικοποίησή τους, ιδιωτικοποίηση για την οποία συμφωνεί βέβαια και το Κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως. Και το λέμε αυτό, γιατί εδώ και χρόνια και όχι τώρα σας είναι γνωστά τα προβλήματα, που αντιμετωπίζουν τα ΚΤΕΟ και στο θέμα το κτιριακό, της στέγασής τους δηλαδή, και στο θέμα του εξοπλισμού και της στελέχωσής τους. Τον Αύγουστο του 1987 έγιναν οι τελευταίες προσλήψεις τεχνικού και διοικητικού προσωπικού για την κάλυψη αναγκών των ΚΤΕΟ.

Από τότε μέχρι σήμερα δεν έγινε καμιά πρόσληψη, παρά τις μεγάλες ελλείψεις που υπάρχουν σε όλα τα ΚΤΕΟ της χώρας. Αλλά πολύ περισσότερες οι ανάγκες είναι στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη.

Με βάση τις τότε ανάγκες, δηλαδή του 1987, για να ελεγχθούν όλα τα οχήματα της Αττικής απαιτούνταν επτά ΚΤΕΟ των επτά διαδρόμων το ένα. Εκείνη την περίοδο λειτουργούσαν μόνο δύο, Χολαργός και Ελληνικό. Τα δύο ΚΤΕΟ βέβαια αυτά ήταν αδύνατο να καλύψουν τις ανάγκες που συνεχώς αυξανόταν με την αύξηση του στόλου των αυτοκινήτων. Κάτι ανάλογο ισχύει βέβαια και για τη Θεσσαλονίκη. Σήμερα στην Αθήνα, λειτουργούν τρία ΚΤΕΟ, Χολαργός, Ελληνικό, Μάνδρα. Έχουν κατασκευαστεί άλλα τρία από τα οποία τα δύο υπολειτουργούν, Ανάβυσσος και Ελευσίνα, λόγω έλλειψης προσωπικού. Και το ένα στο Μαραθώνα δεν λειτουργεί καθόλου παρ' ότι οι κτιριακές εγκαταστάσεις είναι έτοιμες. Όμως δεν υπάρχει πρόσβαση σε αυτό, λόγω της μη κατασκευής του δρόμου.

Οι ευθύνες της Κυβέρνησης δεν σταματούν εδώ. Είχαν αγοράσει μηχανήματα εκατομμυρίων από το 1987 για να εξοπλιστούν τα νέα ΚΤΕΟ, τα οποία σκουριάζουν στις αποθήκες της ΕΑΣ.

Στα επαρχιακά ΚΤΕΟ οι ανάγκες σε προσωπικό και μηχανολογικό εξοπλισμό συνεχώς μεγαλώνουν αφού και εκεί μεγαλώνει ο στόλος. Ενώ την ίδια στιγμή ούτε εκσυγχρονισμός γίνεται με νεότερης τεχνολογίας μηχανήματα. Πιλοτικά μόνο αγοράστηκαν αυτόματα μηχανήματα ελέγχου στη Θεσσαλονίκη και σε ορισμένα επαρχιακά ΚΤΕΟ, όπως π.χ του Βόλου. Ακόμα και οι λειτουργικές ανάγκες, θέρμανση, γραφική ύλη, και αυτές περικόπτονται, παρ' όλο, όπως ειπώθηκε, ότι είχαμε τον περασμένο χρόνο εννέα δισεκατομμύρια κέρδος από τα ΚΤΕΟ.

Με άλλοθι, λοιπόν, τα προβλήματα αυτά, που επαναλαμβάνουμε, εσείς δημιουργήσατε με την άρνησή σας να αντιμετωπίσετε και να τα λύσετε, προχωρείτε στο άνοιγμα του δρόμου για να μπει και σε αυτόν τον τομέα η ιδιωτική πρωτοβουλία και βέβαια η μεγάλη ιδιωτική οικονομία, οι μεγαλοεπιχειρηματίες.

Ισχυρίζεστε ότι αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα να αντιμετωπισθεί η σημερινή κατάσταση και έτσι δεν θα υπάρχουν προβλήματα στον έλεγχο των αυτοκινήτων και στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην ασφάλτο.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, όχι μόνο δεν συμφωνούμε μ' αυτήν τη θέση, αλλά και έχουμε την άποψη ότι κάθε άλλο παρά θα συμβεί κάτι τέτοιο. Κάθε άλλο παρά θα έχουμε βελτίωση του ελέγ-

χου των αυτοκινήτων. Το αντίθετο μάλιστα. Γιατί αν σήμερα έχουμε προβλήματα και στο θέμα του ελέγχου και πως αυτός ο έλεγχος γίνεται, αν έχουμε προβλήματα, όπως ακούστηκε και στην επιτροπή, προβλήματα που ακουμπούν ακόμα και στο χρηματισμό, αυτά σίγουρα στα πλαίσια της λειτουργίας των ιδιωτικών ΚΤΕΟ θα κορυφωθούν, με αρνητικά βέβαια αποτελέσματα, στην ασφάλεια των αυτοκινήτων και της ανθρώπινης ζωής.

Έτσι λειτουργεί η ιδιωτική πρωτοβουλία και μάλιστα έχουμε και πρόσφατο γεγονός οδοντρό για όλους μας, με το έγκλημα που έγινε στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Ιδιωτικά ήταν τα γραφεία αυτά που έκριναν. Γι' αυτό λέω ότι η κατάσταση δεν θα βελτιωθεί όπως ισχυρίζεστε, ακόμα θα γίνει χειρότερη.

Επίσης θα θέλαμε να επισημάνουμε και ένα στοιχείο που αφορά τους εργαζόμενους στα ΚΤΕΟ. Η δημιουργία των ιδιωτικών ΚΤΕΟ και η παραχώρηση σε αυτά του φιλέτου του ελέγχου δηλαδή των Ι.Χ. αυτοκινήτων θα είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση του τζίρου. Και η μείωση του τζίρου αυτή θα μετακυλισθεί στις πλάτες των εργαζομένων και φοβούμαστε πάρα πολύ ότι ορισμένοι από αυτούς θα χάσουν και την ίδια τους την εργασία.

Για μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα ΚΤΕΟ πρέπει να ανήκουν στο δημόσιο. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να αποτελέσουν πεδίο δράσης για το ιδιωτικό κεφάλαιο και μάλιστα το μεγάλο, που φωτογραφίζετε με τους όρους και τις προϋποθέσεις που βάζετε για την ίδρυσή του. Και αυτό γιατί η ασφάλεια του αυτοκινήτου και της ανθρώπινης ζωής δεν μπορεί να είναι πεδίο δράσης και αποκομιδής κέρδους.

Το κράτος μπορεί να ιδρύσει, να εξοπλίσει και να στελεχώσει τα απαραίτητα για τον έλεγχο των αυτοκινήτων κέντρα αρκεί να υπάρχει η ανάλογη πολιτική βούληση από την πλευρά της Κυβέρνησης. Και αυτή είναι που λείπει από εσάς. Αντίθετα, περισσεύει εκείνη που είναι ταγμένη στην εξυπηρέτηση των μεγάλων συμφερόντων του μεγάλου κεφαλαίου.

Εμείς λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καταψηφίζουμε και το κεφάλαιο αυτό που αναφέρεται στα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Αυτοκινήτων για τους λόγους που προανέφερα.

Όσον αφορά το Γ' κεφάλαιο θέλω να πω τα εξής: Σ' αυτό το κεφάλαιο υπάρχουν άρθρα με τα οποία συμφωνούμε, όπως αυτό που αναφέρεται στην παροχή τηλεφωνίας στα άτομα με ειδικές ανάγκες και μπορούμε να δούμε -υπάρχει και σχετική τροπολογία- την επέκτασή του. Υπάρχουν όμως και άλλα άρθρα που κινούνται στα πλαίσια της πολιτικής της απελευθέρωσης των αεροσυγκοινωνιών με τα οποία είμαστε αντίθετοι και τα καταψηφίζουμε.

Βέβαια, θα μας δοθεί η δυνατότητα στην επί των άρθρων συζήτηση να τοποθετηθούμε στο κάθε ένα από αυτά. Για το λόγο αυτό δεν θα σταθώ σήμερα σε αυτήν τη συζήτηση.

Κλείνω εδώ την παρέμβασή μου, κύριε Πρόεδρε, δηλώνοντας για μια ακόμα φορά ότι το νομοσχέδιο αυτό, που κινείται στα πλαίσια της νεοφιλελεύθερης πολιτικής που ακολουθεί η Κυβέρνηση, όχι μόνο δεν πρόκειται να λύσει προβλήματα αλλά αντίθετα θα προσθέσει και νέα όσον αφορά και τον τομέα των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών και εκείνον του τεχνικού ελέγχου των αυτοκινήτων. Γι' αυτό και εμείς το καταψηφίζουμε επί της αρχής του.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Εγώ ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε. Δεν υπερβήκατε το χρόνο και αυτό είναι σημαντικό. Για να διευκολυνθούν οι συνάδελφοι, οι οποίοι είναι ήδη είκοσι, για να μιλήσουν.

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Αμπατζόγλου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΠΑΤΖΟΓΛΟΥ : Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Δεν προτιμάτε το Βήμα εσείς;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΠΑΤΖΟΓΛΟΥ: Θα είμαι ολιγόλογος.

Κύριοι συνάδελφοι, οι συγκοινωνίες αποτελούν ένα κοινωνικό αγαθό και σαν τέτοιο θα πρέπει να αντιμετωπίζεται.

Η πολιτεία οφείλει να εξασφαλίζει στους πολίτες μέσα μαζικής μεταφοράς τόσο στην αστική όσο και την υπεραστική συγκοινωνία, τα οποία πρώτα απ' όλα θα πρέπει να παρέχουν

φτηνή μεταφορική εξυπηρέτηση, ασφάλεια, ποιότητα, ταχύτητα ενώ παράλληλα η χρήση τους θα πρέπει να είναι φιλική προς το περιβάλλον.

Επιβάλλεται, λοιπόν, να αναγνωρισθεί ο χαρακτήρας των συγκοινωνιών ως κοινωνικού αγαθού, ένα κοινωνικό αγαθό, στο οποίο να εξασφαλίζεται το δικαίωμα πρόσβασης σε κάθε πολίτη σε όλον τον ελλαδικό χώρο.

Εκτιμούμε ότι οι συγκοινωνίες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης σε σύγκριση με τις άλλες πόλεις της Ελλάδας έχουν σε γενικές γραμμές βελτιωθεί, χωρίς όμως να ανταποκρίνονται πλήρως στις σύγχρονες ανάγκες των πολιτών. Η βελτίωση αυτή έχει επέλθει κυρίως στις γραμμές εκείνες στις οποίες έχουν δρομολογηθεί καινούρια λεωφορεία. Οι υπόλοιπες γραμμές που λειτουργούν σε υπεραστικό ή σε αστικό επίπεδο παρουσιάζουν επιπρόσθετα προβλήματα και σε ό,τι έχει σχέση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες και σε ό,τι έχει σχέση με την παλαιότητα των λεωφορείων.

Σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία τα λεωφορεία αποτελούν ένα μικρό μόνο ποσοστό του συνόλου των κυκλοφορούντων οχημάτων. Το 1980 αποτελούσαν το 1,29% του όγκου των κυκλοφορούντων οχημάτων, ενώ το 2000 το ποσοστό αυτό μειώθηκε στο μισό, στο 0,64%. Το ποσοστό συμμετοχής στο συνολικό χερσαίο επιβατικό έργο του άλλου μεγάλου επίσης μέσου μαζικής μεταφοράς, του σιδηροδρόμου, είναι μόλις 4%.

Τα δύο αυτά στοιχεία μας λένε ότι γενικά οι πολίτες δεν χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς για τις μετακινήσεις τους. Παρά ταύτα, όμως, τα αστικά και τα υπεραστικά ΚΤΕΛ διαθέτουν τέσσερις χιλιάδες οκτακόσια πενήντα πέντε λεωφορεία, δεκαπέντε χιλιάδες εργαζόμενους, διακινούν ετησίως διακόσια εβδομήντα εκατομμύρια επιβάτες και έχουν ετήσιο τζίρο 138.000.000.000 δραχμές.

Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζουν ανάγλυφα ότι τα ΚΤΕΛ αποτελούν τον κύριο δημόσιο φορέα μεταφοράς των πολιτών.

Η Κυβέρνηση φέρνοντας το νόμο αυτόν αναγνωρίζει εμμέσως τη μη ικανοποιητική λειτουργία των συγκοινωνιών.

Θα πρέπει να πούμε ότι οι διακηρύξεις και οι στόχοι για συγκοινωνίες σύγχρονες, για νέους σταθμούς σε όλη την επικράτεια, για ανανέωση του 80% του στόλου με καινούρια λεωφορεία, για τη μηχανοργάνωση και για το πανελλαδικό σύστημα κράτησης θέσεων, μας βρίσκουν γενικά σύμφωνους.

Το νομοσχέδιο διαπνέεται από τη φιλοσοφία ότι όλα αυτά θα γίνουν με τη συγχρηματοδότηση ιδιοκτητών, κράτους και χρηστών. Ειδικά για τη χρηματοδότηση του κράτους αυτή θα δοθεί μόνο στις περιπτώσεις εκείνες που τα υπάρχοντα ΚΤΕΛ θα μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρείες.

Επειδή οι συγκοινωνίες είναι κοινωνικό αγαθό, με αυτήν την έννοια το κράτος ορθά σκέπτεται να συμμετέχει στη χρηματοδότηση των έργων υποδομής και της ανανέωσης του στόλου. Βεβαίως τίθεται ως προϋπόθεση για να δοθεί η επιχορήγηση, η μετατροπή των ΚΤΕΛ σε ανώνυμες εταιρείες, πράγμα το οποίο αποτελεί πλέον μονόδρομο. Πρέπει όμως εδώ να θυμηθούμε και κυρίως οι εισηγητές της Πλειοψηφίας, τις παλαιότερες εξαγγελίες του ΠΑΣΟΚ για τη στήριξη συνεταιριστικών ή άλλων μορφών οργανώσεων, εξαγγελίες οι οποίες πλέον έχουν περάσει στα αζήτητα.

Μια άλλη μορφή του νομοσχεδίου είναι ο ρόλος της νομαρχιακής και της δημοτικής αυτοδιοίκησης. Νομίζουμε και δεν θα ήταν καθόλου υπερβολή να πούμε ότι ο ρόλος τον οποίο επιφυλάσσει το νομοσχέδιο στις αυτοδιοικήσεις δεν είναι καν παράλληλος ή ισοδύναμος ούτε καν συμπληρωματικός, παρά είναι παραπληρωματικός των ΚΤΕΛ, διότι καλούνται να κλείνουν τις τρύπες οι οποίες δεν ενδιαφέρουν τα ΚΤΕΛ, τις άγονες γραμμές, οι οποίες δεν είναι προσοδοφόρες. Παρά ταύτα όμως δεν προβλέπεται ουδεμία μορφή ενίσχυσης ή επιχορήγησης των οργανισμών αυτοδιοίκησης, οι οποίες καλούνται να αναλάβουν το δυσκολότερο ποιοτικά έργο.

Κατά τη γνώμη μας και με δεδομένο ότι το κράτος θα συμμετέχει στο κόστος για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών και την ανανέωση του στόλου θα έπρεπε ανταποδοτικά ένα μέρος των μετοχών των ανωνύμων εταιρειών να περάσει στα χέρια των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων με αντίστοιχη εκπροσώπηση στα

όργανα των εταιρειών που θα γίνουν.

Τέλος, σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση των έργων υποδομής και της ανανέωσης του στόλου με την επιβολή «ΚΤΕΛόσημου», αυτό μας βρίσκει απόλυτα αντίθετους.

Σχετικά με το δεύτερο κεφάλαιο του σχεδίου νόμου...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Βγάλατε και νέο τίτλο τώρα, «ΚΤΕΛόσημο». Τι είναι αυτό!...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΠΑΤΖΟΓΛΟΥ: ...που αφορά τον έλεγχο οχημάτων και την ασφάλεια χειρσαίων μεταφορών, επισημαίνουμε ότι οι βασικές διατάξεις αυτού του κεφαλαίου είναι η δυνατότητα ίδρυσης ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Καθορίζεται το έργο των ιδιωτικών ΚΤΕΟ και οι προϋποθέσεις αδειοδότησης.

Η επιχειρηματολογία της Κυβέρνησης για την ιδιωτικοποίηση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων βασίζεται στη μεγάλη αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων, στην αδυναμία της ολοκλήρωσης του τεχνικού ελέγχου, σύμφωνα με την προβλεπόμενη συχνότητα και στην έλλειψη ουσιαστικής εποπτείας του θεσμού του τεχνικού ελέγχου.

Ο θεσμός αυτός άρχισε με ελλείψεις στο Νομό Αττικής και Θεσσαλονίκης και αργότερα επεκτάθηκε σε όλη τη χώρα. Κατασκευάστηκαν σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις κυρίως στις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας και αργότερα λειτουργήσαν τα ΚΤΕΟ στα νησιά με πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα το ΚΤΕΟ της Ρόδου, το οποίο λειτουργεί εδώ και λίγα χρόνια. Τα ΚΤΕΟ από το 1982 εξοπλίστηκαν με κατάλληλα μηχανήματα. Από όλες όμως τις κυβερνήσεις υπήρξε υποβάθμιση και παραγκώνιση του θεσμού. Η προμελέτη που είχε εκπονηθεί το 1982 ανέφερε ότι για να αντιμετωπιστούν οι απαιτήσεις απαιτούνται συνολικά εκατόν εξήντα δύο διάδρομοι ελέγχου σε όλη τη χώρα και ειδικότερα στο λεκανοπέδιο της Αττικής εννέα ΚΤΕΟ δυναμικότητας ισοδύναμης προς εκείνη του ΚΤΕΛ Χολαργού.

Μέχρι σήμερα έχουν κατασκευαστεί στην Αττική πέντε ΚΤΕΟ εκ των οποίων μόνο τα τρία λειτουργούν με πλήρη δυναμικότητα και αυτά είναι του Χολαργού, της Μάνδρας και του Ελληνικού. Το ΚΤΕΟ Αναβύσσου λόγω ελλείψεως προσωπικού λειτουργεί με το 20% της δυναμικότητας, ενώ το ΚΤΕΟ της ανατολικής Αττικής που έχει κατασκευαστεί στο Μαραθώνα με συνυπευθυνότητα τόσο του Υπουργείου όσο και της νομαρχίας δεν λειτουργεί και τα μηχανήματα παραμένουν σε κάποιες αποθήκες.

Υπήρξαν σκέψεις στο παρελθόν να κατασκευαστούν τέσσερα ακόμη κτίρια και να ολοκληρωθεί η δομή των ΚΤΕΟ στην Αττική. Όμως οι σκέψεις αυτές εγκαταλείφθηκαν και ουδέποτε υλοποιήθηκαν.

Αυτό, λοιπόν, το οποίο γίνεται φανερό είναι ότι από τις απόψεις του τύπου «μεγάλη αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων», «αδυναμία πραγματοποίησης τεχνικού ελέγχου, σύμφωνα με την απαιτούμενη συχνότητα», υπάρχει ένα σαθρό κυβερνητικό επιχείρημα, διότι ουδέποτε υλοποιήθηκαν τα αναγκαία και προβλεπόμενα μέτρα.

Και θέλουμε επίσης να επισημάνουμε ότι σε ό,τι αφορά το μέτρο της εποπτείας του θεσμού, υπάρχει στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος, που παίζει και μπορεί να παίξει το ρόλο της άσκησης της εποπτείας του τεχνικού ελέγχου. Αναμφίβολα υπάρχουν προβλήματα σχετικά με τη δυνατότητα και τη συχνότητα του αναγκαίου τεχνικού ελέγχου, τα οποία όμως δημιουργήθηκαν με κυβερνητική ευθύνη για μεγάλο χρονικό διάστημα. Και έρχεται σήμερα η Κυβέρνηση να ανακαλύψει, θα έλεγα, κατά πάγιο τρόπο την τελευταία περίοδο, την ιδιωτικοποίηση ως λύση διά πάσα νόσο.

Όμως το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής για τα τροχαία ατυχήματα και για την οδική ασφάλεια και οι εισηγήσεις της έχουν περιέλθει επίσης στα αζήτητα. Είναι απορίας άξιο γιατί το κράτος με έσοδα εννιά δισεκατομμύρια ετησίως από τα ΚΤΕΟ δεν επενδύει τα αντίστοιχα ποσά για την ολοκλήρωση της υποδομής και τη βελτίωση της λειτουργίας και καταφεύγει έτσι αβασάνιστα στη λύση της ιδιωτικοποίησης.

Εμείς πιστεύουμε ότι με την ιδιωτικοποίηση ενός μέρους του τεχνικού ελέγχου στην Ελλάδα δημιουργούνται προϋποθέσεις ολιγομονοπωλιακού ελέγχου, απρόβλεπτες συνέπειες για την

οδική ασφάλεια των ελλήνων πολιτών αφού ο τεχνικός έλεγχος πλέον κατακερματίζεται, θα ασκείται με διαφορετικό εξοπλισμό από διαφορετικές εταιρείες με διαφορετικό τρόπο και τελικά θα είναι το αποτέλεσμα αμφίβολης ποιότητας. Είναι χαρακτηριστικό το τι έχει γίνει με τις κάρτες ελέγχου καυσαερίων, όπου το θέμα είναι απλούστερο και όπου σήμερα υπάρχουν δύο ποιότητες καρτών: εκείνες οι οποίες εκδίδονται από ορισμένα συνεργεία μετά από σεβασμό και τήρηση της κείμενης νομοθεσίας και εκείνες οι οποίες χορηγούνται με τελείως διαφορετικά διαβλητά κριτήρια. Είναι χαρακτηριστικό ότι το ίδιο το Υπουργείο με το παρόν σχέδιο νόμου δεν εμπιστεύεται στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ τον τεχνικό έλεγχο των επιβατικών δημόσιων χρήσης, των φορτηγών αυτοκινήτων άνω των τρεισήμισι τόνων και των λεωφορείων.

Εμείς εκφράζουμε τη ριζική μας αντίθεση στην ιδιωτικοποίηση ή μάλλον στη δυνατότητα δημιουργίας ιδιωτικών ΚΤΕΟ και θεωρούμε ότι θα πρέπει: να βελτιωθεί και να αναβαθμιστεί το υπάρχον πλαίσιο λειτουργίας τους. Τα ΚΤΕΟ να εκσυγχρονιστούν λειτουργικά και τεχνολογικά και να δημιουργηθεί το πλέγμα των δημόσιων ΚΤΕΟ το αναγκαίο για να προσφέρει την παροχή υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια.

Με βάση τις διαφωνίες τις οποίες εκφράσαμε τόσο στο δεύτερο κεφάλαιο όσο και σε ειδικά θέματα του πρώτου κεφαλαίου και παρά το ότι στο τρίτο κεφάλαιο αρκετά άρθρα μας βρίσκουν σύμφωνους, εμείς δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε επί της αρχής το παρόν σχέδιο νόμου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Όντως σύντομος, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Βερελής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει μια πραγματικότητα, η οποία αναλύθηκε ήδη από αρκετούς συναδέλφους. Εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο ταξιδεύουν με τα ΚΤΕΛ. Έχουμε λοιπόν μια υποχρέωση να επιχειρήσουμε μια σειρά από δραστικές μεταβολές στο καθεστώς αυτό. Ένα καθεστώς το οποίο έρχεται από πολύ παλιά, ένα καθεστώς το οποίο έρχεται από την Ελλάδα της δεκαετίας του '50, ένα καθεστώς το οποίο πιστεύουμε ότι έχει εκμετρήσει το ζην και πρέπει αύριο να προχωρήσουμε στη νέα πραγματικότητα.

Η νέα πραγματικότητα απαιτεί σύγχρονες συγκοινωνίες. Η νέα πραγματικότητα απαιτεί παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας. Η νέα πραγματικότητα απαιτεί, κυρίως για αυτούς οι οποίοι προτιμούν αυτό το μέσο μεταφοράς, να έχουν σύγχρονους σταθμούς άφιξης-αναχώρησης, να έχουν ένα σύγχρονο στόλο, ο οποίος να τους εξυπηρετεί και να έχουν και μία συμπεριφορά από την πλευρά των ανθρώπων που εργάζονται στα μέσα μαζικής μεταφοράς, η οποία να είναι αντίστοιχη της εποχής και του επιπέδου που απαιτεί πλέον ο καταναλωτής.

Κάνουμε μία προσπάθεια στην οποία για πρώτη φορά διατίθενται χρήματα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Διατίθενται 30.000.000.000 δραχμές για να γίνουν τι τα χρήματα αυτά; Πρώτα από όλα για να υπάρξει μία ανανέωση του στόλου. Ακούσατε προηγουμένως από άλλους συναδέλφους -τα στοιχεία ήταν πολύ χαρακτηριστικά- ότι ένα τεράστιο ποσοστό των τεσσάρων χιλιάδων και πλέον λεωφορείων των ΚΤΕΛ είναι λεωφορεία πολύ παλαιά. Είναι λεωφορεία τα οποία τα γνωρίζουν όσοι παρακολουθούν αυτήν τη στιγμή αυτές τις εργασίες, τα γνωρίζουν όλοι οι άνθρωποι εκείνοι οι οποίοι χρησιμοποιούν το μέσο αυτό μεταφοράς. Μπαίνουν, λοιπόν, μία σειρά από κριτήρια, τα οποία μετατρέπονται σε κριτήρια ενισχύσεων και επιδοτήσεων.

Το πρώτο το οποίο χρειάζεται είναι η ιδιότητα αυτή μορφή οργάνωσης των ΚΤΕΛ να μετουσιωθεί σε μία σύγχρονη μορφή οργάνωσης, σε μία σύγχρονη μορφή ανώνυμης εταιρείας, που θα επιτρέπει και στο μέλλον, όταν θα σταματήσει να υπάρχει ο προστατευτισμός και η ρύθμιση της αγοράς, να συνεχίσουν να διεκδικούν αυτό το μεταφορικό έργο. Θέτουμε, λοιπόν, ως όριο τις 30 Σεπτεμβρίου του 2003, προκειμένου να μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρείες τα διάφορα ΚΤΕΛ, με μία εξαίρεση βεβαί-

ως, διότι η χώρα μας έχει, όπως ξέρετε, μια ιδιαίτερη, μια δύσκολη γεωγραφία με μικρές περιοχές, με μικρά νησιά όπου εξαιρούμε τα μέχρι και δώδεκα λεωφορείων ΚΤΕΛ.

Προκειμένου να γίνει δυνατόν να χρησιμοποιηθούν τα κίνητρα τα οποία είναι ανά λεωφορείο και τα οποία έχουν ως ένα βαθμό επιπλέον ενίσχυσης ένα ποσοστό 5% το οποίο διατίθεται αποκλειστικά και μόνο σε λογαριασμό για εκσυγχρονισμό τόσο του στόλου όσο και των σταθμών άφιξης-αναχώρησης, θα πρέπει τα ΚΤΕΛ να κάνουν το βήμα αυτό. Θα πρέπει τα ΚΤΕΛ να μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρείες.

Πιστεύουμε ότι θα γίνει αυτό. Ακουστήκαν και μία σειρά από επιχειρήματα, σύμφωνα με τα οποία είναι μικρή η περίοδος η οποία διατίθεται προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα της απόσβεσης. Θεωρώ ότι η περίοδος αυτή είναι ικανή. Ένα πράγμα το οποίο μόνο θα μπορούσαμε να συζητήσουμε είναι ο μεταβατικός χρόνος μέχρις ότου δοθεί η δυνατότητα ίδρυσης ανωνύμων εταιρειών. Αυτός ο χρόνος θα μπορούσαμε να συζητήσουμε εάν θα πρέπει να προστεθεί στο συνολικό χρόνο.

Τίθεται επίσης ένα πλαίσιο για συνενώσεις, διότι θεωρούμε ότι θα πρέπει να υπάρχει ένα πλαίσιο που να επιτρέπει τις συνενώσεις των ΚΤΕΛ. Θα ήταν πραγματικά πολύ θετικό εάν μπορούσαν να υπάρξουν συνενώσεις ΚΤΕΛ ακόμα και σε επίπεδο περιφέρειας.

Με τη μετατροπή των ΚΤΕΛ προβλέπονται μία σειρά από φορολογικές απαλλαγές και ελαφρύνσεις για την ίδρυση και λειτουργία αυτών των ανωνύμων εταιρειών και η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων ακόμα και για τη μίσθωση λεωφορέων.

Έχουμε, λοιπόν, τρεις τρόπους προκειμένου να μεταβούμε σ' αυτήν την καινούρια εποχή. Ο ένας είναι η χρήση των κινήτρων για ανανέωση του στόλου και των υποδομών. Θα σταθώ λίγο ακόμη στο θέμα αυτό. Το πρώτο σημαντικό βήμα το οποίο γίνεται, είναι να κάνουμε εδώ, στο Λεκανοπέδιο, στην Αθήνα, ένα μεγάλο, σύγχρονο σταθμό άφιξης-αναχώρησης. Γνωρίζετε ότι υπάρχουν δύο σταθμοί: ο ένας είναι στον Κηφισό, ο άλλος στη Λιοσίων. Είναι δύο σταθμοί οι οποίοι αυτήν τη στιγμή αφίστανται κατά πολύ αυτού του οποίου θα χαρακτηριζόταν ένα επίπεδο πολιτισμένου χώρου μεταφοράς των ανθρώπων και κυρίως δυνατότητας απορρόφησης των ταξιδιωτών όταν φθάνουν εδώ στην Αθήνα.

Επελέγη, λοιπόν, χώρος ο οποίος είναι στον Ελαιώνα. Είναι ένας χώρος συνδυασμένων μεταφορών, ένας χώρος ο οποίος θα βρίσκεται πάνω από το σταθμό του μετρό στον Ελαιώνα.

Μέσα σε αυτόν το χώρο θα υπάρχει και σταθμός αστικών λεωφορείων της ΕΘΕΛ, προκειμένου οι ταξιδιώτες που θα έρχονται από διάφορους προορισμούς να μπορούν να απορροφηθούν γρήγορα και χωρίς ταλαιπωρία στον ιστό της πόλης της Αθήνας. Θα έχουμε, λοιπόν, σε λίγα χρόνια την κατάργηση και των δύο σταθμών του Κηφισού και της Λιοσίων.

Δεύτερον, με αντίστοιχα κίνητρα θα υπάρξει η δυνατότητα σταθμών άφιξης-αναχώρησης σε όλες τις πρωτεύουσες νομών, όπου υπάρχουν έδρες των ΚΤΕΛ.

Τρίτον, για πρώτη φορά τίθεται όριο ηλικίας στα λεωφορεία τα είκοσι τρία χρόνια μέχρι την 31.12.2003. Εφαρμοζόμενο αυτό το μέτρο θα οδηγήσει στην αντικατάσταση του 80% του στόλου, που ανέρχεται σε τέσσερις χιλιάδες υπεραστικά λεωφορεία και σε επτακόσια πενήντα πέντε αστικά. Επίσης για πρώτη φορά καθιερώνεται όριο ηλικίας δεκατριών ετών από του έτους κατασκευής ως το ανώτατο όριο για την ταξινόμηση λεωφορείων. Τα λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία μετά την ισχύ αυτού του νόμου θα πρέπει να διαθέτουν σύστημα κλιματισμού, καθώς και εξοπλισμό για τη μεταφορά ατόμων με κινητικά προβλήματα στα αστικά ΚΤΕΛ.

Τέλος, θα διατίθεται από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων αυτό το ποσό, αλλά θα αφορά μόνο τα καινούργια λεωφορεία, τα οποία θα έχουν χρόνο ηλικίας από την κατασκευή του πλαισίου τους δώδεκα μήνες, όπως επίσης και τα μεταχειρισμένα έως πέντε ετών, αλλά με τη μισή επιδότηση από αυτήν που θα αφορά τα καινούργια λεωφορεία. Το συγκοινωνιακό έργο προβλέπει τη δυνατότητα ανάπτυξης νέων ενδονομαρχιακών ή διανομαρχιακών γραμμών με αποφάσεις των νομαρ-

χών. Προβλέπεται επίσης η δυνατότητα ανάπτυξης νέων γραμμών συνεκμετάλλευσης, μετά από συμφωνία μεταξύ ΚΤΕΛ και ΟΤΑ. Δηλαδή για πρώτη φορά έχουμε νομικό πλαίσιο το οποίο επιτρέπει τη δημιουργία κοινών επιχειρήσεων. Θεωρώ ότι θα υπάρξει χρήση αυτής της δυνατότητας σε πολλές περιοχές. Έχουμε γι' αυτό την εκφρασμένη θέληση της ΚΕΔΚΕ και των ιδιοκτητών των ΚΤΕΛ.

Προβλέπεται επίσης η εφαρμογή σε όλα τα ΚΤΕΛ ενός ενιαίου συστήματος κράτησης θέσεων. Το επόμενο διάστημα στο κέντρο της Αθήνας θα υπάρξει ένας σύγχρονος σταθμός κράτησης με υποδομή πληροφορικής, ώστε να μπορεί κάποιος να κλείνει θέση στο ΚΤΕΛ οποιασδήποτε περιοχής. Θα είναι αναβαθμισμένος ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, όσον αφορά τις αστικές και τις υπεραστικές συγκοινωνίες. Οι ΟΤΑ θα συμμετέχουν στις περισσότερες των ρυθμίσεων, είτε σαν αποφασιστικά είτε σαν γνωμοδοτικά όργανα. Για πρώτη φορά θεσπίζονται διαδικασίες για την παροχή συγκοινωνιακού έργου από τους ΟΤΑ σε συνεργασία με τα ΚΤΕΛ. Οι δήμοι μπαίνουν σε μια συγκεκριμένη ρύθμιση, ώστε να υπάρξει για πρώτη φορά ένας καθορισμένος ρόλος. Μπορούν να διενεργούν μεταφορά για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες, αλλά ουδείς δικαιούται να κάνει εκδρομές και να υποκλέπτει ξένο συγκοινωνιακό έργο.

Το δεύτερο κομμάτι αυτού του νομοσχεδίου αφορά την ίδρυση ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Τα ΚΤΕΟ λειτουργήσαν και βοήθησαν σημαντικά. Είναι όμως ένας θεσμός που έχει ατέλειες και πρώτα απ' όλα έχει ατέλειες στη χωρητικότητα. Δεν μπορεί το σύνολο των κυκλοφορούντων οχημάτων, που όσον αφορά τα Ι.Χ. ανά δεκαετία διπλασιάζεται, να ελεγχθούν από τα υπάρχοντα ΚΤΕΟ. Ο συνωστισμός που υπάρχει στα μεγάλα αστικά κέντρα στα ΚΤΕΟ δημιουργεί συνθήκες αποτροπής για όσους θέλουν να ελέγξουν τα ιδιωτικά της χρήσης αυτοκίνητά τους. Αυτή η πραγματικότητα μπορεί να αντιμετωπιστεί μόνο με την αύξηση της χωρητικότητας των ΚΤΕΟ με τη δημιουργία και ιδιωτικών ΚΤΕΟ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχαμε τρεις δυνατότητες προκειμένου να προχωρήσουμε στην ίδρυση ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Η πρώτη δυνατότητα ήταν να ορίσει το κράτος, το Υπουργείο Μεταφορών πόσα ακριβώς ΚΤΕΟ θα χρειαζόταν προκειμένου να υπάρξει κάλυψη αυτής της αναγκαιότητας χρήσης των ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Η δεύτερη δυνατότητα θα ήταν να υπάρξει μια διαδικασία, μετά από μελέτη ανά περιοχή και να βγουν οι άδειες σε κάποια μορφή διαγωνισμού ή πλειστηριασμού. Εμείς επιλέξαμε την τρίτη δυνατότητα, επιλέξαμε τη δυνατότητα όπου τίθενται προϋποθέσεις, προκειμένου να υπάρξουν οι δυνατότητες και οι αδειοδοτήσεις για τη λειτουργία ενός ιδιωτικού ΚΤΕΟ. Οι προϋποθέσεις αφορούν στους ελάχιστους όρους, τη συνολική χωρητικότητα, την ύπαρξη αυτομάτων γραμμών τεχνικού ελέγχου κ.ο.κ. και όποιος πληροί αυτές τις προϋποθέσεις, έχει τη δυνατότητα να δημιουργήσει ιδιωτικό ΚΤΕΟ μετά βεβαίως από πιστοποίηση, η οποία πρέπει να γίνεται. Πιστεύουμε ότι αυτό είναι το πλέον θετικό και το πλέον υγιές, η αγορά δηλαδή να αποφασίσει σε ποιες περιοχές, τότε και με ποιο μέγεθος και δυναμικότητα θα λειτουργήσουν ιδιωτικά ΚΤΕΟ.

Πιστεύω ότι αυτό είναι απολύτως υγιές σχήμα, το οποίο θέτει και προϋποθέσεις οι οποίες –παρ' όλο που κάποιοι συνάδελφοι υποστήριξαν το αντίθετο– δεν είναι προϋποθέσεις απαγορευτικές ακόμα και για μεσαίους μεγέθους επιχειρηματίες, ακόμα και για μια οργάνωση από συνεργεία τα οποία θα συνασπιστούν προκειμένου να δημιουργήσουν ένα ιδιωτικό ΚΤΕΟ.

Όπως συζητήσαμε αναλυτικά το θέμα αυτό μέσα στην επιτροπή –διότι οι πάντες που συμμετείχαν στην επιτροπή γνωρίζουν ότι η διαδικασία συζήτησης αυτού του νομοσχεδίου έγινε ως μια διαδικασία απολύτως ανοιχτού διαλόγου, όπου τα επιχειρήματα ακούστηκαν και υπήρξε συνδιαμόρφωση του νομοσχεδίου από τους συναδέλφους Βουλευτές– καταλήξαμε ότι σε ό,τι αφορά την εκτός της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης περιοχή, θα πρέπει να απαιτείται για την εκτός σχεδίου περιοχή έκταση τέσσερα στρέμματα, σε ό,τι δε αφορά τα δύο μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα και για περιοχές οι οποίες δεν ανήκουν στην αμιγή κατοικία –εξαιρείται δηλαδή η αμιγής κατοικία και αυτό

είναι προφανές- θα απαιτείται χώρος χιλίων πεντακοσίων τετραγωνικών μέτρων.

Επιώθηκε ότι και αυτός ο χώρος είναι μεγάλος. Μα να σας πω κάτι πάρα πολύ απλό, ο ελάχιστος χώρος προκειμένου να υπάρξει δυνατότητα στέγασης μιας γραμμής τεχνικού ελέγχου αυτοματοποιημένης, όπως απαιτείται από το σχέδιο νόμου και όπως απαιτεί η σύγχρονη τεχνολογία, είναι επτακόσια τετραγωνικά μέτρα. Άλλα επτακόσια με οκτακόσια τετραγωνικά μέτρα διατίθενται για χώρους, οι οποίοι θα είναι χώροι υποδοχής, χώροι στάθμευσης των αυτοκινήτων και για χώρους ενδεχομένως των δραστηριοτήτων που θα αφορούν τους ανθρώπους οι οποίοι πηγαίνουν τα αυτοκίνητά τους για τεχνικό έλεγχο.

Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι τα οικονομικά μεγέθη αυτών που θα επιχειρήσουν να κάνουν ένα σταθμό ιδιωτικό τεχνικού ελέγχου οχημάτων δεν είναι απαγορευτικά, αντιθέτως θα μπορεί να δημιουργηθεί ένας ικανότατος ανταγωνισμός.

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

Η αναβάθμιση του τεχνικού ελέγχου όλων των οχημάτων είναι ένα ζήτημα μεγίστης σημασίας. Και όπως θα έχω τη δυνατότητα να πω σε λίγο όσον αφορά τον έλεγχο του αλκοόλ σε οδηγούς, είναι μια από τις βασικές παραμέτρους δημιουργίας ατυχημάτων. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να διασφαλιστεί ο σωστός τεχνικός έλεγχος. Αυτός ήταν και ο λόγος ο οποίος μας υποχρέωσε ναβάλουμε διάταξη με την οποία τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ αλλά και τα δημόσια ΚΤΕΟ θα πρέπει να πιστοποιηθούν. Υπάρχει, όπως γνωρίζετε, το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης, υπάρχουν ευρωπαϊκοί οργανισμοί οι οποίοι μπορούν να δώσουν αυτήν τη διαπίστευση και αυτό είναι μια προϋπόθεση για την άδεια λειτουργίας τόσο για τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ όσο και για τα δημόσια ΚΤΕΟ.

Το δεύτερο το οποίο εισάγει αυτό το νομοσχέδιο είναι η δημιουργία μιας ειδικής διεύθυνσης στο Υπουργείο Μεταφορών που είναι η Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών. Η χώρα μας στερούταν μέχρι σήμερα μιας μονάδας με εξειδικευμένους επιστήμονες, η οποία θα μπορούσε να ελέγξει την τεχνική αρτιότητα όχι μόνο των τροχοφόρων αλλά κυρίως και των μέσων σταθερής τροχιάς. Δεν υπάρχει δηλαδή κάποιος ο οποίος σήμερα να μπορεί να ελέγξει την τεχνική αρτιότητα των τρένων. Κάποια στιγμή θα μπορεί να ελέγξει την τεχνική αρτιότητα του μετρώ. Ο ίδιος ο μηχανισμός των τρένων, ο ίδιος ο μηχανισμός του μετρώ είναι υπεύθυνος για την τεχνική αρτιότητα με μια ενσωμάτωση του ρόλου του ελέγχου τους.

Θεωρούμε ότι αυτό θα πρέπει να σταματήσει. Δημιουργούμε αυτήν τη διεύθυνση η οποία θα ασχολείται με θέματα ασφαλείας μέσων σταθερής τροχιάς, κάτι το οποίο θεσπίζεται και θεωρούμε ότι είναι απολύτως σωστό.

Τέλος, η πρόθεση του Υπουργείου Μεταφορών είναι να ιδρύσει κινητές μονάδες τεχνικού ελέγχου οχημάτων, διότι, όπως είπαμε προηγουμένως, η χώρα μας έχει την ιδιομορφία των νησιωτικών περιοχών, μικρά νησιά στα οποία θεωρούμε ότι δεν πρόκειται να δημιουργηθούν ιδιωτικά ΚΤΕΟ, όπου δεν έχουν μπορεί να δημιουργηθούν δημόσια ΚΤΕΟ και αυτές οι κινητές μονάδες ΚΤΕΟ θα διατίθενται από το Υπουργείο Μεταφορών προς τις νομαρχίες οι οποίες θα έχουν την επιθυμία να εξυπηρετήσουν κατοίκους μικρών νησιωτικών περιοχών προκειμένου να γίνουν οι έλεγχοι.

Επιώθηκε επίσης και σε ό,τι αφορά τον τεχνικό έλεγχο κάτι το οποίο είναι σημαντικό και είναι και ευαίσθητο θέμα: Είναι οι καταλύτες. Πήραμε μια απόφαση πριν από λίγα χρόνια, η συντεταγμένη πολιτεία, προκειμένου να δοθούν κίνητρα για να κυκλοφορήσουν αυτοκίνητα με καταλύτες, ένα μέτρο το οποίο ήταν σωστό, ένα μέτρο το οποίο αποσκοπούσε στην καθάρτητα της ατμόσφαιρας, ιδίως στα μεγάλα αστικά κέντρα. Πολλοί από τους καταλύτες αυτούς εκμετρούν το ζην, σύμφωνα με τα χρόνια τα οποία υπάρχουν στα αυτοκίνητα και με τα χιλιόμετρα τα οποία έχουν γίνει. Υπάρχουν ρυθμίσεις, λοιπόν, οι οποίες έχουν γίνει στο πρόσφατο παρελθόν στο Υπουργείο Μεταφορών όπου με τις ρυθμίσεις αυτές έχει δημιουργηθεί όλη η υποδομή του εξειδικευμένου προσωπικού στα συνεργεία, άνθρω-

ποι δηλαδή τεχνικοί οι οποίοι εργάζονται στα συνεργεία, έχουν εκπαιδευτεί, πιστοποιούνται συνεργεία προκειμένου να αλλάζουν καταλύτες και δημιουργείται βιβλίο αποθήκης να το πω έτσι περιγραφικά, όπου με βάση αυτό θα μπορεί να ελέγχεται η αξιοπιστία του συνεργείου σε ό,τι αφορά την τοποθέτηση ενός νέου καταλύτη.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Οι παλαιοί καταλύτες;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Για τους παλαιούς καταλύτες το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων έχει ειδική διαδικασία απόσυρσής των.

Υπάρχει και μια σειρά από λοιπές διατάξεις στο νομοσχέδιο. Λοιπές διατάξεις έχουμε σε ό,τι αφορά τις άδειες οδήγησης, όπου εκεί εναρμονιζόμαστε με ρυθμίσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Υπάρχει μια διάταξη την οποία θεωρώ σημαντικότητα και η οποία διαμορφώθηκε με ένα σχέδιο τροπολογίας του συναδέλφου κ. Γκόνονγλου, η οποία αφορά τα άτομα εκείνα τα οποία πάσχουν αποδεδειγμένα από σοβαρό νόσημα τέτοιο το οποίο δεν επιτρέπει να κατέχουν άδεια οδήγησης αυτοκινήτου και για το οποίο ταυτοχρόνως παίρνουν και αναπηρική σύνταξη. Αυτά τα άτομα δεν πρέπει στο εξής να μπορούν να λάβουν αναπηρική σύνταξη εάν δεν καταθέσουν το δίπλωμα οδήγησής τους και τα άτομα τα οποία ήδη έχουν πάρει αναπηρική σύνταξη και τα οποία όμως εξακολουθούν να κατέχουν άδεια οδήγησης θα πρέπει να την παραδώσουν.

Αναφέρθηκαν οι συνάδελφοι εισηγητές στο άρθρο 43 το οποίο τροποποιεί σχετικό άρθρο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για τον καθορισμό του ανωτάτου ορίου οιονεινυμματος για την αναφορά στον εκπεμπόμενο αέρα όπως και στο αλκοόλ το οποίο εντοπίζεται μετά από αιμοληψία. Υπήρχε ένα κενό το οποίο ρυθμίζεται και με βάση αυτό το ποσοστό στον εκπεμπόμενο αέρα ορίζεται σε 0,25 χιλιοστά του γραμμαρίου ενώ στο αίμα είναι στα 0,50 χιλιοστά. Αυτό το οποίο είναι σημαντικό είναι ότι προβλέπεται και η δυνατότητα καθορισμού ειδικών κατηγοριών οδηγών για τους οποίους θα ισχύουν μικρότερα ποσοστά, όπως είναι οδηγοί λεωφορείων, όπως είναι οδηγοί φορτηγών, οχημάτων επικίνδυνων εμπορευμάτων και βυτιοφόρων.

Ακόμη καταργείται η αφαίρεση της άδειας ικανότητας του οδηγού για τις περιπτώσεις παραβάσεων στάσης και στάθμευσης. Θεωρούμε ότι δεν είναι σωστό να υπάρχει αφαίρεση της άδειας ικανότητας του οδηγού για περιπτώσεις τέτοιων παραβάσεων, στάσης και στάθμευσης.

Το δεύτερο το οποίο υπάρχει ως διαφοροποίηση είναι ότι ενώ για τη στάση και στάθμευση μέχρι τώρα υπήρχε για τη μεν στάθμευση η ποινή των σαράντα ημερών αφαίρεσης των πινακίδων, αυτή μετατρέπεται σε είκοσι και εδώ για τις είκοσι ημέρες που αφορούσε τη στάση, μετατρέπεται σε δέκα ημέρες. Προβλέπεται ακόμη η δυνατότητα επιστροφής των πινακίδων για τις παραβάσεις στάσης και στάθμευσης ακόμη και την επόμενη μέρα με την καταβολή μεγαλύτερου προστίμου και συγκεκριμένα του τριπλασίου.

Υπάρχει ακόμη μια σημαντική διάταξη η οποία αφορά ένα θέμα αύξησης του μεικτού βάρους φορτηγών δημοσίας χρήσης από τέσσερις σε έξι τόνους και από έξι σε οκτώ τόνους.

Γνωρίζετε ότι η διαμόρφωση της αγοράς των φορτηγών μεταφορών στην Ελλάδα είναι μια διαχρονική διαμόρφωση δικαιωμάτων, τα οποία θεσπίστηκαν ήδη μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, οπότε κάποια στιγμή καραγκωγείς πήραν το δικαίωμα να έχουν τρίκυκλα, κάποια στιγμή τα τρίκυκλα είχαν το δικαίωμα να έχουν ένα μικρό φορτηγό, τα μικρά φορτηγά μεγάλωσαν.

Η αγορά έτσι λειτουργεί, η αγορά έχει αυξημένες πλέον ανάγκες και για το λόγο αυτόν κάνουμε μια ρύθμιση, ώστε αυτοί οι οποίοι είχαν μικτό βάρος φορτηγών δημοσίας χρήσης μέχρι τέσσερις τόνους να μπορεί να πάνε μέχρι έξι τόνους και από έξι τόνους να πάνε στους οκτώ τόνους.

Υπάρχει ακόμα μια διάταξη η οποία δίνει το δικαίωμα σε δύο εταιρείες εποπτευόμενες από το Υπουργείο Μεταφορών, που είναι ο Η.Σ.Α.Π. και ο ΗΛ.Π.Α.Π., ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος και τα τρέλα δηλαδή, να έχουν διευρυμένο σκοπό, ώστε να μπορούν να αξιοποιήσουν την ήδη υπάρχουσα υποδομή, είτε

αυτοτελώς είτε σε συνεργασία με άλλες εταιρείες, για την ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιακών δικτύων.

Όπως είχαμε την ευκαιρία να πούμε και στην επιτροπή, μπορεί να γίνει συνάπση αυτών των εταιρειών, όπως είναι ο Ο.Σ.Ε., όπως είναι το Αττικό Μετρό, ο Η.Σ.Α.Π., ο ΗΛ.Π.Α.Π., η Ε.Υ.Δ.Α.Π. σε μια εταιρεία, στην οποία διαθέτουν τα δικαιώματά τους διέλευσης τηλεπικοινωνιακών δικτύων προκειμένου να υπάρξει η δυνατότητα ενός μεγαλύτερου μεγέθους και χωρητικότητας δικτύου και το οποίο θα μπορούσε να ενδιαφέρει την αγορά είτε για εξαγορά, μακροχρόνια μίσθωση ή για οποιαδήποτε άλλη συνεργασία. Και ήδη σχετικός διαγωνισμός βρίσκεται αυτήν τη στιγμή σε εξέλιξη.

Ακόμη, στο άρθρο 46 προβλέπεται η δυνατότητα επιδότησης των αερομεταφορών για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε άγονες γραμμές, την επιδότηση δηλαδή άγονων γραμμών, ώστε να καλύπτονται από πλευράς αεροπορικής συγκοινωνίας. Η κάλυψή τους είναι αναγκαία, διότι πληρούν κάποια κριτήρια συγκεκριμένης οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν γίνεται λοιπόν μια επιλογή συγκεκριμένων προορισμών, γίνεται μια επιλογή συνολικά όσων διαθέτουν τα κριτήρια αυτά. Τα κριτήρια αυτά είναι πληθυσμιακά και είναι και στατιστικά στοιχεία κάλυψης των γραμμών αυτών και συγκεκριμένης κάλυψης χωρητικότητας αεροσκαφών κατά το παρελθόν, τα τελευταία –νομίζω- τρία χρόνια. Οι προορισμοί αυτοί είναι η Ικαρία, η Λέρος, η Αστυπάλαια, η Μήλος, η Σκύρος, η Χίος από τη Θεσσαλονίκη, η Χίος- Σάμος- Κάσος και το Καστελόριζο, σαν κυκλικό δρομολόγιο.

Προβλέπεται, τέλος, η έκδοση ενός βασικού κανονισμού αδειοδότησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης αεροδρομίων που θα εφαρμοστεί σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας, η έκδοση δηλαδή ενός κανονισμού ο οποίος θα προβλέπει τι προϋποθέσεις έχει ένα αεροδρόμιο προκειμένου να τυγχάνει αδειοδότησης από το Υπουργείο Μεταφορών. Μέχρι σήμερα τα κρατικά αεροδρόμια δεν έχουν ιδιαίτερο καθεστώς αδειοδότησης. Το μόνο αεροδρόμιο το οποίο έχει αδειοδοτηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών είναι το «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Υπήρξε μια τροπολογία την οποία και στο παρελθόν είχαμε συζητήσει με το συνάδελφο κ. Μαντέλη. Είναι μια τροπολογία η οποία αφορά άτομα με βαριά κινητική αναπηρία. Εδώ γίνεται δυνατό να υπάρχει προσφορά χιλίων τηλεφωνικών μονάδων σταθερής τηλεφωνίας μηνιαίως στα άτομα αυτά με βαριά κινητική αναπηρία. Ακόμη υπάρχει η δυνατότητα έκπτωσης κατά 50% στα γραπτά μηνύματα μέσω κινητής τηλεφωνίας στα άτομα με προβλήματα ακοής. Όλες αυτές οι παροχές πιστεύουμε ότι συνιστούν ουσιαστική βοήθεια με τρόπο ώστε να υπάρχει μια δυνατότητα απολύτως συγκεκριμένη πλέον και η επίδειξη μιας ευαισθησίας από την ελληνική Βουλή προς τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Τέλος, θεωρώ σημαντικό να σας αναφέρω μια τροπολογία για τους σεισμοπαθείς, που εντάχθηκε στο άρθρο 49. Είναι μια τροπολογία η οποία προβλεπόταν ήδη από παλαιότερα. Ο κ. Μαντέλης είχε εισηγηθεί τότε ως αρμόδιος Υπουργός αυτήν την τροπολογία. Προβλεπόταν η αγορά διαμερισμάτων για μια σειρά περιπτώσεων οικογενειών οι οποίες είχαν θύματα ή οικογενειών που είχαν διάφορα προβλήματα από το σεισμό του 1999. Και σαν αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο είχε τη δυνατότητα να συνδιαθέσει ένα συνολικό ποσό 2,5 δισεκατομμυρίων δραχμών, προκειμένου να προβεί στην αγορά διαμερισμάτων.

Υπήρξε η επιτροπή, έγινε ο καθορισμός των δικαιούχων, υπήρξε διαγωνισμός, δεν υπήρξε όμως δυστυχώς, προσφορά κατοικιών. Η προσφορά κατοικιών ήταν ελάχιστη. Νομίζω έξι ή επτά κατοικίες προσφέρθηκαν συνολικά για εκατόν τρεις δικαιούχους. Η τροπολογία αυτή προβλέπει ότι αυτοί οι οποίοι έχουν κριθεί δικαιούχοι και είναι άτομα τα οποία είχαν νεκρούς από το σεισμό του 1999, βαριά τραυματισμένους, άτομα με ειδικές ανάγκες, ήταν οικογένειες πολυτέκνων, θα μπορούν εναλλακτικά να πάρουν ένα συγκεκριμένο ποσό από τη διαδικασία αυτή, έτσι ώστε αυτά τα 2,5 δισεκατομμύρια δραχμές να μπορούν να παραχωρηθούν σε αυτούς ως οικονομική ενίσχυση, προκειμένου να προβούν σε αγορά κατοικίας. Υπάρχει ο προβληματι-

σμός ότι αυτοί οι εκατόν τρεις δικαιούχοι είναι περισσότεροι απ' αυτούς που υπολογιζόταν στην αρχική τροπολογία. Υπήρξε μια συζήτηση και ένας προβληματισμός, που τον έβαλε ο κ. Μαντέλης, προκειμένου να αυξηθεί αυτό το συνολικό ποσό. Στη συνέχεια της συζήτησης, όταν φθάσουμε στις τροπολογίες, θα δούμε αν μπορεί να αυξηθεί το ποσό αυτό που θα δοθεί ανά δικαιούχο, ώστε να αρκεί για να υπάρξει αγορά μιας κατοικίας που να καλύπτει ιδίως τις πολύτεκνες οικογένειες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο δεν συγκεντρώνει πάνω του τα φώτα της δημοσιότητας. Είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο δεν έχει, θα έλεγε κανείς, εντυπωσιακά στοιχεία. Πιστέψτε με όμως, είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο αφορά εκατομμύρια πολιτών αυτής της χώρας, ένα νομοσχέδιο το οποίο έχει σαν στόχο τη δημιουργία προϋποθέσεων σύγχρονης δυνατότητας μεταφοράς, τη δημιουργία προϋποθέσεων ευπρεπών χώρων άφιξης και αναχώρησης όλων αυτών των ανθρώπων που κινούνται με τα ΚΤΕΛ, όπως επίσης αφορά και τη δυνατότητα να γίνεται αποτελεσματικός τεχνικός έλεγχος οχημάτων με τρόπο και με διαδικασίες οι οποίες να μη δημιουργούν μονίμως αρνητική δραστηριότητα και να μη δημιουργούν απώθηση στον όρο που λέγεται «τεχνικός έλεγχος οχημάτων».

Ήθελα λοιπόν να σας ευχαριστήσω για τη συνεργασία στην επιτροπή και να σας παρακαλέσω να ψηφίσετε αυτό το νομοσχέδιο. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στον κατάλογο των εγγεγραμμένων Βουλευτών.

Ο κ. Ιωάννης Λαμπρόπουλος έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχεται σήμερα για συζήτηση ένα σημαντικό νομοσχέδιο, που αφορά τις συγκοινωνίες, κυρίως στην ύπαιθρο, τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, την ασφαλώς οδήγηση, χωρίς την επήρεια του αλκοόλ και άλλες διατάξεις.

Κατ' αρχήν θα πρέπει να παραδεχθούμε όλοι ότι τα ΚΤΕΛ, αστικά και υπεραστικά, προσφέρουν τεράστιες υπηρεσίες στην ύπαιθρο χώρα με τη μεταφορά προσώπων και αγαθών, προσφέρουν πραγματικά κοινωνικό έργο με τη μεταφορά με μειωμένο εισιτήριο αναπήρων, πολυτέκνων, μαθητών, φοιτητών. Ιδιαίτερα για τη μεταφορά των μαθητών που μετακινούνται από τα μακρινά χωριά δωρεάν, το κράτος καταβάλλει στα υπεραστικά μόνο το 50%. Δηλαδή έρχεται το κράτος και κάνει ανέξοδη κοινωνική πολιτική, με ξένα κόλλυβα που λέει ο λαός μας, σε βάρος όμως των ιδιωτών, που είναι επιχειρηματίες, που αναγκάζονται να επενδύουν αρκετά εκατομμύρια για να μπορούν να έχουν το αυτοκίνητο, αλλά και να εργάζονται σκληρά για να επιβιώσουν. Μήπως δεν είναι κοινωνική προσφορά από τα υπεραστικά ΚΤΕΛ όταν αναγκάζονται να πηγαίνουν σε απομακρυσμένα χωριά με ελάχιστους επιβάτες και πολλές φορές με κανέναν; Πηγαίνουν όμως, γιατί πρέπει να πηγαίνουν, αλλά με μεγάλο παθητικό, γιατί οι οδηγοί, οι εισπράκτορες, τα καύσιμα και όλα τα άλλα δεν πληρώνονται από το κράτος, αλλά καταβάλλονται από τους ίδιους τους ιδιοκτήτες.

Εξυπηρετούν απομακρυσμένα χωριά χωρίς καθαρό οικονομικό όφελος, σε άσχημο οδικό δίκτυο, πράγμα που έχει ως αποτέλεσμα τις μεγάλες φθορές και ζημιές στα λεωφορεία. Παρά αυτά όμως η Κυβέρνηση ελάχιστα από αυτά αναγνωρίζει, αφού είναι ανύπαρκτη η οικονομική στήριξη που παρέχει στα ΚΤΕΛ, αφού πολλές φορές καθυστερεί ακόμη να καταβάλει και τις οφειλές από τις μετακινήσεις των μαθητών.

Να δούμε όμως τη διακριτική μεταχείριση στις συγκοινωνίες της πρωτεύουσας με αυτές της επαρχίας; Πάνω από ένα τρισεκατομμύριο έχει πληρώσει όλος ο ελληνικός λαός και οι επαρχιώτες μαζί, τα πολιτικά παιχνίδια και τα λάθη της Κυβέρνησης στον τομέα «συγκοινωνίες» της πρωτεύουσας. Στην επαρχία τα ΚΤΕΛ αγωνίζονται να επιβιώσουν, παρ' ότι εξυπηρετούν τους πολίτες και στην ώρα τους, αγωνίζονται και κινδυνεύουν για οφειλές να πάνε φυλακή, ιδιαίτερα οι ιδιοκτήτες των αστικών στις πρωτεύουσες των νομών.

Γιατί δύο μέτρα και δύο σταθμά; Μα γιατί εδώ, στο Λεκανο-

πέδιο, στις κρατικές συγκοινωνίες είναι οι «ημέτεροι», οι διορισμένοι, ο κομματικός στρατός, οι συντεχνίες, που πιέζουν συχνά και υποβάλλουν σε μεγάλες ταλαιπωρίες τους πολίτες, αλλά έτσι κατακτούν προνόμια ή περιφρουρούν αυτά που έχουν, πολλές φορές σε βάρος όλου του ελληνικού λαού. Επαναλαμβάνω, ένα τρισεκατομμύριο και πλέον είναι το χρέος που έχει πληρώσει ο ελληνικός λαός για τις συγκοινωνίες της πρωτεύουσας!

Γιατί γίνεται αυτό; Γιατί πάντα τούτη η Κυβέρνηση και παλιά αλλά και τώρα ακόμη υπηρετεί τη μικροπολιτική, το ρουσφέτι και δεν εννοεί να ξεφύγει από τις παλιές της ιδεολογικές αγκυλώσεις.

Συζητούμε σήμερα τούτο το νομοσχέδιο με πολλές διαφωνίες, ενώ υπάρχουν πράγματα που μπορούν να γίνουν με καλή διάθεση και συμφωνία. Μπορεί η μετατροπή των ΚΤΕΛ σε Α.Ε. να είναι προαιρετική, ώστε να μην αυξηθούν τα λειτουργικά έξοδα και να μην υπάρξει οικονομική επιβάρυνση του κοινού και των μετόχων.

Μπορεί και πρέπει η διάρκεια της παραχώρησης του μεταφορικού έργου να αυξηθεί πέραν του 2009 και μέχρι τουλάχιστον το 2020, δεδομένου ότι αν παραμείνει μέχρι το 2009, οι μέτοχοι των ΚΤΕΛ δύσκολα θα προβούν σε αντικατάσταση τροχαίου υλικού και σε λοιπές επενδύσεις: κεντρικοί σταθμοί, μιας και μέσα στην εννεαετή παράταση δεν θα αποσβέσουν τις δαπάνες τους.

Μπορεί να ερευνηθεί η αντισταθμιστική καταβολή από το κράτος, όταν το κόμιστρο δεν καλύπτει το κόστος λειτουργίας σε άγονες γραμμές με ελάχιστους επιβάτες, όπως γίνεται στη θάλασσα και όπως ακούσαμε προηγουμένως από τον κύριο Υπουργό, που θα γίνει με αεροπορικές εταιρείες.

Μπορεί και πρέπει να υπάρξει αποζημίωση του αντιτίμου των εισιτηρίων ή της διαφοράς από το ισχύον κόμιστρο των προσώπων, που από την κείμενη νομοθεσία επιβάλλεται να διακινούνται με τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ δωρεάν ή με μειωμένο εισιτήριο: ανάπηροι, πολύτεκνοι, φοιτητές, μαθητές.

Μπορεί και πρέπει για τα λεωφορεία ιδιοκτησίας ΚΤΕΛ, τα οποία δρομολογούνται σε άγονες γραμμές με μικρή χιλιομετρική απόσταση, να εξακολουθεί να ισχύει η παρούσα νομοθεσία σχετικά με την αντικατάστασή τους, με την προϋπόθεση να περνούν υποχρεωτικά ΚΤΕΟ κάθε εξάμηνο για λόγους ασφαλείας.

Μπορεί τα χρήματα που δίδονται ως κίνητρο επιδότησης για την αντικατάσταση του τροχαίου υλικού και της υποδομής να είναι περισσότερα, για να υπάρχει καινούριος στόλος και για ασφάλεια και για πολιτισμό.

Μπορεί και πρέπει να διατεθούν ικανά ποσά για τη δημιουργία σύγχρονων και πολιτισμένων επιβατικών σταθμών. Αυτό το έχουμε ανάγκη, εν όψει και των Ολυμπιακών Αγώνων να βελτιώσουμε τη γενικότερη εικόνα των συγκοινωνιών μας, των μέσων και των σταθμών επιβίβασης.

Μπορεί και πρέπει να υπάρξει ευνοϊκή ρύθμιση σε οφειλές κάθε μορφής, Ι.Κ.Α. κλπ., με αφαίρεση προστίμων και δεν ξέρω τι ακόμα, που έχουν πολλά ΚΤΕΛ, αστικά και υπεραστικά.

Διότι πολλά υπεραστικά και σε πολλές πόλεις, το γνωρίζουμε όλοι –πολλά αστικά ιδιαίτερα– πάνε για χρεοκοπία. Εάν χρεοκοπήσουν λοιπόν, ποιος θα αναλάβει τις συγκοινωνίες σε αυτές τις πόλεις; Αφού δεν συζητάτε όλα αυτά τα θέματα, εμείς δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε μαζί σας, κύριε Υπουργέ.

Όσον αφορά τα ΚΤΕΟ πρέπει να παραδεχθούμε ότι η μέχρι σήμερα λειτουργία τους δεν είναι αυτή που πρέπει και που θέλουμε. Δεν οργανώθηκαν, δεν στελεχώθηκαν και δεν στηρίχθηκαν σωστά, με αποτέλεσμα και να υπολειμθούν, αλλά πολλά να λέγονται, πολλά να γίνονται χωρίς να φαίνονται και πολλοί αθώοι να αφήνουν τη ζωή τους στη ζώνη άσφαλτο, γιατί υπάρχουν κάποιοι επίορκοι. Πιστεύω λίγοι, αφού στην πλειοψηφία τους οι υπάλληλοι προσπαθούν να επιτελέσουν το έργο τους με έντιμο τρόπο.

Στο θέμα αυτό και με τούτο το νομοσχέδιο πρέπει να υπάρχουν όλες οι απαραίτητες ασφαλιστικές δικλείδες για σωστό έργο από τα ΚΤΕΟ, για καθαρή δουλειά, για πραγματικό έλεγχο του αυτοκινήτου από «καθαρά» χέρια.

Όσον αφορά τη μείωση του ποσοστού της αλκοόλης για την επιβολή ποινών σε όσους οδηγούν υπό την επήρεια οινοπνεύματος, είμαστε σύμφωνοι και πρέπει να υπάρχουν αυστηρές ποινές, δεν χρειάζεται έλεος. Χρειάζεται όμως να δώσουμε μεγάλο βάρος στην πρόληψη, στη σωστή ενημέρωση του λαού, να γίνει μάθημα από το σχολείο. Να υπάρξει η κατάλληλη παιδεία και αγωγή. Να μάθουμε από παιδιά να προστατεύουμε τη ζωή μας και να σεβόμαστε τη ζωή του άλλου. Μόνο έτσι θα περιορίσουμε μελλοντικά το πρόβλημα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας).

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

Θα ήθελα να σας πω, κύριοι συνάδελφοι, ότι είναι είκοσι ένας εγγεγραμμένοι και γι' αυτό παράκληση του Προεδρείου είναι αν μπορεί να υπάρξει κάποιος αυτοπεριορισμός και πάντως δεν θα υπάρξει ανοχή πέραν του προβλεπόμενου χρόνου.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τω όντι και συμφωνώ με τον προλαλήσαντα συνάδελφο, συζητούμε ένα πολύ σπουδαίο νομοσχέδιο. Και θα συμφωνήσω και με το γενικό πνεύμα που αναδύεται μέσα από την εισηγητική έκθεση και τις διατάξεις, που την κυρώνουν, του νομοσχεδίου, ότι αναφέρεται ευθέως στην υπηρετήση του πολίτη.

Και είναι ένα σημαντικό θέμα, κύριοι συνάδελφοι. Το επαναλαμβάνω κάθε βδομάδα. Εξακολουθεί εν μέσω δημοκρατίας ο πολίτης να είναι απροσπάτετος. Οι σχέσεις του με τις δημόσιες υπηρεσίες δεν είναι εκείνες που έπρεπε και μπορούσαν να είναι. Τις περισσότερες φορές πληρώνει την ορειλομένη εξυπηρέτηση από το κράτος. Τα στοιχεία και τα φαινόμενα της διαφθοράς είναι σε όλους γνωστά. Ένας κωφεύει για τη μη αντιμετώπισή τους: Η κρατική θέληση, η κρατική βούληση. Και το καταγγέλλω σχεδόν κάθε βδομάδα από πενταετίας και πλέον.

Εδώ, λοιπόν, μέσα από το νομοσχέδιο πράγματι αναδύεται ένα πνεύμα, επιτέλους ο πολίτης! Και λαμβάνονται μέτρα στη συνολική εικόνα του νομοσχεδίου, που ερμηνεύονται και κυρώνουν αυτήν ακριβώς την ευαισθησία, να υπηρετηθεί ο πολίτης. Η προσφερομένη, δηλαδή, υπηρεσία από την οργανωμένη δομή των συγκοινωνιακών χερσαίων μέσων μεταφοράς πρέπει να υπηρετεί –και φαίνεται πως υπηρετεί– τον πολίτη, την αξιοπρέπεια, επί τω τέλει, του πολίτη.

Και μόνο η επίκληση ότι το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αναπτυσσόταν αυτή η δραστηριότητα εκπορευόταν από ένα νομοθετικό διάταγμα του 1973, το 102, δικαιολογεί απολύτως τη θεσμική παρέμβαση που κάνει το Υπουργείο για το συγκεκριμένο στόχο. Να βελτιώσει δηλαδή σε μια νέα θεσμική βάση τη συνολική δραστηριότητα χερσαίων μεταφορών, επιβατικών μεταφορών, ώστε ο πολίτης και να συμμετέχει και να ασφαλίζεται και ταχέως να εξυπηρετείται και το περιβάλλον στο οποίο ζει να είναι σεβαστό και η δομή της προσφερομένης υπηρεσίας, η συμπεριφορά κλπ. να γίνονται με τρόπο ευπρεπή και με τρόπο που θα ανταποκρίνεται στην ανθρώπινη αξιοπρέπεια.

Ένα υπέρτατο αγαθό, όπως προσδιορίζεται και περιγράφεται θαρρώ στην παράγραφο 1 του άρθρου 2 του Συντάγματος, η μέριμνα και η προστασία της ανθρώπινης υπόστασης, της ανθρώπινης αξίας, επομένως της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, αποτελεί υπέρτατη ευθύνη του κράτους.

Διαμορφώνεται ένα νέο θεσμικό πλαίσιο για το σύνολο της χώρας, εκτός από τις περιοχές Θεσσαλονίκης και Αθηνών, για τις οποίες ισχύει ειδικό καθεστώς. Το ίδιο και για Ρόδο και Κω, που είναι δημοτικές.

Το νομοσχέδιο κυρώνει μερικές αρχές που περιέγραψα και διαρθρώνει το συνολικό του σκεπτικό σε τρία κεφάλαια: Το κεφάλαιο Α' που περιλαμβάνει την οργάνωση και λειτουργία των επιβατικών μεταφορών και καλύπτεται από τα άρθρα 1 έως 33. Το κεφάλαιο Β' που περιλαμβάνει τον τεχνικό έλεγχο, τα γνωστά ΚΤΕΟ, κύριε Υπουργέ, των οποίων η ιστορία δεν κολακεύει το κράτος και αποτελεί προσβολή για τον λαό. Αναφέρομαι σε δύο νοσήματα. Την απαράδεκτη βραδύτητα, η οποία σαν διηθητικός ιός γεννά τη διαφθορά. Βοά ο κόσμος. Πιστεύω ότι

με το νομοσχέδιο με τη βάση που τίθεται, με τη νέα δομή και τη νέα θεσμική κατοχύρωση, με τα μέτρα που λαμβάνονται και τη διευρύνση θα υπερβληθεί το πρώτο, η απaráδεκτη βραδύτητα στην εξυπηρέτηση του πολίτη. Ακόμη πιστεύω ότι συν τοις άλλοις θα προβλέψετε μια διαδικασία ελέγχων -ήδη προβλέπονται- αντικειμενικών και υπεύθυνων, τίμιων και ειλικρινών ελέγχων, ώστε να σταματήσει το φαινόμενο για το οποίο βοά η μέση κοινή γνώμη, το φαινόμενο της διαφθοράς και της συναλλαγής.

Το κεφάλαιο Β' περιλαμβάνει τα άρθρα από 34 έως 41, αν θυμάμαι καλά και ρυθμίζει τον έλεγχο και την ασφάλεια, και το κεφάλαιο των μεταβατικών και άλλων κοινών διατάξεων, από τις άδειες οδηγήσεως μέχρι την χρήση οιοπονευματικών συνδέσμων κλπ. των τελικών μεταβατικών διατάξεων περιλαμβάνονται στα άρθρα από το 42 μέχρι το 51 που είναι και το ακροτελεύτιο.

Στην εικόνα του νομοσχεδίου πιστεύω ότι κυριαρχούν ορισμένα στοιχεία που κυρώνουν τον επιδιωκόμενο στόχο, το στόχο δηλαδή να βελτιωθούν οι συγκοινωνίες σε τέτοιο βαθμό, ώστε να απολαμβάνει τη δικαιοσύνη κατηγορία ο μεταφερόμενος πολίτης, ο μετακινούμενος πολίτης. Εξασφαλίζει, επαναλαμβάνω, ορισμένες αρχές, πέντε-έξι βασικές αρχές που δίνουν διάσταση στην ευαισθησία για τον πολίτη, στο χρέος να υπηρετείται ο πολίτης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 104 του Συντάγματος, όπου οι δημόσιοι υπάλληλοι, ο κρατικός δηλαδή φορέας οφείλει να είναι εκτελεστής της θελήσεως του κράτους και να υπηρετεί τον πολίτη.

Κάποτε ο πολίτης στη δημοκρατική μας πολιτεία θα πρέπει να μένει με την ικανοποίηση τουλάχιστον ότι σέβονται την αξιοπρέπειά του, πονούν το πρόβλημά του οι υπάλληλοι, το Κοινοβούλιο, οι Υπουργοί, οι κυβερνήσεις και καταβάλλουν κάθε ειλικρινή προσπάθεια για να κυρώνουν και το 2 άρθρο του Συντάγματος και το 104, που επιτάσσει την ειδική σχέση μεταξύ των κρατικών φορέων και του πολίτη.

Τα ΚΤΕΛ μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες εκτός από τα μικρά, τα έχοντα λιγότερα από δώδεκα λεωφορεία, οπότε και αυτά πάνε διαδοχικά κλπ. Δίδονται ειδικά κίνητρα, οικονομικά κίνητρα και απαλλαγές από φόρους, τέλη κλπ. Δίδεται ένα διάστημα να ληφθούν αποφάσεις από τις γενικές συνελεύσεις ενός έτους μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου του 2002. Μέχρι 30 Σεπτεμβρίου του 2003 αυτές οι αποφάσεις πρέπει να έχουν υλοποιηθεί.

Προσδιορίζονται ικανοποιητικές επιχορηγήσεις οι οποίες αποσκοπούν στις βελτιώσεις της υποδομής, όπου στους περισσότερους νομούς δεν είναι ικανοποιητική. Οι επιχορηγήσεις φθάνουν μέχρι 50% για βελτίωση των υποδομών και για τη βελτίωση και αντικατάσταση του στόλου που προβλέπει το νομοσχέδιο ότι μέχρι το 2004 το 80% των λεωφορείων με όριο τα είκοσι πέντε έτη θα έχουν αντικατασταθεί.

Να διευκολύνω τη συζήτηση και των υπολοίπων συναδέλφων. Σε επί μέρους συζητήσεις των άρθρων θα θίξουμε τις λεπτομέρειες του νομοσχεδίου.

Κύριε Υπουργέ, δεν έχω καμία αμφιβολία με τη συνολική αθροιστική αξιολόγηση που έκανα ότι το νομοσχέδιο πράγματι υπηρετεί το στόχο. Καλύτερες υπηρεσίες συγκοινωνιακές στον πολίτη. Έτσι, ψηφίζω το νομοσχέδιο επί της αρχής. Ευχαριστώ. (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΙΤΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, για να καταλήξουμε σε σωστά συμπεράσματα θα πρέπει να έχουμε σωστές βάσεις, σωστό υπόβαθρο στην ανάλυση των σκέψεων μας. Θα θυμίσω, κύριε Υπουργέ, ότι τα ΚΤΕΛ ιδρύθηκαν από το ελληνικό δημόσιο με την προτροπή του ελληνικού δημοσίου και με την κρατική παρέμβαση ταυτόχρονα να παρέχουν κοινωνικό έργο. Αυτό είχε τη θετική συνεισφορά για το κοινωνικό σύνολο, αλλά είχε τα αρνητικά από πλευράς επιχειρηματικής δραστηριότητας για τους ανθρώπους οι οποίοι συμμετείχαν σ' αυτήν τη διαδικασία παροχής υπηρεσιών των συγκοινωνιών στα μη αστικά μέτρα.

Τι παρατηρήθηκε, όμως, τα τελευταία χρόνια, κύριε Υπουργέ;

Ενώ με την ίδια λογική παλαιότερα το ελληνικό κράτος παρότρυνε, ίδρυσε και συμμετείχαν υγιείς Έλληνες πολίτες και στις αστικές συγκοινωνίες, παρατηρήθηκε το οξύμωρο και αντιφατικό η ελληνική πολιτεία να εστιάζει το ενδιαφέρον της στις αστικές μεγαλουπόλεις, στις αστικές συγκοινωνίες και να χαρίζει δισεκατομμύρια. Δεν το λέω αυτό με κάποια μεμψιμοιρία τοπικισμού, επειδή προερχόμαστε από την περιφέρεια, αλλά είναι τρομακτικό το φαινόμενο να χαρίζονται εκατοντάδες δισεκατομμύρια για τις αστικές μεγαλουπόλεις για τα συγκοινωνιακά μέσα που χρησιμοποιούν εντός του αστικού του δακτυλίου, θα τολμούσα να πω, και να παραγνωρίζεται η συνεισφορά άλλων φορέων στην ύπαιθρο και σήμερα ονομαζόμενη περιφέρεια, όπως συνηθίζουμε να το λέμε.

Πιστεύω ότι είναι μια αδικία κατάφωρη και ένα μόνο παράδειγμα θα αναφέρω για να αποδείξω του λόγου το αληθές.

Σήμερα τα ΚΤΕΛ έχουν να λαμβάνουν από τις νομαρχίες δεκάδες εκατομμύρια. Και δεν μεριμνά κανείς για δεκάδες εκατομμύρια να λειτουργήσουν αξιοπρεπέστερα και να μην έρχονται στη δυσάρεστη θέση σε συνεννόηση πολλές φορές με τους νομάρχες να μειώνουν γραμμές οι οποίες αντιλαμβάνεσθε είναι χρήσιμες για τον κάθε Έλληνα πολίτη. Και στους γενικούς όρους στο άρθρο 1, κύριε Υπουργέ, αναφέρετε την έννοια άγωνα γραμμή. Επιτέλους, πρέπει κάποτε να αντιληφθούμε σ' αυτήν την Αίθουσα, εάν υπάρχει ισονομία από το Σύνταγμα, που υπάρχει και πρέπει να αποδοθεί, η φράση άγωνα γραμμή πρέπει να σβήσει. Δεν νοείται να υπάρχει άγωνα γραμμή μόνο εκτός των συνόρων των μεγαλουπόλεων. Και ένας κάτοικος σε ένα ακριτικό χωριό θα πρέπει να θεωρείται από το ελληνικό δημόσιο και από την ελληνική πολιτεία ότι πρέπει να χαιρεί της τιμής και εκείνης της συμπεριφοράς της αυτονότητος μεταφοράς του όπου δει.

Εγκλωβίστηκαν, όπως σας προανέφερα, οι επιχειρηματίες, οι πολίτες που συμμετείχαν στη διαδικασία ιδρύσεως των ΚΤΕΛ. Βεβαίως και στηρίχτηκαν μέχρι ένα σημείο και από την ελληνική πολιτεία. Κανένας δεν αγνοεί αυτήν την πραγματικότητα. Αυτό όμως τους στέρησε, ενώ τους έδωσε κάποια προνόμια, τη δυνατότητα να αναπτυχθούν και αυτοί σε άλλου είδους δραστηριότητες που σήμερα αναπτύσσονται άλλοι λεωφοριούχοι. Αυτό το λέω γιατί σήμερα ερχόμαστε και λέμε ότι η διάρκεια αυτής της συμβάσεως θα είναι μέχρι το 2009. Μέσα στο ίδιο νομοσχέδιο όμως λέμε ότι η τροποποίηση σε ανώνυμες εταιρείες μπορεί να φθάσει μέχρι και το 2003. Αυτά τα οκτώ έτη που φαίνεται ότι δίνουμε στους ανθρώπους για να προσαρμοστούν στην ουσία μπορεί να καταντήσουν έξι έτη. Αντιλαμβάνεσθε ότι όταν εμείς σ' αυτό το νομοσχέδιο βάζουμε φραγμούς, μάλιστα για διάρκεια αξιολογήσεως τεχνικής τα δεκατρία έτη, αντιλαμβάνεσθε ότι όχι απόσβεση, ούτε στα μισά της αποσβέσεως καλούνται να λήξει η σύμβαση την οποία επιβάλλει το νομοσχέδιο να υπογράψουν.

Θεωρώ δε αδικία έναντι ιδίου νομοσχεδίου για τις αστικές συγκοινωνίες που ψηφίσαμε και εκεί τα έτη είναι εννέα, εδώ λέμε οκτώ που δυνητικά γίνονται έξι, στοιχειώδης διαδικασία ισονομίας επιβάλλει τουλάχιστον να προστεθούν άλλα τρία έτη στο υπάρχον νομοσχέδιο. Και επιτέλους, κύριε Υπουργέ, τότε το κράτος θα αναλάβει τις ευθύνες του έναντι ευπαθών ομάδων ή ομάδων με ιδιαιτερότητες όπως είναι οι μαθητές και τα άτομα με ειδικές ανάγκες; Και δεν το λέω για να υπερασπιστώ την παράταξή μου, αλλά μόνο επί Νέας Δημοκρατίας σ' αυτήν την τριετία το Υπουργείο Υγείας είναι από όλα τα Υπουργεία εκείνα που καθόρισε ειδικό κονδύλιο που αφορά τους αναπήρους, τα περίφημα πάσο των αναπήρων. Και τότε επιχορηγήθηκαν τα ΚΤΕΛ από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, από το Υπουργείο Υγείας. Κάτι αντίστοιχο δεν είδαμε να συμβαίνει από το Υπουργείο Παιδείας. Συσσωρεύονται και εκ των υστέρων γίνεται μια προσπάθεια να καλυφθεί αυτό το κενό. Επιτέλους η ελληνική πολιτεία πρέπει να αναλάβει τις ευθύνες της για να μην κομπορρημονεί ότι παρέχει κοινωνικές υπηρεσίες σε άτομα με ιδιαιτερότητες ή με αναπηρίες.

Στο νομοσχέδιο με την ψήφιση των κατοδιοριστικών δήμων και την ίδρυσή τους και τη λειτουργία τους εισάγεται η δυνατότητα στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης να συστή-

σουν επιχειρήσεις, διότι άλλως δεν μπορώ να αντιληφθώ πώς θα αναπτυχθούν τα δρομολόγια ενδοδημοτικά, προς την έδρα του δήμου και προς τα άλλα διαμερίσματα και εισάγεται νομίζω πάλι αυτό το καινοφανές μεν τα τελευταία χρόνια αλλά στην πεπατημένη των κρατικοδιαίων επιχειρήσεων διογκώνουμε τους ΟΤΑ, εκ των υστέρων ερχόμαστε όλοι τώρα και αναγνωρίζουμε ότι οι επιχειρήσεις που το κράτος έκανε δεν έπρεπε να γίνουν, οι εμπορίες που έκανε δεν έπρεπε να γίνουν και εισάγουμε με έμμεσο τρόπο τους ΟΤΑ εδώ και χρόνια να συστήνουν επιχειρήσεις, να διογκώνουν τα μεγέθη τους χωρίς να είναι επιχειρηματίες και μάλιστα κερδοφόροι.

Θα έπρεπε το νομοσχέδιο να οδηγεί σε συνεννόηση των ΚΤΕΛ και των ΟΤΑ με την επιχειρηματική δραστηριότητα των ΚΤΕΛ κατ' εξοχήν πρωτοδοτούμενη και βεβαίως και από την ελληνική πολιτεία να εξυπηρετήσουν τους νεοσυσταθέντες καποδιστριακούς δήμους.

Συστήσατε ως Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ τα ΚΤΕΟ και τα αφήσατε κατόπιν στο έλεός τους και σήμερα έρχεστε, ενώ δεν έχουμε θεραπεύσει τις αμαρτίες των ήδη υπαρχόντων ΚΤΕΟ, να ανοίξουμε τις κερκόπορτες δημιουργίας ιδιωτικών και ΚΤΕΟ. Δεν θα είχα καμία αντίρρηση να συμβεί αυτό σε μια υγιή διαδικασία παροχής του κράτους προς τον ιδιωτικό τομέα αν το κράτος σεβόταν στοιχειωδώς μέχρι σήμερα και απεδείκνυε ότι μπορούσε να ελέγξει τα δικά του ΚΤΕΟ.

Είναι αδήριτη ανάγκη, κύριε Υπουργέ, είτε οι νομαρχίες με αρμοδιότητες, αλλά πάνω από όλα με υπηρεσίες, είτε το κράτος με τη στενή του έννοια διά των Υπουργείων, αλλά πάντοτε με αρμόδιες υπηρεσίες, να ελέγξουν τα ΚΤΕΟ. Και θα σας έκανα μία πρόταση: να δίνουμε τη δυνατότητα -εφόσον επικαλούμεθα και θα επικαλεστούμε στο μέλλον το ευσυνειδητό και το ορθώς αναπτυσσόμενο ιδιωτικό ΚΤΕΟ από τους ιδιώτες επιχειρηματίες- υπογραφής με υπευθυνότητα μεγάλων συνεργείων, τα οποία να ελεγχόταν για τις υποδομές τους. Γιατί να έχει αξία η υπογραφή ενός επιχειρηματία ιδιωτικού ΚΤΕΟ και να μην έχει αξία η υπεύθυνη υπογραφή ενός επιχειρηματία που έχει συνεργείο, ότι, ναι, το αμάξι είναι κατάλληλο για κυκλοφορία;

Συνεχίζεται όμως και το έγκλημα και στα άτομα που έχουν αναπηρίες ή ελλείψεις σ' αυτήν τη ζωή.

Μέχρι σήμερα, επειδή κάποιιο παραπληγικοί είναι δακτυλοδεικτούμενοι, το ελληνικό κράτος, τα Υπουργεία Υγείας και όλοι οι φορείς συνταξιοδότησης έχουν αγνοήσει τους βαρέως πάσχοντες. Και σας μιλώ με την ιδιότητά μου την ιατρική. Υπάρχουν κατάκοιτοι και βαρέως πάσχοντες αδύναμοι που δεν έχουν παραλησίες. Και αυτή είναι η εγκληματική αδιαφορία και ανισότητα του ελληνικού κράτους και εμείς ερχόμαστε διαρκώς με μια εύκολη καραμέλα να τη διαιωνίσουμε και να τη συνεχίσουμε.

Πιστεύω ότι αντί του όρου παραπληγικός ή οτιδήποτε άλλο θα έπρεπε να υπάρχει πάντοτε η έννοια του βαρέως πάσχοντος σε συνάρτηση με την οικονομική πραγματικότητα του πολίτη προς τον οποίον τυγχάνει και καθοδηγείται η παροχή του κράτους. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών με τον βαρύγδουπο τίτλο «Οργάνωση και λειτουργία των δημοσίων επιβατηγών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χειρισμών μεταφορών και άλλες διατάξεις». Δηλαδή, μόνο αυτό μας έλειπε, κύριε Υπουργέ, στη χώρα μας, για να μπορούν οι συμπολίτες μας να κυκλοφορούν γρήγορα με ασφάλεια και χωρίς μεγάλη δαπάνη. Τακτοποιήσατε, βλέπετε, τις συγκοινωνίες Αθηνών και Θεσσαλονίκης, τακτοποιήσατε τα προβλήματα των τουριστικών λεωφορείων και γενικότερα τα προβλήματα του τουρισμού, τακτοποιήσατε τα θέματα των ταξί και μας έμειναν τα ΚΤΕΛ, ένα μοντέλο οργάνωσης και λειτουργίας που μετρά πενήντα χρόνια ζωής από το 1952 και έχει καταβληθεί στη συνείδηση των πολιτών ως πετυχημένο, με μεγάλη κοινωνική προσφορά, από τις ελάχιστες θα έλεγε κανείς επιχειρήσεις δημόσιου χαρακτήρα

που δεν επιδοτούνται. Κάνει ένα πολύ σημαντικό κοινωνικό έργο όλα αυτά τα χρόνια και θα έλεγε κανείς ότι πολύ λίγα ΚΤΕΛ είναι αυτά που χρωστάνε, ιδιαίτερα τα αστικά ΚΤΕΛ που έχουν ορισμένα χρέη που προέρχονται κυρίως από πανωτόκια, από καθυστερήσεις και άλλες οφειλές από την αδυναμία και την έλλειψη διάθεσης εκ μέρους της Κυβέρνησης να κάνει τις απαραίτητες ρυθμίσεις.

Αυτή η ανάγκη του νομοσχεδίου προέκυψε, κατά τον κύριο Υπουργό, γιατί το δικαίωμα των ΚΤΕΛ για την εκτέλεση αυτού του έργου λήγει σύντομα, άρα χρειάζεται νέα νομοθετική ρύθμιση και οι σύγχρονες ανάγκες απαιτούν βελτίωση των υποδομών και καλύτερη οργάνωση. Επ' αυτού βέβαια, κύριοι συνάδελφοι, δεν έχει κανείς αντίρρηση, αφού στόχος των συγκοινωνιών είναι η ασφάλης, η γρήγορη και η κατά το δυνατόν με χαμηλό κόστος μετακίνηση των πολιτών.

Ποιες είναι όμως οι αντιρρήσεις μας, για τις οποίες ο κύριος Υπουργός στην αρμόδια επιτροπή δεν έδωσε καμιά απάντηση, αλλά ούτε και οι διατάξεις του νομοσχεδίου. Όλοι σχεδόν οι φορείς που ήρθαν στην αρμόδια επιτροπή ήταν επιφυλακτικοί, ήταν ανήσυχοι, μεταφέροντας την ανησυχία των μετόχων των ΚΤΕΛ, γεγονός που επιβεβαιώνει την προχειρότητα που υπήρξε κατά τη σύνταξη του νομοσχεδίου.

Κύριε Πρόεδρε, θα παρακαλέσω τον κύριο συνάδελφο, να μην απασχολεί τον κύριο Υπουργό, προκειμένου να μας ακούει, διότι υπάρχει και το εξής φαινόμενο. Συζητάμε στην επιτροπή, συζητάμε εδώ μέσα, ο κύριος Υπουργός ωραιοποιεί την κατάσταση, φέρνει το νομοσχέδιο με ένα ωραίο επικάλυμμα, αλλά κατά τα άλλα δεν γίνεται τίποτα, ο κύριος Υπουργός δεν δίνει απάντηση αναφορικά με το τι πρόκειται να συμβεί, αλλά ούτε αυτό φαίνεται και από το νομοσχέδιο.

Δεύτερον, αναφορικά με το κατά πόσον πιστεύει η Κυβέρνηση στο διάλογο που κάνει και δεν είναι προσχηματικός, φαίνεται και από αυτό, που με τόση απλότητα είπε ο κύριος Υπουργός, ότι θέλουμε να εκσυγχρονίσουμε τις συγκοινωνίες με καλύτερες υποδομές κλπ. Ασφαλώς και θέλουμε. Ποιος δεν το θέλει. Αυτό μου θυμίζει την Αντουανέτα, γιατί δηλαδή δεν τρώνε όλοι παντεσπάνι και αγνοεί φαίνεται η Κυβέρνηση τα δυσόμοια εκατομμύρια των φτωχών Ελλήνων, αγνοεί τους ανέργους, αγνοεί τη φτώχεια και όταν οι ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ -και πρέπει να λέγεται αυτό- ήταν οι νοικοκυραίοι στα χωριά τους, ήταν ας πούμε οι λεγόμενοι πλούσιοι αυτοί που είχαν μισό ή ένα λεωφορείο και σήμερα είναι υπηρέτες. Και αν δεν είναι οι ίδιοι οδηγοί στο λεωφορείο, δεν μπορούν να αντέξουν στα βάρη των οικογενειών τους. Κι έρχεται σήμερα η Κυβέρνηση και τους καλεί να δώσουν 70.000.000 δραχμές να πάρουν καινούριο λεωφορείο.

Μιλούμε, κύριοι συνάδελφοι, για τα εξήντα υπεραστικά ΚΤΕΛ με τέσσερις χιλιάδες εκατό λεωφορεία και δώδεκα χιλιάδες εργαζόμενους και τα τριαντατρία αστικά ΚΤΕΛ με επτακόσια πενήντα πέντε λεωφορεία και τρεις χιλιάδες εργαζόμενους. Το ποσοστό των λεωφορείων για αντικατάσταση είναι περίπου για τα αστικά ΚΤΕΛ στο 78%, που ξεπερνάνε την ηλικία των δεκαπέντε ετών, στα δε υπεραστικά ΚΤΕΛ είναι το 82% που ξεπερνάνε αυτήν την ηλικία. Άρα από τα τέσσερις χιλιάδες εκατό και επτακόσια πενήντα πέντε λεωφορεία, περίπου τέσσερις χιλιάδες λεωφορεία κανονικά πρέπει να αντικατασταθούν. Εφόσον η επιδότηση είναι 20%, το ποσό που αναλογεί σε κάθε λεωφορείο με ένα κόστος 70.000.000 με 80.000.000 δραχμές είναι περίπου 15.000.000 δραχμές. Άρα το ποσό που χρειάζεται είναι περίπου 60.000.000.000 δραχμές μόνο για την αντικατάσταση των λεωφορείων.

Εάν δε προσθέσουμε, κύριοι συνάδελφοι, και το κόστος του 50% για την κατασκευή νέων εγκαταστάσεων, αντιλαμβάνεσθε ότι αυτό το ποσό των 30.000.000.000 δραχμών είναι ένα αστέιο ποσό, είναι υποπολλαπλάσιο αυτού που χρειάζεται και όλο αυτό το κόστος στην πραγματικότητα μετακυλύεται στις πλάτες των ίδιων των μετόχων των ΚΤΕΛ, που είναι σκληρά εργαζόμενοι, αλλά και στις πλάτες των πολιτών, οι οποίοι θα αναλάβουν το κόστος της μετακίνησης.

Άρα, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ο σχεδιασμός σας και οι υπολογισμοί σας είναι λανθασμένοι ή σκοπίμως πρόχειροι και για να

εφαρμοστούν απαιτούν την έκδοση είκοσι υπουργικών και κοινών υπουργικών αποφάσεων.

Με λίγα λόγια, όπως καταλαβαίνετε, κύριοι συνάδελφοι, όποιος προλάβει θα πάρει για να ανανεώσει το στόλο ή να κάνει καινούριες εγκαταστάσεις. Βέβαια σ' αυτό το σημείο θέλω να αναφέρω, κύριοι συνάδελφοι, ότι πολλά ΚΤΕΛ έχουν προχωρήσει σε εκσυγχρονισμό και βέβαια υπάρχουν και πάρα πολλά ΚΤΕΛ, τα οποία φυτοζωούν, τα οποία πράγματι εκτελούν δρομολόγια σε πολύ φτωχές περιοχές, σε άγονες γραμμές που οι μετακινούμενοι τι είναι; Αγρότες, συνταξιούχοι, φτωχοί βιοπαλαιστές και όχι αυτοί που ενδεχομένως μετακινούνται με τα Ι.Χ. αυτοκίνητα, τα οποία βέβαια υποκλέπτουν και ένα μέρος της μεταφοράς.

Ερωτώ τον κύριο Υπουργό: Την ίδια στάση ακολουθεί και στο θέμα των αστικών συγκοινωνιών στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, όταν εκατό δισεκατομμύρια (100.000.000.000) το χρόνο κοστίζουν από τον κρατικό προϋπολογισμό τα ελλείμματα των αστικών συγκοινωνιών; Ή δεν γνωρίζουμε ότι το 1995 ρύθμισε χρέη εξακοσίων δισεκατομμυρίων (600.000.000.000) και όταν στην επιτροπή τα αστικά ΚΤΕΛ ζητούσαν μία ρύθμιση χρεών - γιατί θέλουν να τα πληρώσουν οι άνθρωποι- περίπου δύομισι δισεκατομμύρια, ο Υπουργός αρνείται, γιατί είναι θέμα, λέει, Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, θέμα Υπουργείου Εργασίας και όλα τα υπόλοιπα;

Αναρωτηθήκατε, κύριε Υπουργέ, γιατί τα ΚΤΕΛ δεν είχαν χρέη μέχρι σήμερα; Γιατί το λειτουργικό κόστος, το οποίο ξεπερνάει το 20%, το επιφορτίζοντο οι ίδιοι οι εργαζόμενοι ιδιοκτήτες, γιατί οι ίδιοι έκαναν τη συντήρηση, οι ίδιοι φρόντιζαν τα λεωφορεία τους, οι ίδιοι φύλαγαν τα λεωφορεία τους και όλα τα συνεπακόλουθα, με αποτέλεσμα το κόστος λειτουργίας να μειώνεται κάτω από το 20%. Πολλές φορές δεν έπαιρναν ούτε το μισθό τους κι έτσι ασφαλώς τα ΚΤΕΛ μπόρεσαν να αντέξουν.

Αυτό λοιπόν το σύστημα μέσα σε μία διάθεση εκσυγχρονισμού των αστικών συγκοινωνιών με το επικάλυμμα ότι όλα είναι ωραία και ποιος δεν θέλει, όταν κοστίζουν το χρόνο οι αστικές συγκοινωνίες εκατό δισεκατομμύρια (100.000.000.000) στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, έρχεται σήμερα με τριάντα δισεκατομμύρια (30.000.000.000) να φορτώσει στους εργαζόμενους, σ' αυτούς που προσέφεραν επί πενήντα χρόνια υπηρεσίες ένα τεράστιο κόστος.

Γνωρίζετε ακόμη, κύριε Υπουργέ, ότι πολλά ΚΤΕΛ έχουν να εισπράξουν πολλά εκατομμύρια από τις μεταφορές μαθητών, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, όπως και το υπεραστικό ΚΤΕΛ της Κέρκυρας, που έχει να λάβει διακόσια εβδομήντα οκτώ εκατομμύρια, εκατόν σαράντα επτά χιλιάδες, πεντακόσιες εβδομήντα τρεις δραχμές (278.147.573), ενώ το ΚΤΕΛ έχει ήδη πληρώσει για το έργο αυτό το ΦΠΑ, τα καύσιμα, τη μισθοδοσία και τις συντηρήσεις των λεωφορείων.

Σ' αυτό λοιπόν το θολό και ασαφές τοπίο καλούνται οι μέτοχοι να κάνουν υψηλές επενδύσεις ή μάλλον να χρεωθούν για να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα με ένα περιθώριο ανάθεσης έργου οκτώ ετών περίπου, χρόνος ο οποίος είναι πάρα πολύ μικρός για τέτοια επένδυση, για να μπορέσουν να γίνουν οι αποσβέσεις.

Θα ολοκληρώσω, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι, γιατί είναι περιορισμένος ο χρόνος. Δεν γίνεται καμία αναφορά στις εργασιακές σχέσεις και στην ασφάλιση των ήδη εργαζομένων στα ΚΤΕΛ. Δεν αναφέρεται στο νομοσχέδιο τίποτα με σαφήνεια, γιατί δεν εξασφαλίζει τίποτα στο σημερινό εργαζόμενο ιδιοκτήτη ότι θα είναι αύριο και εργαζόμενος στα ΚΤΕΛ. Και δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη γι' αυτούς που έχουν ακόμη περιθώριο προσφοράς εργασίας για να τεκμηριώσουν πλήρως συνταξιοδοτικό δικαίωμα. Τι θα γίνουν όλοι αυτοί που εργάζονται μέχρι σήμερα και είχαν το λεωφορείο τους; Πέρα απ' αυτό απαιτεί τη δημιουργία ανωνύμων εταιρειών με εκβιαστικό τρόπο λέγοντας ότι όποιος δεν μπει στο σύστημα βγαίνει εκτός. Για όλους αυτούς τους λόγους θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

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

Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε, λέγοντας ότι στα άρθρα θα μιλήσουμε με λεπτομέρειες ιδιαίτερα για το θέμα του αλκοόλ.

Εκεί χρειάζεται μία ιδιαίτερη προσοχή, για να μην την πληρώνουν κάποιοι οι οποίοι ήπιαν ένα ποτηράκι.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτέλους ήλθε ενώπιον της Ολομελείας νομοσχέδιο το οποίο εσύρετο στο Υπουργείο Μεταφορών επί χρόνια. Προφανώς κάποιες δυσχέρειες υπήρχαν. Μέχρι στιγμής όμως βλέπουμε ότι γίνεται τεχνοκρατικός διάλογος. Το αξιολογούμε με κριτήρια καθαρώς τεχνοκρατικά, αν συμφέρει δηλαδή τα ΚΤΕΛ, αν δεν συμφέρει τα ΚΤΕΛ, αν συμφέρει τις άλλες εταιρείες που υπάρχουν -και υπάρχουν εταιρείες πέραν των ΚΤΕΛ- να συνενωθούν ή να μη συνενωθούν.

Θα ήθελα να ακουσθεί από του Βήματος διά της φωνής μου ότι δεν πρέπει να ανησυχούν ούτε οι ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ ούτε οι άλλοι φορείς, ιδιοκτήτες μέσων μαζικής μεταφοράς. Τελικώς θα βρεθεί ένας τρόπος συνεννόησης. Και το λέγω αυτό γιατί προέρχομαι από περιοχή η οποία ίσως είναι η μόνη όπου εκτελείται μεταφορικό έργο σαν αυτό που περιγράφει το νομοσχέδιο, από ΚΤΕΛ και από μια άλλη επιχείρηση, δημοτική επιχείρηση, ιστορική επιχείρηση, τον «ΡΟΔΑ», τον Ροδιακό Οργανισμό Δημοτικών Αυτοκινήτων που ιδρύθηκε μετά την ενσωμάτωση της Δωδεκανήσου στην Ελλάδα. Το 1951, ο «ΡΟΔΑ» υπήρξε διάδοχος μιας προηγηθείσας καταστάσεως, ελαφρώς διαφορετικής. Πάντως από το 1951 έχουμε δημοτική επιχείρηση. Στα 1952, αν ενθυμούμαι καλά, εισήχθη στα Δωδεκάνησα και ο θεσμός των ΚΤΕΛ. Δύο λοιπόν φορείς μαζικής μεταφοράς επιβατών λειτουργούν στη Ρόδο. Λειτουργούν μέχρι σήμερα καλά. Η συνεργασία χαλούσε κάθε φορά που παρενέβαιναν οι Υπουργοί και υπέγραφαν αποφάσεις επηρεαζόμενοι από τους κατά καιρούς τοπικούς, κομματικούς ή άλλους ισχυρούς παράγοντες. Πρέπει να μπει μια τάξη. Και να μπει μια τάξη, κύριε Υπουργέ, και διά του νόμου, διότι κάνουμε σαφή μνεία του «ΡΟΔΑ» και μιας άλλης επιχείρησης που θα μνημονεύσω. Αλλά προπάντων να καθορίσουμε όσα θα εξελίσσονται στη Ρόδο, σε συνεννόηση μεταξύ των δύο αυτών φορέων που αποτελούν μοναδικό παράδειγμα στην επικράτεια δημοτικής επιχείρησης μεταφορών και ΚΤΕΛ.

Κύριε Υπουργέ, έχουμε κακή πείρα. Στο γειτονικό νησί, με το οποίο συνδέσθε στενότερα, ιδρύθηκε κατά τρόπο πειρατικό η ΔΕΑΣ, Δημοτική Επιχείρηση του Δήμου της Κω. Και λέγω κατά τρόπο πειρατικό, διότι ήρπασε έργο από ΚΤΕΛ και εν συνεχεία ο ισχυρός κομματικός παράγων και μέχρι προ ολίγων ημερών Υφυπουργός των Εσωτερικών, έπεισε την Κυβέρνησή σας και του περάσατε, χαριστικώς, νόμο που επισημοποίησε την παρανομία, κάτι που δεν έγινε σε κανένα άλλο μέρος της Ελλάδος.

Γιατί τα λέγω όλα αυτά; Θέλω να σχολιάσω το πολιτικό μέρος, το «αλαλούμ» δηλαδή, του μεταφορικού μας συστήματος, το οποίο στην ξηρά, φαίνεται, ότι είναι χειρότερο από εκείνο που ισχύει στην ακτοπλοία επί ημερών σας.

Εφιστώ, λοιπόν, εκ των προτέρων την προσοχή, ώστε κατά τη συζήτηση επί των άρθρων η παρέμβασή σας, κύριε Υπουργέ, να είναι τέτοια ώστε ο «ΡΟΔΑ» να παραμείνει ως έχει -έχει προσφέρει σημαντικό έργο- χωρίς βεβαίως να ζημιώσουμε τους ιδιοκτήτες των Κ.Τ.Ε.Λ. που και εκείνοι σε δύσκολους χρόνους μας προσέφεραν ουσιαστικές υπηρεσίες.

Αυτά γενικά κατά τη συζήτηση επί της αρχής.

Το νομοσχέδιό σας περιέχει μια καλή ιδέα πλέον που θα τη νομοθετήσουμε, τα Κ.Τ.Ε.Ο., με τα οποία παλεύουμε επί χρόνια ώστε να επιτελέσουν το έργο για το οποίο ιδρύθηκαν, όπου ιδρύθηκαν. Στη Ρόδο, κύριοι συνάδελφοι, το είχαμε δέκα χρόνια κλειστό το Κ.Τ.Ε.Ο. Τα μηχανήματα μέσα και το Κ.Τ.Ε.Ο. δεν δούλευε. Εις μία περιοχή τουριστική όπως γνωρίζετε οι περισσότεροι, με χιλιάδες τα οχήματα. Και όταν άρχισε να λειτουργεί, τελειώς ανεπαρκές. Και εξυπηρετεί μία νήσο μόνο και αυτή μερικώς, δηλαδή τη Ρόδο. Τα υπόλοιπα νησιά, πέρα βρέχει. Κάθε είδους όχημα κυκλοφορεί ανεξέλεγκτο.

Ερχόμαστε, λοιπόν, τώρα να δούμε τι θα κάνουμε με αυτή την ιδέα της παραχώρησης σε ιδιώτες της δυνατότητας να

συστήσουν αυτού του είδους τους μηχανισμούς, τα ΚΤΕΟ, δηλαδή.

Κύριε Υπουργέ, είναι καλή η ιδέα. Δεν πρωτοτυπούμε, όμως. Αντιγράφουμε το «εξωτερικό». Σε πάμπολλες περιπτώσεις έχει εφαρμοσθεί. Θα ήθελα μονάχα να τονίσω, το ερώτημα: ποιοι θα πάρουν την άδεια. Στην επιτροπή θυμάστε ότι έγινε κάποια αναφορά. Ελέγχων και ελεγχόμενος δεν μπορεί να είναι ο ίδιος. Εμένα π.χ. αντιπρόσωπο εισαγωγής αυτοκινήτων, ας με αφήσετε στην άκρη. Ας ελέγχει κάποιος άλλος τι αυτοκίνητα διαθέτω στην αγορά.

Το λέγω, κύριοι συνάδελφοι, αυτό από την πείρα που έχω –και έχω αρκετή σε αυτήν την Αίθουσα– περί τα ναυτιλιακά. Τι είναι το Κ.Τ.Ε.Ο.; Το Κ.Τ.Ε.Ο. είναι ένα είδος νηογνώμονος. Ο νηογνώμων της ξηράς είναι. Ελέγχει την τήρηση ασφαλών κανόνων επί του οχήματος για την εξασφάλιση των συνθηκών εκείνων που επιτρέπουν να λέμε ότι το όχημα είναι κατάλληλο να μεταφέρει επιβάτες. Νηογνώμων δηλαδή, είναι στην ουσία. Αλλά και οι νηογνώμονες ελέγχονται όπως ξέρετε. Έχουμε τον IACS ο οποίος λέγει «είσαι αναγνωρισμένος νηογνώμων, αποδέχομαι τα πιστοποιητικά σου». Εδώ έχουμε το κράτος. Θα κάμει μία τέτοια εργασία, μία τέτοια άσκηση δραστηριότητας. Καλό θα είναι –όπως γίνεται και σε άλλες χώρες– παρόμοια αρμοδιότητα να έχει κάποιος επίσημος φορέας τύπου IACS, δηλαδή, ιδιωτικός. Στη Γερμανία έχουμε τέτοιους φορείς. Αντί το κράτος, λοιπόν, να ελέγχει τέσσερις χιλιάδες Κ.Τ.Ε.Ο., θα ελέγχει τέσσερα πέντε έξι «φορείς» όσους δηλαδή αντέξει η αγορά. Με μία μέριμνα, κύριε Υπουργέ. Αυτή που δειλά-δειλά τονίσατε, τη νησιωτική Ελλάδα, για την οποία κυρίως ανέβηκα στο Βήμα.

Περάσαμε, κύριοι συνάδελφοι, συνταγματική διάταξη ότι έχουν υποχρέωση οι νομοθέτες, αλλά και οι ασκούντες τη διοίκηση, οσάκις υπογράφουμε να λαμβάνουμε υπόψη μας πώς θα εφαρμοσθούν τα όσα αποφασίζουμε στη νησιωτική Ελλάδα.

Θέλω να με ακούσετε, κύριε Υπουργέ –σας παρακαλώ– με προσοχή.

Στο άρθρο 46, ρυθμίζετε θέματα Πολιτικής Αεροπορίας. Επιδότηση, κύριοι συνάδελφοι, κάποιων γραμμών, αεροπορικών, «άγονων» –κατά το αντίστοιχο των ακτοπλοϊκών γραμμών περίπου– τις οποίες προσδιορίζετε ώστε να συνάδει αυτή η ταξινόμηση και προς κοινοτικές οδηγίες. Και το κάνετε αυτό ώστε να εξασφαλισθεί η αεροπορική επικοινωνία μεταξύ μικρών νησιών ή νησιών, ας τα πούμε μητροπολιτικών, με τα μικρότερα. Στην περιοχή μου, δηλαδή, η Ρόδος να συνδέεται με το Καστελόριζο και η Αθήνα με την Αυσυπάλεια. Έχετε πάρει είδηση τι έχει κάμει το Υπουργείο σας ή τι έχει επιτρέψει εν τω μεταξύ και ισχύει σήμερα σε αυτές τις περιπτώσεις;

Ακούστε, κύριοι συνάδελφοι, μία ιστοριούλα. Η συντομότερη αεροπορική διαδρομή στον κόσμο, πιστεύω ότι είναι αυτή μεταξύ Κάσου-Καρπάθου. Διάρκεια πτήσεως πέντε λεπτά. Την ημέρα εγκαίνιων του αερολιμένος των Σπάτων επεβλήθη σπατόσημο και εκεί. Δεν ίσχυε μέχρι τότε. Διαβάζω: «Ναύλος, Κάσος-Καρπάθος, 2.500. Σπατόσημο, 5.000». Επιστροφή τώρα: «Καρπάθος-Κάσος, ναύλος 2.500. Σπατόσημο, 5.000». Σούμα: Πέντε χιλιάδες allez-retour ο ναύλος, 10.000 το σπατόσημο.

Πάμε παρακάτω τώρα στην κοινωνική πολιτική σας. Το εισιτήριο Κάσος- Αθήνα έχει 28.009, βασικός ναύλος 21.600, σπατόσημο 4.089 και –ακούστε κάτι άλλο τώρα– «σεκιούριτι» λέγει. Τι είναι το σεκιούριτι αυτό; Το πληρώνουν οι νησιώτες, παρά τη συνταγματική επιταγή. Φανταστείτε κύριε Λιάπη, να μην είχαμε και συνταγματική επιταγή τι θα γινόταν! Για σεκιούριτι λοιπόν 1.160. Άλλο παράδοξο. Εγώ λέω ότι πρέπει να πληρώνει σεκιούριτι, το εισπράττει όμως το αεροδρόμιο των Σπάτων Κάρπαθος-Αθήνα, τώρα: Είναι 26.000 ο βασικός ναύλος για την Κάρπαθο, 4.089 το σπατόσημο, η Κάρπαθος 1.160, ὅπως και η έρμη η Κάσος με 1.160 δραχμές, το περίεργο «σεκιούριτι». Αυτό λέγεται μέριμνα προς τη νησιωτική Ελλάδα με το υπ' αριθμ.46 άρθρο μέσα στο νομοσχέδιό σας.

Έρχομαι τώρα στο σπατόσημο. Κύριε Μάνο, σας παραχώρησα τη θέση μου, γιατί υπέθετα και το υποθέτω ακόμα ότι σ' αυτό ιδιαίτερα θα αναφερόσασθε.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου

ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Δώστε μου ένα λεπτό, παρακαλώ. Ένας νησιώτης μιλάει και λέει τον πόνο του, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Παυλίδη, είπαμε ότι δεν θα υπάρξει ανοχή. Τελειώνετε, λοιπόν.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ένα λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Όχι ένα λεπτό, μία λέξη να πείτε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Αερολιμήν Ρόδου, δισεκατομμύρια επί δισεκατομμυρίων. Αερολιμήν Κω εξίσου πλουτοφόρος αερολιμήν. Τα έργα που έγιναν, κύριοι συνάδελφοι, δεν πληρώνονται πλήρως από το σπατόσημο –γι' αυτό το βάλαμε τότε, η κυβέρνηση Μητσοτάκη– αλλά από κοινοτικά και άλλα ταμεία, που δεν ξέρουμε πότε θα έρθουν. Και το σπατόσημο τι γίνεται; Σας έχουν κάμει, μάλιστα, μήνυση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Παυλίδη, αυτά τα ξέρατε και πριν αρχίσετε την ομιλία σας. Περιμένετε να ολοκληρωθεί το δεκάλεπτο να τα πείτε; Τελειώνετε σας παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μισό λεπτό. Κατασκευάζεται επί δεκατέσσερα χρόνια διάδρομος προσγειώσεως οκτακοσίων μέτρων και στον ίδιο νομό έχουν ανέλθει σε τρισεκατομμύρια οι εισπράξεις από το σπατόσημο. Αυτή είναι η πολιτική σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σε ποιο μέρος;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Στην Κάλυμνο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Να σας πω για την Κάλυμνο;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Βεβαίως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, πρέπει να ζητήσετε και την άδεια του Προεδρείου. Θέλετε να παρέμβετε τώρα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Παυλίδη, συμφωνείτε για τη διακοπή;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Θα μου απαντήσετε, κύριε Υπουργέ, και θα δευτερολογήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Παυλίδη, σας ρωτώ, συμφωνείτε για τη διακοπή; Δεν θα απαντήσετε όμως.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Όχι, κυρία Πρόεδρε.

Τελιώνω με την εξής παρατήρηση, για να μην είστε πολύ πικραμένοι: Καλή η ιδέα σας τα ΚΤΕΛ να έχουν δυνατότητα να νοικιάζουν πούλμαν, ώστε σε τουριστικές περιοχές, σε περίοδο κυκλοφοριακής αιχμής να διευκολύνεται το μεταφορικό έργο. Αφού το αποφασίζετε αυτό, δεν μπορείτε να επέμβετε εσείς, ο τα πανθ' ὥρην από το υπουργικό μέγαρο, να πείτε στους νομάρχες...

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

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: ...υπό την προοπτική αυτής της νομοθετικής ρυθμίσεως και της επομένης των ταξί ότι αυτό είναι το νέο νομοθετικό πλαίσιο και να μη σπεύδουν να εγκρίνουν έκδοση νέων άδειων; Και επ' αυτού παρακαλώ να μας δώσετε μία απάντηση, ώστε να ξεφύγουμε από τα τεχνοκρατικά και να καταλάβει ο κόσμος πώς ζει η νησιωτική Ελλάδα καθ' όσον αφορά τις αρμοδιότητες του Υπουργείου σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρία Πρόεδρε, ήταν όντως εντυπωσιακός ο κ. Παυλίδης, αλλά τα στοιχεία τα οποία ανέφερε πραγματικά πιστεύω ότι δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Όχι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Περιμένετε. Να σας πω πρώτα απ' όλα για το αεροδρόμιο της Κάλυμνου.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πήρατε το λόγο για να πείτε ότι είναι εκτός πραγματικότητας αυτά που είπα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το αεροδρόμιο της Καλύμνου ξεκίνησε ως ιδέα πριν από μία οκταετία περίπου...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πριν από δεκατέσσερα χρόνια είπαμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έχω παρακολουθήσει την ιστορία του.

Υπήρξε χρηματοδότηση από το Υπουργείο Μεταφορών και η χρηματοδότηση αυτή γίνεται από το σπατόσημο και μόνο από το σπατόσημο. Δεν έχει δικούς της πόρους η ΥΠΑ, ούτε προβλέπεται η ανάπτυξη των αεροδρομίων από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, εάν γνωρίζετε.

Υπήρξε, λοιπόν, χρηματοδότηση και ολοκληρώνεται αυτήν τη στιγμή η απαλλοτρίωση. Υπήρξε μάλιστα και συγκεκριμένο έγγραφο ίδρυσης από εμένα, πριν από ένα χρόνο. Ο Δήμος της Καλύμνου μας είπε ότι υπάρχει απαλλοτριωμένη έκταση. Η έκταση αυτή όμως δεν ήταν όντως απαλλοτριωμένη και γίνεται τώρα η διαδικασία με τη συγκεκριμένη επιτροπή την οποία προβλέπει ο νόμος, προκειμένου να γίνει η απαλλοτρίωση. Γνωρίζετε ότι υπάρχει αεροδρόμιο στη Λέρο και το πρόγραμμα αναπτύξεως αεροδρομίων προέβλεπε οριακά ένα αεροδρόμιο για την Κάλυμνο. Παρ' όλα αυτά χρηματοδοτείται πλήρως το αεροδρόμιο της Καλύμνου.

Το δεύτερο που έχω να σας πω είναι ότι γίνονται σημαντικά έργα τόσο στο αεροδρόμιο της Ρόδου όσο και στο αεροδρόμιο της Κω. Όλα αυτά γίνονται από το σπατόσημο και μόνο, όπως σας ανέφερα ήδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Όχι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το τρίτο που αναφέρατε, σε ότι αφορά τις άδειες ταξί, να σας πω ότι ο νομάρχης είχε με παλαιότερο νόμο τη δυνατότητα να μεταφέρει άδειες ταξί της περιφέρειας στο κέντρο όταν επρόκειτο για τον ίδιο δήμο. Έκανε χρήση ο νομάρχης...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δεν πρόκειται περί αυτού.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ο νομάρχης δε ο συγκεκριμένος όπως ξέρετε, είναι κομματικό όργανο της Νέας Δημοκρατίας. Δικός σας άνθρωπος είναι.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Νισάφι! Δεν είστε ενημερωμένος. Εδώ είναι Βουλή και δεν μπορείτε να λέτε ότι θέλετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ένα λεπτό να τελειώσω.

Περάσαμε, λοιπόν, τροπολογία και αφαιρέσαμε αυτήν τη δυνατότητα, διότι υπήρξαν διαμαρτυρίες, όπως η δική σας καθώς και από άλλες περιοχές. Και αυτό γιατί πολλοί νομάρχες ήταν αυτοί οι οποίοι αυθαιρετούσαν. Περί αυτού πρόκειται. Δεν έχουν πλέον τη δυνατότητα να κάνουν αυτό το πράγμα οι νομάρχες.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Είστε βέβαιοι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Απολύτως.

Σε ό,τι αφορά το θέμα του σπατοσήμου, δεν ξέρω τα στοιχεία αυτά από πού τα αντλείτε ότι μεταξύ Καρπάθου και Κάσου...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Από το Υπουργείο σας και από την τσέπη των συμπατριωτών μου.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ηρεμία, κύριε Παυλίδη.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η δε σύνδεση Καρπάθου - Κάσου - που πολύ σωστά διεκδικείτε γι' αυτούς τους ανθρώπους τη δυνατότητα αεροπορικής συνδέσεως - περιλαμβάνεται ήδη στη δημόσια υπηρεσία συνδέσεως, επιδοτούμενες γραμμές δηλαδή ελληνικά, έτσι αναφέρεται...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μια φορά την εβδομάδα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εγώ δεν έχω τη δυνατότητα να ορίσω την πυκνότητα των δρομολογίων. Η πυκνότητα των δρομολογίων και οι προορισμοί

σας είπα ότι βγαίνουν από συγκεκριμένη οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την οποία είμαι απολύτως υποχρεωμένος να εφαρμόσω.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ε, να το πάρουμε απόφαση, λοιπόν!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έκανα απόλυτη εφαρμογή και προέκυψαν αυτά τα δρομολόγια. Μακάρι να είχα τη δυνατότητα να βάλω περισσότερα δρομολόγια. Γνωρίζετε, όμως, ότι έχουμε συμβάσεις και υποχρεώσεις έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υπάρχουν οι υποχρεώσεις μας να τηρούμε αρχές ανταγωνισμού. Αυτές οι αρχές ανταγωνισμού δίνουν συγκεκριμένες δυνατότητες. Επίσης, κάναμε χρήση, όπως γνωρίζετε, για πρώτη φορά προκειμένου να ενισχύσουμε περιοχές.

Η δε δική σας περιοχή, ο δικός σας νομός, είναι από τους πλέον «ευνοούμενους» και αυτό γιατί αυτή ήταν η πραγματικότητα των στοιχείων. Από εκεί προέκυπτε, λοιπόν, ότι οι γραμμές αυτές ήταν χαρακτηρισμένες από χαμηλές πυκνότητες, από χαμηλές μεταφορές, δηλαδή από χαμηλές πληρότητες αεροσκαφών, πράγμα το οποίο εφαρμόζουμε στη συγκεκριμένη οδηγία έδινε τη δυνατότητα να τις εντάξουμε μέσα στη διαδικασία του διαγωνισμού. Ο διαγωνισμός είναι σε εξέλιξη και από 28 Δεκεμβρίου θα υπάρχουν επιδοτούμενες γραμμές οι οποίες θα αφορούν το Καστελόριζο, αν θυμάμαι καλά, και την Κάσο και την Κάρπαθο και τη Λέρο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πάντως δεν απαντήσατε.

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

Κύριοι συνάδελφοι, αν αντελήφθην καλώς, το Σώμα συμφωνεί να δώσω το λόγο στον κ. Μάνο και να προηγηθεί από τη σειρά του.

Ορίστε, κύριε Μάνο, έχετε το λόγο.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ευχαριστώ για τη διευκόλυνση. Θα είμαι σύντομος.

Έχει ειπωθεί και στην πραγματικότητα θα έλεγα έχει διαπιστωθεί ότι ο δρόμος προς την κόλαση είναι στρωμένος με καλές προθέσεις. Νομίζω ότι το νομοσχέδιο που συζητούμε είναι γεμάτο από καλές προθέσεις.

Θα ήθελα να σας επισημάνω δύο τρία πράγματα που δείχνουν ότι η Κυβέρνηση παραμένει αμετανόητα προσηλωμένη σε απόψεις που δεν λειτουργούν.

Στις αστικές μεταφορές αυτό που επαναλαμβάνετε σήμερα με ορισμένα ψήγματα εκσυγχρονισμού, είναι το καθεστώς της μονοπωλιακής παραχώρησης δρομολογίων σε ιδιοκτήτες. Θέλω να σας επισημάνω το εξής: Χάρης στην Ευρωπαϊκή Ένωση εδώ και τρία χρόνια καταργήθηκε το παρόμοιο καθεστώς που ίσχυε στις αεροπορικές μεταφορές, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά σε πολλά άλλα μέρη του κόσμου. Το αποτέλεσμα από την κατάργηση του μονοπωλίου ήταν ότι παντού είχαμε μία δραματική πτώση της τιμής των εισιτηρίων.

Επίσης, είχαμε αντίστοιχη δραματική αύξηση του αριθμού των επιβατών. Το είδαμε και στην Ελλάδα αυτό. Ο κ. Παυλίδης που ξέρει όλα τα εισιτήρια απέξω θα θυμάται ότι το εισιτήριο της Ρόδου όσο υπήρχε το μονοπώλιο της Ολυμπιακής ήταν πολύ υψηλότερο από αυτό το οποίο ισχύει σήμερα. Το ίδιο ίσχυε για τη Θεσσαλονίκη και παντού.

Όταν έγινε το ναυάγιο του ΣΑΜΙΝΑ, ανακαλύψαμε αιφνιδώς ότι το καθεστώς αυτό που ίσχυε στην ακτοπλοία ήταν εν πολλοίς υπεύθυνο για τη διατήρηση αυτών που ονομάστηκαν «σαπιοκάραβα» και ξεκίνησε αμέσως μια διαδικασία απελευθέρωσης. Ήταν πριν από λίγο εδώ ο κ. Παπουτσής και ίσως θα μπορούσε να το επιβεβαιώσει. Άρχισε μια όχι άμεση - μακάρι να είχε γίνει άμεση, όπως έγινε στα αεροπλάνα - αλλά σταδιακή απελευθέρωση. Τα πρώτα αποτελέσματα έχουμε αρχίσει και τα βλέπουμε. Χωρίς να επιχορηγούνται, έρχονται καινούρια πλοία και αναλαμβάνουν τις γραμμές. Καινούρια πλοία σημαίνει ότι προσφέρουν πολύ καλύτερες υπηρεσίες στους επιβάτες. Ήδη συντομεύτηκε το ταξίδι προς την Κρήτη, εάν δεν κάνω λάθος, κατά πέντε ώρες ή κατά τεσσσερήμισι ώρες. Όλα αυτά ενόψει αυτής της απελευθέρωσης, διότι ειδικώς στην ακτοπλοία δεν έγινε ακόμη η πλήρης απελευθέρωση. Παντού είχαμε δραματική

βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών και μείωση του κόστους. Αυτό ήταν το αποτέλεσμα εφαρμογής κανόνων της αγοράς στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.

Το επόμενο ερώτημα είναι το εξής: Γιατί δεν εφαρμόζουμε το ίδιο καθεστώς στις χερσαίες μεταφορές; Γιατί εδώ πρέπει να υπάρχει μονοπώλιο; Θα σας δώσω ένα παράδειγμα, διότι όλοι λίγο-πολύ κυκλοφορείτε στην Αθήνα. Στην Αθήνα υπάρχει το μονοπώλιο της ΕΘΕΛ, η οποία εξυπηρετεί ορισμένες γραμμές, «γραμμές κορμού», όπως λέγονται. Εάν θέλεις να έρθεις από τα βόρεια προάστια στην Αθήνα, ακολουθείς την λεωφόρο Κηφισίας και έρχεσαι στην Αθήνα. Εάν όμως θέλεις να πας από την Κηφισιά στο Περιστέρι δεν υπάρχει τέτοια δυνατότητα. Πρέπει να κατέβεις στην Αθήνα και να πάρεις άλλο λεωφορείο για να πας στο Περιστέρι.

Οι λεωφορειακές γραμμές των Αθηνών είναι όλες επιδοτούμενες. Το κόστος του εισιτηρίου είναι περίπου 350 δραχμές και πληρώνουμε εισιτήριο 150 δραχμές. Πολύ μεγάλη επιδότηση! Και ερωτώ όλους εσάς: Τι θα μας πείραζε εάν επιτρέπαμε σε μια ιδιωτική επιχείρηση να καλύπτει χωρίς καμία απολύτως επιδότηση την γραμμή Κηφισιά-Περιστέρι, που δεν καλύπτεται σήμερα; Απλώς θα καλυπτόταν μια ανάγκη. Εάν ένας επιχειρηματίας νομίζει ότι υπάρχουν χίλιοι ή πεντακόσιοι άνθρωποι που ημερησίως θέλουν να κάνουν αυτό το δρομολόγιο, γιατί θα το απαγορεύσουμε αυτό;

Έθεσα το ερώτημα στον κύριο Υπουργό κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην Επιτροπή. Το ίδιο ερώτημα έχω επαναλάβει πάρα πολλές φορές σε Υπουργούς του ΠΑΣΟΚ. Δεν έχω πάρει ποτέ πειστική απάντηση. Το μόνο το οποίο μου είπε ο Υπουργός στην επιτροπή ήταν: «Αυτά θα συμβούν μετά το 2009». Με άλλα λόγια, φαίνεται να αναγνωρίζει ότι αυτό που λέω είναι εύλογο, αλλά για να μην πειράξει μυστηριώδεις δυνάμεις αναβάλλεται μέχρι το 2009. Αυτό, όμως, σημαίνει ότι αναβάλλεται μέχρι το 2009 η εξυπηρέτηση εκείνων των πολιτών που θα ήθελαν να πληρώσουν από μόνοι τους 400 δραχμές, προκειμένου να πάρουν το λεωφορείο από την Κηφισιά και να πάνε στο Περιστέρι, πράγμα το οποίο απαγορεύει ο Υπουργός. Έτσι στερεί από χιλιάδες κατοίκους του Λεκανοπεδίου μια δυνατότητα, μια εξυπηρέτηση. Αυτό το μονοπώλιο διατηρείται και είναι ενσωματωμένο στο άρθρο 2 παράγραφος 2 που λέει ότι, ό,τι ισχύει μέχρι σήμερα, αυτές οι παραχωρήσεις, διατηρούνται μέχρι το 2009.

Βρίσκω, λοιπόν, ότι στο σημείο αυτό έχουμε ένα πρόβλημα. Η Κυβέρνηση, ο Υπουργός δεν αντιλαμβάνονται αυτό που στη πράξη είδαμε να συμβαίνει και στις αεροπορικές και στις θαλάσσιες μεταφορές.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μου επιτρέπετε μια διακοπή;

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Όχι, γιατί φοβάμαι το χρόνο. Μετά θα μιλήσετε όσο θέλετε.

Το δεύτερο θέμα το οποίο θέλω να επισημάνω είναι το εξής: **ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ:** Κύριε Μάνο, με συγχωρείτε, το νομοσχέδιο είναι για τις εκτός πρωτεύουσας μεταφορές.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Όχι, όχι, διαβάστε το άρθρο 2. Είναι για όλες τις αστικές μεταφορές.

Η δεύτερη παρατήρηση αφορά όλα όσα ισχύουν για τα ΚΤΕΟ. Είναι σωστή η πρόθεση της εισαγωγής ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Ακόμη τροποποιούνται και αυξάνονται οι ποινές για τις παραβιάσεις πινακίδων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Αφαιρούνται η άδεια οδηγού και οι πινακίδες του αυτοκινήτου. Δεν έχω καταλάβει, γιατί τιμωρείτε το αυτοκίνητο. Τους οδηγούς πρέπει να τιμωρούμε. Το αυτοκίνητο μπορεί να το οδηγεί και κάποιος άλλος. Πάντως τι νόημα έχει να θεσπίζουμε πρόστιμα όταν όλοι ανεξαιρέτως γνωρίζουμε ότι καμία διάταξη δεν εφαρμόζεται; Γιατί συνεργάζουμε στον εξευτελισμό του νόμου;

Ο Υπουργός θα έπρεπε να δει όχι πώς θα αυξηθούν οι ποινές, αλλά πώς οι υφιστάμενες ποινές θα εφαρμόζονται για να αποκτήσουμε τον εθισμό ότι οι κανόνες τηρούνται. Σήμερα έχουμε πλήρη γελοιοποίηση του νόμου. Δεν έχετε παρά να δείτε πόσο τηρούνται οι πινακίδες στην Αθήνα. Μου φαίνεται ότι υπάρχει μία πινακίδα Ρ2 που είναι για υποχρεωτική στάση. Δεν την τηρεί κανείς. Αφήστε που είναι τοποθετημένες στο βρόντο οι πινακί-

δες, ώστε δεν ξέρεις πού να σταματήσεις εάν επρόκειτο να σταματήσεις. Γι' αυτό όμως σου αφαιρούν την άδεια οδήγησης. Είμαστε με τα καλά μας;

Η τρίτη παρατήρησή μου, προέρχεται από τον κ. Παυλίδη και αφορά το Σπατόσημο. Εγώ εισηγήθηκα την εφαρμογή του Σπατόσημου το 1992 για να δημιουργηθεί ένας πόρος που θα επιτρέψει την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων, ένας πόρος που θα πληρώνεται από τους επιβάτες και όχι από τους φορολογούμενους. Ο πόρος δημιουργήθηκε για να φτιαχτούν τα αεροδρόμια. Απεδείχθη ότι το ιδιωτικοποιημένο αεροδρόμιο στα Σπάτα ολοκληρώθηκε εκ του μηδενός σε πέντε χρόνια, ενώ όπως επεσήμανε ο κ. Παυλίδης χρειάστηκαν οκτώ ή δεκαέσσερα χρόνια –εδώ υπάρχει διάσταση απόψεων– για να τελειώσει ένας διάδρομος οκτακοσίων μέτρων, διότι παραμένει στα χέρια του δημοσίου.

Το αεροδρόμιο του Ηρακλείου δημιουργεί έσοδα σπατόσημου ανάλογα σχεδόν με αυτά του αεροδρομίου των Αθηνών. Αυτό το αεροδρόμιο όμως είναι ντροπή. Είναι η μεγαλύτερη έσοδος τουριστών στην Ελλάδα. Γιατί η Κυβέρνηση δεν εφαρμόζει για τα αεροδρόμια του Ηρακλείου, της Ρόδου, της Κέρκυρας ό,τι έγινε στο αεροδρόμιο των Σπátων; Να γίνει μια ανάλογη σύμβαση. Έχει δικίο ο κ. Παυλίδης να διαμαρτυρείται διότι αν χρησιμοποιείται έτσι το σπατόσημο δεν έπρεπε να υπάρχει.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ο κ. Μάνος οραματίζεται να υπάρχει ένα μικτό σύστημα δραστηριοποιήσεων σ' ένα μεγάλο αστικό ιστό μητροπολιτικής πρωτεύουσας όπως είναι η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη. Αυτό το σύστημα δεν υπάρχει σε καμία μεγαλούπολη της Ευρώπης. Το έχω δει στη Δαμασκό και στο Κάιρο. Υπάρχουν εκεί μεγάλα αυτοκίνητα σαν τα παλιά ταξί, που είχαμε εδώ στην Αθήνα που έκαναν συγκοινωνίες με πολλαπλές μισθώσεις και με κόμιστρο ανά επιβάτη. Δεν μπορεί όμως σε μια μεγάλη πόλη να υπάρξει αστική συγκοινωνία, χωρίς ένα φορέα που να την εξυπηρετεί. Σε όλες τις μεγαλופόλεις της Ευρώπης υπάρχει μόνο ένας φορέας και παντού επιδοτείται.

Όσον αφορά το σπατόσημο πρέπει να πω ότι η πρωτοβουλία του κ. Μάνου ήταν απολύτως ορθή.

Υπάρχει όμως μια διαφοροποίηση. Εμείς λόγω της γεωγραφίας μας έχουμε περίπου σαράντα διεθνή αεροδρόμια και διαθέτουμε ουσιαστικά μόνο δύο μεγάλα διεθνή αεροδρόμια, της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, που υπερβαίνουν τα περίπου έξι εκατομμύρια διακινουμένων επιβατών ανά έτος.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Και το Ηράκλειο!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το Ηράκλειο είναι κάτω από τέσσερα εκατομμύρια κατ' έτος.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Είναι εννέα εκατομμύρια, γιατί έχει πτήσεις charter.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτό λοιπόν, το οποίο έχουμε κάνει είναι το «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Το «Ελευθέριος Βενιζέλος» ήταν ένα πείραμα ιδιωτικοποίησης, το οποίο με τον καιρό θα μπορέσει να μας δείξει αν το μοντέλο αυτό είναι προς επανάληψη ή όχι. Μπορούμε όμως να ιδιωτικοποιήσουμε αεροδρόμια, τα οποία ήδη πληρούν όλες τις προϋποθέσεις και τα οποία έχουν μια κερδοφόρα δραστηριότητα για το ελληνικό δημόσιο;

Με την ευκαιρία που μιλάω, θα ήθελα να πω για το αλκοόλ και τις μετρήσεις τις οποίες κάνουμε.

Υπάρχει μια στραβή αντίληψη ότι θα βασανίσουμε τους πολίτες κάνοντάς τους test για αλκοόλ και ότι θα πρέπει τα όρια να αυξηθούν. Είναι λάθος η αντίληψη αυτή και έχει και τραγικές συνέπειες. Τα όρια πρέπει να μειωθούν. Και πρέπει σε ειδικές κατηγορίες να μειωθούν ακόμη περαιτέρω. Εάν θέλετε δε και την άποψή μου, πιστεύω ότι η Βουλή πρέπει να πάρει μια πρωτοβουλία, θα πρέπει συστηματικά να ασχοληθεί και να καταργήσουμε τις διαφημίσεις σκληρών αλκοολούχων ποτών από την τηλεόραση, που έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο τηλεοπτικού χρό-

νου διαφημίσεων. Δημιουργείται πρόβλημα τεράστιο το οποίο είναι εκρηκτικό και πρέπει να το αντιμετωπίσουμε με την ευθύνη που πρέπει να έχει αυτή η Αίθουσα.

Ευχαριστώ.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, μου επιτρέπεται; Για τριάντα δευτερόλεπτα μόνο!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε, κύριε Μάνο.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Κύριε Υπουργέ, είναι κατάλογος ολόκληρος πόλεων στις Ηνωμένες Πολιτείες όπου ισχύει το σύστημα το οποίο σας περιέγραψα. Δεν είναι μόνο η Δαμασκός. Μεταξύ Δαμασκού και Ηνωμένων Πολιτειών υπάρχει μια απόσταση.

Όσον αφορά το σπατόσημο έχετε άδικο. Το Ηράκλειο είναι το δεύτερο αεροδρόμιο. Έχετε ο ίδιος τα στοιχεία, θα σας τα στείλω όμως και θα σας ενημερώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Μαντέλης έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο θίγει πολλά και ενδιαφέροντα ζητήματα, θέλω όμως περισσότερο να δώσω έμφαση στο ζήτημα των ΚΤΕΛ.

Καταρχάς μια μικρή παρατήρηση. Η εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας, με πολύ σοβαρή τοποθέτηση, ζήτησε να υπάρχει κρατική επιχορήγηση και μάλιστα σημαντική των ΚΤΕΛ, ενώ ο κ. Μάνος, εφαρμόζοντας ένα γενικό μοντέλο ιδιωτικοποίησης, που προσπαθεί όλα να τα αντιμετωπίσει με αυτή τη μαγική συνταγή, εισηγήθηκε το εντελώς αντίθετο. Η πραγματικότητα είναι ότι εάν δεν προσεγγίσουμε κάθε ένα από τα ζητήματα αυτά με τις ιδιαίτερότητές τους, θα φθάσουμε σε τραγικά συμπεράσματα.

Κλασικό παράδειγμα τραγικού συμπεράσματος ήταν η περίπτωση ιδιωτικοποίησης των Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας, την περίοδο που ήταν ο κ. Μάνος. Το εισιτήριο πριν ιδιωτικοποιηθούν ήταν στην Αθήνα της τάξεως των 70 δραχμών και ιδιωτικοποιήθηκαν για να πληρώνουν οι επιβάτες 70 δραχμές όπως πλήρωναν και επιπλέον να εισπράττουν άλλες 70 δραχμές επιχορήγηση από το κράτος. Δηλαδή επιχορηγήθηκαν κατά 100% για να μπορούν να σταθούν σε αυτήν την πρωτότυπη ιδιωτικοποίηση εκείνης της περιόδου. Μάλιστα ακόμα και τώρα έρχονται στη Βουλή οι εκκρεμότητες αυτών των ιδιοκτητών των αστικών λεωφορείων της Αθήνας. Προ ημερών ψηφίσαμε διατάξεις με τις οποίες τους χάρισαμε τις αμοιβές των ανταλλακτικών, των αποσβέσεων, για να μπορούν να σταθούν αυτοί οι άνθρωποι.

Ας έρθω όμως πάλι στο θέμα του παρόντος νομοσχεδίου. Να τονίσω ότι το απερχόμενο θεσμικό πλαίσιο, το νομοθετικό διάταγμα 102/73 πρέπει να το κρίνουμε ως θετικό. Σήμερα κάνουμε μια θεσμική παρέμβαση και γιατί το απαιτούν οι συνθήκες αλλά και γιατί έληξε και η ισχύς αυτού του θεσμικού πλαισίου στις 31.12.2000. Το σύστημα αυτό κατά τη γνώμη μου απέδωσε διότι μπόρεσε και εξυπηρέτησε τους Έλληνες της υπαίθρου χωρίς να επιβαρύνει το κράτος με αυτοχρηματοδότηση. Περνώντας όμως τα χρόνια, παρουσίασε σοβαρά προβλήματα. Όταν δημιουργήθηκε το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο υπήρχαν οι ευνοϊκές συνθήκες. Ήταν λίγα τα Ι.Χ. και πολύ το ενδομαρχειακό έργο. Οι επιβάτες μετακινούντο με τα λεωφορεία μέσα στους νομούς και επομένως υπήρχαν έσοδα. Ήταν κερδοφόρα δραστηριότητα. Τα χρόνια όμως πέρασαν και οι ενδομαρχειακές δραστηριότητες έχουν μειωθεί πάρα πολύ.

Θεωρείται ότι είναι καλή η πληρότητα ενός λεωφορείου με 20%, όταν κάνει ενδομαρχειακές μεταφορές και επιπλέον οι συνθήκες είναι εντελώς διαφορετικές.

Χρειάζεται, είναι απαραίτητο να γίνει αλλαγή, πέραν δηλαδή της λήξεως του προηγούμενου θεσμικού πλαισίου. Και η αλλαγή πρέπει να γίνει σε τρία σημεία: Το πρώτο σημείο είναι η εξυπηρέτηση του πολίτη. Δεύτερο σημείο είναι η βιωσιμότητα των ΚΤΕΛ, ιδιαίτερα των περισσότερων ΚΤΕΛ και τρίτο σημείο είναι ότι χρειάζεται ένα καλύτερο οργανωτικό πλαίσιο, γιατί αυτό που υπάρχει ή που υπήρχε είναι αυτό που δημιουργήθηκε τη δεκαετία του 1970.

Θεωρώ ότι το παρόν σχέδιο νόμου ανταποκρίνεται σε αυτές

τις τρεις απαιτήσεις. Δημιουργεί ένα βελτιωμένο οργανωτικό πλαίσιο. Δημιουργεί συνθήκες, που εξυπηρετούν καλύτερα τον πολίτη και δημιουργεί και προϋποθέσεις βιωσιμότητας των ΚΤΕΛ. Επιπλέον παίρνει θετική στάση σε ένα πολύ σοβαρό ζήτημα και σωστά δίνεται έμφαση στη δημιουργία των αναγκαίων υποδομών. Επομένως έχουμε ένα καλό νομοσχέδιο και πρέπει να το ψηφίσουμε πολύ απλά και χωρίς τυμπανοκρουσίες και θα έλεγα απ' όλες τις πλευρές, γιατί είναι θετικό για τους πολίτες, στους οποίους απευθυνόμαστε.

Η δική μου προσέγγιση θα επιδίωξε να βελτιώσει κάποια πράγματα τόσο κατά τη διατύπωση στο παρόν στάδιο του νομοσχεδίου αυτού όσο και κατά το στάδιο της εφαρμογής του.

Το πρώτο που θέλω να επισημάνω, κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι θεωρώ αναγκαίο να υπάρχει μια διατύπωση της πολιτικής μεταφορών, όταν απευθυνόμαστε στις μεταφορές των πολιτών ανά την Ελλάδα. Και η πολιτική μεταφορών είναι πολύ δύσκολο να εφαρμοστεί σε αυτόν τον τομέα. Χρειάζεται μια απλή προσέγγιση, που να έχει ισχύ νόμου και που να λέει ότι η πολιτεία υποχρεούται να παρέχει σε όλους τους πολίτες αυτής της χώρας, ανεξάρτητα από διακρίσεις και ιδιαίτερα από γεωγραφικές διακρίσεις, ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών συγκοινωνίας είτε μένει στο χωριό είτε μένει στο νησί είτε μένει σε ορεινή περιοχή είτε σε αστική περιοχή. Να πει δηλαδή ότι θέλω να εξυπηρετούνται όλοι οι πολίτες αυτής της χώρας με δύο τουλάχιστον μετακινήσεις στην πρωτεύουσα του δήμου, στην πρωτεύουσα του νομού, στην πρωτεύουσα της χώρας, αν αυτό είναι το ελάχιστο επίπεδο που μπορεί να εγγυηθεί. Αν μπορεί να εγγυηθεί παραπάνω επίπεδο, να εγγυηθεί το παραπάνω επίπεδο. Αυτό θα προσδιορίσει και τις υποχρεώσεις μας, τις υποχρεώσεις της πολιτείας, τις υποχρεώσεις των φορέων εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου, δηλαδή των ΚΤΕΛ στη συγκεκριμένη περίπτωση. Επίσης θα προσαρμόσει και τις απαιτήσεις των πολιτών σ' αυτήν τη συγκεκριμένη πολιτική. Και συνδέεται άμεσα αυτή η πολιτική με την εξυπηρέτηση του πολίτη, που είναι κρίσιμο θέμα. Υπήρχε η αντίληψη ότι ο επιβάτης ανήκει στο ΚΤΕΛ. Αυτή είναι η αντίληψη του προηγούμενου θεσμικού πλαισίου. Πρέπει να καθιερωθεί στην πράξη ότι το ΚΤΕΛ εξυπηρετεί τον πολίτη. Πρέπει να προσαρμόζεται στις ανάγκες του πολίτη. Και στην εξυπηρέτηση του πολίτη υπάρχουν μερικά παραδείγματα, που είναι και η ουσία του προβλήματος των ΚΤΕΛ. Θα μου επιτρέψετε να σας πω: Διανομαρχειακό έργο που είναι το κλειδί της υπόθεσης των ΚΤΕΛ, το εθνικό δίκτυο μεταφοράς των πολιτών.

Ιτέα. Ο πολίτης της Ιτέας για να πάει στην Αθήνα χρειάζεται να περιμένει έξω από το σπίτι του ή τη στάση που είναι στην Ιτέα, να περάσει το τοπικό ΚΤΕΛ Φωκίδας για να τον πάρει. Υπάρχει ένα δρομολόγιο την ημέρα. Περνάνε από μπροστά του δεκατέσσερα λεωφορεία άλλων ΚΤΕΛ, που δεν έχουν δικαίωμα να σταματήσουν να τον πάρουν. Παίρνει ο πολίτης το ΚΤΕΛ αυτό, πάει στην Άμφισσα –γιατί δεν μπορεί να πάει κατευθείαν στην Αθήνα– περιμένει απροσδιόριστο χρόνο πάλι να περάσει το μοναδικό δρομολόγιο του ΚΤΕΛ Φωκίδας για να πάει στην Αθήνα, ενώ περνάνε όλα τα λεωφορεία των διανομαρχειακών ΚΤΕΛ για να πάνε στην Αθήνα και δεν έχουν δικαίωμα να πάρουν επιβάτη.

Δεύτερο παράδειγμα ο τουρίστας στην Ολυμπία. Ο τουρίστας στην Ολυμπία, φορτωμένος ενδεχόμενα τις βαλίτσες του ή το σακίδιό του, θέλει να πάει στις Μυκήνες. Πώς θα μπορούσε να πάει γρηγορότερα και ταχύτερα; Αυτή θα έπρεπε να ήταν η σκέψη μας.

Σήμερα ο τουρίστας αυτός πρέπει να περιμένει το Κ.Τ.Ε.Λ. να τον πάρει από την Ολυμπία στον Πύργο. Υπάρχει όμως και Κ.Τ.Ε.Λ. που πηγαίνει από την Ολυμπία κατ' ευθείαν στην Αθήνα. Μπορεί, λοιπόν, να πάει από την Ολυμπία στην Αθήνα, για να πάρει το Κ.Τ.Ε.Λ. της Αργολίδας, για να πάει στις Μυκήνες. Στην καλύτερη περίπτωση μπορεί να σταματήσει στον Ισθμό, χωρίς να ξέρει πότε θα περάσει το Κ.Τ.Ε.Λ. της Αργολίδας, να μεταφέρει στα χέρια του τη βαλίτσα του ή το σακίδιό του για χίλια περίπου μέτρα, για να βρει άλλη στάση, που είναι η στάση του Κ.Τ.Ε.Λ. της Αργολίδας –γιατί ούτε οι σταθμοί ούτε τα πρακτορεία ούτε οι στάσεις συμπίπτουν– και να περιμένει το

χρόνο που ενδεχόμενα θα περάσει το Κ.Τ.Ε.Λ. Αργολίδας για να τον παραλάβει.

Προφανώς γίνεται βελτίωση με το σύστημα που συζητάμε, όταν εισηγείται το νομοσχέδιο να υπάρξει ένα σύστημα πληροφόρησης του πολίτη, όσον αφορά την εκτέλεση των δρομολογίων και την ανταπόκριση που συνεπάγεται αυτό το σύστημα των δρομολογίων.

Αυτά ακριβώς είναι τα μείζονα ζητήματα. Πρέπει πράγματι να υπάρξει ένα σύστημα πανελλαδικών μετακινήσεων, που να έχουν ανταποκρίσεις μεταξύ τους, έτσι ώστε ο πολίτης ή ο επισκέπτης να μπορεί να πάει εκεί που θέλει και να διαλέξει όποιο λεωφορείο θέλει, αναλόγως με το πώς τον εξυπηρετεί, με ασφάλεια και με το χαμηλότερο κόστος. Αυτός είναι ο πυρήνας της πολιτικής μας. Και θα προσέθετα κάτι που δεν το κάνει το νομοσχέδιο –προσπαθεί να το λύσει, αλλά δεν το κάνει– να μπορεί να συμμετέχει οποιοδήποτε Κ.Τ.Ε.Λ. όλης της χώρας σε αυτό το εθνικό διανομαρχιακό δίκτυο και όχι μόνο ορισμένα Κ.Τ.Ε.Λ..

Και εδώ ακριβώς είναι και το πρόβλημα της βιωσιμότητας, κύριοι συνάδελφοι. Το πρόβλημα της βιωσιμότητας στο Κ.Τ.Ε.Λ. συνίσταται στο γεγονός ότι έχουμε σήμερα πλούσια και φτωχά Κ.Τ.Ε.Λ.. Πλούσια είναι τα Κ.Τ.Ε.Λ. που είναι πάνω στον οδικό άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη, επομένως είναι της Αχαΐας, της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης, του Έβρου, των Ιωαννίνων. Τα υπόλοιπα Κ.Τ.Ε.Λ. δεν είναι πλούσια. Μερικά δε είναι δραματικά φτωχά. Η Ευρυτανία δεν μπορεί να σταθεί. Η Φωκίδα δεν μπορεί να σταθεί. Η Χίος είναι σε δραματική κατάσταση. Υπάρχουν Κ.Τ.Ε.Λ. που είναι σε πολύ χαμηλό επίπεδο. Δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις στοιχειώδεις τους ανάγκες.

Και η λύση εδώ πρέπει να είναι τέτοια, ώστε ανεξάρτητα από τη γεωγραφική θέση το Κ.Τ.Ε.Λ. να μπορεί να έχει τα οφέλη από το διανομαρχιακό δίκτυο το οποίο είναι καθολική υπηρεσία, έτσι όπως την προσδιόρισα στην αρχή, λέγοντας ότι η πολιτεία πρέπει να έχει το σύστημα εκείνο που της διασφαλίζει τις μεταφορές σε όλη τη χώρα.

Ακριβώς για τη βιωσιμότητα θέλω να πω ότι, αν χρησιμοποιούσαμε αυτό το σύστημα, θα λύναμε και το πρόβλημα της αντικατάστασης του στόλου. Οι λύσεις οι οποίες υπάρχουν σήμερα για τη βιωσιμότητα εξαναγκάζουν το μέσο όρο ηλικίας των λεωφορείων των Κ.Τ.Ε.Λ. να είναι δεκαεπτά ή δεκαοκτώ χρόνια, ενώ ο μέσος όρος στην Ευρώπη είναι τα δεκαπέντε χρόνια. Κι όμως, εάν εφαρμόσουμε κάποια πράγματα, που εισηγείται και το νομοσχέδιο, περνάμε τα δεκαπέντε χρόνια, περνάμε τα δεκαεννέα χρόνια, θα πάμε στα είκοσι τρία χρόνια. Αναγκάζεται το νομοσχέδιο να παραδεχθεί ότι πρέπει να υπάρχουν λεωφορεία, ηλικίας είκοσι τριών χρόνων.

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

Και εδώ, κύριε Υπουργέ, θα μου επιτρέψετε να τονίσω ότι την επιλογή των οκτώ ή εννέα χρόνων δεν ξέρω πώς την έχετε συνδυάσει αλλά η πραγματικότητα λέει ότι ένα είναι το κριτήριο. Η παραχώρηση ή η ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου πρέπει να συνδυάζεται με το χρόνο απόσβεσης της αντίστοιχης επένδυσης του λεωφορείου.

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

Αν το λεωφορείο κρίνουμε ότι πρέπει να είναι δεκαπέντε χρόνων –το ελάχιστο που πρέπει να το δώσουμε– τόσος πρέπει να είναι ο χρόνος ανάθεσης που πρέπει να δώσουμε στον φορέα των μεταφορών.

Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, ενάμισι-δύο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Δεν σας άφηνα καθόλου, λέει, η κα Μπενάκη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Οι γυναίκες είναι σκληρές, κύριε Πρόεδρε. Από εσάς περιμένουμε να πάρουμε μία ανάσα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Εάν δεν θέλετε, μπορώ να διακόψω. Μου χρειάζονται όμως δύο λεπτά για να ολοκληρώσω τη σκέψη μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Λόγω προηγούμενης θητείας σας στο Υπουργείο –και μόνο γι' αυτό– σας αφήνω

για δύο λεπτά.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Δεν είναι πρώην Υπουργός Μεταφορών; **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός):** Μα, λόγω προηγούμενης θητείας του επιτρέπεται. Ακριβώς, αυτό που λέτε.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Τότε γιατί κατηγορείτε εμένα και ...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Πολύ ευχαρίστως, κύριε συνάδελφε, να σας απαντήσω. Μόλις τελειώσει ο χρόνος μου, μπορείτε να κάνετε τις ερωτήσεις σας. Υπάρχει μέσα στην τσάντα μου –μπορεί να καταθέσει και ο κύριος Υπουργός– ένα ολόκληρο πακέτο πραγμάτων που ακριβώς έχουν γίνει.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πάντως είναι εύλογο το ερώτημα του κ. Καψή.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, η απλούστερη απάντηση –αλλά θέλω να είναι εκτός του χρόνου μου, κύριε Πρόεδρε– είναι ότι πρώτον, το θεσμικό πλαίσιο έληξε στις 31/12/2000 και ή τότε ή τώρα θα έπρεπε να γίνουν οι ρυθμίσεις.

Για την προετοιμασία του συστήματος αυτού από το Νοέμβριο του 1998 ανατέθηκε μελέτη, η οποία επεξεργάστηκε πλήρες θεσμικό πλαίσιο και η οποία περιελάμβανε κωδικοποίησης όλης της υφιστάμενης νομοθεσίας. Επίσης όλα τα οργανωτικά και οικονομικά στοιχεία Κ.Τ.Ε.Λ. ένα προς ένα, ακόμα και τι οδηγό έχει το κάθε Κ.Τ.Ε.Λ., όλους τους δείκτες με τους οποίους θα μπορέσει να υπάρξει βιωσιμότητα των Κ.Τ.Ε.Λ. Υπήρξε ακόμη πλήρης ανάλυση όλων των ευρωπαϊκών νομοθεσιών και υπήρξε και πρόταση νόμου έτοιμη, η οποία χρησιμοποιήθηκε από το Υπουργείο –και καλώς χρησιμοποιήθηκε– και επίσης όλα τα εκτελεστικά προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις. Όλα είναι μέσα στην τσάντα μου, μπορώ να τα καταθέσω στη Βουλή, αλλά νομίζω ότι τα έχει και το Υπουργείο και μιας και εγώ έχω μόνο ένα αντίγραφο, θα μπορούσε και το Υπουργείο να τα καταθέσει. Αυτά, για να απαντήσω και στον κύριο συνάδελφο ο οποίος απεχώρησε.

Και τέλος, κύριοι συνάδελφοι, θα έρθω και στο τελευταίο ζήτημα, γιατί αυτά ήταν εκτός χρόνου. Αντιμετώπιση της βιωσιμότητας: Νομίζω ότι τρία είναι τα μέτρα που πρέπει να πάρουμε, για να σταματήσει η διάκριση πλούσιων και φτωχών Κ.Τ.Ε.Λ.. Πρώτον, συμμετοχή όλων των Κ.Τ.Ε.Λ. στο σύστημα των εθνικών μεταφορών. Αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα συμμετοχή του λεωφορείου, αλλά ότι κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. που κάνει τη διαδρομή να μπορεί να παίρνει επιβάτες και ενδιάμεσα και ανάλογα με το πού παίρνει επιβάτη να πληρώνει ένα ποσοστό –ένα 20%, ένα 30%– στο Κ.Τ.Ε.Λ. της περιοχής που αφαιρεί συγκοινωνιακό έργο.

Γι' αυτό ακριβώς χρειάζεται και το σύστημα πληροφόρησης που προβλέπει το νομοσχέδιο.

Δεύτερον, μεταφορά επιβατών, μεταφορά μαθητών. Οι μαθητές αποτελούν την κύρια πηγή χρηματοδότησης των περισσότερων φτωχών ΚΤΕΛ, για τα οποία ο μέσος όρος του ετησίου μερίσματος ανά μέτοχο, είναι κατώτερο του μέσου όρου. Κύριε Υπουργέ, να μην κάνετε διαγωνισμό. Πρέπει να ανατίθεται απευθείας σε αυτά τα ΚΤΕΛ. Ο διαγωνισμός να γίνεται για τα ΚΤΕΛ που είναι τα πλουσιότερα, που έχουν ετήσιο μέρισμα ανά μέτοχο πάνω από το μέσο όρο.

Και τρίτον, το σωστό σύστημα που υπήρχε πριν, της δημιουργίας αυτού του κοινού λογαριασμού του Ταμείου του 5%, το οποίο αποτελεί ταμείο εξισορρόπησης μεταξύ φτωχών και πλουσίων ΚΤΕΛ.

Ευχαριστώ, κύριοι συνάδελφοι, για το χρόνο που χρησιμοποίησα παραπάνω.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Χειμάρης έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με πολύ μεγάλη καθυστέρηση κατατέθηκε στη Βουλή το συζητούμενο νομοσχέδιο και η δικαιολογία που είπε ο πρώην Υπουργός κ. Μαντέλης, δεν στέκει με τίποτα. Άλλωστε πρέπει να σας πω ότι πολλές φορές τα ΚΤΕΛ, η ομοσπονδία τους και οι σύλλογοί τους, είχαν ζητήσει την ανανέωση αυτής της σύμβασης και βεβαίως τον εκσυγχρονισμό τους. Και θα περίμενε κανείς, κύριε Υπουργέ, μια και καθυστέρησε τόσα χρόνια να έλθει ένα τέτοιο νομοσχέδιο, να είναι περισσότερο μελετημένο, συγκεκριμένο

και να επιλύει τα χρονίζοντα προβλήματα σε ορισμένους τομείς στους οποίους αναφέρεται. Αντ' αυτού, ήλθε στη Βουλή ένα νομοσχέδιο το οποίο ασχολείται με πολλά και σοβαρά θέματα, χωρίς όμως να επιλύει πλήρως –γιατί δεν θέλω να μηδενίσω τη σημασία του νομοσχεδίου- κανένα θέμα. Παρά ταύτα, εμείς ως καλόπιστη παράταξη που είμαστε, ορισμένες από τις διατάξεις, αν βελτιωθούν, θα τις ψηφίσουμε στην κατ' άρθρο συζήτηση. Όμως οφείλω τώρα να κάνω ορισμένες κρίσιμες παρατηρήσεις, για να είμαι περισσότερο συγκεκριμένος και να διευκρινίσω γιατί καταψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο.

Πρώτη παρατήρηση: Καμία μέριμνα για τα τουριστικά λεωφορεία, λένε και αυτά δεν χρειάζονται εκσυγχρονισμό και ανανέωση του στόλου τους.

Δεύτερη παρατήρηση: Προβλέπεται μεταξύ των άλλων και εξουσιοδότηση για έκδοση είκοσι τουλάχιστον υπουργικών αποφάσεων με ασαφή προσδιορισμό του περιεχομένου τους. Εμείς, εν λευκώ εξουσιοδότηση δεν δίνουμε, κύριε Υπουργέ, όχι μόνο σε σας, σε κανέναν Υπουργό. Και θα πω ένα παράδειγμα. Δεν είναι δυνατόν ποτέ εμείς να συναινέσουμε στην εν λευκώ χρήση του σπατοσήμου με κοινή υπουργική απόφαση. Δύο προβλέπει αυτό το σχετικό άρθρο. Θα επανέλθω σ' αυτό στη συνέχεια.

Τρίτη παρατήρηση: Συμφωνούμε ότι πρέπει να εκσυγχρονιστούν τα ΚΤΕΛ, λεωφορεία, σταθμοί, πρακτορεία, ενιαίο σύστημα κρατήσεως θέσεων κλπ., αλλά η διάταξη είναι ασαφής. Τα χρήματα που δίδονται, είναι σχεδόν τα μισά, αν δοθούν αυτά που προβλέπει το νομοσχέδιο. Και εδώ, θέλω να τονίσω ότι πρόκειται για οικογενειακές επιχειρήσεις στις οποίες δουλεύουν δεκαπέντε χιλιάδες εργαζόμενοι μαζί με τους ιδιοκτήτες και εξυπηρετούνται διακόσια εβδομήντα εκατομμύρια επιβάτες στην περιφέρεια το χρόνο. Δίνονται λοιπόν, για να γίνω περισσότερο κατανοητός, 30 δισεκατομμύρια δραχμές και απαιτούνται τουλάχιστον 52 δισεκατομμύρια δραχμές, αν οι δικαιούχοι εισπράξουν τα ποσά που τους αναλογούν, αυτά δηλαδή που προβλέπει το νομοσχέδιο. Και ερωτώ: Ποιος θα πάρει και ποιος δεν θα πάρει; Όποιος προλάβει;

Μια ακόμη παρατήρηση πάνω στο ίδιο θέμα. Η επιδότηση θα δοθεί, λέει, μέχρι 3/3/04, που σημαίνει ότι ο εκσυγχρονισμός δεν θα είναι έτοιμος για τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Τέταρτη παρατήρηση: Η παραχώρηση του συγκοινωνιακού έργου στα ΚΤΕΛ, λήγει στις 30/12/09. Δηλαδή απομένουν πέντε έως έξι χρόνια, αφού μέχρι 3/3/04 θα δοθούν τα χρήματα της επιδότησης.

Η επιδότηση είναι δεκατέσσερα εκατομμύρια, δηλαδή 20% ανά ιδιοκτήτη, ανά λεωφορείο που σημαίνει ότι, αφού το λεωφορείο στοιχίζει περίπου εβδομήντα εκατομμύρια, ο καθένας θα πληρώσει πενήντα έξι εκατομμύρια για το λεωφορείο. Αν υπολογίσουμε ότι και στην επιδότηση για την υποδομή παύουν ενάμισι εκατομμύριο περίπου στο λεωφορείο ή με ποσοστό που τους δίνεται, τότε θα πρέπει να ξέρετε ότι οι μέτοχοι θα πληρώσουν πάρα πολλά χρήματα για τον εκσυγχρονισμό και της υποδομής και των λεωφορείων, τα οποία δεν μπορούν να αποσβέσουν μέσα στα πέντε-έξι χρόνια όσο κι αν δουλέψουν οι ίδιοι και όσο κι αν τα θελήσουν, πράγμα που σημαίνει ότι ή δεν θα κάνουν καλό εκσυγχρονισμό ή θα χρεωθούν.

Άρα εισηγούμαστε τουλάχιστον δεκαπενταετία στην ανάθεση του έργου, για να μπορέσουν οι δικαιούχοι και τον εκσυγχρονισμό να πραγματοποιήσουν και την απόσβεση των χρημάτων να κάνουν.

Άλλη παρατήρηση. Έρχομαι στο θέμα των οφειλών των αστικών λεωφορείων, για τα οποία καταθέσαμε και πρόταση με τροπολογία να προστεθεί στη διάταξη, στο άρθρο 10, παράγραφος 4. Είναι γνωστό σε όλους μας ότι για πολλά χρόνια μερικές κατηγορίες επιβατών διακινούνται ή με ελευθέρως ή με μειωμένα εισιτήρια -εννών τους αναπήρους, τους μαθητές, τους φοιτητές, τους πολύτεκνους κ.λπ.- και ορθώς. Όμως την κοινωνική προσφορά δεν μπορούμε ως Πολιτεία να την κάνουμε με χρήματα άλλων, εν προκειμένω με χρήματα των ιδιοκτητών των ΚΤΕΛ. Το μέτρο αυτό στοιχίζει στα ΚΤΕΛ, για αστικά και υπεραστικά, συνολικά το χρόνο, σύμφωνα με στοιχεία που μας έδωσαν οι ίδιοι, δωδεκάμισι δισεκατομμύρια δραχμές. Και αυτό το

πρόσθετο βάρος κάποια αστικά λεωφορεία δεν το άντεξαν και χρεώθηκαν πόσα λένε; Δύο δισεκατομμύρια, τα οποία έχουν φθάσει 4,5 τώρα με τα πρόσθετα που τους επιβλήθηκαν.

Θα σας θυμίσω ότι για τα αστικά των Αθηνών, διεγράφησαν μέχρι τώρα, χαρίστηκαν δηλαδή, περίπου χίλια δισεκατομμύρια.

Και επί τη ευκαιρία να θυμίσω στον κ. Μαντέλη ότι ένα χρόνο επί υπουργίας του παρόντος κ. Γκελεσάθη που είχαν πάρει οι ιδιώτες οι πολύτεκνοι –γιατί περί πολυτέκνων επρόκειτο- τα λεωφορεία, ξέρετε πόσο στοίχισαν στο κράτος με την επιδότηση του εισιτηρίου; Όχι με την επιδότηση των ελλειμμάτων που γίνεται σήμερα. Στοίχισαν γύρω στα 11,2 δισεκατομμύρια. Αν βγάλουμε και το ΦΠΑ που πλήρωσαν γιατί ήταν ιδιώτες, κάπου 8,5 δισεκατομμύρια. Την επόμενη ακριβώς χρονιά ξεπέρασαν τα εβδομήντα, ογδόντα δισεκατομμύρια. Και ακόμη τους χρωστάμε λεφτά και δεν τους τα δώσαμε, όσα εδικαιούνται.

Επομένως θεωρώ δίκαιο να ρυθμιστούν, κύριε Υπουργέ, αυτά τα χρέη για να μπορέσουν να εισέλθουν και στο νέο σύστημα εκσυγχρονισμού. Διαφορετικά δεν θα αντέξουν. Φανταστείτε τώρα χίλια δισεκατομμύρια με δύο που ζητάνε να ρυθμιστούν. Δεν θέλουν χάρη, να ρυθμιστούν ζητάνε. Οφείλω δε να θυμίσω ότι Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα, είναι και η περιφέρεια.

Πρώτα σχετικά με την επιδότηση των εισιτηρίων: Εισηγούμαστε αυτή να γίνεται από το αντίστοιχο Υπουργείο. Παραδείγματος χάρη για τους μαθητές που πληρώνουν μειωμένο εισιτήριο, να τα πληρώνει το Υπουργείο Παιδείας. Το ίδιο να γίνεται και για τις άλλες κατηγορίες των ανθρωπών. Έχουμε καταθέσει και γι' αυτό συγκεκριμένη πρόταση στη Βουλή με τροπολογία.

Κύριε Υπουργέ, όπως διαπιστώνετε, εμείς και καλόπιστη κριτική σας ασκούμε και προτάσεις συγκεκριμένες κάνουμε. Καιρός είναι κι εσείς να μας κατανοήσετε και να κάνετε έγκαιρα αποδεκτές κάποιες από αυτές.

Τι θέλω να πω τώρα; Τον Ιανουάριο –θα πάω στη μείωση των αεροπορικών τελών- σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα ως εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας είχα προτείνει στον κ. Λαλιώτη ως εκπρόσωπο της Κυβερνήσεως, να φροντίσει η Κυβέρνηση για τη μείωση των αεροπορικών τελών. Και πήρα την απάντηση: «Εκπρόσωπος των αεροπορικών εταιρειών είστε, κύριε Χειμάρα»;

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: «Βαποράκι» είστε, είπε. Αυτό είναι το λεξιλόγιό του κ. Λαλιώτη.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Και «βαποράκι» των συνδικαλιστών ταυτόχρονα με είπε, κύριε Κακλαμάνη. Μου είπε και για τους συνδικαλιστές, γιατί χρησιμοποίησα και κάποια στοιχεία από τους συνδικαλιστές.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πώς δεν σας είπε και για κανέναν λογαριασμό...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Μόνο βαποράκι της ΗΟΕCHITIF δεν ήμουν εγώ.

Και έρχομαι, λοιπόν, στο θέμα. Κατηγορήθηκα, δεν με απασχολεί αυτό, πέρασαν οι μήνες. Εμένα με ενδιέφερε -και το είχα πει και τότε- ότι αυτό θα μετακυλίσει στο επιβατικό κοινό, στα εισιτήρια. Έτσι και έγινε.

Και είχαμε μείωση του επιβατικού κοινού στις πτήσεις εσωτερικού από 13% έως 21% πριν από την τρομοκρατική ενέργεια της 11ης Σεπτεμβρίου το πρώτο εξάμηνο λειτουργίας του αεροδρομίου. Και επανέφερα την πρόταση πριν από δύο εβδομάδες και ο κ. Δρυς –προς τιμήν του- την αποδέχθηκε. Αλλά όμως...

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Και ο κ. Δρυς σας είπε «βαποράκι»;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Δεν με απεκάλεσε.

Όμως, η ζημιά έγινε. Διαβάζετε σήμερα τα σχετικά δημοσιεύματα. Βεβαίως επέδρασε και το τρομοκρατικό χτύπημα. Αλλά σε ποια δεινή κατάσταση βρίσκονται οι αεροπορικές εταιρείες και βεβαίως, πώς αυτό μετακυλίζει στην αύξηση των εισιτηρίων που φτάνει μέχρι 36%;

Κι έρχομαι σε ένα άλλο θέμα και με αυτό θα τελειώσω. Στο συζητούμενο νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, μας ζητάτε εν λευκώ χρησιμοποίηση μέρους του σπατοσήμου -εγώ δεν είμαι υπερ-

βολικός- για την επιδότηση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με κοινή υπουργική απόφαση.

Ε, λοιπόν, εμείς λέμε όχι. Και να σας πω γιατί λέμε όχι. Πρώτα απ' όλα η επιβολή του τέλους ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων, το λεγόμενο σπατόσημο για το οποίο μας πολεμήσατε, όταν το επέβαλε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, έχει αμαρτωλό παρελθόν, κύριε Υπουργέ, που δεν αφορά εσάς. Αφορά προηγούμενες Κυβερνήσεις –τα γνωρίζει πιθανότατα ο κ. Μαντέλης- αλλά κυρίως αφορά τους Υπουργούς Οικονομικών και ΠΕΧΩΔΕ. Τα κατήγγειλα πριν από μία, δύο εβδομάδες, αλλά σύντομα σας λέω, για να σας προετοιμάσω, θα φέρουμε το θέμα με πλήρη...

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

Παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, κι εγώ θέλω ένα λεπτό ...

(Στο σημείο αυτό χτυπά επανειλημμένα το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτού)

Κύριε Πρόεδρε, είπα ότι θέλω και εγώ ένα λεπτό, όπως δώσατε και στο προλαλήσαντα συνάδελφο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε συνάδελφε

...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Δεν καταλαβαίνω γιατί, κύριε Πρόεδρε, κάνετε διακρίσεις...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε συνάδελφε, θα παρακαλούσα να χρησιμοποιούμε ένα ύφος λίγο πιο ήρεμο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Ένα λεπτό σας ζήτησα, να ολοκληρώσω. Εάν σας ενοχλούν κι εσάς αυτά που λέω για το σπατόσημο, να σταματήσω και να κατέβω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Σας έδωσα ένα λεπτό...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Θα τα ακούσετε την άλλη εβδομάδα, που θα τα ξαναφέρουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Γιατί έχετε εκνευρισμό; Σας παρακαλώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Η επιδότηση, λοιπόν, του τέλους ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού...

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

Ευχαριστώ πάρα πολύ. Θα τα πω, όταν θα έρθει η ώρα. Είτε θέλετε, κύριε Πρόεδρε, να ακουστούν κάποια πράγματα είτε δεν θέλετε, δεν πειράζει, εμείς θα τα πούμε, όταν θα χρειαστεί. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε Χειμάρη, δεν έχουμε κανένα λόγο να μη σας δώσουμε χρόνο να μιλήσετε. Κατ' αρχήν, πάτησα κατά λάθος το κουδούνι. Ήθελα να σας δώσω ένα λεπτό και πάτησα κατά λάθος το κουδούνι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Καλώς, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Λοιπόν, μην εκνευρίζεσθε.

Ο κ. Χατζηγάκης έχει το λόγο για δέκα λεπτά.

ΣΩΤΗΡΗΣ ΧΑΤΖΗΓΑΚΗΣ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, εδώ και πολλά χρόνια βλέπουμε να έρχονται νομοσχέδια απ' όλες τις Κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, οι οποίες προβάλλουν κάποια απ' αυτά με ένα βαρύγδουπο τίτλο και με ένα όνομα τάχα βαρυσήμαντο. Στην πραγματικότητα κάτω απ' αυτόν το βαρυσήμαντο τίτλο κρύβεται κάποια άλλη αρχή ή εν πάση περιπτώσει δεν εκπληρώνεται αυτός το βαρύγδουπος σκοπός, ο οποίος δήθεν προβάλλεται από το κάθε δήθεν νομοσχέδιο.

Το φαινόμενο αυτό το συναντούμε και σε τούτο το νομοσχέδιο. Κατατέθηκε ένα μεγάλο νομοσχέδιο με πολλές φιλοδοξίες, με στόχους υψιπέσεις και υψηλούς και κυρίως με τη γνωστή «καραμέλα» του εκσυγχρονισμού, που αναφέρεται και για την περίπτωση του ΚΤΕΛ και των συγκοινωνιών γενικότερα.

Αυτό το σχέδιο νόμου θα μπορούσε ίσως να πει κανείς ότι βρίσκεται στην σωστή κατεύθυνση. Εάν μάλιστα κανείς το διαβάσει κάπως επιπόλαια αυτό το σχέδιο νόμου, μπορεί να πει ότι ίσως να έχει κάποια αγαθή πρόθεση. Όσο όμως εντυπύθηκε βαθύτερα, στην καρδιά, στα νοήματα, στα μηνύματα και στις ρυθμίσεις που θέλει να κάνει, θα διαπιστώσει ότι αυτό το συμπέρασμα είναι περισσότερο φαινομενικό και σ' αυτό το

νομοσχέδιο, όπως και σε πολλά άλλα όπως προανέφερα προηγουμένως, κρύβεται κάποιος ψευδεπίγραφος τίτλος. Άλλος λοιπόν είναι ο στόχος ο φαινομενικός και στην πραγματικότητα άλλη είναι η βούληση του νομοθέτη.

Έτσι, λοιπόν, σήμερα αυτό το σχέδιο νόμου έχει πράγματι μία σωστή κατεύθυνση, υποτίθεται εκσυγχρονιστική, αλλά στην πραγματικότητα με μία σειρά άλλες επιμέρους ρυθμίσεις αίρει αυτόν το σκοπό, αυτόν το στόχο. Αν δει μάλιστα κανείς τις επιμέρους ρυθμίσεις θα διαπιστώσει ότι είναι ρυθμίσεις μίζερές, ρυθμίσεις που όπως είπα αίρουν το σκοπό του νομοσχεδίου.

Γενικά η αντίληψη η οποία επικρατεί είναι μια αντίληψη οικονομικίστικη, μια αντίληψη στυγνή, η οποία, δυστυχώς, κατά την άποψή μας δεν εκσυγχρονίζει το νέο καθεστώς, που θα προκύψει από τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου αυτό και επομένως αντιμετωπίζει το πρόβλημα κατά έναν τρόπο περιέργο, κατά έναν τρόπο, ο οποίος δεν αποδίδει την πραγματική αξία και την πραγματική σημασία που έχουν οι συγκοινωνίες για τον τόπο μας.

Αν, κύριε Υπουργέ, θέλατε πραγματικά να δείτε με ένα διαφορετικό πρίσμα και με ένα διαφορετικό μάτι αυτό το νομοσχέδιο, κατ' αρχήν θα βλέπατε –και θα έπρεπε να αναγνωρίσετε- το μεγάλο ρόλο τον οποίο έπαιξαν οι φορείς των συγκοινωνιών μας αυτές τα τελευταία πενήντα χρόνια, το μοντέλο αυτό των συγκοινωνιών στην ελληνική επικράτεια.

Εμείς οι οποίοι όλο αυτό το διάστημα πολιτευθήκαμε σε μικρές επαρχίες, εμείς που πολιτευθήκαμε στην περιφέρεια της Ελλάδος και που ζήσαμε από κοντά το ρόλο αυτών των συγκοινωνιών, διαπιστώνουμε ότι ο ρόλος τους ήταν κοινωνικός, βοήθησε από άκρου εις άκρον την περιφέρεια, στα πιο απομακρυσμένα χωριά, στήριξε κοινωνικές ομάδες, οι οποίες πραγματικά είχαν ανάγκη από τέτοια στήριξη και επιπρόσθετα βοήθησε γενικότερα την προώθηση του ευρύτερου οικονομικού σκοπού της ανάπτυξης του τόπου μας.

Έρχεστε, λοιπόν, σήμερα –ίσως υπακούοντας στα κελεύσματα της εποχής- και αλλάζετε της φύση αυτού του φορέα και από τον έντονο κοινωνικό χαρακτήρα τον οποίο είχε, τον κάνετε ανώνυμη εταιρεία. Δεν θα είχαμε αντίρρηση ως προς τη μετατροπή. Άλλωστε και οι ίδιοι οι εκπρόσωποι αυτών των φορέων είναι κατά κάποιο τρόπο σύμφωνοι με αυτήν την αλλαγή.

Θα έπρεπε όμως η νέα ρύθμιση να διέπεται κατά τη γνώμη μας από τρεις κυρίαρχους, από τρεις βασικούς άξονες.

Ένας πρώτος βασικός άξονας θα έπρεπε να ήταν ο οικονομικός άξονας, θα έπρεπε να ήταν ο άξονας εκείνος ο οποίος πραγματικά να δημιουργεί μία αυτάρκεια και πραγματικά να προσδίδει έναν εκσυγχρονισμό στο νέο καθεστώς, το οποίο θα προκύψει από το νομοσχέδιό σας.

Δεύτερος άξονας, γύρω από τον οποίο έπρεπε να κινείται το νομοσχέδιο, είναι ο κοινωνικός άξονας. Θα έπρεπε δηλαδή με άλλα λόγια σε πάρα πολλές περιπτώσεις να στηρίζετε αυτό το ρόλο τον οποίο έπαιξαν και παίζουν σήμερα οι συγκοινωνίες, πράγμα που δυστυχώς, όπως θα σας πω αμέσως παρακάτω, με διάφορες διατάξεις δεν το επιδιώκετε.

Ο τρίτος άξονας, ο οποίος θα έπρεπε λογικά να διέπει το νομοσχέδιό σας, είναι ένα πνεύμα ρεαλισμού, το οποίο θα έπρεπε να διαπνέει το νομοσχέδιο. Και όταν λέω πνεύμα ρεαλισμού, εννοώ ότι αυτοί οι φορείς, όλο αυτό το διάστημα, έκαναν μία κοινωνική πολιτική, η οποία προέκυψε από επιταγές και από πιέσεις, τις οποίες οι δικές σας κυρίως κυβερνήσεις και η ελληνική πολιτεία έκαναν.

Με όλη αυτήν την κοινωνική πολιτική, την οποία άσκησαν αυτοί οι φορείς όλα αυτά τα χρόνια, δημιούργησαν ορισμένα βάρη, δημιούργησαν ορισμένα «βαρίδια». Εμείς θα θέλαμε, μπροστά σε μία καινούργια κατάσταση, μπροστά σε μία καινούργια ρύθμιση, όπως είναι αυτή η οποία προβλέπεται από το νομοσχέδιο, να είχατε την τόλμη και το θάρρος, όπως είχατε σε άλλες περιπτώσεις, ακόμα και σε ποδοσφαιρικά σωματεία, να απαλύνετε, να ρυθμίσετε ορισμένα από αυτά τα βάρη και βαρίδια, αλλά, δυστυχώς, δεν το κάνετε.

Σήμερα μπαίνουν όλοι αυτοί οι καινούριοι φορείς, κάτω από ένα βάρος, το οποίο δημιουργήσατε εσείς, δημιούργησαν οι

δικές σας κυβερνήσεις κυρίως, ένα βάρος που σήκωσαν αυτοί οι φορείς, ασκώντας μια κοινωνική πολιτική, την οποία εσείς επιβάλατε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, είπα ότι το νομοσχέδιο αυτό έπρεπε να διέπεται από τρεις αρχές, από τρεις άξονες. Ο πρώτος άξονας είναι ο οικονομικός άξονας. Και όταν λέω οικονομικός άξονας θέλω να υπογραμμίσω ότι το καινούριο καθεστώς, οι καινούριοι φορείς, οι οποίοι θα προκύψουν από αυτό το νομοσχέδιο θα έπρεπε να είναι αυτόνομοι, αυτοδύναμοι και θα έπρεπε να εκπληρούν τους όρους του εκσυγχρονισμού. Φοβάμαι όμως ότι όταν δίδετε οκτώ χρόνια για την ανανέωση του στόλου, όταν δίδετε οκτώ χρόνια για τη γενική ανασκόληση αυτού του κλάδου, νομίζω ότι αυτό όχι μόνο στον εκσυγχρονισμό δεν οδηγεί, αλλά αντίθετα επιχειρείται ένα μπάλωμα το οποίο, δυστυχώς, δεν θα μπορέσει να καλύψει τις ανάγκες τις οποίες αναλαμβάνουν οι καινούριοι φορείς.

Από την άλλη πλευρά δημιουργείται ένα πρόσθετο βάρος, το οποίο προκύπτει από το γεγονός ότι ένα έργο το οποίο μέχρι σήμερα ήταν επιφορτισμένες αυτές οι μονάδες, το αφαιρείτε. Ένα έργο, λοιπόν, το οποίο είχαν τα ΚΤΕΛ, εκτελώντας δρομολόγιο για διάφορους δημόσιους φορείς, σήμερα με το νομοσχέδιό σας στην πραγματικότητα τους απαγορεύετε να λάβουν μέρος σε τέτοιους διαγωνισμούς, που αφορούν διδακτήρια, πανεπιστήμια κ.ο.κ. Πως θα επιβιώσουν συνεπώς οι νέοι αυτοί φορείς των συγκοινωνιών.

Τρίτον, επιχειρείτε να κάνετε έναν εκσυγχρονισμό με τριάντα δισεκατομμύρια. Αυτό δεν είναι εκσυγχρονισμός. Είναι λίγα ψιφουλα τα οποία δίνετε για να ρίξετε στάχτη στα μάτια.

Αλλά εκείνο, και τελειώνω, που θα έπρεπε να υπογραμμίσουμε κανείς είναι ο κοινωνικός άξονας, ο οποίος θα έπρεπε να διέπει το νομοσχέδιο. Αντίθετα εσείς αντιμετωπίζετε αυτό το νομοσχέδιο κάτω από έναν οικονομικίστικο πρίσμα. Επιχειρείτε να κάνετε μια κοινωνική πολιτική με ξένα κόλλυβα. Και γεννάται το ερώτημα ποιος είναι υπεύθυνος να κάνει κοινωνική πολιτική; Οι φορείς, οι ιδιώτες ή το κράτος; Και έρχεσθε σήμερα εδώ, μειώνετε τα εισιτήρια και αναγκάζετε τους φορείς αυτούς να καλύψουν τη διαφορά, ενώ ο ρόλος αυτός έπρεπε να ανατεθεί, έπρεπε να είχε αναληφθεί από το κράτος.

Φοβάμαι, λοιπόν, ότι και αυτό το νομοσχέδιο είναι ένα ψευδεπίγραφο νομοσχέδιο. Ξεκινάει με ένα βαρύγδουπο τίτλο ότι θα λύσετε το πρόβλημα των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, αλλά στην πραγματικότητα κάτω από αυτό τον ψευδεπίγραφο τίτλο προωθείτε μια οικονομικίστικη αντίληψη, μια αντικοινωνική αντίληψη η οποία δυστυχώς δεν καταλήγει πουθενά.

Γι' αυτό θα καταψηφίσουμε την αρχή του νομοσχεδίου. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Τι θέλετε, κύριε Χειμάρη;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν πρόλαβα να ολοκληρώσω δύο φράσεις τις οποίες θεωρώ χρήσιμες, διότι πρόκειται περί προτάσεων.

Κύριε Υπουργέ, αντιπροτείνουμε τη μείωση του σπατοσήμου, την οποία όμως να καρπωθεί το επιβατικό κοινό. Όμως και τη μείωση των αεροπορικών τελών, που προτείναμε πρόσφατα και θα έλεγα να καλέσετε τις αεροπορικές εταιρείες, που κάνουν μετακινήσεις στο εσωτερικό και να τους πείτε τις προθέσεις σας και να ζητήσετε να μειώσουν τα εισιτήρια διότι έχουν αυξηθεί με διάφορους τρόπους μέχρι και 36%. Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Αυτό είναι εκτός Κανονισμού κύριε Χειμάρη.

Ο κ. Κωνσταντόπουλος έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχεται το νομοσχέδιο αυτό με το βαρύγδουπο τίτλο. Θα ήθελα να ξέρω, κύριε Υπουργέ, ποιοι είναι οι ενδιαφερόμενοι. Ποιοι είναι κοντά μας σήμερα και ενδιαφέρονται για το νομοσχέδιο; Είναι οι λεωφοριούχοι των

ΚΤΕΛ, οι εργαζόμενοι στα ΚΤΕΛ. Είναι προφανές για ποιους λόγους, τα τουριστικά λεωφορεία λόγω της επικείμενης απελευθέρωσης της αγοράς στις μεταφορές. Οι εισαγωγείς των λεωφορείων.

Το 80% του στόλου πρόκειται να ανανεωθεί. Υπάρχει έντονο ενδιαφέρον σ' αυτόν τον τομέα και φυσικά οι πολίτες της ελληνικής περιφέρειας, οι οποίοι θα περίμεναν ίσως μια άρση των αδικιών, που γίνεται εις βάρος τους, όπως ανέφερε και η εισηγήτριά μας. Και θα πρέπει να δούμε εδώ αν τα ΚΤΕΛ αστικά και υπεραστικά μέχρι τώρα έκαναν καλά τη δουλειά τους.

Παρέχουν τα ΚΤΕΛ υπηρεσίες κοινής ωφέλειας. Αυτό δεν μπορεί να το αμφισβητήσει κανένας. Λειτουργούν, εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις, όπως είναι το ΚΤΕΛ των Πατρών και κάποια άλλα, χωρίς σημαντικά ελλείμματα, τα οποία να επιβαρύνουν τον τακτικό προϋπολογισμό όπως ισχύει για το δημόσιο φορέα αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας και για τον ιδιωτικό φορέα της Θεσσαλονίκης που επιβαρύνουν τον τακτικό προϋπολογισμό του κράτους και μάλιστα με δεκάδες εκατομμύρια, ανά λεωφορείο ετησίως, κάτι το οποίο δεν γίνεται για τα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ.

Δουλεύουν, λοιπόν, και κάνουν καλά τη δουλειά τους σ' ένα αντίξοο περιβάλλον, το οποίο σας δημιουργήσατε. Και αυτό το αντίξοο περιβάλλον έχει να κάνει με τα μειωμένα εισιτήρια, με τη συγκεκριμένη τιμολογιακή πολιτική, την οποία επιβάλλετε στα ΚΤΕΛ, με ένα εισιτήριο το οποίο είναι πολύ μεγαλύτερο στην ελληνική επαρχία απ' ό,τι καλείται να πληρώσει ο πολίτης των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης. Και εσείς φέρνετε το νομοσχέδιο αυτό για να υποχρεώσετε –γιατί ουσιαστικά υποχρεώνετε– τα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ, αυτά που έχουν στη δύναμή τους πάνω από δώδεκα λεωφορεία, να μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρείες. Και το κάνετε αυτό με πολλές ασάφειες στο ίδιο σας το νομοσχέδιο και ιδιαίτερα στο μεταβατικό, κρίσιμο διάστημα, και στις περιπτώσεις εκείνες που οι λεωφοριούχοι των ΚΤΕΛ δεν θα θελήσουν να τα μετατρέψουν σε ανώνυμες εταιρείες. Τους επιβάλλετε εκεί ότι μέχρι 30-9-2002 πρέπει να πάρουν απόφαση τα διοικητικά συμβούλιά τους να μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρείες. Και μετά από ένα χρόνο να υλοποιήσουν τη μετατροπή αυτή σε ανώνυμη εταιρεία. Αν δεν γίνει αυτό, υποχρεωτικά γίνεται εκκαθάριση των ΚΤΕΛ βάσει της παραγράφου 1 του άρθρου 5 και ο νομάρχης καλείται να κάνει διαγωνισμούς, όπου θα συμμετέχουν είτε εταιρείες από τα ΚΤΕΛ, πρώην μέτοχοι, είτε κατ' εξαίρεση ορισμένες άλλες εταιρείες. Δίνετε δηλαδή μια υπερεξουσία στους νομάρχες να πουν ποιες εταιρείες θα έρθουν, με ποιες προϋποθέσεις και με ποιους όρους.

Θα ήθελα δηλαδή να σας δείξω ότι υπάρχουν πολλές ασάφειες στο νομοσχέδιό σας. Δεν θέλω να πω ότι είναι πρόχειρο το νομοσχέδιο. Αλλά ότι οι ασάφειες αυτές είναι καθοριστικές ιδιαίτερα στις μεταβατικές διατάξεις που υπάρχουν.

Αν αυτό το νομοσχέδιο υλοποιηθεί που χρειάζονται δύο προεδρικά διατάγματα και δεκαοκτώ υπουργικές αποφάσεις, μετά το 2004, μένουν άλλα πέντε χρόνια μέχρι το 2009 που δίνεται παράταση λειτουργίας ζωής σε αυτά τα ΚΤΕΛ.

Το αντίξοο λοιπόν περιβάλλον στο οποίο λειτουργούν μέχρι τώρα τα ΚΤΕΛ ασκώντας κοινωνική πολιτική για τον ελληνικό λαό, το κάνετε ακόμα χειρότερο και καλούνται αυτοί οι άνθρωποι κάτω, επαναλαμβάνω από τις συνθήκες αυτές και με ημερομηνία λήξης το 2009 να επενδύσουν.

Έναντι όλων αυτών, έναντι της κοινωνικής πολιτικής που θέλετε να κάνετε τους δίνετε τριάντα δισεκατομμύρια, τέσσερα εκατομμύρια ανά λεωφορείο, όταν την ίδια στιγμή επιχορηγείτε με πενήντα εκατομμύρια το χρόνο τα αστικά λεωφορεία Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Νομίζω ότι θα πρέπει να βελτιώσετε και το ύψος της επιχορήγησης, τουλάχιστον να το διπλασιάσετε, αλλά και το χρόνο ζωής, την ημερομηνία λήξης αν θέλετε του μονοπωλιακού χαρακτήρα των ΚΤΕΛ που έχουν στη χώρα μας, να τον παρατείνετε τουλάχιστον μέχρι το 2015. Με την πενταετία που ουσιαστικά τους δίδετε, νομίζω ότι δεν μπορούμε να πούμε ότι τα ΚΤΕΛ είναι βιώσιμα.

Επίσης ένα πολύ σημαντικό θέμα έχει να κάνει με τα μειωμέ-

να τιμολόγια των ΚΤΕΛ ιδιαίτερα της ελληνικής επαρχίας. Πρέπει επιτέλους να δείτε και εκεί τι μπορείτε να κάνετε για μια αντισταθμιστική καταβολή και για την κάλυψη των μειωμένων εισιτηρίων. Είναι ένα θέμα το οποίο πρέπει να έχετε την πολιτική βούληση να το δείτε. Είναι εξαιρετικά σημαντικό.

Αναφορικά με τα ΚΤΕΟ είναι μια ανάγκη, είναι μια απαίτηση της εποχής και προχωράτε όντως σε μια πράξη που είναι επιταγή μιας σύγχρονης εποχής, μιας νέας εποχής που ανατέλλει.

Χάρηκα προηγουμένως που ο κύριος Υπουργός μίλησε για την αναγκαιότητα κατάργησης της διαφήμισης του αλκοόλ στη χώρα μας. Στο άρθρο 43 έχετε όμως μια ασάφεια και θα έχετε πράγματι μεγάλους μπελάδες. Σε ένα σημείο λέτε ότι εάν ο οδηγός αρνηθεί να υποστεί, να κάνει αλκοτέστ ή να δώσει αίμα, τεκμαίρεται ότι θα έχει αλκοόλ της τάξης του 1,1 gr/L. Όμως εγώ θα σας πω κάτι απλό, κύριε Υπουργέ. Πάρτε την υποθετική περίπτωση αυτός ο οδηγός να έχει και εκπνευστική δύσπνοια, δυσκολεύεται να εκπνεύσει και παράλληλα παίρνει ένα αντιαιμοπεταλιακό φάρμακο, φερ'ειπείν πλινίξ, το οποίο χαπάκι θα το έχει στην τσέπη του ή στο αυτοκίνητο και ένεκα του οποίου δεν μπορεί να γίνει αιμοληψία, γιατί απλούστατα θα αιμορραγήσει. Δεν του δίδετε καμία δυνατότητα να κάνει τίποτε άλλο. Τεκμαίρεται ότι έχει 1,1 gr/L και τελειώσει η ιστορία. Αντίθετα για τις τοξικές ουσίες για τα φάρμακα έχετε εναλλακτικές λύσεις. Έχει τη δυνατότητα να πάρει δώσει ούρα. Εδώ τι κάνετε; Τι θα γίνει, λοιπόν; Θα σκαρφαλισθεί ο νεοέλληνας διάφορες μεθόδους, θα έχει στο ντουλαπάκι του μονίμως φάρμακα για τη δύσπνοια και αντιαιμοπεταλιακά που θα αποδεικνύουν ότι ούτε να εκπνεύσει μπορεί ούτε αιμοληψία να παρθεί; Θα πάτε στα δικαστήρια. Τι θα κάνετε; Πρέπει να δώσετε, λοιπόν, και άλλες εναλλακτικές ιατρικές μεθόδους μέτρησης του οιοπνεύματος.

Θα πρέπει, κλείνοντας, να σας τονίσω ότι πρέπει να δείτε διαφορετικά το επιβατικό κοινό της ελληνικής επαρχίας. Δεν μπορεί ο επιβάτης της περιφέρειάς μου να κάνει κοινωνική πολιτική. Μιλώ δε και για τον ειδικό λογαριασμό τον οποίο καθιερώνετε, το 1% -και μάλιστα κατά πρωτότυπο τρόπο και ενάντια στις επιταγές της εποχής στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Μόνο εκεί. Γιατί; Σκεφθείτε τι μπελάδες θα σας δημιουργήσει αυτό. Γιατί, λοιπόν, θα πρέπει ο επιβάτης της συγκεκριμένης περιοχής, της δικής μου περιοχής της Κατερίνης, να πληρώνει το ελλειμματικό ΚΤΕΛ μιας άλλης περιοχής. Αρκετά δεν πληρώνετε εσείς στα ΚΤΕΛ Αθηνών και Θεσσαλονίκης; Καλύψτε τα ελλείμματα των ασθενών ΚΤΕΛ, όπως τα λέτε, από τον τακτικό προϋπολογισμό του κράτους. Πληρώνει ακριβό εισιτήριο ο κάτοικος της Κατερίνης. Πληρώνει για τη διαδρομή Κατερίνη-Παραλία στο αστικό ΚΤΕΛ 240 δραχμές, ενώ την ίδια στιγμή ο επιβάτης της Θεσσαλονίκης για αντίστοιχη διαδρομή πληρώνει μόνο 120-150 δραχμές.

Ε, όχι, πάει πολύ ο ίδιος ο πολίτης της ελληνικής περιφέρειας, επειδή επέλεξε να ζήσει στην ελληνική περιφέρεια που μαστίζεται από την ανεργία, που μαστίζεται από ένα σωρό προβλήματα, να πληρώσει και τα ασθενέστερα ΚΤΕΛ και με τη δική του τσέπη να κάνει εσείς κοινωνική πολιτική.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Αδάμ Ρεγκούζας έχει το λόγο.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, κανείς ασφαλώς δεν μπορεί να αμφισβητήσει το γεγονός ότι οι υπηρεσίες της συγκοινωνίας είναι κοινωνικό αγαθό. Και σαν τέτοιο πρέπει να το αντιμετωπίσουμε. Και μάλιστα κοινωνικό αγαθό, που αφορά στους πολλούς πολίτες, όχι στους λίγους.

Με την έννοια, λοιπόν, αυτή θα πρέπει κανείς, αν θέλει να έχει πραγματική ευαισθησία, να δει ότι οι υπηρεσίες αυτές θα πρέπει να τείνουν συνεχώς βελτιούμενες. Και δεύτερον θα πρέπει για να τείνουν συνεχώς βελτιούμενες να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα του συστήματος. Δεν είναι όμως δυνατόν να κάνουμε κοινωνική πολιτική, παραδείγματος χάρη, για μειωμένα εισιτήρια σε ειδικές κατηγορίες του πληθυσμού -είναι κι εκεί αναγκαίο να γίνει αυτό- ή να μεταφέρονται οι μαθητές στα σχολεία και να πληρώνουν οι επιχειρηματίες, γιατί και τα ΚΤΕΛ είναι επιχείρηση.

Με την έννοια, λοιπόν, αυτή, αν θέλουμε πραγματικά να μην κακοποιούμε τη λέξη «εκσυγχρονισμός» -γιατί η συνθηματολογία και η συνθηματολογικοποίηση, θα έλεγε κανείς, της λέξης «εκσυγχρονισμός» έχει ακυρώσει και το ουσιαστικό περιεχόμενο του εκσυγχρονισμού: εξευτελίζει, χρεωκοπεί ουσιαστικά τον εκσυγχρονισμό μ' αυτήν την έννοια- θα πρέπει να δούμε και να εξετάσουμε ορισμένα πράγματα. Για να υπάρξει εκσυγχρονισμός πρέπει να υπάρξει εκσυγχρονισμός των υποδομών με ό,τι συνεπάγεται αυτό: Τα λεωφορεία, τη λειτουργία, το οδικό δίκτυο, τα μέσα που χρησιμοποιεί στη λειτουργία του το ΚΤΕΛ. Αυτό σημαίνει εκσυγχρονισμός. Και από την άλλη πλευρά στους κανόνες, αυτό που κάνουμε τώρα: Να εκσυγχρονίζουμε κατά τέτοιο τρόπο το σύστημα στο επίπεδο των κανόνων, ούτως ώστε να λειτουργεί ευέλικτα και αποτελεσματικά. Και βέβαια κάποια βήματα κάνετε στο νομοσχέδιο, αλλά δεν τα ολοκληρώνετε. Αργήσατε να το κάνετε. Δεν πειράζει. Το φέρνετε έστω και τώρα.

Και ο άλλος παράγοντας είναι ασφαλώς ο ανθρώπινος παράγοντας. Δεν μπορούμε να παραγνωρίζουμε ούτε τους ανθρώπους αυτούς που εργάζονται στα ΚΤΕΛ ούτε αυτούς που εξυπηρετούνται από τα ΚΤΕΛ. Και βέβαια με τις ρυθμίσεις που φέρνετε, παραδείγματος χάρη, για την οκταετή περίοδο ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου στα ΚΤΕΛ δεν τους δίνετε τη δυνατότητα να κάνουν εκσυγχρονισμό. Αναπαλαιώση τους δίνετε τη δυνατότητα να κάνουν. Γιατί όταν είναι αντικοινωνική από άποψη επένδυσης η αγορά ενός καινούριου λεωφορείου, το οποίο θα έχει καταληκτική ημερομηνία οκτώ χρόνια, δεν μπορούν να το αποσβέσουν. Δεν τους συμφέρει και δεν θα το κάνουν. Θα προτιμήσουν να πάνε στην αγορά των παλαιών μεταχειρισμένων λεωφορείων και θα κάνουν αναπαλαιώση. Και αυτό πραγματικά δεν το καταλαβαίνω. Σας υποχρεώνει κάποια συγκεκριμένη ντιρεκτίβα, ώστε να λέτε: «Οκτώ χρόνια και στοπ, σταματάμε;» Απελευθερώνεται κάτι καινούριο, δημιουργείται κάποια σχετική κοσμογονία και δεν το ξέρουμε εμείς εδώ στη Βουλή; Τουλάχιστον δεν το άκουσα να το λέτε.

Από την άλλη πλευρά ο κανονικός χρόνος απόσβεσης των λεωφορείων είναι τουλάχιστον είκοσι χρόνια. Δεν θέλετε είκοσι χρόνια εν όψει μιας μεταβατικής περιόδου; Δώστε δεκαπέντε χρόνια ακριβώς για να μπορέσουν και οι άνθρωποι αυτοί να ανταποκριθούν στις ανάγκες.

Στη μετατροπή τώρα του συστήματος: Μετατρέπονται τα ΚΤΕΛ σε ανώνυμες εταιρείες. Καλώς. Γνωρίζω ότι σχεδόν οι πάντες αποδέχονται αυτήν την εξέλιξη. Υπάρχουν όμως συσσωρευμένα προβλήματα στη λειτουργία των ΚΤΕΛ που έχουν οδηγήσει πολλούς από τους ιδιοκτήτες σε αδυναμία να πληρώσουν σήμερα. Έρχεται, λοιπόν, η καταληκτική ημερομηνία για τη μετατροπή. Εάν αυτοί οι άνθρωποι χρωστούν στην εφορία - και υπάρχουν πολλοί απ' αυτούς που χρωστούν είτε στην εφορία είτε στα ασφαλιστικά ταμεία- δεν έχουν τη δυνατότητα να πάρουν φορολογική ή ασφαλιστική ενημερότητα. Άρα δεν έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν στο καινούριο νομικό πρόσωπο της ανώνυμης εταιρείας. Αυτομάτως αυτούς τους βγάζετε απέξω. Και δεν είναι τυχαίο. Δεν μπορεί να παραγνωρίζετε το γεγονός ότι πρέπει και εκεί, και σ' αυτήν την κατηγορία των πολιτών, όταν υπάρχει και είναι μετρήσιμο το δημοσιονομικό κόστος αυτής της υπόθεσης, να μην κάνετε μία ρύθμιση γι' αυτούς τους ανθρώπους.

Δηλαδή θα πρέπει να αναγκαστείτε να έρθετε να κάνετε αυτήν τη ρύθμιση εκ των υστέρων, γενικεύοντας και συμπεριλαμβάνοντας κι άλλους πολίτες; Εδώ στο συγκεκριμένο γιατί δεν εκτιμάτε και αυτόν τον παράγοντα και αφήνετε κάποιους ανθρώπους ακάλυπτους; Είναι γεγονός ότι γίνεται μία άδικη μεταχείριση μεταξύ των ΚΤΕΛ και των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Υπάρχουν πολλά κενά, τα είχαμε πει και στη συζήτηση πρόσφατα στο νομοσχέδιο για τον ΟΑΣΘ. Δεν έχουν διευκρινιστεί πολλά πράγματα, παρ' ό,τι έχει ανατεθεί αυτό το έργο σ' αυτόν το λεγόμενο, τον περιβόητο φορέα στη Θεσσαλονίκη, που υπάρχουν κάποιοι άνθρωποι που μισθοδοτούνται και μάλιστα με παχουλούς μισθούς σ' αυτόν τον οργανισμό. Τίποτα δεν έχει περπατήσει από την επέκταση του αστικού έργου από τα ΚΤΕΛ. Θα υπάρξουν τέτοια προβλήματα

και στα υπόλοιπα ΚΤΕΛ της χώρας. Εγώ πιστεύω όμως ότι μία μέση λύση επιδότησης του εισιτηρίου και για τα ΚΤΕΛ, έστω με μία σταδιακή μορφή, θα μπορούσε να βρεθεί. Και επίσης θα ήθελα, κύριε Υπουργέ -γιατί σας άκουσα όταν μιλούσατε για την αναβάθμιση του ρόλου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης- να διαφωνήσω μαζί σας, γιατί είπατε ότι δίδεται η δυνατότητα τα ΚΤΕΛ να συνάπτουν συμφωνίες τοπικού χαρακτήρα για εσωτερικές συγκοινωνίες μέσα στους ΟΤΑ. Με τι χρήματα να τα κάνουν οι ΟΤΑ αυτά; Και με τι λεωφορεία; Με αυτό το λεωφορείου που δώσατε σε κάποιους απ' αυτούς που χρησιμοποιούνται για σχολικά αυτοκίνητα ουσιαστικά; Με ποιες δυνατότητες; Με τι πόρους η Τοπική Αυτοδιοίκηση θα υποκαταστήσει στις άγονες περιοχές, που είναι προβληματική η συγκοινωνία για τα ΚΤΕΛ, για να τα κάνει η Τοπική Αυτοδιοίκηση; Με τι χρήματα; Χωρίς χρήματα; Κοινωνική πολιτική χωρίς χρήματα; Και εν τούτοις περιπτώσει, ο ρόλος του κράτους ποιος είναι; Να κάνει επιχειρήσεις; Όχι. Να επεμβαίνει, να έχει κανονιστικό ρόλο και βεβαίως να δείχνει την ευαισθησία στους χαμηλά εισοδηματικά πολίτες, σ' αυτούς δηλαδή που έχουν ανάγκη. Εσείς δεν προβλέπετε κάτι τέτοιο.

Μετά, τα τουριστικά. Θα μας φέρετε καινούριο νομοσχέδιο να μιλήσουμε για τα τουριστικά; Ήρθαν οι αστικές συγκοινωνίες, έρχονται τα ΚΤΕΛ. Θα έρθουν σε ξεχωριστό νομοσχέδιο τα τουριστικά; Δηλαδή θέλετε να διατηρήσετε ένα χαρακτηρισμό ανταγωνιστικό μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών; Γιατί αν το πλαίσιο έρθει όλο μαζί, δεν μπορούν να συνυπάρξουν; Δεν μπορούν να βρεθούν κοινές συνισταμένες, για να δοθούν λύσεις στα προβλήματα, που αντιμετωπίζουν αυτοί οι άνθρωποι; Δεν κάνατε τίποτα και γι' αυτό.

Έρχομαι όμως στην ίδρυση των ΚΤΕΟ. Πρώτον, δεν έχετε συγκεκριμένους κανόνες και στην αδειοδότηση και στη λειτουργία των ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Και ταυτόχρονα κάνετε και κάτι άλλο. Κλέβετε μία ακόμη αρμοδιότητα από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, που τόσο βαρύνουσα το κόμμα σας είχε βιαστεί να θεμελιώσει αυτόν το θεσμό. Αφαιρείτε μία ακόμη αρμοδιότητα και τη μεταφέρετε στο γραμματέα περιφέρειας.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Σε τι αναφέρεσθε;

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Στη δημιουργία των ιδιωτικών ΚΤΕΟ για την αδειοδότηση, που μεταφέρεται από την υπηρεσία συγκοινωνιών, μέχρι να εκσυγχρονιστεί, κύριε Κεδικόγλου, λέει, η υπηρεσία συγκοινωνιών. Αναγνώριση αναχρονισμού δηλαδή στη λειτουργία του Υπουργείου Συγκοινωνιών. Και ταυτόχρονα δείχνετε πραγματικά τη δυσπιστία σας στους εκλεγμένους νομάρχες, γιατί δεν ελέγχετε πολλούς από αυτούς. Περί αυτού πρόκειται. Εμείς δεν είμαστε αντίθετοι με τη λειτουργία των ΚΤΕΟ. Αλλά θέλουμε συγκεκριμένες συντεταγμένες, σας είπα, στη λειτουργία, αλλά και στην αδειοδότηση αυτών των ΚΤΕΟ, για να μη δημιουργηθούν παρατραγούδα. Να τις δούμε τις υποθέσεις, να τις κοιβετιάζουμε μαζί σας, να διαφωνήσουμε και να προσπαθήσουμε να βρούμε συνισταμένες. Αλλά με εξουσιοδοτήσεις εν λευκώ πραγματικά ακυρώνεται η πραγματική έννοια της αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας. Και δεν το κάνετε βέβαια στο δικό σας νομοσχέδιο μόνο εσείς, το κάνουν και άλλοι Υπουργοί, σε ζητήματα μάλιστα που αγγίζουν τα όρια της αντισυνταγματικότητας. Εσείς μπορεί εδώ να μην έχετε προβλήματα αντισυνταγματικότητας ουσιαστικά, αλλά όμως έχετε ουσιαστικά δημοκρατικά προβλήματα και δημοκρατικής ευαισθησίας.

Τώρα, σε ό,τι αφορά τη μεταφορά των ευαίσθητων κοινωνικά ομάδων εγώ ως πολύτεκνος Βουλευτής, ως πολύτεκνος πατέρας θα σας παρακαλέσω να δείξετε την ευαισθησία σας, αλλά να μη φορτώσετε αυτήν την άσκηση της κοινωνικής πολιτικής σε αυτούς τους ανθρώπους, γιατί πολλά από αυτά τα Κ.Τ.Ε.Λ. έχουν φυτοζωική μορφή, δηλαδή με δυσκολίες προσπαθούν να λειτουργήσουν και ταυτόχρονα να τους αναγνωρίσετε μέχρι ένα βαθμό τον κοινωνικό ρόλο που έχουν σε ορισμένες τουλάχιστον περιοχές της Ελλάδας, γιατί προσφέρουν πραγματικά έργο και συμβάλλουν στη διατήρηση της πληθυσμιακής κατανομής της περιφέρειας και στην αποτροπή της ερήμωσης της περιφέρειας.

Με αυτές, λοιπόν, τις σκέψεις, με τις παρατηρήσεις που

κάναμε εμείς και με βάση αυτά που είπε και η εισιγήτρια του νομοσχεδίου κα Κόλλια, αλλά και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, αδυνατούμε να δώσουμε θετική ψήφο παρ' ότι ορισμένες ρυθμίσεις από αυτές που φέρνετε κινούνται σε θετική κατεύθυνση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Λιάσκος έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στόχος είναι η εναρμόνιση των συγκοινωνιών με τη σύγχρονη ευρωπαϊκή πραγματικότητα ή η συντήρηση μιας μίζερης κατάστασης;

Κύριε Υπουργέ, το ζητούμενο είναι να γίνει ένας νόμος που θα δημιουργήσει επιτέλους μία σωστή και ολοκληρωμένη συγκοινωνιακή υποδομή και θα δώσει τη δυνατότητα σε όλες τις εταιρείες, που θα δημιουργηθούν, να δραστηριοποιούνται με τις ίδιες προϋποθέσεις ανταγωνισμού στο οικονομικό περιβάλλον. Επιπλέον ο κοινωνικός χαρακτήρας των συγκοινωνιών για να μην είναι γράμμα κενό, θα πρέπει να υφίσταται με ίση μεταχείριση απέναντι σε όλους τους Έλληνες πολίτες. Ισχύει σήμερα αυτό ή μήπως αλλάζει με το παρόν νομοσχέδιο; Η απάντηση είναι, όχι.

Όπως διαπιστώνεται -και ειπώθηκε- οι μισοί πολίτες της χώρας μας επιδοτούν το εισιτήριο των υπολοίπων. Η κατάσταση που υφίσταται -και κατά τη γνώμη μου δεν αλλάζει με το νομοσχέδιο- δημιουργεί συγκοινωνίες τριών βαθμίδων.

Η πρώτη αφορά τα λεωφορεία δημόσιων επιβατικών μεταφορών της πρωτεύουσας και της συμπρωτεύουσας για τα οποία ασκείται καθαρά επιδοτούμενη πολιτική.

Η δεύτερη αφορά τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία της υπόλοιπης χώρας που έχουν περιέλθει σε οικτρή οικονομική θέση και γίνεται προσπάθεια με το νομοσχέδιο να κατοχυρωθεί ο ρόλος τους και να αναβαθμιστούν με τη συμπαράσταση της πολιτείας και την οικονομική της βοήθεια. Εδώ πρέπει να πούμε ότι όντως προσφέρουν σπουδαίες υπηρεσίες στην επαρχία. Επιτυγχάνεται, όμως, άραγε ο εκσυγχρονισμός τους τόσο από πλευράς οικονομικής επιδοτήσεως όσο και από πλευράς ικανού χρονικού διαστήματος αποσβέσεως των κεφαλαίων που θα κληθούν και εκείνοι να βάλουν; Η απάντηση είναι, όχι. Εξηγήθηκε λεπτομερέστατα από τους προηγούμενους ομιλητές.

Η τρίτη περίπτωση είναι το μεταφορικό έργο των τουριστικών λεωφορείων για το οποίο αιωρείται ένα νομοθετικό κενό αντίθετα -και πρέπει να το επισημάνω εδώ- με την ευρωπαϊκή κατεύθυνση όπου δίνεται το δικαίωμα των ενδομεταφορών στους πολίτες υπηκόους των χωρών τους και δεν επιβάλλονται ή δεν παρατείνονται αναχρονιστικοί θεσμοί μονίμως επιδοτούμενων μεταφορικών φορέων.

Οι συντάκτες του νομοσχεδίου την περίπτωση αυτή την αγνόησαν παντελώς. Πιθανώς επειδή αμφισβητείται από την Κυβέρνηση το έργο του τουριστικού λεωφορείου, να μην επιθυμεί να εκτελεί μεταφορικό έργο και αυτός ο κλάδος. Ας το πει ευθέως η Κυβέρνηση και όχι να παραπλανεί τους φορείς του κλάδου με διαβεβαιώσεις ότι θα οριοθετούσε με το παρόν νομοσχέδιο το μεταφορικό έργο μεταξύ των τουριστικών λεωφορείων και των αστικών και υπεραστικών δημόσιων συγκοινωνιών, Κ.Τ.Ε.Λ., με την εμπλοκή των συναρμόδιων Υπουργείων Μεταφορών και Ανάπτυξης, ενώ ουσιαστικά τους εξαπατούσε παίζοντάς τους μπαλάκι. Αυτό τουλάχιστον καταγγέλλουν.

Θα έπρεπε κατά την άποψή μας, να ληφθεί υπόψη ο κλάδος κατά τη σύνταξη του νομοσχεδίου προκειμένου να καθοριστεί ο ρόλος του τουριστικού λεωφορείου με τη συμμετοχή του Υπουργείου Μεταφορών, του Υπουργείου Ανάπτυξης, των εκπροσώπων των αστικών συγκοινωνιών και των Κ.Τ.Ε.Λ. και των εκπροσώπων των ομοσπονδιών τουριστικών λεωφορείων.

Αυτό θα έπρεπε να πράξετε κύριε Υπουργέ, αφού όπως είπατε επιδιώκετε την αναβάθμιση της ποιότητας τόσο των συγκοινωνιών όσο και των μεταφορικών μέσων. Εσείς όμως παραγνωρίζετε παντελώς αυτόν τον κλάδο. Δεν ξέρω ποιες είναι οι προθέσεις σας στο μέλλον.

Επιπρόσθετα όμως πρέπει να σας τονίσω ότι το ζήτημα της ρύθμισης του ρόλου του τουριστικού λεωφορείου, καθίσταται

επιτακτική ανάγκη εν όψει της Ολυμπιάδας του 2004. Πέρα από τις αυξημένες μεταφορικές ανάγκες θα απαιτηθεί και η προσφορά ποιότητας στις μεταφορές των ξένων επισκεπτών εκτός και αν σκόπιμα δεν ασχοληθήκατε με αυτό το μεταφορικό κλάδο, επειδή σκέπτεστε πιθανώς να αναθέσετε ως Κυβέρνηση τη μεταφορά των επισκεπτών σε φιλικές σας εταιρείες, έτσι ακούγεται, που ακούγεται ότι θα δημιουργηθούν για το σκοπό αυτό και μάλιστα θα προικοδοτηθούν με ειδικά προνόμια. Εμείς σας λέμε απλά ότι αν έχετε κάποιες τέτοιες σκέψεις που δεν θα σας επιτρέψουμε να το υλοποιήσετε.

Επίσης θέλω να επισημάνω εδώ, κύριε Υπουργέ, το καθολικό έλλειμμα συγκοινωνιακής πολιτικής, για την ενίσχυση του κλάδου του τουρισμού εν όψει μάλιστα και της κρίσης, η οποία υφίσταται εδώ και δυο μήνες και πέρα από συζητήσεις με επιτροπές που συστήνονται δεν υφίσταται από κάποιο θεσμικό όργανο, μια ολοκληρωμένη απόφαση για μέτρα, για την ανακούφιση των πληγέντων οι οποίοι φωνάζουν, ξαναφωνάζουν αλλά κανείς δεν τους ακούει. Εδώ και δυο μήνες φωνάζουν όλοι οι τουριστικοί φορείς. Ειπώθηκε από το συνάδελφο προηγούμενως ότι αντί να πάρουμε μέτρα ανακούφισης για την κρίση, έχουμε μια εκτίναξη των μεταφορικών τελών κατά 36% και κανείς δεν ενδιαφέρεται.

Πρέπει να παραδεχθείτε, κύριε Υπουργέ, ότι στη συγκοινωνιακή πολιτική το ΠΑΣΟΚ εφαρμόζει κομματικές πρακτικές και το κάνει χρόνια τώρα. Οι συμπεριφορές σας και οι κοινωνικές σας ευαισθησίες είναι επιλεκτικές και ανάλογες με την κομματική προίκα που φέρνει ο κάθε συγκοινωνιακός φορέας. Οι επιδοτήσεις κατ' επιλογή ήταν η μέχρι σήμερα πρακτική σας. Αλλά και με το παρόν νομοσχέδιο δεν θέλετε αυτά να τα ξεκαθαρίσετε. Πώς π.χ. και με ποιο τρόπο θα αποφασίζονται οι ενισχύσεις των ασθενέστερων ΚΤΕΛ από τον ειδικό λογαριασμό κρατήσεων; Ποιοι ακριβώς θα είναι οι δικαιούχοι και ποιο θα είναι το μέγιστο ύψος της ενίσχυσης που θα λάβουν για την απόσυρση των παλαιών λεωφορείων; Δεν προβλέπονται αυτά ρητά στο νομοσχέδιο.

Για να μη συνεχίσει ο πολίτης να πληρώνει την επιλεκτική κοινωνική πολιτική σας, θα έπρεπε να δημιουργηθούν με το νομοσχέδιο όλες οι προϋποθέσεις για να είναι οι νέες εταιρείες βιώσιμες και να εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησης του πολίτη της περιφέρειας με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Ειπώθηκε εδώ ότι υπάρχει τελείως διαφορετική αντιμετώπιση μεταξύ του πολίτη των Αθηνών ή της συμπτωτεύουσας και του πολίτη της επαρχίας.

Σε ό,τι αφορά τα ΚΤΕΟ θα έπρεπε πρώτα απ' όλα να εξεταστεί όχι η ανάγκη δημιουργίας ιδιωτικών ΚΤΕΟ για την οποία αν θέλετε, εμείς συμφωνούμε, αλλά η αξιοπιστία της μέχρι σήμερα λειτουργίας τους και η παραπέρα αξιοπιστία της λειτουργίας αυτών που θα ιδρυθούν. Εδώ θέλω να επισημάνω ότι οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ ποτέ δεν εξετάζουν την αποτελεσματικότητα των οργάνων ή των υπηρεσιών που δημιουργούνται για την εξυπηρέτηση του πολίτη. Έτσι αφήνεται ό,τι δεν λειτουργεί σωστά στην τύχη του. Και το ερώτημα είναι τι λειτουργεί σωστά από πλευράς παροχής υπηρεσιών προς τους πολίτες σ' αυτόν τον τόπο και δημιουργείται κάτι άλλο ή επεκτείνεται αυτό που υπάρχει, για να λυθούν τα προβλήματα, τα οποία σωρεύονται ουσιαστικά.

Το ερώτημα, λοιπόν, είναι: θα εξασφαλιστούν κάποτε οι προϋποθέσεις σωστής λειτουργίας των ΚΤΕΟ έτσι ώστε τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν να μην είναι επικίνδυνα ή ουσιαστικά ανέλεγκτα στους ελληνικούς δρόμους; Αυτό είναι ένα θεμελιώδες ερώτημα. Και βέβαια είναι το πραγματικό πρόβλημα.

Επιπλέον γιατί θα πρέπει να υπάρχουν δυο φορείς ΚΤΕΟ, οι οποίοι θα ασχολούνται με τον έλεγχο των οχημάτων, δημόσιος και ιδιωτικός; Γιατί να υπάρχει παράλληλη αύξηση των δαπανών του δημοσίου, διότι δημιουργούνται επιτροπές, οι οποίες θα αξιολογούν τη δημιουργία τους; Εφόσον αποφασίζετε τη διενέργεια ελέγχου από ιδιωτικά ΚΤΕΟ που κατά τη γνώμη μας είναι και προς τη σωστή κατεύθυνση, υλοποιείτε το μέτρο, θεσπίζοντας αυστηρά κριτήρια ελέγχου αυτών των φορέων.

Πώς είναι δυνατόν από τη μια μεριά αυτήν την κατοχυρωμένη αρμοδιότητα που είχατε παραχωρήσει, όπως ειπώθηκε, στη

Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση να την παίρνετε πίσω ουσιαστικά και να τη μεταφέρετε στην περιφέρεια, που αν θέλετε εκεί θα κριθεί το πώς και ποιοι θα πάρουν άδειες ιδιωτικών ΚΤΕΟ και από την άλλη μεριά να διατηρείτε τα υφιστάμενα και χωρίς κανένα λόγο να υπάρχουν δύο φορείς που θα ασχολούνται με το ίδιο αντικείμενο; Πιστεύουμε ότι η αποτελεσματικότητα και ο έλεγχος θα έπρεπε εδώ να υπάρξουν ως πρώτη μέριμνα.

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

Κύριε Υπουργέ, θεωρούμε ότι το νομοσχέδιο είναι πρόχειρο, ελλειμματικό σε ό,τι αφορά την ολοκληρωμένη θεώρηση του μεταφορικού συγκοινωνιακού έργου και μεροληπτικό σε ό,τι αφορά τους διαχωρισμούς μεταξύ των φορέων που επιβάλλει. Δεν θεωρούμε ότι εναρμονίζεται με την ευρωπαϊκή πρακτική και δεν εξασφαλίζει συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού και γι' αυτό το λόγο το καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Το λόγο έχει ο κ. Γκελεστάθης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επειδή έγινε μια προκλητική αναφορά στον τρόπο μετατροπής της λειτουργίας των λεωφορείων που εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, από τη μέχρι τότε λειτουργούσα Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών την ΕΑΣ στις Συγκοινωνιακές Επιχειρήσεις τις ΣΕΠ, είμαι υποχρεωμένος σε συντομία να φέρω στη μνήμη των συναδέλφων πώς έγινε τότε, το 1992, η ενέργεια αυτή από την κυβέρνηση μας.

Μέχρι τότε ήταν γνωστό ότι λειτουργούσαν τα λεωφορεία στην Αθήνα κατά τρόπο απαράδεκτο στην παροχή υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό, αλλά και με τη δημιουργία εκατοντάδων δισεκατομμυρίων δραχμών ελλειμμάτων. Αυτό ήταν κοινή διαπίστωση. Άλλωστε, παροτρυνόμενοι οι συνδικαλιστές της ΠΑΣΚ, οι εκπρόσωποι των εργαζομένων τότε στην ΕΑΣ, από τα στελέχη του ΠΑΣΟΚ, προέβαιναν σε κινητοποιήσεις και σε τριακόσιες πενήντα εργάσιμες ημέρες γίνονταν εκατόν σαράντα πέντε απεργίες και στάσεις εργασίας. Έτσι αναγκαστήκαμε τότε να προχωρήσουμε στη μετατροπή του τρόπου λειτουργίας της εκμετάλλευσης των λεωφορείων στην Αθήνα. Αποτέλεσμα ήταν, με τη λειτουργία των ΣΕΠ, να υπάρξει ένα ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού και να σταματήσουν τα εκατοντάδες δισεκατομμύρια των ελλειμμάτων. Τα έχουμε αναφέρει αυτά στην Εθνική Αντιπροσωπεία κατ' επανάληψη και απορώ πώς με τέτοια προκλητικότητα επανέρχεται το θέμα αυτό εδώ, που η επανακρατικοποίηση των λεωφορείων είναι ένα πολιτικό ανοσιούρηγμα, που επιχειρήθηκε από το ΠΑΣΟΚ και βέβαια είναι σε βάρος των εκατομμυρίων ανθρώπων, που χρησιμοποιούν τα λεωφορεία για να πάνε και να γυρίσουν από τις εργασίες τους. Έτσι τότε θεσμοθετήσαμε -και ψηφίστηκε ο νόμος αυτός εδώ στη Βουλή- πως θα πληρώνονται οι άνθρωποι που είχαν πάρει την εκμετάλλευση των λεωφορείων. Και αυτοί ήταν εργαζόμενοι στην πρώην ΕΑΣ, όπου περίπου χίλιοι απ' αυτούς έκαναν αιτήσεις και πήρανε λεωφορεία. Ήταν πολύτεκνοι, περίπου χίλιοι τετρακόσιοι, που πήρανε λεωφορεία. Ήταν ελεύθεροι επαγγελματίες, φτωχοί οικογενειάρχες, κάτοχοι πέμπτης κατηγορίας αδειάς οδήγησης αυτοκινήτου. Και ήταν κι εκείνοι οι οποίοι μετέφεραν τις άδειές τους από τα υπεραστικά ΚΤΕΛ στην Αθήνα. Έτσι, λοιπόν, θεσμοθετήσαμε ότι θα πληρώνονται με τις διαδρομές και τα δρομολόγια που θα έκαναν. Γι' αυτό τότε γίνονταν όλα τα δρομολόγια και καλύπτονταν όλες οι διαδρομές, οι οποίες εξυπηρετούσαν την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.

Τι ήταν το οικονομικό θέμα; Εβδομήντα πέντε δραχμές πληρωνε ο επιβάτης και εβδομήντα πέντε δραχμές επιδοτούσε τον επιβάτη το ελληνικό κράτος.

Σταμάτησαν τα εκατοντάδες δισεκατομμύρια των ελλειμμάτων, τα οποία επανήλθαν από το 1994 και μιλάμε για περισσότερο από ένα τρισεκατομμύριο δραχμές που έχει κοστίσει αυτή η ιστορία σε βάρος των Ελλήνων φορολογουμένων. Και έρχεται κατά τρόπο αδιάντροπο πάλι εδώ η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ να

επαναφέρει το θέμα αυτό, που είπα ότι αποτελεί ένα πολιτικό ανοσιούργημα που βαρύνει την παράταξη του ΠΑΣΟΚ.

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε υπό συζήτηση ένα νέο βαρύνουπο πράγματι νομοσχέδιο, που έρχεται με πρωτοβουλία της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ στη Βουλή: «Οργάνωση και λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χειραίων μεταφορών και άλλες διατάξεις». Έρχεται το νομοσχέδιο αυτό ύστερα από οκτώ χρόνια, από τον Οκτώβριο του 1993, που, δυστυχώς, επανήλθε το ΠΑΣΟΚ στην εξουσία. Ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο οποίος απουσιάζει από την Αίθουσα, δεν ξέρει ότι το πρωταρχικό μέλημα που πρέπει να έχει και μάλιστα όταν ο ίδιος επιχειρεί τη νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης στην Αίθουσα, είναι να βρίσκεται εδώ και με προσοχή να ακούει τις ομιλίες των συναδέλφων. Το ίδιο έκανε και στην Διαρκή Επιτροπή, το ίδιο κάνει και τώρα, αυτή τη στιγμή, στη Βουλή.

Άκουσα στην ομιλία του να λέει τη φράση «Για πρώτη φορά» επτά φορές. Τι πάει να πει για πρώτη φορά; Δεν το βαρεθήκατε αυτό να το αναφέρετε; Οι επτά προηγούμενοι Υπουργοί του ΠΑΣΟΚ, στελέχη κοινοβουλευτικά της κυβερνητικής παράταξης, δεν έκαναν τίποτα τα επτά χρόνια που έχουν περάσει και τώρα για πρώτη φορά ο σημερινός Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών ανακάλυψε τα θέματα αυτά, τα οποία με τόση προχειρότητα και σπασμωδικότητα έρχονται να αποτελέσουν το υπό συζήτηση νομοσχέδιο; Είναι και αυτό, όμως, βέβαια μια επίδειξη μεγάλης πολιτικής υποκρισίας.

Με έκπληξη, κύριοι συνάδελφοι, παρακολουθούμε τον τρόπο με τον οποίο θεσμοθετείται η αλλαγή του τρόπου λειτουργίας των υπεραστικών και αστικών ΚΤΕΛ στις ανώνυμες εταιρείες. Δεν επιτρέπει ο χρόνος να αναφερθούμε σε λεπτομέρειες - τα είπαμε αυτά στη συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή - αλλά θα αναφερθώ τηλεγραφικά. Εφόσον οικονομικά δεν αντιμετωπίζεται ο τρόπος της μεταφοράς της λειτουργίας και στη συνέχεια της λειτουργίας με τη νέα μορφή των ΚΤΕΛ, νομίζω ότι είναι ένα βασικό σημείο να έχουμε ζωηρότατες επιφυλάξεις για την επιτυχία, που θα έχει η μετατροπή της λειτουργίας των ΚΤΕΛ.

Υπάρχει ένα σοβαρό θέμα με τα μειωμένα εισιτήρια. Εμείς τότε, το 1991, καταργήσαμε τα ελευθέρας εισιτήρια, που ήταν χιλιάδες και στην περιοχή της Αθήνας, αλλά και στα αστικά και στα υπεραστικά ΚΤΕΛ και θεσμοθετήσαμε οι αντίστοιχοι φορείς και ο κρατικός προϋπολογισμός να πληρώνουν για τη χρησιμοποίηση των μέσων συγκοινωνίας από τους ανθρώπους, οι οποίοι πράγματι έπρεπε να έχουν ελευθέρας. Για τους ανάπηρους, δηλαδή, για τους τυφλούς και άλλα άτομα ειδικών αναγκών που έπρεπε οπωσδήποτε να κυκλοφορούν με ελευθέρας στα συγκοινωνιακά μέσα, πλήρωνε το Υπουργείο Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων κ.ο.κ. Έτσι, λοιπόν, εφόσον και χρονικά με τις προθεσμίες που προβλέπονται τα πράγματα αντιμετωπίζονται κατ' αυτόν τον πρόχειρο τρόπο, είναι βέβαιο ότι ο νέος τρόπος λειτουργίας των συγκοινωνιακών μέσων δεν θα έχει τα αποτελέσματα τα οποία περιγράφονται και επιδιώκονται με την εισηγητική έκθεση.

Υπάρχει και ένα άλλο σοβαρό θέμα. Καλύπτονται τα εκατοντάδες δισεκατομμύρια των ελλειμμάτων στις αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα και με ένα σωστό τρόπο επιδοτούνται οι επιβάτες, που χρησιμοποιούν τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη, αλλά τα επαρχιακά μέσα συγκοινωνίας τα οποία εξυπηρετούν τους διαμένοντες στα επαρχιακά διαμερίσματα της χώρας δεν πρέπει να έχουν κάποια οικονομική μεταχείριση από τον κρατικό προϋπολογισμό; Σε αυτό δεν δίνει καμία απάντηση η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Έρχομαι τηλεγραφικά και στο θέμα των ΚΤΕΟ.

Όταν είχα την τιμή να είμαι επί τρία χρόνια Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, 1990-1992, επιδιώξαμε να αντιμετωπίσουμε το θέμα των ΚΤΕΟ. Με την παρότρυνση όμως των Βουλευτών του ΠΑΣΟΚ οι συνδικαλιστές της ΠΑΣΚΕ, οι εκπρόσωποι τους στο Υπουργείο και στα ΚΤΕΟ έκαναν απαράδεκτες κινητοποιήσεις για να μην προχωρήσουμε στην αντιμετώπιση του προβλήματος. Εμείς επιδιώκαμε σε συνεργασία μαζί τους

να δοθεί μια λύση.

Πράγματι υπάρχει σοβαρό κοινωνικό πρόβλημα με τα τροχαία που συμβαίνουν, τροχαία δυστυχήματα που δεν οφείλονται μόνο στους δρόμους και στους ανθρώπους, αλλά και στα οχήματα που δεν ελέγχονται. Τώρα προσπαθείτε να επιλύσετε το πρόβλημα. Δεν έπρεπε όμως να έχετε και το πολιτικό φιλότιμο να ζητήσετε συγγνώμη από την παράταξή μας διότι τότε με απαράδεκτο πολιτικό τρόπο δεν θέλατε να προχωρήσουμε στην αντιμετώπιση του προβλήματος; Σήμερα έρχεσθε μετά από οκτώ χρόνια να το αντιμετωπίσετε με αυτόν το λαθεμένο τρόπο.

Γιατί θα δίδονται οι άδειες από τον Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας και όχι από τον Νομάρχη; Μήπως επειδή ο Γενικός Γραμματέας είναι στεγνό κομματικό όργανο του κυβερνώντος κόμματος που λειτουργεί με κομματικά κριτήρια, ενώ ο Νομάρχης είναι εκλεγμένος από τον λαό;

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

Κύριε Πρόεδρε τελειώνω. Δεν ήσασταν πριν στην Έδρα. Επεδείχθη μια ανοχή προς όλους τους συναδέλφους και ιδίως προς τον πρώην Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών κατά πέντε λεπτά. Επιδείξετε μια μικρή ανοχή και σε μένα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το δυστύχημα είναι ότι ο τελευταίος Προεδρεύων πληρώνει τις ανοχές των άλλων. Αυτό πάει αθροιστικά.

Ο Γραμματέας της Έδρας με πληροφορεί ότι έδωσε τρία λεπτά στον κ. Μαντέλη. Εγώ θα σας δώσω τέσσερα λεπτά. Ορίστε συνεχίστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Κύριε Πρόεδρε οφείλω να πω ότι διευθύνετε τις εργασίες του Σώματος κατά τρόπο πολύ σωστό, όταν βρίσκεσθε στην Έδρα.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ : Αυτό είναι γεγονός.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δεν κάνω διάκριση και συγκρίσεις. Αναφέρομαι στο πρόσωπό σας. Δεν σας κάνω φιλοφρόνηση. Είναι μια διαπίστωση.

Έρχομαι στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Είπα και στην Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή ότι αυτός ο κώδικας αναθεωρείται κάθε δεκαπέντε χρόνια. Ήρθε η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ μετά τον Οκτώβριο του 1993 και μέσα σε τρία χρόνια αναθεώρησε τον Κώδικα που είχαμε αναθεωρήσει εμείς το 1992. Τότε είχε γίνει για πρώτη φορά μια επιτροπή από οκτώ πρόσωπα, πέντε εκπροσώπους κρατικών φορέων και τρεις εκπροσώπους των τότε εκπροσωπούμενων στη Βουλή πολιτικών παρατάξεων, Νέας Δημοκρατίας, ΠΑΣΟΚ και Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου. Αυτοί οι οκτώ άνθρωποι ειδικοί στα θέματα εργάστηκαν περίπου για έναν χρόνο. Έλαβαν υπόψη τους τους Κώδικες Οδικής Κυκλοφορίας που εφαρμόζονται στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ. Έκαναν μια επιστημονική εργασία και κάλυψαν το θέμα του κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με τα τότε πραγματικά περιστατικά που υπήρχαν στη χώρα μας. Εφαρμόστηκε αυτός ο κώδικας αλλά ταυτόχρονα έγινε και μια πανελλήνια εκστρατεία ενημέρωσης των ανθρώπων που χρησιμοποιούν αυτοκίνητα για να αποφεύγονται τα τροχαία ατυχήματα.

Έγινε μια εκστρατεία ενημέρωσης στην πρωτοβάθμια, στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, στα κέντρα εκπαίδευσης στρατού, ναυτικού, αεροπορίας και με τα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας. Είχαμε μια σημαντική βελτίωση στην αντιμετώπιση αυτής της μάστιγας. Οι δείκτες έδειξαν ότι τα τροχαία περιορίστηκαν σε μεγάλο βαθμό. Η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ από τότε που αναθεώρησε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας εγκατέλειψε το θέμα της ενημέρωσης. Είναι, λοιπόν, το θέμα της πρόληψης των τροχαίων ατυχημάτων και κατ' ακολουθίαν αυτό της καταστολής.

Έρχεται τώρα η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ με τους επτά Υπουργούς που έχουν περάσει από το Υπουργείο σε οκτώ χρόνια -ζωή να έχουν οι αγαπητοί συνάδελφοι- και φέρνει νέα τροποποίηση-συμπλήρωση για νέα αποσπασματική αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος.

Με αυτόν τον τρόπο αποδεικνύεται αυτό που είπα προηγουμένως, ότι αντιμετωπίζονται τα προβλήματα με προχειρότητα και σπασμωδικότητα.

Ανέφερε ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών στη Διαρκή Επιτροπή όταν είχαμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου, ότι είχε ευρύτερη συναίνεση το νομοσχέδιο αυτό κατά την κατάρτισή του. Οι εκπρόσωποι των φορέων που εμπλέκονται στο νομοσχέδιο αυτό κατά την ακρόασή τους στη Διαρκή Επιτροπή ισχυρίστηκαν το αντίθετο εν πολλοίς. Έχω εδώ το υπόμνημα της 22ας Οκτωβρίου 2001 της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών που λέει το αντίθετο, έχω εδώ το υπόμνημα της 16ης Οκτωβρίου 2001 της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αστικών Λεωφορείων, έχω το υπόμνημα της 16ης Αυγούστου 2001 της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Μικρών Φορτηγών Αυτοκινήτων και έχω και το υπόμνημα της 17ης Οκτωβρίου 2001 της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Επιχειρήσεων Τουρισμού, της Γενικής Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Πούλμαν και της Ομοσπονδίας Τουρισμού Βορείου Ελλάδος που λένε τα αντίθετα. Έχουν τόσους προβληματισμούς, οι οποίοι βέβαια αγνοήθηκαν κατά την κατάρτιση του νομοσχεδίου. Τα καταθέτω αυτά για να υπάρχουν στα Πρακτικά.

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

Η αγαπητή μας νέα συνάδελφος κα Κόλλια με την εμπειροστατημένη πραγματικά εισήγησή της κάλυψε τα θέματα σε γενικές γραμμές και βέβαια θα έχουμε τη δυνατότητα και κατά τη συζήτηση των άρθρων να αναπτύξουμε τις επιμέρους παρατηρήσεις μας.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Γκελεστάθ, τελείωσε ο χρόνος σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Το νομοσχέδιο αυτό μπορεί να έχει την τύχη του γνωστού βαρύγδουπου νομοσχεδίου που έφερε το 1994 η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ στην Εθνική Αντιπροσωπεία «για την εξυγίανση της Ολυμπιακής Αεροπορίας». Και ύστερα από τέσσερα χρόνια αφού αντί για εξυγίανση επιβαρύνθηκε η λειτουργία του εθνικού αερομεταφορέα, έφερε το 1998 δεύτερο νομοσχέδιο «για τη συμπλήρωση της εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας», που είχε τα τραγικά αποτελέσματα τα οποία υφίσταται σήμερα ο κρατικός αερομεταφορέας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Γκελεστάθ, τελείωσε ο χρόνος σας!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε. Μια φράση.

Αυτό στοίχισε περισσότερο από ένα τρισεκατομμύριο δραχμές σε βάρος του λαού μας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, από τώρα και στο εξής θα είμαι αυστηρός στο χρόνο. Δεν θα υπάρχει παραπάνω από τα δέκα λεπτά ανοχή. Σας παρακαλώ. Έχουν εγγραφεί άλλοι δεκαπέντε συνάδελφοι.

Ο κ. Κεδίκογλου έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Αγαπητοί συνάδελφοι, με ιδιαίτερη προσοχή παρακολούθησα τον κ. Γκελεστάθ γιατί έχει χρηματίσει και Υπουργός Συγκοινωνιών. Είναι δε παλιός εν τη Αιθούση συνάδελφος.

Σπανιότατα ή σχεδόν ποτέ δεν συνέβη εδώ που είμαστε, κύριε Γκελεστάθ, να έρχεται νομοσχέδιο στη Βουλή που άπτεται τόσων κοινωνικών ομάδων και να μην ακούτε να κινείται φύλλο. Θυμάστε τι γινόταν όταν πηγαίνατε στην περίοδο 77-81 να κάνετε μια τροποποίηση στις συγκοινωνίες. Ήταν γεμάτα τα θεωρεία, τα καφενεία. Ήταν η εποχή των παραγωγών.

Μήπως ο Υπουργός έχει συλλάβει ορθά την ιδέα; Εγώ δεν είμαι συμπολιτευόμενος στην Κυβέρνηση, αλλά τα σούκα-σούκα, η σκάφη-σκάφη και οι αποστάσεις-αποστάσεις. Εγώ βλέπω ότι είναι από τις λίγες φορές που στα χέρια μας έχουμε ένα νομοσχέδιο που έχει εισηγητική έκθεση. Μπορεί αύριο ένας οποιοσδήποτε δικαστής να προστρέξει στην εισηγητική έκθεση και να δει πώς σκέφθηκε ο νομοθέτης και προχώρησε. Αυτό συμβαίνει

λίγες φορές στα νομοσχέδια.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Μου επιτρέπετε μια διακοπή;

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ευχαρίστως, αν μου δίνει το χρόνο ο κύριος Πρόεδρος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όχι, κύριε Γκελεστάθ, δεν έχετε το λόγο.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Δεύτερον, αρκετοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας παραπονέθηκαν γιατί αφαιρείτε εξουσίες από το νομάρχη κλπ. Μα, τι να κάνουμε; Ο σωστός νομάρχης, όπως έπρεπε αυτός να είναι, ψηφίστηκε ομόφωνα από την Οικουμενική Κυβέρνηση τότε, τον Ιούνιο του 1990, τον οποίο δεν εφαρμόζετε. Και είναι φυσικό πρώτοι εσείς να πληρώνετε τις συνέπειες. Ως εκ τούτου, μην παραπονείστε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, εδώ έρχεται ένα νομοσχέδιο που έχει σύγχρονη αντίληψη. Ποια είναι η σύγχρονη αντίληψη; Η σύγχρονη αντίληψη είναι να κοιτάξουμε τον παραγωγό και τον καταναλωτή. Έκαστο αγαθό έχει τον παραγωγό και τον καταναλωτή. Εδώ είναι το αγαθό των υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου.

Καταναλωτές το κοινό και παραγωγοί οι ιδιοκτήτες των λεωφορείων, τα ΚΤΕΛ.

Υπάρχουν οι παραγωγοί από τη μια μεριά και υπάρχουν και οι καταναλωτές. Βεβαίως οι καταναλωτές είναι πολλοί, είναι πάρα πολλοί, αλλά μία κυβέρνηση οφείλει αυτά να λάβει υπόψη της το σύνολο.

Εδώ, λοιπόν, βλέπουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο κινείται σε μια αντίληψη πολιτική της οικονομίας της αγοράς, της ιδιωτικοποίησης, ξεφεύγοντας από ένα πλαίσιο το οποίο όντως όπως είπε ο Υπουργός εξεμέτρησε το ζην, ένα πλαίσιο που έβλεπε περισσότερο τον παραγωγό και αγνοούσε εν πολλοίς τον καταναλωτή. Έρχεται και είναι προς τιμήν του Υπουργού ότι φέρνει ένα νομοσχέδιο με το οποίο εκσυγχρονίζει το πλαίσιο στην οικονομία της αγοράς, αλλά ταυτόχρονα δεν παραγνωρίζει και δεν παραμερίζει το ρυθμιστικό ρόλο του κράτους. Γι' αυτό και δεν υπάρχει κανένας απέξω διαμαρτυρούμενος είτε λεωφορείου είναι καταναλωτής. Αυτό είναι το σημαντικότερο που επιτυγχάνεται.

Το νομοσχέδιο δίνει λύση και σ' αυτόν που θέλει να μείνει στο ΚΤΕΛ και σ' αυτόν που δεν θέλει να μείνει στο ΚΤΕΛ. Δεν δίνει λύση εκεί, που φταίει η Κυβέρνηση και όχι το Υπουργείο Μεταφορών, στο ότι δεν ανοίγει την αντίληψη της ανωνύμου εταιρείας να καταλάβουν οι κάτοικοι της περιφέρειας του Νομού Ευβοίας λόγω χάρη ότι τους συμφέρει να συμμετάσχουν σε μια ανώνυμη εταιρεία συγκοινωνιών του Νομού Ευβοίας και να έχουν μία μετοχή και κάποιο μέρος από την συμμετοχή. Αυτό όμως δεν είναι ζήτημα για το οποίο θα κατηγορήσουμε τον Υπουργό Συγκοινωνιών αν και θα τον επαινέσουμε ακόμη γιατί βλέπω να πιστεύει στην αναγκαιότητα ύπαρξης του κράτους με τις ρυθμίσεις που φέρνει για το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Εύχομαι, κύριε Υπουργέ, να μη σας το πάρει κάποιος ιδιώτης γιατί είναι πράγματι ένας φορέας ο οποίος έχει φθνόν χρήμα και μπορεί πολλά να προσφέρει στο πιστωτικό ζήτημα της αγοράς γενικότερα.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, της αλλαγής των φορέων των ΚΤΕΛ νομίζω ότι το νομοσχέδιο χειρίζεται το θέμα όπως ακριβώς πρέπει και δίνει λύση στα προβλήματα όπως αυτά μπορούν να προκύψουν.

Έρχομαι σ' ένα ζήτημα το οποίο, κύριε Υπουργέ, μου έκανε ιδιαίτερη εντύπωση και αποκάλυψε η εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας η οποία οφείλω να ομολογήσω έκανε ορθή εισήγηση όχι όμως όσο θα έπρεπε αντιπολιτευτική και αυτό ίσως βοηθάει εσάς και φοβάμαι ότι με τέτοια Αντιπολίτευση –δεν φταίει η κυρία– δεν θα δει ποτέ η Νέα Δημοκρατία εξουσία.

Είπε η κα Κόλλια-Τσαρουχά ότι στις υπηρεσιακές συγκοινωνίες έχουμε εισπράξεις 120 δισεκατομμύρια δραχμές με διακίνηση εκατόν πενήντα εκατομμυρίων επιβατών όπερ σημαίνει ανά επιβάτη στα υπεραστικά 800 δραχμές. Θα παρακαλέσω να ελέγξετε τα στοιχεία και να πάρετε κάποια θέση.

Είπε ακόμη ότι στα αστικά λεωφορεία έχουμε ετησίως 18 δισεκατομμύρια τζίρο, εισπράξεις, χώρια οι επιχορηγήσεις οι δικές σας με εκατόν είκοσι εκατομμύρια επιβάτες όπερ σημαί-

νει 150 δραχμές ανά επιβάτη. Αντιλαμβάνεσθε ότι η περιφέρεια επιχορηγεί το κέντρο, την πρωτεύουσα τα αστικά λεωφορεία. Το χωριό επιχορηγεί την πρωτεύουσα. Αυτό είναι τρομακτικό στα δεδομένα που ζούμε τώρα και βιώνουμε που η Αθήνα σε λίγο εξ αιτίας Ολυμπιακών Αγώνων οι οποίοι αφρόνως αποφασίστηκε να γίνουν στην Ελλάδα οδηγούν την περιφέρεια Αττικής σε λίγο να έχει το μισό πληθυσμό της Ελλάδος και θα φθάσει ο Νομός Αττικής να έχει σε λίγο το μισό αριθμό των εδρών στο Κοινοβούλιο. Δείτε αυτό το θέμα. Είναι πολύ σημαντικό γιατί μου φέρνει στο μυαλό και κάτι άλλο, ένα παράπονο άλλου συναδέλφου σας Υπουργού του κ. Παπαδόπουλου ο οποίος είπε «τι να κάνω εγώ όταν χρειάζονται 100 δισεκατομμύρια για να πληρώσω τις υποχρεώσεις μου και ο προϋπολογισμός τα αγνοεί και προβλέπει 20 δισεκατομμύρια; Τι φτάνω εγώ αν υπάρχουν ελλείμματα ή δεν υπάρχουν»; Δε χειρίζεται το χρήμα ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Μεταφορών ούτε ο Υπουργός Υγείας και Πρόνοιας. Τα χρήματα διαχειρίζεται, τα κατανέμει βεβαίως η Κυβέρνηση αλλά τα διαχειρίζεται ο Υπουργός των Οικονομικών. Αυτό είναι ένα άξιας προσοχής στοιχείο και θα παρακαλέσω να το δείτε.

Τώρα πιο κάτω είναι πολύ σημαντικό ότι θεσμοθετείται αυτήν τη διεύθυνση ασφάλειας των χερσαίων μεταφορών. Πράγματι δεν μπορεί ο Θόδωρος να κερνά και ο Θόδωρος να πίνει. Σήμερα και την ασφάλεια και την πρόληψη και τον έλεγχο και την απόφαση την έχει λ.χ. το μετρό Α.Ε.. Πρέπει να υπάρχει κάποιος ουδέτερος τρίτος κριτής ο οποίος να δει αυτό το πράγμα όπως αυτό συμβαίνει με ορισμένες ανεξάρτητες αρχές και ανεξάρτητους επιθεωρητές που έχουν υπάρξει όχι σε όλα τα Υπουργεία αλλά σε κάποια.

Γίνεται μεγάλη συζήτηση εδώ για την ανάγκη ειδικών εισιτηρίων, ειδικών ατόμων κλπ. Καμία αντίρρηση.

Χαίρομαι που βλέπω και τον κ. Κωνσταντινίδη στα έδρανα. Μήπως αναλάβετε γραμματέας, κύριε Κωνσταντινίδη; Αυτό είναι ευχάριστο. Είναι παλιός συνάδελφος και νομίζω με αρκετή πείρα στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και ελπίζω να είναι θετικός. Άλλωστε είναι και πολύ συνεργάσιμος.

Αυτό που τίθεται εδώ είναι τα εισιτήρια ανθρώπων με ειδικές ανάγκες. Σύμφωνα, κύριε Υπουργέ. Αλλά ή μιλάμε για επιχείρηση και οικονομία της αγοράς ή μιλάμε για οικονομία κρατική και καθορίζετε τα κόστη. Να υπάρχουν οσαδήποτε θέλετε εισιτήρια ανθρώπων με ειδικές ανάγκες, αλλά ή θα πληρώσει την κάρτα πολλαπλών διαδρομών ο κρατικός προϋπολογισμός ή θα πληρώσει η εφορία που πρέπει. Δεν μπορεί να πληρώνει η επιχείρηση που λέγεται «Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.» σε καμία περίπτωση.

Άλλο θέμα πολύ σημαντικό που έχει σχέση με τα προηγούμενα, είναι ο καθορισμός του κομίστρου, που όπως είδα στο άρθρο 10, εσείς είσθε υποχρεωμένοι να εγκρίνετε μία απόφαση. Η άποψή μου είναι ότι πρέπει να πάρετε μία εξουσιοδότηση να εκδώσετε ένα διάταγμα που να περιέχει κάποιες παραμέτρους και έναν τύπο, ο οποίος θα λαμβάνει υπόψη του την τιμή των καυσίμων, θα λαμβάνει οπωσδήποτε υπόψη του την απόσβεση του λεωφορείου. Δεν μπορεί το λεωφορείο στην Αθήνα να αντικαθίσταται κάθε πέντε, έξι ή επτά χρόνια και στην επαρχία κάθε δεκαπέντε και δεν νομίζω, ότι με τη σύγχρονη τεχνολογία πρέπει να περιμένουμε ότι θα ζήσει κάποιο όχημα περισσότερο από επτά- οκτώ χρόνια. Θα είμαστε εκτός πραγματικότητας.

Και απαντώ και στον κ. Γκελεστάθη που έκανε παρατήρηση γιατί αλλάζει ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Αλλάζει γιατί τρέχει η τεχνολογία. Τι να κάνουμε; Αλλάζουν οι αντιλήψεις αλλάζουν και οι συνθήκες. Η ανάγκη στάθμευσης στην Αθήνα είναι τρομακτική σήμερα. Δεν είναι η ίδια με πριν από πέντε χρόνια. Και πολύ καλά κάνει ο Υπουργός και λέει ότι δεν φταίει το αυτοκίνητο που στάθμευσε, άρα δεν αφαιρούνται και οι πινακίδες.

Το θέμα, λοιπόν, του κομίστρου είναι ένα ζήτημα το οποίο πρέπει να σας απασχολήσει ιδιαίτερα. Και ακόμα θα πρέπει να υπάρξει κόμιστρο έτσι διαμορφωμένο, που ένα ποσοστό αυτού να κατανέμεται στα διάφορα Κ.Τ.Ε.Λ., ώστε να υπάρχει το ανάλογο έσοδο και η ανάλογη δυνατότητα απόσβεσης. Πρέπει, λοιπόν, να υπάρχει ένα ποσοστό από το σύνολο του κόστους,

όπως σας το ανέφερα, αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών και να κατανέμεται σε όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ., ανάλογα με τα χιλιόμετρα των διαδρομών, με τα καύσιμα, με παράγοντες και παραμέτρους που κάποια επιτροπή, κάποια ομάδα, κάποιοι τεχνικοί σύμβουλοι θα ορίσει.

Να εκδώσετε, λοιπόν, ένα διάταγμα και αυτός ο τύπος να εφαρμόζεται σε κάθε μία αλλαγή, ει δυνατόν και αυτομάτως. Ο τύπος αυτός θα πρέπει επίσης να έχει μέσα του και μία κοινωνική αντίληψη και περιφερειακή, θα έλεγα. Να αφαιρεί επιθυμία μεταστάθμευσης και μεταστέγασης της ζωής στην περιφέρεια της Αθήνας.

Γενικά, αγαπητοί συνάδελφοι, κρίνω ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι πραγματικά στη σύγχρονη αντίληψη παραγωγού και καταναλωτή, βλέπει την συγκοινωνία περισσότερο από την πλευρά του καταναλωτή και δίδει διέξοδο στα ζητήματα και στις στενότητες οι οποίες έχουν δημιουργηθεί. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο χειροκρότησα –σπανίως το κάνω– και που ψηφίζω το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Νικήτας Κακλαμάνης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, έχει το λόγο.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κύριοι συνάδελφοι, δεν είχα εγώ σκοπό να μιλήσω και για να παραχωρηθεί ο χρόνος στους συναδέλφους, στους οποίους παρεχώρησα και τη σειρά. Πλην όμως...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Διακρίνεστε για την κοινοβουλευτική σας συμπεριφορά και ευαισθησία.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Να είσθε καλά, κύριε Κεδίκογλου. Μου έκανε εντύπωση –βέβαια συνεννοήθηκα με τους συναδέλφους μου της Νέας Δημοκρατίας να θέλω εγώ αυτό το θέμα– ότι ουδείς συνάδελφος –και εδώ, κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι πρέπει να παρέμβει και το Προεδρείο– έκανε αναφορά στην έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής.

Τη διαβάσατε, κύριε Υπουργέ; Σας τινάζει το νομοσχέδιο στον αέρα. Κανονικά, εάν έχετε κοινοβουλευτική ευαισθησία –και πιστεύω ότι έχετε–, αυτήν τη στιγμή πρέπει να παρέμβετε και να πείτε ότι το αποσύρετε. Μιλάει για τη συνταγματικότητα...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κύριε Κακλαμάνη, προϊστάμενη είναι η Επιστημονική Υπηρεσία; Άποψή της είναι.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Παρακαλώ, κύριε Κεδίκογλου! Παρακαλώ!

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Εμείς νομοθετούμε.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Παρακαλώ, κύριε Κεδίκογλου. Εμείς έχουμε μία άλλη αντίληψη περί της Επιστημονικής Επιτροπής. Εσείς έχετε τη δική σας.

Λοιπόν, το διαβάσατε;

Να αρχίσω από το άρθρο 5, που είναι η ναυαρχίδα του νομοσχεδίου σας και το τινάζει στον αέρα; Να συνεχίσω επειδή σας άκουσα στην ομιλία σας και επικαλεστήκατε πολλές φορές ορθώς σ' αυτά που είπατε τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προς τις οποίες έπρεπε να υπακούσετε και να προσαρμοστείτε; Έχετε δει σε πόσα άρθρα σας γράφει εδώ μέσα ότι είναι κόντρα στις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Από το 1% που το πάτε υποχρεωτικά στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο –και καλώς κάνετε ευχή, κύριε Κεδίκογλου, να μείνει στο κράτος, σας λέω καθυστερημένη η ευχή σας, ήδη ετοιμάζεται και αυτό να φύγει από το κράτος– μέχρι σωρεία άλλων άρθρων. Και βεβαίως αν ο κ. Κεδίκογλου μιλούσε υπό την τυπική έννοια της Επιστημονικής Επιτροπής, έχει δίκιο. Αν όμως μιλάμε εν τη ουσία, διότι δεν είμαστε όλοι συνταγματολόγοι ούτε νομικοί, εγώ είμαι γιατρός και γι' αυτό επικαλούμαι τους ειδικούς προκειμένου να τοποθετηθώ.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Νομίζω ότι έχει τεθεί.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Θα ήθελα τελειώνοντας να μου πείτε αν το έχετε διαβάσει και τι απαντάτε σε μία προς μία παρατήρηση που σας κάνει. Διότι και μόνο εξ αυτού είναι λόγος η Νέα Δημοκρατία να καταψηφίσει το νομοσχέδιο. Ένα νομοσχέδιο που όταν το πρωτακούσαμε, οφείλω να σας πω ότι ήμασταν πολύ ευμενώς διακείμενοι απέναντι, διότι στην τελική ανά-

λυση ήταν πολύ πλησιέστερα, όπως το είδαμε κατ' αρχήν στη δική μας ιδεολογία, παρά στη διακήρυξη της 3ης του Σεπτεμβρίου, την οποία εμείς θα σας τη θυμίζουμε, άσχετα που εσείς την ξεχνάτε.

Αυτό είναι το ένα θέμα, το οποίο για μας είναι πάρα πολύ σημαντικό. Από εκεί και πέρα, όταν μιλάμε για πράγματα που όσο περιέργο και να σας φανεί, κύριοι συνάδελφοι, στη δική μου τη συνείδηση είναι κάπως συνδεδεμένα με την ιστορία αυτού του τόπου, πρέπει να τα προσεγγίζουμε με ευαισθησία. Όπως ο ΟΣΕ, από τον παλιό καρβουνιάρη μέχρι τώρα στο βαθμό που έχει εκσυγχρονιστεί, είναι συνδεδεμένος με την ελληνική ιστορία, με ευχάριστες και δυσάρεστες στιγμές, έτσι είναι και τα ΚΤΕΛ, τα λεωφορεία.

Για όσοι ήμασταν στα σπίτια μας στις 28 Οκτωβρίου και βλέπαμε εικόνες εκείνης της εποχής, θα είδατε ότι εκτός από τα στρατιωτικά αυτοκίνητα, τα λεωφορεία εκείνης της εποχής, εκείνου του «ΚΤΕΛ» ήταν είτε γεμάτα πανηγυρίζοντες είτε γεμάτα τραυματισμένους φαντάρους. Δεν έχετε προσεγγίσει με την ευαισθησία που πρέπει αυτό το νομοσχέδιο.

Και άκουσα τον εισηγητή, τον αγαπητό συνάδελφο, που είπε πρώτα ο πολίτης. Μα, οι ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ δεν είναι Έλληνες πολίτες; Επομένως, η ευαισθησία πώς πάει; Αλά καρτ; Δεν το κατάλαβα αυτό.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Υπηρετές...

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Υπηρετές είναι οι ιδιοκτήτες. Χαίρομαι που το λέτε να το ακούσουν ότι τους θεωρείτε υπηρέτες.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Πρέπει να αμείβονται.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Πρέπει, λοιπόν, να αμείβονται.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Η παραγωγή των υπηρεσιών.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Η παραγωγή των υπηρεσιών, ιδιαίτερα στον κοινωνικό της χαρακτήρα, για να ξεκινήσω από εκεί που τελείωσε ο κ. Κεδικόγλου, δεν θα το πληρώνει από την τσέπη του ο «υπηρέτης» του κοινωνικού συνόλου ούτε θα συνεχίσετε να κάνετε κοινωνική πολιτική με ξένα κόλλυβα, όπως κάνουν όλοι οι Υπουργοί. Το ίδιο γίνεται στον ΟΑΕΔ, λεφτά εργαζομένων και εργοδοτών για το οικογενειακό επίδομα, για να το μοιράζετε και να λέτε ότι το δίνει η Κυβέρνηση. Το ίδιο γίνεται εδώ, το ίδιο γίνεται στο ΙΚΑ, για να ξέρουμε περί ποιου είδους κοινωνικής πολιτικής ομιλείτε και να πάψετε να κοροϊδεύετε.

Και άκουσα μάλιστα μέσα στα επιχειρήματα –βέβαια αυτά θα έχουμε την ευκαιρία να τα πούμε αύριο με τον αρμόδιο Υπουργό στην επερώτηση- του εισηγητή της Πλειοψηφίας, ότι ένα από τα θέματα που επιβεβαιώνεται πρώτα ο πολίτης είναι και η ισότιμη πρόσβαση στα νοσοκομεία. Τώρα, μετά τη ρύθμιση με τις 40.000 το απόγευμα, κύριε συνάδελφε, τι να σας πω, στο 100% αυτή η ισότιμη πρόσβαση στα νοσοκομεία επιτυγχάνεται.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Πού το βρήκατε αυτό;

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δεν είπατε για τα νοσοκομεία αυτό που λέω εγώ, είπατε την ισότιμη πρόσβαση.

Να επανέλθω σ' αυτό που λέγατε συνεχώς για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Κοιτάξτε, κύριε Υπουργέ, την Ευρωπαϊκή Ένωση δεν θα την επικαλείσθε μόνο όπου σας συμφέρει, θα την επικαλείσθε πάντοτε. Και αν θέλετε να τη σέβεσθε και να προσαρμοζέσθε προς τις εντολές της και τις οδηγίες της σε όλο το φάσμα των οργανισμών που είναι υπό την εποπτεία σας, θα πρέπει να τη σέβεσθε.

Και κάπου πρέπει να συνεννοηθείτε και μεταξύ σας. Αναφέρω στη σημερινή συνέντευξη του εκπροσώπου της ΕΡΓΟΣΕ σχετικά με το γνωστό θέμα που έχει προκύψει, το οποίο δεν ξέρω και ποιος το ανακίνησε. Ενδεχομένως και να μην προέρχεται από τη δική μας την πλευρά η δημοσιοποίηση των στοιχείων, να προέρχεται μάλλον μέσα από την οικογένειά σας, αλλά αυτό είναι ενδοοικογενειακό σας πρόβλημα, να το ψάξετε να το βρείτε. Άλλα γράφετε στην ιστοσελίδα σας εσείς – συνεργάτες σας, του Υπουργείου- άλλα είπε εκείνος σήμερα. Βεβαίως παρεδόχθη το πρόβλημα, τα έριξε σ' εσάς, στον ΟΣΕ και κατ' επέκταση σ' εσάς. Εν πάση περιπτώσει, όλα αυτά θα τα συζητήσουμε συντόμως με πρωτοβουλία που θα φέρουμε, βάσει του άρθρου 41, για να μας δώσετε κι εσείς τις εξηγήσεις. Απλά το ανέφερα επειδή σας άκουσα πολλές φορές να επικα-

λείστε την Ευρωπαϊκή Ένωση. Και στα σημεία, επαναλαμβάνω, που την επικαλεστήκατε είχατε και δίκιο. Αλλά όχι επιλεκτικά, θα πρέπει να την επικαλείσθε πάντα την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Από εκεί και πέρα τώρα, πέραν του 1% που το πάτε υποχρεωτικά στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο –και για μας είναι θέμα, όχι μόνο επειδή το λέει η Επιστημονική Επιτροπή, είναι θέμα πολιτικό- για πείτε μας, με βάση τη λογική σας, που εγώ αν θέλετε καλοπροαίρετα να σπεύσω και να την υιοθετήσω κατ' αρχήν, ότι το 5% το παίρνετε από τα πλουσιότερα ΚΤΕΛ για να επιδοτείτε τα φτωχότερα και αφού θα τα έχετε κάνει κι ανώνυμες εταιρείες, γιατί η Κυβέρνησή σας αυτό το μέτρο δεν το επεκτείνει και σ' άλλες ανώνυμες εταιρείες, από αυτά που έχετε κάνει ανώνυμες εταιρείες, οι ισχυρότεροι να επιδοτούν τους χαμηλότερους; Γιατί δηλαδή η πρωτοτυπία στους ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ; Τι τους θεωρήσατε ότι είναι; Ο καθένας ένα αυτοκίνητο έχει που μ' αυτό έζησε την οικογένειά του, σπούδασε τα παιδιά του και προίκισε τις κόρες του.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Όπου δημιουργείται ανταγωνιστική αγορά, υπάρχει, κύριε συνάδελφε... Ταχυδρομικές υπηρεσίες...

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δεν το είδα στην Ελλάδα. Και εν πάση περιπτώσει, ας απαντήσει ο κύριος Υπουργός.

Και εσείς τι εντύπωση έχετε; Ότι αυτό δεν θα μετακυλιστεί στον επιβάτη; Και δικαίως. Θα μετακυλιστεί έμμεσα ή άμεσα, κύριε Υπουργέ, όπως και να το κάνουμε. Από εκεί και πέρα, θα μου πείτε: «Αντιπολίτευση είστε, μαξιμαλιστικές προτάσεις κάνετε». Τριάντα δις λέτε για την εξυγίανση. Σας λέει ο κ. Χειμάρης 52 δισεκατομμύρια. Γιατί να μην το πείτε; Να το δεχθώ και αυτό κατ' αρχήν, κύριε Υπουργέ, αλλά και σεις τώρα, πρέπει να μας απαντήσετε: Τελικά έχει πλεόνασμα ο προϋπολογισμός ή δεν έχει; Έχει 400 δισεκατομμύρια πλεόνασμα, όπως μας είπε πριν αποχωρήσει να πάει στο άλλο Υπουργείο ο κ. Παπαντωνίου ή δεν έχει;

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Άλλος το είπε...

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ναι, λέω πριν αποχωρήσει. Τώρα βέβαια κιάλας που έχετε ομολογήσει εκ της εκσυγχρονιστικής πτέρυγος, τέως αριστερό, με νεοφιλελεύθερες απόψεις τώρα, φαντάζομαι ότι θα σπεύσει να σας βοηθήσει και από το πλεόνασμα των 400 δις να σας δώσει αυτά τα 22 δις που λείπουν και να τα τελειώνουμε και να είναι όλοι ευχαριστημένοι και να έχετε κι εσείς στην ουσία κάνει ένα καλό νομοσχέδιο. Διότι εδώ δεν μπορείτε να μας δουλεύετε, δεν μπορείτε να μας λέτε «δεν έχουμε είκοσι δις» και να μας λέτε ότι έχετε πλεονασματικό προϋπολογισμό τετρακοσίων δις. Αφήστε τα νοσοκομεία. Αυτά θα τα πούμε αύριο με τον κ. Παπαδόπουλο, αν μας κάνει την τιμή να έλθει στη Βουλή γιατί έρχεται σπανίως. Τουλάχιστον εσείς έρχεστε. Πρέπει, λοιπόν, να δώσετε απάντηση και σ' αυτό. Είναι πολιτική δηλαδή η απάντηση.

Και ορθώς είπε ο κ. Κεδικόγλου, δεν διαχειρίζεσθε εσείς τα λεφτά. Η Κυβέρνηση και ο αρμόδιος Υπουργός. Αλλά δεν παύει η ευθύνη να είναι συνολική. Υποθέτω ότι αυτά τα πράγματα στο Υπουργικό Συμβούλιο τα συζητάτε, υποθέτω ότι πριν πάρετε την έγκριση να φέρετε αυτό το νομοσχέδιο εδώ, ότι είχατε συζητήσει αυτά τα πράγματα και κάποιες λύσεις είχαν δοθεί.

Να σκεφθείτε δε – το λέω τώρα και σαν γιατρός- ότι η Επιστημονική Επιτροπή έχει πάει και στο θέμα του αλκοτέστ, το οποίο κατ' αρχήν λέμε ότι είναι σωστό. Εγώ δε προσωπικά, αν θέλετε, σπεύδω να υιοθετήσω ότι πρέπει να είναι και παρακάτω. Έζησα στην Ευρώπη και ξέρω πώς είναι, όχι για να επικαλεστώ την Ευρώπη, και παρακάτω. Αλλά σας έχει μια πολύ σημαντική παρατήρηση την οποία νομίζω ότι πρέπει να τη δεχθείτε και να τη βάλουμε μέσα, κύριοι συνάδελφοι. Δεν είναι μόνον το αλκοόλ που κάνει επικίνδυνο τον οδηγό. Γράφει εδώ -και κακώς δεν το σκέφθηκα ως γιατρός- ότι είναι και άλλες ουσίες, που δεν χρειάζεται να τις ονομάσουμε, που πολύ εύκολα μπορούν να ανιχνευθούν στα ούρα. Διότι αυτός που έχει πάρει το γνωστό χαπάκι είναι πιο επικίνδυνος από αυτόν που είναι σε ευθυμία.

Αυτό, λοιπόν, πιστεύω ότι θα δεχθείτε μέχρι την Πέμπτη να το συμπληρώσετε. Είναι ορθό και είναι πολύ πιο εύκολο σε σχέση με τις εξετάσεις αίματος, γιατί ανιχνεύονται στα ούρα τέτοιου είδους ουσίες.

Ούτως ή άλλως υπάρχουν άρθρα που εμείς θα τα στηρίξουμε. Σας το είπαμε και στην επιτροπή, αλλά τη φιλοσοφία, έτσι όπως πάτε να τη φτιάξετε, δεν γίνεται.

Για τα ΚΤΕΟ, τα ακούσατε. Δεν επαναλαμβάνω πράγματα που είπαν οι συνάδελφοί μου και τα οποία προσυπογράφω. Θέλω, όμως, να μου λύσετε μια απορία. Μπορεί να είναι και χαζή η ερώτηση, αλλά δεν είμαι και ειδικός, γιατρός είμαι. Ωραία, ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Μέχρι πόσα ΚΤΕΟ μπορεί να έχει ένας ιδιώτης; Δηλαδή, εντάξει δεχόμεθα την ελεύθερη αγορά –για να μην πει πάλι ο κ. Μαντέλης το ίδιο– τον ελεύθερο ανταγωνισμό, το δεχόμεθα και σας ρωτώ τώρα εγώ: Μέχρι πόσα ΚΤΕΟ μπορεί να έχει ένας ιδιώτης; Μπορεί να έχει εκατό; Έτσι όπως είναι διατυπωμένο, μπορεί να έχει. Και αντιλαμβάνεστε τώρα σε τι κίνδυνο μπορεί να πέσουμε: Από τον πλήρη κρατικισμό και το πλήρες κρατικό μονοπώλιο με τις δυσλειτουργίες που έχει κάτω από ορισμένες συνθήκες, οι οποίες δεν είναι ούτε τόσο μικρές σε ποσοστό ούτε τόσο δύσκολο να γίνουν, να πέσουμε στο πλήρες ιδιωτικό μονοπώλιο.

Και εκείνο που με ανησυχεί εμένα δεν είναι η ιδιωτική πρωτοβουλία. Με ανησυχεί αν θα έχουμε τη δυνατότητα του τρόπου ελέγχου σε μια τέτοια περίπτωση, της ποιότητας δηλαδή των ελέγχων που θα γίνονται.

Νομίζω, λοιπόν, ότι πρέπει να βάλετε πλαφόν, αν θεωρείτε ότι όλο αυτό το πλέγμα του νομοσχεδίου σας, έχει να κάνει με κοινωνική παράμετρο. Όπως ορθώς –είναι από τα λίγα που συμφωνήσαμε– ο κ. Παπαδόπουλος έβαλε πλαφόν στα πόσα διαγνωστικά κέντρα μπορεί να έχει ένας επιχειρηματίας στο χώρο της υγείας. Εκτός αν η παρατήρησή μου είναι τελείως άστοχη και περιμένω την αιτιολόγησή σας, για να πειστώ ότι είναι άστοχη. Με επιφύλαξη τη λέω, αλλά στο δικό μου το μυαλό κρύβει κίνδυνο αυτή η ιστορία.

Όπως είναι μέγα μειονέκτημα του νομοσχεδίου σας, και το εξής. Μπορεί, κύριε Βερελή, εμείς, εσάς προσωπικά, ενδεχομένως όλοι μας ή κάποιοι από εμάς, να σας εμπιστευόμαστε ότι θα βγάλετε σωστές υπουργικές αποφάσεις. Ή αν θέλετε ότι θα έχετε και την ευαισθησία, όχι την υποχρέωση, πριν τις υπογράψετε να τις δείξετε στους συναδέλφους τους υπεύθυνους των κομμάτων της Αντιπολίτευσης να σας πούμε και την άποψή μας για σωρεία θεμάτων που θα ρυθμίσετε. Αύριο μπορεί να μην είστε εσείς εκεί. Γιατί πολύ σημαντικά πράγματα, τα οποία τα παραπέμπετε σε υπουργικές αποφάσεις, δεν τα βάζετε μέσα στο νομοσχέδιο; Δηλαδή, με τι καλοπιστία θέλετε εμείς να πούμε ότι δεν υποκρύπτεται κάτι; Ακόμη και στη δημιουργία των ΚΤΕΟ; Για ποιο λόγο; Δεν το κατάλαβα. Κόπο θα σας έπαιρνε να το κρατάγατε δυο τρεις μέρες; Υποθέτω ότι τα έχετε στο μυαλό σας από τώρα αυτά τα πράγματα. Δεν θέλω να σας προσμοιάσω με τον ομόλογό σας τον κ. Παπαδόπουλο, που όταν του λέγαμε εδώ για τα απογευματινά ιδιωτικά ιατρεία με έβγαλε κινδυνολόγο και πριν αλέκτωρ λαλήσει τρεις με υπερέβαλε γιατί εγώ του έλεγα ότι έχω πληροφορία ότι η επίσκεψη θα είναι 20 χιλιάδες και εκείνος την πήγε στις 45 χιλιάδες...

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Έπεσες έξω.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Έπεσα έξω πράγματι.

Δεν αντιλαμβάνομαι γιατί δεν το βάζετε. Εάν όλα αυτά τα πράγματα τα δεχθείτε, στο διήμερο που υπάρχει, να τα αναπροσαρμόσετε, εμείς δεν θα έχουμε πρόβλημα να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

Αλλά έχουμε και το γνωστό μοτίβο «μα, δεν κάνετε προτάσεις!» Εγώ απόψε μέτρησα απ' όλους τους συναδέλφους δεκαεπτά προτάσεις. Εντάξει, δεν έχουμε την απαίτηση να κάνετε και τις δεκαεπτά δεκτές. Στο κάτω-κάτω εσείς είστε Κυβέρνηση, εσείς έχετε την πρωτοβουλία. Αλλά να μην κάνετε καμία; Αλλά όταν δεν δέχεστε καμία, μετά μη ζητάτε να το ψηφίσουμε και ομόφωνα το νομοσχέδιο. Αποκλείεται. Δεν υπάρχει καμία τέτοια περίπτωση, όχι μόνο γι' αυτό, αλλά και για κανένα. Επειδή από εδώ και πέρα θα έχουμε τη χαρά, την τύχη, την ατυχία, με τους συναδέλφους της αρμόδιας επιτροπής και σε άλλα νομοσχέδια που έρχονται ή και άλλες συμβάσεις που θα φέρετε στη Βουλή να συζητάμε, να το ξέρετε. Θα έχετε αντιμετώπιση καλόπιστη στο βαθμό που θα μας πείσετε ότι καλόπιστα και εμάς μας ακούτε. Αλλά μας ακούτε ουσία, όχι διάλογο για να κρατούνται

τα προσχήματα ή διάλογο κωφών; Διάλογος ουσίας.

Εκεί μάλιστα. Διαφορετικά, κύριε Υπουργέ, ούτε συναίνεση θα έχετε –κι όχι για να ικανοποιήσω τον κ. Κεδίκογλου– αλλά και σκληρότερη αντιμετώπιση θα έχετε. Πολύ σκληρότερη αντιμετώπιση θα έχετε, πολιτικά πάντα εννοώ. Αυτό θέλω να είναι ένα μήνυμα ξεκάθαρο, επ' ευκαιρία που για πρώτη φορά κάνω τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο σε νομοσχέδιο του Υπουργείου σας.

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

Δεν σας ετίμησαν με χειροκρότημα όμως για τα πολύ ωραία τα οποία είπατε, κύριε Κακλαμάνη. Ήταν πολύ κοινοβουλευτική η τοποθέτησή σας, αλλά βλέπω ότι δεν σας ετίμησαν με χειροκρότημα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ήταν έτοιμος ο κ. Κεδίκογλου, αλλά κρατήθηκε.

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

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Δεν είναι του παρόντος, αλλά μια που αναφέρθηκε, σ' αυτήν την Αίθουσα, θα πρέπει να πω πως την «3η του Σεπτέμβρη», που άλλαξε την πολιτική ιστορία του τόπου και σας έχει στείλει, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, μέχρι στιγμής για είκοσι χρόνια και δεν ξέρουμε πόσα ακόμα στην Αντιπολίτευση, δεν χρειάζεται να μας τη θυμίζετε. Την έχουμε σημαία μας πάντα!

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Στο συνέδριό σας δεν το είδαμε πάντως!

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Μην το λέτε όμως με τέτοια υπερβολή, γιατί κάποτε θα αντιδράσουμε από κάτω.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κι εσείς, στρατηγέ;

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Το γεγονός, ότι, παρά την οξύτητα καμιά φορά των τόνων, πολλοί από τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας αναγνώρισαν ότι το νομοσχέδιο κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, δείχνει, πιστεύω, ότι έχει πάρα πολλά θετικά σημεία.

Δεν μπορεί να μην είναι θετικό το σημείο της ενίσχυσης των τριάντα δισεκατομμυρίων. Μπορεί να είναι μικρό το ποσό, αλλά είναι πάντως τριάντα δισεκατομμύρια, που θα ενισχύσουν πολλά ΚΤΕΛ για πρώτη φορά στην ιστορία τους. Ακόμα δεν μπορεί να μην είναι θετικό το σύστημα κρατήσεων στις θέσεις. Η μετατροπή σε ανώνυμες εταιρείες. Η ανώνυμη εταιρεία που θα δημιουργούν μαζί με τους Ο.Τ.Α. οι μεμονωμένοι αυτοκινητιστές, κάτι που με ενδιαφέρει, γιατί έχω αντίστοιχη περίπτωση στο νομό μου. Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, που πιστεύω πως θα δικαιώσουν τον Υπουργό και θα πετύχουν το φιλόδοξο στόχο να περιορίσουν την ταλαιπωρία και τη συναλλαγή. Η νέα αντιμετώπιση των παραβατών, που οδηγούν υπό την επίδραση του αλκοόλ. Ο περιορισμός της κυκλοφορίας των οδηγών με μειωμένη ικανότητα οδήγησης. Το πολύ σημαντικό μέτρο για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, αυτών με βαριά κινητική αναπηρία να μπορούν να μιλούν για χίλιες δωρεάν μονάδες στην κινητή τηλεφωνία αυτών που έχουν προβλήματα ακοής να στέλνουν τα μηνύματά τους με έκπτωση 50%.

Έχουν δίκιο όσοι χαρακτήρισαν το νομοσχέδιο άρτιο και μελετημένο. Είναι σημαντικότερο για μένα το πρώτο μέρος που αφορά τα ΚΤΕΛ, ίσως γιατί αυτό θα επηρεάσει τις ζωές πολλών περισσότερων συμπολιτών μας.

Πέρα απ' αυτό, θα πρέπει να ομολογήσουμε όλοι ότι η περίπτωση των ΚΤΕΛ είναι πολύ συμπαθής στην Ελλάδα. Εξυπηρετούν το 80% των μετακινιμένων Ελλήνων. Μέχρι στιγμής δεν έχουν ενισχυθεί, εκτός από κάποια χρέη τους που ρυθμίστηκαν ή διαγράφηκαν κατά καιρούς, όταν έχουμε τις συγκοινωνίες στην Αθήνα να επιδοτούνται με δισεκατομμύρια, την Ολυμπιακή επίσης να απορροφά δισεκατομμύρια ή ακόμα –και αυτό βέβαια με εξυπηρετεί εμάς– να επιδοτούμε θαλάσσιες συγκοινωνίες, τις λεγόμενες άγονες.

Είναι γνωστό ότι το μεταφορικό τους έργο μειώνεται. Έχει γεμίσει ο τόπος με ΙΧ η ύπαιθρος με τα αγροτικά και υπάρχουν

τα πειρατικά, τα ενοικιαζόμενα που όλο απλώνονται. Είναι σίγουρο πως εάν, ιδίως στα μικρά ΚΤΕΛ, οι ιδιοκτήτες δεν ήταν και οδηγοί, στα περισσότερα μέρη της Ελλάδος δεν θα είχαμε σήμερα λεωφορεία να μετακινούν συμπολίτες μας.

Θέλω να κάνω μία ιδιαίτερη αναφορά στο ΚΤΕΛ του νομού μου. Όλα και όλα τα λεωφορεία είναι δεκαεπτά. Η ηλικία τους είναι από δώδεκα έως είκοσι επτά ετών και σας πληροφορώ ότι πέρυσι εισέπραξαν όλοι οι μέτοχοι, όλοι οι ιδιοκτήτες από 9,5 εκατομμύρια δραχμές. Αυτά ήταν τα έσοδα που μοίρασαν και με αυτά έπρεπε να ζήσουν τις οικογένειές τους, να καλύψουν τις ζημιές τους, τις φθορές και τα καύσιμα. Ούτε λόγος βέβαια δε μιλάμε με τέτοια ποσά ότι θα μπορούν να ανανεώσουν και το στόλο τους. Και ακόμα να πούμε ότι εάν δεν υπήρχαν και μετακινούμενοι μαθητές που καλύπτουν το 61% των εσόδων τουλάχιστον του δικού μου ΚΤΕΛ, πολλά από αυτά θα είχαν σταματήσει.

Δεν έχουν ενισχυθεί ποτέ, δεν ενισχύθηκαν ούτε και το 1995 με τον 2366/95 που καθιέρωνε το 2% για να ενισχυθούν τα ασθενέστερα ΚΤΕΛ, δεν είχαν ποτέ οι δικοί μου χρήματα από τη διάταξη αυτή και σας πληροφορώ πως το 2000 σε σχέση με το 1999 τα έσοδά τους μειώθηκαν κατά 22%, τα έξοδά τους αυξήθηκαν κατά 8% και το μείρισμά τους μοιραία ελαττώθηκε κατά 34%.

Πιστεύω ότι τέτοια ζημιά δεν έπαθαν ούτε οι επιχειρήσεις των πύργων της Νέας Υόρκης που επιλήγησαν το Σεπτέμβριο. Να το ξαναπώ άρτιο και μελετημένο καλά το νομοσχέδιο, σίγουρα όμως κάποιες βελτιώσεις θα παίρνει.

Το έχω συζητήσει και με τους ίδιους και αυτά που θα προτείνω είναι προϊόν αυτής της συνεργασίας. Στο άρθρο 3 στη μετατροπή του ΚΤΕΛ σε ανώνυμη εταιρεία δεν ξέρω εάν θα αποτελούσε σημαντικό εμπόδιο να δινόταν μία εξαμηνιαία παράταση και να μπορούσε να γίνει η μεταβολή αυτή μέχρι την 31-12-2003 και όχι την 30-6-2003.

Επίσης στο άρθρο 6 εκεί που γίνεται ιδιαίτερη αναφορά για το έργο των ΚΤΕΛ θα μπορούσε να προστεθεί και τέταρτο εδάφιο που θα κάνει ειδική αναφορά για τη μεταφορά των μαθητών της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης από τα ΚΤΕΛ. Σήμερα δεν είναι νομοθετικά κατοχυρωμένη και δημιουργεί μύρια όσα προβλήματα γιατί μπερδεύονται από πολλών τουριστικά, που εποχιακά λειτουργούν μόνο, μέχρι ιδιωτικά ΙΧ. Δημιουργούν γενικότερο πρόβλημα και στην μεταφορά των μαθητών και στα ίδια τα έσοδα των ΚΤΕΛ. Αναφέρθηκα προηγούμενα τουλάχιστον για το δικό μου το 61% των εσόδων είναι από μεταφορές μαθητών.

Θα μπορούσε, κύριε Υπουργέ, αναγνωρίζοντας και την ιδιαιτερότητα του νησιώτικου χώρου και εφαρμόζοντας και το Σύνταγμα μας όπως το τροποποιήσαμε πριν από μερικούς μήνες, να υπάρχει μια διαφοροποίηση στα ΚΤΕΛ που είναι μικρά και προβληματικά, των νησιών και το ποσό του 1,5 εκατομμυρίου που δίνεται στο άρθρο 12 να γίνει τουλάχιστον γι' αυτά τα ΚΤΕΛ δύο εκατομμύρια. Και στο άρθρο 13 στον ειδικό λογαριασμό δεν θα ήταν τίποτα αν την εισφορά στις εισπράξεις από 5% την κάναμε 6% μία ελάχιστη αύξηση που όμως αν διοχετευόταν προς τα μικρά και προβληματικά αυτά ΚΤΕΛ θα μπορούσε να τους δώσει μια ανάσα ζωής.

Ακόμα, κύριε Υπουργέ, πολύ σωστό το μέτρο που έχετε στο άρθρο 20 και που δίνει τη δυνατότητα σε μεμονωμένους αυτοκινητιστές να συμπτράπτουν και να δημιουργούν μία ανώνυμη εταιρεία μαζί με τους ΟΤΑ πρώτου και δεύτερου βαθμού και να προσπαθούν από κοινού να δώσουν λύση στο οξύτατο πρόβλημα.

Γιατί αυτό το μέτρο να μην αφορά και τα μικρά προβληματικά ΚΤΕΛ των νησιών; Άλλωστε στην Ικαρία που δεν υπάρχει ΚΤΕΛ, οι μεμονωμένοι αυτοκινητιστές είναι δέκα και στη Σάμο που υπάρχει ΚΤΕΛ είναι δεκαεπτά.

Επίσης κάθε σχετικά εύρωστο ΚΤΕΛ θα μπορούσε να υιοθετήσει ένα προβληματικό –εγώ ενδιαφέρομαι για τα νησιώτικα ΚΤΕΛ- εντάσσοντάς το στην ανώνυμη εταιρεία του και σε αντιστάθμισμα να έπαιρνε μια επιπλέον πενταετία, μέχρι το 2014, για αποκλειστική εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού του έργου.

Εύχομαι το νομοσχέδιο, που θα ψηφίσω βέβαια, να μην

περάσει απαρατήρητο μια που θα επηρεάσει εκατομμύρια πολίτες και να μην ξεχνάμε, ότι καλύτερες συγκοινωνίες είναι το προαπαιτούμενο και για οικονομική ανάπτυξη αλλά και για καλύτερη ποιότητα ζωής.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ : Επειδή κύριε Πρόεδρε τονίσατε ότι θα είστε πολύ αυστηρός στο χρόνο, θα ήθελα να ξεκινήσω με μια παρατήρηση -αλλά δεν βλέπω δυστυχώς στην Αίθουσα τον κ. Μαντέλη- σχετικά με τα όσα ανέφερε για τη δυνατότητα εξυπηρέτησης επιβατών από ΚΤΕΛ άλλου νομού σε νομούς που διέρχονται αυτά τα ΚΤΕΛ.

Πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί γιατί υπάρχουν νομοί από τους οποίους περνούν δέκα και δεκαπέντε ΚΤΕΛ. Αν αυτοί έχουν την δυνατότητα να παίρνουν επιβάτες, -αναφέρω για παράδειγμα το ΚΤΕΛ του Νομού Λάρισας- θα παίρνουν το φιλέτο τα διερχόμενα πούλμαν των άλλων ΚΤΕΛ και θα μένουν οι άγονες περιοχές για τους μετόχους και τα ΚΤΕΛ αυτών των περιοχών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι συμφωνήσαμε όλοι σε αυτήν την Αίθουσα ότι οι συγκοινωνιακές υπηρεσίες αποτελούν κοινωνικό αγαθό και ότι το κράτος υποχρεούται στα πλαίσια του κοινωνικού ρόλου που πρέπει να επιτελεί, να διασφαλίζει για τους πολίτες του το αγαθό αυτό. Μέχρι σήμερα όμως το κράτος είχε εναποθέσει αυτήν τη κοινωνική πολιτική στους μετόχους των ΚΤΕΛ όσον αφορά τις συγκοινωνίες της περιφέρειας και τις αστικές συγκοινωνίες της ελληνικής υπαίθρου. Δηλαδή το κράτος εκχώρησε στους μετόχους των ΚΤΕΛ το μονοπωλιακό προνόμιο εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου στην ελληνική περιφέρεια και εναπέθεσε σε αυτούς τη δική του υποχρέωση άσκησης κοινωνικής πολιτικής στον τομέα αυτόν.

Μέχρι σήμερα, λοιπόν, η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στηρίχθηκε ουσιαστικά από τους μετόχους των ΚΤΕΛ. Τις περισσότερες φορές οδηγούν οι ίδιοι τα οχήματά τους, τα επισκευάζουν και τα συντηρούν χωρίς να παίρνουν καμία ιδιαίτερη αμοιβή ή μισθό για τις υπηρεσίες που προσφέρουν. Εκτελούν δρομολόγια σε άγονες γραμμές με ή πολλές φορές χωρίς επιβάτες. Διακινούν επιβάτες με έκπτωση στα πλαίσια της κοινωνικής πολιτικής που πρέπει να ασκεί το κράτος όπως στρατιώτες, φοιτητές, μέλη πολύτεκνων οικογενειών, χωρίς όμως το κράτος να αναλαμβάνει το κόστος άσκησης αυτής της κοινωνικής πολιτικής, καταβάλλοντάς τους ως θα όφειλε το σχετικό αντίτιμο το οποίο επιβαρύνει μέχρι σήμερα τους μετόχους των ΚΤΕΛ. Τα δρομολόγια καθώς επίσης και η τιμολογιακή πολιτική δεν καθορίζονται από τους ίδιους τους μετόχους των ΚΤΕΛ, αλλά το κράτος έρχεται να αποφασίσει και για τα δρομολόγια αλλά και για την τιμολογιακή πολιτική, το ύψος του εισιτηρίου. Είναι δε βέβαιον ότι το αντίτιμο του εισιτηρίου με βάση τα στοιχεία που παρέθεσαν και η εισηγήτριά μας αλλά και οι προηγούμενοι ομιλητές, ουδόλως καλύπτουν τα έξοδα και το κόστος του παρεχόμενου και εκτελούμενου συγκοινωνιακού έργου.

Συνέπεια, λοιπόν, όλων αυτών και φυσικό επόμενο είναι, τα ΚΤΕΛ να λειτουργούν με πάρα πολλά προβλήματα, πολλά από τα ΚΤΕΛ να μη μπορούν να ανανεώσουν το στόλο των οχημάτων και να βελτιώσουν, ως θα όφειλαν, την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών. Το ό,τι δεν έχουν μέχρι σήμερα όλα τα ΚΤΕΛ ελλείμματα -γιατί ενδεχόμενα θα πει κανείς αφού λειτουργούν κάτω από αυτές τις δυσμενείς συνθήκες, γιατί δεν παρουσιάζουν ελλείμματα, οφείλεται κύρια στο ότι οι μέτοχοι προσφέρουν χωρίς αμοιβή τις δικές τους υπηρεσίες. Όπως είπα και πριν οδηγούν οι ίδιοι τα οχήματα, συντηρούν και επισκευάζουν οι ίδιοι τα οχήματα. Είναι βέβαιο ότι αν αμείβονταν οι οδηγοί - μέτοχοι των οχημάτων των ΚΤΕΛ δεν θα υπήρχε ούτε ένα ΚΤΕΛ στην Ελλάδα που να μην παρουσιάζει ελλειμματικό ισολογισμό.

Είναι πράγματι τραγική η κατάσταση που επικρατεί σε πολλά από τα ΚΤΕΛ. Είναι τραγική η εικόνα την οποία παρουσιάζουν ορισμένα από αυτά. Δεν είναι εικόνα κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και πραγματικά δεν πιστεύω ότι θα υπάρξει κανείς μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα που δεν θα συμφω-

νήσει ότι θα πρέπει να παρθούν κάποιες αποφάσεις για να βελτιωθεί αυτή η εικόνα, να αλλάξει η κατάσταση που επικρατεί μέχρι σήμερα, ή να εκσυγχρονιστούν τα ΚΤΕΛ, όπως συνηθίζει να βαπτίζει ή να αυτοαποκαλεί η Κυβέρνηση κάθε μεταβολή σε κάποιον τομέα.

Οι νέες ανάγκες και απαιτήσεις πρέπει να επιβάλουν στην πολιτεία να εξασφαλίζει, όπως είπε και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, για τους πολίτες μέσα μαζικής μεταφοράς που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του 21ου αιώνα, μέσα μαζικής μεταφοράς που να σέβονται τον πολίτη και να εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησής του. Σ' αυτό δεν διαφωνεί κανείς. Συμφωνούμε όλοι. Ποιος θα πληρώσει όμως το μάρμαρο; Και μπαίνει ένα ερώτημα: Όλη αυτή η κατάσταση που περιέγραψα πριν, η κατάσταση που περιέγραψαν κάποιιοι από τους συναδέλφους που μίλησαν πριν από εμένα, αλλάζει με το νομοσχέδιο; Αν νομοθετήσουμε εφάπαξ και απαντήσουμε στο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα ΚΤΕΛ ως προς την ανανέωση του στόλου, ως προς την κατασκευή σταθμών μετεπιβίβασης του επιβατικού κοινού, θα σταματήσουν αύριο να υπάρχουν τα προβλήματα ή θα σταματήσουν να επιδοτούν οι ιδιοκτήτες μέτοχοι των ΚΤΕΛ το συγκοινωνιακό έργο που επιτελείται σ' αυτές τις περιφέρειες που αναφερθήκαμε πριν;

Επιγραμματικά θα πρέπει να τονίσω ότι θα πρέπει μέσα από αυτό το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα να λυθούν οριστικά όλα τα προβλήματα τα οποία παρουσιάζονται στη λειτουργία των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών της επαρχίας. Εξ' άλλου πιστεύω ότι και ο κύριος Υπουργός δεν φιλοδοξεί νομοθετώντας εφάπαξ να απαντήσει πρόσκαιρα στο θέμα.

Ειδικότερα τα χρονικά περιθώρια για την ολοκλήρωση των διαδικασιών για την αλλαγή της μορφής είναι πολύ στενά. Η 30.9.2002 και η 30.9.2003 για να ολοκληρωθεί όλη αυτή η διαδικασία που προβλέπεται από το νομοσχέδιο είναι πολύ λίγος χρόνος, όταν ξέρουμε με τι τρόπο λειτουργεί και το ελληνικό κράτος, αλλά και κάποιες υπηρεσίες πέρα και έξω από το κράτος.

Εάν δεν δοθεί η ζητούμενη παράταση, που αναφέρθηκε και από τους συναδέλφους που μίλησαν πριν, των δύο ή του ενός χρόνου, θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, οι προθεσμίες τουλάχιστον να παραταθούν μέχρι 31.12.2002 και του 2003 αντίστοιχα για να συμπίπτουν με το τέλος της χρήσης. Αλλιώς θα είναι υποχρεωμένοι –και είναι λογικό το αίτημα αυτό– οι μέτοχοι των Κ.Τ.Ε.Λ. να κλείσουν δύο φορές μέσα στον ίδιο χρόνο τα βιβλία τους. Πιστεύω ότι τρεις μήνες παράταση για να αποφευχθεί αυτή η ταλαιπωρία δεν είναι σημαντικό θέμα.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε και δέκα δευτερόλεπτα.

Η προθεσμία εκχώρησης και εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου να παραταθεί μέχρι το 2015. Να δοθεί δηλαδή η δυνατότητα απόσβεσης. Τονίσθηκε και αναλύθηκε ήδη. Δεν θα επιμείνω περισσότερο.

Το ποσό των τριάντα δισεκατομμυρίων κρίνεται ανεπαρκές για τον εκσυγχρονισμό του συστήματος και των μέσων εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου. Αντικατάσταση οχημάτων, κατασκευή σταθμών, οργανωτικός εκσυγχρονισμός.

Επίσης, είναι ασαφής ο τρόπος διανομής των τριάντα δισεκατομμυρίων στους μετόχους. Ποιοι θα τα πάρουν; Γιατί δεν το φέρνεται εδώ αλλά το ρυθμίζετε εσείς με υπουργική απόφαση; Ζητάτε μία εξουσιοδότηση γενικού περιεχομένου.

Η εισφορά του 5% για την ενίσχυση των αδύναμων Κ.Τ.Ε.Λ. Πάλι ζητάμε από τους μετόχους των Κ.Τ.Ε.Λ. να ενισχύσουν οι ίδιοι με αυτήν την εισφορά κάποιους άλλους συναδέλφους τους. Υποχρέωση του κράτους είναι.

Ρύθμιση χρεών αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ. Πρέπει να ξεκινήσουμε από μηδενική βάση. Εκσυγχρονισμός με χρέη στην πλάτη τα οποία δημιουργήθηκαν γιατί το κράτος είχε ξεχάσει να επιτελέσει την υποχρέωση που είχε απέναντι στους πολίτες και τη μετέφερε στις πλάτες των μετόχων, δεν νομίζω ότι είναι εκσυγχρονισμός. Μιλάμε για δύο δισεκατομμύρια. Ένα τρισεκατομμύριο έφαγαν μέχρι σήμερα οι αστικές συγκοινωνίες του λεκανοπεδίου Αττικής. Και στο κάτω-κάτω της γραφής Θεού

πρόσωπο ζητούν και αυτοί που κάθονται στη δική μας ιδιαίτερη πατρίδα, γιατί έχουμε την τύχη να καταγόμαστε από την ίδια περιφέρεια.

Μειωμένα εισιτήρια. Κοινωνική πολιτική –το είπε και ο κ. Κακλαμάνης– με ξένα κόλλυβα, λένε στο χωριό μας, μνημόσυνο δεν γίνεται. Πρέπει να πληρώσετε. Το αντίτιμο του εισιτηρίου είναι διαφορετικό στην Αθήνα. Εκατόν πενήντα δραχμές είναι στην Αθήνα, ενώ στην επαρχία για την ίδια διαδρομή ο επιβάτης πληρώνει από διακόσιες πενήντα έως τριακόσιες πενήντα δραχμές. Είναι, λοιπόν, όλοι οι Έλληνες πολίτες ίσοι;

Τέλος, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε αυτό που ανέφερε ο κ. Μαντέλης. Θα δημιουργήσει τρομερά προβλήματα ιδιαίτερα στα Κ.Τ.Ε.Λ. νομών από τα οποία διέρχονται οχήματα, λεωφορεία, Κ.Τ.Ε.Λ. άλλων νομών. Και είναι πάρα πολλοί αυτοί οι νομοί που δυστυχώς θα αφανίσουν αυτά τα Κ.Τ.Ε.Λ. αν επιτραπεί κάτι τέτοιο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, όταν μιλούμε για συγκοινωνίες τότε ο κάθε Έλληνας ανασύρει από το υποσυνείδητό του, μέσα από την ψυχή του, εκείνους οι οποίοι τον εξυπηρέτησαν σε δύσκολα χρόνια, τα οποία φθάνουν μέχρι και σήμερα. Και αυτοί δεν είναι άλλοι από τους λεωφορειούχους των Κ.Τ.Ε.Λ. οι οποίοι αν καθίσουμε με κάθε δυνατή αυστηρότητα και αντικειμενικότητα να κρίνουμε τι έκαναν τόσα χρόνια, τι έκαναν μεταπολεμικά, θα δούμε ότι δεν εργάστηκαν μόνο ως επιχειρηματίες, όπως είχαν κάθε δικαίωμα γιατί αυτή ήταν και η νομική μορφή λειτουργίας των επιχειρήσεών τους. Οι λεωφορειούχοι είναι συγχρόνως και υπηρέτες του κοινωνικού συνόλου, οι οποίοι εργάζονται τουλάχιστον δύο οκτώωρα το εικοσιτετράωρο, είναι συγχρόνως οι επιχειρηματίες, οι κεφαλαιούχοι, αλλά και οι οδηγοί και οι συντηρητές, αλλά και αυτοί που καθαρίζουν τα λεωφορεία.

Μ' αυτήν, λοιπόν, την υπερπροσπάθεια και την υπερβολική, θα έλεγα, απάνθρωπη εργασία, ήταν αυτοί οι οποίοι εξυπηρέτησαν επί ζημιά της προσωπικής τους ζωής και των νομίμων κερδών που έπρεπε να έχουν έναντι άλλων εργαζομένων Ελλήνων με τις ίδιες ώρες και με τους ίδιους κόπους, ήσαν αυτοί που εξυπηρέτησαν την ελληνική κοινωνία, τους Έλληνες απανταχού της Ελλάδος χωρίς να έχουν τις αμοιβές και απολαύσεις που δικαιούνταν.

Γι' αυτό, λοιπόν, μέσα στη συνείδηση του ελληνικού λαού οι λεωφορειούχοι είναι οι αγαπημένοι τους σύντροφοι με την έννοια εκείνων, οι οποίοι ενδιαφέρθηκαν γι' αυτούς, ιδιαίτερα για τους συμπατριώτες μας, τους συμπολίτες μας που μένουν σε ακριτικές, δυσπρόσιτες, ορεινές, απομονωμένες περιοχές. Οι λεωφορειούχοι, λοιπόν, στάθηκαν δίπλα στον Έλληνα.

Και είναι γνωστό και το ξέρει ο ελληνικός λαός, κύριε Υπουργέ, ότι αυτοί οι άνθρωποι τελικά δεν αμείφθηκαν, ούτε κατά την κυριολεξία ούτε και κατά τη μεταφορική έννοια του όρου ανάλογα με την εργασία την οποία προσέφεραν. Αλλά δεν εισέπραξαν ούτε εκείνα τα ποσά, τα οποία η πολιτεία ομολογημένα, νομοθετημένα τους όφειλε. Δεν αμείφθηκαν για την εξυπηρέτηση των λεγόμενων άγωνων γραμμών, για τη μεταφορά μαθητών ή για την μειωμένη τιμή των εισιτηρίων που τους επιβλήθηκε για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Βεβαίως έπρεπε να υπάρχει αυτή η οικονομική διευκόλυνση, αλλά όχι να την πληρώνουν οι μικροεπιχειρηματίες, γιατί μικροεπιχειρηματίες είναι οι μέτοχοι των ΚΤΕΛ.

Θα περίμενε κανείς, κύριε Υπουργέ, μετά από την ικανοποίηση ορισμένων αιτημάτων των αντίστοιχων επιχειρηματιών των αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και Αττικής ότι θα φέρνατε ένα νομοσχέδιο, το οποίο εν μέρει έστω θα ικανοποιούσε τα δίκαια αιτήματα, των λεωφορειούχων, θα αποκαθιστούσε αδικίες που δεν τιμούν μία ευνομούμενη πολιτεία. Θα περίμενε κανείς ότι σήμερα, που επιτέλους το ΠΑΣΟΚ «είδε το φως το αληθινό» και εστράφη προς τη σωστή κατεύθυνση οργάνωσης της οικονομίας και της κοινωνίας στην πατρίδα μας, ότι θα τους δίνετε την προοπτική να οργανωθούν, ώστε να είναι ανταγωνι-

στικοί, ώστε να αυθυπάρξουν, ώστε να επιζήσουν και βεβαίως να αυξηθούν τις προσφερόμενες υπηρεσίες τους προς τον ελληνικό λαό.

Αντ' αυτού τι έχουμε; Έχουμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο αν κανείς το μελετήσει ξεκινώντας, από την έκθεσή της Επισημο- νικής Επιτροπής, όπως πολύ εύστοχα παρατήρησε προηγουμέ- νως ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος κ. Νικήτας Κακλα- μάνης, θα δει ότι μ' αυτό το νομοσχέδιο έχετε θέσει σε εφαρ- μογή σχέδιο και σε λίγα χρόνια -γιατί επτά χρόνια δεν είναι πολλά- οδηγείτε σε οριστική καταδίκη, καταστροφή, εξαφάνιση τους μικροεπιχειρηματίες λεωφορειούχους των ΚΤΕΛ, για δύο λόγους:

Πρώτα τους αναγκάζετε ή, αν θέλετε, τους προτρέπετε -αλλά πρόκειται περί καταναγκασμού και εξαναγκασμού- να εργα- στούν πλέον κάτω από τέτοιες προϋποθέσεις, με τέτοιες επεν- δύσεις, με τέτοιον εξοπλισμό, ώστε δεν είναι δυνατόν να περι- μένει κανείς μέσα στα επτά χρόνια που θα διαρκέσει το όποιο προνόμιο τους δίνει το νομοσχέδιο, να μπορέσουν να αποσβέ- σουν ούτε καν τις επενδύσεις που υποχρεούνται να κάνουν, πολύ λιγότερο να έχουν κι ένα λογικό και δίκαιο κέρδος.

Κύριοι Υπουργοί, είστε και οι δύο, και ο κύριος Υπουργός και ο Υφυπουργός, συνάδελφοι μηχανικοί. Θα περίμενα, λοιπόν, από σας θετική σκέψη. Και σας ερωτώ: Υπάρχει οικονομική μελέτη βιωσιμότητας των ΚΤΕΛ υπό τους όρους και τις προϋ- ποθέσεις που θέλετε να λειτουργούν; Σας ερωτώ: Υπάρχει μελέτη που να αποδεικνύει ότι με την αναμενόμενη κίνηση επι- βατών και τον αναμενόμενο βέβαιο ανταγωνισμό από άλλες μορφές συγκοινωνίας και μάλιστα κρατικής -δεν ξέρουμε τι θα γίνει με την Ολυμπιακή, υπάρχει όμως ο ΟΣΕ, υπάρχουν άλλες μορφές ιδιωτικών εταιριών- ότι θα μπορέσουν να επιβιώσουν;

Σας ερωτώ: Υπάρχει κανείς ο οποίος να μας διαβεβαιώσει ότι θα συνεχίσουν όπως θέλουν οι ίδιοι και όπως είναι αναγκαίο κοι- νωνικά, να παρέχουν κοινωνικό έργο, εξυπηρετώντας τους τέσ- σερις, πέντε, δέκα κατοίκους ακριτικών και δυσπρόσιτων περι- χών που θα μετακινούνται κάθε μέρα, οι οποίοι όμως εάν δεν έχουν και αυτή την ελάχιστη εξυπηρέτηση, τότε θα εγκαταλεί- ψουν τα ήδη ερημωμένα χωριά τους. Και τότε τι θα γίνει η ακρι- τική Ελλάδα; Γιατί η ακριτική Ελλάδα δεν είναι μόνο η νησιωτι- κή. Ακριτική Ελλάδα είναι και η ηπειρωτική Ελλάδα η οποία έχει ανάγκη και δια των συγκοινωνιών να στηρίξει τους ελάχιστους κατοίκους, να βοηθήσει τους ελάχιστους μαθητές οι οποίοι απέμειναν στην περιφέρεια. Γιατί χωρίς μαθητές δεν παραμέ- νουν οι γονείς, και χωρίς κατοίκους, εργαζομένους και διαμέ- νοντες μονίμως δεν υπάρχει εθνική κυριαρχία. Δεν υπάρχει φύλαξη συνόρων μόνο με το Στρατό και την Αστυνομία. Αυτά τα έχετε σκεφθεί; Φοβούμαι όχι. Διότι αν τα είχατε σκεφθεί θα είχατε προβλέψει αντίστοιχη επιδότηση, αντίστοιχη ενίσχυση των ΚΤΕΛ, ώστε να διατηρηθούν τα δρομολόγια προς τις αραι- οκατοικημένες περιοχές, τα οποία βεβαίως είναι καταστροφικά για τους επιχειρηματίες, οι οποίοι θα κληθούν να τα εξυπηρε- τήσουν με δική τους ζημιά. Συγχρόνως βάζετε κα τη σφήνα των ομοειδών δημοτικών επιχειρήσεων για να είναι βέβαιος και εξα- σφαλισμένος ο ανταγωνισμός των δημοτικών επιχειρήσεων.

Ερωτηθήκατε προηγουμένως, να μην το επαναλάβω, με ποια κεφάλαια, με ποια δυνατότητα, με ποια οργάνωση με ποια αξιο- πιστία η Τοπική Αυτοδιοίκηση θα έχει τη δυνατότητα να αντα- γωνιστεί ή να αναπληρώσει κάποιες συγκοινωνίες και κάποιες επικοινωνίες οι οποίες θα εξελιχθούν εις βάρος των ΚΤΕΛ.

Και έρχομαι στα ΚΤΕΟ, να πω δυο λόγια στο λίγο χρόνο που απομένει.

Κύριοι Υπουργοί και πάλι επικαλούμαι την ιδιότητά σας, των μηχανικών και σας ερωτώ: Πού είναι η θετική σκέψη που θα περίμενα να βρίσκεται στο νομοσχέδιο; Λέτε ότι θέλετε να εκσυγχρονίσετε τα κρατικά ΚΤΕΟ και να δώσετε τη δυνατότητα να λειτουργήσουν ιδιωτικά. Με ποια ISO και ποιοι θα είναι εκεί- νοι οι αξιόπιστοι φορείς, οι ενημερωμένοι, αλλά και ακέραιοι κρατικοί φορείς οι οποίοι θα ελέγξουν τη λειτουργία των ιδιωτι- κών αυτών ΚΤΕΟ; Διότι βεβαίως πρώτοι εμείς είμαστε θιασώτες της ελεύθερης οικονομίας και βεβαίως αισθανόμαστε προσπα- θείτε να μας μιμηθείτε. Όμως, σας διαφεύγει, επειδή ίσως δεν τα πιστεύετε κατά βάθος όλα αυτά. Σας διαφεύγει ότι στην

ελεύθερη οικονομία πρέπει να υπάρχει ένας αυστηρός δίκαιος, επιβεβλημένος κρατικός έλεγχος, ώστε να αποφύγουμε κάποι- ες αυθαιρεσίες των ελευθέρων επαγγελματιών και επιχειρημα- τιών. Δεν προβλέπεται τίποτε απ' όλα αυτά. Δυστυχώς, καμία πρόβλεψη, καμία διασφάλιση, καμία κατοχύρωση στο νομοσχέ- διο το οποίο σήμερα συζητάμε.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ για την κατανόη- σή σας, με τις επικεφαλίδες τριών προτάσεων:

Πρώτον, σκεφθείτε και συνεκτιμήσετε τη λειτουργία και άλλων συγκοινωνιακών φορέων εκτός απ' αυτούς τους οποίους διαλαμβάνει το παρόν νομοσχέδιο και οι οποίοι ούτως ή άλλως υφίστανται. Προβλέψτε συγκεκριμένους τρόπους λειτουργίας και επιβίωσης και των νομίμων αυτών επιχειρήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν θα σας δώσω άλλο χρόνο, κύριε Χαϊτίδη. Σας παρακαλώ επιγραμματικά, το δεύτερο και το τρίτο.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ : Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Παρακα- λώ να δεχθείτε μια παράταση του χρόνου λειτουργίας των ανα- νύμων εταιριών προς τις οποίες ωθείτε τους ιδιοκτήτες λεω- φορειούχους τουλάχιστον κατά πέντε χρόνια. Διότι διαφορετι- κά θα τους οδηγήσετε να δημιουργήσουν ένα στόλο μεταχειρι- σμένων αυτοκινήτων τα οποία παρά την όποια συντήρηση υπο- στούν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Χαϊτίδη.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ : ...δεν θα παρέχουν τις απαιτούμενες για μια σύγχρονη Ελλάδα, ευρωπαϊκή Ελλάδα, προϋποθέσεις ασφαλούς διακίνησης των πολιτών. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Τσιπλάκης.

Ο κ. Δαβάκης.

Ο κ. Λεονταρίδης έχει το λόγο.

ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΛΕΟΝΤΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρία και κύρι- οι συνάδελφοι, οι διαπιστώσεις που κάνετε στην εισηγητική έκθεση σας στο σχέδιο νόμου, για τις αδυναμίες που υπάρχουν σήμερα στο έργο των ΚΤΕΛ, δυστυχώς, δεν εξασφαλίζουν με τις λύσεις που μόνο εσείς επικαλείσθε, διότι η εξυπηρέτηση του πολίτη κατά κύριο λόγο, από τις υπηρεσίες συγκοινωνίας των ΚΤΕΛ, η βιωσιμότητα των ΚΤΕΛ και το οργανωτικό πλαίσιο που είναι αλληλένδετα μεταξύ τους για σωστές συγκοινωνίες, δεν επιτυγχάνονται εάν δεν ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα.

Οι αστικές συγκοινωνίες και οι υπεραστικές συγκοινωνίες όλα τα προηγούμενα χρόνια κάτω από αντίξοες συνθήκες και επικίνδυνες συνθήκες, όπως το κακό οδικό δίκτυο, ιδίως το επαρχιακό, οι άγονες γραμμές σε ορεινές περιοχές, προσέφε- ραν σημαντικό έργο στην εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Η αποστολή των ΚΤΕΛ όλα αυτά τα χρόνια ήταν και είναι να εκτελούν συγκοινωνιακό έργο στον αστικό, νομαρχιακό και εθνικό χώρο, εξυπηρετώντας όλα τα κοινωνικά στρώματα, αλλά κυρίως τις λαϊκές τάξεις, όπως τους εργάτες, τους φοιτητές, τους στρατιώτες, τους μαθητές, τους πολύτεκνους, τα άτομα με ειδικές ανάγκες κλπ., όλους αυτούς δηλαδή που δεν είχαν το αναγκαίο εισόδημα ώστε να αντεπεξέλθουν, όπως είχαν άλλοι Ι.Χ. τα παλιά χρόνια.

Η παροχή των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών γίνεται σήμερα από τα εξήνα υπεραστικά και τα τριάντα τρία αστικά ΚΤΕΛ, χωρίς την καταβολή οποιασδήποτε επιδότησης. Οι υπο- δομές των εγκαταστάσεων των σταθμών σε πολλές περιοχές είναι πράγματι τριτοκοσμικές και ανύπαρκτες από πλευράς σύγχρονων εγκαταστάσεων και χώρων, χώρων υποδοχής και χώρων καθαριότητας. Εξασφαλίζονται όμως με το νέο αυτό θεσμικό πλαίσιο πηγές χρηματοδότησης και κίνητρα επαρκή, τη στιγμή που τα επαρχιακά αστικά ΚΤΕΛ έχουν τεράστια οικονο- μικά προβλήματα; Δεν μπορεί να υπάρχει αυτή η άνιση μετα- χείριση μεταξύ Αθήνας και επαρχίας ενώ οι ανάγκες είναι ίδιες ή και μεγαλύτερες ακόμη στην επαρχία.

Η κάλυψη των πάσης φύσεως μειωμένων εισιτηρίων είναι πρωταρχική ανάγκη για τα αστικά ΚΤΕΛ, αφού η χρήση τους είναι συχνότατη. Επειδή όμως αυτό δημιουργεί τεράστια λει- τουργικά έξοδα είναι αδύνατο να επαρχιακά ΚΤΕΛ να κρατούν στην κυριολεξία μια δυσβάστακτη συγκοινωνία, έπειτα από τόσες πολλές συγκυρίες ιδίως τα τελευταία χρόνια, όπως συνε-

χής αύξηση των πετρελαίων, αύξηση του αριθμού των Ι.Χ. υπογεννητικότητα, ερήμωση της υπαίθρου, ιδίως στις παραμεθόριες περιοχές. Και εσείς με αυτό το νομοσχέδιο δεν προβλέπετε το αύριο γι' αυτά, αλλά τους φορτώνετε μόνο με υποχρεώσεις.

Όπως είπαν και άλλοι συνάδελφοι, χρειάζεται επιδότηση του εισιτηρίου για να επιβιώσουν. Κατά τη γνώμη μας δεν μπορεί να επενδύσει μέτοχος ή οποιοσδήποτε σε μια επιχείρηση η οποία έχει ημερομηνία λήξεως μετά από οκτώ χρόνια. Θα πρέπει να επανεξετασθεί το θέμα αυτό με την παράταση του χρόνου αυτού. Ακόμη υπάρχει αδυναμία να υλοποιηθεί σε μια τριετία ο εκσυγχρονισμός των μέσων και των υποδομών, δηλαδή σταθμοί, τα πρακτορεία, η μηχανοργάνωση, ο εξοπλισμός, τα συστήματα κλιματισμού που λέτε, που είναι υποχρεωτικά, η ανανέωση του στόλου με αυτές τις υπάρχουσες χρηματοδοτήσεις που αναφέρονται ύψους 30 δισεκατομμυρίων αφού πάλι όλο το βάρος θα πέσει στους ιδιοκτήτες και μετόχους με επιβάρυνση πολλών δισεκατομμυρίων δραχμών.

Γενικά, κύριε Υπουργέ, υπάρχουν πολλές αδυναμίες και ασάφειες στο υπό ψήφιση νομοσχέδιο οι οποίες επισημαίνονται και από την Πανελλαδική Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αστικών Λεωφορείων και από τα διοικητικά συμβούλια των αστικών επαρχιακών ΚΤΕΛ όπως είναι και τα αστικά ΚΤΕΛ του Νομού Σερρών, που πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη για να εξασφαλίσουμε και σωστές υπηρεσίες στους πολίτες με ασφάλεια στη μετακίνησή τους που είναι αυτός ο πρωταρχικός σκοπός, αλλά και να αποτρέψουμε υπερχρέωση των ΚΤΕΛ και των μετόχων τους. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Κουρουμπλής. Ο κ. Καψής.

Ο κ. Καρασιμάνης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι γνωστό ότι οι μαζικές (δημόσιες) μεταφορές μιας χώρας δείχνουν το επίπεδο διαβίωσης των πολιτών, αλλά συγχρόνως εκφράζουν και την ποιότητα και τον πολιτισμό, καθώς και την ανάπτυξη αυτής της χώρας. Οι νέες ανάγκες και απαιτήσεις επιβάλλουν στην πολιτεία να εξασφαλίσει για τους πολίτες μέσα μαζικής μεταφοράς που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις. Δηλαδή, να τους εξασφαλίσει ασφάλεια και ποιότητα στη μετακίνησή τους, στον αστικό, στο νομαρχιακό και στον εθνικό χώρο.

Η παροχή, λοιπόν, των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών γίνεται σήμερα με τα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ. Κι εδώ αρχίζει ακριβώς ο χορός του παραλόγου. Εδώ αρχίζουν οι μεγάλες αδικίες. Εδώ καταργείται το κράτος δικαίου. Εδώ καταργείται η ισονομία και η ισοπολιτεία. Εδώ έχουμε τους πατρικίους και τους πληβείους. Πατρικίοι είναι οι κρατικοδίαιτοι αμαρτωλοί συγκοινωνιακοί φορείς των Αθηνών και πληβείοι είναι τα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ. Κι εξηγούμαι:

Από τα επίσημα στοιχεία των αρμοδίων Υπουργείων προκύπτει ότι ο κρατικός προϋπολογισμός επιβαρύνεται ετησίως με 60 δισεκατομμύρια τουλάχιστον για την επιχορήγηση των αστικών συγκοινωνιών των Αθηνών, πέρα βεβαίως από τα εκατοντάδες δισεκατομμύρια που έχει συσσωρεύσει η κακοδιαχείριση και τα οποία επίσης επιβαρύνουν τον προϋπολογισμό, δηλαδή τον Έλληνα φορολογούμενο. Περιέργως δεν έχουν την ίδια γενναιόδωρη μεταχείριση και οι υπεραστικές συγκοινωνίες, δηλαδή τα ΚΤΕΛ, που εξυπηρετούνται από βιοπαλαιστές, ιδιοκτήτες οδηγών λεωφορείων. Οι άνθρωποι αυτοί επιτελούν σημαντικότερο κοινωνικό έργο – το ακούσαμε από τους συναδέλφους και δεν χρειάζεται να το αναφέρω κι εγώ – συχνά υπό συνθήκες αντίξοες, ενίοτε και επικίνδυνες, ιδιαίτερα σε περιοχές ακριτικές και «δύσκολες» όπως, επί παραδείγματι στο Νομό Πέλλας με ένα άθλιο οδικό δίκτυο, με άγονες γραμμές δρομολογίων. Συνθήκες που σε πολλές περιπτώσεις κάνουν τη δουλειά τους ασύμφορη και πολλές φορές και ζημιολόγη, ενώ και μετά την αποχώρησή τους υποχρεώνονται να επιβιώσουν με συντάξεις λίγων δεκάδων χιλιάδων δραχμών.

Η πρακτική αυτή των δύο μέτρων και δύο σταθμών συνιστά κραυγαλέα αδικία σε βάρος μιας μεγάλης κατηγορίας επαγ-

γελματιών, που εργάζονται σκληρά και ευσυνειδήτα, με συνέπεια πολλοί εξ αυτών να προσανατολίζονται να εγκαταλείψουν τη δουλειά τους και να στραφούν σε αναζήτηση άλλης απασχόλησης με προφανείς τις επιπτώσεις ενός τέτοιου ενδεχόμενου για τις τοπικές κοινωνίες.

Και σας ρωτώ, κύριε Υπουργέ: Ποιοι είναι οι λόγοι που δικαιολογούν αυτήν την άνιση μεταχείριση ανάμεσα στους φορείς των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας και σε εκείνες των άλλων περιοχών; Είναι μέσα στις προθέσεις σας η λήψη μέτρων για την ενίσχυση των υπεραστικών και αστικών ΚΤΕΛ, ώστε να συνεχίσουν να προσφέρουν απρόσκοπτα τις υπηρεσίες τους ιδιαίτερα στις απομακρυσμένες, προβληματικές και ευαίσθητες περιοχές; Από το νομοσχέδιο δεν φαίνεται τέτοια πρόθεση, διότι τα οικονομικά κίνητρα δεν επαρκούν για τον εκσυγχρονισμό των ΚΤΕΛ. Το ποσό που διατίθεται για ανανέωση των λεωφορείων είναι πενιχρό και από κίνητρο μεταβάλλεται σε αντικίνητρο. Τουλάχιστον να διπλασιασθεί, αν θέλουμε να προσφέρουμε αναβαθμισμένες υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό.

Η εννεαετής παραχώρηση που προβλέπεται από το νομοσχέδιο, δεν δικαιολογεί αποσβέσεις και επενδύσεις. Πρέπει, λοιπόν, η διάρκεια να καθοριστεί τουλάχιστον για μία εικοσαετία.

Ακόμα, το χρονικό διάστημα εκσυγχρονισμού των ΚΤΕΛ είναι μικρό. Θα πρέπει να δοθεί τουλάχιστον παράταση μέχρι το 2003, έτσι ώστε όλα τα λεωφορεία να εξοπλιστούν με σύγχρονα μέσα. Είναι δυνατόν τα επαρχιακά ΚΤΕΛ να κρατούν στη κυριολεξία μια δυσβάσταχτη συγκοινωνία, έπειτα από τόσες συγκυρίες, αύξηση πετρελαίων, ανταλλακτικών ασφάλισης κλπ και εμείς μέσα από αυτό το νομοσχέδιο να μην προβλέπουμε το αύριο γι' αυτά, αλλά να τους επιβάλλουμε μόνο υποχρεώσεις;

Από την άλλη πλευρά, υπάρχει μία άλλη κραυγαλέα αδικία. Ακόμη εξακολουθούν να είναι απλήρωτα τα υπεραστικά ΚΤΕΛ για τη μεταφορά των μαθητών, ενώ «τρέχουν» οι υποχρεώσεις τους και δυστυχώς ακόμα η πολιτεία δεν έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της. Για μένα είναι ηθικά ανεπίτρεπτο σε μία ευνομούμενη πολιτεία να επικρατούν δύο μέτρα και δύο σταθμά. Είναι απαράδεκτο οικονομικά ο κρατικός προϋπολογισμός να επιχορηγεί τις «αμαρτωλές» αστικές συγκοινωνίες των Αθηνών και από την άλλη πλευρά να μην καταβάλει τα δεδουλευμένα της περσινής χρονιάς στα λεωφορεία και τα ταξί που εκτελούν με συνέπεια και σε καθημερινή βάση το έργο της μεταφοράς όλων των βαθμίδων (Δημοτικό, Γυμνάσιο, Λύκειο ΑΜΕΑ). Δικαιολογημένα διαμαρτύρονται για την συμπεριφορά της πολιτείας απέναντί τους.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, έρχομαι σε ένα άλλο θέμα, στο θέμα των αλκοτέστ. Σωστά προβλέπετε πρόστιμα στους παραβάτες, όμως στην πραγματικότητα τιμωρείτε, κύριε Υπουργέ, το αυτοκίνητο, διότι υπάρχουν περιπτώσεις που οι ιδιοκτήτες αγνοούν ότι το αυτοκίνητό τους το πήρε κάποιο μέλος της οικογένειας. Δεν δόθηκε με την άδειά τους και την άλλη μέρα το πρωί βλέπουν να τους αφαιρούνται οι πινακίδες και η άδεια κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους, να μην μπορούν να πάνε στη δουλειά τους. Αυτό το πράγμα θα πρέπει να το δείτε. Τα πρόστιμα να είναι αυτά που βάζετε, αλλά να μην τιμωρείτε το αυτοκίνητο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα πρέπει στο θέμα του αλκοτέστ να βάλουμε και τον παράγοντα αντοχής του κάθε ατόμου, διότι άλλος με ένα ποτηράκι έχει άλλα αντανκλαστικά και άλλος με πέντε ποτηράκια έχει καλύτερα αντανκλαστικά.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουν τελειώσει οι πρωτολογίες. Υπάρχει κανείς εκ των συναδέλφων που θέλει να δευτερολογήσει;

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Εξαρτάται από το αν αυτά που θα πει ο κύριος Υπουργός θα χρειαστούν απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Αν ο κύριος Υπουργός θέλει να συμπληρώσει πάνω σε αυτά τα οποία είπατε, θετικά. Από εκεί και πέρα, εάν νομίζετε ότι δεν θα σας ικανοποιήσει, θα πάρετε το λόγο, κύριε Κακλαμάνη, και θα πείτε αυτά που θέλετε να πείτε.

Κοιτάξτε την παράταση, κύριε Υπουργέ. Είναι μία πρόταση θετική.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχήν θα ήθελα να αναφερθώ πάρα πολύ σύντομα στην έκθεση του Επιστημονικού Συμβουλίου. Η έκθεση αυτή έχει μία σειρά από παρατηρήσεις, πολλές από τις οποίες ήδη έχουν ενσωματωθεί στο σχέδιο νόμου. Ήταν κοινές παρατηρήσεις με αυτές τις ΚΕΝΕ, που το σύνολό τους έχει αντιμετωπισθεί και έχει ενσωματωθεί. Βεβαίως πήραμε σήμερα το απόγευμα την έκθεση...

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Αν δεν απατώμαι η έκθεση φτιάχνετε μετά τη συζήτηση στην επιτροπή. Πότε την ενσωματώσατε και δεν μας το είπατε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έχει γίνει η συζήτηση, η οποία κράτησε τέσσερις πλήρεις συνεδριάσεις. Θα τη δείτε την έκθεση της ΚΕΝΕ. «Κυριακή κοντή γιορτή».

Το δεύτερο είναι ότι μία σειρά από επιπλέον παρατηρήσεις που γίνονται –πήραμε σήμερα το απόγευμα αυτήν την έκθεση– θα τις μελετήσουμε και θα τις ενσωματώσουμε. Ήδη πρόχειρα μπορώ να σας πω ότι στο άρθρο 3 η διατύπωση έχει γίνει κατόπιν υποδείξεως της ΚΕΝΕ και υπάρχουν κάποια θέματα διευκρινίσεων στο άρθρο 5. Εάν διαβάσετε, όμως, προσεκτικά την έκθεση θα δείτε ότι τα περισσότερα είναι θέματα διευκρινίσεων. Δεν υπάρχει πουθενά θέμα συνταγματικότητας και πιστεύω ότι θα έχουμε τη δυνατότητα στις επόμενες δύο μέρες να έχουμε μία σειρά από παρατηρήσεις, οι οποίες θα ενσωματωθούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Στη συζήτηση των άρθρων. Ανάλογα με τη συζήτηση των άρθρων θα το δείτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μια άλλη παρατήρηση που θα ήθελα να κάνω είναι η εξής: Επώθηκε αρκετές φορές από αρκετούς συναδέλφους, από τον κ. Κακλαμάνη, ότι υπάρχει πολύ μεγάλος αριθμός αποφάσεων παραγώγου δικαίου. Εδώ το Επιστημονικό Συμβούλιο και η ΚΕΝΕ έκαναν την παρατήρηση ότι το νομοσχέδιο είναι ήδη λεπτομερές. Δεν ξέρω μέχρι που μπορεί να φθάσει κανείς –εγώ καλόπιστα το λέω– αλλά πιστεύω ότι είναι πράγματα τα οποία δεν μπορούμε να τα περιγράψουμε μέσα σ' ένα σχέδιο νόμου, ιδίως όταν ένας νόμος έχει τέτοια τεχνικά στοιχεία, όπως έχει αυτό το νομοσχέδιο.

Ο κ. Κακλαμάνης έκανε μια παρατήρηση για το πλαφόν. Θεωρώ ότι έχει δίκιο. Πρέπει να βάλουμε πλαφόν. Κάντε μας προτάσεις μέχρι που μπορούμε να πάμε. Πιστεύω ότι πρέπει να είναι ένας εύλογος αριθμός. Να μην είναι ένα. Να είναι παραπάνω. Η πρόθεση προφανώς είναι να υπάρχει μια αγορά, η οποία να λειτουργεί με ανταγωνισμό και όχι να έχουμε μια αγορά μπλοκαρισμένη.

Υπήρξε μια δεύτερη παρατήρηση του κ. Αγγελόπουλου για μια επέκταση της χρονικής περιόδου, ώστε να έχουμε σύμπτωση του κλεισίματος της χρήσης. Είναι λογική παρατήρηση και την κάνω αποδεκτή προκειμένου με μία διαδικασία να έχουμε την ολοκλήρωση της χρήσης.

Υπήρξε η παρατήρηση από πολλούς συναδέλφους για τις ρυθμίσεις για τα ασφαλιστικά ταμεία. Πριν έρθει το νομοσχέδιο στη Βουλή όταν επρόκειτο να υπογραφεί από τον συναρμόδιο Υπουργό Εργασίας έγινε μια εκτενέστατη συζήτηση. Ο Υπουργός Εργασίας είπε ότι είναι ένα θέμα που θα το αντιμετωπίζε με ένα νομοσχέδιο του που ετοιμαζόταν. Πιστεύω ότι το Υπουργείο Εργασίας θα μπορεί να κάνει μια αντιμετώπιση του θέματος. Το Υπουργείο Μεταφορών θεωρεί ότι πρέπει να δούμε πολύ προσεκτικά το θέμα των ρυθμίσεων.

Τέλος θέλω να πω ότι δεν πρέπει να προσπαθούμε να είμαστε ευχάριστοι με όλους. Έχουμε και μια ευθύνη. Για πρώτη φορά κάνουμε μια ουσιαστική προσπάθεια ενίσχυσης των ΚΤΕΛ. Τώρα στο ότι τα δισεκατομμύρια είναι τριάντα και δεν είναι πενήντα δύο, θα μπορούσα να πω ότι ίσως έπρεπε να είναι εβδομήντα δύο. Προφανώς κανείς δεν μπορεί να έχει τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει τη διεκδίκηση, την αναμονή ενός κλάδου. Αυτό το πράγμα ποτέ δεν θα τελειώνει. Το κάνουμε αυτό όχι υπέρ μιας κατηγορίας επιχειρηματιών, αλλά υπέρ του κοι-

νωνικού συνόλου, υπέρ των χρηστών.

Πιστεύουμε ότι είναι ουσιαστικά τα κίνητρα που δίνουμε και ότι θα τύχουν χρήσης. Αυτό θα αποδείξει και την ορθότητα του νομοσχεδίου.

Όσον αφορά το θέμα της ΕΡΓΟΣΕ, έχω βγάλει μια ανακοίνωση στην οποία τοποθετώ όλο το θέμα σε σχέση με τον κ. Μπαρνιέ. Τη Δευτέρα θα έχουμε τη δυνατότητα να συζητήσουμε στην Αίθουσα αναλυτικά αυτό το θέμα.

Θέλω να ευχαριστήσω ειλικρινά όλους τους συναδέλφους διότι έκαναν γόνιμες παρατηρήσεις. Κάποιες απ' αυτές θα ενσωματωθούν στο νομοσχέδιο. Έτσι θα κάνουμε ένα θετικό βήμα στο θέμα των ΚΤΕΛ και στο θέμα των ΚΤΕΟ.

Ο κ. Κακλαμάνης τέλος έκανε μια παρατήρηση για ουσίες ανιχνεύσιμες στα ούρα. Πιστεύω ότι δεν είμαστε έτοιμοι να προχωρήσουμε σε κάτι τέτοιο. Το θέμα είναι πολύπλοκο. Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός ουσιών. Ο προσδιορισμός τους δεν είναι εύκολος. Δεν μπορεί να γίνει παρά μόνο από πολύ εξειδικευμένο προσωπικό. Και βέβαια η έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής λέει, ότι η στάθμισή του μεγίστου κοινωνικού συμφέροντος προς αποφυγή δυστυχημάτων που είναι δυνατόν να προκληθούν από όσους οδηγούν υπό την επίδραση οινοπνεύματος είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι δικαιολογεί τη ρύθμιση. Πρέπει να πάρουμε μια απόφαση για να κάνουμε μια ρύθμιση.

Να σας πω κάτι πολύ απλό. Εάν ο καθένας αρνείται το αλκοτέστ έτσι όπως γίνεται και οχυρωθεί πίσω από ένα νομικισμό εδώ και παρεί η όλη υπόθεση. Εάν έχουμε έναν αριθμό ατόμων που πρέπει να μεταφερθεί σ' ένα κέντρο για να γίνουν αιμοληψίες, η μεταφορά τους θα κρατήσει παραπάνω από δύο ώρες. Μέχρι τότε δεν θα έχει παραμείνει αλκοόλ στο αίμα. Εμείς έχουμε υποχρέωση να προστατεύσουμε το κοινωνικό σύνολο. Δεν το κάνουμε για τιμωρία ή για ποινή ή για οτιδήποτε άλλο. Τα άτομα τα οποία καταναλώνουν οινοπνευματώδεις ουσίες είναι κυρίως νεαρές ηλικίες και εκεί έχουμε τη μεγαλύτερη θνησιμότητα.

Η στατιστική λέει ότι τα βράδια στις αστικές περιοχές υπάρχει το μεγαλύτερο ποσοστό θανατηφόρων ατυχημάτων από τους ανθρώπους που έχουν πιεί. Αυτούς προσπαθούμε να προστατέψουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Γκελεστάθης ζήτησε το λόγο.

Ορίστε, κύριε Γκελεστάθη, έχετε το λόγο για δύο λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή ο κύριος Υπουργός λέει ότι για πρώτη φορά λαμβάνονται μέτρα για την βοήθεια του έργου των ΚΤΕΛ, θέλω να παρατηρήσω ότι αντίθετα η παράταξη του ΠΑΣΟΚ από το 1982 μέχρι το 1989 είχε πάρει μια σειρά μέτρων, για την εξόντωση των ΚΤΕΛ. Γι' αυτό δεν υπάρχει καμία αμφιβολία!

Εμείς στα τριάντα χρόνια που ήμασταν στη κυβέρνηση πήραμε μια σωρεία μέτρων θετικών για την εξυγίανση και τη σωστή λειτουργία των ΚΤΕΛ που πραγματικά επιτελούν ένα μεγάλο κοινωνικό έργο. Αυτό είναι γνωστό σε όλους.

Ήθελα, όμως, μια και ο κύριος Υπουργός είπε ότι θα ασχοληθεί με όσα ακούστηκαν και θα κάνει ορισμένες παρατηρήσεις, να αναφερθώ στην παράγραφο 1 του άρθρου 28 η οποία λέει το εξής: «Στον πρόεδρο, στον αντιπρόεδρο και τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου κάθε ΚΤΕΛ καταβάλλεται μηνιαία αποζημίωση η οποία βαρύνει τον προϋπολογισμό των ΚΤΕΛ και καθορίζεται από τη γενική συνέλευση». Νομίζω ότι θα πρέπει να θεσμοθετηθεί αντί αυτής της διατύπωσης, η εξής: «Οι μετά την 31η Δεκεμβρίου 1977 διατελέσαντες πρόεδροι του διοικητικού συμβουλίου κάθε αστικού ή υπεραστικού ΚΤΕΛ, καθώς και οι εφεξής διατελούντες επί δύο τουλάχιστον τριετίες, λαμβάνουν μηνιαία χορηγία μετά τη συμπλήρωση του εξηκοστού έτους της ηλικίας τους η οποία θα βαρύνει τα γενικά έξοδα του ΚΤΕΛ εφόσον παραμένουν μέτοχοι αυτού. Το ύψος της χορηγίας δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο του ημίσεως των αποδοχών του εν ενεργεία προέδρου του ΚΤΕΛ». Έτσι νομίζω ότι θα δοθεί ένα κίνητρο εκ των μετόχων κάθε ΚΤΕΛ εκείνοι οι οποίοι μπορούν δραστηριοποιούμενοι να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στη διοίκηση του ΚΤΕΛ, να αναλαμβάνουν τα καθήκοντα αυτά.

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

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, η εντύπωση που μου δίνετε είναι εξαιρετική, δημοκρατικότητα, συναινετική. Είναι σπανία εδώ! Το λέω με ελεύθερη τη καρδιά και με έναν τόνο υπερηφάνειας για το κόμμα μου. Αυτή είναι η εικόνα της Κυβέρνησης στο Κοινοβούλιο, κατά την ταπεινή μου άποψη, γιατί εδώ σμιλεύεται και σαν διαπαιδαγώγηση η συναίνεση που καλλιεργεί πέραν της ελπίδας για καλύτερες συνθέσεις και επιλογές, επομένως και την διαπαιδαγώγηση για εθνική συνεννόηση στα σοβαρά ζητήματα που την έχει απόλυτα ανάγκη η πατρίδα μας.

Έτσι ψηφίζω με διπλή χαρά το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις», έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία επί της αρχής.

Έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τρίτης 16 Οκτωβρίου 2001 και της Τετάρτης 17 Οκτωβρίου 2001 και ερωτάται το Σώμα αν επικυρώνεται.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς τα Πρακτικά της Τρίτης 16 Οκτωβρίου 2001 και της Τετάρτης 17 Οκτωβρίου 2001 επεκυρώθησαν.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε σ' αυτό το σημείο να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 00.39' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα ημέρα Τετάρτη 31 Οκτωβρίου 2001 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: α) συζήτηση επίκαιρων ερωτήσεων και β) συζήτηση επερώτησης Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

