

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΣΤ'

Τρίτη 6 Νοεμβρίου 2001 (απόγευμα)

Αθήνα, σήμερα στις 6 Νοεμβρίου 2001, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.15' 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 το Γραμματέα της Βουλής κ. Άγγελο Τζέκη, Βουλευτή Β' Θεσσαλονίκης, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Κονίστρων του Νομού Εύβοιας ζητεί να ενταχθεί στη μελέτη αξιοποίησης του ορεινού όγκου της Κεντρικής Εύβοιας.

2) Ο Βουλευτής Έβρου κ. ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Βύσσας του Νομού Έβρου ζητεί την ένταξη του σε πρόγραμμα επιχορηγήσεων για τη συντήρηση των αθλητικών του εγκαταστάσεων.

3) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Πετρούπολης Αττικής ζητεί την εκτέλεση έργων αποκατάστασης των ζημιών που προκλήθηκαν στους Δήμους της Δυτικής Αττικής από το σεισμό της 7ης/9/99.

4) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ και ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αλιευτικός Αγροτικός Συνεταιρισμός Γρι-Γρι Σαλαμίνας ο «'Αγ. Ανδρέας» ζητεί να αναφέρεται στα νωπά ψάρια εισαγωγής ο τόπος προέλευσής τους.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 910/7-8-01 ερώτηση ΑΚΕ 107 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 31709/28-8-01 έγγραφο από την Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση – ΑΚΕ 910/107/7-8-01 που κατέθηκε από τον Βουλευτή κ. Δ. Τζαμπζή και αφορά τη σύσταση πολιτικού κόμματος με την ονομασία «**Βουλγαρικά ανθρώπινα δικαιώματα στην Μακεδονία**», σας πληροφορούμε τα εξής:

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 παρ. 1 του Συντάγματος «Ελληνες πολίτες που έχουν το εκλογικό δικαίωμα, μπορούν ελεύθερα να ιδρύουν και να συμμετέχουν σε πολιτικά δικαιώματα, που η δράση τους οφείλει να εξυπηρετεί την ελεύθερη λειτουργία του δημοκρατικού πολιτεύματος».

Επίσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 του Ν.Δ. 59/74, «τα πολιτικά κόμματα, υφιστάμενα ή εφεξής ιδρυόμενα, υποχρεούνται όπως προ της αναλήψεως οιασδήποτε δραστηριότητας, καταθέσουν εις τον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου δήλωσιν του Αρχηγού ή της Διοικούσης Επιτροπής αυτών, περιλαμβάνουσιν, **ότι οι αρχαί του κόμματος αντιτίθενται προς πάσαν ενέργειαν αποσκοπούσαν εις την βία κατάληψιν της εξουσίας ή την ανατροπήν του ελεύθερου δημοκρατικού πολιτεύματος**».

Ακόμη σας γνωρίζουμε ότι, το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, απλά τηρεί ΠΙΝΑΚΑ στον οποίο καταχωρούνται οι δηλώσεις που κατατέθηκαν στην Εισαγγελία του Αρείου Πάγου, για τη σύσταση ή επαναιτιουργία πολιτικών κομμάτων, σύμφωνα με το ανωτέρω Ν.Δ.

Όπως προκύπτει από τον πίνακα του αρχείου μας, ο αύξων αριθμός κατάθεσης της δήλωσης του εν λόγω κόμματος είναι 577 επί συνόλου 602 δηλώσεων που έχουν κατατεθεί από το 1974 μέχρι και σήμερα.

Συνημμένα επισυνάπτονται τα σχετικά έγγραφα.

Η Υπουργός
ΒΑΣΩ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ»

2. Στην με αριθμό 921/9-8-01 ερώτηση – ΑΚΕ 110 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 24762/30-8-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης – ΑΚΕ 921/110/9-8-01 που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Ε. Χαϊτίδης, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Η διαδικασία νομιμοποίησης των οικονομικών μεταναστών είναι σε εξέλιξη. Ως εκ τούτου δεν υπάρχουν ακόμη οριστικά στοιχεία για το πόσοι, τελικά, από τους ενδιαφερόμενους θα λάβουν την προσωρινή άδεια παραμονής.

2. Για το ερώτημα 1 αρμόδιο να απαντήσει είναι το συνεργαζόμενο Υπουργείο Εξωτερικών.

3. Για τα ερωτήματα 5 και 6 αρμόδιο να απαντήσει είναι το συνεργαζόμενο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΪΣΕΡΛΗΣ»

3. Στην με αριθμό 928/9-8-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32137/29-8-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 928/9-8-01 των Βουλευτών κυρίων Σ. Στριφτάρη και Π. Κοσιώνη, και σύμφωνα με σχετικό έγγραφο της Περιφέρειας Ηπείρου, σας πληροφορούμε ότι αναφορικά με την ποιότητα του πόσιμου νερού στο Δήμο Πέτας Άρτας, ο Δήμος καθώς και η Διεύθυνση Υγείας – Πρόνοιας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Άρτας έχουν προβεί στις απαραίτητες ενέργειες, από τις οποίες διαπιστώνεται ότι το νερό πληροί τους όρους της Α5/288/86 υπουργικής απόφασης από μικροβιολογικής άποψης, σύμφωνα με την από 7-8-01 έκθεση αποτελεσμάτων εξέτασης των δειγμάτων νερού, που συντάχθηκε από το Κεντρικό Εργαστήριο Δημόσιας Υγείας του Υπουργείου Υγείας Πρόνοιας.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΪΣΕΡΛΗΣ»

4. Στην με αριθμό 931/10-8-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 24761/30-8-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 931/113/10-8-2001 που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κος Ευγένιος Χαϊτίδης σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Η διαδικασία νομιμοποίησης των οικονομικών μεταναστών είναι σε εξέλιξη. Ως εκ τούτου δεν υπάρχουν ακόμη οριστικά στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των αλλοδαπών που τελικά θα παραμείνουν στη χώρα.

Από 2-6-2001 έως 2-8-2001 που εφαρμόστηκε η διαδικασία καταγραφής και νομιμοποίησης των παράνομων αλλοδαπών υποβλήθηκαν στα κατά τόπους κέντρα καταγραφής 350.000 περίπου αιτήσεις.

2. Οι οικονομικοί μετανάστες μπορούν να ανανεώσουν την άδεια παραμονής τους στη χώρα μας για έναν από τους λόγους που προβλέπονται στον Ν. 2910/2001. Απαραίτητη προϋπόθεση για να ανανεωθεί η προσωρινή εξάμηνη άδεια παραμονής είναι να έχει χορηγηθεί στους αλλοδαπούς άδεια εργασίας από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

3. Για το ερώτημα 4 αρμόδιο να απαντήσει είναι το συνενωόμενο Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

4. Για την ανανέωση της προσωρινής εξάμηνης άδειας παραμονής απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 19, παρ. 7 η γνώμη της Αστυνομικής Αρχής του Νομού για θέματα που αφορούν στη δημόσια τάξη και ασφάλεια της χώρας καθώς επίσης και η ύπαρξη πιστοποιητικού υγείας που εκδίδεται από ημεδαπά κρατικά νοσηλευτικά ιδρύματα (αρθρ. 21, παρ. 2, εδ. Ε).

5. Η είσοδος και εγκατάσταση των αλλοδαπών για εργασία είναι με τον Ν.2910/2001 πλήρως ελεγχόμενη. Οι αλλοδαποί καλύπτουν θέσεις εργασίας στην Ελλάδα μόνο στη περίπτωση που αυτές δεν καλύπτονται από Έλληνες πολίτες (αρθρ. 19, παρ. 5).

6. Για το ερώτημα 8 αρμόδια να απαντήσουν είναι τα συνενωόμενα Υπουργεία Εξωτερικών και Δημόσιας Τάξης.

7. Για το ερώτημα 9 αρμόδιο να απαντήσει είναι το συνενωόμενο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΪΣΕΡΛΗΣ»

5. Στην με αριθμό 976/21-8-01 ερώτηση ΑΚΕ 121 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1976/30-8-01 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις με αριθμό 8056/940/2001 και 976/121/2001 ΕΡΩΤ/ΑΚΕ, ερωτήσεις που κατατέθηκαν στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Ελ. Παπαγεωργόπουλο, για τα θιγόμενα σ' αυτές θέματα αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Α). Σας επισυνάπτουμε τα αιτηθέντα Επιχειρησιακά Προγράμματα «ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ» και «ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ», που πραγματοποιήθηκαν στο Ν. Εύβοιας κατά την διάρκεια του 2ου ΚΠΣ, που ήταν ενταγμένα στο Εθνικό Σκέλος.

Β) Αναφορικά με το σημείο ΙΙ. 1 της ερώτησης, που αφορά στο Εθνικό Σκέλος του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Απασχόληση και Επαγγελματική Κατάρτιση» του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (Κ.Π.Σ.), για το οποίο είναι αρμόδια η Γενική Γραμματεία Διαχείρισης Κοινοτικών και Άλλων Πόρων του Υπουργείου μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Οι δράσεις για την επένδυση στο ανθρώπινο δυναμικό που περιλαμβάνονται στο Ε.Π. «Απασχόληση και Επαγγελματική Κατάρτιση» για την διάρκεια ισχύος του Γ' Κ.Π.Σ. (2000-2006), όπως εξειδικεύονται και από το εγκεκριμένο Συμπλήρωμα Προγραμματισμού, αναλύονται σε επαγγελματική κατάρτιση ανέργων και εργαζομένων, προώθηση στην απασχόληση ανέργων, ολοκληρωμένες παρεμβάσεις για ειδικές ομάδες που πλήττονται ή κινδυνεύουν με αποκλεισμό από την αγορά εργασίας ή για περιοχές - θύλακες ανεργίας.

Ωστόσο οι δράσεις δεν προσδιορίζονται ανά νομό. Το Πρόγραμμα αφορά σε ολόκληρη τη χώρα και εναπόκειται στις εκάστοτε προκηρύξεις των επιμέρους δράσεων και των διαθεσίμων πόρων, αναλόγως της υφής της δράσης και της ομάδας στόχου στην οποία απευθύνεται.

Κατά τη διαδικασία της περιφερειακής κατανομής λαμβάνονται υπόψη πλήθος κριτηρίων, που σχετίζονται με τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής και των ειδικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει η συγκεκριμένη περιοχή. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για την περιφερειακή κατανομή λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

* Το ποσοστό ανεργίας της περιφέρειας, η ποσόστωση σε άνδρες - γυναίκες, ανέργους μακράς διάρκειας ή βραχυχρόνια ανέργους κλπ.

* Το ενεργό εργατικό δυναμικό αυτής και η ποσόστωσή του σε άνδρες - γυναίκες.

* Η δυναμικότητα κατάρτισης της περιφέρειας.

* Οι δείκτες περιφερειακής ανισότητας, ως προς το εισόδημα και τις εναλλακτικές λύσεις που έχει ο άνεργος στη διάθεσή του.

Ειδικότερα για την περιοχή της Εύβοιας θα ληφθεί σοβαρά υπόψη το γεγονός ότι πλήττεται από υψηλά ποσοστά ανεργίας και δη μακροχρόνια ανέργων. Επομένως τόσο για τα προγράμματα κατάρτισης ανέργων που θα προκηρυχθούν άμεσα, όσο και για τις δράσεις προώθησης και ενίσχυσης της απασχόλησης που υλοποιούνται από τον Οργανισμό Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ), λαμβάνεται ιδιαίτερη μνεία για την περιοχή της Εύβοιας.

Ήδη με την αριθμ. 4033/26-7-2001 Απόφαση Προκήρυξης του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, για την Επαγγελματική Κατάρτιση ανέργων από πιστοποιημένα ΚΕΚ για τα έτη 2001 -2003, από τον συνολικό αριθμό των προγραμμάτων, που εγκρίθηκαν για την Περιφέρεια της Στερεάς Ελλάδας, τα εικοσιοκτώ (28) Προγράμματα αφορούν τον Νομό Εύβοιας.

Ο Υπουργός
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΑΝΝΙΤΗΣ»

6. Στην με αριθμό 9/27.06.01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ.420/14.08.01 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση.

«Σχετικά με την υπ' αριθμ' 9/27.06.2001 Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων του Βουλευτή κ. Γιώργου Αλογοσκούφη, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Μετά από έρευνα στο αρχείο της Α' Εφορείας, κατατίθενται τα εξής:

Α) Αίτημα της Δημοτικής Αστυνομίας Πλάκας προς την Α'ΕΠΚΑ

Β) Απαντητικό έγγραφο της Εφορείας σχετικά με τα ακίνητα ιδιοκτησίας ΥΠ.ΠΟ. στην περιοχή της Πλάκας που χρήζουν ιδιαίτερης επιτήρησης, καθώς και

Γ) Σήμα της Εφορείας προς το Αστυνομικό Τμήμα Ακροπόλεως, κοινοποιούμενο στην Δημοτική Αστυνομία, σχετικά με την παράνομη και επικίνδυνη χρήση του ακινήτου Στράτωνος 25.

Με την παράνομη κατάληψη και αυθαίρετη χρήση ακινήτων ιδιοκτησίας ΥΠ.ΠΟ. στην περιοχή, η Εφορεία αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα και έχει επανειλημμένα ζητήσει τη συνδρομή του Αστυνομικού Τμήματος Ακροπόλεως.

Σημειώνεται, τέλος, ότι η διαδικασία των εξώσεων βρίσκεται σε εξέλιξη. Έχουν ήδη εκδοθεί τα πρωτόκολλα διοικητικής αποβολής και θα επιδοθούν τον προσεχή Σεπτέμβριο. Σκοπός είναι τα ακίνητα είτε να κατεδαφιστούν για την πραγματοποίηση αρχαιολογικής έρευνας, είτε να χρησιμοποιηθούν από τις υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ. στα πλαίσια κυρίως των έργων για την Ένοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων και της αναμόρφωσης του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

7. Στην με αριθμό 38/25.06.01 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ.3977/28.08.01 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 38/25.06.01 που κατατέθηκε από τους Βουλευτές κυρίους Ν. Γκατζή Τ. Τσιόγκα και Α. Σκυλλάκου και όσον αφορά αρμοδιότητές μας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Στα πλαίσια της τουριστικής μας πολιτικής για την δημιουργία ενός δικτύου λιμενικών και χερσαίων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, η Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμενικών του Υπουργείου μας έχει εγγρίνει με την Α.Π. Τ/5265/13.12.00 Υπουργική Απόφαση κατόπιν αιτήματος του Δήμου Σκοπέλου, την χωροθέτηση του Τουριστικού Αγκυροβολίου στον Ελίο Σκοπέλου, δυναμικότητας 80 θέσεων ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών σύμφωνα με τις διατάξεις άρθρου 27,ν.2636/98.

Ο φάκελλος μελέτης διαβιβάστηκε στην αρμόδια Διεύθυνση Β του ΕΟΤ προκειμένου να εξεταστεί η ένταξη του έργου στο πρόγραμμα ΕΠΑΝ.

Μέχρι σήμερα δεν έχουν υποβληθεί στο Υπουργείο μας από τον Φορέα Διαχείρισης οι οριστικές μελέτες και σχέδια που αναφέρονται στα πάσης φύσεως έργα του Τουριστικού Αγκυροβολίου, προκειμένου να εκδοθούν από τις αρμόδιες υπηρεσίες οι απαραίτητες άδειες για την δημιουργία του, σύμφωνα με τις διατάξεις του ισχύοντος νόμου.

Ο Υπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ»

8. Στην με αριθμό 61/26.6.01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ.413/14.8.01 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την υπ'αριθμ' 61/25.06.01 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1) Με την ευκαιρία των εργασιών κατασκευής της εργοταξιακής περιφράξης (δηλαδή διάνοιξη λάκων για την τοποθέτηση πασσάλων της περίφραξης) του ευρύτερου χώρου του Ολυμπιακού Κωπηλατοδρομίου στο Κάτω Σούλι Μαραθώνος και συγκεκριμένα δέκα μέτρα νοτίως και παράλληλα του σύγχρονου του αμαζητού δρόμου προς Κάτω Σούλι-Ραμούντα, εντοπίστηκαν σε μικρό βάθος αρχαιότητες και ακολούθησε σωστική ανασκαφική έρευνα από την αρμόδια Β'ΕΠΚΑ, κατά την οποία αποκαλύφθηκε τμήμα του γνωστού ήδη από τον περασμένο αιώνα αρχαίου δρόμου και κατά μήκος αυτού οικογενειακοί περιβολοί του 4^{ου} αιώνα π.Χ. εγχυτρισμοί του 5^{ου} αιώνα π.Χ και απλή κεραμοσκεπείς τάφοι του 5^{ου} και 4^{ου} αιώνα π.Χ. κτερισμένοι και ακέραιοι.

Επισημαίνεται ότι πρόκειται για συνθήκη αρχαιολογικά στοιχεία της τοπογραφίας της Αρχαίας Αττικής υπαίθρου.

Επί των προαναφερθέντων αρχαιολογικών ευρημάτων και σε σχέση με τη χωροθέτηση του Ολυμπιακού Κωπηλατοδρομίου, επισημαίνονται τα ακόλουθα:

Α. Τα ευρήματα εντοπίστηκαν εκτός της περιοχής χωροθέτησης του Κωπηλατοδρομίου.

Β. Η θέση η οποία αποκαλύφθηκαν τα αρχαία ήταν ήδη γνωστή στην Αρχαιολογική Υπηρεσία.

Γ. Η αποκάλυψη των αρχαίων δεν έγινε στα όρια του σκάματος του Κωπηλατοδρομίου, αλλά σε απόσταση 180 μέτρων από το βόρειο πέρας του σκάμματος της λίμνης, παράλληλα και σε μικρή απόσταση από το δημόσιο δρόμο, όπως προαναφέρθηκε. Στο σημείο αυτό και για λόγους ασφαλείας των διακινουμένων, προβλεπόταν να τοποθετηθεί η περιφράξη της χωροθετημένης έκτασης του Κωπηλατοδρομίου, η οποία όμως λόγω της ανασκαφής, μετατοπίστηκε 70 μέτρα νοτιότερα.

Δ. Ο εντοπισμός του αρχαίου δρόμου και των τάφων δεν έγινε, όπως αναφέρεται στην ερώτηση, από τις μπουλντόζες που ανοίγουν την τάφρο για το Ολυμπιακό Κωπηλατοδρόμιο (αφού οι μηχανικοί εκσκαφείς εργάζονται, όπως ήδη σημειώθηκε, 180 μ. Νοτίως της εν λόγω θέσης), αλλά έγινε κατά τη διάρκεια της σωστικής ανασκαφικής έρευνας που διενεργείται, όπως αναφέρεται, από τη Β'Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων στο χώρο αυτό.

Ε. Από την έως τώρα αρχαιολογική έρευνα της αρμόδιας Β'ΕΠΚΑ, δεν προκύπτουν τέτοια στοιχεία τα οποία να δικαιολογούν την επανεκτίμηση της χωροθέτησης του Κωπηλατοδρομίου, καθώς τα αρχαία βρίσκονται εκτός των ορίων του έργου, του οποίου το μεγαλύτερο μέρος καταλαμβάνει εγκαταστάσεις του παλαιού αεροδρομίου Μαραθώνα.

Στ. Επισημαίνεται, τέλος, ότι οι έως τώρα εκσκαφές, που γίνονται για την κατασκευή της λίμνης του Κωπηλατοδρομίου και υπό την στενή εποπτεία εκπροσώπων της Β'ΕΠΚΑ δεν έχουν αποδώσει αρχαιολογικά ευρήματα, ενώ αντίθετα διαπιστώνεται ότι τα σκάματα ανοίγονται σε ομοιόμορφο ελώς δε στρώμα το οποίο αποτελείται λεπτόκοκα υλικά αργίλου, ιλύος, άμμου και απολύτως στείρο από αρχαιολογικής άποψης.

Επιπροσθέτως σημειώνονται και τα ακόλουθα:

2) Η επιλογή του Σχοινιά ως χώρο δημιουργίας του Ολυμπιακού Κέντρου Κωπηλασίας, έγινε αφού εξετάστηκε κατά τη διάρκεια της περιόδου Διεκδίκησης, ένας αριθμός θέσεων τόσο κοντά στην Αθήνα, όσο και πιο μακριά από το Λεκανοπέδιο.

Βάσει του από 22.6.02 Π.Δ. (ΦΕΚ 395 Δ'/3.7.00), η Ολυμπιακή εγκατάσταση εντάσσεται μέσα στο Εθνικό Πάρκο Σχοινιά, για το οποίο ισχύουν αυστηροί όροι χρήσεων γης και λειτουργίας της κάθε είδους δραστηριότητας. Με το χαρακτηριστικό του ως Εθνικού Πάρκου επιτυγχάνεται μία ολοκληρωμένη και συνολική διαχείριση του οικοσυστήματος.

Οι εναλλακτικές λύσεις χωροθέτησης που εξετάστηκαν κατά τη διάρκεια σύνταξης του Φακέλου Υποψηφιότητας αλλά και μετά την ανάθεση των ΟΑ 2004 στην Αθήνα (πριν δηλαδή την οριστική χωροθέτηση του έργου), απορρίφθηκαν λόγω τεχνικών, αθλητικών ή και περιβαλλοντικών προβλημάτων. Τα ανωτέρω σε συνδυασμό με τη βασική θέση της Επιτροπής Διεκδίκησης ότι οι νέες Ολυμπιακές εγκαταστάσεις θα πρέπει να αποβλέπουν στην αναβάθμιση περιοχών με διαπιστωμένα προβλήματα υποβάθμισης, ανέδειξαν το Σχοινιά ως την καταλληλότερη θέση.

Η Κοινή Υπουργική Απόφαση έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων του Ολυμπιακού Κέντρου Κωπηλασίας, καθώς και το Προεδρικό Διάταγμα του Εθνικού Πάρκου Σχοινιά, προβλέπουν τη σύνταξη –με την αρωγή των αρμόδιων Αρχαιολογικών Υπηρεσιών- ειδικής μελέτης για την ανάδειξη των ιστορικών και πολιτιστικών χαρακτηριστικών της ευρύτερης περιοχής. Ταυτόχρονα, οι εργασίες κατασκευής παρακολουθούνται από εκπρόσωπο της αρμόδιας Εφορείας Αρχαιοτήτων.

3) Στα πλαίσια της ευρύτερης ανάδειξης της περιοχής του Μαραθώνα, το Υπουργείο Πολιτισμού έχει προβεί σε όλες τις αναγκαίες ενέργειες για την προστασία του αρχαιολογικού χώρου ενώ ήδη έχει δρομολογήσει την δημιουργία αρχαιολογικού πάρκου με την αποκατάσταση, ανάδειξη, σήμανση και σύνδεση των ιδιαίτερης ιστορικής και αρχαιολογικής σημασίας μνημείων της περιοχής, που αντιπροσωπεύουν όλες τις ιστορικές περιόδους, και που προστατεύονται με ειδικές κηρύξεις προστασίας (ως αρχαιολογικοί χώροι και ιστορικοί τόποι), στις οποίες προσδιορίζονται επακριβώς τα όρια των περιοχών και των Ζωνών Προστασίας τους, όπως είναι: ΦΕΚ Β' 265/1-10-57,

ΦΕΚ Β' 518/11-6-63, ΦΕΚ Β' 1131/28-9-73, ΦΕΚ Β' 733/3-8-77, ΦΕΚ Β' 866/12-9-77, ΦΕΚ Β' 1032/19-10-77, ΦΕΚ Β' 366/11-4-80, ΦΕΚ Α' 235/7-4-92, ΦΕΚ Β' 676/31-7-95.

Πιο συγκεκριμένα προγραμματίζονται επεμβάσεις στους παρακάτω χώρους:

Α) Τύμβος Μαραθωνομάχων_ προβλέπεται μια αισθητική αναβάθμιση του τοπίου και η δημιουργία ενός σημείου πληροφόρησης για το ιστορικό γεγονός της μάχης του Μαραθώνα.

Β) Αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία της περιοχής του Μουσείου: προβλέπεται αναβάθμιση των προϊστορικών μνημείων που βρίσκονται σε μικρή ακτίνα γύρω από το Αρχαιολογικό Μουσείο του Μαραθώνος, όπως είναι οι Μεσοελλαδικοί τύμβοι Βρανά και ο Υστεροελλαδικός θολωτός τάφος του Αρνού.

Γ) Αιγυπτιακό ιερό και βαλανείο ρωμαϊκών χρόνων στο μικρό έλος της Μπρεξίλας: προτείνεται η διαμόρφωση του χώρου και η αναστήλωση του αιγυπτιακού ιερού με χρήση αντιγράφων των αιγυπτιακών ρωμαϊκών αγαλμάτων που προέρχονται από το χώρο.

Δ) Μνημεία στην περιοχή της Οινόης: στην περιοχή αυτή βρίσκονται τα νεολιθικά σπήλαιο του Πανός, το Πύθιον, μια λατρευτική εγκατάσταση των χρόνων του Ηρώδη του Αττικού, η έπαυλη του Ηρώδη στη Μάνδρα της Γριάς και ο μεσαιωνικός πύργος της Οινόης.

Ε) Το ΥΠ.ΠΟ. έχει ήδη δρομολογήσει –στο πλαίσιο του προγράμματος του «Ανάδειξη Αρχαιολογικών Χώρων Μαραθών», στο οποίο εκτελείται από το Ταμείο Διαχείρισης Πιστώσεων Αρχαιολογικών Έργων του ΥΠ.ΠΟ., με προϋπολογισμό 2 δισεκατομμύρια δρχ. και χρόνο ολοκλήρωσης τον Μάρτιο του 2004 στην υποδειγματική συντήρηση και πρωτοποριακή ανάδειξη των προαναφερομένων μνημείων.

Παράλληλα προγραμματίζεται η σύνδεση όλων αυτών των χώρων και η σήμανσή τους. Αυτό θα επιτευχθεί με τη βελτίωση της οδικής σύνδεσης της Μπρεξίλας με τον Τύμβο, το Μουσείο, και μέσω του αρχαιολογικού χώρου στο Πλάσι της Μεσοπορίτισας με το Κωπηλατοδρόμιο. Ταυτόχρονα προβλέπεται η δημιουργία μια πεζοπορίας διαδρομής που θα συνδέσει το χώρο του Μουσείου με τα μνημεία της περιοχής της Οινόης μέσω του κτήματος του Ηρώδη επεκτεινόμενη έως τη Λίμνη του Μαραθώνος.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

9. Στην με αριθμό 99/26-6-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 419/14-8-01 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

Σχετικά με την υπ' αριθμ' 99/26.6.2001 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Σταύρου Σκοπελίτη και Νικόλαου Γκατζή, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Στην ευρύτερη περιοχή του Κάμπου, όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο της Χίου του οποίου μελετάται η επέκτασή, υπάρχουν πενήντα και έντεκα κρήνες κηρυγμένες ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία, περί τα εξήντα αρχοντικά κηρυγμένα ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία και έργα τέχνης, ενώ και ο ίδιος ο οικισμός του Κάμπου έχει χαρακτηριστεί ως ιστορικός τόπος. Η αρμόδια Εφορεία έχει εκφράσει αντιρρήσεις για την μελετώμενη επέκταση του αεροδρομίου Χίου, για λόγους προστασίας των μνημείων, τα οποία απειλούνται είτε με άμεση είτε με έμμεση βλάβη από το υπό μελέτη έργο. Οι αντιρρήσεις αυτές θα αξιολογηθούν από το ΚΑΣ.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

10. Στις με αριθμό 103/27-6-01 και 587/18-7-2001 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 714/23-8-2001 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις ερωτήσεις με αριθμούς 103/27-6-01 και 587/18-7-01 τις οποίες κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Κατερίνα Παπακώστα και Θεόφιλος Λεονταρίδης σχετικά με τον Ο.Ε.Ε.Κ.

σας γνωρίζουμε τα εξής:

Οι συνολικές οφειλές του Ο.Ε.Ε.Κ. προς τους εκπαιδευτές των Δημοσίων Ι.Ε.Κ. ανέρχονται στο ποσό των 1,3 δισ. δρχ. περίπου εκ των οποίων η οφειλή προς το Ι.Κ.Α. ανέρχεται στο ποσό των 3,8 δισ. δρχ. περίπου. Οι λοιπές οφειλόμενες δαπάνες (υποτροφίες καταρτιζομένων, πρακτική άσκηση, λειτουργικά έξοδα, προμηθευτές) ανέρχονται στο ποσό των 2,6 δισ. δρχ. περίπου.

Ο Ο.Ε.Ε.Κ. έχει υποβάλλει αρμοδίως Τεχνικό Δελτίο για την αποπληρωμή των δαπανών έτους 2000, που χρηματοδοτούνται από το Ε.Π.Ε.Α.Ε.Κ. II μετά την έγκριση του οποίου αναμένεται να καταστεί δυνατή η ταχεία εξόφληση των υποχρεώσεων των Δημοσίων Ι.Ε.Κ. εντός του δεύτερου εξαμήνου 2001.

Το Μάιο 2001 εγκρίθηκε το Συμπλήρωμα Προγραμματισμού του Ε.Π.Ε.Α.Ε.Κ. II με δεσμευμένους προϋπολογισμούς ανά Μέτρο.

Στο Συμπλήρωμα Προγραμματισμού συμπεριλαμβάνονται οι δράσεις του Ο.Ε.Ε.Κ. για το χρονικό διάστημα 2000-2006. Οι προτάσεις αυτές συνιστούν Πράξεις μέσα στα διάφορα Μέτρα του Ε.Π.Ε.Α.Ε.Κ., για τις οποίες δεν έχει ακόμη κατανεμηθεί προϋπολογισμός. Οι προϋπολογισμοί των δράσεων του Ο.Ε.Ε.Κ. θα οριστικοποιηθούν με την υποβολή και έγκριση των αντίστοιχων Τεχνικών Δελτίων των Πράξεων.

Οι δράσεις αυτές είναι:

- Κατάρτιση ΑΜΕΑ
- Επιμόρφωση εκπαιδευτών / διοικητικού προσωπικού Ο.Ε.Ε.Κ. / Δημοσίων Ι.Ε.Κ.
- Αξιολόγηση του Ο.Ε.Ε.Κ.
- Αναμόρφωση Προγραμμάτων Σπουδών
- Ανάπτυξη δράσεων ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας
- Επαγγελματικός προσανατολισμός και σύνδεση των Τ.Ε.Ε. - Ι.Ε.Κ. με την αγορά εργασίας
- Προγράμματα κατάρτισης και δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος
- Προγράμματα κατάρτισης για γυναίκες μέσω Δημοσίων Ι.Ε.Κ.
- Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Ι.Ε.Κ.

Εκτός από αυτές τις δράσεις που αφορούν κυρίως την αναβάθμιση της ποιότητας της κατάρτισης, η κύρια δραστηριότητα του Ο.Ε.Ε.Κ. που αφορά τη διαδικασία της κατάρτισης συμπεριλαμβάνεται στο Μέτρο 2.3 «Πρόωθηση και Βελτίωση της εκπαίδευσης και της Επαγγελματικής Κατάρτισης στα πλαίσια της δια βίου μάθησης» και ειδικότερα στην Ενέργεια 2.3.1 «Αναβάθμιση των Δημοσίων Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης». Με βάση την ενδεικτική κατανομή στην οποία έχει προβεί το ΥΠ.Ε.Π.Θ., ο προϋπολογισμός της ενέργειας ανέρχεται σε 56 δισ. δρχ. Στην ενέργεια αυτή εμπεριέχονται οι εξής Πράξεις:

- Παροχή Υπηρεσιών Κατάρτισης – Μεταβατική Περίοδος 1/2000-6/2003.
- Κατάρτιση Καινοτομιών Ειδικοτήτων
- Υποτροφίες – Κίνητρα ανάπτυξης και εφαρμογής δεξιοτήτων.
- Προβολή και Επικοινωνία
- Οργάνωση και Λειτουργία Βιβλιοθηκών
- Διασφάλιση ποιότητας και πιστοποίηση αρχικής επαγγελματικής κατάρτισης.

Εκτιμάται ότι ο προϋπολογισμός των Πράξεων που αφορούν τη διαδικασία της κατάρτισης θα ανέλθει περίπου στα 50 δισ. δρχ.

Μέχρι σήμερα ο Ο.Ε.Ε.Κ. στα πλαίσια του Γ' Κ.Π.Σ. έχει λάβει χρηματοδότηση συνολικού ύψους 5 δισ. σε Τεχνικό Δελτίο Γέφυρας (7/2000). Επίσης έχει εγκριθεί πίστωση συνολικού ύψους 21,4 δρχ. ως προέγκριση του Γ' Κ.Π.Σ. (αφορά την περίοδο 1-2000/6-2001), την οποία δεν έχει λάβει ακόμα.

Με βάση τον σχεδιασμό του Ε.Π.Ε.Α.Ε.Κ. II, όσον αφορά την διαδικασία της κατάρτισης επιλέξιμες ειδικότητες είναι αυτές που συμπεριλαμβάνονται στις προαναφερθείσες Πράξεις και είναι:

Υποστήριξη εκπαιδευτικών δομών των Δημοσίων Ι.Ε.Κ. Η Πράξη αυτή περιλαμβάνει όλες τις συμβατικές ειδικότητες που μέχρι σήμερα λειτουργεί ο Ο.Ε.Ε.Κ. με μειούμενο ποσοστό επι-

λέξιμου κόστους, το οποίο ορίζεται σε 100% για την χρονική περίοδο από 1/200 έως 6/2001, 50% για 7/2001 έως 6/2002 και 25% για 7/2002 έως 6/2003.

Ανάπτυξη εκπαιδευτικών προγραμμάτων καινοτομικών ειδικοτήτων. Η κατάρτιση αυτή αφορά την υλοποίηση προγραμμάτων συγκεκριμένων ειδικοτήτων αρχικής επαγγελματικής κατάρτισης με σκοπό την προώθηση της καινοτομίας (είτε όσον αφορά το θέμα της ειδικότητας είτε όσον αφορά τον τρόπο διδασκαλίας), την κάλυψη των αυξημένων αναγκών της αγοράς εργασίας σε εκείνες τις ειδικότητες που παρουσιάζεται ζήτηση, όπως νέες τεχνολογίες πληροφορικής, καθώς και την διευκόλυνση της πρόσβασης στην αγορά εργασίας νέων που κατοικούν σε δυσπρόσιτες ή ακριτικές περιοχές της χώρας μέσω της κατάρτισής τους στα Δημόσια Ι.Ε.Κ.

Τέλος, σας ενημερώνουν ότι ο Ο.Ε.Ε.Κ. βρίσκεται σε διαδικασία εκπόνησης Επιχειρησιακού Σχεδίου για την προγραμματική περίοδο του Γ' Κ.Π.Σ. 2000-2006, με την ολοκλήρωση του οποίου θα έχουμε ακριβή εικόνα για τα θέματα που αφορούν στο προϋπολογισθέν κόστος λειτουργίας του Ο.Ε.Ε.Κ. και των Ι.Ε.Κ. ανά έτος.

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ»

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

11. Στην με αριθμό 105/27-6-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 14873/29-8-01 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 105/27-6-2001 που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές, κυρίους Α. Σκυλλάκο και Ν. Γκατζή, σας επισημαίνουμε ότι από τις 57 συνολικά συναφθείσες Προγραμματικές Συμφωνίες της ΔΕΗ Α.Ε., οι 54 υλοποιούνται ομαλά, ενώ οι 3 οι οποίες λύθηκαν μετά και από παρέμβαση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δεν αφορούν την προμήθεια υλικών. Επιπρόσθετα, σας διαβιβάζουμε συνημμένα, και του υπ' αριθμ. Γ.ΝΔΣ/2773/30-7-2001 έγγραφο της ΔΕΗ, το οποίο καλύπτει αναλυτικά το θέμα.

Ο Υπουργός
ΝΙΚΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ»

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

12. Στην με αριθμό 112/27-6-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 715/23-8-01 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 112/27-6-01 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Παν. Ψωμιάδης και η οποία αναφέρεται στο πολλαπλό βιβλίο Χημείας σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Μετά την αναστολή στην εφαρμογή του θεσμού του πολλαπλού βιβλίου και προκειμένου να επιλεγεί το καταλληλότερο βιβλίο Χημείας για τους μαθητές του Ενιαίου Λυκείου συγκροτήθηκε επιτροπή εξωτερικών αξιολογητών αποτελούμενη από ένα καθηγητή Πανεπιστημίου, ένα Σχολικό Σύμβουλο και τρεις

καθηγητές Ενιαίου Λυκείου.

Η επιτροπή συνεκτιμώντας επιστημονικά και Παιδαγωγικά κριτήρια πρότεινε για το επόμενο διδακτικό έτος (2001-2002) ως καταλληλότερα να διδαχθούν στους μαθητές του ενιαίου Λυκείου τα βιβλία με συγγραφείς του κ.κ. Σ. Λιοδάκη, Δ. Γάκη, Δ. Θεοδωρακόπουλο, Π. Θεοδωρόπουλο, Α. Κάλλη.

Με την αριθμ. Γ2/3673/11-6-2001 Υπ. Απόφαση εγκρίθηκε η εκτύπωση από τον ΟΕΔΒ και η διανομή στους Μαθητές του Ενιαίου Λυκείου το διδακτικό βιβλίο «Χημεία Α', Β' και Γ' τάξεων Ενιαίου Λυκείου «των ως άνω συγγραφέων.

Τα υπόλοιπα διδακτικά πακέτα Χημεία Α', Β', και Γ' τάξεων Ενιαίου Λυκείου θα εκτυπωθούν από τον ΑΕΔΒ και θα αποσταλούν από μια σειρά σε κάθε ενιαίο Λύκειο για χρήση των μαθητών και των εκπαιδευτικών.

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ»).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο των επικαίρων ερωτήσεων της Τετάρτης 7 Νοεμβρίου 2001.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ πρώτου κύκλου (Άρθρο 130 παρ.2 & 3 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 98/5.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος και Β' Αντιπροέδρου της Βουλής κ. Παναγιώτη Σγουρίδη προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικώς με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην περιοχή «Στενών» του ποταμού Νέστου, από την κατασκευή έργων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ).

2. Η με αριθμό 100/5.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ευγένιου Χαϊτίδη προς τον Υπουργό Υγείας - Πρόνοιας, σχετικώς με τη λήψη μέτρων για την εξασφάλιση επάρκειας φαρμάκων στην αγορά, τη μείωση των τιμών σε βασικά φάρμακα κλπ.

3. Η με αριθμό 105/5.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ορέστη Κολοζώφ προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικώς με τις προθέσεις της Κυβέρνησης να συγκροτήσει στρατιωτική δύναμη που θα τεθεί στην υπηρεσία του ΝΑΤΟ για τις πολεμικές επιχειρήσεις στο Αφγανιστάν.

4. Η με αριθμό 97/5.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Γεωργίου Αμπατζόγλου προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικώς με την επίλυση του κτιριακού προβλήματος, του 2ου Τεχνικού Επαγγελματικού Εκπαιδευτηρίου Ελευσίνας.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΗ δεύτερου κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 2 & 3 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 104/5.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Εμμανουήλ Μπεντενιώτη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικώς με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων προστασίας των ανθοκαλλιεργητών, τον έλεγχο στις εισαγωγές λουλουδιών κλπ.

2. Η με αριθμό 99/5.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ανέστη Αγγελή προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικώς με τη λήψη των απαραίτητων μέτρων για τη στήριξη των γουνοποιών της Δυτικής Μακεδονίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Η πρώτη με αριθμό 1015/22.8.2001 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Αλέξανδρου Χρυσανθακόπουλου προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με το διαγωνισμό του Ανώτατου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού (ΑΣΕΠ), για το διορισμό καθηγητών Φυσικής Αγωγής, του έτους 2000, διαγράφεται.

Δεύτερη είναι η με αριθμό 1671/27.9.2001 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ηλία Καλλιώρα προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με την επιστροφή των καταβληθέντων αποζημιώσεων, λόγω απαλλοτρίωσης κτημάτων, κατά μήκος της Εθνικής Οδού Πατρών-Αθηνών -Θεσσαλονίκης-Ευζώνων (ΠΑΘΕ), στο Νομό Φθιώτιδος.

Η Ερώτηση του κ. Καλλιώρα έχει ως εξής:

«Για τη διαπλάτυνση του οδικού δικτύου Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων στο Ν. Φθιώτιδας έγιναν απαλλοτριώσεις των αναγκαίων κτηματικών εκτάσεων ιδιοκτησίας κατοίκων των περιοχών των γεωγραφικών διαμερισμάτων: Προσκυνά, Τραγάνας, Κυπαρισσιού, Αταλάντης, Αρκίτσας και Αγίου Κωνσταντίνου.

Το αρμόδιο εφετείο για τον καθορισμό της οριστικής τιμής μονάδος των ανωτέρω απαλλοτριωθείσων εκτάσεων με την υπ' αριθ. 1609/98 απόφασή του ακύρωσε την πρωτόδικη απόφαση του Πρωτοδικείου Λαμίας, αρμόδιο για τον καθορισμό της προσωρινής τιμής μονάδας των εκτάσεων που απέμειναν από την απαλλοτρίωση, αλλά πλέον μη οικοδομήσιμων εκτάσεων.

Συνεπεία της παραπάνω απόφασης, οι ιδιοκτήτες των παραπάνω ιδιοκτησιών καλούνται να επιστρέψουν τα χρήματα που νόμιμα, βάσει δικαστικής απόφασης, εισέπραξαν.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Τι μεσολάβησε, ώστε να υπάρξει αυτή η σημαντική διάσταση απόψεων Πρωτοδικείου Λαμίας και Εφετείου, που αποβαίνει σε βάρος των κτηματιών των ανωτέρω περιοχών του Νομού Φθιώτιδας;

Είναι δυνατόν να ζητείται από τους εν λόγω αγρότες να επιστρέψουν χρήματα που καθ' όλα νόμιμα εισέπραξαν;

Είναι στις προθέσεις του να ρυθμίσει νομοθετικά το όλο θέμα, ώστε να απαλλαγούν οι θιγόμενοι της υποχρέωσης επιστροφής χρημάτων και να μην επαναληφθεί και στο μέλλον ανάλογο φαινόμενο;»

Ο Υφυπουργός Οικονομικών κ. Απόστολος Φωτιάδης έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ (Υφυπουργός Οικονομικών):

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, ένα ευνομούμενο κράτος, όπως αναφέρεται στην ερώτηση, σημαίνει ότι διοικείται με τους νόμους και μάλιστα με την ορθή εφαρμογή των νόμων. Έτσι, λοιπόν, θέλω να θυμίσω ότι η ιδιοκτησία αποτελεί ένα δικαίωμα το οποίο προστατεύεται από το άρθρο 17 του Συντάγματος και οι όροι και οι προϋποθέσεις με τις οποίες γίνονται οι απαλλοτριώσεις ρυθμίζονται απ' αυτό επαρκώς. Μάλιστα με τη νέα τροποποίηση θα έλεγα ότι ρυθμίζονται επαρκέστερα και η προστασία είναι απόλυτη.

Δεν μπορώ να καταλάβω γιατί διερωτάται ο κύριος συνάδελφος για τη διάσταση των αποφάσεων μεταξύ πρωτοβάθμιου και δευτεροβάθμιου δικαστηρίου. Ίσα-ίσα το Σύνταγμα, προβλέπει και η Βουλή ψήφισε τη συγκεκριμένη διάταξη –την προστασία της ιδιοκτησίας και των θιγόμενων ιδιοκτητών. Η προηγούμενη ρύθμιση προέβλεπε ότι η αποζημίωση καθορίζεται πάντοτε από τα δικαστήρια, ενώ η σημερινή έδωσε τη δυνατότητα του συμβιβασμού. Μπορεί πιθανότητα να υπάρχει δυνατότητα συμφωνίας μεταξύ του κράτους και των ενδιαφερομένων. Δεν περίμενα να υπάρξει μομφή επειδή οι δύο βαθμίδες της δικαστικής εξουσίας απεφάνθησαν διαφορετικά.

Αυτό το νόημα έχει, κύριε συνάδελφε, η παραπομπή της υποθέσεως στο δικαστήριο. Το Πρωτοβάθμιο Μονομελές Πρωτοδικείο Λαμίας ως όφειλε και εκ του νόμου είχε τη δυνατότητα, έκρινε και προσδιόρισε την προσωρινή τιμή μονάδος. Το δε

Εφετείο της Αθήνας, καθ' ύλην αρμόδιο δικαστήριο, καθόρισε την οριστική τιμή μονάδος.

Επομένως, μετά τον καθορισμό της οριστικής τιμής της μονάδος, έχουν τελειώσει τα πράγματα. Όσο χρήματα ελήφθησαν κατά τον προσδιορισμό της προσωρινής τιμής της μονάδος, θεωρούνται ως αχρεωστήτως καταβληθέντα. Επειδή δεν υπάρχει κανένας νόμιμος λόγος, γι' αυτό θα πρέπει να επιστραφούν τα συγκεκριμένα χρήματα –το ξανατονίζω– χωρίς καμία παρέμβαση του Υπουργείου, αλλά με αποφάσεις των δικαστηρίων, ως το Σύνταγμα προστάζει.

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

ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΙΩΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θέλω να διαφοροποιηθώ από τον κύριο Υπουργό σε ό,τι είπε, αλλά όμως πρέπει να προσθέσω κάποια πράγματα σε όσα ειπώθηκαν.

Ο κύριος Υπουργός γνωρίζει ότι έχω κάνει επανειλημμένα και άλλες ερωτήσεις. Κύριε Υπουργέ, θυμηθείτε το πρόβλημα των τριακοσίων οικογενειών στη Μαλακιά, που από το 1894 δεν έχουν τίλους ιδιοκτησίας –το έχουμε βέβαια συζητήσει και κατ' ιδίαν. Επίσης, θυμηθείτε το θέμα του Μαρτίνου από το 1965. Η επαρχία αυτή τώρα με το συγκεκριμένο πρόβλημα επιβαρύνεται. Οι κάτοικοι της περιοχής με επισκέφτηκαν και μου είπαν ότι υπάρχει ένα πρόβλημα. Ποιο είναι το πρόβλημα; Ναι μεν υπάρχουν οι νόμοι του κράτους και είμαστε ευνομούμενη πολιτεία –δεκτό– όμως οι κάτοικοι μέσα στην απόγνωση, μου θέτουν ερωτήματα και παρακαλούν να τα απαντήσετε εσείς.

«Τι μπορούμε να κάνουμε όταν εμείς χάσαμε αυτό το κομμάτι περιουσίας, πήραμε ένα διπλανό, και δεν έχουμε χρήματα;». Πρόκειται για μεγάλα ποσά. Υπάρχουν παραδείγματα στα οποία οι κάτοικοι μου απέδειξαν ότι δεν έχουν πλέον τη δυνατότητα να πληρώσουν. Βρίσκονται σε αυτήν την ενδιάμεση λύση-κατάσταση στην οποία δεν έχουν απαντήσεις. Θέλουν να ακούσουν επισήμως μήπως μπορεί να υπάρξει και κάποια άλλη λύση –οι νόμοι βέβαια πρέπει να τηρούνται– που θα είναι εφικτή.

Τέλος μια και συζητάμε για την ΠΑΘΕ θέλω να πω ότι προχθές βρέθηκα στη Μαλακάσα. Είχα εφτά ώρες και είκοσι ένα λεπτά –αυτό το λέω για τον παλαιότερο Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ– για να φθάσω στην Αθήνα. Η κατάσταση ήταν τραγική. Έπιασα την κίνηση είκοσι ένα χιλιόμετρα πριν στις 7.40' ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε συνάδελφε, είστε εκτός θέματος και εκτός Αθηνών.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΙΩΡΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Υπάρχει, λοιπόν, ένα μεγάλο πρόβλημα και πρέπει να δοθεί μία λύση στους απεγνωσμένους κατοίκους της περιοχής.

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

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Είναι γνωστό, κύριε συνάδελφε, το ενδιαφέρον σας για τα προβλήματα του νομού. Πιστεύω, όμως, ότι από αυτήν τη θέση πρέπει να στέλνουμε μαθήματα πολιτικής παιδείας στους ψηφοφόρους μας. Πρέπει να πούμε ότι δεν υπάρχει διαδικασία πλέον εγγυημένη από τη διαδικασία των απαλλοτριώσεων, η οποία κατοχυρώνεται με αναλυτικό τρόπο από το Σύνταγμα στο άρθρο 17. Επομένως δυνατότητα παρέμβασης δεν υπάρχει, διότι το Σύνταγμα υπερτερεί πάντων των νόμων. Η διαφορά των ποσών μεταξύ πρώτης και δεύτερας απόφασης θα πρέπει να επιστραφεί. Δεν υπάρχει άλλη δυνατότητα παρά το γεγονός ότι ενδεχομένως θα θέλαμε να επαιρναν περισσότερα χρήματα. Μόνο τα δικαστήρια προσδιορίζουν την τιμή της απαλλοτριούμενης έκτασης.

Όσον αφορά τα ζητήματα που θέσατε αρμοδιότητος ΥΠΕΧΩΔΕ, αν ο κύριος Πρόεδρος μας επέτρεπε, θα μπορούσαμε να απαντήσουμε. Πιστεύω, όμως, ότι δεν είναι η κατάλληλη ώρα να συζητηθούν και να μεταφέρουμε την ένταση των προηγούμενων ημερών σε μια ερώτηση που ξεκινά από τα παράπονα συγκεκριμένων ενδιαφερομένων των οποίων τα κτήματα απαλλοτριώθηκαν. Πάντως το ύψος της αποζημίωσης που χορηγήθηκε ήταν ιδιαίτερα ικανοποιητικό. Ήταν οκτώ δισεκατομμύρια δραχμές μόνο για τα τμήματα που αναφέρατε στην ερώτησή σας. Τα κτήματα δε αυτά στην πλειοψηφία τους ήταν αγροκτήματα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Τρίτη είναι η με αριθμό 1797/3-10-2001 ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Άγγελου Τζέκη προς τον Υπουργό Υγείας-Πρόνοιας, σχετικά με τις διαδικασίες που τηρήθηκαν για τις αποσπάσεις εργαζομένων του Α' Γενικού Νοσοκομείου «Άγιος Παύλος» της Θεσσαλονίκης.

Η ερώτηση του κ. Τζέκη έχει ως εξής:

«Μετά την παύση λειτουργίας του Β' συγκροτήματος (της οδού Φράγκων) του Α' Γενικού Νοσοκομείου Θεσσαλονίκης «ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ» στις 25-11-1999 οι εργαζόμενοι αποσπάστηκαν σε διάφορα νοσοκομεία της πόλης. Στα εγκαίνια του Α' και Β' Εθνικού Περιφερειακού Συστήματος (ΠΕΣΥ) Κεντρικής Μακεδονίας στις 18-9-2001 οι αρμόδιοι του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας εξήγγειλαν την επαναλειτουργία του συγκροτήματος της οδού Φράγκων, χωρίς ωστόσο να προσδιορίσουν πότε θα γίνει αυτό.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός ποια μέτρα θα πάρει η Κυβέρνηση και πότε ώσποτε:

Να επαναλειτουργήσει το συγκρότημα της οδού Φράγκων, πολύ περισσότερο μάλιστα που στα νοσοκομεία της Θεσσαλονίκης τα ράντζα είναι καθημερινό φαινόμενο ακόμα και σε στεφανιαίες μονάδες, παρά την κρατική οδηγία που επιβάλλει για την ομαλή λειτουργία και τη καλύτερη παροχή υγείας στα νοσοκομεία ανώτερο βαθμό κλινών έξι και ενώ σήμερα το συγκρότημα των οδών Φράγκων διαθέτει θαλάμους με δύο και τέσσερις κλίνες και απασχολείται προσωπικό για τη φύλαξή του;

Να επανέλθει το αποσπασμένο παρά τη θέλησή του προσωπικό με αντικειμενικά κριτήρια σε περίπτωση επαναλειτουργίας του συγκροτήματος της οδού Φράγκων;»

Η κα Ελπίδα Τσουρή, Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας –και σιδεροκέφαλη κι όλας- έχει το λόγο.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας):

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι πολλά από τα ερωτήματα τα οποία αναφέρονται στην ερώτηση των συναδέλφων του Κομμουνιστικού Κόμματος στηρίζονται σε ελλιπή ενημέρωση ή κάποια εσφαλμένα στοιχεία.

Όσον αφορά την πρώτη ερώτηση, το βασιλικό διάταγμα 56 το οποίο εφαρμόστηκε για την περίπτωση των εργαζομένων στο παράρτημα της οδού Φράγκων του Γενικού Νοσοκομείου «Άγιος Παύλος», παραμένει σε ισχύ ως ειδική διάταξη του ν. 2683/99. Και ο ν. 2683/99 είναι ο δημοσιονομικός κώδικας.

Όσον αφορά τη δεύτερη σε συνδυασμό με την πέμπτη ερώτηση γιατί είναι συναφή τα θέματα που τίθενται, θα πρέπει να πούμε τα εξής: Όσον αφορά την απόφαση του διοικητικού εφετείου, αυτή αφορά είκοσι ένα συνολικά εργαζόμενους από τους περίπου διακόσιους που είχαν αποσπαστεί επειδή έκλεισε το παράρτημα της οδού Φράγκων. Από τα διακόσια αυτά άτομα σήμερα και συγκεκριμένα με απόφαση της 24.10.2001 του πρώτου Περιφερειακού Συστήματος Υγείας Κεντρικής Μακεδονίας, όσοι θέλουν θα μείνουν στη θέση τους –και περίπου οι εκατόν πενήντα που έχουν ζητήσει θα παραμείνουν στη θέση τους- ενώ οι υπόλοιποι περίπου τριάντα γιατί κάπου είκοσι άτομα έχουν συνταξιοδοτηθεί μεταξύ αυτών και είκοσι ένα που προσέφυγαν στο διοικητικό εφετείο θα μετακινηθούν όπου οι ίδιοι το επιθυμούν.

Όσον αφορά την τρίτη ερώτηση δεν είναι ακριβές ότι δεν έχει γίνει ανανέωση των αποσπάσεων των εργαζομένων. Μετά την αρχική απόφαση τις 19.11.1999 έχει υπογραφεί και απόφαση παράτασης των αποσπάσεων στις 8.3.2001 την οποία και θα σας καταθέσω.

Όσον αφορά το τέταρτο ερώτημα, η προκήρυξη για κάλυψη θέσεων αφορά βέβαια οργανικά κενά όπως κάθε προκήρυξη και νέες ανάγκες και σε τίποτε δεν θίγει την κατάσταση των αποσπασμένων οι οποίοι διατηρούν την οργανική θέση τους.

Και τέλος όσον αφορά τα δύο τελευταία ερωτήματα γιατί είναι συναφή, θα πρέπει να αποσαφηνίσουμε ότι η επαναλειτουργία του παραρτήματος της οδού Φράγκων του Γενικού Νοσοκομείου «Άγιος Παύλος» έχει αποφασιστεί ως υποδομή παροχής υπηρεσιών υγείας και είναι πολιτική επιλογή του Υπουργείου Υγείας Πρόνοιας. Το κτίριο θα λειτουργήσει αφού έγινε διερεύνηση τριών παραγόντων:

Πρώτον, της καταλληλότητας του χώρου. Και βέβαια μετά την αντίστοιχη διερεύνηση οι υπηρεσίες του Υπουργείου έκριναν ότι ο χώρος είναι κατάλληλος για παροχή πρωτοβάθμιας περίθαλψης.

Δεύτερον, τη διερεύνηση της δυνατότητας μακρόχρονης μίσθωσης του κτιρίου. Θα πρέπει να ξέρετε ότι ανήκει στην ιδιοκτησία της καθολικής εκκλησίας και συγκεκριμένα της μονής Αδελφών του Ελέους Άγιος Βικέντιος. Μετά, λοιπόν, από διαπραγματεύσεις όπως με ενημέρωσε ο πρόεδρος του ΠΕΣΥ ο κ. Παπακυριαζής, έχουν καταλήξει στη μίσθωση για είκοσι χρόνια με μηνιαίο μίσθωμα τρια εκατομμύρια δραχμές. Το μισθωτήριο υπογράφεται τέλος Νοεμβρίου και θα πρέπει να επισημάνουμε ότι ανάλογα με τα τετραγωνικά και τις αξίες των ακινήτων της περιοχής το μίσθωμα υπολογιζόταν περίπου 11 εκατομμύρια μηνιαίως.

Και τέλος διερευνήθηκαν οι δυνατότητες αξιοποίησης του χώρου. Ο προσανατολισμός μας είναι η αξιοποίηση των κτιριακών υποδομών, βέβαια μετά από ριζικό εκσυγχρονισμό τους, προκειμένου να λειτουργήσει είτε αστικό τύπου κέντρο υγείας είτε πρότυπο διαγνωστικό κέντρο είτε κάποια δομή προνοιακού χαρακτήρα.

Σε κάθε περίπτωση, ο τρόπος αξιοποίησης θα πρέπει να ενσωματώνεται στις προτεραιότητες του master plan για την πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, το οποίο επίσης ολοκληρώνεται στα τέλη του μήνα. Και βέβαια, θα απαιτηθεί εξειδικευμένο προσωπικό, προκειμένου να εξυπηρετηθεί η λειτουργία του όποιου κέντρου επιλεγεί.

Ενημερώνουμε επίσης το Σώμα ότι από το Πρόγραμμα Υγείας 2004 έχουν δεσμευθεί 1,5 δισεκατομμύριο δραχμές, προκειμένου να λειτουργήσει το δίκτυο πρωτοβάθμιας περίθαλψης του Μείζονος Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Σας έδωσα και λίγο από το χρόνο της δευτερολογίας σας, για να έχετε πλήρη την απάντηση.

Ορίστε, κύριε Τζέκη, έχετε το λόγο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η κυρία Υπουργός θα πρέπει να γνωρίζει ότι επανερχόμαστε στο ζήτημα αυτό. Ήδη το Φεβρουάριο του 2001 είχαμε κάνει επίκαιρη ερώτηση και απάντησε τότε η κα Σπυράκη. Επομένως, είμαστε εν πλήρη γνώσει των όσων γράφουμε και των όσων στηρίζουμε.

Το ζήτημα βέβαια δεν είναι αν έγινε χρήση του Δημοσιονομικού Κώδικα. Εκεί προβλέπεται ένας χρόνος και μετά χρειάζεται υπουργική απόφαση. Εδώ βέβαια προτιμήθηκε το βασιλικό διάταγμα, επειδή προβλέπει έξι συν έξι μήνες. Και εμείς είχαμε τονίσει τότε, το 2000, ότι δεν προέβλεπε η υπουργική απόφαση, άρα δεν υπήρχε απόσπαση. Τελικά, ξέρετε ότι οι εργαζόμενοι προσέφυγαν και στο διοικητικό εφετείο, το οποίο έκρινε παράνομες αυτές τις αποσπάσεις.

Βέβαια, η ερώτησή μας σήμερα έχει να κάνει δύο σκέλη. Πρώτον, εάν θα επαναλειτουργήσει το συγκρότημα στο Φοίνικα, το οποίο υπάγεται στο Α' Γενικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης «Άγιος Παύλος» και δεύτερον, τι θα γίνει με το αποσπασμένο προσωπικό.

Μας είχε πει και η κα Σπυράκη, πριν από ένα χρόνο σχεδόν ότι το μελετούσατε και θα βλέπατε πότε θα άνοιγε και με ποια μορφή θα άνοιγε το συγκρότημα του «Αγίου Παύλου» στην οδό Φράγκων. Επαναλαμβάνω για μία ακόμη φορά ότι η απάντησή σας δείχνει ότι δεν έχετε ξεκαθαρίσει πότε θα ανοίξει επιτέλους αυτό το συγκρότημα, που πιστεύουμε και εκτιμάμε ότι το έχει ανάγκη όχι μόνο ο Νομός Θεσσαλονίκης, αλλά και η ευρύτερη περιοχή της Μακεδονίας και που θα εξυπηρετήσει αρκετό κόσμο, που πραγματικά στοιβάζεται τώρα στα υπόλοιπα νοσοκομεία.

Και βέβαια, θέλουμε να ξέρουμε και τι θα γίνει με το προσωπικό το οποίο είναι αποσπασμένο στα άλλα νοσοκομεία. Και να σας ενημερώσω, κυρία Υπουργέ, ότι στο νοσοκομείο «Άγιος Παύλος» έχουν γίνει προσλήψεις μέσω του ΟΑΕΔ, ενώ θα έπρεπε να προτιμηθούν αυτοί οι μόνιμοι υπάλληλοι που αποσπαστή-

καν σε άλλα νοσοκομεία. Άρα, υπάρχει ένα πρόβλημα με τους εργαζόμενους αυτούς.

Πιστεύουμε και εκτιμάμε, λοιπόν, ότι και με αυτήν την ερώτηση που θέτουμε τώρα και συζητάμε, θα υλοποιήσετε αυτά που είπατε και όχι όπως έλεγαν και οι αρμόδιοι του Υπουργείου τις προηγούμενες φορές ότι «θα δούμε, θα εκτιμήσουμε πότε και με ποια μορφή θα ανοίξει το νέο συγκρότημα». Πιστεύουμε όμως ότι εάν δεν ανοίξει σύντομα, αυτό θα εντάσσεται στη γενικότερη πολιτική θέση της Κυβέρνησης, η οποία βέβαια και αυτόν το ευαίσθητο τομέα τον ιδιωτικοποιεί προς χάρη του ιδιωτικού κεφαλαίου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, κυρία Υπουργέ. Σας δώσαμε πριν περισσότερο χρόνο, τώρα θα έχετε λιγότερο.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Θα είμαι πολύ σύντομη, γιατί θεωρώ ότι τα ερωτήματα απαντήθηκαν με την πρωτολογία μου. Εκείνο το οποίο απλώς θέλω να σημειώσω στον κύριο συνάδελφο είναι ότι, εν όψει της μεγάλης μεταρρύθμισης την οποία εφαρμόζει η Κυβέρνηση στον ευαίσθητο πραγματικά χώρο της υγείας, υπάρχει μία τεράστια αποκέντρωση των υπηρεσιών υγείας με τα Περιφερειακά Συστήματα Υγείας. Αυτά είναι πλέον σε πλήρη λειτουργία, είναι θεσμός του κράτους και είναι τα κατ' εξοχήν αρμόδια, προκειμένου να εκτιμήσουν τις ανάγκες οι οποίες υπάρχουν στην περιοχή τους.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση μιλάμε για το πρώτο Πε.Σ.Υ. της κεντρικής Μακεδονίας, το οποίο θα κάνει και το χειρισμό των ανάλογων αντίστοιχων ζητημάτων, τα οποία έχουν σχέση με την επαναλειτουργία του συγκεκριμένου παραρτήματος.

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

Σύμφωνα με τις διαβεβαιώσεις που έχουμε από τον πρόεδρο του συγκεκριμένου Πε.Σ.Υ. μέχρι το τέλος του Νοεμβρίου θα είναι γνωστό ποια λειτουργία του συγκεκριμένου παραρτήματος θα προκριθεί και ποιες θα είναι οι ανάγκες σε προσωπικό, προκειμένου να καλύψει τη συγκεκριμένη λειτουργία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Τέταρτη είναι η με αριθμό 246/3-7-2001 ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Φώτη Κουβέλη προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με την επίλυση αιτημάτων της Ένωσης Τεχνικών Πολεμικού Ναυτικού.

Η ερώτηση του κ. Κουβέλη έχει ως εξής:

«Η Ένωση Τεχνικών Πολεμικού Ναυτικού με ψήφισμα της Γενικής Συνέλευσης των μελών της επισημαίνει την άνιση μεταχείριση που γίνεται σε βάρος τους, αναφορικά με τις αποδοχές τους και την επαγγελματική τους εξέλιξη στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, σε σύγκριση με τους δημοσίους υπαλλήλους άλλων Υπουργείων.

Μεταξύ των αιτημάτων τους, τα οποία είναι στο σύνολό τους γνωστά στο Υπουργείο, προβάλλεται το αίτημα του μισθολογίου και η εφαρμογή για τον κλάδο αυτό των συλλογικών συμβάσεων στο δημόσιο, της ένταξης στα βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα, της αναγνώρισης της προϋπηρεσίας στον ιδιωτικό τομέα, της αύξησης της υπερωριακής αποζημίωσης, της βελτίωσης των συνθηκών εργασίας.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Εάν προτίθεται να ικανοποιήσει τα αιτήματα της Ένωσης Τεχνικών Πολεμικού Ναυτικού».

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας, κ. Αποστολίδης. Είναι η πρώτη σας απάντηση, κύριε Αποστολίδη. Καλορίζκος, λοιπόν.

ΛΟΥΚΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας) : Είναι η πρώτη απάντηση, κύριε Πρόεδρε, σε γνωστό χώρο. Σας ευχαριστώ.

Χαίρομαι γιατί είναι μια επίκαιρη ερώτηση που αφορά τους εργαζόμενους στο χώρο του Υπουργείου, από έναν εκλεκτό συνάδελφο τον κ. Κουβέλη. Θα ήθελα κατ' αρχήν να κάνω μια γενική παρατήρηση, κύριε συνάδελφε, ότι βρίσκεται σ' ένα καλό δρόμο η συζήτηση για την επίλυση όλων αυτών των θεμάτων που αναφέρονται στην ερώτηση, η οποία βέβαια έχει δέκα ερωτήματα ουσιαστικά τα οποία θα ήθελαν επί μακρόν να τα συζητήσουμε.

Υπάρχει μια ιδιόμορφη κατάσταση ως εργαζόμενοι με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου στο Υπουργείο. Παρ' όλα αυτά όμως υπάρχει μια πολύ καλή συζήτηση και με το δευτεροβάθμιο συνδικαλιστικό όργανο, την ΠΟΕ ΥΕΘΑ και υπήρξε και μια συνάντηση με τον Υπουργό πρόσφατα. Όσον αφορά τα ζητήματα, όπως τίθενται με τα ερωτήματα που βάζετε και ειδικότερα για το θέμα της δυνατότητας ενός ειδικού επιδόματος που παίρνουν μόνιμοι υπάλληλοι, θα ήθελα να πω ότι ήδη βρισκόμαστε σε μια συζήτηση με το Υπουργείο Οικονομικών στην κατεύθυνση να δοθεί το επίδομα αυτό στη συγκεκριμένη κατηγορία του προσωπικού στο οποίο αναφέρεστε.

Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα σχετικά με τα βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα του άρθρου 18 του ν. 2084/92, όπως και άλλα τέτοια ζητήματα, εκτός έδρας κλπ. νομίζω ότι είναι ένα θέμα που αφορά γενικότερα τους εργαζόμενους στο δημόσιο και δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί ένα τέτοιο θέμα αποσπασματικά και μάλιστα όταν βρίσκεται σε εξέλιξη συζήτηση όλο αυτό το θέμα. Και το γνωρίζετε και σεις πολύ καλά.

Σε σχέση με το άλλο αίτημα το οποίο τίθεται για την έκδοση διορθωτικής πράξης και την επανένταξη των αιτούντων υπαλλήλων σε βαθμό και κλάδο, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 754/78, πρέπει να αναφερθεί ότι στις 18 Ιουλίου του τρέχοντος έτους υπεβλήθη αίτηση από τους δεκαεπτά υπαλλήλους, μέλη της Ένωσης Τεχνικών Πολεμικού Ναυτικού στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, περιμένουμε τη γνωμοδότηση και σε μια θετική κατεύθυνση πιστεύουμε ότι άμεσα θα κάνουμε τις απαραίτητες ενέργειες.

Επίσης για τα άλλα επιμέρους ζητήματα τα οποία βάζετε, όπως για παράδειγμα το θέμα του Οργανισμού Πολιτικού Προσωπικού του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, θα ήθελα να πω ότι ο Οργανισμός αυτός είναι έτοιμος. Είναι ένας οργανισμός, κατά την άποψή μου, καινοτόμος ο οποίος εμπεριέχει πολλές καινοτομίες και σε σχέση με το προσοντολόγιο και τη σύσταση νέων κλάδων για να ανταποκρίνονται στις ανάγκες και τις απαιτήσεις και νομίζω ότι υπάρχει ένας ουσιαστικός, θα έλεγα, εκσυγχρονισμός των εργασιακών σχέσεων. Έχει γίνει μια μεγάλη συζήτηση γύρω από τη διαμόρφωση του Οργανισμού Πολιτικού Προσωπικού του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και θεωρώ ότι λύνονται πολύ ουσιαστικά ζητήματα μέσα από αυτή τη συζήτηση.

Κλείνοντας θα ήθελα να σας διαβεβαιώσω, κύριε συνάδελφε, ότι και σε νέα συνάντηση που προσωπικά θα έχω με τους εκπροσώπους της Ένωσης Τεχνικών Πολεμικού Ναυτικού η διάθεση του Υπουργείου είναι να επιλύσει τα ζητήματα αυτά και ασφαλώς πιστεύω ότι βρίσκονται σε θετικό δρόμο τα περισσότερα από αυτά τα θέματα, τα οποία τίθενται με την ερώτησή σας. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Το λόγο έχει ο κ. Κουβέλης.

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Να σας ευχηθώ κι εγώ, κύριε Υπουργέ, κάθε επιτυχία στο έργο σας. Ήθελα όμως αναφορικά με την απάντηση που δώσατε να επισημάνω ότι αυτά τα προβλήματα της Ένωσης Τεχνικών Πολεμικού Ναυτικού είναι εδώ και πάρα πολλά χρόνια γνωστά στο Υπουργείο σας.

Δε έχει ληφθεί καμία μέριμνα μέχρι τώρα με αποτέλεσμα, κύριε Υπουργέ, να έχουμε εργαζόμενους επί είκοσι και πλέον έτη με καθαρές αποδοχές της τάξεως των διακοσίων χιλιάδων δραχμών. Όπως επίσης, να έχουμε μέλη της Ένωσης Τεχνικών Πολεμικού Ναυτικού που να εκτελούν υπηρεσία εκτός έδρας και να μην λαμβάνουν την αποζημίωση που λαμβάνουν άλλοι συνάδελφοί τους στο δημόσιο.

Αλλά εκείνο το οποίο είναι πραγματικά εξαιρετικά ενδιαφέρον, κύριε Υπουργέ -και θέλω και το δικό σας ενδιαφέρον να δηλωθεί συγκεκριμένα- είναι τούτο. Αυτοί οι άνθρωποι δεν έχουν τη δυνατότητα να αναγνωρίσουν την προϋπηρεσία τους στον ιδιωτικό τομέα ως προς όλες τις συνέπειες. Δηλαδή, και βαθμολογικά και μισθολογικά, αλλά και συνταξιοδοτικά. Και πρέπει να σας κάνω γνωστό -πιθανόν οι υπηρεσίες να μη σας το έχουν γνωστοποιήσει το στοιχείο αυτό ότι το Υπουργείο Οικονομικών έχει αποφανθεί επί του συγκεκριμένου ζητήματος και απευθυνόμενο προς το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, ακόμη

από το έτος 1988, λέει στο Επιτελείο ότι σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 73 του προεδρικού διατάγματος 486 εφόσον η προϋπηρεσία στον ιδιωτικό τομέα αποτελούσε στοιχείο διορισμού πρέπει να υπολογίζεται για τη χορήγηση μισθών, αλλά και χρονοεπιδόματος καθώς και για την συμπλήρωση τριαντακονταετίας.

Δεν είναι δυνατόν, όταν το αρμόδιο Υπουργείο Οικονομικών δια του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους έχει συγκεκριμένη θέση αναφορικά με το ζήτημα, το Υπουργείο σας να κωφεύει και να μην ικανοποιεί ένα αίτημα το οποίο είναι κατά πάντα και δίκαιο και νόμιμο.

Και ξέρετε ακόμη κάτι, κύριε Υπουργέ; Ότι αν δεν τους αναγνωρίσετε, όπως έχετε κατά νόμο υποχρέωση, αυτήν την προϋπηρεσία στον ιδιωτικό τομέα δυσχεραίνετε σημαντικά την έξοδό τους, την συνταξιοδότησή τους, άρα την απελευθέρωση συγκεκριμένων θέσεων συν τοις άλλοις, πέραν βέβαια του δικαιώματος να αποχωρεί κάποιος από την εργασία, όταν έχει συμπληρώσει έναν ικανό αριθμό ετών εργασίας.

Κύριε Υπουργέ, εν πάση περιπτώσει, εγώ κρατώ τη δέσμευσή σας, την οποία πιστέψτε με θα την ελέγχω, ότι θα αντιμετωπίσετε τα αιτήματα αυτού του κλάδου. Κρατώ, λοιπόν, τη δέσμευσή σας ότι θα εκδηλώσετε εμπράκτως το ενδιαφέρον σας γι' αυτούς τους εργαζόμενους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ο Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Αποστολίδης έχει το λόγο.

ΛΟΥΚΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας):

Θα ήθελα να σας πω, κύριε Κουβέλη, σχετικά με αυτήν την κατάσταση των εργατικών σχέσεων στο δημόσιο τομέα με αυτές τις διαφορετικές, αν θέλετε, συμβάσεις εργασίας που έχουν υπάρξει με επανειλημμένες νομοθετικές παρεμβάσεις της Κυβέρνησης, ότι έχει πραγματικά ενοποιηθεί σ' ένα μεγάλο βαθμό το πεδίο των εργασιακών σχέσεων σε σχέση και με τους υπαλλήλους στο δημόσιο τομέα.

Εγώ δεν σας κρίνω ότι θα έδω και θα εξετάσω το θέμα. Δεν μπορεί να είναι εργαζόμενοι πολλών ταχυτήτων στο Υπουργείο. Δεν γνωρίζω όμως τι λέει και η ένωση. Γιατί σε μια ερώτησή μου στους υπηρεσιακούς παράγοντες αν θέλουν να μπουκ στο καθεστώς των δημοσίων υπαλλήλων και να αποφύγουν το σημερινό καθεστώς του αορίστου χρόνου συμβάσεως, δεν γνωρίζω αν η απάντησή τους θα είναι θετική. Αυτό, προσέξτε, είναι σημαντικό στοιχείο για μένα, είναι το υπ' αριθμόν 1 στοιχείο: Να ενοποιηθούν οι εργασιακές τους σχέσεις και σε αυτήν την κατεύθυνση θα κινηθώ.

Όσον αφορά τώρα αυτό που λέτε δεν είναι ακριβώς έτσι...

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Μα, έχω έγγραφα.

ΛΟΥΚΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας):

Προσέξτε, υπάρχει μια αναφορά στο ν. 754/78. Όταν έχει όμως δύο θεσμικούς νόμους στο χώρο των δημοσίων υπαλλήλων, το θεσμικό ν. 2470/97 που ρυθμίζει τα ζητήματα μισθολογίου των δημοσίων υπαλλήλων σε όλο το δημόσιο τομέα και τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, καθώς και τις διατάξεις του ν. 2738/99 που προβλέφθηκε σχετικά με τη ρύθμιση των ωρών αμοιβής, απασχόλησης κλπ. συλλογικών διαπραγματεύσεων στο δημόσιο τομέα.

Εδώ υπάρχει πράγματι μια *sui generis* κατάσταση. Και εγώ και το Υπουργείο ασφαλώς, θέλει να λύσει ουσιαστικά το πρόβλημα. Όχι να λύσει επιμέρους αιτηματάκια, αλλά να λύσει ουσιαστικά την εργασιακή μισθολογική κατάσταση των εργαζομένων, καθώς επίσης και το συνταξιοδοτικό τους καθεστώς. Και ασφαλώς εγώ βλέπω το όποιον έλεγχο σας να είστε όμως απόλυτα σίγουρος –και μέσα από εσάς θέλω να διαβεβαιώσω και τους εργαζόμενους– ότι το Υπουργείο έχει και την πρόθεση και τη διάθεση και τη θέληση να επιλύσει ουσιαστικά το πρόβλημα, το οποίο τίθεται μέσα από πολλά ερωτήματα τα οποία βάλατε με τη ερώτησή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Αναφορές-Ερωτήσεις δευτέρου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 1768/2.10.2001 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Γαρουφαλιά προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με το νομοθετικό καθεστώς που ισχύει στη Γερμανία, για θέμα-

τα ασφαλιστικού περιεχομένου και τη χορήγηση συντάξεων, για τους Έλληνες που εργάστηκαν εκεί.

Η ερώτηση του κ. Γαρουφαλιά έχει ως εξής:

«Στη Θεσσαλονίκη ιδιωτικά γραφεία με διαφημιστικά έντυπα υπόσχονται πληροφόρηση των Ελλήνων της Γερμανίας για τις ευνοϊκές ρυθμίσεις γερμανικού νόμου, αναφορικά με θέματα ασφαλιστικού περιεχομένου και χορήγησης συντάξεων.

Εξαιτίας του τεράστιου ενδιαφέροντος που έχουν οι ευνοϊκές ρυθμίσεις σε μεγάλη μερίδα Ελλήνων που εργάστηκαν στη Γερμανία, αλλά και της έλλειψης ενημέρωσης για όσα αποφασίζει το Γερμανικό Κοινοβούλιο και αφορούν τους Έλληνες πολίτες.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

1. Ποιο είναι το νομικό πλαίσιο στη Γερμανία για τη συνταξιοδότηση όσων Ελλήνων εργάστηκαν ή εργάζονται εκεί;

2. Ποιες ευεργετικές διατάξεις προβλέπονται για όσους απέκτησαν παιδιά στη Γερμανία και τι ισχύει στις περιπτώσεις εξαργύρωσης των γερμανικών ασφαλιστικών εισφορών Ελλήνων, που είναι ασφαλισμένοι στην Ελλάδα;».

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων κ. Σπυρόπουλος.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΡΟΒΕΡΤΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ την ερώτηση του συνάδελφου εύστοχη και ωφέλιμη από την άποψη ότι δίνεται η δυνατότητα να γίνει γνωστό στο Σώμα ένα θέμα, που ενδιαφέρει κατά κύριο λόγο τους Έλληνες μεταναστές.

Θεωρώ ότι το πιο ενδιαφέρον σκέλος της ερώτησης δεν είναι τα ερωτηματικά 1 και 2, αλλά είναι το πρώτο σε σχέση με τη λειτουργία ιδιωτικών γραφείων, που με διαφημιστικά έντυπα υπόσχονται γρήγορη εκπλήρωση των διαδικασιών, που αφορούν Έλληνες μετανάστες κυρίως από τη Γερμανία, σε σχέση με ευνοϊκές ρυθμίσεις ή ισχύουσες ρυθμίσεις της γερμανικής νομοθεσίας.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να διευκρινίσω κάτι. Συνολικά στον ευρωπαϊκό χώρο υπάρχει ένα όργανο, που συνέστησε η επιτροπή. Είναι μια δομή στήριξης όπου εδώ και χρόνια –δεν ξέρω από ποιο έτος– εκδίδει έναν ετήσιο οδηγό...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑΣ: Από το 1996, κύριε Υπουργέ.

ΡΟΒΕΡΤΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): ...όπου με ακρίβεια –όχι με απόλυτη ακρίβεια– οριοθετεί υποχρεώσεις, δικαιώματα κλπ.

Πέραν τούτου, θέλω να σας διαβεβαιώσω –επειδή το έλεγξα– ότι στις υπηρεσίες του ΙΚΑ υπάρχουν σχετικές εγκύκλιοι, όπου αναλύονται τα θέματα. Υπάρχουν βέβαια πιυχές –και θα συμφωνήσω μαζί σας– που ενδεχομένως απαιτούν πια εξειδικευμένα ερωτήματα προς τις γερμανικές αρχές για εξειδικευμένες περιπτώσεις.

Αυτή, λοιπόν, την αδήριτη αναγκαιότητα επιχειρούν κάποια ιδιωτικά γραφεία, κάποιοι άνθρωποι να την αξιοποιήσουν, προκειμένου να αποκτήσουν μια πελατεία ως διαμεσολαβητές στο δικαίωμα και στις γερμανικές αρχές, άτυπα, για να διεκπεραιώσουν βέβαια μια εργασία και ταυτόχρονα υπάρχει κάποια σύμβαση μεταξύ τους. Η λειτουργία αυτών των γραφείων μας είχε απασχολήσει και στο παρελθόν. Υπάρχει, αν θέλετε, και παρέμβαση του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, προκειμένου να βγει στο φως όλη αυτή η ιστορία και να σταματήσει η δράση, στο βαθμό που οι υπηρεσίες του ΙΚΑ βέβαια ανταποκρίνονται.

Σε σχέση με τα δύο ερωτήματα, θα ήθελα να πω το εξής. Το πρώτο τουλάχιστον απαντάται και τώρα ευθέως από τις υπηρεσίες του ΙΚΑ. Το λέω αυτό, γιατί το νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει στη Γερμανία, για τα συνταξιοδοτικά δικαιώματα δεν διαφέρει ανάμεσα στο Γερμανό υπήκοο και στον Έλληνα μετανάστη.

Για το δεύτερο σκέλος της ερώτησής σας, που αφορά τα δικαιώματα για όσους απέκτησαν παιδιά στη Γερμανία, ισχύει το εξής. Λεπτομέρειες βέβαια πάλι γνωρίζουμε και κάνουμε δεύτερο συμπληρωματικό ερώτημα με την ευκαιρία αυτή.

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

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Η περίοδος ανατροφής των τέκνων προσμετρά στη συνταξιοδότηση. Υπάρχει ένα κενό, το πόσος είναι ο χρόνος ανατροφής των τέκνων. Είναι πέντε χρόνια, είναι τρία χρόνια; Σε αυτό έχει υποβληθεί ερώτημα και περιμένουμε την απάντηση. Μόλις θας μας δοθεί, βεβαίως θα ενημερώσουμε τις υπηρεσίες του ΙΚΑ και θα λήξει αυτή η εκκρεμότητα.

Το ερώτημα προς τις γερμανικές αρχές έχει διατυπωθεί εδώ και μήνες, δεδομένου ότι δεν έχουμε πληροφορίες γι' αυτό το θέμα. Το κενό απάντησης στην ερώτησή σας είναι σ' αυτό το σημείο και μόνο.

Για κάποια σημεία που δεν απάντησα θα αξιοποιήσω το χρόνο της δευτερολογίας.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αναγκάστηκα να καταθέσω την ερώτηση και να φέρω το θέμα στη Βουλή μετά από πολλαπλές οχλήσεις που δεχόμαστε στο Νομό της Λάρισας, του οποίου οι κάτοικοι λόγω του ότι είναι αγροτικός νομός και σε ορισμένες περιοχές όπως η περιοχή της Ελασσόνας και άλλες ορεινές περιοχές έχουν ως μονοκαλλιέργεια τον καπνό, αλλά και το βαμβάκι στο Θεσσαλικό Κάμπο δεν πάει ιδιαίτερα καλά, αναγκάζονται να μεταναστεύσουν είτε στη Γερμανία είτε στην Αυστραλία προκειμένου να βρουν δουλειά. Τέτοια χωριά είναι η Κρανιά της Ελασσόνας, αλλά και άλλα χωριά της περιοχής.

Όμως με την πρώτη επάνοδό τους στη χώρα, φθάνουν στο σημείο να κάνουν ερωτήσεις στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου σας, αλλά και στο ΙΚΑ για θέματα που έχουν σχέση με την όλη δομή και λειτουργία των ασφαλιστικών δεδομένων για τη χώρα της Γερμανίας, αλλά και για άλλες χώρες. Μάλιστα σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, μέσω του διαδικτύου παίρνοντας ορισμένες πληροφορίες από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Γερμανίας, μπορούμε εύκολα να έχουμε άποψη και θέση. Αυτό όμως μπορεί να το κάνει κάθε Βουλευτής που ασχολείται με την πληροφορική, αλλά και οποιοσδήποτε πολίτης, ο οποίος έχει αυτό το χόμπι. Όμως ένας πολίτης που πάει να δουλέψει σε μία τέτοια χώρα, οφείλει η χώρα του να του δώσει τα εχέγγυα αλλά και την ουσιαστική πληροφόρηση για τα κρατούμενα. Βέβαια είστε νέος Υπουργός -σας εύχομαι καλή θητεία- και ίσως δεν έχετε ακόμη άμεση πληροφόρηση για τον τομέα σας. Θα πρέπει το ΙΚΑ να αντιμετωπίσει άμεσα τα θέματα. Εκκρεμούν υποθέσεις που έχουν εξαγοραστεί ασφαλιστικές εισφορές από πάρα πολλά χρόνια. Έχουν μεσολαβήσει απανωτά διοικητικά δικαστήρια για να επιλυθούν όλες αυτές οι διαδικασίες. Υπάρχουν δεκάδες μετανάστες μας που αγωνιούν και δεν έχουν υπεύθυνες απαντήσεις από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου σας και θα πρέπει η νέα διοίκηση του Υπουργείου αξιοποιώντας όλες τις νέες δομές, όλες τις νέες μεθόδους της τεχνολογίας, η οποία ξέρετε ότι επιδοτείται αδρά από τα ευρωπαϊκά κονδύλια, αξιοποιώντας, λοιπόν, όλες αυτές τις δυνατότητες, να δώσει την ευκαιρία και στις υπηρεσίες αλλά και στους πολίτες, τους μετανάστες μας, να έχουν μια ανθρώπινη πιο ποι-

οτική και πιο αξιόπιστη αντιμετώπιση από τις ίδιες τις ελληνικές αρχές, πράγμα που συμβαίνει στην Κομισιόν για τους πολίτες των δικών τους χωρών.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω ότι το πρόβλημα υπάρχει ιδιαίτερα στην Αυστραλία. Οι μετανάστες μας από την Αυστραλία έχουν ένα τεράστιο ασφαλιστικό πρόβλημα που πρέπει να το δείτε παράλληλα με τα ευρωπαϊκά κράτη, το τι δηλαδή ισχύει νομικά σ' αυτά τα κράτη και παρακαλώ να ενημερώσετε δημόσια, κύριε Υπουργέ, και το Εθνικό Κοινοβούλιο, αλλά και τους πολίτες μας πάνω στο πως θα αντιμετωπίζουν από δω και πέρα αυτά τα ζωτικής φύσεως θέματα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ο Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων κ. Σπυρόπουλος, έχει το λόγο.

ΡΟΒΕΡΤΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Κύριε συνάδελφε, δεν θα συμφωνήσω σ' ένα τμήμα μαζί σας. Οι δομές και του Υπουργείου Εργασίας και του ΙΚΑ παρέχουν πλήρη ενημέρωση προς τους ενδιαφερόμενους. Υπάρχουν κάποιες ειδικές πτυχές που ενδεχομένως πριν διατυπώσουν τη θέση του ΙΚΑ και κατ' επέκταση του Υπουργείου, μπορούν με ερωτήματα να απευθύνονται στις γερμανικές αρχές ή στην Αυστραλία. Μια τέτοια περίπτωση είναι ακριβώς ποιος είναι ο χρόνος που λογίζεται ως χρόνος ανατροφής τέκνων προκειμένου αυτός ο χρόνος να αθροισθεί στο χρόνο ασφάλισης. Άλλωστε θέλω να σας πω, επειδή προβλήματα δεν υπάρχουν μόνο εδώ αλλά υπάρχουν και στα υπόλοιπα κράτη και γι' αυτό έχει συσταθεί αυτή η δομή στήριξης από την Ευρωπαϊκή Ένωση όπου βγάζει τον ετήσιο κανονισμό, γίνονται δύο εξαμηνιαίες συσκέψεις προκειμένου να υπάρχει πλήρης ενημέρωση.

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

Πάντως τα ιδιωτικά γραφεία ή η ανάπτυξη πρωτοβουλιών από πρόσωπα που κινούνται προκειμένου να διαμεσολαβήσουν ανάμεσα στον ενδιαφερόμενο, στο ΙΚΑ και στην κοινωνικοασφαλιστική αρχή της Γερμανίας ή όχι, κινούνται όχι επειδή οι δημόσιες αρχές δεν έχουν την ενημέρωση και την πληροφόρηση, αλλά κινούνται υποσχόμενοι στους ασφαλισμένους ότι εγώ θα σου φτιάξω τα χαρτιά, εγώ θα σου υποκαταστήσω, αν θέλετε, τη γνώση που εσύ έπρεπε να έχεις, αντί δηλαδή να τρέχεις εσύ στο ΙΚΑ θα πάω εγώ, αντί να πας εσύ στη Γερμανία, θα πάει εκπρόσωπός μου. Αυτή είναι η αλήθεια. Πιστεύω ότι η πληροφόρηση παρέχεται. Θα συμφωνήσω μαζί σας ότι ενδεχόμενα πρέπει να δούμε μία παραπάνω ενημέρωση, προκειμένου να μην προστρέχουν οι ενδιαφερόμενοι σε ενδιαμέσους, προκειμένου να κάνουν τη δουλειά τους. Σε αυτό συμφωνώ μαζί σας. Δεν θα συμφωνήσω όμως μαζί σας στους ισχυρισμούς σας ότι οι δομές του ΙΚΑ δεν γνωρίζουν και δεν πληροφορούν σωστά τους ενδιαφερόμενους.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κύριοι Βουλευτές, εισερχόμεθα στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Για τους συναδέλφους εισηγητές των αιτήσεων άρσεως ασυλίας θα κάνουμε την προεκφώνηση των νομοσχεδίων, που είναι γραμμένα στην ημερήσια διάταξη και πριν μπούμε στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ανάπτυξης θα επανέλθουμε στις αιτήσεις άρσεως ασυλίας.

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χειρισμών μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Κύριε Υπουργέ, έχετε να κάνετε καμία παρατήρηση;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, πριν τελειώσει το νομοσχέδιο είχαμε πει κάποια θέματα τα οποία είχαν μικρές διορθώσεις να τα συζητήσουμε και υπήρχε και συμφωνία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Να τα δώσετε για τα Πρακτικά. Όμως πέστε μας σε τι συνίστανται αυτές οι διορθώσεις.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έχει ήδη αναγνωστεί, υπήρχε συμφωνία. Θα πρέπει να υπάρξει ορθή διατύπωση στον τρόπο διάθεσης των κινήτρων. Είναι το άρθρο 12 παράγραφος 3, εδάφιο β'.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Υπάρχει όμως ένα πρόβλημα εδώ, δεν βλέπω τους εισηγητές.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Οι εισηγητές είχαν συμφωνήσει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Αναγνώστε το, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Στο άρθρο 12 παράγραφος 3, εδάφιο β', μετά το λατινικό στοιχείο (ii) το εδάφιο (iii) αντικαθίσταται και αναδιατυπώνεται ως εξής:

«(iii) Σε περιπτώσεις συνένωσης δύο ή περισσότερων ΚΤΕΛ ενός ή περισσότερων νομών ή ΚΤΕΛ και δημοτικής επιχείρησης, εφόσον συμμετέχουν στη συνένωση αυτή όλα τα ΚΤΕΛ του νομού ή των νομών ή της μεμονωμένης νήσου, το ποσοστό της ενίσχυσης για την περίπτωση του στοιχείου (i) για την αγορά καινούριων λεωφορείων ανέρχεται σε 30% και την περίπτωση του στοιχείου (ii) για την αγορά μεταχειρισμένων λεωφορείων σε 15%».

Στο άρθρο 15 παράγραφος 1 εδάφιο γ' διαγράφονται οι λέξεις: «όχι εντός των σταθμών Κ.Τ.Ε.Λ.»

Στο άρθρο 40 παράγραφος 3 εδάφιο 3γ' οι λέξεις «τεχνικού ελέγχου και πραγματογνωμοσυνών επί» αντικαθίστανται από τις

λέξεις «ελεγκτών και πραγματογνωμόνων».

Στο άρθρο 43 παράγραφος 2 οι λέξεις «των παραγράφων 8 εδάφιο γ' και 10 του άρθρου αυτού» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των παραγράφων 7 εδάφιο γ' και 8 του άρθρου αυτού».

Στο άρθρο 43 παράγραφος 3 διαγράφονται οι λέξεις «34 παράγραφος 2».

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Υπάρχει κάποιος συνάδελφος που έχει να κάνει κάποια παρατήρηση στις διατυπώσεις του κυρίου Υπουργού;

Κύριε Υπουργέ, να μη σας κρατήσουμε εδώ, για να πάτε στη δουλειά σας, θα επανέλθουμε αργότερα όταν έρθει και η συνάδελφος εκτός εάν κάποιος από τη Νέα Δημοκρατία έχει γνώση του θέματος αυτού.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Δεν είναι εδώ ο Εισηγητής γι' αυτό να επανέλθουμε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Καλώς. Ας το κρατήσουμε για αργότερα.

Υπουργείου Γεωργίας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση του Πρωτοκόλλου τεχνικής, επιστημονικής και οικονομικής συνεργασίας στον τομέα της γεωργίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας».

Το σχέδιο νόμου αυτό έχει ψηφισθεί ομοφώνως στη Διαρκή Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Συνεπώς, το σχέδιο νόμου αρμοδιότητας Υπουργείου Γεωργίας «Κύρωση του Πρωτοκόλλου τεχνικής, επιστημονικής και οικονομικής συνεργασίας στον τομέα της γεωργίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας» έγινε δεκτό ομοφώνως σε μόνη συζήτηση κατ' αρχήν, κατ' άρθρον και στο σύνολο και έχει ως εξής:

«Κύρωση του Πρωτοκόλλου τεχνικής, επιστημονικής και οικονομικής συνεργασίας στον τομέα της γεωργίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, το Πρωτόκολλο τεχνικής, επιστημονικής και οικονομικής συνεργασίας στον τομέα της γεωργίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας, που υπογράφηκε στην Άγκυρα στις 22 Ιουνίου 2000, του οποίου το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ
ΤΕΧΝΙΚΗΣ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΑΣ
ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

Το Υπουργείο Γεωργίας της Ελληνικής Δημοκρατίας και το Υπουργείο Γεωργίας και Αγροτικών Υποθέσεων της Δημοκρατίας της Τουρκίας, στο εξής αναφερόμενα ως Συμβαλλόμενα Μέρη,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ υπόψη τις ευνοϊκά αναπτυσσόμενες διακυβερνητικές σχέσεις, με σκοπό την ενίσχυση, διεύρυνση και ανάπτυξη της συνεργασίας προς το κοινό όφελος αμοιτέρων των χωρών στον τομέα της γεωργίας, της βιομηχανίας τροφίμων, της κτηνοτροφίας και των αγροτικών υποθέσεων,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ υπόψη ότι η Ελληνική Δημοκρατία, ως Κράτος - Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι υποχρεωμένη να σέβεται και να ενεργεί σύμφωνα με την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΕΞΗΣ:

Άρθρο Ι

Στον τομέα της αγροτικής πολιτικής, φυτικής παραγωγής, φυτικής προστασίας, κτηνοτροφίας και γενετικής βελτίωσης των ζώων, υγείας των ζώων, γεωργικής έρευνας και εφαρμογών, αλιείας και υδατο-καλλιέργειας, βιομηχανίας ειδών διατροφής και αγροτικών υποθέσεων, αμφότερα τα Μέλη συμφώνησαν στα:

- Ανταλλαγή γενικής επιστημονικής και τεχνικής πληροφόρησης και τεκμηρίωσης,
- Ανταλλαγή πορισμάτων ερευνών, τα οποία έχουν δημοσιευθεί στα πλαίσια των αντίστοιχων ιδρυμάτων.
- Μεταφορά γνώσεων που αφορούν στη λειτουργία της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής και αμοιβαία ανταλλαγή εμπειρογνομών στους τομείς ενδιαφέροντος αμοιτέρων των χωρών.
- Ανταλλαγή ζωικού και φυτικού υλικού.
- Ανταλλαγή κατάλληλων και αξιόπιστων πληροφοριών για τις ασθένειες των ζώων, με σκοπό την ανάληψη κοινών πρωτοβουλιών και την εφαρμογή μέτρων υγειονομικού ελέγχου για την καταπολέμηση και πρόληψη των εξωτικών ασθενειών των ζώων, οι οποίες δυνατόν να δημιουργούν εμπόδια στην εμπορία ζώντων ζώων και ζωικών προϊόντων.
- Οργάνωση εκπαιδευτικών προγραμμάτων, σεμιναρίων, συνεδρίων και συναντήσεων σε αμοιότερες τις χώρες.
- Ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειρογνομών σε θέματα άρδευσης.
- Καθιέρωση άμεσων κοινών δραστηριοτήτων μεταξύ των αντίστοιχων ερευνητικών ιδρυμάτων.
- Ενθάρρυνση κοινοπραξιών και συνεργασίας στον τομέα της γεωργίας και των γεωργικών προϊόντων, μεταξύ εταιρειών του ιδιωτικού τομέα, τόσο στα πλαίσια των χωρών τους όσο και για τις άλλες αγορές.

Άρθρο ΙΙ

Μια Συντονιστική Επιτροπή Γεωργίας συνεστήθη από τα Συμβαλλόμενα Μέρη για την εφαρμογή της συνεργασίας, που προβλέπεται στο Άρθρο Ι του παρόντος Πρωτοκόλλου και για την εξασφάλιση συνεχών επαφών.

Της Συντονιστικής Επιτροπής Γεωργίας, αποτελούμενης από τέσσερα μέλη για κάθε χώρα, συμπεριλαμβανομένου και του επικεφαλής κάθε αντιπροσωπείας, θα ηγούνται ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Γεωργίας της Ελλάδας και ο Μόνιμος Υφυπουργός του Υπουργείου Γεωργίας και Αγροτικών Υποθέσεων της Δημοκρατίας της Τουρκίας.

Η Συντονιστική Επιτροπή Γεωργίας καταρτίζει το πρόγραμμα εργασίας της για την προσεχή περίοδο, καθορίζοντας το έργο που πρέπει να επιτελεσθεί από το κάθε Μέρος. Η επιτευχθείσα πρόοδος της προηγούμενης περιόδου θα αξιολογείται στα πρακτικά της επόμενης συνόδου. Η Συντονιστική Επιτροπή Γεωργίας οργανώνει τις επήσεις συνόδους της, εναλλάξ, στην Ελλάδα και στην Τουρκία.

Άρθρο ΙΙΙ

Τα Μέρη ανταλλάσσουν εμπειρογνώμονες για τα συμφωνηθέντα θέματα, με σκοπό την πρακτική εφαρμογή της συνεργασίας που προβλέπει το Άρθρο Ι του παρόντος Πρωτοκόλλου. Οι δαπάνες ταξιδίων των μελών της Συντονιστικής Επιτροπής Γεωργίας και των εμπειρογνομώνων βαρύνουν το αποστέλλον μέρος και οι δαπάνες στο εσωτερικό αναλαμβάνονται από τη φιλοξενούσα χώρα.

Άρθρο ΙV

Το Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ αμέσως μετά την ανταλλαγή των γραπτών ανακοινώσεων από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, με τις οποίες ενημερώνουν το ένα το άλλο για την ολοκλήρωση των σχετικών διαδικασιών, παραμένει δε σε ισχύ για πέντε έτη από την ημερομηνία της υπογραφής, εκτός και αν τερματισθεί ενωρίτερα, από οποιοδήποτε Μέρος, σε έξι μήνες μετά την αποστολή γραπτής διακοινώσεως.

Το Πρωτόκολλο είναι δυνατόν να τροποποιηθεί, ανεξαρτήτως χρόνου, με έγγραφη συμφωνία των Μερών και είναι δυνατόν να ανανεωθεί για τα πέντε επόμενα έτη από την ημερομηνία λήξεως, με ανταλλαγή ανακοινώσεων.

Λαμβάνοντας υπόψη τις διεθνείς δεσμεύσεις της η Ελληνική Δημοκρατία, όσον αφορά στην εφαρμογή του παρόντος Πρωτοκόλλου, θα σεβασθεί τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από την ιδιότητά της ως μέλους της Ευρωπαϊκής Ενωσης.

Συνήφθη στην Άγκυρα και υπεγράφη, στις 22 Ιουνίου 2000, σε δύο πρωτότυπα στην αγγλική γλώσσα και όλα τα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

(υπογραφή)

(υπογραφή)

Άρθρο δεύτερο

Τα προγράμματα εργασίας και τα πρακτικά που καταρτίζονται από τη Συντονιστική Επιτροπή Γεωργίας σε εκτέλεση του Άρθρου ΙΙ του Πρωτοκόλλου εγκρίνονται με κοινή πράξη των αρμόδιων κατά περίπτωση Υπουργών.

Άρθρο τρίτο

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλείται το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Η Βουλή παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Υπουργείου Ανάπτυξης.

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

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην

**ΕΙΔΙΚΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ
ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΡΣΕΩΣ ΑΣΥΛΙΑΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ**

Συζήτηση και λήψη απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 62 του Συντάγματος, για τις αιτήσεις άρσεως της ασυλίας των Βουλευτών: Γεωργίου Λιάνη και Κωνσταντίνου Σπηλιόπουλου.

Ο κ. Μαντούβαλος έχει το λόγο μέχρις ότου έρθει και ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο οποίος λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης δεν κατόρθωσε να προσέλθει εγκαίρως.

ΠΕΤΡΟΣ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ : Διακεκριμένε κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, σύμφωνα με το άρθρο 62 του Συντάγματος έχουμε δεχθεί το ερώτημα για την άρση ασυλίας από τις αρμόδιες εισαγγελίες για συκοφαντική δυσφήμιση σύμφωνα με τα άρθρα 362, 363 του συντάγματος κ. Σπηλιόπουλου Κωνσταντίνου, Βουλευτή Αχαΐας, με εγκαλούντα τον κ. Καραϊσκό Εμμανουήλ, δημοτικό σύμβουλο του Δήμου Αιγίου και του συναδέλφου κ. Λιάνη Γεωργίου για συκοφαντική δυσφήμιση δια του τύπου κατ'εξακολούθηση με τα άρθρα 98, 362, 363.

Κύριε Πρόεδρε, ήδη συζητήθηκε αυτό στην αρμόδια επιτροπή. Είναι σύστοιχη η τοποθέτησή μας με την τοποθέτηση του Εισηγητή της Πλειοψηφίας του κ. Λοβέρδου.

Και εισαγωγικά να μου επιτρέψετε να σας πω πως έχει αναπτυχθεί μία φιλολογία σχετικά με την άρση ασυλίας των Βουλευτών. Δεν χρειάζεται τώρα ούτε εγώ να το αναλύσω, έχει αναλυθεί κι έχει συζητηθεί. Πρόκειται απλώς περί μιας αναβολής της ποινικής δίωξης διότι στα πλαίσια των καθηκόντων του ο Βουλευτής πρέπει να ενεργεί ανεξάρτητος και να μην έχει αυτήν τη συνεχή, τη διαρκή εμπλοκή από έριδες ενδεχομένως, οξύτερες πολλές φορές, όπως σ' αυτές τις δύο περιπτώσεις, κύριε Πρόεδρε, που αναπτύσσονται στις τοπικές κοινωνίες και είναι συνήθως πολιτικού περιεχομένου. Δηλαδή κάθε τόσο πλέον ο κάθε Βουλευτής θα είναι υποχρεωμένος να έχει μία συνεχή παρουσία στα δικαστήρια και να μην είναι αποδεδειγμένο στο έργο, το οποίο επιτελεί και πρέπει να επιτελεί.

Θέλω επίσης να σας δώσω ένα παράδειγμα που ενδεχομένως θα σας απασχολήσει: Πολλές φορές, ιδιαίτερα τα δημοτικά συμβούλια -επειδή έχουμε κι ένα δημοτικό σύμβουλο εδώ, ο οποίος είναι εγκალών σ' αυτήν τη περίπτωση- σύρονται ολόκληρα, στο σύνολό τους, στα δικαστήρια ενδεχομένως για το μη κλείσιμο ενός απλού καταστήματος ή ενός εστιατορίου ή ενός καφενείου. Και βλέπετε παραπομπές για παράβαση καθήκοντος. Αυτά δηλαδή τα έχω συναντήσει σωρηδόν και ως πρόεδρος του δημοτικού συμβουλίου του Πειραιά, αλλά και ως αντιδήμαρχος του Πειραιά. Φανταστείτε δηλαδή για όλες αυτές τις αταξίες, που ενδεχομένως να πρέπει να τακτοποιηθούν, να έρχεται ο Βουλευτής και να σύρεται.

Σ' αυτές τις δύο περιπτώσεις, κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω πως, επειδή το εξετάσαμε λεπτομερέστερα τόσο για τον κ. Σπηλιόπουλο όσο και για τον κ. Λιάνη, δεν συντρέχουν εκείνες οι προϋποθέσεις όπου πρέπει να αρθεί η ασυλία τους γι' αυτό και τάσσομαι κατά της χορήγησης αδείας δίωξης των συναδέλφων σύμφωνα με το άρθρο 62 του Συντάγματος, για να μπορούν χωρίς να τους κωλύει κανείς να ασχολούνται με τα κοινοβουλευτικά τους έργα.

Δεν χρειάζεται να εξαντλήσω το χρόνο μου. Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Θα διακόψουμε και πάλι τη συζήτηση για τις άρσεις ασυλίας.

Κυρία Τσαρουχά, έχετε κάποια παρατήρηση για την ψήφιση στο σύνολο του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών;

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ : Είχαμε κάνει μία παρατήρηση, δεν ξέρω εάν δεν την πρόσεξα, κύριε Υπουργέ. Να συμπληρωθεί: «...και μετά από τεchnοοικονομική μελέτη» στο άρθρο 7, παράγραφος 6, στο τέλος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κυρία Τσαρουχά, σας παρακαλώ, εγώ σας ερωτώ κατ' αρχήν επί των νομοτεχνικών αυτών παρατηρήσεων του κυρίου Υπουργού.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ ΤΣΑΡΟΥΧΑ : Συμφωνούμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Είμεθα σύμφωνοι. Υπάρχει τώρα και άλλη νομοτεχνική φύσεως παρατήρηση και διόρθωση ή με μία ελαστικότητα διόρθωση, την οποίαν όμως θα αποδεχθεί και το Σώμα;

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ : Αρκετές φορές το ανέφερα: Στο άρθρο 7, κύριε Υπουργέ, παράγραφος 6, στο τέλος, να προστεθεί: «...και μετά από τεchnοοικονομική μελέτη». Το είχαμε ζητήσει αυτό. Νομίζω ότι δεν αλλάζει κάτι από την ουσία της ρύθμισης αυτής.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Είπατε στο άρθρο 7...

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ ΤΣΑΡΟΥΧΑ : Στο άρθρο 7 παράγραφος 6 στο τέλος, εκεί που λέει εάν το ΚΤΕΛ αποδεχθεί τη συνεκμετάλλευσή με όμοια απόφαση καθιερώνεται η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσής μετά από τεchnοοικονομική μελέτη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Λέτε δηλαδή να προστεθεί το «μετά από τεchnοοικονομική μελέτη».

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Νομίζω ότι δεν θα έχει αντίρρηση το Σώμα.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο όπως διανεμήθηκε και με τις νομοτεχνικές παρατηρήσεις που έκανε ο κύριος Υπουργός;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ : Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία όπως διανεμήθηκε και με τις νομοτεχνικές παρατηρήσεις που έκανε ο κύριος Υπουργός και στο σύνολο.

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, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ
ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ**

**Άρθρο 1
Γενικοί ορισμοί**

Για την εφαρμογή του παρόντος νοούνται:

1. «Άγωνα επιβατική γραμμή»: η υπεραστική επιβατική γραμμή νήσου, η εξυπηρέτηση της οποίας δεν έχει ανατεθεί σε Κ.Τ.Ε.Λ..

2. «Αστική επιβατική γραμμή»: εκείνη που εξυπηρετεί ορισμένα σημεία της αστικής περιοχής με τη διαδρομή που καθορίζεται προς τούτο.

3. «Αστική επιβατική συγκοινωνία»: η τακτική μεταφορά επιβατών με κόμιστρο ανά επιβάτη, που διενεργείται με λεωφορεία αυτοκίνητα δημοσίας χρήσης κατάλληλου τύπου μέσα στην αστική περιοχή.

4. «Αστικό λεωφορείο»: το αυτοκίνητο λεωφορείο με το οποίο εκτελείται η αστική συγκοινωνία.

5. «Αστική περιοχή»: εκείνη που καθορίζεται κάθε φορά με απόφαση του οικείου Νομαρχιακού Συμβουλίου.

6. «Ετήσιο έργο λεωφορειακής γραμμής»: ο αριθμός των χιλιομετρικών επιβατών, που προκύπτει από τη διαίρεση των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων της γραμμής δια του χιλιομετρικού συντελεστή κομίστρου της ίδιας γραμμής.

7. «Ημιαστικό λεωφορείο»: το αυτοκίνητο λεωφορείο, με το οποίο εκτελείται αστική ή υπεραστική επιβατική συγκοινωνία.

8. «Κ.Τ.Ε.Λ.»: νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Κοινό Ταμείο Είσπραξης Λεωφορείων», που συστάθηκε

σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 102/1973.

9. «Κοινό δρομολόγιο»: το δρομολόγιο κατά την εκτέλεση του οποίου το λεωφορείο σταθμεύει υποχρεωτικά σε όλες τις προβλεπόμενες στάσεις εφόσον υπάρχουν επιβάτες για αποβίβαση ή επιβίβαση.

10. «Τακτικές γραμμές»: οι γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται επιβάτες με καθορισμένη συχνότητα και διαδρομή και στις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται σε προκαθορισμένες στάσεις.

11. «Ταχύ δρομολόγιο»: το δρομολόγιο κατά την εκτέλεση του οποίου το λεωφορείο σταθμεύει για επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών μόνο σε κύριες στάσεις της γραμμής που έχουν ρητά καθορισθεί.

12. «Υπεραστική επιβατική γραμμή»: εκείνη που συνδέει δήμους, δημοτικά διαμερίσματα, κοινότητες και ενδιάμεσες περιοχές.

13. «Υπεραστική επιβατική συγκοινωνία»: η τακτική μεταφορά επιβατών, με κόμιστρο ανά επιβάτη, που διενεργείται με λεωφορεία αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης μεταξύ δήμων, δημοτικών διαμερισμάτων ή κοινοτήτων.

14. «Υπεραστικό λεωφορείο»: το αυτοκίνητο λεωφορείο με το οποίο εκτελείται η υπεραστική επιβατική συγκοινωνία.

15. «Υπερταχύ δρομολόγιο»: το δρομολόγιο κατά την εκτέλεση του οποίου το λεωφορείο δεν σταθμεύει σε ενδιάμεση στάση από την αφετηρία μέχρι το τέρμα της γραμμής.

16. «Φορείς συγκοινωνιακού έργου»: οι φορείς που εκτελούν οδικές επιβατικές μεταφορές σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

17. «Χιλιομετρικός επιβάτης»: εκείνος που διανύει με λεωφορείο απόσταση ενός χιλιόμετρου.

18. «Χιλιομετρικός συντελεστής κομίστρου»: το κόμιστρο που αντιστοιχεί σε ένα χιλιομετρικό επιβάτη.

Άρθρο 2

Ανάθεση Συγκοινωνιακού Έργου

1. Η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, υφιστάμενων και νέων, ανατίθεται αποκλειστικά στους φορείς συγκοινωνιακού έργου που προβλέπει ο νόμος αυτός, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις αυτού, από 1.7.2001 μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2011.

2. Παραχωρήσεις που ήδη υφίστανται για την εκτέλεση όμοιου έργου από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) και τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), τη Δημοτική Επιχείρηση Συγκοινωνιών «ΡΟΔΑ» και τη Δημοτική Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών Κω (Δ.Ε.Α.Σ.ΚΩ) και για την περιοχή ευθύνης τους, δεν θίγονται από την ανάθεση της παραγράφου 1.

Άρθρο 3

Μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρίες

1. Κάθε υφιστάμενο κατά την έναρξη της ισχύος του παρόντος νόμου Κ.Τ.Ε.Λ. δύναται να μετατραπεί σε ανώνυμη εταιρία, με την επιφύλαξη της παραγράφου 4 του άρθρου 5. Για την ως άνω μετατροπή απαιτείται απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων του, η οποία πρέπει να ληφθεί το αργότερο μέχρι τις 30.9.2002, με πλειοψηφία τουλάχιστον των δύο τρίτων (2/3) του συνολικού αριθμού των μετόχων του Κ.Τ.Ε.Λ.. Οι διαδικασίες μετατροπής πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τις 31.12.2003.

2. Η μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρίες γίνεται με την πλειοψηφία και εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στην πρώτη παράγραφο, ως εξής:

α. Με εισφορά στην ως άνω εταιρία της κυριότητας των λεωφορείων ιδιοκτησίας των μετόχων των οικείων Κ.Τ.Ε.Λ.. Στην περίπτωση αυτή κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρίας αποτελεί η αξία των εισφερόμενων λεωφορείων, όπως και το τυχόν ενεργητικό του μετατρεπόμενου Κ.Τ.Ε.Λ., σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του κ.ν. 2190/1920 περί ανωνύμων εταιριών. Σε

κάθε περίπτωση το κεφάλαιο δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο κεφάλαιο ανωνύμου εταιρίας κατά τις κείμενες διατάξεις, συμπληρούμενο αναλόγως με καταβολή εις χρήμα. Μέτοχοι των ανωνύμων εταιριών μπορούν να γίνουν όλοι οι μέτοχοι του Κ.Τ.Ε.Λ. που μετατρέπεται σε Α.Ε., εφόσον εισφέρουν την κυριότητα των λεωφορείων τους, η δε συμμετοχή στο κεφάλαιο γίνεται σύμφωνα και αναλογικά με την αξία των εισφερόμενων στοιχείων.

β. (i) Με μίσθωση των λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στα Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και αυτών που θα προέρχονται από αντικατάσταση. Στην περίπτωση αυτή το μετοχικό κεφάλαιο της Α.Ε. αποτελείται από το ενεργητικό του μετατρεπόμενου Κ.Τ.Ε.Λ., αποτιμώμενο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του κ.ν. 2190/1920, και καταβολή εις χρήμα, και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο για τις ανώνυμες εταιρίες. Μέτοχοι των ανωνύμων εταιριών μπορούν να γίνουν όλοι οι μέτοχοι του μετατρεπόμενου Κ.Τ.Ε.Λ., εφόσον συμμετάσχουν στην ανάληψη του κεφαλαίου με καταβολή εις χρήμα, σύμφωνα και αναλογικά με τη συμμετοχή που είχαν στο μετατρεπόμενο Κ.Τ.Ε.Λ..

(ii) Τα λεωφορεία φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στο Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και αυτά που θα προέρχονται από αντικατάσταση αυτών, εκμισθώνονται στην Α.Ε.. Η σύμβαση μίσθωσης είναι ορισμένου χρόνου, και η διάρκεια της λήγει ταυτόχρονα με τη λήξη ανάθεσης του έργου της παραγράφου 1 του άρθρου 2. Οι συμβαλλόμενοι ιδιοκτήτες μέτοχοι - εκμισθωτές υποχρεούνται, έναντι προκαθορισμένης χιλιομετρικής αποζημίωσης, να παρέχουν το όχημα με τον οδηγό του σύμφωνα με το κύκλωμα εργασίας που καθορίζει η συμβαλλόμενη Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.. Τον ιδιοκτήτη μέτοχο - εκμισθωτή βαρύνουν οι δαπάνες μισθοδοσίας και ασφάλισης του οδηγού, που αυτός προσαυξάνει, η συντήρηση και φύλαξη του οχήματος.

(iii) Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι βασικοί όροι των συμβάσεων μισθώσεως, ιδίως οι ελάχιστες υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών, οι παρεχόμενες υπηρεσίες και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Ακίνητα περιουσιακά στοιχεία ενταγμένα στη λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Λ., τα οποία ανήκουν σε νομικά πρόσωπα, που έχουν συσταθεί από μετόχους των Κ.Τ.Ε.Λ., δύναται, με απόφαση της γενικής συνέλευσης των νομικών προσώπων, με πλειοψηφία τουλάχιστον 2/3 του συνολικού αριθμού των ψήφων, να εισφερθούν στην υπό σύσταση Α.Ε. μετά από αποτίμηση της αξίας τους σύμφωνα με το άρθρο 9 του κ.ν. 2190/1920, έναντι ανάλογου αριθμού μετοχών. Επιτρέπεται επίσης να εξαγοραστούν από την Α.Ε. με καταβολή της αξίας που αποτιμάται σύμφωνα με το άρθρο 9 του κ.ν. 2190/1920, μετά από αντίστοιχη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου αυτής.

4. Το δικαίωμα δημόσιας χρήσης λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στα Κ.Τ.Ε.Λ. και δεν θα εισφερθούν κατά κυριότητα στις υπό σύσταση Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή δεν θα μισθωθούν από αυτές, σύμφωνα με την παράγραφο 2, απόλλεται αυτοδικαίως μετά την 30.9.2003.

5. Στην περίπτωση της παραγράφου 2 περ. β', η εν ζωή μεταβίβαση των μετοχών της ανώνυμης εταιρίας, που προκύπτει από μετατροπή Κ.Τ.Ε.Λ., μπορεί να γίνει προς τους μετόχους αυτής, καθώς και προς άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που πληρούν τις προϋποθέσεις των διατάξεων που ισχύουν περί απόκτησης αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης. Σε αυτήν την περίπτωση, η μεταβίβαση των μετοχών πραγματοποιείται με την ταυτόχρονη μεταβίβαση του λεωφορείου ή των λεωφορείων κυριότητας του μεταβιβάζοντος μετόχου και με την υποχρέωση αποδοχής και συνέχισης της σύμβασης μίσθωσης από το νέο ιδιοκτήτη.

6. Οι ανώνυμες εταιρίες των προηγούμενων παραγράφων διέπονται από τις διατάξεις του παρόντος και του κ.ν. 2190/1920. Στην επωνυμία τους πρέπει να περιέχονται οι λέξεις «Κ.Τ.Ε.Λ. ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ». Οι μετοχές είναι ονομαστικές.

7. Η, κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρίες, οι εισφορές των μετόχων, η αυτοδίκαιη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων των υφι-

σταμένων Κ.Τ.Ε.Λ. ή συνεταιρισμών μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ. ή άλλης μορφής νομικών προσώπων αυτών, καθώς και οι συμβάσεις εκμίσθωσης των λεωφορείων, απαλλάσσονται παντός τέλους ή δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, καθώς και παντός φόρου συμπεριλαμβανομένου και του φόρου εισοδήματος και εξαιρουμένου μόνο του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίων. Ειδικά για το Φ.Π.Α., έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του ν. 2859/2000, όπως εκάστοτε ισχύουν.

8. Με την καταβολή του φόρου εισοδήματος από ανώνυμες εταιρείες της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του παρόντος, δεν επέρχεται εξάντληση της φορολογικής υποχρέωσης για τα μερίσματα που διανέμουν στους μετόχους. Τα μερίσματα αυτά φορολογούνται στο όνομα του μετόχου μετά την αναγωγή τους σε μικτό ποσό με την προσθήκη σε αυτά του αναλογούντος φόρου νομικών προσώπων. Από τον αναλογούντα φόρο που προκύπτει εκπίπτει ο φόρος εισοδήματος που κατέβαλε η ανώνυμη εταιρεία και ο οποίος αναλογεί στα πιο πάνω μερίσματα.

9. Οι διατάξεις των παραγράφων 7 και 8, εφαρμόζονται και σε ανώνυμες εταιρίες, που συνιστώνται από μετόχους των Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν μετατρέπονται σε Α.Ε..

10. Η Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. υποκαθιστά αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση το Κ.Τ.Ε.Λ. σε όλα γενικά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του και η μεταβίβαση αυτή αποτελεί οιονεί καθολική διαδοχή. Στο περιθώριο των οικείων βιβλίων προκειμένου περί ακινήτων, σημειώνεται η καθολική διαδοχή, που επέρχεται με τις διατάξεις του παρόντος. Η μεταφορά προσωπικού των Κ.Τ.Ε.Λ. με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας γίνεται αυτοδικαίως, και χωρίς προηγούμενη αποζημίωση, στην ανώνυμη εταιρία η οποία αναλαμβάνει όλες τις υποχρεώσεις των Κ.Τ.Ε.Λ. έναντι του προσωπικού αυτού. Οι εκκρεμείς δίκες συνεχίζονται από την ανώνυμη εταιρία και δεν επέρχεται βιαιή διακοπή αυτών.

11. Με την πλειοψηφία και εντός των προθεσμιών της παραγράφου 1, δύο ή περισσότερα Κ.Τ.Ε.Λ. δύνανται να συστήσουν μία ανώνυμη εταιρία σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2, εφαρμοζόμενων των διατάξεων των παραγράφων 7 και 8.

12. Από και δια της σύστασης της ανωνύμου εταιρίας, τα όργανα διοίκησης και διαχείρισης των Κ.Τ.Ε.Λ. παύουν να υφίστανται, χωρίς να απαιτείται προς τούτο διοικητική πράξη.

Άρθρο 4 Σκοπός Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.

1. Σκοπός των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. είναι η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 6, καθώς και οποιοδήποτε άλλο έργο οδικών συγκοινωνιών τους ανατεθεί.

2. Για την εκτέλεση του σκοπού αυτού τα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. μπορούν:

α. Να εκπονούν μελέτες συναφείς με την οργάνωση και λειτουργία του συγκοινωνιακού έργου που τους ανατίθεται.

β. Να κατασκευάζουν και εκμεταλλεύονται κάθε είδους εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, ιδίως σταθμούς άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, στέγασης, συντήρησης, τροφοδοσίας και εφοδιασμού με καύσιμα ή χώρων αναμονής και εξυπηρέτησης επιβατών.

γ. Να συνεργάζονται με σιδηροδρομικές, αεροπορικές ή ναυτιλιακές εταιρείες για την παροχή σχετικών υπηρεσιών.

δ. Να ιδρύουν σε νομαρχιακό ή διανομαρχιακό ή εθνικό επίπεδο από τις Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., προμηθευτικούς συνεταιρισμούς μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, για την προμήθεια οχημάτων, ανταλλακτικών και εξαρτημάτων και άλλων υλικών.

Άρθρο 5 Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες

1. Στην περίπτωση που Κ.Τ.Ε.Λ. δεν λάβει απόφαση μετατροπής του σε Α.Ε. μέχρι τις 30.9.2002 ή δεν πραγματοποιήσει τη ληφθείσα απόφαση μετατροπής μέχρι τις 31.12.2003 τίθεται σε εκκαθάριση, μετά την ανάληψη και εκτέλεση του έργου από διάδοχο φορέα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα περί Αστικών Εταιριών και προκηρύσσεται, με απόφαση του

οικείου Νομάρχη, δημόσιος διαγωνισμός ανάθεσης του έργου του. Η παραπάνω απόφαση εκδίδεται σε προθεσμία έξι (6) μηνών, ήτοι μέχρι 31.3.2003 και 30.6.2004 αντιστοίχως. Στο διαγωνισμό έχουν δικαίωμα συμμετοχής ανώνυμες εταιρείες που ιδρύονται από μετόχους των ως άνω Κ.Τ.Ε.Λ., τα οποία αρνήθηκαν ή δεν πραγματοποίησαν την απόφαση περί μετατροπής, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού. Άλλως μπορούν να συμμετέχουν και ανώνυμες εταιρείες, που πληρούν τις προϋποθέσεις του οδικού μεταφορέα επιβατών.

2. Αν αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. δεν μετατρέπεται σε Α.Ε. και ο προαναφερόμενος διαγωνισμός αποβεί άκαρπος για μία φορά, η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου του εν λόγω Κ.Τ.Ε.Λ., ανατίθεται, με απόφαση του Νομάρχη, που έχει έδρα το Κ.Τ.Ε.Λ., σε δημοτική ή διαδημοτική επιχείρηση που ιδρύει ο οικείος Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) πρώτου βαθμού ή σε ανώνυμη εταιρία που ιδρύει ο οικείος Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού, από κοινού με μετόχους του ως άνω Κ.Τ.Ε.Λ., εφόσον αυτοί επιθυμούν να συμμετάσχουν στις ως άνω επιχειρήσεις και εταιρίες. Αν ο Ο.Τ.Α. δεν αποδεχθεί την ανάληψη του έργου αυτού, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δύο μηνών, επαναπροκηρύσσεται διαγωνισμός εντός ενός μηνός, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1.

3. Μέχρι την ημερομηνία ανάληψης και εκτέλεσης του έργου από το διάδοχο φορέα, σύμφωνα με τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων, το συγκοινωνιακό έργο εξακολουθεί υποχρεωτικά να εκτελείται από τα Κ.Τ.Ε.Λ., που δεν έλαβαν ή δεν υλοποίησαν την απόφαση μετατροπής σε ανώνυμη εταιρία. Λεωφορεία δημόσιας χρήσης, που ανήκουν σε μετόχους Κ.Τ.Ε.Λ., τα οποία δεν έλαβαν απόφαση μετατροπής, ή δεν πραγματοποίησαν την απόφαση περί μετατροπής, μπορούν να ενταχθούν στις επιχειρήσεις και εταιρίες των προηγούμενων παραγράφων, στις οποίες θα συμμετάσχουν οι μέτοχοι αυτοί.

4. Κ.Τ.Ε.Λ. στα οποία είναι ενταγμένα μέχρι και δώδεκα λεωφορεία, δύνανται να διατηρήσουν τη νομική μορφή που έχουν κατά την ημερομηνία ισχύος του παρόντος.

5. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται το ανατιθέμενο έργο, οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα κριτήρια αξιολόγησης, η διαδικασία διεξαγωγής του διαγωνισμού και ανάθεσης του έργου και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή της παραγράφου 1. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου του Κ.Τ.Ε.Λ. στους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού ή τις επιχειρήσεις, που αυτοί ιδρύουν, σύμφωνα με την παράγραφο 2 ή στις ανώνυμες εταιρίες της παραγράφου 1, καθώς και οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία παροχής δικαιώματος θέσης σε κυκλοφορία λεωφορείων δημόσιας χρήσης για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου που θα ανατεθεί, και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 6 Έργο Κ.Τ.Ε.Λ. και λοιπών φορέων

1. Στους φορείς συγκοινωνιακού έργου του άρθρου 2 ανατίθεται η εκτέλεση και εκμετάλλευση:

α. Των υφιστάμενων τακτικών, αστικών και υπεραστικών, επιβατικών γραμμών που κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου έχουν ανατεθεί στα Κ.Τ.Ε.Λ. και εκτελούνται από αυτά.

β. Των νέων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, όπως αυτές καθιερώνονται με τις διατάξεις του άρθρου 7.

γ. Του έργου που ασκούν σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 2446/1996.

2. Το ως άνω μεταφορικό έργο εκτελείται από τα αστικά και υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ., τη Δημοτική Επιχείρηση Συγκοινωνιών «ΡΟΔΑ» και την Δ.Ε.Α.Σ. Κω εντός της περιοχής ευθύνης τους, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του νόμου αυτού.

Άρθρο 7 Χαρακτηρισμός νέων αστικών περιοχών και καθορισμός νέων τακτικών γραμμών

1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών,

καθορίζονται για την εφαρμογή του νόμου αυτού οι γενικοί όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για το χαρακτηρισμό μιας περιοχής ως αστικής και μιας γραμμής ως αστικής ή υπεραστικής, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις για τον καθορισμό των αφετηριών, τερμάτων, διαδρομών, στάσεων σταθμών, πρακτορείων εξυπηρέτησης, εκδοτηρίων εισιτηρίων και κάθε άλλου σχετικού θέματος. Η απόφαση αυτή εκδίδεται μετά από γνώμη επιτροπής, αποτελούμενη από επτά (7) κατ' ανώτατο όριο μέλη, που συγκροτείται με απόφαση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, και αποτελείται από δύο εκπροσώπους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και εκπρόσωπο του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων, της Ένωσης Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος, της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αστικών Λεωφορείων (Π.Ο.Ε.Ι.Α.Λ.) και της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Υ.Σ.).

2. Ο κατά την προηγούμενη παράγραφο χαρακτηρισμός των αστικών περιοχών γίνεται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχιακών Συμβουλίων και ο χαρακτηρισμός γραμμών ως αστικών και υπεραστικών γίνεται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχών. Με τις αποφάσεις των Νομαρχών καθορίζονται επίσης η αφετηρία, η διαδρομή, οι στάσεις και το τέρμα κάθε γραμμής. Ειδικά για το χαρακτηρισμό των αστικών περιοχών και των αστικών γραμμών, ζητείται η γνώμη των οικείων Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού.

3. Περιοχές που, μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, διατηρούν το χαρακτηρισμό τους και μπορούν να επεκταθούν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην προηγούμενη παράγραφο.

4. Οι επιβατικές γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί και λειτουργούν ως αστικές ή υπεραστικές κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, διατηρούνται και μπορούν να τροποποιηθούν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 2. Για την τροποποίηση υφιστάμενης επιβατικής γραμμής απαιτείται απόφαση του αρμόδιου για το χαρακτηρισμό οργάνου.

5. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και μετά από μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων, που εκπονείται με μέριμνα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται τα σημεία κοινών ενδιάμεσων στάσεων εντός των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης. Με την επιφύλαξη προηγούμενης έκδοσης της απόφασης αυτής, ο Νομάρχης της έδρας Κ.Τ.Ε.Λ., μετά από σχετικό αίτημα του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ., καθορίζει νέες υπεραστικές διανομαρχιακές γραμμές ή τροποποιεί τις υφιστάμενες, που συνδέουν πρωτεύουσα ή δήμο του νομού αυτού με την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη. Με απόφαση του Νομάρχη Αθηνών, αν πρόκειται για το Κ.Τ.Ε.Λ. Αττικής, ή του Νομάρχη Θεσσαλονίκης, αν πρόκειται για το Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης, τροποποιείται η γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης σε ό,τι αφορά τις ενδιάμεσες στάσεις, εντός των ορίων των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, με την επιφύλαξη της παρ. 7 του άρθρου 9 και των διατάξεων του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.

6. Κατόπιν έκδοσης της υπουργικής απόφασης της παραγράφου 1, και με την επιφύλαξη της προηγούμενης παραγράφου, νέες υπεραστικές διανομαρχιακές γραμμές, που συνδέουν πρωτεύουσα ή δήμο νομού με πρωτεύουσα ή δήμο άλλου νομού, καθιερώνονται ως ακολούθως:

α. Το Κ.Τ.Ε.Λ. που επιθυμεί την καθιέρωση της νέας γραμμής, υποβάλλει στον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας σχετικό αίτημα, στο οποίο περιλαμβάνονται τα απαραίτητα στοιχεία λειτουργίας της νέας γραμμής.

β. Αν το τέρμα της διανομαρχιακής γραμμής βρίσκεται σε νομό της ίδιας περιφέρειας, ο Γενικός Γραμματέας απευθύνει ερώτημα προς το αντίστοιχο Κ.Τ.Ε.Λ., στην περιοχή ευθύνης του οποίου βρίσκεται το τέρμα της γραμμής για συνεκμετάλλευση της γραμμής. Αν το Κ.Τ.Ε.Λ. δεν απαντήσει εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών ή αρνηθεί τη συνεκμετάλλευση, η διανομαρχιακή γραμμή δύναται να καθορίζεται και να ανατίθεται η εκμετάλλευσή της στο αιτούν Κ.Τ.Ε.Λ. με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας. Αν το Κ.Τ.Ε.Λ. αποδεχθεί τη συνεκμετάλλευση, με όμοια απόφαση καθιερώνε-

ται η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης αυτής, μετά από τεχνοοικονομική μελέτη.

γ. Αν το τέρμα της διανομαρχιακής γραμμής βρίσκεται σε νομό άλλης περιφέρειας, το αίτημα περί καθιέρωσης διανομαρχιακής γραμμής κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, στον οποίο υποβλήθηκε, προς τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, όπου υπάγεται ο νομός τέρματος της γραμμής. Το παραπάνω αίτημα κοινοποιείται επίσης στο Κ.Τ.Ε.Λ. της ίδιας περιφέρειας με σχετικό ερώτημα για συνεκμετάλλευση. Σε περίπτωση, που το Κ.Τ.Ε.Λ. δεν απαντήσει εντός της παραπάνω αποκλειστικής προθεσμίας ή αρνηθεί τη συνεκμετάλλευση, με κοινή απόφαση των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών η γραμμή μπορεί να ανατεθεί εξ ολοκλήρου στο αιτούν Κ.Τ.Ε.Λ.. Αν το δεύτερο Κ.Τ.Ε.Λ. αποδεχθεί τη συνεκμετάλλευση, με όμοια απόφαση καθιερώνεται η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης αυτής, μετά από τεχνοοικονομική μελέτη. Σε περίπτωση διαφωνίας των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών, η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

δ. Για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου ζητείται η γνώμη της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Υ.Σ.), η οποία υποβάλλεται εντός προθεσμίας ενός μηνός. Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης υποβολής της ως άνω γνώμης, η απόφαση εκδίδεται νομίμως και χωρίς αυτήν.

ε. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται αναλόγως και στις απτήσεις των Κ.Τ.Ε.Λ. για συμμετοχή στη συνεκμετάλλευση υφιστάμενων διανομαρχιακών γραμμών. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις συνεκμετάλλευσης υφιστάμενων ή νέων διανομαρχιακών γραμμών και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

7. Οι νέες αστικές και ενδομαρχιακές υπεραστικές γραμμές που καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, εκτελούνται υποχρεωτικά από τα οικεία Κ.Τ.Ε.Λ., για διάστημα έξι (6) μηνών από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της γραμμής, η οποία καθορίζεται από την ως άνω απόφαση. Σε περίπτωση που η μέση πληρότητα των πρώτων έξι (6) μηνών λειτουργίας και εκμετάλλευσης της γραμμής στο σύνολο της διαδρομής είναι μεγαλύτερη του είκοσι τοις εκατό (20%) επί του αριθμού των διατιθέμενων θέσεων, η γραμμή εκτελείται εφεξής υποχρεωτικά από το Κ.Τ.Ε.Λ.. Αν η μέση πληρότητα αποδεικνύεται ότι είναι κατώτερη του 20%, το Κ.Τ.Ε.Λ. μπορεί: α) να αρνηθεί τη συνέχιση εκμετάλλευσης της γραμμής, β) να προτείνει στο αρμόδιο όργανο σχετική τροποποίηση της εκμετάλλευσης της γραμμής, ιδίως ως προς τη συχνότητα των δρομολογίων και την έναρξη και λήξη αυτών, γ) να προτείνει στον οικείο Ο.Τ.Α., εφόσον επιθυμεί τη συνέχιση λειτουργίας της γραμμής με τους ήδη καθορισμένους όρους, τη σύναψη σύμβασης για την κάλυψη των απωλειών εσόδων τουλάχιστον στο ποσοστό του 20%. Αν το Κ.Τ.Ε.Λ. αρνηθεί την εκμετάλλευση της νέας γραμμής, αυτή δύναται να ανατίθεται στον οικείο Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού από το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του νόμου αυτού, εφόσον όμως δεν έχει αρνηθεί την πρόταση για κάλυψη των απωλειών εσόδων στο ποσοστό του 20%.

8. Στην περίπτωση χαρακτηρισμού νέας αστικής περιοχής, η εκτέλεση της αστικής συγκοινωνίας ανατίθεται κατά προτεραιότητα στο υπεραστικό Κ.Τ.Ε.Λ. που εξυπηρετούσε την εν λόγω περιοχή. Εάν αυτό αρνηθεί, οι οικείοι Ο.Τ.Α. αναλαμβάνουν το εν λόγω έργο σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του νόμου αυτού.

9. Σε περίπτωση επέκτασης αστικής περιοχής, το συγκοινωνιακό έργο ανατίθεται στο φορέα, που εκτελούσε την αστική συγκοινωνία πριν την επέκτασή της.

Άρθρο 8 **Καθορισμός δρομολογίων**

1. Με απόφαση του Νομάρχη της έδρας του Κ.Τ.Ε.Λ., μετά από εισήγηση του Κ.Τ.Ε.Λ. και γνώμη των οικείων Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού, αν πρόκειται για αστικές γραμμές, ή της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων, αν πρόκειται για υπεραστικές

γραμμές, η οποία υποβάλλεται εντός αποκλειστικής προθεσμίας 15 ημερών, καθορίζεται ο ελάχιστος αριθμός των υποχρεωτικών δρομολογίων, κοινών, ταχέων και υπερταχέων, και η κατανομή αυτών ανά 24ωρο. Σε περίπτωση συνεκμετάλλευσης γραμμών, ο παραπάνω καθορισμός των δρομολογίων γίνεται με κοινή απόφαση των οικείων Νομαρχών. Με όμοια απόφαση καθορίζεται ο ελάχιστος αριθμός των υποχρεωτικών δρομολογίων στις άγονες λεωφορειακές γραμμές νήσων.

2. Οι βασικοί όροι καθορισμού των δρομολογίων, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 9 **Εξυπηρέτηση υπεραστικών γραμμών**

1. Η εξυπηρέτηση των ενδονομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών και των γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσες ή άλλους δήμους ή κοινότητες ομόρων νομών διενεργείται με κοινά δρομολόγια. Κατά την εκτέλεση των δρομολογίων αυτών επιτρέπεται η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών σε οποιαδήποτε στάση της διαδρομής, εφόσον δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία για το σύνολο της διαδρομής του επιβάτη ή δρομολόγιο του υπεραστικού οικείου Κ.Τ.Ε.Λ. εντός διαστήματος δύο (2) ωρών πριν ή μετά τη διέλευση του λεωφορείου.

2. Η εξυπηρέτηση των διανομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσες νομών ή άλλες πόλεις αυτών με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη ή με πρωτεύουσες ή πόλεις νομών, διενεργείται με «ταχεία» και «υπερταχεία δρομολόγια».

3. α. Κατά την εκτέλεση των ταχέων δρομολογίων για την εξυπηρέτηση των γραμμών που προβλέπονται στην παράγραφο 2, επιτρέπεται η επιβίβαση επιβατών εντός των ορίων του νομού της έδρας του Κ.Τ.Ε.Λ. και η αποβίβαση αυτών στις πρωτεύουσες ή σε άλλες κύριες πόλεις των ενδιάμεσων νομών από τις οποίες διέρχεται η γραμμή. Επίσης επιτρέπεται η επιβίβαση επιβατών και από τις πρωτεύουσες ή κύριες πόλεις των νομών αυτών και η αποβίβασή τους μέσα στα όρια του νομού του τέρματος της γραμμής ή σε άλλες ενδιάμεσες πρωτεύουσες ή κύριες πόλεις, εφόσον ο επιβάτης δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από δρομολόγιο Κ.Τ.Ε.Λ. που έχει έδρα τον ενδιάμεσο νομό μέσα σε διάστημα δύο (2) ωρών πριν ή μετά τη διέλευση του λεωφορείου.

β. Κατά την επιστροφή στην έδρα του Κ.Τ.Ε.Λ. με ταχεία δρομολόγια, η επιβίβαση επιβατών περιορίζεται μέσα στα όρια των νομών του τέρματος της γραμμής και η αποβίβαση αυτών μέσα στα όρια των νομών, όπου η έδρα του Κ.Τ.Ε.Λ. που εκτελεί το δρομολόγιο. Επίσης είναι δυνατή η επιβίβαση επιβατών από πρωτεύουσες ή άλλες κύριες πόλεις των ενδιάμεσων νομών, που διέρχεται η γραμμή και η αποβίβαση αυτών μέσα στα όρια του νομού όπου η έδρα του Κ.Τ.Ε.Λ. που εκτελεί το δρομολόγιο ή σε άλλες ενδιάμεσες πρωτεύουσες νομών ή κύριες πόλεις αυτών, εφόσον ο επιβάτης δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από δρομολόγιο Κ.Τ.Ε.Λ. που έχει έδρα τον ενδιάμεσο νομό μέσα σε διάστημα δύο (2) ωρών πριν ή μετά τη διέλευση του λεωφορείου.

γ. Ειδικά για όμορους νομούς που η οδική σύνδεση αυτών γίνεται μέσω τρίτου νομού εφαρμόζονται οι διατάξεις των προηγούμενων εδαφίων της παρούσας παραγράφου.

4. Κατά την εκτέλεση των «υπερταχέων δρομολογίων» η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών περιορίζεται αποκλειστικά στην αφετηρία και στο τέρμα κάθε γραμμής.

5. Για την προσφορότερη εκμετάλλευση των διανομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών, τα Κ.Τ.Ε.Λ. μπορούν να καταρτίζουν συμφωνίες μεταξύ τους για τη συνεκμετάλλευση των γραμμών αυτών ολικά ή μερικά ή για ορισμένο χρονικό διάστημα, χωρίς να τροποποιούνται οι όροι και προϋποθέσεις με τους οποίους καθιερώθηκε η γραμμή. Οι συμφωνίες αυτές γνωστοποιούνται στις αρμόδιες υπηρεσίες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

6. Για την αντιμετώπιση ιδιαίτερα αυξημένης επιβατικής κίνη-

σης, επιτρέπεται η μίσθωση λεωφορείων από άλλο Κ.Τ.Ε.Λ., στην περιοχή του οποίου παρατηρείται, την ίδια χρονική περίοδο, κάμψη της επιβατικής κίνησης ή τουριστικών λεωφορείων. Το συμφωνητικό της μίσθωσης γνωστοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων. Η διάρκεια της ως άνω μίσθωσης δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες, εκτός αν εξακολουθούν να υφίστανται οι ίδιες συγκοινωνιακές ανάγκες.

7. Τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ. των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης εξυπηρετούν μόνο τις ενδονομαρχιακές υπεραστικές επιβατικές γραμμές, καθώς και την υπεραστική γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης.

Άρθρο 10 **Καθορισμός και είσπραξη κομίστρου**

1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών η οποία εκδίδεται στο τελευταίο τρίμηνο κάθε έτους, καθορίζονται ή αναπροσαρμόζονται, κάθε φορά, οι χιλιόμετρικοί συντελεστές κομίστρου μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία, τα όρια βάρους αποσκευών χωρίς καταβολή κομίστρου, οι συντελεστές κομίστρου για μεταφορά υπερβάλλοντος βάρους αποσκευών και ασυνόδευτων μικροδεμάτων, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για τον τρόπο είσπραξης, διάθεσης εισιτηρίων και επιβαλλόμενων επιβαρύνσεων επί της τιμής αυτών. Οι παραπάνω χιλιόμετρικοί συντελεστές κομίστρου, στις αστικές και υπεραστικές (ενδονομαρχιακές και διανομαρχιακές) γραμμές, δύναται να είναι ενιαίοι για το σύνολο της χώρας ή διαφορετικοί κατά περιφέρεια ή κατά νομό ή νομούς ή κατά κατηγορίες γραμμών που παρουσιάζουν παρόμοια χαρακτηριστικά στοιχεία εκμετάλλευσης. Με όμοια απόφαση καθορίζεται ενιαίος τρόπος υπολογισμού του κομίστρου αστικών συγκοινωνιών κατά ζώνες, το βασικό κόμιστρο ζώνης και ο χιλιόμετρικός συντελεστής.

2. Για τον καθορισμό του κομίστρου, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, και τον τρόπο υπολογισμού αυτού, λαμβάνονται υπόψη ιδίως η συχνότητα των δρομολογίων, η προβλεπόμενη κίνηση επιβατών, οι τοπικές συνθήκες λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Λ., οι δαπάνες λειτουργίας εκμετάλλευσης και απόσβεσης της αξίας των λεωφορείων, οι γενικές δαπάνες λειτουργίας των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, τα ελεύθερα ή μειωμένης τιμής εισιτήρια, σύμφωνα με την αριθμ. 99/1990 (ΦΕΚ 109 Α') πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου και το εύλογο ανά λεωφορείο κέρδος. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 13 του παρόντος εισφορά 5% υπολογίζεται επί του ως άνω καθοριζόμενου κομίστρου και προστίθεται σε αυτό.

3. Τα κόμιστρα αστικών και υπεραστικών γραμμών κάθε φορά παροχής συγκοινωνιακού έργου καθορίζονται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχών, με βάση τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού.

4. Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού, λοιποί Οργανισμοί, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. ή επιχειρήσεις του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα ή ενώσεις προσώπων, που επιθυμούν την άσκηση πολιτικής μειωμένων κομίστρων ή ελεύθερης διακίνησης με τις εκτελούμενες με τις τακτικές αστικές ή υπεραστικές γραμμές, μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις με τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου ή τις Ομοσπονδίες αυτών, με τις οποίες καθορίζονται η παρεχόμενη έκπτωση επί του καθορισμένου κομίστρου, ο αριθμός των μετακινούμενων επιβατών και η ανά μετακινούμενο επιβάτη δαπάνη που βαρύνει τον αντισυμβαλλόμενο του Κ.Τ.Ε.Λ., ο τρόπος και η διαδικασία καταβολής και κάθε άλλη λεπτομέρεια. Οι συμβάσεις αυτές γνωστοποιούνται στις αρμόδιες υπηρεσίες των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων.

5. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη καθορίζεται και αναπροσαρμόζεται το κόμιστρο για την εξυπηρέτηση άγονων γραμμών νήσων οι οποίες δεν εξυπηρετούνται από Κ.Τ.Ε.Λ.. Ο χιλιόμετρικός συντελεστής κομίστρου των πιο πάνω γραμμών πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσος με αυτόν που καθορίζεται και ισχύει, κάθε φορά, στα αντίστοιχα Κ.Τ.Ε.Λ. νήσων.

6. Το σύστημα και ο εξοπλισμός είσπραξης κομίστρου και

διασφάλισης των εσόδων εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ. καθορίζονται με απόφαση του Δ.Σ. αυτού. Τα λεωφορεία που εξυπηρετούν αστικές γραμμές εξοπλίζονται με κατάλληλα μηχανήματα έκδοσης ή ακύρωσης εισιτηρίων. Απαγορεύεται η τοποθέτηση οποιουδήποτε εξαρτήματος ρίψης νομισμάτων ή συλλογής αυτών, χωρίς την έκδοση του ανάλογου εισιτηρίου. Συσκευές έκδοσης ή ακύρωσης εισιτηρίων δύνανται να τοποθετούνται, με αποφάσεις των Δ.Σ. των Κ.Τ.Ε.Λ. και στα λεωφορεία υπεραστικών γραμμών.

Άρθρο 11

Όροι κυκλοφορίας και καθορισμός αριθμού λεωφορείων

1. Η μεταφορά προσώπων διενεργείται με αστικά ή υπεραστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης. Τα λεωφορεία αυτά, όταν τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, είτε καινούργια είτε μεταχειρισμένα, πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι έντεκα (11) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου. Μετά τη συμπλήρωση είκοσι τριών (23) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, αυτά αποσύρονται υποχρεωτικά από την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου. Οι ρυθμίσεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται αναλογικά και στα λεωφορεία που ταξινομήθηκαν με βάση την ημερομηνία έκδοσης της πρώτης άδειας κυκλοφορίας στην ημεδαπή ή αλλοδαπή.

2. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Κ.Τ.Ε.Λ., ή της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ ή ΡΟΔΑ, ύστερα από πρόταση του Δ.Σ., ή με αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων διοίκησης των λοιπών φορέων, καθορίζεται ο επιπλέον αριθμός των λεωφορείων που τυχόν απαιτούνται για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών τους. Οι άδειες κυκλοφορίας των λεωφορείων αυτών εκδίδονται στο όνομα του νομικού προσώπου και είναι αμεταβίβαστες.

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται:

α. Ο τύπος των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, ο αριθμός των θέσεων και οι τεχνικές προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν για την ταξινόμηση και κυκλοφορία αυτών.

β. Οι όροι και προϋποθέσεις αντικατάστασης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, με άλλα καινούργια ή μεταχειρισμένα της ίδιας ή μικρότερης ή μεγαλύτερης κατηγορίας και η κατάταξη των τύπων τους σε κλάσεις ανάλογα με τη δυναμικότητά τους.

γ. Οι αποδεκτές αποκλίσεις των προδιαγραφών των μεταχειρισμένων αστικών ή υπεραστικών λεωφορείων που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έναντι των εγκεκριμένων σύμφωνα με το εδάφιο α' τύπων.

Άρθρο 12

Εκσυγχρονισμός υποδομών και λεωφορείων

1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ορίζεται ενιαίο μηχανογραφημένο σύστημα παροχής στοιχείων και ενιαίο σύστημα κρατήσεων θέσεων και πληροφόρησης επιβατών για τα υπεραστικά δρομολόγια όλων των Κ.Τ.Ε.Λ., μετά από σχετικές τεχνικοοικονομικές μελέτες που εκπονούνται με μέριμνα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και χρηματοδοτούνται σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13.

2. Στις ανώνυμες εταιρίες που ιδρύονται σύμφωνα με το άρθρο 3, καθώς και στα Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν υποχρεούνται να μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρίες, και στη ΡΟΔΑ και Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ παρέχονται ενισχύσεις για:

α. την κατασκευή, επέκταση και εκσυγχρονισμό κτιριακών, ειδικών και βοηθητικών εγκαταστάσεων σταθμών και πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων υπεραστικών συγκοινωνιών και σταθμών στέγασης, επισκευής και συντήρησης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων,

β. τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των υπό (α) εγκαταστάσεων και την αγορά του αναγκαίου εξοπλισμού διακίνησης υλικών,

γ. την αγορά και εγκατάσταση καινούργιων σύγχρονων συστημάτων αυτοματοποίησης διαδικασιών και μηχανοργάνωσης, συμπεριλαμβανομένου του αναγκαίου λογισμικού,

δ. την αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή των μετόχων αυτών.

3. Για τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 2 επενδύσεις, διατίθεται ποσό δραχμών έως τριάντα δισεκατομμυρίων (30.000.000.000) από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το ποσό αυτό θα βαρύνει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Το ποσό αυτό διατίθεται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση των πιο πάνω επενδυτικών προγραμμάτων ως εξής:

α. Για την ενίσχυση των επενδύσεων των εδαφίων α', β' και γ' της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου διατίθεται ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες (1.500.000) δραχμές ανά λεωφορείο του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ.. Η εν λόγω ενίσχυση δεν μπορεί να υπερβεί το πενήντα τοις εκατό (50%) του συνολικού κόστους του έργου.

β. Για την ενίσχυση των επενδύσεων του εδαφίου δ' της παραγράφου 2 διατίθενται:

(i) είκοσι τοις εκατό (20%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι καινούργια ή ηλικίας μέχρι ενός έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει.

(ii) Δέκα τοις εκατό (10%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου.

iii) Σε περιπτώσεις συνένωσης δύο ή περισσότερων Κ.Τ.Ε.Λ. ενός ή περισσότερων νομών ή Κ.Τ.Ε.Λ. και δημοτικής επιχείρησης, εφόσον συμμετέχουν στη συνένωση αυτή όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ. του νομού ή των νομών ή της μεμονωμένης νήσου, το ποσοστό της ενίσχυσης για την περίπτωση του στοιχείου (i) για την αγορά καινούργιων λεωφορείων ανέρχεται σε 30% και την περίπτωση του στοιχείου (ii) για την αγορά μεταχειρισμένων λεωφορείων σε 15%.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά, η διαδικασία και κάθε άλλο θέμα, για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της παραγράφου 3 του νόμου αυτού.

5. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται το αργότερο έως την 31.12.2002, καθορίζονται οι δικαιούχοι των παραπάνω ενισχύσεων. Η εκταμίευση των ως άνω ενισχύσεων γίνεται το αργότερο μέχρι 31.3.2004.

6. Για την αντικατάσταση και ανανέωση των λεωφορείων δίδονται τα ακόλουθα πρόσθετα κίνητρα:

α. Αν είναι καινούργια ή ηλικίας μέχρι ενός έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει, καλύπτεται από τον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 13 του παρόντος έως το 10% της τιμής κτήσης αυτών.

β. Αν είναι μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, καλύπτεται από τον ως άνω λογαριασμό έως το 5% της τιμής κτήσης αυτών.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά, η διαδικασία και κάθε άλλο θέμα, για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της παρούσας παραγράφου.

7. Κάθε αστικό ή υπεραστικό λεωφορείο που τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία σε αντικατάσταση κυκλοφορούντος λεωφορείου και είναι καινούργιο ή μεταχειρισμένο ηλικίας έως πέντε ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, απαλλάσσεται των τελών κυκλοφορίας επί μια τριετία από το έτος ταξινόμησής του συμπεριλαμβανομένου.

8. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται η διαδικασία και τα πιστοποιητικά ή άλλα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την πιστοποίηση της ηλικίας των λεωφορείων και την υπαγωγή τους στις πιο πάνω διατάξεις.

9. Τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία, μετά την ισχύ του νόμου αυτού, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα κλιματισμού. Τα αστικά λεωφορεία που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στην Ελλάδα

δύνανται να φέρουν εξοπλισμό για την πρόσβαση και ασφαλή μεταφορά ατόμων με κινητικά προβλήματα. Τα λεωφορεία ιδιοκτησίας των φορέων συγκοινωνιακού έργου και μέχρι ποσοστού τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) επί του συνολικού στόλου αυτών φέρουν υποχρεωτικά τον εξοπλισμό του προηγούμενου εδαφίου.

Άρθρο 13 **Ειδικός λογαριασμός**

1. Για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και την ενίσχυση των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., επιβάλλεται εισφορά πέντε τοις εκατό (5%) επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ. Ειδικότερα:

α. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό ο οποίος συνιστάται στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Η λειτουργία του ειδικού αυτού λογαριασμού και κάθε άλλη λεπτομέρεια θα καθοριστούν με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών. Από το ανωτέρω ποσό το ογδόντα τοις εκατό (80%) τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. και το υπόλοιπο δύναται να διατεθεί για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των Κ.Τ.Ε.Λ..

β. Ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., και διατίθεται αποκλειστικά για την ανανέωση του στόλου, σύμφωνα με τις ειδικότερες ρυθμίσεις της παραγράφου 6 του άρθρου 12 του παρόντος.

γ. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) τηρείται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., με αποκλειστικό σκοπό τη χρηματοδότηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού του Κ.Τ.Ε.Λ., ιδίως σταθμών ή πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, σταθμών στέγασης και συντήρησης, μηχανοργάνωσης, κατασκευής εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και πληροφόρησης κοινού.

δ. Τα ποσά των περιπτώσεων β' και γ' της παρούσας παραγράφου δύνανται να μεταφέρονται από τον ένα λογαριασμό στον άλλον, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Κ.Τ.Ε.Λ., ανάλογα με τις ανάγκες και τον προγραμματισμό κάθε Κ.Τ.Ε.Λ..

2. Η εισφορά της παραγράφου 1 καταβάλλεται ανά τρίμηνο και το αργότερο εντός των επόμενων τριών μηνών από τη λήξη του, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2002. Για την είσπραξη των προβλεπόμενων στην παράγραφο 3 του άρθρου 12 του παρόντος ενισχύσεων, οι δικαιούχοι οφείλουν να αποδείξουν ότι κατέβαλαν εμπροθέσμως την ως άνω εισφορά. Σε περίπτωση μη καταβολής της εισφοράς της παραγράφου 1α, το ποσό αυτής καταλογίζεται σε βάρος του υπόχρεου Κ.Τ.Ε.Λ. και βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο, που εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε..

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, τίθενται τα κριτήρια καθορισμού των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., η διαδικασία επιβολής, είσπραξης και διάθεσης της εισφοράς, ο τρόπος κατάθεσης και αξιοποίησης αυτής, η διαδικασία ελέγχου κατάθεσης και αξιοποίησης αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

4. Η εισφορά της παραγράφου 18 του άρθρου 8 του ν. 2366/1995 (ΦΕΚ 256 Α') καταργείται. Τυχόν εισφορές που κατεβλήθησαν ήδη κατ' εφαρμογή της διάταξης αυτής συμψηφίζονται με την προβλεπόμενη στο παρόν άρθρο εισφορά, συνυπολογιζόμενες και των νόμιμων προσαιξήσεων. Ομοίως ποσά που, από την εφαρμογή της καταργούμενης διάταξης, κατανεμήθηκαν σε ασθενέστερα Κ.Τ.Ε.Λ., συμψηφίζονται με ποσά που θα τους κατανεμηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

Άρθρο 14 **Κανονισμός Κ.Τ.Ε.Λ.- Οδηγοί**

1. Με προεδρικό διάταγμα, ύστερα από πρόταση των Υπουρ-

γών Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, εκδίδεται ο κανονισμός του προσωπικού των Κ.Τ.Ε.Λ., και καθορίζονται τα προσόντα πρόσληψης, οι λόγοι και η διαδικασία απόλυσης του προσωπικού, η υπηρεσιακή κατάσταση, η συμπεριφορά και υποχρεώσεις αυτού, ο χρόνος εργασίας και ανάπαυσης, οι πειθαρχικές ευθύνες, οι πειθαρχικές ποινές, τα όργανα και η διαδικασία επιβολής αυτών. Μέχρι την έκδοση του ως άνω προεδρικού διατάγματος εξακολουθούν να ισχύουν οι υφιστάμενες διατάξεις, δηλαδή τα προεδρικά διατάγματα 229/1994 και 54/1998. Ο κανονισμός της ΡΟΔΑ και των Δημοτικών Επιχειρήσεων εκδίδεται σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται για τις δημοτικές επιχειρήσεις.

2. Ο ιδιοκτήτης - οδηγός, καθώς και οι οδηγοί με σχέση εξαρτημένης εργασίας, αστικών και υπεραστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης, πρέπει να πληρούν τις εξής, κατ' ελάχιστον, προϋποθέσεις:

α. Να έχουν άδεια οδήγησης.

β. Να πληρούν τις προϋποθέσεις υγείας, για την κατοχή της προβλεπόμενης άδειας οδήγησης και

γ. Να μην έχουν συμπληρώσει το εξηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας τους.

3. Το προσωπικό κίνησης των λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και οι εκδότες εισιτηρίων υποχρεούνται κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας τους να φέρουν την προβλεπόμενη από τις εκάστοτε διατάξεις στολή. Η υποχρέωση αυτή ισχύει και για τους ιδιοκτήτες λεωφορείων που υπάγονται εξαιτίας της εργασίας τους σε μία από τις παραπάνω κατηγορίες προσωπικού των Κ.Τ.Ε.Λ.. Στους παραβάτες της παραγράφου αυτής επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών. Για τους όρους, τις προϋποθέσεις και τα όργανα επιβολής του προστίμου εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 17.

Άρθρο 15 **Υποχρεώσεις**

1. Οι συγκοινωνιακοί φορείς και τα όργανα αυτών:

α. εξυπηρετούν τις τακτικές λεωφορειακές γραμμές, που υπάγονται σε καθένα από αυτά,

β. μεριμνούν για την καθαριότητα, την ευπρεπή εμφάνιση, την ασφαλή κυκλοφορία των λεωφορείων, καθώς και τη συντήρηση με σκοπό τη μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη χρήση τους,

γ. εισπράττουν τα καθορισμένα αντίτιμα εισιτηρίων και αναρτούν σε εμφανή θέση το ισχύον τιμολόγιο για τα κόμιστρα επιβατών και δεματίων. Μπορούν επίσης να αναθέτουν την είσπραξη και σε εξουσιοδοτημένους πράκτορες,

δ. τηρούν με ακρίβεια τα καθορισμένα δρομολόγια και δρομολογούν έκτακτα, όποτε το επιβάλλουν οι ανάγκες εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού,

ε. διατηρούν σε καλή κατάσταση σταθμούς, πρακτορεία άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων και στέγαστρα αναμονής επιβατών, τοποθετούν πινακίδες αφητηρίων και στάσεων και λαμβάνουν γενικά κάθε μέτρο χρήσιμο για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού,

στ. πληροφορούν το επιβατικό κοινό για το δίκτυο και τα δρομολόγια των επιβατικών γραμμών, καθώς και για κάθε άλλο χρήσιμο στοιχείο,

ζ. προβαίνουν σε κρατήσεις θέσεων μέσω πανελλαδικού συστήματος κρατήσεων θέσεων, όπως αυτό καθορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 12 του παρόντος νόμου. Η κράτηση θέσεων είναι υποχρεωτική για το Κ.Τ.Ε.Λ. έως και μία ώρα πριν την εκτέλεση του δρομολογίου,

η. μεριμνούν για την ασφαλή μεταφορά των επιβατών, των αποσκευών αυτών και των ασυνόδευτων μικροδεμάτων,

θ. μεριμνούν για την ακριβή εκτέλεση του προγραμματισμένου έργου, ιδίως όσον αφορά τη συχνότητα, την τήρηση των δρομολογίων, του χρόνου διαδρομής,

ι. μεριμνούν για την ικανοποιητική εξυπηρέτηση των επιβατών κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και κατά την παραμονή τους στους χώρους αναμονής και άφιξης - αναχώρησης λεωφορείων,

ια. διαθέτουν οργανωμένες υπηρεσίες πληροφοριών στους σταθμούς αφιξοαναχώρησης,

ιβ. διαθέτουν οργανωμένη υπηρεσία παραλαβής δεμάτων και φύλαξης απολεσθέντων αντικειμένων,

ιγ. απαγορεύουν τη μεταφορά εύφλεκτων και εκρηκτικών υλών,

ιδ. απαγορεύουν τη μεταφορά ζώων, πλην των περιπτώσεων ζώων συνοδείας αναπήρων ή μικρών κατοικίδιων ζώων, που μεταφέρονται με κατάλληλα για το σκοπό αυτόν μέσα.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών εκδίδεται, μέχρι 31.3.2002 Χάρτης Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.), με τον οποίο καθορίζονται οι υπηρεσίες και οι όροι παροχής των υπηρεσιών των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου προς τους καταναλωτές, τα δικαιώματα των καταναλωτών, καθώς και η διαδικασία επιβολής κυρώσεων στους φορείς και αποζημίωσης των επιβατών. Ο Χ.Υ.Κ. αναρτάται, με μέριμνα και ευθύνη των φορέων, σε εμφανή σημεία των σταθμών και πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων και διατίθεται προς το επιβατικό κοινό με κάθε πρόσφορο μέσο.

Άρθρο 16 **Εποπτεία**

Η εποπτεία των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου του νόμου αυτού ασκείται από τους οικείους Νομάρχες.

Άρθρο 17 **Διοικητικές κυρώσεις**

Η μη τήρηση των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 8, 9, 10 παρ. 6 και 15 του νόμου αυτού αποτελούν παραβάσεις που τιμωρούνται με την επιβολή διοικητικών κυρώσεων. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις, τα όργανα και η διαδικασία επιβολής τους στα διοικητικά όργανα των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου και στους ιδιοκτήτες λεωφορείων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Σε περίπτωση επιβολής προστίμου, αυτό κυμαίνεται από πενήντα χιλιάδες (50.000) έως ένα εκατομμύριο (1.000.000) δραχμές, ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης.

Άρθρο 18 **Μεταφορά επιβατών από Ο.Τ.Α.**

1. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου βαθμού μπορούν, πλέον των περιπτώσεων των παραγράφων 7 και 8 του άρθρου 7, να διενεργούν μεταφορά για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α), Κέντρων Απασχόλησης Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η.) και εργαζομένων στον οικείο Ο.Τ.Α.. Μπορούν επίσης να διενεργούν μεταφορά για τη μετακίνηση κατοίκων των δημοτικών διαμερισμάτων από και προς το κέντρο του δήμου, εφόσον το εν λόγω μεταφορικό έργο δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή, όπως αυτό διαπιστώνεται από τον οικείο Νομάρχη.

2. Η εκτέλεση του προαναφερόμενου έργου γίνεται με ιδιωτικής χρήσης λεωφορεία ιδιοκτησίας Ο.Τ.Α..

Άρθρο 19 **Συμβάσεις παροχής έργου με τους Ο.Τ.Α.**

1. Μεταξύ των Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού και των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου δύνανται να συνάπτονται συμβάσεις εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής, τακτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας, που ήδη λειτουργεί. Με τις συμβάσεις αυτές καθορίζονται:

α. Η διάρκεια εκτέλεσης του έργου, οι γραμμές, οι συχνότητες, το κόμιστρο και η αντισταθμιστική εισφορά, που θα καταβάλλουν οι Ο.Τ.Α..

β. Οι όροι παραχώρησης χρήσης ή εκμίσθωσης των λεωφορείων ιδιοκτησίας των Ο.Τ.Α. στους συγκοινωνιακούς φορείς και γ. Κάθε άλλο σχετικό θέμα.

2. Οι Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού μπορούν να συμμετέχουν στις Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. μετά από απόφαση των δημοτικών και κοινοτικών συμβουλίων και εκπόνηση πλήρους οικονομοτεχνικής μελέτης και κατόπιν απόφασης της γενικής συνέλευσης της Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., λαμβανομένης με πλειοψηφία των δύο τρίτων (2/3) του συνόλου των μετόχων. Με τις αποφάσεις αυτές καθορίζεται και η εισφορά των Ο.Τ.Α. στο κεφάλαιο της Α.Ε., το ποσοστό συμμετοχής τους σε αυτό, το οποίο δεν μπορεί να υπερβεί το σαράντα τοις εκατό (40 %). Η διάταξη της παραγράφου αυτής μπορεί να εφαρμοστεί και κατά το στάδιο ίδρυσης των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. σύμφωνα με το άρθρο 3 του παρόντος νόμου.

Άρθρο 20 **Έργο σε μεμονωμένα νησιά**

1. Σε μεμονωμένα νησιά, που δεν αποτελούν ίδιο νομό και των οποίων η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού δεν έχει ανατεθεί σε Κ.Τ.Ε.Λ. ή εκτελείται από Κ.Τ.Ε.Λ. και Δημοτική Επιχείρηση, με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας παραχωρείται μέχρι 31.12.2003, το εκτελούμενο συγκοινωνιακό έργο σε ανώνυμη εταιρεία που ιδρύεται:

α. από τους ενδιαφερόμενους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού του μεμονωμένου νησιού και

β. από τους μεμονωμένους αυτοκινητιστές ή τα Κ.Τ.Ε.Λ. ή τις Δημοτικές Επιχειρήσεις, που κατά την ισχύ του νόμου αυτού παρέχουν το συγκοινωνιακό έργο στις περιοχές αυτές.

2. Το έργο δύναται να ανατεθεί στις ανώνυμες εταιρείες που ιδρύονται σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, μετά από οικονομοτεχνική μελέτη, η οποία εκπονείται με ευθύνη, πρωτοβουλία και σχετικό αίτημα:

α. της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ή

β. του ή των ενδιαφερόμενων Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών καθορίζεται το περιεχόμενο και τα απαραίτητα στοιχεία της οικονομοτεχνικής μελέτης, η οποία ιδίως περιλαμβάνει:

α. τις γραμμές, διαδρομές και δρομολόγια που πρέπει να καλύπτονται,

β. τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων,

γ. την προσδοκώμενη επιβατική κίνηση,

δ. την οργάνωση της εταιρείας και το απαιτούμενο προσωπικό,

ε. τα στοιχεία εκμετάλλευσης (έσοδα – δαπάνες) της επόμενης πενταετίας, καθώς και άλλες πηγές χρηματοδότησης, που διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα της εταιρείας,

στ. τα της εισόδου εκάστου μετόχου στην Α.Ε., όπως αποτίμηση λεωφορείων και λοιπών περιουσιακών στοιχείων των αυτοκινητιστών, των Κ.Τ.Ε.Λ., και των Δημοτικών Επιχειρήσεων που θα εισέλθουν και των Ο.Τ.Α.,

ζ. τα του μετοχικού κεφαλαίου, της καταβολής ή εισφοράς αυτού,

η. το καταστατικό της εταιρείας, που συντάσσεται σύμφωνα με τον κ.ν. 2190/1920 και τις ειδικότερες ρυθμίσεις των άρθρων 1 έως 22 του παρόντος νόμου.

3. Σε περίπτωση άρνησης ή μη απάντησης των μεμονωμένων ιδιοκτητών λεωφορείων ή των Κ.Τ.Ε.Λ., για συμμετοχή στην υπό ίδρυση εταιρεία, εντός της αποκλειστικής προθεσμίας, που τάσσεται με την απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας και η οποία δεν δύναται να υπερβαίνει το τρίμηνο, η εταιρεία ιδρύεται από τους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού, με την υποχρέωση εξαγοράς των λεωφορείων των μεμονωμένων αυτοκινητιστών ή των Κ.Τ.Ε.Λ. από την εταιρεία, εφόσον αυτοί επιθυμούν την πώληση. Για την αποτίμηση αυτών εφαρμόζονται αναλόγως οι σχετικές διατάξεις του άρθρου 9 του κ.ν. 2190/1920. Σε περίπτωση μη αποδοχής του καθοριζόμενου από την ειδική επιτροπή του άρθρου 9 του κ.ν. 2190/1920 τιμήματος εξαγοράς από τους ιδιοκτήτες των λεωφορείων, η εταιρεία προχωρά στην προμήθεια των μέσων και του λοιπού αναγκαίου εξοπλισμού με τις προβλεπόμενες διαδικασίες. Το καθοριζόμενο τίμημα εξαγοράς των λεωφορείων και των περιουσιακών στοιχείων είναι υποχρεωτικό για την ανώνυμη εταιρεία.

4. Με τη διαδικασία του άρθρου αυτού είναι δυνατή η ίδρυση από τους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού δημοτικών επιχειρήσεων ή ανωνύμων εταιρειών και η εκτέλεση και εκμετάλλευση αστικού ή υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου και σε μεμονωμένα νησιά που δεν παρέχεται, κατά την ισχύ του νόμου αυτού, αντίστοιχο έργο. Σε περίπτωση που δεν αναληφθεί το έργο από τις επιχειρήσεις αυτές, με απόφαση του οικείου Νομάρχη μπορεί να ανατεθεί σε άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που πληρούν τις προϋποθέσεις του οδικού μεταφοράς επιβατών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις παραχώρησης του έργου και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 21 **Προδιαγραφές εγκαταστάσεων** **αναμονής – Διαφημίσεις**

1. Οι προδιαγραφές των στάσεων και των στεγάστρων αναμονής επιβατών των αστικών και υπεραστικών γραμμών των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου καθορίζονται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχών.

2. Η διαφημιστική εκμετάλλευση των στεγάστρων και στάσεων που τοποθετούνται και συντηρούνται με μέρηνα και δαπάνες των φορέων γίνεται από τους τελευταίους, οι οποίοι υποχρεούνται στην καταβολή ανταποδοτικού τέλους, υπέρ των Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού, που καθορίζεται με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου. Η διαφημιστική εκμετάλλευση στεγάστρων και στάσεων που τοποθετούνται και συντηρούνται με μέρηνα και δαπάνες των Ο.Τ.Α., γίνεται από τους οικείους Ο.Τ.Α.. Επί των στεγάστρων αυτών διατίθεται ικανή επιφάνεια για την πληροφόρηση του επιβατικού κοινού, σύμφωνα και με τις ρυθμίσεις του άρθρου 11 του ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α').

3. Στις εσωτερικές και εξωτερικές επιφάνειες (ολικά ή μερικά) των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων επιτρέπεται η αναγραφή ή ανάρτηση διαφημίσεων και η εκμετάλλευση αυτών από τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε λεπτομέρεια εφαρμογής της διάταξης αυτής.

Άρθρο 22 **Λοιπές ρυθμίσεις**

1. Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση νησιού, που διενεργείται από Κ.Τ.Ε.Α. νομού της ηπειρωτικής χώρας, επιτρέπεται, με απόφαση του οικείου Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας, να ανατεθεί σε δήμο της νήσου αυτής, μετά από σχετική αίτηση του δήμου και σύμφωνη γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου του Κ.Τ.Ε.Α. του νομού αυτού. Σε περίπτωση παραχώρησης η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της νήσου θα διενεργείται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του νόμου αυτού. Μετά την ανάληψη της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης του νησιού από τον οικείο δήμο, τα λεωφορεία του Κ.Τ.Ε.Α., που εξυπηρετούσαν τις γραμμές της νήσου, εκτελούν τα δρομολόγια όπως και τα λοιπά λεωφορεία που είναι ενταγμένα στη δύναμη αυτού.

2. Σε ιδιοκτήτες λεωφορείων κλάσης «5», που είναι ενταγμένα σε Κ.Τ.Ε.Α., το δικαίωμα κυκλοφορίας των οποίων προήλθε από την αντικατάσταση δύο λεωφορείων σε ένα, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 14 του π.δ. 967/1979 (ΦΕΚ 23 Α'), χορηγείται με απόφαση του οικείου Νομάρχη, μετά από αίτηση των ιδιοκτητών, έγκριση θέσεως σε κυκλοφορία ενός ακόμα λεωφορείου της κλάσης «4» υπεραστικού τύπου εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός έτους από την ισχύ του νόμου αυτού.

3. Λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 4, 5 και 6 του π.δ. 967/1979 (ΦΕΚ 23 Α') πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι έντεκα (11) ετών, του έτους κατασκευής μη συμπεριλαμβανομένου.

4. Λεωφορεία που σε εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 13 του άρθρου 4 του ν.δ. 102/1973 είχαν αποσπασθεί σε άλλο Κ.Τ.Ε.Α. και εξακολουθούν, μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, να εξυπηρετούν την περιοχή δικαιοδοσίας του, εντάσσονται υποχρεωτικά στο Κ.Τ.Ε.Α. αυτό με απόφαση του οικείου

Νομάρχη, μετά από αίτηση των ιδιοκτητών τους.

5. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις αντιμετώπισης έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών, ο οικείος Νομάρχης μπορεί να εγκρίνει τη δρομολόγηση άλλων λεωφορείων ή επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης και σε έλλειψη αυτών κάθε κατηγορίας κατάλληλων μέσων μεταφοράς επιβατών, που πληρούν τους όρους ασφαλούς μεταφοράς επιβατών, για όσο διάστημα διαρκεί η ανάγκη αυτή.

6. Οφειλές απόδοσης φόρου προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α.) υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Α. λόγω είσπραξης και απόδοσης μειωμένου Φ.Π.Α. επί φορτωτικών ασυνόδευτων δεμάτων, καθώς και οι σχετικές προσαυξήσεις και πρόστιμα που έχουν επιβληθεί, εξοφλούνται από κάθε Κ.Τ.Ε.Α. σε σαράντα οκτώ (48) ισόποσες μηνιαίες δόσεις. Η πρώτη δόση καταβάλλεται τον Ιανουάριο του 2002.

7. Πρόστιμα και προσαυξήσεις που έχουν επιβληθεί σε αστικά ή υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Α., λόγω είσπραξης κομίστρου με τις διατάξεις του άρθρου 10 της αριθμ. 42000/2030/81 (ΦΕΚ 792 Β') απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, διαγράφονται και δεν αναζητούνται.

Άρθρο 23 **Θέματα διοίκησης Κ.Τ.Ε.Α.**

1. Μέχρι τη μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Α. σε ανώνυμες εταιρείες και την οργάνωση και λειτουργία αυτών σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 και τις ειδικές ρυθμίσεις του νόμου αυτού, τα θέματα σχετικά με τη σύσταση, οργάνωση και λειτουργία των Γενικών Συνελεύσεων και των Διοικητικών Συμβουλίων των Κ.Τ.Ε.Α. διέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 και 32 του νόμου αυτού.

2. Οι διατάξεις των άρθρων 24 έως και 32 του νόμου αυτού εφαρμόζονται στα Κ.Τ.Ε.Α. που δεν υποχρεούνται να μετατραπούν σε Α.Ε..

3. Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται από το νόμο αυτόν αρμόδια είναι η Γενική Συνέλευση του Κ.Τ.Ε.Α. ή της Κ.Τ.Ε.Α. Α.Ε..

Άρθρο 24 **Γενική Συνέλευση Μετόχων Κ.Τ.Ε.Α.**

1. Ανώτατο όργανο του Κ.Τ.Ε.Α. είναι η Γενική Συνέλευση των μετόχων.

2. Μέτοχοι των Κ.Τ.Ε.Α. είναι τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, τα οποία κατέχουν την, κατά το νόμο, άδεια κυκλοφορίας των λεωφορείων που είναι ενταγμένα σε αυτά.

3. Η Γενική Συνέλευση συνέρχεται στην έδρα του Κ.Τ.Ε.Α.:

α. Τακτικά:

αα. Μέσα στο μήνα Νοέμβριο για την έγκριση του ετήσιου προϋπολογισμού.

ββ. Μέσα στο πρώτο εξάμηνο κάθε έτους για την έγκριση του ετήσιου απολογισμού και της έκθεσης του διαχειριστικού ελέγχου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 27 του παρόντος. Σε περίπτωση που, από την έκθεση του ή των Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών, διαπιστώνονται παραβάσεις που τιμωρούνται από τον Ποινικό Κώδικα, η Γενική Συνέλευση ενημερώνει τις αρμόδιες εισαγγελικές αρχές.

γγ. Μία φορά, κάθε τρία χρόνια, για την εκλογή προέδρου και λοιπών μελών του Δ.Σ., καθώς και των αναπληρωματικών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου.

β. Έκτακτα:

αα. Ύστερα από αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν τουλάχιστον το 20% των ψήφων, για εξέταση σοβαρών και συγκεκριμένων θεμάτων.

ββ. Με πρόσκληση του Διοικητικού Συμβουλίου προκειμένου να ενημερωθεί αυτό για σοβαρά και συγκεκριμένα θέματα, καθώς και για την έκθεση του διενεργούμενου έκτακτου διαχειριστικού ελέγχου.

γγ. Με εντολή του Νομάρχη, ο οποίος ενεργεί με δική του πρωτοβουλία ή μετά από αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το παραπάνω ποσοστό ψήφων σε περίπτωση άρνησης του Προέδρου του Δ.Σ. να συγκαλέσει τη Γ.Σ., για τη λήψη αποφάσεων

στα αιτούμενα θέματα.

4. Η Γενική Συνέλευση συγκαλείται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου. Η σχετική πρόσκληση περιλαμβάνει απαραίτητα το οίκημα, τη χρονολογία και ώρα της συνεδρίασης, καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, αναρτάται δε σε εμφανή θέση των γραφείων του Κ.Τ.Ε.Λ., επτά (7) τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες πριν από την οριζόμενη συνεδρίαση. Η πρόσκληση αυτή, μέσα στην ίδια προθεσμία, αποστέλλεται με συστημένη επιστολή σε όλους τους μετόχους του Κ.Τ.Ε.Λ., οι οποίοι υποχρεούνται να δηλώνουν κάθε φορά τη διεύθυνση της κατοικίας ή της διαμονής τους ή κοινοποιείται σε αυτούς, με απόδειξη παραλαβής, με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο. Οι Γενικές Συνελεύσεις για την εκλογή των μελών του Δ.Σ. συγκαλούνται υποχρεωτικά δύο (2) έως τέσσερις (4) μήνες (ελάχιστο ή ανώτερο αντίστοιχα) πριν από τη λήξη της θητείας των οργάνων αυτών.

5. Η ιδιοκτησία κάθε λεωφορείου παρέχει δικαίωμα εκπροσώπησης στη Γενική Συνέλευση με εκατό (100) ψήφους. Η ιδιοκτησία ακέραιων ποσοστών επί τοις εκατό (%) επί ενός λεωφορείου παρέχει δικαίωμα εκπροσώπησης στη Γενική Συνέλευση με τόσες ψήφους όσα και τα ποσοστά ιδιοκτησίας επί του λεωφορείου αυτού. Επί ιδιοκτητών ιδανικού μεριδίου, στο οποίο περιλαμβάνεται και δεκαδικό ποσοστό, το τελευταίο δεν λαμβάνεται υπόψη ως ακέραιο ποσοστό ανεξαρτήτως του ύψους αυτού.

Κάθε μέτοχος δύναται να εκπροσωπεί στη Γενική Συνέλευση άλλους μετόχους, που εκπροσωπούν έως και εκατό (100) ψήφους, μετά από εξουσιοδότηση νομίμως θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής από αρμόδια αρχή.

Για τα λεωφορεία ιδιοκτησίας του Κ.Τ.Ε.Λ. δεν παρέχεται δικαίωμα ψήφου.

6. Η Γενική Συνέλευση έχει νόμιμη απαρτία εφόσον οι μέτοχοι που παρίστανται εκπροσωπούν τα δύο τρίτα (2/3) τουλάχιστον του συνολικού αριθμού των ψήφων. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί απαρτία η συνέλευση συγκαλείται και πάλι με τα ίδια θέματα της ημερήσιας διάταξης, την ίδια ημέρα και ώρα της μεθεπόμενης εβδομάδας. Στην περίπτωση αυτή η σχετική πρόσκληση αναρτάται και κοινοποιείται όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.

Η επαναληπτική Γενική Συνέλευση έχει νόμιμη απαρτία εφόσον οι μέτοχοι που παρίστανται εκπροσωπούν το 1/3 των προαναφερόμενων ψήφων. Αν και στην επαναληπτική Γενική Συνέλευση δεν επιτευχθεί απαρτία, η Γενική Συνέλευση συγκαλείται αυτοδίκαια την ίδια ώρα της επόμενης ημέρας, χωρίς καμία ειδοποίηση, οπότε έχει νόμιμη απαρτία ανεξάρτητα από το ποσοστό των εκπροσωπούμενων ψήφων.

7. Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων λαμβάνονται με φανερά ψηφοφορία και με πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούν οι παρόντες, εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά στο νόμο αυτόν.

Η έγκριση του προϋπολογισμού, του απολογισμού, των εκθέσεων των Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών, η εκλογή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, καθώς και η λήψη αποφάσεων για θέματα της περιπτώσεως β' της παραγράφου 3 γίνονται με μυστική ψηφοφορία.

8. Σε περίπτωση μη έγκρισης του απολογισμού του Διοικητικού Συμβουλίου του Κ.Τ.Ε.Λ., από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων, συγκαλείται έκτακτη Γενική Συνέλευση, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριάντα (30) ημερών, από την ημερομηνία της ψηφοφορίας για την έγκριση του απολογισμού, με αποκλειστικό θέμα ημερήσιας διάταξης την παροχή ψήφου εμπιστοσύνης προς το Διοικητικό Συμβούλιο.

Το Διοικητικό Συμβούλιο εκπίπτει εφόσον, κατά τη Γενική Συνέλευση, ψηφίσουν υπέρ της έκπτωσης τουλάχιστον τα δύο τρίτα (2/3) των μετόχων (ψηφών του Κ.Τ.Ε.Λ.). Σε αυτή την περίπτωση εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση προσωρινό Διοικητικό Συμβούλιο με αποκλειστικό σκοπό τη διενέργεια εκλογής νέου Διοικητικού Συμβουλίου και τη διαχείριση θεμάτων τρέχουσας φύσης. Στην ίδια Γενική Συνέλευση καθορίζεται η ημερομηνία διενέργειας των αρχαιρεσιών εκλογής νέου Δ.Σ. σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 25

Εκλογή και συγκρότηση Διοικητικού Συμβουλίου Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. διοικείται από αιρετό Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.), το οποίο είναι τριμερές για όσα Κ.Τ.Ε.Λ. έχουν στη δύναμή τους μέχρι και τριάντα (30) λεωφορεία και πενταμερές για όσα έχουν στη δύναμή τους τριάντα ένα (31) και άνω λεωφορεία. Τα ως άνω Δ.Σ. απαρτίζονται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τα λοιπά μέλη αυτού.

2. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τους μετόχους του Κ.Τ.Ε.Λ., για τριετή θητεία. Πρόεδρος ή μέλος του Δ.Σ., που κατά τη διάρκεια της θητείας του απολέσει την ιδιότητα του μετόχου, εκπίπτει αυτοδίκαια από τη θέση αυτή.

3. Οι υποψηφιότητες, μαζί με Απόσπασμα Ποινικού Μητρώου, υποβάλλονται στη Γραμματεία του Κ.Τ.Ε.Λ. μέχρι της 12ης μεσημβρινής της προηγούμενης της Γενικής Συνέλευσης ημέρας και στη συνέχεια συντάσσεται ενιαίο ψηφοδέλτιο.

4. Ως εκλεγέντες θεωρούνται οι υποψήφιοι που πέτυχαν κατά σειρά πλειοψηφία, ενώ ως αναπληρωτές αυτών, εκτός του Προέδρου για τον οποίο δεν προβλέπεται εκλογή αναπληρωτή, λογίζονται αυτοί που κατά σειρά έπονται των προηγούμενων.

5. Για την εκλογή του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών του Δ.Σ. συγκροτείται:

- α. ενιαίο ψηφοδέλτιο για την εκλογή του Προέδρου,
- β. ενιαίο ψηφοδέλτιο για την εκλογή Αντιπροέδρου και αναπληρωτή αυτού και

γ. ενιαίο ψηφοδέλτιο για την εκλογή των λοιπών μελών του Δ.Σ. και ισάριθμων αναπληρωματικών.

Κατά τη ψηφοφορία τίθενται ένας σταυρός προτίμησης σε κάθε ψηφοδέλτιο για την εκλογή Προέδρου, Αντιπροέδρου και του ενός μέλους του Δ.Σ. προκειμένου περί τριμελών Δ.Σ. και μέχρι δύο σταυροί για την εκλογή των τριών μελών του Δ.Σ. προκειμένου περί πενταμελών Δ.Σ.. Σε περίπτωση ισοψηφίας η ψηφοφορία επαναλαμβάνεται μεταξύ των ισοψηφισάντων.

6. Η επανεκλογή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου επιτρέπεται.

7. Το Διοικητικό Συμβούλιο βρίσκεται σε νόμιμη απαρτία εφόσον παρίστανται τρία τουλάχιστον μέλη. Οι αποφάσεις λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία του συνόλου των μελών αυτού.

8. Σε περίπτωση παραίτησης ή θανάτου ή φυσικής ή νομικής ανικανότητας του Προέδρου ή του Αντιπροέδρου ή μελών του Δ.Σ. σε αριθμό μεγαλύτερο των αναπληρωματικών, ο οικείος Νομάρχης προσφεύγει στο αρμόδιο δικαστήριο κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 69 του Αστικού Κώδικα για την εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου.

9. Δεν μπορεί να εκλεγεί μέλος του Δ.Σ. ή να προσληφθεί Διευθυντής ότομο που καταδικάστηκε τελεσίδικα ή παραπέμφθηκε τελεσίδικα σε βαθμό κακουργήματος ή πλημμελήματος, για αδικήματα του άρθρου 135 παρ. 3 του Ποινικού Κώδικα, κλοπής, υπεξαίρεσης, δωροδοκίας, λιποταξίας, παραχάραξης, πλαστογραφίας, απιστίας, απάτης, εκβίασης, συκοφαντικής δυσφήμισης, εμπορίας, διακίνησης και χρήσης ναρκωτικών, λαθρεμπορίας, μεταφοράς λαθρομεταναστών, σύστασης συμμορίας και απαγωγής. Η τελεσίδικη παραπομπή σε δίκη για τα ως άνω αδικήματα αποτελεί λόγο έκπτωσης ή απόλυσης αντίστοιχα.

10. Πρόεδρος, Αντιπρόεδρος ή μέλος του Δ.Σ. Κ.Τ.Ε.Λ., κατά τη διάρκεια της θητείας του, δεν επιτρέπεται να προσληφθεί με σχέση εξαρτημένης εργασίας από το Κ.Τ.Ε.Λ..

11. Γραπτή παραίτηση του Προέδρου του Δ.Σ. ή μελών αυτού δεν ανακαλείται.

12. Τα Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου και Χανίων ονομάζονται στο εξής Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου – Λασιθίου και Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων – Ρεθύμνου αντίστοιχα. Τα Δ.Σ. των Κ.Τ.Ε.Λ. αυτών είναι επταμελή, αποτελούμενα από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και πέντε ακόμη μέλη. Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Δ.Σ. εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ. εκλέγονται από τη Γ.Σ. των Μετόχων. Μετά την εκλογή του Προέδρου και των μελών του Δ.Σ., εκ των οποίων τα τρία εκλέγονται εκ των μετόχων του ενός νομού και τα άλλα τρία εκ των μετό-

χων του άλλου νομού, εκλέγεται ο Αντιπρόεδρος, ο οποίος είναι ένας εκ των τριών μελών του νομού εκ του οποίου δεν εξελέγη ο Πρόεδρος. Οι λεπτομέρειες για τη διενέργεια των εκλογών σε αυτά τα Κ.Τ.Ε.Λ., για τη συγκρότηση του Δ.Σ., καθώς και για τις αρμοδιότητες του Νομάρχη κάθε νομού, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με τις ειδικές ρυθμίσεις της παραγράφου αυτής εκλέγεται, συγκροτείται και λειτουργεί το Δ.Σ. Κ.Τ.Ε.Λ. δύο νομών, που συγχωνεύονται μέχρι τη μετατροπή αυτών σε ανώνυμη εταιρεία.

13. Οι μέτοχοι των Κ.Τ.Ε.Λ. που, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1, υποχρεούνται στην αύξηση του αριθμού των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, πρέπει να προβούν στην εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου μέχρι την 31.1.2002. Το Δ.Σ. της ΡΟΔΑ και των δημοτικών επιχειρήσεων εκλέγεται σύμφωνα με όσα ορίζει ο Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων.

Άρθρο 26 **Αρμοδιότητες Διοικητικού Συμβουλίου -** **Πρόεδρου Κ.Τ.Ε.Λ.**

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο Κ.Τ.Ε.Λ. είναι αρμόδιο:
 - α. Να εισηγείται στις αρμόδιες αρχές την έγκριση των δρομολογίων.
 - β. Να αποφασίζει για την εκτέλεση των δρομολογίων.
 - γ. Να ρυθμίζει τη διοικητική διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Λ., να καθορίζει τις οργανικές θέσεις και τη δύναμη του προσωπικού του, τα απαιτούμενα προσόντα για κάθε θέση και να προσλαμβάνει και να διενεργεί τις προαγωγές αυτού σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά.
 - δ. Να μεριμνά για την έγκαιρη κατάρτιση του ετήσιου προϋπολογισμού και απολογισμού της χρήσης, τα οποία υποβάλλει για έγκριση στη Γενική Συνέλευση.
 - ε. Να αποφασίζει για τη δημιουργία αμαξοστασίων, υπηρεσίας συντήρησης, καθαρισμού και ανεφοδιασμού των λεωφορείων με καύσιμα, σταθμών, στεγάστρων αναμονής επιβατών και άλλων παρεμφερών εγκαταστάσεων, εφόσον υπάρχουν σχετικές πιστώσεις στον εγκεκριμένο, από τη Γενική Συνέλευση, προϋπολογισμό.
 - στ. Να αποφασίζει για την αγορά τροχαίου υλικού με βάση ειδική πίστωση που έχει εγκριθεί από τη Γενική Συνέλευση.
 - ζ. Να μεριμνά για τη λήψη μέτρων βελτίωσης των συνθηκών εκμετάλλευσης των λεωφορείων του Κ.Τ.Ε.Λ. και αναβάθμισης των υπηρεσιών που παρέχονται από αυτό, δυνάμενο να δρομολογεί, κατά την κρίση του, λεωφορεία που αναβαθμίζουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες.
 - η. Να προσλαμβάνει, μετά από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων, Διευθυντή του Κ.Τ.Ε.Λ.. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και το ύψος των αποδοχών του.
 - θ. Να καθορίζει το σύστημα και τον εξοπλισμό για την είσπραξη κομίστρου και τη διασφάλιση των εσόδων του Κ.Τ.Ε.Λ..
 - ι. Να ορίζει τα δρομολόγια ή τμήματα υπεραστικών γραμμών, όπου η χρησιμοποίηση εισπράκτορα δεν είναι υποχρεωτική και στα οποία χρέη εισπράκτορα εκτελεί ο οδηγός, καθώς και να μεριμνά για κάθε σχετικό θέμα.
 - ια. Να αποφασίζει για κάθε άλλο θέμα που αφορά το Κ.Τ.Ε.Λ., για το οποίο η αρμοδιότητα δεν έχει ανατεθεί ρητά σε άλλο όργανο.

2. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου έχει τις εξής αρμοδιότητες:

- α. Ασκή τη διεύθυνση και διαχείριση του Κ.Τ.Ε.Λ..
- β. Εκτελεί τις αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης και του Διοικητικού Συμβουλίου του Κ.Τ.Ε.Λ..
- γ. Μεριμνά για τη λήψη μέτρων που αποσκοπούν στην κανονική εκτέλεση της συγκοινωνίας, στην καλύτερη εξυπηρέτηση και ενημέρωση του επιβατικού κοινού και στην άριστη συμπεριφορά του προσωπικού του φορέα.
- δ. Εκπροσωπεί το Κ.Τ.Ε.Λ. ενώπιον κάθε δικαστηρίου και άλλης Αρχής. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αναθέτει την εκπροσώπηση αυτή, για συγκεκριμένες περιπτώσεις, σε ένα ή περισσότερα μέλη αυτού ή στον Διευθυντή του Κ.Τ.Ε.Λ. και μη

υπάρχοντος αυτού σε υπάλληλο του Κ.Τ.Ε.Λ. ή σε νομικό σύμβουλο της επιλογής του.

ε. Δεν επιτρέπεται τη δρομολόγηση λεωφορείων που στερούνται ισχύοντος δελτίου τεχνικού ελέγχου.

στ. Ζητά από την αρμόδια υπηρεσία της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης έκτακτο τεχνικό έλεγχο λεωφορείου, εφόσον υπάρχουν ενδείξεις περί της εν γένει τεχνικής του κατάστασης και αξιοπιστίας και δεν εξασφαλίζεται η ασφαλής μεταφορά των επιβατών.

3. Τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου, όταν απουσιάζει ή κωλύεται, αναπληρώνει ο Αντιπρόεδρος του Κ.Τ.Ε.Λ..

4. Ο Πρόεδρος του Κ.Τ.Ε.Λ. υποβοηθείται από τον Διευθυντή, εφόσον υπάρχει, στον οποίο δύναται να εκχωρεί συγκεκριμένα καθήκοντα.

5. Οι αρμοδιότητες του Δ.Σ. ΡΟΔΑ, καθώς και των Δημοτικών Επιχειρήσεων, εκτός από το άρθρο αυτό, καθορίζονται και από τον Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων.

Άρθρο 27 **Διαχειριστικός έλεγχος**

1. Σε κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. διενεργείται έλεγχος επί της οικονομικής διαχείρισης αυτού, από έναν τουλάχιστον ορκωτό ελεγκτή λογιστή.
2. Ο ορισμός του ή των ορκωτών ελεγκτών λογιστών γίνεται με απόφαση της Γ.Σ. των μετόχων του Κ.Τ.Ε.Λ..
3. Ο τακτικός έλεγχος της οικονομικής διαχείρισης κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. διενεργείται υποχρεωτικά για κάθε διαχειριστικό έτος που συμπίπτει με το αντίστοιχο ημερολογιακό έτος.

Άρθρο 28 **Αποζημίωση Οργάνων Κ.Τ.Ε.Λ.**

1. Στον Πρόεδρο, στον αντιπρόεδρο και στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. καταβάλλεται μηνιαία αποζημίωση, η οποία βαρύνει τον προϋπολογισμό του Κ.Τ.Ε.Λ. και καθορίζεται από τη Γενική Συνέλευση.
2. Ειδικότερα για τον Πρόεδρο του Κ.Τ.Ε.Λ. η παραπάνω αποζημίωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη του μισθού που αντιστοιχεί στο βαθμό λογιστή χωρίς πτυχίο, εγγάμου χωρίς παιδιά και με εικοσαετή προϋπηρεσία, για όσα Κ.Τ.Ε.Λ. έχουν ενταγμένα στη δύναμή τους πάνω από πενήντα (50) λεωφορεία. Για τα Κ.Τ.Ε.Λ. που έχουν στη δύναμή τους είκοσι (20) μέχρι και πενήντα (50) λεωφορεία, το ύψος της αποζημίωσης αυτής δεν μπορεί να είναι μικρότερο του ποσού που αντιστοιχεί στο εβδομήντα τοις εκατό (70%) του ως άνω μισθού, για τα Κ.Τ.Ε.Λ. που έχουν στη δύναμή τους δέκα (10) μέχρι και είκοσι (20) λεωφορεία στο σπράντα τοις εκατό (40%) του ίδιου μισθού, ενώ για τα Κ.Τ.Ε.Λ. που έχουν στη δύναμή τους μέχρι και εννέα (9) λεωφορεία στο είκοσι τοις εκατό (20%) του ίδιου μισθού.
3. Οι μετά την 31η Δεκεμβρίου 1977 διατελέσαντες Πρόεδροι του Διοικητικού Συμβουλίου, κάθε αστικού ή υπεραστικού Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και οι εφεξής διατελούντες, επί δύο τουλάχιστον τριετίες, λαμβάνουν μηνιαία χορηγία, μετά τη συμπλήρωση του 60ού έτους της ηλικίας τους, η οποία θα βαρύνει τα γενικά έξοδα του Κ.Τ.Ε.Λ., εφόσον παραμένουν μέτοχοι αυτού. Το ύψος της χορηγίας καθορίζεται με απόφαση της Γ.Σ. του Κ.Τ.Ε.Λ..
4. Οι πιο πάνω αποζημιώσεις, καθώς και η αποζημίωση που καταβάλλεται στον ή στους Ορκωτούς Ελεγκτές Λογιστές, βαρύνουν τον προϋπολογισμό του Κ.Τ.Ε.Λ..

Άρθρο 29 **Συγχώνευση και διαχωρισμός Κ.Τ.Ε.Λ.**

1. Κ.Τ.Ε.Λ. του ίδιου νομού δύνανται να συγχωνεύονται, με απόφαση του οικείου Νομάρχη, μετά από:
 - α. Προτάσεις των οικείων Κ.Τ.Ε.Λ. περί συγχώνευσης, οι οποίες εγκρίνονται με αποφάσεις της Γενικής Συνελεύσεως αυτών που λαμβάνεται με την πλειοψηφία των δύο τρίτων (2/3) τουλάχιστον των ψήφων του συνόλου των μετόχων κάθε Κ.Τ.Ε.Λ..

β. Τεχνικοοικονομική μελέτη, που εκπονείται με μέριμνα της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, από την οποία να προκύπτει η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και η βιωσιμότητα του ενιαίου φορέα.

2. Υπεραστικά ή αστικά Κ.Τ.Ε.Λ. που εξυπηρετούν περισσότερους του ενός νομού ή έχουν έδρα διαφορετικούς νομούς δύναται να συγχωνεύονται ή να διαχωρίζονται, με κοινή απόφαση των οικείων Νομαρχών και σε περίπτωση διαφωνίας αυτών με απόφαση του ή των οικείων Γενικών Γραμματέων Περιφέρειας, μετά από πλήρωση των ιδίων, με την παράγραφο 1, προϋποθέσεων.

3. Υπεραστικά ή αστικά Κ.Τ.Ε.Λ., που έχουν συγχωνευθεί με προγενέστερες διατάξεις ή θα συγχωνευθούν με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, δύναται να διαχωρίζονται εφόσον υπέρ του διαχωρισμού τάσσονται τα δύο τρίτα (2/3) τουλάχιστον του συνόλου των ψήφων των μετόχων των λεωφορείων με έδρα τον ίδιο νομό. Ο διαχωρισμός των Κ.Τ.Ε.Λ. γίνεται με απόφαση του οικείου Νομάρχη αν πρόκειται για Κ.Τ.Ε.Λ. του ίδιου νομού ή του ή των οικείων Γενικών Γραμματέων Περιφέρειας, αν πρόκειται για Κ.Τ.Ε.Λ. διαφορετικών νομών, μετά από τεχνικοοικονομική μελέτη που εκπονείται με μέριμνα του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας, από την οποία να προκύπτει η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και η βιωσιμότητα των φορέων που θα δημιουργηθούν.

4. Με τις ως άνω αποφάσεις ρυθμίζονται τα της ένταξης των λεωφορείων, του προσωπικού, των περιουσιακών στοιχείων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Το προσωπικό των προς συγχώνευση ή διαχωρισμό Κ.Τ.Ε.Λ. εντάσσεται στον ή στους νέους φορείς.

Άρθρο 30

Εξίσωση συνθηκών εκμετάλλευσης Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται ο τρόπος εξίσωσης του αριθμού των διανυόμενων, από τα λεωφορεία των Κ.Τ.Ε.Λ., πραγματικών και πλασματικών χιλιομέτρων και γενικά των συνθηκών εκμετάλλευσης αυτών, με την καθιέρωση συντελεστών διαφόρων από αυτούς που ισχύουν για τις επί αστικών και υπεραστικών γραμμών εκτελούμενες μεταφορές.

2. Με όμοια απόφαση καθορίζονται τα των δαπανών εκμετάλλευσης των λεωφορείων και λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και οι βαρυνόμενοι με τις δαπάνες αυτές.

Άρθρο 31

Διακοπή κυκλοφορίας λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Σε περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου από το κύκλωμα εργασίας, μέσα στο ίδιο ημερολογιακό έτος, η άδεια κυκλοφορίας ανακαλείται οριστικά, με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Νομάρχη, για τις παρακάτω αιτίες:

α. σε περίπτωση αδικαιολόγητης διακοπής για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του ενός μήνα και

β. σε περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας λόγω βλαβών, για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τεσσάρων μηνών.

2. Σε περίπτωση ολοσχερούς καταστροφής του λεωφορείου λόγω πυρκαγιάς, ατυχήματος, κλοπής, ναυαγίου ή άλλου λόγου, που συνιστά ανωτέρα βία, ο ιδιοκτήτης υποχρεούται σε αντικατάσταση του καταστραφέντος εντός ενός έτους. Διαφορετικά η άδεια κυκλοφορίας λεωφορείου ανακαλείται με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Νομάρχη.

3. Η για οποιονδήποτε λόγο διακοπή κυκλοφορίας βεβαιώνεται από το οικείο Κ.Τ.Ε.Λ. και κοινοποιείται στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, η οποία εφαρμόζει τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 1 και 2.

4. Η κενή θέση λεωφορείου, που δημιουργείται από την ανάκληση άδειας κυκλοφορίας με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, καλύπτεται με τη θέση σε κυκλοφορία νέου αντίστοιχου λεωφορείου, εφόσον τούτο επιβάλλουν συγκοινωνιακές

ανάγκες κατά τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 11 του νόμου αυτού.

5. Στις περιπτώσεις διακοπής κυκλοφορίας αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου λόγω αναγκαστικής κατάσχεσης και πλειστηριασμού ή αφαίρεσης της κατοχής αυτού από τον διατηρήσαντα την κυριότητα πωλητή, εφαρμογή έχουν οι διατάξεις της παρ. 10 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α').

Άρθρο 32

Μεταβατικές διατάξεις

1. Προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις, που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του ν.δ. 102/1973 και δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου, εξακολουθούν να ισχύουν.

2. Οι διατάξεις των άρθρων 1 έως και 22 του παρόντος νόμου που αναφέρονται στους συγκοινωνιακούς φορείς Κ.Τ.Ε.Λ., μετά τη μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρείες σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 3, εξακολουθούν να ισχύουν και να εφαρμόζονται και στις ανώνυμες εταιρείες.

3. Το όριο ηλικίας των είκοσι τριών (23) ετών του άρθρου 11 εφαρμόζεται από 1.1.2004 και για τα κυκλοφορούντα κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού λεωφορεία.

4. Για την εφαρμογή του νόμου αυτού, όπου αναφέρεται Κ.Τ.Ε.Λ., πριν την 31.12.2003 νοούνται τα Κ.Τ.Ε.Λ. του ν.δ. 102/1973 και μετά την ημερομηνία αυτή τα Κ.Τ.Ε.Λ. που μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρείες κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 του νόμου αυτού, με την επιφύλαξη της παρ. 4 του άρθρου 5.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 33

Ορισμοί

1. Ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, που προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις διενεργείται από τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.).

2. Για την εφαρμογή του παρόντος νοούνται:

α. «Οχήματα»: όλες οι κατηγορίες οχημάτων του Παραρτήματος Ι της Φ2/64580/2288/99 (ΦΕΚ 1523 Β') κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως ισχύει κάθε φορά.

β. «Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.»: τα Κ.Τ.Ε.Ο. των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, που διενεργούν τους περιοδικούς και ειδικούς τεχνικούς ελέγχους σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

γ. «Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.»: τα Κ.Τ.Ε.Ο., που ιδρύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου και διενεργούν τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, εκτός από τα επιβατηγά δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.), τα φορτηγά αυτοκίνητα άνω των τρεισήμισι (3,5) τόννων και τα λεωφορεία.

Άρθρο 34

Ίδρυση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.

1. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. ιδρύονται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα και έχουν ως αποκλειστικό έργο τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων που ορίζονται στο προηγούμενο άρθρο. Καθένα από τα παραπάνω πρόσωπα δεν μπορεί να ιδρύσει περισσότερα των 7 ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. στο σύνολο της Επικράτειας.

2. Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν δύναται να ιδρυθούν από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στους τομείς της εμπορίας αυτοκινήτων ή από σύζυγο ή συγγενικά πρόσωπα πρώτου βαθμού εξ αίματος ή εξ αγχιστείας των ανωτέρω φυσικών προσώπων ή θυγατρικές εταιρίες των ανωτέρω νομικών προσώπων, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 42ε του κ.ν. 2190/1920.

3. Η ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. επιτρέπεται σε

περιοχές μη οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας, οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου, κατά την έννοια των άρθρων 5, 6 και 7 αντίστοιχα του από 23.2/6.3.1987 π.δ. (ΦΕΚ 66 Δ') «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης», καθώς και σε περιοχές εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή εκτός ορίων οικισμών προϋφισταμένων του έτους 1923 ή οριοθετημένων σύμφωνα με τους όρους του από 24.4.1985 π.δ. (ΦΕΚ 181 Δ'). Οι εγκαταστάσεις των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. εντάσσονται στην κατηγορία των «χαμηλής όχλησης» εγκαταστάσεων.

4. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν μπορούν να συστεγάζονται με επιχειρήσεις συναφούς δραστηριότητας και ιδίως συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, εταιριών εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων και λοιπές εγκαταστάσεις αυτών, καθώς και με εγκαταστάσεις επιχειρήσεων οδικής βοήθειας.

5. Απαγορεύεται η εγκατάσταση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. σε απόσταση μικρότερη των 100μ. από νοσοκομείο ή κλινική, από αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, από τα όρια κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και από κηρυγμένα μνημεία, από Πρατήρια Υγραερίου (LPG), από παιδικούς σταθμούς, από σχολεία μέσης ή κατώτερης εκπαίδευσης, από ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και από ενοριακούς ναούς και σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς, σταθερής τροχιάς και λεωφορείων.

Η απόσταση αυτή μετρείται από το περίγραμμα του οικοπέδου του Κ.Τ.Ε.Ο. και των ως άνω κτιρίων ή εγκαταστάσεων.

6. Οι διατάξεις της παραγράφου 5 ισχύουν και για την ίδρυση και λειτουργία δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο.. Για τα ήδη λειτουργούντα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο., η διάταξη αυτή τίθεται σε ισχύ εντός έξι μηνών από τη δημοσίευσή του παρόντος.

Άρθρο 35 **Έργο ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.**

1. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. προβαίνουν στον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων σύμφωνα με την ισχύουσα κάθε φορά νομοθεσία.

2. Στα πλαίσια εκπλήρωσης του έργου τους:

α. Υποχρεούνται να επιμορφώνουν σε τακτά χρονικά διαστήματα το προσωπικό τους σε φορέα που έχει διαπιστευθεί για την εκτέλεση του έργου αυτού.

β. Συγκεντρώνουν και επεξεργάζονται τα στοιχεία των διενεργούμενων ελέγχων τα οποία αποστέλλουν με σύνδεση άμεση (on line) στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και εγγράφως κάθε φορά που τους ζητηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

γ. Χορηγούν Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου Οχήματος και Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, στα ελεγχόμενα οχήματα.

δ. Υποχρεούνται να ασφαλίζουν την επαγγελματική τους ευθύνη.

ε. Ευθύνονται σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 2251/ 1994 (ΦΕΚ 191 Α') για την προστασία καταναλωτών.

3. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κοινοποιεί στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. όλη τη σχετική νομοθεσία και λοιπά στοιχεία που αφορούν στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και κοινοποιούνται στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο..

Άρθρο 36 **Άδεια ίδρυσης ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.**

Για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει στην αρμόδια υπηρεσία:

α. Υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν.1599/1986, που βεβαιώνει την κυριότητα ή κατοχή οικοπέδου, επιφάνειας τουλάχιστον 1500 τ.μ. σε περιοχές των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης εντός σχεδίου πόλεως ή εντός ορίων οικισμού προϋφισταμένων του έτους 1923 ή οριοθετημένου σύμφωνα με τους όρους του από 24.4.1985 π.δ. (ΦΕΚ 181 Δ') εκτός αμιγούς κατοικίας ή γηπέδου επιφάνειας τουλάχιστον 4.000 τ.μ. σε εκτός σχεδίου πόλεως ή οικισμού περιοχές. Στην ίδια υπεύθυνη δήλωση βεβαιώνεται ότι το οικόπεδο ή γήπεδο είναι κατάλλη-

λο για την εγκατάσταση και λειτουργία ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. με έναν τουλάχιστον διάδρομο ελέγχου επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων, και τους αναγκαίους χώρους για την αναμονή των ελεγχόμενων οχημάτων, την εξυπηρέτηση των κατόχων οχημάτων και τις βοηθητικές λειτουργίες του Κ.Τ.Ε.Ο..

β. Τοπογραφικό διάγραμμα της περιοχής υπό κλίμακα 1:500, στο οποίο αποτυπώνεται η περιμετρική έκταση σε απόσταση 150 μέτρων από τα όρια του οικοπέδου, στο οποίο θα λειτουργήσει το Κ.Τ.Ε.Ο. και στο οποίο σημειώνονται η οικοδομική και η ρυμοτομική γραμμή, εφόσον υφίστανται, το κτίριο και η γενική διάταξη του Κ.Τ.Ε.Ο., οι χώροι αναμονής των ελεγχόμενων οχημάτων, οι χώροι προσπέλασης (εισόδου και εξόδου) των οχημάτων, η κυκλοφοριακή σύνδεση του Κ.Τ.Ε.Ο. με την προ αυτού οδό και όλα τα στοιχεία που σχετίζονται με την πλήρωση των προϋποθέσεων των παραγράφων 3, 4 και 5 του άρθρου 34 του παρόντος νόμου.

Το τοπογραφικό διάγραμμα υπογράφεται από τον κατά νόμο υπεύθυνο μηχανικό και είναι θεωρημένο από την αρμόδια, σύμφωνα με το στοιχείο ε' του άρθρου αυτού, υπηρεσία. Μαζί με το τοπογραφικό διάγραμμα υποβάλλεται και υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν.1599/1986 του ως άνω μηχανικού ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις των παραγράφων 3, 4 και 5 του άρθρου 34 του νόμου αυτού, ως προς την καταλληλότητα του οικοπέδου για την ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο..

γ. Λεπτομερή αρχιτεκτονικά διαγράμματα των εγκαταστάσεων και των σχεδίων γενικής διάταξης των διαδρόμων ελέγχου, των χώρων αναμονής των ελεγχόμενων οχημάτων, των χώρων εξυπηρέτησης πολιτών, των βοηθητικών χώρων εξυπηρέτησης του Κ.Τ.Ε.Ο. και γενικά της συνολικής έκτασής του.

δ. Τεχνική περιγραφή των κτιριακών και ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων του Κ.Τ.Ε.Ο..

ε. Έγκριση κυκλοφοριακής σύνδεσης του Κ.Τ.Ε.Ο. από την αρμόδια για την οδό υπηρεσία της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ή της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.

στ. Μελέτη εγκατάστασης αυτόματων γραμμών ελέγχου και του λοιπού εξοπλισμού του Κ.Τ.Ε.Ο..

ζ. Βεβαίωση περί υποβολής στην αρμόδια αρχή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

η. Παράβολο υπέρ του Δημοσίου, το ύψος του οποίου καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 37 **Άδεια λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. - Διαπίστευση Κ.Τ.Ε.Ο.**

1. Η άδεια λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγείται εφόσον πληρούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

α. Υποβολή της προβλεπόμενης από τις ισχύουσες διατάξεις οικοδομικής άδειας και των εγγράφων που αποδεικνύουν την κυριότητα ή κατοχή οικοπέδου για τις εγκαταστάσεις του Κ.Τ.Ε.Ο..

β. Κατασκευή των κτιριακών, ηλεκτρομηχανολογικών και λοιπών εγκαταστάσεων του Κ.Τ.Ε.Ο. σύμφωνα με την οικοδομική άδεια, τις μελέτες, τις προδιαγραφές, την τεχνική περιγραφή, τα σχεδιαγράμματα και τα λοιπά στοιχεία, που υποβλήθηκαν κατά το στάδιο ίδρυσης.

γ. Εγκατάσταση αυτόματων γραμμών και του αναγκαίου εξοπλισμού σύμφωνα με τις προδιαγραφές, τα σχεδιαγράμματα και τα λοιπά στοιχεία που υποβλήθηκαν για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσης.

δ. Μηχανογράφηση αντίστοιχη των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. και συμβατή με αυτή, συνδεδεμένη με το μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ε. Εγκατάσταση πυρασφάλειας σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

στ. Στελέχωση με το αναγκαίο ελεγκτικό και άλλο προσωπικό, πιστοποιημένο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Οι προϊστάμενοι πρέπει να είναι διπλωματούχοι μηχανολόγοι μηχανικοί, ενώ οι υπεύθυνοι γραμμών μπορεί να είναι μηχανολόγοι μηχανικοί ή τεχνολόγοι μηχανικοί.

ζ. Διαπίστευση του Κ.Τ.Ε.Ο. από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης του ν. 2231/1994 (ΦΕΚ 139 Α') ή άλλο φορέα διαπίστευσης Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

η. Απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών εξειδικεύονται οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., οι τεχνικές προδιαγραφές του συστήματος μηχανογράφησης, το είδος και οι τεχνικές προδιαγραφές των αυτόματων γραμμών ελέγχου, το αναγκαίο για τη λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Ο. προσωπικό, η διαδικασία χορήγησης της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας και τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά, η διάρκεια της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας, η διαδικασία χορήγησης του δελτίου τεχνικού ελέγχου και ο τύπος αυτού, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι υποχρεώσεις των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., όπως η πιστοποίηση και η επιμόρφωση του προσωπικού, η συγκέντρωση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων των διενεργούμενων τεχνικών ελέγχων στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

4. Τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. διαπιστεύονται από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης ή άλλο φορέα διαπίστευσης Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσα σε προθεσμία ενός έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί για ένα επιπλέον έτος.

Άρθρο 38 **Χορήγηση και ανάκληση αδειών -** **Έλεγχος ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.**

1. Οι άδειες ίδρυσης και λειτουργίας των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγούνται με αποφάσεις των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών, μετά από εισήγηση των αρμόδιων υπηρεσιών των Περιφερειών. Μέχρι να συσταθούν και να λειτουργήσουν σε όλες τις Περιφέρειες οι αρμόδιες υπηρεσίες, οι άδειες ίδρυσης και λειτουργίας των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγούνται από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (Δ.Α.Χ.Μ.) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που συστήνεται με το νόμο αυτόν.

2. Η άδεια λειτουργίας ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. ανακαλείται προσωρινά ή οριστικά με ειδική αιτιολογημένη απόφαση της αρχής που την εξέδωσε, αν διαπιστωθεί οποτεδήποτε ότι έπαυσαν να ισχύουν οι προϋποθέσεις με τις οποίες χορηγήθηκε.

3. Ο έλεγχος των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. ασκείται από τη Δ.Α.Χ.Μ. και το Σώμα Ελεγκτών Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών του ν. 2671/ 1998 (ΦΕΚ 289 Α').

Άρθρο 39 **Αντίτιμο για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου**

Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. υποχρεούνται να υποβάλλουν στη Δ.Α.Χ.Μ. του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών το τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών τους, που κάθε φορά ισχύει. Ποσοστό 10% από οποιοδήποτε καταβαλλόμενο, από τους ιδιοκτήτες των οχημάτων, ποσό για τον τεχνικό έλεγχό τους αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο για την κάλυψη εξόδων εποπτείας και ελέγχου Κ.Τ.Ε.Ο.. Με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος απόδοσης του ως άνω ποσοστού από τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 40 **Σύσταση Διεύθυνσης Ασφάλειας Χερσαίων** **Μεταφορών (Δ.Α.Χ.Μ.)**

1. Συνιστάται στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (Δ.Α.Χ.Μ.).

2. Η Δ.Α.Χ.Μ. είναι αρμόδια για την ίδρυση και λειτουργία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του

άρθρου 38 του νόμου αυτού, την εποπτεία ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., τον έλεγχο τήρησης κανόνων ποιότητας των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. και του συστήματος Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων, καθώς και για θέματα ασφάλειας και ελέγχου των οδικών μεταφορών και των μέσων σταθερής τροχιάς.

3. Στη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών συνιστώνται τα ακόλουθα τμήματα:

α. Τμήμα Εποπτείας Κ.Τ.Ε.Ο., με αντικείμενο την εισήγηση χορήγησης αδειών ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. μέχρι τη σύσταση και λειτουργία στις Περιφέρειες αρμόδιας υπηρεσίας, την εποπτεία και τον έλεγχο των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και τον έλεγχο τήρησης ποιότητας των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. και την οργάνωση, γενική εποπτεία και έλεγχο του συστήματος της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (Κ.Ε.Κ.) του άρθρου 3 του ν. 2052 /1992 (ΦΕΚ 94 Α').

β. Τμήμα Ασφάλειας Μέσων Σταθερής Τροχιάς με αντικείμενο τη διενέργεια τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων για τη διαπίστωση της τήρησης των κανόνων ασφαλείας από τα μέσα σταθερής τροχιάς (σιδηρόδρομος, TRAM, ΜΕΤΡΟ, ΗΣΑΠ).

γ. Τμήμα ελεγκτών και πραγματογνωμόνων οχημάτων, οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, οχημάτων μεταφοράς ευπαθών προϊόντων και ατυχημάτων σε μέσα σταθερής τροχιάς. Επίσης πιστοποιεί πραγματογνώμονες για τα ως άνω αντικείμενα. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται η διαδικασία πιστοποίησης πραγματογνωμόνων, οι ιδιότητες αυτών και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, που ασκούν τις ως άνω αρμοδιότητες, παύουν στο εξής να τις ασκούν.

4. Για τη στελέχωση της Δ.Α.Χ.Μ. συνιστώνται είκοσι πέντε (25) θέσεις μόνιμων υπαλλήλων ως ακολούθως:

Εννέα (9) θέσεις υπαλλήλων ΠΕ μηχανολόγων μηχανικών, έξι (6) θέσεις υπαλλήλων ΠΕ πολιτικών μηχανικών, τρεις (3) θέσεις υπαλλήλων ΠΕ μηχανικών ηλεκτρονικών υπολογιστών, τέσσερις (4) θέσεις υπαλλήλων ΤΕ τεχνολόγων μηχανικών ειδικότητας μηχανολόγου, μία (1) θέση υπαλλήλου ΠΕ Οικονομικών και δύο (2) θέσεις υπαλλήλων ΔΕ διοικητικού λογιστικού.

Άρθρο 41 **Διοικητικές κυρώσεις - Ποινές**

Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών, καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις (όπως προσωρινή ή οριστική ανάκληση άδειας, επιβολή προστίμων και ύψος αυτών, μόρια επιβάρυνσης), στους φορείς που διενεργούν ή συμμετέχουν με οποιονδήποτε τρόπο στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και ιδίως τα όργανα και η διαδικασία επιβολής αυτών, τα όργανα και η διαδικασία εισπράξης προστίμων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' **ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Άρθρο 42 **Χορήγηση αδειών οδήγησης**

1. Καταργείται η παρ. 2 του άρθρου 94 του ν. 2696/ 1999 (ΦΕΚ 57 Α'). Οι χορηγηθείσες μέχρι σήμερα άδειες οδήγησης των υποκατηγοριών Α1 και Β1 εξακολουθούν να ισχύουν. Ισχύουν επίσης στη χώρα μας και άδειες οδήγησης των υποκατηγοριών αυτών που εκδίδονται από Χώρα - Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από τις χώρες Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν.

2. Στο τέλος του ορισμού «Κανονική διαμονή» της παρ. 1 του άρθρου 2 του π.δ.19/1995 (ΦΕΚ 15 Α') προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Ειδικά για πολίτες Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Νορβηγίας, Ισλανδίας και Λιχτενστάιν, το δικαίωμα υποβολής της σχετικής αίτησης, για τη χορήγηση, ανανέωση ή μετατροπή άδειας οδήγησης ή έκδοση αντιγράφου άδει-

ας οδήγησης παρέχεται μετά πάροδο 185 τουλάχιστον ημερών από την έναρξη της κανονικής διαμονής τους στην Ελλάδα.»

3. Η παράγραφος 1β του άρθρου 7 του π.δ. 19/1995 (ΦΕΚ 15 Α') τροποποιείται ως εξής:

«β. Έχει συμπληρώσει το απαιτούμενο ελάχιστο όριο ηλικίας το οποίο είναι:

β1. Για την Κατηγορία Α:

- Το 18ο έτος της ηλικίας του για την οδήγηση μοτοσικλέτας ισχύος μέχρι 25KW ή με λόγο ισχύος προς βάρος μέχρι 0.16KW/Kg (ή μοτοσικλέτας με πλευρικό κάνιστρο με λόγο ισχύος προς βάρος μέχρι 0.16KW/Kg). Μετά τη συμπλήρωση δύο ετών από τη χορήγηση της ανωτέρω άδειας οδήγησης ο κάτοχος της μπορεί να οδηγήσει μοτοσικλέτες οποιασδήποτε ισχύος ή με λόγο ισχύος προς βάρος.

- Το 21ο έτος της ηλικίας του για την οδήγηση μοτοσικλέτας οποιασδήποτε ισχύος ή με λόγο ισχύος προς βάρος.

β2. Για τις κατηγορίες Β και Β+Ε: το 18ο έτος της ηλικίας του. Για την απόκτηση της άδειας οδήγησης Β+Ε ο ενδιαφερόμενος πρέπει να είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης Β κατηγορίας.

β3. Για τις κατηγορίες Γ και Γ+Ε:

(i) Για οχήματα των οποίων το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος είναι κατώτερο ή ίσο με 7.5 τόνους, το 18ο έτος της ηλικίας του.

(ii) Για οχήματα των οποίων το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος είναι μεγαλύτερο από 7.5 τόνους, το 21ο έτος της ηλικίας του. Εν τούτοις αρκεί η ηλικία των 18 ετών, αν ο ενδιαφερόμενος κατέχει πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας αναγνωρισμένο από ένα από τα Κράτη - Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τη Νορβηγία, Ισλανδία ή Λιχτενστάιν, το οποίο να πιστοποιεί την ολοκλήρωση κατάρτισης ως οδηγού οχημάτων για ειδική μεταφορά εμπορευμάτων σύμφωνα με τις κοινοτικές ρυθμίσεις.

Για την απόκτηση της άδειας Γ ο ενδιαφερόμενος πρέπει να είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης Β κατηγορίας, τουλάχιστον και για την απόκτηση της άδειας Γ + Ε ο ενδιαφερόμενος πρέπει να είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης Γ κατηγορίας, τουλάχιστον.

β4. Για τις κατηγορίες Δ και Δ + Ε: το 21ο έτος της ηλικίας του.»

4. Η παρ.1 του άρθρου 14 του π.δ. 19/1995 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Άδεια οδήγησης που εκδόθηκε από τις ελληνικές αρχές πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος διατάγματος εξακολουθεί να ισχύει για όσο χρονικό διάστημα όριζαν οι διατάξεις του π.δ. 255/1984 (ΦΕΚ 100 Α'), όπως το διάταγμα αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενεστέρως. Μετά τη λήξη της ισχύος της ανανεώνεται, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος. Ο χρονικός περιορισμός αυτός δεν ισχύει για άδειες οδήγησης που έχουν εκδοθεί από άλλες Χώρες - Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ενιαίου Οικονομικού Χώρου, οι οποίες ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις της χώρας έκδοσής τους.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών τροποποιούνται και συμπληρώνονται τα παραρτήματα του π.δ. 19/1995, που αφορούν τα εξής θέματα: α) διατάξεις σχετικές με το κοινοτικό υπόδειγμα της άδειας οδήγησης, β) γνώσεις, ικανότητες και συμπεριφορά του οδηγού οχήματος με κινητήρα, γ) στοιχειώδεις απαιτήσεις για τις εξετάσεις οδήγησης, δ) ελάχιστες προδιαγραφές για τη σωματική και τη διανοητική ικανότητα οδήγησης οχήματος με κινητήρα. Με όμοια απόφαση ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την εφαρμογή των προηγούμενων παραγράφων.

6. Η ισχύς του παρόντος άρθρου αρχίζει τέσσερις μήνες από τη δημοσίευσή του νόμου αυτού στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 43

Λοιπές ρυθμίσεις θεμάτων Κ.Ο.Κ.

1. Στο τέλος της παραγράφου 8 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α') προστίθεται εδάφιο, που έχει ως εξής:

«Οι αιτούντες αναπηρική σύνταξη υποχρεούνται να καταθέ-

σουν στις αρμόδιες Υπηρεσίες των οικείων ασφαλιστικών φορέων, μεταξύ των άλλων δικαιολογητικών, την κατεχόμενη από αυτούς άδεια οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας ή υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 ότι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης. Η άδεια οδήγησης αποστέλλεται στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης που την εξέδωσε και επαναχορηγείται, μετά από θετική γνωμάτευση της δευτεροβάθμιας ιατρικής Επιτροπής της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, όπως ορίζεται στο π.δ. 155/1996 (ΦΕΚ 115 Α'). Η δευτεροβάθμια ιατρική Επιτροπή υποχρεούται να συνέλθει και να αποφανθεί το αργότερο εντός τριμήνου από τη λήψη της σχετικής άδειας.»

Όλοι οι ήδη μέχρι σήμερα δικαιούχοι αναπηρικής σύνταξης από οποιονδήποτε ασφαλιστικό φορέα υποχρεούνται εντός ενός έτους από τη θέση σε ισχύ του παρόντος ή να προσκομίσουν στην αρμόδια υπηρεσία του ασφαλιστικού τους φορέα υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 ότι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης ή να καταθέσουν την κατεχόμενη από αυτούς άδεια, οπότε και ακολουθείται η διαδικασία της προηγούμενης παραγράφου για τυχόν επαναχορήγησή της.

Σε περίπτωση μη υποβολής υπεύθυνης δήλωσης ή κατάθεσης της άδειας αναστέλλεται για όσο διάστημα καθυστερεί αυτή και η χορήγηση της αναπηρικής σύνταξης.

2. Το άρθρο 42 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ 57 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

« Άρθρο 42

Οδήγηση υπό την επίδραση οιοπνεύματος, φαρμάκων ή τοξικών ουσιών

1. Απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος από οδηγό, ο οποίος κατά την οδήγηση του οχήματος βρίσκεται υπό την επίδραση οιοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού. Ο ελεγχόμενος οδηγός θεωρείται ότι βρίσκεται υπό την επίδραση οιοπνεύματος όταν το ποσοστό αυτού στον οργανισμό είναι από 0,50 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος (0,50 gr./l.) και άνω, μετρούμενο με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα και άνω, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να ορισθεί και μικρότερο ποσοστό από το αναφερόμενο στο προηγούμενο εδάφιο, να καθοριστούν ειδικές κατηγορίες οδηγών με μικρότερα ποσοστά, προσαρμοζόμενων αναλόγως και των ορίων της παραγράφου 7, να εξειδικεύονται τα όρια τοξικών ουσιών ή φαρμάκων της παρούσας παραγράφου που ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού και να καθορίζονται οι επισημονικοί τρόποι και η διαδικασία διαπίστωσης της χρήσης οιοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά τις παραγράφους του παρόντος άρθρου, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

2. Τα αρμόδια αστυνομικά και λιμενικά όργανα μπορούν κατά περίπτωση να ασκούν έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης, στον οργανισμό των οδηγών, οιοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά την προηγούμενη παράγραφο, οι δε οδηγοί υποχρεούνται να δέχονται τον έλεγχο αυτόν.

3. Σε περίπτωση θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος ο έλεγχος για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό οιοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, γίνεται υποχρεωτικά με αιμοληψία από τα θανόντα πρόσωπα, ως και από τους ζώντες, εκτός και αν για τους τελευταίους ειδικοί παθολογικοί λόγοι δεν το επιτρέπουν, οπότε στην περίπτωση αυτή η μέτρηση γίνεται, για μεν το οινόπνευμα στον εκπνεόμενο αέρα με τη συσκευή αλκοολομέτρου, για δε τις τοξικές ουσίες και φάρμακα με τη λήψη ούρων ή άλλο πρόσφορο μέσο. Για την ύπαρξη ή μη των προβαλλόμενων αυτών λόγων χρειάζεται ιατρική πιστοποίηση από δημόσιο νοσοκομείο.

4. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος με σωματικές βλάβες

ο έλεγχος για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό οιοπνεύματος γίνεται είτε στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρων είτε με αιμοληψία.

5. Στους τροχονομικούς ελέγχους στο δρόμο ή σε τροχιά ατυχήματα χωρίς σωματικές βλάβες, ο έλεγχος για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό οιοπνεύματος γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου, για δε τη διαπίστωση ύπαρξης τοξικών ουσιών ή φαρμάκων της παραγράφου 1 του παρόντος γίνεται με τη χρησιμοποίηση κάθε κατάλληλου επιστημονικού μέσου. Η διαπίστωση του ποσοστού συγκέντρωσης οιοπνεύματος σε ατύχημα πεζού, στις περιπτώσεις της παρούσας και των δύο προηγούμενων παραγράφων, διαπιστώνεται με τον ίδιο τρόπο.

6. Με την επιφύλαξη του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 3, όποιος αρνείται να υποβληθεί σε έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό του οιοπνεύματος, είτε δια αιμοληψίας είτε με τη χρήση συσκευής αλκοολομέτρου, τεκμαίρεται ότι η συγκέντρωση οιοπνεύματος στο αίμα του είναι άνω του 1,10 gr./l. σύμφωνα με τη μέθοδο της αιμοληψίας. Επίσης όποιος αρνείται να υποβληθεί σε έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης τοξικών ουσιών ή φαρμάκων στον οργανισμό τεκμαίρεται ότι βρίσκεται υπό την επίδραση τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα οδήγησης, σύμφωνα με την παράγραφο 9.

7. Όποιος διαπιστώνεται ότι οδηγεί όχημα υπό την επίδραση οιοπνεύματος τιμωρείται ως εξής:

α. Με πρόστιμο 50.000 δραχμών, εάν η συγκέντρωση οιοπνεύματος στο αίμα του κυμαίνεται από 0,50 gr./l. έως 0,80 gr./l. μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 έως 0,40 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου.

β. Με πρόστιμο 100.000 δραχμών και με αφαίρεση, επιτόπου, της άδειας ικανότητας οδηγού για τρεις (3) μήνες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εάν η συγκέντρωση οιοπνεύματος στο αίμα του είναι άνω του 0,80 gr./l. και μέχρι 1,10 gr./l. μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή άνω των 0,40 έως 0,60 χιλιοστών του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου.

γ. Με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών, διοικητικό πρόστιμο 200.000 δραχμών και αφαίρεση, επιτόπου, της άδειας ικανότητας οδηγού για έξι (6) μήνες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εάν η συγκέντρωση οιοπνεύματος στο αίμα του είναι άνω του 1,10 gr./l. μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή άνω των 0,60 χιλιοστών του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου.

Στην περίπτωση αυτή η άδεια ικανότητας οδηγού επιστρέφεται, μετά την παρέλευση του εξαμήνου, μόνο με την προσκόμιση αποδεικτικού καταβολής του διοικητικού προστίμου.

δ. Στις πιο πάνω περιπτώσεις α', β', και γ' το όχημα ακινητοποιείται υποχρεωτικά και φυλάσσεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 46 του ν. 2696/1999 και των, κατ' εξουσιοδότηση αυτού, εκδιδόμενων αποφάσεων.

Ο έλεγχος και η βεβαίωση των παραβάσεων της παρούσας παραγράφου γίνεται από συνεργείο δύο τουλάχιστον αστυνομικών ή λιμενικών, εκ των οποίων ο ένας είναι ανακριτικός υπάλληλος.

8. Εάν διαπιστωθεί ότι ο οδηγός οχήματος βρίσκεται υπό την επίδραση οιοπνεύματος για δεύτερη φορά εντός δύο (2) ετών από προηγούμενη παράβαση της απαγόρευσης οδήγησης υπό την επίδραση οιοπνεύματος και η συγκέντρωση οιοπνεύματος στο αίμα του, κατά τη δεύτερη παράβαση, είναι άνω του 1,10 gr./l., μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή άνω των 0,60 χιλιοστών του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου, επιβάλλεται επιτόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, για πέντε (5) χρόνια, σύμφωνα με

τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

9. Εάν διαπιστωθεί ότι ο οδηγός βρίσκεται υπό την επίδραση τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, που σύμφωνα με τις οδηγίες τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα οδήγησης, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα τριών (3) μέχρι έξι (6) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

10. Στις περιπτώσεις των παραγράφων 7 εδάφιο γ' και 8 του άρθρου αυτού, η παράβαση τιμωρείται, παράλληλα και ανεξάρτητα από τις ποινικές και λοιπές κυρώσεις που προβλέπουν οι διατάξεις αυτές, και με την ποινή της αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων και της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα από δέκα (10) ημέρες έως έξι (6) μήνες, η οποία επιβάλλεται από το δικαστήριο. Η κύρωση αυτή δεν ισχύει για τις περιπτώσεις των κατηγοριών οχημάτων του άρθρου 103 παρ. 4 στοιχεία α' και β' του παρόντος.

11. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως 7 εφαρμόζονται κατ' αναλογία στους πλοiάρχους ταχύπλων πλοίων και στους κυβερνήτες ή χειριστές των θαλάσσιων μέσων αναψυχής.»

3. Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 103 του ν. 2696/1999 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«1) Στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 4 παρ. 3 (πινακίδες P-6, P-8 έως P-14, P-18 έως P-20, P-25, P-26, P-33), 5 παρ. 8 (περιπτ. ε', στ', ζ'), 12 παρ. 7, 16 παρ. 2 και 3, 21, 23, 25, 34 παρ. 3 έως 7, 37, 39 παρ. 2, 54 παρ. 1, 64, 68, 70, 78, 79 και 81 παρ. 1, 7, 8, 11, 12 και 13 του παρόντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού και της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για δέκα (10) ημέρες. Το υπό της παραγράφου αυτής προβλεπόμενο διοικητικό μέτρο επιβάλλεται και στην περίπτωση που το όχημα δεν έχει ασφαλισθεί για αστική ευθύνη από ατυχήματα αυτοκινήτων.

2) Στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 3, 4 παρ. 3 (πινακίδες P-1, P-2, P-5, P-7, P-21 έως P-24, P-27 έως P-32, P-45 έως P-57 και P-59), 5 παρ. 8 (περιπτ. α', β', γ', δ', η', θ', ι', ια', ιβ', ιγ') και 9, 6, παρ. 1 (περιπτ. β', ε' και η'), 16 παρ. 1 και 5 έως 8, 17, 19 παρ. 5, 26, 27, 29, 33, 55, 57, 61, 62 και 88 παρ. 3 του παρόντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού και της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες.»

4. Στο άρθρο 103 του ν. 2696/1999 προστίθεται παράγραφος 8 ως ακολούθως:

«8. Για παραβάσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 4 (πινακίδα P - 40) και 34 παρ. 2 του Κώδικα αυτού επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες. Τα ως άνω αφαιρεθέντα στοιχεία κυκλοφορίας μπορούν να αποδοθούν και πριν τη λήξη του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσής τους, εφόσον ο παραβάτης καταβάλει το τριπλάσιο του προστίμου που κάθε φορά ισχύει.»

5. Στο άρθρο 110 του ν. 2696/1999 αυτού προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Μέχρι την έκδοση των προβλεπόμενων από τον παρόντα Κώδικα προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων εξακολουθούν να ισχύουν τα προεδρικά διατάγματα και οι υπουργικές αποφάσεις, που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων των προηγούμενων Κωδίκων Οδικής Κυκλοφορίας, εφόσον δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος.»

Άρθρο 44

Ρυθμίσεις θεμάτων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών

1. Στο τέλος του άρθρου 1 του ν. 1214/1981 (ΦΕΚ 286 Α') προστίθεται το εξής εδάφιο:

«Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορούν να αναπροσαρμόζονται τα πρόστιμα των ως άνω περ-

πτώσεων α', β', γ'»

2. α. Τίτλος κυριότητας για τα άνευ αριθμού κυκλοφορίας φορτηγά και λεωφορεία αυτοκίνητα είναι το κατά περίπτωση οριζόμενο στην παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 722/1977 (ΦΕΚ 299 Α') πιστοποιητικό.

β. Η κατά τις κείμενες διατάξεις χορηγούμενη άδεια κυκλοφορίας για τα ιδιωτικής χρήσης οχήματα του εδαφίου α' αποτελεί τίτλο κυριότητας από το χρόνο χορήγησής της.

γ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται:

αα. Ο τύπος, οι διαστάσεις, το περιεχόμενο και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τα στοιχεία των εδαφίων α' και β' της παρούσας.

ββ. Ο τρόπος διακίνησης, οι επιβαλλόμενες καταχωρίσεις και η διαδικασία χορήγησης.

γγ. Η διαδικασία, ο τρόπος, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλο θέμα, για την αντικατάσταση των υφιστάμενων αδειών κυκλοφορίας και των βιβλιαρίων μεταβολών με νέα άδεια κυκλοφορίας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

δδ. Ο τρόπος μεταβίβασης των άνευ αριθμού κυκλοφορίας φορτηγών και λεωφορείων αυτοκινήτων.

εε. Η έναρξη εφαρμογής της παρούσας διάταξης και σπστ. Κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Η περίπτωση δ' της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 1073/1980, όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 14 του άρθρου 16 του ν. 2465/1997, αντικαθίσταται ως εξής:

«δ) Κατ' εξαίρεση της περίπτωσης γ' δύνανται να μεταβιβάζονται οι άδειες κυκλοφορίας στους παραπάνω επαγγελματίες ή καθολικούς διαδόχους τους, εφόσον αυτές είχαν παραχωρηθεί σε αυτούς με συμβολαιογραφικά προσύμφωνα ή με ιδιωτικά συμφωνητικά, τα οποία είχαν συνταχθεί προ της ισχύος του ν. 1959/1991.

Στην περίπτωση αυτήν ο αρχικός δικαιούχος της άδειας δεν είναι υποχρεωμένος να προσκομίσει την προβλεπόμενη στο εδάφιο γ' της παρούσας παραγράφου, βεβαίωση της δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας:

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη μεταβίβαση αυτή είναι η καταβολή από τον αγοραστή ποσού εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών υπέρ του Δημοσίου.»

4. Άδειες κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, που χορηγήθηκαν προ της έναρξης ισχύος του άρθρου 15 του ν. 2867/2000 (ΦΕΚ 273 Α') και πληρούν τις προϋποθέσεις ταξινόμησης και κυκλοφορίας της διάταξης αυτής, δεν ανακαλούνται.

5. Το άρθρο 13 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α') «Για τις οδικές μεταφορές, τις επικοινωνίες και άλλες διατάξεις» αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 531/1970 (ΦΕΚ 101 Α'), όπως τροποποιήθηκε με το ν.δ. 1358/1973 (ΦΕΚ 52 Α'), καθώς και φορτηγά αυτοκίνητα, δημόσιας χρήσης μεταφοράς κρεάτων, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε με τις διατάξεις του ν. 1073/1980 και εφόσον εξακολουθούν να κυκλοφορούν ως αυτοκίνητα μεταφοράς κρεάτων, δύνανται να αντικαθίστανται με άλλα μικτού βάρους μέχρι 8.000 χιλιογράμμων ή να αναθεωρείται το μικτό βάρος τους μέχρι του ύψους των 8.000 χιλιογράμμων.

2. Φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1073/1980, δύνανται να αντικαθίστανται με άλλα, των οποίων το ανώτατο μικτό βάρος τους δεν υπερβαίνει τα 6.000 χιλιόγραμμα ή να αναθεωρείται το μικτό βάρος τους μέχρι το παραπάνω επιτρεπόμενο βάρος.

Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.»

6. Το εδάφιο β' της παραγράφου 2 του άρθρου 37 του ν. 2800/2000 (ΦΕΚ 41 Α'), που αντικατέστησε το άρθρο 8 του ν. 2465/1997, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«β. Για παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999, ΦΕΚ 57 Α')

1. Υπέρβαση σε ποσοστό άνω του 20% ορίου μικτού βάρους

ή της μέγιστης επιτρεπόμενης φόρτωσης κατ' άξονα από όλα τα Φ.Δ.Χ. και τα Φ.Ι.Χ.. Πρόστιμο τετρακοσίων χιλιάδων (400.000) δραχμών και αφαίρεση της άδειας και των πινακίδων κυκλοφορίας για ένα (1) μήνα.

2. Η ισχύς της παραγράφου 1 για τα Φ.Δ.Χ. που κυκλοφορούν σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 531/1970 (ΦΕΚ 101 Α') και τις διατάξεις του ν. 1073/1980 (ΦΕΚ 214 Α') αρχίζει από 1.6.2002.

3. Φόρτωση των οχημάτων που δεν διαθέτουν ισχύον δελτίο τεχνικού ελέγχου (Δ.Τ.Ε.) του ν. 1350/1983. Το πρόστιμο του άρθρου 86 παρ. 4 και 5 του ν. 2696/1999.»

7. α. Στο σκοπό των εταιριών Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε. και Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. περιλαμβάνεται και η με κάθε τρόπο εκμετάλλευση της υποδομής τους (ιδίως δίκτυα, δικαιώματα διέλευσης) για την ανάπτυξη τηλεπικοινωνιακών δικτύων κάθε μορφής και γενικά κάθε συναφούς δραστηριότητας. Οι παραπάνω εταιρίες για την εκπλήρωση του ως άνω σκοπού μπορούν να ιδρύουν θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχουν σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες με αντικείμενο τις ως άνω δραστηριότητες, με απόφαση του Διοικητικού τους Συμβουλίου και έγκριση του εποπτεύοντος Υπουργού.

β. Για την επίτευξη του σκοπού των εταιριών Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε. και Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. επιτρέπεται η εκμίσθωση ή η με οποιονδήποτε τρόπο παραχώρηση με αντάλλαγμα της χρήσης και γενικότερα η εκμετάλλευση στεγασμένων ή μη εν γένει χώρων, εγκαταστάσεων, όπως επίσης και επιφανειών (κινητών και ακινήτων) ιδιοκτησίας των εταιριών αυτών.

8. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (ΦΕΚ 142 Α') προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως ακολούθως:

«Στον ιδιοκτήτη του οχήματος επιβάλλεται και διοικητικό πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, το οποίο εισπράττεται κατά τις κείμενες διατάξεις.»

Άρθρο 45

Ρυθμίσεις θεμάτων τεχνικού ελέγχου και οδικής ασφάλειας

1. Στην κινητή μονάδα ελέγχου πεδίου, που συγκροτείται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο εδάφιο δ' του άρθρου 2 του π.δ. 363/1995 (ΦΕΚ 193 Α'), μπορεί να συμμετέχει αντί του εντεταλμένου υπαλλήλου της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ή Κ.Τ.Ε.Ο. της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης τεχνικός υπάλληλος του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Στα συνεργεία επισκευής οχημάτων, τα οποία προβαίνουν στην αντικατάσταση καταλυτικών μετατροπών ή στην εκ των υστέρων τοποθέτηση καταλυτικών μετατροπών ή και φίλτρου ενεργού άνθρακα χωρίς να έχουν νόμιμα πιστοποιηθεί για την εργασία αυτή, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 3 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α') και την απόφαση Φ2/63053/5275/2001 (ΦΕΚ 386 Β') του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου αυτού, επιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις, όπως προσωρινή ή οριστική ανάκληση της άδειας λειτουργίας ή πρόστιμο. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι προϋποθέσεις, τα όργανα, το ύψος του προστίμου, η διαδικασία επιβολής των κυρώσεων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

3. Το τρίτο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 16 του ν. 2592/1998 (ΦΕΚ 57 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των υπαλλήλων στους οποίους ανατίθεται το έργο των προηγούμενων εδαφίων, η περιγραφή του έργου αυτού και οι διαδικασίες εκτέλεσής του, η συγκρότηση των εξεταστικών επιτροπών και των συνεργείων εκτέλεσης του βοηθητικού έργου και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων των προηγούμενων εδαφίων.»

Άρθρο 46

Ρυθμίσεις θεμάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

1. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 9 και οι παράγραφοι 10

και 13 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α'), όπως αντικαταστάθηκαν με το άρθρο 16 του ν. 2892/2001 (ΦΕΚ 46 Α'), αντικαθίστανται ως εξής:

α. «9. Το κατά την παράγραφο 7 τέλος εισπράττεται με μέρη-μνα και ευθύνη των αεροπορικών εταιρειών και σε ειδικές περιπτώσεις από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), πριν από την επιβίβαση των επιβατών στο αεροσκάφος. Το εισπράτ-τόμενο τέλος εκάστου μηνός θα κατατίθεται εντός των πρώτων είκοσι (20) ημερών του επομένου μηνός από την αναχώρηση των επιβατών στους ειδικούς λογαριασμούς που προβλέπονται στα επόμενα εδάφια α' και β' της παραγράφου αυτής, οι οποίοι τηρούνται στην Τράπεζα της Ελλάδος. Η Υ.Π.Α. χρεώνει τις αεροπορικές εταιρείες με το ποσό του Τ.Ε.Α.Α. που προεισπρά-χθηκε από τους επιβάτες και ελέγχει την απόδοσή του στους αντίστοιχους ειδικούς λογαριασμούς. Σε περίπτωση εκπρόθε-σμης ή ανακριβούς δήλωσης ή μη υποβολής δήλωσης από τις αεροπορικές εταιρείες, η Υ.Π.Α. επιβάλλει τα κατά τις κείμενες διατάξεις πρόσθετα τέλη, προσδιορίζει τα οφειλόμενα ποσά και αποστέλλει χρηματικό κατάλογο ληξιπρόθεσμων οφειλών στην οικεία Δ.Ο.Υ. για βεβαίωση και είσπραξη.

Το τέλος που κατατίθεται στους παρακάτω ειδικούς λογαρια-σμούς διατίθεται ως εξής:»

β. «10. Τα ποσά της προηγούμενης παραγράφου 9 εδάφιο β' δύνανται να χρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη και εκσυγχρο-νισμό του αερολιμένα και ζώνης πέριξ του χώρου του εκάστοτε αεροδρομίου, η έκταση της οποίας προσδιορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, στον οποίο αφο-ρούν ή και κάθε άλλο υφιστάμενο αερολιμένα ή για τη μελέτη, κατασκευή, λειτουργία κάθε νέου αερολιμένα, εφόσον αυτός υπόκειται στη διαχείριση του ίδιου φορέα, καθώς και για την επιδότηση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται από την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Η διαδικασία και οι προϋ-ποθέσεις της επιδότησης καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

γ. «13. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών, που δημοσιεύονται στην Εφημε-ρίδα της Κυβερνήσεως, ρυθμίζονται οι διαδικασίες χρέωσης, είσπραξης, διαχείρισης, ελέγχου και παρακολούθησης των κατά τις προηγούμενες παραγράφους ειδικών λογαριασμών, ειδικές εξαιρέσεις, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια που θα είναι απαραίτητη για την εφαρμογή των προκειμένων διατάξε-ων.»

2. Η παράγραφος 6 του άρθρου 13 του ν. 2465/1997, όπως αυτή προστέθηκε με την παράγραφο 13 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000, αντικαθίσταται ως εξής:

« 6. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δύναται επίσης να καταρτίζει, να οργανώνει και να εκτελεί επί αμοιβή ή χωρίς αμοιβή, όταν προβλέπεται από διακρατική συμφωνία, προγράμ-ματα εισαγωγικής εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και εξειδικευ-σης, που αναφέρονται στο ειδικότερο αντικείμενο της υπηρε-σίας, μη καλυπτόμενα από το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκη-σης, για οποιοδήποτε άλλο θέμα πολιτικής αεροπορίας στο προσωπικό ημεδαπών ή αλλοδαπών κρατικών ή ιδιωτικών φορέ-ων, που έχουν άμεσα ή έμμεσα σχέση με αεροπορικές δραστη-ριότητες.

Σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις δύναται, με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, να προ-βλέπεται και η κάλυψη των εξόδων ταξιδιού, διαμονής και δια-τροφής των συμμετεχόντων στα εκπαιδευτικά αυτά προγράμ-ματα.

Κατά τα λοιπά ισχύουν οι ρυθμίσεις της προηγούμενης παρα-γράφου.»

3. Για όλα τα ήδη λειτουργούντα αεροδρόμια, εκτός του Διε-θνούς Αερολιμένα Αθηνών ή αυτά που θα λειτουργήσουν στο μέλλον, χορηγείται άδεια λειτουργίας και εκμετάλλευσης από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών σύμφωνα με Βασικό Κανονισμό Αδειοδότησης και Λειτουργίας - Εκμετάλλευσης Αεροδρομίων, ο οποίος εκδίδεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και εγκρίνεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ο Βασικός Κανονισμός Αδειοδότησης και Λει-

τουργίας - Εκμετάλλευσης Αεροδρομίων περιλαμβάνει το Εγχειρίδιο Λειτουργίας Αεροδρομίου, τα βασικά φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά του Αεροδρομίου, τους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας και εκμετάλλευσης Αεροδρομίου και κάθε άλλο συναφές ζήτημα.

Άρθρο 47

Χρήση τηλεφωνίας από άτομα με ειδικές ανάγκες

Στο τέλος της παραγράφου 5 του άρθρου 8 του ν. 2867/2000 (ΦΕΚ 273 Α') προστίθενται εδάφια, που έχουν ως εξής:

«Άτομα με βαριά κινητική αναπηρία, εφόσον είναι δικαιούχοι του εξωδιδρυματικού επιδόματος παραπληγίας -τετραπληγίας (του άρθρου 42 του ν. 1140/1981, ΦΕΚ 68 Α' και της κ.υ.α. 115750/3006/1981, ΦΕΚ 572 Β') ή έχουν αμφοτερόπλευρο ακρωτηριασμό άνω ή κάτω άκρων, δικαιούνται, είτε τα ίδια προ-σωπικά είτε ο κηδεμόνας τους, μέχρι χίλιες (1.000) μονάδες σταθερής τηλεφωνίας μηνιαίως το καθένα, για μία μόνο τηλε-φωνική σύνδεση, η δαπάνη των οποίων βαρύνει τον εκάστοτε πάροχο της Καθολικής Υπηρεσίας του τόπου της διαμονής τους.

Άτομα με προβλήματα ακοής και ποσοστό αναπηρίας 50%, όπως αυτό ορίζεται στην υ.α. Φ21/2361/1993 (ΦΕΚ 819 Β'), ως ισχύει, και τα οποία προσκομίζουν γνωμάτευση αναγνωρισμέ-νων από το νόμο Υγειονομικών Επιτροπών του π.δ. 611/1977 (ΦΕΚ 198 Α') ή του ν. 2683/ 1999 (ΦΕΚ 19 Α'), δικαιούνται έκπτωσης 50% στην αποστολή και λήψη γραπτών μηνυμάτων μέσω κινητής τηλεφωνίας, η δαπάνη των οποίων βαρύνει τον εκάστοτε πάροχο της Καθολικής Υπηρεσίας του τόπου της δια-μονής τους. Με απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ. ρυθμίζεται ο τρόπος δια-κανονισμού των ποσών της έκπτωσης μεταξύ των παρόχων κινητής τηλεφωνίας και του παρόχου της Καθολικής Υπηρε-σίας.»

Άρθρο 48

Επιτροπές και Ομάδες Εργασίας στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών

1. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης β' της παραγράφου 4 του άρθρου 8 του ν. 2366/1995 (ΦΕΚ 256 Α'), ως ισχύει, αντικα-θίσταται ως ακολούθως:

« Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών συγκροτούνται επιτροπές και ομάδες εργασίας για τη διενέρ-γεια ερευνών, την εκπόνηση μελετών, την εκτέλεση έργων και ειδικών εργασιών, με σκοπό τη διερεύνηση και αντιμετώπιση όλων των θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως επίσης η μελέτη και έρευνα θεμάτων:

α. ανάπτυξης και εφαρμογής σύγχρονων μεθόδων ταχύτερης και αποδοτικότερης διεξαγωγής του έργου των υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών,

β. απογραφής και ελέγχου του δικαίωματος της νομίμου κυκλοφορίας Δ.Χ. αυτοκινήτων, καθώς και κάθε άλλη μελέτη, έρευνα ή επίβλεψη που είναι αναγκαία για θέματα οδικής κυκλοφορίας και κυκλοφοριακής αγωγής,

γ. εκσυγχρονισμού του καθεστώτος που διέπει τις οδικές μεταφορές (εμπορευματικές και επιβατικές),

δ. παροχής εξειδικευμένων εργασιών προς την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) σε θέματα μελετών και εκτέλε-σης έργων μείζονος σημασίας, έργων υποδομής για την ανά-πτυξη της αεροναυτιλίας, ασφάλειας των πτήσεων και των αερολιμένων, καθώς και σε άλλα θέματα συναφή προς τις δρα-στηριότητες της Υ.Π.Α..

Με την απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικoinω-νιών ορίζεται ο αριθμός των μελών κάθε επιτροπής ή ομάδας εργασίας, που δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος των έντεκα, η ιδιότητα αυτών, ο χρόνος περάτωσης του έργου τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Στις επιτροπές αυτές δύναται να συμμετέχουν και συνταξιούχοι του Δημοσίου, πρώην ανώτατοι υπάλληλοι και πρώην ανώτατοι δικαστικοί λει-τουργοί. Αποφάσεις που έχουν ήδη εκδοθεί διατηρούν την ισχύ τους.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το ύψος της αμοιβής ή αποζημίωσης των μελών των επιτροπών ή ομάδων εργασίας, οι οποίες βαρύνουν το λογαριασμό του ν.δ. 638/1970, στις τρεις πρώτες περιπτώσεις και τις πιστώσεις του προϋπολογισμού Υ.Π.Α. ειδ. φορέα 39/ 120 και αριθμ. εξόδου 5161 στην τέταρτη περίπτωση.»

2. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000 αντικαθίσταται ως εξής:

«Με όμοια απόφαση συγκροτούνται νομοπαρασκευαστικές επιτροπές μέχρι δεκαπέντε (15) μέλη και θητεία μέχρι δύο (2) έτη από κρατικούς λειτουργούς, δικαστές, νομικούς συμβούλους του Κράτους, παρόντες του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, μέλη Δ.Ε.Π. όλων των βαθμίδων, δικηγόρους, ειδικούς επιστήμονες, δημόσιους υπαλλήλους και συνταξιούχους με εμπειρία στα θέματα μεταφορών ή επικοινωνιών, έργο των οποίων είναι η επεξεργασία σχεδίων νόμων, προεδρικών διαταγμάτων και κανονιστικών αποφάσεων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στις επιτροπές αυτές μπορεί να ανατεθεί η κωδικοποίηση των διατάξεων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 76 παρ. 6 του Συντάγματος. Η «Διαρκής Επιτροπή Αναθεώρησης του Κ.Ο.Κ.», που έχει συγκροτηθεί με την 73861/6341/2000 (ΦΕΚ 344 Β') απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως ισχύει, λειτουργεί από τη συγκρότησή της ως νομοπαρασκευαστική επιτροπή. Η θητεία της επιτροπής αυτής είναι διετής.

Επιτροπές ή ομάδες εργασίας ή νομοπαρασκευαστικές επιτροπές, που έχουν συσταθεί και συγκροτηθεί με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, εξακολουθούν να ασκούν τα καθήκοντά τους και η σχετική δαπάνη και η αμοιβή των μελών τους από την έναρξη έως το πέρας των εργασιών τους είναι νόμιμη.»

Άρθρο 49

1. Η παράγραφος 7 του άρθρου 9 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«7.α. Με απόφαση του Διοικητικού του Συμβουλίου, το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων, δύναται:

i) να προβαίνει στην αγορά διαμερισμάτων με διαπραγμάτευση μετά από πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος συνολικού ύψους έως 3 δισεκατομμυρίων δραχμών. Τα διαμερίσματα τα παραχωρεί δωρεάν σε πληγέντες από το σεισμό της 7ης Σεπτεμβρίου 1999,

ii) να διαθέσει το ως άνω ποσό στους δικαιούχους σεισμοπαθείς, καταβάλλοντας το τίμημα της ανέγερσης οικίας ή αγοράς ακινήτου ή μέρος του τιμήματος, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το κόστος ανέγερσης ή η αγοραία αξία υπερβαίνει το κατά περίπτωση δικαιούμενο ποσό, προκειμένου να προβούν οι ίδιοι σε αγορά ακινήτου ή σε ανέγερση οικίας.

β. Με όμοια απόφαση και μετά από πρόταση της πενταμελούς επιτροπής του άρθρου αυτού καθορίζονται η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η αξιολόγηση των προσφορών, οι διαδικασίες, ο κατάλογος και τα κριτήρια επιλογής των δικαιούχων σεισμοπαθών, το ύψος του καταβλητέου σε καθέναν ποσό και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του εδαφίου α'.

γ. Στην Επιτροπή, η οποία συστήνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, συμμετέχουν:

1. Ένας ανώτερος δικαστικός λειτουργός, ως Πρόεδρος, ο οποίος ορίζεται από τον Υπουργό Δικαιοσύνης.

2. Ένα μέλος Δ.Ε.Π. του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

3. Ένας εκπρόσωπος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

4. Ένας εκπρόσωπος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και

5. Ένας εκπρόσωπος του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου Ελλάδος.

Για τη συμμετοχή τους τα μέλη της Επιτροπής λαμβάνουν εφάπαξ αποζημίωση, η οποία καθορίζεται, κατά παρέκκλιση

των ισχυουσών διατάξεων, με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

δ. Το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, για την αγορά και τη δωρεάν παραχώρηση των διαμερισμάτων αυτών, απαλλάσσεται από την καταβολή φόρων, τελών, καθώς και από κάθε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων. Οι ίδιες απαλλαγές ισχύουν και υπέρ των δικαιούχων σεισμοπαθών για την εκ μέρους αυτών αγορά ακινήτου ή ανέγερση οικίας και μέχρι του ποσού που θα καταβληθεί από το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, σύμφωνα με το εδάφιο α' της παραγράφου αυτής.»

2.α. Η μεταφορά πλεονάζοντος τακτικού προσωπικού των Ο.Α.Σ.Α., Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π. και Ο.Σ.Ε., κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 8 του άρθρου 6 του ν. 2669/1998 (ΦΕΚ 283 Α') και του άρθρου 12 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α'), γίνεται χωρίς έκδοση της κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομικών, με την οποία καθορίζονται οι φορείς στους οποίους μπορεί να μεταφερθεί το πλεονάζον προσωπικό, όπως και οι ανάγκες τους κατά νομό, κλάδο ή ειδικότητα, ύστερα από έγκριση της τριμελούς Επιτροπής εγκρίσεως προσλήψεων (άρθρο 2 παρ. 1 της αριθμ. 55/11.11.1998 Π.Υ.Σ. (ΦΕΚ 252 Α')).

β. Μεταφορά προσωπικού των ανωτέρω φορέων, συμπεριλαμβανομένου και του ιατρικού προσωπικού του Ο.Σ.Ε., που έχει ολοκληρωθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, θεωρείται νόμιμη.

Άρθρο 50

Καταργούμενες διατάξεις

Από την ισχύ του παρόντος νόμου καταργούνται:

α. Το ν.δ. 102/1973 (ΦΕΚ 178 Α'), όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει.

β. Το άρθρο 12 του ν. 722/1977 (ΦΕΚ 299 Α').

γ. Τα άρθρα 29 και 30 του ν. 588/1977 (ΦΕΚ 148 Α').

δ. Οι παράγραφοι 2, 4 και 6 του άρθρου 8 του ν. 803/1978 (ΦΕΚ 123 Α').

ε. Η παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 1350/1983 (ΦΕΚ 55 Α').

στ. Το άρθρο 33 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α').

ζ. Το άρθρο 18 του ν. 1903/1990 (ΦΕΚ 142 Α').

η. Το άρθρο 13 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α').

θ. Το τρίτο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 16 του ν. 2592/1998.

ι. Το εδάφιο β' της δεύτερης παραγράφου του άρθρου 37 του ν. 2800/2000.

κ. Το άρθρο 42 του ν. 2696/1999.

λ. Κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις ρυθμίσεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 51

Ισχύς

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο νόμο αυτόν και εκτός των άρθρων 1 έως 32 του κεφαλαίου Α' που αρχίζει την 1.7.2001".

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπεύθυνη του επικύρωσης των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Επανερχόμεθα στη συζήτηση των αιτήσεων άρσεως ασυλίας.

Ο κ. Άγγελος Τζέκης έχει το λόγο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, και για τις δύο περιπτώσεις των συναδέλφων του κ. Λιάνη και του κ. Σπηλιόπουλου κατά τη δική μας γνώμη πρόκειται για πολιτικές διαφωνίες και διαφορές. Πρέπει όμως και είναι καλό, κύριε Πρόεδρε, να αποφεύγονται οι προσωπικές αντεγκλίσεις και οι προσωπικοί χαρακτηρισμοί που φορτίζουν το κλίμα, αλλά προκαλούν και μια

άσχημη κατάσταση.

Παρ' όλα αυτά εμείς πιστεύουμε ότι αυτές οι πολιτικές διαφορές και οι διαφορές δεν μπορεί να αποτελέσουν αιτία, ούτως ώστε να γίνει η άρση ασυλίας των δύο συναδέλφων Βουλευτών. Πιστεύουμε, δηλαδή, ότι η πολιτική διαφωνία πρέπει να παραμείνει σε τέτοιο επίπεδο και ύψος που πραγματικά να δίνει και ένα καλό παράδειγμα στην όποια τοπική κοινωνία γι αυτό και δεν συμφωνούμε με την άρση ασυλίας των δύο Βουλευτών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Κουβέλης έχει το λόγο.

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, εμείς τασσόμεθα κατά της χορήγησης αδείας για τη δίωξη των δύο συναδέλφων, γιατί οι πράξεις για τις οποίες ζητείται η άδεια δίωξης αναφέρονται στη σφαίρα της πολιτικής δραστηριότητας των κύριων συναδέλφων. Από θέση αρχής και πάλι εμείς τασσόμεθα κατά της χορήγησης αδείας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ ο κ. Ακριβάκης έχει το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι και κάποιοι συνάδελφοι που είναι αναφανδόν υπέρ της χορήγησης αδείας ασκήσεως ποινικών δίωξεων –υπάρχουν κάποιοι συνάδελφοι που έχουν κάποια άποψη- πιστεύω ότι και αυτοί σε αυτές τις περιπτώσεις που πρόκειται για συκοφαντική δυσφήμιση ή απλές δυσφημίσεις θα ήταν κατά της χορήγησης αδείας. Το λέω αυτό γιατί αυτές οι δύο περιπτώσεις είναι εξοφθάλμως θα έλεγα χαρακτηριστικές, από αυτές που δεν πρέπει η Βουλή να δώσει άδεια άσκησης ποινικής δίωξης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Δεν υπάρχει άλλος ομιλητής.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί των αιτήσεων άρσεως ασυλίας των Βουλευτών κυρίων Γ. Λιάνη και Κ. Σπηλιόπουλου και η ψηφοφορία αναβάλλεται για άλλη συνεδρίαση.

Εισερχόμεθα στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ανάπτυξης «Βιώσιμη ανάπτυξη Αττικής και άλλες διατάξεις».

Για το νομοσχέδιο αυτό θα διατεθούν η σημερινή και δύο ακόμα συνεδριάσεις, άμα χρειαστεί και τρίτη συνεδρίαση, για τη συζήτηση επί της αρχής και επί των άρθρων.

Η Νέα Δημοκρατία ορίζει ως Κοινοβουλευτικό της Εκπρόσωπο το Βουλευτή της δεύτερης περιφέρειας Θεσσαλονίκης κ. Γεώργιο Σαλαγκούδη.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα ορίζει ως ειδικό αγορητή τον κ. Νικόλαο Γκατζή και ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου ορίζει το κ. Γεώργιο Αμπατζόγλου, επίσης ως ειδικό αγορητή.

Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Σπηλιόπουλος εισηγητής της Πλειοψηφίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ : Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής, το οποίο συζητούμε σήμερα, είναι ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο. Είναι σημαντικό γιατί αφορά την ανάπτυξη της Αττικής με την ταυτόχρονη προστασία του περιβάλλοντος και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας..

Έχω την τιμή να το εισηγούμαι εγώ, ένας Βουλευτής της Περιφέρειας. Αλλά αυτό πιστεύω δεν έχει καμία σημασία για πάρα πολλούς λόγους.

Πρώτον διότι η Αθήνα και η Αττική είναι η περιοχή στην οποία κατοικεί και δραστηριοποιείται το ήμισυ σχεδόν του ελληνικού πληθυσμού.

Δεύτερον γιατί τα προβλήματα της ρύπανσης της Αθήνας και της Αττικής είναι μεγάλα και χρειάζονται άμεση αντιμετώπιση. Αμέσως ή εμμέσως αυτά αφορούν όλους του Έλληνες.

Τρίτον η Αθήνα και η Αττική γίνονται και θα γίνουν στη συνέχεια το κέντρο του παγκόσμιου ενδιαφέροντος για τα επόμενα χρόνια, λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Και τέταρτον το μοντέλο της βιώσιμης ανάπτυξης, το οποίο φιλοδοξεί να καθιερώσει το νομοσχέδιο έχει τρεις σημαντικούς άξονες: Την επιτάχυνση της ανάπτυξης, την προστασία του περιβάλλοντος και την προώθηση της απασχόλησης. Αυτό το μοντέλο πιστεύουμε ότι μπορεί να εφαρμοστεί στη συνέχεια και για άλλες περιοχές, για άλλες πόλεις, όπως είναι η Θεσσαλονί-

κη, η Πάτρα, ο Βόλος.

Είναι γνωστό ότι οι παραγωγικές δραστηριότητες στην Αττική σήμερα δεν εναρμονίζονται στο σύνολό τους με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, έτσι όπως καθιερώνονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεν εναρμονίζονται επίσης με τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις και δυνατότητες και δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, που αποτελεί πλέον όρο και προϋπόθεση για την οποιαδήποτε παραγωγική δραστηριότητα.

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, αυτό εντάσσεται σ' ένα νέο πλαίσιο πολιτικής που διαμορφώνει και προωθεί το Υπουργείο Ανάπτυξης σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ για την περιβαλλοντική αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων στο Νομό Αττικής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γνωστό ότι το αναπτυξιακό μοντέλο που εφαρμόστηκε στη χώρα μας στη μεταπολεμική περίοδο, οδήγησε στην υπερσυγκέντρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων στο Νομό Αττικής και στην Αθήνα. Στο 5% του εθνικού χώρου έχει συγκεντρωθεί περισσότερο από το 40% της βιομηχανικής δραστηριότητας. Από τη δεκαετία του 80% άρχισε να γίνεται εμφανής η αναγκαιότητα περιφερειακής ανάπτυξης. Τα προβλήματα, επίσης, του περιβάλλοντος οξύνθηκαν και απαιτούσαν τη λήψη μέτρων. Από την περίοδο αυτή άρχισαν οι ουσιαστικές προσπάθειες για την αντιστροφή αυτής της κατάστασης. Οι προσπάθειες αυτές έγιναν μέσω του προεδρικού διατάγματος 791/1981 και κυρίως μέσω του προεδρικού διατάγματος 84/1984. Δεν είχαν, όμως, μεγάλη επιτυχία και δεν μπόρεσαν, παρά τα ισχυρά κίνητρα, να αλλάξουν την τάση της εγκατάστασης των επιχειρήσεων στο Νομό Αττικής.

Η εγκατάσταση των βιομηχανικών μονάδων έγινε χωρίς σχέδια ανάπτυξης, χωρίς υποδομές, χωρίς εγκρίσεις χωροθέτησης και βέβαια, χωρίς ουσιαστική πρόνοια για την προστασία του περιβάλλοντος.

Το προεδρικό διάταγμα 84/1984 αποτέλεσε βέβαια ένα βασικό εργαλείο με το οποίο η πολιτεία επιχείρησε τα τελευταία χρόνια να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που δημιούργησε η μεγάλη συγκέντρωση βιομηχανικών δραστηριοτήτων στο Νομό Αττικής και ιδιαίτερα να εμποδίσει την περαιτέρω υποβάθμιση του περιβάλλοντος και την ποιότητα ζωής των πολιτών της Αττικής.

Σήμερα δεκαεπτά χρόνια εφαρμογής αυτού του θεσμικού πλαισίου η σύγχρονη αντίληψη για τη βιομηχανική ανάπτυξη δεν μπορεί να αγνοεί την τεχνολογική πρόοδο και τις κατευθύνσεις της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως αυτές προωθούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και από το διεθνές περιβάλλον.

Κατά την τελευταία δεκαετία ιδιαίτερα αναδείχθηκαν πολλές δυσλειτουργίες από την εφαρμογή του προεδρικού διατάγματος 84/1984, με αποτέλεσμα αφ' ενός να παρεμποδίζεται η αποδοτική άσκηση βιομηχανικής δραστηριότητας και αφ' ετέρου να μη διασφαλίζεται στο μέγιστο βαθμό η προστασία του περιβάλλοντος. Οι λόγοι οι οποίοι απαξίωσαν την ισχύ του προεδρικού διατάγματος 84/1984 είναι οι εξής:

Δεν εξυπηρετεί αποτελεσματικά το στόχο της προστασίας του περιβάλλοντος στο Νομό Αττικής κι αυτό επειδή παρεμποδίζει τον εκσυγχρονισμό και την τεχνολογική αναβάθμιση υφισταμένων επιχειρήσεων με δράσεις, που θα επέφεραν μείωση των περιβαλλοντικών οχλήσεων από τη δραστηριότητά τους. Οδήγησε επίσης στην παράνομη ίδρυση, επέκταση και λειτουργία επιχειρήσεων, με συνέπεια την ανεξέλεγκτη άσκηση μεταποιητικής δραστηριότητας και την επιβάρυνση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Οδήγησε ακόμη στην αναζήτηση πλαστών επιχειρημάτων για την υπαγωγή επιχειρήσεων στις εξαιρέσεις, που προβλέπει το προεδρικό διάταγμα, με τις ίδιες αρνητικές συνέπειες για την ποιότητα του περιβάλλοντος και την εδραίωση κλίματος αδιαφάνειας, άνισων ευκαιριών και εν τέλει δυσρεσκείας και αποθάρρυνσης επιχειρηματικών πρωτοβουλιών.

Δεν παίρνει επίσης υπόψη του την εξέλιξη της τεχνολογίας και τις δυνατότητες που παρέχει για την αύξηση της παραγωγικής δραστηριότητας και της ισχύουσας εγκατάστασης με παράλληλη όμως μείωση των περιβαλλοντικών οχλήσεων.

Δεν παίρνει ακόμα υπόψη τις μεταβολές στο σύστημα ενεργειακής τροφοδοσίας, την υποκατάσταση του πετρελαίου με φυσικό αέριο την εξοικονόμηση ενέργειας κλπ., τον ανασχεδιασμό της παραγωγικής διαδικασίας με τη χρήση καθαρών τεχνολογιών, διαφοροποίηση των πρώτων υλών ή και προϊόντων, καθώς και την ανακύκλωση των αποβλήτων.

Δεν ανταποκρίνεται στο σύνολο των αριθμήσεων και δεσμευτικών υποχρεώσεων που προωθούνται διεθνώς και ιδιαίτερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Περιορίζει τη δυνατότητα συμμετοχής των παραγωγικών μονάδων στα κοινοτικά προγράμματα. Και τέλος, προκαλεί εμπόδια στη διατήρηση ή και την αύξηση των θέσεων εργασίας.

Παράλληλα την τελευταία δεκαετία με την προώθηση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού στην Περιφέρεια της Αττικής, με τη θερμοθέτηση των ΒΙΟΠΑ και των βιομηχανικών ζωνών και την ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών, δημιουργούνται προϋποθέσεις εκσυγχρονισμού, μετεγκατάστασης και ορθολογικότερης λειτουργίας των βιομηχανικών εγκαταστάσεων, συμβάλλοντας έτσι στην ταχύτερη υλοποίηση της πιο αποδοτικής αναπτυξιακής και περιβαλλοντικής πολιτικής.

Ο Υπουργείο Ανάπτυξης σε συνεργασία με το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ, διαπιστώνοντας τις αδυναμίες του προεδρικού διατάγματος 84/84 και αναγνωρίζοντας την επιτακτική ανάγκη εκσυγχρονισμού των παραγωγικών δραστηριοτήτων, ξεκίνησαν τα τελευταία χρόνια μια γόνιμη συνεργασία με τους κοινωνικούς φορείς, με το Τεχνικό Επιμελητήριο, το Μετσόβειο Πολυτεχνείο, με το Βιομηχανικό και Εμπορικό Επιμελητήριο της Αττικής, με τη ΓΣΕΕ και τα εργατικά κέντρα της Αττικής, με σκοπό να συνδυαστούν μέτρα, αποφάσεις και σχέδια που μπορούν να οδηγήσουν στη βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής. Οι κατευθύνσεις και τα συμπεράσματα αυτής της συνεργασίας τα οποία βεβαίως έλαβε υπόψη το Υπουργείο Ανάπτυξης στη σύνταξη του νομοσχεδίου που συζητούμε είναι τα εξής.

Πρώτον η πολιτική για τη βιομηχανική δραστηριότητα στην Αττική θα πρέπει να έχει διπλό στόχο: Αφ' ενός τη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών και αφ' ετέρου τον εκσυγχρονισμό των παραγωγικών μονάδων. Αυτή η κατεύθυνση είναι σύμφωνη με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο αστική ανάπτυξη, έτσι όπως αυτή καταγράφεται στη Συνθήκη του Άμστερνταμ και στην απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στο Κάρντιφ τον Ιούνιο του 1998. Αυτή η κατεύθυνση είναι επίσης σύμφωνη με τους εθνικούς στόχους όπως αυτοί απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις, το πρωτόκολλο του Κιότο για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και το πρωτόκολλο του Γκέτεμποργκ για τους συμβατικούς ρύπους. Η κατεύθυνση αυτή επικροτείται από το σύνολο των ενδιαφερομένων φορέων και επιχειρήσεων, εκ παραλλήλου με την ολοκλήρωση σημαντικών έργων, όπως οι οργανωμένοι χώροι υποδοχής μεταποιητικών μονάδων, βιομηχανικές περιοχές, το δίκτυο του φυσικού αερίου και οι μεγάλοι οδικοί άξονες διασφαλίζουν τις προϋποθέσεις για την πραγματοποίηση των απαιτήσεων παρεμβάσεων.

Τα μέτρα για τη μείωση των περιβαλλοντικών οχλήσεων πρέπει να περιλαμβάνουν τη χρήση καθαρότερων τεχνολογιών, την εφαρμογή ειδικών κλαδικών, πολεοδομικών και κυκλοφοριακών μέτρων. Και τέλος, πέρα από τις επιμέρους αλλαγές και προσαρμογές χρειάζονται σημαντικοί πόροι από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για την ενίσχυση προγραμμάτων, για την περιβαλλοντική αναβάθμιση του Νομού Αττικής. Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο για την περιβαλλοντική αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των βιομηχανικών εγκαταστάσεων της Αττικής δημιουργείται ένα νέο πλαίσιο πολιτικής. Στο πλαίσιο αυτό ενσωματώνονται οι αρχές της αειφόρου ή διατηρήσιμης ανάπτυξης έτσι ώστε ο όρος αυτός να μην είναι κενός περιεχομένου αλλά ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύνολο κανόνων που εξυπηρετούν όλες τις συνιστώσες της ανάπτυξης, την περιβαλλοντική συνιστώσα, με έμφαση στην αντιμετώπιση της υποβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος και την ορθολογική χρήση των φυσικών πόρων. Την κοινωνική συνιστώσα με έμφαση στην καταπολέμηση της ανεργίας και της φτώχειας, καθώς και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και αλληλεγγύης. Την οικο-

νομική συνιστώσα με την προσπάθεια ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων. Τη θεσμική συνιστώσα με έμφαση στην προώθηση νέων θεσμών και εργαλείων πολιτικής που εξυπηρετούν και κατοχυρώνουν του αναγκαίους μετασχηματισμούς.

Με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο επιταχύνεται η εξυπηρέτηση και των τεσσάρων διαστάσεων της αειφόρου ανάπτυξης με στόχο την καλύτερευση της ζωής των κατοίκων της Αττικής, όπου λόγω της μεγάλης πληθυσμιακής και βιομηχανικής συγκέντρωσης αυτή συνεχώς υποβαθμίζεται.

Συγκεκριμένα, ως προς την περιβαλλοντική διάσταση που αποτελεί και τον κεντρικό άξονα του νομοσχεδίου επιδιώκεται ο δραστικός περιορισμός των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις υφιστάμενες βιομηχανικές μονάδες και η αποτροπή δημιουργίας νέων πηγών περιβαλλοντικής όχλησης με ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος, που επηρεάζει άμεσα τη ζωή και την υγεία των κατοίκων του Λεκανοπεδίου.

Βέβαια τα τελευταία χρόνια οι ατμοσφαιρικοί ρύποι έχουν μειωθεί σημαντικά λόγω μιας σειράς μέτρων που έχουν ληφθεί, όπως η βελτίωση της ποιότητας των καυσίμων, αυστηρότεροι έλεγχοι και αυστηρότερες προδιαγραφές μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καταλυτικά αυτοκίνητα κλπ.

Επιδιώκεται επίσης, η βέλτιστη διαχείριση των πόρων με την ουσιαστική ενθάρρυνση επεμβάσεων εξοικονόμησης ενέργειας ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης των αποβλήτων της παραγωγικής διαδικασίας. Με αυτές τις δράσεις ωφελούνται οι ίδιες οι επιχειρήσεις και ταυτόχρονα γίνεται εξοικονόμηση πολύτιμων εξαντλήσιμων φυσικών πόρων. Επιδιώκεται και ενισχύεται η χρησιμοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας μέσω της απελευθερωμένης αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας. Έτσι οι επιχειρήσεις θα συμβάλουν αποφασιστικά στην προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντος και στην εξοικονόμηση φυσικών πόρων και συναλλάγματος λόγω της μείωσης κατανάλωσης πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Καθιερώνεται η συστηματική παρακολούθηση και καταγραφή των περιβαλλοντικών φορτίων από την πλευρά της πολιτείας με τη δημιουργία ειδικού μηχανισμού ελέγχου και καταγραφής των εκπομπών και όλων των περιβαλλοντικών οχλήσεων. Με την προσπάθεια περιβαλλοντικού ελέγχου και μείωσης των ρύπων θα επιτευχθούν οι εθνικοί στόχοι που απορρέουν από τις διεθνείς συμβάσεις όπως είναι το πρωτόκολλο του Κιότο για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και το πρωτόκολλο του Γκέτεμποργκ για τους συμβατικούς ρύπους.

Ως προς την κοινωνική διάσταση επιδιώκεται η ενίσχυση της απασχόλησης στην Αττική με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας είτε άμεσα, λόγω της υπό προϋποθέσεις ίδρυσης και επέκτασης παραγωγικών δραστηριοτήτων, είτε έμμεσα λόγω αύξησης της ζήτησης διαφόρων υποστηρικτικών δραστηριοτήτων, όπως μελέτες κατασκευές κλπ. Επίσης, επιδιώκεται η διορθωτική παρέμβαση στον οικιστικό ιστό με προστασία των περιοχών αμιγούς κατοικίας και με την απομάκρυνση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων υψηλής όχλησης από τις περιοχές γενικής κατοικίας. Επιπλέον με την πρόβλεψη καθορισμού ζωνών περιβαλλοντικής αναβάθμισης επιδιώκεται η ανάπλαση περιοχών με μεγάλες βιομηχανικές συγκεντρώσεις.

Ως προς την οικονομική διάσταση επιδιώκεται η ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας μέσω της ίδρυσης σε καθορισμένες βιομηχανικές περιοχές ΒΙΟΠΑ και ΒΙΠΑ μονάδων χαμηλής περιβαλλοντικής όχλησης. Ιδιαίτερα επιδιώκεται η ενθάρρυνση δραστηριοτήτων υψηλής τεχνολογίας με υψηλή προστιθέμενη αξία χωρίς να επιβαρύνεται το περιβάλλον, ενώ δημιουργούνται θέσεις εργασίας. Επίσης, επιδιώκεται η ενθάρρυνση των υφιστάμενων επιχειρήσεων για μετατροπές καινοτομικού χαρακτήρα στις υποδομές και στην παραγωγική διαδικασία έτσι ώστε η προστασία του περιβάλλοντος να γίνει το συγκριτικό πλεονέκτημα γι' αυτές τις επιχειρήσεις.

Τέλος από οικονομικής πλευράς επιδιώκεται η ενίσχυση της χρήσης του φυσικού αερίου καθώς και η ενθάρρυνση της παραγωγής ή προμήθειας ηλεκτρισμού από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας μέσω της σταδιακής απελευθέρωσης της αγοράς

ηλεκτρικής ενέργειας.

Ως προς την θεσμική διάσταση επιδιώκονται τρεις στόχοι: Η δημιουργία ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού νομοθετικού πλαισίου για την άσκηση της βιομηχανικής δραστηριότητας. Αυτό το πλαίσιο θα μπορέσει να εφαρμοστεί και σε άλλες περιοχές που παρουσιάζουν παρόμοια προβλήματα μ' αυτά της Αττικής. Η προώθηση θεσμικών ρυθμίσεων και οδηγιών, όπως αυτές εφαρμόζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και η ικανοποίηση δεσμευτικών υποχρεώσεων σε σχέση με την μείωση των αερίων εκπομπών. Τέλος επιδιώκεται και ενθαρρύνεται η εφαρμογή εθελοντικών μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως η πιστοποίηση κατά ΕΜΑΣ, ISO, κλπ.

Θα ήθελα να αναφέρω τις σημαντικότερες παρεμβάσεις και τα σημαντικότερα στοιχεία αυτού του νόμου. Πρώτον στην περιοχή της Αττικής απαγορεύεται η ίδρυση μονάδων μέσης και υψηλής όχλησης. Στις περιοχές αμιγούς κατοικίας η απαγόρευση ισχύει για οποιαδήποτε μονάδα. Στις περιοχές γενικής κατοικίας επιτρέπεται μόνο η εγκατάσταση επαγγελματικών εργαστηρίων χαμηλής όχλησης καθώς και αποθηκών ειδικών κατηγοριών, όπως κατάψυξης και συντήρησης ευπαθών προϊόντων ή αποθήκευσης και συσκευασίας μη επικινδύνων υλικών. Σε βιομηχανικές περιοχές, βιοτεχνικά πάρκα κλπ., επιτρέπεται η ίδρυση βιομηχανικών μονάδων ισχύος μικρότερης των εκατόν πενήντα ίππων και επαγγελματικών εργαστηρίων. Αυτές οι δραστηριότητες πρέπει να ανήκουν στην κατηγορία της χαμηλής όχλησης.

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

Δεύτερον απομακρύνονται από τον ιστό της πόλης, μέσα σε πέντε χρόνια οι μονάδες υψηλής όχλησης και τους δίνεται η δυνατότητα να εγκατασταθούν μέσα σε οργανωμένους βιομηχανικούς χώρους, συμβατούς βεβαίως με τη λειτουργία των μονάδων αυτών.

Τρίτον επιβάλλει την περιβαλλοντική αναβάθμιση των μονάδων. Υποχρεώνει τις μονάδες μέσης και υψηλής όχλησης στην εφαρμογή προγραμμάτων βελτίωσης περιβαλλοντικής τεχνικής, εντός μιας τετραετίας και καθιστά υποχρεωτική την εφαρμογή προγραμμάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης, με πιστοποιητικά σύμφωνα με τους κανονισμούς ELOT, EMAS ISO κλπ.

Τέταρτον καθίσταται υποχρεωτική η χρήση του φυσικού αερίου μέσα σε ένα χρόνο, εφόσον βεβαίως είναι δυνατή η τροφοδοσία των επιχειρήσεων και η σύνδεσή τους με το δίκτυο του φυσικού αερίου.

Πέμπτον προωθείται η μείωση της ενεργειακής έντασης στη βιομηχανία και στη βιοτεχνία και η βέλτιστη διαχείριση των πόρων.

Έκτον ενισχύεται και προωθείται η χρήση του ηλεκτρικού ρεύματος που παράγεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας μέσω της απελευθερωμένης αγοράς ενέργειας.

Έβδομον επιβάλλεται για πρώτη φορά στις μεταποιητικές επιχειρήσεις η παρακολούθηση και η καταγραφή όλων των περιβαλλοντικών επιπτώσεών τους, ενώ για πρώτη φορά προϋπόθεση για οποιαδήποτε δράση αποτελεί η μείωση των ρύπων.

Όγδοον συστήνει μηχανισμό για τον έλεγχο τήρησης των περιβαλλοντικών όρων των επιχειρήσεων, ενώ ταυτόχρονα δημιουργεί βάση δεδομένων για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των επιχειρήσεων.

Ένατον καθορίζονται ζώνες περιβαλλοντικής αναβάθμισης σε περιοχές με έντονη βιομηχανική παρουσία στις οποίες εφαρμόζονται προγράμματα περιβαλλοντικής αναβάθμισης με έργα και δράσεις που χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Δέκατον στις νέες επιχειρήσεις που ζητούν άδεια εγκατάστασης επιβάλλει τη μελέτη της κυκλοφοριακής φόρτισης, διότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα στην Αττική είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας για τη λειτουργία των επιχειρήσεων, κυρίως όμως για τη ζωή των πολιτών.

Ενδέκατο ενισχύει την απασχόληση μέσα από τη δυνατότητα ίδρυσης νέων επιχειρήσεων χαμηλής όχλησης σε οργανωμένους χώρους με όρους και περιορισμούς βεβαίως για την

προστασία του περιβάλλοντος.

Δωδέκατον δίνεται η δυνατότητα νομιμοποίησης πολλών επιχειρήσεων που λειτουργούν σήμερα χωρίς τις απαραίτητες άδειες και χωρίς τους απαραίτητους ελέγχους. Η νομιμοποίηση θα γίνει με τη τήρηση των όρων και των περιορισμών που καθορίζει το νομοσχέδιο. Ακούσαμε στην επιτροπή ότι λειτουργούν στην Αττική περίπου 5.000 παράνομες επιχειρήσεις. Οι εκπρόσωποι της ΓΣΕΒΕ ανεβάζουν τον αριθμό αυτό πολύ παραπάνω. Μίλησαν ακόμη και για είκοσι χιλιάδες παράνομες επιχειρήσεις που λειτουργούν στο Νομό της Αττικής.

Δέκατο τρίτο, διευκολύνεται η ευελιξία στην παραγωγή και ενθαρρύνονται οι υφιστάμενες επιχειρήσεις για μετατροπές καινοτόμου χαρακτήρα, ώστε να αναπτύσσεται φιλική σχέση με το περιβάλλον.

Δέκατο τέταρτο, διευκολύνεται η συγχώνευση των επιχειρήσεων με στόχο την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, μέσα όμως από συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς, ώστε η προστασία του περιβάλλοντος να καλύπτεται απολύτως.

Ο νόμος αυτός μπορεί στη συνέχεια να εφαρμοστεί και να προσαρμοστεί και σε άλλες περιοχές που αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα με αυτά της Αττικής, μπορεί δηλαδή να γίνει ένα χρήσιμο εργαλείο για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του περιβάλλοντος μέσα από τη διαδικασία της ανάπτυξης. Το Υπουργείο Ανάπτυξης για να βοηθήσει την πρόοδο και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων διαθέτει σημαντικά κονδύλια για τη βελτίωση της περιβαλλοντικής συμπεριφοράς τους, διότι η περιβαλλοντική συμπεριφορά των επιχειρήσεων αποτελεί πλέον κρίσιμο στοιχείο της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας σε παγκόσμιο επίπεδο. Η φιλική σχέση με το περιβάλλον δεν είναι πλέον επιθυμία, αλλά όρος για την πρόοδο των επιχειρήσεων και την ευημερία των πολιτών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητούμε έχει την πλατιά στήριξη των ενδιαφερομένων φορέων, όπως αυτή εκφράστηκε στην ακρόαση της επιτροπής. Έχει και τη βούληση της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Ανάπτυξης, ώστε να γίνει ένας νόμος που θα λύσει προβλήματα και θα δώσει διέξοδο στις επιχειρήσεις. Κυρίως όμως θα βοηθήσει στην προστασία και στην αποκατάσταση του περιβάλλοντος της Αττικής.

Ο δρόμος ασφαλώς θα είναι μακρύς και τα προβλήματα είναι πολλά, κυρίως ως προς την ολοκλήρωση των έργων υποδομής στις βιομηχανικές περιοχές οι οποίες και θα δεχθούν το μεγάλο αριθμό των επιχειρήσεων. Όμως, η πλατιά συναίνεση των φορέων, η επιστημονική τεκμηρίωση, η αποφασιστικότητα και η πολιτική βούληση του Υπουργείου Ανάπτυξης σε συνδυασμό με τους διαθέσιμους πόρους, μας κάνουν αισιόδοξους ότι η προσπάθεια θα πετύχει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας θέλω να πω ότι το περιβάλλον της Αττικής έχει υποβαθμισθεί σημαντικά. Η συσσωρευση βιομηχανικών μονάδων χωρίς την απαραίτητη πρόνοια για την προστασία του περιβάλλοντος, μαζί με την κακή πολεοδομική, χωροταξική και οικιστική πολιτική που εφαρμόστηκε στην Αττική τη μεταπολεμική περίοδο, έχουν δημιουργήσει οξυμένα προβλήματα. Αποτέλεσμα αυτού είναι να υποβαθμίζεται η ποιότητα ζωής των πολιτών, παρ' ότι η Αττική είναι ιδιαίτερα προικισμένη όσον αφορά το μικροκλίμα της.

Σήμερα με την ψήφιση του νομοσχεδίου που συζητούμε, ανοίγουμε μία καινούρια σελίδα για το μέλλον της Αττικής. Γι' αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι, σας καλώ όλους να το υπερψηφίσουμε. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ο ισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Παναγιώτης Παναγιωτόπουλος έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο του οποίου η συζήτηση στην Ολομέλεια της Βουλής των Ελλήνων ξεκινάει απόψε, είναι ένα νομοσχέδιο κατ' εξοχήν πολιτικό και όχι τεχνικό. Το ίδιο νομοσχέδιο, ενώ αν κανείς παραμερίνει στον τίτλο του, θα αποκομίσει την εντύπωση ότι αφορά μόνο την Αττική, είναι ενδεικτικό για την πολιτική που προτείνει να ακολουθήσουμε η

παρούσα Κυβέρνηση σε ολόκληρη τη χώρα. Και το λέω αυτό απευθυνόμενος κυρίως στους εκλεκτούς συναδέλφους και στις εκλεκτές συναδέλφους που προέρχονται από την περιφέρεια και ξέρω την αγωνία τους για τα προβλήματα ανάπτυξης αλλά και τα προβλήματα του περιβάλλοντος σε όλη την περιφέρεια της Ελλάδος. Θα πρέπει να ενώσουμε μαζί τη δική μας αγωνία για τα προβλήματα ανάπτυξης, απασχόλησης, ανεργίας αλλά και ταυτόχρονα δραματικής υποβάθμισης της ποιότητας ζωής στο λεκανοπέδιο της Αττικής.

Θυμίζω, λοιπόν, απλώς ότι με το άρθρο 15 του σχετικού νομοσχεδίου αυτά που διαλαμβάνονται για την περιοχή της Αττικής, μπορούν να επεκταθούν και να ισχύσουν –λέει συγκεκριμένα το άρθρο 15– με προεδρικά διατάγματα και να εφαρμοστούν σε όλη τη χώρα όπου υπάρχει βιομηχανική συγκέντρωση. Η σημασία, λοιπόν, αυτού του νομοσχεδίου είναι πολύ μεγάλη.

Επίσης το τι θα γίνει στο Λεκανοπέδιο, όπου όπως σωστά ειπώθηκε από τον εισηγητή της Συμπολίτευσης, ζει περίπου το 40% του ελληνικού πληθυσμού και έχει συγκεντρωθεί ένα ποσοστό από 38% έως 40% της μεταποιητικής δραστηριότητας ολόκληρης της χώρας, έχει να κάνει με τις μεγάλες στρατηγικές επιλογές της χώρας μας στο χώρο της οικονομίας και της ανάπτυξης. Ζούμε πλέον σε μία περίοδο όπου η οικονομία έχει διεθνοποιηθεί, βρισκόμαστε στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπου τα σύνορα στην οικονομική δραστηριότητα έχουν καταργηθεί, και κατά συνέπεια η Ελλάδα πρέπει να βρει το δικό της δρόμο και αυτός ο δρόμος να στηρίζεται σε ένα αναπτυξιακό όραμα για την Ελλάδα του 21ου αιώνα.

Ταυτόχρονα όμως το νομοσχέδιο αυτό αφορά το μεγάλο κεφάλαιο της ποιότητας ζωής στο Λεκανοπέδιο. Είπε πριν ο συνάδελφος ο κ. Σπηλιόπουλος για το μικροκλίμα της Αττικής. Ναι, το μικροκλίμα της Αττικής από την εποχή της αρχαιότητας, μιας Αττικής που ήταν γεμάτη από δάση, ήταν εκείνο που επέτρεψε εδώ στην Αττική να παρουσιασθεί και να προοδεύσει ένας πολιτισμός και ένα πρότυπο πολίτευμα –μιλάω για την αρχαία ελληνική δημοκρατία– το οποίο ακόμη και σήμερα χιλιάδες χρόνια μετά αποτελεί σημείο αναφοράς για όλους τους λαούς του κόσμου. Τότε η Αθήνα είχε δάση, τότε τα Δημήτρια και τα Ελευσίνια φιλοξενοούνταν στο χώρο του Θριασίου Πεδίου, το οποίο σήμερα είναι ένας άγριος χώρος, όπου δεν υπήρξε ισόρροπη και σωστά δομημένη βιομηχανική ανάπτυξη και τα προβλήματα της περιβαλλοντικής ρύπανσης είναι τεράστια.

Πρέπει να πούμε ακόμη –και είναι επίκαιρο αυτό να το πούμε, διότι χθες στην Αττική είχαμε πλημμύρες και θρηγήσαμε και ανθρώπινα θύματα– ότι τα φυσικά οικοσυστήματα στην Αττική δεν είναι σε θέση να λειτουργήσουν όπως στο παρελθόν εξαιτίας των πυρκαγιών και της άναρχης ανάπτυξης. Τα δάση μειώθηκαν σε απελπιστικό βαθμό. Πάνω στην κοίτη χειμάρρων κτίστηκαν αυθαίρετα κτίσματα. Δίκτυα απορροής των ομβρίων υδάτων δεν έχουν δημιουργηθεί και δεν λειτουργούν με συγκεκριμένες εξαιρέσεις. Έτσι ο κόσμος πνίγεται με την πρώτη μεγάλη νεροποντή.

Επαναλαμβάνω ότι θρηγήσαμε θύματα τις τελευταίες ώρες. Και για όλα αυτά οι ευθύνες δεν εκκρεμούν, δεν υπερίπτανται. Οι ευθύνες είναι συγκεκριμένες, γιατί την τελευταία εικοσαετία κυβερνούν τη χώρα συγκεκριμένες κυβερνήσεις, που έχουν όνομα, που προέρχονται από συγκεκριμένες ηγετικές ομάδες και συγκεκριμένους κομματικούς μηχανισμούς.

Πρέπει να επιστημονούμε επιπλέον ότι κοντά στη τσιμεντοποίηση, κοντά στην καταστροφή των δασών, έχουμε και την ιδιαιτερότητα του εδάφους του Λεκανοπεδίου. Το λέει η λέξη: Περιβάλλεται παντού από όρη. Έτσι, σε συνδυασμό με τα τεράστια σφάλματα που έγιναν, έχει περιοριστεί η δυνατότητα ανανέωσης του αέρα και η δυνατότητα φυσικού του καθαρισμού.

Κατά συνέπεια, η ποιότητα ζωής στο Λεκανοπέδιο υποβαθμίζεται συνεχώς στις περισσότερες περιοχές. Και ιδιαίτερα, κύριε Υπουργέ, θα αναγνωρίσετε τον πόνο μας –χωρίς να θέλω να μειώσω την ευαισθησία των συναδέλφων από την υπόλοιπη Ελλάδα– και τον καημό μας των Βουλευτών όλων των κομμάτων που προέρχονται τόσο από την Α' όσο –και κυρίως– από τη Β' Αθηνών και την περιφέρεια Αττικής.

Εγώ θα δεχθώ απόλυτα ότι όλοι οι συνάδελφοι, όλων των περυσίων έχουμε μεγάλη αγωνία και γινόμαστε αποδέκτες της αγωνίας των πολιτών που μένουν σ' αυτές τις περιοχές των Αθηνών, της Β' Αθηνών, του Πειραιά και βεβαίως της περιφέρειας Αττικής. Αυτές οι περιοχές επλήγησαν από το σεισμό του 1999, ιδίως οι περιοχές των δυτικών προαστίων της Αθήνας, από ένα σεισμό που είχε ταξικά, δυστυχώς, χαρακτηριστικά. Και αυτό φαίνεται από τα ερείπια που άφησε πίσω του.

Να προσθέσουμε ότι στις περιοχές αυτές τα προβλήματα απασχόλησης είναι τεράστια, η ανεργία καλπάζει, στα δυτικά προάστια της Αθήνας –Περιστέρι, Πετρούπολη, Λιόσια, Καματερό, Άγιοι Ανάργυροι– τα ποσοστά της ανεργίας έχουν ξεπεράσει σε αρκετές κατηγορίες, όπως αυτή των γυναικών, το 35%, ενώ στους νέους ανθρώπους η ανεργία καλπάζει πάνω από το 25%, πολύ πιο πάνω δηλαδή από το μέσο εθνικό όρο.

Κάτω, λοιπόν, από αυτές τις συνθήκες, το σημαντικό αυτό νομοσχέδιο καλείται να υπηρετήσει δύο κοινωνικές προτεραιότητες, επιδιώκοντας μία σταθερή όδευση, μία ευσταθή ισορροπία ανάμεσά τους.

Η πρώτη προτεραιότητα είναι η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στο Λεκανοπέδιο, η μείωση των ρύπων, να γίνουν οι συνθήκες ζωής στο Λεκανοπέδιο πιο ανθρώπινες. Η δεύτερη, να υπηρετηθεί η προτεραιότητα της ανάπτυξης, να μην μειωθούν οι θέσεις απασχόλησης, να χτυπηθεί το φαινόμενο της ανεργίας, το οποίο έχει πάρει δραματικές διαστάσεις για τους κατοίκους των περιοχών αυτών.

Τι έχει συμβεί μέχρι τώρα; Το καθεστώς, όπως ειπώθηκε πριν, προσδιορίστηκε από το προεδρικό διάταγμα 84/1984. Όταν το προεδρικό διάταγμα αυτό θεσπίστηκε, υποτίθεται ότι είχε χαρακτήρα προσωρινότητας. Κράτησε δεκαεπτά ολόκληρα χρόνια. Η κατάσταση σήμερα έχει ξεφύγει από τον έλεγχο της Κυβέρνησης.

Ειπώθηκε πριν από το συνάδελφο κ. Σπηλιόπουλο, ακούστηκε στην επιτροπή και το απεδέχθησαν και οι Υπουργοί ότι μόνο από τους ελέγχους που έγιναν στις περιοχές που επλήγησαν από το σεισμό του 1999, διαπιστώθηκε ότι τέσσερις χιλιάδες επιχειρήσεις –πέντε χιλιάδες είπε ο κ. Σπηλιόπουλος– λειτουργούν σε καθεστώς παρανομίας ή ημιπαρανομίας, όσον αφορά τη βιομηχανική νομοθεσία. Λειτουργούν έτσι όχι γιατί το επέλεξαν, κύριε Υπουργέ, αλλά διότι η πολιτική σας τους υποχρέωσε.

Είναι απορίας άξιον και πρέπει να αναρωτηθούμε, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτές οι επιχειρήσεις κάτω από ποιες προϋποθέσεις και με ποιες διαδικασίες κατόρθωσαν να σφραγίσουν βιβλία κώδικα φορολογικών στοιχείων και να πάρουν αριθμό φορολογικού μητρώου, αφού προηγείται, πριν πάς στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. η πληρότητα των πιστοποιητικών και βεβαίως οι έλεγχοι που αφορούν τη βιομηχανική νομοθεσία; Αυτό δείχνει πόσο αξιόπιστα λειτουργεί η διοίκηση επί των ημερών της Κυβερνήσεώς σας.

Τα τελευταία χρόνια οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. πέτυχαν αρνητικές επιδόσεις απέναντι και στις δύο αυτές μεγάλες κοινωνικές προτεραιότητες.

Πρώτον, πέτυχαν να μειωθεί η βιομηχανική δραστηριότητα κατά 44%. Ταυτόχρονα να αυξηθούν οι ρύποι κατά 46%. Πώς εξηγείται αυτό το εκ πρώτου ακούσματος παράδοξο; Εξηγείται απλούστατα, γιατί οι περιοχές εκείνες στις οποίες υπήρχε αποβιομηχάνιση είδαν να εισβάλλει άναρχα ο τομέας των υπηρεσιών, το εμπόριο, τα γραφεία κ.ο.κ. Από τη στιγμή που δεν υπάρχει πλήρης ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας και της ευρύτερης μητροπολιτικής ζώνης της Αττικής, από τη στιγμή που έχει αφεθεί η χρήση γης στους κάθε λογής σπεκουλαδόρους ήταν φυσικό να εισβάλει άναρχα αυτού του είδους η ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα, των υπηρεσιών.

Το συνολικό αποτέλεσμα; Υποτίθεται, κύριε Υπουργέ, ότι με την πολιτική των κυβερνήσεών σας αποπειραθήκατε να προωθήσετε τη μεγάλη υπόθεση της αποκέντρωσης που τη θέλει και η περιφέρεια και το λεκανοπέδιο Αττικής. Να σας πω το αποτέλεσμα; Το 1980 ο συνολικός πληθυσμός της Αττικής ήταν 3.027.000. Το 1995 ενδεικτικά 3.072.000. Όχι μόνο δεν μειώθηκε ο συνολικός πληθυσμός, αλλά αυξήθηκε και δεν αναφέρομαι στα πρόσφατα στοιχεία διότι υπάρχει και το στοιχείο του πλη-

θυσμού που προσετέθη με τη λαθραία μετανάστευση, την οποία θα δεχθώ, κύριε Υπουργέ, ότι δεν μπορούσε να προβλέψει κατά τον μέγιστο όγκο της η Κυβέρνησή σας. Μπορούσε όμως να πάρει τα απαραίτητα μέτρα για να εκλογικευτούν τα νούμερα αυτά και η Ελλάδα να παραμείνει μεν χώρα του Ξένου Δία αλλά ταυτόχρονα να παραμείνει και μία χώρα που έχει κυβέρνηση, έχει πολιτική και δεν είναι «ξέφραγο αμπέλι».

Θέλετε να θυμηθούμε τι γίνεται στην Αττική; Λυπάμαι που το λέω, αλλά τα όσα έγιναν τις τελευταίες ώρες ρίχνουν βαριά τη σκιά τους σε αυτήν την Αθήνα και επισημαίνουν τις τεράστιες ευθύνες που έχει η Κυβέρνησή σας. Τα απარიθμώ. Λόγω έργων Αττικής Οδού προβλήματα στο Μαρούσι και στο Χαλάνδρι, σε δύο περιοχές του Λεκανοπεδίου που δεν είχαν αντίστοιχα προβλήματα μέχρι τώρα. Είχαν άλλοι είδους προβλήματα, αλλά δεν είχαν αυτά τα προβλήματα, με την πρώτη νεροποντή να πνίγονται στη λάσπη και στα νερά. Λόγω έργων του Μετρό, προβλήματα στη λεωφόρο Βουλιαγμένης στο ύψος της Δάφνης. Τεράστια προβλήματα. Λόγω έργων στη Θηβών στο ύψος του Αιγάλεω, η Θηβών για πολλές ώρες ήταν απροσπέλαστη για τους κατοίκους των γύρω περιοχών.

Το ερώτημα, κύριοι συνάδελφοι, είναι το εξής: Απαντάει το νομοσχέδιο αυτό στις μεγάλες εκκρεμότητες, στα δραματικά αδιέξοδα που η ίδια η καθημερινότητα ορθώνει μπροστά μας στο λεκανοπέδιο Αττικής; Εμείς λέμε όχι... Βεβαίως λέμε επίσης ότι το νομοσχέδιο αυτό το ζητήσαμε, πιέσαμε τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ να προχωρήσουν σε ένα νέο πλαίσιο νόμου, το οποίο κατ' αρχήν θα θέτει υπό τον έλεγχο του νόμου τη σύγκυση που υπάρχει σήμερα στο Λεκανοπέδιο, αλλά όχι ως σύγκυση. Να την εκλογικεύει και να τη βάζει σε σωστά και ορθολογικά πλαίσια, ωφέλιμα και για τη βιομηχανία και για τη περιβάλλον. Το κάνει αυτό το νομοσχέδιο; Όχι, βέβαια!... Εμείς δεν θα αρνηθούμε ότι το νομοσχέδιο έχει και ορισμένα θετικά σημεία. Θα το καταψηφίσουμε στο σύνολό του, αλλά στη συζήτηση επί των άρθρων θα έχουμε και το θάρρος και να σας υποδείξουμε βελτιώσεις, όπως το κάναμε και στην επιτροπή. Θα συνεργαστούμε με Βουλευτές της Συμπολίτευσης αλλά και των άλλων κομμάτων της Αντιπολίτευσης για να βελτιώσουμε διατάξεις όπου και αν το δεχθείτε. Το καταψηφίζουμε όμως επί του συνόλου και εξηγώ γιατί.

Μία θετική διάταξη για παράδειγμα είναι ότι υπάρχει πρόβλεψη στο νέο σχέδιο νόμου που συνδυάζει το κριτήριο της ιπποδύναμης με εκείνο της ενεργειακής κατανάλωσης και με το ύψος της ρύπανσης. Πολύ σωστά. Το 1984 υπήρχε το κριτήριο της ιπποδύναμης. Με τις νέες αντιρρυπαντικές τεχνολογίες το κριτήριο αυτό είχε ξεπεραστεί. Θα πρέπει, λοιπόν, να δούμε την ενεργειακή κατανάλωση, αλλά και το ύψος της ρύπανσης. Και κάτι ακόμη. Και εδώ το νομοσχέδιό σας έχει μία τεράστια «μαύρη τρύπα». Γίνεται αναφορά στο πρόβλημα που δημιουργείται από την κυκλοφοριακή ρύπανση, που δημιουργείται από τους κυκλοφοριακούς φόρτους, αλλά η αναφορά που γίνεται είναι παρεμπιπτόουσα, κατά τη γνώμη μας και θα καταθέσουμε σχετικές προτάσεις. Θα πρέπει όχι μόνο να απαιτείται πλήρη φάκελο όπως το ζητήσαμε οι εισηγητές της Συμπολίτευσης και της Αντιπολίτευσης στην επιτροπή, αλλά στα πλαίσια των ελέγχων ο φάκελος προκαλούμενης κυκλοφοριακής φόρτισης να κατέχει τη δεύτερη θέση. Είναι ένα στοιχείο από το οποίο υποφέρει το Λεκανοπέδιο.

Να σας δώσω ένα παράδειγμα. Με το θέμα των αποθηκών –θα τα πούμε στην κατ' άρθρον συζήτηση– ξέρετε ότι υπάρχουν μεγάλες αποθήκες, οι οποίες έχουν μηχανήματα μικρής ισχύος εγκατεστημένα ψυγεία κλπ., και δεν κάνουν μεγάλη κατανάλωση ενέργειας, αλλά προκαλούν τέτοιους κυκλοφοριακούς φόρτους που επιβαρύνουν κατά πολύ την ποιότητα ζωής στο Λεκανοπέδιο;

Πρέπει να πούμε ότι ένα άλλο θετικό σημείο –έχουμε το θάρρος να το λέμε– είναι ότι το νομοσχέδιο θεσπίζει κίνητρα ότι το αργότερο σε μία πενταετία οι μεταποιητικές δραστηριότητες, βιομηχανίες, βιοτεχνίες κλπ., που είναι υψηλής όχλησης θα πρέπει να φύγουν από εκεί που είναι σήμερα και να πάνε σε περιοχές ειδικά οριοθετημένες, όπως τα βιομηχανικά και βιοτεχνικά πάρκα. Πού είναι το πρόβλημα; Γιατί καταψηφίζουμε το νομο-

σχέδιο, κύριε Υπουργέ; Το καταψηφίζουμε διότι ενώ από το 1994 ο κ. Λαλιώτης εξαγγέλλοντας το πρόγραμμα «ΑΤΤΙΚΗ S.O.S.» μας έλεγε ότι το 2000 –και παρουσίαζε χρονοδιαγράμματα– οι υποδομές για τα βιοτεχνικά και βιομηχανικά πάρκα θα είναι έτοιμες, σήμερα ο Σχιστός έχει προχωρήσει, τα Άνω Λιόσια έχουν προχωρήσει. Δεν είναι όμως έτοιμα εξ ολοκλήρου και δεν έχουν ολοκληρωθεί οι υποδομές για να γίνει μετεγκατάσταση μεταποιητικών μονάδων υψηλής όχλησης. Στις άλλες περιπτώσεις, Μεταμόρφωση, Ασπρόπυργος κλπ., τα πράγματα είναι απολύτως στα χαρτιά.

Βρισκόμαστε στο στάδιο των πολεοδομικών μελετών και ξέρετε πολύ καλά γιατί, κύριε Τσοχατζόπουλε, διατελέσατε στο παρελθόν Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κλπ., ότι θα πρέπει να ακολουθήσουν οι κυρώσεις των σχετικών πράξεων, οι οποίες μπορεί να απαιτήσουν και τέσσερα χρόνια. Αμφιβάλλουμε αν αυτό το σωστό μέτρο θα μπορέσει να εφαρμοστεί. Πιστεύουμε ότι η ρύθμισή σας είναι στον αέρα και πιστεύουμε ότι οι κυβερνήσεις σας έχουν βαρύτατες ευθύνες γιατί δεν έχουν προχωρήσει αυτές οι υποδομές που είναι απαραίτητες για έναν πρόσθετο λόγο για να μπορέσουμε να αντλήσουμε τα κονδύλια από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης που αν τα πράγματα εξακολουθήσουν να καρκινοβατούν έτσι στο συγκεκριμένο τομέα, θα τα χάσουμε.

Ένας άλλος λόγος για τον οποίον θα καταψηφίσουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο είναι ότι έχει ορισμένα παράθρυρα τα οποία δημιουργούν υπόνοιες ότι θεσμοθετεί η Κυβέρνησή σας διάφορες ρυθμίσεις προκειμένου να εξυπηρετήσει πελατειακές εκκρεμότητες εν όψει δημοτικών και νομαρχιακών εκλογών. Αναφέρομαι συγκεκριμένα στο περίφημο άρθρο 5 που ούτε λίγο ούτε πολύ, λέει ότι αν το αποφασίσουν οι δύο συναρμόδιοι Υπουργοί μπορούν να πετάξουν στο καλάθι των αχρήστων το νομοσχέδιο αυτό που είναι ογκοδέσματο και αν κρίνουν ότι εξυπηρετούν ανάγκες του δημοσίου συμφέροντος του Λεκανοπεδίου, τότε θα μπορεί να γίνεται εγκατάσταση επιχειρήσεων εκτός ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ. Και αυτό είναι περιέργο και θέλουμε να μας το εξηγήσετε πώς κατά το δοκούν οι συναρμόδιοι Υπουργοί της Κυβέρνησής σας θα έρθουν να ερμηνεύσουν το δημόσιο συμφέρον, να πετάξουν το νομοσχέδιο στον κάλαθο των αχρήστων και να μας πουν ότι εξαιρούνται αυτές οι επιχειρήσεις.

Ξέρουμε ότι στην τελική εκδοχή του νομοσχεδίου έχετε κάνει βελτιώσεις και ξέρουμε ότι και αυτό σας απασχόλησε και επιχειρείτε να το βελτιώσετε. Εμείς θα επιμένουμε στις σχετικές ρυθμίσεις και θα σας ζητήσουμε η βελτίωση αυτή να είναι τέτοια ώστε να υπάρχει πλήρης διασφάλιση του παιχνιδιού και των όρων που τίθενται από το νομοσχέδιο. Οι όροι αυτοί πρέπει να διατηρηθούν, να ελεγχθούν και να εφαρμοστούν στην πράξη απαρέγκλιτα.

Πρέπει να πούμε ότι ένα σφάλμα το οποίο κάνετε και εδώ θα ζητήσω την προσοχή των συναδέλφων που προέρχονται από την περιφέρεια είναι ότι ουσιαστικά με το πλαίσιο που θεσπίζετε δημιουργείτε κίνητρα –παρακαλώ να το προσέξουμε αυτό και αν κάνω λάθος θα ήταν χαρά μου να μας το πείτε ή να το απαλείψετε ή να μας εξηγήσετε ότι κάνουν λάθος– για να φύγουν οι βιομηχανίες από την ευρύτερη περιφέρεια της Στερεάς. Ξέρω συγκεκριμένες περιπτώσεις βιομηχανιών που είναι στα Οινόφυτα.

Έχουν αγοράσει, δηλαδή, εκτάσεις στα Οινόφυτα και οι οποίες λένε ότι αν ισχύσουν ορισμένες από τις διατάξεις που διαβάζουν στον Τύπο, τότε σκέπτονται να μην κάνουν χρήση των εγκαταστάσεων που πάνε να φτιάξουν στα Οινόφυτα, δηλαδή των κτημάτων που έχουν αγοράσει και να κινηθούν προς την περιφέρεια της Αττικής.

Εμείς, λοιπόν, λέμε ότι η Αττική είναι κορεσμένη. Δεν μπορεί να δεχθεί άλλες βιομηχανικές δραστηριότητες. Η Αττική είναι κορεσμένη, τα προβλήματα της απασχόλησης πρέπει να αντιμετωπισθούν με τον εκσυγχρονισμό των υπάρχουσων υποδομών, αρκεί αυτές οι υποδομές να υπάρχουν.

Υπάρχουν και άλλες ενστάσεις. Για παράδειγμα, ζητάτε μόνο τη γνώμη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, δεν ακούτε όμως την αυτοδιοίκηση σε δεσμευτικό επίπεδο. Πουθενά η αυτοδιοίκηση δεν ακούγεται δεσμευτικά και είναι κάτι το οποίο απασχολεί

όλους σχεδόν τους δημάρχους του Λεκανοπεδίου, είτε προέρχονται από το ΠΑΣΟΚ είτε από τη Νέα Δημοκρατία είτε από τα υπόλοιπα κόμματα.

Πρέπει επίσης να σας θυμίσω –θα τα πούμε στην κατ' άρθρον συζήτηση– ότι επιτρέπεται παραδείγματος χάρι σε περιοχές γενικής κατοικίας...

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, και τελειώνω.

...η χωρίς περιορισμούς σε εγκατεστημένη ισχύ εγκατάσταση αποθηκών, εφόσον δεν επέρχεται κυκλοφοριακή φόρτιση. Αυτά πρέπει να τα διορθώσουμε. Αυτά πρέπει να τα βελτιώσουμε. Θα πρέπει το θέμα των αποθηκών να το δούμε με πολλή προσοχή. Οι κάτοικοι του Λεκανοπεδίου και σε περιοχές γενικής κατοικίας αγωνιούν ακόμα και για ζητήματα επικινδυνότητας από την αποθήκευση υγρών καυσίμων και άλλων τέτοιων τοξικών ουσιών.

Κλείνοντας θα ήθελα να πω ότι εμείς είμαστε εκείνοι που επιμενίναμε ότι ένα τέτοιο νομοσχέδιο πρέπει να έρθει στη Βουλή των Ελλήνων. Γι' αυτό η Νέα Δημοκρατία με αίσθημα ευθύνης θα καταψηφίσει επί της αρχής το νομοσχέδιο, διότι η ίδια η πολιτική σας το κάνει να βρίσκεται στον αέρα, να μετεωρείται, αλλά από άλλη πλευρά επικοδομητικά, όπως το κάναμε στα πλαίσια της Διαρκούς Επιτροπής Ανάπτυξης και Εμπορίου, θα έρθουμε στη συζήτηση επί των άρθρων, θα ζητήσουμε βελτιώσεις, θα δεχθούμε καλόπιστα τις δικές σας βελτιώσεις και επιτρέψτε μου να πω θα σας συγχαρούμε αν μπορέσετε και επιλύσετε πολλά από τα χρόνια προβλήματα.

Πάντως από το σύνολο του νομοσχεδίου προκύπτει ότι η βούλησή σας είναι να μην επιλυθούν τα προβλήματα αυτά και απλώς να ικανοποιήσετε πελατειακές σχέσεις και πελατειακές εκκρεμότητες.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Γκατζής.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ : Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Βουλευτές, συζητούμε ένα νομοσχέδιο που αφορά την ανάπτυξη δήθεν της Αττικής σε μια περίοδο όπου μια βροχή έκανε την Αττική πια προβληματική πόλη. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, σε ποια περίοδο ανάπτυξης ζούμε, σε ποια περίοδο υποδομής βρίσκεται η Αθήνα. Και επιτέλους, αυτά τα μεγάλα, τα δήθεν αναπτυξιακά έργα δεν έχουν το χαρακτήρα της υποδομής για την ποιότητα ζωής των κατοίκων του Λεκανοπεδίου, αλλά να εξυπηρετήσουν ουσιαστικά τη μεταφορά των προϊόντων –και μόνο– των μεγάλων επιχειρήσεων.

Κατ' επανάληψη, κύριοι Βουλευτές, η Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι τα μεγάλα έργα αυτά τα οποία φτιάχνει, τους δρόμους, τα λιμάνια κλπ. είναι κυρίως αναπτυξιακά. Για πείτε μου όμως: ένα αντιπλημμυρικό έργο της Αττικής θεωρείται αναπτυξιακό ή όχι; Και γιατί βρίσκεται εκτός επιλεξιμότητας; Ένα έργο για την αντιμετώπιση της λειψυδρίας είναι αναπτυξιακό; Γιατί βρίσκεται εκτός επιλεξιμότητας; Ένα έργο, εν πάση περιπτώσει, για την αντιμετώπιση του φυσικού περιβάλλοντος, των προβλημάτων που συσσωρεύονται τόσα χρόνια στην ίδια την Αττική, είναι έργο αναπτυξιακό ή όχι; Να, λοιπόν, που δικαιώνεται η εκτίμησή μας ότι αυτά τα έργα δεν έχουν καμία σχέση με την ποιότητα ζωής των κατοίκων απεναντίας τους μεταφέρουν το κόστος της κατασκευής αυτών των έργων. Γιατί σε κανένα έργο, κύριοι Βουλευτές, δεν θα δείτε να γίνονται τα παράπλευρα εκείνα έργα τα οποία εξασφαλίζουν τους κατοίκους της Αττικής από τα προβλήματα, τα οποία γεννώνται, όπως αυτό που αντικρίσαμε προχθές με τις πλημμύρες.

Από εκεί και πέρα, κύριοι Βουλευτές, η Νέα Δημοκρατία όλο αυτό το διάστημα προσπαθούσε αυτό το προεδρικό διάταγμα 84/84 να το αναρτήσει από την ισχύ του με διάφορες προτάσεις, με διάφορες συζητήσεις και κατ' επανάληψη σε διάφορα νομοσχέδια αναφερόταν ότι θα πρέπει τελικά να αυξηθεί η δυνατότητα των βιομηχανιών για μετεγκαταστάσεις κλπ.

Η Κυβέρνηση φυσικά, που εκπροσωπεί τα συμφέροντα αυτά,

βρήκε τον κατάλληλο χρόνο να φέρει αυτό το νομοσχέδιο. Γι' αυτό η εκτίμησή μας είναι ότι το συζητούμενο νομοσχέδιο, όπως αυτά που πρόσφατα προηγήθηκαν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες κλπ., είναι μέρος της εντεινόμενης γενικότερης εγκληματικής, θα λέγαμε, επίθεσης της Κυβέρνησης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης απέναντι στους εργαζόμενους, στο περιβάλλον και γενικότερα της ποιότητας ζωής του λαού μας.

Εδώ να σημειώσω πως συνυπεύθυνοι γι' αυτά είναι και τα κόμματα που υποστήριξαν και υποστηρίζουν το Μάστριχτ, την Ευρωπαϊκή Ένωση και την ΟΝΕ, τη νεοφιλελεύθερη πολιτική των καπιταλιστικών αναδιαρθρώσεων, όπου γεννά και πολλαπλασιάζει τη φτώχεια και την εξαθλίωση για το λαό και την υπερσυσσώρευση πλούτου για το μεγάλο κεφάλαιο.

Κύριοι Βουλευτές, κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στην επιτροπή ακούστηκαν πάρα πολλά και από τον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ, όπως και σήμερα και από τον απερχόμενο Υπουργό που διασκέδαζαν τις θέσεις της εισήγησης για δήθεν νομοσχέδιο, που θα αντιμετώπιζε την ανεργία που δημιούργησε δήθεν το προεδρικό διάταγμα 84/1984, ότι η ανάπτυξη της Αττικής τώρα θα γίνει πραγματικότητα και ότι επιτέλους, η νέα τεχνολογία θα βοηθήσει και θα γίνει κτήμα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του περιβάλλοντος. Με λίγα λόγια ο κακός δαίμονας για να περάσει η Αττική σε μια άλλη ποιότητα ζωής και ανάπτυξης, για να λυθούν τα προβλήματα της ανεργίας και του περιβάλλοντος, είναι το προεδρικό διάταγμα 84/1984 που πρέπει να φύγει. Αφού το εξυμνεί στην εισηγητική έκθεση εν ολίγοις, το θάβει μετά ως ανεπαρκέστατο, ως προεδρικό διάταγμα το οποίο δεν μπορεί πλέον να λειτουργήσει και είναι φραγμός για την παραπέρα ανάπτυξη της Αττικής.

Ποιες είναι όμως, κύριοι Βουλευτές, σήμερα οι συνθήκες ζωής στο Λεκανοπέδιο χωροταξικά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά και ποια η ποιότητα ζωής του Λεκανοπεδίου Αττικής, όπως έχει σήμερα διαμορφωθεί η Αττική; Ποια η αναγκαιότητα και οι αιτίες που επέβαλαν το προεδρικό διάταγμα από τις προηγούμενες κυβερνήσεις και ιδιαίτερα από τις κυβερνήσεις του 1984; Ξεπεράστηκαν, όπως λέει η Κυβέρνηση, οι διατάξεις του προεδρικού διατάγματος 84/1984 ή όπως λέμε εμείς, χρειάζεται παραπέρα επικαιροποίησή του ή όπως λέει το Συμβούλιο της Επικρατείας, πρέπει ορισμένες του διατάξεις να γίνουν πιο αυστηρές ακόμα για την προστασία του περιβάλλοντος;

Κύριοι Βουλευτές, είναι γνωστό σε όλους μας το μεταπολεμικό έγκλημα που συντελέστηκε στη χώρα μας με την άναρχη ανάπτυξη που πραγματοποιήθηκε. Εγκατάλειψη της υπαίθρου και μετακίνηση του πληθυσμού σε λίγα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στην Αττική που συγκεντρώνει σχεδόν το μισό πληθυσμό της χώρας. Η Αττική και ιδιαίτερα το Λεκανοπέδιο της Αττικής ξεπέρασε κάθε όριο, που θα μπορούσε να εξασφαλίσει μια ανθρώπινη διαβίωση στους κατοίκους. Νέφος, συγκοινωνιακά αδιέξοδα, πλημμύρες και τόσα άλλα έκαναν την Αθήνα και ολόκληρη την Αττική έναν απάνθρωπο χώρο διαβίωσης. Ταυτόχρονα στην υπόλοιπη Ελλάδα γίνονται έντονες οι συνέπειες της εγκατάλειψης, της υποβάθμισης και της καθυστέρησης. Ο ελληνικός λαός, είτε στην Αττική ζει είτε στην υπόλοιπη Ελλάδα είναι θύμα αυτού του τρόπου ανάπτυξης που ακολουθείται στη χώρα μας. Οι μόνοι κερδισμένοι ήταν οι οικοπεδοφάγοι και γενικά οι κερδοσκόποι της γης, αλλά και οι κεφαλαιούχοι που έβρισκαν άφθονο και φθηνό εργατικό δυναμικό. Αυτή η εμπειρία τόσων δεκαετιών δίνει άμεσα την απάντηση και για την ανάπτυξη της Αττικής.

Μιλάει η Κυβέρνηση για ανάπτυξη. Ποια όμως ανάπτυξη και σε όφελος τίνος; Τους εργαζόμενους, το λαό μας, τους ενδιαφέρει και τους συμφέρει μια ανάπτυξη βασισμένη σε ένα εθνικό σχεδιασμό με κριτήριο την ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών τους, τόσο το άμεσο εργασία, συγκοινωνία, κοινωνικές παροχές κλπ., όσο και το μελλοντικό με κύρια συνιστώσα το περιβάλλον και τη ποιότητα ζωής. Αντίθετα είναι ενάντια στα συμφέροντά τους η άναρχη και ασύδοτη ανάπτυξη των επιχειρήσεων με μοναδικό κριτήριο, όπως ισχύει πάντα, το μέγιστο κέρδος του κεφαλαίου, κύρια του μεγάλου.

Αυτή η κατάσταση στην Αττική και η εγκατάλειψη της υπαίθρου προβλημάτισε κάποτε τους κυβερνώντες, οι οποίοι είδαν

ότι δεν μπορεί να προχωρήσει πια έτσι και έδωσαν νέα κίνητρα για εγκατάσταση βιομηχανιών σε εγκαταλειμμένες περιοχές, έβαλαν περιορισμούς σε ρυπογόνες δραστηριότητες σε αστικά κέντρα και ένα τέτοιο μέτρο ήταν και το προεδρικό διάταγμα 84/84, χωρίς βέβαια να λύνει τα προβλήματα των αντιθέσεων και αντιλαϊκών επιλογών της καπιταλιστικής ανάπτυξης, δηλαδή της ανάπτυξης με κριτήριο την κερδοφορία της πλουτοκρατίας.

Αυτό είναι γενικά σε σωστή κατεύθυνση και βοήθησε να αποφευχθούν χειρότερες εξελίξεις. Έβαζε περιορισμούς για εγκατάσταση νέων βιομηχανικών δραστηριοτήτων που είχαν σημαντικές περιβαντολογικές δυσμενείς επιπτώσεις στην περιοχή γενικότερα της Αττικής, με τα νησιά της, Σαλαμίνα, Αίγινα. Επέτρεπε εγκατάσταση σειράς κλάδων βιομηχανιών, βιοτεχνιών από ενενήντα δραστηριότητες, ενώ επέτρεπε και την αύξηση της παραγωγής και ισχύος των μονάδων που λειτουργούσαν νόμιμα. Προσπάθησε, δηλαδή, να συγκεράσει την ανάγκη για προστασία του περιβάλλοντος με την αναγκαία παραγωγική δραστηριότητα και την απασχόληση των εργαζομένων στην Αττική.

Η εκτίμησή μας είναι ότι τα αποτελέσματα εφαρμογής του προεδρικού διατάγματος ήταν γενικά θετικά. Δυστυχώς, κύριοι Βουλευτές, ζούμε σε μια περίοδο όπου το κεφάλαιο κάνει γενική επίθεση στα πάντα και τα θέλει όλα. Δεν αρκείται σε αυτά που με τους πολιτικούς του εκπροσώπους επέβαλε ή διεκδικεί, στα εργασιακά, στα οικονομικά, στα κοινωνικά, δημοκρατικά και συνδικαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων. Δεν αρκείται στις αθρόες ιδιωτικοποιήσεις του δημόσιου τομέα, στην εμπορευματοποίηση της υγείας και της παιδείας. Τα θέλει όλα. Θέλει τα άλογα, τις πλατέες και τα πάρκα της Αθήνας, θέλει την άνευ όρων τιμεντοποίηση, ό,τι έχει ακόμα μένει αδόμητο στο λεκανοπέδιο της Αττικής. Θέλει και επιβάλλει την άρση κάθε προστατευτικού μέτρου του προεδρικού διατάγματος 84/84 που εμποδίζει την επέκταση της καταστροφικής για το περιβάλλον επιχειρηματικής δραστηριότητας σε πρώτη φάση στο Λεκανοπέδιο, μέσω του οποίου μάλιστα σκοπεύει να ροκανίσει σημαντικούς πόρους από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Θέλει, κύριοι Βουλευτές –και αυτό κάνει το νομοσχέδιο εκτός από το ιστορικό κέντρο της Αθήνας, όλη την Αττική μια απέραντη βιομηχανική, βιοτεχνική περιοχή και ζώνες εμπορίου.

Οι αιτίες που επικαλείται η Κυβέρνηση για την κατάργηση του προεδρικού διατάγματος και την παράδοση της Αττικής στην κερδοφορία της πλουτοκρατίας για δήθεν ανάπτυξη, απασχόληση και προστασία του περιβάλλοντος, έχουν σκοπό μόνο τον αποπροσανατολισμό του λαού της Αττικής, γιατί συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο.

Ας πούμε δύο λόγια για την ανάπτυξη. Έχει αποδειχθεί από χρόνια πως όταν ο δικομματισμός μιλάει για ανάπτυξη αναφέρεται στην ανάπτυξη των κερδών της πλουτοκρατίας. Όλα αυτά τα χρόνια είχαμε ανάπτυξη της οικονομίας. Ποιος όμως ωφελήθηκε από αυτήν; Η ψαλίδα της φτώχειας έναντι του πλούτου μεγάλωσε, η ανεργία πήρε χαρακτηριστικά κοινωνικής συμφοράς, οι κοινωνικές δαπάνες μειώθηκαν.

Από την άλλη, σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, οι επιχειρηματίες της χώρας είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό επιχειρηματίες του κέρδους. Δεύτεροι έρχονται στον κόσμο μετά την Αμερική. Όσο για την εισοδηματική πολιτική και το μεροκάματο είμαστε η τελευταία χώρα, η χώρα με τα χαμηλότερα, δηλαδή, μεροκάματα στην Ευρώπη.

Και εδώ μιλάμε εμείς για ανάπτυξη που θα έχει στόχο τον άνθρωπο, τα προβλήματά του και την προστασία του περιβάλλοντος. Τέτοια ανάπτυξη δυστυχώς, δεν έχουν στο νου τους, ούτε η Κυβέρνηση ούτε το νομοσχέδιο και πολύ περισσότερο η Νέα Δημοκρατία.

Θα κάνετε, λοιπόν, ανάπτυξη, κύριοι της Κυβέρνησης, καταργώντας το προεδρικό διάταγμα 84/84, έτσι διοικητικά;

Κύριε Υπουργέ, είναι επιστημονικά αποδεδειγμένο πως καμία βιώσιμη ανάπτυξη δεν μπορεί να στηριχθεί σε συνθήκες κορεσμού και εξάντλησης της φέρουσας ικανότητας μιας περιοχής, όπως έχει συμβεί προ πολλού στην Αττική.

Με το νομοσχέδιο παραδίδετε την Αττική στην αχαλίνωτη κερδοσκοπία της πλουτοκρατίας και κηρύσσετε τη γενική

κατοικία υπό διωγμό, ενώ ανοίγετε τις πόρτες να πραγματοποιηθεί η επέκταση της Petrola και δίνετε πρακτικό αποτέλεσμα στην απελευθέρωση της ηλεκτροπαραγωγής στην περιοχή της Αττικής. Σε αυτό θα επανέλθω λίγο παρακάτω.

Ο συγχρονισμός εν μέσω περιβαλλοντικής προστασίας εμποδίζεται από το προεδρικό διάταγμα; Αντίθετα το άρθρο 5 ενισχύει αυτήν την κατεύθυνση. Αρκεί να το θέλουν –που δεν το θέλουν– οι βιομήχανοι γιατί έχει κόστος.

Η ανεξέλεγκτη περιβαλλοντική δράση των βιομηχανιών δεν οφείλεται στο προεδρικό διάταγμα και το ξέρετε, όπως το ξέρουμε και εμείς. Αλλά η απροθυμία τους να επενδύσουν σε περιβαλλοντική συμβατότητα και στην ανεπάρκεια της πολιτικής να επιβάλει τους απαιτούμενους όρους λειτουργίας. Και τέλος με το νομοσχέδιο θα αντιμετωπίσει το πρόβλημα της ανεργίας. Μα σοβαρολογείτε; Η αύξηση της ανεργίας οφείλεται στις διατάξεις του προεδρικού διατάγματος; Μήπως εξαντακλάσεως λειτουργεί η αυξημένη ανεργία στην υπόλοιπη Ελλάδα από το προεδρικό διάταγμα που ποσοστιαία είναι διπλάσια ή και τριπλάσια της Αττικής. Και γιατί δεν ενεργοποιήθηκαν οι επιχειρηματίες όλα αυτά τα χρόνια σε ενενήντα δραστηριότητες οι οποίες προβλέπονται για να αναπτυχθούν στην περιοχή της Αττικής. Και αν δημιουργηθούν νέες θέσεις στην Αττικής που δεν θα γίνει, αυτό δεν θα είναι σε βάρος άλλων περιοχών όταν θα φεύγουν από εκεί οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες για να έρθουν στην Αθήνα. Μήπως δεν θα έρθει και κόσμος πάλι από την επαρχία για να βρει δουλειά στην Αθήνα και έτσι θα συντηρηθεί το πρόβλημα της ανεργίας;

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

Δεν φταίει, κύριοι Βουλευτές, το προεδρικό διάταγμα για την ανεργία. Φταίει η αντιλαϊκή πολιτική που εφαρμόζει η Κυβέρνηση, η αντιαναπτυξιακή πολιτική, μια πολιτική που ωφελεί λίγους εις βάρος των πολλών.

Θα κάνω ορισμένες παρατηρήσεις. Η πρώτη είναι ότι εξακολουθούν να συντρέχουν όλοι οι λόγοι για τους οποίους θεσπίστηκε το προεδρικό διάταγμα 84/84.

Δεύτερον, ότι όλο το νομοσχέδιο είναι υπουργοκεντρικό. Σε κάθε άρθρο θα βρείτε την έγκριση και την εξουσιοδότηση του Υπουργού. Ότι με την κατάργηση του προεδρικού διατάγματος, δεν τίθεται κανένας περιορισμός ως προς τον αριθμό και το είδος των κλάδων στην ίδρυση νέων βιομηχανιών, βιοτεχνικών, επαγγελματικών εργαστηρίων και αποθηκών. Μάλιστα οι αποθήκες μπαίνουν μέσα στη γενική κατοικία η οποία βρίσκεται υπό διωγμό. Ότι με απλή υπουργική απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και ΠΕΧΩΔΕ μπορεί να ιδρύεται στην Αττική οποιαδήποτε εγκατάσταση αν εξυπηρετεί ανάγκες δημόσιου συμφέροντος. Και ποιος θα το κρίνει; Επιτρέπεται η απεριόριστη αύξηση της κινητηρίας δύναμής τους, αρκεί να χρησιμοποιούν ηλεκτρική ενέργεια από ανανεωμένες πηγές ενέργειας. Η μετεγκατάσταση των βιομηχανιών επαφίεται πρακτικά στην ασυδοσία των βιομηχανών, ενώ γι' αυτήν το κόστος θα πληρώσει ο ελληνικός λαός. Ξέρουμε, κύριοι συνάδελφοι, ότι είναι αρκετές και μάλιστα οι περισσότερες από τις επιχειρήσεις αυτές οι οποίες έχουν κάνει δυο και τρεις φορές απόσβεση των επενδύσεών τους. Και όμως το κόστος θα το πληρώσει ο ελληνικός λαός. Προβλέπεται η δυνατότητα με απλή απόφαση των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ, Ανάπτυξης να γίνονται εντός και εκτός της Αττικής κατ' εξαίρεση των ισχυουσών διατάξεων οποιαδήποτε δραστηριότητα ακόμη και μονάδες τοξικών αποβλήτων. Δεν τίθεται κανένας περιορισμός στην παραγωγή στερεών και υγρών ρύπων. Για την υπόλοιπη πλην Αττικής Ελλάδα δεν χρειάζεται νόμος ή προεδρικό διάταγμα, αλλά απλή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και ΠΕΧΩΔΕ, για τέτοιου είδους δραστηριότητες. Καταργουμένου συνολικά του προεδρικού διατάγματος 84/84 όπως προβλέπει το νομοσχέδιο θα υπάρχει πλήρης ασυδοσία για τις εξορυκτικές και λατομικές επιχειρήσεις, για τις μονάδες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και για τις ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες που δεν καλύπτονται ούτε από το σχέδιο νόμου.

Νομιμοποιούνται όλες οι παραβάσεις του προεδρικού διατάγματος 84/84 που έγιναν από τους βιομήχανους στα πλαίσια

του νέου νόμου. Πράγμα σίγουρο.

Τέλος με την εξαίρεση των εγκαταστάσεων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας αποδεικνύεται για ποιους εκτός της ΠΕΤΡΟΛΑ ήταν εμπόδιο το προεδρικό διάταγμα 84/84. Η εξαίρεση αυτή θα αποτελέσει από μόνη της περιβαλλοντικό πρόβλημα των προβλημάτων, κύριοι Βουλευτές, της περιοχής της Αττικής. Κατά τους ειδικούς οι μονάδες ηλεκτροπαραγωγής από φυσικό αέριο, εκπέμπουν σημαντικούς ρύπους ιδιαίτερα όσον αφορά τα οξείδια του αζώτου.

Υπάρχουν πάρα πολλές τέτοιες αιτήσεις στην περιοχή της Αθήνας. Κι εδώ μιλάμε για μονάδες ισχύος χιλιάδων μεγαβάτ, κύριοι Βουλευτές, που φθάνουν πάντα κατά τους ειδικούς στις τρεις χιλιάδες τετρακόσιες και που από τις μονάδες αυτές πρόκειται να παραχθεί ενέργεια δεκαεπτά χιλιάδες γιγαβατώραν ανά έτος.

Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει, πάντα κατά τους ειδικούς, εννέα χιλιάδες τόνους διοξειδίου του άνθρακα, δεκατέσσερις χιλιάδες τόνους οξειδίου του αζώτου και τετρακόσιους πενήντα τόνους διοξειδίου του θείου κατ' έτος. Και αυτό κατά την Κυβέρνηση λέγεται νομοσχέδιο προστασίας του περιβάλλοντος, όταν επιτρέπει τη λειτουργία τέτοιων βιομηχανικών μονάδων.

Δεν είναι τυχαίο, κύριοι Βουλευτές, ότι κανένας Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ της Αττικής που εκλέγεται στην Αττική δεν ανέλαβε να εισηγηθεί το νομοσχέδιο. Αντίθετα, το εισηγήθηκε ένας Βουλευτής από την επαρχία. Γιατί; Γιατί απλούστατα δεν θα τολμούσαν να πάνε στην περιφέρειά τους.

Πέρα όμως απ' αυτό, αναφορικά τώρα με τις μετεγκαταστάσεις, το κόστος θα το πληρώσει ο ελληνικός λαός, αλλά δεν υπάρχει και χώρος να μετεγκατασταθούν, κύριοι Βουλευτές, σήμερα αυτές οι βιομηχανίες. Υπάρχουν τριάντα οκτώ χωροταξικά επιλεγμένες περιοχές για ΒΙΠΕ, ΒΕΠΕ κλπ. Οι δύο απ' αυτές σήμερα έχουν την υποδομή να υποδεχθούν, οι τέσσερις βρίσκονται υπό κατασκευή και οι άλλες είναι χωράφια. Για πέστε μου, λοιπόν, για ποια βιομηχανική προστασία του περιβάλλοντος μιλάμε σήμερα, όταν υπάρχει αυτή η κατάσταση.

Το κόμμα μας, κύριοι Βουλευτές, υποβάλλοντας αντίσταση στην κατάργηση του π.δ. 84/84 παράλληλα καταθέτει και απόψεις και θέσεις επικαιροποίησής του. Είναι πλέον φανερό πως όταν η άρχουσα τάξη διά της Κυβέρνησης μιλάει για κατάργηση του προεδρικού διατάγματος, εννοεί κατάργηση προς το χειρότερο και σε βάρος της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Αττικής και ειδικότερο του λεκανοπεδίου της Αθήνας και του Πειραιά, σε βάρος φυσικά του εργασιακού περιβάλλοντος των υπόψη εργαζομένων, σε βάρος μιας πιο ορθολογικής και ισόρροπης ανάπτυξης όλης της χώρας.

Μιλάει η Κυβέρνηση για βιώσιμη ανάπτυξη και αντιμετώπιση της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και διαρρηγνύει και τα έσχατα όρια, αν υπάρχουν αυτά πια, της φέρουσας ικανότητας της Αττικής και για να ακριβολογούμε της Αττικής των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά περιοχών και συνοικιών, που θα ενσωματώσει τις νέες ελαστικές σχέσεις εργασίας και θα δίνει νέα περιθώρια ασύδοτης επέκτασης των πολυεθνικών. Από την άλλη, η φέρουσα ικανότητα της Αττικής έχει μειωθεί σημαντικά. Και αυτό ούτε κι εσείς δεν μπορείτε να το αρνηθείτε, κύριε Υπουργέ.

Τα φυσικά οικοσυστήματα έχουν περιοριστεί εξαιτίας των πυρκαγιών, της συνεχιζόμενης οικοπεδοποίησης και τσιμεντοποίησης των μεγάλων τεχνικών έργων και της αυξανόμενης και ανεξέλεγκτης ανθρωπογενούς δραστηριότητας, απόρριψη αποβλήτων, αυθαίρετες κατασκευές, επιχωματώσεις και άλλα.

Τα αποθέματα σε υπόγεια νερά περιορίζονται και υποβαθμίζονται ποιοτικά εξαιτίας της μειωμένης τροφοδοσίας τους, αποτέλεσμα της μεγαλύτερης επιφανειακής απορροής και της μεγαλύτερης εκμετάλλευσής τους από την άντληση των βιομηχανιών κλπ.

Η ικανότητα φυσικού καθαρισμού και ανανέωσης του αέρα έχει επίσης μειωθεί εξαιτίας πολλών παραγόντων, όπως η μείωση της δασοκάλυψης των ορεινών όγκων, η εξασθένηση των μηχανισμών περιοδικής μετακίνησης αερίων μαζών, η εξάλειψη μεγάλου αριθμού ανοιχτών ρευμάτων που λειτουργούν ως

φυσικοί αγωγοί εξαερισμού. Αντίθετα, έχει αυξηθεί το βάρος που καλείται να αντέξει η Αττική με τη συνεχώς μειωμένη φέρουσα ικανότητά της. Ο πληθυσμός της στις βεβαρυμένες ήδη περιοχές εξακολουθεί να αυξάνει. Οι απόλυτες εκπομπές σε αέριους και υγρούς ρύπους και η παραγωγή στερεών και υγρών αποβλήτων επίσης αυξάνουν.

Οι αττικοκεντρικές επιλογές για μεγάλης κλίμακας οχλούσες, ως προς την φέρουσα ικανότητα, δραστηριότητες, εξακολουθούν να χαρακτηρίζουν την κυβερνητική πολιτική.

Όλα αυτά και το γεγονός ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία δεν επιτρέπεται να αναπτύσσεται σε βάρος της ελευθερίας και της ανθρωπίνης αξιοπρέπειας και της βλάβης της εθνικής οικονομίας, κατά το άρθρο 106 του Συντάγματος, μας κάνει να επιμεινουμε στη διατήρηση του προεδρικού διατάγματος, μέσα από μια επικαιροποίησή του, αλλά σε μια κατεύθυνση βελτίωσης τόσο των όρων διαβίωσης των εργαζομένων στην Αττική γενικά, όσο και του εργασιακού περιβάλλοντος ειδικότερα.

Στη δευτερολογία μου θα αναπτύξω τις υπόλοιπες θέσεις μας, για να μη σας τρώω το χρόνο, αλλά και να διευκολύνω και το Προεδρείο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Καλώς, κύριε Γκατζή.

Ο ειδικός αγορητής του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Αμπατζόγλου έχει το λόγο για είκοσι λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΠΑΤΖΟΓΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο τίτλος του νομοσχεδίου αποτελεί μία πρόκληση. Και αποτελεί πρόκληση γιατί έχει το φιλόδοξο στόχο να εξασφαλίσει τη βιώσιμη ανάπτυξη στην Αττική.

Είναι γνωστό ότι η Διάσκεψη του Ρίο του 1992 έθεσε τέρμα στην ιδεοληψία της οικονομικής ανάπτυξης, μιας ανάπτυξης η οποία δεν υπήρξε τίποτε άλλο από την ψευδεπίγραφη μεγέθυνση πλούτου, με αντίστοιχη φρενήρη διασπάθιση του φυσικού αποταμιεύματος.

Η Αττική η οποία καταλαμβάνει το 5% της έκτασης της επικράτειας και στην οποία έχει συγκεντρωθεί το 35% του πληθυσμού και το 40% της βιομηχανικής και οικονομικής δραστηριότητας, αποτελεί δυστυχώς ένα τέτοιο παράδειγμα.

Το ζητούμενο πλέον είναι η βιώσιμη ανάπτυξη, μία ανάπτυξη χωρίς περιβαλλοντικά αδιέξοδα, μία ανάπτυξη η οποία δεν θα εκφράζεται μόνο από τους κλασικούς οικονομικούς δείκτες μεγέθυνσης, η οποία θα θεωρεί την προστασία του περιβάλλοντος ως συστατικό της στοιχείο, μία ανάπτυξη η οποία θα οδηγήσει σε αναβάθμιση και όχι σε υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Αποτελεί σήμερα, κοινό τόπο ότι η ποιότητα ζωής των κατοίκων στην Αττική είναι απαράδεκτη, ότι δεν αρκούν τα δημόσια έργα να αναβαθμιστεί η ποιότητα της ζωής, ότι χρειάζεται μία γενικευμένη πολιτική αντίληψη για το αύριο στην Αττική.

Το βασικό διάταγμα του 1950 περί απαγορεύσεως ιδρύσεως βιομηχανικών εγκαταστάσεων εις τμήματα τινά των πόλεων Αθηνών-Πειραιώς και της περιοχής αυτών, αποτελεί, εξ όσων γνωρίζουμε, την πρώτη προσπάθεια προστασίας περιοχών υψηλής ποιότητας κατοικίας. Η ραγδαία μεταπολεμική συσσώρευση βιομηχανικών και επαγγελματικών δραστηριοτήτων στην Αττική, η άναρχη κατανομή τους μέσα και γύρω από τον οικιστικό ιστό, σε συνδυασμό και με την ασύδοτη και ανεξέλεγκτη ρύπανση που προκαλούσαν, υποχρέωσαν την πολιτεία να λάβει περιοριστικά μέτρα.

Ο πολιτικός και τεχνικός κόσμος συνειδητοποίησαν το πρόβλημα μεταπολιτευτικά και το 1979 συμφώνησαν σε δεκαεννέα σημεία κοινής αποδοχής για την περιοχή της Αθήνας, τα οποία μεταξύ των άλλων προέβλεπαν να απαγορευθεί η ίδρυση νέων βιομηχανιών, να οργανωθούν και εξυγιανθούν οι περιοχές με πολλές βιομηχανίες.

Στα πλαίσια αυτών των στόχων η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με το π.δ. 791/81 και το ΠΑΣΟΚ με το π.δ. 84/84 αποφάσισαν ότι για την Αττική απαγορεύεται η ίδρυση νέων βιομηχανιών και αποθηκών. Απαγορεύεται η επέκταση των υφισταμένων. Επιτρέπεται ο εκσυγχρονισμός με όριο στην αύξηση της εγκατεστημένης ισχύος μέχρι εκατόν ογδόντα έξι κιλοβάτ ή ισοδύναμα διακόσιους πενήντα ίππους. Και ότι τέλος, επιτρέπεται

η ίδρυση επαγγελματικών εργαστηρίων, τα οποία ήταν αναπόσπαστα συνδεδεμένα με τη ζωή των πόλεων.

Επίσης, το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας, ο ν. 1515/85 καθόριζε ως στόχο την ανάσχεση της βιομηχανικής δραστηριότητας και την ενίσχυση του γεωργικού τομέα.

Παράλληλα, την εικοσαετία 1981-2001 με πλήθος νομοθετημάτων καθορίστηκαν τα όρια εκπομπής αερίων, στερεών και υγρών ρύπων, προσαρμόστηκε χωρίς όμως πλήρως να εναρμονιστεί ποτέ η εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία προς την ευρωπαϊκή.

Προβλέφθηκαν ελεγκτικοί μηχανισμοί για την τήρηση, τον περιορισμό και την υλοποίηση των στόχων ενώ τέλος, ο αναπτυξιακός ν. 2601/98, δεν προβλέπει επιχορηγήσεις για τις βιομηχανίες στην Αττική προκειμένου να αποθαρρυνθεί η ίδρυση νέων ή η επέκταση των υφιστάμενων.

Ποια είναι σήμερα η κατάσταση; Οι βιομηχανίες λειτουργούν ανεξέλεγκτα και ασύδοτα. Οι επαγγελματικές δραστηριότητες έχουν αναπτυχθεί παράνομα στην περιοχή κατοικίας και στην γεωργική γη. Οι βιομηχανικές περιοχές δεν έχουν ακόμα οργανωθεί και πολεοδομηθεί.

Τι συμβαίνει στην πράξη με τον προβλεπόμενο από τη νομοθεσία έλεγχο, τις μελέτες και τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων; Από το 1983 μέχρι σήμερα έχουν δημιουργηθεί πέντε κατηγορίες κλιμακίων ελέγχου προστασίας περιβάλλοντος, τα γνωστά ΚΕΠΕ. Είναι τα γενικά, κεντρικής θέρμανσης, καυσίμων, γενικού περιβαλλοντικού ελέγχου και βιομηχανίας. Όλα έχουν απενεργοποιηθεί και δεν λειτουργεί κανένα. Το 1990 δημιουργήθηκαν τα γραφεία περιβάλλοντος στις νομαρχίες, τα οποία όμως χωρίς στελέχη και εξοπλισμό, είναι καταδικασμένα να διεκπεραιώνουν έγγραφα και όταν κληθούν να ασκήσουν έλεγχο, διαθέτουν ως εργαλεία μόνο την όραση και την όσφρηση.

Το 1994 προβλέφθηκε η δημιουργία των επιθεωρητών περιβάλλοντος με το νόμο 2242, τη σύσταση του σώματος των οποίων διαφήμιζε το ΥΠΕΧΩΔΕ επί επτά χρόνια ως φάρμακο διά πάσα περιβαλλοντική νόσο, μέχρι και τον Αύγουστο αυτού του χρόνου. Με το νόμο που ψηφίστηκε για την ολυμπιακή φιλοξενία καταργήθηκε το σώμα των επιθεωρητών περιβάλλοντος, πριν καν συγκροτηθεί και αποφασίστηκε η δημιουργία μιας νέας ειδικής υπηρεσίας της ΕΥΕΠ.

Με το παρόν σχέδιο νόμου προβλέπεται η σύσταση ενός ακόμα εποπτικού οργάνου για τον έλεγχο των περιβαλλοντικών παραμέτρων. Έλεος, κύριοι, όχι άλλα όργανα ελέγχου πλέον στα χαρτιά. Χρειαζόμαστε μόνο ένα όργανο το οποίο να ασκεί συνεχή και αδιάλειπτο έλεγχο. Και κυρίως, το όργανο ελέγχου της βιομηχανίας, πρέπει να έχει έδρα τις βιομηχανικές περιοχές της Ελευσίνας ή του Περάματος και όχι τα γραφεία των Υπουργείων. Τι αξία και σε ποιο βαθμό απεικονίζουν την πραγματικότητα οι μελέτες. Ποιος ελέγχει την τήρηση των περιβαλλοντικών όρων οι οποίοι εκδίδονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και το Υπουργείο Ανάπτυξης. Το προεδρικό διάταγμα 1180 του 1981 προέβλεπε τις μελέτες τύπου Α' και Β', ενώ η κοινή υπουργική απόφαση 69269/1990 προβλέπει τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε αρμονία με την ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Σήμερα ασκείται μόνο ένας γραφειοκρατικός προέλεγχος των μελετών, αλλά όχι έλεγχος στην καθημερινή βιομηχανική πρακτική. Στα χαρτιά υπάρχει πάντα μείωση της βιομηχανικής ρύπανσης, αλλά στην πράξη πάντοτε αύξηση. Ο θεσμός των μελετών από ουσιαστικό εργαλείο εκτίμησης, έχει ευτελιστεί και έχει καταστεί αναξιοπύλο μέτρο το οποίο προσφέρει μόνο το περιτύλιγμα της νομιμοφάνειας.

Η χωροθέτηση των βιομηχανικών και λοιπών δραστηριοτήτων εξελίχθηκε άναρχα και παράνομα. Οι δραστηριότητες αναπτύχθηκαν μέσα στον οικιστικό ιστό σε επαφή με την κατοικία και σε βάρος της γεωργίας.

Εάν η Δεξιά έχει τις δικές της πελώριες ευθύνες για το μεταπολεμικό μοντέλο ανάπτυξης, το οποίο βασίστηκε στο άθροισμα βιομηχανικών εγκαταστάσεων, εική και ως έτυχε, όπου επέλεγε ο ιδιωτικός τομέας, το ΠΑΣΟΚ έχει επίσης, τις δικές του τεράστιες ευθύνες γιατί επέτρεψε τη συνέχιση της κατάστασης αυτής, γιατί επέτρεψε την εξαφάνιση της γεωργικής γης στην Αττική.

Σήμερα στην Αττική υπάρχουν πενήντα χιλιάδες στρέμματα, χαρακτηρισμένα ως βιομηχανικές περιοχές και ζώνες χονδρεμπορίου, οι οποίες περιβάλλουν τον οικιστικό ιστό. Στον Ασπρόπυργο όμως, μόνο το 30% των βιομηχανικών δραστηριοτήτων είναι μέσα σε βιομηχανικές περιοχές, ενώ το υπόλοιπο 70% έχει καταλάβει τη γεωργική γη. Το 1996 αφαιρέθηκαν πεντέμισι χιλιάδες στρέμματα γεωργικής γης και διατέθηκαν για επαγγελματικές δραστηριότητες, ώστε να νομιμοποιηθούν οι παρανόμως λειτουργούσες.

Τα τελευταία είκοσι χρόνια στο Θριάσιο Πεδίο η διαθέσιμη έκταση για τη γεωργία υποδιπλασιάστηκε και υπερδιπλασιάστηκε η έκταση για τη βιομηχανία.

Στην ανατολική Αττική η πρόταση προεδρικού διατάγματος από το ΥΠΕΧΩΔΕ προβλέπει την αφαίρεση σαράντα δύο χιλιάδων στρεμμάτων από τη γεωργική γη και τη διάθεσή της για κατοικίες και αναπτυξιακές δραστηριότητες.

Μ' αυτούς τους ρυθμούς εκμετάλλευσης όλων των αποθεμάτων γης στην Αττική σε αντίθεση με τους στόχους του ρυθμιστικού σχεδίου απορούμε πώς δημιουργήθηκαν οι τέσσερις χιλιάδες παράνομες δραστηριότητες και κυρίως πώς ηλεκτροδοτήθηκαν. Οι εκπρόσωποι των επαγγελματιών ανέφεραν μάλιστα ότι από το σύνολο των ογδόντα χιλιάδων δραστηριοτήτων στην Αττική οι είκοσι χιλιάδες αντιμετωπίζουν κάποιο πρόβλημα νομιμότητας. Κάθε δέκα χρόνια ένας Υπουργός νομιμοποιεί την υφιστάμενη κατάσταση και υπόσχεται ότι θα πάρει αυστηρά μέτρα ώστε να μη συνεχιστεί το φαινόμενο.

Το 1986 το ΥΠΕΧΩΔΕ ανακοίνωσε μέτρα για τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων από τις βιομηχανίες της Αττικής και του Θριασίου Πεδίου, τα οποία θα είχαν εφαρμοστεί μέχρι το 1990 επί ποινή διακοπής της λειτουργίας των μονάδων.

Σήμερα, δέκα χρόνια μετά, μετά την επιβολή των μέτρων και με βάση τις μελέτες, που οι ίδιες οι εταιρείες έχουν καταθέσει στη νομαρχία, διαπιστώνει κανείς ότι μία μόνο μονάδα, η «ΠΕΤΡΟΛΑ», αναγνωρίζει ότι έχει εκπομπές διοξειδίου του θείου κατά 53% από όλες τις βιομηχανίες του Θριασίου Πεδίου. Τα δύο διυλιστήρια, τα «ΕΛΠΕ» και η «ΠΕΤΡΟΛΑ», αναγνωρίζουν ότι έχουν εκπομπές πτητικών υδρογονανθράκων κατά 160% περισσότερες από όσες όφειλαν να είχαν όλες οι βιομηχανίες του Θριασίου το 1990.

Βέβαια καμία άδεια δεν αφαιρέθηκε και κανένα πρόστιμο δεν επιβλήθηκε. Αντίθετα επιβραβεύθηκαν με παρεκκλίσεις από την κείμενη νομοθεσία. Η δυνατότητα των παρεκκλίσεων χρησιμοποιήθηκε υπερβολικά και σκανδαλωδώς και δυστυχώς θα συνεχίσει να χρησιμοποιείται. Η μεγαλύτερη επένδυση στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, εκείνη της «ΠΕΤΡΟΛΑ», θα γίνει με παρέκκλιση, αν τελικά γίνει.

Πόσο σοβαρή όμως μπορεί να είναι η αναπτυξιακή πολιτική ενός κράτους όταν εγκρίνεται η μεγαλύτερη επένδυση ως παρέκκλιση; Μία τέτοια παρέκκλιση με αύξηση της εγκατεστημένης ισχύος κατά πενήντα τρεισήμισι χιλιάδες κιλοβάτ σε μονάδα υψηλής όχλησης ισοδυναμεί τυπικά με επιτρεπόμενη δημιουργία τριακοσίων πενήντα έξι νέων μονάδων χαμηλής όχλησης. Αντισταθμίζει όλα τα μέτρα και τους περιορισμούς για μια δεκαετία και καταδικάζει μια περιοχή να ζει κάτω από ένα νέφος καυσαερίων ενός εκατομμυρίου κυβικών μέτρων την ώρα.

Εμείς θεωρούμε ότι η περίπτωση αυτή αποτελεί δείγμα υποταγής των επίσημων στόχων της πολιτικής εξουσίας στην οικονομική εξουσία, ότι εν τέλει αποτελεί δείγμα διαπλοκής. Αλλά και το 1994 στα πλαίσια του προγράμματος «ΑΤΤΙΚΗ SOS» του ΥΠΕΧΩΔΕ υπήρξε η πρόβλεψη για μετεγκατάσταση εβδομήντα ρυπογόνων βιομηχανιών σε ΒΙΠΑ και αποδέσμευση δωδεκάμισι χιλιάδων στρεμμάτων από το κέντρο της Αθήνας. Τελικά τι απέγινε; Τίποτα.

Στόχος του σχεδίου νόμου είναι η βιωσιμότητα των μεταποιητικών επιχειρήσεων και η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων στην Αττική. Το Υπουργείο Ανάπτυξης στη συζήτηση στην επιτροπή επέδειξε ευρύτητα σκέψης και προθέσεων, υιοθέτησης παρατηρήσεων που κατατέθηκαν από την πλευρά μας και από άλλους συναδέλφους. Ελπίζουμε ότι και στην Ολομέλεια θα επιδείξει το ίδιο πνεύμα.

Η λογική του νομοσχεδίου είναι η αντικατάσταση του ορίου της εγκατεστημένης ισχύος με όριο στην κατανάλωση ενέργειας και στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η αρχή αυτή είναι αποδεκτή και εφαρμόσιμη σε όλο το σύγχρονο και σοβαρό κόσμο. Στην Ελλάδα όμως αναρωτιόμαστε, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι: Γιατί θα έχουμε βιώσιμη ανάπτυξη, εάν επιτρέψουμε την εγκατάσταση αποθηκών και μάλιστα καυσίμων, τοξικών, ευφλέκτων και επικινδύνων ουσιών στην Αττική; Ποιες μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών και χημικών θα εξυπηρετηθούν με επικίνδυνες εγκαταστάσεις σε ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ, τα οποία, όπως γνωρίζετε, είναι σε αγκαλιά με την κατοικία;

Γιατί θα έχουμε βιώσιμη ανάπτυξη αν επιτρέπουμε αποθήκες στη γενική κατοικία και μάλιστα κατά βάρβαρη παραβίαση των πολεοδομικών διαταγμάτων της τελευταίας εικοσαετίας; Αν έχετε τόσο μεγάλη ανάγκη από αποθηκευτικούς χώρους, γιατί δεν επιτρέπετε τις αποθήκες και στην αμιγή κατοικία; Ίσως επειδή εκεί διαβίει ο περιούσιος λαός, οι προνομιούχοι, οι έχοντες και οι κατέχοντες.

Ποιες είναι οι περιοχές αμιγούς κατοικίας όπως καθορίζονται από το προεδρικό διάταγμα 84/1984: Παλαιό Ψυχικό, Φιλοθέη, Λυκόβρυση, Κηφισιά, Νέα Ερυθραία, Εκάλη, Δροσιά, Μπάλα, Διόνυσος, Εβριάλη της Γλυφάδας.

Κύριοι συνάδελφοι, πιστεύουμε ότι τα συμπεράσματα ανήκουν σε εσάς, αν και νομίζουμε ότι είναι καθαρά, δυνατό και εύλογα.

Γιατί, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να επιτρέπεται η αύξηση της εγκατεστημένης ισχύος σε υφιστάμενες μονάδες χαμηλής όχλησης σε περιοχή γενικής κατοικίας μέχρι διακόσια πενήντα κιλοβάτ όταν επιτρέπεται η ίδρυση νέων μονάδων χαμηλής όχλησης σε βιομηχανικές περιοχές μέχρι εκατόν πενήντα κιλοβάτ και όταν το προεδρικό διάταγμα προέβλεπε μέχρι εκατόν ογδόντα έξι κιλοβάτ ή ισοδύναμα διακόσιους πενήντα ίππους;

Γιατί με νομιμοποίηση των παρανομιών χωρίς άρση των αιτίων και αποκλεισμό των διαδικασιών επανάληψής τους θα έχουμε βιώσιμη ανάπτυξη; Γιατί θα πρέπει να συνεχίσει να υπάρχει η δυνατότητα των παρεκκλίσεων και των πελατειακών και διαπλεκόμενων σχέσεων που δημιουργούνται;

Το νομοσχέδιο περιλαμβάνει ως ασφαλιστικές δικλίδες για το περιβάλλον την υποχρέωση των μονάδων να αποκτήσουν τα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης, να εφαρμόσουν τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές και να καίνε φυσικό αέριο σε διάστημα τεσσάρων ετών. Οι όροι και οι προϋποθέσεις όμως θα καθορισθούν στο απώτερο μέλλον. Όμως, τα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης δεν εγγυώνται περιορισμό της ρύπανσης αλλά μόνο συστηματική καταγραφή των ρύπων. Οι βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές δεν έχουν ακόμη περιγραφεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ, ενώ απαιτούν χρόνο και χρήμα για να εφαρμοσθούν αμφοτέρω μη διαθέσιμα για την Αττική.

Τέλος, το φυσικό αέριο δεν έχει μέχρι σήμερα ανταγωνιστική τιμή ως προ το μαζούτ. Παράλληλα η Ελλάδα διώκεται για τη μη εφαρμογή της οδηγίας 96/1991 για την ολοκληρωμένη πρόληψη για τον έλεγχο της ρύπανσης και την εφαρμογή των βελτιστών τεχνικών, την οποία το παρόν σχέδιο νόμου χρησιμοποιεί ως εργαλείο. Επίσης, η Ελλάδα διώκεται για τη μη εφαρμογή της οδηγίας 91/689 για τα επικίνδυνα απόβλητα και μάλιστα παραπέμπεται στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Και όμως ογδόντα χιλιάδες τόνοι το χρόνο βιομηχανικά στερεά απόβλητα στην Αττική διατίθενται παράνομα προκαλώντας τρομακτικές καταστροφές στο έδαφος, στο υπέδαφος και στη θάλασσα.

Το σχέδιο νόμου έχει ένα διδυμο στόχο: τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Παράλληλα στηρίζεται και σε διδυμους πυλώνες: τον πυλώνα της ανάπτυξης και τον πυλώνα του περιβάλλοντος.

Με αφερέγγυα την περιβαλλοντική μας πολιτική δεν μπορεί να υπάρχει βιώσιμη λύση και δυστυχώς μέχρι σήμερα ο βασικός περιβαλλοντικός είναι γυμνός.

Εμείς πιστεύουμε στη βιώσιμη ανάπτυξη. Πιστεύουμε ότι είναι εφικτή για την Αττική. Πιστεύουμε ότι πρέπει να εξασφαλισθεί στους κατοίκους της Αττικής ένα βιώσιμο περιβάλλον με παράλληλη επιβίωση των δραστηριοτήτων.

Πρόθεσή μας είναι να στηρίξουμε τις σύγχρονες αρχές που

προσπαθεί να εισάγει το σχέδιο νόμου χωρίς όμως ψευδαισθήσεις για το περιβαλλοντικό έλλειμμα που υπάρχει, χωρίς ψευδαισθήσεις για την επάρκεια και αποτελεσματικότητά του, εάν μάλιστα δεν αλλάξει συνολικά η αντίληψη της πολιτείας για τα περιεχόμενα της βιώσιμης ανάπτυξης.

Κομβικό σημείο για να ψηφίσουμε θετικά το παρόν σχέδιο νόμου επί της αρχής θα είναι η πρόθεση του Υπουργείου στο θέμα των αποθηκών. Ζητάμε να μην επιτραπεί η ίδρυση αποθηκών στην περιοχή γενικής κατοικίας και επίσης να μην επιτραπεί η ίδρυση αποθηκών για εύφλεκτα, εκρηκτικά υλικά στην Αττική.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Τσοχατζόπουλος έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ: Καλορίζκος!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Καλορίζκος.

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

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω τη χαρά ναισηγηθώ σχετικό νομοσχέδιο που επεξεργάστηκαν οι αγαπητοί συνάδελφοι κύριοι Χριστοδουλάκης και Καλαφάτης, πλην όμως ένα νομοσχέδιο που περιμέναμε, πράγματι, εδώ και αρκετό καιρό να εφαρμοστεί, για να μπορέσουμε να προωθήσουμε όρους αειφόρους, βιώσιμους, οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης στο λεκανοπέδιο Αττικής.

Επιτρέψτε μου να πω ότι περίμενα από όλους τους συναδέλφους, από όλες τις πτέρυγες λίγη υποστήριξη για το νομοσχέδιο, διότι η εμπειρία που έχουμε αποκτήσει σ' αυτήν την Αθήνα, από την προσπάθεια της πολιτείας να αντιμετωπίσει τις περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις της περιφέρειας Αττικής και στα τρία λεκανοπέδια που περιλαμβάνει, μας δείχνουν, σε αντίθεση με τις ανησυχίες που μόλις τώρα ο συνάδελφος που κατέβηκε από το Βήμα εξέφρασε περί δήθεν αδυναμίας της περιβαλλοντικής μας πολιτικής, ότι τελικά σε αυτά τα είκοσι χρόνια που πέρασαν η περιφέρεια της Αττικής, η Αθήνα και ο Πειραιάς απαλλάχθηκαν από τη φοβερή ρύπανση που υπήρχε στο περιβάλλον της Αττικής, απαλλάχθηκαν από τους περιορισμούς της κίνησης, εξαλείφθηκε το νέφος και με μια λέξη ουδείς μπορεί να αμφισβητήσει ότι η πολιτική με το διάταγμα 74/84 που αποτέλεσε τη βάση αυτής της πολιτικής προστασίας επετεύχθη πράγματι, και η μείωση, η εξάλειψη του προβλήματος του νέφους και η κατάργηση των περιορισμών και εν πάση περιπτώσει, άνοιξε ο δρόμος για μια διεύρυνση της ικανότητας παραγωγικής δραστηριότητας, αξιοποίησης των υπηρεσιών, των δυνατοτήτων αποθήκευσης των εργαστηρίων και γενικότερα μια στήριξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων ή και των πολύ μικρών επιχειρήσεων, πάνω στις οποίες, όπως ξέρετε, στηρίζεται σε τελική ανάλυση και η τοπική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ειλικρινά πιστεύω ότι παραβλέπουμε ίσως από έλλειψη εμπειρίας ή πληροφόρησης ότι η πολιτική που ακολουθήθηκε το 1984 δεν είχε καμία διαφορά με την πολιτική που ακολουθήθηκε το 1979. Ο κ. Μάνος το 1979 με το αντίστοιχο διάταγμα είχε προσδιορίσει, ώστε να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα της ρύπανσης του περιβάλλοντος στην Αττική. Ήμασταν στη φάση που είχαμε την υποχρέωση να ακολουθήσουμε πολιτικές αντιμετώπισης της επιβάρυνσης, ήταν αμυντικές πολιτικές. Είχαμε μια καταστροφική συνθήκη περιβάλλοντος στην Αττική και έπρεπε να την αντιμετωπίσουμε. Γι' αυτό μπήκαν αυτοί οι σκληροί περιορισμοί, οι οποίοι οδήγησαν στην απαγόρευση της ίδρυσης και του εκσυγχρονισμού παραγωγικών βιομηχανικών μονάδων. Ήταν σκληρό μέτρο, αλλά την ίδια στιγμή συνοδεύτηκε...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Όχι του εκσυγχρονισμού.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Ήταν ένα σκληρό μέτρο απαγόρευσης και της ίδρυσης και του εκσυγχρονισμού το 1984, με όρους και εξαιρέσεις μόνο. Τα ζήσαμε και τα συζητήσαμε εδώ μέσα μαζί εκείνο τον καιρό με τους περιορισμούς στη ρύπανση.

Το πρόβλημα της ρύπανσης στη βιομηχανία ήταν μικρό. Το πρόβλημα κυρίως προερχόταν από κίνηση, από την κυκλοφο-

ρία. Το πρόβλημα ήταν άλλης μορφής και γι' αυτό ακριβώς μπηγαν οι περιορισμοί στην κυκλοφορία και αντιμετωπίσαμε αυτές τις συνθήκες με επιτυχία, έτσι ώστε πραγματικά πια σήμερα, στη νέα εποχή, που η στρατηγική της αειφόρου ανάπτυξης γίνεται πλέον ένα καθοριστικό στοιχείο για όλες τις ευρωπαϊκές χώρες το οποίο βάζει τη διάσταση ότι έχουμε υποχρέωση να ικανοποιήσουμε τις ανάγκες της σημερινής γενιάς, χωρίς να διακυβεύεται η ικανοποίηση των αναγκών των μελλοντικών γενιών. Στη βάση αυτής της στρατηγικής ανάπτυξης προς την οποία πλέον κινούμαστε κι εμείς εδώ στην Ελλάδα, ξεπερνώντας τη φάση που η ανάπτυξη περιοριζόταν απλά και μόνο στην εξυγίανση των μακροοικονομικών μεγεθών και στη σταθερότητα, ώστε στο πλαίσιο αυτής της εξυγιαντικής πολιτικής να διασφαλίσουμε όρους ανάπτυξης και εξέλιξης της χώρας.

Οι όροι αυτοί μας έδωσαν τη δυνατότητα να συγκλίνουμε ονομαστικά με την ευρωζώνη, με τους όρους που έθεσε το Μάαστριχ, έτσι ώστε συνολικά η αναπτυξιακή μας πορεία να έχει περιορισμένη πλέον διάσταση, μιας και επικράτησε η οικονομική προσέγγιση διασφάλισης και εξυγίανσης των μακροοικονομικών μεγεθών της οικονομίας.

Στη δεκαετία όμως που ξεκίνησε, στο κατώφλι του 21ου αιώνα, μιας και πετύχαμε πλέον να είμαστε τμήμα της ευρωζώνης, έχουμε τη δυνατότητα να προωθήσουμε μια άλλη τύπου ανάπτυξη, η οποία αξιοποιεί ουσιαστικά τις δυνατότητες τόσο της οικονομικής όσο και της περιβαλλοντικής, της πολιτισμικής, αλλά και της κοινωνικής διάστασης, ώστε να εξασφαλιστεί η βιώσιμη αειφόρος ανάπτυξη, που αποτελεί και γενική κατεύθυνση των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν είναι τυχαίο ότι στο Γκέτενμποργκ αποφασίζεται στις κατευθύνσεις της πολιτικής ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παράλληλα με την οικονομική και την κοινωνική διάσταση που ήδη από τη Λισαβόνα εντάχθηκαν ως καθοριστικά στοιχεία της αναπτυξιακής πολιτικής, να αποτελέσουν μόνιμο στοιχείο πλέον τα στρατηγικής ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν αρκεί μόνο αυτό. Το γεγονός ότι υπάρχουν κατευθύνσεις και ζητείται από το Συμβούλιο της Ευρώπης προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης να υπάρξουν εθνικά σχέδια βιώσιμης αειφόρου στρατηγικής ανάπτυξης, δείχνουν το σωστό δρόμο προς τον οποίο κινούμαστε για να εφαρμόσουμε και εδώ στην Αττική όπου πράγματι έχουμε μια σειρά από προβλήματα και δυσλειτουργίες αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών, των πόρων του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, των δυνατοτήτων που δίνει νέος εξυγιασμένος και δυνατός προϋπολογισμός του 2001, τις δυνατότητες της παραγωγικής ανασυγκρότησης και ανάπτυξης της οικονομίας της χώρας.

Να λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί μπαίνουμε πλέον στην ανάγκη να εφαρμόσουμε μια πολιτική, η οποία θα άρει ένα μέρος των περιορισμών που υπήρχαν στο παρελθόν, θα συνεχίσει να απαγορεύει όμως την εγκατάσταση βιομηχανιών μέσης και υψηλής όχλησης, θα συνεχίσει να απαγορεύει στη γενική κατοικία βιομηχανίες χαμηλής όχλησης και μόνο στις ΒΙΠΕ και στις ΒΙΟΠΑ θα προβλέπει μέχρι εκατόν πενήντα κιλοβάτ εγκατάσταση βιομηχανιών χαμηλής όχλησης ή στις ΖΟΕ, τις αγροβιομηχανικές μονάδες μέχρι ογδόντα κιλοβάτ.

Αντίστοιχα, τις αποθήκες στις οποίες αναφερθήκατε, κύριοι συνάδελφοι, στη γενική κατοικία τις προβλέπει, εκτός όμως από εύφλεκτα εκρηκτικά υλικά και υπό περιορισμούς επιφανείας για τους οποίους υπάρχουν άλλες ειδικές ρυθμίσεις έτσι κι αλλιώς. Φυσικά επιτρέπει τις αποθήκες στις ΒΙΠΑ και ΒΙΟΠΑ, ενώ αντίθετα επαγγελματικά εργαστήρια επιτρέπονται σε όλα τα χαμηλής όχλησης τόσο για τη γενική κατοικία όσο και για την ΒΙΠΑ. Έτσι, προσδιορίζεται για την ίδρυση των νέων επιχειρήσεων ένα νέο διαφορετικό πλαίσιο.

Επίσης, για τον εκσυγχρονισμό, την επέκταση των εγκαταστάσεων στην Αττική, έχουμε δύο ουσιαστικά δυνατότητες στις οποίες θα ήθελα να αναφερθώ.

Πρώτον, εκσυγχρονισμός εγκαταστάσεων σε σχέση με το επιχειρηματικό περιβάλλον, όπου εδώ διευκολύνεται η παραγωγή ενδιάμεσων νέων προϊόντων για δραστηριότητες χαμηλής όχλησης. Διευκολύνεται η μετεγκατάσταση και στη γενική

κατοικία των επαγγελματικών εργαστηρίων, όπως είπα προηγούμενως.

Από την άλλη μεριά, προβλέπουμε ειδικές κλαδικές μελέτες από τα Υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ για τη στήριξη της βιώσιμης ανάπτυξης. Κάνουμε υποχρεωτικά τα συστήματα σύγχρονης περιβαλλοντικής διαχείρισης, ΕΜΑΣ και χίλια τετρακόσια. Όλες οι μονάδες μέσης και υψηλής όχλησης υποχρεούνται στην υποβολή στοιχείων που συνδέονται με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον, ενεργειακή κατανάλωση, εκπομπές ρύπων και απόβλητα περιβαλλοντικής όχλησης. Βέβαια προβλέπεται σύστημα ελέγχου και λήψης μέτρων στη βάση των συμπερασμάτων από τα υποβαλλόμενα στοιχεία με τη σύσταση ειδικού οργάνου, που θα παρακολουθεί την εφαρμογή των μέτρων. Καθιερώνεται υποχρεωτικά η χρήση του φυσικού αερίου για όλες τις βιομηχανίες, όπως είπε ο συνάδελφος-εισηγητής και δεν χρειάζεται αναλυτικά να αναφερθώ σε αυτά.

Όμως, καθιερώνεται για τις μονάδες μέσης και υψηλής όχλησης ως κριτήριο για τον εκσυγχρονισμό τους η μη περαιτέρω αύξηση στην ενεργειακή της κατανάλωση, όπως είπατε, κύριε συνάδελφε.

Και βέβαια αντιμετωπίζονται με αυστηρότερο τρόπο απ' ό,τι με το π.δ. 84/84 οι μονάδες μέσης όχλησης, που λειτουργούν ήδη μέσα σε χώρους γενικής κατοικίας, ενώ δεν επιτρέπεται καμία αύξηση της κινητήριας δύναμης. Όλες οι υψηλής όχλησης μονάδες απομακρύνονται υποχρεωτικά από τους οικιστικούς ιστούς και λειτουργούν μόνο σε ΒΙΠΑ και ΒΙΟΠΑ, προβλεπόμενης της πενταετίας ως χρόνο εφαρμογής.

Δεν θα αναφερθώ αναλυτικά στις ρυθμίσεις που διασφαλίζουν την παραγωγική δραστηριότητα χωρίς περαιτέρω επιβάρυνση ρύπων στην περιοχή. Όμως δίνουμε διέξοδο στην οικονομική, κοινωνική, περιβαλλοντική, θεσμική ανάπτυξη που προβλέπονται μέσα από την πολιτική της αειφόρου ανάπτυξης. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση προετοιμάζεται το διεθνές συνέδριο περιβάλλοντος για το 2002. Έχουν προωθηθεί μια σειρά πολιτικές. Προτεραιότητα πλέον για την αειφόρο ανάπτυξη δίδεται στις μεταφορές και στην αλλαγή των κλιματικών μεταβολών, στους κινδύνους για τη δημόσια υγεία και στη διαχείριση των φυσικών πόρων.

Αυτές οι κατευθύνσεις συνδυάζονται με τα μέτρα και την πολιτική, που προωθούμε εδώ στο Λεκανοπέδιο, έτσι ώστε οι παρεμβάσεις δίνουν τη δυνατότητα ενίσχυσης της απασχόλησης και στο επίπεδο του οικιστικού ιστού οδηγούν στη διαφύλαξη των περιοχών της αμιγούς κατοικίας και παράλληλα αναβαθμίζονται άλλες περιοχές. Άρα, στο επίπεδο της κοινωνικής διάστασης του νομοσχεδίου, με συνέπεια υλοποιούμε συγκεκριμένους στόχους που συμβάλλουν παράλληλα στην προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και στην ανάπτυξη βιομηχανική, εμπορική στην περιοχή.

Στην περιβαλλοντική διάσταση του νομοσχεδίου έχω αναφερθεί. Πάντως με τις ρυθμίσεις που προωθούνται έχουμε περιορισμό περιβαλλοντικών επιπτώσεων, απομάκρυνση μονάδων υψηλής όχλησης, συνθήκες αποτροπής νέων πηγών βιομηχανικής όχλησης στην Αττική.

Έρχομαι στην οικονομική διάσταση του νομοσχεδίου. Εδώ προκύπτει ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Έχουμε ανάγκη να δώσουμε διέξοδο στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και στις μικρές, που αποτελούν τη βάση της πολιτικής για την ανάπτυξη στη χώρα μας με δεδομένο ότι το 92% των βιομηχανικών επιχειρήσεων και των μεταποιητικών είναι μικρές, με προσωπικό που δεν ξεπερνά τους δέκα εργαζόμενους. Είναι το βασικό εργαλείο στο χώρο της απασχόλησης. Επομένως, η ενίσχυση της λειτουργίας των μικρομεσαίων μονάδων ανταποκρίνεται στην οικονομική διάσταση της πολιτικής, την οποία προωθούμε.

Η υψηλή νέα τεχνολογία έχει άμεση πρόσβαση μέσα από την αλλαγή, την οποία διαμορφώνουμε. Αυτό δεν αφορά μόνο την πληροφορική, αλλά και τις τεχνολογίες, οι οποίες συνδέονται με τη βελτίωση των όρων παραγωγής, ώστε να μειώνονται οι ρύποι. Διότι, πώς πετύχαμε ουσιαστικά την κατάργηση του νέφους στην Αθήνα; Προχωρώντας σε σημαντικές τεχνολογικές αλλαγές. Όταν φέραμε τα αυτοκίνητα με καταλύτες, ανοί-

χτηκε μια τεράστια δυνατότητα γρήγορης μείωσης της περιβαλλοντικής ρύπανσης. Βέβαια υπήρξαν και τεχνολογικές εξελίξεις, όσον αφορά τις μετρήσεις του χρόνου κίνησης των μέσων μαζικής μεταφοράς στο Λεκανοπέδιο. Όταν έγιναν ολοκληρωμένες μελέτες, καταφέραμε να απαντήσουμε στα κυκλοφοριακά προβλήματα και στην κυκλοφοριακή επιβάρυνση.

Και γι' αυτό βλέπετε και σήμερα ότι στις νέες ρυθμίσεις που προβλέπονται υπάρχουν σαφείς αναφορές που προβλέπουν περιορισμούς της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης μέσα από τη νέα ρύθμιση και τη νέα δυνατότητα συμμετοχής στην παραγωγική διαδικασία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Άρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τίποτα δεν μπορεί να γίνει από μόνο του. Πρέπει συνολικά και τις τέσσερις διαστάσεις της αναπτυξιακής στρατηγικής την οποία υλοποιούμε, δηλαδή τη θεσμική, την περιβαλλοντική, την κοινωνική και την οικονομική, παράλληλα να τις προωθήσουμε, με συγκεκριμένες ρυθμίσεις, οι οποίες να μπορούν να ανταποκριθούν στην πεμπτοετία αυτού που εννοούμε ανάπτυξη της σύγχρονης εποχής, που εξασφαλίζει ουσιαστικά και την οικονομική διάσταση, αλλά προπαντός την κοινωνική, την πολιτισμική, την περιβαλλοντική.

Και θα επιμείνω σε αυτό, διότι η σύνδεση του πολιτισμού με το περιβάλλον είναι αυτή που μας δίνει την υποχρέωση να γνωρίζουμε το τι προϋπήρξε. Και πρέπει να γνωρίζουμε πώς δόθηκε η μάχη της δεκαετίας του '80 για να αντιμετωπίσουμε τη ρύπανση και τη μόλυνση του περιβάλλοντος στην Αττική, για να μπορέσουμε με αισιοδοξία στη δεκαετία που ξεκίνησε να στηρίξουμε μία νέα βάση παραγωγικής ικανότητας της ελληνικής κοινωνίας στο Λεκανοπέδιο, για να αντιμετωπίσει τα σύγχρονα προβλήματα.

Διότι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι –θα συμφωνήσετε μαζί μου– στη σύγχρονη εποχή χρειαζόμαστε διάλογο. Δεν αρκεί να λέμε ότι θέλουμε να προωθήσουμε διάσταση αειφόρου βιώσιμης ανάπτυξης. Αυτό δεν γίνεται με μονομερείς αποφάσεις. Δεν γίνεται με «αποφασίζω και διατάσσω». Χρειάζεται διάλογος. Και εδώ βλέπετε και κοινωνικούς φορείς και επιμελητήρια.

Θέλω να θυμίσω στους συναδέλφους που συμμετείχαν εκείνη τη δεκαετία σ' αυτήν την προσπάθεια ότι πράγματι το Τεχνικό Επιμελητήριο, ως σύμβουλος της πολιτείας, διεκρίθη στη δεκαετία του '80 μαζί με την Κυβέρνηση, μαζί με τα κόμματα, με διακομματικές επιτροπές, στο να αντιμετωπίσουμε με επιτυχία το τεράστιο αυτό πρόβλημα του νέφους της Αττικής.

Και μη μου πείτε ότι δεν κατηγορήθηκε η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. τότε ότι δήθεν επιχειρούσε να πολεμήσει ενάντια σε ανεμόμυλους, ότι δεν θα έφευγε ποτέ αυτό το νέφος και ο ρύπος και η επιβάρυνση της Αττικής.

Όμως, τελικά, η συνεπής εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής, η οποία διασφαλίζει τον κοινωνικό διάλογο και τη συμμετοχή των ειδικών, τη συμμετοχή της αυτοδιοίκησης, τη συμμετοχή όλων εκείνων οι οποίοι έχουν την ευθύνη να υλοποιήσουν, σε τελική ανάλυση, την πραγματική ανάπτυξη, οδήγησε σε θετικό αποτέλεσμα, πάνω στο οποίο έχουμε το δικαίωμα πλέον σήμερα να πούμε και να απαιτήσουμε, κύριοι συνάδελφοι, ότι πρέπει να στηρίξετε αυτήν την πολιτική.

Διότι αυτή η πολιτική διασφαλίζει τους όρους, όπως κρίθηκε στις ημερίδες του Τεχνικού Επιμελητηρίου είτε στις ημερίδες με τους κοινωνικούς φορείς, τα εμπορικά επιμελητήρια. Από το 1998 μέχρι το 2000, αυτοί οι όροι, απ' ό,τι διαπίστωσα, πλατιά διαμορφώθηκαν και λειτούργησαν εδώ στην Αθήνα.

Πρέπει να αξιοποιήσουμε αυτήν την εμπειρία και αυτές τις προτάσεις. Διότι είναι στη σωστή κατεύθυνση. Μας δίνουν τη δυνατότητα να αξιοποιήσουμε πλέον και τα επενδυτικά προγράμματα και τις δυνατότητες του προγράμματος ανταγωνιστικότητας του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, που προβλέπει ακριβώς γι' αυτές τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, για τις μικρές επιχειρήσεις του τουρισμού, της βιομηχανίας, του εμπορίου, των υπηρεσιών, τη δυνατότητα εκσυγχρονισμού, διεύρυνσης της ικανότητας, χωρίς να επιβαρύνουμε το περιβάλλον. Και επιτρέπει να απαντήσουμε στους όρους μιας υψηλής απόδοσης της οικονομικής δραστηριότητας, στους όρους μιας υψηλής ανάπτυξης, η οποία, σε τελική ανάλυση, είναι και το ζητούμενο.

Εκεί εντάσσεται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η λογική

αυτού του νομοσχεδίου. Δεν είναι άθροισμα ξεκομμένων ευκαιριακών ρυθμίσεων που να υπηρετήσουν τη μία ή την άλλη λύση. Είναι μια συνολική στρατηγική προσέγγιση που έρχεται πράγματι να υπηρετήσει τους όρους αυτής της διαφορετικής, της βιώσιμης, της κοινωνικής, οικονομικής, περιβαλλοντικής και πολιτισμικής ανάπτυξης.

Και σ' αυτήν την κατεύθυνση νομίζω ότι έχουμε το δικαίωμα να ζητήσουμε την υποστήριξή σας. Αυτή εκφράστηκε εξ άλλου στις συζητήσεις και στις ημερίδες του Τεχνικού Επιμελητηρίου και των άλλων φορέων και ειλικρινά εκπλήσσομαι, όταν ακούω εδώ συναδέλφους που λένε ότι δεν αρκούν αυτές οι ρυθμίσεις και ότι έπρεπε να φροντίσουμε να διασφαλιστεί και το ευρύτερο περιβάλλον της Αττικής, για να μην έχουμε τα προβλήματα που αναφέρατε, πιθανές επιβαρύνσεις στην ασφάλεια των κατοίκων του Λεκανοπεδίου είτε από βροχοπτώσεις είτε από οποιαδήποτε άλλα μέτρα.

Όμως στην Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. καλό είναι να μην της θυμίζετε τέτοια πράγματα τουλάχιστον οι εκπρόσωποι της Νέας Δημοκρατίας. Διότι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το λεκανοπέδιο Αττικής σώθηκε από τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Διότι τη δεκαετία του 1970, το 1978 επί αειμνήστου Στράτου είχαμε τους πνιγμούς στη Κοκκινιά και στην Πέτρου Ράλλη και ξεκίνησε η δεκαετία του 1980 το μεγάλο σχέδιο ανασυγκρότησης για όλες τις λεκάνες απορροής του Λεκανοπεδίου με μεγάλα συστηματικά αποχετευτικά και έργα απορροής των υδάτων και διαμορφώθηκε και η Πέτρου Ράλλη και κατασκευάστηκε και η γύρω περιοχή. Έτσι σήμερα πραγματικά στο σύνολο του Λεκανοπεδίου ελάχιστα πλέον προβλήματα έχουν μείνει και τώρα βέβαια σε εγκαταστάσεις.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΑΝΕΒΑΣ : Δεν είναι έτσι. Πλημμυρίζουν τα έργα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ -ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης) : Βεβαίως έχουμε προβλήματα, αλλά αυτά τα έργα έγιναν, αγαπητέ συνάδελφε, διότι πνίγονταν ο κόσμος τότε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΑΝΕΒΑΣ : Εμείς τι κάνουμε;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ -ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης) : Σας παρακαλώ. Εγώ λέω ακριβώς τι κάνουμε εμείς. Εμείς τα κάναμε αυτά τα έργα και με αυτά αντιμετωπίσαμε στη δεκαετία του 1980 τη μεγάλη πλημμύρα και τις καταστροφές στο Λεκανοπέδιο, διότι η ζωή είναι μια συνέχεια, κύριοι συνάδελφοι. Δεν απαντάς μόνο για τα σημερινά προβλήματα, απαντάς και σ' αυτά που προϋπήρχαν. Δεν είναι ξαφνικά να απαντήσουμε τώρα στις εργολαβίες που υπήρχαν στις διάφορες περιοχές. Αν υπάρχουν προβλήματα πλημμυρών εντάξει φυσιολογικό είναι. Στα εργοτάξια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όποιος δεν ξέρει κατά τη διάρκεια των κατασκευών υπάρχουν αναγκαστικές συνθήκες τις οποίες δεν μπορείς να ξεπεράσεις όποια μέτρα και να πάρεις. Ο κατασκευαστικός τομέας της Νέας Δημοκρατίας έχει την εμπειρία και το γνωρίζει πολύ καλά. Οι σύμβουλοι οι συνάδελφοί σας στο επιμελητήριο, γνωρίζουν τα πράγματα επομένως, πάρτε συμβουλές από κει για να δείτε ότι τα πράγματα δεν είναι ούτε τόσο απλά ούτε τόσο εύκολα. Χρειάζεται πραγματική προσπάθεια, χρειάζεται συλλογική στήριξη.

Και από την άλλη μεριά αν μου επιτρέπετε αυτό στο οποίο θέλω να καταλήξω είναι το εξής. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βεβαίως έχουμε υποχρέωση όχι μόνο για την περιφέρεια της Αττικής, αλλά πρέπει να σκεφθούμε ότι και ολόκληρη η ελληνική περιφέρεια έχει ανάγκη των όρων βιώσιμης οικονομικής κοινωνικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης. Και μια από τις συνέπειες των περιορισμών τη δεκαετία του 1980 με το π.δ. 84/84 ήταν ακριβώς ότι ένα μέρος των βιομηχανικών μονάδων εστράφησαν προς τις περιφέρειες. Διότι οι ΒΙΠΕ οι οποίες διαμορφώθηκαν σε όλη την Ελλάδα είχαν την ανάγκη να στηριχθούν. Επομένως, δε νομίζω ότι την ίδια στιγμή μπορούμε να ακούμε σ' αυτή την Αίθουσα κριτική ότι δήθεν τα περιοριστικά μέτρα του π.δ. 84/84 οδήγησαν σε μαρασμό την οικονομική και παραγωγική και βιομηχανική δραστηριότητα στην Αττική, διότι σ' αυτό υπάρχει ο αντίλογος ότι, εν πάση περιπτώσει πολλές βιομηχανίες λόγω αυτού του περιορισμού πήγαν στην περιφέρεια και αυτό είναι σωστό και αναγκαίο. Διότι ουδείς μπορεί να αμφι-

σβητήσει ότι η ανάπτυξη ξεκινάει από την περιφέρεια. Ουδείς μπορεί να αμφισβητήσει ότι τα μέτρα περιορισμού στο Λεκανοπέδιο στηρίζουν την περιφερειακή ανάπτυξη οδηγώντας παραγωγικές και βιομηχανικές μονάδες στην περιφέρεια.

Αλλά βέβαια την ίδια στιγμή όποιος έχει τέτοια άποψη δεν μπορεί να αρνείται τον εκσυγχρονισμό της παραγωγικής διαδικασίας των υπηρεσιών της τεχνολογίας στο λεκανοπέδιο της Αττικής μια και θα δοθεί η δυνατότητα πράγματι να διευρυνθεί η οικονομική και παραγωγική δραστηριότητα χωρίς όμως να επιβαρύνουμε με ρύπους την περιοχή κάτι το οποίο σε τελική ανάλυση έχει ανάγκη ο τόπος.

Να, λοιπόν, γιατί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι με την εξειδίκευση αυτού του νομοσχεδίου και η βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος εξασφαλίζεται και θεσπίζονται κίνητρα και δημιουργείται πλαίσιο σαφών κανόνων στη λειτουργία εγκατάστασης και ίδρυσης αποθηκών, όπως επίσης γίνεται προσπάθεια ξεπεράσματος των γραφειοκρατικών διατυπώσεων και των διαδικασιών που ισχύουν.

Άκουσα ορισμένους συναδέλφους να διαμαρτύρονται διότι προβλέπεται η δυνατότητα εφαρμογής μέρους αυτών των μέτρων και σε άλλες περιοχές με υπουργική απόφαση. Αυτό είναι καλό. Είναι πλεονέκτημα να έχουμε τη δυνατότητα ρυθμίσεις που με επιτυχία εφαρμόστηκαν στο Λεκανοπέδιο, να μπορούμε να τις εφαρμόσουμε στη μεζιζονα περιοχή της Θεσσαλονίκης ή στη μεζιζονα περιοχή της Πάτρας ή του Ηρακλείου, όπου επίσης υπάρχουν αντίστοιχα προβλήματα.

Είναι τα ίδια ακριβώς προβλήματα. Η ανάπτυξη των πόλεων τα τελευταία είκοσι χρόνια έχει ανάλογα χαρακτηριστικά. Νομίζω ότι όσοι έχουν ασχοληθεί με το θέμα το γνωρίζουν. Τα προβλήματα είναι όμοια και εκείνο το οποίο χρειάζεται είναι ολοκληρωμένη στρατηγική αντιμετώπιση των οικονομικών, των κοινωνικών και των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Αυτό νομίζω ότι έχουμε ανάγκη να το υλοποιήσουμε. Εδώ διαμορφώνεται ένα εργαλείο που απαντά με επιτυχία στην ανάγκη υλοποίησης αυτής της πολιτικής. Δίνει τη δυνατότητα μεταφοράς ρυθμίσεων και στην περιφέρεια και γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υποστηρίζουμε αυτό το νομοσχέδιο και σας καλούμε να το στηρίξετε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Σαλαγκούδης.

Ορίστε, κυρίες Σαλαγκούδη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κυρίες Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι η ομιλία του κυρίου Υπουργού δεν αντέχει και δεν χρειάζεται κριτική από μέρους μας επί του νομοσχεδίου γιατί γι' αυτό δεν μίλησε. Αλλά δικαιολογείται γιατί ως νέος Υπουργός δεν έκανε αυτός το νομοσχέδιο, άλλου Υπουργού νομοσχέδιο ήρθε να υποστηρίξει στη Βουλή.

Θα αναφερθώ όμως σε μερικές γενικότητες που στο τέλος είπε ο κύριος Υπουργός. Είπε, λοιπόν, ότι η ανάπτυξη γίνεται στην περιφέρεια. Εγώ θα πω ότι η ισόρροπη ανάπτυξη είναι το ζητούμενο. Να γίνει η ανάπτυξη και στις πόλεις και στην περιφέρεια, αλλά ισόρροπη ανάπτυξη. Και το παρόν νομοσχέδιο δεν επιδιώκει την ισόρροπη ανάπτυξη, αλλά ουσιαστικά επιδιώκει το στραγγαλισμό της περιφερειακής ανάπτυξης, με την υπερβολική ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας στο Νομό Αττικής, που δημιουργεί τα τεράστια περιβαλλοντικά προβλήματα.

Είπε όμως ακόμη ο κύριος Υπουργός ότι το ΠΑΣΟΚ στα είκοσι χρόνια που κυβερνά κατάφερε να δημιουργήσει και καλές περιβαλλοντικές συνθήκες, αλλά και να βελτιώσει την Αττική και τις υποδομές, γιατί πρώτα πνίγονταν οι άνθρωποι. Μα, κύριε Υπουργέ, δεν μάθατε ότι πνίγηκαν τρεις άνθρωποι τώρα, εν έτει 2001; Αλλά τι να πει κανείς; Είναι ΠΑΣΟΚ αυτή η Κυβέρνηση, συνεχίζει να είναι ΠΑΣΟΚ, δεν πρόκειται να αλλάξει νοοτροπία, έργο δηλαδή δεν πρόκειται να κάνει, επικοινωνιακή πολιτική μόνο θέλει να φτιάχνει.

Γιατί, κύριοι, ουδέποτε κυβέρνηση είχε τόσα πολλά χρήματα, που δεν είδε ποτέ η Ελλάδα. Εκατονταετίες να αθροίσουμε τα πενήχρα της οικονομικά δεν θα φθάσουν αυτά τα χρήματα που

διαχειριστήκατε στα είκοσι σας χρόνια. Και το έργο που πραγματοποιήσατε είναι ελάχιστο και κακής ποιότητας, όπως αποδείχθηκε στη Μαλακασά, όπως αποδείχθηκε στους υπόλοιπους δρόμους, όπως αποδείχθηκε με αυτήν την όχι θεομηνία, όχι ακραίες καιρικές συνθήκες, μια έντονη καιρική συνθήκη. Και είχαμε αυτήν τη δραματική κατάσταση.

Ας έρθουμε όμως τώρα στο νομοσχέδιο. Αυτό το νομοσχέδιο είναι ψευδεπίγραφο. Βέβαια άλλαξε στην πορεία ονομασία, διότι δεν ονομαζόταν «Βιώσιμη Ανάπτυξη». Μόνο που βιώσιμη ανάπτυξη, όπως σωστά την καθόρισε ο κύριος Υπουργός, σημαίνει ότι η ανάπτυξη πρέπει να γίνεται σήμερα, να βοηθήσει τις σημερινές γενιές αλλά χωρίς να υπονομεύσει τις επόμενες γενιές. Αυτό θα πει βιώσιμη και αειφόρος ανάπτυξη.

Όμως τι γίνεται μ' αυτό το νομοσχέδιο; Κύριοι, οι μη ειδικοί δεν είναι δυνατόν εύκολα να το αντιληφθούν, αν δεν εντρυφούν βαθιά στο νομοσχέδιο. Εμείς ήμασταν αυτοί που ζητούσαμε την αλλαγή του π.δ. 84/1984 και ο ίδιος προσωπικά με τρεις ερωτήσεις που έχω υποβάλει εδώ στη Βουλή, αλλά και επανειλημμένες παρεμβάσεις μου. Με όλους τους προηγούμενους Υπουργούς Ανάπτυξης μιλούσα για την ανάγκη αντικατάστασης του π.δ. 84/1984 με ένα νέο νομοσχέδιο. Και όταν αυτό το νομοσχέδιο ευδόκησε τώρα να έρθει, διαπιστώνεται ότι είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο να μην όλοι οι φορείς χαιρέτησαν με χαρά για την αλλαγή του 84/1984, αλλά εάν θα προσέξουμε τις τοποθετήσεις τους και τα σημειώματα με τις θέσεις τους που άφησαν στη Διαρκή Επιτροπή που επεξεργάστηκε το νομοσχέδιο, θα δούμε ότι ο μεν Σύνδεσμος Ελληνικών Βιομηχανιών λέει «χαιρετίζουμε επιτέλους την αλλαγή του 84/1984, αλλά θεωρούμε ότι αυτό το νομοσχέδιο είναι ανεφάρμοστο».

Οι δε υπόλοιποι φορείς Βιοτεχνικό Επιμελητήριο, ΕΒΕΑ, Σύνδεσμος Βιομηχανιών Αττικής-Πειραιά κάνουν τέτοιες παρατηρήσεις και λένε ότι εάν αυτές οι παρατηρήσεις δεν βελτιώσουν το νομοσχέδιο, τότε το νομοσχέδιο εγκυμονεί κινδύνους και φυσικά οδηγεί στη μη εφαρμογή.

Εμείς, λοιπόν, να πούμε πρώτα ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν έγινε για την ανάπτυξη της Αττικής, δεν έγινε ούτε για την ανάπτυξη της χώρας, αλλά έγινε περισσότερο από κομματική σκοπιμότητα για να μπορέσουμε να νομιμοποιήσουμε όσες μπορούμε περισσότερες από τις είκοσι χιλιάδες παράνομες επιχειρήσεις που υπάρχουν. Αλλά ταυτόχρονα, παρά το γεγονός ότι αυτή η μεγάλη ανάγκη που φάνηκε ακόμη μεγαλύτερη στους σεισμούς στην Αττική το 1998 -όταν ανακαλύψαμε πλέον στην περιοχή των σεισμών μερικές χιλιάδες παράνομες επιχειρήσεις που είχαν πάθει ζημιές και δεν μπορούσαμε να τις αποζημιώσουμε- το νομοσχέδιο δεν προβλέπει ενεργοποίηση των μηχανισμών ελέγχου. Προβλέπει μόνο ότι με απόφαση του ΥΠΕΧΩΔΕ και του Υπουργείου Ανάπτυξης θα γίνει ένας εποπτικός οργανισμός τον οποίον ούτε καν περιγράφει.

Και από αυτές τις είκοσι χιλιάδες παράνομες επιχειρήσεις που δημιουργήθηκαν στην Αττική είναι φοβερό να σας περιγράψω ορισμένες πώς ακριβώς γίνονται. Απαγορεύεται, παραδείγματος χάρι, η λειτουργία Ξυλουργείου. Παίρνει κάποιος άδεια για να φτιάχνει φέρετρα και στο υπόγειο δημιουργείται και ένα Ξυλουργείο. Παίρνει ο άλλος μία άδεια για λάξευση όνυχα και τελικώς, με την ίδια άδεια λειτουργεί εργαστήριο παρασκευής τροφίμων, σαλάτες και τα υπόλοιπα. Και έτσι παίρνει έγκριση για βιβλία, πληρώνει κανονικά την εφορία του, λειτουργεί με αυτόν τον τρόπο, αλλά ουσιαστικά χωρίς άδεια λειτουργίας και με όλες τις επιβαρύνσεις στο περιβάλλον της Αττικής.

Μπορώ να αναφέρω μία σειρά άλλων ακόμη για το πώς γίνονται όλες αυτές οι παρανομίες. Το θέμα όμως είναι ότι υπερδιπλασιάζονται οι επιχειρηματικές δραστηριότητες που απ' αυτό το νομοσχέδιο προβλέπονται να υπάρχουν στην Αττική σε σχέση με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες που επέτρεπε το π.δ. 84/84. Αντλαμβάνεστε, όταν το περιβάλλον της Αττικής είναι τόσο επιβαρυνμένο πόσο μεγαλύτερη επιβάρυνση σήμερα θα δεχθεί; Για να μην πούμε βέβαια για την αδικία που έγινε σε αυτούς οι οποίοι μέχρι τώρα δεν είχαν την δυνατότητα αυτές τις επιχειρηματικές δραστηριότητες να τις κάνουν στην Αττική και αναγκάστηκαν να φύγουν στην περιφέρεια και για να μην

πούμε ακόμη, όταν αυτές οι επιχειρηματικές δραστηριότητες ανοίξουν εδώ στην Αττική που είναι ο τόπος πώλησης, πόσες επιχειρήσεις από την περιφέρεια θα προτιμήσουν να μεταφερθούν εδώ με τρομακτική επιβάρυνση ως μη όφειλε, χωρίς κέρδος για την οικονομία μας, χωρίς κέρδος για την ανάπτυξη στη χώρα μας, απλώς μετεγκατάσταση και ερήμωση της υπαίθρου για να έρθουν να εγκατασταθούν εδώ στην Αττική.

Με αυτές τις προχειρότητες καταρτίστηκε αυτό το νομοσχέδιο. Και ακόμη χρησιμοποιεί σε αυτό το νομοσχέδιο η Κυβέρνηση όρους οι οποίοι ανήκουν σε προγενέστερες δεκαετίες. Το π.δ. 84/84 καθορίζει επιχειρηματικές δραστηριότητες χαμηλής όχλησης, μέσης όχλησης, υψηλής όχλησης. Δεν σημαίνει τίποτε αυτό. Κάποιες στοιχειώδεις προδιαγραφές που ίσχυαν πριν από δύο, τρεις δεκαετίες που έγινε το π.δ. 84/84 και χρησιμοποίησε τις παλαιές που προϋπήρχαν από τους κανονισμούς στο παλαιό Υπουργείο Βιομηχανίας, σήμερα είναι τελείως ξεπερασμένες. Σήμερα όταν μιλάμε για περιβαλλοντική επιβάρυνση, μιλάμε για ρύπους πάσης μορφής. Και μιλάμε για εκπομπές τέτοιων ρύπων, είτε πρόκειται για οπτικούς ρύπους είτε πρόκειται για αισθητικούς ρύπους είτε πρόκειται για οιασδήποτε μορφής εκπομπές αερίων ή οτιδήποτε άλλο.

Μιλάμε για ορισμένα μεγέθη, αλλά αυτές οι μελέτες για τους περιβαλλοντικούς αυτούς όρους προωθούνται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και από το Υπουργείο Ανάπτυξης για να γίνουν στο μέλλον οποτεδήποτε. Δεκαεπτά χρόνια που ισχύει το 84/84, πολλά χρόνια που μιλάμε για την αλλαγή του 84/84 και αποτελεί αίτημα όλων των επιχειρηματικών τάξεων και των οργανωμένων φορέων του επιχειρηματικού κόσμου, δεν προχωρήσαμε για να φτιάξουμε αυτές τις μελέτες, δεν προχωρήσαμε για να καθορίσουμε ποιες είναι ακριβώς οι εκπομπές εκείνες που χαρακτηρίζουν μια επιχείρηση ότι μπορεί να εγκατασταθεί στη γενική κατοικία και μια επιχείρηση η οποία μπορεί να εγκατασταθεί κοντά σε έναν αστικό πληθυσμό.

Ακόμα μιλάει για τις επιχειρήσεις μέσης και υψηλής όχλησης και δίνει μάλιστα και κίνητρα μετεγκατάστασής τους σε ΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ και ΒΕΠΕ. Προσέξτε όμως το παράδοξο. Δεν υπάρχει ΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ και ΒΕΠΕ στην Αττική, πουθενά και καμία. Το λέω με απόλυτο τρόπο. Λέει ο Υπουργός Ανάπτυξης ότι έχουν χωροθετηθεί τριανταπέντε προσέξτε, για την Αττική μιλάμε- και έχουν γίνει λέει τρεις, εκ των οποίων τριών η μία είναι στα Άνω Λιόσια, η δεύτερη στο Σχιστό και η τρίτη στη Μάνδρα Ελευσίνας. Ούτε όμως στα Άνω Λιόσια, ούτε στο Σχιστό και πολύ περισσότερο στη Μάνδρα Ελευσίνας -που ακόμα δεν έχει προσδιορισθεί- έχουν γίνει οι στοιχειώδεις υποδομές για να υποδεχθούν την οποιαδήποτε επιχείρηση εκεί.

Παράλληλα τα κίνητρα που δίνονται για τη μετεγκατάσταση των βιοτεχνιών αυτών που ανέφερα προηγουμένως, είναι ανεπαρκέστατα, αν λάβει κανείς υπόψη του, πόσο ακριβά είναι σήμερα τα οικόπεδα στην Αττική. Επομένως αν θέλαμε πραγματικά να ανακουφίσουμε τον αστικό ιστό από αυτές τις επιχειρήσεις, θα έπρεπε να ήμασταν τουλάχιστον πιο γαλαντόμοι στην κινητροδότηση.

Προσέξτε όμως και κάτι άλλο. Δεν υπάρχει κανένα απολύτως κίνητρο για μετεγκατάσταση εκτός του Νομού Αττικής.

Ας προχωρήσουμε ακόμη στις ατέλειες αυτού του νομοσχεδίου, που πραγματικά εγώ πιστεύω ότι θα δημιουργήσει μια τεράστια επιβάρυνση στο Λεκανοπέδιο και δεν θα βοηθήσει την ανάπτυξη στην Αττική.

Πιστεύω ότι θα έπρεπε πριν έρθει αυτό το νομοσχέδιο, να υπήρχαν τουλάχιστον αυτοί οι χώροι. Οι χώροι αυτοί εξαγγέλλονται από παλιά, τις βιομηχανικές περιοχές τις έχει θεοπίσει η επικατάρατη χούντα. Στη συνέχεια η Νέα Δημοκρατία τις οργάνωσε σε όλη την δεκαετία του '70 και από εκεί και πέρα προχωρήσαμε και σε ΒΙΟΠΑ και ΒΕΠΕ, τις οποίες νομοθέτησε τελευταία -τις ΒΕΠΕ δηλαδή- η Κυβέρνηση από το 1997 και όμως δυστυχώς ούτε το καθεστώς των ΒΙΠΕ καθορίστηκε, που αλλάζει και παραμένει σήμερα με την πώληση της ΕΤΒΑ σε πλήρη εκκρεμότητα του τι ακριβώς θα γίνει και πώς θα λειτουργούν, αλλά ούτε χωροθετήθηκαν και καθορίστηκαν οι ΒΙΟΠΑ και οι ΒΕΠΕ. Μιλάμε για μετεγκαταστάσεις σε αυτές τις περιοχές.

Βεβαίως το ότι δεν υπάρχει καμία χωροταξική μελέτη στο

Νομό Αττικής είναι δεδομένο, που θα έπρεπε οπωσδήποτε να ληφθεί πρόνοια, να προυπάρξει αυτή για να φτιάξουμε ένα σωστότερο νομοθέτημα. Οι νέοι θεσμοί όπως προανέφερα προωθούνται και είναι υπό μελέτη.

Τι θα προκαλέσει τελικά αυτό το νομοσχέδιο; Θα προκαλέσει τη λειτουργία μεσαζόντων και θα επιτείνει το μεγάλο πρόβλημα που ταλανίζει την ελληνική κοινωνία, αλλά και προβληματίζει τον κάθε ξένο επενδυτή και χαρακτηρίζει τη χώρα μας στα διεθνή FORA ως προς την επιλεξιμότητά της για ξένες επενδύσεις. Θα προκαλέσει, λοιπόν, τη διαφθορά.

Και με αυτό ακόμη που ανέφερε στο τέλος ο Υπουργός, όταν με υπουργικές αποφάσεις θα μπορούσε να έχουμε παρεκκλίσεις και από τις ήδη υπάρχουσες ρυθμίσεις αυτού του νομοσχεδίου. Και ακόμα αυτό το νομοσχέδιο έχει αδυναμία. Δεν δίνει τη δυνατότητα -και αυτός είναι ο παραλογισμός του νομοσχεδίου- να αναπτυχθούν οι υπάρχουσες και νόμιμα λειτουργούσες επιχειρήσεις. Γι' αυτές δεν υπάρχουν κίνητρα, δεν υπάρχει δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξής τους και μάλιστα πάρα πολλές από αυτές στραγγαλίζονται όταν μετατρέπεται η ιπποδύναμη σε ενεργειακή κατανάλωση γιατί σχετικά με την ιπποδύναμη και την ενεργειακή κατανάλωση εάν κάποιος που έχει καθορισμένη ιπποδύναμη μπορεί να κάνει τρεις βάρδιες με την ίδια ιπποδύναμη. Αυτός όμως που έχει σύνολο ενεργειακής κατανάλωσης εφόσον την εξαντλεί στην πρώτη βάρδια, δεν μπορεί να κάνει άλλες τρεις βάρδιες άρα, λοιπόν, σ' αυτήν την επιχείρηση η οποία νόμιμα λειτουργεί και η οποία δεν επιβαρύνει το περιβάλλον γι' αυτόν ακριβώς το λόγο και λειτουργεί νόμιμα, δεν της επιτρέπουμε να εντείνει την παραγωγική της δραστηριότητα. Είναι ανάπτυξη αυτή;

Ακόμη εφόσον δεν λαμβάνεται πρόνοια και στο νομοσχέδιο για την εξάλειψη των παρανόμων λειτουργούντων επιχειρήσεων εδώ έχουμε και νόθευση του ανταγωνισμού. Και νοθεύεται ο ανταγωνισμός όταν μια νόμιμη επιχείρηση έχει να αντιμετωπίσει μια παράνομη λειτουργούσα. Και όπως είπα δεν λαμβάνονται μέτρα ούτε πουθενά στο νομοσχέδιο αναφέρεται ότι τα μέτρα πλέον θα είναι αυστηρά έτσι ώστε να εξαιρεθούν οι παράνομα λειτουργούσες επιχειρήσεις οι οποίες εφόσον αφήνεται ίδιο το ελεγκτικό καθεστώς θα συνεχίσουν να αυξάνονται. Μην αυταπατάσθε, κύριε Υπουργέ, αν τώρα με τον 84/84 με ογδόντα επιτρεπόμενες επιχειρηματικές δραστηριότητες έγιναν μέσα σε αυτά τα χρόνια, τα δεκαεπτά χρόνια στις ογδόντα χιλιάδες επιχειρήσεις που υπάρχουν στο Νομό Αττικής είκοσι χιλιάδες παράνομες, φανταστείτε που ο 84/84 καταργείται και αυτό το νομοσχέδιο επιτρέπει υπερδιπλάσιες επιχειρηματικές δραστηριότητες στο Νομό Αττικής πόσες παράνομες θα γίνουν αφού κανένα ελεγκτικό όργανο δεν γίνεται πιο αυστηρό στον έλεγχο, δεν ενισχύεται, δεν αλλάζει διάρθρωση ώστε να μπορεί να πραγματοποιεί πραγματικούς ελέγχους.

Και ακόμη σας είπε ο εισηγητής μας ότι δεν λαμβάνεται υπόψη ορισμένα πράγματα που επιβαρύνουν αυτό το μεγάλο πρόβλημα περιβαλλοντικό και αυτό αλλά για την ποιότητα ζωής των κατοίκων, το πρόβλημα της κυκλοφορίας. Επιτρέπεται μεγάλες αποθήκες και ψυγεία τις εταιρείες Logistics μέσα στη γενική κατοικία οι οποίες δημιουργούν τεράστιο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Αν καμία φορά περάστε από την Πειραιώς θα δείτε τι ακριβώς συμβαίνει όταν ιταλικές ολόκληρες φορτώνουν από τέτοιες επιχειρήσεις με τεράστιες αποθήκες μέσα στη γενική κατοικία εμπορεύματα και γίνεται ασφυξία κάθε φορά με αποτέλεσμα να επηρεάζουν τον κυκλοφοριακό φόρτο όλης της Αττικής.

Ήθελα να καταλήξω ότι ναι θέλαμε την αντικατάσταση του προεδρικού διατάγματος 84/84. Επιμέναμε και μαζί με εμάς και όλες οι παραγωγικές τάξεις μαζί με εμάς όλοι οι νόμιμα λειτουργούντες επιχειρηματίες της Αττικής γιατί το 84/84 τους απαγόρευε να κάνουν και εκσυγχρονισμό των νόμιμα λειτουργούντων επιχειρήσεων. Και έρχεσθε τώρα δεν δίνετε δυνατότητα στις νόμιμα λειτουργούσες επιχειρήσεις. Μ' αυτόν τον τρόπο αυξάνετε τις επιχειρηματικές δραστηριότητες, δημιουργείτε μεγάλους κινδύνους για περιβαλλοντική επιβάρυνση μέσα στην Αθήνα στο Νομό Αττικής ευρύτερα και δεν βοηθάτε με αυτόν τον τρόπο τη βιώσιμη ουσιαστικά ανάπτυξη.

Γι' αυτό σας είπα ότι το νομοσχέδιό σας αυτό είναι ψευδεπίγραφο. Ουσιαστικά είναι ένα νομοσχέδιο που θα έπρεπε να λέγει ασφυκτική ανάπτυξη στο Νομό Αττικής, ανισόρροπη ανάπτυξη, στραγγαλισμός της περιφέρειας ουσιαστικά. Εμείς σας είχαμε προτείνει στην επιτροπή να το αποσύρετε και σε δεκαπέντε μέρες θα ήμασταν έτοιμοι, ώστε να μπορέσουμε να καταθέσουμε μαζί ένα νομοσχέδιο που πραγματικά θα δημιουργούσε βιώσιμη ανάπτυξη στην Αττική και πραγματικά θα προστάτευε το περιβάλλον της Αττικής γιατί όλοι αυτοί εδώ οι άνθρωποι πρέπει να ζήσουν και αυτοί που έχουν δουλειά και αυτοί που δεν έχουν. Σκεπτόμαστε και τους ανέργους και την ανεργία η οποία φυσικά δεν είναι πολύ μεγαλύτερη στην πόλη απ' ό,τι είναι στην περιφέρεια. Αλλά ταυτόχρονα σκεπτόμαστε και όλους τους υπόλοιπους εργαζόμενους οι οποίοι δυστυχώς σ' ένα ακόμα πιο βεβαρημένο περιβάλλον απ' ό,τι είναι σήμερα της Αττικής, δεν θα μπορούν να έχουν ποιότητα ζωής.

Εσείς επιμένετε και δεν το αποσύρετε. Εμείς θα προσπαθήσουμε όσο μπορούμε να το βελτιώσουμε σε εκείνα τα σημεία που επιδέχεται βελτίωση αυτό το νομοσχέδιο, έτσι ώστε να μπορέσει να προσφέρει κάτι και για το περιβάλλον στην Αττική, αλλά και για την ανάπτυξη στη χώρα. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Ακριβάκη, ζήτησε πιο μπροστά από σας το λόγο ο κ. Σκυλλάκος.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Μια μικρή παρέμβαση θα κάνω, κύριε Πρόεδρε για δύο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Τότε, κύριε Σκυλλάκο, θα δώσω το λόγο στον κ. Ακριβάκη και θα ακολουθήσετε μετά εσείς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΑΣΚΑΛΑΚΗΣ: Δικηγόρος και δύο λεπτά δεν υπάρχει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Έχει αποδείξει ο κ. Ακριβάκης ότι μπορεί να το κάνει.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Θα το κάνω, κύριε Πρόεδρε, διότι πραγματικά δεν ξέρω αυτήν τη στιγμή τι να απαντήσω. Το εννοώ αυτό. Και τούτο για το εξής λόγο. Διότι δεν κατάλαβα ή μάλλον προσπάθησα να καταλάβω γιατί η Νέα Δημοκρατία καταψηφίζει το νομοσχέδιο. Περίμενα εναγωνίως την αγόρευση του κ. Σαλαγκούδη να μας εξηγήσει γιατί καταψηφίζει η Νέα Δημοκρατία το νομοσχέδιο, διότι ο εισηγητής της Πλειοψηφίας εμμέσως πλην σαφώς νομίζω ότι δέχεται το νομοσχέδιο. Σας αναγγινώσκω, κύριε Πρόεδρε, την κατάληξη του εισηγητή της Πλειοψηφίας στην επιτροπή, του κ. Παναγιωτόπουλου.

ΔΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ: Της Μειοψηφίας ο εισηγητής.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Με συγχωρείτε, της Μειοψηφίας.

ΔΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ: Προβλέπετε τα μελλούμενα φαίνεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Lapsus linguae.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Αυτό το λέτε πάρα πολλά χρόνια.

Λέγει, λοιπόν, ο εισηγητής της Μειοψηφίας ο κ. Παναγιωτόπουλος. «Υπάρχουν κάποια άρθρα του νομοσχεδίου με τα οποία συμφωνούμε και κάποια άλλα για τα οποία καλούμε την Κυβέρνηση να κάνει πιο τολμηρά βήματα».

Ερώτηση: Μ' αυτήν τη διατύπωση που είναι η κατάληξη -μάλιστα στη συνέχεια λέγει «κατόπιν αυτού καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο»- μ' αυτήν την τοποθέτηση δικαιούται η Νέα Δημοκρατία να λέγει ότι καταψηφίζει το νομοσχέδιο; Δικαιούται να το λέει μ' αυτήν την κατάληξη όταν...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Είπαμε και άλλα προηγούμενα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Σας παρακαλώ, κύριε Παναγιωτόπουλε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Παναγιωτόπουλε και εγώ σας παρακαλώ διότι δεν σας διέκοψε κανένας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Να μη διαστρέφει, κύριε Πρόεδρε, τις θέσεις της Αντιπολίτευσης με δικά του επιχειρήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα απαντήσετε

στη δευτερολογία σας, κύριε Παναγιωτόπουλε.

Συνεχίστε, κύριε Ακριβάκη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Είπε, λοιπόν, ο κ. Παναγιωτόπουλος ότι στη συζήτηση επί των άρθρων θα μας αποκαλύψει η Νέα Δημοκρατία γιατί...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν μπορείτε να διαστρέψετε τις θέσεις μας και όταν γίνεται αυτό θα παίρνετε απαντήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Παναγιωτόπουλε. Δεν μπορείτε να διακόπτετε. Πρέπει να ξέρετε ότι στη Βουλή ο διάλογος έχει ορισμένους κανόνες. Δεν παίρνουμε το λόγο όποτε θέλουμε εμείς.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα σας παρακαλέσω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Παναγιωτόπουλε, δεν σας έδωσα το λόγο. Δεν μπορείτε να μιλήσετε και θα παρακαλέσω να μην καταγράφεται στα Πρακτικά καμία διακοπή του κ. Παναγιωτόπουλου.

Συνεχίστε, κύριε Ακριβάκη.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν έχετε το λόγο κύριε Παναγιωτόπουλε, και επαναλαμβάνω ότι δεν καταγράφεται καμία διακοπή σας.

Συνεχίστε, κύριε Ακριβάκη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Δεν αντιλαμβάνομαι από τον εκνευρισμό που επικρατεί. Εγώ προσπαθώ να απαντήσω σε κάποια θέματα που έθιξε ο εισηγητής και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας. Όλοι εδώ μέσα στην Αίθουσα είμαστε, καθένας θα κάνει τις κρίσεις του.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Υπάρχουν τα Πρακτικά. Κι εγώ σας διάβασα αντίγραφο από το Πρακτικό που είναι η τελευταία σας λέξη στην επιτροπή.

Και λέω, λοιπόν, μ' αυτήν τη φράση, δεν δικαιούστε να λέτε ότι καταψηφίζετε το νομοσχέδιο. Βεβαίως είπατε ότι στα άρθρα θα πείτε γιατί καταψηφίζετε το νομοσχέδιο, πράγμα το οποίο δεν το είπατε όμως ούτε στην επιτροπή. Γιατί καταψηφίζετε το νομοσχέδιο, αυτό είναι το θέμα. Και περίμενα τώρα από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο κ. Σαλαγκούδη να είναι αν θέλετε πιο αναλυτικός και να αναλύσει τα επιχειρήματα. Και είδα ότι είναι αντιφατικός με τον ίδιο τον εισηγητή της Μειοψηφίας. Διότι ο κ. Παναγιωτόπουλος είπε ότι κάποια άρθρα είναι καλά, τα άλλα θέλουν περισσότερο τολμηρά δείγματα ενώ ο κ. Σαλαγκούδης απέρριψε τελείως το νομοσχέδιο. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Δεύτερο θέμα. Νομίζω ότι στο μεγαλύτερο μέρος...

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Φωνάξετε, δεν ενοχλούμαι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ μη διακόπτετε. Θα τον κάνετε να χάσει το στοιχείο ότι θα μπορούσε να τελειώσει σε πέντε λεπτά. Τώρα δεν μπορώ να υπολογίσω κι εγώ το χρόνο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Δεν ενοχλούμαι. Εγώ δεν διακόπτω κανέναν και ούτε ενοχλούμαι όταν με διακόπτουν. Το ξέρετε αυτό.

Λοιπόν, ασχολήθηκαν με πολλά θέματα εκτός του νομοσχεδίου. Μίλησαν για το σεισμό του 1981 ότι η Κυβέρνηση δεν έχει κάνει αυτά που έπρεπε να κάνει για το νέφος, για τις πλημμύρες τις χθεσινές κλπ. Και πολύ λίγα θα έλεγα είπαν για το νομοσχέδιο.

Είπα από την αρχή θα κάνω μια παρέμβαση δύο λεπτών. Πέρασα τα πέντε λεπτά και ο λόγος είναι ότι πραγματικά δεν έχω να απαντήσω διότι δεν απήντησαν γιατί δεν ψηφίζουν το νομοσχέδιο αυτό οι της Νέας Δημοκρατίας.

Δεν έχω τίποτε άλλο να πω, κύριε Πρόεδρε.

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

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε άκουσα με προσοχή την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού κι έχω να πω το εξής. Είχα πολύ καιρό στο Κοινοβούλιο να ακούσω τόσο ακραία αντιστροφή της πραγματικότητας.

Δηλαδή τι είπε ο κύριος Υπουργός; Ότι το ΠΑΣΟΚ κατάφερε

να εξαφανίσει το νέφος και ότι μειώθηκαν σημαντικά οι ρύποι από τις βιομηχανίες. Αν είναι έτσι ότι εξαφανίστηκε το νέφος, δεν ξέρω γιατί δεν το χρησιμοποίησε σαν βασικό προεκλογικό επιχείρημα το ΠΑΣΟΚ, να βγει στην Αττική και στην Ελλάδα και να πει «να εγώ εξαφάνισα το νέφος».

Τώρα εάν θέλουμε να μιλήσουμε σύμφωνα με την πραγματικότητα, θα πρέπει να δούμε γιατί το ΠΑΣΟΚ αλλάζει το νομοθετικό πλαίσιο και καταργεί το π.δ. 84/84. Πρέπει να σημειώσω όμως πριν μπω στα συγκεκριμένα ζητήματα ότι και το ΠΑΣΟΚ και η Νέα Δημοκρατία δεν έχουν βεβαρημένο μητρώο όσον αφορά το περιβάλλον. Από κοινού ψήφισαν το άρθρο 24, παρά τις καθολικές αντιδράσεις και περιβαλλοντικών και άλλων κοινωνικών οργανώσεων. Δεν θα μείνει χώρος στην Αττική με πρόσχημα ότι χρειαζόμαστε τους χώρους για την Ολυμπιάδα. Δίνετε στους επιχειρηματίες προς εκμετάλλευση όλο τον αιγιαλό της Αττικής και θα πάρουν σειρά και άλλοι αιγιαλοί σε άλλες περιοχές. Αλλά πέρα από αυτά υπάρχει το ζήτημα, πως αντιμετωπίζεται το ζήτημα της ανάπτυξης. Πολλά ακούμε περί αειφόρου ή βιώσιμης ανάπτυξης αλλά αυτά είναι παραπλανητικά, γι' αυτούς που δεν καταλαβαίνουν.

Έχετε βασικό στόχο και δεν το κρύβετε, την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας και προσπαθείτε να πετύχετε την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής βιομηχανίας πρώτον με τη μείωση του εργατικού κόστους.

Γι' αυτό και ανατρέπεται τις εργασιακές σχέσεις, γι' αυτό και χαμηλώνουν τα μεροκάματα, γι' αυτό και χτυπιούνται οι συλλογικές συμβάσεις, γι' αυτό γίνεται ελαστικός χρόνος εργασίας.

Δεύτερον, με το να δίνετε νέα προνόμια στους βιομηχάνους. Ποια είναι τα προνόμια; Άμεσα. Οι υποσχέσεις, η συνεχής μείωση των φόρων, της φορολογίας των ανωνύμων εταιρειών. Και θα πάτε και για νέα φορολογική μείωση. Στο 30% θα το φτάσετε, λέει ο κ. Χριστοδουλάκης.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Οι Κύπριοι το κατέβασαν στο 10%.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Τι έκαναν; Ποιοι έκαναν;

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Οι Κύπριοι το κατέβασαν στο 10%.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Ναι, βεβαίως. Κυβερνάει στην Κύπρο αδελφό κόμμα με το κόμμα της Δεξιάς. Ας μας πείτε εσείς που εκπροσωπείτε την φιλελεύθερη άποψη ότι θα πάμε στο 0%. Είμαστε εντελώς αντίθετοι.

Μειώσατε επίσης ως ΠΑΣΟΚ τις εισφορές και πάτε να μειώσετε ακόμη παραπέρα τις ασφαλιστικές εισφορές. Ότι έχει σχέση με τον εργάτη ή ό,τι έχει σχέση μ' αυτά που εισπράττει το κράτος από το βιομήχανο, πάτε στην κατεύθυνση της αύξησης των κερδών. Αυτό είναι η ανταγωνιστικότητα. Αυτό είναι η λεγόμενη βιώσιμη ανάπτυξη. Δεν πρόκειται περί βιώσιμης ή αειφόρου ανάπτυξης. Πρόκειται για αύξηση των κερδών του μεγάλου κεφαλαίου στη χώρα μας και υπηρετείτε πιστά, όπως και η Νέα Δημοκρατία, αυτήν την πολιτική. Γι' αυτό και υπάρχουν αυτά τα ερωτηματικά σε σχέση με τις τοποθετήσεις της Νέας Δημοκρατίας. Γιατί λέει μιν, αλλά δεν ξεφεύγει από τη βασική κατεύθυνση της μεγαλύτερης κερδοφορίας των επιχειρήσεων.

Έρχομαι τώρα στις καθ' εαυτό παρατηρήσεις του νομοσχεδίου: Το 84/1984 δεν ήταν αυτό που χρειαζόταν. Εμείς κάναμε κριτική για το προεδρικό διάταγμα 84/1984. Και αφορούσε μόνο στους ατμοσφαιρικούς ρύπους. Υπάρχουν κι άλλοι ρύποι, υπάρχουν κι άλλες πλευρές προστασίας του περιβάλλοντος, όπως ανέφερε ο εισηγητής μας. Αλλά έστω κι αυτή η περιορισμένη προστασία με το 84/1984 δεν εφαρμόστηκε ποτέ.

Αυτή είναι η αλήθεια. Παραβιάστηκε είτε άμεσα, με συνεννοχή δηλαδή των κρατικών λειτουργιών –το πράσινο φως έδινε το αρμόδιο Υπουργείο– είτε με την ανοχή και τις παραβιάσεις και εκ των υστέρων νομιμοποιήσεις. Αυτή είναι η πρακτική που εφαρμόστηκε με όλο το νομοθετικό καθεστώς που υπήρχε για χρόνια, είκοσι χρόνια, και παλαιότερα με τη Νέα Δημοκρατία. Γι' αυτό έφτασε η Αττική στο επίπεδο που είναι σήμερα.

Επίσης, δεν έγιναν ποτέ τα απαραίτητα πάρκα και οι απαραίτητες βιομηχανικές και βιοτεχνικές ζώνες κλπ., οπότε η μετεγκατάσταση πού να γίνει; Ήσασταν υποχρεωμένοι να κάνετε δεκάδες, σαράντα περίπου, και φτιάξατε δύο ή τρεις. Δεν χρησιμοποιήθηκαν ποτέ, δεν λειτούργησαν ποτέ οι όποιοι μηχανισμοί ελέγχου. Έμπαιναν και κάποια χρονικά περιθώρια για μετε-

γκαταστάσεις, για συμμόρφωση των βιομηχανιών από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Δεν εφαρμόστηκαν ποτέ. Δεν υπήρξαν κυρώσεις.

Αυτά, για όποιους γνωρίζουν τα ζητήματα, είναι γεγονότα. Έρχεστε, λοιπόν, και λέτε ότι δεν επαρκούσε το προεδρικό διάταγμα 84/1984, έφαγε τα ψωμιά του, εξάντλησε την προστασία του στο περιβάλλον και θέλουμε μια άλλη νομοθετική ρύθμιση για να συνεχιστεί και να βοηθηθεί ακόμη περισσότερο το περιβάλλον και ταυτόχρονα η ανάπτυξη. Και επικαλείστε μάλιστα και το επιχείρημα ότι δεν επιτρεπόταν με το 84/1984 ο εκσυγχρονισμός. Στο άρθρο 5, αν το ανατρέξετε, θα δείτε ότι επιτρεπόταν υπό προϋποθέσεις ο εκσυγχρονισμός. Και τώρα βάζετε προϋποθέσεις. Και τότε υπήρχαν προϋποθέσεις.

Τι γίνεται τώρα με το νομοσχέδιο; Πρώτον, επιτρέπεται για τις βιομηχανίες χαμηλής όχλησης εντός της γενικής κατοικίας να αυξήσουν μέσα σε εννιά χρόνια τρεις φορές τη δύναμη, την ισχύ τους. Ένα το κρατούμενο. Να φθάσει, δηλαδή, εβδομήντα πέντε. Αν κάνουμε αναγωγή, είναι διπλασιασμός της ισχύος στην ουσία.

Δεύτερον, οι βιομηχανίες της μέσης όχλησης να αυξήσουν την ισχύ τους κατά 50% εφόσον πάνε και λειτουργήσουν στις βιομηχανικές περιοχές και στα πάρκα. Αφού δεν υπάρχουν πάρκα όμως πού θα γίνουν αυτά;

Τρίτον, να ιδρυθούν βιομηχανίες ισχύος μέχρι εκατόν πενήντα κιλοβατώρας στις βιομηχανικές περιοχές και ζώνες.

Τέταρτον, να ιδρυθούν αποθήκες που θα έχουν έκταση χίλια πεντακόσια στρέμματα, να μπορούν να αποθηκεύουν μέχρι και υγραέρια και βιομηχανικά αέρια εντός της γενικής κατοικίας και στα βιομηχανικά πάρκα και ζώνες θα μπορούν τέτοιες αποθήκες να έχουν όχι μόνο καύσιμα, αλλά μέχρι και τοξικές ουσίες. Αυτές είναι οι ρυθμίσεις.

Άρα, πολλά γίνονται. Και μεγέθυνση των επιχειρήσεων, μεγαλύτερη παραγωγή και επέκτασή τους ουσιαστικά και καινούργιες βιομηχανίες και καινούριες αποθήκες και στη γενική κατοικία και στις βιομηχανικές ζώνες.

Ερώτημα πρώτο: Αφού δεν φτιάξατε τόσα χρόνια τις σαράντα ζώνες και βιομηχανικά πάρκα, γιατί να πιστέψουμε ότι θα τα φτιάξετε σήμερα; Άρα, ό,τι θα γίνει, η οποιαδήποτε αύξηση της ιπποδύναμης δεν θα συνδέεται με μετεγκατάσταση. Θα έχουμε πάλι τις ίδιες παρανομίες.

Ερώτημα δεύτερο: Εντός της γενικής κατοικίας ποιος μας λέει ότι θα γίνουν οι μελέτες και ότι θα εφαρμοστούν αυτές οι μελέτες; Βάζετε βέβαια στο νόμο, όπως και στο 84/84, ορισμένες προϋποθέσεις. Θα αυξηθεί η ιπποδύναμη, αλλά με την προϋπόθεση ότι θα υπάρξουν περιβαλλοντικές μελέτες και εξασφάλιση ότι δεν θα αυξηθούν οι ρύποι. Αυτό υπήρχε πάντα. Εάν είναι δυνατόν να μην το βάζατε αυτό. Όταν όμως δεν το εφαρμόσατε επί δεκαετίες, ποιος μας λέει ότι θα το εφαρμόσετε σήμερα; Αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα. Από διακηρύξεις έχουμε ακούσει.

Έχουμε, λοιπόν, ξανά μια διακήρυξη, που λέει ότι θα προστατεύσετε το περιβάλλον, αλλά ουσιαστικά ανοίγετε ένα παράθυρο για περισσότερες βιομηχανίες, για πιο ισχυρές βιομηχανίες, για μεγαλύτερη ρύπανση. Αυτό είναι το παράθυρο που ανοίγετε με αυτό το νομοσχέδιο κατ' απαίτηση του μεγάλου κεφαλαίου, του Λάτση για την ΠΕΤΡΟΛΑ, αυτών που θέλουν να κάνουν μονάδες παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και μία σειρά άλλοι μεγάλοι ή και μικρότεροι, που έχουν συμφέρον να επενδύσουν στην Αττική και όχι να πάνε στην επαρχία, γιατί εκεί πέρα έχουν μεγαλύτερο κόστος, μεταφορά κλπ. Αυτή είναι η ουσία του ζητήματος.

Εμείς έχουμε άλλη λογική, έχουμε και συγκεκριμένες προτάσεις.

Πρώτον, είμαστε υπέρ της απαγόρευσης οποιασδήποτε νέας επιβάρυνσης, είτε στη βιομηχανία είτε σε αποθήκες είτε στη βιοτεχνία. Μόνο με υψηλής τεχνολογίας επιχειρήσεις θα μπορούσαμε να συνεννοηθούμε και να πούμε ότι δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον και επιτρέπονται εντός της Αττικής.

Δεύτερον, υποχρεωτική μετεγκατάσταση των επιχειρήσεων που έχουν μέση όχληση. Να πάνε στα βιομηχανικά πάρκα.

Αλλά το πρώτο είναι να μας πείτε, κύριε Υπουργέ, σε πόσο χρονικό διάστημα θα γίνουν τα σαράντα πάρκα και οι ζώνες,

ποιος είναι ο προϋπολογισμός, τι εντάσσεται στον προσεχή προϋπολογισμό αυτόν το χρόνο, χρονοδιάγραμμα και οι πόροι, ότι θα γίνουν τα πάρκα αυτά. Έτσι λύνονται αυτά τα ζητήματα, για να πειστούμε κι εμείς ότι κάνετε μία προσπάθεια, ότι κάνετε μια καινούρια προσπάθεια, ότι βγάλατε συμπεράσματα από το παρελθόν και πάτε να διορθώσετε την πολιτική σας.

Υποστηρίζουμε να υπάρχουν κίνητρα στους μικρομεσαίους για εκσυγχρονισμό και για αντιρρυπαντική τεχνολογία. Είμαστε υπέρ της ήπιας πρωτοδότησης για τη χρήση φυσικού αερίου. Και, τέλος, να υπάρξουν πραγματικά μηχανισμοί ελέγχου, που να λειτουργούν αποτελεσματικά, με συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ίσως και άλλων κοινωνικών φορέων, για να μπορεί να υπάρχει κάποιος κοινωνικός έλεγχος. Μιλάμε για τους ελεγκτικούς μηχανισμούς.

Αυτές είναι οι δικές μας προτάσεις, αυτή είναι η ριζική μας διαφωνία. Η διαφωνία μας συνοψίζεται στο ότι ευνοείται το μεγάλο κεφάλαιο και επιβαρύνεται ακόμα περισσότερο το περιβάλλον στην Αττική, γι' αυτό και δεν είναι δυνατόν να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Παναγιωτόπουλος έχει ζητήσει το λόγο επί προσωπικού.

Ορίστε, έχετε το λόγο για ένα λεπτό, να μας πείτε σε τι συνίσταται το προσωπικό σας θέμα, κύριε Παναγιωτόπουλε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Ακριβάκης αναφερόμενος στο πρόσωπό μου, διέστρεψε κατά τρόπο κραυγαλέο τόσο τα όσα είπα στην Αίθουσα στην Ολομέλεια της Βουλής όσο και στα όσα είπα στην αρμόδια επιτροπή.

Θυμίζω, για όσους συναδέλφους συμμετείχαν, ότι στην αρμόδια επιτροπή αισθάνθηκε την ανάγκη ο τότε Υπουργός Ανάπτυξης κ. Χριστοδουλάκης να επιτεθεί προσωπικά σε μένα για να καλύψει τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ κ. Λαλιώτη για τις βαρύτατες ευθύνες που του καταλογίσαμε ως Νέα Δημοκρατία για το γεγονός ότι όλες οι υποδομές που είχε υποσχεθεί από το 1994 στα πλαίσια του «ΑΤΤΙΚΗ SOS» μέχρι το 2000, «βρίσκονται στον αέρα» και δεν έχουν γίνει. Οι περίφημες υποδομές βιομηχανικών πάρκων και βιοτεχνικών πάρκων στην Αττική είναι η ιδεατή ψηφιακή πραγματικότητα μακέτας από αυτές που συνηθίζει ο κ. Λαλιώτης, σημειωνός γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του ΠΑΣΟΚ. Δεν δικαιούται, λοιπόν, ο κ. Ακριβάκης, ενδείξι επιχειρημάτων και θέσεων, να διαστρεβλώνει θέσεις και επιχειρήματα δικά μας, που διατυπώθηκαν στη Βουλή και στην Ολομέλεια και στην αρμόδια επιτροπή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Μη δημιουργείτε άλλα προσωπικά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Εάν δεν τα κατάλαβε, αν έχει πρόβλημα πρόσληψης και κατανόησης, να μας το πει να το καταλάβουμε ή να περιοριστεί σε διπλή ανάγνωση των Πρακτικών. Η στρεψοδικία δεν κάνει καλό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Νάκος. Απών.

Ο κ. Χουρμουζιάδης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΡΜΟΥΖΙΑΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αν το νομοσχέδιο που συζητάμε είχε απλώς τον τίτλο «για την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», όπως συνήθως συμπληρώνονται οι τίτλοι των νομοσχεδίων, νομίζω ότι η τοποθέτηση και του ειδικού μας αγορητή και του Κοινοβουλευτικού μας Εκπροσώπου θα έχει καλύψει ένα σύνολο παρατηρήσεων που πρέπει να γίνουν γι' αυτό το νομοσχέδιο.

Αλλά μπροστά στην ανάπτυξη υπάρχει αυτός ο εφιαλτικός χώρος από την άποψη της δυσκολίας να ερμηνεύσει κανείς το «αιεφόρος» ή «βιώσιμος». Επομένως παράγεται απ' αυτήν τη σύνθεση του επιθέτου και του ουσιαστικού μια κατηγορία που ήδη από το 19ο αιώνα, κύριε Υπουργέ, προσπάθησαν να την αναπτύξουν, να την εξηγήσουν και επομένως να την επενδύσουν σε πολιτικές και σε πραγματοποιήσεις.

Κύριε Υπουργέ, χρησιμοποιήσατε την έκφραση ότι αυτή η ανάπτυξη η αιεφόρος ή η βιώσιμη δεν αφορά τις σύγχρονες γενιές αλλά και τις γενιές που θα ακολουθήσουν. Άρα μέσα από μια τέτοια προσπάθεια να αποκτήσουμε μια βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει ότι προσπαθούμε να εξασφαλίσουμε ένα μέλλον βιώ-

σιμο για τις άλλες γενιές. Ακριβώς απ' αυτήν την ομολογία, την παραδοχή σας, κύριε Υπουργέ, δείχνετε το πόσο σοβαρό είναι αυτό το νομοσχέδιο. Άρα θα έπρεπε με συγκεκριμένα άρθρα το νομοσχέδιο αυτό να αντιμετωπίσει αυτό που λέμε ή προσπαθούμε να χαρακτηρίσουμε ως βιώσιμη ανάπτυξη, ως μια ιστορική κατηγορία, μια κατηγορία δηλαδή με συνέχεια και όχι με λύσεις ή με αντιμετωπίσεις που περιορίζονται μόνο στο σήμερα μέσα από την υποστήριξη των επιχειρήσεων και μάλιστα της κερδοφορίας αυτών των επιχειρήσεων.

Ενώ το νομοσχέδιο θα έπρεπε έτσι να αντιμετωπίσει την αιεφόρο ανάπτυξη αναφέρεται σε τρεις πόρους. Ο ένας είναι ο οικονομικός, ο άλλος ο περιβαλλοντικός και ο άλλος ο κοινωνικός. Θα έλεγα όμως ότι μόνο ο οικονομικός πόρος διατυπώνεται και αντιμετωπίζεται πάρα πολύ συγκεκριμένα μέσα από τις δυνατότητες και τα προνόμια που δίνονται στις επιχειρήσεις επομένως στα μεγάλα κεφάλαια που δρουν μέσα στη χώρα μας, ενώ οι δυο άλλοι πόροι και ο περιβαλλοντικός και ο κοινωνικός δεν αναλύονται.

Απλώς τελικά περιγράφονται, θα έλεγε κανείς και μέχρι ενός σημείου με έναν αφηρημένο υπομνηματισμό. Μιλώντας για το περιβάλλον δεν προσδιορίζουμε τι μπορεί να αποτελεί περιβάλλον ιδιαίτερα μέσα στο λεκανοπέδιο της Αττικής, που έχει πάρει το χαρακτήρα του από ό,τι τελικά δεν συνέβη ενώ έπρεπε να συμβεί, από τις πολιτικές που ασκήθηκαν γενικά για την ανάπτυξη αυτού του χώρου.

Ούτε το τι σημαίνει κοινωνικός πόρος δεν περιγράφεται. Διαβάζοντας πολύ προσεκτικά το νομοσχέδιο τελικά δεν μπόρεσα να εντοπίσω μια αναλυτική προσέγγιση του όρου «κοινωνικός πόρος» που συνθέτει, στοιχειοθετεί το σύνολο μιας αιεφόρου ανάπτυξης. Επομένως δεν αντιμετωπίζεται η αιεφόρος ανάπτυξη ως μια υποχρέωση ιστορικού χαρακτήρα, δηλαδή μια υποχρέωση τελικά της Κυβέρνησης που ασκεί αυτήν τη στιγμή τις πολιτικές της με προοπτική να εξασφαλιστεί το μέλλον, ένα βιώσιμο και αιεφόρο μέλλον για τις επόμενες γενιές.

Σ' αυτό το σημείο θα ήθελα να αναφερθώ στη σύγχρονη βιβλιογραφία, η οποία θεωρεί άλλους τρεις συγκεκριμένους πόρους ως βασικό στοιχείο μιας βιώσιμης ανάπτυξης: τον οικονομικό, τον περιβαλλοντικό και τον πολιτιστικό πόρο.

Βέβαια μιλώντας κανείς για τον πολιτισμό που θα μπορούσε να προικοδοτήσει μια αιεφόρο ανάπτυξη για το μέλλον -με την ιστορική της διάσταση μια τέτοια ανάπτυξη- πρέπει να πούμε ότι είναι ένας πολιτισμός τον οποίο πρέπει να τον αντιλαμβανόμαστε πολύ γενικά, όχι ως ένα σύνολο καλλιτεχνικών εκδηλώσεων, όχι ως ένα σύνολο πολιτισμικών τελικά εκδηλώσεων, αλλά ως ένα σύστημα που τελικά μέσα του εντάσσονται όλα εκείνα τα στοιχεία που συνδέουν τον άνθρωπο με την ανεπτυγμένη κοινωνία, άρα εξασφαλίζουν στον άνθρωπο την αιεφόρο του ανάπτυξη.

Σήμερα αν κανείς σταθεί λίγο προσεκτικά στη σχετική βιβλιογραφία και μάλιστα σε επιστήμες που συναποτελούν τη θεωρία της αιεφόρου ανάπτυξης, όπως είναι η κοινωνιολογία, η ψυχολογία, η ανθρωπολογία, η υπολογιστική τεχνολογία, θα δει τελικά ότι αυτό που αποδέχεται η διεθνής επιστήμη, όσον αφορά την αιεφόρο ανάπτυξη, είναι ότι δεν πρέπει να εξασφαλίζεται στο σύγχρονο εργαζόμενο άνθρωπο μόνο η πρόσβαση στις βασικές, ας το πω έτσι, αξίες της ζωής μας, όπως είναι η στέγη, η τροφή, η υγεία, αλλά ταυτόχρονα και σε μερικές άλλες αξίες, οι οποίες πολλές φορές και εδώ μέσα ακόμη αναπτύσσονται με πολύ αόριστο τρόπο. Για παράδειγμα, η περίφημη πολιτική ελευθερία συνιστά ένα στοιχείο του πολιτισμού, κύριε Πρόεδρε. Η πολιτική συμμετοχή του εργαζόμενου λαού συνιστά ένα στοιχείο του πολιτισμού. Η πρόσβαση στην παιδεία συνιστά ένα στοιχείο του πολιτισμού.

Εάν λοιπόν φανταστούμε μια κοινωνία με ανθρώπους οι οποίοι έχουν πρόσβαση σε όλα αυτά τα αγαθά του πολιτισμού, της πολιτικής ελευθερίας, όχι μόνο τελικά θα επαληθεύεται η κυριαρχία ενός λαού, αλλά ταυτόχρονα θα δίνεται η δυνατότητα -αν η Κυβέρνηση το θέλει αυτό σε ένα τέτοιο νομοσχέδιο βιώσιμης ανάπτυξης- να εξασφαλίζονται στον εργαζόμενο άνθρωπο τα προνόμια μιας αιεφόρου ανάπτυξης.

Δυστυχώς, όμως, δεν είδα ένα συγκεκριμένο άρθρο μέσα σ'

αυτό το νομοσχέδιο να αναφέρεται και σ' αυτές τις αφηρημένες κατηγορίες. Αφηρημένες όχι γιατί έτσι είναι αυτές καθ' αυτές, αλλά γιατί έτσι τελικά υπαινικτικά εντοπίζονται μέσα στο νομοσχέδιο. Και αναφέρομαι στην κοινωνική ανάπτυξη του ανθρώπου, στην πολιτισμική ανάπτυξη και στη δυνατότητά του να συμμετέχει και πολιτικά και πολιτισμικά και κοινωνικά σ' αυτό που προσπαθεί το νομοσχέδιο και δεν το καταφέρνει να συμβάλει, μέσα σε μια ανάπτυξη των επιχειρήσεων.

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι εάν κανείς λάβει όλα αυτά υπόψη του, τι ακριβώς μπορεί να σημαίνει αειφόρος ανάπτυξη, μέσα σε αυτήν την κοινωνία η οποία τελικά αποτελεί υποκείμενο μιας αειφόρου και βιώσιμης ανάπτυξης, τότε θα μπορούσε να πει ότι κατά την άποψη, όχι μονάχα ενός Βουλευτή, που κάνει κάποιες παρατηρήσεις, αλλά μιας διεθνούς επιστημονικής βιβλιογραφίας, τρεις έπρεπε να είναι οι βασικοί πόροι αυτού του νομοσχεδίου. Ο πρώτος είναι ο οικονομικός, όχι όμως μέσα από μια νεοφιλελεύθερη αντίληψη, η οποία τελικά διαπερνά όλο το νομοσχέδιο. Ο δεύτερος πόρος να είναι ο περιβαλλοντικός, αφού όμως προηγουμένως προσδιορισθεί και οριστεί τι ακριβώς σημαίνει περιβάλλον. Ο τρίτος πόρος έπρεπε να είναι ο πολιτισμός, όχι όμως με αυτήν την ψευδή αντίληψη του τι σημαίνει πολιτισμός και πώς τελικά υποστηρίζεται, αλλά ένας πολιτισμός που αποτελεί ένα σύνθετο σύστημα μέσα στο οποίο ο άνθρωπος μπορεί να ζήσει πραγματικά και να απολαμβάνει τις συνθήκες μιας βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΔΙΟΥΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, η σημασία του περιβάλλοντος που αναδύεται σήμερα στην παγκόσμια συνείδηση, προσλαμβάνει τη διάσταση που του αξίζει ιστορικά, γιατί περιβάλλον είναι ο ένας από τους δύο όρους της ζωής. Ο δεύτερος όρος είναι ο οργανισμός. Αυτά τα δύο συνιστούν το φαινόμενο της ζωής. Είναι άρρηκτα συνδεδεμένο το περιβάλλον με την ύπαρξή μας, όθεν προκύπτει η ανάγκη της καταβολής κάθε προσπάθειας να εναρμονίσουμε την προστασία του μέσα στο μηδέν άγαν, μέσα στην ισορροπημένη σύζευξη, με τους λοιπούς παράγοντες που συνιστούν επίσης ένα σπουδαίο όρο ζωής, όπως είναι η οικονομία, η κοινωνική αντίληψη, η αλληλεγγύη, η αισθητική απαίτηση της ζωής, οι απαιτήσεις του πολιτισμού κλπ.

Επαναλαμβάνω ότι εδώ, από τον ιερό χώρο που λέγεται Ελλάδα –δεν είναι εθνικισμός αυτό, δικαιούμαστε, κύριε Υπουργέ, και εμείς να είμαστε περήφανοι για την πατρίδα μας, όπως το δικαιούται όλος ο κόσμος για τη δική του πατρίδα– αναπήδησε το αρχαίο ελληνικό πνεύμα, που κάλυψε όλα τα πράγματα. Σε ξένα βιβλία που είχα την τύχη να διαβάσω στην πανεπιστημιακή μου θητεία σε ένα ποσοστό –να μην είμαι απόλυτος– 80%, 90% μεγάλοι στοχαστές της σύγχρονης πνευματικής οικουμενικής ζωής αναφέρονται στο αρχαίο ελληνικό πνεύμα.

Τόνισε, λοιπόν, και μεταξύ των άλλων το πνεύμα την αξία του μέτρου. Μέτρο στην κριτική, μέτρο στην Αντιπολίτευση, μέτρο στην αποτίμηση των πραγμάτων με την απλή ταπεινότητα ότι σαν προϊόντα οι πράξεις μας, ημών, των ανθρώπων, έχουν την ανεπάρκειά τους, τα ελαττώματά τους κλπ. Εκείνο που πάντοτε έχει αξία είναι η καλή προαίρεση, είναι τα κίνητρα που κατευθύνουν τις ανθρώπινες πράξεις.

Εδώ δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι το βαθύτερο πνεύμα του νομοσχεδίου ερείδεται και αναδύεται, πρώτον, από τη μέχρι τώρα συσσωρευθείσα εμπειρία γύρω από τα θέματα του περιβάλλοντος, γύρω από τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης. Δεύτερον, από το ισχύον μέχρι σήμερα θεσμικό πλαίσιο. Ποιο; Των προσπάθειών που γίνανε για να στηρίξουν αυτή την αντίληψη. Το π.δ. 791/1981 και το αντίστοιχο 84/1984 έβαλαν ένα ευρύτερο πλαίσιο, ερέθισαν ευθύνες, καλλιέργησε πνεύμα, προώθησε αντίληψη.

Πρέπει όμως να δεχθούμε ότι η εφαρμογή των νόμων στην πατρίδα μας δυστυχώς είναι ένα πελώριο θέμα, όσον αφορά την ακριβή εφαρμογή τους. Η εμπειρία το θεσμικό πλαίσιο, η ανάδυση της συνείδησης για το περιβάλλον παγκοσμίως, οι εκπεμπόμενες κατευθύνσεις από το Άμστερνταμ, από το Κάρ-

ντιφ του Ιουνίου του 1998, οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η γενική κατεύθυνση προστασίας του περιβάλλοντος για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής συνιστούν τα δεδομένα με τα οποία αντιμετωπίζεται το πρόβλημα. Χωρίς αξιολόγηση αυτών των δεδομένων, όπως ισχύει στα μαθηματικά και στη γεωμετρία δεν μπορούμε να αποτιμήσουμε το περιεχόμενο του νομοσχεδίου.

Έχουμε λοιπόν τη διάπλαση μιας νέας θεσμικής ρύθμισης που θέτει αρχές, έχει συγκεκριμένους στόχους και καθορίζει πλαίσια ευθυνών. Έρχεται να επιδιώξει αρθροιστικά τη βελτίωση των περιβαλλοντικών όρων στην Αττική, που είναι επιβαρυνόμενη παρά τα μέτρα που έχουν ληφθεί από όλες τις κυβερνήσεις. Βέβαια όλες οι κυβερνήσεις προσπάθησαν αλλά εμείς με την ευμενότητα του ελληνικού λαού βρισκόμαστε στην κυβέρνηση επί είκοσι χρόνια. Είναι λοιπόν φυσικό σ' αυτά τα χρόνια το μέγεθος της προσπάθειάς μας να είναι μεγαλύτερο. Έτσι λοιπόν με αυτήν την ταπεινή αποτίμηση των πραγμάτων πρέπει να δεχθούμε κάποιες αλήθειες.

Η συνολική προσπάθεια για να καταλήξουμε σε αυτό το νομοσχέδιο πέρασε από διαδοχικές φάσεις. Το 1998 συγκροτήθηκε μια επιτροπή στο Υπουργείο Ανάπτυξης η οποία σε συνεργασία με διαφόρους φορείς κατέληξε σε κρίσιμα συμπεράσματα για πόρους, για στόχους, για αναγκαίες παρεμβάσεις κλπ. Οδηγήθηκε λοιπόν σε ένα προταθέν πλαίσιο. Μετά τις εκλογές του 2000 το ΥΠΕΧΩΔΕ συγκρότησε μια μικτή επιτροπή με το Υπουργείο Ανάπτυξης, η οποία χρησιμοποιώντας τις κατευθύνσεις των συμπερασμάτων της πρώτης επιτροπής συγκρότησε το σημερινό νομοσχέδιο.

Το νομοσχέδιο αυτό έχει συγκεκριμένους στόχους που αναφέρονται κυρίως μέχρι το άρθρο 16. Τα άρθρα αυτά ρυθμίζουν τους τρόπους με τους οποίους θα επιτευχθούν οι επιδιωκόμενοι στόχοι, δηλαδή ο εκσυγχρονισμός, η απαγόρευση ο περιορισμός των βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων που πρόκειται να δημιουργηθούν, μέσα σε χώρους άλφα, βήτα και γάμα ανάλογα με τις εκτιμήσεις, ανάλογα με τους όρους που προβλέπονται μέσα στο νομοσχέδιο σε σχέση με την ισχύ και την κατανάλωση.

Κεντρικό σημείο της κυβερνητικής πολιτικής είναι η βιώσιμη ανάπτυξη, η οποία πρέπει να ερείδεται σε τέσσερις συνιστώσες, που αποτελούν παράγοντες δημιουργίας ευθύνης και εναρμόνισης.

Είναι η περιβαλλοντική προστασία, η περιβαλλοντική βελτίωση των συνθηκών, είναι οι οικονομικοί λόγοι, είναι λόγοι θεσμικοί –τι θεσμικό πλαίσιο θα στηρίξει τον επιδιωκόμενο στόχο– και είναι πάντοτε παρών –έτσι οφείλουμε να τον θεωρούμε και να τον επιδιώκουμε– ο κοινωνικός παράγοντας, η ανάπτυξη της οφειλομένης αλληλεγγύης, η προστασία της κοινωνικής συνοχής.

Ο κοινωνικός παράγοντας εκφράζει και αποτελεί, ρυθμίζει και επιβάλλει όλες οι ρυθμίσεις που πηγάζουν από το Κοινοβούλιο να έχουν μέσα τους την ευαισθησία και το σεβασμό που οφείλουμε στο κεφάλαιο «κοινωνική αλληλεγγύη– προστασία της ανθρώπινης αξιοπρέπειας». Στο άρθρο 2 του Συντάγματός μας, στην παράγραφο 1, προσδιορίζεται η υπέρτατη αυτή μέριμνα του κράτους για προστασία της ανθρώπινης αξίας.

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

Έχουμε, δηλαδή, πέρα απ' την ανθρώπινη πλευρά, την εθνική ανάγκη και τη συνταγματική επιταγή για το σεβασμό στην ανθρώπινη αξία, το σεβασμό στην ανθρώπινη αξιοπρέπεια.

Και το κοινωνικό στοιχείο, καθώς στηρίζεται, όπως πρέπει να στηρίζεται, από όλους μας, οδηγεί στην κοινωνική συνοχή και εκφράζει την ευαισθησία του ανθρώπου για τον άνθρωπο, του υπεύθυνου κράτους για το λαό του. Αυτός λοιπόν ο κοινωνικός παράγοντας δεν θα μπορούσε να μην είναι συνιστώσα και του παρόντος νομοσχεδίου, της επιδιωκόμενης βελτίωσης, όπως αυτή περιγράφεται.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Τελειώστε, κύριε

συνάδελφε, γιατί είναι δεκατέσσερις ομιλητές εγγεγραμμένοι και ο Υπουργός. Θα πάμε μία ή ώρα. Χώρια οι δευτερολογίες.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Στο νομοσχέδιο αυτό διαρθρώνονται οι διατάξεις που καθιστούν το πλαίσιο μέσα απ' το οποίο θα πραγματωθεί ο επιδιωκόμενος σκοπός.

Ψηφίζω επί της αρχής το νομοσχέδιο.

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

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, το νομοσχέδιο αυτό είναι μία προσπάθεια για να επιτευχθεί κάποιου είδους ανάπτυξη στην περιοχή της Αττικής, που την περιγράφουμε ως αειφόρο ανάπτυξη. Είναι μία κατηγορία σκέψης, η οποία έχει παίξει ένα ρόλο ιδίως στην ευρωπαϊκή περιοχή του κόσμου τα τελευταία χρόνια και τελευταία την έχουμε και εμείς υιοθετήσει. Και βεβαίως είναι πολύ σημαντική η προσέγγιση αυτής της έννοιας μέσα από την εισήγηση του Υφυπουργού κ. Καλαφάτη, την οποία διάβασα στα πρακτικά της επιτροπής, στην οποία δεν έχω την τιμή να συμμετέχω.

Υπάρχει όμως ένα πρόβλημα. Ένα από τα στοιχεία της αειφόρου ανάπτυξης είναι και η εξασφάλιση απασχόλησης, διότι η απασχόληση εξασφαλίζει τις κοινωνικές αρμονίες, οι οποίες υποτίθεται ότι πρέπει να εξυπηρετούνται από την ανάπτυξη.

Βεβαίως ένα μεγάλο πρόβλημα της Αττικής είναι η ανεργία. Η Αττική έχει ανεργία υψηλότερη από το μέσο όρο της χώρας. Και επειδή εδώ κακώς ή καλώς συσσωρεύονται και διάφοροι πληθυσμοί που προέρχονται από διάφορες περιοχές του κόσμου, μετά τα τελευταία γεγονότα, αυτή η ανεργία αυξάνεται, διότι μέσα στα πλαίσια μιας παραγωγικής αναρχίας, που έχει διαπιστωθεί επανειλημμένα ως πρόβλημα της περιοχής, προτιμώνται ευκολότερες πηγές εργατικής δύναμης, ποιο διαθέσιμες ή χαμηλότερα αμειβόμενες και το ντόπιο εργατικό δυναμικό παραμελείται.

Αυτό είναι πράγματι για μας πολύ σημαντικό. Τουλάχιστον για μένα και για την παράταξη στην οποία ανήκω, υποθέτω ότι θα πρέπει να είναι πολύ σημαντικό.

Ένα άλλο στοιχείο βεβαίως είναι να επιτρέψει κανείς την κερδοφορία των επιχειρήσεων και την άνεση των βιομηχανικών στελεχών και των ιδιοκτητών των βιομηχανιών. Η Αττική εκβιομηχανίστηκε με τον τρόπο που εκβιομηχανίστηκε σε μεγάλο βαθμό διότι οι ιδιοκτήτες και τα στελέχη των επιχειρήσεων ήθελαν να ζουν στην Αθήνα και να έχουν τις επιχειρήσεις κοντά στον τόπο κατοικίας τους. Φοβούμαι ότι σε ό,τι αφορά την απασχόληση, το νομοσχέδιο αυτό δεν προσφέρει τίποτε απολύτως. Εξάλλου, παρ' όλη την προσπάθεια που έκανα να το διαβάσω λεπτομερώς, δεν διαπίστωσα κανένα μέτρο που να μας οδηγεί σ' ένα τέτοιο συμπέρασμα. Άρα μπορεί να προσφέρουν, μπορεί και να μην προσφέρουν οι εκσυγχρονισμένες εγκαταστάσεις απασχολήσεις. Καμιά φορά η εκσυγχρονισμένη εγκατάσταση κάνει περιττές ορισμένες θέσεις εργασίας. Μπορεί λοιπόν να οδηγήσει στην απασχόληση, μπορεί όμως να οδηγήσει και σε επίταση της ανεργίας. Τίποτα δεν υπάρχει σ' αυτό το νομοσχέδιο που να μας οδηγεί στο ένα ή στο άλλο συμπέρασμα. Το ένα είναι αυτό.

Τώρα σε ό,τι αφορά την προστασία του περιβάλλοντος. Είναι προφανές ότι το π.δ. 84/1984 και αν θέλετε και το προηγούμενο π.δ. 791/1981, τα οποία και τα δύο βασίζονταν κατά κάποιον τρόπο στον περιορισμό της ιπποδύναμης, δεν είχαν οδηγήσει στον περιορισμό της ρύπανσης. Υπάρχει αύξηση της ρύπανσης και θα διαφωνήσω με τον αγαπητό φίλο και παριστάμενο νέο Υπουργό Αναπτύξεως, τον οποίο και συγχαίρω για την ανάλυση των καθηκόντων του ενθέρμως. Μείωση της συνολικής ρύπανσης δεν υπάρχει. Δεν υπάρχει μείωση των εκπομπών. Υπάρχει πράγματι μείωση του νέφους...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Και της βιομηχανικής ρύπανσης έως 40%.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Και της βιομηχανικής ρύπανσης ναι, αλλά όχι ως προς τις εκπομπές, ως προς τις συγκεντρώσεις ρύπων. Είναι δύο διαφορετικά μεγέθη. Οι εκπομπές συνεχίζονται και αυξάνονται. Οι συγκεντρώσεις ρύπων έχουν αποφευ-

χθεί κι εκεί παίζει ρόλο κυρίως η κυκλοφορία.

Το περιβάλλον στην Αθήνα είναι υπόθεση της κυκλοφορίας. Το 80% προέρχεται από την κυκλοφορία των οχημάτων κι εκεί τίποτε δεν έχει γίνει, κύριε Υπουργέ. Και ο λόγος που δεν έχει γίνει τίποτε είναι γιατί η κρατική μηχανή είναι παραλυμένη ή είναι διεφθαρμένη. Οποιοσδήποτε μπορεί σ' αυτήν την Αίθουσα με κατάλληλους χειρισμούς να πετύχει μέσα σε σαράντα οκτώ ώρες την έκδοση ενός πιστοποιητικού από κάποιο ΚΤΕΟ, χωρίς να έχει καμία σχέση το ΚΤΕΟ αυτό με το όχημα, του οποίου βεβαιώνεται η καταλληλότητα. Είναι γνωστά αυτά τα πράγματα. Είναι μικρά τα ποσά που καταβάλλεις πλέον.

Και βεβαίως, αν κυκλοφορήσετε λίγο στους δρόμους της Αθήνας, θα δείτε ότι ούτε λεωφορείοδρομοι υπάρχουν ούτε η εφαρμογή του νόμου περί εκφορτώσεων καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας υπάρχει ούτε οι διατάξεις για στοιχειώδεις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, που θα βελτίωναν, αν θέλετε, τις κυκλοφοριακές συνθήκες στην περιοχή Αθηνών, εφαρμόζονται. Αν γυρίσετε στην Αθήνα, θα δείτε ότι υπάρχουν πάνω από τριάντα χιλιάδες, λένε μερικοί, άχρηστα και σπασμένα αυτοκίνητα, τα οποία κανείς δεν μετακινεί. Το κράτος έχει παρατηθεί, ο κύριος δήμαρχος δεν ενδιαφέρεται, προφανώς γιατί έχει άλλα ενδιαφέροντα και τα αυτοκίνητα αυτά γεμίζουν τους δρόμους μας. Η κυκλοφορία λοιπόν είναι αυτή που δημιουργεί κατ' αρχήν τη ρύπανση και γι' αυτό δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτε με βάση αυτό το νομοσχέδιο.

Πώς όμως εδώ τις αυξήσεις -και θα μιλήσω επί των άρθρων επί του θέματος αυτού- που προβλέπετε για ορισμένες βιομηχανίες χαμηλής όχλησης ή και μέσης όχλησης, τις αυξήσεις ιπποδύναμης, θα τις ελέγξετε με τις παραγραφές που λένε ότι δεν επέρχεται αύξηση της ποσότητας των ατμοσφαιρικών εκπομπών κλπ., κλπ.; Με τις υπηρεσίες ελέγχου; Τις υπηρεσίες βιομηχανίας των νομαρχιών; Ε, τότε θα πρέπει να μου εξηγήσει κάποιος, κύριε Πρόεδρε, γιατί υπάρχουν τέσσερις χιλιάδες, λένε μερικοί, εγώ θα μείνω στο μικρότερο νούμερο, το οποίο δεν έχω ακούσει να αμφισβητείται, τρεις χιλιάδες επιχειρήσεις στην περιοχή της Αττικής, οι οποίες είναι παντάπασιν παράνομες. Δεν έχουν άδεια λειτουργίας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Το Υπουργείο τις ανέβασε σε δεκαπέντε χιλιάδες, κύριε Υπουργέ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Εγώ θέλω να είμαι πολύ μετριοπαθής. Θα πω τρεις χιλιάδες. Μου αρκεί το νούμερο, κύριε συνάδελφε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Είναι τέσσερις χιλιάδες.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ο προηγούμενος Υπουργός είπε για δεκαπέντε χιλιάδες...

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Μην παίξουμε την κολοκυθιά, κύριε συνάδελφε. Είναι τρεις χιλιάδες. Μου αρκεί το νούμερο.

Έχω ένα πολύ κρίσιμο ερώτημα. Βέβαια εσείς δεν είσθε υπεύθυνοι για τις πολεοδομικές άδειες κι επομένως δεν μπορώ να σας ρωτήσω. Ίσως θα ήταν χρήσιμο να ήταν εδώ κάποιος εκπρόσωπος από το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Ερωτώ λοιπόν, πώς έδωσε η ΔΕΗ ηλεκτρικό σ' αυτές τις τρεις χιλιάδες παράνομες επιχειρήσεις; Είναι ένα μυστήριο για μένα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Τίποτε δεν είναι μυστήριο στην Ελλάδα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Ναι, αλλά δεν μπορούμε να κινηθούμε σ' αυτό το επίπεδο, κύριε Πρόεδρε -με συγχωρείτε- αν θέλουμε να διατηρήσουμε τη σοβαρότητά μας ως νομοθετικό Σώμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συμφωνώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Θέτω λοιπόν το ερώτημα και υποθέτω ότι δεν υπάρχει απάντηση. Θεσμική απάντηση δεν υπάρχει και από εκεί και πέρα βεβαίως όλοι ζούμε στον ίδιο χώρο και όλοι γνωριζόμαστε.

Πώς θα γίνει λοιπόν -εφόσον αυτό υπάρχει ως φαινόμενο, που προέκυψε από την εφαρμογή του 84/1984- τώρα ξαφνικά έλεγχος;

Γίνεται κάτι μαγικό; Αυτές οι υπηρεσίες με αυτούς τους ανθρώπους που μας οδήγησαν σε αυτήν την κατάσταση ξαφνι-

κά θα μεταβληθούν σε φύλακες αγγέλους της νέας εκσυγχρονιστικής πραγματικότητας; Να μου επιτρέψετε να αμφιβάλλω. Μακάρι να γίνει έτσι, να το δω και να το πιστέψω.

Ένα άλλο θέμα είναι τα ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ κ.λπ.. Αλλά και εδώ πρέπει να αναφερθώ στο ΥΠΕΧΩΔΕ και αισθάνομαι μία δυσφορία, διότι δεν μπορώ να αναφέρομαι στους κυρίους Υπουργούς που παρίστανται και μας ακούνε εδώ πέρα και μας υφίστανται για ευθύνες άλλων.

Δεν υπάρχουν τα ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ. Είναι αλήθεια αυτό που είπαν οι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης. Δεν υπάρχει τίποτα. Δεν έχουν εκδοθεί οι άδειες. Με τους χρόνους λειτουργίας των υπηρεσιών του ΥΠΕΧΩΔΕ θέλουν τρία με τέσσερα χρόνια. Δεν υπάρχουν ούτε δρόμοι ούτε τίποτε άλλο. Και όπου έχουν εγκατασταθεί ορισμένες επιχειρήσεις, όπως στη Μάντρα, παραδείγματος χάρι, ή στο Λαύριο, έχουν εγκατασταθεί κατά τύχη. Απλώς ξέρουν την περίμετρο του προτεινομένου ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ.

Έτσι όπως γίνεται η πολιτική της εγκατάστασης των ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ έχει απλώς και μόνο μια συνέπεια: Αυξάνει την αξία της γης στο συγκεκριμένο χώρο με αποτέλεσμα να δυσχεραίνονται οι επιχειρήσεις να εγκαθίστανται μέσα σ' αυτές τις περιοχές.

Κύριε Υπουργέ, θα ψηφίσω το νομοσχέδιο γιατί μπορεί ίσως να αποτελέσει κάποια βελτίωση. Θα μου επιτρέψετε όμως να επισημάνω τρία σημεία πολύ σύντομα.

Το πρώτο είναι αυτή η ιστορία της γενικής κατοικίας. Τι θα πει αμιγής κατοικία; Εγώ δεν μπόρεσα ποτέ να καταλάβω γιατί πρέπει να υπάρχουν περιοχές αμιγούς κατοικίας. Πρόκειται για μια καθαρά ταξική διαφοροποίηση των περιοχών όπου ζουν ελάχιστοι Αθηναίοι, ελάχιστες οικογένειες οι οποίες απολαμβάνουν ενός ιδιαίτερου καθεστώτος. Αυτή η αμιγής κατοικία πρέπει να καταργηθεί. Δεν καταλαβαίνω γιατί μερικοί ζούμε σε γενική κατοικία και ορισμένοι ελάχιστοι ζουν σε αμιγή –λέει– κατοικία. Και γιατί πρέπει να υπάρχει αμιγής κατοικία;

Για τη γενική κατοικία νομίζω ότι δεν πρέπει να επιτρέψουμε την εγκατάσταση των μονάδων που προβλέπονται εδώ και ιδιαίτερα των αποθηκών ...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Μόνο για επαγγελματικά εργαστήρια και αποθήκες.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Μα, οι αποθήκες, κύριε Υπουργέ, προϋποθέτουν κυκλοφορία οχημάτων ...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Προβλέπεται μελέτη για εξασφάλιση χώρου.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Μέσα στη γενική κατοικία γιατί να γίνει αυτό το πράγμα; Αφού κάνετε μια προσπάθεια αποκέντρωσης, γιατί χρειάζεται αυτό;

Αν θέλετε αυτό, εμένα μου δίνει μια υποψία όχι απέναντί σας ή απέναντι των συνεργατών σας, αλλά μπορεί να με κάνει να υποψιαστώ ότι με κάποιες συγκεκριμένες εγκαταστάσεις εδώ εξυπηρετούμε, κάποιες συγκεκριμένες προθέσεις. Γιατί μέσα σε χώρους κατοικημένους να εγκατασταθούν αποθήκες; Να πάνε έξω οι αποθήκες, να πάνε αλλού. Υπάρχουν χώροι.

Και το τρίτο είναι αυτή η περιγραφή που κάνετε –αν και δεν είμαι Αθηναίος παρά μόνο κατά τον τόπο κατοικίας μου, δεν είμαι δημότης Αθηναίων

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Εσείς είσθε δημότης Τζιας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ένα λεπτό.

Επειδή ως αποτυχών υποψήφιος έχω μια ευαισθησία για την πόλη, θεωρώ ότι η περιγραφή που κάνετε εδώ στο άρθρο 12, όπου αποκλείεται οποιαδήποτε ίδρυση κλπ., είναι πολύ περιοριστική.

Γιατί να μην περιλάβουμε εδώ τα Εξάρχεια, ορισμένες άλλες περιοχές που και ιστορικό χαρακτήρα έχουν και πολύ κεντρικές είναι; Στην οδό Κολοκοτρώνη, ας πούμε, με την περιγραφή που κάνετε εδώ μπορούμε να εγκαταστήσουμε εργαστήρια και διάφορες επαγγελματικές εγκαταστάσεις. Ε, να μην μπορούμε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Αυτό προϋπάρχει. Δεν το κάνουμε εμείς.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Το ξέρω ότι υπάρχει, είναι η περιγραφή του ιστορικού κέντρου. Γιατί όμως να περιοριστεί μόνο στο ιστορικό κέντρο αυτή η νέα ρύθμιση; Ας διευρύνουμε την έννοια, σε ό,τι αφορά την εγκατάσταση επιχειρήσεων μονάχα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Καλώς, κύριε Πάγκαλε.

Ο κ. Κατσιγιάννης έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, το συζητούμενο σχέδιο νόμου εμφανίζει την εξής πρωτοτυπία: Έχει εύστοχο τίτλο, ο οποίος όμως δεν εναρμονίζεται με το περιεχόμενό του.

Αποτελεί ένα ακόμη παράδειγμα της κυβερνητικής λεξιλογίας και θυμίζει αυτούς που βάφτιζαν το κρέας ψάρι για να μπορούν να το καταναλώνουν τις ημέρες της νηστείας.

Γιατί βέβαια η βιώσιμη ανάπτυξη ή πιο σωστά η αειφόρος ανάπτυξη –όρος που ούτως ή άλλως επιδέχεται πολλές υποκειμενικές ερμηνείες– επιδιώκει την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης σε όλες τις τομεακές δράσεις της ανάπτυξης: το δευτερογενή τομέα, την ενέργεια, τις μεταφορές, τη γεωργία, τον τουρισμό.

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

Η αειφόρος ανάπτυξη της Αττικής, λοιπόν, δεν θα προκύψει από μια στατική επαναδιατύπωση των κανόνων λειτουργίας της δευτερογενούς παραγωγής στο χώρο. Εδώ απαιτείται ένα δυναμικό και ευέλικτο εργαλείο, που μεταξύ άλλων θα έπρεπε να εισάγει το κριτήριο της συνολικής αντοχής μιας περιοχής απέναντι σε όλες τις δραστηριότητες της αναπτυξιακής διαδικασίας. Επιπλέον θα ήθελα να επισημάνω την απουσία ενός σημαντικού εργαλείου για τη λήψη αποφάσεων στο χώρο και κατά συνέπεια, για τη βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη: Ενόσ ολοκληρωμένου χωροταξικού σχεδίου, τόσο σε επίπεδο χώρας, όσο και σε επίπεδο περιφέρειας, αλλά και μικρότερων γεωγραφικών μονάδων.

Με έκπληξη άκουσα να βαπτίζονται οι Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου σε χωροταξικό σχεδιασμό. Οι Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, όπως και οι Ειδικές Χωροταξικές Μελέτες αποτελούν μεσαίου επιπέδου ατελή χωροταξικά εργαλεία, που σε καμία περίπτωση δεν αποτελούν ολοκληρωμένο χωροταξικό σχέδιο.

Δυστυχώς το ελληνικό σύστημα σχεδιασμού του χώρου δεν αντιμετώπιστηκε ποτέ από την Κυβέρνηση σαν μια συνεχής και μακροπρόθεσμη δραστηριότητα. Αποτελεί μια σπασμωδική διαδικασία όπου τον καθοριστικό ρόλο έχουν οι επιλογές προσωπικού χαρακτήρα, οι τυχαίες αποφάσεις και οι κομματικές προτιμήσεις.

Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα του συστήματος σχεδιασμού είναι η διάσταση μεταξύ φυσικού, χωροταξικού δηλαδή και του οικονομικού, του αναπτυξιακού σχεδιασμού. Άλλα επιθυμεί το ΥΠΕΧΩΔΕ, άλλα πράττει το Υπουργείο Ανάπτυξης και αντίστροφα.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να κάνω μια αναδρομή στην πορεία του π.δ. 84/84, γιατί μέσα από τις δυσλειτουργίες, τις στρεβλώσεις και τις αδυναμίες του θα μπορούσαμε να κρίνουμε καλύτερα και το συζητούμενο σχέδιο νόμου.

Πρώτος στόχος του: Η αποκέντρωση του πληθυσμού της πρωτεύουσας, που δεν επιτεύχθηκε.

Δεύτερον: Η συρρίκνωση της βιομηχανίας του κέντρου και οι αδυναμίες εκσυγχρονισμού δεν οδήγησαν σε ενίσχυση της επενδυτικής δραστηριότητας στην περιφέρεια, παρά την παροχή κινήτρων.

Τρίτον: Η επιδιωκόμενη περιβαλλοντική αναβάθμιση δεν επιτεύχθηκε παρά τη συρρίκνωση της βιομηχανίας στην Αττική, που οδήγησε στη μείωση των απασχολούμενων σε επιχειρήσεις άνω των δέκα ατόμων κατά 44%. Ορισμένοι όμως αταβισμοί απέναντι στη βιομηχανία παρέμειναν μέχρι σήμερα. Έτσι ενώ η Αθήνα έχει μετατραπεί σε μία απέραντη μεταπρατούπολη και η ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα όπως και η απομάκρυνση, σε κάποιο βαθμό, της βιομηχανίας οδηγούν σε σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους και ανάλογη αύξηση των παραγομένων αερίων ρύπων και όχι μόνο, εμείς εξακολουθούμε να επιμένουμε σε παρωχημένα και αναποτελεσματικά μοντέλα περιβαλλοντικής προστασίας.

Γι αυτό αναφέρθηκα προηγουμένως, κύριε Υπουργέ, στην ανάγκη μιας συνολικής θεώρησης των περιβαλλοντικών επιβα-

ρύνσεων και στη δημιουργία εργαλείων-κριτηρίων για την ικανότητα υποδοχής διαφόρων δραστηριοτήτων (όχι απαραίτητα μόνο βιομηχανικών ή βιοτεχνικών) στις περιοχές της Αττικής.

Το εν λόγω διάταγμα απεδείχθη μετά την έναρξη ισχύος του ότι αποτελούσε ένα αναχρονισμό, αφού μεταξύ άλλων δεν επέτρεπε ορισμένες μη ρυπαίνουσες δραστηριότητες, γιατί απλούστατα δεν είχαν προβλεφθεί. Στην έλλειψη ορθολογισμού σε συγκεκριμένες ρυθμίσεις και του προτεινομένου σχεδίου νόμου θα αναφερθώ στην κατ' άρθρο συζήτηση.

Η επιμονή της πολιτείας επί δεκαεπτά χρόνια σε μία πολιτική που αποδεδειγμένα δεν απέδωσε ούτε τους στόχους της ούτε τη φιλοσοφία που την έκτισε είναι αντιφατική και απαράδεκτη. Είναι αδιανόητο να καθλώνεται η προσπάθεια αναβάθμισης της ανταγωνιστικότητας του ημίσεως σχεδόν της εθνικής παραγωγής για δεκαεπτά ολόκληρα χρόνια και να δηλώνουμε σήμερα λίγο πολύ περήφανοι γιατί έστω και μετά από αυτήν την πολυετή καθυστέρηση είμαστε σε θέση να συζητάμε σε αυτήν την Αίθουσα για ένα νέο νομοθέτημα, που πολύ αμφιβάλλω αν θα καταφέρει να εκσυγχρονίσει τις συνθήκες λειτουργίας του δευτερογενούς τομέα στη χώρα.

Έτσι πέρα όλων των άλλων οδηγηθήκαμε στη συναλλαγή και στη διαφθορά στις διευθύνσεις βιομηχανίας, αλλά και σε μια νέα κατηγορία επαγγελματιών που μπορεί να μην ήταν ειδικοί στον τομέα της οργάνωσης των παραγωγικών δραστηριοτήτων της βιομηχανίας και στην εκπόνηση ηλεκτρομηχανολογικών μελετών, ανελάμβαναν όμως τις σχετικές μελέτες γιατί γνώριζαν τους τρόπους να ανακαλύπτουν τα σχετικά με την αδειοδότηση βιομηχανικών ή βιοτεχνικών μονάδων, «παράθυρα» του 84/84. Και αυτό, κύριε Υπουργέ, είμαι απόλυτα πεπεισμένος ότι θα συνεχιστεί και με το νέο νόμο, γιατί σε λίγο καιρό θα αποδειχθεί και αυτός αναποτελεσματικός και περιπτώσιολογικός και οι μηχανισμοί ελέγχου που προβλέπει δεν πρόκειται να λειτουργήσουν και θα συζητάμε ξανά για την ανάγκη τροποποίησης του.

Αλλά ως πάrouμε τα πράγματα από την αρχή. Η φιλοσοφία της εφαρμογής συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης EMAS από τις βιομηχανικές μονάδες δεν είναι κάτι καινούριο για τις ευρωπαϊκές χώρες. Εμείς ανακαλύψαμε πρόσφατα τον τροχό και μάλιστα θέτουμε και προθεσμία τεσσάρων ετών. Στη Γερμανία ήδη το Σεπτέμβριο του 1998, χίλιες τετρακόσιες πενήντα τρεις μεγάλες βιομηχανικές μονάδες διέθεταν EMAS. Αντίστοιχα στο ίδιο χρονικό διάστημα στην Αυστρία ήταν εκατόν τριάντα έξι, στη Σουηδία εκατόν δέκα, στη Δανία εβδομήντα τέσσερα. Στο ίδιο χρονικό διάστημα στην Ελλάδα μόνο δέκα μονάδες είχαν αποκτήσει ανάλογο πιστοποιητικό συμβατής με το περιβάλλον λειτουργίας ISO 14000.

Εδώ θα πρέπει να παρατηρήσω ότι πρόκειται για μονάδες μείωσης και όχι υψηλής όχλησης, όπως κατά EMAS.

Να επικαλεστεί κανείς τη γνωστή ρήση του Πρωθυπουργού «ε, τι να κάνουμε αυτή είναι η Ελλάδα»;

Παράλληλα παραπέμπεται στις καλές της σύσταση εποπτικού οργάνου για την παρακολούθηση της εφαρμογής των εν λόγω περιβαλλοντικών συστημάτων με κοινές υπουργικές αποφάσεις, που ξέρουμε όλοι πολύ καλά, πόσο καθυστερούν να εκδοθούν.

Στο παρόν σχέδιο νόμου δίδεται μεγάλο βάρος στην αναμενόμενη πολεοδόμηση των ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ της Αττικής, η οποία αναμένεται να οδηγήσει πολλές βιομηχανικές μονάδες σ' αυτά. Το χρονοδιάγραμμα όμως πολεοδόμησης αυτών των εκτάσεων έχει αποτύχει σε πολύ μεγάλο βαθμό. Στο πολυδιαφημισμένο «ΑΤΤΙΚΗ SOS» προβλεπόταν, όχι μόνο η ολοκλήρωση της πολεοδόμησης και της κύρωσης της πράξης εφαρμογής, αλλά και η υλοποίηση της, δηλαδή η υλοποίηση των έργων υποδομής προ του 2000. Σήμερα όμως επτά χρόνια μετά την εξαγγελία του «ΑΤΤΙΚΗ SOS», βρισκόμαστε στη φάση της κτηματογράφησης και σε ορισμένα ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ στη φάση της εκπόνησης πολεοδομικής μελέτης. Μόνο το Σχιστό είναι ουσιαστικά έτοιμο. Όσο για το ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ των Άνω Λιοσίων είναι πρωτοβουλία του Δήμου Άνω Λιοσίων και όχι του προγράμματος «ΑΤΤΙΚΗ SOS».

Θα σας δώσω λοιπόν εγώ ένα χρονοδιάγραμμα, όχι για την υλοποίηση των έργων υποδομής, αλλά για την κύρωση των

πράξεων εφαρμογής. Θα είναι τρία με τέσσερα χρόνια. Και δεν το λέω τυχαία ή με αντιπολιτευτική διάθεση, αλλά με βάση την εμπειρία μου, σχετικά με τους χρόνους εκπόνησης των σχετικών μελετών.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα: Απαιτήθηκαν αρκετά χρόνια μόνο για τη σύνταξη και τη θεσμοθέτηση προδιαγραφών για την εκπόνηση πολεοδομικών μελετών στις βιομηχανικές περιοχές. Έτσι πριν μερικά χρόνια δεν μπορούσαν να ξεκινήσουν καν οι πολεοδομικές μελέτες ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ, γιατί δεν υπήρχαν αυτές οι προδιαγραφές. Γι' αυτό σας είπα προηγουμένως ότι θα καθυστερήσει η έκδοση των κοινών υπουργικών αποφάσεων για το φορέα παρακολούθησης των προτύπων περιβαλλοντικής διαχείρισης. Είναι γνωστοί οι ρυθμοί. Έπειτα είναι και το άκαμπτο και γραφειοκρατικό πλαίσιο του πολεοδομικού σχεδιασμού στη χώρα μας. Έτσι είμαι απόλυτα βέβαιος πως θα περάσουν αρκετά χρόνια, μέχρις ότου διατεθεί για τη βιοτεχνία και τη βιομηχανία νόμιμα πολεοδομημένη γη εντός βιομηχανικών περιοχών, οργανωμένων, προκειμένου να μετεγκατασταθούν εκεί.

Έτσι θα εξακολουθεί να παραμένει το σημερινό απαράδεκτο καθεστώς όπου θα υφίστανται μόνο οι ΕΜ και ΕΟ περιοχές, απλώς με ένα περίγραμμα με τις ακόλουθες συνέπειες:

Πρώτον, ο ενδιαφερόμενος επιχειρηματίας αν μιν είναι μικρομεσαίος, θα αδυνατεί να εγκατασταθεί στις ΕΜ και ΕΟ περιοχές, λόγω του κόστους αγοράς ακινήτου σε σχέση με την αξιοποιούμενη επιφάνεια, ακόμη και στην περίπτωση της αρτιότητας των δύο στρεμμάτων που δρομολογεί το παρόν σχέδιο νόμου.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να παρατηρήσω κάτι: Κανείς δεν σκέφθηκε ότι τα γήπεδα των δύο στρεμμάτων μπορεί με αυτό το σχέδιο νόμου να γίνονται άρτια, τα περισσότερα όμως απ' αυτά θα παραμείνουν μη οικοδομήσιμα, λόγω των πλαγίων αποστάσεων που επιβάλλει η νομοθεσία για τη δόμηση των βιομηχανικών περιοχών, δηλαδή σαν εκτός σχεδίου περιοχές. Με κατά τον κανόνα πλάγια απόσταση δεκαπέντε μέτρων δεν βγαίνει μια τέτοια δόμηση.

Δεύτερον, ακόμη και στην περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος επιχειρηματίας είναι οικονομικά εύρωστος, ποια συγκριτικά πλεονεκτήματα θα αποκτήσει εγκαθιστάμενος μέσα σε ΕΜ ή ΕΟ περιοχή; Την υποδομή που θα τον καταστήσει ανταγωνιστικό απέναντι στους ευρωπαίους επιχειρηματίες; Ποια υποδομή; Την απουσία αποχέτευσης; Τα υποτυπώδη δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας; Τις αστείες τηλεφωνικές συνδέσεις που σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες δεν λειτουργούν; Το ανύπαρκτο οδικό δίκτυο;

Άρα πού καταλήγουμε; Και στη μια και στην άλλη περίπτωση ο επιχειρηματίας δεν έχει ουσιαστικά κίνητρα, αλλά ούτε και δυνατότητα μετεγκατάστασης, αφού δεν θα είναι έτοιμα τα ΒΙΠΑ και ΒΙΟΠΑ. Κατά συνέπεια, λοιπόν, θα επιδιώξει να παραμείνει στην περιοχή της αρχικής εγκατάστασής του, με τις όποιες περιβαλλοντικές συνέπειες έχει αυτό για τους κατοίκους της Αττικής.

Ένα άλλο σημείο που πρέπει να επισημανθεί, είναι το γεγονός ότι λόγω της δυσκαμψίας του 84/84 αφ' ενός, αλλά και αφ' ετέρου λόγω των αδυναμιών της διοίκησης, λειτουργούν όπως πολλές φορές αναφέρθηκε εδώ μέσα πολλές χιλιάδες παράνομες μεταποιητικές επιχειρήσεις στην Αττική. Άλλοι μιλούν για τέσσερις, άλλοι μιλούν για πέντε χιλιάδες, κανείς δεν γνωρίζει. Θα περίμενε κανείς από το Υπουργείο να έχει προχωρήσει στην καταγραφή αυτών των μονάδων και ίσως και στους λόγους της παράνομης λειτουργίας τους. Αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει ένα σοβαρό στατιστικό στοιχείο για την εξαγωγή συμπερασμάτων χρήσιμων και για το παρόν σχέδιο νόμου. Κάτι τέτοιο δεν έγινε, αν και πιστεύω πως δεκαεπτά χρόνια ήταν επαρκής χρόνος για την υλοποίηση μιας τέτοιας καταγραφής.

Αυτή η απουσία στοιχείων είναι χαρακτηριστική και αποδεικνύει ότι το συζητούμενο σχέδιο νόμου είναι ένα βήμα στα τυφλά και συνηγορεί στην άποψή μου ότι σε λίγο καιρό από σήμερα θα συζητούμε και πάλι την ανάγκη αναθεώρησής του. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Μιλτιά-

δης Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θα έπαιρνα το λόγο στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο αν δεν ήμουν ένας νέος άνθρωπος που φιλοδοξεί μέσα από την παρουσία του στην πολιτική, μέσα από την παρουσία του σε αυτήν την Αίθουσα να παραδώσει στα παιδιά του, αλλά και στους συνομήλικους του μία Αττική, μία Αθήνα και μία Ελλάδα, καλύτερη από αυτήν στην οποία ζούμε. Δυστυχώς πήρε δεκαεφτά χρόνια στην Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ να καταλάβει πόσο ανεφάρμοστο ήταν το π.δ 84/84, γιατί δεν έδωσε λύση ούτε στο περιβαλλοντικό πρόβλημα της Αττικής, το οποίο επιβαρύνθηκε τα τελευταία χρόνια, ούτε και στο μέγα θέμα της ανάπτυξης και της απασχόλησης, γιατί σήμερα βιώνουμε μία κατάσταση αυξημένης ανεργίας.

Πριν ξεκινήσουμε να συζητάμε για το νομοσχέδιο χρειάζεται να δούμε τι είναι το λεκανοπέδιο Αττικής. Αποτελεί το 5% της συνολικής εκτάσεως της χώρας και φιλοξενεί το 40% του πληθυσμού της και της παραγωγής. Στο Λεκανοπέδιο υπάρχουν ανάμεσικά και διάσπαρτα τοποθετημένες βιομηχανίες και βιοτεχνίες ανάμεσα σε οικισμούς, σε ζώνες οικιστικής ανάπτυξης και υπάρχει εμπορική και βιομηχανική δραστηριότητα δίπλα σε σπίτια. Τι άλλο υπάρχει στο λεκανοπέδιο της Αττικής; Έλλειμμα ουσιαστικών υποδομών, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την ποιότητα ζωής. Με τον όρο ποιότητα ζωής εννοούμε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ελεύθερους χώρους, χώρους πρασίνου, χώρους που διατίθενται για τις ελεύθερες ώρες του πολίτη.

Τέλος, στο λεκανοπέδιο της Αττικής παρουσιάζονται φαινόμενα υψηλότατης ανεργίας, ιδιαίτερα στις γειτονιές της δυτικής Αττικής. Τι προτείνει το νομοσχέδιο; Προτείνει να συνεχίσει να υπάρχει το ίδιο καθεστώς με το οποίο σήμερα λειτουργεί η «ΑΤΤΙΚΗ». Να νομιμοποιήσει δηλαδή όλες αυτές της αυθαιρεσίες που δημιούργησε η έλλειψη δράσεων του π.δ. 84/84.

Ακούστηκε σε αυτήν την Αίθουσα ότι λειτουργούν πέντε χιλιάδες παράνομες επιχειρήσεις, ακόμα και είκοσι χιλιάδες παράνομες επιχειρήσεις όπως ανέφερε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Η ΓΕΣΕΒΕ.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Όλες αυτές οι παράνομες επιχειρήσεις θα έλθουν και θα νομιμοποιηθούν με το παρόν νομοσχέδιο. Τι άλλο προτείνει; Προτείνει την αύξηση της εγκατάστασης επιχειρήσεων στην Αττική και ιδιαίτερα στις ζώνες γενικής κατοικίας, τις οποίες απελευθερώνει και θα μπορούν να φιλοξενήσουν μία εκτεταμένη σειρά επιχειρήσεων.

Προτείνει επίσης την ενίσχυση του εμπορίου και της αποθήκευσης και την κατάργηση και τη διάλυση αυτό που εμπορικά ονομάζεται «πιάτσας», γιατί απελευθερώνεται η αποθήκευση και το εμπόριο σε όλες τις περιοχές της Αττικής και άρα οποιοσδήποτε θα πάει να εγκατασταθεί, ίσως και μακρύτερα, δύο ή τρία τετράγωνα μακρύτερα από εκεί που είναι η πιάτσα (ή αγορά) εκεί που είναι η αγορά της περιοχής του και έχει υψηλά ενοίκια δημιουργώντας και επεκτείνοντας την όχληση εκεί που σήμερα υπάρχουν σπίτια.

Τέλος, προσελκύει νέους επιχειρηματίες να έλθουν να επενδύσουν στην Αττική, γιατί δεν βρίσκουν κανένα κίνητρο να επενδύσουν σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή της Ελλάδος. Ιδιαίτερα οι επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας θα βρουν και το φθινό εργάτικο δυναμικό στην Αθήνα, θα έλθουν, θα εγκατασταθούν, ουσιαστικά καταδικάζοντας την περιφέρεια σε περιθωριακή επιχειρηματικότητα, αυτή δηλαδή που ανήκε στο παρελθόν και δεν κοιτάζει στο μέλλον.

Αν θέλαμε πραγματικά ο τίτλος «Βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής» να ανταποκρίνεται και στο περιεχόμενο του νομοσχεδίου, τότε θα έπρεπε να μιλάμε και να συζητάμε για το όραμα, το οποίο θα έπρεπε να το διαπνέει. Το όραμα θα έπρεπε να είχε εκφραστεί μέσα από την ενίσχυση της ποιότητας ζωής. Η ποιότητα ζωής δεν είναι μία φράση κενή περιεχομένου. Σημαίνει ανάπτυξη και καταπολέμηση της ανεργίας, σημαίνει οικιστικές αναπλάσεις και ενίσχυση του πρασίνου και των ελεύθερων χώρων. Σημαίνει απρόσκοπτες επικοινωνίες μέσα από κυκλοφοριακές διευκολύνσεις.

Τι από όλα προκαλεί το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα;

Απλά τίποτε. Ο τίτλος λοιπόν δεν του ταιριάζει. Ανήκει σε αυτό που πολλές φορές ονομάζουμε νομοθετικό βερμπαλισμό, αυτό που συχνά υιοθετείται από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ να βάζουμε δηλαδή ωραίες και μεγάλες ταμπέλες σε νομοθετήματα κενά οραμάτων και προτάσεων.

Κανονικά θα έπρεπε να το ονομάσουμε «Νομιμοποίηση των παράνομων εγκατεστημένων επιχειρήσεων της Αττικής και άλλα κίνητρα εγκατάστασης». Αυτός είναι ένας τίτλος που θα του ταίριαζε.

Δυστυχώς οι σύγχρονες οικιστικές ανάγκες που απαιτούν διεύρυνση, σε αντίθεση με ό,τι ακούστηκε σε αυτήν την Αίθουσα, των περιοχών αμιγούς κατοικίας και δημιουργία ειδικών ζωνών επαγγελματικής εγκατάστασης, δεν λαμβάνονται υπόψη. Δεν λαμβάνονται υπόψη οι σύγχρονες κατατάξεις των οχλουσών επιχειρήσεων.

Κατατάσσετε, παραδείγματος χάρη, τα ψυγεία και τις αποθήκες σε επιχειρήσεις χαμηλής όχλησης και δεν λαμβάνετε υπόψη ότι ένα μεσαίο όγκου ψυγείο το επισκέπτονται πενήντα με εκατό φορτηγά και νταλίκες την ημέρα για να φορτοεκφορτώσουν εμπορεύματα, δημιουργώντας πολύ μεγαλύτερη επιβάρυνση και μόλυνση εφόσον το 80% της μόλυνσης στο Λεκανοπέδιο παράγεται από τη μεταφορά αλλά και όχληση του οικιστικού χώρου μέσα από τα προβλήματα που δημιουργούνται στις συγκοινωνίες.

Το άλλο θέμα έχει να κάνει με το θέμα των υποδομών του Λεκανοπεδίου. Ακόμη τουλάχιστον στα δικά μου αυτιά δεν έχει σταματήσει να βοά η φωνή της κυρίας Παπανδρέου που πριν μερικές ημέρες μας δήλωσε ότι τα περισσότερα από τα εκκρεμή έργα τα οποία πρέπει να γίνουν για να αναπλαστεί το λεκανοπέδιο εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων δεν έχει το χρόνο να τα κάνει και να τα υλοποιήσει, σε αντίθεση βεβαίως με τα όσα μέχρι προ μηνός έλεγε η Κυβέρνηση και διαβεβαίωνε το ελληνικό Κοινοβούλιο.

Τι είναι αυτά τα ολυμπιακά έργα; Γιατί οι Ολυμπιακοί Αγώνες αποτελούν ένα μεγάλο στοίχημα για την Αττική; Γιατί αποτελούν ένα μεγάλο στοίχημα για τη χώρα; Γιατί πραγματικά πιστεύαμε και ελπίζαμε ότι μέσα από τις ρυθμίσεις που θα γίνουν, μέσα από τις επενδύσεις σε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις θα λυθεί το μεγαλύτερο μας πρόβλημα, το πρόβλημα της συγκοινωνίας και κατά συνέπεια όλα τα περιβαλλοντικά προβλήματα που δημιουργεί αυτή η αύξηση του κυκλοφοριακού στην Αθήνα.

Ακόμη και αυτές οι οικιστικές αναπλάσεις και η αισθητική αναβάθμιση που περιμέναμε στην Αττική φαίνεται ότι είναι κενές περιεχομένου, αφού ούτε στο νομοσχέδιο αυτό προβλέπεται οποιοδήποτε κίνητρο για αισθητική αναβάθμιση τουλάχιστον αυτών των επιχειρήσεων που θέλουν να ενταχθούν σε ανταγωνιστικές πορείες.

Τέλος, έρχομαι στο θέμα της ανεργίας και της καταπολέμησης της. Μίλησε ο κ. Πάγκαλος -και νομίζω μίλησε σοφά- και είπε ότι το νομοσχέδιο δεν προκαλεί καμία ανάπτυξη και μείωση του προβλήματος της ανεργίας που αντιμετωπίζουμε. Καμία πρόβλεψη και ανάπτυξη για δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Θα σας πω έτσι πολύ χαρακτηριστικά, επειδή ασχοληθήκαμε με τις ΒΙΟΠΑ και τις ΒΙΠΕ, ότι στο Πέραμα που αποτελεί τον υπ' αριθμόν 1 δήμο σε ανεργία στη χώρα με ποσοστά που κυμαίνονται άνω του 70%, έχει προγραμματιστεί μέσα από κοινές υπουργικές αποφάσεις να ενισχυθεί η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα και ότι τέλος πάντων θα μεταφερθούν οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις στο Σχιστό. Είπε ο κ. Κατσιγιάννης ότι στο Σχιστό έχει γίνει η απαραίτητη υποδομή. Όμως, ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ότι δεν μπορούν και δεν πρόκειται -και έχετε ασχοληθεί εσείς ο ίδιος με το θέμα- να μεταφερθούν ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις στο Σχιστό για ένα και μοναδικό λόγο.

Διότι συνολικά με την κυβερνητική πολιτική σας, με τις αυθαιρεσίες του ΙΚΑ, με τις αυθαιρεσίες που καλούμαστε εμείς να ψηφίζουμε πολλές φορές εδώ πέρα, έχετε δημιουργήσει μια σειρά χρεών σε όλες τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις με αποτέλεσμα να έχουν υπέρογκα χρέη στο ΙΚΑ, που προκλήθηκαν από την εκκαθάριση των ναυπηγείων Σκαρामαγκά και

στα οποία δεν μπορείτε και δεν θέλετε να δώσετε μια λογική ρύθμιση, ώστε να πάρουν αυτήν την ασφαλιστική ενημερότητα και να πάνε να αγοράσουν τη γη.

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

Κυρία Πρόεδρε, εάν επιτρέπετε, δώστε μου ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε, κύριε Βαρβιτσιώτη.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Τέλος, θα έλεγα ότι με το νομοσχέδιο δεν επιτυγχάνετε την καταπολέμηση της ανεργίας και για έναν ακόμα λόγο: Γιατί αυτό που κάνετε είναι να περιορίζετε την κατανάλωση. Δεν περιορίζετε την όχληση και τους ρύπους.

Περιορίζετε την κατανάλωση στις χαμηλής όχλησης επιχειρήσεις, που είναι και η πλειοψηφία των βιοτεχνικών επιχειρήσεων σε ποσοστό άνω του 50% σύμφωνα με τον πίνακα του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Αθηνών που έχω μπροστά μου, Άρα δημιουργείτε προσκόμματα στις διπλές και τριπλές βάρδιες που θα έδιναν κίνητρα ανάπτυξης και καταπολέμησης της ανεργίας και την απελευθερώνετε μόνο στη βαριά βιομηχανία, μόνο στην υψηλή όχληση, μόνο εκεί που πραγματικά δεν έχει άλλο ανάγκη η Αττική. Διότι εκεί πέρα δεν μετράτε το πόσο καταναλώνει το εργοστάσιο, αλλά με τι υποδύναμη εξοπλισμένο.

Ουσιαστικά τι δημιουργείτε; Δημιουργείτε κίνητρα εγκατάστασης βαριάς βιομηχανίας, ανύπαρκτης βέβαια στην Ελλάδα, και αντικίνητρα καταπολέμησης της ανεργίας και αντικίνητρα αναπτυξιακά για τις χαμηλής όχλησης επιχειρήσεις, που μπορούν πραγματικά να δίνουν μία πνοή και να δίνουν μέσα από τις διπλές και τριπλές βάρδιες, μέσα από την περιστασιακή εργασία, ανακούφιση στα προβλήματα ανεργίας.

Θα μπορούσαμε να πούμε και πάρα πολλά ακόμα στην κατ' άρθρον συζήτηση. Κι επειδή πιστεύω ότι όσα πραγματικά άρθρα επιλύουν προβλήματα του κάνουν μέσα από μία λογική διαχείρισης των προβλημάτων, μέσα από μία λογική διαχείρισης των παγιωμένων αντιλήψεων και διαστρεβλώσεων, καταψήφίζω κατ' αρχήν το νομοσχέδιο και θα επιφυλαχθώ στην κατ' άρθρον συζήτηση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ : Κυρία Πρόεδρε, θεωρώ σημαντικό το σχέδιο νόμου για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής. Κι αυτό γιατί καταργεί το π.δ 84/1984, -το οποίο αποτελεί, αν θέλετε, συνέχεια του 791/1981, το ένα ήταν επί κυβερνήσεως της Νέας Δημοκρατίας, το άλλο επί κυβερνήσεως ΠΑΣΟΚ- που είχε αναχθεί σε ταμπού για την περιβαλλοντική προστασία της Αττικής, για την αποκέντρωση της βιομηχανικής δραστηριότητας και την περιφερειακή ανάπτυξη.

Τα αποτελέσματα όμως από την εφαρμογή του, ανεξάρτητα από τις προθέσεις -πρέπει να αναγνωρίσουμε τις προθέσεις και των δύο διαταγμάτων και λαμβανομένης υπόψη και της εποχής, όπου υπήρχε μια έξαρση, μια μεγάλη ευαισθησία για τα περιβαλλοντικά προβλήματα- αποδείχτηκαν αντίθετα προς τους επιδιωκόμενους σκοπούς. Διότι οι απαγορεύσεις, που βασικά προέβλεπαν και τα δύο προεδρικά διατάγματα, και ιδιαίτερα το 84/1984, προκάλεσαν όχι μείωση αλλά αύξηση, επιδείνωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης. Διότι η απαγόρευση εγκατάστασης σύγχρονων βιομηχανιών, η απαγόρευση εκσυγχρονισμού των βιομηχανιών, οδήγησε τις περισσότερες βιομηχανίες να λειτουργούν μέσα σε συνθήκες ξεπερασμένης τεχνολογίας προκαλώντας μεγαλύτερη επιβάρυνση στο περιβάλλον απ' ό,τι θα ήταν, εάν τους επέτρεπαν να λειτουργήσουν εκσυγχρονίζοντας τις υποδομές τους.

Οδήγησε κυρίως σε απίστευτη περιγραφή του νομοθετικού πλαισίου. Επισημάνθηκε από όλους ότι λειτουργούν σήμερα στην Αττική από τέσσερις έως είκοσι χιλιάδες «παράνομες» -μέσα σε εισαγωγικά εγώ το θεωρώ- επιχειρήσεις.

Και πράγματι παρατηρήθηκαν φαινόμενα κωμικοτραγικά, όπως π.χ. ορισμένες νέες εγκαταστάσεις που προέβλεπε το διάταγμα 84/84 όπως π.χ. τα φέρετρα, οδήγησε στην έκδοση

αδειών για φερετροποιεία και σημειώθηκε μία εκπληκτική αύξηση φερετροποιείων τα οποία στην πράξη λειτουργούσαν ως βιοτεχνίες άλλης μορφής, αλλά και σε έναν εκμαυλισμό των υπηρεσιών του Υπουργείου Βιομηχανίας.

Να σημειώσω ότι όταν πήγα στο Υπουργείο Βιομηχανίας, σήμερα Υπουργείο Ανάπτυξης το 1992, βρήκα σε εξέλιξη μία ΕΔΕ η οποία δεν περατώθηκε στους δέκα μήνες που έμεινα στο Υπουργείο μέχρι τις εκλογές του 1993 αλλά και από ό,τι πληροφορήθηκα ουδέποτε ολοκληρώθηκε αυτή η ΕΔΕ. Οι αρνητικές συνέπειες έγιναν γρήγορα αντιληπτές. Όμως η αντικατάσταση του π.δ. 84/84 έκαιγε τον κάθε Υπουργό Βιομηχανίας. Στα συρτάρια μας είχαμε πολλές εισηγήσεις για αντικατάσταση του θεσμικού πλαισίου, αλλά κανένας δεν τολμούσε εκείνη την εποχή να συζητήσει ζήτημα αναθεώρησης του θεσμικού πλαισίου 84/84. Και αυτό είναι μία πραγματικότητα. Χρειάστηκε πράγματι να περάσουν δεκαεπτά χρόνια για να έλθει αυτό το νομοσχέδιο. Γι' αυτό και το θεωρώ σημαντικό και γι' αυτό και συγχαίρω την ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης τη σημερινή αλλά και την προηγούμενη, η οποία έκανε όλη την προεργασία και διότι αγνόησαν το όποιο πολιτικό κόστος αλλά και διότι με τις διατάξεις του νέου θεσμικού πλαισίου, αφού αίρεται το εξοντωτικό πλαίσιο του 84/84 επιχειρείται μία αντιμετώπιση του κρίσιμου και πάντοτε επίκαιρου προβλήματος, του συνδυασμού δηλαδή της αναγκαίας οικονομικής ανάπτυξης και της απαιτούμενης προστασίας του περιβάλλοντος.

Και δεν άκουσα από κανένα συνάδελφο εδώ που διαφωνεί με το νομοσχέδιο να μην αρνείται την ανάγκη της οικονομικής ανάπτυξης εξ ου και οι επικρίσεις για το πρόβλημα της ανεργίας με την ασφαλώς απαραίτητη προστασία του περιβάλλοντος. Και είναι βέβαιο ότι οι λύσεις οι οποίες προτείνονται με τις διατάξεις του νομοσχεδίου, κινούνται ασφαλώς προς πολύ ορθότερη κατεύθυνση. Εάν δεν επιτυγχάνονται οι στόχοι στον υπέρτατο βαθμό, ιδού στάδιο δόξης λαμπρό, η βελτιωτικές προτάσεις. Και είμαι βέβαιος ότι η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης που δείχνει και πρακτικό πνεύμα και αποφασιστικότητα θα τις κάνει δεκτές. Αυτό που δεν μπορώ να δεχθώ είναι την άρνηση και την καταψήφιση της αρχής του νομοσχεδίου.

Θα μου επιτρέψετε να διατυπώσω ορισμένες παρατηρήσεις που τις θεωρώ χρήσιμες να ακουστούν.

Πρώτη παρατήρηση. Πρέπει κάποτε επιτέλους να καταλάβουμε ότι μια επιχείρηση είναι ένας ζωντανός οργανισμός που για να επιβιώσει, πρέπει να προσαρμόζεται στις εξελίξεις και να αναπτύσσεται. Περιορισμοί κατά συνέπεια στην περαιτέρω εξέλιξη των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην περιοχή της Αττικής, αλλά και οπουδήποτε αλλού, θα πρέπει να είναι πάρα πολύ προσεκτικές, με πάρα πολύ ευαισθησία, διότι είναι δυνατόν -και στο παρελθόν αυτό έγινε- να οδηγήσουν σε κλείσιμο ή σε αντιπαραγωγική λειτουργία των επιχειρήσεων. Γι' αυτό και επισημάνθηκε από όλες τις πλευρές το πρόβλημα της ανεργίας που αντιμετωπίζει η ευρύτερη περιοχή της Αττικής.

Μία δεύτερη παρατήρηση. Τα διάφορα κίνητρα για τη μεταφορά των επιχειρήσεων στην περιφέρεια, έξω από την Αττική, αποδείχθηκαν μέχρι σήμερα τουλάχιστον, στην πράξη αναποτελεσματικά. Και αυτό γιατί πρέπει να είμαστε реалиστές. Έλειπαν μέχρι σήμερα οι υποδομές. Έλειπαν συνθήκες σύγχρονες συγκοινωνίας και επικοινωνίας. Σήμερα πράγματι και στους τρεις αυτούς τομείς έχουν γίνει σημαντικά βήματα προόδου.

Και σήμερα πράγματι, με ένα νέο αναπτυξιακό νομοσχέδιο, μπορούν να είναι πιο ελπιδοφόρες τέτοιες προσπάθειες για την αποκέντρωση της βιομηχανίας προς την περιφέρεια.

Αλλά πρέπει να λάβουμε υπόψη μας επιπλέον ακόμα δύο βασικούς παράγοντες, που είναι δύσκολο να ξεπεραστούν. Το πρώτο είναι η άρνηση των στελεχών των επιχειρήσεων να φύγουν από το κέντρο και να πάνε στην περιφέρεια. Και είναι μια πραγματικότητα που όσα κίνητρα και αν δοθούν δεν πρόκειται να υπερκαλυφθεί, όπως επίσης, τα έξοδα όχι μόνο από την οικονομική επιβάρυνση, αλλά κυρίως από την επιβάρυνση που επιβάλει μια ασύλληπτη και αντιπαραγωγική γραφειοκρατία, καθιστά απενονημένο διάβημα την προσπάθεια μεταφοράς μιας επιχείρησης από το κέντρο στην περιφέρεια. Έζησα μια τέτοια περιπέτεια μιας επιχείρησης που από την οδό Πει-

ραιώς εγκαταστάθηκε στην Ηλεία. Ο επιχειρηματίας με διαβεβαίωσε ότι αν ήξερε τι θα τράβαγε από τη γραφειοκρατία και τι προβλήματα ιδίως από την άρνηση του εξειδικευμένου προσωπικού να μετακινηθεί θα αντιμετώπιζε δεν θα το έκανε ποτέ.

Αυτά είναι πραγματικότητες που πρέπει να έχουμε υπόψη μας όταν σχεδιάζουμε τέτοιου είδους πολιτικές.

Μια τρίτη παρατήρηση. Η ομοιόμορφη αντιμετώπιση μικρών και μεσαίων μεταποιητικών επιχειρήσεων με τα μεγάλα συγκροτήματα οδηγεί πολλές φορές σε λανθασμένες ρυθμίσεις, γιατί οι ανάγκες των μικρών επιχειρήσεων είναι διαφορετικές από τις μεγάλες και κατά συνέπεια πρέπει πάντοτε να έχουμε στο μυαλό μας ότι ό,τι ισχύει για μια μεγάλη επιχείρηση δεν μπορεί να ισχύει κατ'ανάγκη για μια μικρή ή για μια μεσαία.

Μια τέταρτη παρατήρηση έχει να κάνει με τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων σχετικά με την εγκατάσταση και λειτουργία επιχειρήσεων από το Υπουργείο Βιομηχανίας στις κατά τόπους νομαρχίες. Όλοι έχουμε ταχθεί υπέρ αυτής της αποκέντρωσης. Στην πράξη όμως, όχι μόνο δεν επήλθαν τα αποτελέσματα της αποκέντρωσης, αλλά η γραφειοκρατία συνεχίστηκε, οι πελατεϊκές σχέσεις ανασυγκροτήθηκαν με βάση την περιφέρεια και το νομό και το χειρότερο απ'όλα, έλλειψε κάθε είδους έλεγχος. Ακόμη και αυτός ο προβληματικός έλεγχος του παρελθόν τους του Υπουργείου Βιομηχανίας σήμερα δεν υπάρχει.

Καταλήγω με τις τελευταίες παρατηρήσεις.

Κύριοι Υπουργοί, όλη η Ευρώπη έχει ήδη προχωρήσει σε αυτό που σήμερα επιχειρείται στην Αττική, την εξεύρεση δηλαδή ενός *mondis viventi*, ανάμεσα στην πόλη και στη βιομηχανία. Δεν υπάρχουν πόλεις χωρίς βιομηχανίες. Αλλά για να γίνει αυτό χρειάζονται αυστηροί κανόνες λειτουργίας. Η λειτουργία πρέπει να ελέγχεται και βεβαίως, εξίσου αυστηροί έλεγχοι για τη λειτουργία και την εφαρμογή όλων των διατάξεων. Αυτό είναι το κλειδί για την επιτυχία και του νέου νομοσχεδίου.

Η τελευταία παρατήρηση ασφαλώς είναι ότι για να επιτευχθούν οι στόχοι της ανάπτυξης, πρέπει να καταπολεμηθεί η γραφειοκρατία. Σήμερα ο επενδυτής αντιμετωπίζεται από τις δημόσιες υπηρεσίες ως εχθρός, ως αντίπαλος. Όχι μόνο δεν διευκολύνεται όπως θα έπρεπε αλλά αποθαρρύνεται και εκδιώκεται. Και αυτή είναι μια επίσης δραματική πραγματικότητα.

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε, με την εξής παρατήρηση. Κατανοώ πράγματι τις αντιδράσεις των μικρών κομμάτων της Αριστεράς που παραμένουν προσηλωμένα σε κάποιες ευαισθησίες που υπήρχαν από το παρελθόν. Αλλά δεν κατανοώ την αντιφατικότητα των συναδέλφων της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, μια αντιφατικότητα, πρώτον, ως προς την τελική θέση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Δεν είναι δυνατόν να αρνείσαι την αρχή αυτής της προσπάθειας και να αναγνωρίζεις ως θετικά πολλά άρθρα.

Όταν όλοι οι φορείς επικρότησαν αυτήν την αλλαγή, διατυπώνοντας ασφαλώς πολλές επιφυλάξεις, αυτό λογικά -έτσι λέει τουλάχιστον η κοινοβουλευτική παράδοση- οδηγεί σε ψήφιση επί της αρχής του νομοσχεδίου, αφού η κατάργηση του 84/84 αποτέλεσε και αίτημα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, το 84/84 και σε εξαντλητική κριτική και προτάσεις επί των άρθρων. Αυτό λέει η λογική του κοινοβουλευτικού έργου, όχι το αντίθετο, «καταψήφίζουμε επί της αρχής, αλλά ψηφίζουμε τα άρθρα και προτείνουμε και βελτιώσεις».

Επίσης παρατήρησα ότι χαρακτηρίστηκε -και πάρα πολύ σωστά- από τον εισηγητή της Μειοψηφίας το νομοσχέδιο ως κατ'εξοχήν πολιτικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Κοντογιαννόπουλε, ο χρόνος σας τελείωσε.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Σε ένα κατ'εξοχήν πολιτικό νομοσχέδιο επιβάλλεται πρώτα από όλα η ξεκάθαρη τοποθέτηση του κάθε κόμματος. Και λυπάμαι διότι η Αξιωματική Αντιπολίτευση στερείται αυτής της ξεκάθαρης τοποθέτησης. Δεν με απασχολεί η τύχη της. Με απασχολεί ένα πράγμα, ότι σε ζητήματα που έχουν προκληθεί συγχύσεις στην κοινή γνώμη, έχουμε ευθύνη όλοι, ώστε η κοινή γνώμη να κατευθυνθεί σωστά και να συμβάλει και αυτή με την καθοδήγηση των πολιτικών κομμάτων στην πρόοδο του τόπου και της κοινωνίας. Έτσι καταξιώνεται η πολιτική.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, καθ' όλη τη διάρκεια της συζήτησης στο Υπουργείο Ανάπτυξης και με τα διευθυντικά στελέχη, αλλά και με τους φορείς σ' αυτό το νομοσχέδιο, διακατεχόμενοι πάντα από μία σκέψη, πως η Ελλάδα και η Αττική προφανώς βρίσκεται σε έναν κόσμο που εξελίσσεται σε ένα ρευστό περιβάλλον, σε ένα θολό περιβάλλον όπου ένα από τα κυρίαρχα σημεία που πρέπει να προσέξουμε ως κοινωνία και ως λαός είναι η ανταγωνιστικότητα. Οι αλλαγές που συντελούνται στις οικονομικές σχέσεις, στις μεθόδους που αλλάζουν στα συστήματα, στη διαχείριση είναι δραματικές. Το ηλεκτρονικό εμπόριο, το ηλεκτρονικό επιχειρείν, το ηλεκτρονικό κυβερνάν, τα διεθνή δίκτυα, οι επιχειρηματικές συνέργειες, η ανατροπή του κλασικού επιχειρείν, η δραματική αποϋλοποίηση εν ολίγοις μπορεί να περιγράψει το νέο οικονομικό περιβάλλον, που αναπτύσσεται στις διεθνείς ανεπτυγμένες κοινωνίες.

Πιστεύω ότι αν εμείς και γενικότερα η κάθε κοινωνία δεν μπορέσει να εγκολπωθεί αυτές τις αλλαγές που συντελούνται και να δημιουργήσει το μέλλον για τη δική της κοινωνία μέσα σ' αυτές τις εξελίξεις, τότε αργά ή γρήγορα θα βρεθεί στο περιθώριο των εξελίξεων. Αυτή είναι μία ιστορική νομοτέλεια, από την οποία δεν μπορεί να ξεφύγει ο ελληνικός λαός. Τα λέω αυτά, γιατί το παράδειγμα του 84/84 είναι η κλασική περίπτωση μιας κοινωνίας, που αδρανούσε σε ένα πρόβλημα που χρόνιζε και το οποίο είχε θεσμοθετηθεί προσωρινά ως αμυντική ασπίδα, για να προστατεύσει το περιβάλλον στην Αττική, ακολούθως όμως δεν μπόρεσε να μετεξελιχθεί σε ένα νομοθέτημα ουσιαστικό και ενεργητικό.

Σήμερα είναι μία πολύ σημαντική κοινοβουλευτική στιγμή, διότι συζητάμε για πρώτη φορά στο ελληνικό Κοινοβούλιο, καθόσον εγώ γνωρίζω με τη μικρή μου κοινοβουλευτική πείρα, για την ανάπτυξη σε σχέση με το περιβάλλον σε ένα νομοθέτημα. Πέφτει το φετίχ του 84/84. Το 84/84 δρούσε ως φετίχ στην ελληνική πολιτική και επιχειρηματική ζωή και είναι το πρώτο ολοκληρωμένο νομοθέτημα για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Δεν σας κρύβω ότι όταν πρωτοπήγα στο Υπουργείο Ανάπτυξης και με συνάντησαν για ενημέρωση τα διευθυντικά στελέχη την πρώτη μέρα, το πρώτο θέμα που μου έθεσαν ήταν η τροποποίηση του 84/84, όπως το έλεγαν τότε «άρση των αντικινήτρων που επέβαλε το προεδρικό διάταγμα». Ακολούθως στην ενημέρωση με τους φορείς, τους συνδέσμους των βιομηχανών, των επιχειρηματιών, τα επιμελητήρια το πρώτο θέμα που έθεταν ήταν η άρση των αντικινήτρων. Μάλιστα αυτήν την επισήμανση και ενημέρωση τη συνόδευσαν με το ότι πολλοί την επιχείρησαν το 1985, αλλά όλοι το εγκατέλειψαν, γιατί δεν είχαν την τόλμη να το προχωρήσουν, το ίδιο θα κάνατε κι εσείς. Λέω όχι, εμείς είμαστε αποφασισμένοι να προχωρήσουμε και είμαι ιδιαίτερα ευτυχής σήμερα, που το Υπουργείο Ανάπτυξης φέρνει εδώ αυτό το νομοθέτημα. Πρέπει να συγχαρώ τους συνεργάτες του Υπουργείου Ανάπτυξης εμπειρογνώμονες, που μας βοήθησαν πάρα πολύ με τη γνώση και την εμπειρία τους και όπως είπε ο Υπουργός, αυτό το νομοθέτημα το επεξεργαζόμαστε σε μια αγαστή συνεργασία το 1998 η τότε πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης μέχρι και σήμερα, που είναι η τελική του μορφή.

Απορώ πώς ενώ όλοι οι φορείς, όπως κατέδειξε και η συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή, ήταν υπέρ του νομοσχεδίου -μάλιστα και οι παραγωγικοί φορείς, αλλά και οι περιβαλλοντικοί φορείς, οι επιστημονικοί φορείς αν και μπορεί να είχαν επί μέρους διαφοροποιήσεις- έρχεται εδώ η Αξιωματική Αντιπολίτευση και η ελάχιστο Αντιπολίτευση και κατακεραυνώνει το νομοσχέδιο.

Για να κρίνουμε το νομοσχέδιο πρέπει να επικεντρωθούμε σε τέσσερα σημεία: Το πρώτο είναι τι γίνεται στο διεθνές περιβάλλον, το δεύτερο είναι τι γίνεται στην Αττική, το τρίτο είναι τι κάνει η Κυβέρνηση και το τέταρτο είναι τι κάνει η Αντιπολίτευση γι' αυτά.

Πολύ επιγραμματικά, γιατί θέλω να απαντήσω και στην κριτική που ασκήθηκε, θα πω τα στοιχεία του νομοσχεδίου.

Όσον αφορά το διεθνές περιβάλλον, εμείς έχουμε ως στόχο και η χώρα και το Υπουργείο Ανάπτυξης, να συμβάλουμε στη σύγκλιση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας, της ελληνικής επιχείρησης με την ευρωπαϊκή επιχείρηση, με την ευρωπαϊκή οικονομία.

Πρέπει να προσέξουμε εδώ ότι το περιβάλλον σ' αυτήν την προσπάθεια αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της ανταγωνιστικότητας. Η παλιά νοοτροπία ότι ανάπτυξη και περιβάλλον, ανάπτυξη μιας επιχείρησης και περιβαλλοντική συμπεριφορά της επιχείρησης, ήταν αντιλήψεις διωστές και απόψεις αντίθετες, έχει ξεπεραστεί. Η διεθνής εμπειρία και πρακτική δείχνουν ότι ο δρόμος για την ανταγωνιστικότητα περνάει μέσα από τη θεσμοθέτηση περιβαλλοντικών όρων από την ίδια την επιχείρηση. Άρα το περιβάλλον αποκτά ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Εμείς θέλουμε ανάπτυξη, θέλουμε ανταγωνιστικότητα, θέλουμε καθαρό περιβάλλον, θέλουμε απασχόληση, δηλαδή αυτό που λέμε βιώσιμη ανάπτυξη ή αν το πούμε πιο γενικά, αειφόρο ανάπτυξη. Αν και εδώ μιλάμε για βιώσιμη ανάπτυξη και όχι για αειφόρο ανάπτυξη. Δεν είναι ακριβώς το ίδιο όπως κάποιοι συνάδελφοι το έθεσαν. Υπάρχουν διαφοροποιήσεις στο συγκεκριμένο θέμα.

Ανταγωνιστική οικονομία σημαίνει ανταγωνιστική επιχείρηση. Σημαίνει, λοιπόν, ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης ως οργανικού στοιχείου στη λειτουργία των επιχειρήσεων. Άρα βιώσιμη ανάπτυξη είναι ένα σύνολο κανόνων και δράσεων αποδεκτό διεθνώς και στα εθνικά πλαίσια, το οποίο πρέπει να σέβεται και με βάση αυτό να λειτουργεί η επιχείρηση.

Σήμερα έχουμε μια πρόκληση. Είναι αδήριτη ανάγκη η βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των επιχειρήσεων σε συνδυασμό με τη βελτίωση της ανταγωνιστικής τους θέσης. Αυτή είναι μια πρόκληση που δεν μπορούμε να αποφύγουμε.

Η βιώσιμη ανάπτυξη έχει τις εξής συνιστώσες: την οικονομική, την κοινωνική, την περιβαλλοντική και τη θεσμική.

Η βιώσιμη ανάπτυξη στη μεταποίηση σημαίνει εισαγωγή της περιβαλλοντικής διάστασης σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας, από το αρχικό στάδιο της πρώτης ύλης, το σχεδιασμό του προϊόντος, την επιλογή της τεχνολογίας μέχρι την αξιοποίησή του μετά το τέλος του κύκλου ζωής του. Αυτή η προσέγγιση εντάσσει τα μέτρα και την πολιτική για την περιβαλλοντική συμπεριφορά και την περιβαλλοντική διαχείριση μιας επιχείρησης μέσα στην ίδια την επιχείρηση, μέσα στην ίδια τη λειτουργία της. Και προφανώς έρχεται σε αντίθεση με την παλιά νοοτροπία που ήθελε περιβαλλοντικά μέτρα μιας επιχείρησης τα αμυντικά μέτρα. Εμείς το ξεπερνάμε αυτό. Η διεθνής πρακτική το έχει ξεπεράσει. Εντάσσει την ίδια την περιβαλλοντική συμπεριφορά μέσα στη λειτουργία της επιχείρησης.

Υπάρχει το εξής ερώτημα: Είναι συμβατή η προστασία του περιβάλλοντος με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας; Εάν πάρουμε την κλασική άποψη, όχι η επιχείρηση είναι ταυτισμένη εν πολλοίς με την καταστροφή του περιβάλλοντος. Αυτό τείνει να ξεπεραστεί. Εν πάση περιπτώσει, η μοντέρνα αντίληψη αυτή είναι, η αναγκαιότητα αυτή είναι, η επιχείρηση να μην καταστρέφει το περιβάλλον, να συμβαδίζει με το περιβάλλον. Σήμερα πληθαίνουν αυτές οι προσεγγίσεις που υποστηρίζουν αυτό.

Ένα άλλο ερώτημα είναι αν η επιβολή περιβαλλοντικών περιορισμών μπορεί να αποβεί επωφελής για την κοινωνία αλλά και για την ίδια την επιχείρηση. Εκείνο πάντως που δεν μπορούμε να αποφύγουμε είναι να σταματήσουμε την ανάπτυξη. Δεν μπορούμε να σταματήσουμε την ανάπτυξη, όπως δεν μπορούμε να καταστρέψουμε το περιβάλλον. Επομένως ο μόνος δρόμος είναι η βιώσιμη ανάπτυξη. Αυτό είναι ένα πρόβλημα της κοινωνίας μας, στο οποίο καλούμαστε να απαντήσουμε. Δεν μπορούμε να το αποφύγουμε. Και δεν μπορούμε να το αποφύγουμε ούτε με ξόρκια ούτε με παλιές αντιλήψεις ούτε με πολιτικαντισμούς. Σήμερα μάλιστα διεθνώς αναπτύσσονται συστήματα για την περιβαλλοντική διαχείριση, για τη διοίκηση ολικής ποιότητας και για τη διασφάλιση της υγιεινής και της ασφάλειας των εργαζομένων.

Η επιχείρηση που φροντίζει το περιβάλλον, ανακτά το έλλειμ-

μα κοινωνικής αποδοχής που υπάρχει λόγω των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Επίσης, η ύπαρξη συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης, καθώς και η παραγωγή προϊόντων περιβαλλοντικά αποδεκτών, δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για την ίδια την επιχείρηση. Είναι ανάγκη η ενδυνάμωση του συνεχούς διαλόγου μεταξύ των επιχειρήσεων, των κοινωνικών φορέων και των καταναλωτών, ούτως ώστε αυτές τις νέες αντιλήψεις που επικρατούν στην ανεπτυγμένη διεθνή κοινωνία να τις κάνουμε κτήμα και στη δική μας κοινωνία.

Το ερώτημα τώρα είναι το εξής: Αυτό το νομοσχέδιο που εμείς καταθέσαμε, είναι το πανόραμα για τη βιώσιμη ανάπτυξη; Πάνω σ' αυτό το πανόραμα βρίσκουμε λύσεις για όλα τα τρωτά που καταδυναστεύουν ως τώρα την ελληνική κοινωνία και την ανάπτυξη στην Αττική; Το τονίσουμε στην επιτροπή, το λέμε και τώρα: Δεν έχουμε τέτοιου είδους ψευδαισθησιές και όποιος έχει τέτοιου είδους ψευδαισθήσεις, προφανώς πηγαίνει σε λάθος δρόμο. Εμείς είπαμε από την πρώτη στιγμή ότι κάνουμε ένα τολμηρό βήμα. Καταπιάνομαστε με το π.δ. 84/1984. Μιλάμε για βιώσιμη ανάπτυξη. Κάνουμε το πρώτο βήμα. Εισάγουμε ποιοτικά χαρακτηριστικά στη συμπεριφορά των επιχειρήσεων. Δημιουργούμε βάση δεδομένων. Δημιουργούμε περιβαλλοντική ευαισθησία στις ίδιες τις επιχειρήσεις, αλλά και στον καταναλωτή.

Αυτό είναι το πρώτο βήμα. Έχουμε πάρα πολλά να κάνουμε. Όταν θα ψηφιστεί αυτό το νομοσχέδιο, ξέρουμε στο Υπουργείο Ανάπτυξης ότι από την άλλη μέρα αρχίζει ένας μαραθώνιος για να μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στο πολύμορφο και πολύπλοκο πρόβλημα που υπάρχει στην Αττική. Το Υπουργείο Ανάπτυξης κατά την προηγούμενη πενταετία διέθεσε 55.000.000.000 δραχμές για το περιβάλλον στην επιχείρηση. Η δε περιβαλλοντική διάσταση, το καινούριό μας πρόγραμμα στο Υπουργείο Ανάπτυξης, προβλέπει τη διάθεση 104,5 δισεκατομμυρίων δραχμών για δράσεις, τις οποίες θα καταθέσω για τα Πρακτικά.

Ο κεντρικός στόχος του νομοσχεδίου είναι η βελτίωση των περιβαλλοντικών παραμέτρων, είναι η ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας με την ανταγωνιστικότητα ούτως ώστε να πετύχουμε αυτό που όλοι επιθυμούμε, την αειφόρο ανάπτυξη. Προσπαθεί να ισορροπήσει το νομοσχέδιο -δεν το κρύψαμε αυτό- μεταξύ τεσσάρων συνιστωσών: της περιβαλλοντικής, της οικονομικής, της κοινωνικής και της θεσμικής. Οπωσδήποτε αυτό το νομοσχέδιο είναι η βέλτιστη προσέγγιση μεταξύ των απόψεων που έχουν κατατεθεί απ' όλους τους φορείς.

Δεν θα αναφέρω περισσότερα επί του νομοσχεδίου, διότι ο εισηγητής, ο κύριος Υπουργός και οι άλλοι ομιλητές εκ μέρους της Πλειοψηφίας μίλησαν με ενάργεια. Θα απαντήσω σε σημεία κριτικής του νομοσχεδίου. Δεν θα μιλήσω για τα αντιπλημμυρικά έργα στην Αττική, διότι ίσως μου δοθεί η ευκαιρία στα άρθρα να το κάνω αυτό, αλλά ήδη έχουν απαντηθεί.

Το πρώτο σημείο κριτικής είναι ότι με αυτό το νομοθέτημα υποβαθμίζεται το περιβάλλον στην Αττική. Οι απαντήσεις που έχουμε γι' αυτό είναι οι εξής: Πρώτον, το προεδρικό διάταγμα δεν παρεμπόδιζε την παράνομη ίδρυση επιχειρήσεων. Δεύτερον, επιτρέπονται μόνο επαγγελματικά εργαστήρια, μονάδες χαμηλής όχλησης και αποθήκες. Δεν επιτρέπεται τίποτε άλλο.

Υπάρχει η έμφαση στους μηχανισμούς ελέγχου. Ψηφίστηκε ο νόμος για τους επιθεωρητές περιβάλλοντος στο νομοσχέδιο για τα ολυμπιακά έργα. Υπάρχει πλήρης νόμος και προβλέπουμε εδώ στο άρθρο 2 την κοινή υπουργική απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ και ΥΠΑΝ για να μπορέσουμε να καθορίσουμε τις αρμοδιότητες γι' αυτούς τους μηχανισμούς ελέγχου. Όπως τονίστηκε εύστοχα και από τον κ. Πάγκαλο αλλά και από άλλους ομιλητές και της Αντιπολίτευσης εάν δεν δημιουργήσουμε μηχανισμούς ελέγχου, τότε το νομοσχέδιο θα αποτύχει. Αυτό το καταλαβαίνουμε και το δεχόμαστε. Είναι εύλογο αυτό που λέγεται.

Δημιουργούμε βάση δεδομένων για την περιβαλλοντική συμπεριφορά. Εισάγουμε υποχρεωτικά τη χρήση του φυσικού αερίου εντός ενός έτους. Εφαρμόζουμε βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές με βάση τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εισάγουμε συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης κατά EMAS και κατά ISO.

Γιατί υπάρχουν οι αποθήκες; Διότι οι αποθήκες που βάζουμε στη γενική κατοικία είναι αποθήκες ακίνδυνες. Προβλέπουμε πλήρη κυκλοφοριακή μελέτη. Προβλέπουμε επίσης εξασφάλιση από την επιχείρηση θέσεων για το πάρκινγκ και των μεταφορικών μέσων των εργαζομένων, αλλά και αυτών που χρησιμοποιεί η εταιρεία για τις μεταφορές της.

Εμείς θέλουμε να υπάρχει δραστηριότητα στην πόλη και όχι να είναι έξω απ' αυτήν. Βεβαίως, αυτό όταν αυτή η δραστηριότητα δεν οχλεί ιδιαίτερος, όταν είναι χαμηλή. Γιατί βλάπτει το επαγγελματικό εργαστήριο την πόλη; Επειδή έχει υποδύναμη δώδεκα ίππων; Εμείς θέλουμε την πόλη μαζί με την επιχείρηση. Αυτή είναι η σύγχρονη αντίληψη και αυτό επιτάσσει η αξιοποίηση της τεχνολογίας, η παραγωγική ενδυνάμωση της πόλης, η διευκόλυνση των εργαζομένων, η μείωση του κόστους και η μεγαλύτερη παραγωγικότητα.

Ένα άλλο σημείο κριτικής είναι ότι δήθεν η κατάργηση του π.δ. 84/84 θα βλάψει την περιφερειακή ανάπτυξη. Ουδέν ψευδέστερο. Στην Αττική έχουμε πρόβλεψη να ιδρύσουμε μόνο χαμηλής όχλησης και επαγγελματικά εργαστήρια.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ: Και αγροτικές βιομηχανίες.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Αυτό για τοπικά προϊόντα. Είναι όμως εργαστήρια μέχρι ογδόντα κιλοβάτ. Εάν κινδυνεύει η βιομηχανία στην περιφέρεια επειδή θα υπάρξουν για επεξεργασία αγροτικών προϊόντων στην Αττική μονάδες ογδόντα κιλοβάτ, τότε προφανώς άλλη γλώσσα μιλάμε.

Στην Αττική υπάρχουν ισχυρά αντικίνητρα, όπως οι αυστηροί περιβαλλοντικοί περιορισμοί επέκτασης της βιομηχανικής δραστηριότητας, ιδιαίτερα για τις μονάδες μέσης και υψηλής όχλησης. Κάποιος που θέλει να κάνει μία σοβαρή βιομηχανική μονάδα δεν έρχεται στην Αττική. Εάν το υποστηρίζετε αυτό είτε δεν διαβάσατε το νομοσχέδιο, είτε το λέτε επιτηδώς για το τορπιλίσετε. Δίνουμε κίνητρα για να μετεγκατασταθούν επιχειρήσεις εκτός Αττικής. Άλλο αντικίνητρο είναι ότι ο αναπτυξιακός νόμος 2601 δεν περιλαμβάνει την Αττική. Επίσης, το 80% του Γ' ΚΠΣ πάει στην περιφέρεια. Έχουμε σειρά παραγωγικών προγραμμάτων προς ενίσχυση της περιφέρειας. Είναι ο ν. 2601, το επιχειρησιακό πρόγραμμα του Υπουργείου Ανάπτυξης, τα προγράμματα του Υπουργείου Γεωργίας για τους νέους αγρότες το πρόγραμμα για τη μεταποίηση στην αγροτική παραγωγή, τα ΠΕΠ, τα μεγάλα έργα που καθιστούν ανταγωνιστικότερη μία επιχείρηση όταν είναι στην επαρχία από ό,τι όταν είναι στην Αττική.

Ένα άλλο σημείο κριτικής ήταν ότι δεν υπάρχουν ΒΙΟΠΑ στην Αττική. Παραδεχθήκαμε στην επιτροπή ότι εδώ είναι ίσως η μοναδική περίπτωση που υπάρχει ίχνος δικαίας κριτικής. Αυτό το παρουσιάζετε ως επιχείρημα για να μην ψηφίσετε το νομοσχέδιο. Εάν λέγατε ότι το νομοσχέδιο είναι σωστό και ότι το ψηφίζετε αλλά ότι πρέπει να φτιάξουμε τα ΒΙΟΠΑ και συγχρόνως ξέρατε τη διαδικασία για τη δημιουργία μιας βιομηχανικής περιοχής στην Αττική, τότε θα συντασσόμουν μαζί σας. Εσείς όμως επικαλείστε την μη ύπαρξη οργανωμένων ΒΙΠΕ για να χτυπήσετε το νομοσχέδιο. Εδώ φαίνεται η υποκρισία ή μάλλον η αντιπολιτευτική μήνις...

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ: Υποτιμάτε το Κοινοβούλιο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Παίρνω πίσω τη λέξη «υποκρισία». Πριν φωνάξετε το είπα. Πάντως υπάρχει αντιπολιτευτική μήνις, η οποία σας τυφλώνει και δεν σας αφήνει να δείτε τα πράγματα όπως έχουν. Υπάρχουν χωροθετημένα βιομηχανικά πάρκα. Δεν με αφήνετε να μιλήσω, αλλά θα πω στοιχεία και αν μπορείτε αμφισβητήστε τα.

Υπάρχουν χωροθετημένα σαράντα εννιά ΒΙΠΕ-ΒΙΟΠΑ και όλων των μορφών για την αμιγή βιοτεχνική και βιομηχανική χρήση και για μικτή χρήση δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα, συνολικά πενήντα τρεις χιλιάδες στρέμματα. Σ' αυτά τα ΒΙΠΕ μπορούν να εγκατασταθούν και να μετεγκατασταθούν επιχειρήσεις. Είναι χωροθετημένα. Όποιος λέει ότι δεν μπορεί να πάνε εκεί σήμερα, λέει ψέματα ή δεν ξέρει τι λέει. Και σήμερα αυτά τα ΒΙΠΕ και αυτά τα ΒΙΟΠΑ βρίθουν από επιχειρήσεις. Λει-

τουργούν επιχειρήσεις. Υπάρχει το εξής...

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

... και θα τα πω όπως είναι, δεν θα αφήσω να διαστρεβλώσετε την πραγματικότητα και κυρίως να έχετε αυτό το ήθος και να διακόπτετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, αφήστε τον Υπουργό να μιλήσει.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): ...

να μη διακόπτετε τον ομιλητή. Και κυρίως να ακούσετε την άποψη του ομιλητή. Αν θέλετε μόνο να φωνασκείτε, είναι δικαίωμά σας. Και είναι και θέμα Προέδρου, αν σας αφήνει.

Σ' αυτά τα ΒΙΟΠΑ μπορεί, λοιπόν, να πάει να εγκατασταθεί ή να μετεγκατασταθεί κάποιος, γιατί είναι χωροθετημένα. Δεν υπάρχει πολεοδόμηση, σαφώς. Δεν υπάρχουν σε πολλά εξ αυτών έργα υποδομής. Και σ' αυτό κρατάμε την ευθύνη που μας ανήκει και την οποία δέχτηκα από την αρχή. Αλλά είναι ψεύδος ότι ο νόμος δεν μπορεί να λειτουργήσει, επειδή δεν υπάρχουν ΒΙΠΕ-ΒΙΟΠΑ. Υπάρχουν σαράντα εννιά χωροθετημένα. Παραδίδουμε άμεσα τα ΒΙΟΠΑ Σχιστού, τα ΒΙΟΠΑ Άνω Λιοσίων και υπάρχει και η δέσμευση για το ΒΙΟΠΑ Δέρματος. Επίσης προχωράει το ΒΙΟΠΑ Λαυρίου.

Θέλω να σας πω ότι στο Υπουργείο Ανάπτυξης υπάρχουν σαράντα πέντε δισεκατομμύρια (45.000.000.000) δραχμές για τη δημιουργία υποδομών στις βιομηχανίες.

Και επίσης, γιατί δεν αναφέρετε καθόλου ότι με αυτό το νομοσχέδιο στο άρθρο 16 ή 17 –δεν θυμάμαι ακριβώς τώρα– για να διευκολύνουμε τη μετεγκατάσταση επιχειρήσεων σε ΒΙΠΕ-ΒΙΟΠΑ λέμε ότι η κατάτμηση στα χωροθετημένα ΒΙΠΕ-ΒΙΟΠΑ γι' αυτά τα σαράντα εννιά που σας ανέφερα, ορίζεται από τα τέσσερα στρέμματα στα δύο στρέμματα, για να μπορέσει να πέσει το κόστος γης και να γίνει η μετεγκατάσταση; Αυτό είναι ένα δραστικό βήμα, το οποίο κάνουμε, για να μπορέσουμε να εξυπηρετήσουμε αυτές τις περιοχές και τους επιχειρηματίες που θα ήθελαν να εγκατασταθούν.

Επίσης, το κυριότερο είναι ότι σήμερα, αγαπητοί συνάδελφοι, στα περισσότερα εξ αυτών των ΒΙΠΕ υπάρχουν επιχειρήσεις που λειτουργούν. Έχουμε καλέσει πολλούς συνδέσμους αυτών των επιχειρήσεων και τους έχουμε πει ότι εμείς προτιθέμεθα, αν δημιουργήσουν φορέα διαχείρισης των ΒΕΠΕ στις περιοχές αυτές, να τους χρηματοδοτήσουμε για τη δημιουργία των έργων.

Σήμερα, δεν μπορεί η ΕΤΒΑ, έχει αλλάξει το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη δημιουργία ΒΙΠΕ. Το θεσμικό πλαίσιο το οποίο διέπει τη δημιουργία ΒΙΠΕ είναι ο ν. 2545 και αυτόν πρέπει να αξιοποιήσουν οι επιχειρηματίες.

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

Και είναι λάθος μέσα στη Βουλή να διαστρεβλώνουμε τα πράγματα, να θολώνουμε το τοπίο και να λέμε ότι είναι ευθύνη του Υπουργείου Ανάπτυξης και μόνο να δημιουργήσει αυτές τις υποδομές. Η σύγχρονη αντίληψη είναι ότι οι βιομηχανικές υποδομές περνούν και αυτές στους συνδέσμους των επιχειρήσεων, που είτε θα μπουν είτε υπάρχουν μέσα στις βιομηχανικές περιοχές.

Θα καταθέσω εδώ και για τα Πρακτικά τους δύο χάρτες των σαράντα εννιά ΒΙΠΕ-ΒΙΟΠΑ.

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

Θα ήθελα όμως να τελειώσω με το εξής: Η Νέα Δημοκρατία δεν ψηφίζει το νομοσχέδιο. Οι λόγοι που δεν το ψηφίζει είναι ότι υπάρχει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ, συντομεύετε. Αν πείτε όλους τους λόγους για τους οποίους δεν ψηφίζει το νομοσχέδιο η Νέα Δημοκρατία, θα πάρετε πολύ χρόνο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Αν μου αφαιρείτε το λόγο, σταματώ. Αλλά νομίζω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Δεν σας

αφαιρώ το λόγο, σας υποδεικνύω ότι πρέπει να είστε λίγο σύντομος.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Νομίζω ότι θα πω ένα εποικοδομητικό στοιχείο.

Για πέντε λόγους, συγκράτησα απ' αυτά που είπε ο κ. Παναγιωτόπουλος.

Πρώτον, είναι ότι θα υπάρχει κυκλοφοριακή φόρτιση στην Πειραιώς από τις εταιρείες μεταφοράς.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτό είπα; Στην Πειραιώς; Παράδειγμα έφερα!

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Έστω, παράδειγμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, προχωρήστε, παρακαλώ, προχωρήστε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Υπάρχει το πρόβλημα με τις ΒΙΠΕ, υπάρχει το 5Ε, υπάρχει κίνδυνος να φύγουν επιχειρήσεις από τα Οινόφυτα, που θα θέλουν να έρθουν στην Αττική και δεν είναι δεσμευτική η γνώμη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Λοιπόν, ένα προς ένα αυτά καταπίπτουν. Το ένα για τις ΒΙΠΕ, σας το είπα. Δεν είναι λόγος να μην ψηφιστεί νομοσχέδιο, επειδή δεν είναι οργανωμένες οι ΒΙΠΕ. Έτερον εκάτερον.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι στον αέρα όλο το νομοσχέδιο. Αυτό λέμε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Δεύτερον, το 5Ε ή δεν το παρακολουθήσατε στη Διαρκή Επιτροπή...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Επειδή σας τα είπαμε στην επιτροπή, τα πήρατε πίσω.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Φέρατε εδώ και διαβάσατε την εισήγηση που είχατε στη Διαρκή Επιτροπή...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Τραπήκατε εις άτακτον φυγήν, κύριε Καλαφάτη!

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

...διότι αυτό το αλλάξαμε...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Τραπήκατε εις άτακτον φυγήν!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ, κύριε Παναγιωτόπουλε. Δεν θα τελειώσουμε έτσι. Σας παρακαλώ!

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Κύριε Παναγιωτόπουλε, ήρθατε εδώ αδιάβαστος με την εισήγηση που διαβάσατε στην επιτροπή και φέρατε το ίδιο επιχείρημα ότι με το 5Ε φωτογραφίζουμε και το ίδιο έκανε και ο κ. Σαλαγκούδης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ πολύ! Αυτά θα μπορούσατε να τα είχατε πει και στο χρόνο σας. Σας παρακαλώ πάρα πολύ, έχουμε φθάσει ήδη στα είκοσι πέντε λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Το χαρακτηρισμό σας τον επιστρέφω!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Παναγιωτόπουλε, δεν έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι ύφος αυτό που απευθύνεσθε στην Αντιπολίτευση, κύριε Υφυπουργέ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Δεν έχετε το λόγο!

Να μη γράφεται τίποτα από όσα λέει ο κ. Παναγιωτόπουλος

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Παναγιωτόπουλε, μη με αναγκάσετε να σας κλείσω το μικρόφωνο!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

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

Παρακαλώ, κλείστε το μικρόφωνο του κ. Παναγιωτόπουλου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ πολύ, κύριε Υφυπουργέ, συνεχίστε, για να τελειώνουμε. Βάλτε τελεία σε αυτά που λέτε. Έπρεπε να τα είχατε πει πιο μπροστά. Σας παρακαλώ πάρα πολύ!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

(Διαμαρτυρίες από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ηρεμία, κύριοι συνάδελφοι!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Παναγιωτόπουλε, επιτέλους! Επιτέλους, κύριε Παναγιωτόπουλε!

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Κυρία Πρόεδρε, ο κ. Παναγιωτόπουλος...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός

Ανάπτυξης): Επιτέλους, κύριε Παναγιωτόπουλε, σταματήστε για να συνεχισθεί η συζήτηση. Δεν έχετε το δικαίωμα. Σταματήστε!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Δεν χρειάζομαι σχόλια για τον κ. Παναγιωτόπουλο, κύριε Υπουργέ. Τελειώστε! Επί του θέματος.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Πρέπει επιτέλους να υπάρξει μία τάξη. Ο κ. Παναγιωτόπουλος μπορεί να τα πει όταν πάρει το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ναι, αλλά και ο κύριος Υφυπουργός δεν τελειώνει το λόγο του. Αυτό βλέπω εγώ, κύριε Υπουργέ.

Λοιπόν, κύριε Καλαφάτη, τελειώστε, σας παρακαλώ, την αγόρευση σας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Κυρία Πρόεδρε, χωρίς λόγο ο κ. Παναγιωτόπουλος...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Αφήστε τον

κ. Παναγιωτόπουλο, κύριε Υφυπουργέ. Σας παρακαλώ, μιλήστε για το θέμα σας!

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Κυρία Πρόεδρε, με καθύβρισε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Αφήστε τον κ. Παναγιωτόπουλο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Ζητώ το λόγο επί προσωπικού. Θα μιλήσω επί προσωπικού. Με καθύβρισε. Με είπε ανάξιο, είπε ότι ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Όταν θα πάρετε το λόγο επί προσωπικού, θα τα πείτε. Δεν θα τα πείτε από το Βήμα. Σας παρακαλώ πάρα πολύ, τελειώνετε. Τελειώνετε, κύριε Υπουργέ!

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Κύριε Παναγιωτόπουλε, εσείς μιλήσατε, εσείς παρεκτραπήκατε...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υφυπουργέ, δεν απευθύνεσθε προσωπικά στους Βουλευτές από το Βήμα. Το έχετε καταλάβει; Μιλήστε επί του θέματος.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Κυρία Πρόεδρε, επί πέντε λεπτά ο κ. Παναγιωτόπουλος με ύβριζε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ πάρα πολύ!

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Αν, κυρία Πρόεδρε, δεν μπορώ να υποστηρίξω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ πάρα πολύ! Δεν θα μετατρέψουμε τη Βουλή σε πεδίο ύβρεων ένθεν και ένθεν. Λοιπόν, τελειώνετε!

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Κυρία Πρόεδρε, με συγχωρείτε, εγώ δεν ύβρισα κανέναν. Είπα το εξής: ότι ο κ. Παναγιωτόπουλος μεταξύ των πέντε σημείων, για τα οποία δεν ψηφίζει το νομοσχέδιο, συμπεριλαμβάνει και το άρθρο 5Ε το οποίο έχει αφαιρεθεί από το νομοσχέδιο. Και λέω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Λοιπόν, εντάξει, τελειώσαμε!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ, κύριε Παναγιωτόπουλε. Τι θέλετε τέλος πάντων;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Μα, είναι ντροπή αυτό. Ντροπή σας!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ, κύριε Παναγιωτόπουλε. Τι θέλετε τέλος πάντων;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: ...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Δεν έβρισκα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Τελειώσαμε, κύριε Παναγιωτόπουλε!

Θα δευτερολογήσετε, κύριε Σαλαγκούδη;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Μάλιστα, κυρία Πρόεδρε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Τι θέλετε, κύριε Παναγιωτόπουλε; Έχει ζητήσει το λόγο ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Να δευτερολογήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Όταν θα έρθει η σειρά σας να δευτερολογήσετε, βεβαίως θα δευτερολογήσετε.

Ορίστε, κύριε Σαλαγκούδη, έχετε το λόγο για να δευτερολογήσετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Επειδή δεν θέλω να στερήσω από τους κυρίους συναδέλφους το χρόνο, επειδή είναι και περασμένη η ώρα και θα πρέπει κάποια στιγμή να διακόψουμε και να συνεχίσουμε αύριο, θέλω μόνο για πολύ λίγο για δύο – τρία λεπτά να πω ότι ο κύριος Υφυπουργός τόσο στη Διαρκή Επιτροπή όσο και σήμερα, απέδειξε ότι μπορεί να έχει διαβάσει το νομοσχέδιο, αλλά δεν το έχει κατανοήσει. Και δεν το έχει κατανοήσει και έτσι δεν ξέρει τι θα τραβήξει μεθαύριο όταν η διατεταγμένη Πλειοψηφία θα ψηφίσει το νομοσχέδιο.

Κύριε Υφυπουργέ, σας διαβεβαιώ ότι θα έχετε μεγάλο πρόβλημα. Και αυτό που συστήνουμε, που σας λέμε εμείς αν είχατε κατανοήσει το νομοσχέδιο θα τα αντιλαμβανόσασταν, όπως και τις παρατηρήσεις που θα σας κάνουμε αύριο που είναι εμπειριστατωμένες. Τις διορθώσεις στα άρθρα αν τις αποδεχθείτε, θα έχετε λιγότερο δύσκολο έργο μεθαύριο, θα διευκολυνθείτε.

Όσο γι' αυτό που αναφέρατε προηγουμένως και σας είπαμε ότι αυτές οι ρυθμίσεις, όταν αφήνεται το περιθώριο, με αποφάσεις Υπουργών παραβιάζονται δημιουργείτε μια πελατειακή σχέση και ένα φόρτο και πιέσεις σε εσάς, στον Υπουργό, στον όποιον θα αποφασίζει, και από εκεί και πέρα δημιουργείτε και δικλίδες διαφθοράς, που σας ανέφερα προηγουμένως, σε ένα διεφθαρμένο κράτος δυστυχώς, όπως είμαστε εμείς, και που είναι η βασική αιτία που δεν έχουμε και επενδύσεις από το εξωτερικό, για το οποίο κοπτόμαστε όχι μόνο εσείς, αλλά και εμείς. Τις θέλουμε τις επενδύσεις από το εξωτερικό. Βασικό πρόβλημα η διαφθορά, πέραν του περιβάλλοντος που δημιουργείται στην οικονομία με την υψηλή φορολογία, με την ανυπαρξία αναπτυξιακών νόμων λειτουργικών, με την ανυπαρξία μελέτης για να μπορούμε να δούμε ποια είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματά μας στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία, όλα αυτά που πρέπει να τα δείτε για να δημιουργήσουμε ανάπτυξη, για την οποία τώρα φέρνετε ένα τέτοιο νομοσχέδιο αγωνιωδώς προσαθώντας να δημιουργήσετε κάποια ανάπτυξη.

Όμως εκείνο που θέλω να τονίσω ιδιαίτερα από την ομιλία σας που μόλις άκουσα είναι η αγωνία σας. Διότι αφιερώσατε τα 2/3 του λόγου σας στο περιβάλλον. Γιατί; Γιατί νιώθετε ενοχή. Με αυτό που κάνετε, στην πραγματικότητα επιβαρύνετε το περιβάλλον της Αττικής. Και μου κάνουν εντύπωση οι άνθρωποι που δεν διαμαρτύρονται.

Ξέρετε, θητεύω σε αυτήν τη Βουλή επί δέκα χρόνια και είδα ότι για ασήμαντες περιπτώσεις ξεσηκώνονταν Τύπος, Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, εναντίον της καταστροφής του περιβάλ-

λοντος γιατί άνοιξε ένα λατομείο. Οπτική μόνο ρύπανση του περιβάλλοντος! Και τώρα δεν ακούμε καμία φωνή από τις περιβαλλοντικές οργανώσεις οι οποίες όλες «τακτοποιούνται» και φιμώνονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ με, δεν ξέρω τι χρήμα. Ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ τα ξέρει αυτά. Και ακόμη δεν μιλάνε σήμερα για το περιβάλλον –θα μιλήσουμε έξω από τα δόντια γιατί φέρατε φόρτιση τώρα στην Αίθουσα τώρα με την τελευταία σας αποστροφή- οι οργανώσεις, αλλά δεν μιλάνε γιατί οικονομικοί παράγοντες υψηλοί δεν θίγονται από αυτό το νομοσχέδιο. Θίγεται ο απλός λαός που κατοικοεδρεύει εδώ και που θα υποφέρει μεθαύριο από την επιβάρυνση που θα δημιουργηθεί στο περιβάλλον.

Αλλά εσείς επειδή –έστω και δεν το κατανοήσατε βαθιά, το διαβάσατε όμως το νομοσχέδιο- αντιλαμβάνεσθε την ενοχή σας για το περιβάλλον, αφιερώσατε τα 2/3 της ομιλίας σας ακριβώς για να μας πείσετε ότι η αειφόρος ανάπτυξη προσπαθεί με το περιβάλλον, προχωρεί με το περιβάλλον, αλλά δεν έχει καμία σχέση με αυτό το νομοσχέδιο.

Πείτε μας μόνο –και δεν μας απαντήσατε και αν σας το τόνισα ήταν γιατί είναι ο πρώτος λόγος για τον οποίο το καταψηφίζουμε- πόσες επιπλέον επιχειρηματικές δραστηριότητες από αυτές που επέτρεπε το προεδρικό διάταγμα 84/1984 επιτρέπεται τώρα με το νομοθέτημά σας να ασκούνται στο Νομό Αττικής; Πόσες επιπλέον; Ο αριθμός ήταν –σας το λέω εγώ- 80, πιο μπροστά με το 84/1984. Πείτε μας τώρα πόσες επιχειρηματικές δραστηριότητες επιπλέον επιτρέπετε και από εκεί και πέρα μιλήστε μας, αν θέλετε, για την προστασία του περιβάλλοντος.

Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο. Υποθέτω ότι και εσείς τρία λεπτά θα χρειαστείτε.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ : Κυρία Πρόεδρε, εμείς τι να κάνουμε; Να φύγουμε; Πότε θα μιλήσουμε;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ : Εμείς οι Βουλευτές τι ρόλο παίζουμε;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Κυρία Πρόεδρε, ένα λεπτό, μια λέξη μόνο. Δεν έχω το λόγο για να παρέμβω, κύριοι συνάδελφοι. Αν παρεμβαίνω είναι μόνο για ένα λόγο ότι πρέπει η συζήτηση εδώ πέρα να κρατήσει μια ουσιαστική πλευρά και να μην διολισθήσουμε σε αντιπαραθέσεις άνευ ουσίας.

Διότι, κύριε συνάδελφε, μπορεί να έχετε την άποψή σας για τις περιβαλλοντικές οργανώσεις, αλλά επιτρέψτε μου να πω ότι τις αδικείτε. Και δεν είναι εύκολο να υποστηρίξετε ότι δήθεν ενδιαφέρονται μόνο για τα μεγάλα συμφέροντα και όχι για το λαϊκό συμφέρον. Εγώ δεν έχω δει καμία περιβαλλοντική οργάνωση, που να μην παλεύει αποκλειστικά και μόνο για το λαϊκό συμφέρον. Μην τις αδικείτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ : Για τα συμφέροντα και μετά στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης) : Απλώς σας το λέω για να συζητήσουμε. Δεν αντιδρούμε εδώ πέρα. Δεν έχω συνηθίσει να αντιδिकώ. Επί της ουσίας προσπαθώ να συζητήσουμε.

Και αν υπήρξε κάποια διαφωνία προηγουμένως, πρέπει νομίζω αυτή να μείνει επί της ουσίας. Δεν υπάρχει πρόθεση αντιδικίας. Ο καθένας έχει την άποψή του, δικαίωμά του να την πει. Από την άλλη πλευρά όμως, όταν λέει ο κύριος Υφυπουργός ότι εδώ πέρα υπήρξε μια αλλαγή σε ένα άρθρο, αυτό δεν είναι ούτε υποτιμητικό ούτε δίνει το δικαίωμα σε κανέναν να κατηγορείται γιατί το τροποποίησε. Δεν είναι το δημόσιο συμφέρον, είναι το συμφέρον περιβαλλοντικής προστασίας που επιβάλλει κάποια αλλαγή.

Αυτή, κύριε Πρόεδρε, ήθελα μόνο ως δήλωση να κάνω για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε και να ολοκληρώσουμε τη συζήτηση.

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

ΑΝΕΣΤΗΣ ΑΓΓΕΛΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ενδιαφέρον μας για την Αττική ίσως δικαιολογεί την οξύτητα.

Εάν υπάρχει κάποια λέξη, η οποία είναι βιασμένη στη χώρα

μας είναι η λέξη περιβάλλον. Θα ήθελα να προσεγγίσω το θέμα από διαφορετική οπτική γωνία, από την οπτική γωνία του Βουλευτή της περιφέρειας αφ' ενός και αφ' ετέρου θα ήθελα να προσεγγίσω το θέμα από φιλοσοφική άποψη υπό την έννοια ότι σήμερα είναι πραγματικότητα η ερημιά των πόλεων και η κοινωμία της υπαίθρου.

Ας προσεγγίσουμε, όμως, το θέμα όπως εμείς το εννοούμε. Στα νέα συνεχώς διαμορφούμενα παγκόσμια οικονομικά δεδομένα τα μητροπολιτικά αστικά κέντρα αποτελούν την αιχμή του δόρατος της ανταγωνιστικότητας των εθνικών οικονομιών. Υπό την έννοια αυτή ιδιαίτερα για την Ελλάδα, όπου το ήμισυ του πληθυσμού κατοικεί σε μερικές εκατοντάδες τετραγωνικά χιλιόμετρα στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη που συγκεντρώνεται το σύνολο σχεδόν των κέντρων λήψης απόφασης του ιδιωτικού και δημοσίου τομέα, η πιο πάνω διαπίστωση είναι ιδιαίτερα σημαντική. Η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη αποτελούν αστικά κέντρα με προϋποθέσεις ανάληψης ενός διεθνώς διακριτού ρόλου στον επερχόμενο καταμερισμό αστικών λειτουργιών.

Η ως άνω διαπίστωση σαν μια ζήτσα, αρνητική βέβαια, πραγματικότητα σε καμία περίπτωση δεν δικαιολογεί την εγκατάλειψη της περιφερειακής ανάπτυξης και την ερήμωση της υπαίθρου. Σε μια χώρα, όπως η πατρίδα μας σήμερα, δεν θα έπρεπε με το παρόν νομοσχέδιο να ομιλούμε για βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής, αλλά να ομιλούμε για βιώσιμη ανάπτυξη της Ελλάδος. Τούτο διότι ουσιαστικά με το παρόν νομοσχέδιο προσπαθούμε να επιλύσουμε συσσωρευμένα προβλήματα της Αττικής και δεν υπάρχει πρόνοια και ενδιαφέρον προς αποτροπή μελλοντικών προβλημάτων σε μικρότερα αστικά κέντρα.

Η υπόσχεση, λοιπόν, περί επεκτάσεως του συγκεκριμένου νομοσχεδίου και σε άλλες περιοχές πιο χρήσιμο και πιο ωφέλιμο θα ήταν να είχε τώρα νομοθετικό περιεχόμενο, διότι τώρα είναι η ανάγκη των υποδομών, των ΒΙΠΕ, των ΒΙΟΠΑ κλπ., διότι υπάρχουν ευκαιρίες χρηματοδότησης μέσω του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και αυτήν την εποχή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι εμφανώς ευαισθητοποιημένη με θέματα που άπτονται του ενδιαφέροντος για το περιβάλλον.

Δεν φτάνει, λοιπόν, να εισαγάγουμε το ενδιαφέρον μας και να διαμορφώνουμε αδιόρθωτες καταστάσεις, αλλά να προλαμβάνουμε τα αρνητικά πρότυπα ανάπτυξης.

Για την Αττική είναι αδιόρθωτη η κατάσταση, διότι ήδη συγκεκριμένα προεδρικά διατάγματα απέτυχαν στην επίλυση των προβλημάτων και αναφέρομαι βέβαια στο προεδρικό διάταγμα 791/81 και το αντίστοιχο του 1984. Αποτυχία η οποία δεν ήταν προϊόν της μη υπάρξης νομοθετικού πλαισίου, αλλά προϊόν της μη αποτελεσματικής λειτουργίας των μηχανισμών ελέγχου. Έτσι παρατηρείται το φαινόμενο να λειτουργούν περίπου τέσσερις χιλιάδες επιχειρήσεις ελεύθερα στο λεκανοπέδιο της Αττικής.

Εστιάζουμε, λοιπόν, την κριτική μας στην αποτελεσματικότητα των ελεγκτικών μηχανισμών, διότι κρίνουμε ότι η πολυπλοκότητα και η αοριστία διακρίνει και τους νέους μηχανισμούς ελέγχου.

Διότι στο σχέδιο νόμου προβλέπεται απλά η δυνατότητα σύστασης ενός εποπτικού οργάνου με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και ΠΕΧΩΔΕ, δίχως βέβαια να καθορίζεται στην εξουσιοδοτική διάταξη το περιεχόμενο των αρμοδιοτήτων αυτού του οργάνου.

Θα είναι δύσκολη η διατύπωση αυτού του νομοσχεδίου, σε ό,τι έχει σχέση με την αποτελεσματικότητά του και αυτό διότι αυτή κρίνεται από την επίπτωσή του στην βιώσιμη ανάπτυξη, στην προστασία του περιβάλλοντος, την απασχόληση, το χωροταξικό σχεδιασμό, το μέλλον όχι μόνο της Αττικής, αλλά εμμέσως πλην σαφώς όλης της Ελλάδος.

Η Αττική σήμερα παρουσιάζει έντονα προβλήματα κοινωνικού αποκλεισμού, εγκληματικότητας, κυκλοφοριακών αδιεξόδων, συγκρούσεων χρήσεως γης, ποιότητας ζωής και θα ανέμενε κανείς ένα πιο αποτελεσματικό σχεδιασμό για τη βιώσιμη ανάπτυξη, με πιο μακροπρόθεσμους στόχους, με δράσεις εξωστρεφείς που θα αξιοποιούν το νέο διεθνές περιβάλλον, όσο βέβαια και την περιφέρεια μέσω της εκεί προσδοκούμενης προόδου από την εφαρμογή των περιφερειακών προγραμμάτων.

Είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό να επιδιώκεται η μετεγκατάσταση επιχειρήσεων σε οργανωμένους χώρους εντός μάλιστα συγκεκριμένων χρονικών ορίων, χωρίς όμως να υπάρχουν ακόμη επαρκείς και με ορθολογική υποδομή τέτοιοι χώροι. Είναι ανησυχητικό να μην υπάρχουν τέτοιοι χώροι σε κομβικά σημεία της χώρας και επιπρόσθετα ζώνες ελεύθερου εμπορίου που θα σηματοδοτούσαν μια ανάπτυξη με εξωστρέφεια.

Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελούν οι παραμεθόριοι νομοί, ο νομός Ιωαννίνων, Καστοριάς, Φλώρινας, όλοι οι νομοί της Μακεδονίας και της Θράκης, που επί της ουσίας αποτελούν πύλη εισόδου για τα Βαλκάνια.

Ένα άλλο θέμα που προκύπτει είναι η χρήση των εναλλακτικών μορφών ενέργειας και σαφέστατα τίθεται το ερώτημα. Εκτός του αναμενόμενου φυσικού αερίου και της ηλιοφάνειας έχουμε άραγε άλλες εναλλακτικές μορφές ενέργειας στην Αττική που μπορεί να υπάρχουν σε διάφορες περιοχές της χώρας;

Στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο η διατύπωση είναι αρκετά αόριστη έτσι ώστε οι διάφορες διατάξεις να επιδέχονται υποκειμενικές ερμηνείες, διασταλτικές ή συσταλτικές κατά συγκυρία και οι παρεχόμενες εξουσιοδοτήσεις προς τους Υπουργούς Ανάπτυξης και ΠΕΧΩΔΕ είναι απλόχερες και ξεπερνούν ίσως και τα όρια των ελεγκτικών μηχανισμών, μέσω της ανοχής ή της σκοπιμότητας.

Ένα παράδειγμα παρεκκλίσεων είναι το άρθρο 4 του ν. 1360/83. Με λύπη μας διαπιστώνουμε, λοιπόν, ότι δεν υπάρχει όραμα ισόρροπης ανάπτυξης όλης της χώρας και η αναφορά του προηγούμενου Υπουργού κ. Χριστοδουλάκη στην επιτροπή ότι η Αττική πρέπει να αποτελέσει παράδειγμα ισόρροπης ανάπτυξης για όλες τις περιοχές της χώρας είναι τουλάχιστον ατυχής.

Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι προοπτική ανάπτυξης τόσο για την Αττική όσο και για την Ελλάδα πρέπει να αποτελεί η ισότιμη ανάπτυξη της περιφέρειας, που τη θεωρούμε εγκαταλελειμμένη. Είναι βέβαια ότι ο γιγαντισμός σε οποιαδήποτε έκφραση οδηγεί τελικά στην αυτοκαταστροφή και απαιτούνται δραστικά μέτρα αποκέντρωσης.

Με το νέο νομοσχέδιο η Κυβέρνηση δεν αντιμετωπίζει την πραγματική διάσταση του προβλήματος που απασχολεί βέβαια τόσο τους επαγγελματίες και την προοπτική ανάπτυξης, όσο και το περιβάλλον σαν άμεση σχέση ποιότητας ζωής.

Το στοίχημα δεν είναι να εισηγηθούμε ένα νομοσχέδιο. Το στοίχημα είναι μέσω του νομοσχεδίου να εγγραφούμε την ισόρροπη ανάπτυξη και την αρμονία στη σχέση εργασία, περιβάλλον, άνθρωπος, προοπτικές για τις επόμενες γενιές. Θα υπάρξει βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής, όταν θα υπάρξει ανάπτυξη της περιφέρειας. Αυτό όμως απαιτεί περιφερειακή συνείδηση και πρακτική.

Δεν συνηθίζω βέβαια να ασχολούμαι με προσωπικές δηλώσεις, ακούστηκε όμως από συνάδελφο στην Αίθουσα αυτή για αντιφατικότητα στο λόγο της Νέας Δημοκρατίας και ότι εν πάση περιπτώσει δεν τον ενδιαφέρει η τύχη της.

Θα θέλαμε να πούμε ότι η κρίση περί αντιφατικότητας έχει υποκειμενικό χαρακτήρα. Εμάς μας ενδιαφέρει η τύχη όλων των κομμάτων σαν ουσία της δημοκρατίας. Και αν κάτι μας κρίνει είναι η διαχρονική πολιτική μας στάση και συμπεριφορά. Σας ευχαριστώ.

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

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να εξηγήσω τη στάση μου, θα κάνω μία πολύ σύντομη ιστορική αναδρομή.

Το 1979 διαμορφώθηκε το ρυθμιστικό σχέδιο για την πρωτεύουσα. Εκείνη την περίοδο συνειδητοποιήσαμε ότι για να μπορέσουμε να σταθεροποιήσουμε ένα σχεδιασμό της πρωτεύουσας, ήταν ανάγκη να συνειδητοποιήσουμε τι γίνεται σε όλη την Ελλάδα. Και τούτο διότι στην Αθήνα συγκεντρώνεται ακόμη και σήμερα περίπου το 65% της αγοραστικής δύναμης και θα σας έλεγα περίπου το 85% των μεγάλων αποφάσεων οποιασδήποτε μορφής παίρνονται στην Αθήνα.

Είπαμε, λοιπόν, ότι αν θέλουμε να σταθεροποιήσουμε την

Αθήνα και να σχεδιάσουμε μακροχρόνια, πρέπει να βρούμε έναν τρόπο να σταθεροποιήσουμε τον πληθυσμό, να πάψει αυτή η αύξηση του πληθυσμού, να πάψει να έρχεται πληθυσμός από την περιφέρεια στην Αθήνα.

Έχουμε την εξής εικόνα. Φανταστείτε μία Ελλάδα που συνεχώς συρρικνώνεται στην Αθήνα και ερμηνώνει το υπόλοιπο. Η κοινή λογική ενός οποιουδήποτε επιχειρηματία, αν τον ρωτήσεις πού θέλει να βάλει την επιχείρησή του, μια καινούρια επιχείρηση, θα πει φυσικά στην Αθήνα. Είναι παράλογο να τοποθετηθεί μια βιομηχανία οπουδήποτε αλλού, εκτός αν συνδέεται με υπόγειο πλούτο, για παράδειγμα, που πρέπει να τοποθετηθεί εκεί που είναι τα αποθέματα. Αλλά κάθε άλλη επιχείρηση έρχεται στην Αθήνα.

Για να σταματήσει αυτό, ένας τρόπος υπάρχει. Κι αυτό είναι να επιβληθούν απαγορεύσεις. Χωρίς απαγορεύσεις δεν είναι δυνατόν, γιατί η κοινή λογική, η αγορά, οι συνθήκες φέρνουν τις επιχειρήσεις στην Αθήνα. Αυτό επεδίωξε το π.δ. 791/81. Κακώς είπαν μερικοί ότι είχε την ίδια βάση με το π.δ. 84/84. Το διάταγμα 791/81 έβαζε περιορισμό στην αύξηση της απασχόλησης μέσα σε μια επιχείρηση. Δηλαδή ήταν έτσι και το ισχυρότερο κίνητρο του εκσυγχρονισμού. Έλεγε στην επιχείρηση ότι μπορεί να μεγαλώσει, αλλά δεν θα αυξήσει το απασχολούμενο προσωπικό, που είναι, αν μπορώ να πω, και το χαρακτηριστικό της αύξησης της παραγωγικότητας. Κάνεις πολύ πιο πολλά με τους ίδιους ανθρώπους. Αυτή ήταν η λογική του π.δ. 791/81.

Ήρθε η Κυβέρνηση Παπανδρέου το '81-'82 και μία από τις πρώτες πράξεις εκείνης της εποχής ήταν η απότομη, πολύ μεγάλη αύξηση, του κατώτατου ημερομισθίου. Εξαιτίας αυτής της αύξησης διπλασιάστηκε από το 1982 έως το 1984 η ανεργία. Και τότε, υπό την πίεση αυτού του φαινομένου της αυξανόμενης ανεργίας, η Κυβέρνηση με Υπουργό τον κ. Βαϊτσο, αν θυμάμαι καλά, απεφάσισε να καταργήσει το κριτήριο της απασχόλησης και να το αντικαταστήσει με το κριτήριο της ιπποδύναμης. Κι από εκεί άρχισε όλη η διαφθορά του συστήματος από τον 84/84.

Από εκείνο το σημείο και μετά σταματήσαμε να μιλούμε για την απασχόληση, στην Αθήνα διότι πιεζόταν πολιτικά η Κυβέρνηση εξαιτίας της ανεργίας, που άλλες πράξεις της την είχαν προκαλέσει.

Εγώ, λοιπόν, με τις ρυθμίσεις που φέρνετε σήμερα, κύριε Υπουργέ, βρίσκω ότι υπάρχουν σε σχέση με το 84/84 σαφώς βελτιώσεις, γιατί επαναλαμβάνω ότι κατά τη γνώμη μου η ιπποδύναμη ήταν εντελώς εσφαλμένο κριτήριο. Η κατανάλωση ενέργειας είναι καλύτερο.

Παρ' όλα αυτά, το νομοσχέδιό σας θα προκαλέσει τα εξής αποτελέσματα μέσα στα επόμενα λίγα χρόνια. Θα φέρει, κατά τη δική μου εκτίμηση, άλλες εκατό χιλιάδες με διακόσιες χιλιάδες οικογένειες στην Αθήνα. Άλλες εκατό χιλιάδες με διακόσιες χιλιάδες, κύριοι συνάδελφοι, θα φύγουν από την υπόλοιπη Ελλάδα εξαιτίας του νομοσχεδίου, για να έρθουν εδώ. Εκατό χιλιάδες οικογένειες είναι, με τα μέτρα που έχουμε σήμερα, διακόσιες χιλιάδες αυτοκίνητα περισσότερα στην Αθήνα. Σημαίνει ισάριθμη βέβαια μείωση στα υπόλοιπα σημεία της Ελλάδας.

Εγώ, λοιπόν, θα έλεγα το εξής και λυπάμαι που δεν είναι εδώ ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ. Πρέπει να θυμίσω ότι το ΠΕΧΩΔΕ σημαίνει περιβάλλον και χωροταξία.

Όλοι μιλήσαμε για το περιβάλλον, αλλά για τη χωροταξία δεν μίλησε κανένας. Από την πλευρά, λοιπόν, της χωροταξίας –αφήστε το περιβάλλον για το οποίο πράγματι έχει βελτιώσεις το νομοσχέδιο- θα αποδειχθεί ολέθριο. Και γι' αυτό θα το καταψηφίσω το νομοσχέδιο, διότι αυτό το οποίο χρειάζεται αυτήν τη στιγμή δεν είναι να διευκολύνουμε τους επιχειρηματίες. Αντιλαμβάνομαι ότι του κάθε επιχειρηματία, όπως σας είπα από την αρχή, η λογική είναι ότι θα πρέπει να διευκολυνθεί στο Νομό Αττικής, διότι εδώ είναι η πελατεία, εδώ είναι οι αποφάσεις, εδώ είναι οι τράπεζες, εδώ είναι όλα. Αυτό ζητούν τα τελευταία είκοσι χρόνια όλοι όσοι εκπροσωπούν την επιχειρηματική τάξη, να καταργηθεί, να αλλάξει το π.δ. 84 του 1984, διότι, διότι Και τους καταλαβαίνω. Αλλά από την ώρα που αποφασίζουμε ότι θέλουμε να έχουμε μια Ελλάδα που να μην είναι μόνο στην Αθήνα, είναι ανάγκη να βάλουμε περιορισμούς. Και χωρίς

αυτούς τους περιορισμούς το μόνο αποτέλεσμα θα είναι αυτό που σας είπα πριν, θα αυξηθεί δηλαδή σημαντικά ο πληθυσμός της Αθήνας. Και γι' αυτό, λυπάμαι να το πω, αυτό το θεωρώ πολύ μεγάλο λάθος. Και είναι ένα πολύ μεγάλο λάθος, κύριοι συνάδελφοι, που δεν θα το δούμε σε μια μέρα. Θα το δούμε σταδιακά. Θα ξυπνήσουμε ένα πρωί μετά από μερικά χρόνια και θα πούμε βρε τι κάναμε. Όπως κάναμε το ίδιο στο παρελθόν με τις πολυκατοικίες. Όταν όλα τα σπίτια ήταν διώροφα και τριώροφα, είπαμε ε, και τι έγινε αν γίνει και κάποια οκταόροφη πολυκατοικία. Και ξαφνικά σήμερα τριάντα, σαράντα χρόνια μετά λέμε τι κάναμε; Τρελαθήκαμε τότε; Το ίδιο θα συμβεί εξαιτίας αυτής της αλλαγής. Είναι δηλαδή ανάγκη, κύριε Υπουργέ, να βάλουμε φραγμούς, απαγορεύσεις. Οι απαγορεύσεις, λοιπόν, είναι κάτι το οποίο κανείς δεν συμπαθεί. Αλλά, αν δεν τις βάλουμε, θα έχουμε πολύ άσχημα αποτελέσματα. Γι' αυτό, λοιπόν, βασικά το λόγο καταψηφίζω το νομοσχέδιο.

Δuo – τρεις, λοιπόν, παρατηρήσεις για διάφορα πράγματα που άκουσα. Δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι σε όλα τα μέρη του κόσμου υπάρχουν βιομηχανίες πολλές φορές στο κέντρο της πόλης. Στη Ζυρίχη, που ίσως είναι από τις καθαρότερες πόλεις του κόσμου, στο μέσο της πόλης υπάρχει ένα τσιμεντάδικο. Αλλά αν δεν στο πουν δεν καταλαβαίνεις ότι υπάρχει. Αυτό, λοιπόν, είναι αυτό το οποίο μερικοί είπαν σήμερα, η ανάγκη να έχουμε υπηρεσίες που να λειτουργούν. Δυστυχώς, οι υπηρεσίες δεν λειτουργούν. Επίσης δεν λειτουργούν οι δήμοι. Και αυτή είναι μια πραγματικότητα.

Σωστό είναι να υπάρχουν επιχειρήσεις εκεί που είναι οι εργαζόμενοι και όχι να έχεις τους εργαζόμενους να μετακινούνται προκαλώντας με τις μετακινήσεις τους άλλου είδους προβλήματα, να τους πηγαίνουμε εκτός Αθηνών, όπως φεύγουν από την Αθήνα σήμερα και πηγαίνουν στη Χαλκίδα ή στα Οινόφυτα κατά χιλιάδες ημερησίως προκαλώντας και μ' αυτόν τον τρόπο ρύπανση. Το σωστό θα ήταν να έχουμε επιχειρήσεις αυστηρά ελεγχόμενες από πλευράς περιβαλλοντικής επιβάρυνσης. Αλλά αυτό δεν συμβαίνει, κύριε Υπουργέ, με πρώτη και καλύτερη την κρατική επιχείρηση που ελέγχετε, τα διυλιστήρια. Τα διυλιστήρια στον Ασπρόπυργο, αν θυμάμαι καλά, προκαλούν τη μισή ρύπανση απ' όλες τις βιομηχανίες στο Νομό Αττικής. Ένα εργοστάσιο, το οποίο συμπτωματικά είναι και κρατικό, είναι το πλέον ρυπογόνο. Αυτό μόνο να βγάλαμε από τη μέση, θα κερδίζαμε τη μισή ρύπανση της Αττικής.

Επίσης, μια επιμέρους παρατήρηση στο τέλος. Στο τέλος του νομοσχεδίου εκτός της λογικής του νομοσχεδίου έχετε μια διάταξη που επαναλαμβάνετε κάθε χρόνο αναφορικά με το πάγωμα αυξήσεων στα ιδιωτικά σχολεία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ : Έχει 3,5%

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Έχει 3,5%. Εγώ είμαι εναντίον αυτής της ρύθμισης. Για ποιο λόγο; Πρώτον, έχουμε εκ του Συντάγματος το δικαίωμα όλοι μας να στείλουμε τα παιδιά μας σε δημόσια σχολεία και υπάρχουν δημόσια σχολεία. Όσοι από μας θέλουμε να τα στείλουμε σε ιδιωτικά σχολεία είναι δικαίωμά μας, αλλά θα πρέπει να πληρώσουμε αυτά τα οποία μας ζητούν τα ιδιωτικά σχολεία. Αν δεν μας αρέσουν θα πάμε στο δημόσιο. Δεν πρέπει όμως να φτιάχνουμε μηχανισμούς που μειώνουν την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών. Το ιδιωτικό σχολείο δεν είναι μονοπώλιο. Έχει απέναντί του ένα δημόσιο που είναι τζάμπα. Εάν, λοιπόν, ανεβάσει υπερβολικά τις τιμές του θα χάσει την πελατεία του.

Έχω προσέξει ότι πολλοί Υπουργοί του ΠΑΣΟΚ στέλνουν τα παιδιά τους σε ιδιωτικά σχολεία. Αυτό δεν αποτελεί λόγο να συγκρατούν με νομοθετικές ρυθμίσεις τα διδάκτρα.

Αυτά είχα να σας πω και αντιλαμβάνομαι ότι τώρα ίσως είναι αργά, αλλά θα σας παρακαλούσα τη χωροταξική άποψη να την ξανασκεφθείτε, διότι οι ρυθμίσεις σας θα αποδειχθούν ολέθριες για την Αττική και θα ερμηνώσουν την υπόλοιπη Ελλάδα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει η συνάδελφος κα Παπακώστα-Σιδηροπούλου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, μήπως θα πρέπει να σταματήσουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Όχι, δεν

υπάρχει θέμα να σταματήσουμε. Λίγοι συνάδελφοι είναι ακόμη γραμμένοι. Θα τελειώσουμε απόψε. Τουλάχιστον αυτό προβλέπεται. Ας προχωρήσουμε και θα δούμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Μπορούμε να αφήσουμε τρεις, τέσσερις συναδέλφους να μιλήσουν αύριο και επί της αρχής να κλείσουμε τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ, κύριε Παναγιωτόπουλε. Προς το παρόν θα συνεχίσουμε και θα δούμε αργότερα. Δεν υπάρχει πάντως προς το παρόν λόγος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Να λάβετε υπόψη σας ότι σήμερα η Βουλή λειτουργεί από το πρωί. Υπάρχουν και ορισμένα όρια αντοχής. Πρέπει αυτά να τα δούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Θα αντιμετωπιστεί, κύριε συνάδελφε, αργότερα.

Να αφήσουμε την κα Παπακώστα να μιλήσει;

Ορίστε, κυρία Παπακώστα, έχετε το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, πράγματι η συγκεκριμένη συζήτηση του παρόντος σχεδίου νόμου γίνεται κάτω από το θλιβερό γεγονός του θανάτου συμπολιτών μας όχι από κάποια θεομηνία, όχι από κάποιο τραγικό δυστύχημα, αλλά δυστυχώς, από ένα σύνθημα εποχικό φαινόμενο: Άνθρωποι, οι οποίοι πνίγηκαν ενώ βρίσκονταν ανέμελοι, ανύποπτοι και αισθάνονταν ασφαλείς μέσα στο χώρο της κατοικίας τους. Θεωρώ, λοιπόν, ότι οι παρόντες Υπουργοί, τα μέλη της Κυβέρνησης, που εισήγαγαν το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου τουλάχιστον, αν μη τι άλλο, θα έπρεπε να επισημάνουν το συγκεκριμένο γεγονός.

Για το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου:

Κυρία Πρόεδρε, απ' αυτά που συζητήθηκαν εγώ εκείνο το οποίο αντελήφθη και αυτό το οποίο διαπίστωσα από τον ορυμαγδό της συζήτησης κατά την πρόοδό της, στην πορεία και στη διάρκεια της, είναι ότι ούτε λίγο ούτε πολύ οι καθ' ύλην αρμόδιοι Υπουργοί μας έφεραν το παρόν σχέδιο νόμου προφασισμένοι ή υπαινισσόμενοι ότι ζούμε σε άλλη χώρα ή εκτός Αττικής γης. Υπάρχει μία θεωρία, η περίφημη θεωρία της ιεράρχησης των αναγκών κατά τον Μάσλοου, η οποία λέει ότι πρώτα ικανοποιείς τις πρωτογενείς ανάγκες, στη συνέχεια τις δευτερογενείς και στη συνέχεια πηγαίνεις στα είδη πολυτελείας.

Κατά συνέπεια, λοιπόν, το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, το οποίο ήρθε προς συζήτηση και ψήφιση στη Βουλή, έχει να λύσει θέματα σοβαρά και αφορά βεβαίως στην κυβερνητική ανεπάρκεια, αφορά βεβαίως στις πράξεις και στις παραλείψεις, αφορά βεβαίως στο βίο, στα έργα και τις ημέρες των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ, δεκαεπτά ολόκληρα χρόνια από το π.δ. 84/84 μέχρι και σήμερα, αφορά σε όλες αυτές τις καταστάσεις σήψης και διαφθοράς με είκοσι χιλιάδες παρανόμως λειτουργούσες επιχειρήσεις υπό το βλέμμα, υπό την εποπτεία, υπό την πολιτική καθοδήγηση, αν θέλετε, υπό τη συναλλαγή, υπό την κομματική πελατειακή σχέση των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ, ωσάν να μην συνέβαινε τίποτε. Και προφασισζόμεθα σήμερα, όταν συζητούμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, ότι εν πάση περιπτώσει εισάγουμε νέα ορολογία, εισάγουμε νέες τεχνολογικές διευκολύνσεις και νέους τεχνικούς όρους σε ένα νομοσχέδιο, το οποίο τι αφορά επί της ουσίας; Αφορά αυτό που ονομάζεται ανάπτυξη, μάλιστα «βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής και άλλες διατάξεις», έτσι τιλοφορείται.

Κυρία Πρόεδρε, ως νομικός και όσοι είμαστε νομικοί γνωρίζουμε πολύ καλά ότι υπάρχει διαφορά ανάμεσα στο «ζωντανός» και στο «βιώσιμος». «Ζωντανός» είναι εκείνος ο οποίος πληροί τις προϋποθέσεις να ζήσει. «Βιώσιμος» είναι εκείνος ο οποίος ενδέχεται να επιβιώσει αλλά και να αποβιώσει. Κατά συνέπεια, και μόνο ο όρος «βιώσιμη ανάπτυξη» πέραν της ορολογίας, την οποία μπορούμε να χρησιμοποιούμε, εκφράζει και την ουσία και το περιεχόμενο του τι ακριβώς σημαίνει ασέλγεια επί της Αττικής γης και επί του λαού της.

Συγκεκριμένα θέλω να πω το εξής αναφερόμενη στη θεωρία της ιεράρχησης των αναγκών: Πρώτον, για να επιτύχεις όλα αυτά στα οποία αναφέρεται το σχέδιο νόμου θα πρέπει προηγουμένως να έχεις λύσει πρωτογενή και στοιχειώδη ζητήματα: Δηλαδή εξηγούμε: Πού είναι το επαρκές οδικό δίκτυο στην Αττική γη; Πού είναι τα αντιπλημμυρικά έργα; Πού είναι το απο-

χετευτικό δίκτυο, το οποίο μπορεί εν πάση περιπτώσει στοιχειωδώς να λειτουργήσει σε συνήθη εποχικά φαινόμενα; Πού είναι η διαχείριση των υδάτινων πόρων;

Πού είναι η μελέτη και η πρόβλεψη καθώς και η επίλυση του προβλήματος της λειψυδρίας που αντιμετωπίζουμε και που θα κληθούμε να αντιμετωπίσουμε άμεσα στα επόμενα χρόνια. Πού είναι το θέμα της διαχείρισης των λυμάτων; Πού είναι, σε ποιο στάδιο τα ζητήματα βιολογικών καθαρισμών; Μιλούμε για περιβαλλοντική διαχείριση των επιχειρήσεων κατά EMAS και κατά ISO 14.000 την ώρα που δεν υπάρχουν ούτε φίλτρα κύριε Υπουργέ, το στοιχειώδες, δηλαδή, το ελάχιστο στις επιχειρήσεις οι οποίες λειτουργούν, στις βιομηχανίες και στις βιοτεχνίες, οι οποίες λειτουργούν στο σώμα της Αττικής γης. Πού είναι ο Ελαιώνας; Να πάμε να κάνουμε μια βόλτα με τους Υπουργούς της κυβέρνησης, με τον Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων τον πρώην και την νυν, με τον κύριο Υπουργό Ανάπτυξης και τον κύριο Υφυπουργό, ο οποίος παρέμεινε σταθερός, παρά το γεγονός ότι ο Υπουργός εναλλάχθηκε, να πάμε πέρα από το ποτάμι, όπως λέει ο λαός. Συμβαίνει να έχω την τιμή να είμαι η μόνη Βουλευτής απ' όλα τα πολιτικά κόμματα που είμαι μόνιμα εγκατεστημένη στη δυτική Αττική και ειδικότερα στη δυτική Αθήνα και σας προσκαλώ όλους, σας φιλοξενώ ως οικοδέσποινα να δείτε τι συμβαίνει στον Ελαιώνα, να δείτε αν υπάρχει δυτική πύλη της Αθήνας, να δούμε μαζί που είναι οι δόθεν αναδασώσεις για να συγκρατήσουν τα όμβρια ύδατα όταν βρέχει, στην εποχή που πρέπει να βρέξει, του Ποικίλου όρους και του όρους Αιγάλεω. Να δούμε εν πάση περιπτώσει, πού είναι, σε ποιο στάδιο τα ρέματα και η διαχείριση των ρεμάτων, να δούμε πού είναι η διαχείριση της Ψυττάλειας, τα έργα της Ψυττάλειας, κύριε Υπουργέ για τα οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση κόλαφο μας επεφύλαξε και μομφή διεθνή. Πού είναι το Κτηματολόγιο; Δεν αναφέρομαι μόνο στο Εθνικό Κτηματολόγιο, αλλά και στα κατά τόπους (Δήμους) κτηματολόγια για να μιλήσουμε στη συνέχεια για βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής γης. Ακούστε, κύριοι της κυβέρνησης. Εάν θεωρείτε ότι φέρνοντας σχέδια νόμων στη Βουλή των Ελλήνων για να νομιμοποιήσετε, κατ' αρχήν δυο πράγματα, κατά την άποψή μου, τι επιχειρείτε, ποια είναι η προσπάθεια της Κυβέρνησης σήμερα μέσω των καθ' ύλην αρμοδίων Υπουργών της.

Πρώτον, επιχειρείται σαφέστατα, κατά την άποψή μου, να ρίξουμε στάχτη στα μάτια της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία εδώ και χρόνια μας πιέζει να έχουμε ένα αρκούντως σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο με βάση, το οποίο θα πρέπει να λειτουργούμε σύμφωνα με τα όσα ισχύουν στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

Άρα, λοιπόν, αυτό που μας φέρατε σήμερα και μας το πετάξατε κατάνουτρα –διότι περί αυτού πρόκειται– ως σχέδιο νόμου, ξέρετε τι αποτελεί για σας; Την έξωθεν καλή μαρτυρία και τη νομιμοποίηση ότι να, δήθεν εμείς στη χώρα μας έχουμε το θεσμικό πλαίσιο για να μπορέσουμε να λειτουργήσουμε προς τη βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής γης. Και από την άλλη πλευρά, ξέρετε τι επιχειρείτε; Είκοσι χιλιάδες κατά τη ΓΣΕΒΕ παράνομα λειτουργούσες επιχειρήσεις κάτω από την ανοχή σας. Διαψεύστε το. Αντιστοιχούν χίλιες κατ' αναλογία στα είκοσι χρόνια στα οποία κυβερνάτε. Αυτό σημαίνει παράνομη συναλλαγή, σημαίνει κλείσιμο των ματιών, σημαίνει συνεργασίες κάτω από το τραπέζι.

Κατά συνέπεια, λοιπόν, και σ' αυτήν την περίπτωση, θέλετε τώρα εκ των υστέρων, να νομιμοποιήσετε τα όσα βαρύτατα πεπραγμένα έχετε μέχρι τώρα πραγματοποιήσει.

Και, κύριε νέε Υπουργέ, θα περίμενα πραγματικά από σας, διότι τώρα αναλάβετε τα καθήκοντά σας, θα περίμενα να είστε πιστός στη δήλωση την οποία κάνατε και την οποία παρακολούθησα με πολλή προσοχή τη μέρα που παραλάβατε το Υπουργείο σας. Και είπατε ότι δεν είμαι διατεθειμένος να απολογούμαι για αμαρτίες του παρελθόντος και δεν είμαι διατεθειμένος να αναλάβω δουλείες του παρελθόντος. Σήμερα όμως δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, διαψευστήκατε και αυτοακυρωθήκατε με τη στάση σας στο παρόν νομοσχέδιο, εκτός και αν σας έχουν παρουσιάσει πως το παρόν νομοσχέδιο όντως καλείται να επιλύσει προβλήματα και αν εκμεταλλεύονται την καλή σας πίστη και τη διάθεση και την αγωνία που έχουμε όλοι μας να λει-

τουργήσουμε προς αυτήν την κατεύθυνση.

Θεωρώ ότι συμβαίνει το δεύτερο, κύριε Υπουργέ. Διότι αν συμβαίνει το πρώτο, τότε λυπούμαι βαθύτατα να σας πω ότι αυτοακυρώνεστε και έτσι κρινόμαστε αξιόπιστοι ή αναξιόπιστοι απέναντι στον ελληνικό λαό και στην ελληνική κοινωνία.

Θέλω να πω το εξής, όσον αφορά την τοποθέτηση που έκανε ο κύριος Υφυπουργός.

Κύριε Υφυπουργέ, επειδή μας αποκαλέσατε αδιάβαστους, επειδή είπατε ότι δεν γνωρίζουμε, να σας πω ότι μπλέξατε τα πράγματα στην τοποθέτησή σας, όταν μιλούσατε για τα βιομηχανικά πάρκα και όταν μιλούσατε για τα βιοτεχνικά πάρκα. Μπλέξατε, λοιπόν, στην τοποθέτησή σας τη διαδικασία που απαιτείται για τη δημιουργία βιοτεχνικών και βιομηχανικών πάρκων με τη διαδικασία που απαιτείται για τις περιοχές ελαφράς όχλησης και μέσης όχλησης. Εκεί μπερδευτήκατε, κύριε Υπουργέ, και λυπούμαι διότι εσείς δεν αναδομηθήκατε, εσείς εξακολουθείτε να είστε Υφυπουργός του ιδίου Υπουργείου και κατά συνέπεια δεν συγχωρείτε άγνοια από σας, εκτός και αν δεν μελετήσατε καλά το νομοσχέδιο, επειδή εμάς είπατε αδιάβαστους.

Θέλω να πω, κυρία Πρόεδρε, ότι μέσα από το νομοσχέδιο φαίνεται ουσιαστικά και η έμμεση πλην όμως σαφέστατη παραδοχή και ομολογία για την αποτυχία και για τα ελλείμματα της κυβερνητικής πολιτικής των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ.

Από πού φαίνεται; Από την εισηγητική έκθεση του συγκεκριμένου σχεδίου νόμου. Λέει ότι μετά τις εκλογές του 2000 συνστήθη νέα ομάδα εργασίας των Υπουργείων Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, η οποία αποτελείται από στελέχη των δύο Υπουργείων και κατέληξε στο παρόν σχέδιο νόμου. Δηλαδή, πριν από τις εκλογές του 2000 δεν υπήρχε αυτή η επιτροπή; Δεν υπήρχε αυτή η πρόνοια; Δεν υπήρχε γνώση των προβλημάτων; Άρα έχει δίκιο η Νέα Δημοκρατία, η οποία σας καταγγέλλει ότι είσατε επικίνδυνοι διότι ή δεν γνωρίζετε τα θέματα εν πάση περιπτώσει ή εάν τα γνωρίζετε τότε είστε συνένοχοι σε αυτά τα οποία πράττετε.

Μόνοι σας, λοιπόν, έρχεστε σήμερα να συνηγορήσετε υπέρ των θέσεων της Νέας Δημοκρατίας. Και δεν σας κάνουμε στείρα αντιπολίτευση, όπως ισχυρίζεστε, αλλά σας κάνουμε αντιπολίτευση από αυτήν την οποία πραγματικά αξίζετε για τις παραλείψεις σας.

Θέλω να σας πω και κάτι άλλο. Στην ημερίδα την οποία εσείς κάνατε με πρωτοβουλία σας το 1998 εκεί αναφέρατε –και μου κάνει εντύπωση που το αναφέρατε στην εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου σας– ποιες είναι οι αδυναμίες, ποια είναι τα «δεν» του προεδρικού διατάγματος 84/84. Λέτε α) ότι αδυνατεί να αντιμετωπίσει συνολικά το περιβαλλοντικό πρόβλημα, β) δεν ενθαρρύνει σύγχρονες μεθόδους παραγωγής, γ) περιορίζει τη δυνατότητα συμμετοχής, δ) προκαλεί εμπόδια στη διατήρηση και την αύξηση των θέσεων εργασίας. Και γιατί δεκαεπτά χρόνια το διατηρούσατε; Γιατί δεκαεπτά χρόνια το συντηρούσατε; Γιατί δεκαεπτά χρόνια υποκρινόσαστε πως δεν ξέρατε; Και γιατί σήμερα έρχεσθε να μας πείσετε, εσείς, ότι το παρόν σχέδιο νόμου το οποίο φέρνετε στη Βουλή προς ψήφιση με την ανοχή της Συμπόλιτευσης –και τους συμμερίζομαι απολύτως, αν και δεν τους κατανοώ– για να μπορέσετε να νομιμοποιήσετε άνομες κομματικές σας και μόνο επιδιώξεις για ημετέρους, για συγκεκριμένες συντεχνίες, σε βάρος του πολίτη

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Γιατί δεν το άλλαξε η Νέα Δημοκρατία;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ – ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ: Θα σας πω.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Διέλαθε.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ – ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Μαντέλη, εμείς τουλάχιστον ως δεύτερο κόμμα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, μην κάνετε διάλογο μεταξύ σας.

Παρακαλώ, κυρία Παπακώστα, ολοκληρώστε.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ – ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ο κ. Μάνος, όταν ήταν Υπουργός επί ημερών της Νέας Δημοκρατίας στοιχειωδώς τουλάχιστον μέσα σε αυτά τα τριάντα χρόνια στα οποία διατελέσαμε κυβέρνηση του

τόπου, κύριε Υπουργέ, προχωρήσαμε τα ζητήματα του Ελαιώνα, τα οποία τα πήρε πίσω ο κ. Λαλιώτης και τα ζητήματα της περιβαλλοντικής αναβάθμισης και όλα εκείνα τα θέματα που εσείς επί είκοσι ολόκληρα χρόνια αδυνατείτε στοιχειωδώς να κατανοήσετε.

Κλείνω επιπλέον λέγοντας το εξής: Η έννοια αειφόρος ανάπτυξη που με πολύ κόπο προσπάθησε ομολογουμένως ο κύριος Υφυπουργός να μας αναπτύξει εδώ, είναι έννοια την οποία εισήγαγε πρώτος –και για την ιστορία το καταθέτω για να γραφτεί στα Πρακτικά της Βουλής– ο αείμνηστος Χρήστος Κατσιγιάννης και από σεμνότητα ο γιος του Βουλευτής της Κοινοβουλευτικής μας Ομάδας δεν το ανέφερε. Και όταν το συζητούσε, κυρία Πρόεδρε, στη Βουλή τότε αδυνατούσαν οι σήμερα κυβερνώντες να το κατανοήσουν διότι ενόμιζαν ότι πρόκειται για κάτι το οποίο είναι εκτός πραγματικότητας ή κάτι έξω από τα ελληνικά πράγματα.

Σήμερα, λοιπόν, ας μην κάνουμε καραμέλα κάτι το οποίο δεν γνωρίζετε, το οποίο αγνοείτε και το οποίο επιχειρείτε καθυστερημένα να εισάγετε μόνο και μόνο για μικροκομματικό όφελος. Γι'αυτό, κυρία Πρόεδρε, καταψηφίζουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και βεβαίως, επιφυλασσόμεθα να βοηθήσουμε μια κυβέρνηση, η οποία είναι ανίκανη να διαχειριστεί στοιχειωδώς τα πράγματα του τόπου, στην κατ' άρθρον συζήτηση, μήπως επιτέλους αυτός ο πολίτης έως ότου έρθει η Νέα Δημοκρατία στην κυβέρνηση δει εν πάση περιπτώσει μέσα από την αντιπολιτευτική μας τακτική καλύτερες μέρες στη δυσχερή πραγματικότητα στην οποία ζει. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, θέλω να αναφερθώ σε ένα τομέα του νομοσχεδίου αυτού. Στη σύνδεσή του με τον ενεργειακό τομέα.

Βέβαια, θα έλεγε κανείς ότι όσα ακούσαμε από τη Νέα Δημοκρατία θα προκαλούσαν ενδεχόμενα αντίδραση. Αλλά θα μου επιτρέψετε να πω, ότι είκοσι χρόνια ακούω ότι είμαστε επικίνδυνοι. Είκοσι χρόνια ακούω ότι επέρχεται η καταστροφή του κόσμου την επόμενη εβδομάδα. Και 20 χρόνια βλέπω να καλυτερεύει ο τόπος μας, να πηγαίνει μπροστά, να βελτιώνεται. Και βέβαια, συμφωνώ ότι πρέπει να επιδιώκουμε καλύτερες μέρες. Γιατί ό,τι περάσαμε είναι παρελθόν και τον αγώνα για το καλύτερο πρέπει να συνεχίζουμε να τον κάνουμε. Αλλά και αυτή η εκμηδένιση επί είκοσι χρόνια που δεν αποδίδει τίποτα και την οποία κατ' επανάληψη έχει κρίνει ο ελληνικός λαός, επιδοκιμάζοντας αυτούς οι οποίοι «επικινδύνως» κυβερνούν επί είκοσι χρόνια και αποδίδουν θετικό έργο και αποδοκιμάζοντας εκείνους, οι οποίοι κραυγάζουν με τον τρόπο που κραυγάζουν.

Ας έρθω όμως, στο θέμα της σύνδεσης της βιώσιμης ανάπτυξης με το ενεργειακό ζήτημα.

Αυτό καθαυτό το νομοσχέδιο όπως και το προεδρικό διάταγμα 84/84 στη πραγματικότητα αναφέρεται στα ενεργειακά ζητήματα γι'αυτό κάνει αναφορές στην ιπποδύναμη στην ενεργειακή ισχύ, την ηλεκτρική ισχύ. Διότι στην πραγματικότητα η βιώσιμη ανάπτυξη είναι μια επιδίωξη πώς μπορείς να συμβιβάσεις την παραγωγή και την ανάπτυξη, που ως υπόστρωμά της έχει υποχρεωτικά την ενέργεια, την ενεργειακή υποδομή και από την άλλη μεριά την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό είναι και το μείζον ερώτημα που υπάρχει. Είναι μείζον ερώτημα για όλη την ανθρωπότητα.

Το πρώτο που θέλω να πω και πρέπει να απαντήσουμε είναι αν θεωρούμε δευτερεύον το πρόβλημα των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα, που προέρχεται κατ'εξοχήν από τον ενεργειακό τομέα για το ζήτημα της βιώσιμης ανάπτυξης ή της προστασίας του περιβάλλοντος. Το θέμα των κλιματολογικών αλλαγών, το οποίο τόνισε και ο Υπουργός στην ομιλία του προηγούμενα, κύριοι συνάδελφοι, είναι το μείζον πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ανθρωπότητα. Μπροστά σε αυτό το πρόβλημα κάμπιουν το γόνυ όλα τα άλλα περιβαλλοντικά προβλήματα. Εάν δεν λυθεί αυτό το πρόβλημα ό,τι και να κάνουμε σε όλα τα υπόλοιπα ζητήματα πάει στράφι. Εάν λυθούν όλα τα υπόλοιπα περιβαλλοντικά προβλήματα και δεν λυθεί το πρόβλημα των

κλιματολογικών αλλαγών τότε θα επέλθει η καταστροφή της ανθρωπότητας. Και δεν είναι κάτι που γίνεται εύκολα. Η τρύπα του όζοντος έχει σταματήσει, τα αίτια έχουν σταματήσει από το 1990 να υπάρχουν.

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

Θα μεγαλώνει μέχρι το 2012 και μετά θα αρχίσει να μικραίνει. Εάν σήμερα επιτυγχάναμε τη συνθήκη του Κιότο θετικό αποτέλεσμα θα βλέπαμε το 2040 για να αντληφθούμε και το μέγεθος του προβλήματος. Ξέρουμε ότι θα πληγούν πρώτα οι παραλιακές χώρες, οι ντίες χώρες σε σχέση με τις βόρειες και θα πληρώσει ο τρίτος κόσμος της κλιματολογικές αλλαγές. Εκεί μέσα είναι και το πρόβλημα του νερού και το πρόβλημα των ακραίων κλιματολογικών φαινομένων και το πρόβλημα της απεργμωσης μεγάλου μέρους του πλανήτη μας.

Το δεύτερο ζήτημα που υπάρχει και το δεύτερο πολιτικό πρόβλημα στο οποίο πρέπει να απαντήσουμε είναι αν μπορούμε να συνδυάσουμε ανάπτυξη επομένως και ενεργειακές δαπάνες και ενεργειακές καταναλώσεις και προστασία του περιβάλλοντος. Η υποχρεωτική ανάγκη να προστατεύσουμε το περιβάλλον σημαίνει ότι υποβαθμίζουμε την ανάπτυξη ότι σταματάμε τις παραγωγικές διαδικασίες ή τις μειώνουμε και ότι ταυτόχρονα έτσι περιορίζουμε την ενεργειακή κατανάλωση.

Η απάντηση που δίνει η ανθρωπότητα σήμερα είναι ότι μπορούμε να πούμε με βεβαιότητα ότι δεν χρειάζεται να μειωθεί η ανάπτυξη, να μειωθεί η παραγωγική διαδικασία για να έχουμε έναν πλανήτη στον οποίο να μπορούμε να ζούμε.

Παραδείγματα έχουμε γιατί έχουμε πετύχει σε αυτόν τον πλανήτη και μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα να έχουμε και ταυτόχρονα υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Επομένως μπορούμε σήμερα να προχωρήσουμε και είναι θετικό το νομοσχέδιο που παρακάμπτε εκείνο που έλεγε ότι στη δυτική Αθήνα -αναφέρθηκε συνάδελφος στην δυτική Αθήνα προηγούμενων- που υπάρχουν τόσα εργαστήρια και απασχολείται τόσοσ κόσμος εκεί αναγκάστηκαν να κλείσουν για να περιορίσουν τις δραστηριότητές τους επειδή είχαν εκείνο το μαγικό αριθμό των δώδεκα ίππων. Αυτό σημαίνει κάποια αντίστοιχη ισχύ, κάποια άλλη κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας.

Ερχόμαστε πάλι στο ζήτημα των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα και της καταναλώσεως ενέργειας γι'αυτόν ακριβώς το λόγο επειδή είχε τεθεί ο μαγικός αριθμός των δώδεκα ίππων. Εάν πράγματι μπορούμε να έχουμε μεγαλύτερη παραγωγή, αλλά με μικρότερη κατανάλωση ενέργειας με μηδαμινές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα για ποιο λόγο θα πρέπει να αρνηθούμε τα εργαστήρια στη δυτική Αθήνα να ξαναλειτούργησουν όπως έπρεπε να λειτουργούν; Εδώ δίνει απάντηση το σχέδιο νόμου που συζητάμε και γι'αυτό πρέπει να ψηφισθεί διότι επιβάλλει τον εκσυγχρονισμό, επιβάλλει λύσεις στον ενεργειακό τομέα και τις επιβάλλει ρητά με τις οποίες μπορούμε να απαντήσουμε στο ερώτημα αν μπορούν να ζήσουν μαζί ο πλανήτης μας και η ανάπτυξη του πλανήτη.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα μας και μιλάμε για την ενέργεια και την ανταγωνιστικότητα: Δεν πρέπει να υποβαθμίζουμε το γεγονός ότι η ενεργειακή ένταση, δηλαδή για να παράγουμε ένα αγαθό ή για να αυξήσουμε το ΑΕΠ κατά μία μονάδα ή κατά ένα ευρώ χρειάζεται στην Ελλάδα να δαπανήσουμε 54% ενέργεια παραπάνω από το μέσο όρο της Ευρώπης επειδή τα μηχανήματά μας είναι παλαιά, επειδή δεν έχουμε ορθολογικούς μηχανισμούς χρήσης της ενέργειας ή «επειδή», επειδή, επειδή». Ο εκσυγχρονισμός απαντάει και λέει μείωση της ενεργειακής έντασης. Κάθε ευρώ ή κάθε δραχμή που θα παράγουμε παραπάνω πρέπει να την παράγουμε, όπως και τα άλλα ευρωπαϊκά κράτη.

Κάθε δραχμή μας να έχει το ίδιο κόστος σε ενέργεια όπως έχει σε όλη την Ευρώπη. Δεν μπορούμε να αρνηθούμε το «ναι» σ' αυτήν την πρόκληση.

Κύριοι συνάδελφοι, η απάντηση πάντως στο μείζον ζήτημα της ενεργειακής κατανάλωσης, της ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος, περνάει μέσα από τις αναλώσιμες πηγές ενέργειας. Η σημερινή τεχνολογία αυτήν την απάντηση δίνει.

Θα μου επιτρέψετε να αναφέρω ένα παράδειγμα σε σχέση με τους Ολυμπιακούς Αγώνες και να το συνδέσω και με μια διάταξη -για την οποία θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή στον υφιστάμενο Υπουργό και Υφυπουργό- που αναφέρεται στην ανεξέλεγκτη εξαίρεση της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που περιέχει το σχέδιο νόμου. Μόνο για το μήνα των Ολυμπιακών Αγώνων θα χρειαστούμε εξήντα πέντε έως ογδόντα γιγαβατόρες παραπάνω ηλεκτρική ενέργεια. Αν χρησιμοποιήσουμε συμβατικά καύσιμα σημαίνει στην ατμόσφαιρα είκοσι πέντε χιλιάδες τόνους διοξειδίου του άνθρακα. Αν χρησιμοποιήσουμε φυσικό αέριο σημαίνει είκοσι πέντε τόνους οξειδίου του αζώτου. Βλέπετε τη μεγάλη διαφορά που υπάρχει. Αλλά και πάλι θα έχουμε εκπομπή οξειδίου του αζώτου είκοσι πέντε τόνων. Μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, οι οποίες να μην έχουν καμία εκπομπή και να είναι καθαρές και να είναι και δικές μας και να μη χρειάζεται να τις αγοράζουμε είτε από τη Σαουδική Αραβία είτε από τη Σιβηρία. Η απάντηση είναι «ναι». Χρειάζεται να υπάρξει ως πούμε ένα σύστημα αιολικών πάρκων της τάξεως των 250 έως 300 MW. Μπορούν να γίνουν στην Αττική. Μπορούν να γίνουν στην Αττική. Τα ανεμολογικά στοιχεία της Αττικής είναι περίφημα, όπως είναι της Λακωνίας και του Αιγαίου ακόμη. Οι αιτήσεις που κατατέθηκαν στη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας τώρα, αυτήν τη στιγμή ήταν τριάντα οκτώ και κάλυπταν 552 MW. Τις μισές να ικανοποιήσουμε και λύνουμε αυτό το ζήτημα. Να, λοιπόν, μια σαφή απάντηση στο ερώτημα που έχουμε μπροστά μας.

Δεύτερον, κτιριακός τομέας. Το 40% της ενέργειας που καταναλίσκουμε, προέρχεται από τον κτιριακό τομέα. Αν μπορούσαμε να είχαμε ιδιαίτερη αξιοποίηση της ηλιακής ενέργειας θα είχαμε τεράστια οφέλη. Ετησίως είναι της τάξεως 1,4 δισεκατομμύρια κιλοβατόρες που σημαίνουν 1,7 δισεκατομμύρια τόνοι το χρόνο διοξειδίου του άνθρακα. Αυτό το έχουμε πετύχει με τους ηλιακούς συλλέκτες. Είμαστε η πρώτη χώρα στην Ευρώπη εξαγωγής από την Ευρώπη στον τρίτο κόσμο ηλιακών συλλεκτών. Το 40% της παραγωγής μας εξάγεται. Πρέπει να το κάνουμε και για τα φωτοβολταϊκά.

Πρέπει να βρούμε μηχανισμούς προώθησης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Και εδώ υπάρχει το εξής ζήτημα: Η ζήτηση θα αυξάνεται συνεχώς. Εάν προσπαθήσουμε να την αντιμετωπίσουμε με μεγαλύτερες επενδύσεις σε μεγάλα εργοστάσια και στα δίκτυα θα μπούμε σε ένα φαύλο κύκλο. Μόνο αν ενισχύσουμε τους μικροπαραγωγούς ανανεώσιμων πηγών -ηλιακών, αιολικών κλπ.- θα μπορέσουμε να καλύψουμε αυτήν τη ζήτηση που δημιουργείται, χωρίς να υποβαθμίσουμε την ανάπτυξη, χωρίς να στερηθούμε τα αγαθά του πολιτισμού που συνδέονται με την ενεργειακή κατανάλωση. Πρέπει να προωθήσουμε τέτοια μέτρα.

Θα ήθελα να αναφέρω μια ιδέα αυτήν τη στιγμή. Στην Ευρώπη εφαρμόζουν την πράσινη τιμή. Στη Γερμανία εφάρμοσαν το πρόγραμμα «χιλίες στέγες» εννοώντας να βάλουν φωτοβολταϊκές στέγες. Στην Ιαπωνία, στην Αυστραλία, στην Ελβετία και σε τριάντα έξι πολιτείες των Ηνωμένων Πολιτειών έχουν κάνει μια σημαντική καινοτομία. Έχουν εισάγει τον αναστροφο μετρητή. Χωρίς κανέναν τεχνικό εξοπλισμό, χωρίς κανέναν πρόσθετο εξοπλισμό με τη χρήση της πληροφορικής ο μετρητής της ΔΕΗ που έχουμε μπορεί όταν εμείς καταναλίσκουμε ενέργεια από το δίκτυο και μας γράφει ταυτόχρονα να καταγράφει και την ενέργεια που περισσεύει. Όταν έχουμε στο σπίτι μας ή στο μικρό μας εργαστήριο ή στη βιοτεχνία μας, μια ανανεώσιμη πηγή ενέργειας, ένα αιολικό ή ένα φωτοβολταϊκό ή έναν ηλιακό συλλέκτη ή οτιδήποτε άλλο, η ενέργεια πλέον που περισσεύει από μας περνάει στο δίκτυο της ηλεκτροδότησης και γίνεται έκπτωση, αφαιρείται η τιμή αυτόματα χωρίς να χαλάει μια δραχμή για γραφειοκρατίες ή ΔΕΗ. Αυτό είναι ένα πολύ σοβαρό κίνητρο για τον καταναλωτή ό,τι του περισσεύει σε ενέργεια να το πληρώνεται με έκπτωση επί του τιμολογίου της ΔΕΗ και πάει λέγοντας.

Υπάρχουν πράγματα. Το θέμα είναι πώς θα γίνουν. Χρειάζονται θεσμικά εργαλεία. Ένα- ένα δεν προβλέπονται. Χρειάζονται τα πλαίσια.

Θεωρώ ότι το σχέδιο νόμου που έχουμε, ιδιαίτερα με τις δια-

τάξεις περί αξιοποίησης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και του εκσυγχρονισμού των βιομηχανικών υποδομών, που σημαίνει και εκσυγχρονισμό των ενεργειακών υποδομών, μπορεί να βάλει τα θεμέλια.

Θα χρειαστούν και άλλα βήματα. Έχω καταθέσει μία τροπολογία για τη χρήση υβριδικών συστημάτων. Είναι η λύση στα μεγάλα προβλήματα ηλεκτροδότησης των μικρών νησιών μας. Είναι μία λύση. Το NET METEPINGK, ο ανάστροφος μετρητής συνεχούς εναλλασσόμενου ρεύματος, είναι μία άλλη λύση. Η πράσινη τιμή που υπάρχει στη λοιπή Ευρώπη είναι μία λύση πάλι για να δώσουμε κίνητρα να αυξηθούν αυτές οι πρωτοβουλίες, που συνδυάζονται και με θέσεις εργασίας και με την ανάπτυξη.

Πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο και να αφήσουμε αυτά τα γενικά και αόριστα, που αναφέρονται σε πολλούς τομείς, για τους οποίους σε πολλά πράγματα μπορεί να υπάρχει δίκιο και υπάρχει δίκιο. Για το συγκεκριμένο ζήτημα όμως που συζητάμε πρέπει να λύσουμε τα χέρια στην Αττική, για να προωθηθούν κάποια πράγματα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, μήπως πρέπει να το σκεφθούμε ξανά; Μήπως πρέπει να διακόψουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Όχι, κύριε Σπηλιόπουλε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν προλαβαίνουμε αύριο να ολοκληρώσουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ας τελειώσουμε με τις πρωτολογίες, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Τσιαρτσιώνης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΙΑΡΤΣΙΩΝΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακούγοντας προηγουμένως τον κύριο Υπουργό που ανέφερε ότι πραγματικά υπάρχουν στοιχεία κριτικής σε ό,τι αφορά στο γεγονός ότι δεν έχουν γίνει οι χώροι υποδοχής των ΒΙΠΑ και ΒΙΟΠΑ, πραγματικά για κάποια στιγμή ένιωσα την ανάγκη να δικαιολογήσω αυτήν τη στάση, αλλά αμέσως μετά το μυαλό μου στροβιλίζει εκεί.

Δηλαδή, κύριε Υπουργέ, δεκαεπτά χρόνια, όσο ισχύει το π.δ. 84/84, όπου μπήκε ένα πλαίσιο, το οποίο περιόρισε τις δραστηριότητες στο λεκανοπέδιο της Αττικής, δεν οφείλατε να προβλέψετε και να δρομολογήσετε τους χώρους υποδοχής αυτών των δραστηριοτήτων, που έπρεπε να βρουν στέγη; Δεν έπρεπε και δεν σας ανησυχεί ότι δεκαεπτά χρόνια δεν έγιναν και με δικές σας δηλώσεις προφορικές ή εν πάση περιπτώσει ακροθιγώς προσεγγίζοντας το θέμα, θα πρέπει εμείς να σας δώσουμε εμπιστοσύνη ότι θα το κάνετε στα αμέσως επόμενα δύο-τρία χρόνια; Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι είμαστε σε δύσκολη θέση, αν και θα θέλαμε πραγματικά να εξελιχθεί έτσι όπως το περιγράφετε.

Δεκαεπτά λοιπόν χρόνια και αφού δημιουργήθηκαν μύρια όσα προβλήματα, τα οποία αναδείχθηκαν μόνο με τους σεισμούς της Αττικής και αφού από διαπιστώσεις και αυτοψίες βρέθηκαν τέσσερις χιλιάδες λειτουργούσες παράνομες επιχειρήσεις, που βέβαια αφορούν στο σύνολο των βιομηχανιών, οι οποίες ελέγχθηκαν. Η πραγματικότητα είναι ότι υπάρχουν είκοσι χιλιάδες παράνομες επιχειρήσεις. Γιατί, λοιπόν, να πιστέψουμε εμείς ότι κάτι θα αλλάξει τώρα, που δεν έχει αλλάξει παρά μόνο άνωθεν και με ανωτέρα βία;

Δεν χωράει αμφιβολία ότι η αναγκαιότητα αλλαγής του π.δ. 84/84 τονίστηκε απ' όλες τις πλευρές, και είναι αναντίρρητη. Απαιτείται ένα καινούριο πλαίσιο μέτρων και κανόνων, που θα πρέπει να αντιμετωπίσει τη σημερινή άναρχη κατάσταση και το αλαλούμ των παραινέσεων που δημιουργήθηκαν από την έλλειψη κυρίως πολιτικής βούλησης. Απαιτείται πραγματικά, μία άμεση επαναφορά στη νομιμότητα, η ισορροπία των διαφορετικών και ετερόκλητων συμφερόντων, αλλά ιδιαίτερα απαιτείται μία ισορροπία μεταξύ της ανάπτυξης και της διατήρησης και της αναβάθμισης του περιβάλλοντος.

Το ερώτημα είναι καίριο. Το νομοσχέδιο πρέπει να απαντήσει τόσο στην απαίτηση για ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό όσο και στην αποκατάσταση του περιβάλλοντος. Δυστυχώς, όμως,

υπάρχουν σοβαρότατες αμφιβολίες ότι οι παραπάνω δύο στόχοι εξυπηρετούνται και υπάρχουν και σοβαρές αμφιβολίες για την αποτελεσματικότητα του νομοσχεδίου, ως προς τα σημεία στα οποία επιχειρεί πραγματικά να κάνει μία προσέγγιση και κάποιες αλλαγές.

Τι έγινε με το π.δ. 84/84; Ποια κατάσταση βιώνει σήμερα ο επαγγελματίας, αλλά κυρίως ο κάτοικος του Λεκανοπεδίου;

Τα στοιχεία δείχνουν ότι πετύχατε το ακατόρθωτο. Από τη μια μειώθηκε κατά 44% η βιομηχανική δραστηριότητα, αλλά ταυτόχρονα αυξήθηκε η ρύπανση κατά 46%. Αυτό έγινε λόγω της μακροχρόνιας απουσίας πολιτικής χωροθέτησης, (το κλειδί είναι η χωροθέτηση λειτουργιών και δραστηριοτήτων της βιοτεχνίας και της μεταποίησης) κι από την άλλη λόγω της ανεξέλεγκτης εισόδου των υπηρεσιών, (εμπόριο, γραφεία, διοίκηση και αναψυχή) επιβαρύνθηκε υπέρμετρα ο κυκλοφοριακός φόρτος στο Λεκανοπέδιο με συνέπεια τη ρύπανση.

Όσον αφορά το νομοσχέδιο υπάρχουν τρία αμείλικτα ερωτηματικά. Ίσως είναι και το κλειδί για να αποφασίσει κάποιος να πει το ναι ή το όχι. Πρώτον, εξυπηρετείται η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός της βιομηχανίας. Υπάρχουν τα κλειδιά και οι διέξοδοι; Δεύτερον, αναβαθμίζεται το περιβάλλον; Τρίτον, γίνεται αποκέντρωση και αποσυγκέντρωση; Στο μέτρο που απαντώνται αυτά τα ερωτήματα βαθμολογείται ανάλογα το νομοσχέδιο.

Όσον αφορά στην ανάπτυξη και στον εκσυγχρονισμό της βιομηχανίας, γίνεται ένα μεγάλο λάθος, διότι επιτρέπετε τον διπλασιασμό των επαγγελματιών δραστηριοτήτων. Έτσι προκαλείται μια συσσώρευση με συνέπεια τον εγκλωβισμό των μικρομεσαίων επιχειρήσεων σε ένα ασφυκτικό περιβάλλον, που θα είναι εις βάρος της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων και της δυνατότητας μελλοντικής επέκτασής τους. Με ποιες υπηρεσίες θα τα ελέγξετε αυτά; Με ευκολόγία δεν μπορούμε να τα αντιμετωπίσουμε. Αν μέχρι σήμερα μ' αυτές τις υπηρεσίες ασκήσαμε αυτούς τους ελέγχους και φθάσαμε σ' αυτά τα αποτελέσματα, πώς πολλαπλασιάζοντας τις ανάγκες ελέγχου θα μπορέσουμε με τις ίδιες υπηρεσίες ή ενδεχομένως με κάποιες άλλες που θα θεσπίσετε, με αυτό το καθεστώς νοοτροπίας θα μπορέσουμε να ελέγξουμε ακόμα και αυτά που νομοθετούμε; Θα το πληρώσουμε ακριβώς διότι θα εγκλωβίσουμε μια πλειάδα μικρομεσαίων επιχειρήσεων σε ένα περιβάλλον που δεν παίρνει άλλο και που δεν εγγυάται καμιά μελλοντική ανάπτυξη, σε ένα περιβάλλον όπου τα θεσμικά πλαίσια και οι ελεγκτικές υπηρεσίες εμπλέκονται θανάσιμα και δημιουργούν διαφθορά.

Όσον αφορά την αναβάθμιση του περιβάλλοντος το νομοσχέδιο προβλέπει σωστά την απομάκρυνση της οχλούσας βιομηχανίας και την εγκατάσταση στα βιομηχανικά και βιοτεχνικά πάρκα. Όμως, αυτοί οι χώροι δεν μπορεί να δημιουργηθούν πριν περάσουν τέσσερα πέντε χρόνια. Άρα αυτές οι ρυθμίσεις βρίσκονται στον αέρα. Αντίθετα ευνοείται μια ροή από έξω προς τα μέσα και αυτό θα συμβεί. Το σημαντικότερο όμως για το περιβάλλον είναι ότι το κριτήριο της υποδύναμης παραμένει χωρίς να δίδεται καμιά βαρύτητα σε κριτήρια προκαλούμενης ρύπανσης με βάση την κατανάλωση καυσίμων, την πρόκληση συγκοινωνιακού φόρτου κλπ.

Όσον αφορά την αποκέντρωση, θέλω να ρωτήσω το εξής: Εφόσον θα επιτραπούν διπλάσιες δραστηριότητες στο Λεκανοπέδιο, χωρίς να θεσπίζονται ουσιαστικά μέτρα για τη μείωση των ρύπων, ποιος επιχειρηματίας θα πάει στην περιφέρεια; Γιατί να βρίσκεται η επιχείρησή του μακριά από το μεγαλύτερο καταναλωτικό κέντρο, μακριά από τα κέντρα άμεσης πληροφόρησης και αποφάσεων και να επιβαρύνεται με το κόστος των μεταφορικών; Κανείς δεν πρόκειται να επενδύσει στην περιφέρεια και ο στόχος της αποκέντρωσης και της περιφερειακής ανάπτυξης δεν πρόκειται να εξυπηρετηθεί.

Το επικίνδυνο στην ιστορία είναι ότι το μοντέλο που προτείνει το νομοσχέδιο μπορεί να εφαρμόζεται με προεδρικά διατάγματα στην περιφέρεια. Ό,τι δηλαδή γίνει εδώ που το περιγράψαμε εναργέστατα πάμε να το κάνουμε και να το αντιγράψουμε και στα άλλα επαρχιακά κέντρα.

Τα συμπεράσματα είναι ότι, τα ΒΙΟΠΑ, ΒΙΠΕ, δεν είναι έτοιμα και εξαιτίας της χρονικής διάρκειας της υλοποίησης θα χάσουν

και τις επιδοτήσεις από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Δεύτερον, πολλές βιομηχανικές δραστηριότητες θα γυρίσουν πίσω και θα εγκατασταθούν εκεί όπου τους είναι πιο πρόσφορο.

Τρίτον, το περιβάλλον δεν αναβαθμίζεται. Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός δεν εξυπηρετούνται στην Αττική και η περιφερειακή ανάπτυξη μπλοκάρει.

Οι κάτοικοι του Λεκανοπεδίου θέλουν απαντήσεις. Βρίσκονται πραγματικά στα όρια της παράκρουσης. Φαντάζεστε με αυτές τις καταστάσεις και με αυτές τις συνθήκες τι πρόκειται να γίνει μέσα σε δύο-τρία χρόνια. Εμείς σας καλούμε και αυτήν την ώρα, αποσύρετέ το για να φέρουμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο πραγματικά θα μπορεί να αντιμετωπίζει τις πραγματικές ανάγκες και με τα πραγματικά δεδομένα. Αν παρ' ελπίδα εσείς επιμένετε, εμείς έχουμε μία και μοναδική διέξοδο να προσπαθήσουμε στα άρθρα να διορθώσουμε ό,τι μπορούμε να διορθώσουμε. Από εκεί και πέρα είναι δικές σας οι αποφάσεις και δικές σας οι ευθύνες. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να αρχίσω παρατηρώντας ότι αυτό το νομοσχέδιο θα είναι εγκληματικό για την τύχη όχι μόνο της Αττικής, αλλά και όλης της Ελλάδος. Και θέλω να το αναφέρω αυτό, γιατί πραγματικά ενώ στην Αττική επηρεάζει άμεσα την ποιότητα του περιβάλλοντος, όλη τη χώρα την επηρεάζει χωροταξικά και αναπτυξιακά. Και παρ' όλο που γίνεται μια τόσο σοβαρή και μεγάλη επέμβαση στους δύο αυτούς τομείς, η Κυβέρνηση δεν έλαβε υπόψη –και θέλω να με προσέξετε, κύριε Υπουργέ –το ισχύον εθνικό νομικό πλαίσιο και το αντίστοιχο κοινοτικό όσον αφορά τις επιπτώσεις.

Το 1999 ψηφίσαμε εδώ στη Βουλή για τη βιώσιμη ανάπτυξη, για το χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας κλπ. Ήταν ένα ξαναζέσταμα ενός νόμου της Νέας Δημοκρατίας του 1976 του ν. 360 τον οποίο είχε καταργήσει στην πράξη το ΠΑΣΟΚ, και πιεζόμενο από διάφορες ευρωπαϊκές υποχρεώσεις τον έφερε μέσα στη Βουλή αλλά έμεινε πάλι στα χαρτιά. Αυτός, λοιπόν, ο νόμος ομιλεί για τη χωροταξική ανάπτυξη της Ελλάδος βάζοντας ορισμένους κανόνες. Αυτό το νόμο δεν το λάβατε υπόψη σας καθόλου ούτε χρησιμοποιήσατε τα αντίστοιχα προβλεπόμενα από αυτόν όργανα, όπως το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικής Πολιτικής. Ουσιαστικά εδώ με αυτό το νομοσχέδιο απελευθερώνετε και επιτρέπετε την άναρχη –το τονίζω– βιομηχανική ανάπτυξη της Αττικής, γιατί όπως γνωρίζετε παρ' όλο που υπήρχε το προεδρικό διάταγμα 84/84, που έβαζε περιορισμούς, όπως προανέφεραν και συνάδελφοί μου, είκοσι χιλιάδες επιχειρήσεις παράνομα ήδη λειτουργούσαν στην Αττική, γιατί το κράτος δυστυχώς στην Ελλάδα δεν λειτουργεί.

Αυτό όσον αφορά το Εθνικό Νομικό Πλαίσιο, το οποίο δεν λάβατε καθόλου υπόψη, όπως είχατε υποχρέωση.

Το δεύτερο είναι, το Κοινοτικό Νομικό Πλαίσιο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει ότι απαιτούνται στρατηγικές μελέτες για τις επιπτώσεις από κάθε μεγάλο έργο ή από κάθε εθνικό πρόγραμμα που έχει σοβαρή επίπτωση σε μία χώρα.

Και εδώ αυτό το πρόγραμμα που εισάγεται με αυτό το νομοσχέδιο, που απελευθερώνει τη δυνατότητα της βιομηχανικής ανάπτυξης της Αττικής, είναι πράγματι ένα τόσο μεγάλο, περιβαλλοντολογικά και χωροταξικά και αναπτυξιακά, θέμα. Έτσι είχατε υποχρέωση και να κάνετε τις σχετικές μελέτες των επιπτώσεων αυτής σας της Νομοθετικής Ρύθμισης και να τις λάβετε υπόψιν.

Τέτοιες μελέτες δεν έχετε κάνει. Ήρθατε εδώ τελειώς γυμνοί, επιτόλεια, προσπαθώντας να ισορροπήσετε ανάμεσα σε πιέσεις μεγάλων συμφερόντων και φέρατε ένα νομοσχέδιο, το οποίο κυριολεκτικά εγκληματεί. Συμφωνώ απόλυτα με αυτά που ανέφεραν πολλοί συνάδελφοί μου, αλλά συγκεκριμένα θα ήθελα να σημειώσω την αγόρευση του συναδέλφου κ. Μάνου. Ο κ. Μάνος ήταν από τους εισηγητές του νομοσχεδίου, που σας ανέφερα, τη δεκαετία του 1970, όταν κυβερνούσε τη χώρα η Νέα Δημοκρατία.

Τότε, η Νέα Δημοκρατία είχε πάρει μία βαρύτατη, από πολιτικής άποψης, απόφαση: να δημιουργήσει τις «αντίπαλες πόλεις» στην ελληνική περιφέρεια, «αντίπαλες πόλεις», όσον αφορά το γιγαντισμό της Αθήνας. Γιατί πράγματι, όπως ανεφέρθη, έπρεπε να μπει ένα φρένο στην ανάπτυξη της Αττικής. Αλλά δεν ήταν μόνο οι απαγορεύσεις στην Αττική. Ήταν και η δημιουργία κινήτρων στην ελληνική περιφέρεια, ώστε να εγκατασταθούν εκεί βιομηχανίες και να μπορέσει να συγκρατηθεί ο κόσμος της περιφέρειας στην περιοχή του.

Θα μου επιτρέψετε μία παρένθεση, να πω ότι απόρροια αυτής της πολιτικής περί αντιπάλων πόλεων της Νέας Δημοκρατίας ήταν τα πανεπιστημιακά νοσοκομεία, τα οποία έγιναν στην Πάτρα, στα Γιάννενα, στο Ηράκλειο κλπ., τα οποία ανέβασαν την ποιότητα ζωής στην περιφέρεια και, μαζί με άλλους αναπτυξιακούς νόμους ή αποφάσεις, όπως ορισμένες που πρόλαβε και έλαβε η Ν.Δ. για τη Θεσσαλονίκη, βοήθησαν την ανάπτυξη αυτής της περιοχής στη Μακεδονία, που είναι ένας αντίποδας της Αττικής στη χώρα μας, όσον αφορά στην ανάπτυξη.

Τι κάνετε τώρα με αυτό το νομοσχέδιο; Εγώ θα σας αναφέρω ότι με την τελευταία απογραφή ο πληθυσμός της χώρας φαίνεται να αναπτύχθηκε κατά εκατόσις χιλιάδες άτομα. Από αυτούς, οι διακόσιες σαράντα χιλιάδες είναι στην Αττική. Χωρίς να έχει καταργηθεί το προεδρικό διάταγμα 84/84 και χωρίς οι στατιστικές αυτές να λαμβάνουν υπόψη ότι ήδη υπάρχουν πάνω από ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες αλλοδαποί εγκατεστημένοι στην Αττική –ενάμιση εκατομμύριο δηλαδή πρόσθετους κατοίκους– οι οποίοι, όπως καταλαβαίνετε...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Οι αλλοδαποί δεν απογράφησαν;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Όχι. Σαν Έλληνες όχι.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Ποιος σας το είπε αυτό;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Απογράφονται σαν Έλληνες;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Όταν κάνεις απογραφή, απογράφεις αυτούς που βρίσκεις μπροστά σου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν απεγράφησαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Μα, δεν απεγράφησαν, κύριε Υπουργέ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, τι λέτε; Λαθρομετανάστες χωρίς άδεια κάθισαν να απογραφούν;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, λέτε ότι διακόσιες σαράντα χιλιάδες είναι μέσα σε δέκα χρόνια η αύξηση του πληθυσμού στο λεκανοπέδιο της Αττικής; Κύριε Υπουργέ, τώρα μην κάνετε μανούβρες.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Σας είπα κάτι για το οποίο δεν είστε ενήμερος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ.

Συνεχίστε, κύριε Τρυφωνίδη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Διακόσιες σαράντα χιλιάδες μόνο αυξήθηκε ο πληθυσμός της Αττικής στα τελευταία δέκα χρόνια;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Πηγαίνουν και απογράφονται στα χωριά τους ο καθένας, για να μπορεί να ενισχύσει τον προϋπολογισμό των χωριών, άσχετα αν μένουν στην Αττική. Άλλο το ένα θέμα, άλλο το άλλο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Θα μου κρατήσετε το χρόνο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν σας κρατάω τίποτα. Συνεχίστε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Όταν, λοιπόν, αυτά συνέβησαν ισχύοντας του προεδρικού διατάγματος 84/84, καταλαβαίνετε τι πρόκειται να γίνει στο μέλλον.

Και όχι μόνο αυτό. Τι γίνεται με τα Μεσόγεια; Εκεί προβλέπει το ΥΠΕΧΩΔΕ μία κατά σαράντα τρεις χιλιάδες στρέμματα αύξηση της οικιστικής γης. Εκεί θα έχουμε τουλάχιστον ένα εκατομμύριο νέους κατοίκους. Δημιουργείτε δηλαδή χωροταξικά μία δεύτερη Αθήνα, δίπλα στα Μεσόγεια και, αν λάβουμε υπόψη και τους βορειοανατολικούς ανέμους, όλη η ατμοσφαιρική ρύπανση από εκεί θα περνάει μέσα από την Αθήνα και θα επιβαρύνει μολύνοντας ακόμη περισσότερο το περιβάλλον της Αθήνας.

Θα εξαφανίστηκε την αγροτική γη της Αττικής. Θα φθάσουμε δηλαδή στο σημείο πραγματικά να έρχονται στο Αεροδρόμιο των Σπάτων με αεροπλάνα τα καρότα και τα λαχανικά από την Ολλανδία, έτσι όπως πάτε.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι η βάση του προβλήματος είναι ότι φέρατε ένα νόμο χωρίς να εξετάσετε τις χωροταξικές επιπτώσεις που θα έχει στην χώρα. Και, όπως ανεφέρθη, οι επιπτώσεις θα είναι επιπτώσεις εγκληματικές για την τύχη της Αττικής και της χώρας.

Εμείς ως Νέα Δημοκρατία, δεν είμαστε εναντίον του εκσυγχρονισμού της ελληνικής βιομηχανίας σε όλη τη χώρα και οπωσδήποτε και στην Αττική, αλλά αυτό πρέπει να γίνεται εξασφαλίζοντας την ποιότητα του περιβάλλοντος και να μην επιτρέπεται η αχαλίνωτη βιομηχανική ανάπτυξη της Αττικής την οποία απελευθερώνατε με το παρόν νομοσχέδιο.

Θα μου επιτρέψετε να κάνω δύο παρατηρήσεις αποσπασματικές για τα ΒΙΠΑ και τα ΒΙΟΠΑ. Θα θυμίσω στην Αίθουσα ότι το 1994 ο κ. Λαλιώτης είχε υποσχεθεί ότι όλες οι ΒΙΠΑ και ΒΙΟΠΑ της Αττικής το 2000 θα είναι έτοιμες. Φεύγει το 2001 και δεν έχει γίνει τίποτα. Φέρνεται ένα νομοσχέδιο και επικαλείστε ΒΙΠΑ και ΒΙΟΠΑ, για να εφαρμοστεί το νομοσχέδιο, που δεν υπάρχουν. Άρα ουσιαστικά το νομοσχέδιο που φέρνεται είναι ανεφάρμοστο.

Επίσης θα ήθελα να κάνω και την παρατήρηση, κύριε Πρόεδρε, ότι όπου

νοείται η βιομηχανία, δυστυχώς ευνοείται η μεγάλη βιομηχανία και αυτό εις βάρος των μικρομεσαίων. Είναι τέτοιες οι ρυθμίσεις που προβλέπονται εδώ, ώστε εκείνοι που θα αντλήσουν τα μεγάλα πλεονεκτήματα από τις εξουσιοδοτήσεις που ζητάτε από την ελληνική Βουλή να έχετε, όπως π.χ. στο άρθρο 5 παράγραφος 3· θα είναι τα μεγάλα συμφέροντα και όχι οι μικρομεσαίοι.

Οι μικρομεσαίοι θα υποχρεωθούν –είπατε– να αγοράζουν φυσικό αέριο. Ξέρετε ότι η τιμή της ενέργειας θα είναι πολύ ακριβότερη από την τιμή του μαζούτ; Και ξέρετε επίσης ότι λειτουργούν πάρα πολλές μικρομεσαίες επιχειρήσεις στο όριο της οικονομικής τους αντοχής, χρησιμοποιώντας όχι τόσο φιλικά προς το περιβάλλον καύσιμα; Αυτοί τι θα κάνουν; Θα κλείσουν κύριε Υπουργέ; Γι' αυτό σας λέω ότι ο στόχος σας είναι να εξυπηρετηθούν τα μεγάλα συμφέροντα στην Αττική εις βάρος του περιβάλλοντος της Αττικής. Και δυστυχώς εις βάρος όλης της χώρας γιατί, επαναλαμβάνω, δεν εφαρμόσατε και δεν λάβατε υπόψη τις υποχρεώσεις σας από την εθνική νομοθεσία για το χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας και την αειφόρο ανάπτυξη. Ούτε την κοινοτική νομοθεσία, που έπρεπε να κάνετε μελέτη στρατηγικών επιπτώσεων στην Αττική και στην Χώρα απ' αυτή σας την πρωτοβουλία να αλλάξετε το π.δ. 84/84.

Έρχεστε τελείως γυμνοί έχοντας χωρίς να έχετε εξετάσει τις επιπτώσεις, απλά μια μελέτη του δικού σας του κ. Μαρκάτου και μια ημερίδα του δικού σας κ. Λιάσκα την οποία έκανε στο Τεχνικό Επιμελητήριο και με αυτά σαν άλλοθι, νομοθετείτε εις βάρος της χώρας. Μπράβο σας!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, διαδικαστικά θα ήθελα να κάνω μια παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Έδωσα το λόγο στον κ. Νάκο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η ώρα έχει παρέλθει. Η Βουλή λειτουργεί από το πρωί σήμερα. Οι Βουλευτές είναι καταπονημένοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας βλέπω μια χαρά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Προτείνω, αφού μιλήσει ο κ. Νάκος, να διακόψουμε για αύριο για να δευτερολογήσουμε, για να ακούσουμε και τον Υπουργό, μετά και από τις συνοπτικές παρατηρήσεις που έχει από τις εισηγήσεις όλων και να απαντήσουμε και εμείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής. Και επί της πρώτης ενότητας των

άρθρων, να πάρετε το λόγο δευτερολογώντας και να έχετε κάποια ανοχή.

(Θόρυβος, διαμαρτυρίες)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Αυτό, κύριε Πρόεδρε, να γίνει αύριο. Έχουν πρωτολογήσει πολλοί Βουλευτές, οι οποίοι θα θέλουν ενδεχομένως να δευτερολογήσουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Αν θέλετε να δευτερολογήσετε εγώ εδώ είμαι και θα καθίσω όση ώρα θέλετε να δευτερολογήσετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Αυτό είναι εκβιασμός, κύριε Πρόεδρε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Εσείς είστε ξεκούραστος, κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Νάκο, σας έδωσα το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχουμε τονίσει και κατά τη διάρκεια της συζήτησης για τον Προϋπολογισμό και τον Απολογισμό της Βουλής ότι εδώ επιτέλους τη Βουλή δεν μπορούμε να τη κάνουμε βιομηχανία παραγωγής κακών προϊόντων. Ας έχουμε τουλάχιστον την άνεση να τα επεξεργαζόμαστε και να ανταλλάσσουμε απόψεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Νάκο, σας βάζω το χρόνο από την αρχή.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Εν πάση περιπτώσει, η αυταρχικότητα της Κυβέρνησης δεν μας επιτρέπει να βελτιώσουμε τα νομοσχέδια και έρχονται οι ίδιοι μετά από ένα, δύο μήνες να καταθέτουν τροπολογίες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα σας δώσουμε το χρόνο να δευτερολογήσετε.

Ορίστε, κύριε Νάκο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Βοηθείστε, διότι έχουμε ευθύνη σαν Κοινοβούλιο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όχι, έχει το λόγο ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, αλλά είμαι ο εισηγητής και θέλω να πω κάτι επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν έχετε το λόγο επί αυτού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Με την άδειά σας, ένα λεπτό θα ήθελα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Επ' αυτού δεν έχετε το λόγο. Έδωσα το λόγο στον κ. Νάκο.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ: Κύριοι συνάδελφοι, ακούγοντας τον κύριο Υπουργό στην πρώτη του ομιλία, ως Υπουργού Ανάπτυξης, πιστεύω ότι δύο τινά συμβαίνουν: Ή δεν έχει καταλάβει τι λέει το νομοσχέδιο ή έχει καταλάβει και δεν το συμμερίζεται, δεν το επικροτεί ως κληρονομία την οποία απέκτησε από τον προηγούμενο Υπουργό. Διότι δεν θα μπορούσε, αν ήταν αλλιώς, να μας έλεγε αυτά που μας είπε, ότι βασικό κριτήριο για τη θεσμοθέτηση αυτού του σχεδίου νόμου δεν ήταν τίποτε άλλο, παρά η αειφόρος ανάπτυξη, η προστασία του περιβάλλοντος και ένα σωρό τέτοια, τα οποία είπε πριν από λίγη ώρα.

Το προεδρικό διάταγμα του 1984 ήταν προσωρινό. Έγινε για να σταματήσει η υπερτροφία της πρωτεύουσας. Έγινε για να υπάρξει –σε συνδυασμό με κίνητρα– ανάπτυξη και στην περιφέρεια. Έγινε για αυτούς τους λόγους, που προανέφερε ο κ. Μάνος σε αντικατάσταση των δικών του ρυθμίσεων. Και μάλιστα όταν έγινε η προσωρινότητά του ενισχύθηκε από το γεγονός ότι επίκειτο η επιχείρηση πολεοδομικής ανασυγκρότησης, η οποία έγινε με το ν. 1337 που ψηφίστηκε το 1983 και μέχρι να ολοκληρωθεί η επιχείρηση πολεοδομικής ανασυγκρότησης ισχυριζόταν τότε η Κυβέρνηση ότι αυτό το προεδρικό διάταγμα θα σταματούσε, μέχρι να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες, την περαιτέρω συσσώρευση δραστηριοτήτων στην περιφέρεια της Αττικής.

Πέρασαν από τότε χρόνια. Η Νέα Δημοκρατία ξεκίνησε το 1993 μία προσπάθεια τροποποίησης και εκσυγχρονισμού του προεδρικού διατάγματος. Πέρασαν από τότε οκτώ χρόνια, τα αιτήματα όλων των φορέων άρχιζαν να καταφτάνουν και να πιέ-

ζουν ασφυκτικά και λογικό ήταν, παρά την καθυστέρηση, να υπάρξει μία εκτονωτική βαλβίδα, να υπάρξει κάτι, διότι η κατάσταση είχε φτάσει στο απροχώρητο.

Δεν είναι κάποια επιθετική πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος αυτό το σχέδιο νόμου. Αντίθετα είναι τακτοποίηση εκκρεμοτήτων από τα τόσα χρόνια δυσπραγίας της Κυβέρνησης. Είναι ανακουφιστική βαλβίδα που δημιουργήσε η πίεση της ανάγκης. Έρχεται δε υπό μορφή σχεδίου νόμου και αυτό νομίζω είναι σημαντικό αποδεικτικό στοιχείο, ενώ θα μπορούσε να είναι τροποποίηση του προεδρικού διατάγματος, το οποίο όμως ήταν αδύνατο να περάσει από το Συμβούλιο της Επικρατείας για τους λόγους που είναι ευνόητοι και που είναι ακριβώς αντίθετοι από αυτούς που ισχυρίστηκε ο κύριος Υπουργός.

Η ανάγκη είναι η πραγματικότητα. Ομολογήθηκε στη Διαρκή Επιτροπή από όλους τους φορείς. Τέσσερις χιλιάδες παράνομα λειτουργούσες επιχειρήσεις αποκαλύφθηκαν από την καταμέτρηση που έγινε μετά τον καταστροφικό σεισμό. Είκοσι χιλιάδες παράνομα λειτουργούσες επιχειρήσεις είναι το νούμερο στο οποίο συμφώνησαν σχεδόν όλοι οι φορείς. Επιχειρήσεις που λειτουργούν, άγνωστο βέβαια πώς έχουν στοιχεία φορολογικά, πώς κόβουν τιμολόγια, δελτία αποστολής, πώς υποβάλλουν φορολογικές δηλώσεις, πώς λειτουργούν σε χώρους, που δεν έχουν καν οικοδομική άδεια ή έχουν για τμήμα των εγκαταστάσεών τους οικοδομική άδεια. Παρά, δηλαδή, τις απαγορεύσεις του π.δ. 84/84 είκοσι χιλιάδες τουλάχιστον επιχειρήσεις λειτουργούν κανονικά και παράνομα. Τι σημαίνει «κανονικά και παράνομα»; Αυτά είναι από τα εφευρήματα, τα οποία δημιουργήσε η πολιτική της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ.

Για την ιστορία, το 1994 ο ροκάς τένος Υπουργός κ. Χαλιώτης δήλωνε με τον πομπώδη τίτλο ΑΤΤΙΚΗ SOS ότι μέχρι το 2000, τη χρονιά δηλαδή που μας πέρασε, θα είχαν ολοκληρωθεί τα έργα υποδομής στη Μάνδρα, στη Μαγούλα, στον Ασπρόπυργο, στην Κηφισιά, στη Μεταμόρφωση, στο Μενίδι με τη δημιουργία ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ. Ένα χρόνο μετά από αυτήν την ημερομηνία ο κύριος Υπουργός προσδιόρισε την τελευταία προθεσμία. Τα έργα σε ποιο σημείο βρίσκονται;

Έχει γίνει χωροθέτηση είπατε, κύριε Υπουργέ, σαράντα εννιά περιοχών. Φέρτε ένα χάρτη της Αττικής να σας κάνουμε σε μια ώρα διακόσιες σαράντα εννιά χωροθετήσεις. Το θέμα είναι σε ποιο στάδιο βρίσκονται αυτές οι χωροθετήσεις και αυτές οι υποδομές. Ξέρετε τι σημαίνει όταν λέμε ότι σήμερα βρίσκεται στο στάδιο της πολεοδομικής μελέτης;

Σημαίνει πρώτον ολοκλήρωση της μελέτης, δεύτερον ανάρτηση της μελέτης για την υποβολή ενστάσεων, τρίτον υποβολή των ενστάσεων, τέταρτον κρίση επί των ενστάσεων, πέμπτο καινούρια μελέτη για την πράξη εφαρμογής με τους πίνακες αναλογισμού, με τις εισφορές κλπ., έκτον ανάρτηση της πράξης εφαρμογής, έβδομον ενστάσεις επί των πράξεων εφαρμογής, όγδοον κρίση επί των ενστάσεων επί της πράξης εφαρμογής και στο τέλος, αν όλα έχουν τελειώσει καλά, γίνεται η μεταγραφή στο υποθηκοφυλακείο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Έκδοση προεδρικού διατάγματος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ: Και έκδοση του προεδρικού διατάγματος. Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Εμείς οι μηχανικοί αυτήν τη διαδικασία την υφιστάμεθα επί δεκαπέντε με δεκαεπτά χρόνια Στο σπίτι που μένω στο Βόλο που το γνωρίζει ο κ. Γκατζής και όλες οι περιοχές έχουν από το 1984. Δεκαεπτά χρόνια και εσείς λέτε ότι σε τέσσερα χρόνια θα γίνουν όλα αυτά και θα μετεγκατασταθούν οι επιχειρήσεις στις ΒΙΠΑ και στις ΒΙΟΠΑ.

Το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης που προβλέπει πιστώσεις για την κατασκευή αυτών των έργων και το οποίο κρατάει έξι χρόνια, είναι προφανές ότι δεν θα χρησιμοποιηθεί και ότι πόροι από την Ευρωπαϊκή Ένωση που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν προς αυτήν την κατεύθυνση, θα πάνε χαμένοι.

Νομίζω ότι το νομοσχέδιο έπρεπε να υποστηρίζεται εδώ από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, διότι είναι περισσότερο νομοσχέδιο χωροταξίας και περιβάλλοντος και πολύ λιγότερο νομοσχέδιο για την ανάπτυξη.

Παραλείπω διάφορα στα οποία ήθελα να αναφερθώ και θα πω μόνο τούτο. Είναι γνωστό ότι το ρεκόρ στη διαφθορά, σύμ-

φωνα με τις μετρήσεις και της EUROSTAT αλλά και ελληνικών μετρήσεων, έχουν οι πολεοδομίες και οι διευθύνσεις βιομηχανίας. Αυτές, λοιπόν, οι διευθύνσεις βιομηχανίας και οι πολεοδομίες, χωρίς να έχουν εξυγιανθεί, χωρίς να έχουν τροποποιηθεί οι τρόποι λειτουργίας τους, θα ελέγξουν τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς που λέτε και όλα τα άλλα, τα οποία προβλέπονται από την ίδρυση των νέων βιομηχανιών;

Έχετε ακούσει, κύριε Υπουργέ, την έκκληση όλων και όχι μόνο των Βουλευτών της επαρχίας ότι, οι διατάξεις που προβλέπονται για την ίδρυση νέων βιομηχανιών είναι καταστροφική και εσείς επιμένετε. Κάνετε μία διόρθωση στην παράγραφο για τη χωρίς περιορισμούς δυνατότητα ίδρυσης νέων βιομηχανιών μέχρις ισχύος 150 KW την κάνετε για βιομηχανίες χαμηλής όχλησης. Βεβαίως αυτό είναι ένα θετικό βήμα, μια θετική τροποποίηση, μία βελτίωση. Αλλά δεν έχω καταλάβει τι πρόβλημα έχετε και θέλετε πάση θυσία την ίδρυση νέων βιομηχανιών. Ο Σύνδεσμος Ελληνικών Βιομηχανιών δεν το έχει ζητήσει, ο ΣΒΑΠ είναι αντίθετος. Ποιους εξυπηρετείτε; Τους κατοίκους της Αττικής; Έχω τα έγγραφά τους και μπορώ να σας τα καταβάλω. Ο ΣΒΑΠ δεν θέλει την ίδρυση νέων βιομηχανιών. Αυτοί ενδιαφέρονται για τις βιομηχανίες που έχουν και λειτουργούν.

Σας έχουμε πει, ότι, είναι προφανές και ετοιμάζονται να μετακομίσουν στην Αθήνα πολλές επιχειρήσεις. Επιτρέπετε τη δημιουργία μεταποιητικών βιομηχανιών του αγροτικού τομέα, υποτίθεται για την αξιοποίηση των προϊόντων της Αττικής γης.

Πέστε, λοιπόν, πόσα είναι και ποια τα προϊόντα της Αττικής γης, τα οποία δεν θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν εκεί που είναι η πραγματική παραγωγή και η οποία βέβαια βρίσκεται εκτός της Αττικής. Πρέπει δηλαδή και τα κονσερβοποιία και τα τυποποιητήρια και διαλογητήρια φρούτων να έρθουν και αυτά στην Αττική; Τι θα μείνει στην επαρχία; Πως θα ζήσει η επαρχία; Πώς θα διατηρηθεί ο κοινωνικός ιστός, η φυσιογνωμία της Ελλάδος εάν την συρρικνώνετε με τον τρόπο που την συρρικνώνετε; Και αυτό το κατέθεσαν Αθηναίοι Βουλευτές και όχι επαρχιώχοι. Γιατί σε τελευταία ανάλυση δεν υποκύπτετε στην πίεση όλων σχεδόν των συναδέλφων ή αναθεωρείστε και φέρτε αύριο το πρωί βελτιωτικές προτάσεις.

Και κάτι τελευταίο. Πέστε μου με τα άρθρα 23α και 23β του αναπτυξιακού νόμου, που τον ξέρουν πολύ καλά οι συνεργάτες σας, ποιος πήρε τη μερίδα του λέοντος στην ελληνική επικράτεια. Τη μερίδα του λέοντος την πήρε η Αττική. Αν αυτό είναι εκσυγχρονισμός και ήταν απαραίτητο από τα 23α και 23β εγώ θα σας φέρω αύριο το πρωί τους πίνακες που δείχνουν ότι από όλους τους αναπτυξιακούς νόμους πάλι τη μερίδα του λέοντος την έχει πάρει με τον άλφα ή βήτα τρόπο η περιφέρεια της Αττικής.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης) : Η Αττική δεν είναι στον αναπτυξιακό νόμο. Είπατε για το 23α και το 23β, δεν μίλησα. Μετά είπατε για τον αναπτυξιακό νόμο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ : Να σας φέρω στοιχεία για το 23α και το 23β;

Και να πω και κάτι άλλο. Έχετε κίνητρα για υποχρεωτική μετεγκατάσταση επιχειρήσεων. Οι επαρχιώτες δεν έχουν τα ίδια προβλήματα; Οι πόλεις δεν μεγάλωσαν; Αυτές οι οχλούσες χρήσεις που είναι στις μεγάλες επαρχιακές πόλεις, δεν πρέπει να υπάρχει και γι' αυτές κίνητρο; Και μάλιστα εκεί δεν υπάρχουν μαϊμούδες ΒΙΟΠΑ και ΒΥΠΕ. Υπάρχουν πραγματικές που έχουν και χωρητικότητα και θα μπορούσαν εύκολα να μετεγκατασταθούν. Το βιοτεχνικό πάρκο του Βόλου δεν επιδοτείται ούτε με μια δραχμή. Οι δε επιχειρήσεις που απαγορεύεται να λειτουργήσουν δεν έχουν κανένα κίνητρο για να πάνε στο βιοτεχνικό πάρκο και ψάχνουν να βρουν το εκατομμύριο για να γραφούν σαν μέλη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ποιος εκ των κυρίων συναδέλφων θέλει να δευτερολογήσει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν είναι δυνατόν να δευτερολογήσουμε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Αφαιρείτε το δικαίωμα και από τους άλλους συναδέλφους, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Οι άλλοι συνάδελφοι, εάν ήθελαν, θα μπορούσαν να ήταν εδώ.,

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι πρώτη πρωινή ώρα της επομένης ημέρας και νομίζω ότι μπορείτε να δείξετε μια κατανόηση. Σε μισή ώρα αύριο θα έχουμε τελειώσει με τις δευτερολογίες θα ψηφίσουμε επί της αρχής και θα μπορούμε πλέον στο πρώτο κεφάλαιο των άρθρων. Έχουμε τα χρονικά πλαίσια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Παναγιωτόπουλε, εσείς μπορεί να μη ηθεύετε τόσο πολύ χρόνο σε αυτήν την Αίθουσα, αλλά επιτρέψτε και σε εμάς που ηθεύουμε το λιγότερο από το 1989 να σας πληροφορήσω ότι αν αφήσουμε τις δευτερολογίες για αύριο, χωρίς να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο και η αυριανή ημέρα θα διατεθεί επί της αρχής. Γιατί το αιτιολογικό ότι τα νομοσχέδια δεν τα επεξεργαζόμαστε σωστά είναι, γιατί όταν χρειάζεται να μιλήσουμε επί των άρθρων, όταν θέλουμε να κάνουμε παρατηρήσεις δεν έχουμε το χρόνο αυτό. Επί της αρχής τι έχετε να προσθέσετε πέραν αυτών που είπατε; Διότι η αρχή είναι γενικόλογα. Από εκεί και πέρα επί των άρθρων έχετε να κάνετε κάποια παρατήρηση; Γιατί να αφαιρέσουμε το χρόνο από τη συζήτηση των άρθρων; Δεν είναι μισή ώρα οι δευτερολογίες. Η μόνη περίπτωση να κρατήσουν μισή ώρα οι δευτερολογίες αύριο είναι να μιλήσουν μόνο οι συνάδελφοι, οι οποίοι βρίσκονται αυτήν τη στιγμή στην Αίθουσα.

Άρα εγώ προτείνω να ψηφίσουμε επί της αρχής και αύριο επί της τοποθέτησης της πρώτης ενότητας των άρθρων στο χρόνο που διατίθεται να προστεθεί και ο χρόνος της δευτερολογίας σας.

Από εκεί και πέρα, λοιπόν, αν δεν συμφωνείτε, σας δίνω το λόγο και τον ανάλογο χρόνο για να μιλήσετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Δεν συμφωνούμε, κύριε Πρόεδρε.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Πρώτον, θέλω να σας πω, κύριε Πρόεδρε, ότι δευτερολογώντας έχουμε να κάνουμε σημαντικές παρατηρήσεις επί της αρχής. Έχω σημειώσει δέκα παρατηρήσεις προερχόμενες από την ομιλία του κυρίου Υφυπουργού. Όμως για την οικονομία του χρόνου έναντι των συναδέλφων που ήταν να ομιλήσουν, δεν δευτερολόγησα. Από τα δέκα λεπτά που εδικαιούμην έκανα χρήση μόνο τα δύο μόνο και μόνο για να δώσω την ευκαιρία στους συναδέλφους να μιλήσουν. Έχω, λοιπόν, να κάνω παρατηρήσεις στην ομιλία του κυρίου Υφυπουργού, ο οποίος ήταν και ο κατεξοχήν που επεξεργάστηκε το νομοσχέδιο. Ο κύριος Υπουργός μίλησε γενικά, ήταν φυσιολογικό, διότι δεν είχε την ευθύνη του νομοσχεδίου. Συμφωνούν δε μαζί μου και οι εισηγητές συμπεριλαμβανομένου και του εισηγητού της Πλειοψηφίας.

Δεύτερον, δεν είναι δυνατόν να φιμώνεται η Βουλή, κύριε Πρόεδρε. Μου δίνετε την εντύπωση, κύριε Πρόεδρε, ότι την πολιτική των κενών εδρών τη συνηγορεί και το Προεδρείο και αυτήν τη στιγμή θέλω να είμαι καταγγελτικός. Δεν μπορεί να συνεχίζουμε αυτήν την ώρα μία η ώρα το πρωί -όταν ήδη αρχίσαμε από το πρωί της προηγούμενης και όταν γνωρίζουμε την κατάσταση που επικρατεί στη Βουλή- τη συζήτησης του νομοσχεδίου, επιβάλλοντάς μας μάλιστα να δευτερολογήσουμε.

Επίσης υπάρχουν εγγεγραμμένοι Βουλευτές στον κατάλογο, που δεν μίλησαν πρωτολογώντας, οι οποίοι λόγω της κοπώσεως αποφάσισαν κάποια στιγμή να εγκαταλείψουν την Αίθουσα. Θα πρέπει να τους δώσουμε την ευκαιρία να μιλήσουν αύριο.

Επίσης με αυτόν τον τρόπο δεν καταλαβαίνουμε ότι υποβαθμίζουμε το Κοινοβούλιο; Δεν είναι δυνατόν να λειτουργεί με αυτόν τον τρόπο. Πρέπει να λειτουργεί με την πλήρη σύνθεση και να δίδεται η δυνατότητα στους κανονικούς χρόνους να ομιλούν οι Βουλευτές.

Ακόμη θέλω να επισημάνω ότι γίνεται μια συστηματική προσπάθεια γι' αυτό από το Προεδρείο, αλλά και από τις υπηρεσίες της Βουλής. Θα ήθελα στη δευτερολογία μου να καυτηριάσω την έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής, η οποία πραγματικά για μένα που τη διάβασα είναι κατάρπυση, διότι δεν είναι έκθεση αυτή της Επιστημονικής Επιτροπής. Πότε θα μου δοθεί η ευκαιρία να πω όλα αυτά τα πράγματα; Όμως δεν είναι θέμα να τα λέγω μόνο για να τα ακούτε εσείς. Θέλω να τα

λέγω και να τα ακούν όλοι οι συνάδελφοι. Θέλουμε αυτά που θα πούμε να τα ακούσουν και οι Βουλευτές της Πλειοψηφίας προκειμένου να συνηγορήσουν μαζί μας, ώστε τελικά το νομοσχέδιο να βγει καλύτερο. Σημειώνω τις επιφυλάξεις του κ. Πάγκαλου τις οποίες άκουσε η Κυβέρνηση. Πιστεύω δε ότι και οι υπόλοιποι Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ που θα μιλούσαν θα έκαναν και αυτοί παρόμοιες παρατηρήσεις. Μάλιστα ένας εκ των Βουλευτών που δεν μίλησε έχει και αντίστοιχη τροπολογία που αναφέρεται στο νομοσχέδιο.

Επομένως θα πρέπει να δοθεί η ευχέρεια στους Βουλευτές να μιλάνε ελεύθερα. Εάν τώρα εσείς θέλετε να κλείνετε τη συμφωνία στις μία ή μιάμιση ώρα το πρωί, αυτό είναι άλλο θέμα. Ακόμη και ο τρόπος εισαγωγής αυτού του νομοσχεδίου, για τη βιώσιμη ανάπτυξη, για συζήτηση μετά τη συζήτηση των επικαιρών ερωτήσεων, μετά από την κύρωση της συμφωνίας και μετά από τη συζήτηση για τις άρσεις ασυλίας, δεν ήταν ο ενδεχόμενος διότι εξ αυτού του λόγου δεν πήρε κανένας χαμπάρι ότι σήμερα συζητάμε για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Μάλιστα, δυστυχώς, όπως είπα και προηγούμενα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Σαλαγκούδη, δευτερολογείτε τώρα; Γιατί αν σας έδωδα τα δέκα λεπτά θα λέγατε περισσότερα από αυτά που λέτε τώρα;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Ευχαριστώ για την ανοχή, κύριε Πρόεδρε, αλλά επιτρέψτε μου να τελειώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Εγώ σας λέγω ότι δεν θα λέγατε τίποτα περισσότερο. Αυτά θα καταγγέλατε. Δεν θα κάνατε ούτε μια πρόταση πάνω στο νομοσχέδιο, διότι ξέρω καλά τι γίνεται σε παρόμοιες περιπτώσεις.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Αφήστε με, κύριε Πρόεδρε, να ολοκληρώσω.

Ο πολύς κόσμος, οι περιβαλλοντικές οργανώσεις και όλοι οι υπόλοιποι δεν πληροφορήθηκαν για το νομοσχέδιο. Γι' αυτό δεν θέλετε να συζητείται το νομοσχέδιο στο φως της ημέρας, προκειμένου να λαμβάνουν γνώση πολλοί, αλλά και οι δημοσιογράφοι οι οποίοι δεν θα γράψουν τίποτα αύριο, αφού τόσο αργά ξεκίνησε η συζήτηση. Αυτό μου έλεγαν όταν με συνάντησαν εκτός Αιθούσης. Μου έλεγαν ότι τέτοια ώρα δεν μπορούν να γράψουν τίποτα, διότι πήραν τις εφημερίδες τους και είπαν ότι εννιά η ώρα είχαν κλείσει. Εμείς αντίθετα εκείνη την ώρα ξεκινήσαμε τη συζήτηση του νομοσχεδίου.

Άρα δηλαδή ο πολύς κόσμος δεν θα πληροφορηθεί ότι μέσα στη Βουλή γίνεται αυτή η συζήτηση. Σήμερα είχαμε κενά έδρανα, που παρακολουθούσαν. Και δεν θέλουμε να παρακολουθούν, αλλά αυτό δείχνει κάποιο ενδιαφέρον του κόσμου. Κι αυτό είναι θετικό για το Κοινοβούλιο και πρέπει να ευαισθητοποιεί το Προεδρείο της Βουλής, για να υπάρχουν και εδώ τα έδρανα εκείνα, τα θεωρεία εκείνα δηλαδή, να υπάρχει κόσμος, που ενδιαφέρεται για το κοινοβουλευτικό έργο.

Και γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, σας ζητάω να γίνει ομαλά η συζήτηση, να διακόψουμε αυτήν τη στιγμή και οι δευτερολογίες να ξεκινήσουν αύριο, γιατί έχουμε σημαντικά θέματα. Όπως σας είπα, εγώ έχω δέκα παρατηρήσεις από την ομιλία του κυρίου Υφυπουργού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Έχετε τη συνέχεια του χρόνου να κάνετε και τις υπόλοιπες δέκα παρατηρήσεις σας, κύριε Σαλαγκούδη. Ήδη έχετε πέντε λεπτά, δικαιούσθε δέκα στη δευτερολογία σας. Σας παρακαλώ, αντί να μιλάμε επί της διαδικασίας, ομιλήστε επί της ουσίας. Σας δίνω το λόγο και τα πέντε λεπτά επιπλέον. Ορίστε, λοιπόν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Δυστυχώς, κύριε Πρόεδρε, με αυτήν τη νοοτροπία αρνούμαι να συζητήσω και καταγγέλλω για άλλη μια φορά ότι αυτήν τη στιγμή με ευθύνη του Προεδρείου, με συμπαιγνία του Προεδρείου με την Κυβέρνηση, γιατί δεν μπορεί ο Πρόεδρος της Βουλής να είναι και μέλος του Εκτελεστικού Γραφείου και να μας παριστάνει εδώ ότι είναι Πρόεδρος για όλους τους Βουλευτές. Δεν είναι Πρόεδρος για όλους τους Βουλευτές! Δεν είστε Πρόεδρος για όλους τους Βουλευτές κι αυτήν τη στιγμή μεροληπτείτε υπέρ της Κυβέρνησης, γιατί θέλετε τη σιωπή, γιατί θέλετε αυτό το νομοσχέδιο να περάσει λάθρα σε όλον τον κόσμο, να μην το πάρουν είδηση ούτε οι περιβαλλοντικές οργανώσεις ούτε ο πολύς λαός της Αθήνας

για τη μεγάλη πραγματικά ζημιά που γίνεται στον τόπο με την ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όσον αφορά στο Προεδρείο, ως προς το θέμα της φίμωσης, οφείλω να πω ότι οι συνεδριάσεις της Βουλής είναι ανοιχτές για να τις παρακολουθήσουν οι οποιοιδήποτε.

Δεύτερον, δεν έχουν γίνει ποτέ μεθοδεύσεις στις ημερήσιες διατάξεις.

Τρίτον, ως προς το θέμα της υποβάθμισης: Η υποβάθμιση δεν ξεκινάει από το Προεδρείο. Ξεκινάει από το ενδιαφέρον που ο καθένας δείχνει για να τοποθετηθεί. Και όσοι ενεγράφησαν να τοποθετηθούν, τοποθετήθηκαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Δεν μίλησαν δύο. Κοιτάξετε τον κατάλογο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Τέταρτον, οι υπηρεσίες της Βουλής κάνουν σωστά το καθήκον τους και είναι πολλοί εκείνοι από τους Βουλευτές της Συμπολιτεύσεως ή της Αντιπολιτεύσεως που χρησιμοποιούν τις εκθέσεις, τις οποίες κάνει η Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή.

Όσο δε για τα θεωρεία, τα οποία λέτε, τα θεωρεία είναι ανοιχτά, ο καθένας μπορεί να δώσει σε όποιον θέλει να παρακολουθήσει τις συνεδριάσεις τις κάρτες, για να τις παρακολουθήσει.

Ορίστε, κύριε Παναγιωτόπουλε, έχετε το λόγο, αν θέλετε να δευτερολογήσετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, επί της διαδικασίας θα πω κάτι. Μας έχετε συνηθίσει σε μια νηφάλια σκέψη, εσείς προσωπικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Έχετε το λόγο για να δευτερολογήσετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι, δεν δευτερολογώ. Είναι επιλογή μου να μη δευτερολογήσω. Αναφέρομαι επί της διαδικασίας.

Κύριε Πρόεδρε, μας έχετε συνηθίσει σε μια νηφάλια σκέψη. Είστε διαλεκτικός άνθρωπος. Δεν βλέπω γιατί αυτό το πείσμα απόψε, το οποίο επιτρέψτε μου να πω, -συμμερίζομαι απόλυτα αυτά που εξέφρασε ο κ. Σαλαγκούδης- είναι μια αγωνία που την έχουμε όλοι. Δεν είναι δυνατόν να λέμε -και το έχει πει επανειλημμένως ο Πρόεδρος του Κοινοβουλίου και δικαίως- γιατί δεν καλύπτουν τα ΜΜΕ τις εργασίες του Κοινοβουλίου; Γιατί υποβαθμίζουν τα Μέσα; Και ρίχνει κεραυνούς στα Μέσα και δικαίως. Γιατί υποβαθμίζουν τα όσα ουσιαστικά λέγονται στο Κοινοβούλιο, τα οποία διέπουν τη ζωή των Ελλήνων και των Ελληνίδων; Αλλάζουν τις συνθήκες ζωής;

Εάν όμως κατευθύνουμε τη συζήτηση έτσι και μεταβάλλουμε το Κοινοβούλιο σε μεταμεσονύκτια συνεδρίαση δωματίου -λυπάμαι που το λέω- αυτήν την ουσιαστική συζήτηση, φοβάμαι κύριε Πρόεδρε ότι, όχι από πρόθεση -εγώ το αναγνωρίζω, γνωρίζομαστε χρόνια και ξέρω τις δικές σας ευαισθησίες- οδηγούμεθα σ' αυτό που θέλουμε να αποφύγουμε.

Εγώ θα επιλέξω την ίδια στάση με τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του κόμματός μας, τον κ. Σαλαγκούδη. Θα παρακαλέσω όμως να αποκλιμακωθεί η ένταση, να λύσουμε το θέμα της διαδικασίας. Είναι άλλωστε και άποψη και του αξιότιμου εισηγητού της Πλειοψηφίας και του εισηγητού από την πλευρά του Κ.Κ.Ε. και του Συνασπισμού. Θα παρακαλέσω, λοιπόν, να βρούμε μία λύση. Είναι σημαντική αυτή η λύση, θα δώσει την ευκαιρία και σε άλλους συναδέλφους. Και επικαλούμαι την

καλή σας διάθεση και τη μεγάλη εμπειρία που έχετε σ' αυτήν την Αίθουσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Εγώ, κύριε Παναγιωτόπουλε, επαναλαμβάνω ότι ψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής και αύριο να δευτερολογήσετε επιπλέον χρόνου επί της πρώτης ενότητας των άρθρων. Αυτή είναι η πρόταση. Έχει συμβεί κατ' επανάληψη και δευτερολογούν και έχουν τον περισσότερο χρόνο αυτοί που παρευρίσκονται στην Αίθουσα. Συμφωνείτε επί της προτάσεως;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, συμφωνώ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Εμείς δεν συμφωνούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ο κύριος Πρόεδρος της Βουλής είπε ότι αν χρειαστεί στο νομοσχέδιο αυτό θα δώσει και μια ακόμη συνεδρίαση για να πάει σε τέσσερις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Γιατί όμως; Για να επεξεργαστούμε τα άρθρα και να γίνουν προτάσεις επί των άρθρων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Λάβετε όμως υπόψη ότι η σημερινή συνεδρίαση δεν είναι ολόκληρης ημέρας. Άρχισε πολύ αργά. Η Βουλή συνεδριάζει από το πρωί, υπάρχει μια κόπωση και δεν είναι δυνατό να πούμε ότι εν πάση περιπτώσει δεν θέλουμε να δευτερολογήσουμε σήμερα ή να απαντήσει ο Υπουργός κλπ. Αλλά η κόπωση δεν μας το επιτρέπει.

Μέχρι που πάει η ανθρώπινη αντοχή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας έκανα την πρόταση, κύριε Γκατζή, και είπατε πως συμφωνείτε και εσείς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Αλλά υπάρχει και η άλλη λύση, να ληξει εδώ η συνεδρίαση και αύριο να δευτερολογήσουμε, έστω αυτοί που είμαστε και να ψηφίσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Εισερχόμαστε στην ψήφιση της αρχής του νομοσχεδίου «Βιώσιμη ανάπτυξη Αττικής και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Να ψηφίσουμε με τους παρόντες. Τέσσερις εναντίον, δύο υπέρ.

Κύριε Πρόεδρε, παρωδία συνεδρίαση κάνετε. Να γραφεί στα Πρακτικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Μη φωνασκείτε, κύριε Σαλαγκούδη.

Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης: «Βιώσιμη ανάπτυξη Αττικής και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό, κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε να λύσουμε τη συνεδρίαση.

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 01.10' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα Τετάρτη 7 Νοεμβρίου 2001 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο: συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Βιώσιμη ανάπτυξη Αττικής και άλλες διατάξεις».