

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΝΗ'

Πέμπτη 23 Ιανουαρίου 2003

Αθήνα, σήμερα στις 23 Ιανουαρίου 2003, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.45' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΕΙΤΟΝΑ**.

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

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 22/1/2003 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΝΖ' συνεδριάσεώς του, της 22ας Ιανουαρίου 2003 σε ό,τι αφορά στην ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμου:

«1. Κύρωση του Πρωτοκόλλου μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας του Ουζμπεκιστάν για στρατιωτική συνεργασία.

2. Κύρωση της Συνολικής Τεχνικής Συμφωνίας (C.T.A.) μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής».

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Αθανάσιο Νάκο, Βουλευτή Μαγνησίας, τα ακόλουθα:

A. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων της εκκλησίας του Δήμου Λευκασίου Αχαΐας με στόχο την ανάδειξη του θρησκευτικού τουρισμού.

2) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις λίστες αναμονής των ασθενών προκειμένου να χειρουργηθούν.

3) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο καταγγέλλεται η έλλειψη νοσηλευτικού προσωπικού στο Περιφερειακό Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο των Πατρών.

4) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο καταγγέλλεται η παύση της έρευνας των θεμελίων του Ι.Ν. Αγίου Ανδρέα Πατρών για οικονομικούς λόγους.

5) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέ-

θεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η επαναλειτουργία του κόμβου Μελίχου για την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας στην παράκαμψη της πόλης των Πατρών.

6) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η λήψη μέτρων για να ελευθερωθούν τα πεζοδρόμια της πόλης των Πατρών από τα σταθμευμένα οχήματα.

7) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η επίπνευση των διαδικασιών κατασκευής έργων στο νοσοκομείο Άγιος Ανδρέας Πατρών.

8) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην απόφαση του Πρωτοδικείου Αθηνών που έκρινε τα τραπεζικά πανωτόκια ως παράνομα.

9) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η επισκευή του Ιερού Ναού Εισοδίων του Αιγίου, έργο του Ερνέστου Τσίλερ, το οποίο υπέστη ζημιές από το σεισμό του 1995.

10) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο καταγγέλλεται η έλλειψη ιατρών στα υποκαταστήματα του ΙΚΑ στο Νομό Αχαΐας.

11) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Μεσολογγίου ζητεί τη στελέχωση της τοπικής υπηρεσίας του ΟΑΕΔ στο Μεσολόγγι.

12) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μουζακίου Καρδίτσας ζητεί την άμεση χρηματοδότηση της κατασκευής του κλειστού γυμναστηρίου Μουζακίου.

13) Ο Βουλευτής Καστοριάς κ. ΑΝΕΣΤΗΣ ΑΓΓΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Καστοριάς ζητεί έκτακτη οικονομική ενίσχυση για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που δημιουργεί η παρατεταμένη κακοκαιρία στο Νομό Καστοριάς.

14) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Κροκεών Λακωνίας ζητεί

αποζημίωση λόγω καιρικών συνθηκών των παραγωγών ελιάς και εσπεριδοειδών του Νομού Λακωνίας.

15) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος «ΚΟΜΑΝΤΟΣ '74» ζητεί οικονομική ενίσχυση.

16) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων του ενιαίου Λυκείου Σκάλας Λακωνίας ζητεί την ικανοποίηση κτιριακών αναγκών του σχολείου.

17) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Μουσικό Γυμνάσιο Σπάρτης ζητεί την ικανοποίηση κτιριακών και λειτουργικών αναγκών του.

18) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μυστρά Λακωνίας ζητεί την αποζημίωση των αγροτών του Δήμου Μυστρά από τις ζημιές που υπέστησαν στην παραγωγή λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.

19) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τμήμα Φυτοπροστασίας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Λάρισας ζητεί την άμεση αποζημίωση των πληγέντων αγροτών από τις ζημιές σε αποθηκευμένα προϊόντα, εξαιτίας των δυσμενών καιρικών συνθηκών του περυσινού χειμώνα.

20) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σαρανταπόρου Λάρισας ζητεί οι αποζημιώσεις από τον ΕΛΓΑ για τις ζημιές λόγω καιρικών συνθηκών να δοθούν στο σύνολο των πληγέντων αγροτών της περιοχής.

21) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Ιεράπετρας Λασιθίου ζητεί την ανάκληση της εκποίησης των δημοσίων ακινήτων της περιοχής του Δημοτικού Διαμερίσματος Αγίου Ιωάννη του Δήμου Ιεράπετρας από την Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου.

22) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ και ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία πορτοκαλοπαραγωγοί και σταφιδοπαραγωγοί Νομού Ηλείας ζητούν την άμεση απορρόφηση της παραγωγής τους και την καταβολή αποζημίωσης για καταστροφές που υπέστησαν από τις κακές καιρικές συνθήκες.

23) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Ζακύνθου ζητεί την άμεση καταβολή του επιδόματος ανεργίας στους αλλοδαπούς.

24) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Δημοτικού Σχολείου και Νηπιαγωγείου Καρδίτσας ζητεί να κατασκευαστεί νέο κτίριο για τη στέγαση του σχολείου.

25) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Λειτουργών Μέσης Εκπαίδευσης Καρδίτσας διαμαρτύρεται για τον αποκλεισμό του Νομού Καρδίτσας από την επόμενη περίοδο επιμόρφωσης των εκπαιδευτικών στο πρόγραμμα: «Αξιοποίηση στην εκπαίδευση των Τεχνολογιών της Πληροφορίας και των Επικοινωνιών».

26) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εκπαιδευτικών Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Νομού Μαγνησίας

«ΡΗΓΑΣ ΒΕΛΕΣΤΙΝΛΗΣ» διαμαρτύρεται για το περιεχόμενο της Υπουργικής Απόφασης που αφορά στην αξιολόγηση του εκπαιδευτικού και του εκπαιδευτικού έργου.

27) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΡΜΟΥΖΙΑΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας ζητεί την ικανοποίηση αιτημάτων των πυροσβεστών όπως η εξίσωσή τους με τον υπόλοιπο Δημόσιο Τομέα, η αμοιβή της υπερωριακής εργασίας κ.λπ.

28) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων ΕΛΤΑ Νομού Λάρισας διαμαρτύρεται για την μεταστέγαση της Περ/κής Διεύθυνσης Θεσσαλίας από ιδιόκτητο κτίριο.

29) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ, ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αθλητικός Όμιλος «ΔΟΛΙΧΙΑΚΟΣ» Δολιχής Ελασσόνας Λάρισας ζητεί να ενισχυθεί οικονομικά το Σωματείο για τη συνέχιση των αθλητικών του δραστηριοτήτων.

30) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Πολιτιστικός Σύλλογος Δολιχής Ελασσόνας Λάρισας «Η ΤΡΙΠΟΛΙΤΙΔΑ» ζητεί να ενισχυθεί οικονομικά για τη συνέχιση των πολιτιστικών δραστηριοτήτων του.

31) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατικό Κέντρο Λάρισας διαμαρτύρεται για το σύστημα της εφαρμογής της ηλεκτρονικής κάρτας κατά την είσοδο και έξοδο των εργαζομένων στην εργασία τους, που εφαρμόζουν οι περισσότερες επιχειρήσεις.

32) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ και ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η κυρία Ασημίνα Φανάρα, που εργάζεται σαν νοσηλεύτρια στο 1ο Νοσοκομείο του ΙΚΑ στα Μελίσσια, ζητεί να μετατεθεί στο ΙΚΑ Κατερίνης Πιερίας για λόγους οικογενειακούς και οικονομικούς.

33) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Συνδικάτο Εργατοϋπαλλήλων Επισιτισμού Τουρισμού Αθηνών και Περιχώρων καταγγέλλει την αντεργατική και αντιδημοκρατική συμπεριφορά και στάση της εταιρείας PIZZA HUT και ζητεί την ανάκληση των απολύσεων και την εφαρμογή της νομοθεσίας.

34) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ και ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Βιοτεχνών – Εγκαταστατών – Συντηρητών Ανελκυστήρων ζητεί να γίνουν αποδεκτές οι προτάσεις των επαγγελματιών του χώρου, που δίνουν λύσεις στο τεράστιο πρόβλημα της εγκατάστασης και συντήρησης των ανελκυστήρων.

35) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Μελιβοίας Λάρισας ζητεί άμεση χρηματοδότηση για αποκατάσταση ζημιών που προκλήθηκαν από ακραία καιρικά φαινόμενα.

36) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Κων/νος Θεοφιλογιαννάκος, Δ/ντής Ακτινοδιαγνωστικού Τμήματος Παναρκαδικού Νοσοκομείου, προτείνει αλλαγή του χρόνου τέλεσης των υγειονομικών εξετάσεων των υποψήφιων στρατιωτικών.

37) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Επαγγελματιών

Θερινών Κινηματογράφων ζητεί την ικανοποίηση φορολογικών αιτημάτων.

38) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γεώργιος Κοσμούπουλος, καρδιοχειρουργός κάτοικος Γλυφάδας, διαμαρτύρεται για τον επιστημονικό αποκλεισμό και παροπλισμό του.

39) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στα προβλήματα και τις κινητοποιήσεις των βαμβάκοπαραγωγών της Θεσσαλίας.

40) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Παρασκευή Κυριακίδου, κάτοικος Δράμας, ζητεί την επίλυση συνταξιοδοτικής υπόθεσης από τον ΟΓΑ.

41) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Αναστάσιος Σεϊτανίδης, κάτοικος Κυργίων Δράμας, διαμαρτύρεται για συνταξιοδοτική του υπόθεση στο ΤΣΑ.

42) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Αντώνιος Λουλακούδης, κάτοικος Νέου Μοναστηρίου Φθιώτιδας, ζητεί ενημέρωση για συνταξιοδοτική του υπόθεση.

43) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εξωραϊστικός Πολιτιστικός Σύλλογος «Η ΖΩΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ Κ. ΠΑΤΗΣΙΩΝ» ζητεί να κριθεί διατηρητέος ο χώρος του Θερινού Κινηματογράφου «ΓΙΑΝΚΑ».

44) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Θανάσης Μεζόπουλος, κάτοικος Αθηνών, διαμαρτύρεται για τη μεθοδολογία της ΕΡΓΟΣΕ σε υπόθεση απαλλοτρίωσης ακινήτων.

45) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι κύριοι Έλλη Κουρεμένου, Μαρίνα Φλέγγα – Κουρεμένου, Αλέκα και Χάρης Φρειδερίκος, Νίκος Ρουσέας, Μανώλης Αναγνωστάκης και Παναγιώτης Κουαμαντάνος διαμαρτύρονται για την κατεδάφιση διατηρητέου ακινήτου στην οδό Διονυσίου Αρεοπαγίτου.

46) Ο Βουλευτής Ημαθίας κ. ΗΛΙΑΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Ροδοχωρίου Νάουσας διαμαρτύρεται για τις διαδικασίες ελέγχου και τα αποτελέσματα εκτίμησης του ΕΛΓΑ για τις ζημιές στην παραγωγή μηλιάς και κερασιάς.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στις με αριθμό 2655/8-11-02, 2661/11-11-02, 3228/25-11-02 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 454/3-12-02 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις ερωτήσεις με αριθμό 2655/8-11-02, 2661/11-11-02, 3228/25-11-02, που κατέθεσαν οι Βουλευτές, κύριοι Στ. Καλογιάννης, Μαρία Δαμανάκη, Ασ. Ξηροτύρη – Αικατερινάρη, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Στην χώρα μας το πρόβλημα τω τυχαίων και αναπόφευκτων προσμίξεων σπόρων γενετικά τροποποιημένων ποικιλιών σε σπόρους συμβατικών ποικιλιών αντιμετωπίστηκε με τον «Τεχνικό κανονισμό πιστοποίησης και ελέγχου κατά την εμπορία σπόρων προς σπορά συμβατικών ποικιλιών καλλιεργούμενων φυτικών ειδών για την παρουσία προσμίξεων από γενετικά τροποποιημένους σπόρους» (ΚΥΑ 332657/16-2-2001, ΦΕΚ 176 Β). Τα φυτικά είδη που καλύπτονται από την υπόψη ΚΥΑ είναι το βαμβάκι, ο αραβόσιτος, τα τεύτλα, η ελαιοκράμβη, η σόγια και η τομάτα για μεταποίηση. Τα επιτρεπόμενα ποσοστά προσμίξεων που έχουν καθορισθεί είναι 0,5% για τις εγκεκριμένες γενετικές

τροποποιήσεις, ενώ δεν επιτρέπεται η παρουσία προσμίξεων μη εγκεκριμένων γενετικών τροποποιήσεων. Η υπόψη ΚΥΑ είναι σε ισχύ από το 2001 και έχει λειτουργήσει επιτυχώς για δύο καλλιεργητικές περιόδους.

Στη συνέχεια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην προσπάθεια της να ρυθίσει το ίδιο θέμα σε κοινοτικό επίπεδο συνέταξε σχέδιο οδηγίας, το οποίο άρχισε να συζητείται στην Μόνιμη Επιτροπή Σπόρων από το έτος 2001 και οι συζητήσεις αυτές βρίσκονται σε εξέλιξη. Τα ποσοστά των προαναφερθέντων προσμίξεων όπως έχουν διαμορφωθεί μέχρι σήμερα στο υπόψη σχέδιο οδηγίας της Επιτροπής κατά φυτικό είδος είναι τα ίδια επίπεδα με αυτά που ορίζονται και στην εθνική νομοθεσία. Μικρές διαφοροποιήσεις σε προσμίξεις εγκεκριμένων γενετικών τροποποιήσεων στα φυτικά είδη σόγιας (0,7%) και ελαιοκράμβης (0,3%) επιβλήθηκαν εξαιτίας της διαφορετικής βιολογίας των φυτών αυτών.

Όσον αφορά τον τομέα των τροφίμων και ζωοτροφών σας γνωρίζουμε ότι για το θέμα της σήμανσης και το επίπεδο των αναπόφευκτων και τυχαίων προσμίξεων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προωθήσει πρόταση νέου κανονισμού για τα γενετικά τροποποιημένα τρόφιμα και ζωοτροφές όπου τα θέματα αυτά αντιμετωπίζονται πλήρως. Η πρόταση αυτή μετά από μακρές διαβουλεύσεις έφθασε σε πολιτική συμφωνία κατά το Συμβούλιο Υπουργών που έγινε στις 28-11-2002. Μετά την υιοθέτηση αυτού του κανονισμού, η Χώρα μας θα εφαρμόσει την προβλεπόμενη Κοινοτική Νομοθεσία για την αντιμετώπιση των παραπάνω θεμάτων.

Ο Υφυπουργός
Φ. ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ»

2. Στην με αριθμό 2501/5-11-02 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1997/29-11-02 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2501/511-2002 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Σπύλιος Σπηλιωτόπουλος και στα θυγόμενα σ' αυτή θέματα αρμοδιότητάς μας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 3029/02, παρέχεται η δυνατότητα στους ασφαλισμένους του ΙΚΑ που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας, έχουν τουλάχιστον 3.500 ημέρες υποχρεωτικής ασφάλισης από εξαρτημένη εργασία και δεν λαμβάνουν ή δεν δικαιούνται σύνταξη από το δημόσιο, τον ΟΓΑ, ν.π.δ.δ. ή άλλο οργανισμό κύριας ασφάλισης, να δικαιωθούν σύνταξης ανάλογα με τον αριθμό ημερών ασφάλισής τους, εφόσον υποβάλλουν σχετική αίτηση από την 1-1-2003 έως την 31-12-2007.

Η καταβαλλόμενη με βάση τα ανωτέρω σύνταξη δεν μπορεί να είναι μικρότερη από το 1/2 του εκάστοτε καταβαλλόμενου κατώτατου ορίου σύνταξης ούτε μεγαλύτερη από τα 3/4 αυτού.

Με τη διάταξη αυτή ικανοποιείται το αίτημα ενός μεγάλου αριθμού ασφαλισμένων, μεγάλης κυρίως ηλικίας, που δεν μπόρεσαν για διάφορους λόγους (ανεργία κ.λπ.) να συμπληρώσουν τον απαιτούμενο κατώτατο αριθμό ημερών ασφάλισης για συνταξιοδότηση (4.500), να δικαιωθούν σύνταξης.

2. Όσον αφορά τις χρονικές προϋποθέσεις συνταξιοδότησης λόγω αναπηρίας είναι σημαντικά μικρότερες (1.500 ημέρες ασφάλισης από τις οποίες 600 την τελευταία 5ετία) σε σχέση με τις απαιτούμενες για συνταξιοδότηση λόγω γήρατος, δεδομένου ότι αποσκοπούν στο να εξασφαλίσουν ένα εισόδημα στα πρόσωπα που για σοβαρούς λόγους υγείας δεν μπορούν να συνεχίσουν την απασχόλησή τους και την αφάλισή τους.

3. Επίσης στους υπερήλικες –ανασφάλιστους υπηκόους της χώρας μας ή ομογενείς που διαμένουν μόνιμα στη χώρα, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1296/82 και του άρθρου 20 του ν. 2556/97, χορηγείται από τον ΟΓΑ σύνταξη και υγειονομική περίθαλψη μετά τη συμπλήρωση του 65ου έτους της ηλικίας τους, εφόσον δεν λαμβάνουν σύνταξη οι ίδιοι ή οι σύζυγοι τους ή άλλο ειδικό περιοδικό βοήθημα από οποιαδήποτε πηγή μεγαλύτερο της βασικής σύνταξης του ΟΓΑ και δεν έχουν εισόδημα από οποιαδήποτε άλλη πηγή μεγαλύτερο των 2.200 .

4. Σχετικά με το θέμα της χορήγησης σύνταξης από τη χώρα

μας σε Έλληνες μετανάστες που έχουν πραγματοποιήσει σε ελληνικούς ασφαλισμένους φορείς χρόνο ασφάλισης λιγότερο του απαιτούμενου κατά περίπτωση για τη θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος σας πληροφορούμε ότι αυτό συμβαίνει στις περιπτώσεις μεταναστών μας οι οποίοι έχουν εργασθεί και ασφαλισθεί σε χώρες στις οποίες έχουν εφαρμογή οι Κοινοτικοί Κανονισμοί και οι διμερείς Συμβάσεις κοινωνικής ασφάλειας.

Ειδικότερα, οι Κοινοτικοί Κανονισμοί 1408/1971 και 574/1972 που έχουν εφαρμογή στα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και στην Ελβετία καθώς και όλες οι διμερείς Συμβάσεις κοινωνικής ασφάλειας που έχει συνάψει η χώρα μας με άλλες χώρες (Κύπρο, ΗΠΑ, Καναδά, Κεμπέκ, Αργεντινή, Βραζιλία, Βενεζουέλα, Ουρουγουάη, και Νέα Ζηλανδία) κατοχυρώνουν καταρχάς το δικαίωμα για χορήγηση αυτοτελούς ή αυτοτελών συντάξεων σε περιπτώσεις, που οι δικαιούχοι συμπληρώνουν αυτοτελώς τις προϋποθέσεις για συνταξιοδότηση από το ένα ή και από τα δύο Κράτη.

Σε περίπτωση όμως που δεν θεμελιώνεται αυτοτελές συνταξιοδοτικό δικαίωμα και εφόσον ο ενδιαφερόμενος έχει συμπληρώσει ένα ελάχιστο αριθμό ημερών ασφάλισης (κατά κανόνα 300 ημέρες) και το απαιτούμενο όριο ηλικίας συνταξιοδότησης, συυπολογίζονται οι χρόνοι ασφάλισης που πραγματοποιήθηκαν στο άλλο Κράτος και χορηγείται τμηματική σύνταξη από το ένα ή και τα δύο Κράτη ανάλογη προς τον αριθμό ημερών ασφάλισης που πραγματοποιήθηκε σ' αυτά.

Προφανώς τα αναφερόμενα στο Υπόμνημα πρόσωπα, Έλληνες μετανάστες, έχουν συνταξιοδοτηθεί με βάση τις περί συυπολογισμού διατάξεις διμερούς Σύμβασης ή των Κοινοτικών Κανονισμών και λαμβάνουν τμηματική σύνταξη από την Ελλάδα, ανάλογη με το χρόνο ασφάλισης που έχουν πραγματοποιήσει σε ελληνικό ασφαλιστικό φορέα.

Εξυπακούεται ότι τα ανωτέρω δεν ισχύουν για χώρες με τις οποίες δεν έχει συναφθεί ακόμη διμερής Συμφωνία κοινωνικής ασφάλειας που να εξασφαλίζει τα κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων (π.χ. Αυστραλία).

Ο Υφυπουργός
Ρ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ»

3. Στην με αριθμό 2604/7.11.02 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2014/30.11.02 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμό 2604/7.11.02 ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Β. Πάππας, και σχετικά με το ανωτέρω θέμα, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Το προϊσχύον του ν. 2676/99 νομοθετικό πλαίσιο χορήγησης σύνταξης θανάτου στη χήρα σύζυγο, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε προϋπόθεση, ήταν εναρμονισμένο με τα οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα της εποχής θέσπισής του όπου ο σύζυγος ήταν ο προστάτης της οικογένειας και έπρεπε να εξασφαλίσει δια βίου οικονομικά τη σύζυγό του.

Τα δεδομένα αυτά που επέβαλλαν τη λήψη ευνοϊκότερων μέτρων για τις γυναίκες συζύγους στο συνταξιοδοτικό τομέα έχουν πλέον αλλάξει και οι διατάξεις του άρθρου 62 του ν. 2676/99 ανταποκρίθηκαν στην αναγκαιότητα αναθεώρησης και προσαρμογής και των συνταξιοδοτικών θεμάτων στη σημερινή οικονομική και κοινωνική πραγματικότητα, όπου η πλειοψηφία των γυναικών εργάζονται ή λαμβάνουν σύνταξη εξ ιδίου δικαιώματος. Η πραγματικότητα αυτή δεν ήταν δυνατό να αγνοηθεί και να συνεχιστεί επ' άπειρον το καθεστώς χορήγησης σύνταξης στις χήρες ανεξάρτητα από την ηλικία τους και τα εισοδήματά τους.

2. Με τις νέες διατάξεις δεν παραγνωρίζονται τα προβλήματα που δημιουργεί στην οικογένεια ο θάνατος του ενός των συζύγων και γι' αυτό προβλέπεται η χορήγηση στον επιζώντα (ανεξάρτητα από φύλο) ολοκλήρου του ποσού της δικαιούμενης σύνταξης λόγω θανάτου για μια τριετία από την ημερομηνία που επήλθε ο θάνατος, χρονικό διάστημα που κρίθηκε επαρκές για την προσαρμογή στη νέα κατάσταση. Μετά την συμπλήρωση της τριετίας και εφόσον ο επιζών των συζύγων κατά την

ημερομηνία θανάτου του συζύγου του δεν είχε συμπληρώσει το 40^ο έτος της ηλικίας του, διακόπτεται η χορήγηση της σύνταξης μέχρι τη συμπλήρωση από τον επιζώντα των συζύγων του 65^{ου} έτους της ηλικίας, οπότε επαναχορηγείται ολόκληρη με την προϋπόθεση ότι δεν εργάζεται ή δεν λαμβάνει σύνταξη, διαφορετικά εφόσον συντρέχει μια από τις προϋποθέσεις αυτές λαμβάνει το 70% αυτής.

3. Σημειωτέον ότι η σύνταξη του επιζώντα των συζύγων που διακόπτεται ή το υπόλοιπο σε περίπτωση που καταβάλλεται μειωμένη επιμερίζεται στα τέκνα κατ' ίσα μέρη, εφόσον αυτά είναι ανάπηρα ή ανήλικα ή σπουδάζουν σε ανώτερες ή ανώτατες σχολές μέχρι το 24ο έτος της ηλικίας τους και σύμφωνα με τις γενικές ή καταστατικές διατάξεις του κάθε ασφαλιστικού οργανισμού.

Θέμα τροποποίησης των ανωτέρω ισχυουσών διατάξεων δεν αντιμετωπίζεται.

4. Σχετικά με το θέμα της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης των συζύγων μετά τη διακοπή της σύνταξης, οι ασφαλιστικοί οργανισμοί, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του ν. 4202/61, σε περίπτωση μεταβολής φορέα συνεχίζουν να καλύπτουν τους ασφαλισμένους τους για παροχές ασθενείας επί ένα ακόμη εξάμηνο.

Επιπλέον, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 10 του ν. 2434/96, 18 του ν. 2639/98 και 5 παρ. 4 του ν. 2768/99, οι άνεργοι καλύπτονται για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς υπό προϋποθέσεις, ανάλογα με την ηλικία τους. Τέλος, οι οικονομικά αδύνατοι έχουν τη δυνατότητα κάλυψης για υγειονομική περίθαλψη από το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας.

Ο Υφυπουργός
Ρ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ»)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 24 Ιανουαρίου 2003.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 2 και 3 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 287/21-1-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Νικολάου Αγγελόπουλου προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με τις προαγωγές και τις μετακινήσεις προσωπικού στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος.

2. Η με αριθμό 283/21-1-2003 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Λιάνας Κανέλλη προς τον Υπουργό Εξωτερικών, σχετικά με δημοσιεύματα του Τύπου αναφερόμενα στην εμπλοκή της χώρας μας στον πόλεμο του Ιράκ.

3. Η με αριθμό 280/21-1-2003 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Μαρίας Δαμανάκη προς τους Υπουργούς Δικαιοσύνης, Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με την αξιοποίηση του πορίσματος της Ειδικής Επιστημονικής Επιτροπής για τα ναρκωτικά.

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

1. Η με αριθμό 282/21-1-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ευγένιου Χαϊτίδη προς τους Υπουργούς Γεωργίας, Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τη χορήγηση από την Αγροτική Τράπεζα αναλυτικής κατάστασης κινήσεως των δανείων στους αγρότες και κτηνοτρόφους.

2. Η με αριθμό 284/21-1-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολάου Γκατζή προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με την καταβολή της επιδότησης για την εσοδεία του έτους 2002 στους σιτοπαραγωγούς της περιοχής Παλαιάς Γιαννιτσού Φθιώτιδας.

3. Η με αριθμό 281/21-1-2003 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ιωάννας Στεργίου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τη δίωξη του Διευθυντή του Ιδρύμα-

τος Κοινωνικών Ασφαλίσεων στο Ηράκλειο Κρήτης, την επίλυση των λειτουργικών προβλημάτων του υποκαταστήματος κλπ.

4. Η με αριθμό 279/21-1-2003 επίκαιρη ερώτηση του Ανεξάρ-

τητου Βουλευτή κ. Αλέξανδρου Χρυσανθακόπουλου προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με το νομικό πλαίσιο για την ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών νοσοκομείων.

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

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Κύριοι συνάδελφοι, εγκρίνει το Σώμα η πρώτη επίκαιρη ερώτηση να συζητηθεί στο τέλος;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Το Σώμα ενέκρινε.

Δεύτερη είναι η με αριθμό 271/20-1-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Νάκου προς τον Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με την καθυστέρηση απελευθέρωσης της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Νάκου είναι η εξής:

«Η όλη υπόθεση της απελευθέρωσης της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας, στην οποία υποχρεούται να προχωρήσει η χώρα μας σε εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας 96/92 παρ' ότι έχουν περάσει δύο χρόνια, βρίσκεται στο σημείο μηδέν. Άμεσες επιπτώσεις αυτής της κατάστασης είναι η ανυπαρξία επενδύσεων και το βέβαιο έλλειμμα ηλεκτρικής ενέργειας σε ελάχιστα χρόνια.

Ο κύριος Υπουργός Ανάπτυξης αποδίδει την παρατηρούμενη καθυστέρηση στην ανεπάρκεια του θεσμικού πλαισίου (ν. 2773/1999). Γι' αυτό κατά καιρούς είδαν το φως της δημοσιότητας προσχέδια νόμων τροποποιητικών του νόμου.

Τον προηγούμενο μήνα κυκλοφόρησε επιτέλους σχέδιο νόμου υπό τον τίτλο «Δεύτερη φάση απελευθέρωσης αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας» με την ένδειξη «ΤΕΛΙΚΟ» στο άνω δεξιό μέρος της πρώτης σελίδας.

Υπό την πίεση της εξαγγελίας απεργίας από τη ΓΕΝΟΠ-ΔΕΗ ο κύριος Υπουργός Ανάπτυξης συγκάλεσε σύσκεψη την 7η Ιανουαρίου με τη διοίκηση της ΓΕΝΟΠ-ΔΕΗ, κατά την οποία διαβεβαίωσε τους παρισταμένους ότι κακώς το κείμενο ονομάστηκε σχέδιο νόμου, ότι το κείμενο αποτελεί απλώς πρόταση παραγόντων της ΡΑΕ, ότι δεν πρόκειται να προωθηθεί στη Βουλή και ότι επιθυμεί να συνομιλήσει μαζί τους από μηδενική βάση. Επέτυχε έτσι την αναβολή της απεργίας.

Από το επισυναπτόμενο όμως έγγραφο του Υπουργείου Ανάπτυξης προκύπτει ότι το σχέδιο νόμου όχι μόνο δεν αποτελεί κείμενο παραγόντων της ΡΑΕ, όπως ισχυρίστηκε ο κύριος Υπουργός, αλλά αντίθετα φέρει τη δική του υπογραφή, σχέδιο το οποίο απέστειλε στους αρμόδιους και ιδιώτες, ζητώντας μάλιστα λεπτομερή γραπτό σχολιασμό έως την 18η Δεκεμβρίου 2002.

Κατόπιν αυτών ερωτάται:

Τελικά ο κύριος Υπουργός ποιον εμπαίζει;

Τους συνδικαλιστές; Την ΡΑΕ; Τους Επενδυτές; Τη ΔΕΗ; Όλους μας ή τον εαυτό του;»

Δύσκολο να απαντήσει σ' ένα τέτοιο ερώτημα.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Ανάπτυξης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός

Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, η επίκαιρη ερώτηση του συναδέλφου υποθέτω ότι σκοπεύει να εντοπίσει τις ευθύνες της Κυβέρνησης για την απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας. Αυτό είναι το ζητούμενο, όπως δήλωσε επίσημα το κόμμα σας πριν μερικές μέρες, καλώντας την Κυβέρνηση να προχωρήσει άμεσα στην υλοποίηση αυτής της πολιτικής.

Βέβαια, έντεχνα στην ερώτησή σας στρέψατε το ενδιαφέρον στη διαδικασία, δηλαδή εάν και σε ποιο βαθμό ο κοινωνικός διάλογος με τη ΓΕΝΟΠ-ΔΕΗ, που πιστεύω πως συμφωνείτε ότι είναι αναγκαίος, αλλιώς δεν μπορούμε να λύσουμε τόσο μεγάλα θέματα, στηρίχθηκε σε πραγματικά δεδομένα, σε προτάσεις είτε του Υπουργείου είτε των επιτροπών είτε οποιουδήποτε άλλου και κατά πόσο αυτά είναι δεσμευτικά.

Κύριε συνάδελφε, έχω επανειλημμένως ξεκαθαρίσει τόσο προς τους συνδικαλιστές και στις εκπροσωπήσεις τους στη ΓΕΝΟΠ-ΔΕΗ όσο και προς όλους τους άλλους συμμετέχοντες σ' αυτόν τον πλατύ διάλογο που κληθήκαμε εδώ και δέκα μήνες να πραγματοποιήσουμε είτε είναι η ΡΑΕ είτε είναι ο ΔΕΣΜΗΕ

είτε είναι οι παραγωγικές τάξεις είτε είναι οι τράπεζες είτε είναι οι επιχειρηματίες που ενδιαφέρονται να προχωρήσουν την ιδιωτική παραγωγή ενέργειας, όπως βέβαια πρώτα και πάνω από όλα η ΔΕΗ, ότι το κρίσιμο θέμα είναι ότι έχουμε να αντιμετωπίσουμε την ανάγκη μιας αλλαγής στο υφιστάμενο πλαίσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας πανευρωπαϊκά.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση το Συμβούλιο Υπουργών Ενέργειας αποφάσισε στις 25 Νοεμβρίου 2002 να προχωρήσουμε στην πλήρη απελευθέρωση της αγοράς ηλεκτρισμού και φυσικού αερίου. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι για τους μη οικιακούς καταναλωτές ισχύει το 2004, ενώ για όλους τους άλλους καταναλωτές πήγαμε μέχρι το 2007.

Με βάση, λοιπόν, αυτά τα νέα δεδομένα που αποφασίστηκαν το Νοέμβριο στο Συμβούλιο των Υπουργών Ενέργειας, προχωρήσαμε αμέσως στην Ελλάδα στην προετοιμασία των απαραίτητων συνθηκών, διότι θα αλλάξει η οδηγία. Μάλιστα στα πλαίσια της Ελληνικής Προεδρίας η οδηγία 96/92 θα πάρει νέο περιεχόμενο με βάση τη νέα πολιτική που ισχύει σε ευρωπαϊκό επίπεδο και θα συμφωνήσετε μαζί μου ότι πρέπει να προσαρμοστούμε.

Τι άλλο πέραν του ουσιαστικού ανοιχτού διαλόγου είναι δυνατόν να μας οδηγήσει στη διαμόρφωση της νέας οδηγίας και των νέων επιπρόσθετων συμπληρωματικών μέτρων που πρέπει να πάρουμε για να ολοκληρώσουμε το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο για την παραγωγή ιδιωτικής ενέργειας ηλεκτρισμού από φυσικό αέριο;

Σ' αυτήν την κατεύθυνση, κύριοι συνάδελφοι, κινούμαστε. Με επιστολή μου στείλαμε προτάσεις στις 6 Δεκεμβρίου σε όλους τους ενδιαφερόμενους και ζητούμε να πάρουν θέση επί των προτάσεων αυτών, που πρέπει να αποτελέσουν τη βάση για το νέο πλαίσιο.

Οι προτάσεις αυτές δεν ήταν πρόταση νόμου δική μας. Ήταν οι προτάσεις που προέκυψαν μέσα από την πραγματοποίηση του διαλόγου από το Φεβρουάριο. Όπως ξέρετε, κλήθηκε το κόμμα σας, το επιμελητήριο, όλοι οι φορείς, η ΔΕΗ, η ΓΕΝΟΠ, οι πάντες και έλαβαν μέρος σε αυτό το διάλογο, ο οποίος ολοκληρώθηκε, πήραμε τις προτάσεις και με βάση αυτές καλέσαμε σε μια συζήτηση για την τελική διαμόρφωση.

Εν πάση περιπτώσει, το κρίσιμο θέμα είναι το εξής: Με τη ΓΕΝΟΠ-ΔΕΗ ζητήσαμε τις προτάσεις που θα μας καταθέσουν να μπορέσουμε να τις συζητήσουμε, ώστε να υπάρξει μια ουσιαστική συνεργασία μαζί τους, μιας και έχουμε μπροστά μας να αξιολογήσουμε τις προτάσεις της ΔΕΗ, της ΡΑΕ, του ΔΕΣΜΗΕ, των ιδιωτών παραγωγών και των τραπεζών. Όλο αυτό το πακέτο αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης. Εμείς πιστεύουμε ότι με τη διαδικασία του διαλόγου θα βρούμε τη βέλτιστη διαμόρφωση των ρυθμίσεων που θα ολοκληρώσουν την αγορά ενέργειας.

Σ' αυτήν τη βάση, κύριε συνάδελφε, πολύ γρήγορα θα έχετε αυτές τις τελικές προτάσεις στο τραπέζι, ώστε να μπορέσουμε όλοι να πάρουμε θέση.

Ευχαριστώ.

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι σήμερα βγήκε η εξής είδηση, ότι το Υπουργείο θα περιμένει εξάμηνο, οκτάμηνο ή ένα χρόνο την καινούρια κοινοτική οδηγία που θα αντικαταστήσει την 96/92.

Βέβαια, το ερώτημα είναι: Η καινούρια κοινοτική οδηγία, σύμφωνα με τις αποφάσεις που πάρθηκαν, θα προβλέπει ακόμα μεγαλύτερη απελευθέρωση της αγοράς της ηλεκτρικής ενέργειας. Όταν λοιπόν δεν έχουμε επιτύχει στη χώρα μας το μικρότερο, περιμένουμε να βγει μια οδηγία για το μεγαλύτερο; Λες και έχουμε καταφέρει το μικρότερο ώστε το μεγαλύτερο, όταν το δούμε γραμμένο στην κοινοτική οδηγία, θα μας κάνει να ενεργοποιηθούμε;

Καταλήγω εύλογα στη διαπίστωση ότι δεν πρόκειται τελικά για σχέδιο νόμου. Είναι για άλλη μια φορά η συνηθής διαδικασία που ακολουθεί η Κυβέρνηση να μην ταράζουμε τα νερά και να κερδίζουμε πολιτικό χρόνο. Γιατί πράγματι η όλη υπόθεση έχει πολιτικό κόστος. Και δεν θα είχε κανείς καμία αντίρρηση,

εάν δεν υπήρχε πρόβλημα. Σύμφωνα με αυτά που είπε ο κύριος Υπουργός, πριν από του χρόνου, όσο γρήγορα και να γίνουν τα πράγματα, δεν θα υπάρξει νέο σχέδιο νόμου μια που ο ίδιος κατ' επανάληψη έχει πει και ο παλιός νόμος δεν είναι αποτελεσματικός, δεν είναι νόμος ο οποίος μπορεί να προχωρήσει την υπόθεση. Περιμένουμε, λοιπόν, έναν καινούριο νόμο για να προχωρήσει η υπόθεση της απελευθέρωσης της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας.

Σε τελευταία ανάλυση δεν μας πολυενδιαφέρει το θέμα της απελευθέρωσης της αγοράς διότι δημιουργεί συνθήκες καλύτερου ανταγωνισμού –υποτίθεται. Εξαρτάται και από τον τρόπο που θα γίνει. Όμως άρρηκτα συνδεδεμένες με την υπόθεση της απελευθέρωσης είναι οι επενδύσεις και το έλλειμμα ηλεκτρικής ενέργειας. Οι βόρειες διαβουλεύσεις και η διασύνδεση με την Ιταλία έχουν περιορισμένη παροχθευτικότητα.

Το έλλειμμα ηλεκτρικής ενέργειας –και μάλιστα άμεσα στα επόμενα δύο χρόνια- είναι σημαντικό σύμφωνα με τις προβλέψεις της ΡΑΕ. Η ΡΑΕ ισχυρίζεται ότι εκατό μέρες το χρόνο μετά το 2005 θα πρέπει να κατεβαίνουν οι διακόπτες σε ορισμένες περιοχές της χώρας. Η ΔΕΗ λέει άλλα, ότι πιθανόν οι απαιτήσεις για πρόσθετη ενέργεια να είναι μικρότερες. Είτε λιγότερες είτε περισσότερες, ένα είναι βέβαιο, ότι θα υπάρξει ενεργειακό έλλειμμα.

Κύριε Πρόεδρε, για να γίνει ένα εργοστάσιο ηλεκτρικής ενέργειας απαιτούνται τουλάχιστον τρία με τέσσερα χρόνια. Σ' αυτό πρέπει να απαντήσει ο κύριος Υπουργός. Περιμένοντας τη νέα κοινοτική οδηγία και κάνοντας έναν καινούριο νόμο –να δούμε πώς θα είναι- του χρόνου, το έλλειμμα ηλεκτρικής ενέργειας πώς θα καλυφθεί, κύριε Υπουργέ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γέτονας): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, θα καλούσα το συνάδελφο να μην ανησυχεί. Ήδη γίνεται διαβούλευση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τη νέα οδηγία. Μπορώ να σας διαβεβαιώσω ότι κατά τη διάρκεια της Ελληνικής Προεδρίας, τον Απρίλιο το αργότερο, θα εκδοθεί η νέα οδηγία που θα έλθει να ολοκληρώσει το θεσμικό πλαίσιο για την παραγωγή ενέργειας σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες.

Δεύτερον, εκείνο που θέλω να σας πω είναι το εξής, ότι αυτό το οποίο έχουμε ανάγκη είναι να συμπληρωθεί ο υφιστάμενος νόμος, ο 2773/99, με τον οποίο είχε προβλεφθεί η απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας στην Ελλάδα το 1999 και είχατε συμμετάσχει και εσείς, το κόμμα σας, και όλοι σ' αυτήν την κατεύθυνση και στηρίζεται –απ' ό,τι άκουσα και από τους συνδικαλιστές και τους εκπροσώπους σας- η υλοποίηση αυτής της στρατηγικής που περιλαμβάνεται σ' αυτόν το νόμο.

Χρειάζονται όμως συμπληρώσεις για να μπορούμε να ανταποκριθούμε στο νέο θεσμικό πλαίσιο που διαμορφώνεται μετά τις αλλαγές που αποφασίστηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τόσο απλό είναι το θέμα.

Άρα, λοιπόν, εδώ έχουμε να κάνουμε κάποιες συμπληρώσεις τις οποίες θα προωθήσουμε σε διάλογο με συνεννόηση για να έχουμε τον καλύτερο και πλέον αποδεκτό τρόπο. Όπως κάναμε και για την πετρελαιοαγορά σε συνεννόηση με τους συνδικαλιστές, τους παραγωγούς, τις κοινωνικές τάξεις, το ίδιο κάνουμε και για την ενέργεια. Δεν θα κάνουμε αυτοτελείς, ξεχωριστές διαδικασίες παρά διαδικασίες της ίδιας μορφής.

Τώρα, οι διασυνδέσεις και οι ανάγκες ασφαλούς λειτουργίας της αγοράς της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα καλώς κάνουν και σας ανησυχούν, μας ανησυχούν όμως και εμάς. Προβλέψαμε, εγκαινιάστηκε και λειτουργεί από το καλοκαίρι του 2000 η σύνδεση με την Ιταλία, το φθινόπωρο του 2003 ολοκληρώνεται η επισκευή της Αδριατικής γραμμής με την επισκευή των σταθμών Μοστάρκ και Ερνεστίνοβο, η γραμμή Φλώρινα – Μπίτολα προχωρά και ξεκινά η δεύτερη σύνδεση ηλεκτρισμού με Τουρκία και Βουλγαρία.

Από την άλλη μεριά, όσον αφορά τις αυξημένες ανάγκες, έχω επανειλημμένα τονίσει ότι προβλέπουμε την ύπαρξη νέων αναγκών. Με πολλές μελέτες και ο ΡΑΕ και η ΔΕΗ και ο ΔΕΣΜΗΕ και το Υπουργείο, εντοπίσαμε αυτήν την ανάγκη.

Επομένως, ήδη προχωρούν τα ΕΛΠΕ, για την κατασκευή μονάδας παραγωγής ηλεκτρισμού από φυσικό αέριο στην Θεσσαλονίκη όπως ξέρετε.

Η ΔΕΗ ξεκίνησε και ήδη βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη η διαδικασία για αδειοδότηση νέας μονάδας στο Λαύριο σε αντικατάσταση της παλιάς. Και επιπλέον προχωρούμε τη διαδικαστική ρύθμιση που θα επιτρέψει στη βάση του ν. 2773 να προχωρήσουμε και στην έναρξη κατασκευών πλέον, με έγκριση από το νέο πλαίσιο που θα διαμορφώσουμε σύμφωνα με τις οδηγίες, την ιδιωτική παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Τρεις μονάδες κατά τη διάρκεια της δεκαετίας είναι απόλυτα ασφαλείς εάν προκύψουν απ' όλες αυτές τις διαδικασίες, γι' αυτόν ακριβώς το λόγο δεν υπάρχει καμία ιδιαίτερη διαδικασία.

Προχωρούμε στην απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας, αλλά προχωρούμε μ' ένα τέτοιο ρυθμό, ώστε και να κρατήσουμε τη δυνατότητα, ο δημόσιος, κοινωνικού χαρακτήρα, φορέας που λέγεται ΔΕΗ και που είχε εγγυηθεί στο παρελθόν την ηλεκτρική ασφάλεια της χώρας, να μπορέσει και στο μέλλον να παίξει το ρόλο της, ανανεούμενος, εκσυγχρονιζόμενος και αποκτώντας νέα ποιότητα στις υποδομές του. Αυτό είναι το κρίσιμο θέμα. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γέτονας): Τρίτη είναι η με αριθμό 277/20-1-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Αντώνη Σκυλλάκου προς την Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με την απομάκρυνση της χωματερής από τα Άνω Λιόσια, την ίδρυση νέων σε άλλα μέρη της Αττικής κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Η πρόσφατη πυρκαγιά στην χωματερή των Άνω Λιοσίων και οι δικαιολογημένες συγκεντρώσεις και άλλες διαμαρτυρίες πολλών φορέων και κατοίκων της περιοχής, βάζουν «επί τάπητος» ξανά το όλο θέμα.

Η κατάσταση για τα Άνω Λιόσια και άλλες περιοχές που γειτνιάζουν με την χωματερή είναι αφόρητη από τη βρώμα, τον καπνό και τις αναθυμιάσεις που αναπνέουν όλο το εικοσιτετράωρο.

Πολύ περισσότερο που όλο το σύστημα διακομιδής και απόρριψης σκουπιδιών στη χωματερή δεν εξασφαλίζει ότι δεν συμπεριλαμβάνονται ουσίες και υλικά ιδιαίτερα επικίνδυνα (τοξικά, ραδιενεργά κ.α.) για την υγεία και των εργαζομένων εκεί και για τους κατοίκους λόγω της καύσης τους και των αναθυμιάσεων που προκαλούνται. Αιτία αυτής της κατάστασης είναι η λειτουργία της χωματερής σε συνθήκες κορεσμού, με ευθύνη της Κυβέρνησης.

Οι ευθύνες ειδικότερα του ΥΠΕΧΩΔΕ είναι τεράστιες, γιατί η συνεχής αναβλητικότητα να πάρει αποφάσεις με μακροπρόθεσμη προοπτική, οδήγησαν σ' αυτήν την κατάσταση.

Σήμερα η χωματερή έχει περιθώριο μόνο δύο-τριών μηνών να δεχτεί άλλα σκουπίδια και ο προγραμματισμός της Κυβέρνησης είναι, να χρησιμοποιηθεί και άλλος χώρος της χωματερής, ο οποίος όμως ακόμη δεν διαμορφώθηκε. Αλλά και η καθυστέρηση διαμόρφωσης του νέου χώρου θα δίνει λύση μόνο για ενάμιση – δύο χρόνια το πολύ, χρονικό διάστημα πολύ μικρό για να μελετηθούν, κατασκευασθούν και λειτουργήσουν τρεις νέοι χώροι υγιεινής ταφής (ΧΥΤΑ) που είναι απαραίτητοι στην Αττική.

Ερωτάται η κυρία Υπουργός.

Έχει παραιτηθεί η Κυβέρνηση από τις δεσμεύσεις της, για την απομάκρυνση της χωματερής και την ίδρυση νέων ΧΥΤΑ σε άλλα μέρη της Αττικής, ώστε να σταματήσει η επιβάρυνση των Άνω Λιοσίων;

Πώς θα καλύψει τις ανάγκες για νέους ΧΥΤΑ μέσα σε τόσο ασφυκτικά χρονικά πλαίσια και ειδικότερα, ποιος είναι ο προγραμματισμός, το χρονοδιάγραμμα και οι πόροι για την αντιμετώπιση του όλου προβλήματος;».

Θα απαντήσει η Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Ζήση.

Ορίστε, κυρία Ζήση, έχετε το λόγο.

ΡΟΔΟΛΥΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να πούμε και το γνωρίζει ο κύριος συνάδελφος ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει προ-

χωρήσει, σε συνέχεια του θεσμικού πλαισίου, μέσα στο 2002 σε έναν προγραμματισμό ο οποίος ακουμπάει στις δεσμεύσεις που υπάρχουν μέχρι σήμερα. Δεν έχει απεμπολήσει αυτές τις δεσμεύσεις απέναντι στη στρατηγική, αλλά εκπονήθηκε ένας νέος σχεδιασμός με όλα τα στοιχεία, τις προδιαγραφές που έχει μια κατεύθυνση περιφερειακή θα έλεγα. Και γι' αυτό τα περιφερειακά συμβούλια ενέκριναν τις προτάσεις και τις ανάγκες βάσει αυτών των στοιχείων και των προδιαγραφών.

Υπάρχει πολιτική και υπάρχουν στόχοι και μέτρα γι' αυτήν την πολιτική σε ό,τι αφορά τη συνολική και ριζική αντιμετώπιση του ζητήματος των στερεών αποβλήτων σε ολόκληρη τη χώρα.

Οι στόχοι και τα μέτρα αυτά –για να απαντήσω ακριβώς στην ερώτησή σας– αφορούν στη δημιουργία συστημάτων ολοκληρωμένης διαχείρισης απορριμμάτων σε όλες τις περιφέρειες της χώρας, κατασκευή και λειτουργία ΧΥΤΑ, με στόχο την κάλυψη της χώρας μέχρι το τέλος του 2008, αναθεώρηση των νομαρχιακών σχεδιασμών που υπήρχαν και δεν είχαν εγκριθεί όλοι βέβαια, που παρουσιάζουν, όπως φαίνεται, πάρα πολλά προβλήματα ή δεν είναι ενταγμένοι σε ολοκληρωμένα σχέδια διαχείρισης, όπως προβλέπεται και όπως είναι σωστό να γίνει.

Καθιερώνεται και εφαρμόζεται σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης των στερεών αποβλήτων μ' ένα στόχο μείωσης του όγκου κατά 30%.

Σε αυτό το πλαίσιο και στο πλαίσιο της επεξεργασίας των οργανικών υπολειμμάτων θα επενδυθούν σημαντικά κεφάλαια. Έχει εκδοθεί κοινή υπουργική απόφαση που εναρμονίζει τη νομοθεσία μας με τις κοινοτικές οδηγίες και κυρίως την 99/31.

Στην περιφέρεια Αττικής έχει εκπονηθεί αυτός ο σχεδιασμός και έχει εγκριθεί η πρώτη φάση με απόφαση του περιφερειακού συμβουλίου. Σύμφωνα μ' αυτό το σχεδιασμό η Αττική διαιρείται σε τρεις διαχειριστικές ενότητες. Η πρώτη αφορά την ηπειρωτική Αττική και τα νησιά Αίγινα, Σαλαμίνα. Η δεύτερη αφορά Τροιζήνα, Μέθανα, Ύδρα, Σπέτσες, Αγκίστρι και Πόρο και η τρίτη αφορά τα Κύθηρα και τα Αντικύθηρα. Τα βασικά έργα που πρόκειται να υλοποιηθούν για την πρώτη διαχειριστική ενότητα είναι τα εξής: Ένας ΧΥΤΑ στη δυτική Αττική. Μετά τον κορεσμό σε λειτουργία του πρώτου ΧΥΤΑ στα Άνω Λιόσια και της επέκτασής του θα λειτουργήσει δεύτερος ΧΥΤΑ στο Δήμο Φυλής στη δυτική Αττική. Θα ξεκινήσει η λειτουργία του και το εργοστάσιο μηχανικής ανακύκλωσης και κομποστοποίησης μιας δυναμικότητας τετρακοσίων ενενήντα πέντε χιλιάδων τόνων το έτος, στερεών αποβλήτων, με επάνω από εκατόν δέκα χιλιάδες τόνους ανά έτος επεξεργασμένης ιλύος. Σύμφωνα με πληροφορίες που έχουμε από τον ΕΣΔΚΝΑ ο ΧΥΤΑ στα Άνω Λιόσια δέχεται περίπου τεσσαράμισι χιλιάδες τόνους απορριμμάτων ημερησίως. Με την έναρξη της λειτουργίας του εργοστασίου της μηχανικής ανακύκλωσης και κομποστοποίησης που έχει δυναμικότητα χίλιους διακόσιους τόνους ημερησίως, θα έχουμε μείωση του όγκου των απορριμμάτων.

Η πρόβλεψη αφορά δύο ΧΥΤΑ στην ανατολική Αττική, σταθμούς μεταφόρτωσης και τοπικούς σταθμούς μεταφόρτωσης. Υπάρχει ένας συγκεκριμένος προγραμματισμός για να καλυφθούν οι ανάγκες στην Αττική.

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

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Είμαστε πολύ επιφυλακτικοί αν αυτά τα σχέδια θα προχωρήσουν, διότι για πολλά χρόνια ακούμε ότι υπάρχει προγραμματισμός αλλά η πολιτεία τελικά δεν παίρνει λύσεις, το ΠΑΣΟΚ που κυβερνάει και η κατάσταση στα Λιόσια έχει γίνει αφόρητη.

Με την ευκαιρία της τελευταίας πυρκαγιάς που οφείλεται κυρίως στον υπερκορεσμό –όπως λένε οι επιστήμονες– η κατάσταση όχι μόνο είναι αφόρητη, αλλά υπάρχει και σοβαρό πρόβλημα υγείας, διότι δεν ξέρουμε τι υλικά καίγονται, αν είναι τοξικά ή ραδιενεργά. Μας τα είπαν οι υπεύθυνοι σε περιοδεία μας. Το λιγότερο η Κυβέρνηση έπρεπε να πει ένα συγγνώμη εδώ, να πει ότι καθυστέρησε και να εξηγήσει τι θα γίνει με τις διαδικασίες. Αυτό το πρόβλημα το πληρώνουν και τα Λιόσια αλλά και οι γύρω περιοχές. Υπήρχαν συγκεντρώσεις διαμαρτυρίας, συσκέψεις όλων των φορέων των Λιοσίων εκτός του εκλεκτού του ΠΑΣΟΚ δημάρχου ο οποίος κοιτάζει μόνο πώς να

εισπράξει χρήματα από τη χωματερή. Έχω και υπογραφές μανάδων που κάνουν εκκλήσεις για τα παιδιά τους και θα το καταθέσω.

Λέτε ότι έχετε πρόγραμμα για τρεις νέους ΧΥΤΑ και σταθμούς μεταφόρτωσης. Πόσος χρόνος χρειάζεται για να γίνουν; Τι θα γίνει μέχρι τότε; Τα πλαίσια είναι ασφικτικά. Ήδη υπερκαλύφθηκε η περιοχή. Ακόμη και το νέο τμήμα της χωματερής Λιοσίων που πάτε κατά απαράδεκτο τρόπο να το φτιάξετε, θα λειτουργήσει μόνο για ενάμιση χρόνο και σε αυτό το διάστημα δεν προλαβαίνουν να γίνουν οι άλλοι ΧΥΤΑ, πολύ περισσότερο που τον ένα χώρο τον κάνετε στη Φυλή που γειτνιάζει με τις περιοχές αυτές. Είμαστε αντίθετοι μ' αυτό.

Δεν μας δίνετε εγγυήσεις πόσα χρήματα θα δοθούν, τότε θα γίνουν οι τρεις ΧΥΤΑ και πώς θα προλάβετε χρονικά χωρίς να έχουμε νέο υπερκορεσμό στη περιοχή.

Θα καταθέσω για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Α. Σκυλλάκος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Η κυρία Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, σαφώς όλα αυτά τα έργα ποιότητας ζωής και διαχείρισης των στερεών αποβλήτων δεν γίνονται με μαγικό ραβδί. Χρειάζονται και χρόνο και προγραμματισμό. Υπάρχουν ακόμα οδηγίες και κατευθύνσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση που πολλές φορές διαφοροποιούνται και αναθεωρούνται και πρέπει να προσαρμοστούμε σ' αυτές. Σαφώς υπάρχει κίνδυνος ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Και προπάντων κοινωνική συναίνεση για τις θέσεις των ΧΥΤΑ.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ακριβώς. Και πρέπει να πω ότι είναι πολύ δύσκολο να υπάρξει αυτή η συναίνεση και η συμφωνία για την χωροθέτηση όλων αυτών των έργων από την άλλη σύμφωνα με το νομαρχιακό προγραμματισμό υπήρχε κάθε πόλη και ΧΥΤΑ και σταθμός μεταφόρτωσης χωρίς συγκεκριμένες μελέτες μέσα από το νομαρχιακό προγραμματισμό.

Τώρα μιλάμε για ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα και δεν θα διαφωνήσω μαζί σας ότι υπάρχουν ζητήματα. Γι' αυτό πέρα από τον προγραμματισμό που προβλέπει και άλλες λειτουργίες γιατί η δεύτερη φάση θα είναι μια πιο ολοκληρωμένη διαδικασία, υπάρχουν και εντολές και κατευθύνσεις προς τους αρμόδιους φορείς για πάρα πολλά ζητήματα, όπως περιφράξεις των χώρων, δημιουργία ζωνών πυρασφάλειας, μόνιμη εγκατάσταση απαραίτητων μηχανημάτων. Όλα αυτά έχουν να κάνουν με την ασφάλεια σ' αυτούς τους χώρους. Γι' αυτό χωρίς προγραμματισμό, σχέδιο δράσης και χωρίς την ενταξίση της κοινοτικής με την ελληνική νομοθεσία δεν θα μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε παρά μόνο αποσπασματικά και προσωρινά θα θεραπεύσουμε ζητήματα που θα τα έχουμε πάρει μπροστά μας.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Υπάρχει χρονοδιάγραμμα θέσεων;

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Υπάρχει πρόγραμμα αλλά δεν μπορώ να σας πω σε ένα ή δύο χρόνια. Μέχρι το 2008 πρέπει να τελειώσουν όπως έχει δοθεί εντολή και έχουν ληφθεί μέτρα, ώστε όπου υπάρχουν ανεξέλεγκτες χωματερές, να ελεγχθούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Με στόχο το 2008 να έχουμε τελειώσει με όλα αυτά.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Για τα Λιόσια μέχρι το 2008;

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Όχι, όχι σας είπα προβλέπεται να γίνει ΧΥΤΑ στη Φυλή και προβλέπονται συγκεκριμένες εργασίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Τέταρτη είναι η με αριθμό 278/20.1.2003 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συντασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ασημίνας Ξηροτύρη-Αικατερινάρη προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Γεωργίας σχετικώς με τα προβλήματα στην κατάρτιση του Εθνικού Κτηματολογίου κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση σε περίληψη έχει ως εξής:

«Κατά τη διαδικασία κατάρτισης του Εθνικού Κτηματολογίου διαπιστώνεται ότι, λόγω του αντιφατικού θεσμικού πλαισίου, δεν μπορεί να λειτουργήσει το τεκμήριο κυριότητας του δημοσίου για να προστατευθεί η περιουσία του. Διευκολύνεται η δήλωση αμφισβητούμενων ή ανύπαρκτων εμπραγμάτων δικαιωμάτων εις βάρος της δημόσιας περιουσίας, αφού το μεν δημόσιο δεν υποχρεούται σε δήλωση των ακινήτων του, οι δε ιδιώτες μπορούν να τα δηλώσουν ακόμα και χωρίς τίτλο κτήσεως, με προφορική μόνο δήλωση, ενώ το δημόσιο δικαιούται να υποβάλει ενστάσεις ή αγωγές μετά τις δηλώσεις αυτές. Έτσι, τίθενται σε άμεσο κίνδυνο τα δάση και οι δασικές εκτάσεις της χώρας, που αποτελούν το 63% της κτηματογραφούμενης γης, και η δημόσια περιουσία. Επειδή το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο δεν προσδιορίζει επακριβώς τα ακίνητα με βάση τα νομικά όριά τους και συντεταγμένες, καθιερώνει απαράδεκτη διαδικασία ενστάσεων, θέτει σε ίση μοίρα ιδιοκτήτες και σφετεριστές, και δεν περιλαμβάνει τα ακίνητα του δημοσίου, ενώ οι δασικοί χάρτες είναι ανύπαρκτοι, προκύπτει η ανάγκη ριζικής αναμόρφωσης της νομοθεσίας για το Κτηματολόγιο. Από την άλλη πλευρά, τραγελαφική είναι η κατάσταση, με τις «παράνομες» ιδιοκτησίες σε δασικές περιοχές εντός σχεδίου πόλεως και τις σχετικές ενστάσεις του δημοσίου.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί.

Με ποια άμεσα μέτρα θα αντιμετωπιστούν τα αδιέξοδα και τα προβλήματα που έχουν προκύψει κατά την εφαρμογή του Κτηματολογίου;

Θα αναμορφωθεί το νομικό πλαίσιο, ώστε εκτός από τους ιδιοκτήτες να διασφαλίζει και να προστατεύει τη δημόσια περιουσία είτε ως ακίνητα είτε ως δασικές εκτάσεις;».

Θα απαντήσει η κυρία Υφυπουργός.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, όπως ξέρετε η κυρία συνάδελφος το νομικό καθεστώς που υπήρχε μέχρι σήμερα για τα ακίνητα και τα δικαιώματα επ' αυτών ήταν σαφώς ατελές μέχρι να γίνει το Κτηματολόγιο και βεβαίως δεν διασφαλιζόνταν τα δικαιώματα και του δημοσίου και των ιδιοκτητών.

Αυτές τις αδυναμίες προσπαθούμε να τις εξαλείψουμε με το σύστημα του Κτηματολογίου το οποίο, όπως ξέρετε, βρίσκεται στο στάδιο της κατάρτισης και πολύ σύντομα και στο στάδιο της λειτουργίας του.

Γνωρίζετε ότι οι νόμοι που υπάρχουν ορίζουν κάποιες διαδικασίες τις οποίες τηρούμε, δηλαδή τη διαδικασία της κτηματογράφησης σύμφωνα με το ν. 2308/95, βάσει της οποίας υποβάλλονται δηλώσεις από τους δικαιούχους, προσκομίζοντας τον τίτλο της κτήσης. Αυτά υποβάλλονται υποχρεωτικά και με συγκεκριμένους τίτλους.

Επομένως, δεν αληθεύει ότι αυτή η υποβολή γίνεται με προφορική δήλωση. Είναι γνωστό ότι μεταξύ των τίτλων που αναγνωρίζει η ελληνική νομοθεσία είναι και η χρησικτησία για την οποία έχει γίνει λόγος αρκετές φορές. Βεβαίως, πολλές φορές υπάρχουν και αντισυνταγματικά ζητήματα. Έπρεπε να εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής του νόμου. Και στην περίπτωση της χρησικτησίας δεν αρκεί η απλή δήλωση, όπως λέτε η προφορική δήλωση, αλλά πρέπει και αυτή να συνοδεύεται από αποδεικτικά στοιχεία. Δεν μπορούμε να λέμε απλά ότι έχουμε αυτήν την ιδιοκτησία. Προβλέπονται δηλαδή από τους νόμους οι διαδικασίες, έτσι ώστε να δοθούν όλα αυτά.

Η διαδικασία της κτηματογράφησης είναι δημόσια και έχει διάφορα στάδια δημοσιότητας στα οποία στάδια μπορούν να γίνουν οι αντίστοιχες ενστάσεις και να έρθουν στη δημοσιότητα όλες οι αξιώσεις που υπάρχουν σχετικά με τα ακίνητα.

Κατά την ψήφιση του νόμου είχε κριθεί ότι το δημόσιο -επειδή ρωτάει γι' αυτό- δεν πρέπει να υποβληθεί στην υποχρέωση υποβολής δήλωσης, εξαιτίας ανυπερβλήτων δυσχερειών που θα συναντούσαν οι αρμόδιες υπηρεσίες, προκειμένου να εντοπίσουν προβλήματα -αγκυλώσεις θα το έλεγα εγώ- στο Κτηματολόγιο.

Για το λόγο λοιπόν αυτόν, κυρία συνάδελφε, κρίθηκε περισσότερο σκόπιμο να μην υποχρεωθεί το δημόσιο να υποβάλει δηλώσεις, αλλά να θεσπίσει διάταξη που θα ορίζει ότι εφόσον

κάποια ακίνητα δεν δηλωθούν και δεν αποδειχθεί η κυριότητα από αυτούς που τα δηλώνουν, τότε να δημιουργηθεί το αμάχη-το τεκμήριο μετά από ένα ορισμένο χρονικό διάστημα.

Πάντως, για να ενημερώσω το Σώμα πρέπει να πω ότι μετά από όλη αυτήν τη διαδικασία και με σχετική γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, που αποδέχθηκε ο αρμόδιος Υπουργός των Οικονομικών, έχει αποφασισθεί το δημόσιο να υποβάλει δηλώσεις για τα γνωστά σε αυτό ακίνητα. Βεβαίως, υπάρχει η διαδικασία των ενστάσεων και των προσφυγών που προβλέπονται από το νόμο και είναι αυτονόητο ότι το δημόσιο διατηρεί πάντα τη δυνατότητα να αξιοποιήσει και αυτήν τη δυνατότητα των ενστάσεων.

Τώρα, όσον αφορά το μεγάλο ζήτημα των δασικών περιοχών...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κυρία Ζήση, το συγκεκριμένο θέμα θα πρέπει να το αναπτύξετε στη δευτερολογία σας.

Το λόγο έχει η κ. Ξηροτύρη.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι εξακολουθεί να υπάρχει η ασάφεια για την έκταση και τη χαρακτηρισμό των δασών και των δασικών εκτάσεων που επικρατεί στη χώρα μας, από τότε που απέκτησε την ανεξαρτησία της. Βέβαια, η ευθύνη ανήκει στο ελληνικό δημόσιο και στις εκάστοτε κυβερνήσεις, οι οποίες για πολυλούς δικούς τους λόγους -όχι όμως δημοσίου συμφέροντος- δεν κατάφεραν μέχρι τώρα να θεσπίσουν ένα νομοθετικό πλαίσιο, ούτως ώστε να καθορίζεται με σαφήνεια η δημόσια έκταση.

Φθάσαμε να είμαστε από τις τελευταίες χώρες στον κόσμο που δεν έχουμε Εθνικό Κτηματολόγιο και όταν αυτό ξεκίνησε -πάρα πολύ αργά- ξεκίνησε με τα μύρια όσα προβλήματα, σε σημείο μάλιστα που να φθάσουμε να δίνουμε και πρόστιμο στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τη μη εύρυθμη λειτουργία του και βέβαια δεν προέβλεψε να εκσυγχρονίσει ή να προσαρμόσει τη νομοθεσία, ούτως ώστε να μπορέσει το Εθνικό Κτηματολόγιο να λειτουργήσει καλύτερα πρώτα και κύρια υπέρ της δημόσιας περιουσίας, γιατί αυτή πρόκειται να καταγράψει, και βέβαια χωρίς να καταστρατηγεί τα δικαιώματα των Ελλήνων πολιτών.

Σήμερα, λοιπόν, υπάρχει ένα αντιφατικό πλαίσιο. Το δημόσιο δεν μπορεί να έχει το τεκμήριο κυριότητας, ενώ ο ιδιώτης μπορεί, ακόμη και χωρίς τίτλους και χωρίς δικαστική απόφαση περί χρησικτησίας, να αρχίσει τις διεκδικήσεις για δασικές και άλλες εκτάσεις. Έτσι ακριβώς είναι, κυρία Υπουργέ, κύριε συνάδελφε.

Εγώ περίμενα από εσάς να μου πείτε πώς αντιμετωπίζει το Υπουργείο την όλη αυτή κατάσταση, γιατί αυτό που διαβάζω στα δημοσιεύματα του Τύπου -και τα οποία αναφέρονται σε ανακοινώσεις του Υπουργείου σας- είναι ότι προσπαθείτε να ρυθμίσετε αυτήν την τραγελαφική κατάσταση που υπάρχει εντός σχεδίου σε εγκεκριμένα σχέδια πόλεως. Να υπάρχουν δηλαδή δασικές εκτάσεις που να διεκδικούνται από το δημόσιο, ενώ έχουν ήδη κτιστεί.

Αν προσπαθήσετε να ρυθμίσετε μόνο αυτό, σίγουρα θα ρυθμίσετε και κάποια άλλα ούτως ώστε δημόσιες δασικές εκτάσεις και εκτός σχεδίου πόλεως -αυτό με φοβίζει- να μπορούν να περιέρχονται με όλη αυτήν τη διαδικασία, χωρίς τίτλους και χωρίς δικαστική απόφαση χρησικτησίας, στους ιδιώτες.

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

Είναι πάρα πολύ επικίνδυνη η κατάσταση, έχετε πάρα πολλές πιέσεις, όπως έχετε και πιέσεις να προχωρήσετε το Κτηματολόγιο. Σε καμία περίπτωση όμως εμείς δεν θα υποκύψουμε στο να χρησιμοποιηθεί μία ρευστή -μέχρι τώρα- νομοθετική διαδικασία εν ονόματι των υποχρεώσεων που σας επιβάλλει πλέον το Κτηματολόγιο.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ολοκληρώστε, κυρία Ξηροτύρη.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Και το ένα πρέπει να γίνει σωστά και το άλλο πρέπει να γίνει γρήγορα. Πάρτε τα μέτρα σας και αποφασίστε ποιες νομοθετικές ρυθμίσεις χρειάζονται, γιατί δεν μου απαντήσατε σε αυτό το θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Η κυρία Υπουργός έχει το λόγο.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, επειδή υπήρξαν όλα αυτά που είπε η κυρία συνάδελφος και αποκαλύφθηκε ακόμα και η αδυναμία της υπάρχουσας νομοθεσίας μέχρι σήμερα σε ορισμένα σημεία, το ΥΠΕΧΩΔΕ προτίθεται να κάνει τροποποιήσεις και με βάση τις μελέτες του Κτηματολογίου, αλλά και γενικότερα τροποποιήσεις στο δίκαιο του Κτηματολογίου έτσι, ώστε να μπορεί και το δημόσιο να διεκδικεί και να γίνεται δυνατή η υποβολή της δήλωσης ή της ένστασης έναντι επιτροπών.

Αναφέρω, λοιπόν, αυτήν την απόφαση του ΥΠΕΧΩΔΕ, γιατί είναι αδύνατον, κύριε Πρόεδρε, μέσα στο χρόνο που έχω να αναφερθώ στις μέχρι σήμερα δυνατότητες που υπάρχουν. Είναι μεγάλοι οι πίνακες στους οποίους θα πρέπει να απαντήσω με σαφήνεια.

Πρέπει να σας πω όμως –προκύπτει και από την ερώτηση της συναδέλφου αλλά και από την κατάσταση που αποκαλύπτεται από την πρώτη λειτουργία του Κτηματολογίου– ότι χρειάζονται μέτρα και πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση όλων αυτών των ζητημάτων των σχετικών με το Κτηματολόγιο έτσι, ώστε και η δημόσια περιουσία να διασφαλίζεται επαρκώς, χωρίς παράλληλα όμως να αδικούνται και οι πολίτες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στις Επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου.

Η πρώτη με αριθμό 274/20-1-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Φραγκλίνου Παπαδέλλη προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικώς με την ανεπάρκεια του συστήματος Υγείας στο Αιγαίο και τη λήψη των αναγκαίων μέτρων διαγράφεται λόγω κωλύματος του ερωτώμενου Υπουργού.

Δεύτερη είναι η με αριθμό 273/20-1-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Χωματά προς την Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικώς με την ανάκληση αναστολής των οικοδομικών δραστηριοτήτων στη νήσο Μύκονο.

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Κύριε Υπουργέ, η πρόσφατη απόφαση του Υπουργείου σας για αναστολή έκδοσης οικοδομικών αδειών στο νησί της Μυκόνου και διακοπή των εργασιών σε όλες τις εκτός σχεδίου οικοδομές, έχει δημιουργήσει πολλές ανησυχίες, αναστάτωση και έντονο προβληματισμό στην τοπική κοινωνία της Μυκόνου που απειλείται με οικονομικό στραγγαλισμό.

Επειδή η απόφαση αυτή προφανώς πάρθηκε ενόψει της θεσμοθέτησης της ειδικής χωροταξικής μελέτης του νησιού, επειδή ο στόχος είναι η πάταξη της παρανομίας η οποία ασφαλώς και δεν ελέγχεται με την κατά την γνώμη μας εσφαλμένη και σπασμωδική σας αυτή απόφαση,

Ερωτάσθε κύριε Υπουργέ: Α. Τι θα πράξετε για να ανακαλέσετε άμεσα την απόφασή σας αυτή, η οποία, όπως εσπευσμένα πάρθηκε, προσπαθεί να διορθώσει τα μη δυνάμενα να διορθωθούν με μια λάθος ενέργεια;

Β. Με ποιο τρόπο και ενέργειές σας θα εγκαταστήσετε σωστούς και αποτελεσματικούς ελέγχους για την πρόληψη και την αυστηρή τιμωρία των παρανομούντων για να εξασφαλίσετε την σωστή ανάπτυξη του νησιού, με τον σεβασμό που η μοναδικότητα της Μυκόνου απαιτεί, χωρίς να καταδικάζετε με αδικαιολόγητες ενέργειες και αποφάσεις σας την οικονομική ανάπτυξη και δραστηριότητα του νησιού;».

Θα απαντήσει η κ. Ζήση. Έχετε την τιμητική σας σήμερα!

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, ο κύριος συνάδελφος που θέτει την ερώτηση έχει επισκεφθεί πολλές φορές το Υπουργείο σε συσκέψεις που κάναμε για την ανάπτυξη των νησιών των Κυκλάδων. Πάρα πολλά ζητήματα έχουν προκύψει από την άναρχη, εκτός σχεδίου δόμηση, όπως επίσης και από τη μη περιφρούρηση του περιβάλλοντος.

Έχουμε πραγματικά καταλήξει στο ότι θα πρέπει μέσα από τις δράσεις, τα μέτρα και τις ρυθμίσεις μας να πετύχουμε αυτήν

την πρόκληση και πρόσκληση της βιώσιμης ανάπτυξης.

Δηλαδή, και η ντόπια κοινωνία να προχωρήσει στην οικιστική της ανάπτυξη, να προστατεύσει το φυσικό, δομημένο και ανθρωπογενές περιβάλλον και παράλληλα να υπάρχει και μια κοινωνική συνοχή και ίσες ευκαιρίες.

Είναι ένα μεγάλο ζήτημα –τα έχουμε πει με τον κύριο συνάδελφο– και γι' αυτό προχωρήσαμε και προχωρούμε στις Κυκλάδες στις ειδικές χωροταξικές μελέτες, που γίνονται προεδρικά διατάγματα για τους περιορισμούς και όρους δόμησης, αλλά κυρίως για τις κατευθύνσεις και τις χρήσεις γης. Δεν πρόκειται απλά και μόνο για πολεοδομικούς σχεδιασμούς. Πρέπει στη χώρα μας και στα νησιά μας, που έχουν το ιδιαίτερο φυσικό κάλλος, αλλά και οι κάτοικοι έχουν προοπτική και μέλλον να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους, να δώμε ακριβώς ποιες κατευθύνσεις θα δώσουμε στις χρήσεις γης.

Έτσι, λοιπόν, στη Μύκονο επίκειται το προεδρικό διάταγμα «Ειδική χωροταξική μελέτη», η οποία είχε γυρίσει από το Συμβούλιο της Επικρατείας περίπου πριν από ένα χρόνο για ορισμένες διορθώσεις, γιατί –όπως καταλαβαίνετε– υπάρχει πάντα και η νομική θωράκιση. Έπρεπε, λοιπόν, να υποβληθεί. Υπεβλήθη και εντός ολίγων ημερών –πιθανώς μέσα σε μια εβδομάδα, σε ένα μήνα, δεν ξέρω ακριβώς πότε– θα έχουμε την έγκριση από το Συμβούλιο της Επικρατείας και τις διορθώσεις.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε συνάδελφε, πολλές φορές φορέας αυτή η δυναμική και της αναρχίας και της ανάγκης και της επιθυμίας και του άγχους μπορεί να είναι εποικοδομητική. Έτσι, παραδείγματος χάρι, στη Μύκονο, όπως και σε άλλα νησιά, με έναν υπάλληλο στην πολεοδομία έπρεπε να εκδοθούν χιλιάδες άδειες. Οσονούπω, λοιπόν, έρχεται η μελέτη, το στρατηγικό σχέδιο, δηλαδή αυτός ο τρόπος, με τον οποίο όλοι θα βάλουμε τους κανόνες για να μπορέσουμε να κτίσουμε όμορφα τις περιουσίες μας στο νησί μας, το οποίο θα είναι πάντα ελκυστικό στον τουρισμό και στην ανάπτυξη, αλλά συγχρόνως θα παραμένει πάντα και θεματοφύλακας της προστασίας του ίδιου του εαυτού του.

Μετά από πολλά υπομνήματα, αλλά και σύμφωνα με τη νομοθεσία ήταν απαραίτητο, κύριε Πρόεδρε, να γίνει η αναστολή των οικοδομικών αδειών στην περιοχή, επειδή αυτό το προεδρικό διάταγμα επίκειται και σε λίγο θα έχουμε τους κανόνες και τη στρατηγική που θα ακολουθηθεί. Αυτό είναι ακριβώς για να περιφρουρήσει τους ίδιους τους κατοίκους και βεβαίως όλους αυτούς που νόμιμα εκδίδουν τις άδειές τους, για να κτίσουν τις περιουσίες τους σύμφωνα με τους κανόνες και με τους νόμους που υπάρχουν.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Έτσι, λοιπόν, η αναστολή των νέων οικοδομικών αδειών δεν έχει κανέναν άλλο λόγο παρά να προστατεύσει και να προφυλάξει τους ίδιους τους κατοίκους και τη σωστή, ορθολογική και βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν αμφέβαλλα, κυρία Υπουργέ, ότι πραγματικά με ιδιαίτερη ευαισθησία αντιμετωπίζετε τα προβλήματα των νησιών μας, διότι είχα πολλές φορές την εμπειρία να έχωμε διασκέψεις και συνδιασκέψεις στο Υπουργείο σας και με τους αρμόδιους φορείς, οι οποίοι έκαναν ορισμένες προτάσεις. Αυτές οι προτάσεις από μεν το Υπουργείο σας λαμβάνονταν υπόψη από δε το Υπουργείο Αιγαίου –που επίσης εμπλέκεται σ' αυτές τις αρμοδιότητες– δεν λαμβάνονταν υπόψη. Θεωρείτο, λοιπόν, ότι πραγματικά αυτοί οι φορείς εμπαίζονται.

Αυτή η τελευταία σας απόφαση να ανασταλεί κάθε οικοδομική δραστηριότητα και η αναστολή εκδόσεως οικοδομικών αδειών πραγματικά με ξένισε, διότι γνώριζα την ευαισθησία σας. Αλλά, εκ των υστέρων και λόγω του γεγονότος ότι αμέσως μετά την κατάθεση της ερώτησής μου πήρατε πίσω την απόφαση 86 για την αναστολή των οικοδομικών δραστηριοτήτων αφήνοντας όμως την αναστολή των οικοδομικών αδειών πιστεύω ότι πραγ-

ματικά από ιδιαίτερη ευαισθησία και θέλοντας να πατάξετε την παρανομία το κάνατε αυτό.

Όμως, ακόμα και η αναστολή της εκδόσεως των αδειών δεν είναι σωστή, διότι δεν ευθύνονται οι πολίτες. Ευθύνεται η Κυβέρνηση, ευθύνονται τα Υπουργεία, που πραγματικά δεν συντονίζονται ή αλληλοαναιρούνται. Και θυμάστε πολύ καλά ότι με δική μου πρωτοβουλία τρεις Βουλευτές στείλαμε μια επιστολή στον Πρωθυπουργό να αναθέσει στο καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργείο να συντάξει αυτές τις μελέτες που λέτε, οι οποίες θα εξασφαλίσουν τη βιώσιμη ανάπτυξη στα νησιά μας.

Όμως αυτό μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει και λυπάμαι. Επίσης, αυτήν τη στιγμή θα ήθελα να σας τονίσω κάτι που έχουμε συζητήσει, ότι δηλαδή η απαγορευτική διάταξη που απαιτεί κλίση λιγότερο από 35% στα νησιά, για να μπορούν να οικοδομηθούν, είναι σχεδόν απαγορευτική, διότι σχεδόν όλα τα νησιά έχουν λόφους, όλα τα νησιά έχουν κλίση μεγαλύτερη από 45%, 50%, 60% -μέχρι και 100%.

Θα παρακαλούσα, λοιπόν, αυτό να το αναστείλετε, να το πάρετε πίσω.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα, επίσης, να σας παρακαλέσω να δείτε και το θέμα των περιοχών που προσατεύονται λόγω φυσικού κάλλους. Υπάρχουν άνθρωποι νοικοκυραίοι, οι οποίοι είτε έχουν οικοπέδα και δεν πρόλαβαν να τα κτίσουν είτε πλήρωσαν εφορία, το αγόρασαν και άλλοι μεν έχτισαν και άλλοι όχι.

Τώρα, μ' αυτά τα διατάγματα και χωρίς τη σύμφωνη γνώμη, χωρίς κάποια συζήτηση, χωρίς μία εξασφάλιση για το τι θα γίνουν οι περιοχές τους, έρχεται το Υπουργείο Αιγαίου και τους εμποδίζει σε οποιαδήποτε χρήση αυτής της γης και σε οποιαδήποτε οικοδόμηση.

Αυτά δεν πρέπει να τα λάβετε υπόψη σας; Θα παρακαλούσα πάρα πολύ να εξετάσετε αυτά τα δύο που σας είπα. Να πάρετε πίσω αυτό για την κλίση, γιατί δεν είναι δυνατόν να υπάρχει οικονομική δραστηριότητα, όταν υπάρχουν όλα αυτά, αλλά να μελετήσετε την περίπτωση για τις περιοχές φυσικού κάλλους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ολοκληρώστε, κύριε Χωματάς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με μία παρατήρηση.

Επίσης, το Υπουργείο Αιγαίου, όταν σχεδιάζονταν τα προεδρικά διατάγματα, τη μια μας έλεγε ότι τα κατά παρέκκλιση άρθρα και οικοδομήσιμα θα συνεχίσουν να είναι άρθρα και οικοδομήσιμα -και έχω εδώ τα έγγραφα που μας έχει αποστείλει- αλλά τώρα στη συνέχεια μας λέει ότι μετά την ψήφιση των προεδρικών διαταγμάτων αυτό δεν ισχύει, δηλαδή αυτοαναιρείται. (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Καλώς, κύριε Χωματάς.

Η κυρία Υπουργός έχει το λόγο, για να απαντήσει.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, υπάρχουν όλα αυτά τα ζητήματα που έθεσε ο κύριος συνάδελφος. Πρέπει να πω, όμως, ότι όσον αφορά στο θέμα των παρεκκλίσεων, υπάρχει μία γενική κατεύθυνση, έχει εγκριθεί το εθνικό μας χωροταξικό, κύριε συνάδελφε, και αυτό θα πρέπει να το πούμε εδώ, γιατί αξίζουν χειροκροτήματα και στην Κυβέρνηση.

Ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι οι ειδικές χωροταξικές μελέτες, τα περιφερειακά σχέδια, η χωροταξία είναι μία μεγάλου εύρους δραστηριότητα, ένας μεγάλος σχεδιασμός που δεν μπορεί να γίνει από τη μία στιγμή στην άλλη. Όμως, μέσα σ' ένα χρόνο, κύριε συνάδελφε, έγινε επικαιροποίηση όλων αυτών των μελετών που έχουν ξεκινήσει από τη δεκαετία του 1990 -μιλάω και για τις Κυκλάδες- όπου η δυναμική της κοινωνίας, αλλά σε πολλές περιπτώσεις και η δυναμική της άναρχης δόμησης, ξεπερνούσε τις ίδιες τις μελέτες.

Αν θέλουμε, λοιπόν, να είμαστε ειλικρινείς με τον εαυτό μας, πρέπει να πούμε ότι εμείς οι ίδιοι οφείλουμε να ζητούμε κανόνες. Μέσα από τις γενικές κατευθύνσεις που δίνει το γενικό μας χωροταξικό, αλλά και μέσα από το Συμβούλιο της Επικρατείας,

φαίνεται ότι δεν θέλουμε τις παρεκκλίσεις των δύο στρεμμάτων, των επτακοσίων πενήντα ή τις πολλές κλίσεις όπου, βέβαια, εκεί, στις ειδικές χωροταξικές μελέτες μπορούμε να δούμε γι' αυτές τις κλίσεις κάποιες άλλες ιδιαιτερότητες.

Η ομορφιά στην Ελλάδα και η δυσκολία στο σχεδιασμό είναι ότι δεν είναι μία όμοια περιοχή, δεν είναι ένας κάμπος, δεν είναι μία συνεχής θάλασσα. Η διαφορετικότητα του τοπίου θέλει ειδική μελέτη, ειδικό σχεδιασμό, ειδική ευαισθησία, ειδική προσοχή. Ακόμα και στις Κυκλάδες, χρειαζόμαστε άλλη χωροταξική μελέτη για το κάθε νησί. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι το κάθε νησί για την Κυβέρνηση και για το ΥΠΕΧΩΔΕ είναι κάτι το ξεχωριστό, ένας πόλος ανάπτυξης αλλά και ένας πόλος προστασίας.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι όλοι μας πρέπει να προσέξουμε. Δεν υπάρχει από την Κυβέρνηση καμία βούληση...

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Το «κρητικό ζήτημα».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Συγγνώμη, κυρία Υπουργέ, αλλά εδώ στην Αίθουσα έχουμε κουβεντούλα για το «κρητικό ζήτημα».

Παρακαλώ, ηρεμήστε, κύριοι συνάδελφοι «εκ Κρήτης» για να τελειώσει η Υπουργός.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Σ' αυτήν την περίπτωση της αναστολής των οικοδομικών εργασιών, στην οποία αναφερθήκατε, πρέπει να ενημερωσω όλους εκείνους -και τις Κυκλάδες και τους κατοίκους της Μυκόνου- που παραπονιούνται πολλές φορές για την άναρχη δραστηριότητα, ότι έχει δημιουργηθεί κλιμάκιο, το οποίο θα συνδράμει τις λειτουργίες του πολεοδομικού γραφείου της Νομαρχίας της Σύρου.

Μπορεί μεν να πήραμε πίσω την αναστολή των οικοδομικών δραστηριοτήτων, αλλά αυτές θα ελεγχθούν σοβαρά, κύριε συνάδελφε, σαν άδειες και σαν δραστηριότητες σ' αυτό το νησί που και εσείς, όπως και εμείς, το θέλουμε να είναι όμορφο και να έχει μακροβιότητα στο χάρτη του περιβάλλοντος, της φυσικής ομορφιάς και της δημιουργίας των κατοίκων του.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Και εμείς αυτό θέλουμε, την προστασία του περιβάλλοντος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Πάντως, κυρία Υπουργέ, οφείλετε να παραδεχθείτε ότι πέραν των αδυναμιών του χωροταξικού ή του πολεοδομικού σχεδιασμού που υπάρχουν και θα υπάρχουν -και τις βελτιώνετε- υπάρχει πρόβλημα εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Πολύ σωστά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ήμουν το καλοκαίρι στα νησιά και είδα πράγματα και θάματα.

Είναι θέμα εφαρμογής της νομοθεσίας.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Άρα ελεγκτικό μηχανισμό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Ελέγχου εφαρμογής του νόμου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ακριβώς αυτό είπα. Αποτελεσματικών Ελέγχων εφαρμογής του νόμου.

Ακολουθεί η με αριθμό 276/20.1.2003 τρίτη επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολάου Γκατζή προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με την πρόσφατη απόφαση του Υπουργείου να τροποποιήσει το προεδρικό διάταγμα για τη διαδικασία απαγόρευσης απόπλου των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Αδιαφορώντας για τους κινδύνους σε βάρος της ζωής επιβατών και ναυτεργατών, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας -αξιοποιώντας το διαλυτικό κανονισμό 3577/1992 της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το ν. 2932/2001- με πρόσφατη απόφασή του τροποποίησε το προεδρικό διάταγμα 852/76 και κατάργησε τη διαδικασία απαγόρευσης απόπλου των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων που είχε μέχρι τώρα το Υπουργείο, όταν υπάρχουν δυσμενείς καιρικές συνθήκες και μετέθεσε την ευθύνη για τον απόπλου στην κρίση του πλοιάρχου!

Στην πραγματικότητα οι εφοπιστές και τα στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών -πρώτιστη προτεραιότητα των οποίων είναι η επίτευξη του μεγίστου κέρδους- θα αποφασίζουν για τον από-

πλου των πλοίων. Στην πράξη οι πλοίαρχοι θα εκβιάζονται με απόλυση, αν αρνηθούν να εκτελέσουν τις εντολές των εφοπλιστών.

Η ρύθμιση είχε ζητηθεί από την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας και η Κυβέρνηση έσπευσε να ικανοποιήσει το αίτημα.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός, ποια μέτρα πρόκειται να πάρει η Κυβέρνηση και πότε, ώστε να αποσυρθεί άμεσα η απαράδεκτη απόφαση, να ληφθούν αυστηρά μέτρα για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και σε κάθε περίπτωση να απαγορεύεται ο απόπλους των επιβατηγών και φορτηγών οχηματαγωγών, καθώς και των άλλων κατηγοριών πλοίων που εκτελούν εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές στη χώρα μας κατά τη διάρκεια δυσμενών καιρικών συνθηκών;»

Θα απαντήσει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ανωμερίτης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Στρατηγικός στόχος της ναυτιλιακής μας πολιτικής είναι η ποιοτική ναυτιλία, την οποία έχουμε καταθέσει ως προτεραιότητα κατά τη διάρκεια των εργασιών της Ελληνικής Προεδρίας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Μιλάμε για μια ποιοτική ναυτιλία, η οποία πρώτα απ' όλα σέβεται και προσπαθεί να βελτιώσει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την προστασία του περιβάλλοντος, την ποιότητα των υπηρεσιών και φυσικά την επιχειρηματικότητα και την ανταγωνιστικότητα.

Δεν θα μπορούσε, λοιπόν, η Ελλάδα, που στηρίζει και πέρασε ως όρο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την έννοια, την αρχή της ποιοτικής ναυτιλίας ως βασική κοινοτική αρχή, να παραβιάζει συνθήκες και κανόνες, όπως αναφέρει ο αγαπητός συνάδελφος, που έχουν σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα στον κόσμο, που απαγορεύει πάνω από ένα ύψος κυματισμού και ανέμου τον απόπλου των επιβατηγών πλοίων. Και θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι αυτό δεν άλλαξε και επομένως δεν είναι σωστός ο ισχυρισμός σας.

Αυτό το οποίο πιθανόν εννοείτε και εσείς στην ερώτησή σας, είναι ότι όταν ένα επιβατηγό οχηματαγωγό μεταφέρει μόνο φορτίο, δηλαδή λειτουργεί ως φορτηγό, μπορεί να ταξιδεύει, εφόσον δεν έχει επιβάτες.

Πλοία –και αυτό ίσχυε πάντα– άνω των εβδομήντα πέντε μέτρων μπορούν να ταξιδεύουν με οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες στην Ελλάδα. Αυτό ισχύει σε όλο τον κόσμο και στην Ελλάδα. Απαγορεύεται ο απόπλους στα επιβατηγά άνω των επτά, οκτώ ή εννέα μποφόρ, ανάλογα με το μέγεθός τους. Αυτό το οποίο διευκρινιστικά κατά κάποιο τρόπο αποφασίστηκε είναι για την περίπτωση που ένα επιβατηγό οχηματαγωγό λειτουργεί μόνο ως οχηματαγωγό, μεταφέροντας φορτία. Δεν μπορεί να επιτρέπουμε στα πλοία των εβδομήντα πέντε μέτρων, στα φορτηγά να κυκλοφορούν στο Αιγαίο και τα μεγάλα μας πλοία τα επιβατηγά να είναι διακόσια μέτρα, να ταξιδεύουν μόνο ως φορτηγά και να μην τους επιτρέπουμε να ταξιδεύουν. Αυτός ήταν ένας παραλογισμός και τον διορθώσαμε.

Επομένως, δεν καταργήσαμε την απαγόρευση του απόπλου των επιβατηγών πλοίων υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες και θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι αυτό ισχύει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Εξωτερικών, Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Εθνικό Συμβούλιο Εξωτερικής Πολιτικής».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Υπουργέ, διαβάζοντας κανείς το προεδρικό διάταγμα θα δει ότι εσείς κάνετε μία εξομίσωση των όρων του απόπλου, με αποτέλεσμα ό,τι ίσχυε μέχρι σήμερα για τα οχηματαγωγά φορτηγά, να ισχύει και για τα πλοία που θα μεταφέρουν κόσμο, δηλαδή τα επιβατηγά. Απ' αυτήν την άποψη ποια είναι η προστασία, που λέτε, και η ποιοτική αναβάθμιση της ναυσιπλοΐας και ιδιαίτερα της ναυτιλίας;

Κύριε Πρόεδρε, έχουμε θρηνηθεί εκατοντάδες θύματα και

δεν μπορεί η ευθύνη να μεταφέρεται στον πλοίαρχο. Ξέρετε ότι ο πλοίαρχος θα είναι όμηρος, ουσιαστικά με την απειλή της απόλυσης, της εφοπλιστικής εταιρίας, του εφοπλιστικού κεφαλαίου κλπ. και των εφοπλιστών. Είναι δυνατόν ένας πλοίαρχος να μην εκτελεί τις αποφάσεις μιας εταιρίας, ενός εφοπλιστή, όταν του λέει «σήκω και φύγε για να κερδίσουμε» κλπ., θρηνώντας ίσως –κανείς βέβαια δεν το εύχεται αυτό– θύματα εν όνοματι του κέρδους που θέλουν να βγάλουν εφοπλιστές;

Κύριε Υπουργέ, αν θέλετε να το εκσυγχρονίσετε πραγματικά και να υπάρξει μία διαφορετική αναβάθμιση, που θα ωφελεί το κοινωνικό σύνολο, και όχι ποιοτική αναβάθμιση στα έσοδα των εφοπλιστών, υπάρχει μία σειρά από προτάσεις που σας έχουν κάνει τα ναυτιλιακά σωματεία, οι εργαζόμενοι κλπ., οι οποίες έχουν πραγματικά σχέση με την ποιοτική αναβάθμιση, με τη σίγουρη ασφαλή μεταφορά, με το φθηνό εισιτήριο, εκσυγχρονισμό των λιμανιών.

Κύριε Πρόεδρε, εδώ θα μπουν μετά απ' αυτόν το νόμο που άλλαξε, όπως αναφερόμαστε και στην πρόταση, με την κατάργηση του καμπιτάζ χίλιες δυο προτεραιότητες των εφοπλιστών, για να κτυπήσουν ακόμα και τα εργασιακά δικαιώματα.

Κύριε Υπουργέ, εμείς είμαστε αντίθετοι. Αν θέλετε πραγματικά να βοηθήσετε, θα σας πω κάτι άλλο. Γιατί δεν μεταφέρετε την κύρια ευθύνη του απόπλου ή όχι στην εφοπλιστική εταιρία και τη δίνετε στον πλοίαρχο; Δώστε την εκεί. Αυτές, όμως, ήταν οι ευθύνες των εφοπλιστών και δεν μπορούσατε να κάνετε διαφορετικά.

Κύριε Πρόεδρε, εμείς προτείνουμε αυτή η τροποποίηση του προεδρικού διατάγματος να αποσυρθεί. Δεν μπορεί ο πλοίαρχος να είναι όμηρος. Δεν γίνεται να κινδυνεύουν οι άνθρωποι και να ταξιδεύουν με πάνω από οκτώ μποφόρ, όταν την αποκλειστική ευθύνη είχε παλαιότερα το Υπουργείο και έδινε την εντολή αν θα ξεκινήσει ένα πλοίο ή όχι. Γιατί δεν κρατάτε αυτό ή αν θέλετε μπορείτε να τη μεταφέρετε εκεί, για να δούμε ποιος θα έχει την ευθύνη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Γεώργιος Ανωμερίτης, έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Αγαπητέ συνάδελφε, εγώ διαβάζω στην ερώτησή σας ότι το Υπουργείο κατήργησε τη διαδικασία απαγόρευσης απόπλου των επιβατηγών, ακτοπλοϊκών πλοίων, που είχε μέχρι τώρα το Υπουργείο, όταν υπάρχουν δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Σας απάντησα, λοιπόν, ότι αυτό, που ρωτάτε, δεν ισχύει. Για τα επιβατηγά της ακτοπλοΐας μας –σας λέω ότι αυτό ισχύει μόνο στην Ελλάδα– απαγορεύεται ο απόπλους υπό ορισμένες συνθήκες, επτά ή οκτώ ή εννέα μποφόρ, ανάλογα με το πλοίο κλπ. Αυτό, δηλαδή, δεν άλλαξε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Υπουργέ, ποιος παίρνει την απόφαση;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Με βάση τις διατάξεις και την παγκόσμια πρακτική και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού η απόφαση δεν είναι ποτέ του πλοιοκτήτη, αλλά του καπετάνιου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Είναι του καπετάνιου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριε Γκατζή, αφήστε τον Υπουργό να απαντήσει. Εσείς ρωτήσατε γραπτά, αναπτύξατε προφορικά την ερώτησή σας πρέπει και ο Υπουργός να σας απαντήσει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Γι' αυτό και οι ισπανικές αρχές, πρόσφατα στο «ΠΡΕΣΤΙΖ», παίρνοντας πάνω από τον πλοίο τον καπετάνιο, παραβίασαν βασική αρχή. Γι' αυτόν το λόγο είπα ότι βούλιαξαν το πλοίο εκεί.

Ξεκαθαρίζω ότι δεν άλλαξε το προεδρικό διάταγμα. Απαγορεύεται ο απόπλους των επιβατηγών πλοίων. Σήμερα, όμως, δεν είναι αμιγώς επιβατηγά, αλλά είναι επιβατηγά οχηματαγωγά. Όταν, λοιπόν, ένα πλοίο θέλει να ταξιδέψει ως οχηματαγωγό, ως φορτηγό, ισχύουν οι διατάξεις που ίσχυαν και μέχρι σήμερα για τα φορτηγά. Αυτό ήθελα να πω και νομίζω ότι γίνεται κατανοητό από όλους.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Θα συζητηθεί

τώρα η πρώτη ερώτηση του πρώτου κύκλου. Είναι η με αριθμό 275/20-1-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος και Β' Αντιπροέδρου της Βουλής κ. Παναγιώτη Σγουριδίδη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με τις διαδικασίες που χορηγούνται οι πιστώσεις για την κάλυψη λειτουργικών αναγκών στα σχολεία, μέσω των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Κύριε Υπουργέ, ο τρόπος που δίνονται οι πιστώσεις για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών στα σχολεία μέσω Ο.Τ.Α. είναι άδικος και μεροληπτικός.» - και ο κύριος συνάδελφος έχει αναλυτικό συγκριτικό πίνακα που είναι κατατεθειμένος στα Πρακτικά σε σχέση με τις πιστώσεις που χορηγήθηκαν στους διάφορους νομούς - «όπως αποδεικνύεται από τον παρακάτω πίνακα, νομοί ίδιας πληθυσμιακής δύναμης και με παρόμοιες ιδιαιτερότητες τυγχάνουν διαφορετικής μεταχείρισης. Αυτό σας έχει επισημανθεί και από την Ν.Α. Ξάνθης.

Ενώ θα έπρεπε να δίνεται κατά μαθητή το ίδιο ποσό προσαυξανόμενο με αντικειμενικά κριτήρια, λόγω αποστάσεων, μήκους χειμώνα κλπ., εσείς προσδιορίζετε αυθαιρέτως το ποσό ανά μαθητή.

Επειδή απ' αυτήν την κατανομή αδικείται κατάφωρα η μαθητική νεολαία της Ξάνθης που περιλαμβάνει και πολλούς μουσουλμάνους μαθητές, σας ερωτώ, κύριε Υπουργέ, πώς σκέπτεστε να θεραπεύσετε την αδικία αυτή;»

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

Ορίστε, κύριε Παπαδήμα έχετε το λόγο.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, με τους νόμους 1828/99 και 1892/90 θεσμοθετήθηκε η χρηματοδότηση από τους κεντρικούς αυτοτελείς πόρους μέσω του Υπουργείου Εσωτερικών όλων των πρωτοβάθμιων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, για να καλύπτουν τις λειτουργικές ανάγκες των δημοσίων σχολείων πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Σε αυτές τις λειτουργικές ανάγκες περιλαμβάνεται και η μισθοδοσία των καθαριστριών, είναι και κάποιες μικροεπισκευές που κάνουν στα σχολεία. Από τότε αυτός ο πόρος αυξανόταν θεαματικά και δε θα μιλήσω εγώ για τη μέση αύξηση όλης της δωδεκαετίας, η οποία ξεπέρασε το 25%. Όμως, μόνο η αύξηση ανάμεσα στα δύο τελευταία χρόνια ήταν 8%. Δηλαδή το 2001 δώσαμε 38 δισεκατομμύρια, το 2002 δώσαμε 41 δισεκατομμύρια. Αυτά τα χρήματα δεν μοιράζονται αυθαίρετα. Μοιράζονται με έναν αλγόριθμο που έχει βγει βάσει μελέτης που είχε εκπονήσει το Υπουργείο Παιδείας και που έλαβε υπόψη του πάρα πολλές παραμέτρους, όπως είναι ο αριθμός των μαθητών, ο αριθμός των αιθουσών, το υψόμετρο στο οποίο βρίσκεται ο δήμος και επομένως τα έξοδα θέρμανσης θα είναι αυξημένα, τις κλιματολογικές συνθήκες που σίγουρα στη βόρειο Ελλάδα επιβαρύνουν περισσότερο τις δαπάνες κύρια για τη θέρμανση. Εκείνο που ξέρω είναι ότι δεν υπάρχει κανένα παράπονο για τις κατανομές. Είναι ίσως η δεύτερη φορά που έρχομαι για ανάλογο θέμα στη Βουλή για να απαντήσω σε επίκαιρη ερώτηση.

Τα χρήματα υπερεπαρκούν. Έχουν φτάσει τα σχολεία να τα βάλουν δύο φορές το χρόνο τη στιγμή που πριν δεν θα βαφτούσαν νωρίτερα από τρία, τέσσερα χρόνια. Μάλιστα, περισσεύουν χρήματα. Θα μου πείτε έχει άδικο ο Β' Αντιπρόεδρος που κάνει αυτήν την ερώτηση; Όχι, δεν έχει άδικο. Αλλά πιθανότατα δεν είχατε μία σωστή πληροφόρηση. Αν είχατε μία σωστή πληροφόρηση σ' αυτόν τον πίνακα θα είχατε συμπληρώσει για πέρυσι άλλες 250.000 ευρώ που δόθηκαν από τον νομάρχη στα μειονοτικά σχολεία. Τα μειονοτικά σχολεία είναι νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου και γι' αυτό χρηματοδοτούνται από γραμμή του προϋπολογισμού της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ως νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου. Όμως, σαφώς έχετε δίκιο όταν λέτε ότι δεν επαρκεί. Αλλά γιατί δεν επαρκεί; Να σας πω. Γιατί πέρυσι χρηματοδοτήσαμε με περίπου 500 εκατομμύρια όχι μόνο το δικό σας νομό, αλλά όλους

τους νομούς που έχουν μειονοτικά σχολεία, για να αναβαθμιστούν αυτά τα σχολεία. Αυτά τα σχολεία, λοιπόν, απέκτησαν κεντρική θέρμανση που δεν είχαν πρώτα και τώρα αυτό επιβάλλει μία πρόσθεση μεγάλη δαπάνη σε καύσιμα. Αυτό, λοιπόν, είμαστε υποχρεωμένοι να το καλύψουμε.

Εγώ έλαβα υπόψη και τη δική σας παρέμβαση, αλλά και την προσωπική παρουσία του νομάρχη στο γραφείο μου και θα δούμε τι μπορεί να γίνει ή μέσα από τη γραμμή της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ή με τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου, για να περιληφθούν και τα μειονοτικά σχολεία, ώστε να μπορέσουμε να καλύψουμε αυτό το έλλειμμα.

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ (Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής):

Κύριε Υπουργέ, σας ευχαριστώ για την απάντηση που δώσατε. Είναι γνωστό ότι το μεγάλο κόστος δεν είναι να χτίσεις ένα σχολείο, αλλά να το λειτουργήσεις. Οι λειτουργικές δαπάνες έχουν πλέον μεταβιβαστεί σε βάρος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης τύπου, γιατί ουσιαστικά δίδονται από την κεντρική διοίκηση με τους νόμους τους οποίους εσείς αναφέρατε. Πράγματι αυξήθηκαν θεαματικά καθ' όλο αυτό το χρονικό διάστημα από το 1990 μέχρι το 2002 τα χρήματα που δίδονται προς αυτήν την κατεύθυνση, όμως σίγουρα δεν επαρκούν. Θεωρώ ότι η κεντρική διοίκηση με τον αλγόριθμο που έχει αδικεί και μεροληπτεί σε ορισμένες περιπτώσεις.

Αν διαβάσετε καλά τον πίνακα που σας δίνω, κύριε Υπουργέ, θα δείτε ότι ομιλώ για τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Υπάρχει μόνο ένα μειονοτικό σχολείο στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Άρα, μιλάμε μόνο ένα μειονοτικό Γυμνάσιο-Λύκειο. Σας λέω, λοιπόν, στον πίνακα το εξής, ότι σε νομούς όπως η Ξάνθη, η Αρκαδία και η Δράμα, με τον ίδιο πληθυσμό περίπου, δηλαδή γύρω στους χίλιους κατοίκους, διαφορά να έχουν οι πιστώσεις που δίνονται ανά μαθητή δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης - που σημαίνει ότι περιλαμβάνεται και το ένα μειονοτικό σχολείο που υπάρχει - είναι 205 ευρώ ανά μαθητή στην Ξάνθη, 261 ευρώ στην Αρκαδία και 258 ευρώ στη Δράμα. Θεωρώ, λοιπόν, ότι θα πρέπει να ξαναδούμε τον αλγόριθμο.

Θα πρέπει να υπάρχει ένα πάγιο ποσό ανά μαθητή σε όλη την Ελλάδα, το οποίο να προσαυξάνεται από το μήκος του χειμώνα, από την παλαιότητα των σχολείων, από την απόσταση των σχολείων από το κέντρο του νομού, από το δύσβατο της περιοχής - το πόσο ορεινή είναι η περιοχή - και παράλληλα από τις ιδιομορφίες της κοινωνίας. Σίγουρα η κοινωνία δεν έχει τις ίδιες ιδιομορφίες πάντοτε.

Κατέθεσα αυτήν την ερώτηση γιατί πρέπει να ξαναδούμε τον αλγόριθμο και σαφώς, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να δείτε πώς θα καλύψετε την κατάφωρη αδικία που υφίσταται ο Νομός Ξάνθης ως προς τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, όπως σας είπα ότι άλλο είναι τα δημοτικά μειονοτικά σχολεία και άλλο τα σχολεία της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Σας είπα επίσης ότι το μειονοτικό σχολείο στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση είναι μόνο ένα και περιλαμβάνεται μέσα σ' αυτά.

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

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Κύριε Πρόεδρε, η κατανομή που γίνεται από το Υπουργείο Εσωτερικών για την κάλυψη λειτουργικών αναγκών στα σχολεία της χώρας σε κάθε δήμο της δεν ξεκαθαρίζει ποια χρήματα θα πάνε στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση και ποια χρήματα θα πάνε στη δευτεροβάθμια. Εγώ σας είπα πριν ότι, αν συμπληρώσετε σ' αυτά τα χρήματα άλλες 260.000 ευρώ, θα δείτε τότε ότι η Ξάνθη έρχεται μπροστά από πολλούς από τους νομούς που έχετε βάλει σαν παράδειγμα. Μάλιστα, κάποιος απ' αυτούς έχουν και μεγαλύτερο πληθυσμό από την Ξάνθη.

Όμως, σίγουρα υπάρχει πρόβλημα, γιατί τα μειονοτικά σχολεία πρόσφατα αναβαθμίστηκαν κτιριακά και απέκτησαν κεντρική θέρμανση και αυτό επιβάλλει πλέον να δούμε σε άλλο επίπεδο αντιμετώπισης τις λειτουργικές τους δαπάνες. Ο αλγόριθμος δεν έχει δημιουργήσει παράπονο από κανένα συνάδελφο σε κανένα νομό μέχρι σήμερα και λειτουργήσε σωστά. Εκείνο

που χρειάζεται είναι να προστεθεί ένα κονδύλι στην Ξάνθη, παρ' ότι η Ξάνθη μετά θα φαίνεται σε άλλους συναδέλφους ότι θα είναι ευνοημένη γιατί θα έχει πολύ μεγαλύτερη κατανομή από άλλους νομούς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επίκαιρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Θα προχωρήσουμε στη συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Ρύθμιση θεμάτων επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων και άλλες διατάξεις» σύμφωνα με τα άρθρα 72, παρ. 4 του Συντάγματος και 108 παράγραφος 7 του Κανονισμού της Βουλής.

Το νομοσχέδιο αυτό συζητήθηκε και ψηφίστηκε στην αρμόδια Διαιρκή Επιτροπή σε εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 70, παράγραφος 2 του Συντάγματος. Θα συζητηθεί σε μία συνεδρίαση ενιαία, όπως ορίζουν το Σύνταγμα και ο Κανονισμός της Βουλής, στις προαναφερθείσες διατάξεις του και με τις τροπολογίες.

Υπενθυμίζω στους κυρίους συναδέλφους ότι έχει κατατεθεί μια τροπολογία υπουργική και υπάρχουν τέσσερις εμπρόθεσμες τροπολογίες Βουλευτών και δυο εκπρόθεσμες.

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε να διατεθεί χρόνος επτά ωρών συνολικά, πέντε ώρες για τις αγορεύσεις των εισηγητών, των ειδικών αγορητών και των εγγεγραμμένων στον κατάλογο ομιλητών και δυο ώρες για τις αγορεύσεις του Υπουργού και των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων.

Η εγγραφή των Βουλευτών στον κατάλογο των ομιλητών σας θυμίζω ότι θα είναι ελεύθερη και θα γίνει σύμφωνα με το άρθρο 96 του Κανονισμού της Βουλής. Δηλαδή από την έναρξη της συζήτησης ως το τέλος της ομιλίας των εισηγητών.

Για τη διάρκεια των αγορεύσεων και τη σειρά των ομιλητών εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 97 και 64 του Κανονισμού της Βουλής.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Έχει τεθεί ένα θέμα και σε άλλες συνεδριάσεις κατά πόσον και οι τροπολογίες πρέπει να συζητούνται ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Αυτήν την τακτική ακολουθήσαμε, συζητήθηκε πάλι στην Αίθουσα και αυτό αποφασίσαμε. Αυτό κάναμε και σε άλλα προηγμένα νομοσχέδια. Συζητούνται ενιαία όλες οι διατάξεις του νομοσχεδίου όπως έχει διανεμηθεί, μαζί με τις τροποποιήσεις που τυχόν τροποποίησε και που ανακοινώνει ο Υπουργός καθώς και τις κατατεθείσες τροπολογίες.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Επειδή έχει μείνει μια εκκρεμότητα θα έλεγα μήπως μπορούσαμε να τη συζητήσουμε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Αν υπάρχει εκκρεμότητα δεν μπορεί να τη λύσουμε αυτήν τη στιγμή. Θα ακολουθήσουμε αυτό που έχουμε αποφασίσει. Θα συζητηθούν ενιαία. Είναι σαφές άλλωστε κατά τη γνώμη μου και ο Κανονισμός. Αλλά δεν είναι εκεί το θέμα.

Κύριε Υπουργέ, έχετε να ανακοινώσετε τυχόν τροποποιήσεις του νομοσχεδίου μετά τη συζήτηση στη Διαιρκή Επιτροπή;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, η συζήτηση που έγινε στη Διαιρκή Επιτροπή, ήταν μια συζήτηση στην οποία υπήρξε μια σειρά από προτάσεις συναδέλφων Βουλευτών που αποδέχθηκα. Ήταν μια γόνιμη συζήτηση και ανακοίνωσα ήδη εντός της επιτροπής τις αλλαγές αυτές και τις τροποποιήσεις που είχα πρόθεση να φέρω στην Ολομέλεια.

Προ μιας εβδομάδος και πλέον ενημέρωσα τα κόμματα και τους έδωσα εγγράφως τις τροποποιήσεις και αλλαγές που έγιναν. Καταθέτω για τα Πρακτικά το πλήρες κείμενο των αλλαγών και τροποποιήσεων και πιστεύω ότι δεν χρειάζεται να προχωρήσουμε στην πλήρη ανάγνωση αυτών.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χ. Βερελής καταθέτει για τα Πρακτικά το κείμενο των αλλαγών και τροποποιήσεων το οποίο έχει ως εξής:

«Στον τίτλο η λέξη “επιβατικών” αντικαθίσταται με τη λέξη “επιβατηγών”

Άρθρο 3

Στην παρ. 1 μετά την παρένθεση «(Α 244),» προστίθενται οι λέξεις «και δεν έχουν αλλάξει μέχρι τη δημοσίευσή του παρό-

ντος έδρα κατ' εφαρμογή του ν. 2801/2002.» και στη θέση της λέξης «έχουν» τίθενται οι λέξεις «διατηρούν».

Άρθρο 5

Στην παρ. 3 μετά τη λέξη “στοιχεία” τίθενται οι λέξεις “όπως ειδικός αριθμός Ε.Δ.Χ.”

Άρθρο 6

Στην παρ. 2^α, μετά τις λέξεις «πενήντα (50) ΕΔΧ αυτοκίνητα και για» διαγράφονται οι λέξεις «τις λοιπές πόλεις» και τίθενται οι λέξεις «τις λοιπές διοικητικές μονάδες» και συνεχίζεται ως έχει.

Επίσης στο τέλος της παρ. 2^α τίθενται οι λέξεις “της παραγράφου αυτής”

Στην παρ. 3 μετά την πρώτη περίοδο τίθεται δεύτερη περίοδος ως ακολούθως: “Αν σε διοικητική μονάδα έχουν την έδρα τους μέχρι και 20 Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα τότε επιτρέπεται η σύσταση ανωνύμων εταιρειών ή συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. με έδρα όμορη διοικητική μονάδα του ίδιου ή άλλου νομού, στην οποία έχουν έδρα επίσης μέχρι και 20 ΕΔΧ αυτοκίνητα, υπό τον όρο, ότι οι όμορες διοικητικές μονάδες δεν υπερβαίνουν τις τέσσερις (4). Στην περίπτωση αυτή το μεταφορικό έργο και η έδρα των ΕΔΧ αυτοκινήτων διέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις.”

Στην παρ. 5 ο αριθμός 1988 αλλάζει σε 1986.

Στην παρ. 6 στο τέλος της τίθενται οι λέξεις “και υπεύθυνη κατά το νόμο δήλωση ότι αυτοί δεν συμμετέχουν σε άλλη ανώνυμη εταιρεία ή συνεταιρισμό με παρεμφερή σκοπό”

Στην παρ 8 διαγράφεται η τελευταία περίοδος “Σε περίπτωση συνιδιοκτησίας συνιδιοκτήτη” και τίθεται η φράση “Εφόσον περισσότεροι συνιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου συγκεντρώνουν μαζί ποσοστό 50 %, εκπροσωπούνται κατά την άσκηση του δικαιώματος ψήφου υποχρεωτικά από έναν εξ αυτών.”

Στην παρ. 9 μετά τις λέξεις “υπολογίζεται ανά χιλιόμετρο” τίθενται οι λέξεις “ή με το χρόνο παραχώρησης”

Στην παρ. 10 α στη δεύτερη περίοδο μετά τις λέξεις “κατά χρήση στην εταιρεία ή το συνεταιρισμό” τίθενται οι λέξεις “σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου.”

Στην παρ. 10 α, στο τέλος τίθεται η ακόλουθη πρόταση “Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 11 του άρθρου αυτού και του άρθρου 7. Εφόσον εταιρία ή συνεταιρισμός θέσει σε κυκλοφορία τουλάχιστον τρία αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής, το ένα εξ αυτών είναι διασκευασμένο σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την εξυπηρέτηση εμποδιζόμενων ατόμων χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων.»

Στην παρ. 10 β, στο τέλος τίθεται η φράση “Στις ανώνυμες εταιρείες ή συνεταιρισμούς, που συστήνονται για την εκμετάλλευση τουλάχιστον 10 αυτοκινήτων χωρίς μετρητή (λιμουζίνες), χορηγείται δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία μίας νέας άδειας άνω των 3000 κυβικών εκατοστών για κάθε τρία τέτοια αυτοκίνητα, που συμμετέχουν στην εταιρεία ή συνεταιρισμό.”

Στην παρ. 10 γ, στο τέλος προστίθενται οι λέξεις «ή σε περίπτωση που εκλείψουν οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκαν.»

Στην παρ. 11α μετά τις λέξεις “εκμίσθωση των ΕΔΧ αυτοκινήτων” τίθενται οι λέξεις “με οδηγό”

Άρθρο 7

Στην παρ. 3 μετά τη λέξη “λιμάνια” τίθεται η λέξη “τελωνεία συνόρων”

Άρθρο 8

Στην παρ. 1 γ ο αριθμός 1950 γίνεται 1850.

Στην παρ. 1 ζ ο αριθμός 1000 γίνεται 800 και ο αριθμός 2000 γίνεται 1850 .

Στην παρ.2 β “περιοχής” αντί “περιοχή”

Στην παρ. 2 γ μετά τη λέξη “οδηγού” διαγράφεται η λέξη “και”, τίθεται κόμμα και στο τέλος του εδαφίου προστίθενται οι λέξεις “και την ειδική άδεια οδηγού ΕΔΧ”.

Στην παρ. 2 τίθεται εδάφιο δ “Κανονισμό λειτουργίας ΕΔΧ αυτοκινήτων”

Στην παρ. 5 α μετά τη λέξη “αντικαταστήσουν” τίθενται οι λέξεις “, με αγορά ή σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης,”

Στην παρ. 5 α, μετά τον αριθμό 300 διαγράφεται η λέξη «οχήματ».

Η παρ. 6α αντικαθίσταται ολόκληρη ως ακολούθως:

Όσα ΕΔΧ αυτοκίνητα έχουν έδρα τις περιοχές Αθηνών, Πειραιώς και Περιχώρων και της Θεσσαλονίκης, όπως προσδιορίζονται στην παρ. 2 του άρθρου 2, αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση 9 ετών, αν έχουν κυβισμό μηχανής μέχρι 1950 κυβικά εκατοστά και με τη συμπλήρωση 11 ετών, αν έχουν κυβισμό 1950 κυβικά εκατοστά και άνω. Όσα ΕΔΧ αυτοκίνητα έχουν έδρα τις πόλεις Ηράκλειο, Λάρισα, Πάτρα αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση 12 ετών.»

Στην παρ. 6 στο εδάφιο ε στο τέλος προστίθενται οι λέξεις «ή μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου, και εφόσον ο κυβισμός τους είναι άνω των 2100 κυβικών εκατοστών.»

Τίθεται παράγραφος 7 ως ακολούθως: «7. Επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία αποχαρκτηρισμένων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων σε αντικατάσταση άλλων, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις των περιπτώσεων α και β της προηγούμενης παραγράφου.»

Τίθεται παράγραφος 8 ως ακολούθως: «8. Για την αγορά Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου με συμβολαιογραφική πράξη απαιτείται ο αγοραστής να κατέχει επαγγελματική άδεια οδήγησης και ειδική άδεια οδήγησης ΕΔΧ αυτοκινήτου και να προσκομίσει βεβαίωση ασφάλισης ΟΑΕΕ - ΤΣΑ.»

Άρθρο 9

Στην παρ. 3 διαγράφεται το δεύτερο εδάφιο, ήτοι οι λέξεις «Όσα αυτοκίνηταχωνευτό.».

Άρθρο 12

Στην παρ. 1, στο τέλος προστίθενται οι λέξεις «κάθε φορά»

Στην παρ. 2 β, στο τέλος της τίθενται η πρόταση «Εξαιρούνται της απαγόρευσης οι συνταξιούχοι, που δεν έχουν υπερβεί το 65 έτος, εφόσον συγγενής α' βαθμού ή σύζυγος έχει στην πλήρη κυριότητα του ΕΔΧ αυτοκινήτου, με έδρα δημοτικό διαμέρισμα ή διοικητική μονάδα με πληθυσμό μέχρι 1000 κατοίκους κατά την τελευταία γενική απογραφή. Στην περίπτωση αυτή για τη χορήγηση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. απαιτείται η προσκόμιση της άδειας κυκλοφορίας του ΕΔΧ αυτοκινήτου και πιστοποιητικό οικογενειακής κατάστασης.»

Στην παρ. 2 στ μετά τις λέξεις «υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986» τίθενται οι λέξεις «και νόμιμα επικυρωμένο αντίγραφο του τελευταίου εκκαθαριστικού σημειώματος φόρου εισοδήματος, άλλως υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 περί μη υποχρέωσης υποβολής δήλωσης φόρου εισοδήματος.»

Στην παρ. 3, όπου βρίσκεται η λέξη «τριμελής» αντικαθίσταται από τη λέξη «τετραμελής». Στο δεύτερο εδάφιο μετά τις λέξεις «υπόλοιπους νομούς και » προστίθεται η λέξη «από » και μετά τις λέξεις «σωματείου οδηγών» προστίθενται οι λέξεις «και ιδιοκτητών». Στο τέλος του δεύτερου εδαφίου προστίθενται οι λέξεις «, με τους νόμιμους αναπληρωτές αυτών.»

Στο τρίτο εδάφιο μετά τη λέξη «σωματείου οδηγών» προστίθενται οι λέξεις «ή ιδιοκτητών» και οι λέξεις «ένα υπάλληλο» αντικαθίστανται από τη λέξη «υπαλλήλους».

Μετά το τρίτο εδάφιο προστίθεται τέταρτο εδάφιο ως εξής: «Της τετραμελούς επιτροπής προΐσταται ο Προϊστάμενος της οικείας νομαρχιακής υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

Προστίθεται παρ. 4 ως ακολούθως: «4. Η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. χορηγείται κατόπιν παρακολούθησης Σεμιναρίου Αγωγής και Συμπεριφοράς. Τα Σεμινάρια Αγωγής και Συμπεριφοράς διενεργούνται με μέριμνα των σωματείων ιδιοκτητών και οδηγών Ε.Δ.Χ και των ομοσπονδιών αυτών και εποπτεύονται από το Σώμα Επιθεωρητών και Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και από το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης. Η επιτυχής παρακολούθηση του Σεμιναρίου Αγωγής και Συμπεριφοράς, η οποία προηγείται των γραπτών εξετάσεων της προηγούμενης παραγράφου, αποδεικνύεται από σχετική βεβαίωση, η οποία προσκομίζεται για τη χορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ, μαζί με τα λοιπά δικαιολογητικά της παραγράφου 1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η ύλη του Σεμιναρίου Αγωγής και Συμπεριφοράς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

Προστίθεται παράγραφος 5 ως ακολούθως:

«5. Σε περίπτωση, που διαπιστωθεί από τα όργανα του άρθρου 21 ότι οδηγός ΕΔΧ αυτοκινήτου δεν διαθέτει ειδική άδεια οδήγησης ΕΔΧ, τότε στον οδηγό επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο 1.000 ευρώ και στον ιδιοκτήτη του οχήματος διοικητικό πρόστιμο 2.000 ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής, στον οδηγό επιβάλλεται πρόστιμο 2.000 ευρώ και η άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αφαιρείται για χρονικό διάστημα τριών μηνών και σε περίπτωση νέας υποτροπής η άδεια κυκλοφορίας ΕΔΧ ανακαλείται οριστικά.»

Άρθρο 13

Στην παρ. 1 στο τέλος προστίθενται οι λέξεις «και οι κάθε είδους επερχόμενες μεταβολές.».

Στην παρ. 2 διαγράφονται οι λέξεις «τα όργανα καταχώρησης των παραβάσεων» και τίθενται οι λέξεις «τα αρμόδια για την καταχώρηση των παραβάσεων διοικητικά όργανα.»

Άρθρο 15

Στην παρ. 2 ο αριθμός 500 γίνεται 300.

Άρθρο 16

Μετά τις λέξεις «εξυπηρέτηση του επιβατηγού κοινού,» τίθενται οι λέξεις «οι κανόνες ευπρεπούς εμφάνισης και»

Στο τέλος τίθεται η φράση «για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται από τον παρόντα ή άλλο νόμο.»

Άρθρο 18

Στη περίπτωση α, διαγράφονται οι λέξεις «παραβαίνει τις διατάξεις» και τίθενται οι λέξεις «έχει τιμωρηθεί από το Πειθαρχικό Συμβούλιο για παράβαση των διατάξεων»

Άρθρο 19

Οι λέξεις «ενός (1) μηνός» αντικαθίστανται από τις λέξεις «δύο (2) μηνών.»

Άρθρο 20

Στην παρ. 1 μετά τις λέξεις «ΕΔΧ αυτοκινήτων» προστίθενται οι λέξεις «του άρθρου 12 παρ. 5»

Στην παρ. 4 μετά τη λέξη «καθορίζονται» διαγράφονται οι λέξεις «η συγκρότηση και η λειτουργία, και τίθενται οι λέξεις «η σύνθεση, ο κανονισμός λειτουργίας,»

Άρθρο 21

Στην παρ. 1 μετά τις λέξεις «Ελληνική Αστυνομία» προστίθενται οι λέξεις «, το Λιμενικό Σώμα για τους χώρους ευθύνης του»

Στην παρ. 1 οι λέξεις «από δέκα (10) μέχρι δέκα πέντε (15) ημέρες» διαγράφονται και τίθενται οι λέξεις «δέκα (10) ημερών».

Άρθρο 22

Στην παρ.1 γ οι λέξεις «το κόμιστρο» αντικαθίσταται από τη λέξη «αποζημίωση»

Στην παρ. 1ε αντί της λέξης «όπως» τίθεται «για»

Στην παρ. 3 αντί «το ναύλο» τίθεται «ο ναύλος», διαγράφεται η λέξη «όπως» και αντί «καταβάλλονται απο» τίθεται «βαρύνουν»

Άρθρο 23

Στην παρ. 1 στο τέλος τίθεται η φράση «μετά από γνώμη των νομαρχιακών συμβουλίων κάθε περιοχής.»

Στην παρ. 2 στο δεύτερο εδάφιο μετά τις λέξεις «χρηματικού ποσού» προστίθενται οι λέξεις «από χίλια μέχρι δύο χιλιάδες ευρώ,»

Στην παρ. 4 η λέξη «καθορίζεται» γίνεται «καθορίζονται» και μετά τη λέξη «προϋποθέσεις» προστίθενται οι λέξεις «, ο τόπος προέλευσης των ΕΔΧ οχημάτων που μετασταθμεύουν, αφού ληφθεί πρόνοια ώστε να μην επηρεάζεται η εξυπηρέτηση του επιβατηγού κοινού στις περιοχές αυτές»

Άρθρο 24

Στην παρ. 2 α, στο τέλος προστίθεται η εξής πρόταση: «Οι ειδικές άδειες οδήγησης ΕΔΧ, που κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου έχουν λήξει, ή θα λήξουν ανανεώνονται μόνο κατόπιν προσκόμισης της βεβαίωσης παρακολούθησης του Σεμιναρίου Αγωγής και Συμπεριφοράς της παρ. 4 του άρθρου 12.»

Προστίθεται παρ. 5 ως ακολούθως: «Η διάταξη της παρ. 3 του άρθρου 24 του ν. 588/1977 (Α 148), ισχύει από την δημοσίευση του νόμου αυτού και για αποκλειστική προθεσμία τριών μηνών, υπό την προϋπόθεση ότι η άδεια κυκλοφορίας του ΕΔΧ

παραμένει στο όνομα του αρχικού δικαιούχου προσώπου ή έχει μεταβιβαστεί από αυτόν σε πρόσωπο α' βαθμού συγγενείας.»)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Εμείς τώρα παίρνουμε τις τροποποιήσεις αυτές, κύριε Υπουργέ.

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Τώρα μόλις τις παίρνουμε και εμείς, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Αυτό δεν το ξέρω. Δεν μπορώ να το επαληθεύσω αυτό. Εγώ ρωτώ το Σώμα αν έχουν διανεμηθεί και επαληθεύεται ότι έχουν διανεμηθεί. Δεν ξέρω αν τις έστειλε ο κύριος Υπουργός στα κόμματα.

Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας ανακοινώσω ότι για τη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού ορίζεται Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από τη Νέα Δημοκρατία ο Βουλευτής Α' Αθηνών κ. Νικήτας Κακλαμάνης.

Από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ορίζεται ο κ. Νικόλαος Γκατζής.

Από το Συνασπισμό της Αριστεράς και της Προόδου ορίζεται η κ. Ιωάννα Στεργίου.

Ο κ. Σκουλάκης έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα με το νέο Κανονισμό της Βουλής, σε μια συνεδρίαση μόνο ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο που έχει να κάνει με τη ρύθμιση θεμάτων επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων και άλλες διατάξεις.

Το νομοσχέδιο αφορά έναν κλάδο εργαζομένων και μια κατηγορία υπηρεσιών με την οποία όλοι σχεδόν οι Έλληνες έρχονται σε επαφή σε μόνιμη βάση και αυτό αποτελεί ένα βασικό λόγο για καθημερινά σχόλια και κριτική σε σχέση με άλλα επαγγέλματα που η επαφή του πολίτη είναι πιο σπάνια.

Παραδεχόμαστε όλοι ότι η λειτουργία των ταξί στη χώρα μας έχει προκαλέσει την έντονη κριτική, πολλές φορές δικαίως, αλλά επίσης πολλές φορές αδικώς και επιφανειακά, χωρίς να ξεετάζονται πάντα οι ιδιαιτερότητες και οι συνθήκες άσκησης αυτού του επαγγέλματος που είναι όντως δύσκολο, είναι όντως ψυχοφθόρος.

Είναι προφανές ότι δεν υπάρχουν επαγγέλματα που συγκεντρώνουν κακούς επαγγελματίες. Υπάρχουν όμως επαγγέλματα - και ένα από αυτά είναι αυτό - που δεν λειτουργούν με όρους και προϋποθέσεις που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις και στις προδιαγραφές της εποχής μας.

Κύριοι συνάδελφοι, ο ταξιτζής που αρχικά εμφανίστηκε ως αγωγιάτης, σήμερα ως επαγγελματίας βρίσκεται στο μεταίχμιο των μέσων μαζικής μεταφοράς υποκαθιστώντας σε πολλές περιπτώσεις την έλλειψη αυτών των μέσων. Σήμερα εμείς, το Κοινοβούλιο, αν θέλετε καθυστερημένα προσπαθούμε θεσμικά να αποφασίσουμε για να αποκατασταθεί στον πραγματικό του ρόλο, δηλαδή στο ρόλο του επαγγελματία, που όπως όλοι οι υπόλοιποι παρέχει συγκεκριμένη υπηρεσία με σαφή και αξιοπρεπή τρόπο και για τον ίδιο και για τη χρήστη-πελάτη, αφαιρώντας κάθε δυνατότητα από την οποία μειοψηφία κακών επαγγελματιών να αμαυρώνουν το επάγγελμα συλλήβδην και από κάθε δύστροπο και κακοπροαίρετο πολίτη να τον στιγματίζει ως εργαζόμενο και ως προσωπικότητα.

Με το παρόν σχέδιο νόμου, το Υπουργείο φιλοδοξεί και ελπίζω να καταφέρει να βάλει τέλος στον απαξιωτικό χαρακτηρισμό του λεγόμενου κοινώς «ταρίφα» και να δικαιωθεί κοινωνικά και οικονομικά ένας σκληρά εργαζόμενος συμπολίτης μας.

Χρέος της πολιτείας είναι να διαφυλάξει και να προστατεύσει με συγκεκριμένα μέτρα και τη λειτουργία των ταξί και τα δικαιώματα των χρηστών-πελατών, έτσι ώστε να αναβαθμισθεί το επάγγελμα στα επίπεδα που βρίσκεται στις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πρέπει να πω ότι ασχολούμενος τώρα και ένα εικοσαήμερο με το νομοσχέδιο, διεπίστωσα ότι είναι ένα νομοσχέδιο που πραγματικά καταξιώθηκε ο διάλογος. Πρέπει να προηγήθηκε ένας διάλογος μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων, με την ομοσπονδία, με τα επί μέρους σωματεία και των υπηρεσιών του Υπουργείου, των συμβούλων του και του ίδιου του Υπουργού πάνω από ένα χρόνο. Θα σας διαβάσω μόνο το κείμενο που εξέδωσε η ομοσπονδία, μόνο δυο κουβέντες για να καταλάβετε ότι πράγματι έτσι έχουν τα πράγματα. Λέγει η ομοσπονδία ότι

«Η διοίκηση της ΠΟΑΤΑ αφού εξέτασε το νομοσχέδιο, έκρινε ότι αυτό βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση και είναι προσαρμοσμένο στις σημερινές συνθήκες και απαιτήσεις των πολιτών και τις ανάγκες των επαγγελματιών ιδιοκτητών επιβατηγών Δ.Χ. αυτοκινήτων. Στόχοι του είναι η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τον πολίτη, η εξυγίανση του κλάδου, η καλύτερη δυνατή εκμετάλλευση των επιβατηγών Δ.Χ. αυτοκινήτων, η ανάπτυξη του μεταφορικού τους έργου, η αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων και ο εκσυγχρονισμός των συστημάτων οργάνωσης με τη διαχείριση του στόλου». Δεν θα συνεχίσω κουράζοντας το Σώμα, διαβάζοντας την ανακοίνωση της ομοσπονδίας. Όμως είναι ενδεικτικό ότι εδώ προϋπήρξε διάλογος. Ήταν ανοικτά τα αυτιά των συνεργατών και του ίδιου του Υπουργού. Καταλήξαμε σε ένα κείμενο στην επιτροπή, έγινε ένας εξαντλητικός διάλογος εκεί και με ικανοποίηση από εβδομάδος αλλά και σήμερα επίσημα ο κύριος Υπουργός έφερε τις βελτιώσεις. Άκουσε τις παρατηρήσεις όλων των εισηγητών και των συναδέλφων, αλλά και των διαφόρων φορέων και έφερε βελτιωμένο το νομοσχέδιο. Οφείλω να συγχαρώ και εγώ τον κύριο Υπουργό γιατί κατάλαβα ότι ακούει. Δεν τα ξέρει όλα. Αυτό άλλωστε είναι το πρόβλημα της εποχής μας. Μάλιστα, τα περισσότερα άρθρα στην επιτροπή, τα ψήφισαν όλα τα κόμματα. Γι' αυτό παρακαλώ και εισηγούμαι να ψηφίσουμε και σήμερα όλα τα κόμματα όσο γίνεται περισσότερες διατάξεις, για να στείλουμε ένα μήνυμα προς την ελληνική κοινωνία ότι η Βουλή παρεμβαίνει σ' αυτό το μεγάλο θέμα μ' αυτόν το συναινετικό τρόπο.

Κύριε Υπουργέ, διάβασα από προχθές τις βελτιώσεις σας. Ήθελα να επιστήσω την προσοχή σας σε ένα θέμα. Εκεί με τις λιμουζίνες. Είδα τους φορείς και μου εξέφρασαν κάποιες παρατηρήσεις.

Για λόγους ίσης μεταχείρισης, αν θέλετε ξαναδείτε το ποσοστό των λιμουζινών. Δεν έχω να πω τίποτε άλλο σε αυτό.

Στο άρθρο 6 έχετε δεχθεί αυτό που ζήτησαν πολλοί φορείς και εμείς, ότι μπορούν να δημιουργούν συνεταιρισμό ή εταιρεία είκοσι αυτοκίνητα όμορων δήμων. Βάζετε όμως στο τέλος, υπό τον όρο ότι οι όμορες διοικητικές μονάδες δεν υπερβαίνουν τις τέσσερις. Νομίζω ότι αυτό θα δημιουργήσει κάποια προβλήματα. Και αν είναι πέντε, κύριε Υπουργέ, οι συνεχόμενοι όμοροι δήμοι, να μη μπορούν να κάνουν συνεταιρισμό; Δείτε το αυτό, να αφαιρεθεί το «υπό τον όρο» μέχρι τέλους. Δεν νομίζω ότι εξυπηρετεί κανένα σκοπό.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Χωρίς όριο;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Εφόσον δίνουμε τη δυνατότητα σε όμορους δήμους να δημιουργούν συνεταιρισμούς, η έδρα παραμένει ως έχει, το μεταφορικό έργο ως έχει, γιατί να μην τους δώσουμε και αυτούς να γευτούν τα προνόμια της δημιουργίας, τα οφέλη της δημιουργίας του συνεταιρισμού ή της εταιρείας.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Χρειάζεται όριο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Μισό λεπτό, κύριε συνάδελφε, γιατί δεν έχω χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Τι θα γίνει, κύριε Κεδικόγλου, θα αρχίσετε τις παρεμβολές; Αφήστε τον εισηγητή να μιλήσει. Θα μιλήσετε και σεις. Εδώ βλέπω είναι εγγεγραμμένοι ήδη είκοσι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, στο άρθρο 8 παράγραφος 6α, δεχθήκατε και αυξήσατε τα έτη από οκτώ σε εννέα και εννέα σε έντεκα.

Θα ήθελα να σας παρακαλέσω να ξαναδείτε το θέμα για την απόσυρση από την κυκλοφορία. Μιλάμε για Αθήνα-Πειραιά-Θεσσαλονίκη. Το εννέα κύριε Υπουργέ, αν μπορείτε να το κάνετε δέκα. Υπάρχουν ουσιαστικοί λόγοι. Όταν αποσύρεται ένα αυτοκίνητο ηλικίας εννέα ετών, για να μετατραπεί σε ΙΧ είναι υποχρεωμένος ο ιδιοκτήτης να πληρώσει πάρα πολλά χρήματα και δεν το κάνει αυτό παρά προτιμά να αγοράσει ένα καινούριο. Ενώ με τη συμπλήρωση δέκα ετών μπορεί, πληρώνοντας μόνο τα τέλη κυκλοφορίας να το μετατρέψει σε ΙΧ αυτοκίνητο. Δείτε λοιπόν σας παρακαλώ πολύ, το εννέα να γίνει δέκα, αν έχουν κυβισμό μέχρι 1950 κ.ε και με τη συμπλήρωση δώδεκα ετών αν έχουν κυβισμό μέχρι 2100 κ.ε. και με τη συμπλήρωση -τρώγο-

ντας ανοίγει η όρεξη, όπως βλέπετε- δεκατεσσάρων ετών, αν έχουν κυβισμό άνω των 2100 κ.ε..

Όσο για την κατηγορία Πάτρα-Λάρισα-Ηράκλειο που αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση δεκατριών ετών, αν έχουν μηχανή μέχρι 2100 κ.ε. και με τη συμπλήρωση δεκαπέντε ετών αν έχουν κυβισμό άνω των 2100 κ.ε. Αυτά είναι αιτήματα των φορέων. Πολλά από αυτά νομίζω ότι πρέπει να τα ξαναδείτε. Ειδικά το εννέα πρέπει να γίνει δέκα οπωσδήποτε, κύριε Υπουργέ, διότι συμφέρει για πάρα πολλούς λόγους.

Τώρα εκεί με τους λαθρομετανάστες στο άρθρο 17, μήπως πρέπει να ξαναδείτε, κύριε Υπουργέ, σε συνεργασία με το Υπουργείο Δικαιοσύνης που προβλέπεται η ανάκληση αδειας για παράνομη μεταφορά λαθρομεταναστών, αφού προβλέπονται οι ποινές από άλλες διατάξεις, ξαναδείτε το μήπως μπορούμε να το διορθώσουμε εδώ.

Στο άρθρο 18 παράγραφος β' είναι η αφαίρεση της άδειας. Εγώ προτείνω, κύριε Υπουργέ, εδώ και συμφωνώ με τις παρατηρήσεις των φορέων, αν παρέλθουν έξι μήνες, να ξαναρχίσει ο οδηγός ή ο ιδιοκτήτης που του αφαιρέθηκε η άδεια, όλη τη διαδικασία, να υποβάλλει τα δικαιολογητικά του να του δώσουμε μία δεύτερη ευκαιρία για εργασία. Δεν είναι δυνατόν να τον αποκλείουμε εσείς από την αγορά εργασίας. Δείτε το αυτό εάν μετά από έξι μήνες επανυποβάλλει τα δικαιολογητικά του και ξαναπάρει την άδεια του ελπίζοντας ότι έχει συνετιστεί και δεν θα επαναλάβει τα ίδια παραπτώματα.

Υπήρξε από πλευράς φορέων ένα αίτημα, κύριε Υπουργέ, μετά τη συζήτηση στην επιτροπή, αν είναι δυνατόν να δεχθείτε τη δυνατότητα χορήγησης ειδικής άδειας και σε συνταξιούχους μέχρι εξήντα πέντε ετών εφόσον το εισόδημά τους δεν υπερβαίνει τα 15.000 ευρώ, να κατέχουν την ειδική άδεια οδηγού. Ακόμη, η παρατήρηση ότι η υποχρεωτικότητα του εκκαθαριστικού σημειώματος για την έκδοση της άδειας είναι εκ περισπού δεδομένου ότι υποβάλλουν υπεύθυνη δήλωση πως δεν ασκούν άλλο επάγγελμα. Δείτε αυτές τις παρατηρήσεις.

Επίσης, το άρθρο 21 να το ξαναδούμε λίγο. Δεν ξέρω τι μας φέρατε. Το «δεκαπέντε (15)» το κάνατε «δέκα (10)»; «Στην παράγραφο 1 οι λέξεις «από δέκα (10) μέχρι δεκαπέντε (15) ημέρες» διαγράφονται και τίθενται οι λέξεις «δέκα (10) ημερών.»» Αν μπορείτε, κύριε Υπουργέ, το «δέκα (10)» ας παραμείνει όταν είναι ιδιοκτήτης. Το άλλο να γίνει «πέντε (5)».

Αυτές τις παρατηρήσεις ήθελα να κάνω, κύριε Υπουργέ.

Θα ήθελα να έρθω τώρα σε ένα μείζον θέμα που μας ταλανίζει όλους, εμάς τους Κρήτες, ένα θέμα που η άλλη Ελλάδα δεν το καταλαβαίνει, ένα θέμα που έχει διχάσει για άλλη μία φορά την Κρήτη, ένα θέμα που εν πάση περιπτώσει δεν θέλουμε ούτε να το σκεφτόμαστε, ούτε να το συζητάμε. Και σήμερα καλείται η Βουλή των Ελλήνων να δώσει ένα χέρι βοήθειας προς τα δύο ΚΤΕΛ, το ΚΤΕΛ ανατολικής και δυτικής Κρήτης, που αντιπαλεύονται, που αντιπαρατίθενται, που υπάρχουν μπλόκα, που καίνε αυτοκίνητα, που εν πάση περιπτώσει βρισκόμαστε σε αδιέξοδο για άλλη μία φορά, αγαπητοί συνάδελφοι. Είναι πλήρες αδιέξοδο αυτό το οποίο συμβαίνει -με λύπη μου το λέω- αυτήν τη στιγμή στην Κρήτη. Οι φορείς των δύο νομών δυτικά μαζεύονται και βγάζουν πύρινες ανακοινώσεις, οι φορείς των δύο νομών ανατολικά μαζεύονται και κάνουν τις ανακοινώσεις τους και η ζωή συνεχίζεται.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σε όλη την άλλη Ελλάδα ισχύει ο νόμος. Πείτε το αυτό. (Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Η άλλη Ελλάδα δεν το καταλαβαίνει και πρέπει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Δεν γίνεται έτσι συζήτηση. Διακόπτει ο ένας, διακόπτει ο άλλος. Σας παρακαλώ. Κύριε Σκουλάκη, μην επιτρέπετε διακοπές σας παρακαλώ. Δεν θα προχωρήσουμε έτσι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, στην άλλη Ελλάδα ο νόμος που ψηφίστηκε το 2001, ο 2963, εφαρμόζεται με συναινετικές διαδικασίες. Δημιουργούνται νέες γραμμές, συνεκμεταλλεύσεις, συνενώσεις -έχω εδώ στοιχεία, Καλαμάτα, Καστοριά, Γιάννενα, Αγρίνιο, Πρέβεζα- χωρίς κανένα πρόβλημα. Εδώ υπήρξε μία αίτηση συνεκμετάλλευσης από πλευράς

ΚΤΕΛ ανατολικής Κρήτης. Βγήκε απόφαση του περιφερειάρχη. Αντέδρασαν οι της δυτικής Κρήτης και έχουμε τα γνωστά, καταλήψεις, μπλόκα και ιστορίες.

Κύριε Υπουργέ, είπα ότι η Βουλή καλείται να δώσει χέρι βοήθειας. Εσείς μας λέτε -και εγώ θέλω να το ξεκαθαρίσετε για μία ακόμη φορά εδώ μέσα- ότι συνένωση των δύο ΚΤΕΛ και δημιουργία ενιαίου ΚΤΕΛ διά νόμου δεν μπορείτε να επιβάλετε γιατί είναι αντισυνταγματική διάταξη.

Και εγώ, κύριε Πρόεδρε, θέλω να ακούσω...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ποιος το λέει αυτό;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Έτσι λέει ο Υπουργός. Και επιτέλους εδώ μέσα στη Βουλή να ξεκαθαρίσει. Δεν νομίζω ότι θα υπήρχε καλύτερο μήνυμα προς την Κρήτη να έβγαине σήμερα η απόφαση ότι μπορούμε με διάταξη να επιβάλουμε τη συνένωση και τη δημιουργία ενός ενιαίου ΚΤΕΛ όλοι μαζί, κοινά πρακτορεία, κοινά ταμεία, κοινά εισιτήρια, να ανέβει το μέρισμα όλων. Δεκατρία εκατομμύρια είναι του κάθε ενός το μέρισμα και από εδώ και από εκεί. Μακάρι να μπορούσαμε.

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

Είναι εδώ ευκαιρία να το ξεκαθαρίσουμε. Έτσι μας είπατε στην επιτροπή. Θα ξεκαθαριστεί πλήρως. Εγώ δεν είμαι νομικός, ούτε ειδικός συνταγματολόγος, αλλά εν πάση περιπτώσει είναι ευκαιρία να ξεκαθαριστεί.

Κι ερχόμαστε στην τροπολογία, την οποία έχετε καταθέσει. Ξέρω πόση αγωνία έχετε για να λυθεί το πρόβλημα, ξέρω ότι τη φέρνετε ως χέρι βοήθειας, πίεσης αν θέλετε. Καλά κάνατε και το σκεφθήκατε και λέτε «ή συνεκμεταλλευθείτε το μεγαλύτερο κομμάτι του βόρειου οδικού άξονα ή συνενωθείτε σε έξι μήνες, τον Ιούνιο ή απελευθερώστε τις γραμμές».

Έχω την αίσθηση, κύριε Υπουργέ, ότι έτσι που είναι διαμορφωμένη η κατάσταση δεν λύνει το πρόβλημα διότι έστω ότι ψηφίζεται αύριο η τροπολογία. Τι θα γίνει; Δεν δίνει λύση ούτε άμεση ούτε μεσοπρόθεσμη ούτε μακροπρόθεσμη η τροπολογία. Μπορούμε να βάλουμε στην τροπολογία, όπως την έχετε καταθέσει, «όλες οι διανομαρχιακές και νομαρχιακές υπεραστικές γραμμές της Κρήτης τίθενται προς συνεκμετάλλευση»; Αν μπορούμε, είναι το μεγαλύτερο δώρο που μπορούμε να κάνουμε στην Κρήτη. Δεν μπορούμε; Τότε να ξαναδούμε μήπως μπορούμε να επεκτείνουμε το έργο, να το πάμε στο 90% για συνεκμετάλλευση μέσα στις προθεσμίες αυτές; Ή συνένωση βέβαια. Ή το ένα ή το άλλο.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Φοβού τους Δανασούς και δώρα φέροντες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριε Σκουλάκη, παρακαλώ συντομεύετε. Ο χρόνος σας σε μισό λεπτό τελειώνει.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Εγώ, κύριε Ιωαννίδη, είμαι απ' αυτούς που δεν πήγα σε καμία συνέλευση των φορέων, δεν έκανα ούτε μία δήλωση υπέρ του ενός ή του άλλου και αγωνίζομαι για το καλό όλων. Δεν θέλω από δω μέσα να σταλεί μήνυμα -έτσι τουλάχιστον το βλέπω εγώ- ότι θα υπάρξουν νικητές και ηττημένοι. Να είναι κερδισμένη η Κρήτη, όλοι οι λεωφορειούχοι, να είναι κερδισμένο το επιβατικό κοινό της Κρήτης. Αυτή πρέπει να είναι η επιδίωξη όλων μας, υπάρχει τιμιότερη πρόταση, πιο καθαρή πρόταση απ' αυτήν;

Συνεκμεταλλευθείτε όλες τις γραμμές σταδιακά να πάμε σε τρεις φάσεις. Αυτό που λέει ο Υπουργός τώρα και σε έξι μήνες όλες οι υπόλοιπες γραμμές. Αλλά να μπει στο νόμο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριε συνάδελφε, δεν έχετε άλλο χρόνο. Είναι γραμμένοι πολλοί συνάδελφοι και πρέπει να μιλήσουν όλοι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι η σοβαρότερη τοποθέτηση της κοινοβουλευτικής μου σταδιοδρομίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Σας παρακαλώ. Είναι συγκεκριμένος ο χρόνος για το νομοσχέδιο. Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Σας παρακαλώ, δώστε μου ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ευχαριστώ, κύριε Σκουλάκη. Δεν έχετε άλλο χρόνο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Μία κουβέντα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Τη φράση σας συμπληρώστε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Είναι αυτονόητο βέβαια ότι πρέπει να πάψει η ισχύουσα από 11-12-2002 απόφαση του περιφερειάρχη να είναι η δαμόκλειος σπάθη πάνω από τα κεφάλια όλων. Εμείς στέλνουμε το μήνυμα: βρείτε τα, βρείτε τα, βρείτε τα. Είναι τόσα τα οφέλη που εσείς θα χάσετε, κύριοι, των ΚΤΕΛ ανατολικού και δυτικού και βεβαίως και ο λαός και όλοι οι φορείς της Κρήτης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ευχαριστώ, κύριε Σκουλάκη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στο Περιστέλιο του Κοινοβουλίου στην Έκθεση των Έργων Τέχνης από τη Συλλογή της Βουλής των Ελλήνων, πενήντα μαθητές και οι συνοδοί-καθηγητές του 1ου Γυμνασίου Αγίου Δημητρίου Αθήνας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μαντούβαλος.

ΠΕΤΡΟΣ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αγαπητές κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχεται για ψήφιση σήμερα το νομοσχέδιο «Ρύθμιση θεμάτων επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων και άλλες διατάξεις». Το νομοσχέδιο αυτό έρχεται με την πάροδο πάρα πολλών ετών και χωρίς να έχει ασχοληθεί κανένας ουσιαστικά με ένα τόσο σοβαρό θέμα, το οποίο παρέμενε εκκρεμές και χωρίς ρυθμίσεις.

Θεωρούμε, λοιπόν, θετική τη θεσμική αλλαγή, η οποία επιχειρείται διά του παρόντος νομοσχεδίου προς ψήφιση, έστω και μετά την πάροδο τόσων ετών. Και στα θέματα που διαχειρίζεται, στους τομείς στους οποίους αναφέρεται, αλλά και σε πολλά του σημεία εμείς βλέπουμε ότι έχει θετικό προσανατολισμό. Και με καθόλου δογματικό τρόπο και επειδή διαπιστώσαμε ότι ο κύριος Υπουργός, κατά τη διάρκεια της τόσο χρήσιμης συζητήσεως με τις πολλές τοποθετήσεις συναδέλφων, αλλά και των φορέων είχε ανταπόκριση, βρήκαμε τρόπους, ώστε να προσθέσουμε τις δικές μας σκέψεις, από τις οποίες πάρα πολλές έγιναν αποδεκτές.

Έτσι, σε πολλά σημεία δε θεωρήσαμε κακό να έχουμε συστοιχία για το καλό του κλάδου και των μεταφορών του δημοσίου μετά από τόσο καιρό που κανείς δεν είχε ασχοληθεί.

Βεβαίως, ένα είναι το ζητούμενο το οποίο μπήκε στη δική μας σκέψη και στον προσανατολισμό της συζήτησης αυτής: Το επιβατικό κοινό και η ταλαιπωρημένη τάξη των οδηγών και ιδιοκτητών ταξί να αντιμετωπιστεί πλέον με έναν τρόπο συνολικό. Μάλιστα, όπως είπα προηγουμένως, εμείς δε διστάσαμε, αφού οι προτάσεις σας έγιναν δεκτές σχεδόν στο σύνολο τους, να έχουμε και συστοιχία σε αυτά τα θέματα.

Νομίζω, λοιπόν, πως το παρόν νομοσχέδιο διαχειρίστηκε και διαχειρίζεται άτολμα κάποια θέματα. Βλέπω, όμως, ότι και το ήδη υπάρχον καθεστώς και το νομικό του πλαίσιο δεν το διαχειρίζεται -και αυτή είναι μια μεγάλη μας διαφορά- σε βάθος χρόνου. Αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό σημείο.

Αφήνει, λοιπόν, κενά σε σοβαρά θέματα που απασχολούν όλο τον κλάδο και, φυσικά και το επιβατικό κοινό, όπως τα κίνητρα που είναι ένα σοβαρότατο θέμα. Τις λεωφορειολωρίδες τις οποίες δεν τις διαχειρίζονται καθόλου, τα σημεία στάθμευσης, καθώς και ένα κορυφαίο θέμα που είναι το θέμα της ρύπανσης σε συνδυασμό με το μεγάλο όγκο των οχημάτων που μπαίνουν στον κυκλοφοριακό ιστό της Αττικής, σε σχέση με τα χιλιόμετρα που κάνουν τα οχήματα αυτά.

Πολύ σημαντικός είναι ο όγκος των μεταφερομένων ατόμων από τα ταξί, τα οποία πλέον καθίστανται ένα δημοφιλές μέσο μεταφοράς, που με τις υπηρεσίες τους συμμετέχουν καθημερινά στην παραγωγική διαδικασία και συμβάλλουν στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη της πατρίδας μας.

Για τις μέχρι σήμερα δυσλειτουργίες και τα σοβαρά διαπιστωμένα προβλήματα, νομίζω -το αντιλαμβανόμαστε όλοι εξάλλου- πως, κυρίως, ευθύνεται η Κυβέρνηση, που δε διαχειρίστη-

κε και δεν αντιμετώπισε σοβαρά το θέμα τόσα χρόνια και δεν παρενέβη διορθωτικά, ώστε να δώσει λύσεις.

Το νομοσχέδιο προβλέπει και προτείνει λύσεις μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Αυτή είναι η αιτιολογία γι' αυτό που προανέφερα, δηλαδή, ότι δεν αντιμετωπίζει το θέμα σε βάθος χρόνου. Κάνει συνεχείς αναφορές με καταληκτική ημερομηνία την 30η Απριλίου 2004. Από εκεί και πέρα δεν αντιμετωπίζει προβλήματα που θα προκύψουν στη συνέχεια και θα απασχολήσουν καθημερινά το μέσο μεταφερόμενο πολίτη.

Πρέπει, λοιπόν, να δοθούν άμεσα λύσεις στα νομικά ζητήματα που έχουμε εντοπίσει. Συγχρόνως, αναφέρει στα νομικά ζητήματα αυτής της ρύθμισης και το Τμήμα Νομοτεχνικής Επεξεργασίας της Βουλής. Τα σοβαρά προβλήματα της ρύπανσης, της παλαιότητας των οχημάτων, των ποινών, των εταιρειών και των κινήτρων που θα πρέπει να καλύπτουν όλους τους ενδιαφερόμενους από τα αποθεματικά του ειδικού λογαριασμού, νομίζω ότι αντιμετωπίζονται με προχειρότητα.

Έτσι, λοιπόν, εκφράζουμε τις έντονες επιφυλάξεις μας, ώστε να διαμορφωθεί ένα σύνολο προτάσεων και τροπολογιών στο νομοσχέδιο αυτό, που πάνω από όλα, προσανατολισμό έχει την εξυπηρέτηση του επιβατηγού κοινού.

Βεβαίως, έγιναν δεκτές από τον κύριο Υπουργό τροπολογίες εννέα περίπου σελίδων. Αυτό τι δείχνει; Ότι το νομοσχέδιο το οποίο ήρθε για ψήφιση, ήταν σε πολλά του σημεία ατελές. Βεβαίως, έγινε προσπάθεια διόρθωσης.

Είπε ο κ. Σκουλάκης προηγουμένως ότι υπήρξε σύμφωνη γνώμη των σωματείων των ταξί. Θέλω να μου επιτρέψετε να σας αναφέρω πως όσοι ακούσαμε στην επιτροπή, αλλά και με όσους διεξοδικά συζητήσαμε, είχαν τοποθετήσεις για τροπολογίες. Για παράδειγμα, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ταξί και Αγοραίων είχε τριάντα μία τοποθετήσεις για τροπολογίες. Ο ΣΑΤΑ άλλες τόσες και, συγχρόνως, και ειδοποιήσεις. Ο Σύνδεσμος Αυτοκινήτων Τουρισμών το ίδιο.

Άρα, λοιπόν, δεν ήρθαμε να συζητήσουμε σε ένα πεδίο ήρεμο και αποδεκτό από όλες τις πλευρές, αλλά ήρθαμε να συζητήσουμε μετά από μία κινητοποίηση, μετά από σοβαρότατες προτάσεις και ενστάσεις που είχαν οι αρμόδιοι και οι εμπλεκόμενοι στο χώρο αυτό.

Βέβαια, με την προσεκτική, αλλά και αναλυτική δική μας τοποθέτηση, αφού ακούσαμε τις προτάσεις των ενδιαφερομένων και αφού τις αναλύσαμε πλέον έγινε δεκτό αυτό το νομοσχέδιο με τις εννέα σελίδες τροποποιήσεις.

Το σχέδιο νόμου, λοιπόν, που έρχεται προς ψήφιση νομίζω, πως στηρίζεται στη βελτίωση των δημοσίων συγκοινωνιών και ιδιαίτερα αυτών που συζητάμε των ταξί, με ένα σημαντικό μειονέκτημα: Στηρίζεται στην αυστηρότατη ποινολόγηση των εργαζομένων, με την οποία εμείς διαφωνούμε. Βεβαίως, και πρέπει να υπάρχουν πειθαρχικές ποινές, βεβαίως, και πρέπει να υπάρχει έλεγχος, βεβαίως, και πρέπει σε βάθος χρόνου -όχι εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων- να γίνει μία προσεκτική πλέον τακτοποίηση της εργασίας τους και των υπηρεσιών που προσφέρουν, όμως δεν μπορεί ένα νομοσχέδιο, χωρίς να βλέπει σε βάθος χρόνου μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, να βασίζεται μόνο στην πειθαρχική αντιμετώπιση και στην ποινολόγηση καθημερινά και κοπιαστικά εργαζομένων οικογενειαρχών.

Ένα σοβαρότατο θέμα, κύριε Υπουργέ, το οποίο συζητήσαμε και νομίζω ότι δε διαχειρίζεται το παρόν νομοσχέδιο, είναι η ρύπανση, η τεράστια εντός του αστικού ιστού της Αττικής, η οποία -όπως προείπα- σε συνδυασμό με τον πολύ σημαντικό όγκο των οχημάτων και των χιλιομέτρων που διανύουν νομίζω ότι θα έπρεπε να είναι ένα από τα βασικά σημεία που το νομοσχέδιο αυτό θα έπρεπε να διαχειρίζεται, καθώς επίσης και το γεγονός ότι έχει, δυστυχώς, ημερομηνία καταληκτική την 30η Απριλίου 2004.

Έτσι, λοιπόν, επί της αρχής με τις τροποποιήσεις αυτές που έγιναν δεκτές, με τον όγκο αυτό της διαμαρτυρίας και από τους ενδιαφερομένους, αλλά και από τις τοποθετήσεις τις δικές μας, θα καταψηφίσουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο και θα παρακολουθήσουμε στη συνέχεια, σε κάθε άρθρο την τοποθέτηση, αλλά και την τροποποίηση τη δική σας. Θα ήθελα, λοιπόν, κωδικοποιημένα να μου επιτρέψετε να αναφερθώ σε δύο-τρία

σημεία που έχουμε διαφορές και στη συνέχεια, θα μιλήσουμε για τα άρθρα.

Στο άρθρο 6 που κάνει αναφορά στη σύσταση των ανωνύμων εταιρειών και των συνεταιρισμών, επειδή στη δοκιμαστική αυτή διαδρομή και στο ξεκίνημά του ξεκινάει τη σύσταση των εταιρειών με έναν πολύ μεγάλο όγκο οχημάτων, δηλαδή, εκατόν πενήντα αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως, θεωρούμε ότι ένας μικρότερος όγκος της τάξεως των εκατό οχημάτων θα είναι πιο ελεγχόμενος, θα δοκιμασθεί στη διάρκεια του χρόνου και θα υπάρχει η δυνατότητα πλέον να φτάσουμε και σε περισσότερα οχήματα. Άρα πρέπει να υπάρξει δραστική μείωση των οχημάτων από εκατόν πενήντα σε εκατό, ώστε να συστήνονται εταιρείες.

Στο άρθρο 8 που γίνεται η αναφορά σε θέσεις νέων οχημάτων, των πολυμορφικών, οι θέσεις των επτά ατόμων, όπως προβλέπεται, να αυξηθούν σε εννέα.

Στο ζ' του άρθρου 8, ειδικά στις περιοχές χιλίων μέτρων, επιτρέπονται οχήματα παντός εδάφους. Ποια είναι τα οχήματα παντός εδάφους; Παρακαλούμε, λοιπόν, να διευκρινιστεί ποια είναι οχήματα παντός εδάφους. Είναι τα τζιπ; Είναι τα τέσσερα επί τέσσερα; Καθώς, επίσης, παρακαλούμε να μειωθεί ο κυβισμός τους από δύο χιλιάδες σε χίλια επτακόσια πενήντα. Είναι ισχυρότατα οχήματα και δε χρειάζεται τόσο μεγάλος όγκος στον κυβισμό τους.

Παραμένω στο άρθρο 8, στο 5α, σε ένα θέμα καθαρά οικονομικό και διαχειριστικό. Είναι αδιευκρίνιστο πως θα διανεμηθούν τα 60 εκατομμύρια ευρώ. Η δική μας θέση είναι να προσδιοριστούν και να διανεμηθούν διά του νόμου και όχι με υπουργική απόφαση, καθώς επίσης τα κίνητρα για την αντικατάσταση να μην συνδέονται απόλυτα με τη διοργάνωση. Η καταληκτήρια ημερομηνία η οποία δίδεται και εδώ δε βλέπει σε βάθος χρόνου.

Γι' αυτό ακριβώς, να μην τίθεται η καταληκτήρια ημερομηνία της 30ής Απριλίου του 2004.

Επίσης, σε ό,τι αφορά τον αριθμό των αυτοκινήτων του συνεταιρισμού που αναφέρονται σε τριακόσια –για τα ραδιοταξί μιλάω– θεωρείται υπερβολικός. Το επιθυμούν και οι ίδιοι αυτό. Να μειωθούν στα διακόσια.

Το άρθρο 8 παρ. 6 α' αφορά ένα θέμα τα οποίο συζητήσαμε πάρα πολύ στην επιτροπή. Θεωρούμε, λοιπόν, ότι είναι πολύ λίγα τα εννέα έτη την αντικατάσταση ενός οχήματος και μάλιστα καινούριου. Για παράδειγμα, ένα αυτοκίνητο Μερσεντές διακόσια το οποίο έχει χίλια επτακόσια πενήντα κυβικά είναι αδύνατον να μπορέσει ένας οικογενειάρχης ο οποίος είναι καθημερινά στο δρόμο, να το αποπληρώσει σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα.

Άρα, λοιπόν, προτείνουμε να μειωθεί ο κυβισμός και να αυξηθούν τα έτη και νομίζω ότι είναι σύστοιχη και η δική σας η πλευρά. Για τα μικρά, λοιπόν, αυτοκίνητα σε κυβισμό, να αυξηθεί από εννέα σε δέκα έτη και για τα μεγάλα αυτοκίνητα να αυξηθεί από έντεκα σε δεκατρία.

Στο 6 β' διαφωνούμε με τα έτη απόσυρσης σε σχέση με τον πληθυσμό. Εδώ γίνεται μία σαφή σύνδεση των ετών απόσυρσης με τον πληθυσμό. Εκτός των άλλων, να προστεθεί στο άρθρο αυτό παράγραφος, που να λέει να δοθούν κίνητρα για παράδειγμα, αποχαρκτηρισμός μετά την πενταετία χωρίς ταξινόμηση. Έχει κάποιος ένα ταξί, δεν επιθυμεί να συνεχίσει, να έχει τη δυνατότητα ο εργαζόμενος αυτός οικογενειάρχης να αποχαρκτηρίσει μετά από πέντε χρόνια, χωρίς τέλη ταξινόμησης το όχημά του αυτό. Είναι δυσβάστακτος ο οικονομικός όγκος για καθημερινά κοπιάζοντες εργαζόμενους.

Στο άρθρο 12,δ' που λέει να μην ασκείται άλλο επάγγελμα, τίθεται ένα σοβαρό θέμα επιβίωσης για τους ανθρώπους αυτούς. Υπάρχουν άρθρα τα οποία καθορίζουν τις δραστηριότητες που πρέπει να έχουν ή να μην έχουν. Το να μην ασκεί άλλο επάγγελμα θεωρώ ότι είναι απόλυτο και δημιουργεί σοβαρό πρόβλημα επιβίωσης. Επίσης ένας συνταξιούχος του δημοσίου, εάν δεν έχει συμπληρώσει το εξηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας του –και αυτή είναι πρόταση που έχει γίνει από πολλούς– να έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει αυτή την ειδική άδεια.

Σε γενικές γραμμές, για να μην σας ταλαιπωρήσω περισσό-

τερο, θα το συζητήσουμε και στην κατ' άρθρον συζήτηση, αυτές είναι οι θέσεις μας.

Αυτό που θα ήθελα, ιδιαίτερα, να τονίσω είναι το εξής: Το γεγονός ότι έχει θετικό προσανατολισμό η θεσμική αυτή αλλαγή, εμάς μας βρίσκει σύμφωνους, γι' αυτό και σε μεγάλο κομμάτι στη Διарκή Επιτροπή ήμασταν σύστοιχοι και όπως βλέπετε βοηθήσαμε. Βλέπουμε ότι είχε αποτέλεσμα αυτή η πορεία.

Επί της αρχής το καταψηφίζουμε. Θα δούμε στη συνέχεια την καλή πρόθεση του Υπουργού και όλων για τα σοβαρά θέματα της σε βάθος χρόνου πρόβλεψης, της ρύπανσης, αλλά και των ειδικών θεμάτων που δεν αντιμετωπίζονται και είναι ακόμα πολλά, εάν θα αντιμετωπιστούν με το ίδιο πνεύμα συναίνεσης και καλής διάθεσης που είχατε μέχρι σήμερα. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θέλω να διευκρινίσω, κύριοι συνάδελφοι, ότι η συζήτηση γίνεται ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών. Άρα, ο καθένας από τους συναδέλφους που τοποθετείται, τοποθετείται εφ' όλης της ύλης του νομοσχεδίου.

Ξεκαθαρίζω, λοιπόν, ότι δε θα υπάρχει συζήτηση επί της αρχής και μετά συζήτηση επί των άρθρων και των τροπολογιών. Η συζήτηση είναι ενιαία.

Επίσης, θα ήθελα να πω ότι επειδή είναι συγκεκριμένος ο χρόνος της συζήτησής, εάν κάποιος συνάδελφος δεν περιοριστούν, κάποιος συνάδελφος δε θα μιλήσουν.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Το Προεδρείο!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το Προεδρείο κτυπάει τα κουδούνια. Τι να κάνει; Να πετάει πέτρες;

Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν μπορώ να μη σχολιάσω τις τοποθετήσεις του εισηγητού της Πλειοψηφίας και του εισηγητού της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας τα βρήκε όλα μέλι-γάλα «θετικότατο, πρέπει να το ψηφίσουμε, είναι για το καλό των ταξιτζήδων», ανέφερε τι λέει η ομοσπονδία. Δε μας ανέφερε, όμως, τι λένε οι δέκα πέντε χιλιάδες της Αθήνας, για τις εικοσιπεντάρες, τις σαρανταοκτάρες κινητοποιήσεις, αλλά τι λέει η πλειοψηφία της ομοσπονδίας, δηλαδή, οι ημέτεροι του κυβερνητικού κόμματος. Αν θέλουμε να κάνουμε ενημέρωση στη Βουλή, θα πρέπει να είναι πλήρης και, όχι να λέγονται αυτά που μας συμφέρουν και να παραλείπουμε την ουσία. Ουσιαστικά για την ταμπακίερα δε μας είπε τίποτα, για το ρόλο των ανωνύμων εταιρειών, για τη μηδαιμνή χρηματοδότηση των 60 εκατομμυρίων. Αν πάνε τα 30 εκατομμύρια για την αγορά νέου στόλου και τα υπόλοιπα 30 εκατομμύρια για τον εξοπλισμό τους, καταλαβαίνετε ότι από τα 30 εκατομμύρια που θα είναι για την ανανέωση –αν υποβάλουν δήλωση τα τριάντα πέντε χιλιάδες ταξί της Αθήνας– αντιστοιχούν σε 850 ευρώ σε κάθε ταξιτζή. Καταλαβαίνετε τι πολιτική ακολουθείτε για την ανανέωση του στόλου.

Το ίδιο και η Νέα Δημοκρατία «θετικότατο το νομοσχέδιο, έπρεπε να γίνει, το στηρίζουμε, αλλά δε θα το ψηφίσουμε επί της αρχής και θα τα πούμε επί των άρθρων». Τα είπαμε στην επιτροπή, κύριοι συνάδελφοι, αλλά εδώ ποιά είναι η θέση σας; Δηλαδή, αυτές τις προτάσεις που είναι κυκλοφοριακού περιεχομένου, αν τις κάνει δεκτές ο κύριος Υπουργός, θα το ψηφίσετε; Γιατί δε λέτε την αλήθεια; Ότι είστε υπέρ, γιατί θέλετε και σε αυτό το χώρο να μπει το μεγάλο κεφάλαιο, να αλώσει τους ταξιτζήδες; Αυτή είναι η πολιτική σας και αυτούς στηρίζετε. Αλλά ας την πληρώσουν οι άλλοι, εμείς τα έχουμε καλά με τους ταξιτζήδες, δεν το ψηφίζουμε και έτσι πάμε από εκεί.

Ποια είναι η κατάσταση σήμερα; Έχουμε τριάντα πέντε χιλιάδες ταξί στην Ελλάδα, δεκατέσσερις χιλιάδες στην Αθήνα. Αυτοί που απέκτησαν ταξί είτε ήταν οδηγοί και τα έχουν με τη γνωστή διαδικασία είτε πούλησαν ό,τι είχαν, για να αγοράσουν το δικαίωμα να δουλεύουν κάπου. Έρχεται η Κυβέρνηση με το νομοσχέδιο και θέλει να αλώσει το χώρο αυτό, γιατί μόνο στην Αθήνα ο τζίρος των ταξί είναι 140-150 δισεκατομμύρια ετησίως. Το μυρίστηκαν οι μεγαλοκαρχαρίες και έπρεπε να μπουν στο χώρο του ταξί. Και η Κυβέρνηση υπάκουη στις εντολές του

μεγάλου κεφαλαίου, φέρνει αυτό το νομοσχέδιο. Δεν είναι μόνο για εκσυγχρονισμό, γιατί τα μέτρα που προβλέπει θα μπορούσε να τα πάρει και σήμερα ενισχύοντας τους συνεταιρισμούς, το μικρό ταξιτζή. Αλλά τα μέτρα αυτά είναι το ιλουστράσιόν περιτύλιγμα, για να παρουσιάσει σαν αναγκαιότητα τον εκσυγχρονισμό. Αλλά αυτός έχει ταυτιστεί με το «λιμός, σεισμός, καταποντισμός». Εδώ ο καταποντισμός θα είναι για τους ταξιτζήδες. Πάει να τους καταστρέψει. Δίνει τέτοια κίνητρα στις ανώνυμες εταιρείες. Λέει, λοιπόν, ότι καθένας, θα συμμετέχει μόνο με δύο άδειες. Θα είναι λαϊκής βάσης. Ξέρουμε, όμως τι έγινε με την ANEK της λαϊκής βάσης και ποια η κατάληξή της. Σε άλλη διάταξη, όμως, λέει ότι θα ισχύει ο ν.2190 περί ανωνύμων εταιρειών. Δηλαδή, έχει το δικαίωμα η εταιρεία να αγοράζει ταξί. Θα πηγαίνει στους ταξιτζήδες που ακόμα ίσως, δε θα έχουν ξεχρεώσει το ταξί και θα τους λέει να αγοράσει την άδεια αντί για 20.000 και 30.000 ευρώ που πουλιέται σήμερα, για 50.000 ευρώ και έτσι θα τα πάρει. Αλλά αυτές οι 50.000 ευρώ για πόσο καιρό θα φθάσουν και ποιο μονοπώλιο θα γίνεται;

Όλοι αυτοί θα κατακτήσουν είτε να δουλεύουν μεροκάματο είτε να βρίσκονται στο περιθώριο, γιατί δε θα μπορούν να ανταγωνιστούν.

Προσέξτε, κύριοι Βουλευτές! Ο ανταγωνισμός που θέλει να επιβάλει η Κυβέρνηση και τα προνόμια που δίνει στις ανώνυμες εταιρείες, μεταφράζεται σε μία σύγκρουση συμφερόντων ανάμεσα στις ανώνυμες εταιρείες και στους συνεταιρισμούς, δεδομένου ότι υπάρχει άνιση μεταχείριση μεταξύ τους.

Οι συνεταιρισμοί φορολογούνται με το 35%, βάσει αυτού του αντιλαϊκού φορολογικού συστήματος που ισχύει για όλες τις συνεταιριστικές οργανώσεις, ενώ οι ανώνυμες εταιρείες, όπως καταλαβαίνετε, δε θα πληρώνουν δεκάρα, όπως συμβαίνει και σήμερα. Καμία ανώνυμη εταιρεία δεν πληρώνει, εφόσον ακόμα και τα οικιακά σκεύη που αγοράζει, τα ενσωματώνει στο κόστος της ανώνυμης εταιρείας. Έχουμε, λοιπόν, τον ανταγωνισμό μεταξύ αυτών των δύο φορέων.

Ο δεύτερος ανταγωνισμός που υφίσταται είναι ότι και οι δύο «χτυπούν» τον ταξιτζή. Αν ο ταξιτζής ενσωματωθεί με τις ανώνυμες εταιρείες, μπορεί να σωθεί. Αν δεν ενσωματωθεί, δε θα μπορεί να σωθεί ή θα σωθεί πρόσκαιρα, γιατί στη συνέχεια, θα τον φάει ο μεγάλος καρχαρίας που θα εισέλθει με τις ανώνυμες εταιρείες.

Εμείς, λοιπόν, κύριοι Βουλευτές, λέμε ότι αυτό το νομοσχέδιο περιλαμβάνει ορισμένες εκτιμήσεις για την κατάσταση που επικρατεί σήμερα και ορισμένα μέτρα που πραγματικά είναι θετικά και τα οποία θα μπορούσαν να ισχύσουν, όσον αφορά τους συνεταιρισμούς.

Γιατί, λοιπόν, αυτό το νομοσχέδιο δεν ενισχύει τους συνεταιρισμούς οι οποίοι δημιουργήθηκαν κάτω από την αναγκαιότητα και την εκτίμηση των ίδιων των ταξιτζήδων, οι οποίοι θέλησαν να αρχίσουν να δουλεύουν με τους συνεταιρισμούς των ραδιοταξί.

Γιατί, λοιπόν, σήμερα δε θα μπορέσει αυτό το νομοσχέδιο να ενισχύσει τους συνεταιρισμούς και να παρακάμψει τις ανώνυμες εταιρείες, προκειμένου να μπορέσουν να ισχύσουν αυτά τα μέτρα;

Κύριοι Βουλευτές, πρέπει να έχουμε υπόψη μας το γεγονός ότι μέχρι σήμερα δεν εισήλθαν εταιρείες στο χώρο, ήταν γιατί υπήρχε -αν θέλετε- το μονοπώλιο και δεν επιτρέπονταν η ελεύθερη αγορά των αδειών και η παραχώρηση από το Υπουργείο αυτού του θέματος. Γι' αυτό δεν μπορούσαν να μπουν. Σήμερα, όμως, τους δίνεται αυτή η δυνατότητα και, μάλιστα και με τις επιχορηγήσεις που θα δοθούν.

Κύριοι Βουλευτές, στο σημείο αυτό, θα θέλαμε να πούμε ότι με αυτό το νομοσχέδιο θα πρέπει να ενισχύσουμε τους συνεταιρισμούς, έτσι ώστε οι συνεταιρισμοί να γίνουν πραγματικά εκσυγχρονισμένοι με την πραγματική, όμως έννοια! Δηλαδή, να γίνουν υγιείς και παραγωγικοί. Να ανανεώσουν το στόλο, τα ραδιοταξί, τους σταθμούς εκπομπών και όλα τα μέσα που απαιτούνται. Να λειτουργήσουν συνεργεία για τη συντήρηση των αυτοκινήτων τους και συνεργεία που θα έχουν την εποπτεία της καλής προσφοράς των υπηρεσιών κλπ. Και όλα αυτά θα γίνουν, αν πραγματικά θέλουμε να τα εκσυγχρονίσουμε και να τα δούμε

σε σχέση με όλα τα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς και όχι μόνο σε έναν τομέα, τον οποίο πραγματικά σήμερα η Κυβέρνηση βάλλει κατά μέτωπο.

Κύριοι Βουλευτές, θεωρούμε ότι αυτό το νομοσχέδιο που οδηγεί στην ολιγοπώληση του χώρου, είναι απαράδεκτο. Ιδιαίτερα, το άρθρο 6 που αναφέρεται στις ανώνυμες εταιρείες θα πρέπει να αρθεί. Τα άλλα μέτρα μπορούν να ισχύσουν.

Το νομοσχέδιο μπορεί να ενισχύσει τους συνεταιρισμούς, όπως σας είπα και προηγούμενα και μπορεί να δώσει πραγματικά τη δυνατότητα στον ταξιτζή να βγάλει ένα καλό μεροκάματο, η Αθήνα και οι πολίτες της Αθήνας και όλης της Ελλάδας, να έχουν καλύτερες υπηρεσίες, και το ταξί να υπηρετεί το λαό και όχι το κέρδος, τα μονοπώλια και τις μεγάλες εταιρείες που θα εισέλθουν στο χώρο.

Ωστόσο, και προκειμένου να ψηφιστεί αυτό το νομοσχέδιο γίνεται κατασκευοφάντηση των ταξιτζήδων. Ακούγονται διάφορα, όπως ότι οι ταξιτζήδες έχουν κλειστό κύκλωμα και δεν μπορεί να εισέλθει ο καθένας, οι ταξιτζήδες συμπεριφέρονται άσχημα, οι ταξιτζήδες έτσι και οι ταξιτζήδες αλλιώς, χωρίς να ακούγεται και να τονίζεται ότι αυτοί οι άνθρωποι βγάζουν το μεροκάματο του τρόμου. Πόσοι έπεσαν πάνω στο καθήκον του επαγγέλματος, πόσοι σκοτώθηκαν, πόσοι βιάστηκαν, πόσοι τραυματίστηκαν; Όλα αυτά τα αφήνουμε στην άκρη;

Είναι γεγονός, όπως συμβαίνει άλλωστε και σε όλα τα επαγγέλματα ότι υπάρχουν καλοί ταξιτζήδες, αλλά και κακοί. Και οι κακοί, ευτυχώς, είναι ελάχιστοι. Αυτά, λοιπόν, τα χρησιμοποιούμε ως ένα «illustration» περιτύλιγμα αυτού του νομοσχεδίου, το οποίο οδηγεί ουσιαστικά στον αφανισμό του κλάδου;

Κύριοι Βουλευτές, εμείς είμαστε αντίθετοι, όχι μόνο με το άρθρο 6, αλλά και με άλλες διατάξεις του νομοσχεδίου. Αν αφαιρεθεί ουσιαστικά η δημιουργία των ανωνύμων εταιρειών, οι διατάξεις του νομοσχεδίου θα μπορούν να λειτουργήσουν θετικά. Δηλαδή, τα μέτρα που έχει προτείνει ο κύριος Υπουργός, θα μπορούν να λειτουργήσουν προς τη σωστή κατεύθυνση.

Παραδείγματος χάρι, τα μέτρα που αναφέρονται στους σταθμούς των ραδιοταξί και στα τσιπ που αφορούν τον έλεγχο του αυτοκινήτου.

Όλα αυτά θα μπορούσαν να είναι θετικά, όπως και η χρηματοδότηση των αυτοκινήτων, αλλά γενναία.

Υπάρχουν και μία σειρά άλλες διατάξεις που αλλάζουν πραγματικά τον έλεγχο και τον πειθαρχικό κανόνα που ισχύει σήμερα για τους ταξιτζήδες. Μέχρι σήμερα υπήρχαν δύο πειθαρχικά, ένα πρωτοβάθμιο και ένα δευτεροβάθμιο. Το ένα είχε γραπτή απολογία, το άλλο είχε και προφορική. Αυτά καταργούνται. Τώρα στο νομαρχιακό, ούτε αίτημα ένστασης ή επανεξέτασης υπάρχει. Ένα άλλο μέτρο δυσβάστακτο είναι η ηλικία των αυτοκινήτων. Από οκτώ έως εννέα χρόνια το κάνει έννεα έως έντεκα χρόνια. Μα είναι δυνατόν, να δουλεύουν για τις βιομηχανίες των αυτοκινήτων; Μπορεί ένα ταξιτζής να ξεχρεώσει ένα μερσεντς που παίρνει με χίλια δυο βάσανα, σε εννέα ή έντεκα χρόνια; Αυτό είναι αυτοκίνητο ζωής και πώς θα του επιβάλουμε να πάρει ένα άλλο; Είναι σαν αυτό που είχε λεχθεί ότι, όλα τα αυτοκίνητα θα έχουν διάρκεια ζωής οκτώ χρόνων. Δηλαδή, ο ελληνικός λαός θα δουλεύει για τις μεγάλες εταιρείες των αυτοκινήτων. Αναφέρομαι στα Ι.Χ. τώρα.

Πάντως εμείς είμαστε αντίθετοι. Στηρίζουμε αυτό που λένε οι ταξιτζήδες της Αθήνας, στα δεκαπέντε χρόνια η αλλαγή των αυτοκινήτων, για να μπορέσει να βγάλει τα λεφτά του. Απόσβεση δε γίνεται γιατί έχει το συνεργείο, έχει να ζήσει αυτός και η οικογένειά του, υπάρχουν οι φθορές, έχουμε ακόμα τα τέλη και την εφορία, δεν είναι δυνατόν να ξεχρεώσει το αυτοκίνητο μέσα σ' αυτό το μικρό χρονικό διάστημα. Τον αναγκάζουμε να πάει σ' αυτές τις εταιρείες.

Επαναλαμβάνω, ζητάμε να γίνει δεκαπέντε χρόνια. Πέραν από αυτό επειδή είναι απαγορευτικό το επάγγελμα του ταξιτζή, υπάρχουν κάποιοι μικροεπαγγελματίες που με βάση τη φορολογική τους δήλωση, το εισόδημά τους δεν τους φθάνει για να ζήσουν, είναι κάτω από το όριο φτώχειας. Δεν πρέπει να έχουμε ένα κοινωνικό κριτήριο γι' αυτόν τον άνθρωπο για να δουλέψει στο ταξί και να συμπληρώσει το εισόδημά του;

Υπάρχουν κάποιες εξαιρέσεις για τις λιμουζίνες τις επταθέ-

σιες. Αυτά τα αυτοκίνητα πως θα τα αντιμετωπίσει ο μεμονωμένος ταξιτζής και γιατί τα δίνετε στις εταιρείες και δε δίνετε δυνατότητα και σε κάποιο ταξιτζή, να πάρει ένα και να αποτελέσει κίνητρο για συνεταιριστικές οργανώσεις;

Κύριοι Βουλευτές, αν θέλετε εμείς σαν Κ.Κ.Ε. να στηρίξουμε αυτή την υπόθεση είναι να αφαιρέσετε ουσιαστικά την ανώνυμη εταιρεία, το χρονικό περιθώριο που έχει. Να δώσετε γενναία ενίσχυση και να αφαιρέσετε τις ποινές που εδώ είναι κατάπτυστες για τη δημοκρατία. Δεν τον τιμωρεί τον ταξιτζή με πρόστιμο μόνο, του παίρνει την άδεια και καταδικάζει την οικογένεια σε πείνα. Ποιά δημοκρατική κυβέρνηση παίρνει τέτοια μέτρα; Και μετά λέτε ότι είναι εκσυγχρονιστικό το νομοσχέδιο.

Εμείς λέμε να απαλλάξετε από τις επιβαρύνσεις των τελών που έχουν οι ταξιτζήδες, δώστε τους τη δυνατότητα σε όλα τα μέσα που χρησιμοποιούν, να είναι αφορολόγητα κατά την αγορά, δώστε φοροαπαλλαγές στις συνεταιριστικές οργανώσεις και πάρτε μέτρα που οδηγούν τον ταξιτζή στο συνεταιρισμό, όχι σαν αυτούς που λειτουργούν σήμερα, αλλά όπως πρέπει να είναι και, ακόμα, δώστε θεσμικές και οικονομικές δυνατότητες για να αναπτυχθεί το ταξί.

Κύριε Υπουργέ, μπορείτε να τα κάνετε αυτά, αλλά δε θέλετε, γιατί ακολουθείτε πιστά επιταγές και εντολές των Βρυξελλών και μέσω αυτών τα συμφέροντα και τις επιταγές της πλουτοκρατίας.

Εμείς θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο και για τις ποινές και για την είσοδο που κάνει στις ανώνυμες εταιρείες.

Θέλω να πω, ακόμα, δύο λόγια για την τροπολογία που αφορά το πλοίο της Κρήτης.

Η τροπολογία είναι τροπολογία Πόντιου Πιλάτου «Νίπτω τας χείρας μου, κάντε ό,τι θέλετε». Αυτό ζήτησε και ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ που είναι από την Κρήτη, να γίνει λεία διανομαρχιακή. Αυτό λείει η τροπολογία. Αυτοί, όμως, σφάζονται εκεί.

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

Κύριε Πρόεδρε, όλοι έχουν φτάσει στα δέκα οκτώ λεπτά. Έχω περιθώριο με την ανοχή σας, βέβαια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Από το χρόνο σας αφαιρείται, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριοι Βουλευτές, το πρόβλημα τελικά που υπάρχει στην Κρήτη, δεν μπορεί να λυθεί με νόμο. Έχετε θεσπίσει την ελεύθερη αγορά. Αν τελικά δε γίνει διανομαρχιακή, θα αρθεί το δικαίωμα της εκμετάλλευσης των δρομολογίων αυτών κλπ. Τι θα γίνει, λοιπόν; Δε θα μπορούν οι πολίτες της Κρήτης να έχουν μία επικοινωνία; Δέστε το λίγο, σας παρακαλώ.

Εμείς δεν την ψηφίζουμε τη διάταξη. Δεν έχουμε γνώμη για το πόσο έχουν εξελιχθεί εκεί τα πράγματα, όπως είπε ο κύριος συνάδελφος, αν σκοτώνονται ή βγάζουν μαχαίρια κλπ. και ποια συμφέροντα εξυπηρετεί ο καθένας. Το θέμα για μας μέσα στο καπιταλιστικό σύστημα είναι αυτές, ακριβώς, οι μορφές της εκμετάλλευσης των ανωνύμων εταιρειών και το γεγονός ότι η μεταφορά αντί για κοινωνικό μέσο γίνεται μέσο επικερδές και μάλιστα αισχροκέρδεις...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Οι λεωφορειούχοι είναι εκμεταλλευτές, είναι καπιταλιστές;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Όλοι είναι. Γιατί εσείς τι λέτε, ότι οι λεωφορειούχοι, τα υπεραστικά ΚΤΕΛ κάνουν τα δρομολόγια αυτά για την ψυχή του πατέρα τους, κύριε Πρόεδρε; Δεν τα κάνουν για την ψυχή του πατέρα τους.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ε, όχι και έτσι! Πού ζείτε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Εμείς λέμε λοιπόν ότι πρέπει να γίνει ένας δημόσιος φορέας εκμετάλλευσης των μεταφορικών μέσων και στην Κρήτη όπως και στην υπόλοιπη Ελλάδα. Αυτή η πρότασή μας ισχύει παντού.

Φυσικά εδώ, μ' αυτό το σύστημα δεν μπορεί να γίνει. Γι' αυτό λέμε στον ελληνικό λαό ότι πρέπει να παλέψει να υπερασπιστεί τα πραγματικά του συμφέροντα, να αλλάξουν οι συσχετισμοί, να αλλάξουν οι πολιτικές δυνάμεις και να φέρει στην εξουσία τις δυνάμεις εκείνες που είναι στο πλευρό του, που μάχονται μαζί του για τους ταξιτζήδες, για τους λεωφορειούχους, για τους εργάτες και κυρίως για το κοινωνικό σύνολο, αν θέλουν

πραγματικά να δουν αλλαγές προς το συμφέρον της χώρας, της οικονομίας και προπαντός του ελληνικού λαού.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Επομένως, καταψηφίζουμε τη διάταξη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η κ. Στεργίου έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΑ ΣΤΕΡΓΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, όλοι πιστεύω θα συμφωνήσουμε ότι υπάρχει ανάγκη ρύθμισης των παρεχομένων υπηρεσιών από τα επαγγελματικά δημόσια χρήσης αυτοκίνητα για την αναβάθμισή τους, με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη, εξυγίανση του κλάδου και τον εκσυγχρονισμό του στόλου των αυτοκινήτων.

Θα ήταν διαφορετική η κατάσταση και διαφορετική η αντιμετώπιση των ταξί, αν είχε σωστά αντιμετωπιστεί η κατάσταση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Πιστεύουμε ότι σήμερα, το κυριότερο πρόβλημα είναι η κατάσταση των αστικών συγκοινωνιών που δυσχεραίνει, τόσο τη μετακίνηση των πολιτών, όσο και την κυκλοφορία και την καλή εξυπηρέτηση των ταξί.

Πιστεύουμε ότι, το ταξί έχει μετατραπεί σε συγκοινωνιακό μέσο. Από μέσο για εξυπηρέτηση επιχειρησίων αναγκών, έχει μετατραπεί σε συγκοινωνία. Το ταξί σήμερα υποκαθιστά τη συγκοινωνία. Αν δεν προχωρήσετε στη λύση του κυκλοφοριακού προβλήματος, ιδιαίτερα, για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη και δεν ενισχύσετε το ρόλο των μαζικών μέσων μεταφοράς, ώστε να περιοριστεί η χρήση του Ι.Χ. μέσα στην πόλη, τα προβλήματα των επαγγελματιών δημόσιας χρήσης θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν. Δεν πρόκειται να δώσετε λύση μ' αυτό το νομοσχέδιο, ούτε με αφορισμούς ότι για όλα φταίνει οι ταξιτζήδες.

Επίσης, δε δημιουργείτε τις αναγκαίες υποδομές για την καλύτερη λειτουργία των ταξί, όπως είναι η καθιέρωση της πιάτσας που έχει καταργηθεί, η καθιέρωση σημείων επιβίβασης-αποβίβασης επιβατών σε ειδικές εσοχές που το ζητούν τα συμβατικά και οι φορείς των ταξιτζήδων, γεγονός που με την επέκταση των λεωφορειοδρόμων –που είναι απαραίτητοι και σε άλλους κεντρικούς δρόμους- θα δυσκολέψει περισσότερο την κίνηση και τη λειτουργία των ταξί.

Για τα ζητήματα αυτά δεν προβλέπεται καμία ρύθμιση από το νομοσχέδιο. Πιστεύουμε ότι το νομοσχέδιο εισάγει κάποιες ρυθμίσεις οι οποίες, παρά τις επιμέρους αντιρρήσεις και παρατηρήσεις μας, θα βοηθήσουν τον κλάδο και με τις οποίες συμφωνούν και οι επαγγελματίες.

Σε θετική, λοιπόν, κατεύθυνση είναι η καθιέρωση του μητρώου επαγγελματιών αυτοκινήτιστών, για την καταγραφή των επαγγελματιών του κλάδου και τον περιορισμό της πειρατείας.

Επίσης, σε θετική κατεύθυνση είναι και η απόφαση για την αντικατάσταση των αυτοκινήτων, που πιστεύουμε ότι θα καλυτερεύσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες, θα καλυτερεύσει τις συνθήκες εργασίας των οδηγών και θα συμβάλει σε ένα βαθμό στη μείωση της ρύπανσης, εφόσον, βέβαια, τηρηθούν όλα τα μέτρα που προτείνονται και πραγματοποιούνται οι έλεγχοι που προβλέπονται.

Ακόμη, σε θετική κατεύθυνση είναι και οι ρυθμίσεις για την έκδοση των ειδικών αδειών οδήγησης με την προϋπόθεση, να δεχθείτε το αίτημα της Ομοσπονδίας των Οδηγών, ώστε τα σεμινάρια που καθιερώνετε με αυτό το νόμο να είναι επιδοτούμενα, για να μην επιβαρύνουν τους οδηγούς ή να γίνονται από δημόσια κέντρα, για να διασφαλίσετε έτσι και τη σωστή λειτουργία τους.

Όμως, το κυριότερο ζήτημα που εισάγει το παρόν νομοσχέδιο είναι ότι γίνεται προσπάθεια να αλλάξει -να μεταβληθεί ουσιαστικά- η οικονομική συμπεριφορά του ταξί. Όλη, λοιπόν, η φιλοσοφία του νόμου είναι αυτή, δηλαδή, η έναρξη μεταβολής της οικονομικής συμπεριφοράς του ταξί.

Με τη δυνατότητα ίδρυσης των ανωνύμων εταιρειών που θα διέπονται από τον εμπορικό νόμο 2190/20 ή συνεταιρισμών φαί-

νεται ότι επιχειρείται η δημιουργία ολιγοπωλίων στο χώρο των αυτοκινητιστών. Θεωρούμε ότι στο άρθρο 6 η διατύπωση που αναφέρεται στην ίδρυση σε εθελοντική βάση ανωνύμων εταιρειών ή συνεταιρισμών είναι η καλυμμένη επιλογή της Κυβέρνησης που είναι ακριβώς η ίδρυση ανωνύμων εταιρειών και μόνο και στη συνέχεια, η παραχώρηση σε ισχυρά οικονομικά συμφέροντα με ταυτόχρονο εξοβελισμό του μικρομεσαίου ελεύθερου επαγγελματία, όπως είναι οι αυτοκινητιστές.

Η παραχώρηση κινήτρων: Πρώτον, οικονομική ενίσχυση. Δεύτερον, η παραχώρηση μπόνους –σαν μπόνους το βάζει νέων αδειών ταξί σε ποσοστό 3% για πολυμορφικά αυτοκίνητα. Τρίτον, η παραχώρηση νέας άδειας για πολυτελή αυτοκίνητα, χωρίς μετρητή τύπου λιμουζίνας σε κάθε νομικό πρόσωπο που θα συσταθεί, τη στιγμή που απαγορεύει την έκδοση νέων αδειών έως τις 31-12-2005.

Τέταρτον, η δυνατότητα στις εταιρείες και στους συνεταιρισμούς για πρώτη φορά να συνάψουν συμβάσεις ολικής ή μερικής πίστωσης με συμφωνημένο κόμιστρο –δηλαδή, εδώ έχουμε επέμβαση και στο κόμιστρο δημιουργούν αθέμιτο ανταγωνισμό στους επαγγελματίες. Δημιουργεί επαγγελματίες δύο ταχυτήτων που στη συνέχεια, θα οδηγήσει στην απαξίωση της άδειας του αυτοκινήτου Δ.Χ. και θα αναγκάσει τον κάθε επαγγελματία να προσχωρήσει εθελοντικά –όπως λέτε εσείς, θέλοντας και μη, λέμε εμείς- στις εταιρείες ή θα τους αναγκάσει να μεταβιβάσουν τις άδειές τους κάτω από την πίεση αυτού, ακριβώς, του αθέμιτου ανταγωνισμού.

Το αυτοκίνητο και η άδεια είναι περιουσία του αυτοκινητιστή. Πραγματικά πολλές φορές έχει πουλήσει άλλα περιουσιακά στοιχεία για να το αποκτήσει, ώστε να έχει μία δουλειά. Η παραχώρηση της χρήσης του σε μία ανώνυμη εταιρεία με τον τρόπο που την επιβάλλετε από το νόμο, τον οδηγεί στην αποξένωση από αυτή την περιουσία και τον κάνει υπάλληλο. Η επικαρπία της περιουσίας των αυτοκινητιστών εκχωρείται στο νομικό πρόσωπο, το οποίο θα είναι εκείνο που θα αποφασίζει για τη χρήση του. Ο αυτοκινητιστής δε θα έχει λόγο για το πως και πόσες ώρες θα χρησιμοποιείται το αυτοκίνητό του.

Παραμένει ασαφές και άγνωστο με ποιο τρόπο θα μπορεί κάποιος να αποχωρήσει από την εταιρεία όταν το επιθυμεί και αν αναγκαστεί –όταν αποφασίσει για κάποιο λόγο- να μεταβιβάσει το μερίδιό του σε κάποιον άλλο μέτοχο ή στο ίδιο το νομικό πρόσωπο.

Στο άρθρο 6, παράγραφος 9, οι ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων θα μπορούν να παραχωρούν την εκμετάλλευση των αυτοκινήτων τους στις εταιρείες και στους συνεταιρισμούς. Παρακάτω, στην παράγραφο 10 του ίδιου άρθρου, αναφέρεται ότι τα πολυμορφικά μέχρι επτά θέσεων αυτοκίνητα, θα δίνονται στις ανώνυμες εταιρείες και στους συνεταιρισμούς σε ποσοστό 3% του συνόλου των αυτοκινήτων, τα οποία έχουν παραχωρηθεί κατά χρήση στην εταιρεία ή το συνεταιρισμό.

Μήπως με αυτόν τον τρόπο –δε θα ήθελα να πω σκόπιμα- επιχειρείται και κάπως αλλιώς η συγκέντρωση περισσότερων αυτοκινήτων παραχωρημένων στις εταιρείες με στόχο το 3% να είναι μεγαλύτερος αριθμός νέων αδειών στα νομικά πρόσωπα; Και τελικά πόσος θα είναι αυτός ο αριθμός των νέων αδειών που θα δοθούν και πόσο θα επιβαρύνουν το υπάρχον κυκλοφοριακό πρόβλημα, ιδιαίτερα στην Αθήνα; Δεν μας το λέει κανείς!

Δεν διευκρινίζετε, αν το ποσοστό των νέων αδειών θα είναι επί του αριθμού των συμμετεχόντων στην Εταιρεία Επαγγελματιών Αυτοκινήτων –που θα μετέχουν, δηλαδή, στο κεφάλαιο της εταιρείας- ή του αριθμού των παραχωρηθέντων κατά χρήση αυτοκινήτων. Αυτό δημιουργεί ένα πάρα πολύ σοβαρό ζήτημα και πρέπει να το δούμε.

Επίσης, όσον αφορά τις τουριστικές περιοχές, αυτές οι εταιρείες μεθαύριο με τα πολυμορφικά αυτοκίνητα που θα έχουν αποκλειστικά στη χρήση και στην ιδιοκτησία τους, θα μπορούν να τα πηγαίνουν το καλοκαίρι στις τουριστικές περιοχές και εκεί να μονοπωλούν την αγορά.

Παρακάτω, στις μεταβατικές διατάξεις, στο άρθρο 24, παράγραφος 2β, δίνετε τη δυνατότητα στα νομικά πρόσωπα –και όχι μόνο στα φυσικά πρόσωπα, όπως ισχύει μέχρι σήμερα- να αποκτήσουν νέες άδειες αυτοκινήτων, που θα προέρχονται από

αυτούς που τις κατέχουν και είναι δημόσιοι υπάλληλοι ή οτιδήποτε άλλο.

Θεωρούμε ότι η σύμπραξη των αυτοκινητιστών μπορεί να επιτευχθεί σε εθελοντική βάση. Δεν λέει κανείς να μην κάνουν εταιρείες οι αυτοκινητιστές ή να μη συμπράττουν. Όμως, όσοι θέλουν και όπως θέλουν, μπορούν σε εθελοντική βάση να κάνουν συνεταιρισμούς, κοινοπραξίες, ακόμα και εταιρείες, γιατί υπάρχει το νομικό πλαίσιο. Έτσι είναι σήμερα τα ραδιοταξί, τα οποία θα μπορούσαν να αναδιοργανωθούν, να γίνουν καλύτερες οι υπηρεσίες τους, προκειμένου να παρέχουν υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών.

Εκεί, όμως, θα μπορούν να μετέχουν σαν φυσικά πρόσωπα –και όχι με τις άδειες των ταξί και χωρίς τα πρόσθετα κίνητρα-, πράγμα το οποίο θα έχει σαν αποτέλεσμα, τον αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των επαγγελματιών και μετά από μερικά χρόνια τη συγκέντρωση μεγάλου μέρους των αδειών των αυτοκινήτων αυτών σε μεγάλα οικονομικά συμφέροντα. Αυτό δεν το λέμε έτσι, επειδή μας ήρθε, αλλά θα γίνει στην πορεία και θα το δείτε και εσείς.

Δεν είναι τυχαίο ότι κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην επιτροπή με την πρόταση του εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας που ήταν πρόταση της Ομοσπονδίας των Αυτοκινητιστών –δε θα ήθελα να κάνω χαρακτηρισμούς για το τι είναι η Ομοσπονδία των Αυτοκινητιστών, αυτό το ξέρουν οι ταξιτζήδες και όλοι- επιχειρήθηκε να απαλειφθεί ο όρος ότι, η ανώνυμη εταιρεία θα έχει αποκλειστικό σκοπό την εκμετάλλευση των επαγγελματιών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, με πρόσχημα να μπορούν οι εταιρείες να συστήνουν συνεργεία, να αγοράζουν φθηνότερα ανταλλακτικά, κλπ. Επιχειρήθηκε να δοθεί το δικαίωμα σ' αυτές τις εταιρείες να γίνουν πολυκαταστήματα, κατασκευαστικές κλπ.

Ήδη, έχουν ξεκινήσει από τον Ιούλιο του 2002 και υπάρχει δημοσιευμένη στο υπ' αριθμόν 7580 ΦΕΚ εταιρεία, η οποία είναι ανώνυμη εταιρεία διαφημιστική τηλεοπτικο-νιστική, τεχνική, κατασκευαστική, μελετητική κλπ. και εκμετάλλευσης επαγγελματιών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων. Επομένως, βλέπετε ότι, ήδη, έχουν ξεκινήσει να εισχωρούν κάποια συμφέροντα σ' αυτό το μεγάλο χώρο που είναι τα ταξί.

Βέβαια, δεν μπορείτε να μας πείτε ότι, δεν υπάρχουν μεγάλα οικονομικά συμφέροντα πίσω από το χώρο εκμετάλλευσης των ταξί, φυσικά πάντα με το πρόσχημα της καλύτερης εξυπηρέτησης του κοινού, αλλά και το κτύπημα της συνεχιζόμενης οργάνωσης των χιλιάδων επαγγελματιών ταξιτζήδων. Με πρόσχημα, λοιπόν, την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, οδηγείτε στην αβεβαιότητα και στην ανασφάλεια ολόκληρο τον κλάδο των εργαζομένων, πέρα από τα υπαρκτά προβλήματα που έχουν.

Όσον αφορά στα πολυμορφικά αυτοκίνητα των επτά θέσεων μπορείτε, αφού καθορίσετε τον αριθμό που χρειάζεται κάθε πόλη και, όχι ανεξέλεγκτα 3% επί του αριθμού των μελών των εταιρειών, να δώσετε με διαγωνισμό τις νέες άδειες σε επαγγελματίες οδηγούς αυτοκινητιστές και όχι στις εταιρείες. Λειτουργώντας πυροσβεστικά, προσθέσατε στο άρθρο 6, παράγραφος 10β, τη δυνατότητα να δοθούν νέες άδειες στις εταιρείες ή σε συνεταιρισμούς που εκμεταλλεύονται αυτοκίνητα χωρίς μετρητή, τις λιμουζίνες.

Επιτρέψτε μου να πω ότι, αυτό είναι «δώρον δώρον» για τους επαγγελματίες, όταν με τη δυνατότητα που δίνετε και στις άλλες εταιρείες να έχουν τέτοια αυτοκίνητα στην πράξη, αυτοί οι επαγγελματίες που σήμερα εκφράζονται με το Σύνδεσμο Αυτοκινητιστών Τουρισμού ουσιαστικά, θα βγουν έξω από την αγορά, γιατί δε θα έχουν τη δυνατότητα με τον αθέμιτο ανταγωνισμό που θα προκύψει, να συναγωνισθούν τις μεγάλες εταιρείες που θα έχουν αυτά τα αυτοκίνητα.

Μ' αυτό το νομοσχέδιο ορίζετε σε εξήντα εκατομμύρια ευρώ την επιχορήγηση που θα δοθεί μέχρι 30.4.2004 για την αντικατάσταση των αυτοκινήτων. Πιστεύουμε ότι το μέτρο αυτό είναι περιστασιακό, πέρα από το γεγονός ότι τα τριάντα εκατομμύρια ευρώ τα παίρνει από το λογαριασμό για την οδική ασφάλεια. Πιστεύουμε ότι αυτός ο λογαριασμός έχει γίνει για κάποιο άλλο σκοπό και όχι για να επιδοτήσετε τα ταξί.

Στοχεύει πιστεύουμε μόνο στην εικόνα μας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Η ανάγκη της αντικατάστασης των ταξί πρέπει να έχει μόνιμο χαρακτήρα και να ορίζεται συγκεκριμένα και για μετά την προθεσμία αυτή. Μπορεί για παράδειγμα, να είναι απαλλαγή ή μείωση από τα τέλη ταξινόμησης, μπορεί να είναι απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας για κάποια χρόνια ή κάποια άλλα μέτρα εν πάση περιπτώσει.

Επίσης, ο τρόπος που θα διατεθεί το κονδύλιο αυτό, τα 60 εκατομμύρια ευρώ, θα θέλαμε να καθοριστεί με νόμο ή προεδρικό διάταγμα και όχι με μία απλή υπουργική απόφαση.

Είμαστε, επίσης, αντίθετοι στη μεταβίβαση ευθυνών στους ιδιοκτήτες των επαγγελματιών, δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων για παραβάσεις που διαπράττουν οι οδηγοί των αυτοκινήτων και την επιβολή εξοντωτικών και άδικων μερικές φορές ποινών.

Τέλος, με το άρθρο 23, δίνετε τη δυνατότητα για την εξυπηρέτηση τουριστικών περιοχών κατά τους θερινούς μήνες. Επιτρέπεται να σταθμεύουν και να παρέχουν υπηρεσίες αυτοκινήτα από άλλες διοικητικές περιοχές της χώρας. Δίνεται δε, η δυνατότητα σε κάθε ιδιοκτήτη αυτοκινήτου που έχει έδρα την τουριστική περιοχή, να καλέσει όποιον θέλει να δουλέψει στην περιοχή του.

Πιστεύουμε ότι οι διατάξεις αυτού του νόμου θα δημιουργήσουν σοβαρά προβλήματα στους επαγγελματίες των τουριστικών περιοχών, που όπως ξέρετε έχουν πολύ μικρή περίοδο που έχουν δουλειά, γιατί είναι πολύ μικρή η σεζόν που δουλεύουν και όλη την άλλη περίοδο του χρόνου δεν έχουν δουλειά.

Στις περιπτώσεις, όμως, που πραγματικά σε κάποιους χώρους θα διαπιστωθεί η ανάγκη της ύπαρξης τέτοιου προβλήματος θα πρέπει, πέρα από αυτό που προσθέσατε στην τροπολογία, τη σύμφωνη γνώμη του νομαρχιακού συμβουλίου –το προσθέσατε μετά την παρέμβασή μας στην επιτροπή– να προσθέσετε ότι, θα πρέπει να υπάρχει και σύμφωνη γνώμη του δημοτικού συμβουλίου και των επαγγελματιών οργανώσεων των ιδιοκτητών αυτοκινήτων της περιοχής εκείνης ή της πλειοψηφίας των αυτοκινητιστών, όπου δεν υπάρχει σωματείο.

Τέλος επειδή διαφωνούμε με όλη την αρχή και με όλη τη φιλοσοφία του νομοσχεδίου, παρά τις επιμέρους διατάξεις του, ο Συνασπισμός θα καταψηφίσει το νομοσχέδιο αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην Έκθεση των Έργων Τέχνης από τη Συλλογή της Βουλής των Ελλήνων, πενήντα μαθητές και δύο καθηγητές από το 1ο Γυμνάσιο Αγίου Δημητρίου Αθήνας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα)

Επίσης έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Αρχή Διασφάλισης του Απορρήτου των Επικοινωνιών».

Πήρατε φόρα κύριε Υπουργέ και έχουμε συνέχεια νομοσχεδία δικά σας.

Εισερχόμαστε στον κατάλογο των έξι πρώτων εγγεγραμμένων ομιλητών που έχουν από οκτώ λεπτά.

Ο κ. Λεωνίδας Γρηγοράκος έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ : Γιατί άλλαξε η σειρά κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Διότι είναι λόγος αντίλογος, σύμφωνα με τον Κανονισμό της Βουλής. Οργανωμένη συζήτηση δεν κάνουμε;

Ορίστε κύριε Γρηγοράκο έχετε το λόγο.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ : Κύριε Υπουργέ κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το σημερινό νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών ρυθμίζονται θέματα που αφορούν πρώτον την κυκλοφορία, δεύτερον την αντικατάσταση, τρίτον την αδειοδότηση, τέταρτον τον εξοπλισμό, πέμπτον την εν γένει λειτουργία των επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων και για πρώτη φορά δίδεται η δυνατότητα συστάσεως ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών στην Ελλάδα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό αφορά όλους εμάς ως πολίτες, όλους τους πολίτες της χώρας, διότι

ερχόμαστε αντιμέτωποι με επικριτικά σχόλια για τη λεγόμενη καθημερινότητα του πολίτη, που έχει σχέση βέβαια και με την ποιότητα των μεταφορών και της ζωής μας.

Υπάρχουν κακές αλλά και καλές κριτικές για το δίκτυο, το σύστημα των μεταφορών στην Ελλάδα. Καλοδεχούμενες και οι δύο κριτικές και οι καλές και οι κακές, γιατί πιστεύουμε ότι είναι εποικοδομητικές.

Πολλές φορές, όμως, έχουμε αδικήσει τη συμπαθή ομάδα των ταξιτζήδων, οι οποίοι έχουν υποστεί κοινωνική κριτική άδικα και χωρίς να ληφθεί υπόψη μερικές φορές, η ιδιαιτερότητα του δύσκολου και ψυχοφθόρου επαγγέλματος το οποίο κάνουν.

Όλα τα επαγγέλματα έχουν και θα έχουν –είναι νόμος της ζωής και της σχετικότητας που τη διακρίνει– καλούς και κακούς επαγγελματίες.

Ιστορικά αυτά τα επαγγέλματα έχουν μία διαχρονική εξέλιξη από τον απλό μεταφορέα των ομηρικών χρόνων μέχρι το σοβαρό επάγγελμα σήμερα του ταξιτζή στην Ελλάδα.

Αυτός ο επαγγελματίας είναι υποχρεωμένος να συνεργαστεί με τον βιαστικό, αγχώδη, δύστροπο, κακοπροαίρετο μερικές φορές, αλλά κατά βάθος καλόπιστο και καλοπροαίρετο πολίτη.

Απαξιωτικοί υποτιμητικοί χαρακτηρισμοί του τύπου «ταρίφας» για τους ταξιτζήδες αρχίζουν πια να εκλείπουν από την ελληνική κοινωνία και τη θέση τους να παίρνουν κοινωνικά και οικονομικά καταξιωμένοι όροι του καλού επαγγελματία, ο οποίος σήμερα προσφέρει στην ποιότητα ζωής του Έλληνα.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα κυριαρχεί το εζής ερώτημα. Είναι το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα εδώ, το ζητούμενο από την κοινωνία και τους εργαζόμενους, δηλαδή, τους χρήστες και τους επαγγελματίες ταξιτζήδες;

Θα απαντούσα ανεπιφύλακτα «ναί», γιατί το νομοσχέδιο είναι αποτέλεσμα ενός επίπονου μακροχρόνιου διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών φορέων, των επαγγελματιών ταξιτζήδων και, βέβαια, του Υπουργείου, του Υπουργού και των συνεργατών του. Οφείλουμε όλοι σήμερα εδώ, να τους επαινέσουμε για το μεγάλο έργο που έχουν προσφέρει, και να τους πούμε συγχαρητήρια για τις προτάσεις τους, για την καλύτερη και αρτιότερη σύνταξη αυτού του νομοσχεδίου.

Όλοι, λοιπόν, οι φορείς, που πήραν μέρος στο διάλογο, είπαν ότι το νομοσχέδιο κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Όλα τα μέρη της Αντιπολίτευσης είχαν να πουν ένα καλό λόγο για το νομοσχέδιο, ασχέτως αν σήμερα βρέθηκαν κάποιοι να το επικρίνουν.

Το νομοσχέδιο αυτό έχει στόχο τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών προς τον πολίτη, το ξεκαθάρισμα και την εξυγίανση του κλάδου, την αύξηση των δυνατοτήτων εκμετάλλευσης των επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, την ποιοτική και ποσοτική αναβάθμιση και ανάπτυξη του μεταφορικού τους έργου, την αλλαγή των αυτοκινήτων με καινούργιας τεχνολογίας οχήματα. Έχει ως σκοπό να εκσυγχρονίσει το σύστημα οργάνωσης των υπηρεσιών με τη διαχείριση όλων των μέσων επιβατηγών δημόσιας χρήσης προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

Η πρόκληση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 είναι μπροστά μας. Οι απαιτήσεις είναι μεγάλες και δεν υπάρχει ανάλογο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας αυτών των απαιτήσεων. Η δημιουργία αυτού του πλαισίου είναι επιβεβλημένη και γρήγορα πραγματοποιήσιμη και γίνεται σήμερα εδώ με αυτό το νομοσχέδιο.

Εμείς είμαστε εδώ, για να ενωσουμε και να υλοποιήσουμε όλες τις προτάσεις των ενδιαφερομένων φορέων και όχι για να χωρίσουμε τις επαγγελματικές ομάδες των ταξιτζήδων και των αγοραίων ταξί. Είμαστε εδώ για να φτιάξουμε ένα νομοθέτημα, για να βρει επιτέλους ο χώρος τη θέση του στην ελληνική κοινωνία. Οι υπηρεσίες που θα προσφέρονται στο χώρο της εργασίας, πρέπει να είναι εφάμιλλες των υπηρεσιών που λαμβάνουν οι πολίτες όλων των προηγμένων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στόχος του νομοσχεδίου είναι η θεσμοθέτηση και σε προαιρετική βάση δυνατότητα οργάνωσης και λειτουργίας των επιβατηγών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων μέσω ανωνύμων εταιριών ή συνεταιρισμών, καθώς και η δημιουργία κινήτρων για

τους οδηγούς-ιδιοκτήτες επιβατηγών δημοσίας χρήσης να οργανωθούν σε ενώσεις, σε ανώνυμες εταιρίες ή συνεταιρισμούς, αλλά και η απαγόρευση χορήγησης νέων αδειών επιβατηγών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων έως τις 31-12-2005, επειδή υπάρχει αποδεδειγμένα κορεσμός σε συνάρτηση με τον πληθυσμό κάθε περιοχής με σύγχρονη καθιέρωση μητρώου επιβατηγών ΔΧ αυτοκινήτων και την οργάνωση και λειτουργία εταιριών.

Με το νομοσχέδιο αυτό εξασφαλίζεται, αλλά και διασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής από συγκεκριμένες άδειες ταξί μετά από κρατική παραχώρηση για την εξυπηρέτηση κατοίκων δήμων ή κοινοτήτων. Οι συνεταιρισμοί οφείλουν να παρέχουν βελτιωμένες και συμβατικές κατοχυρωμένες υπηρεσίες προς τους πολίτες, να θέσουν σε κυκλοφορία πολυμορφικά αυτοκίνητα για την εξυπηρέτηση τουριστικών περιοχών, μικρά, δηλαδή, ευκίνητα λεωφορεία, να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα τύπου λμουζίνας.

Για όλα τα παραπάνω, δίδονται κίνητρα αντικατάστασης, όπως το ποσό των 60 εκατομμυρίων για όσους εκδηλώσουν πρόθεση αντικατάστασης αυτοκινήτου, εγκατάσταση υποχρεωτικού κλιματισμού στα ταξί. Τα αυτοκίνητα βενζίνης θα είναι πάνω χίλια επτακόσια πενήντα κυβικά, τα δε πετρελαιοκίνητα θα είναι πάνω από χίλια εννιακόσια πενήντα κυβικά.

Επίσης, γίνεται ρύθμιση απόσυρσης για τα χρόνια ανάλογα των περιοχών, όπως είπα και ο Υπουργός. Θα είναι εννέα χρόνια για Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, ενώ για όλες τις υπόλοιπες πόλεις θα γίνεται με τη συμπλήρωση των δεκαπέντε χρόνων.

Προβλέπονται, επίσης, στο νομοσχέδιο αυστηρές ποινές για τους οδηγούς που διαπράττουν παραβάσεις, οι οποίες αφορούν την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών προς τον πολίτη. Ανατίθεται ο έλεγχος της πιστής εφαρμογής του νομοσχεδίου εκτός από τα αρμόδια αστυνομικά όργανα και στα μεικτά κλιμάκια ελέγχου του ν.2800/2000, καθώς και στο Σώμα Ελεγκτών Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών.

Τελειώνοντας, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να κάνω μια πρόταση για λόγους ισονομίας και ισοπολιτείας των ιδιοκτητών ταξί. Προτείνω στην επιτροπή να αποκαταστήσουμε την αδικία με το να επιτρέψετε τους πρωτογενείς δικαιούχους το δικαίωμα επιλογής για να μπορούν να σταθμεύσουν και στην πλησιέστερη πόλη, για να συμπληρώσουν το εισόδημά τους διότι δεν μπορούν να επιβιώσουν στα μικρά ερημωμένα σήμερα χωριά για τα οποία είχε βγει η συγκεκριμένη άδεια. Μόνο, δηλαδή, αυτοί που είναι οι ίδιοι δικαιούχοι από την αρχή. Είναι δίκαιο αυτό και πρέπει να γίνει.

Θα ήθελα, όμως να δείτε και την εξής πρόταση που θα δίνει τη δυνατότητα και σ' αυτούς που δεν είναι πρωτογενείς δικαιούχοι, να μπορούν να επιλέγουν την έδρα, άρα πιθανόν να μπορούν να μπου σε συνεταιρισμούς, πληρώνοντας ένα παράβολο διαφοράς στο δήμο που εδρεύουν και που θα καθορίζεται με δική σας υπουργική απόφαση και βάσει αντικειμενικών κριτηρίων. Δηλαδή, πληθυσμού, δήμου, ορεινή περιοχή, πεδινή περιοχή, πρωτεύουσα, νομού και άλλων εθνικών αλλά και τοπικών παραγόντων, έτσι ώστε να δημιουργήσουμε λιγότερο άδικο με τις αποφάσεις μας εδώ σήμερα. Πιστεύω ότι, με αυτή την πρόταση, θα μειωθεί και η όποια αντινομία προκύψει από τη ρύθμιση αυτού του προβλήματος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι Κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ έχουν κάνει πολλά για τη βελτίωση της καθημερινότητας του πολίτη. Μεγάλοι οδοί άξονες: Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ευζώνοι-Εγνατία Οδός. Ακτιο-Πρέβεζα. Ρίο-Αντίρριο. Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος-Μετρό. Βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος έρχεται, το τραμ είναι μπροστά μας. Το σιδηροδρομικό κέντρο Αχαρών τελειοποιείται και θα συνδέσει, βέβαια, την Πελοπόννησο με την Χαλκίδα μέχρι το 2004 με υψηλές ταχύτητες και ασφάλεια.

Γίνεται μία κολοσσιαία προσπάθεια που όλοι οφείλουμε να αναγνωρίσουμε και να στηρίξουμε με όλες μας τις δυνάμεις. Εμείς στο ΠΑΣΟΚ, οραματιζόμαστε, μοχλούμε, κοπιάζουμε, προσπαθούμε να δημιουργήσουμε με το όλο νομοθετικό μας έργο ένα κράτος που να σέβεται και να υπολογίζει τον πολίτη

κάθε μέρα και περισσότερο. Νομοθετούμε με στόχο την καλύτερη ποιότητα ζωής των πολιτών σε ένα κράτος που σέβεται και υπολήπτεται τους πολίτες του. Εμβαθύνουμε με αυτούς τους τρόπους περισσότερο τη δημοκρατία μας, επιλύοντας καθημερινά προβλήματα του πολίτη, βελτιώνοντας τις συνθήκες της ζωής του και, δημιουργώντας σχέσεις εμπιστοσύνης και στοργής μεταξύ της πολιτείας και του πολίτη. Αυτό είναι ένα από τα ζητούμενα της πολιτικής μας και, ψηφίζοντας τέτοια νομοσχέδια, το επιτυγχάνουμε. Το κάνουμε πραγματικότητα, σπρώχνοντας την Ελλάδα μπροστά, βάζοντας την Ελλάδα στις ίδιες θέσεις των οργανωμένων ανεπτυγμένων χωρών του δυτικού κόσμου και αυτό θα συνεχίσουμε να κάνουμε με όσες θυσίες, κόπους και μόχθους θα χρειαστούν. Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ασφαλώς και χρειαζόταν ένα νομοσχέδιο για να ρυθμίσει τα θέματα των ταξί στην Ελλάδα. Και μάλιστα καθυστέρησε πολύ αυτό το νομοσχέδιο και χαίρομαι γιατί τελικά ήρθε. Έγινε μακρά συζήτηση στην επιτροπή, εποικοδομητική. Δεν θέλω να αδικήσω τον κύριο Υπουργό. Πράγματι έδειξε διάθεση καλή –εγώ δεν μετείχα– να διορθώσει αρκετά από τα τυχόν ελαττώματα ή παραλείψεις του νομοσχεδίου. Και έτσι έρχεται ένα νομοσχέδιο, στο οποίο κατ' αρχήν, παρά το γεγονός ότι υπάρχουν μεγάλες διαφορές απόψεων και μεταξύ των ενδιαφερομένων –και οι ταξιτζήδες στην Ελλάδα, όπως ξέρετε, δεν είναι ενωμένοι, εκπροσωπούνται από πολλούς αντιμαχόμενους φορείς– θα μπορούσε να πει κανείς ότι λίγο-πολύ αναζητεί και επιτυγχάνει μια ισορροπία.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, είμαι φίλος των αυτοκινητιστών και ιδιαίτερος φίλος των ταξιτζήδων. Και σε ολόκληρη τη ζωή μου τους στήριξα, και φυσικά δέχομαι ότι αυτή την ώρα πρέπει να επιδειχθεί επιβεβλημένη στοργή προς αυτούς. Χρειάζεται όμως να υπάρξει και κάποια τάξη για να μπορούν καλύτερα να αποδώσουν. Μην ξεχνούμε αγαπητοί συνάδελφοι την εισφορά των ταξιτζήδων στη συγκοινωνία της περιοχής της πρωτεύουσας, αλλά και της επαρχίας. Αυτοί στηρίζουν τις συγκοινωνίες. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς δυστυχώς στην Ελλάδα ακόμη δεν απέκτησαν την αξιοπιστία, την έκταση, την εμβέλεια και την ικανότητα που χρειάζεται για να ικανοποιήσουν. Προσφέρουν πολυτιμότερο έργο και κατά συνέπεια πρέπει να τους δούμε με στοργή και κατανόηση.

Εγώ θα σταθώ μόνο σε δύο-τρία θέματα που αναφέρονται στο νομοσχέδιο, γιατί στη συνέχεια θα ήθελα να αναφερθώ στην τροπολογία που αφορά μεν τα ΚΤΕΛ της Κρήτης, αλλά θα πω και μερικές γενικότερες σκέψεις μου για τους λεωφορειούχους, της υπολοίπου, πλην της πρωτεύουσας, Ελλάδα.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, δέχομαι ότι πρέπει να υπάρχει πειθαρχία και τάξη μεγαλύτερη απ' αυτήν που υπάρχει σήμερα και δε νομίζω ότι και οι ίδιοι οι ταξιτζήδες έχουν αντίρρηση επ' αυτού, με τη διαφορά ότι η υπέρμετρη αυστηρότητα και οι εξοντωτικές ποινές δε μου αρέσουν.

Η δεύτερη παρατήρηση που θέλω να κάνω αφορά τις άδειες που δίνετε για συνεταιρισμούς και για ανώνυμες εταιρείες. Είναι σωστή αυτή η γραμμή, όμως, κύριε Υπουργέ, βάζετε μεγάλο αριθμό. Είναι ανάγκη να βάλετε μικρότερο αριθμό για να αρχίσετε. Φοβούμαι ότι μπορεί ενδεχομένως να προσκρούσετε και δεν καταλαβαίνω γιατί βάζετε τον πήχη τόσο ψηλά, όταν δεν είναι βέβαιο ότι από την αρχή θα μπορούσατε να πετύχετε ένα στόχο που όλοι θέλουμε. Νομίζω ότι είναι σωστή η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας να μειώσετε λίγο τον αριθμό.

Επίσης, πιστεύω ότι πρέπει να ασχοληθείτε περισσότερο με τα προβλήματα που έχουν οι ταξιτζήδες και που αναφέρονται στο ποιος μπορεί να εργαστεί και ποιος δεν μπορεί να εργαστεί ως ταξιτζής. Αναντίρρητα, το κράτος έχει τον πρώτο λόγο στις άδειες. Δεν μπορεί ο καθένας να πάρει άδεια ταξί και ορθά υπάρχει περιορισμός του αριθμού των ταξί, τον οποίο πρέπει να κρατήσουμε. Όμως, σε ό,τι αφορά την εργασία, εγώ δεν καταλαβαίνω κάτι.

Αν κατάλαβα καλά, το νομοσχέδιό σας θέτει αυστηρότατους περιορισμούς για να εργαστεί κάποιος ως επαγγελματίας οδηγός, όχι για να είναι ιδιοκτήτης. Γιατί αυτό, κύριε Υπουργέ; Γιατί δεν μπορεί να εργαστεί ένας συνταξιούχος που δεν έχει συμπληρώσει τα εξήντα πέντε του χρόνια; Δεν ξέρετε ότι υπάρχουν πολλοί αστυνομικοί που μετά τη συνταξιοδότησή τους –τουλάχιστον εγώ ξέρω πολλούς– εργάστηκαν σε ταξί; Είναι απαγορευμένο αυτό; Δεν μπορούν να το κάνουν επειδή είναι συνταξιούχοι; Κατά ποια λογική και σε ποιο επάγγελμα ετέθησαν τέτοιοι περιορισμοί;

Άλλωστε, εγώ προσωπικά πιστεύω ότι αυτό αντίκειται και προς τις αρχές της Ευρώπης και προς το Σύνταγμα ακόμα, το οποίο καθιερώνει την ελευθερία της εργασίας. Όποιος έχει τα προσόντα υγείας και έχει και ικανότητα να οδηγεί και είναι εντός του ορίου ηλικίας, πρέπει να είναι ελεύθερος να εργαστεί. Εδώ ακούγεται –και αυτό αποτελεί «μαύρη σελίδα» για την Ελλάδα– ότι υπάρχουν σε ορισμένες περιπτώσεις αξιωματικοί εν ενεργεία που τη νύχτα κάνουν τους ταξιτζήδες. Στο τέλος–τέλος, δεν είναι κανένα σπουδαίο επάγγελμα, για το οποίο πρέπει να υπάρχουν και περιορισμοί ασκήσεώς του. Κύριε Υπουργέ, είμαι απόλυτα αντίθετος προς αυτές τις διατάξεις και νομίζω ότι θα πρέπει να τις διορθώσετε.

Κατά τα λοιπά, ο λόγος για τον οποίο κυρίως ανέβηκα στο Βήμα είναι γιατί ήθελα να πω μερικά λόγια για την τροπολογία, αλλά και για τους λεωφορειούχους στην Ελλάδα, γιατί με προκάλεσε ο εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος, ο οποίος δυστυχώς απουσιάζει. Οι λεωφορειούχοι στην Ελλάδα, κύριε Υπουργέ, πλην των Αθηνών, όπου έχουμε κρατικές εταιρείες, είναι ήρωες και είναι παρίες του κράτους.

Οι κύριοι συνάδελφοι που εκπροσωπούν επαρχίες, που είναι και η πλειοψηφία των παρόντων, δεν έχουν ίσως επισημάνει ότι το κρατικό λεωφορείο στην Αθήνα επιδοτείται με τουλάχιστον 60% με 70% του κόστους. Οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας στοιχίζουν στον Έλληνα φορολογούμενο εκατοντάδες δισεκατομμυρίων τρισεκατομμύρια, τα οποία –ειρήσθω εν παρόδω για τον απόντα κ. Χριστοδουλάκη– δεν περνούν ούτε στον προϋπολογισμό κατά το πλείστον, ούτε υπολογίζονται και στο δημόσιο χρέος.

Ο λεωφοριούχος της επαρχίας όχι μόνο δεν έχει καμιά απολύτως βοήθεια από το κράτος αλλά αντίθετα πληρώνει και φόρο. Γιατί λοιπόν το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδος θεωρεί αυτόν προνομιούχο και του επιτίθεται με τόση λύσσα; Αυτό δεν το κατάλαβα. Είναι μια περιέργη άποψη η οποία πράγματι με εξέπληξε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όντως, κύριε Πρόεδρε, οι λεωφοριούχοι στην επαρχία είναι παρίες.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Είναι παρίες, κύριε Πρόεδρε, και εγώ το γνωρίζω καλά γιατί μια ζωή προσπαθώ να τους βοηθήσω. Αλλά είναι και αδικημένοι, κύριε Υπουργέ. Θα πρέπει το κράτος, όταν δίνει εκατό στην Αθήνα, τη πλούσια Αθήνα, γιατί επιδοτούν όλες οι κυβερνήσεις το εισιτήριο εδώ στην Αθήνα, να δίνει κάτι και στους επαρχιώτες αντί να τους κυνηγά. Διότι τους κυνηγά και τους εξοντώνει καθημερινά αντί να τους βοηθά κατά τι.

Η φτωχή Ήπειρος, η φτωχότερη περιφέρεια της Ελλάδος –για να μην αναφερθώ και στις άλλες περιοχές– είναι δυνατό να μην έχει μια βοήθεια στο αυτοκίνητό της όταν έχει η Αθήνα αυτή την τρομακτική επιδότηση;

Θα έρθω τώρα στην τροπολογία του κυρίου Υπουργού.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Επιτρέπεται μια διακοπή, κύριε Πρόεδρε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Βεβαίως.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ίσως σας διαφεύγει ότι για πρώτη φορά πριν από ένα χρόνο ψηφίσαμε ένα νόμο εδώ στη Βουλή, ο οποίος είδε συγκεκριμένα και έδωσε λύσεις στα προβλήματα όλων των ΚΤΕΛ όλης της χώρας.

Για πρώτη φορά πήραμε πρόνοια για τα 150 εκατομμύρια όσων μετακινούνται με τα ΚΤΕΛ και για πρώτη φορά δώσαμε κίνητρα, ώστε το σύνολο σχεδόν του στόλου των λεωφορείων με κρατικές επιδοτήσεις να ανανεωθεί. Ουδέποτε στο παρελ-

θόν είχε γίνει αυτό. Θα έχουμε αντικατάσταση τριών χιλιάδων λεωφορείων μέσα στο 2003, θα έχουμε νέους σταθμούς αναχώρησης και πιστεύω ότι η συναίνεση όλων των κομμάτων στο νόμο αυτό ήταν η καλύτερη επιβράβευση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Το ουδέποτε σβήστε το. Έχει γίνει και στο παρελθόν και κατά καλύτερο τρόπο. Είναι μία βοήθεια αδιαμφισβήτητη, τη θεωρώ θετική, αλλά δεν αλλάζει σε τίποτα αυτό που σας είπα προηγουμένως. Το λεωφορείο της επαρχίας δεν έχει καμιά κρατική βοήθεια και εννοώ ως επιδότηση.

Μια που αναφέρατε τις επιδοτήσεις, ξαναέρχομαι στα ταξί και σας λέω τα εξής. Διάβασα κάτι περίεργο στο νόμο σας, ότι δίνετε 60 εκατομμύρια ευρώ ως επιδότηση στα ταξί που θα αντικατασταθούν, χωρίς να λέτε πόσο θα δίδετε στο κάθε ταξί, και που τελειώνει το 2004.

Είναι σοβαρά πράγματα αυτά; Ένας τέτοιος νόμος έπρεπε να λέει ότι, κάθε αυτοκίνητο που αντικαθίσταται έχει αυτή τη βοήθεια. Ουσιαστικά σας δίνει την άνεση να έχετε ένα χρηματικό ποσό, που δεν ξέρετε αυτό που θα το βρείτε, διότι δεν είμαι βέβαιος ότι το έχει ο προϋπολογισμός για να σας το δώσει, αλλά εν πάση περιπτώσει, ένα ποσό για περιορισμένο χρόνο και να δίδετε ό,τι θέλετε.

Δεν είναι σοβαρή πολιτική αυτή, κύριε Υπουργέ. Το λέω εν παρενθέσει μια που είπατε για τις βοήθειες που δίνετε στους λεωφοριούχους.

Τώρα θα ήθελα να πω δύο λέξεις για το πρόβλημα που ανέκυψε στην Κρήτη και που προσπαθεί ο Υπουργός να το αντιμετωπίσει με την τροπολογία του.

Στην Κρήτη παλαιά είχαμε τέσσερα ΚΤΕΛ. Τα τέσσερα ΚΤΕΛ έγιναν τελικά δύο. Υπάρχει μια ισορροπία η οποία έχει δημιουργηθεί από τριανταετίας μετά από πολλούς κλυδωνισμούς και δυσκολίες σε ό,τι αφορά την κατανομή των γραμμών, και τη μια βασική γραμμή, Χανίων – Ηρακλείου. Τη γραμμή αυτή την εκμεταλλεύεται το ΚΤΕΛ της δυτικής Κρήτης το οποίο για να την πάρει έδωσε ένα πολύ ακριβό αντάλλαγμα. Δηλαδή, δέχθηκε να πάρει περισσότερα αυτοκίνητα από το άλλο ΚΤΕΛ, την εποχή που υπήρχαν πολλά αυτοκίνητα ορισμένες γραμμές στο Ρέθυμνο. Έτσι δημιουργήθηκε μια ισορροπία, μια ισορροπία η οποία κρατά χωρίς να δημιουργείται κανένα πρόβλημα εδώ και τριάντα χρόνια.

Ξαφνικά αυτή την ισορροπία τη διαταράσσετε, κύριε Υπουργέ, με μια φαινή ιδέα που είχατε να ψηφίσετε ένα νόμο ο οποίος να επιτρέπει να δοθεί ένα κομμάτι απ' αυτή τη γραμμή στο ΚΤΕΛ της ανατολικής Κρήτης.

Δεν καταλαβαίνω τι έχει αυτή η Κυβέρνηση, κύριε Πρόεδρε, τι κατάρρα σας συνοδεύει, κύριε Υπουργέ, να δημιουργείτε διαρκώς προβλήματα εκεί που δεν υπάρχουν. Πολλές φορές έχω εκφράσει αυτήν την απορία από το Βήμα και την εκφράζω άλλη μια φορά. Γιατί το κάματε; Ήταν φυσικό ότι από εκεί και πέρα θα ανθίσταντο οι άλλοι και θα οδηγούσατε πάλι την Κρήτη σε ένα διχασμό που δεν μας αρέσει και δεν μας ταιριάζει. Εμείς οι Κρητικοί δεν τον θέλουμε, κύριε Υπουργέ, και δεν είναι δικαίωμά σας να μας δημιουργείτε τέτοια θέματα επειδή σας κατέβηκε η φαινή ιδέα ύστερα από τριάντα χρόνια να ανακατέψετε κάτι που υπάρχει και για το οποίο δεν διεμαρτύρετο κανείς.

Κύριοι συνάδελφοι, το πρόβλημα της Κρήτης, αλλά και όλης της Ελλάδος είναι ότι πράγματι πρέπει να πηγαίνουμε διαρκώς σε μεγαλύτερες μονάδες ΚΤΕΛ. Και η δημιουργία ενιαίου ΚΤΕΛ στην Κρήτη είναι ένα αίτημα παλαιό και μια επιδίωξη παλιά για την οποία θεωρητικά δεν έχει κανείς αντίρρηση.

Εδώ στις κατ' ιδίαν συζητήσεις, κύριε Υπουργέ και ο απουσιάζων σήμερα –και δεν ξέρω γιατί απουσιάζει– Υφυπουργός σας από το Ηράκλειο, ο κ. Στρατάκης, μας είπε ότι είναι και αυτός υπέρ του ενιαίου ΚΤΕΛ. Άρα πρέπει να γίνει στην Κρήτη ενιαίο ΚΤΕΛ. Σ' αυτό δεν υπάρχει καμιά αντίρρηση, κύριοι συνάδελφοι, που δεν είστε Κρητικοί. Εμείς οι Κρητικοί Βουλευτές το ξέρουμε, αλλά το λέω και για τους υπολοίπους. Δεν υπάρχει κανείς ο οποίος να διαφωνεί. Και ερωτώ, γιατί δεν γίνεται το ενιαίο ΚΤΕΛ για να τελειώσουμε.

Πρέπει δε να σας πω ότι όλα τα άλλα είναι εκ του πονηρού, διότι η συνεκμετάλλευση είναι λάθος, κύριε Υπουργέ. Δεν ξέρω

πως έχετε μάθει τα θέματα του Υπουργείου σας. Θα σας πω κάτι πολύ απλό. Στην συνεκμετάλλευση θα εκμεταλλευθούν τις προσοδοφόρες γραμμές και οι δυο από κοινού συμφέροντος ωθούνται και τις άγονες γραμμές θα τις αφήσουν απ' έξω. Δεν συμφέρει το κοινό. Το κοινό το συμφέρει το ενιαίο ΚΤΕΛ το οποίο θα εξυπηρετεί όλες τις γραμμές, διότι οι λεωφοριούχοι της επαρχίας έχουν και αυτό το πρόσθετο μειονέκτημα εν αντιθέσει με τις γραμμές των Αθηνών, ότι είναι υποχρεωμένοι να εξυπηρετούν εκ του νόμου και τις γραμμές που είναι παθητικές. Συνεπώς τη συνεκμετάλλευση ξεχάστε την. Η λύση είναι μια και μόνη, το ενιαίο ΚΤΕΛ. Γιατί όμως δεν γίνεται; Άκουσα την περίεργη νομική θεωρία του κυρίου Υπουργού, ο οποίος ο ίδιος λέγει, ότι «εγώ δεν είμαι νομικός, είμαι, λέει, χημικός» -και όντως είναι χημικός- «αλλά έτσι μου λένε». Ποιοι σας το λένε κύριε Υπουργέ;

Χθες ήλθαν οι αυτοκινητιστές και με βρήκαν. Μου είπαν ότι μιλούσαν με κάποιον σύμβουλό σας τον κ. Παπαγεωργίου. Εγώ δεν τον ξέρω. Ζήτησα να τον πάρω στο τηλέφωνο. Απήντησε στη γραμματέα μου ο κ. Παπαγεωργίου, ότι «εγώ δεν μιλώ, να πάρετε τον κύριο Υπουργό». Μου συνέστησε να πάρω τον κύριο Υπουργό, ο οποίος είναι χημικός για να μιλήσω μαζί του για ένα νομικό θέμα!

Κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να σοβαρευόμαστε. Δεν υπάρχει κανένα απολύτως νομικό πρόβλημα στη συγχώνευση των ΚΤΕΛ. Και θα σας πω γιατί. Οι γραμμές δεν είναι ιδιωτική περιουσία. Ανήκουν στο κράτος. Το κράτος οργανώνει τις γραμμές, το κράτος φτιάχνει το ΚΤΕΛ, το κράτος επεκτείνει τα ΚΤΕΛ, το κράτος συγχωνεύει τα ΚΤΕΛ. Γιατί άλλωστε έχετε το δικαίωμα με το νόμο που μας δημιούργησε το πρόβλημα, να κόψετε μερικές γραμμές από το ένα ΚΤΕΛ και να τις δώσετε στο άλλο και δεν έχετε το δικαίωμα να πείτε ενώνονται υποχρεωτικά τα δυο ΚΤΕΛ;

Κύριοι συνάδελφοι, εφόσον δημιουργήθηκε η εντύπωση στη μισή Κρήτη ότι μπορεί να κερδίσει κάτι σε βάρος της άλλης μισής, δεν πρόκειται να λήξει αυτή η ιστορία ποτέ, κύριε Υπουργέ, αν είτε δεν αφήσετε τα πράγματα εκεί που είναι ή δεν επωφεληθείτε απ' αυτή την περιπέτεια για την οποία όλοι λυπούμαστε εμείς οι Κρητικοί, και να επιβάλλετε με νόμο το ένα ΚΤΕΛ, το ενιαίο ΚΤΕΛ.

Υπάρχει μια τροπολογία την οποία προτείνει και ο συμπατριώτης μας Βουλευτής κ. Βαλυράκης, προς αυτή την κατεύθυνση. Αν θέλετε να την διορθώσετε φραστικά περισσότερο, διορθώστε την. Εγώ ζητώ αυτή την ώρα από τη Βουλή να ψηφίσει μια διάταξη να γίνει ενιαίο ΚΤΕΛ στην Κρήτη. Έτσι θα εξυπηρετηθούν και οι αυτοκινητιστές και το κοινό της Κρήτης και ο τουρισμός της, ο οποίος διαρκώς αναπτύσσεται.

Αυτό, κύριοι συνάδελφοι, αποτελεί τη μόνη λύση. Ο,τιδήποτε άλλο και να κάνετε ή απειλές, ότι μετά από έξι μήνες θα επιτρέψετε ελεύθερα τις γραμμές, δεν είναι σοβαρά πράγματα, κύριε Υπουργέ. Ποιος τα πιστεύει αυτά. Είναι ποτέ δυνατόν να βγείτε και να πείτε ότι στις γραμμές της Κρήτης θα μπαίνει όποιος θέλει; Δεν πρόκειται να συμβεί τίποτε απ' όλα αυτά. Αφήστε τις απειλές και τις παλικάριές και κάμετε κατ' ευθείαν ενιαίο ΚΤΕΛ για να ησυχάσουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τρία λεπτά για παρέμβαση.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εγώ σήμερα κατάλαβα πόσο πολύ φίλος των λεωφορειούχων είναι ο κύριος Πρόεδρος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Των επαρχιακών λεωφορειούχων είμαστε όλοι.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ειδικά των λεωφορειών των Χανίων.

Ήθελα, λοιπόν, να πω το εξής. Ο νόμος για τα ΚΤΕΛ, κύριε Πρόεδρε, ψηφίστηκε πριν από δεκατέσσερις μήνες με μία ευρύτατη ομοφωνία εδώ στη Βουλή. Και μετά από δεκατέσσερις μήνες εφαρμόζεται απρόσκοπτα σε όλη τη χώρα. Όλη η χώρα δε, πλην της περιοχής της Κρήτης έχει δεχθεί και εφαρμόζει απολύτως το νόμο. Είναι πολλές οι περιπτώσεις, όπου γίνονται και συνεκμεταλλεύσεις, είναι πολλές οι περιπτώσεις

όπου έχουμε μία ουσιαστική βελτίωση της συγκοινωνίας. Να σας πω δε, επειδή γνωρίζετε ότι είναι και Αιτωλοακαρνανία, πως μόλις πριν από λίγες ημέρες έγινε μία νέα συνεκμετάλλευση μίας γραμμής, η οποία ταλαιπωρούσε τον τόπο τον δικό μου μεταξύ της Βόνιτσας και της Πρέβεζας, διότι έγινε υπόγεια διάβαση και υπήρχε ανάγκη να υπάρξει μία συνένωση με λεωφορεία, διότι δεν υπήρχε πλέον το ferry boat το οποίο πήγαινε τον κόσμο. Παντού, λοιπόν, δεν υπάρχει πρόβλημα. Υπάρχει πρόβλημα εκεί. Πριν από λίγες ημέρες υπήρξαν και κάποιες εκδηλώσεις οι οποίες πιστεύω ότι, αν κριτικάρουμε με αυτό τον τρόπο που, όπως πιστεύω λανθασμένα κάνατε, ένα νόμο μέσα στη Βουλή, υποδουλίζετε έτσι ένα σύνολο ανθρώπων, προκειμένου να προβαίνουν σε αυτές τις εκδηλώσεις. Εγώ γνωρίζω ότι, ταλαιπωρείται ο κόσμος και αυτό για μένα είναι η επικεφαλίδα, αυτό για μένα είναι η υπερβάλλουσα έννοια και, κυρίως, ο αδύναμος κόσμος, οι μαθητές, οι γέροντες και οι γριές, οι άνθρωποι που δεν έχουν χρήματα, οι άνθρωποι που δεν έχουν αυτοκίνητα. Και όλο αυτό γίνεται, διότι δεν μπορούν να συνεννοηθούν δυο ΚΤΕΛ. Δεν μπορούν να συνεννοηθούν οι λεωφορειούχοι στους οποίους έχουμε εξηγήσει ότι όλα γίνονται με βάση το νόμο, ότι ο νόμος αυτός έχει προβλέψει και μπορούν να λυθούν μια σειρά από θέματα τα οποία δημιουργούνται. Και αυτό το οποίο επελέγη είναι να γίνονται εκδηλώσεις εντυπωσιασμού, όπου να καίγονται αποκαταρκτικά λεωφορεία. Εγώ καταγγέλλω αυτό το πράγμα και καταγγέλλω και όποιον θεωρεί ότι πρέπει να χειροκροτά τέτοιες αντιλήψεις και τέτοιες ενέργειες. Πιστεύω ότι, η Βουλή έχει τη δυνατότητα και πρέπει να δώσει τις λύσεις. Γι' αυτό είμαστε εδώ.

Έφερα μία τροπολογία. Η τροπολογία αυτή λέει κάτι πάρα πολύ απλό. Και θα σας πω κάτι πλέον αυτής της τροπολογίας. Επειδή θέλουμε να βοηθήσουμε τα ΚΤΕΛ όλης της χώρας, επειδή τους δίνουμε κίνητρα να αλλάζουν τα λεωφορεία, ειδικά για την περίπτωση της Κρήτης πιστεύω ότι, δεν μπορούμε να προχωρήσουμε στην παροχή των κινήτρων, εάν δεν τα βρουν μεταξύ τους και δεν έχουν μία λύση. Η τροπολογία λέει κάτι πάρα πολύ απλό. Τον άξονα ο οποίος αντιπροσωπεύει ένα τεράστιο ποσοστό γενικά της εμπορικής κίνησης όλου του νησιού από τη Σητεία μέχρι το Καστέλι, θα πρέπει να βρουν ένα τρόπο να τον συνεκμεταλλευτούν, ή θα πρέπει να συνεννοηθούν. Και εάν δεν συμβεί αυτό, δεν μπορούμε απαιθείς να καθόμαστε και να βλέπουμε τον κόσμο να ταλαιπωρείται. Ήδη έστειλα ένα γράμμα στους νομάρχες οι οποίοι καλούνται να δώσουν λύσεις. Υπάρχουν διατάξεις του νόμου και εγώ δεν μπορώ να δεχθώ ότι μπορεί κάποιος στην Ελλάδα να μην σέβεται το νόμο, υπάρχει κάποιος στην Ελλάδα ο οποίος θεωρεί ότι όλα αυτά είναι ενδεχομένως λανθασμένα πράγματα, διότι υπάρχει μία περιοχή η οποία λόγω ειδικών συνθηκών και η οποία -διότι ενδεχομένως οι πολιτικοί ταγοί έχουν άλλη άποψη- θα πρέπει να εκμεταλλευθεί την άποψη των πολιτικών ταγών και όχι να συνακολουθήσει το νόμο όπως θα κάνει όλη η υπόλοιπη Ελλάδα.

Λέτε, κύριε Πρόεδρε, συνεκμετάλλευση στο σύνολο των γραμμών. Εγώ θα ακούσω το σύνολο των Βουλευτών.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ενιαίο ΚΤΕΛ.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Βεβαίως το λέω μέσα στην τροπολογία ενιαίο ΚΤΕΛ.

Μου λέτε ότι ως χημικός δεν δικαιούμαι να έχω άποψη. Αυτό ειλικρινά δεν το καταλαβαίνω. Ας το εξηγήσετε σε αυτούς που με ψηφίζουν, ότι ως χημικός δεν πρέπει να μπω στη Βουλή, ως χημικός δεν μπορώ να είμαι στο Υπουργείο Μεταφορών.

Θεωρώ ότι κάνω τη δουλειά μου με όσο καλύτερο τρόπο μπορώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, νομική άποψη δεν έχετε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Υπάρχουν άνθρωποι, οι οποίοι γνωρίζουν τα θέματα. Και ούτε μηχανολόγος βεβαίως είμαι, αλλά παρόλα αυτά υπογράφω διατάξεις, υπογράφω νομοθετήματα τα οποία έχουν να κάνουν με πιο ειδικά αντικείμενα. Γιατί έτσι είναι το Υπουργείο αυτό, έχει τεχνικά αντικείμενα.

Οι Υπουργοί που εσείς είχατε ορίσει ως Πρωθυπουργός να κάνουν τη δουλειά του Υπουργού Μεταφορών, βεβαίως και

αυτοί δεν είχαν το ειδικό γνωστικό αντικείμενο σε μία σειρά από ειδικά θέματα. Τους ορίσατε, όμως. Αλίμονο, αν κάθε φορά ο Υπουργός έπρεπε να έχει ειδικές γνώσεις στο κάθε τι.

Αυτό, όμως, το οποίο γνωρίζω ως Βουλευτής -και έχω αναγνώσει το Σύνταγμα της χώρας- είναι το εξής: Είναι δυνατόν να υποχρεώσετε δύο ανώνυμες εταιρείες να συνενωθούν με μία απόφαση της Βουλής;

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Δεν υπάρχει υποχρέωση, η διατύπωση είναι σαφή, η συνένωση δεν είναι υποχρεωτική, είναι δινητική.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι δυνατόν να γίνει αυτό το πράγμα και να πούμε ότι, «επειδή η Βουλή κρίνει, εσείς θα πρέπει, σώνει και καλά, να συνενωθείτε»; Τι κάνουμε; Δίνουμε κίνητρα. Τους λέμε, «σκεφθείτε το». Τους λέμε ότι θα υπάρχουν προβλήματα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ...

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μα, είναι ανώνυμες εταιρείες. Τι να κάνω εγώ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Πως παίρνετε, κύριε Υπουργέ, πέντε γραμμές από το ένα ΚΤΕΛ και τις πάτε σε άλλο;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτό το οποίο εγώ μπορώ να αντιληφθώ, είναι το πραγματικό ενδιαφέρον όλων σ' αυτήν την Αίθουσα, να λήξει το πρόβλημα. Και αυτό θέλω και εγώ.

Το πρόβλημα, λοιπόν, του ενιαίου ΚΤΕΛ δεν είναι κάτι το οποίο θα το αποφασίσω εγώ και θα το επιβάλω εγώ και η Αίθουσα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ο νόμος.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ο νόμος θα δώσει κίνητρα και θα δώσει και μία σειρά από προϋποθέσεις τις οποίες πιστεύω ότι, θα τις σκεφθούν και θα το κάνουν. Δεν βλέπω, πως θα μπορούσε να γίνει διαφορετικά.

Εγώ, λοιπόν, αφού ακούσω το σύνολο των Βουλευτών επί της τροπολογίας θα τοποθετηθώ τελικά.

Σε ό,τι αφορά τα υπόλοιπα, μόλις τελειώσουν τα οκτάλεπτα, θα μιλήσω για το θέμα του νόμου για τα ταξί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, για να συνεννοούμαστε, στο σύνολο Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και Υπουργός έχετε δύο ώρες. Μέσα στις δύο ώρες θα πρέπει να τα πείτε όλα. Δεν θα επιτραπεί περισσότερος χρόνος.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εγώ παρακάλεσα να μιλήσω, διότι πάντοτε τον κύριο Πρόεδρο τον ακούω με μεγάλη προσοχή και θεωρώ ότι, είτε συμφωνώ είτε διαφωνώ, πάντοτε έχω κέρδος να τον ακούω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, για να μη χάνουμε χρόνο και από τους συναδέλφους Βουλευτές, ό,τι τροπολογίες θα δεχθείτε ή ο,τιδήποτε θα κάνετε, θα πρέπει να το συνυπολογίσετε μέσα στο χρόνο αυτό.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Βεβαίως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς.

Ο κ. Τσιπλάκης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Οι δύο ώρες δεν είναι μόνο για τον Υπουργό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, η Νέα Δημοκρατία χαρακτηριστικά δια του εισηγητού της επεσήμανε ότι, καταψηφίζει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, λόγω του ατόλου χαρακτηρισμού του και της μη αντιμετώπισης προβλημάτων συγκεκριμένων εις βάθος χρόνου, παρά την ταυτόχρονα διατυπωθείσα συμπληρωματική άποψη ότι, βεβαίως, κάποιες ρυθμίσεις οι οποίες απετέλεσαν και αντικείμενο ουσιαστικής επεξεργασίας στην αρμοδία επιτροπή, με την έννοια ότι πολλές προτάσεις της Νέας Δημοκρατίας έγιναν αποδεκτές -με την ταυτόχρονη, λοιπόν, επισήμανση για τις συγκεκριμένες αποδοχές των προτάσεων της Νέας Δημοκρατίας- δεν αίρουν τα αρνητικά χαρακτηριστικά, που στην αρχή επεσήμανα και επεσήμανε ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι αυτό το ισοζύγιο -των ουσιαστών, δηλαδή, δια του νομοσχεδίου ρυθμίσεων με αυτές τις επισυνυπάρχουσες χαρακτηριστικές αποδοχές από πλευράς του αρμοδίου Υπουργείου- αυτός ο ισολογισμός τελικά είναι αρνητικός σε σχέση με τις ρυθμίσεις που επιζητούνται αντικειμενικά να υπάρξουν. Και

το λέω αυτό και το επισημαίνω, ιδιαίτερα, διότι είναι και μία συνήθης -και το θεωρώ καθήκον μου- προσέγγιση κατά καιρούς, όσον αφορά, τον τρόπο νομοθετικής πρωτοβουλίας της Κυβέρνησης.

Εκείνο το οποίο αναμφισβήτητα προκύπτει ανά πάσα στιγμή είναι ότι, οι περισσότερες των ρυθμίσεων διαφόρων τομέων δραστηριότητας κυβερνητικές, οι κατά καιρούς προσεγγίσεις που κάνετε είναι αποσπασματικές, είναι προσεγγίσεις, εις την λαϊκήν, «στο πόδι», που υλοποιούνται νομοθετικά. Και αυτό προκύπτει και διότι μετά λίγο χρόνο έρχεστε και υπαναχωρείτε συγκεκριμένων κατά καιρούς γενομένων ρυθμίσεων, αλλά θα σας έλεγα και εξ ενός άλλου ευρύτερου, στατιστικά, όμως, αναμφισβήτητου λόγου, ο οποίος λέγει ότι μεταπολιτευτικά η κυβερνώσα παράταξη που βρίσκειται συγκεκριμένα μεγάλο χρονικό διάστημα στην εξουσία, είναι η πρωτεργάτης επιψηφισίας πάμπολλων αριθμητικά νόμων, που οδηγούν σε ένα αδιαμφισβήτητο συμπέρασμα, πρωτόγνωρο, τουλάχιστον και στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ανάγεται, δηλαδή, η Ελλάδα σε χώρα που ανά τριήμερο επιψηφίζει και ένα νόμο.

Αυτές είναι από μέρους μου οι κατά καιρούς -επ' αφορμή, βέβαια, και των συγκεκριμένων νομοσχεδίων- προσεγγίσεις, διότι θεωρούμε ως Νέα Δημοκρατία -και θεωρώ ταυτόχρονα προσωπικά- ότι η νομοθετική πρωτοβουλία πρέπει να ασκείται υπεύθυνα, πρέπει να ασκείται κατά τρόπο λογοισμένο και συνετό, ο οποίος στην πράξη ύστερα θα επιβεβαιώνεται ότι, εξεδηλώθη ως τρόπος λογοισμένος και συνετός.

Αυτές οι επισημάνσεις εξειδικεύμενες στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο και από πλευράς εισηγητού της Νέας Δημοκρατίας έγκεινται σε συγκεκριμένα σημεία. Σε σημεία που κατ' αρχήν επιβεβαιώνονται και απ' αυτή την έκθεση του Τμήματος Νομοτεχνικής Επεξεργασίας της Βουλής, αλλά επιβεβαιώνονται και από άλλους ισχυρισμούς, εκτός αυτών των επισημάνσεων της εκθέσεως πλήρως αιτιολογημένων, που εγένοντο και από πλευράς του πρώην Πρωθυπουργού, του κ. Μητσotάκης.

Ξεκινώ από το πρώτο σκέλος αυτής της διφυούς από μέρους μου προσέγγισης. Το Τμήμα Νομοτεχνικής Επεξεργασίας επισημαίνει κάποια ζητήματα, τα οποία οδηγούν στο αδιαμφισβήτητο συμπέρασμα ότι, υπάρχει νομοτεχνική αστοχία, η οποία θα δημιουργήσει ερμηνευτικά και πρακτικά προβλήματα.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Και, λοιπόν, τι έγινε; Προϊστάμενος είναι στο τμήμα αυτή η επιτροπή; Δεν μπορεί να μας λείπει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ. Συνεχίστε, κύριε Τσιπλάκη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ: Δεν κατανοώ, κύριε Κεδικόγλου, πόθεν αντλείτε το δικαίωμα να με ελέγξετε κατά περιεχόμενο των όσων λέω.

Κύριε Πρόεδρε, ζητώ περιφρούρηση της τοποθετήσεως της ελευθέρας, όχι της επιβαλλομένης από πλευράς του κ. Κεδικόγλου. Προς Θεού! Όλα έχουν όρια.

Συνεχίζω, λοιπόν.

Σύμφωνα με το Τμήμα Νομοτεχνικής Επεξεργασίας της Βουλής του οποίου την άποψη και εγώ υιοθετώ, διότι την υιοθετεί κατ' αρχήν η Νέα Δημοκρατία από πλευράς συνιδιοκτησίας τουλάχιστον, κατά μονάδα συγκεκριμένου επιβατηγού αυτοκινήτου, η ρύθμιση των ψήφων είναι ανεπιτυχής και θα δημιουργήσει προβλήματα στην περίπτωση που η συνιδιοκτησία θα υπερβαίνει το 50%. Υπάρχει συγκεκριμένη πρόταση για την εύστοχη προσέγγιση του ζητήματος από πλευράς της ίδιας αυτής επιτροπής του Τμήματος Νομοτεχνικής Επεξεργασίας.

Ένα άλλο ζήτημα είναι το άρθρο 23 του περιφερειάρχη σε περιπτώσεις συμφωνιών μεταξύ ιδιοκτητών επιβατηγών αυτοκινήτων, για να εξυπηρετηθεί μία τουριστική περιοχή. Υπάρχει, λοιπόν, το ζήτημα αυτό της αλόγιστης, απεριόριστης, θα έλεγα, νομοθετικής εξουσιοδότησης κατά κρίση από πλευράς περιφερειάρχη μετά πρόταση του αρμοδίου προϊσταμένου της Δ.Ο.Υ., να προσδιορίσει το παράβολο που θα πρέπει να πληρωθεί. Αυτή η ρύθμιση που δεν είναι μεταξύ άλλων και ορισμένη, και, αν θέλετε αφήνει περιθώρια -αφού δεν επιβάλλει δεσμία αρμοδιότητα- αυθαίρετων συμπεριφορών από πλευράς περιφερειάρχη, είναι ανεπιτυχής. Δεν πρέπει να υπάρχει αυτή η νομοθετική εξουσιοδότηση. Ανεξέλεγκτα ο περιφερειάρχης επί τη

βάσει αυτής της πρότασης του προϊσταμένου της Δ.Ο.Υ., να προβαίνει σε αυτές τις ρυθμίσεις.

Το ζήτημα της αντικατάστασης των αυτοκινήτων. Εγώ, επιπροσθέτως, εκφράζω ένα προβληματισμό πέραν της ορθής κατ' αρχήν επισημάνσης και από πλευράς εισηγητού της Νέας Δημοκρατίας για το χρόνο αντικατάστασης των αυτοκινήτων: Γιατί να μην αντιμετωπίζαμε –είναι καθαρά προσωπική άποψη και προσωπικός προβληματισμός– και την περίπτωση που κάποιοι ισχυρίζονται εκ μόνης της παρόδου αυτού του διαστήματος ότι, τα αυτοκίνητά τους εκπληρώνουν τους όρους του νόμου με μία επιτροπή, ενδεχόμενα, τριμελή από συγκεκριμένους εκπροσώπους, για να μην υπάρχει πάλι η δυνατότητα αυθαίρετης προσέγγισης κατά άποψη άλφα ή βήτα; Γιατί να μην αντιμετωπίζαμε και αυτή την προοπτική με την έννοια, δηλαδή, ότι εγώ και ως νομικός αυτό το αμάχητο τεκμήριο το προσδιορίζω συγκεκριμένα εκ μόνης της παρελεύσεως του χρόνου ότι, είναι τεκμήριο που δεν θεωρώ ότι είναι, όπως τουλάχιστον, θεσμοθετείται σωστό;

Όσον αφορά στα κίνητρα, μία άλλη επισημάνση πάρα πολύ σοβαρή που έχει σχέση με αυτόν τον τρόπο κυβερνητικής νομοθετικής πρωτοβουλίας κατά καιρούς. Προσδιορίζουμε ένα ποσό και αφήνουμε κατά εξουσιοδότηση με υπουργική απόφαση να προσδιοριστούν οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις διανομής αυτού του ποσού. Και, μάλιστα, σε ένα καταληκτικό χρονικό όριο, για το οποίο η Νέα Δημοκρατία πάλι σας αιτείται που είναι το καταληκτικό όριο εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων.

Υπάρχει, λοιπόν, αυτή η θεσμοθέτηση, όλως ασαφής, αόριστη, επιδεχόμενη διάφορες ερμηνείες και εις την πράξη επιδεχόμενη διάφορες αντιμετώπισεις, κάτι το οποίο δεν διαμορφώνει ουσιαστικά μία ασφαλή γνώση και σ' αυτούς που θα ήθελαν να υπαχθούν σ' αυτό το σύστημα και αναγκάως και, λόγω της παρόδου, θα πρέπει να υπαχθούν.

Από εκεί και πέρα, δίνει και σε εσάς τη δυνατότητα να λειτουργήσετε πελατειακά.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Αυτά είναι σοβαρά ζητήματα, που δεν έχουν σχέση μόνο με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο υπό την έννοια της ατελούς προσέγγισης, της νομοθετικής κατά καιρούς, της αποσπασματικής και της μη εν συνόλου αντιμετώπισης προβλημάτων δημοσίου συμφέροντος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας υπενθυμίζω ότι ο χρόνος είναι συγκεκριμένος και κάποιοι Βουλευτές δεν θα μιλήσουν, εάν δεν κάνετε περιορισμό του χρόνου ομιλίας σας.

Ο κ. Ιωαννίδης έχει το λόγο.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, είμαι βέβαιος, όσο σε ελάχιστα νομοσχέδια που έχουμε συζητήσει στη Βουλή μπορεί να είναι κανείς, βέβαιος, ότι η συντριπτική πλειοψηφία των πολιτών αυτής της χώρας επιδοκμάζει τις ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου. Νομίζω ότι, εάν η Νέα Δημοκρατία δεν έδειξε τη γενναιοδωρία να πει ότι κατ' ουσίαν συμφωνεί, είναι, διότι ανάμεσα στις αρετές της, προφανώς, δεν συγκαταλέγονται η σαφήνεια και η καθαρότητα θέσεων. Παρακολουθώντας τον εισηγητή της τελικά, κανείς δεν μπορεί να είναι, βέβαιος, για το ποια είναι η οριστική άποψη της Νέας Δημοκρατίας για το παρόν σχέδιο νόμου.

Κύριε Υπουργέ, είναι βέβαιο ότι με τις διατάξεις του νομοσχεδίου στοχεύετε και επιτυγχάνετε τη μείωση της ρύπανσης, την εξοικονόμηση καυσίμων, τον περιορισμό των δαπανών, τη βελτίωση των μεταφορών γενικότερα και την εξυπηρέτηση του πολίτη. Είναι πολύ σωστά και τα κίνητρα που δίνετε και τα 60.000.000 ευρώ για τη δυνατότητα αντικατάστασης των αυτοκινήτων και απόσυρσης γενικότερα.

Βεβαίως, μπορεί να πει κανείς ότι ενδεχομένως, και για το μέλλον αυτό θα μπορούσε –είναι μία σωστή παρατήρηση που έκανε ο κ. Μητσotάκης– να είναι ένα κίνητρο διαρκείας για την αντικατάσταση, αλλά δεν είναι αυτός ο στόχος του συζητούμε-

νου νομοσχεδίου. Είναι άλλο θέμα, εάν μπορεί η ρύθμιση αυτή να επιμυκυνθεί περαιτέρω.

Όπως είναι προφανές, εγώ πήρα το λόγο για την τροπολογία. Ο κ. Μητσotάκης –είναι κρίμα που δεν είναι τώρα πρώτων– έχει ένα ταλέντο πειστικότητας, όταν ομιλεί και, εάν δεν ξέρει κανείς την πραγματικότητα μπορεί να παραπλανηθεί και να πει: «Τους κατημένους τους λεωφορειούχους». Σε αυτούς ο κ. Μητσotάκης προσέδωσε ένα χαρακτηρισμό, ένα τίτλο πρωτοφανή. Έχω ακούσει για ήρωες πολέμου, έχω ακούσει για ήρωες της επιστήμης, αλλά για ήρωες λεωφορειούχους πρώτη φορά άκουσα σήμερα.

Από εκεί και πέρα, επειδή δεν λαϊκίζω και ξέρω ότι με ακούν και οι λεωφορειούχοι και τα ΚΤΕΛ και Δυτικής και Ανατολικής Κρήτης και επειδή δεν θέλω να χαρίζομαι σε κανέναν, θα πω ότι πέρα όλων των άλλων που αναφέρατε απ' όσα παραχωρήθηκαν στους λεωφορειούχους που κατά προνομιακό τρόπο κάποτε τους παραχωρήθηκαν και οι άδειες, κατ' επανάληψη και εις βάρος, μάλιστα, των ασφαλιστικών οργανισμών, αφέθησαν και ρυθμίστηκαν χρέη των ΚΤΕΛ σε πανελλήνια κλίμακα. Δεν μπορούμε, λοιπόν, να πούμε ότι είναι οι πιο αδικημένοι Έλληνες.

Εμένα δεν με ενδιαφέρει, τόσο το συμφέρον του ΚΤΕΛ Ανατολικής Κρήτης και, βεβαίως, πολύ λιγότερο το συμφέρον του ΚΤΕΛ Δυτικής Κρήτης. Βουλευτής της Ανατολικής Κρήτης είμαι και, αν θέλετε, είμαι και πανκρήτιας καταγωγής και προέλευσης, διότι στη Σητεία γεννήθηκα, η γυναίκα μου είναι Χανιώτισσα, στο Ηράκλειο έζησα και λειτούργησα ως δικηγόρος και ήμουν και υπεύθυνος της νεολαίας προ αμνημονεύτων ετών για όλη την Κρήτη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ούτε ο Όμηρος να ήσασταν. Τέσσερις πόλεις ερίζουν για την καταγωγή του Φοίβου Ιωαννίδη.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Με ενδιαφέρει, όμως, η εξυπηρέτηση των πολιτών της Κρήτης. Και η εξυπηρέτηση των πολιτών της Κρήτης λέει ότι, το μείζον θα ήταν να αποφασίσουν, να δημιουργήσουν ένα ΚΤΕΛ. Αυτό ποιος δεν θα το ήθελε;

Βέβαια, δεν είναι αυτό η δωρεά, το δώρο που ήθελε να κάνει στη Βουλή ο αγαπητός συνάδελφος εκ Χανίων, ο κ. Σκουλάκης, γι' αυτό και το διέκοψα και είπα «φοβού τους Δαναούς και δώρα φέροντας». Αλλά εγώ, ειλικρινά εύχομαι, αν ήταν δυνατόν, να υπάρξει ένα ΚΤΕΛ. Όμως έχουμε κακά δείγματα από το παρελθόν και έχει προϊστορία το θέμα. Είναι η μοναδική περίπτωση –όχι στην Ελλάδα, στον κόσμο–, όπου το μεν ΚΤΕΛ των Χανίων δικαιούται να πηγαίνει στο Ηράκλειο, το δε ΚΤΕΛ Λασιθίου –Ηρακλείου δεν δικαιούται να πηγαίνει στα Χανιά. Αυτό πείτε μου, κύριοι συνάδελφοι, όσοι δεν είστε εκ Κρήτης, πως το ακούτε;

Εκείνο που δεν ανέχομαι από κανέναν είτε είναι Λασιθιώτης είτε Χανιώτης, είτε Ρεθυμνιώτης είτε Ηρακλιώτης είναι ο τσαμπουκάς. Να το ξεκαθαρίσουμε αυτό. Με τσαμπουκά δε δέχομαι να λύνεται κανένα θέμα ανά την επικράτεια και δεν μπορεί, βεβαίως, ψηφισμένους νόμους να τους γράφει κανείς στα παλιά του τα παπούτσια και να θέλει να επιβάλει τη δική του άποψη και, μάλιστα, όταν η δική του άποψη ταυτίζεται με το προσωπικό του οικονομικό συμφέρον.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Βαριά κουβέντα.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Μα, είναι επιχειρηματίες και έχουν συμφέρον. Γιατί να μην έχουν; Εγώ δεν είμαι εναντίον των επιχειρηματιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Μαλώνουν τα κρητικά ΚΤΕΛ, να μαλώνουν και οι Κρητικοί Βουλευτές;

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, επειδή φοβάμαι, διότι έχουμε πολλά προβλήματα και σε πολλά θέματα ότι, οι όροι και οι προϋποθέσεις που θα επιδιώξουν κάποιοι δεν θα οδηγήσουν σε αυτό, γι' αυτό θεωρώ κατ' αρχήν σωστή την τροπολογία σας, την οποία και στηρίζω με μία μικρή διαφοροποίηση.

Κατ' αρχήν, η τροπολογία σας μιλάει για ενιαίο ΚΤΕΛ. Λέει: «Με την προτεινόμενη διάταξη καταργείται η ανάθεση του έργου εκμετάλλευσης των κάθε είδους γραμμών του οδικού άξονα Κασтелίου – Κισσάμου – Σητείας από τα ΚΤΕΛ, αν τα ΚΤΕΛ Χανίων – Ρεθύμνης και Ηρακλείου – Λασιθίου που τους εξυπηρετούν, δεν προχωρήσουν σε συνεκμετάλλευση». Απο-

κλείετε εσείς να υπάρξει και ενιαίο ΚΤΕΛ; Δεν το αποκλείετε. Λέτε, όμως, ότι, αν δεν προχωρήσουν σε συνεκμετάλλευση, τότε μετά την πάροδο έξι μηνών, θα αφήσετε ελεύθερη την αξιοποίηση των δρομολογίων αυτών από όποιον έχει τη δυνατότητα.

Θα κάνω και μία νομοτεχνική παρατήρηση. Η ουσιαστική παρατήρηση που έχω να κάνω, αναφέρεται σε μία λέξη της οποίας η απάλειψη είναι αναγκαία, κατά τη γνώμη μου, για να είναι δίκαιη η ρύθμιση και για να επιτύχει ενδεχόμενα και το στόχο, διότι ο στόχος προφανώς είναι να τα βρουν. Αν δεν τα βρουν, όμως, τα βρίσκει η Βουλή, τα βρίσκει ο νόμος υπέρ των πολιτών της Κρήτης.

Κύριε Υπουργέ, η λέξη που πιστεύω ότι πρέπει να απαλειφθεί είναι το «και νομαρχιακές». Λέει: «όλες οι διανομαρχιακές υπεραστικές γραμμές». Δηλαδή, αν παραλείψετε τη λέξη «και νομαρχιακές», θα είναι πολύ σωστό. Η δε νομοτεχνική παρατήρηση που θέλω να σας επισημάνω είναι από τη φράση, που μιλάει για την παράγραφο 2 του άρθρου 2 του νόμου για τις γραμμές αυτές. Λέει: «και μπορούν να εκτελεστούν». Αυτό είναι συντακτικά αδόκιμο. Πρέπει να μπει: «και μπορούν να εκτελούνται τα δρομολόγια». Δεν μπορούν να εκτελεστούν οι γραμμές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): «Να εκτελεστούν» σημαίνει τους «καθαρίζουμε»!

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Ε, βέβαια. Οι γραμμές δεν εκτελούνται, τα δρομολόγια εκτελούνται!

Σας ευχαριστώ και πιστεύω ότι θα κάνετε δεκτή την πρότασή μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς.

Το λόγο έχει ο κ. Χωματάς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το υπό ψήφιση νομοσχέδιο ασφαλώς αποσκοπεί να ρυθμίσει τα θέματα της λειτουργίας και της καλύτερης απόδοσης επιβατιγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως προς όφελος, βέβαια, του επιβατικού κοινού και προς απόδοση καλύτερων υπηρεσιών προς τον πολίτη.

Κατά συνέπεια, όλοι εμείς που είμαστε μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα με αυτά τα δεδομένα νομίζω ότι συμφωνούμε σε ό,τι αφορά αυτόν το στόχο και αυτό το σκοπό, με την προϋπόθεση, βέβαια, ότι θα τηρηθούν όλες εκείνες οι προϋποθέσεις που θα εξασφαλίσουν την καλύτερη απόδοση και λειτουργία και την καλύτερη προσφορά καλών υπηρεσιών προς τον πολίτη.

Μέσω του νομοσχεδίου αυτού, κύριε Υπουργέ, μέσω των ανωνύμων εταιρειών και των συνεταιρισμών δίνετε την ευκαιρία να συνεταιριστούν οι επαγγελματίες οδηγοί και θέτετε και ορισμένες προϋποθέσεις όπως είδα σήμερα στις τροπολογίες που φέρατε, για τους συνεταιρισμούς αυτούς και τη σύμπληξη των ανωνύμων εταιρειών.

Όπως ξέρετε εκλέγεται στο Νομό των Κυκλάδων, μια περιφέρεια με είκοσι τέσσερα νησιά. Έχουμε πικρή εμπειρία από τέτοιου είδους συνεταιρισμούς και ανώνυμες εταιρείες σε όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς και στις αεροπορικές επικοινωνίες και στις ακτοπλοϊκές επικοινωνίες. Και τώρα μας προσθέτετε εσείς τις ανώνυμες εταιρείες που μπορούν να γίνουν με τους επαγγελματίες οδηγούς των επιβατηγών αυτοκινήτων.

Προβληματίζομαι, κύριε Υπουργέ, διότι έχω πράγματι κακή εμπειρία. Σας είπα προηγουμένως ότι, με την προϋπόθεση ότι αυτά θα αποβούν προς όφελος του πολίτη, εμείς συμφωνούμε. Να μην καταλήξουν, όμως, σε ολιγοπώλια ή μονοπώλια, τα οποία θα είναι εις βάρος πράγματι του πολίτη που θέλει να εξυπηρετηθεί ή να μην καταλήξουν εις βάρος ορισμένων επαγγελματιών, οι οποίοι δεν θα έχουν τη δυνατότητα για οποιονδήποτε λόγο ή δεν θα αποφασίσουν να συνεταιριστούν.

Ορίζεται, κύριε Υπουργέ, ότι προϋπόθεση για να γίνουν αυτές οι ανώνυμες εταιρείες και οι συνεταιρισμοί, είναι ότι θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον είκοσι επαγγελματίες οδηγοί. Ποιο ήταν το κίνητρο που σας οδήγησε να καθορίσετε ακριβώς τον αριθμό είκοσι; Και αυτό βέβαια για να γίνεται και σε συνεργασία με άλλους επαγγελματίες οδηγούς από όμορους, γειτονικούς νομούς. Υπάρχει κάποιο ειδικό κίνητρο που σας οδήγησε σε αυτό; Ή μήπως πράγματι –εγώ διερρωτώμαι, το βάζω καλόπιστα μεν αλλά το θέτω και έτσι το ερώτημα- το νούμερο

αυτό αποκλείει εκ των πραγμάτων ορισμένες περιοχές και μάλιστα τουριστικές, όπως είναι ορισμένα νησιά του δικού μου νομού των Κυκλάδων;

Ακόμα, η αλλαγή της έδρας κύριε Υπουργέ –είχα την ευκαιρία να σας το πω και στη Διακομματική Επιτροπή που το συζητήσαμε και θα σας παρακαλέσω να το καταλάβετε αυτό- θα δημιουργήσει τεράστια προβλήματα στους επαγγελματίες των τουριστικών νησιών, εάν θέλετε, που πράγματι περιμένουν αυτούς τους δύο ή τρεις μήνες, για να μην σας πω τον ενάμιση μήνα της θερινής περιόδου για να βγάλουν τα προς το ζειν για όλη την υπόλοιπη περίοδο του έτους.

Όταν, λοιπόν, δίνετε το δικαίωμα εσείς, έστω και αν ορισμένοι το επιθυμούν και μετά από προσωπική επιθυμία να επιδιώξουν κάποια μεταφορά έδρας από άλλο νομό, γιατί προϋπόθεση είναι ο οδηγός του νησιού να ζητήσει τη συμπαράσταση από κάποιον άλλο συνάδελφό του, ενός άλλου νησιού, αντιλαμβάνεστε ότι αυτό είναι εις βάρος των συμφερόντων των ντόπιων οι οποίοι περιμένουν αυτό τον καιρό να βγάλουν πέντε δραχμές περισσότερο. Πώς είναι δυνατόν λοιπόν να δίνουμε αυτό το δικαίωμα, να μετακομίζουν επαγγελματίες οδηγοί από άλλους νομούς; Δε συμφωνούμε με αυτήν τη διάταξη. Θα παρακαλέσω πάρα πολύ να σεβαστείτε και την ιδιαιτερότητα που δίνει στα νησιά μας το Σύνταγμα που πρόσφατα ψηφίσαμε. Υπάρχουν ιδιαιτερότητες και πρέπει να το σεβαστείτε αυτό.

Μία που μιλάμε γι' αυτές τις ιδιαιτερότητες, θα πρέπει να σας πω κύριε Υπουργέ, ότι οι δικοί μας επαγγελματίες οδηγοί δρουν, ενεργούν και εργάζονται κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες, πολύ δυσκολότερες τουλάχιστον απ' ό,τι οι επαγγελματίες των άλλων περιοχών της Ελλάδας. Δεν είναι, δηλαδή, σωστό από πλευράς δικής σας, σεβόμενοι και την ιδιαιτερότητα των νησιών, σεβόμενοι το Σύνταγμα που τα προστατεύει να βάζετε στο ίδιο καλάθι και να αποφασίζετε ισότιμα για όλους τους επαγγελματίες οδηγούς.

Θα πρέπει να καταλάβετε ότι λόγω κακού οδικού δικτύου πολλές φορές οι καταστροφές οι οποίες γίνονται και οι ζημιές στα οχήματά τους είναι συχνότερες.

Τα ανταλλακτικά είναι ακριβότερα γιατί υπάρχει μονοπώλιο. Οι περισσότεροι αναγκάζονται να έρχονται στα συνεργεία της Αθήνας. Αν για κάποιο λόγο οι ίδιοι οι επαγγελματίες θελήσουν να αλλάξουν τα αυτοκίνητά τους σε λιγότερο από τα οκτώ ή δεκατρία χρόνια, στα τέσσερα χρόνια να τους απαλλάσσετε από το φόρο ώστε να μπορούν να αλλάξουν τα αυτοκίνητά τους. Αυτό θα είναι προς όφελος των πολιτών, γιατί θα έχουν καλύτερα μέσα μεταφοράς. Είναι λογικό. Γιατί να μην το προβλέψετε; Λόγω της μεγάλης φθοράς που υφίστανται, του ανταγωνισμού από τα ενοικιαζόμενα, από τα ΚΤΕΛ και από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα που κατακλύζουν τα νησιά μας, οι άνθρωποι αυτοί έχουν πράγματι λίγες δυνατότητες να βγάλουν τα προς το ζην τους θερινούς μήνες. Θα πρέπει να δέτε την ιδιαιτερότητα των νησιών ώστε να μην υπάρχει το ίδιο κόμιστρο με τα νησιά, με την Αθήνα ή την Πάτρα ή τη Θεσσαλονίκη. Θα πρέπει να υπάρχει ειδικό κόμιστρο. Αν θεσπίσετε τις ανώνυμες εταιρείες που μπορεί να έχουν το δικαίωμα να χαμηλώνουν το κόμιστρο, θα εξουδετερωθούν όσοι δεν μπαίνουν σε συνεταιρισμούς. Να αντιληφθείτε αυτές τις ιδιαιτερότητες γιατί προβληματίζουν τους επαγγελματίες των νησιών. Θα πρέπει να αλλάξουν έδρα; Αυτό εκ των πραγμάτων είναι αντίθετο με το πνεύμα του νομοθέτη, ο οποίος ορίζει πόσες άδειες θα εκδίδονται σύμφωνα με τις ανάγκες της διοικητικής περιοχής. Όταν επιτρέπεται να έρχονται περισσότερο σημαίνει ή ότι δεν έχετε προβλέψει σωστά ή ότι αφήνετε ελεύθερες τις άδειες. Αυτό είναι ανεπίτρεπτο. Παρακαλώ να προβληματιστείτε και μέχρι ψηφίσεως του νομοσχεδίου να κάνετε τις αλλαγές που επιβάλλονται.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΣΤΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι για το θέμα που συζητάμε πρέπει να γίνει μία καλή συνεννόηση.

Κατ' αρχήν λυπάμαι για το γεγονός πως ένα σημαντικό νομοσχέδιο, που νομίζω πως κινείται ιδιαίτερα θετικά με τις ενδεχό-

μενες αδυναμίες του στο πλαίσιο που δίδεται για τη λειτουργία των ταξί, εμείς λοιπόν είμαστε αναγκασμένοι να μην ασχολούμαστε με αυτό το νομοσχέδιο. Υπάρχει πρόβλημα στις υπεραστικές λεωφορειακές συγκοινωνίες, τα ΚΤΕΛ, διότι το σύστημα αυτό ανετράπη. Όσον αφορά την Κρήτη, αλλά και σε όλη την Ελλάδα, οι εσωτερικές ενδονομαρχιακές γραμμές ήταν οι κερδοφόρες και οι διανομαρχιακές ή υπεραστικές ήταν οι ελλειμματικές. Αυτό έχει ανατραπεί τώρα. Σήμερα οι ενδονομαρχιακές γραμμές πάσχουν γιατί υπάρχει πληθώρα ΙΧ αυτοκινήτων, αγροτικών και γιατί η αστυφιλία τράβηξε όλο τον ενεργό πληθυσμό στην πόλη. Άρα η διένεξη και στην Κρήτη έχει να κάνει με την ανατροπή των οικονομικών και κοινωνικών δεδομένων. Η θεραπεία της έγινε προσπάθεια να επιτευχθεί με τον πρόσφατο νόμο του 2001 για την ανασυγκρότηση των λεωφορειακών γραμμών. Έχετε ρύθμιση εκεί με την οποία παίρνετε ένα ποσοστό από τις κερδοφόρες γραμμές για να ενισχύσετε μεταξύ των άλλων τα ΚΤΕΛ που έχουν αδυναμία.

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

Τι θα λένε, δηλαδή, τα ΚΤΕΛ των νησιών π.χ. της Χίου, της Μυτιλήνης, της Σάμου κ.λπ., που δεν έχουν διανομαρχιακές γραμμές για να χρηματοδοτήσουν τις εσωτερικές ελλειμματικές; Θα πρέπει να κλείσουν; Άρα υπάρχει ένα ζήτημα και πρέπει να το δούμε.

Θα μου επιτρέψετε μία παρατήρηση που αφορά το προεδρείο. Εδώ εκφράζεται η λαϊκή κυριαρχία. Κατέθεσα μία τροπολογία. Μου ήταν αδύνατον να την υποστηρίξω όταν συνεζητείτο στην Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων, γιατί την ίδια ώρα ακριβώς έπρεπε να προεδρεύω στην Επιτροπή Εξωτερικών και Άμυνας και ταυτόχρονα έπρεπε να τοποθετούμαι στην Ολομέλεια για το νομοσχέδιο που αφορούσε το Συνήγορο του Πολίτη. Πώς θα ήταν δυνατόν να γνωρίζω το νομοσχέδιο και να τοποθετούμαι; Έτσι η τροπολογία βγήκε αντισυνταγματική. Δεν σας ενημέρωσαν καλά, κύριε Υπουργέ. Η τροπολογία που κατέθεσα προβλέπει δυναμικά τη συνένωση των ΚΤΕΛ. Δεν πάσχει θεσμικά και συνταγματικά. Άρα, μπορούμε να βρούμε άλλους λόγους, αλλά όχι αντισυνταγματικότητας για να την απορρίψουμε. Θα μείνω, όμως, στο προηγούμενο θέμα, που είναι η ευθύνη του Προεδρείου. Επειδή και άλλη φορά έχουν εγερθεί ζητήματα, παρακαλώ σήμερα να είναι η τελευταία φορά. Ο Βουλευτής εδώ ως έκφραση της λαϊκής κυριαρχίας πρέπει να έχει όλη την ευχέρεια να μελετάει, να ενημερώνεται και να τοποθετείται. Αυτήν την ευχέρεια δεν την έχουμε. Γι' αυτό και έχουμε αδυναμίες νόμων. Ο νόμος για τις υπεραστικές συγκοινωνίες πάσχει, αλλά κύρια πάσχει η διαδικασία νομοθέτησης. Όταν δεν μπορούν οι Βουλευτές να ενημερωθούν σωστά, να ενημερώσουν το Κοινοβούλιο και την Κυβέρνηση, όταν αυτή η διαδικασία δεν μπορεί να γίνει απρόσκοπτα, τότε λάθος νομοθετούμε. Βεβαίως η τήρηση των νόμων είναι μείζον θέμα. Αλλά σε αυτήν την Αίθουσα ακόμα πιο μείζον είναι η θέσπιση σωστών νόμων και η διόρθωση των νόμων. Και ο νόμος αυτός πάσχει σε ό,τι αφορά την Κρήτη, κατά το εξής: Λειτουργεί, βεβαίως, σε όλη την Ελλάδα, αλλά είναι δομημένος στη βάση ότι κάθε νομαρχιακό διαμέρισμα οργανώνεται συγκοινωνιακά σε ένα ΚΤΕΛ. Αυτό δεν ισχύει στην Κρήτη, γιατί υπάρχει μια άλλης μορφής οργάνωση, δύο νομοί να έχουν ένα ΚΤΕΛ. Άρα ο νόμος που ψηφίσαμε, παρά τις αντιρρήσεις μου τότε, πάσχει στην εφαρμογή του στην Κρήτη και πρέπει να διορθωθεί. Αυτό ήταν το νόημα της τροπολογίας μου.

Δεύτερο ζήτημα. Στην Κρήτη λειτουργούσε ένα ΚΤΕΛ. Μία αυταρχική κυβέρνηση, η δικτατορία, έσπασε το ένα ΚΤΕΛ σε δύο, το 1973. Σε αυτήν τη μοιρασιά που έγινε αποδεκτή από τα δύο ΚΤΕΛ, της ανατολικής και δυτικής Κρήτης, έγινε μία συμφωνία. Έκτοτε ανετράπησαν τα οικονομικά δεδομένα. Αυτή η συμφωνία λειτούργησε και περιελάμβανε την εκχώρηση της γραμμής -ελλειμματικής τότε- Χανίων-Ηρακλείου στο ΚΤΕΛ δυτικής Κρήτης και την εκχώρηση ενδονομαρχιακών γραμμών του Νομού Ρεθύμνης στο ΚΤΕΛ ανατολικής Κρήτης με έδρα το Ηράκλειο.

Άρα, εδώ υπήρχε μία συμφωνία η οποία, βεβαίως, έχασε την ορθολογική οικονομική της στήριξη, αλλά ήρθε η Κυβέρνηση να

ρυθμίσει το θέμα. Αντί να το ρυθμίσει, το πυροδότησε για δυο λόγους. Πρώτον, δεν λειτουργεί ο νόμος λόγω οργανωτικής ιδιομορφίας και δεύτερο η εκ του νόμου απόφαση του γενικού γραμματέα κατά το άρθρο 7 εκχώρησε μία γραμμή της οποίας η γεωγραφική συμμετοχή του ΚΤΕΛ ανατολικής Κρήτης είναι είκοσι οκτώ χιλιόμετρα, δηλαδή, η απόσταση από την πόλη του Ηρακλείου και μέχρι το σύνορο της Ρεθύμνης, με βάση αυτή μοίρασε το μερίδιο του ΚΤΕΛ Ανατολικής Κρήτης 45% σε διαδρομή εκατόν σαράντα χιλιομέτρων, δηλαδή, το 20% νέμεται με την απόφαση αυτή, το 45% των εσόδων της γραμμής. Τώρα με την παλαιότερη συμφωνία, η εκχώρηση των γραμμών Τυμπακίου, Ανωγείων και Αγίας Γαλήνης παραμένουν στο ΚΤΕΛ ανατολικής Κρήτης. Πέραν του ότι υπάρχει το πρόβλημα του νόμου και η απόφαση κατά την εφαρμογή της στην Κρήτη πάσχει κατά την ιδιομορφία την οργανωτική και οφείλετε να το διορθώσετε. Δεύτερον, πάσχει η απόφαση του γενικού γραμματέα γιατί αγνόησε ότι ανάμεσα στην πρωτεύουσα του Νομού Ηρακλείου και την πρωτεύουσα του Νομού Χανίων υπάρχει η πρωτεύουσα της Ρεθύμνης που αγνοήθηκε. Επίσης, πάσχει γιατί δεν συμπεριέλαβε τους όρους της αρχικής συμφωνίας, γιατί όταν συνάπτεται νέα συμφωνία ξεκινάμε από μηδενική βάση.

Η τροπολογία σας θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή, αν συμπληρωθεί, βέβαια κατά το κομμάτι των εσωτερικών γραμμών. Διαφορετικά σας παρακαλώ να την αποσύρете γιατί εγώ δεν θα ψηφίσω. Συνεχίζει μία αναμόχλευση του τοπικού διχασμού και, ενδεχομένως, εμείς να υπερβάλουμε αλλά πυροδοτεί αυτούς που θα έπρεπε να κρατάει τις ισορροπίες, βρίσκεται εν αμφιβόλω. ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ρίχνει λάδι στη φωτιά.

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ:κατά πόσο επιθυμεί να λύσει το πρόβλημα.

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

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, λυπάμαι γιατί θα ξεκινήσω κάπως διαφορετικά. Ήθελα να πω με τον προσήκοντα σεβασμό στον κ. Μητσοτάκη ότι αν θέλει να επιτύχει η Πηνελόπη στο ρόλο της να κρατήσει το ρόλο του μέντορα. Αποψη μου είναι και θέση μου. Δεύτερον, θα ήθελα να απευθύνω μία απάντηση στο άντρο του κυβερνητικού συμβουλίου ότι μπορεί απ' αυτό να διαρρέονται πληροφορίες αλλά ας διαλέξει κάποιες που μπορεί να στέκονται στο προσκήνιο.

Η επιλογή της συγκεκριμένης κυρίας, η οποία θα αναλάμβανε να μας πληροφορήσει, ήταν ατυχής. Αυτή η κυρία μπόρεσε πράγματι να αναδειχθεί σε ύπατα αξιώματα, αλλά μόνο της της τέχνης της σπάτουλας. Και είναι βέβαια γνωστό ότι όταν η σπάτουλα δουλεύει καλά, αποδίδει πολύ καλό χρώμα. Επιπλέον, λυπάμαι γιατί η έγκριτη εφημερίδα στην οποία αναφέρομαι έχει δεν έχει έναν συντάκτη ο οποίος να γνωρίζει στοιχειωδώς πολιτική οικονομία.

Τώρα, όσον αφορά το πώς εγώ ασκώ το κοινοβουλευτικό μου έργο, αν το ασκώ με διακοπές ή χωρίς διακοπές, είναι θέμα δικής μου τακτικής και του ευβοϊκού λαού, ο οποίος επί εννέα συναπτές τετραετίες, κόντρα σε Πρωθυπουργούς και Αρχηγούς Κομμάτων, με στέλνει στη Βουλή. Δόξα τω Θεώ, δεν έχω δει κανενός Ευβοιώτη το πρόσωπο να αποστρέφεται από εμένα.

Όσον αφορά, κύριε Πρόεδρε, το νομοσχέδιο, είναι γεγονός ότι ασχολούμαστε με μία τάξη εξαιρετικά συμπαθή. Όλοι προσπαθούν να χαϊδέψουν αυτή και να μην λένε αλήθειες. Ευτυχώς ο παρών Υπουργός και με αυτό το νομοσχέδιο και με άλλα, απέδειξε ότι κατέχει καλά τη δυναμική. Φαίνεται ότι έχει σπουδάσει και δυναμική.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να προσθέσω και κάτι άλλο. Πρέπει να μάθουμε ότι το Σύνταγμα δεν προβλέπει να ξέρει κάποιος ούτε γράμματα της Α' Δημοτικού προκειμένου να εκλεγεί Βουλευτής. Και αυτό δεν είναι τυχαίο. Ο κύριος συνάδελφος που μίλησε πριν λίγο, θα πρέπει να ξέρει ότι το τι λέει η Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή ή η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής, στα παλαιότερα των υποδημάτων των Βουλευτών. Η Βουλή ομιλεί και η πολιτική καταξιώνεται όταν έχει ανατρεπτική πνοή, κύριε Υπουργέ. Έχει σημασία ο λόγος μου για σας. Αυτά

τα λέω για να απαντήσω και στον κύριο συνάδελφο που ανέφερε το τι είπε η Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή ή η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής. Ας λένε ό,τι θέλουν. Εμείς θα κάνουμε αυτό που νομίζουμε. Εμείς νομοθετούμε!

Όσον αφορά τώρα το νομοσχέδιο, θα ήθελα να πω ότι όλοι χαϊδεύουν αυτιά. Αγαπητοί συνάδελφοι, ο Υπουργός συνέλαβε κάτι.

(Στο σημείο αυτό ο κύριος Υπουργός συνομιλεί με ένα σύμβουλό του).

Κύριε Πρόεδρε, διακόπτω μέχρι να τελειώσει ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεπτός): Κύριε Υπουργέ, αφού ξέρετε ότι ο κ. Κεδίκογλου δεν συγχωρεί τις διακοπές.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Αυτή είναι η κοινοβουλευτική τάξη. Αυτή η κοινοβουλευτική τάξη επικρατεί σε όλο τον κόσμο.

Η πράξη προηγείται του δικαίου και ο κύριος Υπουργός είναι σύγχρονος. Πώς να το κάνουμε; Αρέσει, δεν αρέσει το επάγγελμα του οδηγού ταξί –δεν υπάρχει άλλη ελληνική λέξη, δεν έχει χρησιμοποιηθεί, όχι δεν υπάρχει- έχει πρόβλημα. Δυναμική είναι η κοινή γνώμη στο να αυξηθούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Δυναμική είναι και η ανάπτυξη της οικονομίας η οποία οδηγεί σε μαζικά μέσα μεταφοράς, μετρό κλπ. τα οποία οδηγούν στον περιορισμό του ταξί. Έχετε πάει σε καμία πρωτεύουσα όπου να δείτε αυτόν τον κίτρινο ποταμό που βλέπουμε στην Αθήνα αν κάτσουμε σε κάποιο μπαλκόνι της οδού Πανεπιστημίου ή της οδού Ακαδημίας; Έχετε δει την άνεση που υπάρχει στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων όταν απεργούν τα ταξί;

Άρα, δεν πρέπει να χαϊδεύουμε αυτιά. Ο επαγγελματίας αυτός αντιμετωπίζει μέγα πρόβλημα. Και το πρόβλημα αυτό το αντιλήφθηκε ο Υπουργός και προχωρεί προς την κατεύθυνση αυτή και δίνει λύσεις όσον αφορά τον περιορισμό των ταξί.

Ετέθησαν διάφορα θέματα από το Κομμουνιστικό Κόμμα όσον αφορά το γιατί δέκα χρόνια και όχι δεκαπέντε; Οι άνθρωποι αγνοούν την τεχνολογία. Το ίδιο πρόβλημα αντιμετώπισε και η Σοβιετική Ένωση. Δεν κατάλαβε ότι η τεχνολογία και η οικονομία τρέχουν. Μα, δεκαπέντε χρόνια με τη σύγχρονη τεχνολογία για να αλλάξεις αυτοκίνητο; Και γιατί αναφερόμαστε στα δέκα ή στα δεκαπέντε χρόνια και δε λέμε με το τιμολόγιο που θα καθορίσετε, κύριε Υπουργέ, να υπολογίσετε να γίνεται απόσβεση σε οκτώ χρόνια. Αυτή είναι η απάντηση. Μάλιστα, κατ'εμένα, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να υπολογίσετε να γίνεται απόσβεση μέσω του τιμολογίου οπωσδήποτε ένα χρόνο νωρίτερα, διότι η τεχνολογία θα σας προλάβει είτε το θέλουμε είτε δεν το θέλουμε.

Το νομοσχέδιο έρχεται και δίνει λύσεις σε κάποια ζητήματα με τη μορφή εταιρειών και συνεταιρισμών. Επικρατεί η άποψη ότι ο συνεταιρισμός θα ανταγωνιστεί τους ατομικώς ενεργούντες κλπ. Δεν ξέρω κανέναν συνεταιρισμό ο οποίος να είχε κόστος λειτουργίας μικρότερο από μία απλή προσωπική επιχείρηση και, επίσης, δεν ξέρω και καμία επιχείρηση η οποία να είχε λιγότερο κόστος και η οποία να ήταν καλύτερα οργανωμένη από μία ανώνυμη εταιρεία. Με τα στοιχεία που δίνονται, η ανώνυμη εταιρεία εγγυάται, τουλάχιστον, ότι θα λειτουργήσει μέσα στα πλαίσια του νόμου.

Ωστόσο, το θέμα είναι αλλού, κύριε Υπουργέ. Δεν αντιληφθήκαμε ότι ο οδηγός ταξί, ο ταξιτζής, δεν είναι μόνο επάγγελμα –όπως, βέβαια, συμβαίνει σε σημαντικό βαθμό και με τα υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα ΚΤΕΛ, δεδομένου ότι αναφέρομαι σ' αυτούς που είναι ιδιοκτήτες- αλλά λειτουργημα! Στον οδηγό ταξί θα δώσετε μεθαύριο το παιδί σας να το πάει στο σχολείο, που μπορεί να είναι μακριά από τη δική σας περιοχή.

Άρα ο οδηγός ταξί πρέπει να έχει ήθος καταξιωμένο, γενικώς αποδεκτό. Άρα, ο οδηγός ταξί πρέπει να έχει γνώση, να πάει διά του συντομότερου δρόμου από την Μάνδρα μέχρι την Κηφισιά. Ο οδηγός ταξί πρέπει να έχει τρόπους συμπεριφοράς, γιατί είμαστε τουριστική χώρα. Πολλά πρέπει να έχει ο οδηγός ταξί.

Εύχομαι η απόφαση που θα εκδώσει ο Υπουργός να είναι αντίστοιχη. Είχα την ευκαιρία να συζητήσω το θέμα και στο Λονδίνο και στο Παρίσι. Και ρώτησα εκεί: «Παίρνεις ταξί; Σας ενδιαφέρει αυτό;». Και μου απάντησαν: «Κοιτάξτε, κύριε, όταν είμαι

οδηγός ταξί έχω ένα πάρα πολύ καλό εισόδημα. Το πρόβλημά μου δεν είναι η άδεια του ταξί. Το πρόβλημα για μας είναι πώς θα πάρουμε την άδεια οδηγού ταξί. Χρειάζονται πολύ σκληρές και πολύ δύσκολες εξετάσεις προκειμένου να αναγνωρισθείς οδηγός επιβατηγού δημοσίας χρήσεως».

Συνιστώ στον Υπουργό να πάρει ως πρότυπα τις προδιαγραφές του Λονδίνου και του Παρισιού, προκειμένου να βγάλει την απόφασή του ποια δικαιολογητικά χρειάζονται για να έχει κάποιος την άδεια. Εκεί είναι το πρόβλημα. Κατά τα άλλα, πολύ καλά κάνει και δημιουργεί τις εταιρείες. Θέλουμε δεν θέλουμε θα απορροφηθούν.

Σας συνιστώ και κάτι άλλο: Τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς θα αυξηθούν. Βεβαίως θα αυξηθεί και ο αριθμός των οδηγών. Μέσα, λοιπόν, στις αποφάσεις που θα πάρετε στο μέλλον –ή αν χρειάζεται και από το νόμο- η προϋπηρεσία σε ταξί να είναι ένα στοιχείο για να καταλάβει κάποιος θέση οδηγού μαζικού μέσου, λεωφορείου. Γιατί είτε θέλουμε είτε δεν θέλουμε ο αριθμός των ταξί θα μειωθεί.

Θυμάμαι στο σημείο αυτό –και κλείνω- μία αποστροφή που διάβασα. Το 1956 περίπου μιλούσε ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στην Ηλεία. Κάνω χρήση και αντιπάλων γιατί με διακρίνει –πιστεύω- και βαθμός μεγαθυμίας. Στην Ηλεία, λοιπόν, που πήγε να μιλήσει του υπενθύμισαν: «Εδώ πρόσεχε, γιατί έχουμε το πρόβλημα της σταφίδας». Είχε τότε αρχίσει η κρίση στο προϊόν.

Βγαίνει, λοιπόν, στην πλατεία και τους λέει: «Ξέρω το πρόβλημά σας, τη σταφίδα. Αυτά που είχατε και πέρυσι θα τα έχετε και του χρόνου, αλλά η σταφίδα τέρμα, αγαπητοί Ηλείοι. Καταλάβετε το, τέλειωσε η ιστορία». Και εκεί που εφοβούντο ότι θα ήταν η μειοψηφία και θα έχανε στο νομό, ο Καραμανλής σε εκείνες τις εκλογές κέρδισε.

Να πούμε, λοιπόν, την αλήθεια. Είναι ένα νομοσχέδιο που κινείται με δυναμική τροχιά, είναι ένα νομοσχέδιο που συνέλαβε και θα καλύψει και το αύριο και είναι ένα νομοσχέδιο που αν μελετηθεί όπως πρέπει και εφαρμοστεί στις βάσεις του λεωφορείου κλπ. θα αποδώσει.

Τώρα υπάρχει βέβαια και το θέμα των Κρητών. Δεν έχουμε καμία δουλειά. Αλλά, κύριε Υπουργέ, ανέφερα η πολιτική καταξιώνεται όταν έχει ανατρεπτική πνοή. Μία λύση είναι να διαλύσετε τα ΚΤΕΛ και να κάνετε καινούρια ή να κάνετε μία ανώνυμη εταιρεία, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα όλων, χωρίς να ζημιώσετε κανέναν πουθενά. Για να λύσετε το πρόβλημά σας, δεν μπορεί να ισχύει ούτε το βόρειο ούτε το νότιο, ούτε το ανατολικό ούτε το δυτικό. Πρέπει να ισχύει αυτό που έχει ανάγκη η χώρα. Και αυτό το χειρίζεστε εσείς.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεπτός): Έχει ολοκληρωθεί ο κύκλος έξι Βουλευτών και παρακαλώ τον Υπουργό κ. Χρίστο Βερέλη να πάρει το λόγο.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, φέραμε ένα σχέδιο νόμου στη Βουλή, το οποίο επιχειρεί να ρυθμίσει μία σειρά θεμάτων που επί πολλές δεκαετίες είχαν ρυθμιστεί αποσπασματικά. Σας διαβεβαιώ ότι είναι μία δουλειά πολύ δύσκολη.

Επιχειρούμε πρώτα από όλα να ρυθμίσουμε θέματα που αφορούν τριάντα πέντε χιλιάδες αυτοκίνητα, επιβατηγά δημόσιας χρήσης, που αφορούν εξήντα και πλέον χιλιάδες οικογένειες που κατέχουν τα αυτοκίνητα αυτά και δεν ξέρω πόσες ακόμα οικογένειες οδηγών που εργάζονται στα αυτοκίνητα αυτά. Κυρίως όμως –για να μην το ξεχνάμε αυτό, γιατί εδώ στη Βουλή δεν πρέπει να κάνουμε ρυθμίσεις μόνο για επαγγελματίες ομάδες- αφορούν την καθημερινότητα εκατοντάδων χιλιάδων μετακινούμενων κάθε μέρα.

Έπρεπε, λοιπόν, αυτό το νομοσχέδιο να έχει μία ισορροπία, τόσο σε ό,τι αφορά την επίπτωση την οποία θα είχε στην επαγγελματική τάξη –τα πράγματα της οποίας επιχειρεί να ρυθμίσει- όσο και να βελτιώσει αποφασιστικά τη λειτουργία των ταξί αυτών που μεταφέρουν περίπου οκτακόσιες με εννιακόσιες χιλιάδες επιβάτες την ημέρα.

Εδώ στην Αθήνα τα μεν Μέσα Μαζικής Μεταφοράς μεταφέρουν δυόμισι εκατομμύρια επιβάτες την ημέρα, τα δε ταξί υπερ-

βαίνουν τις τετρακόσιες χιλιάδες την ημέρα και ίσως να φθάνουν και τις πεντακόσιες χιλιάδες ανάλογα την περίοδο, το ωράριο κ.ο.κ. Πρόκειται, λοιπόν, για ένα θέμα, που είναι ευρύτατο.

Υπάρχει μια εικόνα, την οποία με φόρτιση πολλές φορές μεταφέρουν και οι ίδιοι οι ταξιτζήδες, αλλά και οι μετακινούμενοι. Όμως, αυτές τις δυο κατηγορίες τις συνδέει μια αγάπη και ένα μίσος. Τη σχέση, λοιπόν, αγάπης-μίσους είναι αυτή που πρέπει να έχουμε υπόψη μας, όταν συζητούμε σε αυτήν τη Βουλή. Χρειαζόμαστε τα ταξί, τα οποία πρέπει να βελτιώσουν τη λειτουργία τους.

Εγώ έχω τύχει πάρα πολλές φορές να είμαι αποδέκτης παραπόνων και διαμαρτυριών όχι μόνο από συμπατριώτες μας για την υπηρεσία που προσφέρουν τα ταξί, αλλά και από το εξωτερικό. Διότι η χώρα μας είναι μια χώρα, όπου ο τουρισμός έχει ένα πολύ μεγάλο ρόλο στην οικονομία, στην απασχόληση και στην προοπτική του τόπου μας για τα επόμενα χρόνια.

Συζητήσα, λοιπόν, πολύ με τους ταξιτζήδες μήνες ολόκληρους προσπαθώντας να βρούμε μια χρυσή τομή και να είμαστε κυρίως δίκαιοι και να φθάσουμε σ' ένα αποτέλεσμα. Ξεκινήσαμε έχοντας τρεις πυλώνες στη λογική μας. Ο πρώτος είναι το ίδιο το αυτοκίνητο – βασικό συστατικό – η ποιότητά του, τα χαρακτηριστικά του και τι μπορεί να μεταφέρει. Ο δεύτερος είναι ο ίδιος ο οδηγός – σημαντικό κι αυτό – ποια είναι η συμπεριφορά του, ποιες είναι οι γνώσεις του, ποιες είναι οι προϋποθέσεις, για να είναι σε ένα τέτοιο επάγγελμα. Ο τρίτος είναι η ίδια η οργάνωση των υπηρεσιών, τις οποίες παρέχουν τα ταξί.

Ξεκινώντας από το αυτοκίνητο έχουμε ένα στόλο, ο οποίος είναι πάρα πολύ μεγάλος. Είναι τεράστιος. Ιδιαίτερα δε εδώ στο Λεκανοπέδιο τα ταξί είναι σχεδόν δέκα τέσσερις χιλιάδες. Είναι υπερβολικό. Πού οφείλεται αυτό; Οι λόγοι είναι ιστορικοί. Είναι οι λόγοι ενός κράτους, το οποίο επί πολλές δεκαετίες – μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1980 – έδινε άδειες. Πολλές φορές τα ταξί ήταν η καταφυγή των απελπισμένων ανθρώπων. Αυτό πρέπει να το αναγνωρίσουμε.

Όμως, μέσω των αδειών δημιουργήθηκε ένας υπερπληθυσμός στο επάγγελμα. Κι αυτός ο υπερπληθυσμός δημιουργεί στρεβλώσεις. Σίγουρα γνωρίζουμε ότι πολλές φορές το ταξί λειτουργεί ως ένα παράνομο μέσο μαζικής μεταφοράς και δεν φθάνουν οι αστυνομικές διατάξεις, προκειμένου να καταστείλουν αυτό το φαινόμενο. Πρέπει να συμβούν και άλλα πράγματα.

Έπρεπε, λοιπόν, να βελτιώσουμε την ποιότητα των αυτοκινήτων. Δεν νοείται σήμερα να υπάρχουν αυτοκίνητα χωρίς κλιματισμό σε πόλεις, όπως είναι η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, σε περιοχές, όπως είναι τα νησιά το καλοκαίρι.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Και αυτό αφορά και την υγεία του οδηγού!

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Και αφορά και την υγεία του οδηγού.

Έπρεπε, λοιπόν, να έχουμε μια δυνατότητα να φθάσουμε σε μια ενίσχυση, προκειμένου να γίνει αυτή η αλλαγή του στόλου. Συνεννοηθήκαμε με το Υπουργείο Οικονομικών και φθάσαμε να μπορούμε να διαθέσουμε εφάπαξ – γιατί αυτό δεν μπορεί να γίνεται στο διηνεκές – ένα ποσό, προκειμένου να βελτιώσουμε το στόλο, προκειμένου να κάνουμε μια ρύθμιση που θα βοηθούσε αυτήν την επαγγελματική τάξη στο να βρει ένα νέο προσανατολισμό με τα πράγματα, τα οποία έρχονται.

Ποια είναι τα πράγματα, τα οποία έρχονται; Τα γνωρίζουν και οι ίδιοι. Τα έχουμε συζητήσει. Σε λίγο καιρό θα μειωθούν οι μετακινήσεις με τα ταξί στα μεγάλα αστικά κέντρα. Θα μειωθούν, διότι βελτιώνονται ραγδαία οι υπηρεσίες με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Φανταστείτε σε λίγο καιρό την Αθήνα με τις επεκτάσεις του μετρό, φανταστείτε την Αθήνα, που θα έχει υπηρεσίες προαστιακού σιδηροδρόμου και τραμ, φανταστείτε την Αθήνα, που θα έχει ένα εκτεταμένο δίκτυο λεωφορειοδρόμων, όπως έχει κάθε μεγάλη πόλη σε όλη την Ευρώπη, αλλά κι εκτός Ευρώπης.

Αυτή είναι η εξέλιξη των πραγμάτων. Ποιος θα είναι ο ρόλος του ταξί μέσα σε αυτήν την ιστορία και μέσα σε αυτήν την εξέλιξη; Θα μπορεί το ταξί να περιπλανάται στους δρόμους και να

«ψαρεύει» πελάτες; Ή θα πρέπει να οργανώσουμε τέτοιες υπηρεσίες, όπου το ταξί να λειτουργεί πολύ περισσότερο μέσα από μια συντεταγμένη σχέση με τον πελάτη;

Υπάρχουν και σήμερα προσπάθειες, αλλά πολλές φορές είναι ατελείς και δημιουργούν προβλήματα σε όσους συναλλάσσονται με τα ταξί. Αναφέρομαι στα ραδιοταξί και στις διάφορες άλλες προσπάθειες που γίνονται, προκειμένου να δουλέψουν με ραντεβού. Αυτές δεν είναι πλήρεις και υπάρχουν πάρα πολλά παράπονα.

Δίδουμε, λοιπόν, ένα ποσό 60 εκατομμυρίων ευρώ για αντιμετώπιση αυτοκινήτων με νέα ή εναλλακτικά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Πόσα περίπου υπολογίζετε;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εξήντα εκατομμύρια ευρώ. Μάλλον, όμως, εσείς ρωτάτε πόσα ανά αυτοκίνητο. Το πόσα ανά αυτοκίνητο δεν το έχουμε βάλει στο νόμο για έναν πάρα πολύ απλό λόγο, διότι θα πρέπει, αφού τους δώσουμε ένα περιθώριο δύο μηνών, να καταγράψουμε τις αιτήσεις εκείνων που θέλουν νέα αυτοκίνητα.

Οι αιτήσεις αυτές θα διαιρέσουν το συνολικό ποσό και έτσι θα βγει το αποτέλεσμα. Θα σας πω, όμως, πώς το υπολογίζουμε αυτό. Υπολογίζουμε ένα ποσό της τάξεως των 3.500 έως 4.000 ευρώ ανά αυτοκίνητο. Αυτό είναι ένα ποσό που δεν λύνει το πρόβλημα των ταξιτζήδων διά βίου, αλλά είναι μία ενίσχυση. Αυτό μπορεί να δώσει ο προϋπολογισμός, αυτό δίνει και μάλιστα για πρώτη φορά. Πότε άλλοτε υπήρχε αυτή η βοήθεια; Ουδέποτε. Το κάνουμε τώρα και ενσυνείδητα, διότι ζητάμε απ' αυτήν την επαγγελματική ομάδα να έχει μία βελτίωση της προσφοράς της.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Είναι και υπέρ της οδικής ασφάλειας.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Βεβαίως.

Ζητούμε, επίσης, σε διάφορες κατηγορίες ο χρόνος να είναι διαφορετικός. Έτσι, σε άλλες περιοχές έχουμε λιγότερα χρόνια, διότι οι συνθήκες κάτω από τις οποίες κινείται το αυτοκίνητο είναι τέτοιες που οι καθημερινές μισθώσεις είναι πολύ περισσότερες και σε άλλες περιοχές – σε κάποιες ορεινές περιοχές, όπου υπάρχει ένα μόνο ταξί – κάνουν λίγα χιλιόμετρα, δουλεύουν λιγάκι το καλοκαίρι, εξυπηρετούν μία ή δύο φορές την ημέρα ανθρώπους και γι' αυτό έχουμε μία κλιμάκωση.

Άκουσα πολλούς συναδέλφους, οι οποίοι έφεραν έναν προβληματισμό σε ό,τι αφορά στο χρόνο. Θα ήθελα, λοιπόν, στο σημείο αυτό να σας πω την πρώτη αλλαγή που θα κάνουμε στη σημερινή διαδικασία. Γνωρίζετε ότι – και αυτό είναι το σωστό – συνδιαμορφώνουμε τα νομοσχέδια, προσπαθούμε να βρούμε μία λύση με το σύνολο των συναδέλφων από όλες τις παρατάξεις. Θα αναφερθώ και στο ΚΚΕ και θα αποδείξω ότι αυτά, τα οποία λέει, είναι λάθος.

Έτσι, λοιπόν, στην παράγραφο 6α' του άρθρου 8, όπως έχει τροποποιηθεί σύμφωνα με τις αλλαγές που κατέθεσα σήμερα το πρωί, οι αριθμοί εννέα, έντεκα και δώδεκα, αντικαθίστανται με τους αριθμούς δέκα, δώδεκα και δεκατρία αντίστοιχως. Επίσης, στην παράγραφο 6β' του άρθρου 8, οι αριθμοί δεκαπέντε και είκοσι αντικαθίστανται με τους αριθμούς δεκαέξι και είκοσι ένα αντίστοιχα. Τι σημαίνει αυτό σε απλά ελληνικά; Δίνουμε ένα χρόνο ακόμα, διότι όλη η Αίθουσα ζήτησε κάτι παραπάνω.

Θα σας καταθέσω στα Πρακτικά τις τροποποιήσεις που σας ανέφερα.

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

«Στην παράγραφο 6α' του άρθρου 8, όπως έχει τροποποιηθεί σύμφωνα με τις αλλαγές που κατέθεσα, οι αριθμοί 9, 11 και 12, αντικαθίστανται με τους αριθμούς 10, 12 και 13 αντίστοιχα.

Στην παράγραφο 6β' του άρθρου 8, οι αριθμοί 15 και 20 αντικαθίστανται από τους αριθμούς 16 και 21 αντίστοιχα.»).

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Καθιερώνουμε, επίσης, Μητρώο Οχημάτων. Θα έχετε ακούσει πολλές φορές ότι κυκλοφορούν αυτοκίνητα – μαϊμούδες, ότι μέσα στην Αθήνα ιδιαίτερα υπάρχουν οχήματα, τα

οποία φέρουν τα χρώματα ενός ταξί, έχουν ταξίμετρο, έχουν μία φωτοτυπία της άδειας, κοκ. Κάνουμε μία συστηματική δουλειά εδώ και δύο χρόνια και έχουμε κάνει και επιτροπές, όπου μετέχουν τα συνδικάτα των ταξιτζήδων και έχουμε κάνει, επίσης, και μία εκκαθάριση του Μητρώου.

Παρ' όλα αυτά, κάνουμε ένα βήμα παραπέρα, το οποίο θεωρούμε ότι είναι πρωτοποριακό, δίνουμε δηλαδή τη δυνατότητα στις επαγγελματικές ενώσεις των ταξιτζήδων να τοποθετούν μία ηλεκτρονική πλακέτα στην πινακίδα που την κάνει, πρώτα απ' όλα, αναγνώσιμη από μακριά με ειδικό μηχάνημα και, δεύτερον, την κάνει αναντικατάστατη, δηλαδή δεν μπορεί να παραγραφεί ούτε να παραχαράχθει.

Μέσα, λοιπόν, απ' αυτήν την ηλεκτρονική πλακέτα, το μικροτσίπ, θα υπάρχουν τα στοιχεία του αυτοκινήτου, τα στοιχεία της άδειας, τα στοιχεία του ιδιοκτήτη. Όλα αυτά, βεβαίως, θα γίνουν με ευθύνη του συνδικάτου. Αυτήν τη δουλειά δεν θα την κάνει το δημόσιο ούτε οι υπάλληλοι των υπηρεσιών των νομαρχιών ή των υπηρεσιών που ασχολούνται με τα θέματα των μεταφορών και θα χρηματοδοτηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών.

Επίσης τους δίνουμε τη δυνατότητα να διαθέτουν συχνότητα ασφαλείας και να διαθέτουν και ένα σύστημα GPS μεγάλες κατηγορίες αυτοκινήτων, διότι αυτό πλέον σε μία σύγχρονη μεγαλούπολη κρίνεται απαραίτητο και είναι θέμα που άπτεται της ασφάλειας του οδηγού και του αυτοκινήτου, ιδιαίτερα κατά τις νυχτερινές ώρες, όπου όπως γνωρίζετε έχουμε μία σειρά από προβλήματα.

Σε ό,τι αφορά στους οδηγούς, θα έλεγα ότι πρέπει να αναβαθμιστεί η παροχή των υπηρεσιών. Ανάμεσα στις τάξεις των οδηγών ταξί υπάρχουν άνθρωποι, οι οποίοι πολλές φορές σε τουριστικές περιοχές δεν γνωρίζουν ούτε μία λέξη στα αγγλικά. Δεν είπαμε να τους δώσουμε υποχρεωτικά Proficiency, αλλά σε τουριστικές περιοχές πρέπει λίγες λέξεις να είναι γνωστές, προκειμένου να γίνεται μία συνεννόηση.

Υπάρχουν άνθρωποι, επίσης, οι οποίοι δεν γνωρίζουν σε μία μεγαλούπολη ποιες είναι οι διαδρομές. Μπαίνει, λοιπόν, μέσα ένας τουρίστας ή ένας άνθρωπος που έρχεται από επαρχία, «κόβει βόλτες» στην Αθήνα με ένα ταξί και διαμαρτύρεται. Έρχονται οι διαμαρτυρίες –πού αλλού;- στο αρμόδιο Υπουργείο.

Πρέπει, λοιπόν, οι άνθρωποι, οι οποίοι θα έχουν το δικαίωμα να οδηγούν ταξί επαγγελματικά, να γνωρίζουν την πόλη, μέσα στην οποία δουλεύουν και τις βέλτιστες διαδρομές.

Και ακούσατε προηγουμένως από το συνάδελφο κ. Κεδικόγλου, πώς γίνονται οι εξετάσεις σε άλλες χώρες της Ευρώπης. Είναι εξαιρετικά αυστηρές. Είπαμε, λοιπόν, ότι θα πρέπει να υπάρχει αυτή η γνώση.

Είπαμε ακόμα ότι θα πρέπει να υπάρξει ένα σεμινάριο –με τους ίδιους τα συμφωνήσαμε- καλής συμπεριφοράς. Ενδεχομένως κάποιοι δεν είχαν τη δυνατότητα να γνωρίζουν, πώς λειτουργεί το επάγγελμα αυτό σε άλλες χώρες. Αυτό θα τους το μάθει αυτό το σεμινάριο.

Το σεμινάριο αυτό δεν θα το κάνουμε εμείς. Δεν μπορεί το κράτος να το κάνει, δεν είναι δουλειά του κράτους να το κάνει. Εμείς θα το υποστηρίξουμε οικονομικά και θα το ελέγξουμε με τους επιθεωρητές της Δημόσιας Διοίκησης και τους επιθεωρητές του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Οι ίδιοι θα επιλέξουν, πώς θα κάνουν τα σεμινάρια αυτά και με ποιους φορείς.

Εγώ θέλω να διατυπώσω την ευχή, οι φορείς οι οποίοι θα κάνουν τα σεμινάρια αυτά να είναι αξιόπιστοι. Το μόνο το οποίο έχω να πω είναι ότι θα ελεγχθούν γι' αυτό. Δεν θα έχουμε απλώς υπογραφές σ' ένα χαρτί ότι παρακολούθησε ο κύριος τάδε ένα σεμινάριο. Θα το παρακολουθήσει και θα υπάρξει έλεγχος γι' αυτό.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Συμμετοχή στο πρόγραμμα όμως.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Βεβαίως θα υπάρξει συμμετοχή στο πρόγραμμα.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Και οι καθηγητές να ξέρουν αγγλικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Επίσης, κάνουμε και κάποιες διαφοροποιήσεις στις ποι- νές.

Θα σας πω κάτι πολύ απλό, από εμπειρία δικιά μου. Είμαι δύομισι και πλέον χρόνια στο Υπουργείο Μεταφορών. Σε όσες περιπτώσεις μέχρι σήμερα, οι οποίες απασχόλησαν και τον Τύπο –διότι κάποιος ασυνείδητος οδηγός, κάποιος οδηγός ο οποίος έχει άλλα προβλήματα ενδεχομένως, φέρθηκε άσχημα σε κάποιους ανθρώπους τους οποίους μετέφερε, πέταξε έξω από το αυτοκίνητο μια έγκυο γυναίκα, έκανε ένα πράγμα το οποίο είναι ανεπίτρεπτο σε κάποιον παράλυτο άνθρωπο ή οτιδήποτε άλλο- έστειλα γράμματα στις επαγγελματικές ενώσεις των ταξιτζήδων και τους είπα «παρακαλώ γνωρίστε μου τι ποι- νές επιβάλλετε», ουδέποτε είχα απάντηση. Γιατί; Από μια λαν- θασμένη συντεχνιακή νοοτροπία που λέει «κόρακας κοράκου μάτι δεν βγάζει». Δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτό. Δεν μπορεί να έχουμε ένα κράτος στο οποίο δεν τιμωρείται κανείς και για τίπο- τε. Δεν λέω για ψύλλου πήδημα. Μιλώ για παραπτώματα τα οποία είναι σοβαρά και τα οποία εκθέτουν και την ίδια την τάξη τους, εκθέτουν και τη χώρα, μια χώρα η οποία ζει σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι οι ποινές πρέπει να διατηρηθούν. Αυτό το οποίο μας επιβάλλει να διατηρήσουμε τις τιμές αυτές είναι ότι λέμε «ναι» στους συνδικαλιστικούς φορείς των ταξιτζήδων, πρέπει όμως να πούμε ένα μεγαλύτερο «ναι» στους ανθρώπους που έχουν ανάγκη μετακίνησης και ιδιαίτερα στις ευπαθείς ομά- δες.

Το είπα και από την αρχή. Πρέπει να υπάρξει μια ισορροπία σ' αυτό το νομοσχέδιο, προκειμένου να μπορούμε να έχουμε ένα βέλτιστο αποτέλεσμα.

Καθιερώσαμε, όπως είπα, το σεμινάριο αγωγής. Ήταν πρό- ταση του κ. Σκουλάκη και τον ευχαριστώ και δημόσια γι' αυτό. Το αποδέχθηκε πλήρως και το επεξεργάστηκε και είπα ότι, όσοι ανανεώνουν τις άδειες θα πρέπει και αυτοί να ακούσουν ένα σεμινάριο για λίγες μέρες. Πιστεύω ότι αυτό θα βοηθήσει.

Έρχομαι στο τρίτο που είναι η οργάνωση των υπηρεσιών.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κωλύματα δεν μας είπατε. Δεν μπορεί να είναι ένας συνταξιούχος οδηγός;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα έρθω αργότερα σ' αυτό, κύριε Πρόεδρε, γιατί εδώ δημιουργούνται θέματα με το Υπουργείο Εργασίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Σύμφωνοι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έχω συζητήσει με το Υπουργείο Εργασίας και σας απα- ντώ αμέσως.

Υπάρχουν θέματα των συνταξιοδοτικών ταμείων. Εκεί είναι το πρόβλημα. Εγώ θεωρώ πραγματικά ότι έχετε δίκιο σ' αυτό που λέτε. Ένας ευπρεπής άνθρωπος πενήντα πέντε ετών που παίρ- νει σύνταξη κάλλιστα θα μπορούσε να κάνει το επάγγελμα και θα το ανέβαζε κιόλας ενδεχομένως.

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Σ' αυτήν την προσέγγιση κάνουν λάθος και τα ταμεία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αν δεν λύσω όμως τα θέματα με το Υπουργείο Εργασίας δεν μπορώ να προχωρήσω. Αυτό στο οποίο, λοιπόν, έχω δεσμευθεί είναι ότι θα συζητήσω με το Υπουργείο Εργασίας, να δούμε αν υπάρχει κάποια λύση στο θέμα αυτό.

Θα σας αναφέρω και άλλα δύο θέματα που έχουν σχέση με άλλα Υπουργεία και τα οποία έχουν μπει στην όλη συζήτηση.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Σύνταξη σημαίνει σύνταξη, κύριε Υπουργέ. Δεν μπορεί να κάνεις άλλο επάγγελμα. Καταργείται ο όρος της σύνταξης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ποιος το λέει αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Βλέπεις είναι τόσο μεγάλες οι συντάξεις!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Βλέπετε ότι και μέσα στην Αίθουσα υπάρχουν άλλες από- ψεις και καλά θα κάνω να συμβουλευτώ πολύ περισσότερο το Υπουργείο Εργασίας.

Οργάνωση υπηρεσιών. Έγινε μεγάλη κουβέντα, γιατί λέμε «ναι» στις εταιρείες. Είπαμε ότι λέμε «ναι» προαιρετικά. Είναι δυνατό να αφαιρούμε σήμερα το δικαίωμα από Έλληνες πολί- τες να είναι μέλη σε μια εταιρεία; Το βρίσκω αναχρονιστικό. Όπου και να πήγαιναν θα δικαιώνονταν.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Και χωρίς το νόμο το δικαίωμα το έχουν.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτό, λοιπόν, το οποίο κάνουμε είναι να λέμε «να» προαιρετικά «μπορείτε να είστε μέτοχοι σε μια εταιρεία, η οποία έχει σαν σκοπό της τη λειτουργία ταξί». Για να μην έχουμε και άλλα τέτοια προβλήματα, είπαμε ότι δεν θα αποξενωθεί ο ταξιτζής από την άδειά του. Θα είναι προσωπικές οι άδειες. Τη χρήση του αυτοκινήτου θα προσφέρει στην εταιρεία.

Με ποιους όρους και προϋποθέσεις; Με το καταστατικό που οι ίδιοι θα επιλέξουν στην εταιρεία τους. Δεν τους λέμε εμείς ότι «θα κάνετε υποχρεωτικά το α' ή το β'».

Επειδή ακούσθηκε πάρα πολλές φορές αυτό, το οποίο θεωρώ και κουραστικό και πληκτικό για το μεγάλο κεφάλαιο, θέλω να σας ρωτήσω τι εννοούμε λέγοντας το μεγάλο κεφάλαιο; Σήμερα ένα φυσικό πρόσωπο δικαιούται να έχει μέχρι δύο ταξί.

Δεν ενοχλεί που τόσα χρόνια υπάρχει ένα αίσχος με τις μάντρες; Αυτό το αίσχος θα σταματήσει με αυτόν τον τρόπο. Δεν ξέρετε τι υποφέρουν οι ταξιτζήδες, αν καθυστερήσουν ένα μήνα τη δόση τους. Τότε τους παίρνουν πίσω το ταξί.

Δεν ξέρετε ότι γίνονται χιλιάδες πράξεις μεταβίβασης μέσα σ' ένα θολό καθεστώς ημιπαρανομίας; Προσπαθούμε σε αυτήν τη φάση να το ελέγξουμε. Πιστεύω μάλιστα ότι ενεργούμε πολύ σωστά και πιστεύω ότι όλοι οι συνάδελφοι, οι οποίοι πραγματικά το επικρότησαν, έπραξαν πολύ σωστά.

Μέχρι σήμερα, που είχαμε έως δύο άτομα, δεν υπήρξε υπερσυγκέντρωση. Μείναμε στα δύο άτομα και έτσι θα παραμείνουμε.

Αυτό, όμως, το οποίο θα σταματήσει είναι αυτή η φαύλη κατάσταση με τις μάντρες από την οποία πλήττονται οι ίδιοι οι ταξιτζήδες. Αυτοί είναι οι άνθρωποι, που πληρώνουν το κόστος όλης αυτής της αθλιότητας μέχρι σήμερα.

Είπαμε, λοιπόν, να είναι προαιρετική η συμμετοχή τόσο σε εταιρείες όσο και σε συνεταιρισμούς. Είπαμε να διαλέξουν τι από τα δύο θέλουν. Είπαμε «Εσείς θα επιλέξετε, γιατί είναι δικό σας το μέλλον και εσείς θα το καθορίσετε. Η Βουλή δεν καθορίζει το μέλλον σας, αλλά δίνει ένα πλαίσιο. Εσείς θα πάρετε την ευθύνη, για να καθορίσετε το δικό σας μέλλον».

Δώσαμε προϋποθέσεις για την ελάχιστη συμμετοχή. Είπαμε πόσα είναι τα ελάχιστα αυτοκίνητα στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη, στην Πάτρα, στο Ηράκλειο, στη Λάρισα και στην υπόλοιπη επαρχία.

Δίνεται, επίσης, η δυνατότητα με ειδική απόφαση και κάτω από είκοσι αυτοκίνητα να κάνουν εταιρεία. Ήρθε μία πρόταση, προκειμένου σε περιοχές που δεν συγκεντρώνουν αριθμό να μπορούν όμοροι δήμοι να κάνουν εταιρείες. Εκεί βάλαμε έναν περιορισμό μέχρι τέσσερις δήμους, για να μη γίνει ένα κομπολόι που θα πιάνει όλη την Ελλάδα.

Έτσι, πιστεύω ότι δίνουμε τη δυνατότητα να έχουμε μία βελτίωση των υπηρεσιών, γιατί θα υπάρχει μία οικονομία κλίμακας. Θα μπορούν να κάνουν μαζικές παραγγελίες αυτοκινήτων και ελαστικών. Θα μπορούν να συμβάλλονται για καύσιμα, για επιδιορθώσεις αυτοκινήτων τους και για ανταλλακτικά. Αυτά θα βοηθήσουν τον κλάδο τους. Έτσι, ο κλάδος τους θα έχει σιγά-σιγά μια πραγματική βελτίωση, η οποία θα είναι ορατή.

Είμαστε σε μία εποχή που πρέπει να δούμε και άλλα πράγματα. Είπαμε ότι δίνουμε σε εταιρείες και σε συνεταιρισμούς ένα μικρό ποσοστό πολυμορφικών αυτοκινήτων σαν ένα πείραμα, για να δούμε πώς θα πάει και τα επόμενα χρόνια. Δεν είναι δυνατόν να ισχυρισθώ ότι μπορώ να γνωρίσω και να διαγνώσω το μέλλον για τα επόμενα είκοσι χρόνια. Μια πρώτη κίνηση κάνουμε και ορίζουμε 3% για τα πολυμορφικά αυτοκίνητα. Θα δούμε σε μία χώρα που έχει τόσο τουρισμό, αν αυτά τα αυτοκίνητα θα αποδώσουν και πόσο θα αποδώσουν.

Λέμε και κάτι ακόμη: Να έχει η κάθε εταιρεία ένα αυτοκίνητο τύπου λιμουζίνας. Επειδή έχουμε τους ανθρώπους με τις λιμουζίνες στη Βουκουρεστίου, για να μη θιγούν και αυτοί επαγγελματίες, δίνουμε και σε αυτούς επιπλέον άδειες, ώστε να υπάρχει μία ισορροπία στον κλάδο. Άλλωστε έχει αυξηθεί πολύ ο αριθμός των ανθρώπων που επισκέπτονται την Ελλάδα και οι

οποίοι χρειάζονται υπηρεσίες λιμουζίνας. Πιστεύω ότι με αυτόν τον τρόπο σε κάποιο βαθμό -ίσως και πλήρως- να ρυθμίζεται το όλο θέμα.

Φθάνω σε ένα θέμα, που αφορά τις τουριστικές περιοχές. Έχετε παραστεί όλοι μάρτυρες για το πόσο μπορεί να ταλαιπωρηθεί κάποιος σε μία τουριστική περιοχή τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, όταν ο μικρός αριθμός των ταξί δεν μπορεί να εξυπηρετήσει ούτε τους ανθρώπους, οι οποίοι περιμένουν σε μια πλατεία και ξεροσταλιάζουν επί ώρες, προκειμένου από τα κέντρα που διασκεδάζουν να πάνε στα ξενοδοχεία τους. Το ίδιο μπορεί να συμβεί, όταν έρχονται με το αεροπλάνο και περιμένουν αρκετές ώρες σε μία τουριστική περιοχή, για να πάνε στα ξενοδοχεία τους ή όταν βγαίνουν από τα κρουαζιερόπλοια και μπορεί να ταλαιπωρηθούν για να βρουν ένα ταξί και να κάνουν μία βόλτα. Δεν μπορεί να συνεχισθεί αυτή η κατάσταση.

Είπαμε, λοιπόν, κάτι απλό. Έπρεπε να βρούμε έναν τρόπο, ο οποίος να ισορροπεί τρία πράγματα: Πρώτον, να ισορροπεί την ίδια την τάξη των ταξιτζήδων που δεν πρέπει να θιγεί. Αυτοί κάποια στιγμή πήραν μία άδεια για μία συγκεκριμένη περιοχή. Την πήραν καλώς, κακώς, στραβά ή ανάποδα. Όμως, η άδεια αυτή έχει μεταβιβασθεί ή πολλές φορές έχει αποκτήσει μία εμπορική αξία. Υπάρχει δηλαδή μία άτυπη πλέον αξία του αυτοκινήτου, που δεν μπορούμε να παραβλέψουμε.

Δεύτερον, έπρεπε να εξυπηρετήσουμε τους πολίτες και να αυξήσουμε τον αριθμό των κυκλοφορούντων ταξί, χωρίς να θίξουμε αυτούς που έχουν ήδη άδειες.

Τρίτον, το δημόσιο έπρεπε να έχει μία ελάχιστη εποπτεία.

Κάναμε κάτι, το οποίο θεωρώ πάρα πολύ απλό. Είπαμε ότι ο κάθε ταξιτζής, ιδιοκτήτης ταξί μίας τουριστικής περιοχής - το Υπουργείο Ανάπτυξης λέει ποια περιοχή είναι τουριστική, γιατί είναι μια από τις αρμοδιότητές του- δικαιούται να μετακαλεί ένα άλλο ταξί με όρους που θα συμφωνήσουν οι δυο τους ιδιωτικά, γιατί δεν μας πέφτει λόγος τι όρους θα έχει ο καθένας, προκειμένου για μία συγκεκριμένη περίοδο, κάποιων μηνών το χρόνο, να υπάρχει ένα δεύτερο ταξί στην περιοχή. Τι κάνουμε ουσιαστικά; Διπλασιάζουμε τους αριθμούς των ταξί στις τουριστικές περιοχές για τους καλοκαιρινούς μήνες, μη θιγόντας τους επαγγελματίες που υπάρχουν ήδη εκεί και δίνοντας δουλειά σε άλλους επαγγελματίες, οι οποίοι είναι από άλλες περιοχές. Νομίζω ότι με αυτόν τον τρόπο επωφελείται και το δημόσιο από αυτήν την ιστορία. Οι βασικά κερδισμένοι αυτής της υπόθεσης είναι οι μετακινούμενοι, οι τουρίστες και όλοι αυτοί οι οποίοι αντιμετωπίζουν προβλήματα.

Κάνουμε και κάτι τελευταίο. Δεν είναι θέμα του νόμου, αλλά θα το πω. Υπάρχει ένα ζήτημα εξέλιξης αυτού του επαγγέλματος και το ζήτημα αυτό, όσο περνά ο καιρός τόσο περισσότερο θα εναποτίθεται στο ραντεβού του ταξιτζή με τον πελάτη, δηλαδή στην κλήση διά τηλεφώνου. Κάνουμε, λοιπόν, έναν αριθμό κλήσης πανελλαδικό -είναι το 1020- που θα ισχύει σε όλη την επικράτεια. Ήδη δέσμευσα αυτόν τον αριθμό με διαδικασία που προβλέπεται από το νόμο, προκειμένου για αριθμούς τετραψήφιους και αριθμούς ανάγκης. Με αυτόν τον αριθμό από οποιοδήποτε μέρος της Ελλάδας τηλεφωνήσει κάποιος για ταξί, τον βγάζει στο κέντρο των ραδιοταξί της περιοχής και από εκεί είτε ζητά επώνυμη εταιρεία -λέει θέλω την εταιρεία ο «Καλός Ταξιτζής»- και τον συνδέουν για να κλείσει ραντεβού είτε εάν δεν υπάρχουν πολλές εταιρείες, του δίνει το ίδιο το κέντρο την απάντηση και κλείνει το ραντεβού του. Ένα νούμερο που μπορεί να το ξέρει ο καθένας που θα μπαίνει στη χώρα, ένα πολύ απλό νούμερο που μπορεί να λειτουργήσει. Και η υποδομή είναι πολύ απλή τεχνολογικά να γίνει από το Υπουργείο Μεταφορών, το οποίο θα τη φτιάξει για να τη δώσει σε όλους τους ταξιτζήδες να τη λειτουργήσουν, διότι αυτοί πρέπει να λειτουργήσουν στην όλη ιστορία.

Υπήρξε ένα θέμα, το οποίο πολλές φορές ήρθε στην κουβέντα μας αυτή. Αυτό είναι, να μην υπάρχει καταβολή του τέλους ταξινόμησης για τον αποχαρκτηρισμό, μετά από κάποια έτη κυκλοφορίας, προκειμένου να μπορεί να χρησιμοποιηθεί το αυτοκίνητο, το οποίο ήταν ταξί ή ΙΧ αυτοκίνητο. Το έχω συζητήσει ήδη με το Υπουργείο Οικονομίας και υπάρχει θετική ανταπόκριση, αλλά το Υπουργείο Οικονομίας, θα το φέρει με δικό

του νόμο στη Βουλή και αυτό έχω την εξουσιοδότηση από τον κ. Χριστοδουλάκη να σας το μεταφέρω και στην αίθουσα αυτή. Ήταν ένα αίτημα, το οποίο υπήρχε εδώ και αρκετά χρόνια, γι' αυτό πιστεύω ότι είναι μια θετική εξέλιξη.

Υπάρχει και κάτι άλλο από το 1991. Τότε ήταν μια εποχή που υπήρχε πολύ έντονα αυτό το θέμα της λαθρομετανάστευσης - πιστεύω ότι τώρα τα πράγματα έχουν ρυθμιστεί διαφορετικά - όπου οι ποινές που επιβάλλονταν στους ταξιτζήδες πολλές φορές ήταν και άδικες και εξοντωτικές. Διότι προέβλεπαν την κατάσχεση του οχήματος και μπορούσε άλλος να είναι οδηγός και άλλος ο ιδιοκτήτης και ξαφνικά μάθαινε ο ιδιοκτήτης ότι του πήραν το αυτοκίνητό του, επειδή ο οδηγός έβαλε λαθρομετανάστες ή διότι δεν μπορούσε να διαγνώσει ο οδηγός, εάν αυτός ο οποίος ζητούσε τις υπηρεσίες του ήταν λαθρομετανάστης ή όχι. Δεν μπορούσε να ελέγξει τα χαρτιά. Συζητήθηκε αυτό και με το Υπουργείο Δικαιοσύνης και με το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Και το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης προτίθεται να ρυθμίσει το θέμα αυτό σε ό,τι αφορά τα ζητήματα των λαθρομεταναστών.

Τέλος, ήθελα να πω ότι υπάρχει ένα θέμα, το περίφημο θέμα της τροπολογίας, για το οποίο θα σας μιλήσω στο τέλος, αλλά λαμβάνω αφορμή από την παρέμβαση του συναδέλφου κ. Βαλυράκη και θέλω να προσθέσω τα εξής: Κύριε συνάδελφε, ο νόμος προβλέπει πολλά πράγματα, τα προβλέπει σχεδόν όλα. Η απόφαση του περιφερειάρχη προβλέπεται να παίρνεται μετά από μελέτες. Το ένα από τα δύο ΚΤΕΛ αρνήθηκε να πάρει μελέτη. Ο περιφερειάρχης κατέληξε να δώσει ένα ποσοστό, το οποίο ενδεχομένως είναι υπερβολικό, το 45%. Για ποιο θέμα; Για το 14% της διαδρομής. Εάν όλοι είχαν ακολουθήσει νόμιμη διαδικασία και δεν είχαν την παλικάριά, την κακώς εννοούμενη παλικάριά, τότε θα βρίσκαμε πολύ πιο εύκολα άκρη. Δεν έγινε αυτό, αλλά υπάρχει και άλλη δυνατότητα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Δηλαδή δεν ήξερε ο περιφερειάρχης πόσο απέχει;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Να σας πω. Το ΚΤΕΛ των Χανίων, το οποίο θεωρεί ενδεχομένως ότι έχει μπάρμπα στην Κορώνη, δεν θέλησε να πάει τη μελέτη του. Είπε ότι εγώ δεν δίνω μελέτη. Παρ' όλο που ζήτησε ο περιφερειάρχης, δεν του δόθηκε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Και χρειαζόταν ο περιφερειάρχης να του πει πόσο απέχει το Ρέθυμνο από τα Χανιά; Ε, όχι και έτσι.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτό το οποίο υπάρχει, όμως, ως διαδικασία είναι ότι υπάρχει η δυνατότητα της προσφυγής. Πού; Στον Υπουργό Μεταφορών. Αυτό, λοιπόν, το οποίο κάνουμε αυτήν τη στιγμή είναι επί της ουσίας, όπως έχω δηλώσει, να εξετάσουμε αυτήν την απόφαση του περιφερειάρχη και εάν βρεθεί ότι η απόφαση αυτή είναι λανθασμένη ή άδικη ή ετεροβαρής, θα υπάρξει ανάκλησή της και θα υπάρξει άλλη απόφαση.

Παράλληλα βλέπω ότι η ανατολική Κρήτη ζητά μείωση του αντικειμένου της εκμετάλλευσης. Η δυτική Κρήτη ζητά αύξηση του αντικειμένου της εκμετάλλευσης. Πείτε μου εσείς ποιο είναι το σωστό. Μήπως είναι σωστή η τροπολογία ως έχει;

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Αν αφαιρεθεί η εξειδίκευση των γραμμών καλύπτεται απολύτως.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Δίκαιο είναι ό,τι θέλουν οι συνάδελφοι εκ των Χανίων!

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Δεν είναι για γέλια, κύριε συνάδελφε.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Για κλάματα είναι.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εγώ σας είπα ότι θα περιμένω να ακούσω όλους τους συναδέλφους και στο τέλος πιστεύω ότι θα φθάσουμε σε ένα καλό αποτέλεσμα. Αλλά αυτό το οποίο θέλω να παρακαλέσω όλους και ιδιαίτερα τους Βουλευτές της Κρήτης είναι το εξής: Απομακρυνθείτε από τα ΚΤΕΛ και αφήστε το Υπουργείο με τα ΚΤΕΛ να βρουν τη λύση.

Όταν υποσχόμθα ότι εμείς θα «καθαρίσουμε» για σας, το πράγμα γίνεται δύσκολο.

Αυτά είχα να πω. Ευχαριστώ για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΖΑΠΕΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ο κύριος Υπουργός θέλει να ακούσει όλους τους Βουλευτές. Ο κ. Αποστολάκης κι εγώ ήμασταν σε μία επιτροπή και εγώ ήμουν εισηγητής. Δεν μπόρεσα να γραφτώ εγκαίρως στον κατάλογο των ομιλητών. Σας παρακαλώ πάρα πολύ, αν είναι εύκολο, δώστε μας τη δυνατότητα να εκφραστούμε κι εμείς, ειδικά συμφώνω απόλυτα με την πρόταση που έχει κάνει ο κ. Ιωαννίδης για την απάλειψη αυτού του συγκεκριμένου στοιχείου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Δεν μπορείτε πια να γραφτείτε στον κατάλογο των ομιλητών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ: Θα μπορούσε να μας δοθεί περιορισμένος χρόνος ομιλίας.

ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΖΑΠΕΤΑΚΗΣ: Είναι άδικο το να μην μπορούμε να εκφραστούμε, γιατί πρόκειται περί τροπολογίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα εφαρμόσουμε τον Κανονισμό ή όχι; Κύριοι συνάδελφοι, να ήσασταν εδώ όταν έπρεπε. Δύο ώρες κράτησαν οι αρχικές εισηγήσεις.

ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΖΑΠΕΤΑΚΗΣ: Ήμασταν στην επιτροπή, εκτός αν δε θέλετε να ακουστούμε, αλλά αυτό είναι άλλη υπόθεση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ, μη διακόπτετε.

Τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην Έκθεση των Έργων Τέχνης από τη Συλλογή της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα μαθητές και δύο συνοδοί-καθηγητές των Πειραματικών Γυμνασίων Τρίπολης Αρκαδίας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κ. Χρυσανθακόπουλος έχει το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, το νομοσχέδιο αυτό σαφώς αποτελεί μία αναγκαιότητα και θα έλεγα ότι επί μακρόν το θέμα των επιβατηγών δημόσιας χρήσης αντιμετώπιστηκε με τη λογική του να αφήσουμε τα πράγματα να ωριμάσουν.

Όμως, τα πράγματα έφτασαν σε αδιέξοδο. Γι' αυτό, οι ρυθμίσεις που φέρνει ο κύριος Υπουργός σε πάρα πολλά σημεία έχουν μία θετική κατεύθυνση και επιλύουν χρονίζοντα ζητήματα. Σε άλλα σημεία υπάρχει μία αναστολή αντιμετώπισης της «καρδιάς» και της ουσίας του προβλήματος.

Κύριε Πρόεδρε, είναι καταπληκτικό το να ακούω τον κ. Μητσotάκη να ομιλεί περί ενιαίου ΚΤΕΛ μέσα από μία αναγκαστική συνένωση, τη στιγμή που στο παρελθόν αρνούνταν τη συνένωση των κοινοτήτων.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Εγώ κατά σύμπτωση ήμουν υπέρ των συγχωνεύσεων των κοινοτήτων, αλλά, κατά την άποψή σας, οι κοινότητες μπορούν να συγχωνεύονται και τα ΚΤΕΛ δεν μπορούν να συγχωνεύονται.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Εν πάση περιπτώσει εδώ έχουμε ένα ουσιαστικό συνταγματικό ζήτημα. Η εθελούσια συνένωση είναι επιτρεπτή από το Σύνταγμα. Εδώ έχουμε περιουσιακά στοιχεία, έχουμε διαφορετικούς ιδιοκτήτες. Τα ΚΤΕΛ είναι ένωση ιδιοκτητών και δεν μπορούμε να τους επιβάλουμε να ενωθούν διά νόμου, γιατί η προσφυγή τους θα γίνει δεκτή.

Αλλά μπορούμε να κάνουμε αυτό που λέει η τροπολογία ότι με την προθεσμία που έχει θέσει ο Υπουργός από τις 30 Ιουνίου και μετά θα πρέπει όλα αυτά τα δρομολόγια να προκηρυχθούν από τον γραμματέα της περιφέρειας της Κρήτης και να απελευθερωθούν οι γραμμές, ώστε ή θα ενωθούν αναγκαστικά ή θα μπουκ στην ελεύθερη αγορά.

Δεν καταλαβαίνω τους κήρυκες του φιλελευθερισμού να αρνούνται τη λογική της απελευθέρωσης και να θέλουν και αναγκαστική συνένωση. Είναι αντιφατικό αυτό.

Ας έρθουμε όμως στο νομοσχέδιο αυτό καθαυτό. Θα ήθελα να πω κατ' αρχάς ότι ναι μεν βοηθούνται με τα 60 εκατομμύρια ευρώ για την ανανέωση του στόλου, αλλά εξακολουθεί να παραμένει σε ερωτηματικό το θέμα του μητρώου. Και αυτό αφορά κυρίως την περιοχή της Αττικής. Αναφέρομαι στο μητρώο των επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης. Γιατί εδώ ακριβώς στην Αθήνα εξακολουθούν να υπάρχουν πάρα πολλά ταξί τα οποία έχουν τις ίδιες πινακίδες μεταξύ τους. Είναι ένα από τα θέματα που το νομοσχέδιο τα θίγει με ειδικό άρθρο

αλλά υπάρχει και μέρος που μένει στον Υπουργό να το χειριστεί. Άρα είναι θέμα συνεννόησης με τα εδώ σωματεία. Και θα πρέπει να είστε αμείλικτοι από κοινού για την αντιμετώπιση του φαινομένου.

Το άλλο ζήτημα έχει να κάνει με την εργασία συνταξιούχων. Υπάρχει νόμος που λέει ότι όταν είναι δημόσιος υπάλληλος κάποιος έχει αυξημένη παρακράτηση φόρου. Πάει στο 70% και πάνω και δεν μπορεί να ξεπεράσει το εισόδημα. Ο νόμος είναι του Υπουργείου Εργασίας και είναι σαφής. Αν πάμε στη λογική της τακτοποίησης πρώην δημοσίων υπαλλήλων που φεύγουν με πρόωρη συνταξιοδότηση και μετά θέλουν να γίνουν οδηγοί, αυτό δεν είναι θεμιτό. Η ανεργία υπάρχει στη χώρα μας και η καταπολέμησή της θέλει νέους ανθρώπους να εισάγονται στο επάγγελμα και όχι κουρασμένους.

Το πρόβλημα όμως των οδηγών στα ταξί είναι ότι δεν μπορούν να βγουν σε σύνταξη, μεγάλοι σε ηλικία ιδιοκτήτες γιατί είναι πολύ μικρή η σύνταξη. Εκεί είναι το βασικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν. Και σ' αυτό νομίζω ότι ο νόμος δεν μπορεί να απαντήσει με τις σημερινές διατάξεις. Αφορά το συνταξιοδοτικό, το δικό τους το ταμείο, είναι σχετικά αδύναμο και δεν δίνει επαρκή σύνταξη. Εκεί, λοιπόν, θα πρέπει να στραφεί η διαπραγμάτευση που έχει να κάνει με την αντιμετώπιση του υπαρκτού προβλήματος.

Κύριε Πρόεδρε, υπάρχουν άρθρα που το νομοσχέδιο δεν τα λύνει, αλλά είναι περιγραφικά και αφήνονται στον Υπουργό. Για την ειδική άδεια οδήγησης οδηγού ταξί υπάρχει κομμάτι που ανήκει στον Υπουργό.

Εδώ πράγματι πρέπει να αναζητηθούν οι πιο ουσιαστικές και εφαρμόσιμες λύσεις. Γιατί υπάρχουν κάποιες που κάνουν επιλογές κυρίως στην Αθήνα ή άλλης μίσθωσης ή ταξιδεύουν πάντοτε με κατεβασμένη τη σημαία και δεν ξέρεις ποτέ αν είναι ελεύθερο ή όχι. Κάνουν επιλογή. Αυτά όμως νομίζω ότι αντιμετωπίζονται στον κανονισμό λειτουργίας που θα βγει με προεδρικό διάταγμα. Δεν μπορεί να διαμαρτύρονται τα σωματεία. Μπορούν να δώσουν την πρότασή τους για τον κανονισμό λειτουργίας. Θα πρέπει, λοιπόν, να υπάρξει μια συνεννόηση. Να μην είναι απλά μια λογική διοικητική. Και αυτό είναι από τα θέματα που δεν λύνει το νομοσχέδιο.

Επίσης και για το πειθαρχικό συμβούλιο, για τις κυρώσεις μέχρι σήμερα υπήρχε συγκάλυψη. Δεν μπορεί να ρωτάνε οι μεταφορείς «είσαι λαθρομετανάστης, τα χαρτιά σου είναι πλαστά ή είναι πραγματικά». Και μετά πάνε στο δικαστήριο, τους καταδικάζει και δεν μπορούν να δουλέψουν. Είναι ένα θέμα που θα πρέπει να λυθεί στο ζήτημα των πειθαρχικών μέτρων. Επίσης και για το θέμα των οδηγών του μετρώ που δεν έχουν δικαιώματα επί του επιβατηγού δημοσίας χρήσεως, αλλά είναι απλά εργαζόμενοι, δεν υπάρχει μια ειδική διάταξη.

Αυτοί δεν είναι και συνδικαλισμένοι. Πρόκειται για μικρές ομάδες. Πρέπει να τους προσέχουμε ιδιαίτερα. Εγώ θα έλεγα ότι μετά το 2005 σε κάποιες περιοχές της χώρας που ίσως χρειαστούν κάποια ταξί, να προτιμηθούν αυτοί. Αλλά συμφωνώ στο γενικό πνεύμα να μην αυξηθούν οι άδειες. Και το 2005 είναι μία ημερομηνία ορόσημο, να δούμε τότε πώς θα έχουν τα πράγματα.

Θα ήθελα όμως, κύριε Υπουργέ, να πω κάτι σε σχέση με την πολλαπλά τροποποιημένη διάταξη της παραγράφου θα'. Είπατε για την περιοχή Αθηνών και Πειραιά και περίχωρα Θεσσαλονίκης δέκα και δώδεκα ετών αντίστοιχα για τα μεγάλα κυβισμύ, λαμβάνοντας υπόψη ότι σε αυτές τις περιοχές οι βάρδιες είναι δύο με τρεις και η λειτουργία του οχήματος φθάνει ακόμα και τις είκοσι ώρες. Αντίθετα στην Πάτρα, που γνωρίζω συγκεκριμένα, οι ώρες εργασίας είναι μια ή το πολύ δύο βάρδιες, οκτώ με δεκατέσσερις ώρες πραγματικές. Άρα, λοιπόν, αφήνεται την Πάτρα στη γενική ρύθμιση της τρίτης κατηγορίας των δεκατριών ετών και δεν κάνετε τη διάκριση που κάνετε στην Αττική και αλλού δέκα και δώδεκα ετών, δηλαδή μεταξύ μικρού και μεγάλου κυβισμού. Κανονικά στην περιοχή τη δική μας, που κάποιος για να προσελκύσει πελάτες παίρνει αυτοκίνητο μεγάλο κυβισμού και δεν έχει πολλά δρομολόγια την ημέρα, γιατί σε αυτήν την περίπτωση να μην είναι δεκαπέντε; Να είναι δεκατρία στα μικρά και δεκαπέντε στα μεγάλα. Γιατί δεν το συμπλη-

ρώνετε και έτσι. Δεν θα θεωρηθεί μέγιστη παραχώρηση επειδή αποτελεί αίτημα των ενδιαφερομένων. Δεν το λένε από το μυαλό τους, αλλά μέσα από κάποια τεκμηριωμένα επιχειρήματα. Και νομίζω ότι όπως στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη βάζετε δέκα με δώδεκα, εδώ να βάλετε δεκατρία με δεκαπέντε. Δεν νομίζω ότι υπάρχει κανένα πρόβλημα. Πρέπει να σας πω ότι θα συνεχίσει το κίνητρο.

Εγώ ισχυρίζομαι, γιατί είμαι καθημερινός χρήστης των ταξί, ότι στην περιοχή μου είναι πάρα πολλά μεγάλα κυβισμού, ακριβώς για τους λόγους που είπα, το κίνητρο της προσέκλυσης του πελάτη, της ευκολίας του και της άνεσής του. Νομίζω δε ότι μπορείτε να το κάνετε αυτό.

Τελειώνω δε με το εξής: Πολύ σωστά κατοχυρώνεται η έδρα. Όμως ο νόμος με τον μεταβατικό αυτό χαρακτήρα λανθάνει σε ένα σημείο. Τα ραδιοδίκτυα των ταξί καταργούν πρακτικά την έννοια της έδρας όταν εισβάλλουν σε έδρες άλλων ταξί που δεν είναι στα ραδιοδίκτυα και οι οποίοι δεν έχουν δικαίωμα να είναι στο ραδιοδίκτυο γιατί εκείνοι λένε «έτσι θέλουμε και δεν σας γράφουμε». Άρα, λοιπόν, εδώ υπάρχει ένα κενό. Εγώ θέλω να είμαι δίκαιος προς όλες τις μεριές. Δεν με ενδιαφέρουν τα συμφέροντα, το πόσο κοστίζει μία άδεια εδώ και εκεί. Το κρίσιμο κριτήριο είναι η εξυπηρέτηση του πολίτη. Αλλά και ο πολίτης ποιο γρήγορα θα εξυπηρετηθεί με ένα ταξί που είναι στο ραδιοδίκτυο όταν θα είναι ή υποχρεωτική η εγγραφή των όμορων ή σε τελευταία ανάλυση, με βάση το σύστημα που είπατε προηγουμένα, όταν καλεί κάποιος για τη συγκεκριμένη περιοχή, θα βγαίνει πρώτα -έστω και δύο ή τρία ταξί να είναι μόνα τους σε μία περιοχή- αυτός που είναι στην έδρα, στην εντοπιότητα και μετά θα εμφανίζεται η κοπέλα η οποία θα μοιράζει τα υπόλοιπα.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα πριν μπω στα εξειδικευμένα θέματα που επιλαμβάνεται το νομοσχέδιο, να πω δύο πράγματα για να ξεκαθαρίσουμε ορισμένα από αυτά που ακούστηκαν στην Αίθουσα.

Πράγματι στην επιτροπή έγινε μια πάρα πολύ καλή συζήτηση και είναι προς τιμήν του Υπουργού που δέχθηκε τόσες πολλές αλλαγές στο αρχικό κείμενο. Θέλω όμως να επισημάνω για να μην δημιουργούνται εντυπώσεις ότι η πρακτική αυτή αποτελεί την εξαίρεση και όχι τον κανόνα στον τρόπο με τον οποίο συζητούμε στη Βουλή. Επίσης ότι πολλές από τις προτάσεις που δέχθηκε ο Υπουργός, κάποιες τις έκανε. Ήταν Βουλευτές από όλα τα κόμματα. Ήταν οι εκπρόσωποι των φορέων. Και πραγματικά αυτό αποδεικνύει, παρ' όλο που πολλές φορές ακούμε στην Αίθουσα αυτή ότι τα κόμματα εκτός από την Κυβέρνηση, η Νέα Δημοκρατία δεν έχει προτάσεις. Προτάσεις υπάρχουν αλλά, δυστυχώς, δεν υπάρχουν πολλές φορές καθαρά ή ανοικτά αυτά για να ακούσουν αυτές τις προτάσεις και να τις υιοθετήσουν, παρ' όλο που πολλές φορές οι προτάσεις προέρχονται από συναδέλφους του κυβερνώντος κόμματος. Κι εγώ δρώμαι της ευκαιρίας να πω από την πρακτική που ακολουθήσαμε στη συζήτηση που έγινε στην επιτροπή, ότι για μένα -τουλάχιστον εκφράζω προσωπική άποψη- αυτός είναι σωστός τρόπος, κύριοι συνάδελφοι, για να νομοθετούμε. Γιατί ψηφίζουμε νόμους πολλές φορές που μπαίνουν στη μέση κόντρες, επιθέσεις, εγωισμοί και αντί όλοι μαζί να δούμε πως θα απαντήσουμε σε κάποια βασικά καθημερινά προβλήματα, πρακτικά προβλήματα που τα βιώνουμε όλοι μας σε κάθε βήμα, με αιτία και αφορμή τις κόντρες ή τις αντιθέσεις παραβλέπουμε την ουσία και μένουμε πολλές φορές στον τύπο.

Και κάτι ακόμα θα ήθελα να ξεκαθαρίσω, πριν μπω στις διατάξεις του νομοσχεδίου. Εμείς επί της αρχής καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Τη θεσμική όμως αλλαγή που επιχειρεί το νομοσχέδιο την ψηφίζουμε. Και ποια είναι αυτή η θεσμική αλλαγή; Απευθύνομαι περισσότερο στο συνάδελφο του Κ.Κ.Ε. Η διαφορετική οργάνωση από ό,τι ίσχυε μέχρι σήμερα, με προαιρετικό όμως τρόπο των ταξί, τον ΕΔΧ αυτοκινήτων. Και αυτό αν θέλετε εμείς το είχαμε περιλάβει στο δικό μας προεκλογικό σχέδιο για τα ταξί. Δεν συρόμαστε από την θέση της Κυβέρνησης.

Να πω και κάτι άλλο. Πριν αρκετά χρόνια, την περασμένη δεκαετία κάποιοι οργανώνονταν σε ανώνυμες εταιρείες και κάποιοι σε κολεκτίβες. Δεν υπάρχει άλλη δυνατότητα ή συνεταιρισμός ή ανώνυμη εταιρεία. Αυτούς που οργανώνονταν σε κολεκτίβες τους είδαμε που κατέληξαν. Οι άλλοι που είχαν την πρόβλεψη και έβλεπαν μπροστά, τους είδατε με ποιους ρυθμούς αναπτύχθηκαν. Πολύ περισσότερο που δεν υποχρεώνει κανέναν το νομοσχέδιο να πάει σε υποχρεωτική μορφή οργάνωσης. Θα επιλέξει ο ίδιος. Θέλει να μείνει όπως είναι, θα μείνει όπως είναι. Θέλει να κάνει συνεταιρισμό, θα κάνει συνεταιρισμό. Θέλει να κάνει ανώνυμη εταιρεία, θα κάνει ανώνυμη εταιρεία. Αυτά για να μη δημιουργούνται εντυπώσεις.

Θα ήθελα να πω όμως ότι πέρα από το ό,τι συμφωνούμε με τη φιλοσοφία του νομοσχεδίου όσον αφορά τη θεσμική αλλαγή που επιχειρεί στον τρόπο οργάνωσης των ταξί, δυστυχώς είναι πάρα πολλά τα προβλήματα που επιχειρεί να λύσει. Και παρ' όλες τις τροποποιήσεις και προτάσεις που απεδέχθη προς τιμήν του ο κύριος Υπουργός από πλευράς των συναδέλφων, παραμένουν ακόμα τόσα πολλά και σημαντικά ζητήματα τα οποία δεν απαντώνται, που εμάς μας κάνει διστακτικούς στο να τοποθετηθούμε στο σύνολο του νομοσχεδίου θετικά.

Και ποια είναι τα ζητήματα αυτά; Όλη η προσπάθεια εκσυγχρονισμού του ταξί εγώ δεν θα πω ότι έγινε καθυστερημένα - αφοί τρία χρόνια τώρα ανακοινώνεται ότι θα έρθει, δεν θα έρθει-. Κάλυψε αργά παρά ποτέ. Θα πω, όμως, ότι η προσπάθεια αυτή επικεντρώνεται και γίνεται με αφορμή τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων από τη χώρα μας. Γι' αυτό και θα δούμε ότι οι περισσότερες ρυθμίσεις αναφέρονται στην 30.4.2004. Και μπαίνουν σοβαρά ζητήματα. Δηλαδή θα πάψουν να υπάρχουν μετά τις 30.4.2004 προβλήματα για τον εκσυγχρονισμό του στόλου; Τι θα γίνει από εκεί και πέρα; Ποια είναι τα κίνητρα;

Είπε ο Υπουργός ότι συνεννοήθηκε με το Υπουργείο Οικονομικών και ενδεχόμενα θα έρθει η ρύθμιση αργότερα για τον αποχαρκτηρισμό, χωρίς την καταβολή του τέλους ταξινόμησης των ταξί. Δεν ξέρουμε, όμως, μετά από πόσα χρόνια. Με τι προθεσμίες; Θα αποχαρκτηρίζονται στα τρία, στα πέντε, στα οκτώ, στα δέκα χρόνια; Μετά από πόσα χρόνια θα αποχαρκτηρίζονται; Διότι πράγματι αυτό θα αποτελέσει ένα σοβαρό κίνητρο για την ανανέωση του στόλου των επιβατηγών δημοσίας χρήσεως αυτοκινήτων.

Πέρα από αυτό θέλω να επισημάνω ότι δεν είναι η πρώτη φορά που καθιερώνονται κίνητρα για την ανανέωση του στόλου των ταξί. Το ότι ένα ταξί σήμερα στοιχίζει περίπου στην αγορά στη μισή τιμή απ' ό,τι στοιχίζει ένα άλλο αντίστοιχο ιδιωτικής χρήσεως επιβατηγό αυτοκίνητο, αυτό αποτελεί ένα κίνητρο. Και είναι πολύ παλαιά η ρύθμιση. Τα 60 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία προβλέπονται στο νομοσχέδιο, ανεξάρτητα από πού προέρχονται -διότι υπάρχουν και εκεί ενστάσεις για την προέλευση των χρημάτων- επαρκούν;

Είπε ο Υπουργός ότι θα διαιρέσουμε αυτούς που θα υποβάλουν αίτηση, αφού δώσουμε κάποια προθεσμία, θα διαιρέσουμε το ποσό διά του αριθμού και ό,τι προκύψει. Και αν ο αριθμός αυτών που θα υποβάλουν αίτηση είναι μικρός; Αν τα περιθώρια μέχρι τις 30.4.2004 είναι στενά; Εάν υπάρξει μεγάλο ενδιαφέρον, τι θα γίνει;

Αυτές είναι μερικές από τις ενστάσεις τις οποίες έχουμε και οι οποίες αφορούν τα γενικότερα ζητήματα.

Θα έρθω, όμως, εξειδικευμένα, γιατί βλέπω ότι τελειώνει ο χρόνος και θα προσπαθήσω να είμαι περισσότερο ουσιαστικός.

Στο άρθρο 3, κύριε Υπουργέ, εκεί που λέμε «με απόφαση...» να προστεθεί, στην παράγραφο 2, εδάφιο δ', «με απόφαση του οικείου νομάρχη και εφόσον οι κοινότητες ή το δημοτικό διαμέρισμα έχουν μεταφερθεί λόγω κατολισθήσεων ή σεισμών ή πλημμυρών ή άλλων φυσικών φαινομένων». Έχει μεταφερθεί ένα χωριό, παραμένουν έξι άνθρωποι επειδή επιμένουν να φύγουν όταν έρθει η ώρα τους και δεν θέλουν να αλλάξουν έδρα και η έδρα παραμένει στο χωριό. Να μεταφέρεται η έδρα εκεί που μεταφέρθηκε το χωριό λόγω σεισμών, πλημμυρών ή άλλων φυσικών φαινομένων.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΝΑ ΜΠΕΝΑΚΗ - ΨΑΡΟΥΔΑ**)

Στο άρθρο 6 να μειωθεί ο απαιτούμενος αριθμός των αυτοκινήτων για τη σύσταση ανωνύμου εταιρείας. Ιδιαίτερα τώρα στην αρχή που υπάρχει δυσπιστία απέναντι στο νέο θεσμό, πιστεύω ότι ο μεγάλος αριθμός των αυτοκινήτων που απαιτούνται θα αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα. Ας τεθεί τουλάχιστον μία τριετής μεταβατική περίοδος που θα μπορεί να συσταθεί ανώνυμος εταιρεία ή συνεταιρισμός με μικρότερο αριθμό αυτοκινήτων.

Επίσης για τα ραδιοταξί θα δώσω κάποιες γραπτές...

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

Αν είναι δυνατόν, κυρία Πρόεδρε, την ανοχή σας διότι εγώ, δυστυχώς, δεν έχω την πολυτέλεια του χρόνου που είχε ο Υπουργός. Συζητήσαμε πάρα πολλά από αυτά στην επιτροπή. Έγινε μεγάλη κουβέντα, αλλά, δυστυχώς, μένουν και κάποιες εκκρεμότητες.

Ο αριθμός των τριακοσίων αυτοκινήτων που απαιτούνται για τα ραδιοταξί είναι πάρα πολύ μεγάλος. Προτείνουμε να γίνει διακόσια.

Τα πολυμορφικά από επτά θέσεις και για τεχνικούς λόγους να γίνουν εννιαθέσια. Πέντε θέσεις έχουν σήμερα, μαζί με τον οδηγό, τα ταξί. Να γίνουν εννιά.

Επίσης με την τροποποίηση που κάνατε ότι ένα στα τρία αυτοκίνητα πρέπει να είναι ...

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

Θέλω την ανοχή σας, κυρία Πρόεδρε.

...διαμορφωμένο για τη μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες, πιστεύω ότι αυτό είναι υπερβολικό. Εμείς ήμασταν που προτείναμε ότι πρέπει να δίνεται η δυνατότητα να έχουν οι εταιρείες αυτοκίνητα για τη μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες, αλλά ένα στα τρία είναι πολλά. Στην πράξη αυτά τα αυτοκίνητα θα είναι τόσα πολλά που δεν θα έχουν τι να τα κάνουν. Επανεξετάστε τη ρύθμιση τουλάχιστον να είναι ένα όταν είναι πάνω από τρία. Όχι όταν είναι τουλάχιστον το ένα στα τρία. Όταν είναι περισσότερα από τρία.

Για τις λιμουζίνες: Κι εμείς είπαμε να προστατεύσουμε αυτούς τους τριάντα ανθρώπους που έχουν τις λιμουζίνες στην Αθήνα. Αλλά το να αυξάνουμε τον αριθμό στο 30% είναι πολύ. Δώστε δύο στις δέκα. Πάμε δηλαδή να διορθώσουμε μία αδικία και δημιουργούμε μία καινούρια αδικία. Το 30% αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων των λιμουζινών είναι πάρα πολύ.

Επίσης διευκρινίστε όταν λέτε «οχήματα παντός εδάφους» τι εννοείτε. Εννοείτε τα τζιπ; Βάλτε ότι είναι τζιπ γιατί έτσι όπως είναι η διάταξη οχήματα παντός εδάφους είναι και οι κούρσες, τα επιβατηγά 4 επί 4. χρειάζεται διευκρίνιση για να μην έχουμε στο μέλλον προβλήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Αγγελόπουλε, παρακαλώ τελειώστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Επίσης, λέτε ότι τα κίνητρα θα καθοριστούν με νόμο. Εμείς διαφωνούμε με τη διάταξη πέραν του ότι θεωρούμε ανεπαρκή τα κίνητρα και πέραν του ότι θεωρούμε ότι το όλο νομοσχέδιο στοχεύει στην 30η Απριλίου 2004. και παρ' όλο που παρατείνεται κατά ένα χρόνο το όριο για την αντικατάσταση, πιστεύουμε ότι θα πρέπει να επανεξετάσετε τον κυβισμό. Υπάρχουν τεχνικά θέματα, δεν γίνεται διάκριση ανάλογα με το καύσιμο και πολλές φορές ανάλογα με τα κυβικά.

Μένουν κάποιες άλλες παρατηρήσεις, θα προσπαθήσω να σας τις δώσω γραπτές, κύριε Υπουργέ, μια και ο χρόνος πιέζει.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν κατάλαβα για τις λιμουζίνες τι θέλετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δύο στις δέκα. Γιατί τρεις στις δέκα; Πάμε κατευθείαν από τη μια άκρη στην άλλη. Είναι μεγάλος αριθμός το 30%. Είπαμε να μην τους αδικήσουμε, αλλά να μη δημιουργήσουμε και πρόβλημα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Εντάξει, κύριε Αγγελόπουλε, ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Καστανίδης.

Τι χρόνο θέλετε, κύριε Καστανίδη; Θέλετε δεκαπέντε λεπτά; **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ:** Όχι, κυρία Πρόεδρε, θα μιλήσω πολύ λιγότερο. Θα είναι λίγος ο χρόνος που θα χρειασθώ.

Κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, εκφράζω την ικανοποίησή μου γιατί πριν από τη σημερινή συζήτηση στην Ολομέλεια του Σώματος προηγήθηκε ένας αποτελεσματικός διάλογος, αρχικώς μεταξύ των ενδιαφερομένων φορέων και του Υπουργείου, αργότερα δε στην επιτροπή. Ικανοποιητικός διάλογος, ο οποίος τελικά απέδωσε αποτελέσματα και διαμορφώθηκαν, όπως σήμερα διαπιστώνει κανείς κατά την πρόοδο των εργασιών του Σώματος, κοινές θέσεις, κοινός τόπος μεταξύ των κομμάτων και με ελαφρές αποκλίσεις, οι οποίες βεβαίως πάντοτε είναι απολύτως δικαιολογημένες, συμβαίνει να υπάρχουν.

Είναι εμφανές ότι το νομοσχέδιο το οποίο εισηγείται το Υπουργείο Μεταφορών είναι ένα νομοσχέδιο που εκσυγχρονίζει το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τα θέματα των επιβατηγών δημοσίων χρήσεων αυτοκινήτων, δηλαδή των ταξί. Ίσως ο χρόνος έτρεξε λίγο περισσότερο από ό,τι χρειαζόταν για να προχωρήσουμε στον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου, πιστεύω όμως ότι γίνεται μία τομή. Ο Υπουργός των Μεταφορών με επάρκεια επιχειρηματολόγησε και παρουσίασε τις θέσεις του συζητούμενου νομοσχεδίου. Συνεπώς δεν συντρέχει κάποια ειδική ανάγκη να επανέλθω στα ίδια ακριβώς θέματα.

Γ' αυτό, κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να μείνω σε δύο σημεία, τα οποία θεωρώ ότι χρήζουν περαιτέρω συζητήσεων.

Κύριε Υπουργέ, με το διανεμηθέν, στην αρχή της συνεδρίασης, κείμενό σας βελτιώσεων και τροπολογιών αυξάνετε κατά τι και με ορισμένες διαφοροποιήσεις κατά περιοχή τα χρόνια λειτουργίας των επιβατηγών αυτοκινήτων δημοσίων χρήσεων, αυξάνετε δηλαδή το χρονικό όριο της απόσυρσής τους.

Αυτή η βελτίωση πιστεύω ότι είναι πραγματικά θετική και ανταποκρίνεται σε σκέψεις, φιλοδοξίες και αιτήματα των ενδιαφερομένων φορέων.

Η αίσθησή μου ωστόσο είναι ότι θα μπορούσατε να κάνετε ένα ακόμα μικρό βήμα στην αύξηση των χρονικών ορίων για την απόσυρση των ταξί, ιδιαίτερα στα μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα. Αυτό δεν αφορά μόνο τα πολεοδομικά συγκροτήματα Αθηνών, Πειραιώς, Θεσσαλονίκης και περιχώρων, πιθανόν και κάποια ακόμη μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα. Πάντως, εάν δεν αυξήσετε γενικά, έστω κατά τι, τα όρια απόσυρσης, σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως συμβαίνει για παράδειγμα με τα εννέα χρόνια απόσυρσης των ταξί κάτω των 1.950 κυβικών, πιστεύω ότι θα πρέπει να το κάνετε.

Το πρώτο, λοιπόν, θέμα είναι ότι για ορισμένες κατηγορίες ταξί, ανάλογα με τον κυβισμό τους, στα μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα θα μπορούσατε να δείξετε μεγαλύτερη ευελιξία.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ήδη έχει αυξηθεί κατά ένα χρόνο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Για όλες τις κατηγορίες;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Σε όλες τις κατηγορίες. Πολύ καλά! Αυτό δεν το παρακολούθησα. Συνεπώς είναι μια σαφής βελτίωση.

Υπάρχει ένα δεύτερο θέμα και η πεποίθησή μου είναι, κύριε Υπουργέ, ότι θα μπορούσε να έχει ρυθμιστεί και σήμερα. Ασφαλώς στην αρχή της δεκαετίας του 1990 αντιμετωπίσαμε σοβαρό πρόβλημα εισροής λαθρομεταναστών. Τότε έπρεπε να ληφθούν μέτρα. Ωστόσο, στην πρόοδο του χρόνου το φαινόμενο περιορίστηκε και την ίδια ώρα υπήρξαν υπερβολικές τιμωρίες σε βάρος είτε των οδηγών είτε των ιδιοκτητών ταξί, οι οποίοι προδήλως δεν μπορούσαν να ελέγξουν εάν αυτός που μεταφέρουν, είναι λαθρομετανάστης.

Άκουσα με ευχαρίστηση πως ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης μετά από συνεννόηση που είχατε μαζί του θα έχει –ελπίζω λιαν προσεχώς– την πρωτοβουλία να ρυθμίσει το θέμα. Η γνώμη μου είναι ότι σήμερα θα μπορούσαμε να διαμορφώσουμε μία ρύθμιση σχετικά με αυτό το θέμα, αλλά εάν η τυπική προσήλωση στον αρμόδιο Υπουργό μάς οδηγεί στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, θα έλεγα ότι επειδή οι οδηγοί, όπως οι ιδιοκτήτες και οι

κάτοχοι ταξί είναι αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών –αυτή θα ήταν η σύστασή μου και θα σας παρακαλούσα γι' αυτό– να είναι τουλάχιστον εντόνως επισπεύδουσα αρχή το Υπουργείο Μεταφορών, προκειμένου η ρύθμιση να μη βραδύνει.

Έχουν δημιουργηθεί πάρα πολλά προβλήματα στην πράξη και έχουν δίκιο πολλοί εκ των ανύποπτων οδηγών και ιδιοκτητών, οι οποίοι δεν είχαν καμία δολιότητα ή πρόθεση, να διαμαρτύρονται. Συνεπώς θα πρέπει να ρυθμιστεί ταχέως το θέμα.

Κλείνω, κυρία Πρόεδρε επαναλαμβάνοντας ότι το νομοσχέδιο είναι πολύ χρήσιμο και έχει θετικούς προσανατολισμούς. Προσδοκώ ότι μέχρι τέλους και στις επιμέρους διατάξεις θα σταθεί θετικά στο σύνολό της η Αντιπολίτευση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Εσείς έχετε δευτερολογία μόνο, επομένως να εξαντληθούν οι πρωτολογίες των συναδέλφων και θα μιλήσετε αμέσως μετά, εκτός εάν θέλετε να κάνετε μια παρέμβαση δύο λεπτών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, πρέπει να μιλήσουμε και εμείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το ξέρω και γι' αυτό το λόγο απαντώ, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Γκατζή, θέλετε να μιλήσουν ορισμένοι συνάδελφοι και να πάρετε το λόγο μετά;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Μάλιστα, κυρία Πρόεδρε.

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

ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΔΑΜΙΑΝΑΚΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω με κάτι που η κ. Μπενάκη ως εκλεκτή καθηγήτρια της Νομικής Σχολής και του Ποινικού Δικαίου θα καταλάβει ίσως αμεσότερα, δηλαδή αυτό που μας διδάσκει: «Ουκ έστιν ουδέν κρείσσον ή νόμοι πόλει καλώς τειθέντες». Νομίζω ότι αυτό είναι σήμερα επίκαιρο να ειπωθεί για δύο λόγους.

Ο πρώτος λόγος αναφέρεται, κύριε Υπουργέ, στο νόμο που σήμερα φέρατε. Θέλω να πω ότι είναι ένα συγκροτημένο σχέδιο νόμου, το οποίο κατά τρόπο νομοτεχνικά άρτιο, όπως ακριβώς συνέβη και με το αντίστοιχο νομοσχέδιο για τα ΚΤΕΛ, αντιμετωπίζει ένα ζήτημα, που αφορά το κοινωνικό σύνολο, γιατί όλοι μεγαλώσαμε και ζήσαμε με τα ταξί.

Το μέλλον και η προοπτική τους ήταν η καλύτερη οργάνωσή τους και πιστεύω ειλικρινά ότι με τις τομές του του νόμου –δεν είμαι εγώ αυτός, ο οποίος θα τις μνημονεύσει, ούτε πρέπει γιατί υπήρξαν άλλοι οι οποίοι ήταν στην επιτροπή αλλά και εδώ στο Κοινοβούλιο και ακούσαμε όλες τις απόψεις– πραγματικά ανταποκρίνεται στην πρόκληση της εποχής της Ελλάδας των Ολυμπιακών Αγώνων και του μέλλοντος.

Νομίζω ότι είναι αυτονόητη η υποχρέωσή μου –όπως και όλων των συναδέλφων– να τοποθετηθώ επί της τροπολογίας γιατί το θέμα αφορά τον καθένα μας για το Νομό του. Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι όλοι μας και εσείς και ο κάθε Βουλευτής εκλέγεται στο Νομό του για να εκπροσωπεί ως Βουλευτής πρώτα το έθνος, τους πολίτες και ιδιαίτερα τα συμφέροντα του τόπου του και των συμπολιτών του. Εγώ δεν ντρέπομαι γι' αυτό, το κάνω με καμάρι. Και νομίζω όλοι μας το κάνουμε με καμάρι.

Ο ν. 2693 ήταν ένας πολύ καλός νόμος. Εγώ πήγα στη συνέλευση του ΚΤΕΛ στα Χανιά και τους το είπα αυτό, ότι είναι ένας άριστος νόμος. Βεβαίως, το πρώτο που τους είπα ήταν: «Ακούστε, κύριοι, το μέλλον και η προοπτική είναι η συγχώνευση των ΚΤΕΛ». Και βεβαίως δεν πήγα να τους πω ότι έχουν δίκιο. Πήγα να τους πω ότι πρέπει να δούμε ποιο είναι το μέλλον και ποιες είναι οι ανάγκες και των επιχειρήσεών τους, κυρίως όμως της εξυπηρέτησης του πολίτη, γιατί οι καλές συγκοινωνίες είναι δημόσιο αγαθό. Περί αυτού πρόκειται.

Έχω όμως μία παρατήρηση. Νομίζω ότι ο ρόλος που επιφυλάσσει το Σύνταγμα σε εμάς τους Βουλευτές είναι ο ρόλος των εγγυητών της σωστής, δίκαιης και αποτελεσματικής λειτουργίας του κράτους προς χάριν των πολιτών. Έχουμε, λοιπόν,

θεσμικό χρέος αυτόν το ρόλο μας να τον επιτελούμε στο ακέραιο.

Θα συγχαρώ τον κ. Αγγελόπουλο, το συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας γι' αυτό που είπε, ότι είστε ένας Υπουργός που ακούει όταν νομοθετεί. Και πρέπει να μας ακούτε. Εμείς δεν έχουμε τίποτα άλλο. Εμείς συνεισφέρουμε στο νομοθετικό έργο με μια τέτοια όμως πρακτική αποδοχής από τους Υπουργούς. Δεν νομοθετεί κανείς πλέον το 2000 με δόγματα. Γι' αυτό ορθώς κάνατε και τους ακούσατε. Και θα τους ακούμε όλους, και την Πλειοψηφία και τη Μειοψηφία. Έτσι νομοθετούμε σωστά. Και τον συγχαίρω που είχε το θάρρος να το πει.

Έχω όμως μία παρατήρηση –καλώς νοούμενη– σε σχέση με το τι νομοθετήσαμε για τα ΚΤΕΛ και τι προέκυψε. Νομίζω ότι κανείς δεν αμφιβάλλει, κυρίως εσείς, γιατί υποστηρίζετε –ορθώς και είστε και αποτελεσματικός– τις συγχωνεύσεις των επιχειρήσεων που γίνονται με μια –αν θέλετε– αστρονομική ταχύτητα σε παγκόσμιο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Στην εποχή της σύγκλησης και των ανοικτών αγορών τα μεγέθη θα καθορίσουν τις ανάγκες. Είναι λογικό. Δεν μπορεί να το αμφισβητήσει κανείς αυτό. Είμαι βέβαιος ότι με την παρέμβαση που κάνατε σε αυτό επιδιώκατε: Πρώτα εξυπηρέτηση των πολιτών και δεύτερον οργάνωση σε σύγχρονες συνθήκες των ΚΤΕΛ. Αυτό ήταν το ζητούμενο.

Νομίζω ότι αναζητούμε επιχειρήσεις που θα εκτελέσουν με ασφάλεια αυτό το συγκοινωνιακό έργο, γιατί η ασφάλεια των πολιτών και η ευπρέπεια στη μετακίνησή τους είναι το ζητούμενο. Και όλα αυτά τα προβλέψατε. Διαθέσατε για πρώτη φορά –και εγώ δεν δέχομαι αυτό που ακούστηκε– ουσιαστικούς πόρους για αναβάθμιση του στόλου των ΚΤΕΛ. Πρέπει να λέγονται αυτά. Και δεν συμφωνώ ότι και άλλες φορές δόθηκαν. Δεν δόθηκαν ποτέ λεφτά για ανανέωση του στόλου. Ήταν η πρώτη φορά.

Βεβαίως προχωρούμε μπροστά και πάμε να δούμε πώς εφαρμόστηκε ο νόμος. Εγώ δεν θα δεχθώ ότι η Κρήτη είναι κάτι ιδιαίτερο. Δεν θα το δεχθώ αυτό. Αυτό το αναπαράγουν τα μέσα. Όταν γίνονται αγώνες για συμφέροντα των πολιτών, για συμφέροντα –αν θέλετε– κάποιων επαγγελματιών του κλάδου, πρέπει ασφαλώς να γίνονται με ευπρέπεια.

Αλλά δεν μπορεί κανείς να απαγορεύσει τους αγώνες. Κύριε Υπουργέ, σας το λέω, το είπα και σε όλους, ότι εγώ δεν επιδοκιμάζω το κάψιμο που έγινε, αλλά το αποδοκιμάζω. Δεν είναι αυτές πρακτικές. Άλλο όμως αυτό και άλλο να κάνουν ένα αγώνα και να υπερασπίζονται το δικίο τους.

Σας ερωτώ: Πάντα δεν υπάρχουν ιδιαιτερότητες σε κάθε κοινωνία; Πάντα δεν λειτουργούν πέραν των νόμων και εθιμικοί κανόνες, οι οποίοι εάν θέλετε κατά τρόπο υποχρεωτικό ρυθμίζουν εν συνειδήσει δικαίους κάποιες συμπεριφορές και κάποια έννομα αγαθά; Δεν μπορείτε να πείτε ότι δεν υπήρχε μία ιδιαιτερότητα, αφού επί τριάντα χρόνια γινόταν αυτό, κατόπιν κοινής συμφωνίας, συμφώνησαν τα δύο ΚΤΕΛ ότι θα γίνεται αυτό. Εγώ δε λέω ότι αυτό που ίσχυε δεν μπορεί να αλλάξει, αλλά πρέπει να το δεχθούμε ως ιδιαιτερότητα.

Πρέπει επίσης να δεχθούμε ως ιδιαιτερότητα ότι είναι η μοναδική περιφέρεια της χώρας όπου υπάρχουν μόνο δύο ΚΤΕΛ, δυτικής και ανατολικής Κρήτης. Τι το υπαγόρευσε αυτό, κύριε Υπουργέ; Είπατε πριν για τα ταξί ότι έδιναν άδειες πριν σαν να ήταν περίπτερα, σαν να ζητούσαν άδεια περιπτέρου. Εσείς το είπατε. Αυτό δεν πρέπει να το αποκαταστήσουμε ή δεν το λάβατε υπόψη σήμερα που νομοθετήσατε, για να δούμε τι θα κάνουμε με αυτές τις άδειες; Το λάβατε και αυτό υπόψη σας.

Έχουμε, λοιπόν, και μία γεωγραφική ιδιομορφία η οποία στην πράξη λειτούργησε με τα δύο ΚΤΕΛ και με τη συμφωνία που είχε γίνει, έστω την άτυπη, αλλά έγινε και λειτούργησε. Αυτό είναι το ουσιαστικό. Υπήρξαν αυτά τα δύο τα ΚΤΕΛ. Και ποιο είναι το ζητούμενο; Είναι η προοπτική ενός υγιούς ΚΤΕΛ.

Πώς εφαρμόστηκε τώρα στην πράξη; Υποβάλλεται μία αίτηση συνεκμετάλλευσης σύμφωνα με τη σχετική διάταξη που προβλέπει ο νόμος. Η αίτηση αυτή υπεβλήθη. Μην κρύψουμε από κανέναν ότι αυτή είναι πράγματι η γραμμή-φιλέτο. Είναι έτσι. Λειτούργησε όμως τριάντα χρόνια. Υπήρξε όμως και μία μελέτη. Εγώ θα τα πω όλα. Κλήθηκε το ΚΤΕΛ να καταθέσει στοι-

χεία του ΚΤΕΛ δυτικής Κρήτης και δεν τα κατέθεσε. Βγήκε όμως μετά μία μελέτη η οποία μόνο μελέτη δεν είναι. Δεν είναι πλήρης η μελέτη, κύριε Υπουργέ και έχετε την ευκαιρία να το διαπιστώσετε για πολλούς λόγους, κυρίως όμως γιατί η μελέτη πρέπει να λαμβάνει στοιχεία από όλους τους νομούς της Κρήτης. Έτσι εκπονείται μία μελέτη. Αυτή είναι η άποψή μου.

Νομίζω ότι αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την αντίδραση, που όμως δείχνει ότι δεν πετύχατε αυτό που επιζητούσατε, δεν πήγαμε να μεγαλώσουμε κάτι. Μίκρυνε έτσι όπως εφαρμόστηκε λόγω των ιδιαιτεροτήτων. Πιστέψτε με λόγω των ιδιαιτεροτήτων. Ο νόμος αλλού θα εφαρμοσθεί και πρέπει να εφαρμοσθεί. Αλλά νομίζω ότι φθάσαμε σ' ένα αδιέξοδο, όχι όμως κατεπάντο αδιέξοδο. Δεν το δέχομαι αυτό. Ξέρετε ότι αυτά αναπαράγονται πάντα από τα μέσα επικοινωνίας που αναπαράγουν όλα τα νοσηρά συμπτώματα, ότι κακό βλέπουν και ποτέ κάτι καλό. Και εσείς μην περιμένετε σήμερα να ακούσετε ότι είναι ένας καλός νόμος. Δεν θα το ακούσετε, κύριε Υπουργέ, και το ξέρετε. Όλα τα κακά βρίσκουμε είτε στο πολιτικό σύστημα είτε στα θέματα αυτά.

Έχουμε, λοιπόν, μία κατάσταση. Τι νομίζετε, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να γίνει;

Με βάση τη διάταξη του νομοσχεδίου υπεβλήθη αίτηση συνεκμετάλλευσης. Δεν υπήρξε έτσι παρέμβαση νομοθετική στον τρόπο εκμετάλλευσης των ΚΤΕΛ; Είναι νομοθετική παρέμβαση. Διά της διατάξεως έγινε αυτό που έγινε. Εάν δεν υπήρχε η διάταξη, δεν θα είχαμε αυτό το θέμα. Άρα, λοιπόν, έχουμε μία παρέμβαση.

Έρχεται σήμερα η τροπολογία. Όπως έχει διατυπωθεί η τροπολογία, κύριε Υπουργέ, κάνει δεύτερη παρέμβαση. Τι λέει; Συνεκμετάλλευση ή συνένωση, αλλιώς απελευθέρωση. Άρα, λοιπόν, μπορούμε το έλασσον και δεν μπορούμε το μείζον που είναι η συνένωση; Να το πούμε. Ποιος θα το προσβάλει, κύριε Υπουργέ; Αφού όλοι οι συνάδελφοι από όλη την Κρήτη το πιστεύουν και το λέμε μεταξύ μας ότι αυτή είναι η λύση. Φωνάξτε τους, φωνάξτε και τους Βουλευτές και να τους πούμε, κύριοι, αυτή είναι η λύση και ας τους κάνουμε δύο μελέτες. Μία συνεκμετάλλευσης, μία συγχώνευσης. Αφού δεν μπορούν μόνοι τους να το καταλάβουν, να τους το καταδείξουμε εμείς, ότι το συμφέρον και το μέλλον θα προκύψει από μία μελέτη που δε δείχνει συγχώνευση. Σήμερα είμαστε στην εποχή των μελετών. Τίποτα δεν κάνει κανείς ούτε περίπτερο, εάν δεν κάνει μία πλήρη τεχνικοοικονομική μελέτη που θα δείξει την προοπτική.

Αυτό νομίζω ότι πρέπει να κάνουμε, κύριε Υπουργέ. Να σταματήσει και να εκτονωθεί αυτή η κατάσταση, γιατί κανείς δεν αισθάνεται καλά. Θέλω να με πιστέψετε γι' αυτό. Και εγώ δεν θέλω να είμαι Βουλευτής των Χανίων, του Ρεθύμνου, του Λασιθίου ή της Κρήτης. Καθένας αγαπάει το νομό του, αλλά εγώ σκέφτομαι ότι πρέπει να είμαστε Βουλευτές, όπως εσείς, στην περιφέρεια δυτικής Ελλάδος και εμείς Βουλευτές στην περιφέρεια της Κρήτης, Βουλευτές μιας περιφέρειας της Κρήτης στην Ευρώπη των περιφερειών. Ε, δεν πάμε προς τα εκεί. Γυρνάμε πίσω.

Σκεφτείτε το με ψυχραιμία. Καλέστε μας εσείς όλους, να καθίσουμε κάτω και να δούμε τις προθέσεις –είστε αρκετά έξυπνος και θα τις εκτιμήσετε– προκειμένου να πάμε σε μία εξισορρόπηση και εξομάλυνση ενός θέματος που αδικώς ταλαιπώρει την κοινωνία και τους πολίτες της Κρήτης.

Σας παρακαλώ ιδιαίτερα γι' αυτό, κύριε Υπουργέ!

Σας ευχαριστώ.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, πράγματι έγινε μία πολύ μεγάλη συζήτηση στην επιτροπή. Εσείς δε και πριν από την έναρξη της σημερινής συζήτησης, αλλά και κατά τη διάρκεια, διορθώσατε πάρα πολλά από τα κακώς κείμενα.

Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που όλες οι πτέρυγες επιζητούσαν να έρθει κάποτε ένας νόμος στην πατρίδα μας για τα ταξί. Εγώ θα επιχειρήσω να κάνω διορθωτική παρέμβαση επ' ωφελεία του τελικού κειμένου που μπορείτε να διαμορφώσετε.

Είναι ένα νομοθέτημα που έχει στοιχεία κοινής ωφελείας και

δημοσίας χρήσεως. Αυτές οι δύο έννοιες περιέχονται και στη λειτουργία και τη χρήση των ταξί, όπως περιέχονται και στα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως είναι το ΚΤΕΛ, ο ΟΑΣ και όλες οι συναφείς συγκοινωνίες.

Επομένως θεωρώ αδιανόητο αυτό το νομοθέτημα που έχει τέτοια ισχυρά στοιχεία κοινής ωφέλειας και δημόσιας χρήσης να έρχεται στην οικονομική του διάσταση μόνο ενόψει του 2004.

Πιστεύω ακράδαντα ότι αδικεί το ελληνικό Κοινοβούλιο και εσάς ειδικότερα το γεγονός ότι το σημερινό νομοσχέδιο δεν έχει σταθερά γνωρίσματα. Θα έπρεπε το νομοσχέδιο να έχει σταθερά χαρακτηριστικά. Δηλαδή ότι η ελληνική Κυβέρνηση και το ελληνικό Κοινοβούλιο νομοθετούν ένα νόμο για διαδοχική αλλαγή των αυτοκινήτων του στόλου των ταξί για δέκα, είκοσι ή τριάντα χρόνια. Εδώ έχουμε θεσπίσει νομοθετήματα –και το ξέρετε πολύ καλά– για ενενήντα εννέα χρόνια είτε αφορά τον ΟΑΣ είτε τα ΚΤΕΛ σε άλλες περιπτώσεις.

Επομένως πιστεύω ότι δεν μπορεί η πατρίδα μας να χαρακτηρίζεται από γνωρίσματα τέτοια αναβάθμισης των ταξί μόνο εν ονόματι του 2004. Δεν πιστεύω ότι κατόπιν ο πολιτισμός μας θα οπισθοχωρήσει. Πιστεύω ότι τα γνωρίσματα θα έπρεπε να είναι σταθερά.

Επίσης για να θυμηθούμε τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα έλεγα ότι τίποτα που επιβάλλεται, κύριε Υπουργέ, δεν επιβάλλεται χωρίς αντιστάθμιση. Και εφόσον ερχόμαστε, επ' ωφελεία των πολιτών –για την καλύτερη εξυπηρέτησή τους– που δέχονται τις υπηρεσίες των ταξί, να επιβάλουμε την αλλαγή των αυτοκινήτων, θα έπρεπε να υπάρχει σταθερό αντιστάθμισμα εσαεί.

Πριν από λίγο στην τοποθέτησή σας, άκουσα να αναφέρετε μόνο όσους υποβάλλουν αίτηση. Δεν νομίζω ότι είναι ικανοποιητική τέτοιου είδους απάντηση και τοποθέτηση, διότι μετά από ένα μήνα θα υποβάλουν κάποιοι άλλοι αίτηση. Σε κάποιους όμως θα δημιουργηθεί το κίνητρο μετά από δύο χρόνια, σε άλλους μετά από τέσσερα χρόνια και σε άλλους μετά από πέντε χρόνια. Τι θα γίνει με όλους αυτούς τους ιδιοκτήτες ταξί; Θα τους αδικήσουμε;

Θα έπρεπε, λοιπόν, να υπάρχει σταθερή πρόβλεψη. Κάθε ταξί, σύμφωνα με τις διατάξεις που προβλέπονται από το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, θα επιδοτείται –θα χρησιμοποιήσω αυτήν τη λέξη μια και τη χρησιμοποιούμε για την Ευρωπαϊκή Ένωση– με ένα συγκεκριμένο ποσό, αναλόγως διαφόρων σταθερών συντελεστών, παραδείγματος χάρι, του πληθυσμού και της περιοχής στην οποία λειτουργούν τα ταξί.

Με αυτόν τον τρόπο νομίζω ότι θα τιμούσαμε καλύτερα και τους ιδιοκτήτες των ταξί, αλλά πάνω απ' όλα τους πολίτες της πατρίδας μας και θα δικαιώναμε και τις προσδοκίες τους και ως Κυβέρνηση εσείς και ως Κοινοβούλιο εμείς.

Διορθώσατε πολλά πράγματα. Τα δέκα χρόνια θεωρώ ότι είναι το κατώτερο που μπορούσε να υπάρξει για οποιονδήποτε κυβισμό. Δεν νομίζω ότι με τις παρούσες συνθήκες, τις ξέρουμε και τις ζούμε, πως υπήρχε περίπτωση να σταματήσουμε στα επτά, οκτώ ή εννέα χρόνια, ανεξαρτήτως κυβισμού.

Επειδή ετέθη από κάποιους συναδέλφους μια άλλη παράμετρος, θα ήθελα να σας πω ότι, εφόσον θεωρώ κατώτατο όριο για τον ελαχιστότατο κυβισμό τα δέκα χρόνια για οποιαδήποτε περιοχή, κατόπιν έπρεπε να ισχύουν πάλι σταθεροί συντελεστές. Η απονομή δικαιοσύνης, τουλάχιστον όταν νομοθετούμε, πρέπει να είναι εκ των ουκ άνευ. Θα αρχίσουν οι διεκδικήσεις μιας πόλης είτε αυτή λέγεται Πάτρα είτε Λάρισα είτε Κιλκίς και νομίζω ότι δεν θα έχει τελειωμό αυτή η ιστορία. Αντίθετα οι σταθεροί συντελεστές, όπως πληθυσμιακοί, γεωγραφικοί, εφόσον δεχόμαστε το κατώτατο όριο των δέκα ετών, θα ήταν πολύ πιο πρόσφορο και δίκαιο να εφαρμόστούν.

Στο άρθρο 6 θα σταθώ με ιδιαίτερο τρόπο, για τη μεταφορά που επιχειρείται. Δεν θα το κρίνω εγώ, είμαι όμως υποχρεωμένος να κρίνω τα νομοθετήματα της Κυβέρνησης. Με το νόμο «Καποδίστρια», περί συνενώσεων, δώσατε κίνητρα που βήμα – βήμα, κατά το κοινώς λεγόμενο, τα μαζεύετε. Τα κίνητρα των δημοτικών διαμερισμάτων ήταν συγκεκριμένα και έρχεσθε τώρα και παίρνετε αυτά που δώσατε τότε. Κάποιοι πρόλαβαν,

γνωρίζοντας ίσως τι θα συμβεί, και κατοχύρωσαν το δικαίωμα της μεταβίβασης και της αλλαγής της έδρας. Κάποιοι δεν πρόλαβαν και σήμερα αδικούνται. Δεν μπορώ να μην επισημάνω την άδικη μεταχείριση στο συγκεκριμένο θέμα.

Υπάρχει και μία άλλη ιδιαιτερότητα που δεν βλέπω να λύνεται έστω και με τη διόρθωση που πάτε να κάνετε. Να είστε βέβαιοι ότι θα υπάρχουν περιοχές, όχι νησιωτικές και τουριστικές, αλλά αυτές της άγονης γραμμής που λέμε, όπου εκείνοι που θα πάνε στα δημοτικά διαμερίσματα, λόγω του ότι δεν θα τους θέλουν εκείνοι των μεγάλων ημιαστικών κέντρων που είναι στους καποδιστριακούς δήμους δεν θα έχουν δυνατότητα να συνεταιριστούν. Είναι βέβαιο ότι θα υπάρξει πρόβλημα. Το έθεσα στην επιτροπή, προσπαθήσατε να το λύσετε, αλλά δεν λύνεται με τη διάταξη που φέρνετε. Δεν ξέρω τι κίνητρα έπρεπε να δοθούν, αλλά σίγουρα κάτι έπρεπε να γίνει.

Τώρα στα πολυμορφικά, είναι πολύ απλό αυτό που σας είπαμε και στην επιτροπή. Τα πολυμορφικά των επτά θέσεων μοιάζουν με τα άλλα ταξί, κύριε Υπουργέ. Ειλικρινά αυτό που βάζουν οι ιδιοκτήτες των ταξί σχετικά με τον ανταγωνισμό που μπορεί να υπάρξει, δεν θα είναι ευκρινείς οι διαφορές. Τα πολυμορφικά των εννέα θέσεων είναι η καλύτερη λύση. Δεν μπορώ να καταλάβω γιατί επιμένετε στα επταθέσια.

Το θέμα των λιμουζινών αφορά τη συμπαθή τάξη αυτών που βρίσκονται στην Αττική. Το έθεσα στην επιτροπή, το επαναλαμβάνω και τώρα ότι κριτήριο πρέπει να είναι η δικαιοσύνη, ο δίκαιος τρόπος αντιμετώπισης του κάθε πολίτη και της κάθε τάξης. Εάν αναλογικά η αγοραία αξία, η αξία της αγοράς είναι αυτή που νομίζετε, με αυτό που δίνουμε στους ιδιοκτήτες των ταξί, να δώσουμε το αντίστοιχο και στους συμπαθείς ιδιοκτήτες των λιμουζινών.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εσείς συμφωνείτε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Δεν συμφωνώ έτσι όπως το έχετε φέρει. Το συζητήσαμε στην επιτροπή. Συμφωνώ με τη λογική ότι κάπου εκεί βρίσκεται το δίκιο, μια και δεν χρησιμοποιείτε σταθερούς συντελεστές. Εγώ είμαι θιασώτης των σταθερών αξιών και των σταθερών συντελεστών. Δεν μπορώ όμως να προσδιορίσω αν είναι δέκα εκατομμύρια παραπάνω ή πέντε λιγότερα.

Για τους οδηγούς συνταξιούχους είναι μία από τις τελευταίες ευκαιρίες, λόγω των πολλών νομοσχεδίων που συζητάμε του Υπουργείου σας.

Επιτέλους δώστε λύση στους ανθρώπους που πράγματι λόγω αδύναμων ταμείων, που η σύνταξή τους είναι μικρή, αναγκάζονται να βρίσκονται στο τιμόνι. Το ζήσαμε με τα ΚΤΕΛ, το ζούμε σήμερα και με τα ταξί. Πρέπει να δοθεί μία λύση και ως γιατρός σας έχω προτείνει, αντί για ένα χρόνο μετά το εξηκοστό πέμπτο ή μετά τη συνταξιοδότηση, να περνούν από επιτροπή ανά εξαμηνίο, ώστε να είναι πολύ πιο έγκυρη η γνωμάτευση για την ικανότητα οδηγήσεως.

Πρέπει όμως να δοθεί λύση. Μην εθελοτυφλούμε και κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλό μας πως κάποιοι συνταξιούχοι –είτε από την κατηγορία των ταξί είτε από την κατηγορία των ιδιοκτητών των ΚΤΕΛ– μπορούν να ζήσουν με το πολύ μικρό αντίτιμο της συντάξεως που παίρνουν από τα ταμεία τους.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην Έκθεση των Έργων Τέχνης από τη Συλλογή της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα μαθητές και τρεις συνοδοί του Πειραματικού Γυμνασίου Τρίπολης.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Καρασμάνης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κατ' αρχάς θα ήθελα να πω ότι το νομοσχέδιο αυτό έρχεται με μεγάλη καθυστέρηση και κάτω από την πίεση των Ολυμπιακών Αγώνων. Είναι ένα γεγονός που δεν το έχει αμφισβητήσει καμία πτέρυγα της Βουλής.

Ο κύριος Υπουργός γνωρίζει καλύτερα από όλους μας ότι τα όρια είναι πάρα πολύ στενά και όποιος εξορθολογισμός της λειτουργίας των ταξί δεν μπορεί να γίνει μέχρι το 2004. Οι θεσμικές αυτές αλλαγές θέλουν τουλάχιστον μία πενταετία για να δοκιμαστούν και να διαπιστώσουμε τη χρησιμότητά τους. Έστω όμως και κάτω από αυτές τις προϋποθέσεις, αναγνωρίζουμε ότι θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα θεσμικό πλαίσιο για τη λειτουργία των ταξί στη χώρα μας, ώστε να γνωρίζει σαφώς ο εργαζόμενος στα ταξί τόσο τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του όσο και τις επαγγελματικές του δυνατότητες.

Ωστόσο, όμως, ορισμένες διατάξεις του νομοσχεδίου δημιουργούν σοβαρές ανισότητες και αδικίες για τους συμπολίτες μας που ζουν στην περιφέρεια, στην επαρχία, σε μικρές περιοχές, σε μειονεκτικές και ακριτικές περιοχές, που έχουν ως κύριο ή δευτερεύον επάγγελμα το ταξί, ενώ ασκούν παράλληλα και άλλες δραστηριότητες για να βγάλουν τα προς το ζην. Στα ήδη συρρικνωμένα εισοδήματά τους έρχεστε να επιβάλλετε και άλλους περιορισμούς, καταδικάζοντάς τους στην ανέχεια.

Κυρία Πρόεδρε, είναι γεγονός ότι η συμπαθής αυτή τάξη περνάει δύσκολες ημέρες. Τα προβλήματά τους είναι πολύ μεγάλα, με προεξάρχον το οικονομικό. Είναι γεγονός ότι κανένας οικονομικός δείκτης δεν ανεβαίνει από αυτούς που ανεβάζουν το εισόδημά τους. Το εισόδημά τους συνεχώς συρρικνώνεται, το κόστος λειτουργίας και συντήρησης των ταξί μεγαλώνει, το ποσοστό των κερδών επί των ακαθαρίστων εσόδων μειώνεται συνεχώς, αυξάνονται τα ασφάλιστρα, το πετρέλαιο, το κόστος σέρβις, τα ανταλλακτικά, τα τέλη κυκλοφορίας, η φορολογία εισοδήματος, οι εισφορές προς το ΤΣΑΥ και οι μακροχρόνιες καθυστερήσεις πληρωμής από την πολιτεία, για όσους έχουν αναλάβει το έργο μεταφοράς των μαθητών στα σχολεία.

Όλα αυτά είναι προβλήματα πάρα πολύ σημαντικά. Και προς αυτή τη συμπαθή τάξη μέχρι αυτήν τη στιγμή δεν έχει δοθεί καμία λύση. Δεν είναι υπερβολή εάν πω ότι αυτοί οι άνθρωποι για να βγάλουν το μισθό ενός ανεξάρτητου εργάτη, εργάζονται δεκαπέντε και δεκαοκτώ ώρες το εικοσιτετράωρο.

Κυρία Πρόεδρε, η πρώτη μου παρατήρηση πάνω στο νομοσχέδιο αφορά το άρθρο 6, ως προς τη σύσταση ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών. Η δυνατότητα αυτή πράγματι θα δώσει νέα ώθηση στο επάγγελμα και θα βελτιώσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Ωστόσο, όμως, για να υλοποιηθεί θα πρέπει να δοθούν κίνητρα στους ταξιτζήδες, τα οποία δεν βλέπω να δίνονται με το παρόν νομοσχέδιο. Χρειάζεται να δοθούν φοροαπαλλαγές, κίνητρα, μέτρα που αν δοθούν θα μπορούσαν να οδηγήσουν τα ταξιτζήδες στο να συστήσουν συνεταιρισμούς και ανώνυμες εταιρείες.

Ένα δεύτερο σημείο στο ίδιο άρθρο είναι το γεγονός -όπως γνωρίζουμε όλοι, οι προερχόμενοι από την περιφέρεια, την επαρχία- ότι υπάρχουν μικροί δήμοι ορεινοί, απομακρυσμένοι, στους οποίους τα ταξί είναι ελάχιστα.

Σε καμία περίπτωση δεν συγκεντρώνουν τον απαιτούμενο αριθμό των είκοσι, για να μπορέσουν να συστήσουν την ανώνυμη εταιρεία ή το συνεταιρισμό.

Στην τροποποίηση που έκανε ο κύριος Υπουργός στο κείμενο του νομοσχεδίου, καθόριζε ότι για να συσταθούν εταιρείες σε όμορους απαιτείται η σύμπραξη των ταξί μόνο τεσσάρων δήμων. Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι το τέσσερα πρέπει να το καταργήσετε και να αφήσετε ελεύθερους τους ταξιτζήδες στους μικρούς αυτούς και απομακρυσμένους δήμους με μικρότερο αριθμό ταξί, για να μπορέσουν να συστήσουν τις εταιρείες και τους συνεταιρισμούς.

Επίσης στο άρθρο 8 -για τα χαρακτηριστικά των ταξί- στο ζ' εδάφιο αναφέρεται ότι σε περιοχές με υψόμετρο 1.000 μέτρων και άνω επιτρέπεται να ΕΔΧ αυτοκίνητα να είναι οχήματα παντός εδάφους και να έχουν κυβισμό πάνω από 2.000 κυβικά εκατοστά. Κύριε Υπουργέ, έχουν ζητήσει όλες οι πτέρυγες της Βουλής να ξεκαθαρίσετε τι εννοείτε λέγοντας «παντός εδάφους». Τζιπ, επιβατηγά αυτοκίνητα; Κι -εν πάση περιπτώσει- τα 2.000 κυβικά εκατοστά είναι υψηλός κυβισμός. Τουλάχιστον να ξεκινά από τα 1.750 κυβικά εκατοστά.

Επίσης, πάλι στο άρθρο 8, παράγραφος 5, εδάφιο α', όπου αναφέρετε στην ενίσχυση για την αντικατάσταση των αυτοκι-

νίων αναγράφεται το ποσό των 60 εκατομμυρίων ευρώ. Δώσατε μια εξήγηση ότι μέσα σε δυο μήνες θα υποβληθούν οι αιτήσεις, θα διαιρεθούν τα 60 εκατομμύρια με τις αιτήσεις και ενδεχομένως θα βγει το ποσό των 3.000 ή 3.500 ευρώ. Αόριστα πράγματα! Εάν, δηλαδή, κύριε Υπουργέ βγει το ποσό των 10.000 ευρώ, θα το αφήσετε; Θα δώσετε αυτό το κίνητρο και 10.000 ευρώ; Γιατί δεν το ξεκαθαρίζουμε τώρα και στο νόμο να βάλουμε το ποσό της αξίας για την αντικατάσταση του αυτοκινήτου;

Επιπλέον, η ενίσχυση δίνεται, εφόσον η αντικατάσταση γίνεται το αργότερο έως 30 Απριλίου 2004. Νομίζω ότι αυτό το χρονικό διάστημα είναι πάρα πολύ μικρό και θα πρέπει να διευρυνθεί τουλάχιστον για άλλα δυο χρόνια.

Στο άρθρο 12, παράγραφος 2, εδάφιο δ', όπου απαγορεύεται η άσκηση δευτέρου επαγγέλματος, έχω μια σοβαρή ένσταση. Αυτή η διάταξη πλήττει ανεπανόρθωτα τον αγροτικό μας πληθυσμό, ο οποίος ζει μέσα στην ανασφάλεια και στο έλεος των καιρικών φαινομένων και δεν μπορεί εκ των πραγμάτων να στηρίζεται αποκλειστικά και μόνο στην εκμετάλλευση της γης.

Η αναζήτηση εναλλακτικών πηγών εισοδήματος έχει οδηγήσει πάρα πολλούς αγρότες στο να κάνουν παράλληλα και άλλες δουλειές. Μια απ' αυτές τις δουλειές είναι να οδηγούν ταξί, τα οποία δεν είναι δικά τους. Μοιράζονται τα κέρδη με τους ιδιοκτήτες. Αλλά και οι ίδιοι οι ιδιοκτήτες κινδυνεύουν να μην μπορέσουν να ανανεώσουν τις άδειες οδήγησης, εάν έχουν δυο χωραφάκια, εάν δηλαδή έχουν ένα μικρό αγροτικό εισόδημα.

Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να υπάρξει τουλάχιστον μια εξαίρεση από αυτό το ασυμβίβαστο -γιατί υπάρχει ασυμβίβαστο και στους ταξιτζήδες, όχι μόνο στους Βουλευτές. Επομένως στο άρθρο 12, παράγραφος 2, το εδάφιο δ', το οποίο αναφέρεται στην άσκηση δευτέρου επαγγέλματος, θα πρέπει να καταργηθεί.

Στο άρθρο 17 γίνεται αναφορά στις ποινές που επιβάλλονται στους ταξιτζήδες, εάν υποπέσουν σε κάποια αδικήματα. Μεταξύ άλλων, ανακαλείτε την άδεια, όταν γίνεται παράνομη μεταφορά λαθρομεταναστών. Κύριε Υπουργέ, η πάταξη της λαθρομετανάστευσης δεν επιτυγχάνεται με την εξόντωση των ταξιτζήδων. Θα πρέπει να δείτε αυτό το θέμα. Είναι σοβαρό. Είναι παράλογο να απαιτείται από τον επαγγελματία ταξιτζή ο έλεγχος των ταξιδιωτικών εγγράφων. Δηλαδή κάθε φορά που ο ταξιτζής θα υποψιάζεται ότι κάποιος πελάτης είναι λαθρομετανάστης ή Αλβανός είναι υποχρεωμένος να κάνει τον αστυνόμο!

Νομίζω ότι αυτό το πράγμα είναι παράλογο. Ο ταξιτζής δεν έχει τη δυνατότητα ούτε και τις γνώσεις να κάνει αυτόν τον έλεγχο, που στο τέλος μπορεί να βρει και τον μπελά του και να δημιουργηθούν προβλήματα. Άλλωστε έχει διατυπωθεί από όλες τις πτέρυγες της Βουλής να αφαιρεθεί αυτή η αναφορά απ' αυτό το άρθρο.

Ευχαριστώ.

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, το λικέρ της εμπειρίας στη ζωή έχει δείξει ότι τα προβλήματα τα αντιμετωπίζουμε με τη δύναμη της αισιοδοξίας και όχι με την απραξία της απαισιοδοξίας που γεννά πολλές φορές μιζέρια και μοιρολατρία. Αυτό το λέω γιατί, δυστυχώς, παρακολουθώ -κυρίως την Αξιωματική Αντιπολίτευση, το λόγο δηλαδή που εκφέρει και αρθρώνει. Ενώ δεν έχει ουσιαστικές διαφορές για την ουσία του νομοσχεδίου, κάτι πρέπει να καταμαρτυρήσει λέγοντας ότι καθυστέρησε.

Όμως, γι' αυτήν την καθυστέρηση δεν λαμβάνει υπόψη ότι έγινε ένας διάλογος για ένα πολύ δύσκολο θέμα, ένα ακανθώδες θέμα, με μια δύσκολη -θα έλεγα- τάξη, η οποία έχει αναπτύξει δικούς της λόγους και δικές της νοοτροπίες σ' αυτόν το χώρο. Όλοι έχουμε αυτές τις εμπειρίες. Πρέπει να είμαστε ειλικρινείς και όχι να «χαϊδεύουμε αυτιά» εδώ, γιατί υπάρχουν πολλές φορές κάποιες συμπεριφορές που έχουν χρεωθεί σ' αυτήν την τάξη, οι οποίες έχουν διαμορφώσει ένα κλίμα μέσα στην κοινωνία.

Για να αντιμετωπιστούν όλα αυτά, χρειάζεται αποφασιστικότητα, προκειμένου να αφουγκραστεί κανείς τις απαιτήσεις των

καιρών, τις ανάγκες της κοινωνίας και της χώρας και, βεβαίως, και τα δικαιώματα αυτής της κοινωνικής ομάδας.

Οφείλουμε, λοιπόν, να ομολογήσουμε με γενναιοδωρία ότι η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου και ο Υπουργός προχώρησαν σ' αυτό το νομοσχέδιο που πραγματικά επιχειρεί μια βαθιά εκσυγχρονιστική τομή σ' αυτόν το χώρο διαμορφώνοντας ένα νέο θεσμικό πλαίσιο. Ελπίζουμε ότι η ίδια η ζωή θα δικαιώσει αυτούς που συνέλαβαν αυτή την ιδέα που θα συμβάλει στην αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών από τη χρήση των ταξί.

Νομίζω ότι το επίκεντρο όλης αυτής της δουλειάς που έχει γίνει και του θεσμικού πλαισίου είναι ακριβώς να απελευθερώσει δυνάμεις από αυτό το χώρο και να συμβάλει στην ποιοτική αναβάθμιση του ρόλου του ταξί, όχι βέβαια μόνο για το 2004, όχι μόνο για την ελληνική κοινωνία, αλλά και για τον τουρισμό, γιατί είμαστε μία χώρα που προσδοκούμε στο συνάλλαγμα του τουρισμού. Επομένως όλες αυτές οι υπηρεσίες πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις και της δικής μας κοινωνίας και των ανθρώπων που έρχονται να ζήσουν κάποιες μέρες και να ξεκουραστούν σ' αυτόν τον όμορφο τόπο.

Πρέπει να δεχθεί κανείς, κυρία Πρόεδρε, ότι ο Υπουργός με αφειδώλετο τρόπο δέχτηκε πάρα πολλές παρατηρήσεις και προτάσεις όλων ημών των Βουλευτών και όλων των πτερύγων. Νομίζω ότι αυτό είναι μία πάνδημη αποδοχή όλων των πτερύγων της Αίθουσας. Έχω την άποψη ότι μία τέτοια λογική συνέβαλε στο να βελτιωθεί αυτό το θεσμικό πλαίσιο, γιατί μέσα από τον παραγωγικό και δημιουργικό διάλογο μπορούμε κάθε φορά με τις ιδέες, τις σκέψεις και τους προβληματισμούς μας να συμπληρώνουμε ένα θεσμικό πλαίσιο, ώστε να είναι και λειτουργικό και ποιοτικό και αποτελεσματικό.

Θα χαιρετίσω, βεβαίως, και τη νέα βελτίωση που έκανε ο Υπουργός σε ό,τι αφορά στο άρθρο 8 και περισσότερο στην περίπτωση της αντικατάστασης των παλαιών ταξί, γιατί πραγματικά ο στόχος μας, όπως προείπα, είναι να συμβάλουμε στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών από τα ταξί.

Κύριε Υπουργέ, βελτιώνοντας το σχετικό εδάφιο και μεταφέροντας το εννέα στο δέκα και το έντεκα στο δώδεκα, νομίζω ότι έχετε κάνει έναν ακόμα θετικό βηματισμό σ' αυτήν την κατεύθυνση.

Βεβαίως σε ό,τι αφορά στη μεταφορά του εννέα στο δέκα - έτσι όπως ανέφερε και ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Σκουλάκης - δίνετε τη δυνατότητα σε κάποιον ιδιώτη να μετατρέψει σε ιδιωτικής χρήσης ένα αυτοκίνητο μετά τη χρήση του ως ταξί, χωρίς να πληρωθούν πάρα πολλά τέλη για μία τέτοια περίπτωση, όταν είναι απαραίτητα τα δέκα χρόνια.

Όμως, θα επιμείνω και πάλι, κύριε Πρόεδρε, ότι βελτιώνοντας αυτό το όριο, παρέχετε τη δυνατότητα για καλύτερα αυτοκίνητα από πλευράς κυβικών και -ως εκ τούτου- από πλευράς ποιότητας υπηρεσιών.

Ακόμα και αυτήν τη στιγμή, έστω και τη δωδεκάτη και πέντε θα έλεγα, κάνοντας χρήση μιας φράσης του Ιωάννη Χρυσόστομου, εγώ θα σας καλούσα να κάνετε ένα ακόμα βήμα, δίνοντας ένα χρόνο ακόμα, γιατί πραγματικά δεν είναι ένα παζάρι, αλλά ειλικρινά νομίζω ότι είναι μια δυνατότητα που θα δώσετε, ώστε να χρησιμοποιηθούν μεγάλοι κυβισμού αυτοκίνητα. Γιατί όσο το όριο δεν είναι ικανοποιητικό, τόσο οι ταξιτζήδες θα επιλέξουν μικρού κυβισμού αυτοκίνητα, τα οποία αντιλαμβάνεστε ότι και πιο εύκολα θα φθείρονται και πιο υποβαθμισμένες θα είναι οι υπηρεσίες.

Νομίζω, λοιπόν, ότι έστω και αυτήν τη στιγμή -δείξτε μια μεγάλη κατανόηση σε όλα αυτά τα αιτήματα και τις προτάσεις- πρέπει να δείξετε για ακόμα μια φορά κατανόηση. Εγώ νομίζω ότι θα αποβεί προς όφελος του νομοσχεδίου.

Βεβαίως σε ό,τι αφορά το άρθρο 17, θεωρώ και εγώ ότι οι συνθήκες πλέον των μεταναστών, των οικονομικών προσφύγων στη χώρα μας ομαλοποιούνται με όλες αυτές τις παρεμβάσεις που γίνονται. Νομίζω ότι είναι πολύ αυστηρή ποινή να τιμωρείται το αυτοκίνητο σε κάποια περίπτωση. Πρέπει να ομολογήσουμε ότι δεν μπορεί να είναι «ασφαλήτης» ή αστυνομικός ο ταξιτζής για να ελέγχει, αν πράγματι τα ταξιδιωτικά έγγραφα που έχει επάνω του ένας μετανάστης είναι γνήσια.

Νομίζω, λοιπόν, ότι και σε αυτό το θέμα πρέπει να υπάρξει κάποια λύση, όπως και στην περίπτωση των οδηγών, κύριε Υπουργέ, των λεωφορείων ή των ταξί που δεν έχουν συμπληρώσει συνταξιοδοτικό δικαίωμα και είναι εξήντα πέντε ετών. Αφού υπόκειται σ' έναν τακτικό, θα έλεγα, ιατρικό έλεγχο, εξετάστε την περίπτωση μήπως τους δώσετε τη δυνατότητα για άλλα δύο χρόνια να μπορούν να κάνουν χρήση του δικαιώματός τους να οδηγούν, προκειμένου να συμπληρώσουν τα ασφαλιστικά χρόνια και να πάρουν μια αξιοπρεπή σύνταξη, σε μια εποχή που τα πράγματα είναι δύσκολα γενικότερα για τους χαμηλοσυνταξιούχους. Κάθε φορά που μπορούμε να τους δίνουμε μια δυνατότητα να βελτιώσουν αυτή τη χαμηλή σύνταξη πρέπει να την εξαντλούμε όσο μπορούμε περισσότερο. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Η συνάδελφος κ. Σχοιναράκη έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΣΧΟΙΝΑΡΑΚΗ-ΗΛΙΑΚΗ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα σημαντικό νομοσχέδιο και θεωρώ ως θετική εξέλιξη αυτήν τη θεσμική αλλαγή που επιχειρείται μέσα από αυτό το νομοσχέδιο στο χώρο των επιβατηγών δημόσιας χρήσης.

Ο κλάδος αυτός των εργαζομένων, μέσω των υπηρεσιών που προσφέρουν, τους δίνει τη δυνατότητα να έρχονται σε καθημερινή επαφή με το κοινό της χώρας, με τους πολίτες της χώρας. Αυτό αποτελεί ένα βασικό λόγο που δίνει το δικαίωμα στους Έλληνες πολίτες να έχουν μια ολοκληρωμένη εικόνα σε ό,τι αφορά τον κλάδο αυτό των εργαζομένων, δυστυχώς τις περισσότερες φορές όχι με τα καλύτερα σχόλια. Έχει δημιουργηθεί μια εικόνα, η οποία τις περισσότερες φορές δεν συνάδει με το σύνολο των εργαζομένων στο χώρο αυτό πολιτών.

Έτσι, λοιπόν, θεωρώ ότι μέσα από το νομοσχέδιο που σήμερα συζητούμε και ψηφίζεται στη Βουλή επιχειρείται να εκσυγχρονιστεί και να αναβαθμιστεί η υπηρεσία αυτή προς τους Έλληνες πολίτες και βεβαίως να διευκολυνθούν οι ίδιοι οι εργαζόμενοι, ούτως ώστε να επωφεληθούν των κινήτρων και να μπορέσουν να δώσουν καλύτερες υπηρεσίες στον Έλληνα πολίτη, κάτι που και οι ίδιοι επιθυμούν.

Θα περιοριστώ σε δύο σημεία του νομοσχεδίου. Το ένα έχει να κάνει με το άρθρο 23, στο σημείο που αναφέρει ότι ο ιδιοκτήτης ενός ταξί σε μια τουριστική περιοχή θα επιλέγει με ποιον θα συνεργαστεί στη διάρκεια της θερινής περιόδου, που έχει και μεγαλύτερη κίνηση. Νομίζω ότι ένα τέτοιο δικαίωμα θα μπορούσε να δημιουργήσει κακές λειτουργίες, που κάθε άλλο παρά θα είναι προς το συμφέρον της εξυπηρέτησης του πολίτη ή θα επιχειρούνται συναλλαγές -επιτρέψτε μου αυτήν τη λέξη- οι οποίες δεν συνάδουν με τη δημοκρατική λειτουργία.

Μ' αυτή, λοιπόν, την έννοια, θεωρώ ότι αυτή η ενίσχυση των τουριστικών περιοχών σε ό,τι αφορά τα ταξί για το συμφέρον του πολίτη, για το συμφέρον του επιβάτη, θα πρέπει να γίνεται με απόφαση του περιφερειάρχη και να μη δίνεται το δικαίωμα σε καθέναν ιδιοκτήτη ξεχωριστά να κάνει τέτοιες επιλογές.

Το δεύτερο σημείο αφορά τις προμισθώσεις. Από τη στιγμή που θα μπορεί να επιλέγει ο επιβάτης και θα κάνει μία προμίσθωση, η προμίσθωση αυτή θα πρέπει να φθάνει μέχρι το τέλος της διαδρομής, που επιθυμεί ο επιβάτης, και όχι εντός των ορίων της έδρας του επιβατηγού δημόσιας χρήσης αυτοκινήτου.

Αυτά ήθελα να πω σε ό,τι αφορά το νομοσχέδιο και έρχομαι τώρα στην επίμαχη τροπολογία.

Θέλω να τονίσω, κυρία Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι δεν είμαι καθόλου ευτυχής ως Βουλευτής Ηρακλείου, ως Βουλευτής που προέρχεται από την Κρήτη, για ό,τι συμβαίνει στα ΚΤΕΛ της Κρήτης. Δεν είμαι ευτυχής για τον εξής λόγο: Πριν από ενάμιση, περίπου, χρόνο ψηφίσαμε το ν.2963/2001, που αναφέρεται στον εκσυγχρονισμό των ΚΤΕΛ. Η πολιτεία προσπάθησε μέσα απ' αυτόν το νόμο να δώσει κίνητρα, προκειμένου οι υπηρεσίες προς τον επιβάτη, προς τον Έλληνα πολίτη -γιατί αυτό είναι το μέλημα της πολιτείας- να αναβαθμιστούν σε επίπεδα τέτοια που θα απαντούν πραγματικά στις ανάγκες.

Ερχόμαστε σήμερα και ενώ όλοι δέχονται ότι αυτός ο νόμος

εφαρμόζεται κανονικά σε όλη την υπόλοιπη Ελλάδα μέσα από συναινετικές διαδικασίες -γιατί σαφέστατα κανείς δεν είναι εκείνος που μόνο με έναν απλό νόμο επιβάλλει το «ναί» του, αλλά μέσα από συναινετικές διαδικασίες προέρχονται όλα αυτά- εμείς στην Κρήτη θεωρούμε ότι πρέπει να φτιάχνονται ειδικοί νόμοι για όλα τα ζητήματα που αφορούν την Κρήτη. Λυπάμαι πολύ που άνθρωποι με ιστορία έρχονται εδώ να στηρίξουν αυτό το πράγμα και να δείξουν ότι διαφεντεύουν σε κάποια πράγματα.

Νομίζω ότι κανένας, μα, κανένας δεν διαφεντεύει τους νομούς και τις περιφέρειες. Οι πολίτες και οι κοινωνίες μέσω των συλλογικών εκλογικών διαδικασιών επιλέγουν τους θεσμικούς τους εκπροσώπους. Αυτοί είναι οι εκλεγμένοι Βουλευτές. Κανένας, μα, κανένας δεν έχει ξεχωριστό μπάρμπα από την Κορώνη, ο οποίος θα προσπαθεί να εφαρμόσει μέσα από σκοτεινές διαδρομές άλλες πέρα από τους νόμους ρυθμίσεις.

Ο πολίτης πρέπει να νιώθει ότι δεν υπάρχουν πολιτικοί προστάτες με την άσχημη έννοια, αλλά ότι υπάρχουν οι θεσμικοί του εκπρόσωποι και οι διαδικασίες, οι οποίες προέρχονται μέσα από το Κοινοβούλιο και απορρέουν μέσα από τη θεσμική ιδιότητα του Βουλευτή.

Με αυτήν την έννοια επαναλαμβάνω ότι δεν νιώθω καθόλου ευτυχής που ήρθαμε εδώ να υποστηρίξουμε ότι ως Κρητικοί δεν μπορούμε να εφαρμόσουμε τους νόμους. Δηλαδή στο τέλος θα πρέπει να επικαλεστώ αυτό που ο Ροϊδής, αν θυμάμαι καλά, είπε ότι «θα φτιάξουμε ένα νόμο, για να εφαρμόζονται όλοι οι νόμοι».

Θεωρώ ότι ο ν.2963/2001 δίνει πραγματικά απάντηση στα προβλήματα των ΚΤΕΛ και σε καμία περίπτωση δεν διαταράσσεται καμία ισορροπία. Πρέπει να καθίσουν και να κουβεντιάσουν, γιατί μέσα από το διάλογο βρίσκονται απαντήσεις και λύσεις και σε καμία περίπτωση δεν μπορούμε να δημιουργούμε προσχώματα, ιδιαίτερα εμείς οι θεσμικοί εκπρόσωποι των τοπικών κοινωνιών.

Εγώ δεν είμαι ούτε μακριά ούτε κοντά σε κανένα από τα δύο ΚΤΕΛ. Είναι δύο ιδιωτικές εταιρίες που έχουν την ευθύνη της μεταφοράς του κοινού και υποχρεούνται να λειτουργούν με βάση τους νόμους και τις διατάξεις που το Κοινοβούλιο ψηφίζει.

Έτσι, λοιπόν, σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει εμείς εδώ να επικυρώσουμε λογικές και να στείλουμε μηνύματα σε ολόκληρη την ελληνική κοινωνία ότι για κάθε περιφέρεια, για κάθε νομό θα πρέπει να ψηφίζουμε ξεχωριστούς νόμους που θα επιβάλλουν τις λογικές που κάποιοι επιθυμούν να επιβάλλουν.

Θεωρώ ότι επιβάλλεται να εφαρμοστεί ο νόμος. Κατανοώ ότι το Υπουργείο κάνει προσπάθειες στην κατεύθυνση του να εξευρεθεί μία λύση από τη στιγμή που δεν φαίνεται μέχρι τώρα να υπάρχει η λογική για την εφαρμογή του νόμου και από τις δύο πλευρές. Έτσι, λοιπόν, με αυτήν την έννοια έφερε τη συγκεκριμένη τροπολογία στη Βουλή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ στηρίζω την τροπολογία, η οποία όμως, επειδή ακριβώς υπάρχει και μία προϊστορία, θα πρέπει να είναι σαφέστατη, προκειμένου να ξεκαθαρίζει μέσα από τη φρασεολογία που χρησιμοποιείται επακριβώς τις λειτουργίες που θα πρέπει να έχουν τα δύο ΚΤΕΛ από τώρα και μέχρι να δοθεί η οριστική λύση.

Όλες, λοιπόν, οι διανομαρχιακές υπεραστικές γραμμές, που εξυπηρετούν το βόρειο οδικό άξονα από τη μια άκρη της Κρήτης μέχρι την άλλη, θα πρέπει υπάγονται στη συνεκμετάλλευση και στην εφαρμογή του ν.2963/2001. Εγώ μόνο με αυτήν τη ρύθμιση θα στηρίξω την τροπολογία που το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών φέρνει, προκειμένου να δώσει απάντηση σε αυτό το τεράστιο πρόβλημα.

Με αυτά τελειώνω και τονίζω ότι επειδή το νομοσχέδιο αναφέρεται στα επιβατηγά δημόσιας χρήσης βάζει μία τάξη σε ό,τι αφορά τη μετακίνηση του επιβατηγού κοινού μέσω αυτών των μέσων ψηφίζω το νομοσχέδιο. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΛΕΟΝΤΑΡΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, έχω ζηήσει από

κοντά τα προβλήματα των ταξιτζήδων ιδίως στην επαρχία, διότι ο πατέρας μου ήταν τριάντα χρόνια ταξιτζής σε μία αγροτική μειονεκτική περιοχή σε εποχές που είχε λιγότερα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα και μάλιστα συμπλήρωνε το εισόδημά του με την καλλιέργεια της γης, ήταν και αγρότης παράλληλα. Και φθάσαμε σήμερα σε μία εποχή όπου υπάρχουν τεράστια προβλήματα σ' αυτόν τον κλάδο. Προσπαθούμε όσο μπορούμε να αναβαθμίσουμε και να εκσυγχρονίσουμε τα ταξί και στην επαρχία, αλλά και στις πρωτεύουσες των νομών και στην Αθήνα. Δεν λαμβάνουμε, όμως, τα τεράστια προβλήματα που σήμερα διαιωνίζονται ακόμη περισσότερο και που τα έχουμε ζήσει και εμείς, όπως σας είπα.

Κοινή διαπίστωση όλων είναι ότι ο κλάδος των ταξί είναι υποχρεωμένος να αναβαθμίσει τις υπηρεσίες του και να προσαρμώσει στα σύγχρονα δεδομένα και στις απαιτήσεις του κοινωνικού συνόλου. Λειτουργεί με ένα παλιό θεσμικό πλαίσιο το οποίο φυσικά έχει ξεπεραστεί. Χρέος της πολιτείας είναι να προστατεύσει και να διαφυλάξει με συγκεκριμένα μέτρα τη λειτουργία των ταξί και τα δικαιώματα των πολιτών, έτσι ώστε να αναβαθμιστεί το επάγγελμα στα επίπεδα που βρίσκεται στις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Βλέπουμε, όμως, ότι τα προβλήματα που σας ανέφερα και προηγουμένως είναι τεράστια. Αύξηση του κόστους συντήρησης σ' ένα ταξί, μεγάλα ασφάλιστρα, ακριβά ανταλλακτικά, δουλιά πολλών ώρες για να βγάλουν κάποιο μεροκάματο και επομένως στην αναβάθμιση των υπηρεσιών πρέπει να ληφθούν και να συνυπολογιστούν οι συνθήκες κάτω από τις οποίες εργάζονται.

Για τη βελτίωση των επιβατηγών αυτοκινήτων και κατά συνέπεια για τη βελτίωση των συνθηκών, άνεση και ασφάλεια μεταφορά του πολίτη, ώστε να γίνει ένας ανανεωμένος στόλος ταξί, πρέπει οι ιδιοκτήτες των νέων αυτοκινήτων να στηριχθούν οικονομικά με σημαντική ενίσχυση. Μας είπε ο κύριος Υπουργός για 60 εκατομμύρια ευρώ. Πρέπει να μας πει συγκεκριμένα τι ενίσχυση θα πάρει ο κάθε ένας ταξιτζής, ώστε να μπορέσει να αντικαταστήσει το ταξί του και να προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες.

Υπάρχει επίσης, ανάγκη να βελτιωθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης, αλλά και το επίπεδο αυτών που χρησιμοποιούνται ως οδηγοί, οι οποίοι, ενώ πολλές φορές είναι περιστασιακοί, δημιουργούν πολλά προβλήματα και δυσφημίζουν τον κλάδο.

Υπάρχουν πολλά και σημαντικά θέματα στο προς συζήτηση νομοσχέδιο, αλλά θα σταθώ σε ορισμένα από αυτά. Όπως όλοι γνωρίζετε οι ιδιοκτήτες ταξί πληρώνουν για τα ασφαλιστικά τους δικαιώματα -κάλυψη στο ΤΣΑ- και παίρνουν μικρή σύνταξη. Πολλοί ταξιτζήδες αναγκάζονται όταν βγουν στη σύνταξη να εξακολουθήσουν να ασκούν το επάγγελμα του οδηγού ταξί, για να αντεπεξέλθουν στα μεγάλα οικογενειακά τους έξοδα. Επομένως γιατί να απαγορεύσουμε σε όλους τους συνταξιούχους συλλήβδην να μπορούν να εργάζονται ως οδηγοί ταξί;

Στην επαρχία και ιδίως σε μειονεκτικές περιοχές όπου το εισόδημα από το ταξί είναι μειωμένο και τα έξοδα είναι πολλά, για να συμπληρώσει το εισόδημά του ο ταξιτζής αναγκάζεται να κάνει και κάποια άλλη δουλειά. Σ' αυτό τον οδηγούν οι συνθήκες της ζωής. Δεν μπορούμε να του απαγορεύσουμε να εξασκεί αυτό το επάγγελμα ή έστω περιοδικά.

Μίλησαν προηγουμένως πολλοί συνάδελφοι για τα προβλήματα που έχουν ανακύψει, όσον αφορά την αντιμετώπιση θεμάτων μετακίνησης, μεταξύ λαθρομεταναστών.

Κατά τη γνώμη μου, μόνο αν υπάρχει δόλος θα πρέπει να τιμωρείται το φυσικό πρόσωπο και όχι το όχημα, μιας και υπάρχουν συνιδιοκτησίες ή και κερδοσκοπικοί οδηγοί, οι οποίοι γίνονται αίτιοι να τιμωρούνται εξοντωτικά κάποιοι που δημιουργούν τεράστια προβλήματα στις οικογένειες των ιδιοκτητών.

Επίσης ο κάθε ταξιτζής δεν μπορεί να γίνει αστυνόμος ή ελεγκτής ταξιδιωτικών εγγράφων και να τιμωρείται εξοντωτικά από την πολιτεία και να κινδυνεύει να χάσει την περιουσία του. Θα πρέπει να βρεθεί μία λύση, ώστε να ξεφυγούμε από το παλαιό καθεστώς. Οι ποινές είναι σαφέστατα πολύ μεγάλες. Πρόκειται για ένα πολύ ευαίσθητο επάγγελμα. Ο οποιοσδήποτε πολίτης μπορεί να καταγγείλει τον ταξιτζή, αυτό μπορεί να γίνει δεκτό

από τη δικαιοσύνη κι έτσι να τιμωρείται ο ταξιτζής.

Τελειώνοντας, επειδή δεν έχω άλλο χρόνο, λέω ότι πρέπει να δούμε και κάποια θέματα αντικατάστασης του στόλου των ταξί. Πρέπει να τα δούμε ξεχωριστά στην επαρχία και ξεχωριστά στην πρωτεύουσα. Πιστεύω ότι η δεκαετία για την Αθήνα και η δεκαπενταετία για την επαρχία είναι ένα σωστό μέτρο.

Νομίζω ότι οι ταξιτζήδες, μέσα από την αναβάθμιση των υπηρεσιών που θα προσφέρουν στους πολίτες και μέσα από την αντικατάσταση των ταξί, θα μπορέσουν να προσφέρουν καλύτερες υπηρεσίες και να δημιουργήσουν στο κοινωνικό σύνολο την αίσθηση ότι είναι συμπαρεστώτες των πολιτών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Γείτονας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βου - λής): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα δεν αφορά μόνο την Αίθουσα αυτή ή τους αγαπητούς εργαζόμενους στο χώρο των ταξί -μερικοί παρακολουθούν τη συζήτηση από τα θεωρεία- αλλά όλο τον κόσμοΓιατί οι προσφερόμενες από τα ταξί υπηρεσίες είναι σημαντικές για την καθημερινή ζωή των πολιτών, είτε στην ύπαιθρο είτε στις πόλεις. Θέλω να πω εξ αρχής όλοι ότι αναγνωρίζουμε τη σημαντική προσφορά των ταξί στις συγκοινωνίες και σεβόμαστε τις αγωνίες των εργαζομένων.

Ταυτόχρονα όλοι έχουμε μία προσωπική αντίληψη, πέραν της πολιτικής μας θέσης, των προβλημάτων και των αδυναμιών που έχει η οργάνωση και η λειτουργία του υπάρχοντος συστήματος. Γι' αυτό υπάρχει αναγκαιότητα και κοινωνική απαίτηση για τον εκσυγχρονισμό του συστήματος οργάνωσης και λειτουργίας των ταξί. Αυτό το θέμα καθίσταται επείγον και ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων.

Είναι πολύ θετικό το ότι η πλειοψηφία των ιδιοκτητών και των οδηγών ταξί αντιλαμβάνεται ότι χρειάζονται αλλαγές, ότι χρειάζεται τάξη στο χώρο, πρώτα-πρώτα για το συμφέρον των ιδίων. Γι' αυτό, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι το συζητούμενο νομοσχέδιο είναι μία πολύ σημαντική και πολύ θετική πρωτοβουλία.

Κάποιοι είπαν ότι αυτό το νομοσχέδιο άργησε να έλθει. Δεν θα σταθώ σ' αυτό. Είναι θετική πρωτοβουλία, αφορά την καθημερινή ζωή εκατομμυρίων ανθρώπων και κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Εγώ πιστεύω ότι μπορεί να συμβάλει στην εξυγίανση και στον εκσυγχρονισμό του κλάδου με στόχο και την αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρονται στον πολίτη-χρήστη, Έλληνα ή ξένο, τουρίστα ή επισκέπτη, αλλά και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των ιδίων των ταξιτζήδων.

Είχα την ευκαιρία στα διάφορα Υπουργεία που θήτευσα να συνεργαστώ τον κλάδο των ταξιτζήδων. Θυμάμαι ιδιαίτερα ότι, όταν ήμουν στο ΥΠΕΧΩΔΕ και είχα αρμοδιότητες σχετικές με το περιβάλλον, το πρώτο που τους έλεγα ήταν το εξής: «Εσείς πρώτοι θα έπρεπε να σκέφτεστε πώς θα βελτιώσουμε το κυκλοφοριακό». Γιατί οι πρώτοι που υφίστανται τις συνέπειες στην καθημερινή ζωή και στην υγεία τους από το κυκλοφοριακό και από τη ρύπανση είναι οι ταξιτζήδες.

Γι' αυτό, πιστεύω ότι -πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, που δε βλέπουν τα πράγματα από μία τέτοια ευρεία σκοπιά- όλοι θα πρέπει να επιζητούν την οργάνωση μέσα σ' ένα σύστημα που θα παρέχει καλύτερη ποιότητα ζωής στους ίδιους και στις οικογένειές τους. Ποιος δε γνωρίζει το καθημερινό άγχος του εργαζόμενου στα ταξί;

Πιστεύω, λοιπόν, ότι το νομοσχέδιο θέτει σωστούς στόχους και τους υπηρετεί με τις διατάξεις του. Αυτή είναι η μεγαλύτερή του αξία, κύριε Υπουργέ, ότι δηλαδή θεσμοθετεί και συγκεκριμένα κίνητρα για να υπηρετήσετε τους στόχους. Δεν γίνεται με όλα τα νομοσχέδια.

Δηλαδή είναι ένα νομοσχέδιο με όραμα αλλά και ρεαλισμό. Και πιστεύω ότι εμάς εδώ στην Αίθουσα ανεξαρτήτως επιμέρους διαφορών, θα έπρεπε να μας βρίσκει σύμφωνους επί της αρχής αλλά και μετά από τις βελτιώσεις που ανακοίνωσε ο κύριος Υπουργός που ήταν σημαντικές και επί των άρθρων. Κατανοώ δε την θέση των συναδέλφων της Αριστεράς που προκύπτει μια καθαρή θέση ότι δεν πιστεύουν στις εταιρείες. Αλλά δεν κατανοώ τη θέση των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας

που λένε «ναι, μεν αλλά». Να αποσαφηνίσετε επιτέλους τη θέση σας.

Άκουσα τον εισηγητή σας, ο οποίος είπε πως είναι σε θετική κατεύθυνση το νομοσχέδιο, θετικές είναι πολλές διατάξεις, αλλά δεν θα το ψηφίσει επί της αρχής. Δεν κατάλαβα τι είδους στάση είναι αυτή της Νέας Δημοκρατίας, του κόμματος μάλιστα που φιλοδοξεί να αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας. Νομίζω ότι σ' ένα τέτοιο ζήτημα θα έπρεπε, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, να είστε πάρα πολύ θετικοί. Εντάσσεται και σε δικές σας διακηρυγμένες αρχές, του προγράμματός σας, αλλά και γιατί ανταποκρίνεται στο πραγματικό σας ενδιαφέρον -λέει πραγματικό γιατί δεν μπορώ να αρνηθώ σε κανέναν το ενδιαφέρον- Θα ήμουν ο τελευταίος που θα τολμούσε να αρνηθεί το ενδιαφέρον κάποιου στην Αίθουσα αυτή για τον κλάδο των ταξί αλλά και για τους ίδιους τους χρήστες, οι οποίοι εξυπηρετούνται από τα ταξί.

Εγώ βρίσκω όλες τις διατάξεις θετικές και ιδιαίτερα την οργάνωση και λειτουργία, προαιρετικά, μέσω των ανωνύμων εταιρειών. Ο ισχυρισμός ότι μπορεί να οδηγήσει σε μονοπώλιο δεν νομίζω ότι είναι βάσιμος. Τουναντίον, θα έλεγα προς τους αγαπητούς συναδέλφους του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας ότι αν οι εταιρείες ακολουθήσουν μια σωστή πολιτική θα είναι όφελος για τους μετόχους τους. Ιδιαίτερα άμεσο όφελος θα έχουν από το μικρότερο κόστος της επένδυσης, του εξοπλισμού, των προμηθειών και της λειτουργίας τους.

Επίσης, θεωρώ θετικά όλα τα μέτρα εκείνα για τη βελτίωση της ποιότητας των ιδίων των εργαζομένων, του στάτους των εργαζομένων στα ταξί, κάτι που θα φέρει συνολικά καλύτερη ποιότητα σε όλους μας. Τα κίνητρα δε για την αντικατάσταση του στόλου πιστεύω ότι είναι κρίσιμο θέμα, καταλύτης για να πάμε από τη σημερινή αταξία σε μια οργανωμένη λειτουργία.

Θα σταθώ τώρα σε ορισμένα ζητήματα. Έγινε πολλή συζήτηση για τα οικονομικά κίνητρα, ιδίως για την αντικατάσταση του στόλου. Ακούστηκαν πολλές προτάσεις. Ο καθένας εδώ μπορεί να κάνει βελτιωτικές προτάσεις, δεν μπορεί όμως, να κάνει πλειστηριασμό. Δεν είναι η δουλειά μας να παίζουμε «την κολοκυθά».

Εγώ πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι γνώμονας για τα οικονομικά κίνητρα θα έπρεπε να είναι οι οικονομικές δυνατότητες του μέσου ταξιτζή, έτσι ώστε να μπορεί με άνεση να αλλάζει το αυτοκίνητο και να πηγαίνει σε καλύτερο, κάτι που εμμέσως επηρεάζει την ασφάλεια και την ποιότητα των χρηστών. Θεωρώ θετική την προσθήκη που κάνατε στο άρθρο 8 παράγραφος 6 για τη δυνατότητα αγοράς νέων, μέχρι δύο ετών αυτοκινήτων.

Πρέπει να αποτρέψουμε τον κίνδυνο υποβιβασμού της ποιότητας των αυτοκινήτων με την αγορά φθηνών και όχι τόσο ασφαλών αυτοκινήτων. Αυτό είναι πεπεισμένη μου. Άρα, εγώ δεν θα πω αν είναι ικανοποιητικά ή όχι τα κίνητρα. Με τις βελτιώσεις θα μπορούσα να πω ότι είναι ικανοποιητικά. Είναι, όμως, ένα θέμα, κύριε Υπουργέ προς εξέταση αν όχι τώρα, στο μέλλον για να δούμε αν πραγματικά ανταποκρίνονται και στις δυνατότητες και στις ανάγκες. Αν δεν ανταποκρίνεται μπορούμε να τα αυξήσουμε σε κάποια φάση.

Έτσι, θα πρέπει να το δούμε, γιατί αν αρχίσουμε εδώ πέρα ανάλογα ο καθένας και τη θέση στα έδρανα, και προσπαθώντας να «χαϊδεύει αυτιά», αν αρχίσουμε να λέμε γιατί εξήντα εκατομμύρια και όχι εξακόσια κ.ο.κ., νομίζω ότι θα είναι λάθος και δεν προσφέρουμε υπηρεσίες -τουναντίον υποκρινόμαστε- στους ίδιους τους ανθρώπους που ασχολούνται με αυτό το κοινωνικό μέσο, το οποίο, όπως είπα έχει μεγάλη προσφορά στη ζωή μας.

Το δεύτερο θέμα που θέλω να θίξω είναι ότι με ορισμένες διατάξεις όπως για τα μικροτσιπς που ενσωματώνονται, στις πινακίδες δίνεται μια λύση στα πειρατικά ταξί. Στην Ελλάδα υποφέρουμε από αυτό που λέμε πειρατεία είτε στο εμπόριο, είτε στα ταξί είτε στα ξενοδοχεία κλπ. Είναι η αβάσταχτη πραγματικότητα του «παρά» παραοικονομία κ.λπ. Θα πρέπει νομίζω να βάλουμε φραγμούς. Δεν ξέρω εάν αρκεί αυτό το μέτρο. Δεν ξέρω δε πάλιν σ' αυτό και τις λεπτομερείς προτάσεις των ιδίων, των εργαζομένων στον κλάδο αλλά είναι προς τη θετική κατεύθυνση.

Υπάρχει όμως και κάτι άλλο που θα πρέπει να το εκτιμήσουν και το Υπουργείο και οι κλάδοι. Υπάρχει μια επιβάρυνση της κυκλοφορίας και του περιβάλλοντος από την κίνηση των ταξί. Πρόκειται για σημαντική επιβάρυνση. Γνωρίζει και ο ίδιος ο κλάδος ότι ένα ταξί με την κίνηση, που κάνει, έχει «ισοδυναμία» επιβάρυνσης στο κυκλοφοριακό περὶν ἄλλω διαπιστώσω περίπου δεκαπλάσιο ενός ΙΧ.

Το ερώτημα είναι αν προσφέρει και σ' αυτό αν είναι προς τη σωστή κατεύθυνση η οργάνωση σε εταιρείες; Νομίζω ότι η οργάνωση θα μας απαλλάξει από περιττές διαδρομές των ταξί στην Αθήνα που τα βλέπεις να κάνουν κύκλους άσκοπες διαδρομές διότι το νέο σύστημα θα φέρει και άλλου είδους οργανωτικές βελτιώσεις (π.χ. συστήματα επικοινωνίας). Άρα και προς αυτήν την κατεύθυνση έχουμε θετικά μέτρα ώστε να αποφεύγουμε περιττές κυκλοφοριακές κινήσεις οι οποίες επιβαρύνουν τους ίδιους, τα αυτοκίνητά τους, επιβαρύνουν το κοινωνικό σύνολο.

Υπάρχει για μένα ένα ερώτημα σ' αυτό το θέμα κύριε Υπουργέ. Ίσως χρειάζεται αφού αρχίσει η νέα οργάνωση του κλάδου, να δείτε με μια μελέτη όλα αυτά τα ζητήματα. Να ξαναδούμε ποιες είναι οι τάσεις στο κυκλοφοριακό μετά τα νέα έργα και να δούμε τη συμμετοχή στο κυκλοφοριακό και πώς μπορούμε να τις βελτιώσουμε τα πράγματα. Πιστεύω δε σ' αυτήν την προσπάθεια θα συμμετέχουν και οι ταξιτζήδες.

Ακόμη, θα πρέπει να κατοχυρώσουμε τα δικαιώματα των επαγγελματιών οδηγών απαλλάσσοντας τον κλάδο από οδηγούς «πειρατές» χωρίς άδεια και εν πάση περιπτώσει όπου δεν ταυτίζεται ο ιδιοκτήτης με τον οδηγό, είμαστε υποχρεωμένοι να κατοχυρώσουμε τα δικαιώματα των εργαζομένων.

Τελειώνοντας, κυρία Πρόεδρε, θέλω να πω ότι οι νομοθετικές πρωτοβουλίες δικαιώνονται όχι με βάση το τι λέμε εμείς εδώ αλλά από την ίδια τη ζωή αν περπατάνε στην πράξη και ακόμα από την αποφασιστικότητα που έχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι, ιδιαίτερα η πολιτεία αλλά και οι ίδιοι οι κλάδοι να τις εφαρμόζουν.

Εγώ πιστεύω ότι γίνεται μια σημαντική τομή προς μια σωστή κατεύθυνση. Όλοι πρέπει να συνδράμουμε για να πετύχει και είμαι αισιόδοξος ότι θα πετύχει.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΣΤΑΥΡΟΣ ΒΡΕΝΤΖΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα έχει δύο απλούς αλλά καίριους στόχους. Ο πρώτος είναι να προωθηθεί τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών που παρέχονται στον πολίτη από τα επιβατηγά δημόσιας χρήσης. Ο δεύτερος να παράσχει κίνητρα στους ιδιοκτήτες να οργανώσουν τις δραστηριότητές τους σε ένα περισσότερο δυναμικό και ανταγωνιστικό πλαίσιο με τη μορφή ανώνυμων εταιρειών και συνεταιρισμών.

Από την πλευρά μου θα ήθελα να αναπτύξω τους λόγους για τους οποίους θεωρώ ότι το παρόν νομοσχέδιο πράγματι επιτυγχάνει τους κεντρικούς στόχους του. Ο αναπτυξιακός χαρακτήρας του νομοσχεδίου εκδηλώνεται πρώτα απ' όλα με την παροχή κινήτρων στους ιδιοκτήτες ταξί και αγοραίων να συστήσουν ανώνυμες εταιρείες και συνεταιρισμούς. Ακόμη το νομοσχέδιο προβλέπει την παροχή επιπλέον αδειών τόσο κανονικών όσο και πολυτελών επιβατηγών δημόσιας χρήσης απευθείας στις ανώνυμες εταιρείες ή τους συνεταιρισμούς. Τους επιτρέπει για πρώτη φορά να συνάπτουν συμβάσεις απεριόριστου χρονικού διαστήματος και με ελεύθερα διαπραγματεύσιμο τιμολόγιο, απελευθερώνοντας έτσι την αγορά υπηρεσιών στον τομέα αυτό.

Το νομοσχέδιο προωθεί επίσης τη γοργή ανανέωση και βελτίωση του στόλου των επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων στην Ελλάδα. Ειδικότερα παρέχει γενναία οικονομικά κίνητρα συνολικού ύψους 60 εκατομμυρίων ευρώ για την αντικατάσταση παλαιών ταξί και αγοραίων με καινούργια. Καθιστά υποχρεωτική την εγκατάσταση κλιματισμού σε κάθε επιβατηγό δημόσιας χρήσης, αυξάνει τον ελάχιστο κυβισμό τους και θεσπίζει υποχρεωτικό όριο απόσυρσης. Επιπλέον δημιουργεί

Μητρώο Οδηγών, αναβαθμίζει τις διαδικασίες εξετάσεων για τη χορήγηση άδειας οδήγησης και θεσμοθετεί σεμινάρια καλής συμπεριφοράς. Ο στόχος εδώ είναι να δημιουργηθεί ένας στόλος που θα συμβάλει στη μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης και την καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη ενόψει μάλιστα των επικείμενων Ολυμπιακών Αγώνων. Δεν θα αναφερθώ, κυρία Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ σε επιμέρους ζητήματα γιατί στη συζήτηση στη Διарκή Επιτροπή, τόσο επί της αρχής όσο και στη συζήτηση επί των άρθρων, έθεσα τις παρατηρήσεις και τις προτάσεις μου στην κρίση του κυρίου Υπουργού.

Θα αναφερθώ, όμως, στην τροπολογία προσθήκη στο άρθρο 25 παράγραφος 2. Και πρέπει να πω ότι είναι θετική και προς τη σωστή κατεύθυνση. Οι συγκοινωνίες, αεροπορικές, ατμοπλοϊκές και χερσαίες είναι απελευθερωμένες στα πλαίσια ενός θεμιτού ανταγωνισμού, προς όφελος του επιβατηγού κοινού. Και το στήσιμο μπλόκων, κύριε Υπουργέ, στην εθνική οδό είναι οπισθοδρόμηση. Πλήττει δε εκτός των άλλων και τον τουρισμό. Επομένως πρέπει, κύριε Υπουργέ, να εφαρμοστεί άμεσα ο νόμος που ψηφίσαμε, δηλαδή η συνεκμετάλλευση στη βάση της αμοιβαιότητας και παράλληλα να ξεκινήσει η εκπόνηση μελέτης για τη συνένωση των δύο ΚΤΕΛ. Γιατί, για να υπάρξει συνένωση που είναι και η ανώτερη μορφή συνεργασίας, απαιτείται να προηγηθεί μια περίοδος ειρήνευσης και άρσης της αμοιβαίας καχυποψίας. Προς αυτήν τη σκέψη σας προτείνω να απαλείψετε κύριε Υπουργέ από την τροπολογία το «και νομαρχιακές υπεραστικές γραμμές για να μην υπάρξουν τυχόν προστριβές και δυσάρεστες εξελίξεις που θα επιδεινώσουν ακόμη περισσότερο το ήδη κακό κλίμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι το παρόν νομοσχέδιο προωθεί σημαντικά τον εκσυγχρονισμό της δημόσιας μεταφοράς στη χώρα μας και θέτει τις βάσεις τόσο για την πραγματική βελτίωση των παρεχόμενων στον πολίτη υπηρεσιών, όσο και για την ικανοποίηση των παγίων αιτημάτων των επαγγελματιών με τις βελτιώσεις και τις τροποποιήσεις του κυρίου Υπουργού.

Γι' αυτούς τους λόγους και με την πεποίθηση ότι οι βασικοί στόχοι του νομοσχεδίου αποτελούν αντικείμενο ευρύτερης πολιτικής συναίνεσης, σας καλώ να υπερψηφίσουμε και το νομοσχέδιο και την τροπολογία. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο το οποίο θεωρώ ότι είναι συνέχεια μιας σειράς από νομοθετικές πρωτοβουλίες που έχει πάρει το Υπουργείο Μεταφορών ειδικά σε θέματα επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσεως. Και στόχος όλων αυτών των πρωτοβουλιών κυρίως είναι η εξυπηρέτηση του πολίτη. Άλλωστε αυτός είναι και ο ρόλος μας εδώ. Χωρίς αυτό να σημαίνει ότι οι ρυθμίσεις αυτές μπορούν να είναι επιβαρυντικές ή να δημιουργούν δυσάρεστες επιπτώσεις στις κοινωνικές ομάδες οι οποίες καλούνται πραγματικά να φέρουν σε πέρας όλο αυτό το έργο, που αφορά την εξυπηρέτηση του πολίτη, δηλαδή ανάμεσα στην Κυβέρνηση και ανάμεσα στην κοινωνία που παρεμβάλλονται αυτές οι κοινωνικές ομάδες.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι είναι ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο. Άλλωστε όλοι οι συνάδελφοι αναφέρθηκαν και ανέπτυξαν τις απόψεις τους διεξοδικά, από όλες τις πτέρυγες και κατέθεσαν τα θετικά αυτού του νομοσχεδίου.

Θέλω να αναφερθώ, κύριε Υπουργέ, στην τροπολογία την οποία καταθέσατε. Εδώ ψηφίσαμε ένα νόμο πριν από ένα χρόνο. Το ανέφεραν και άλλοι συνάδελφοι. Ψηφίσαμε ένα νόμο και υπήρχε μία σαφέστατη εξουσιοδότηση στον περιφερειάρχη στην Κρήτη προκειμένου να εφαρμόσει αυτόν το νόμο, να προχωρήσουμε σε συνεκμεταλλεύσεις. Και βεβαίως ο νόμος σε κάποιο συγκεκριμένο άρθρο του μιλούσε και για συνενώσεις. Άρα λοιπόν, με την τροπολογία την οποία φέρατε σήμερα δεν λέμε κάτι καινούριο. Ουσιαστικά επαναφέρουμε μία διαδικασία εφαρμογής του ήδη υφιστάμενου νόμου, αλλά με μία χρονική κλιμάκωση και με μία, θα έλεγα, περισσότερη εξειδίκευση.

Εδώ, όμως, υπήρξαν προσπάθειες ανατροπής του νόμου και

εντός Βουλής και εκτός Βουλής. Και καταλαβαίνετε τι εννοώ.

Όσον αφορά τις προσπάθειες εκτός Βουλής είμαι και εγώ υποχρεωμένος να καταγγείλω σε αυτήν την Αίθουσα όλες αυτές τις κινήσεις και αυτές τις προσπάθειες με το κάψιμο των λεωφορείων και με αυτό το σόου το οποίο επιχειρήθηκε από πλευράς του ΚΤΕΛ Χανίων. Θεωρώ ότι δεν ήταν σοβαρές κινήσεις. Και δεν άκουσα εδώ μέσα αυτές οι κινήσεις να καταγγελλθούν πέραν ελαχίστων εξαιρέσεων.

Γνωρίζουν, λοιπόν, οι αγαπητοί φίλοι του ΚΤΕΛ Χανίων ότι ο νόμος, ο οποίος ψηφίστηκε πριν από ένα χρόνο, είναι σαφέστατος. Και λέει ότι σε περίπτωση ολοσχερούς καταστροφής του λεωφορείου λόγω πυρκαγιάς ή ατυχήματος, κλοπής, ναυαγίου ή άλλου λόγου, που συνιστά ανωτέρα βία, ο ιδιοκτήτης υποχρεούται σε αντικατάσταση του καταστραφέντος εντός ενός έτους. Γνώριζε, λοιπόν, το ΚΤΕΛ Χανίων ότι αυτά θα αντικατασταθούν γιατί τα επιδότησε το κράτος.

Και επιτέλους πρέπει να σταματήσουμε εδώ σε αυτήν την Αίθουσα να λέμε, ότι αυτή η Κυβέρνηση δεν έχει κάνει τίποτα. Νομίζω ότι είναι απρέπεια και υποβαθμίζει αυτό το έργο το οποίο γίνεται και το οποίο έχει παραδεχθεί το σύνολο της Βουλής.

Δεν γνωρίζετε, αγαπητοί φίλοι, ότι ο νόμος είναι σαφής και αν υπάρχει δόλος σε αυτήν την ενέργεια, την οποία κάνετε, ο Υπουργός μπορεί να ανακαλέσει τις άδειες; Για ποιο λόγο αυτή η κίνηση; Για ποιο λόγο δηλαδή να δηλητηριάζουμε τις σχέσεις μας; Για ποιο λόγο να περνάμε σε τέτοιου είδους κινήσεις; Με ποιο στόχο; Και από την άλλη, θεωρείτε ότι είναι δίκαιο εδώ και μερικές δεκαετίες το ΚΤΕΛ Χανίων να έχει το δικαίωμα να μεταφέρει επιβάτες προς το Ηράκλειο και το ΚΤΕΛ Ηρακλείου – Λασιθίου να μην έχει δικαίωμα να πηγαίνει στα Χανιά; Που είναι η τάξη, που είναι η δικαιοσύνη;

Θεωρώ ότι αυτά δεν είναι θέματα τα οποία μπορούν να τύχουν μιας σοβαρής υποστήριξης σε αυτήν την Αίθουσα.

Κύριοι συνάδελφοι, το ΚΤΕΛ Ηρακλείου-Λασιθίου έχει καταθέσει μια ολοκληρωμένη πρόταση. Μια πρόταση που μιλάει πραγματικά για συνεκμετάλλευση των υφιστάμενων και των νέων διανομαρχιακών γραμμών όλου του βόρειου οδικού άξονα, που όλοι μας ξέρουμε ότι αποτελεί το 80% του έργου των ΚΤΕΛ. Πού είναι το πρόβλημα; Και το ΚΤΕΛ Ηρακλείου-Λασιθίου κατέθεσε αίτηση για συνεκμετάλλευση, δεν διαφωνεί στη συνένωση, δεν διαφωνεί στην τροπολογία, η οποία κατετέθη, με μία πιθανή εξαίρεση, την οποίαν ανέπτυξαν και άλλοι συνάδελφοι: να διαγραφεί η λέξη «νομαρχιακές». Η συγκεκριμένη παράγραφος, η συγκεκριμένη λέξη, δημιουργεί προβλήματα στους μικρούς νομούς.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι οι μεγάλοι πληθυσμιακοί νομοί θα έρθουν και θα δημιουργήσουν προβλήματα επιβίωσης στα ΚΤΕΛ που λειτουργούν στους μικρούς νομούς. Όλα αυτά αφορούν στο 20% των υπολοίπων γραμμών. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει ότι δεν μπορούμε να πάμε και σε συνεκμετάλλευση και αυτών των γραμμών, αφού δούμε μέσα από μια περίοδο την οποία δίνει η τροπολογία περίπου έξι μηνών, να πείσουν οι τόνοι, να ηρεμήσει η κατάσταση, να συζητήσουμε, να δούμε τέλος πάντων πώς μπορούμε να πάμε σε μια καλύτερη συνεκμετάλλευση αυτών των γραμμών. Και σε τελική ανάλυση να πάμε στη συνένωση. Δεν διαφωνεί κανείς.

Θα ήθελα, κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, να καταθέσω εδώ και κάποιους συνάδελφους από το Ηράκλειο δεν κατάφεραν να εγγραφούν γιατί είχαν κάποιες άλλες δουλειές μέσα στο Κοινοβούλιο σε επιτροπές: ότι σ' αυτήν την άποψη που εκφράσαμε οι Βουλευτές της ανατολικής Κρήτης συμφωνούν και ο κ. Ματζαπετάκης και ο κ. Φραγκιαδουλάκης και ο κ. Αποστολάκης. Εγώ από την πλευρά μου στηρίζω αυτήν την τροπολογία που κατέθεσε ο Υπουργός με την προϋπόθεση της διαγραφής για συνεκμετάλλευση των νομαρχιακών γραμμών. Και νομίζω ότι μ' αυτόν τον τρόπο και με το χρόνο που δίνει η τροπολογία, θα δοθεί η δυνατότητα σε όλους να καθίσουν σ' ένα τραπέζι, να συζητήσουν και να καταλήξουμε πραγματικά σε μία ενιαία άποψη, στη συνεκμετάλλευση των γραμμών προς όφελος και των πολιτών, αλλά και των ανθρώπων οι οποίοι είναι ιδιοκτήτες στα ΚΤΕΛ και της ανατολικής και της δυτικής Κρήτης.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην Έκθεση των Έργων Τέχνης από τη Συλλογή της Βουλής των Ελλήνων, πενήντα τρεις μαθητές και δέκα καθηγητές από το 4ο Γυμνάσιο Ιωνίων.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Το λόγο έχει ο κ. Καρατζαφέρης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ: Κύριε Υπουργέ, είναι σίγουρο ότι δεν περιμένατε τέτοια κριτική από τους Κρητικούς Βουλευτές, να σας εκτελέσουν δηλαδή μέσα στην Αίθουσα.

Στο θέμα των ΚΤΕΛ. Κάνω μία διαπίστωση ότι υπάρχει μία διάθεση από την Κυβέρνηση να στριμώχνει τους μη προνομιούχους. Χθες είχαμε τους ανθρώπους των λαϊκών αγορών να βγαίνουν στους δρόμους και να ωθούνται για το στρίμωγμα που επιχειρεί το Υπουργείο Οικονομικών, με τις ταμιακές σήμερα βλέπουμε μία διάθεση να βάλετε τα δυο πόδια σ' ένα παπούτσι στους ταξιτζήδες.

Βέβαια αυτό είναι ευχής έργο που σας το έβαλε κάποιος στο μυαλό, κύριε Υπουργέ, γιατί για να σταθεί κάποιος στην Κυβέρνηση χρειάζεται δύο πόλους: Ή να έχει τους μεγαλοεκδότες –που τους έχετε ούτως ή άλλως– ή τους ταξιτζήδες. Τους ταξιτζήδες τους χάνετε από σήμερα κι αυτό είναι καλοδεχούμενο για όλους εμάς που θέλουμε να δούμε να αλλάζουν τα πράγματα στον τόπο και να έρθει μία άσπρη μέρα.

Θα περιμέναμε βέβαια σ' αυτήν την Αίθουσα, σ' αυτόν το δρόμο που στήνεται να μην έρχεται η Νέα Δημοκρατία να σας βάλει ροδοπέταλα, αλλά να σας τραβήξει το χαλί. Έρχεται η Νέα Δημοκρατία αυτήν τη στιγμή και σιγοντάρει και αβαντάρει αυτά που φέρνετε εδώ μέσα. Άκουσα πριν από λίγο μάλιστα Βουλευτή του ΠΑΣΟΚ να εκθειάζει τους εισηγητές της Νέας Δημοκρατίας για το πόσο καλά αντιμετώπισαν και τα εύσημα που σας έστειλαν από το Βήμα της Βουλής.

Νομίζω, λοιπόν, ότι και αυτό πρέπει να μας βάλει σ' ένα πειρασμό όλους εμάς που δεν ανήκουμε στο κλειστό κλαμπ της συναναστροφής και τις συναντιλίψεις και να δούμε τι δεν πάει καλά.

Εδώ δεν πάνε πολλά πράγματα καλά, κύριε Υπουργέ, και δεν χωρά καμιά αμφιβολία. Πρόκειται για ένα δυσνόητο νομοσχέδιο, το οποίο δεν καταλαβαίνω γιατί το φέρατε. Το απλό το κάνατε σύνθετο. Είναι απλά τα πράγματα. Γιατί να μην έχει το δικαίωμα καθένας από αυτούς να επιλέγει όποιο αυτοκίνητο θέλει; Θέλει κάποιος να πάρει cinquecento ίδιο με της Φώφης Γεννητάκα που την έκανε υπερνομαρχική; Ας έχει τέτοιο μικρό ταξί, που μπορεί να πάει γρήγορα έναν άνθρωπο στον προορισμό του. Θέλει να πάρει πολυμορφικό με εννέα θέσεις; Αφήστε τον να το κάνει πολυμορφικό. Θέλει να πάρει τζίπ; Ας πάρει τζίπ. Γιατί γίνονται όλα αυτά τα πράγματα; Γιατί όλη αυτή η δυσκολία;

Βάζετε μετά κυβικά για την παλαιότητα. Να σας φέρω εγώ σκαρβαίο είκοσι ετών που είναι πιο καινούριος από mercedes πέντε ετών. Είναι θέμα και αυτοκινήτου και τρόπου που περιποιείται κάποιος το αυτοκίνητο του. Πριν από δύο μήνες έφεραν επιχειρήματα ότι δεν πρέπει να πάρουμε εμείς οι Βουλευτές δύο Mercedes, αφού οι περισσότεροι εξ ημών έχουμε αυτοκίνητα δεκαπέντε ετών που τους εξυπηρετούν εδώ πάλινει το ερώτημα. Πώς εξυπηρετεί το δεκαπέντε ετών αυτοκίνητο το Βουλευτή που οργώνει όλα τα βουνά της Ελλάδος και στα δεκαπέντε χρόνια το ταξί είναι παλιό, το οποίο μάλιστα ο επαγγελματίας οδηγός το περιποιείται περισσότερα από τον ερασιτέχνη οδηγό, τον «sunday's driver»; Άρα, λοιπόν, πρέπει να πω ότι αυτό είναι περίεργο.

Στη συνέχεια βάζετε το ταξικό στα ταξί. Άλλες πόλεις έχουν λιγότερα χρόνια, για την απόσυρση ενός ταξί άλλες έχουν περισσότερα χρόνια. Δηλαδή, αλλάζει πιο γρήγορα το σασμάν όταν οδηγείς στην Κομοτηνή από ό,τι εάν οδηγείς στο Ηράκλειο της Κρήτης; Δεν είναι πράγματα αυτά! Δεν έχουν λογική. Το

κάνετε δυσνόητο, ενώ είναι απλό: Αυτοκίνητα κάθε δεκαπέντε χρόνια. Στα δεκαπέντε χρόνια αλλάζει το αυτοκίνητο, να το ξέρουν και εκείνοι, να πάρουν μία απόφαση και να προχωρήσει. Να πάρουν ό,τι αυτοκίνητο θέλουν, μικρό ή μεγάλο. Έδρα να είναι μόνο ο νομός. Βάζουμε έδρα την κοινότητα.

Θα σας δώσω και μία λύση, κύριε Υπουργέ. Είναι πολύ απλά τα πράγματα. Έδρα κάθε ομάδας ταξί είναι ο νομός. Από εκεί και πέρα, όπως συμβαίνει και με τα διανυκτερεύοντα φαρμακεία με ευθύνη του συνδέσμου τους, θα πρέπει το συνδικάτο των Ταξί της Πιερίας, για παράδειγμα, να διαθέτει στην πρωτεύουσα κάθε δήμου ένα ταξί με δική του ευθύνη.

Λέτε εδώ ότι μπορεί να είναι στην τάδε περιοχή της Μεγαλόπολης, αλλά δεν μπορούν να πάνε στη Δημητσάνα, για παράδειγμα. Πήρε μια κούρσα από τη Μεγαλόπολη στις εννιά το βράδυ και έφτασε στη Δημητσάνα τα μεσάνυχτα. Θα πρέπει να φύγει άδειος για να γυρίσει στη Μεγαλόπολη κ.λπ. Αφήστε να είναι ενιαίο το ταξί, με έδρα την πρωτεύουσα του νομού αλλά να υποχρεούται το οικείο συνδικάτο να διαθέτει κατά τα διανυκτερεύοντα φαρμακεία ένα αυτοκίνητο σε κάθε δήμο. Μπορούμε να τα κάνουμε απλά τα πράγματα, ενώ εσείς τα κάνετε δύσκολα.

Θα έρθω τώρα στην ιδιαίτερα πονηρή διάταξη, κύριε Υπουργέ.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: «Στο ταξί μπαίνεις με το πόδι το δεξί», λέει ο λαός μας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ: Μην ξεχνάτε ότι «ταξί» και «δεξί» είναι λέξεις ομόηχες.

Έρχομαι, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, στο άλλο θέμα που έχει να κάνει με το μεγάλο φαγοπότη. Εκατόν πενήντα δισεκατομμύρια δραχμές είναι ο τζίρος. Έρχονται οι μεγαλοκαρχαρίες που δεν αφήνουν τίποτε να πέσει κάτω και λένε, ότι εδώ έχουμε παιχνίδι. Θα μου πείτε βέβαια ότι τα 150 δισεκατομμύρια δραχμές είναι μπροστά στα 400 δισεκατομμύρια που με ανάθεση πήρε ο Μπόμπολας πριν από λίγες ημέρες. Να σας πω. Τα 400 δισεκατομμύρια δραχμές είναι άπαξ διαπαντός. Γίνεται μία φορά η Αττική Οδός. Εδώ τα 150 δισεκατομμύρια δραχμές είναι κάθε χρόνο.

Έτσι, λοιπόν, αυτή η δουλειά στήνεται για να εξυπηρετήσει μεγαλοσυμφέροντα. Δεν λέω ότι το κάνετε από πρόθεση, αλλά όπως στήνεται η υπόθεση, στήνεται για τις ανώνυμες εταιρείες, να βρεθούν εκατόν πενήντα από αυτούς να κάνουν εταιρεία, να 'ναι όλοι απόφοιτοι οικονομικών σχολών, πανεπιστημίων, άνθρωποι του πόνου, του μεροκάματου. Δουλεύουν με αντίξοες συνθήκες. Εάν θέλουν να κάνουν εταιρείες, αφήστε τους να κάνουν μόνοι τους. Να κάνουν ΕΠΕ, να κάνουν ανώνυμη εταιρεία, να κάνουν ετερόνυμη εταιρεία. Γιατί τους επιβάλλετε να κάνουν ανώνυμη εταιρεία; Θέλουν να μαζευτούν είκοσι από αυτούς να κάνουν μία ΕΠΕ. Αφήστε τους να κάνουν μία ΕΠΕ. Γιατί από νοικοκύρη πάτε να τον κάνετε εργάτη του ταξιτζή, δηλαδή πάτε να τον κάνετε κολεκτίβα; Δεν θα δουλεύει κανείς!

Συνεταιρισμός: Πού πέτυχε ο συνεταιρισμός; Τον φέρατε πριν είκοσι χρόνια στη ζωή μας. Πείτε μου έναν επιτυχημένο συνεταιρισμό. Όλοι στη φυλακή είναι, όλοι μπαϊνοβγαίνουν στον εισαγγελέα. Μιλάμε για τους αγροτικούς συνεταιρισμούς, που είναι και πιο οικείοι στο αγροτικό θέμα. Φανταστείτε τώρα ο ταξιτζής να γίνει συνεταιριστής. Γιατί να δουλέψει όταν θα είναι στο συνεταιρισμό; Χάλασε το αυτοκίνητο; Θα το αφήνει. Δεν είναι το δικό του θέμα για να τρέξει γρήγορα, να παρακαλέσει το βράδυ να του φτιάξουν το αμπραγιάζ για να βγάλει το μεροκάματο την άλλη μέρα. Εάν θέλουν, αφήστε τους το δικαίωμα να κάνουν μόνοι τους μία οποιαδήποτε εταιρεία. Και γιατί να είναι εκατόν πενήντα; Ας είναι τέσσερις. Τι σας ενδιαφέρει εσάς; Ποιο είναι το πρόβλημα;

Επαναλαμβάνω ακόμη μία φορά για τα αυτοκίνητα, πολυμορφικά. Γιατί όχι;

Θέλω να μου πείτε και κάτι άλλο. Πείτε μου πόσα αυτοκίνητα πρέπει να υπάρχουν υποχρεωτικά σε κάθε πόλη για ανθρώπους με ειδικές ανάγκες; Στο εξωτερικό τα έχει ο δήμος αυτά. Εν πάση περιπτώσει, εάν δεν θέλατε να τα χρεώσετε στο δήμο και να έχει υποχρεωτικά ο κάθε δήμος τρία αυτοκίνητα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες της περιοχής του, δώστε στα συνδι-

κάτα την εντολή ότι πρέπει αναγκαστικά να κυκλοφορούν στην Αθήνα τριακόσια τέτοια αυτοκίνητα και ας τα κυκλοφορούν μόνοι τους. Δικό τους θέμα. Εκατό στη Θεσσαλονίκη και από δέκα στις πρωτεύουσες των νομών

Γιατί πάμε να επιβάλουμε αυτούς τους κανόνες που θα τους κάνουν τη ζωή δύσκολη; Γι' αυτό δεν χωράει αμφιβολία. Θα μπει μέσα ο μεγάλος, θα έρθει αύριο το πρωί ο Μπόμπολας, θα μαζέψει διακόσια ταξί και θα δουλεύουν γι' αυτόν. Δεν είναι καλύτερα να δουλεύουν για τον εαυτό τους;

Λέω, λοιπόν, ότι όλα αυτά είναι προς μία περιέργη ατραπό, την οποία δεν μπορώ να την αντιληφθώ. Το μελέτησα, το διάβασα, συζήτησα ώρες μαζί τους. Βλέπετε κανέναν ικανοποιημένο από πάνω; Και με τις τροπολογίες που φέρατε είδατε κανέναν να φεύγει ευχαριστημένος και να λέει: «Μπράβο. Άλλαξε η ζωή μας. Μπράβο στην Κυβέρνησή μας. Μας βελτιώνει τη ζωή». Κατσούφηδες είναι όλοι. Είστε ευτυχισμένοι εσείς να νομοθετείτε και να φεύγουν οι άνθρωποι στενοχωρημένοι, κλαμένοι και προβληματισμένοι; Επομένως τι κάνουμε εδώ; Πού τους βοηθάμε; Είναι, λοιπόν, ένα τεράστιο θέμα που πρέπει να το δούμε.

Πάμε τώρα στις ποινές. Έχετε βάσει μια σειρά πραγμάτων. Αφήστε δε που κάπου σας έχουν ξεφύγει και κάποια πράγματα εκεί. Λέει σε κάποια στιγμή πού απαγορεύεται: μαστροπεία, εκμετάλλευση πόρνης, σωματεμπορία, ασέλγεια με ανήλικο έναντι αμοιβής. Δηλαδή, αν δεν έχει αμοιβή η ασέλγεια σε ανήλικο, δεν πιάνεται; Τι το βάλατε αυτό; Διορθώστε το. Είναι ντροπή τέτοια πράγματα. Η ασέλγεια με ανήλικο έναντι αμοιβής, απαγορεύεται. Εάν ασελγήσει, λοιπόν, κάποιος σε ανήλικο χωρίς αμοιβή, μπορεί να έχει ταξί! Δείτε τα λίγο τα πράγματα.

Και εν πάση περιπτώσει δεν μπορεί ξαφνικά, επειδή κάποιος μετέφερε ένα λαθρομετανάστη, να του παίρνετε το ταξί. Εγώ σας ερωτώ, κύριε Υπουργέ: Τι είναι χειρότερο, η μεταφορά εντός των συνόρων μετανάστη ή όταν μπαίνει στα σύνορα; Επομένως, εσάς που τους αφήνετε να μπαίνουν τι πρέπει να σας κάνουν; Εάν από αυτούς παίρνουμε το ταξί, από εσάς μπορούμε να πάρουμε την εξουσία. Η πρώτη είναι η ευθύνη που τους αφήνετε και μπαίνουν. Ε, αυτός βρίσκει το λαθρομετανάστη μέσα στη χώρα και τον μεταφέρει. Και λέω, λοιπόν, τον μετέφερε αυτός στην Αθήνα και έρχεται σε εμένα και του νοικιάζω ένα δωμάτιο για να μείνει. Θα μου πάρετε και εμένα το σπίτι; Αυτού γιατί να του πάρετε το ταξί;

Λοιπόν, θέλω να πω ότι αυτά τα πράγματα είναι λίγο του ποδαριού. Δεν πρέπει να τους κοιτάμε με μία διάθεση να τους αποκεφαλίσουμε. Σε ποιον άλλο κλάδο συμβαίνουν όλα αυτά; Σαφώς θα υπάρχει και ο κλέφτης κ.λπ. Αλλά τι σχέση έχει αυτό με το αυτοκίνητό του; Πάρτε τον και κλείστε τον κάποια χρόνια φυλακή. Το αυτοκίνητο γιατί να του το πάρετε; Το αυτοκίνητο δεν ανήκει σε αυτόν μόνο, ανήκει και στην οικογένεια, ανήκει και στα τέσσερα πιτσιρίκια που υπάρχουν από κάτω, ανήκει και στον μπαμπά και στον παππού που είναι μέσα στο σπίτι. Δεν μπορεί εσείς να εξαφανίζετε το βιοποριστικό προϊόν της οικογένειας επειδή αυτός κάποια στιγμή παλιανθρώπησε. Πάρτε τον και κλείστε τον δέκα χρόνια στον Κορυδαλλό. Αφήστε το αυτοκίνητο να υπάρχει εκεί. Θα το πάρει ο μεγάλος γιος να μπορέσει να ζήσει την οικογένεια.

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

Έρχομαι στο θέμα της άδειας. Βγαίνει ο άλλος στη σύνταξη στα σαράντα επτά, στα σαράντα οκτώ ή στα σαράντα πέντε. Διώξατε προχθές μερικούς αξιωματικούς. Τι θα κάνει αυτός μέχρι τα εξήντα πέντε; Πάει να γίνει ταξιτζής. Γιατί το απαγορεύετε; Μπορεί να οδηγήσει; Εάν μπορεί να οδηγήσει δημόσιο όχημα, ας είναι μέχρι τα 65. Μην βάζετε αυτούς τους περιορισμούς. Γιατί το κλείνετε αυτό το πράγμα; Δώστε μία ευχέρεια. Έχουμε μεγάλη ανεργία και στους νεοάνεργους των σαράντα πέντε, πενήντα, πενήντα πέντε ετών. Έπαιρνε ένα ταξί ο άλλος, έβγαζε το μεροκάματο. Γιατί το απαγορεύετε αυτό; Τι θα τον κάνετε δηλαδή; Στον ΟΑΕΔ θα τον έχετε; Δώστε μια λύση. Βάλτε το παραπάνω το όριο. Δεν βλάπτει. Και στο κάτω-κάτω εγώ είμαι πιο ασφαλής να με πάει Κόρινθο ένας εξηντάρης, από το να με πάει ένας είκοσι ετών πιτσιρικάς.

Και έρχομαι βέβαια στα ΚΤΕΛ. Η λύση για τα ΚΤΕΛ είναι μία:

ΚΤΕΛ κατά περιφέρεια. Δεν μπορεί να είναι ΚΤΕΛ κατά νομό. Το ΚΤΕΛ Κορινθίας θα έχει δρομολόγια με την Τρίπολη, δεν θα έχει δρομολόγια με την Ξάνθη. Εάν βάλετε ΚΤΕΛ κατά περιφέρεια, δεν θα έχετε το πρόβλημα αυτό που έχετε με τους Κρητικούς και σε άλλες περιοχές της χώρας. ΚΤΕΛ κατά περιφέρεια και όχι κατά νομό και λύεται αυτομάτως το πρόβλημά σας.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το λόγο έχει ο κ. Πυθαγόρας Βαρδίκος.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου να σας εκφράσω τη συμπάθειά μου γιατί η απουσία του Υφυπουργού σας κρατάει συνεχώς σε αυτήν την Αίθουσα. Αντέχετε, όμως, και σας κάνουμε και εμείς παρέα.

Είναι πολλές οι θετικές ρυθμίσεις σε αυτό το νομοσχέδιο για τους ιδιοκτήτες, όπως η σε προαιρετική βάση λειτουργία μέσω ανώνυμων εταιρειών ή συνεταιρισμών για καλύτερη οργάνωσή τους, η μη έκδοση νέων αδειών μέχρι 31-12-2005, η μη αλλαγή της έδρας και το μητρώο των αυτοκινήτων και τα 20 δισεκατομμύρια δραχμές μέχρι 30-4-2004 για αντικατάσταση αυτοκινήτων.

Υπάρχουν και πολλές θετικές ρυθμίσεις, ειδική άδεια για τους οδηγούς και εκπαίδευσή τους, ανάκληση αδειών σε περίπτωση παραβατών, έλεγχοι από Αστυνομία, από μικτά κλιμάκια και από το Σώμα Ελεγκτών Επιθεωρητών και τέλος υπάρχουν πρόσθετες ευνοϊκές ρυθμίσεις για μικρούς τόπους και νησιά όπως τα υψηλότερα όρια για τις αποσύρσεις, η δυνατότητα από όμορους δήμους να συμπληρώνεται ο αριθμός είκοσι για τη σύσταση εταιρειών ή συνεταιρισμών και η εξαίρεση από το ασυμβίβαστο για τόπους μέχρι χίλιους κατοίκους.

Τις ευνοϊκές ρυθμίσεις αναγνωρίζει και η αντιπολίτευση. Ένας συνάδελφος χαρακτήρισε το νομοσχέδιο ατελές, δέχθηκε, όμως, ότι έγιναν προσπάθειες διόρθωσής του. Τα θέλει μονά ζυγά δικά του: δεν δεχόμαστε τροπολογίες, είμαστε αλαζόνες και αντιδημοκράτες. Δεχόμαστε αλλαγές, φέρνουμε τότε ατελή νομοσχέδια.

Θερμή παράκληση κύριε Υπουργέ, να δώσετε την προσοχή σας σ' ένα θέμα που, ρύθμιση του νόμου σας, ενώ έχει πρόθεση να το διευθετήσει θετικά, τελικά το καθιστά τελειώς αρνητικό. Η ρύθμιση του άρθρου 23 «εξυπηρέτηση τουριστικών περιοχών» είναι καλή για τουριστικά νησιά με μια έδρα σε όλη τους την έκταση. Γι' αυτό και αυτά τη ζητούν. Ακόμη τα νησιά αυτά έχουν συγκεντρωμένο το 50% ή και το 70% του πληθυσμού στην πρωτεύουσα, όπως η Μύκονος, η Σύρος, η Ρόδος. Εκεί πράγματι την περίοδο αιχμής χρειάζονται περισσότερα αυτοκίνητα, οπότε ο μόνος τρόπος για να βρεθούν είναι η μετακίνησή τους από άλλες περιοχές.

Σωστά το άρθρο 23 προβλέπει μια διαδικασία εξεύρεσης περισσότερων οχημάτων. Στο νησί μου, όμως, τα δεδομένα είναι διαφορετικά. Ο πληθυσμός –με διακυμάνσεις βέβαια– είναι ομοιόμορφα κατανεμημένος. Δεν έχουμε μεγάλη σχετικά πόλη. Δυο είναι από πέντε έως έξι χιλιάδες κάτοικοι, τέσσερις από δυο έως τρεις χιλιάδες και οι υπόλοιπες γύρω στους χίλιους κατοίκους. Οι έδρες είναι περίπου τριάντα στα τριάντα πέντε στα χωριά.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Έχετε και την Ικαρία.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Στην Ικαρία είναι διαφορετικό το καθεστώς και γι' αυτό δεν αναφέρομαι.

Εκατόν είκοσι είναι τα αυτοκίνητα, απ' αυτά τα ογδόντα είναι στις παραθαλάσσιες τουριστικές περιοχές.

Παρακαλώ μην ενοχλείτε τον κύριο Υπουργό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Βαρδίκος ζητά την προσοχή του κυρίου Υπουργού και ο κύριος Υπουργός έχει κικερώνειες ιδιότητες και μιλάει και γράφει και ακούει.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Οι παραθαλάσσιοι ιδιοκτήτες έχουν κάποια δουλειά κυρίως από το αεροδρόμιο και τα λιμάνια και αρκετή την περίοδο αιχμής το καλοκαίρι, όχι όλο, όμως. Οι ορεινοί ιδιοκτήτες δεν έχουν τίποτα σχεδόν το χειμώνα και λίγη το καλοκαίρι. Είκοσι χρόνια τώρα το σύστημα έχει ισορροπήσει με τη ρύθμιση της παρ. 2 του άρθρου 24 του ν. 588/77. Για το διάστημα αιχμής, μέσα Ιουνίου-μέσα Σεπτεμβρίου, με απόφαση νομάρχη και σύμφωνη γνώμη του τοπικού συμβουλίου ανοίγουν

οι έδρες, μπορούν όλοι να εργάζονται, να σταθμεύουν σε όλη την έκταση του νησιού και έτσι είναι όλοι –το τονίζω όλοι– ικανοποιημένοι.

Το επιβατικό κοινό, ντόπιοι και τουρίστες, που εξυπηρετείται πλήρως. Οι αυτοκινητιστές που εργάζονται παραλιακά και τα βγάζουν πέρα βοηθούμενοι από τους ορεινούς. Οι ορεινοί που με το άνοιγμα των εδρών δουλεύουν καλά και αυτοί για ένα διάστημα αρκετό, όμως, να τους συντηρεί με τις υπόλοιπες ασχολίες τους για τους υπόλοιπους μήνες.

Τέλος ούτε οι ορεινές περιοχές έχουν πρόβλημα, γιατί τα δικά τους αυτοκίνητα εξακολουθούν να τις εξυπηρετούν μια που οι αυτοκινητιστές κατοικούν στα σπίτια τους και σ' αυτά πηγαίνουν.

Μην καταργήσετε κάτι που λειτουργεί πολύ σωστά εδώ και είκοσι χρόνια, μας ικανοποιεί όλους, και μην το αντικαταστήσετε με κάτι που λόγω ιδιαιτεροτήτων είναι αμφίβολο αν θα εξυπηρετήσει και που κανείς μα κανείς δεν το θέλει.

Κύριε Υπουργέ, μην καταργήσετε την παράγραφο 2 του άρθρου 24 του ν. 588/1977, όπως το άρθρο 26 «καταργούμενες διατάξεις» του νομοσχεδίου που συζητάμε προβλέπεται. Τις παραγράφους 1 και 3 καταργήστε τις. Έτσι κι αλλιώς ό,τι προβλέπει η παράγραφος 1 αντιμετωπίζεται με τον ίδιο τρόπο από την παράγραφο 2 του άρθρου 3 του νόμου που συζητάμε. Κάποιοι όροι μόνο αλλάζουν, όπως το τοπικό συμβούλιο που τώρα καλείται νομαρχιακή επιτροπή. Επίσης, ό,τι προβλέπει η παράγραφος 3 σήμερα δεν ισχύει, άρα σωστά την καταργείτε.

Καλή είναι η ρύθμιση του άρθρου 23 για την εξυπηρέτηση τουριστικών περιοχών, όποιες όμως λόγω ιδιαιτεροτήτων –και το νησί μου έχει τέτοιες ιδιαιτερότητες, γι' αυτό και μόνο εγώ θέτω το θέμα– επιθυμούν το καθεστώς που μέχρι σήμερα ισχύει, ας το διατηρήσουν.

Ευχαριστώ.

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

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, στην αναφορά που έκανε ο κ. Βαρδίκος για τις περιοχές εκείνες που έκαναν χρήση της παραγράφου 2 του άρθρου 24 του ν. 588/77, θεωρώ ότι μπορούμε στο άρθρο 3 να προσθέσουμε παράγραφο 4 που να έχει ως εξής: «Με απόφαση του οικείου νομάρχη στις νομαρχίες όπου εφαρμόστηκε κατά το έτος 2002 η παράγραφος 2 του άρθρου 24 του ν. 588/77, επιτρέπεται η μεταστάθμευση επιβατηγού δημοσίας χρήσεως αυτοκινήτου από μία διοικητική μονάδα ή διοικητικό διαμέρισμα σε άλλη διοικητική μονάδα ή διοικητικό διαμέρισμα του ίδιου νομού και για το χρονικό διάστημα από 1ης Ιουνίου μέχρι 30ης Σεπτεμβρίου σε ποσοστό 20% επί του συνολικού αριθμού των επιβατηγών δημοσίας χρήσεως αυτοκινήτων, που έχουν έδρα τη διοικητική μονάδα ή διοικητικό διαμέρισμα που πρόκειται να μετασταθμεύσει το επιβατικό δημόσιας χρήσεως αυτοκίνητο».

Θα έρθω στο θέμα της τροπολογίας η οποία μας απασχόλησε, λέγοντας κατ' αρχήν ότι ο ν. 2963/2001 προβλέπει στο άρθρο 8, παράγραφος 5 ότι για την προσφορότερη εκμετάλλευση των διανομαρχιακών γραμμών τα ΚΤΕΛ 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 οι προϋποθέσεις με τους οποίες καθιερώθηκε η γραμμή. Οι συμφωνίες αυτές γνωστοποιούνται στις αρμόδιες υπηρεσίες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων. Τι σημαίνει αυτό; Ότι τα ΚΤΕΛ της Κρήτης μπορούν ανά πάσα στιγμή να συμφωνήσουν με άμεση εφαρμογή, ό,τι θέλουν.

Το λέω αυτό, διότι πρόκειται για μία ιστορία, η οποία, όπως ακούσατε και σήμερα, με διάφορες εκφάνσεις ανάλογα με τις εμπειρίες του κάθε συναδέλφου, πρέπει να λήξει.

Όταν κατήρτισα την τροπολογία την οποία κατέθεσα την περασμένη εβδομάδα, η πρόθεσή μου ήταν προφανώς να σταπλήσει αυτή η κατάσταση, η οποία, όπως σας εξήγησα μιλώντας και στην αρχή αμέσως μετά τον επίτιμο πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας κ. Μητσοτάκη, δεν αφορά μόνο αυτές τις δύο επαγγελματικές ομάδες, τα δύο αυτά ΚΤΕΛ. Αφορά ένα

ολόκληρο νησί, αφορά τον κόσμο ο οποίος πρέπει να μετακινηθεί.

Εξήγησα ότι αυτές οι ομάδες είναι ιδιαίτερα ευπαθείς. Πρόκειται για ανθρώπους οι οποίοι είναι στην ακμή τους, για ανθρώπους που έχουν τη δυνατότητα να οδηγούν αυτοκίνητα, για ανθρώπους που κατέχουν ΙΧ και προφανώς δεν εξαρτώνται από τις υπηρεσίες του ΚΤΕΛ. Παίρνουν το αυτοκίνητό τους και πάνε στη δουλειά τους. Όμως, όλοι εκείνοι που δεν μπορούν να το κάνουν αυτό, έχουν προβλήματα.

Πιστεύω ότι αυτή η ιστορία πρέπει και μπορεί να λήξει άμεσα. Εγώ ο ίδιος στηλίτευσα τον τρόπο με τον οποίο έγινε η παράθεση των επιχειρημάτων και από τα δύο ΚΤΕΛ. Άλλοι αρνήθηκαν να υποβάλλουν αιτήσεις στην πρώτη φάση, άλλοι στη δεύτερη φάση, άλλοι αποφάσισαν ότι έπρεπε να δείξουν στο πανελλήνιο ότι έχουν τη δυνατότητα να κάψουν ένα αποχαρκτηρισμένο αυτοκίνητο, μη γνωρίζοντας ενδεχομένως κάτι που ανέφερε ένας συνάδελφος, δηλαδή ότι αυτό δεν γίνεται έτσι άνετα, αλλά ότι πρόκειται για μία κολάσιμη ενέργεια. Μπορεί να επιφέρει ζημία, όχι στην αξία του κουφαριού το οποίο έκασαν, αλλά στην αξία της άδειας, η οποία είναι πολύ μεγαλύτερης αξίας.

Εγώ, λοιπόν, θεωρώ ότι αυτά πρέπει να σταματήσουν. Θεωρώ ότι πρέπει επείγοντως να προσπαθήσουν τα δύο ΚΤΕΛ να συμφωνήσουν και αυτό πρέπει να το κάνουν λαμβάνοντας υπόψη και τις ιδιαιτερότητες που υπάρχουν στην περιοχή τους, αλλά και την καθαρή θέση των ΚΤΕΛ, των εταιρειών τους. Αυτό πρέπει να το κάνουν επείγοντως!

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Προφανώς, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Για το λόγο αυτό και επειδή δεν έχω πλήρη εμπιστοσύνη στο ότι θα εισακούσουν τις εκκλήσεις αυτής της Αίθουσας –άλλωστε δεν μας έχουν δώσει μέχρι στιγμής τέτοια εντύπωση– έφερα αυτήν την τροπολογία, η οποία είναι σκληρή τροπολογία και πρέπει να σας πω ότι προτίθεμαι μετά από όλην αυτήν την κουβέντα να την κάνω ακόμα πιο σκληρή.

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Πολύ σωστά!

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα σας πω κατ' αρχάς ότι επειδή έχουμ τη διαδικασία, προκειμένου να δώσουμε τις επιδοτήσεις για την αλλαγή του στόλου των λεωφορείων, δεν πρόκειται να υπογραφεί ούτε μία δραχμή για την Κρήτη αν συνεχιστεί αυτή η κατάσταση. Τα ποσά τα οποία επρόκειτο να πάρει η Κρήτη ανέρχονται σε περισσότερα από 5 δισεκατομμύρια δραχμές, πάνω από 15-20 εκατομμύρια ευρώ. Δεν πρόκειται να δοθούν αυτά τα χρήματα.

Αυτά τα χρήματα δίνονται για το κοινό, όμως, αυτήν τη στιγμή το κοινό ταλαιπωρείται, οι μαθητές, οι γέροντες, οι φτωχοί άνθρωποι ταλαιπωρούνται. Τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων δίνουνται ακριβώς για να εξυπηρετούνται όλες οι ομάδες με τον καλύτερο τρόπο. Αυτό, λοιπόν, ας το έχουν υπόψη τους όλοι. Δεν είναι απειλή, αλλά δήλωση που κάνω με όλη μου την ευθύνη στη Βουλή, σε αυτήν την Αίθουσα.

Το δεύτερο που ήθελα να πω είναι ότι η τροπολογία αυτή θα μείνει ως έχει με δύο μικρές διαφοροποιήσεις. Η πρώτη διαφοροποίηση αφορά το γεγονός ότι η ημερομηνία 30 Ιουνίου 2003 την οποία έθεσα, θα συντομευθεί και θα γίνει 31 Μαΐου 2003. Πιστεύω ότι ό,τι είναι να γίνει μέχρι 31 Μαΐου 2003 δεν θα γίνει μέχρι 30 Ιουνίου. Δίνω δηλαδή αυτόν το χρόνο, διότι πρέπει να εκπονήσουν τις μελέτες τους και να μελετήσουν όλα αυτά τα πράγματα.

Το τρίτο που θα ήθελα να πω έχει σχέση με το αίτημα να αφαιρέσω τις νομαρχιακές γραμμές. Εάν, όμως, βγάλω τις νομαρχιακές, δεν θα υπάρχει τίποτα άλλο στον άξονα αυτό, διότι όλη η γραμμή είναι νομαρχιακή. Σητεία-Ηράκλειο θεωρείται νομαρχιακή γραμμή. Γιατί, λοιπόν, θα πρέπει μέσα σε αυτήν την Αίθουσα να κάνουμε τέτοιου είδους προσπάθειες, όταν οι λογικές είναι απλές;

Εννός ενδονομαρχιακή το Σητεία-Παλαίκαстро, το Σητεία-Ιεράπετρα που είναι, αλλά το Σητεία-Ηράκλειο δεν είναι.

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Κατά το Ρέθυμνο-Χανιά.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα παραμείνει, λοιπόν, ως έχει και νομαρχιακές γραμ-

μές. Το κάνω γιατί πρέπει να πιεστούν και οι δύο.

Στην δε τροπολογία μετά τη λέξη «συνένωσης», προσθέτω τις λέξεις «με βάση την καθαρή θέση τους». Δηλαδή η φράση γίνεται: «Αν οι διαδικασίες περί συνεκμετάλλευσης ή συνένωσης με βάση την καθαρή θέση τους δεν ολοκληρωθούν με την έκδοση των απαραίτητων διοικητικών πράξεων και δεν υλοποιηθούν με την εκτέλεση δρομολογίων μέχρι 31η Μαΐου 2003, καταργείται η παράγραφος 1 του άρθρου 2 του ν. 2963/2001 για τις γραμμές αυτές και μπορούν να εκτελούνται από όποιον διαθέτει άδεια οδικού μεταφορά επιβατών μετά από προκήρυξη του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κρήτης».

Στο σημείο αυτό προσθέτω τη φράση: «Στις διατάξεις των προηγούμενων εδαφίων της παραγράφου αυτής υπάγεται από 1η Ιουνίου 2003 το σύνολο των κάθε είδους γραμμών της νήσου Κρήτης, για τις οποίες η κατάργηση της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ν. 2963/2001 επέρχεται την 31η Μαρτίου 2004».

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Πολύ σωστά.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτό σημαίνει ότι το σύνολο των γραμμών, αν δεν δώσουν λύση στο πρόβλημα των κατοίκων της Κρήτης, δεν έχουν το δικαίωμα να ασκούν πια τη συγκοινωνία.

Το ελληνικό δημόσιο, το ελληνικό κράτος, οι ελληνικές κυβερνήσεις έδωσαν αυτό το δικαίωμα όχι για να υπάρξει επαγγελματική αποκατάσταση σε κάποιους ανθρώπους, αλλά για να εξυπηρετήσουν ομάδες πληθυσμού που έχουν ανάγκη τη δημόσια συγκοινωνία.

Έτσι αντιλαμβανόμαστε στην Αίθουσα αυτήν τη δυνατότητα που δίνουμε στα ΚΤΕΛ. Μετά την 1η Ιουνίου, αν τα πράγματα εξακολουθήσουν να είναι σε αυτή τη λογική, όλες οι γραμμές πλέον θα αφαιρεθούν. Το δικαίωμα θα αφαιρεθεί την 31η Μαρτίου του 2004. Και τι θα συμβεί τότε;

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Μπορείτε να επαναλάβετε τη διατύπωση;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): «Στις διατάξεις των προηγούμενων εδαφίων της παραγράφου αυτής υπάγεται από 1η Ιουνίου 2003 το σύνολο των κάθε είδους γραμμών της νήσου Κρήτης». Σητεία-Παλαίκαстро είναι γραμμή, Σητεία-Μέσα Μουλιανά είναι γραμμή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Είναι κατανοητό, κύριε Υπουργέ. Έχετε άλλη τροποποίηση;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Πιστεύω ότι με τον τρόπο αυτό θα δοθεί η δυνατότητα άμεσα να υπάρξει μία ρύθμιση.

Στο άρθρο 25 παράγραφος 2 στο δεύτερο εδάφιο, διαγράφονται οι λέξεις «να εκτελεστούν» και αντικαθίστανται από τις λέξεις «να εκτελούνται». Ήταν μία φραστική παρατήρηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Μάλιστα, κύριε Υπουργέ, μία φραστική διόρθωση.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έχω, κύριε Πρόεδρε, να κάνω και τις εξής μικρές αλλαγές ως προς την αρίθμηση, δεδομένου ότι με αυτά που προσέθηκαν πρέπει να γίνει μία αναρίθμηση.

Στο άρθρο 25 η υπάρχουσα παράγραφος 2 αριθμείται ως 1, γιατί η 2 είναι η τροπολογία.

Στην παράγραφο 2 του άρθρου 26 μετά τον αριθμό «2» προστίθεται ο αριθμός «7» και συνεχίζει ως έχει.

Κύριε Πρόεδρε, τελειώνοντας ήθελα άλλη μία φορά να ευχαριστήσω το σύνολο των συναδέλφων από την Κρήτη, διότι πιστεύω ότι με πολύ μεγάλη ευθύνη –παρ' ότι καταλαβαίνω πολύ καλά ότι έχουν μία εξαιρετική πίεση από την κοινή γνώμη της περιοχής τους ο καθένας, από τα κανάλια που δεν κάνουν τη δουλειά που θα έπρεπε να κάνουν, υποδαυλίζοντας όλες αυτές τις ομάδες– μέσα στην Αίθουσα αυτή είχαν μία εξαιρετική συμπεριφορά, μια συμπεριφορά απολύτως υπεύθυνη.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όπως και όλοι οι συνάδελφοι Βουλευτές.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, πρέπει για την αρχαιότητα του κειμένου να προστεθούν και οι λέξεις «να εκτελούνται τα δρομολόγια αυτά», γιατί αλλιώς υπάρχει χάσμα.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών):

νιών): Τα δρομολόγια αυτά. Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δείτε το, παρακαλώ.

ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, να δοθούν και σε μας οι τροποποιήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ούτως ή άλλως θα δοθούν στα Πρακτικά και από κει μπορείτε να τις πάρετε.

Κύριε Υπουργέ, από τις τροπολογίες των Βουλευτών έχετε κάποια άλλη που κάνετε δεκτή;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς.

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

«Στο άρθρο 25 προστίθεται παράγραφος 2 ως εξής:

Όλες οι διανομαρχιακές και νομαρχιακές υπεραστικές γραμμές, που εξυπηρετούν αποκλειστικά τον οδικό άξονα Καστέλι-Κισσάμου-Χανιά, Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο, Ηράκλειο-Άγιος Νικόλαος-Σητεία και αντίστροφα της νήσου Κρήτης, υπάγονται σε συνεκμετάλλευση, κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 του ν.2963/2001 (Α 268) εκτός αν τα ΚΤΕΛ ή οι ΚΤΕΛ Α.Ε. που τις εξυπηρετούν μέχρι σήμερα συνενωθούν σε ενιαίο ΚΤΕΛ Α.Ε. κατ' εφαρμογή του άρθρου 29 του αυτού νόμου.

Αν οι διαδικασίες περί συνεκμετάλλευσης ή συνένωσης με βάση την καθαρή θέση τους, δεν ολοκληρωθούν με την έκδοση των απαραίτητων διοικητικών, πράξεων και δεν υλοποιηθούν με την εκτέλεση δρομολογίων μέχρι 31 Μαΐου 2003, καταργείται η παρ.1 του άρθρου 2 του ν.2963/2001 για τις γραμμές αυτές και μπορούν να εκτελούνται από όποιον διαθέτει άδεια οδικού μεταφορέα επιβατών μετά από προκήρυξη του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κρήτης. Στις διατάξεις των προηγούμενων εδαφίων της παραγράφου αυτής υπάγεται από πρώτη Ιουνίου 2003 το σύνολο των κάθε είδους γραμμών της νήσου Κρήτης, για τις οποίες η κατάργηση της παρ.1 του άρθρου 2 του ν.2963/2001 επέρχεται την 31 Μαρτίου 2004. Η διαδικασία, οι όροι και προϋποθέσεις και κάθε σχετικό θέμα με την εφαρμογή της παραγράφου αυτής καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών»

Στο άρθρο 3 προστίθεται παρ.4 ως εξής:

Με απόφαση του οικείου νομάρχη στις Νομαρχίες όπου εφαρμόστηκε κατά το έτος 2002 παρ.2 άρθρο 24 του ν. 588/77 επιτρέπεται η μεταστάθμευση ΕΔΧ αυτοκινήτου από μία διοικητική μονάδα ή δημοτικό διαμέρισμα σε άλλη διοικητική μονάδα ή δημοτικό διαμέρισμα του ίδιου νομού για το χρονικό διάστημα από 1η Ιουνίου μέχρι 30 Σεπτεμβρίου, σε ποσοστό μέχρι 20% επί του συνολικού αριθμού των ΕΔΧ αυτοκινήτων που έχουν έδρα τη διοικητική μονάδα ή δημοτικό διαμέρισμα, όπου πρόκειται να μετασταθμεύσει το ΕΔΧ αυτοκίνητο.

Στην παράγραφο 2 του άρθρου 26 μετά τον αριθμό «2» προστίθεται «7» και συνεχίζει ως έχει

Στο άρθρο 25 παρ.2 στο δεύτερο εδάφιο διαγράφονται οι λέξεις «να εκτελεστούν» και αντικαθίστανται από τις λέξεις «να εκτελούνται».

Στο άρθρο 25 η υπάρχουσα παράγραφος αριθμείται ως ένα (1)»).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Γκατζή, έχετε έξι λεπτά να δευτερολογήσετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, λυπάμαι που θα αναφερθώ στον κ. Μητσοτάκη χωρίς να είναι παρών, αλλά με προκάλεσε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όμως, να μην δημιουργήσουμε προσωπικά θέματα τώρα!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Όμως, δεν κατανόησε ορισμένα πράγματα που είπα. Συγκεκριμένα, όταν κάποια στιγμή έφυγα για ένα λεπτό –επειδή έπρεπε να τηλεφωνήσω σε κάποιο Υπουργείο– τον άκουσα από την τηλεόραση να λέει ότι το ΚΚΕ καταφέρεται σφόδρα ενάντια στα ΚΤΕΛ.

Όχι, δεν είναι αυτή η θέση μας. Τι λέμε εμείς; Έχουμε διαφορετική άποψη από αυτήν της Νέας Δημοκρατίας. Παραδείγματος χάρι, πρώτον, ως προς τη επιχορήγηση που δίνεται στα

αστικά ΚΤΕΛ και ιδιαίτερα της Αθήνας, επειδή θεωρούμε ότι κάνουν ένα κοινωνικό έργο, θεωρούμε ότι θα πρέπει να συνεχίσουν να επιχορηγούνται. Ο κ. Μητσοτάκης θέλει την ιδιωτικοποίησή τους, ανεξάρτητα εάν και τότε είχε δώσει δισεκατομμύρια για να γίνει η αγορά των αυτοκινήτων.

Δεύτερον θεωρούμε ότι αυτή η επιχορήγηση θα πρέπει να πάει και στα αστικά ΚΤΕΛ των επαρχιών. Τα δε υπεραστικά χρηματοδοτούνται κατ' επανάλληψη, όπως και σήμερα ανέφερε ο κύριος Υπουργός.

Να αναφέρω, όμως, τις θέσεις μας για ορισμένα θέματα που ακούστηκαν και από τη Νέα Δημοκρατία, η οποία επιμένει –λέει μάλιστα ότι το έχει και στο πρόγραμμά της– για ανώνυμη εταιρεία. Το ίδιο συμβαίνει και με την Κυβέρνηση. Ο κύριος Υπουργός ανέφερε μια σειρά μέτρων, ότι δηλαδή γίνεται το μητρώο οχημάτων, ότι θα μπουν τα ταίπες με τα στοιχεία κλπ, ότι θα μπουν τα στοιχεία ασφαλείας, ότι οι οδηγοί θα πρέπει να παρακολουθήσουν κάποια σεμινάρια, ότι θα πρέπει οι ποινές να είναι αυτές.

Εμείς διαφωνούμε στην τελευταία παράγραφο, όπου αναφέρεται ότι αφαιρείται η άδεια ταξί, κύριε Υπουργέ, για μεγάλο χρονικό διάστημα. Το πάτε για εξάμηνο! Πώς θα ζήσει, για παράδειγμα, αυτή η οικογένεια;

Θέτω, λοιπόν, τα εξής ερωτήματα: Όλα αυτά τα μέτρα δεν θα μπορούσαν άραγε να γίνουν πράξη με την υπάρχουσα κατάσταση και μάλιστα με τον πραγματικό εκσυγχρονισμό των συνεταιρισμών, με τις επιδοτήσεις και με τα άλλα μέτρα που προτείναμε και –αν θέλετε– να σας τα ξαναπούμε; Δεν θα μπορούσαν οι συνεταιρισμοί να απαλλαγούν από αυτήν την άνιση φορολογική μεταχείριση που έχουν απέναντι στις εταιρείες και που απ' αυτόν τον τρόπο και μόνο οι συνεταιρισμοί θα οδηγηθούν σε διάλυση;

Κύριε Υπουργέ, είπατε ότι θα έχουν το δικαίωμα μέχρι δυο άδειες. Μιλάτε, δηλαδή, για ανώνυμες εταιρείες λαϊκής βάσης. Μπορείτε να μας πείτε τι έγινε με την ANEK; Έτσι ξεκίνησε η ANEK, ως εταιρεία λαϊκής βάσης! Όμως, πέρασε στα χέρια των μεγαλοκαρχαριών της θαλάσσιας εκμετάλλευσης των πλοίων. Μέσα στα άρθρα αναφέρετε και το ν. 2190, όπου λέτε ότι οι ανώνυμες εταιρείες θα λειτουργήσουν με βάση τον εν λόγω νόμο. Τι σημαίνει αυτό, κύριε Υπουργέ; Σημαίνει ότι ένας μεγαλοκαρχαρίας, η πλουτοκρατία, το κεφάλαιο –όπως θέλετε, πέστε το– θα μπορεί να αγοράσει άδειες αυτοκινήτου.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Ιωαννίδη, σπέρνετε πανικό μέσα στην Αίθουσα! Μικρός το δέμας, αλλά θαυματουργός!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Είτε αυτοί που βρίσκονται σε άσχημη οικονομική κατάσταση είτε αυτοί που θα βγαίνουν στη σύνταξη είτε αυτοί που δεν θα μπορούν να αντεπεξέλθουν στις φορολογικές απαιτήσεις θα πουλούν τα αυτοκίνητά τους.

Κατ' αυτήν την έννοια μια ανώνυμη εταιρεία δεν θα αποκτήσει τον απαραίτητο αριθμό και ουσιαστικά θα εκπαρθευώσει όλους τους ταξιτζήδες, δηλαδή όλους τους ιδιοκτήτες των επιβατηγών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων;

Εμείς λέμε ότι αυτό θα επέλθει. Λέμε ότι η μόνη πραγματική λύση, εάν θέλουν να βοηθήσουν τους ταξιτζήδες, είναι να ενισχύσουν τους συνεταιρισμούς, οι οποίοι δημιουργήθηκαν στη βάση των ράδιο-ταξί, να τους ενισχύσει οικονομικά και φορολογικά, να τους ενισχύσει θεσμικά, εάν θέλουμε πραγματικά να πούμε ότι θα έχουμε ένα ταξί, το οποίο θα παρέχει φθηνές και καλές υπηρεσίες για όλη την Ελλάδα.

Πέρα από εκεί, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σταθώ στις ποινές, γιατί μιλήσατε για κάποιες ποινές που πρέπει να θεσπιστούν. Όμως, καταργήσατε το δικαίωμα της ένστασης. Τα πολλά όργανα, τα οποία κάνατε –τα ελεγκτικά, η Αστυνομία, κλπ– θα έχουν το δικαίωμα να παίρνουν τις πινακίδες από τα αυτοκίνητα και, μάλιστα, να επιβάλλουν την ανώτερη ποινή, αυτήν του εξαμήνου.

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

Τι θα γίνουν αυτές οι οικογένειες;

Κύριε Πρόεδρε, απευθύνομαι στον Υπουργό και εκείνος δεν

με προσέχει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η Κρήτη απασχολεί τον Υπουργό και δεν μπορεί να ακούσει τους υπόλοιπους.

Κύριε Αποστολάκη, σας παρακαλώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ: Ο Υπουργός είναι πολυδιάστατος, ακριβώς για να παρακολουθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Είπα ότι ο Υπουργός έχει ιδιότητες του Κικέρωνος, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι πρέπει να τον απασχολούμε συνεχώς.

Συνεχίστε, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Έλεγα, κύριε Υπουργέ, ότι επιβάλλεται ορισμένες ποινές για ορισμένους ταξιτζήδες, οι οποίοι δεν ασκούν το λειτουργήμα τους με βάση τους κανονισμούς και κάποιους κανόνες ευπρέπειας γι' αυτές τις υπηρεσίες. Γιατί, όμως, φθάνετε να του παίρνετε και το ταξί καταδικάζοντας την οικογένεια στην πείνα; Δεν αρκεί η ποινή που θα επιβάλλετε στον ταξιτζή, δηλαδή να του στερήσετε έστω την άδεια οδήγησης για ένα χρονικό διάστημα που να ανταποκρίνεται στο μέγεθος της πράξης του; Γιατί στερείτε τα έσοδα της οικογένειας από το αυτοκίνητο;

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Δεν θα κάνω κατάχρηση του χρόνου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Βλέπω από κάτω τους συναδέλφους να περιμένουν με το δίκαννο, για να μιλήσουν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Λέτε, κύριε Υπουργέ, ότι δίνετε οικονομικά κίνητρα για την αλλαγή των αυτοκινήτων των ταξιτζήδων. Σας λέω, λοιπόν, το εξής: Λέτε ότι θα δώσετε εξήντα εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων αναφέρεται στην εισηγητική σας έκθεση ότι τα τριάντα θα δοθούν για τον εκσυγχρονισμό και την αγορά διάφορων μηχανημάτων, εργαλείων, αξεσουάρ του αυτοκινήτου ή για τη θέρμανση και τα μέσα επικοινωνίας κλπ.

Επομένως θα σας μείνουν τριάντα εκατομμύρια ευρώ. Ακόμα και με τις τρεισήμισι χιλιάδες που είπατε ότι υπολογίζετε να έρθουν προς αίτηση –εγώ σας λέω ότι θα είναι πολύ περισσότερες, θα ξεπεράσουν τις δέκα χιλιάδες- ξέρετε πόσα λεφτά θα πάρουν; Από ένα εκατομμύριο θα πάρουν και δεν θα φτάσει κιόλας.

Επομένως, για ποια οικονομική ενίσχυση μιλάμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε συναδέλφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θα τελειώσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι εμείς υποστηρίζουμε ότι πρέπει τουλάχιστον να αποσυρθεί το άρθρο 6 που μιλάει για τις ανώνυμες εταιρείες, αν θέλουμε να μην ολιγοπωληθεί αυτό το μέσο των ταξί.

Κύριε Πρόεδρε, σε λίγα χρόνια δεν θα το πληρώσουν μόνο οι ταξιτζήδες με την ανεργία, αλλά θα το πληρώσει και ο ελληνικός λαός καταβάλλοντας πολύ αυξημένα κόμιστρα, όταν θα πέσει σε ολιγοπώλιο η εκμετάλλευση του ταξί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε Γκατζή.

Κυρία Στεργίου, έχετε ζητήσει και εσείς το λόγο, αλλά θα σας περικόψω το χρόνο ομιλίας σας δίνοντάς σας μόνο τέσσερα λεπτά.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΑ ΣΤΕΡΓΙΟΥ: Αγαπητοί συνάδελφοι, αυτό που τελικά φάνηκε εδώ μέσα νομίζω ότι κάπου μετατοπίστηκε προς το τέλος της συζήτησης. Μπορεί να έχουν απόλυτο δίκιο οι συνάδελφοι της Κρήτης –και είναι σαφώς ένα πρόβλημα- αλλά ίσως να ήταν και αφορμή να ξαναδεί το Υπουργείο τα προβλήματα που προκύπτουν από τη λειτουργία των ΚΤΕΛ μετά το νόμο του 2001 και να το έλυνε, ίσως, με κάποιο άλλο νομοσχέδιο που θα έφερνε. Έτσι, θα το συζητούσαμε πιο εκτεταμένα και θα είχαμε πλήρη γνώση όλων των ζητημάτων. Σήμερα, δηλαδή, ξεφύγαμε από το κύριο ζήτημα που ήταν το ταξί και η ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν αυτά τα επιβατηγά αυτοκίνητα.

Στο όνομα, λοιπόν, της καλύτερης εξυπηρέτησης του κοινού –θέμα στο το οποίο όλοι αναφέρθηκαν εδώ- στο όνομα του ότι το νομοσχέδιο θα λύσει μία σειρά προβλημάτων και θα εξυγιάνει

τον κλάδο, με τη συνδρομή, βέβαια, και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης –δεν μπορούμε να μην το αναφέρουμε αυτό, γιατί θα έλεγα ότι εδώ έχετε αγαστή σύμπνοια- προχωράτε στην ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου, για το οποίο πιστεύουμε ακράδαντα ότι σε πρώτη φάση φαίνεται αθώο –εθελοντικά- αλλά στην πορεία ανοίγει το δρόμο και αυτό είναι το πιο σημαντικό.

Αυτό που είπατε προηγουμένως ότι υπάρχουν μάντρες που κανονίζουν και ρυθμίζουν, αγοράζουν και πουλούν τις άδειες, είναι γνωστό. Βέβαια το ότι έχει γίνει η άδεια εμπόρευμα, αυτό είναι γνωστό σε όλον τον κόσμο. Όμως, αυτοί οι «μαντράδες» θα είναι οι πρώτοι που θα χρηματοδοτήσουν τις ανώνυμες εταιρείες, γιατί, όπως καταλαβαίνετε, οι εκατό, εκατόν πενήντα ταξιτζήδες –όσοι μαζευτούν- δεν θα έχουν τη δυνατότητα να κάνουν τέτοια οργάνωση.

Αυτοί που έχουν οργάνωση, αυτοί που κάνουν τοκογλυφία, αυτοί που είναι μέσα στα οικονομικά αυτού του κλάδου, αυτοί θα είναι οι πρώτοι που θα κάνουν τις εταιρείες.

Δε μίλησε κανείς, κύριοι συνάδελφοι, για κολεκτίβες ούτε ζητήσαμε κολεκτίβες, όπως αναφέρατε. Οι συνεταιρισμοί δεν είναι κολεκτίβες. Κάνετε πολύ μεγάλο λάθος, αν πιστεύετε κάτι τέτοιο. Αν υπάρχει μια πείρα από τους αγροτικούς συνεταιρισμούς δε σημαίνει ότι όλα είναι στραβά και ανάποδα.

Στην Επιτροπή ο Πρόεδρος του Σωματείου των Ιδιοκτητών Ταξί Πάτρας μας κατέθεσε –θα το δείτε και στα Πρακτικά- ότι στην Πάτρα εδώ και επτά χρόνια λειτουργεί συνεταιρισμός των επαγγελματιών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, των ταξιτζήδων. Άρα, λοιπόν αυτοί πώς το πέτυχαν και όλοι οι άλλοι δεν μπορούν να το πετύχουν;

Και εν πάση περιπτώσει λέμε ότι το να υπάρξει οργάνωση των ανθρώπων σε κάποιες εταιρείες ή κοινοπραξίες είναι κάτι που μπορεί να γίνει. Κανένας νόμος δεν απαγορεύει το να μαζευτούν κάποιοι επαγγελματίες και να κάνουν κάποια συνένωση των δραστηριοτήτων τους. Με τον τρόπο όμως που το κάνει αυτός ο νόμος, με τον τρόπο που το κάνει το άρθρο 6, θεωρούμε ότι οδηγεί σε εξαφανισμό του κλάδου και ανοίγει κάποιο άλλο δρόμο.

Αν τώρα βάζει τον όρο ότι κάθε φυσικό πρόσωπο πρέπει να έχει μέχρι δύο άδειες θα πω ότι, όπως καταργείται τώρα το προνόμιο που έχουν, τα φυσικά πρόσωπα να κατέχουν μόνο τις άδειες των ταξί και τα δίνετε και σε εταιρείες, έτσι αύριο θα καταργήσετε και τις δύο άδειες και δεν ξέρω τι άλλο μπορείτε να καταργήσετε.

Γι' αυτό θεωρούμε ότι ανοίγει πραγματικά κάποιος δρόμος, ώστε με κάποια άλλα νομοσχέδια αργότερα θα καταργηθούν και αυτές οι διατάξεις που όλοι σήμερα με σύμπνοια ψηφίζετε. Ευχαριστώ.

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

Θα σας δώσω επτά λεπτά, κύριε Τσίπρα για να μπορέσουν να μιλήσουν και οι υπόλοιποι εγγεγραμμένοι συνάδελφοι.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Είμαι σύμφωνος, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί ο λόγος για τον οποίο πήρα σήμερα το λόγο και κάθισα μέχρι αυτήν τη στιγμή είναι όχι τόσο η ενασχόλησή μου με το νομοσχέδιο, όσο το να θυμίσω στον αξιότιμο κύριο Υπουργό τόπους ξεχασμένους, περιφέρειες οι οποίες είναι γνωστές μόνο στο χάρτη για την Κυβέρνηση και τα προβλήματα αυτών.

Άλλωστε γι' αυτό και το Κοινοβούλιο έχει Βουλευτές από όλες τις περιφέρειες, έτσι ώστε να εκπροσωπούνται τα συμφέροντα και εκείνων των άτυχων ανθρώπων και εκείνων των περιφερειών.

Αν μου περισσέψει χρόνος ύστερα θα ασχοληθώ και λίγο με το νομοσχέδιο, για να αναφερθώ σε ορισμένα πράγματα τα οποία είναι ιδιαίτερης σημασίας.

Το πρόβλημα το οποίο προσπαθεί να επιλύσει το παρόν νομοσχέδιο είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη, οι καλύτερες σχέσεις των οδηγών των ταξί και των επιβατών, η καλύτερη εξυπηρέτηση όλων των περιφερειών.

Κύριε Υπουργέ, ξέρετε ότι στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στην Ευρυτανία υπάρχουν περιοχές, ολόκληροι δήμοι, οι οποί-

οι στερούνται συγκοινωνίας. Ο Δήμος Αγράφων στερείται συγκοινωνίας, στερείται ασφάλτου και συνεπώς όλα τα χωριά του δήμου αυτού είναι σε διαρκή αποκλεισμό, ιδία κατά τη χειμερινή περίοδο. Ταξί για την κάλυψη εκτάκτου ανάγκης δεν μεταβαίνει, γιατί ίσως χρειαστεί γερανό για να επιστρέψει. Αρνείται να πάει και δικαίως. Συγκοινωνία δεν υπάρχει.

Η πολιτεία δεν έχει καθήκον να σκεφθεί κάτι; Νομίζω ότι θα ήταν κάτι απλό. Θα μπορούσε να δοθεί ειδική άδεια αυτοκινήτου τζίπ που να αντέχει σε αυτές τις περιοχές.

Και δεν είναι μόνο η περιοχή των Αγράφων. Είναι η περιοχή του Δήμου Δομνίτσας, Ροσκά, είναι η περιοχή του Δήμου Προυσσού. Από το χωριό του αιμηνήστου Μπακογιάννη προς Καταβόθρα δεν υπάρχει συγκοινωνία ούτε δυνατότητα να μεταβεί αυτοκίνητο ταξί. Αρνούνται, επαναλαμβάνω, και δικαίως.

Νομίζω ότι δεν θα είναι ιδιαίτερα επιβαρυντικό για την πολιτεία, κύριε Υπουργέ, να δοθεί μια τέτοια δυνατότητα αδειάς ειδικού αυτοκινήτου για αυτές τις περιοχές, διότι η παράγραφος αυτή την οποία έχετε εδώ για περιοχές άνω των χιλίων μέτρων δεν καλύπτει αυτήν την περίπτωση. Και δεν την καλύπτει, όχι μόνον γιατί υπάρχουν περιοχές απ' αυτές που είπα που είναι κάτω των χιλίων μέτρων. Είναι αυτό που συζητήθηκε από πολλούς για τα παντός εδάφους.

Δεν ξέρω τι εννοείτε. Άλλωστε, ζήτησαν και οι συνάδελφοι να διευκρινιστεί αν στα παντός εδάφους αυτοκίνητα περιλαμβάνονται και τα ταξί. Την περίπτωση, όμως, για την οποία ομιλώ δεν την καλύπτετε, γιατί πρόκειται περί περιοχών, οι οποίες στερούνται λεωφορειακής συγκοινωνίας. Επιπλέον τα κανονικά ταξί αρνούνται να μεταβούν εκεί. Αυτό είναι το ένα θέμα, το οποίο ήθελα να αναφέρω.

Θα έρθω τώρα στο δεύτερο θέμα, που θέλω να αναφέρω. Κύριε Υπουργέ, κατέθεσα και είναι εμπρόθεσμη μία τροπολογία. Κατ' αρχάς φαίνεται ίσως περιεργή, γιατί έρχεται να ανατρέψει τα αποτελέσματα του άρθρου 11 του ν.2963/2001.

Πριν φθάσω στην αιτιολόγηση της τροπολογίας αυτής, θα ήθελα να αναφερθώ στο άρθρο 9 του σημερινού νομοσχεδίου. Τι λέτε στο άρθρο 9 για την απόσυρση; Στο άρθρο 9, όπου ομιλείτε για την ηλικία αποσύρσεως των ταξί, λέτε ότι «για τις υπόλοιπες περιοχές και πόλεις κλπ. αυτοκίνητα αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση δεκαπέντε ετών».

Στο εδάφιο γ' της παραγράφου 6 λέτε ότι «στα όρια απόσυρσης υπολογίζονται για αυτά που ταξινομήθηκαν ως καινούργια το έτος της πρώτης κυκλοφορίας». Δηλαδή ορίζετε για τα ταξί ως αφετηρία υπολογισμού της ηλικίας τους την πρώτη κυκλοφορία.

Στο άρθρο 11, όμως, που αφορά τα λεωφορεία, ορίζετε ως χρόνο προσδιορισμού της ηλικίας τους το χρόνο κατασκευής του πλαισίου, της πρώτης ύλης.

Διερωτώμαι και επικαλούμαι τα διδάγματα της λογικής και της κοινής πείρας: Μπορεί να τεθεί σε κυκλοφορία αυτοκίνητο ή λεωφορείο, λαμβάνοντας υπ' όψιν μόνο τον αριθμό των ταξί;

Κύριε Υπουργέ, στην πράξη αποδεικνύεται -και θα καταθέσω κατάσταση για τα Πρακτικά- ότι στο ΚΤΕΛ Ευρυτανίας, στο άμοιρο αυτό ΚΤΕΛ, το οποίο επιτελεί κοινωνικό και μόνον έργο, γιατί μεταφέρει τους μαθητές και τους γέροντες. Τα έσοδά του επαρκούν και δεν επαρκούν για την εξασφάλιση του πετρελαίου κινήσεως. Από τα τριάντα λεωφορεία τα έντεκα έχουν διαφορετική ηλικία λόγω αυτού του διαχωρισμού. Υπάρχουν έντεκα χρόνια διαφοράς μεταξύ χρόνου κατασκευής του πλαισίου και χρόνου κατασκευής του αμαξώματος.

Πότε ένα λεωφορείο τίθεται στην κυκλοφορία και αποτελεί τελικό προϊόν για την αγορά; Όταν τοποθετηθεί το αμάξιωμα. Έχουμε πολλές περιπτώσεις -και επαναλαμβάνω ότι θα καταθέσω και την κατάσταση- αυτοκινήτων, το αμάξιωμα των οποίων κατασκευάστηκε στην Ελλάδα από την αξιόπιστη εταιρεία «ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ», μετά από έξι, επτά ή οκτώ χρόνια. Δεν διέπει άλλος Θεός τα λεωφορεία και άλλος τα ταξί;

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι για την ταυτότητα του νομικού και ουσιαστικού λόγου μπορείτε και πρέπει να κάνετε αυτήν την τροπολογία. Δεν ζητώ να ανατραπούν σπουδαία πράγματα. Σας λέω το εξής απλό πράγμα, το οποίο πρέπει να προστεθεί: Ειδικά για λεωφορεία άγονων περιοχών, τα οποία τέθηκαν σε

κυκλοφορία μέχρι την ψήφιση του νόμου ηλικία, η ηλικία να προσδιορίζεται από την κατασκευή του αμαξώματος, εφόσον αυτό κατασκευάστηκε στην Ελλάδα. Κάνω αυτόν τον ειδικό περιορισμό, ώστε να είναι ελάχιστες οι περιπτώσεις και να καλύπτονται τα έντεκα λεωφορεία του ΚΤΕΛ Ευρυτανίας, το οποίο επιτελεί καθαρά κοινωνικό έργο.

Τελειώνοντας θα αναφερθώ με δύο λόγια στο νομοσχέδιο. Άκουσα ότι αγανακτήσατε για τη δημιουργία των ανωνύμων εταιρειών και για το αν με αυτές θα οδηγηθούμε στο κεφάλαιο ή όχι. Θα σας πω μόνον τούτο. Το πολύπλοκο, όπως είδα, σύστημα το οποίο προβλέπετε, ποιος θα το κάνει; Οι εκατόν πενήντα οδηγοί και ιδιοκτήτες των ταξί που θα συνενωθούν, για να συστήσουν το καταστατικό της ανώνυμης εταιρείας; Οι άνθρωποι αυτοί, αφού δημιουργηθεί το νομικό πρόσωπο της εταιρείας, για να πάρουν τις μετοχές, θα μεταβιβάσουν επ' αόριστον χρόνο, που δεν προσδιορίζεται εδώ, τα αυτοκίνητά τους κατά χρήση.

Επίσης, δίδεται η δυνατότητα με το ίδιο το νομοσχέδιο να μεταβιβάζονται οι μετοχές με την ταυτόχρονη μεταβίβαση του αυτοκινήτου.

Έτσι αργά ή γρήγορα θα οδηγηθούμε στο αποτέλεσμα το κεφάλαιο να μπει στη θέση των ιδιοκτητών αυτοκινήτων. Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασιλείος Τσίπρας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Παπαγεωργίου έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, δεν χωρεί καμία αμφιβολία ότι το νομοσχέδιο που σήμερα ψηφίζουμε κινείται προς θετική κατεύθυνση. Όλοι σε αυτήν την Αίθουσα και όχι μόνο, ασφαλώς συμφωνούμε ότι η μεταφορά των επιβατών είναι μία πολύ σπουδαία υπόθεση που προϋποθέτει δύο στοιχεία. Την ασφάλεια στη μεταφορά και στην ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών. Το νομοσχέδιο αυτό ακριβώς αυτό στοχεύει και αυτό εξασφαλίζει. Και για να είμαι σύντομος και όσο γίνεται λιτός εξασφαλίζει πρώτον, το μέσο που δεν μπορεί να είναι άλλο από ένα αξιόπιστο, ασφαλές, μεγάλου κυβισμού και εξοπλισμένο με όλα τα σύγχρονα μέσα, όπως είναι ο κλιματισμός όχημα που απαιτεί η σύγχρονη ζωή και δεύτερον, η ικανότητα του οδηγού, όχι μόνο στη δεξιότητά του να οδηγεί το αυτοκίνητο και στη βιολογική του αντοχή, αλλά σε μία χώρα της Ευρώπης όπως είναι πλέον η Ελλάδα, μια χώρα που έχει στόχο να αναπτυχθεί παραθεριστικά και αποσκοπεί στον τουρισμό, θα πρέπει ο οδηγός του ταξί να έχει ασφαλώς εκείνη την αγωγή, την ευπρέπεια και τον πολιτισμό που σήμερα χαρακτηρίζει τη χώρα μας, όχι μόνο ανάμεσα μας αλλά και προς τα έξω, διότι όλοι συμφωνούμε ότι τα ταξί πηγαίνοντας κανείς σε μια πόλη -όχι μόνο στην πρωτεύουσα, που άκουσα το συνάδελφό μου από την Εύβοια να ομιλεί για τον «κίτρινο στόλο», που βλέπουμε το ταξί στην Αθήνα, αλλά και σε όλες τις πόλεις- είναι η πρώτη εικόνα που έχει ένας επισκέπτης και η πρώτη εικόνα που δίνει το στίγμα και το χαρακτήρα για την πόλη και για το λαό που επισκέπτεται, είναι τα ταξί και οι οδηγοί τους.

Άκουσα με μεγάλη προσοχή τους περισσότερους ομιλητές και ασφαλώς δεν καταλαβαίνω τη μεμψιμοιρία ορισμένων συναδελφών μου τόσο από την παράταξη της μείζονος Αντιπολίτευσης, αλλά και από τα άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης ότι τάχα το νομοσχέδιο θα μπορούσε να είναι καλύτερο, ότι καθυστέρηση να έρθει και εν τέλει γιατί ο κύριος Υπουργός έκανε πολλές από τις προτάσεις των Βουλευτών αποδεκτές, δεν ήταν ένα καλό νομοσχέδιο. Συμπυκνώνω όλες τις αιτιάσεις οι οποίες αναφέρθηκαν κατά του νομοσχεδίου.

Νομίζω ότι ακριβώς μια μικρή καθυστέρηση μπορεί να έχει υπάρξει διότι δεν νομίζω εγώ ότι μόνο οι Ολυμπιακοί Αγώνες είναι εκείνοι που επιβάλλουν τον εκσυγχρονισμό στις μεταφορές και στα ταξί. Είναι το γεγονός ότι όπως είπα ο κύριος

Υπουργός συνομίλησε με όλες τις τάξεις. Πράγματι υπήρξε ένα προϊόν γόνιμου διαλόγου και θέλω παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, στο σημείο αυτό να με ακούσετε για να σας μεταφέρω απαντώντας σε αυτές τις φωνές, διότι όταν άκουσα ότι θα συζητούσαμε αυτό το νομοσχέδιο το πρώτο που έκανα ως Βουλευτής της περιφέρειάς μου ήταν να επικοινωνήσω με τα σωματεία της εκεί τιλοφορούμενο μάλιστα «Ο Άγιος Χριστόφορος» και το πρώτο που μου επισήμαναν και εν πολλοίς αυτό είναι η συνεχής παρουσία μου εδώ να είμαι προσεκτικός να μην αλλάξει τίποτε απ' αυτό το νομοσχέδιο, διότι πράγματι ήταν αυτό που απηχούσε στα όνειρά τους, στις σκέψεις τους και στο πρόγραμμά τους να μπορέσουν να είναι ανταγωνιστικοί και να προσφέρουν σωστές υπηρεσίες.

Ύστερα το γεγονός ότι ο κύριος Υπουργός –και θα μου επιτρέψετε να το πω– δέχθηκε πολλές τροποποιήσεις –το ξαναλέω– αυτό δεν είναι γιατί είναι ένα κακό νομοσχέδιο, αλλά γιατί πράγματι απέδειξε ότι θέλει να δώσει ρόλο στους Βουλευτές, ότι νομοθετεί η Βουλή και ότι αυτό που πολλές φορές ακούγεται ότι έρχονται να νομοσχεδιά και φεύγουν ως έχουν και δεν έχουμε καμία δυνατότητα να παρεμβαίνουμε, πράγμα που μπορεί να είναι αντιδημοκρατικό και να μη συμβάλλει πράγματι στη θεραπεία των κοινωνικών αναγκών, διότι τι άλλο είναι το νομοθετεί, στη συγκεκριμένη υπόθεση αποδείχθηκε ότι έχουν όλοι άδικο.

Εγώ πήρα το λόγο, κύριε Υπουργέ, για να πω ότι το νομοσχέδιο κινείται προς τη θετική κατεύθυνση και νομίζω ότι θα αποτελέσει ένα σύγχρονο εργαλείο όχι μόνο για να θεραπεύει τις παρούσες ανάγκες, αλλά γιατί έχει ένα όραμα που θα διαρκέσει και στο μέλλον αντιμετωπίζοντας κυρίως τις ανάγκες που θα προκύψουν στο μέλλον, ώστε αυτή η χώρα να έχει πράγματι παροχές υπηρεσίας στα ταξί που της αρμόζουν.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, με ικανοποίησε ιδιαίτερα το γεγονός ότι ακούστηκε από πολλούς συναδέλφους σε αυτήν την Αίθουσα, ότι τελικά το νομοσχέδιο που ψηφίζουμε είναι προϊόν συναινετικών εν πολλοίς διαδικασιών. Εγώ δεν συμμετείχα στην Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων γιατί δεν είμαι μέλος της, αλλά είναι πολύ σημαντικό το ότι η Βουλή έχει ένα σπουδαίο ρόλο για τη διαμόρφωση των νομοσχεδίων όπως αυτά ψηφίζονται. Περισσότερο με είχε απασχολήσει το ειδικότερο θέμα που απασχολεί αυτήν τη στιγμή την Κρήτη.

Για να είμαι ειλικρινής, δεν είχα σκοπό να ψηφίσω την τροπολογία που είχατε καταθέσει με την αρχική της διατύπωση και αυτό γιατί πίστευα, ότι δεν έδινε λύση στο πρόβλημα. Απουσίαζα προηγουμένως, αλλά ένας συνάδελφος με πληροφόρησε ότι έγινε κάποια αναδιτύπωση και πιστεύω ότι πραγματικά τώρα μπορούμε να πούμε ότι έχουμε μπει σε ένα δρόμο. Αν υπάρχει καλή θέληση και από τις δύο πλευρές, πραγματικά θα δοθεί λύση στο πρόβλημα και θα υπάρξουν στην Κρήτη συγκοινωνίες υπεραστικών λεωφορείων που θα βοηθούν τους κατοίκους και όλους τους ανθρώπους που έχουν ανάγκη το λεωφορείο για να κινηθούν.

Θα ήθελα να πω δύο-τρία λόγια για να ενισχύσω αυτήν την αναδιτύπωση που κάνατε. Όπως είπα προηγουμένως, η προηγούμενη διατύπωση δεν βοηθούσε στη λύση του προβλήματος. Γιατί; Διότι ρύθμιζε την τύχη μόνο του βόρειου οδικού άξονα στην περίπτωση κατά την οποία μέχρι τον Ιούνιο δεν είχε βρεθεί κάποια λύση. Αυτό όμως, όπως ήταν διατυπωμένο, τι θα είχε ως αποτέλεσμα; Θα ενίσχυε την αδιαλλαξία της μιας πλευράς, διότι το κομμάτι που εκμεταλλεύεται το ΚΤΕΛ δυτικής Κρήτης του βόρειου οδικού άξονα θα ήταν το μεγαλύτερο και ως εκ τούτου η μη λύση του προβλήματος μέχρι τις 30 Ιουνίου θα σήμαινε ότι θα υφίστατο μεγάλη ζημιά από το γεγονός ότι θα μπορούσε οποιοσδήποτε να έρθει και να πάρει το κομμάτι της γραμμής αυτής, ενώ η άλλη πλευρά εκμεταλλεύεται ένα πολύ μικρό κομμάτι του βόρειου άξονα και ως εκ τούτου θα είναι μικρό το κακό που θα υφίσταται.

Τώρα με την «απελευθέρωση» και των υπολοίπων διανομαρ-

χιακών αλλά και μη γραμμών, είναι πλέον υποχρεωμένα τα δύο ΚΤΕΛ δυτικής και ανατολικής Κρήτης να καθίσουν σ' ένα τραπέζι και να συζητήσουν σοβαρά είτε να βρουν λύση συνεκμετάλλευσης –αν μπορεί να βρεθεί– όλων των διανομαρχιακών γραμμών ή εν πάση περιπτώσει να δεχθούν τη συνένωση, που είναι και η μόνη λύση, όπως εγώ εκτιμώ. Η συνένωση θα τους επιτρέψει να γίνουν μια ανώνυμη εταιρεία πανίσχυρη, μία ανώνυμη εταιρεία με λιγότερα λειτουργικά έξοδα. Θα έχουν έτσι και περισσότερα κέρδη, αλλά θα βοηθηθεί και το επιβατικό κοινό της Κρήτης.

Εδώ ιστορικά θα πρέπει να πούμε και ίσως η αιτία που από την αρχή δεν υπήρξε μια σωστή ρύθμιση οφείλεται σε μια παρανόηση και σε μια παρερμηνεία του νόμου από πλευράς ΚΤΕΛ δυτικής Κρήτης, διότι από την ώρα που η κατάσταση που υπήρχε εδώ και τριάντα χρόνια ήταν συμφωνημένη καθ' όλα, θεωρούσαν δικαιολογημένα οι άνθρωποι ότι δεν υπάρχει πεδίο πλέον για παρέμβαση του περιφερειάρχη για να ταράξει τα νερά. Αυτή ήταν η συμφωνία και το λέω για την ιστορία και για τα Πρακτικά. Ήταν μια συμφωνία που είχε ένθεν και ένθεν παραχωρήσεις, ένθεν και ένθεν κέρδη.

Τι είχε δοθεί στο ΚΤΕΛ δυτικής Κρήτης; Κύριε Υπουργέ, είχε δοθεί η εκμετάλλευση της γραμμής Χανιά –Ρέθυμνο –Ηράκλειο. Σε αντάλλαγμα το ΚΤΕΛ ανατολικής Κρήτης είχε την εκμετάλλευση τριών –τεσσάρων διανομαρχιακών γραμμών, Αγία Γαλήνη-Ηράκλειο, Ανώγεια-Ηράκλειο και άλλες δύο γραμμές που περιελάμβαναν ένα πολύ μεγάλο κομμάτι του Ρεθύμνου μέχρι το Πέραμα προς το Ηράκλειο. Περαιτέρω δε το ΚΤΕΛ δυτικής Κρήτης το 1973, που έγινε αυτή η συμφωνία, επιβαρύνθηκε με δεκαοκτώ ανεξάρτητα λεωφορεία τα οποία αποτελούσαν την πέμπτη ομάδα που εκμεταλλευόταν προηγουμένως την γραμμή Χανιά –Ρέθυμνο –Ηράκλειο, με τα οποία επεβαρύνθη το ΚΤΕΛ δυτικής Κρήτης.

Έτσι, λοιπόν, αυτή τη συμφωνία, η οποία λειτούργησε άψογα επί τριάντα ολόκληρα χρόνια, ήρθε ο νόμος να τη διαταράξει, διότι δεν προνόησε κάποιες ιδιαιτερότητες, τις οποίες, όμως, έπρεπε να λάβει υπόψη του ο περιφερειάρχης όταν ετέθη το θέμα.

Διότι μπορεί μεν να μην υποβλήθηκαν οικονομικές προτάσεις, όμως, αντιδράσεις υπήρξαν και εστάλησαν έγγραφα, όπου τα επιχειρήματα τα οποία είπα προηγουμένως, τα είχαν εκθέσει και ως εκ τούτου θα έπρεπε ο κύριος περιφερειάρχης, έχοντας υπόψη αυτά τα επιχειρήματα, να βάλει τα πράγματα κάτω και να δει πώς θα μπορέσει περισσότερο συναινετικά να λύσει το πρόβλημα.

Εκτιμώ ότι μετά τη ρύθμιση που έγινε στην τροπολογία σας, κύριε Υπουργέ, η οποία θα ψηφιστεί και θα γίνει νόμος του κράτους, παύει φυσικά να ισχύει η οποιαδήποτε απόφαση του περιφερειάρχη που είχε εκδοθεί και θα καθίσουν τα δύο ΚΤΕΛ ήρεμα ομονοούντας και προς το κοινό συμφέρον και το συμφέρον των επιβατών να βρουν μια λύση.

Εκτιμώ ότι η λύση που δόθηκε είναι η καλύτερη προς την κατεύθυνση του να υπάρξει συναινετική διαδικασία για την επίλυση των προβλημάτων. Αν τα δύο ΚΤΕΛ δεν τα βρουν και αν συνεχίζουν να μαλώνουν και να δημιουργούν προβλήματα κακό του εαυτού τους θα κάνουν γιατί στο τέλος θα έρθει κάποιος άλλος, ο οποίος θα πάρει τις γραμμές και αυτοί θα έχουν τα λεωφορεία τα οποία θα καίνε εδώ και εκεί σε ένδειξη διαμαρτυρίας.

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

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχάς, δεν θα ασχοληθώ με το νομοσχέδιο, γιατί νομίζω ότι απ' όλην τη συζήτηση που έγινε φάνηκε ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Θα γίνει ένας σωστός εκσυγχρονισμός στα ταξί της χώρας μας.

Θα περιοριστώ σε δυο κουβέντες, γιατί με αυτά που είπε ο κύριος Υπουργός νομίζω ότι καλύφθηκαν πλήρως, γύρω από το θέατρο που παίχτηκε εδώ και είκοσι μέρες στην Κρήτη.

Τη Δευτέρα το πρωί ήμουν σε μια εκδήλωση τιμής πεσόντων σ' ένα χωριό του Ρεθύμνου. Κάποια στιγμή έγινε ένα τηλεφώνημα στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης που ήταν εκεί και έγιναν

φύλλα-φτερά. Ρώτησα έναν πού πηγαίνουν και μου είπε ότι πάνε στα μπλόκα γιατί θα καεί κάποιο λεωφορείο.

Στην Κρήτη για είκοσι μέρες έχουμε μια εικόνα απαράδεκτη και θλιβερή. Δηλαδή τα λεωφορεία είναι παρατεταγμένα στον κεντρικό δρόμο, αφήνουν για κίνηση των υπολοίπων τον μισό, ένθεν και ένθεν, στη μέση υπάρχει μια ισχυρή αστυνομική δύναμη...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ: Όχι, ένθεν και ένθεν. Από τη μια πλευρά είναι η απαγόρευση, από το ΚΤΕΛ Χανίων.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ: Εγώ ήρθα προχθές από την Κρήτη και ήταν ένθεν και ένθεν τα λεωφορεία και στη μέση η Αστυνομία. Αυτό είδα. Αν εσείς είδατε κάτι διαφορετικό να σηκωθείτε να το πείτε. Μη με διακόπτετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ είμαστε σε καλό δρόμο. Μη διακόπτετε τον ομιλητή.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ: Εκεί γινόταν τα επεισόδια σκηνοθετημένα, εκεί καιγόταν τα λεωφορεία σκηνοθετημένα, καλούσαν τους δημοσιογράφους, το βράδυ τα έδειχναν τα κανάλια και το πρωί ήταν πρωτοσέλιδα στις εφημερίδες. Αυτή την εικόνα ζούμε είκοσι μέρες. Εμείς δηλαδή θα γίνουμε διαιτητές στα συμφέροντα των λεωφορειούχων; Αν έχουν δίκιο να το βρουν.

Εγώ θεωρώ ότι αυτά που είπε ο κύριος Υπουργός λύνουν το πρόβλημα. Και εγώ ήθελα να δοθεί μια δίκαιη λύση. Αν μπορούν να κάνουν ένα ΚΤΕΛ, να το κάνουν, αυτό θα είναι το δικαιότερο ή αν υπάρξει συνεκμετάλλευση να την κάνουν σε όλη την Κρήτη όπως λέει και η τροπολογία. Δηλαδή θεωρώ ότι δόθηκε μια πολύ καλή λύση σήμερα από τον κύριο Υπουργό. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην Έκθεση των Έργων Τέχνης από τη Συλλογή της Βουλής των Ελλήνων, σαρανταεννέα μαθητές και τρεις συνοδοί από το 8ο Γυμνάσιο Ιωαννίνων.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Ο κ. Δεικτάκης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΙΚΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, πήρα το λόγο γιατί διέκρινα ότι μέσα από τις ενέργειες τις τελευταίες των συμπατριωτών μας επέρχετο ένας τραυματισμός της συνοχής και του «συν-Κρητισμού». Βεβαίως τον «συν-Κρητισμό» δεν τον τραυματίζει μόνο ο εμπρησμός δύο αποσυρμένων λεωφορείων, αλλά τον τραυματίζει η ετοιμολογική μονοπωλιακή εκμετάλλευση και οι δηλώσεις οι οποίες γίνονται από παράγοντες, νομάρχες και λοιπούς φορείς.

Έτσι λοιπόν, προκειμένου να προστατεύσουμε τον «συν-Κρητισμό» πρέπει όλοι με έναν πυροσβεστικό τρόπο να δράσουμε ώστε συναινετικά να λυθεί αυτό το πρόβλημα.

Κύριε Πρόεδρε, ο νόμος ο οποίος ήρθε πριν από δεκαέσσερις μήνες, διερρωτάται γιατί δεν έχει εφαρμοσθεί μέχρι σήμερα, ένας δίκαιος νόμος. Πιστεύω ότι θα είχε λύσει το πρόβλημα και δεν ξέρω πού κόλλησε και δεν εφαρμόστηκε τόσο καιρό.

Θέλω βέβαια να συγχαρώ τον κύριο Υπουργό, γιατί πραγματικά κράτησε μια αμετακίνητη στάση και όχι υπό τη μορφή απειλών αλλά προειδοποιήσεων έθεσε το πρόβλημα προς όλους τους ενδιαφερομένους.

Ισονομία και ισορροπία, όμως όπως λέχθηκε ότι διαταράσσεται, δεν σημαίνει να είναι το κέντρο βάρους μόνιμα τριάντα χρόνια προς τα δυτικά αλλά σημαίνει να υπάρχει μια πραγματική ισορροπία και από τις δυο πλευρές και αυτή να προσπαθήσουμε να διατηρήσουμε.

Εμείς και ο νόμος, ο οποίος ήρθε, ζητάμε να αποκατασταθεί αυτή η δυσλειτουργία η οποία επί δεκαετίες ταλανίζει και ταλαιπωρεί τους Κρήτες.

Έτσι, λοιπόν, πιστεύουμε ότι και η τροπολογία η οποία ήρθε είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και θα έλεγα ότι εάν ο κύριος Υπουργός μπορούσε να απαλείψει αυτό το «νομαρχιακές υπεραστικές γραμμές», θα ήταν το τέλει και εμείς θα το στηρίζαμε με όλες μας τις δυνάμεις.

Θέλω κύριε Πρόεδρε, να πω ότι ο νόμος πράγματι είναι σωστός. Εμείς επιμένουμε να εφαρμοσθεί έτσι με αυτήν την

έννοια και να είναι βέβαιοι οι Κρήτες, οι συμπατριώτες μας, ότι θα τους δικαιώσει, θα τους συνενώσει. Εάν, όμως, στην περίπτωση και παρά τις προσπάθειες που θα γίνουν δεν επιτευχθεί αυτό, οι δύο διοικήσεις, δηλαδή των ΚΤΕΛ, δεν βρουν την κοινή γραμμή, ως –και δέχομαι την πρόταση του συναδέλφου κ. Δαμιανάκη από τα Χανιά– γίνει μια προσπάθεια με παρόντα τον Υπουργό και τις δύο διοικήσεις. Και αν χρειασθεί και εμείς, κύριε, Υπουργέ να είμαστε παρόντες, αν πιστεύετε ότι μπορούμε να προσφέρουμε σε αυτήν την κατεύθυνση.

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Να τα βρουν μεταξύ τους οι δύο εταιρείες. Τι δουλειά έχουμε εμείς;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΙΚΤΑΚΗΣ: Είπα ότι το ζήτησε ο κ. Δαμιανάκης, το επικροτώ και το αποδέχομαι. Και είπα ακόμα ότι εάν είναι αναγκαίο και αν χρειάζεται και η δική μας παρουσία, είναι στη διάθεσή σας. Δεν έχω να πω τίποτε άλλο, κύριε Υπουργέ. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Έχει ζητήσει το λόγο επί προσωπικού θέματος ο κ. Βαλυράκης. Ορίστε, κύριε Βαλυράκη, έχετε το λόγο.

ΣΗΦΗΣ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ: Θα ήθελα την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε. Κατ' αρχάς, παίρνω το λόγο ακριβώς διότι στην πρωτολογία μου δήλωσα ότι δεν θα ψηφίσω την τροπολογία σας όπως ήταν διατυπωμένη, κύριε Υπουργέ. Όμως, εγώ σας προτρέπω να κάνετε δεκτή τη δική μου τροπολογία η οποία συμπλέει απολύτως με το νόημα, το πνεύμα και το γράμμα της τροποποίησης που κάνατε. Και νομίζω ότι την συμπληρώνει.

Θέλω όμως να προχωρήσω και σ' ένα άλλο θέμα. Ως αρχαιότερος Βουλευτής στην Κρήτη, για το ΠΑΣΟΚ θα σας πω ότι έχουμε ένα πρόβλημα, ιστορικά διαμορφωμένο, το γνωρίζετε και προσωπικά και αυτό είναι η αντιπαλότητα και η αρνητική προκατάληψη στις σχέσεις μεταξύ Ηρακλείου και Χανίων. Θα πρέπει οι θεσμικοί και οι τοπικοί φορείς αλλά και η εκτελεστική εξουσία, η Κυβέρνηση, όταν ρυθμίζει θέματα, να προσπαθεί να συνενώνει και όχι να διχάζει. Με αυτήν την έννοια θεωρώ την τροπολογία σας, όπως διαμορφώθηκε, πιο αποτελεσματική, δηλαδή πιο πιεστική στα δύο μέρη, το ΚΤΕΛ ανατολικής και το ΚΤΕΛ δυτικής Κρήτης να τα βρουν προς όφελος του επιβάτη. Έτσι και αλλιώς υπεργολάβοι κατ' ανάθεση του μονοπωλίου του δημοσίου είναι, δηλαδή της εξυπηρέτησης της ανάγκης των τοπικών συγκοινωνιών. Και από εκεί και πέρα θεωρώ επίσης ότι ήταν εύστοχο το ότι κατεβαίνετε σε μηδενική βάση. Να τα βρουν οι δύο εταιρείες, να μας αφήσουν ήσυχους να υπηρετήσουμε και αυτοί και εμείς την καθημερινή ανάγκη του πολίτη. Με αυτή την έννοια υπερψηφίζω την τροπολογία σας. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα ήταν παράλειψή μου μην να πω ότι ζήτησαν το λόγο, αλλά δεν τους δόθηκε διότι δεν υπήρχε ο χρόνος, ο κ. Φραγκαδουλάκης, ο κ. Αποστολάκης και ο κ. Ματζαπετάκης, οι οποίοι βρίσκονται στην Αίθουσα και διαμόρφωσαν και αυτοί με την άποψή τους τη σωστή άποψη η οποία συγκλίνει προς την επίλυση του ζητήματος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ: Παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, το λόγο για τριάντα δευτερόλεπτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, τι θέλετε να πείτε, κύριε Αποστολάκη;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, φέρνουμε ένα νόμο για αυτό που διακωμωδούμε, όλοι. Κύριε Υπουργέ, και αυτό που διακωμωδούν όλα τα ΜΜΕ, δηλαδή φέρνουμε ένα νόμο για να εφαρμοσθεί ο νόμος. Δηλαδή φέρνουμε ένα νόμο και μια τροπολογία για την εφαρμογή του υπάρχοντος νόμου του άρθρου τάδε του ν. 2963/2001. Γιατί να φέρουμε την τροπολογία για να επαναλάβουμε στην τροπολογία την εφαρμογή του νόμου; Ο νόμος δεν πρέπει να εφαρμοστεί καθ' αυτός; Γιατί φέρνουμε νόμο για την εφαρμογή του νόμου; Χρειάζεται;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το παραπάνω δεν βλάπτει, το λιγότερο βλάπτει. Εκ του περισσού δεν βλάπτει.

Ορίστε, κύριε Σκουλάκη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ: Ο νόμος υπήρχε και δεν

εφαρμόζεται. Λέμε εδώ να εφαρμοστεί αλλά στην πραγματικότητα υπονοούμε ότι δεν θα εφαρμοστεί ο νόμος. Αυτό είναι το πρόβλημα, αυτό είναι το άσχημο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Σκουλάκη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είχα ζητήσει και πριν το λόγο και καλώς δεν μου τον δώσατε τότε.

Κύριε Πρόεδρε, ως εισηγητής της Πλειοψηφίας, παρακολουθώντας την εξέλιξη αυτού του νομοσχεδίου εδώ και είκοσι πέντε μέρες δεν είχα σχέση με το χώρο. Μάλιστα στην επιτροπή είχα πει ότι επειδή ο χώρος έχει πρόβλημα παθογένειας, χρειαζόταν ένας γιατρός και πραγματικά κατάφερα να μπω μέσα στα προβλήματα. Οφείλω, λοιπόν, μετά από είκοσι μέρες να πω κάτι για την κοινοβουλευτική διαδικασία, να πω κάτι για τον Υπουργό και τους συνεργάτες του ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Είστε γιατρός, όμως!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: ... ότι και σήμερα μέχρι την τελευταία στιγμή, απέδειξε η Βουλή ότι μπορεί να συζητά, μπορεί να νομοθετεί και μπορεί να βρίσκει πάντα μέσα από ένα διάλογο και διαφορετικές προσεγγίσεις το καλύτερο. Αυτό έγινε κανένα χρόνο περίπου απ' ό,τι κατάλαβα, μέσα από το διάλογο του Υπουργείου με τους φορείς, όλους τους συνδικαλιστικούς φορείς του χώρου των ταξί. Ακούστηκαν απόψεις, υπήρχαν διαφωνίες του ΣΑΤΑ, υπήρχαν συμφωνίες της ομοσπονδίας. Μέσα απ' αυτό το διάλογο ήρθε στην επιτροπή, έγινε ένας πολύ καλός διάλογος, καταθέσαμε παρατηρήσεις όλοι οι εισηγητές, όλοι οι Βουλευτές ενσωματώθηκαν και σήμερα ο Υπουργός απέδειξε ότι έχει αυτιά, είναι ανοικτά, ακούει και εν πάση περιπτώσει μπορεί να διαχειρίζεται δύσκολα πράγματα με αυτό τον τρόπο που τα χειρίστηκε. Όσον αφορά την περιβόητη τροπολογία που αφορούσε τα θέματα των ΚΤΕΛ Κρήτης, εγώ νιώθω ικανοποίηση για τη λύση την οποία έδωσε ο Υπουργός και από εδώ να στείλουμε όλοι μαζί ένα μήνυμα προς τα ΚΤΕΛ της Κρήτης. Δεν υπάρχουν χαμένοι, δεν υπάρχουν κερδισμένοι. Κερδισμένη από εδώ μέσα από το Κοινοβούλιο, βγαίνει η Κρήτη, βγαίνει ο λαός της Κρήτης, το επιβατικό κοινό της Κρήτης και οι ίδιοι οι λεωφοριούχοι. Από εδώ και πέρα ας μας αφήσουν ήσυχους. Οι γενικές συνελεύσεις τους, οι αποφάσεις τους, οι διοικήσεις τους ας κάτσουν κάτω να τα βρουν, να ηρεμήσει η Κρήτη, έχουμε τόσα πολλά προβλήματα να αντιμετωπίσουμε σ' αυτόν τον τόπο.

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

ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΔΑΜΙΑΝΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω πρωτολογήσει και για συναισθηματικούς λόγους θέλω να πάρω το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν υπάρχει χρόνος. Ξέρετε ότι όταν πλατειάζει ο λόγος, πολλές φορές αντί να ωφελεί βλάπτει. Σας το λέω μετά πλήρους γνώσης.

Ορίστε, κύριε Μαντούβαλε, έχετε το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εμείς το δείγμα γραφής μας το δώσαμε. Ο προσανατολισμός και το δείγμα γραφής μας ήταν συγκεκριμένο. Η σύνθεση γι' αυτό το νομοσχέδιο.

Τι διακρίναμε. Κωδικοποιημένα. Μία θετική στάση και μία προσεκτική μελέτη των αιτημάτων μας από έναν Υπουργό, το συγκεκριμένο Υπουργό, ο οποίος πραγματικά έδειξε ότι μπορεί να ακούει και μπορεί να συνθέτει μαζί μας και βέβαια μαζί με τους εκλεκτούς συνεργάτες του, τους οποίους είχε και επεξεργαζόταν το νομοσχέδιο. Άρα εμείς δεν είχαμε λόγο για δογματικές θέσεις και αντιπαραθέσεις. Εμείς συνεργαστήκαμε για ένα κοινό στόχο και αποτέλεσμα.

Στόχος, λοιπόν, δικός μας, με τη σύνθεση αυτή που πετύχαμε: Πρώτον, εξυπηρέτηση πάνω όλα του επιβατηγού κοινού. Αυτός είναι ο στόχος μας, αυτός είναι ο προσανατολισμός μας, αυτή είναι η επιθυμία μας. Δεύτερον καλύτερες συγκοινωνίες. Και τρίτον; Αναβάθμιση, ποιοτική αλλά και οικονομική, του κλάδου των οικογενειάρχων που ασχολούνται με το χώρο των ταξί και κοπιάζουν καθημερινά και προσφέρουν τις υπηρεσίες τους από αυτό το χώρο. Πρώτιστα μας ενδιέφερε.

Τώρα, κωδικοποιημένα θα σας δώσω τις δικές μας θέσεις και

τις δικές μας αντιθέσεις μέχρι αυτήν τη στιγμή. Να μειωθεί ο αριθμός των αυτοκινήτων που απαιτούνται για τη σύσταση ανωνύμων εταιρειών ή συνεταιρισμού από εκατόν πενήντα σε εκατό και όπου προβλέπεται από πενήντα σε τριάντα πέντε ιδιαίτερα για ένα πρώτο μεταβατικό στάδιο, για ένα πρώτο μεταβατικό διάστημα, μέχρι να προχωρήσει ο θεσμός.

Δεύτερον ο αποχαρκτηρισμός των επιβατηγών δημοσίας χρήσεως χωρίς τέλη ταξινόμησης μετά από πόσα χρόνια θα πραγματοποιείται; Χρειάζεται απάντηση.

Τρίτον να δοθεί η δυνατότητα σε συνταξιούχους κάτω των εξήντα πέντε ετών και να τους χορηγείται άδεια, ώστε να μπορούν να οδηγούν ταξί. Σκεφθείτε έναν ανήμπορο άνθρωπο, έναν οικογενειάρχη που έχει 110 χιλιάδες μισθό ή μία γυναίκα χήρα με δύο ή τρία παιδιά να μην έχουν την δυνατότητα αυτή.

Τέταρτον να μην απαιτείται αντίγραφο εκκαθαριστικού σημειώματος για την ειδική άδεια οδήγησης.

Πέμπτον λαθρομετανάστες. Αφού είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι θα υπάρχει μία συνεννόηση με το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και το Υπουργείο Δικαιοσύνης, να μην παραμείνει αυτό το κενό. Να απαλειφθεί μέχρι να έρθει η πλήρης ρύθμιση σε ό,τι αφορά το θέμα των λαθρομεταναστών, διότι έχει δυσμενή αντίκτυπο σοβαρότατο πάνω στην ιδιοκτησία.

Έκτον ποινές. Νομίζω ότι το νομοσχέδιο αυτό στηρίζεται στην αυστηρή ποινολόγηση εργαζομένων. Δεν μπορούμε να βασιστούμε ένα νομοσχέδιο μόνο στην αυστηρή ποινολόγηση.

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

Άρα, λοιπόν, δεν διακρίνεται ο οδηγός από τον ιδιοκτήτη. Και τιμωρείται τι κατά τη δική μας άποψη; Το περιουσιακό στοιχείο, δηλαδή το όχημα, δηλαδή όλη η οικογένεια του ιδιοκτήτη.

Και κωδικοποιημένα επίσης, κύριε Πρόεδρε –και τελειώνω– το χρηματικό ποσό των 1.000 μέχρι 2.000 ευρώ που προβλέπεται να εισπράττει το δημόσιο στις τουριστικές περιοχές, να το μοιράζονται οι ιδιοκτήτες ταξί της συγκεκριμένης περιοχής. Εάν επιμένετε, όμως, να το εισπράττει το δημόσιο, κύριε Υπουργέ, να καταβάλλεται εκ των υστέρων και όχι προκαταβολικά και εξοντωτικά.

Έτσι, λοιπόν, με το θετικό προσανατολισμό που έχει το προς ψήφιση νομοσχέδιο, με τη σύνθεση και τη συνεργασία, την οποία είχαμε, αναγκαζόμαστε να το καταψηφίσουμε για τους συγκεκριμένους λόγους που προανέφερα και ανέπτυξα, παρά το γεγονός –που επιθυμώ να ξανατονίσω– ότι θεωρούμε θετική τη θεσμική αλλαγή που επιχειρείται.

Γι' αυτό και σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε και εσείς το λόγο τρία λεπτά για να κλείσετε τη συζήτηση του νομοσχεδίου.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ήθελα κατ' αρχάς να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους για την πολύ καλή συνεργασία, η οποία πιστεύω ότι οδήγησε σ' ένα εξαιρετικό αποτέλεσμα σε ό,τι αφορά τα επιβατηγά δημόσια ταξί. Πιστεύω ότι τα αποτελέσματα αυτής της ρύθμισης πολύ σύντομα θα αρχίσουν να φαίνονται στους μετακινούμενους, στους τουρίστες, στους πολίτες οι οποίοι έχουν ανάγκη τα ταξί, αλλά επίσης και στις επαγγελματικές ομάδες, οι οποίες θα πρέπει για τα επόμενα χρόνια να μπουν σε ένα σχετικά καινούριο περιβάλλον και σε μία νέα δυνατότητα οργάνωσής τους. Και το νομοσχέδιο τους δίνει τα περιθώρια αυτά, τους δίνει και τις προϋποθέσεις.

Το δεύτερο που ήθελα να πω είναι σε σχέση με την τροπολογία. Η τροπολογία αυτή ψηφίζεται σήμερα από τη Βουλή, όμως υπάρχει ένα καθεστώς το οποίο πρέπει να λήξει σήμερα το απόγευμα, διότι η Βουλή είναι ανοικτή και αν δεν λήξει θα έρθουμε εδώ πέρα με άλλες ρυθμίσεις. Περνάω, λοιπόν, το μήνυμα σαφέστατα πως ό,τι ισχύει, ισχύει και από σήμερα πρέπει η συγκοινωνία Ηράκλειο – Χανιά να γίνεται απολύτως ελεύθερα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που υποβάλλονται και ισχύουν από το καθεστώς που ισχύει αυτήν τη στιγμή. Εάν δεν συμβεί αυτό, προφανώς σημαίνει ότι δεν πετυχαίνουμε τις ρυθ-

μίσεις μας και σημαίνει ότι θα αναγκαστούμε να κάνουμε και άλλες ρυθμίσεις. Πιστεύω ότι οι πάντες θα εκμεταλλευτούν αυτήν τη θετική προσέγγιση, την οποία κάναμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Ρύθμιση θεμάτων επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και στο σύνολο με τις τροποποιήσεις του κυρίου Υπουργού και τις τροπολογίες με γενικό αριθμό 1340 και ειδικό 77 και με γενικό αριθμό 1272 και ειδικό 71, όπως τροποποιήθηκαν από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΕΤΡΟΣ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Ρύθμιση θεμάτων επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου με τις τροποποιήσεις του κυρίου Υπουργού και τις τροπολογίες με γενικό αριθμό 1340 και ειδικό 77 και με γενικό αριθμό 1272 και ειδικό 71, όπως τροποποιήθηκαν από τον κύριο Υπουργό και έχει ως εξής:

«Ρύθμιση θεμάτων επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων και άλλες διατάξεις

Άρθρο 1

Γενικοί κανόνες – Ορισμοί

Για τους σκοπούς του νόμου αυτού:

1. **Επιβατηγά δημόσιας χρήσης αυτοκίνητα (Ε.Δ.Χ.)** είναι τα αυτοκίνητα που έχουν από κατασκευής έως πέντε (5) θέσεις, περιλαμβανομένης και της θέσης του οδηγού και μεταφέρουν επιβάτες με κόμιστρο. Διακρίνονται σε Ε.Δ.Χ. με μετρητή (ταξί) και σε αγοραία.

2. **Ιδιοκτήτης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων:**

α) Κάθε φυσικό πρόσωπο, που έχει στην κυριότητα ή που έχει αγοράσει με τον όρο παρακράτησης της κυριότητας από τον πωλητή μέχρι την αποπληρωμή του τιμήματος, ολόκληρο αυτοκίνητο ή ιδανικό μερίδιο τέτοιου αυτοκινήτου.

β) Οι ανώνυμες εταιρίες και οι συνεταιρισμοί που συστήνονται κατά τη διάταξη του άρθρου 6 του νόμου αυτού από φυσικά πρόσωπα ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

3. **Οδηγός Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου:** Το φυσικό πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για τη λειτουργία αυτού, καθώς και για την παροχή εξυπηρέτησης, όπως αυτή καθορίζεται κάθε φορά από τους κανονισμούς λειτουργίας των επιβατηγών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων.

4. **Διαδρομή:** Η ακολουθητέα πορεία του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου προς τον τόπο προορισμού που επιλέγει ο επιβάτης. Η κάθε διαδρομή εκτελείται με καταβολή του προβλεπόμενου κομίστρου.

5. **Μισθωμένο Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο:** Το αυτοκίνητο το οποίο εκτελεί διαδρομή ύστερα από προσηγυρία μίσθωση, με καταβολή του προβλεπόμενου κομίστρου. Η μίσθωση γίνεται από τον επιβάτη προσωπικά ή τηλεφωνικά ή μέσω ειδικού ραδιοδικτύου ταξί ή με οποιονδήποτε άλλον τρόπο.

6. **Έναρξη – Τέλος διαδρομής:** Η έναρξη της διαδρομής του μισθωμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου προκειμένου να αρχίσει να υπολογίζεται το κόμιστρο διαδρομής, καθώς και το τέλος αυτής, προσδιορίζονται ως εξής:

Α. Έναρξη διαδρομής:

α) Η εκκίνηση του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου: Όταν αυτό βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων της έδρας του, σημείο εκκίνησης είναι το σημείο παραλαβής του επιβάτη. Όταν ο επιβάτης βρίσκεται εκτός των διοικητικών ορίων της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, σημείο εκκίνησης είναι τα διοικητικά όρια της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.

β) Η επιβίβαση του επιβάτη: Αυτή γίνεται μέσα ή έξω από τα διοικητικά όρια της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Εάν ο επιβάτης βρίσκεται έξω από τα διοικητικά όρια της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, τότε η εκκίνηση του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για την παραλαβή του επιβάτη, θα γίνει από τα διοικητικά όρια της έδρας του με τελικό προορισμό του επιβάτη την έδρα του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.

Β. Τέλος διαδρομής: Η αποβίβαση του επιβάτη.

7. **Προμίσθωση:** Η εκ των προτέρων μίσθωση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων από φυσικό ή νομικό πρόσωπο, με σημείο επιβίβασης που βρίσκεται είτε εντός των ορίων της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου είτε εκτός των ορίων αυτής και με σημείο αποβίβασης, αποκλειστικά, εντός των ορίων της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.

8. **Περιμετρική ζώνη:** Τα όρια της περιοχής μέσα στην οποία για την παρεχόμενη εξυπηρέτηση εφαρμόζεται το τιμολόγιο 1 (μονή ταρίφα) και έξω από αυτήν το τιμολόγιο 2 (διπλή ταρίφα). Τα όρια αυτά είναι τα σημεία αλλαγής του τιμολογίου 1 σε τιμολόγιο 2.

9. **Έδρα:** Η διοικητική μονάδα για την εξυπηρέτηση της οποίας δίνεται το δικαίωμα κυκλοφορίας του αυτοκινήτου. Αν η έδρα ανήκει σε ενιαία διοικητική μονάδα (ενιαία έδρα) του άρθρου 2 του παρόντος νόμου, ως έδρα νοείται η ενιαία αυτή έδρα.

10. **Ταξίμετρο:** Η συσκευή που υπολογίζει αυτόματα και καταγράφει κάθε χρονική στιγμή το προς πληρωμή χρηματικό ποσό, εκτός από τις ειδικές επιβαρύνσεις που ισχύουν κάθε φορά.

Άρθρο 2

Έννοια διοικητικής μονάδας

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν στα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, ως διοικητική μονάδα νοείται ο δήμος ή η κοινότητα.

2. Ενιαία διοικητική μονάδα είναι:

α. Η περιοχή Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων, όπως έχει καθορισθεί με την παρ. 2 της υπ' αριθμ. 21363/1509/21.6.1978 (ΦΕΚ 609 Β') απόφασης του Υπουργού Συγκοινωνιών και έχει συμπληρωθεί με την υπ' αριθμ. Δ. 303444/1272/1981 (ΦΕΚ 525 Β') όμοια απόφαση. Στην ίδια περιοχή υπάγονται και οι Δήμοι Μάνδρας, Ραφήνας, Μαρκοπούλου, Αρτέμιδας (Λούτσας), Καλυβίων - Θορικού και η Κοινότητα Μαγούλας.

β. Η περιοχή της πόλης της Θεσσαλονίκης σε ακτίνα δέκα (10) χιλιομέτρων από το Λευκό Πύργο.

Άρθρο 3

Καθορισμός έδρας – Αλλαγή έδρας

1. Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, τα οποία είχαν έδρα δήμο ή κοινότητα, που καταργήθηκε και συνενώθηκε σε νέο δήμο ή κοινότητα με τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν. 2539/1997 (ΦΕΚ 244 Α') και δεν έχουν αλλάξει μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος έδρα κατ' εφαρμογή του ν. 2801/2002, διατηρούν ως έδρα το δημοτικό διαμέρισμα, που υπήχθη στο διευρυμένο δήμο και στο οποίο είχαν την έδρα τους προ της ισχύος του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α').

2. Δεν επιτρέπεται η αλλαγή έδρας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, πλην των κάτωθι περιπτώσεων:

α. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη, μετά από σύμφωνη γνώμη της Νομαρχιακής Επιτροπής, όταν η νέα έδρα βρίσκεται στον ίδιο νομό και πρόκειται για διοικητική μονάδα ή δημοτικό διαμέρισμα με μικρότερο πληθυσμό κατά την τελευταία γενική απογραφή του πληθυσμού.

β. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη όταν η νέα έδρα βρίσκεται στον ίδιο νομό και εφόσον η νέα έδρα είναι διοικητική μονάδα ή δημοτικό διαμέρισμα στα οποία δεν εδρεύει Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο.

γ. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη όταν πρόκειται για αμοιβαία αλλαγή των εδρών εντός του ίδιου νομού και με κοινή απόφαση των οικείων Νομαρχών, εφόσον πρόκειται για έδρες διαφόρων νομών.

3. Με κοινή απόφαση των οικείων Νομαρχών, που εκδίδεται

με σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων Νομαρχιακών Επιτροπών, επιτρέπεται σε Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο για χρονικό διάστημα μέχρι έξι (6) μήνες ανά έτος, να σταθμεύει σε διοικητική μονάδα ή δημοτικό διαμέρισμα νομού διαφορετικού από αυτόν που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας ως έδρα.

4. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη στις Νομαρχίες που εφαρμόστηκε κατά το έτος 2002 η παρ.2 του άρθρου 24 του ν. 588/1977 επιτρέπεται η μεταστάθμευση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου από μία διοικητική μονάδα ή δημοτικό διαμέρισμα σε άλλη διοικητική μονάδα ή δημοτικό διαμέρισμα του ίδιου νομού και για το χρονικό διάστημα από 1ης Ιουνίου μέχρι 30ής Σεπτεμβρίου, σε ποσοστό μέχρι 20% επί του συνολικού αριθμού των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που έχουν έδρα τη διοικητική μονάδα ή δημοτικό διαμέρισμα, όπου πρόκειται να μετασταθμεύσει το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο.

Άρθρο 4

Μέγιστος αριθμός κατοχής αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων από το ίδιο φυσικό πρόσωπο

1. Κάθε φυσικό πρόσωπο μπορεί να αποκτήσει μέχρι δύο άδειες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ή ιδανικά μερίδια, το άθροισμα των οποίων δεν υπερβαίνει τις δύο ακέραιες άδειες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

2. Για τους παραβάτες της παραπάνω παραγράφου εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν.δ. 4354/1964, όπως αυτό ισχύει.

Άρθρο 5

Μητρώο Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. Σε κάθε Νομαρχιακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών τηρείται μητρώο αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Το μητρώο περιλαμβάνει τα παρακάτω στοιχεία:

- α. αριθμό κυκλοφορίας αυτοκινήτου και αριθμό πλαισίου του,
- β. έδρα αυτοκινήτου,
- γ. στοιχεία ιδιοκτήτη αυτοκινήτου (ονοματεπώνυμο, διεύθυνση κατοικίας, αριθμός φορολογικού μητρώου, επάγγελμα),
- δ. εργοστάσιο κατασκευής αυτοκινήτου οχήματος και έτος κατασκευής.

2. Ο ιδιοκτήτης υποχρεούται να ενημερώνει την αρμόδια υπηρεσία που τηρεί το μητρώο αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων σε κάθε περίπτωση αλλαγής των προαναφερόμενων στοιχείων ή αντικατάστασης του αυτοκινήτου με νέο.

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να καθορίζονται και άλλα στοιχεία, όπως ειδικός αριθμός Ε.Δ.Χ. πλέον των οριζόμενων στην παράγραφο 1, που περιλαμβάνονται στο μητρώο Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

4. Κάθε Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο φέρει ηλεκτρονικά αναγνώσιμο σήμα. Το περιεχόμενο και ο τύπος αυτού, η διαδικασία χορήγησης, οι όροι, οι προϋποθέσεις και ο φορέας χορήγησης και ανανέωσής του και κάθε σχετικό θέμα καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 6

Σύσταση ανωνύμων εταιριών – συνεταιρισμών

1. Επιτρέπεται η σύσταση και η λειτουργία ανωνύμων εταιριών και συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων με αποκλειστικό σκοπό την εκμετάλλευσή τους.

2. α. Για τη σύσταση ανωνύμων εταιριών και συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων για τις περιοχές, που προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 2 του νόμου αυτού, απαιτούνται τουλάχιστον εκατόν πενήντα (150) Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Για τις πόλεις Πάτρα, Λάρισα, Ηράκλειο για τη σύσταση ανωνύμων εταιριών και συνεταιρισμών απαιτούνται, τουλάχιστον, πενήντα (50) Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα και για τις λοιπές διοικητικές μονάδες τουλάχιστον είκοσι (20) Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να αναπροσαρμόζεται το παραπάνω όριο των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της παραγράφου αυτής.

β. Η χορήγηση άδειας σύστασης ανωνύμων εταιριών και συνεταιρισμών γίνεται από τον αρμόδιο Νομάρχη.

γ. Για τη σύσταση ανωνύμων εταιριών και συνεταιρισμών με λιγότερα από 20 Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα απαιτείται προηγούμενη άδεια του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία δύναται να χορηγηθεί στις περιπτώσεις διοικητικών μονάδων ή δημοτικών διαμερισμάτων που εξυπηρετούνται από λιγότερα από 20 Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα.

3. Μέτοχοι των ανωνύμων εταιριών και των συνεταιρισμών επιτρέπεται να γίνουν ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, που στην άδεια κυκλοφορίας αυτών αναγράφεται ως έδρα η ίδια διοικητική μονάδα ή ανήκουν στην ίδια ενιαία διοικητική μονάδα.

Αν σε διοικητική μονάδα έχουν την έδρα τους μέχρι και 20 Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, τότε επιτρέπεται η σύσταση ανωνύμων εταιριών ή συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. με έδρα όμορη διοικητική μονάδα του ίδιου ή άλλου νομού, στην οποία έχουν έδρα επίσης μέχρι και 20 Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, υπό τον όρο ότι οι όμορες διοικητικές μονάδες δεν υπερβαίνουν τις τέσσερις (4). Στην περίπτωση αυτή το μεταφορικό έργο και η έδρα των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων διέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις.

Σε περίπτωση συνιδιοκτησίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, απαιτείται η συμμετοχή όλων των συνιδιοκτητών στην ανάληψη του κεφαλαίου με αντίστοιχη καταβολή μετρητών.

Η μεταβίβαση των μετοχών της ανώνυμης εταιρίας γίνεται προς τους μετόχους αυτής, καθώς και σε άλλα φυσικά πρόσωπα, που πληρούν τις προϋποθέσεις των διατάξεων του ν.588/1977, του ν.δ. 4278/1962 και του ν. 1437/1984 και είναι κάτοχοι ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Στην περίπτωση αυτή η μεταβίβαση των μετοχών πραγματοποιείται ταυτόχρονα με τη μεταβίβαση του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και με την αποδοχή όλων των υποχρεώσεων του μετόχου ή εταιρίου.

4. α. Οι παραπάνω ανώνυμες εταιρίες διέπονται από τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 και του νόμου αυτού.

β. Το μετοχικό κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρείας σχηματίζεται με την καταβολή μετρητών και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο για τις ανώνυμες εταιρείες.

γ. Οι μετοχές των ανωνύμων εταιριών είναι ονομαστικές.

5. Η σύσταση και η λειτουργία των συνεταιρισμών διέπονται από τις διατάξεις του ν. 1667/1986 (ΦΕΚ 196 Α'), όπως ισχύει. Στους συνεταιρισμούς συμμετέχουν, αποκλειστικά, ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Η λειτουργία των συνεταιρισμών ρυθμίζεται από το νόμο και το καταστατικό σύστασης αυτών.

6. Προκειμένου να συσταθούν εταιρείες ή συνεταιρισμοί, κατά τις προηγούμενες παραγράφους, υποβάλλονται στις αρμόδιες αρχές μαζί με το εταιρικό έγγραφο, αντίγραφο των αδειών κυκλοφορίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, των οποίων οι ιδιοκτήτες μετέχουν στα παραπάνω νομικά πρόσωπα και υπεύθυνη κατά το νόμο δήλωση ότι δεν συμμετέχουν σε άλλη ανώνυμη εταιρεία ή συνεταιρισμό με παρεμφερή σκοπό.

7. Οι μέτοχοι της ανώνυμης εταιρίας ή οι εταίροι των συνεταιρισμών παραχωρούν κατά χρήση στην ανώνυμη εταιρία ή το συνεταιρισμό τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητά τους. Οι όροι χρήσης των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, η αποζημίωση των ιδιοκτητών αυτών, καθώς και κάθε σχετικό θέμα καθορίζονται με απόφαση της γενικής συνέλευσης της ανώνυμης εταιρίας ή του συνεταιρισμού ή από το καταστατικό αυτών.

8. Η συμμετοχή στο κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρίας και του συνεταιρισμού και αντίστοιχα η κατανομή των ψήφων είναι ανάλογη του ποσοστού κάθε μετόχου επί του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής το Ε.Δ.Χ. λογίζεται ως μία μονάδα, η οποία διαθέτει δύο ψήφους. Κάθε ψήφος αντιστοιχεί σε ποσοστό 50%. Εφόσον περισσότεροι συνιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου συγκεντρώνουν μαζί ποσοστό 50%, εκπροσωπούνται κατά την άσκηση του δικαιώματος ψήφου υποχρεωτικά από έναν εξ αυτών.

9. Ιδιοκτήτης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, που δεν είναι μέτοχος ανώνυμης εταιρίας ή εταίρος συνεταιρισμού του άρθρου αυτού, μπορεί με σύμβαση που θεωρείται, επί ποινή ακυρότητας, από την αρμόδια Δ.Ο.Υ. και με αποζημίωση, που υπολογίζεται ανά χιλιόμετρο ή με το χρόνο παραχώρησης, να παραχωρήσει την εκμετάλλευσή του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου του σε ανώνυμη εταιρία ή συνεταιρισμό που συστήνεται με το παρόν άρθρο ή σε φυσικό πρόσωπο - κάτοχο ειδικής άδειας οδήγησης.

10. α. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη παραχωρείται σε ανώνυμες εταιρίες ή σε συνεταιρισμούς του άρθρου αυτού, κατ' εξαίρεση των διατάξεων του άρθρου 24 παρ.1, δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία νέων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, μέχρι επτά (7) θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού. Ο αριθμός των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων δεν δύναται να υπερβαίνει το 3% του συνόλου των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, που έχουν παραχωρηθεί κατά χρήση στην εταιρεία ή το συνεταιρισμό σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου. Σε κάθε περίπτωση και κατ' ελάχιστο χορηγείται ανά εταιρεία ή συνεταιρισμό μία άδεια τέτοιου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 11 του άρθρου αυτού και του άρθρου 7. Εφόσον εταιρεία ή συνεταιρισμός θέσει σε κυκλοφορία τουλάχιστον τρία αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής, το ένα εξ αυτών είναι διασκευασμένο σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την εξυπηρέτηση εμποδιζόμενων ατόμων χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων.

β. Για κάθε ανώνυμη εταιρεία ή συνεταιρισμό Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, που συστήνεται και λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού, παραχωρείται δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία ενός αυτοκινήτου, κυβισμού άνω των 3.000 κυβικών εκατοστών, χωρίς μετρητή (λιμουζίνα). Στις ανώνυμες εταιρίες ή συνεταιρισμούς, που συστήνονται για την εκμετάλλευση τουλάχιστον δέκα αυτοκινήτων χωρίς μετρητή (λιμουζίνες), χορηγείται δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία μίας νέας άδειας άνω των 3.000 κυβικών εκατοστών για κάθε τρία τέτοια αυτοκίνητα, που συμμετέχουν στην εταιρεία ή συνεταιρισμό.

γ. Τα υπό α' και β' δικαιώματα παραχωρούνται μόνο για καινούργια αυτοκίνητα, ιδιοκτησίας των ανωνύμων εταιριών ή των συνεταιρισμών. Οι άδειες αυτές είναι αμεταβίβαστες και ανακαλούνται αυτοδικαίως σε περίπτωση λύσης του νομικού προσώπου ή σε περίπτωση που εκλείψουν οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκαν.

11. α. Οι ανώνυμες εταιρίες και οι συνεταιρισμοί του άρθρου αυτού επιτρέπεται να συνάπτουν συμβάσεις με ολική ή μερική εκμίσθωση των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, με οδηγό, με οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο και με κόμιστρο, που διαμορφώνεται με συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών, με την επιφύλαξη της παραγράφου γ' του παρόντος άρθρου.

β. Αντίγραφο του συμφωνητικού της μίσθωσης υπάρχει στο αυτοκίνητο, με μέριμνα του εκμισθωτή, άλλως επιβάλλεται σε αυτόν διοικητικό πρόστιμο τριάντα (30) ευρώ.

γ. Όταν η σύμβαση συνάπτεται με το Δημόσιο, τότε εφαρμόζονται οι κείμενες διατάξεις περί συμβάσεων και προμηθειών του Δημοσίου.

Άρθρο 7

Προμίσθωση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου

1. Επιτρέπεται η προμίσθωση των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εντός των διοικητικών ορίων της έδρας τους.

2. Η προμίσθωση εκτός των διοικητικών ορίων της έδρας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων επιτρέπεται μόνο αν η ανάθεση της προμίσθωσης γίνεται όταν το Ε.Δ.Χ. βρίσκεται εντός των ορίων της έδρας του και ο προορισμός του επιβάτη βρίσκεται επίσης εντός των διοικητικών ορίων της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Στις περιπτώσεις αυτές οι οδηγοί των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων είναι απαραίτητα εφοδιασμένοι με αποδεικτικό της προμίσθωσης, όπου αναφέρεται η συγκεκριμένη ημέρα και ώρα της προμίσθωσης, η διάρκεια της, καθώς και η τοποθεσία παραλαβής, μεταφοράς και αποβίβασης των επιβατών, που σχετίζονται με την προμίσθωση.

3. Όταν πρόκειται για παραλαβή επιβατών από αεροδρόμια, λιμάνια, τελωνεία συνόρων, σιδηροδρομικούς σταθμούς και σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, το αποδεικτικό της μίσθωσης περιέχει απαραίτητα τα ονοματεπώνυμα των επιβατών και τα στοιχεία της άφιξής τους (όπως αριθμός πτήσης, όνομα πλοίου, πιθανή ώρα άφιξης).

4. Η προμίσθωση μπορεί να γίνει και με τηλεφωνική κλήση. Στην περίπτωση αυτή αποδεικνύεται από τη λειτουργία του ταξιμέτρου.

Άρθρο 8

Χαρακτηριστικά Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων – Όργανα και Εξαρτήματα – Εξωτερικές ενδείξεις – Αντικατάσταση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων – Διαφήμιση

1. Για την κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων απαιτείται αυτά να:

α. Διαθέτουν τουλάχιστον τέσσερις (4) κύριες πόρτες.
β. Διαθέτουν μέχρι πέντε (5) θέσεις, της θέσης του οδηγού περιλαμβανομένης, με την επιφύλαξη της παρ. 10 του άρθρου 6.

γ. Έχουν κυβισμό μηχανής, τα μεν βενζινοκίνητα και υγροεριοκίνητα τουλάχιστον 1.750 κυβικά εκατοστά και άνω, τα δε πετρελαιοκίνητα, κυβισμό μηχανής τουλάχιστον 1.850 κυβικά εκατοστά και άνω.

δ. Είναι εφοδιασμένα με σύστημα κλιματισμού.

ε. Εξασφαλίζουν τη δυνατότητα μεταφοράς αποσκευών σε ειδικό για το σκοπό αυτόν χώρο.

στ. Είναι εφοδιασμένα, κατά τις κείμενες διατάξεις, με δελτίο τεχνικού ελέγχου και κάρτα ελέγχου καυσαερίων σε ισχύ.

ζ. Ειδικά για περιοχές με υψόμετρο 800 μέτρων και άνω επιτρέπεται τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα να είναι οχήματα παντός εδάφους, στην περίπτωση όμως αυτή πρέπει να έχουν κυβισμό μηχανής 1.850 κυβικά εκατοστά και άνω.

2. Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα φέρουν τα παρακάτω:

α. Ταξίμετρο, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 9, σε εμφανές μέρος του οχήματος.

β. Οδηγό δρόμων, πλατειών και χάρτη της περιοχής λειτουργίας, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που η έδρα του αυτοκινήτου είναι διοικητική μονάδα με πληθυσμό μέχρι είκοσι πέντε χιλιάδες (25.000) κατοίκους, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του πληθυσμού.

γ. Πινάκίδα αναρτημένη σε εμφανές μέρος του οχήματος με τα στοιχεία του αυτοκινήτου, του οδηγού, τα τιμολόγια που ισχύουν, σε ελληνική και αγγλική γλώσσα και την ειδική άδεια του οδηγού Ε.Δ.Χ..

δ. Κανονισμό λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

3. α. Απαγορεύεται η ύπαρξη σχάρας, κοτσαδόρων και οποιουδήποτε άλλου εξαρτήματος ή συσκευής, εσωτερικά και εξωτερικά του αυτοκινήτου, που δεν προβλέπονται από τους κανονισμούς λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Κατ' εξαίρεση επιτρέπονται:

i. Οι μουσικές συσκευές αναπαραγωγής ήχου.

ii. Οι συσκευές ραδιοεπικοινωνίας εφόσον έχει δοθεί αρμοδώς άδεια λειτουργίας τους.

iii. Συσκευές για τις οποίες χορηγείται έγκριση με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών κατά τις κείμενες διατάξεις.

β. Οι διατάξεις του Κ.Ο.Κ. και των προεδρικών διαταγμάτων 243/1987 και 244/1987 έχουν εφαρμογή για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται ανωτέρω.

4. Επιτρέπεται η τοποθέτηση εμπορικών διαφημίσεων στα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις, το περιεχόμενο, το είδος και ο τρόπος της διαφήμισης, τα σημεία, εξωτερικά ή εσωτερικά, όπου επιτρέπεται η αναγραφή των διαφημίσεων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5. α. Προς ενίσχυση της αντικατάστασης των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων διατίθεται ποσό εξήντα εκατομμυρίων (60.000.000) ευρώ από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, που βαρύνει κατά το ήμισυ το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και κατά το ήμισυ το Λογαριασμό του ν.δ. 638/1970. Η ως άνω οικονομική ενίσχυση χορηγείται σε όσους, είτε συμμετέχουν σε ανώνυμες εταιρίες και συνεταιρισμούς είτε όχι, και αντικαταστήσουν, με αγορά ή σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης, τα οχήματά τους με οχήματα, που τίθενται πρώτη φορά σε κυκλοφορία ως καινούργια. Η ενίσχυση δίνεται εφόσον η αντικατάσταση γίνει το αργότερο μέχρι 30 Απριλίου 2004.

Ανώνυμες εταιρίες ή συνεταιρισμοί, οι οποίοι εγκαθιστούν και λειτουργούν συστήματα αυτοματοποιημένης διαχείρισης στόλου και εξυπηρέτησης του επιβάτη μέχρι την 30ή Απριλίου

2004, δικαιούνται οικονομική ενίσχυση, αντί της ως άνω προβλεπόμενης, υπό την προϋπόθεση ότι ο συνολικός αριθμός αυτοκινήτων της ανώνυμης εταιρείας ή του συνεταιρισμού, που συμμετέχουν στο σύστημα, ανέρχεται σε τουλάχιστον 300 και στο νομικό πρόσωπο λειτουργεί κέντρο λήψης κλήσεων πελατών.

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά, ο τρόπος καθορισμού των δικαιούχων, η διαδικασία χορήγησης της οικονομικής ενίσχυσης, το ύψος αυτής και κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή της ρύθμισης του εδαφίου α' της παραγράφου αυτής.

6. α. Όσα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα έχουν έδρα τις περιοχές Αθηνών, Πειραιώς και Περιχώρων και της Θεσσαλονίκης, όπως προσδιορίζονται στην παρ. 2 του άρθρου 2, αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση 10 ετών, αν έχουν κυβισμό μηχανής μέχρι 1.950 κυβικά εκατοστά και με τη συμπλήρωση 12 ετών, αν έχουν κυβισμό 1.950 κυβικά εκατοστά και άνω. Όσα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα έχουν έδρα τις πόλεις Ηράκλειο, Λάρισα, Πάτρα αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση 13 ετών.

β. Για τις υπόλοιπες περιοχές και πόλεις τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση 16 ετών. Για Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα με έδρα, προ της συνένωσης δήμων και κοινοτήτων του ν. 2539/1997, με πληθυσμό μέχρι 3.000 κατοίκους τα αυτοκίνητα αποσύρονται της κυκλοφορίας με τη συμπλήρωση 21 ετών. Για Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα με έδρα, προ της συνένωσης, με πληθυσμό μέχρι 1.000 κατοίκους δεν τίθενται όριο απόσυρσης.

γ. Τα όρια απόσυρσης υπολογίζονται για αυτά που ταξινομήθηκαν ως καινούργια από το έτος της πρώτης κυκλοφορίας τους και για όσα ταξινομήθηκαν ως μεταχειρισμένα από το έτος κατασκευής τους, αυτού μη συνυπολογιζομένου.

δ. Οι ρυθμίσεις των εδαφίων α', β' και γ' της παρούσας παραγράφου τίθενται σε ισχύ την 30ή Απριλίου 2004.

ε. Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, πρέπει να είναι καινούργια ή μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου, και εφόσον ο κυβισμός τους είναι άνω των 2.100 κυβικών εκατοστών.

7. Επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία αποκαταστημένων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων σε αντικατάσταση άλλων, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις των περιπτώσεων α' και β' της προηγούμενης παραγράφου.

8. Για την αγορά Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου με συμβολαιογραφική πράξη απαιτείται ο αγοραστής να κατέχει επαγγελματική άδεια οδήγησης και ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και να προσκομίσει βεβαίωση ασφάλισης ΟΑΕΕ-ΤΣΑ.

Άρθρο 9

Ταξίμετρο – Συνεργεία επισκευής και τοποθέτησης

1. ι. Στα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα είναι υποχρεωτική η ύπαρξη ταξίμετρου εγκεκριμένου τύπου από το Υπουργείο Ανάπτυξης, όταν στην άδεια κυκλοφορίας των αναγράφεται ως έδρα:

- α) η περιοχή Αθηνών – Πειραιώς και Περιχώρων,
- β) διοικητική μονάδα που βρίσκεται μέσα στην ενιαία έδρα της Θεσσαλονίκης,
- γ) πρωτεύουσα νομού.

ii. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη, κατά τη διάταξη του άρθρου 16 παρ. 1 περ. Γ' του π.δ. 244/1987, η υποχρέωση ταξίμετρου μπορεί να επιβληθεί και σε κάθε άλλη διοικητική μονάδα ή δημοτικό διαμέρισμα.

2. α. Το ταξίμετρο υποχρεωτικά ενσωματώνεται ή συνδέεται με ειδικό μηχανισμό έκδοσης αποδείξεων και καταγραφής εσόδων σε φορολογική μνήμη του ν. 1809/1989 (φορολογικό ταξίμετρο), οπότε για την έκκρισή του απαιτείται άδεια καταλληλότητας από την ειδική διακομματική επιτροπή του άρθρου 7 του ν. 1809/1988.

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζο-

νται η διαδικασία, οι όροι και οι προϋποθέσεις, οι λεπτομέρειες για τη χορήγηση άδειας καταλληλότητας φορολογικού ταξίμετρου, το περιεχόμενο των εκδιδόμενων αποδείξεων, το είδος των ενδείξεων των ταξίμετρων, όπως και ο χρόνος έναρξης της υποχρεωτικής χρησιμοποίησης των φορολογικών ταξίμετρων της παραγράφου αυτής και οι γεωγραφικές περιοχές της χώρας που θα εφαρμοστεί το μέτρο αυτό.

3. Τα ταξίμετρα είναι τοποθετημένα εσωτερικά και στο εμπρόσθιο τμήμα του αυτοκινήτου και σε τέτοιο σημείο ώστε να διακρίνονται καθαρά από οδηγό και επιβάτες.

4. Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ταξί, των οποίων το ταξίμετρο δεν λειτουργεί, δεν επιτρέπεται ούτε να σταθμεύουν σε σταθμούς ούτε να παρέχουν εξυπηρέτηση. Όταν ο οδηγός διαπιστώσει ότι υπάρχει βλάβη στο ταξίμετρο, καλύπτει την πινακίδα οροφής και αποσύρει το αυτοκίνητο για επιδιόρθωση της βλάβης.

5. Η επισκευή και συντήρηση των ταξίμετρων και η αναπροσαρμογή του τιμολογίου σε αυτά επιτρέπεται μόνο από εξουσιοδοτημένα συνεργεία που έχουν άδεια άσκησης επαγγέλματος, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1575/1985 (ΦΕΚ 207 Α'). Σε κάθε περίπτωση στο ταξίμετρο πραγματοποιείται σφράγιση και χορηγείται υποχρεωτικά από τα συνεργεία σχετική βεβαίωση, η οποία βρίσκεται πάντα στο αυτοκίνητο ταξί.

6. Τα ταξίμετρα ελέγχονται για την καλή λειτουργία τους από όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Άρθρο 10

Προδιαγραφές ασφαλείας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών διατίθεται μία συχνότητα κινδύνου για τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα.

Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι προδιαγραφές τοποθέτησης συστημάτων ασφαλείας των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων (σύστημα G.P.S., διαχωριστικά και άλλα) και κάθε σχετικό θέμα.

Άρθρο 11

Οδηγοί αυτοκινήτων δημόσιου τομέα

Δεν επιτρέπεται ο διορισμός ή η πρόσληψη σε θέσεις μονίμων υπαλλήλων ή με οποιαδήποτε σχέση εργασίας, κλάδου ή ειδικότητας οδηγών στο δημόσιο τομέα, όπως αυτός καθορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 9 του ν. 1232/1982 και στο ερμηνευτικό άρθρο 1 παρ. 6 του ν. 1256/1982, υποψηφίων που είναι ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. ή εκμεταλλεύονται στο όνομά τους αυτοκίνητο Ε.Δ.Χ., ολόκληρο ή κατά ιδανικό μερίδιο.

Άρθρο 12

Ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου

1. Η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. χορηγείται σύμφωνα με τους Κανονισμούς Λειτουργίας των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης, όπως ισχύουν κάθε φορά.

2. Για να χορηγηθεί ή ανανεωθεί η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου απαιτείται ο υποψήφιος:

α. να μην υπηρετεί με οποιαδήποτε σχέση εργασίας στο Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα του ν. 1256/1982 (ΦΕΚ 65 Α'), όπως ισχύει κάθε φορά.

β. να μην έχει συνταξιοδοτηθεί ως άμεσα ασφαλισμένος από οποιοδήποτε ασφαλιστικό ταμείο ή από το Δημόσιο. Εξαιρούνται της απαγόρευσης οι συνταξιούχοι, που δεν έχουν υπερβεί το 65ο έτος, εφόσον συγγενής α' βαθμού ή σύζυγος έχει στην πλήρη κυριότητά του Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο, με έδρα δημοτικό διαμέρισμα ή διοικητική μονάδα με πληθυσμό μέχρι 1.000 κατοίκους κατά την τελευταία γενική απογραφή. Στην περίπτωση αυτή για τη χορήγηση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. απαιτείται η προσκόμιση της άδειας κυκλοφορίας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και πιστοποιητικό οικογενειακής κατάστασης.

γ. να μην έχει εξαρτημένη σχέση εργασίας, με φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου.

δ. να μην ασκεί κανένα άλλο επάγγελμα.

ε. να μην έχει καταδικαστεί τελεσίδικα για ένα από τα αδικήματα του άρθρου 17 του παρόντος, με την επιφύλαξη του άρθρου 14 παρ. 2 δ του π.δ. 243/1987 και π.δ. 244/1987·

στ. για την απόδειξη των μεν περιπτώσεων των εδαφίων α', β', γ' και δ' ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 και νόμιμα επικυρωμένο αντίγραφο του τελευταίου εκκαθαριστικού σημειώματος φόρου εισοδήματος, άλλως υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 περί μη υποχρέωσης υποβολής δήλωσης φόρου εισοδήματος και για αυτήν του εδαφίου ε' πιστοποιητικό ποινικού μητρώου γενικής χρήσης·

ζ. να υποβάλει παράβολο υπέρ του Δημοσίου ποσού 30 ευρώ. Το ποσό αυτό αναπροσαρμόζεται κάθε δύο χρόνια με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Για τη χορήγηση της ειδικής άδειας οδήγησης της προηγούμενης παραγράφου οι υποψήφιοι εξετάζονται καταρχήν γραπτά, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Οι επιτυχόντες εξετάζονται και προφορικά από τετραμελή επιτροπή, που αποτελείται από τον Προϊστάμενο της οικείας νομαρχιακής υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών, έναν εκπρόσωπο της οικείας Διεύθυνσης Τροχαίας για τους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης και της οικείας Αστυνομικής Διεύθυνσης για τους υπόλοιπους νομούς και από έναν εκπρόσωπο του αντιπροσωπευτικότερου οικείου σωματείου οδηγών και ιδιοκτητών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, εφόσον τέτοιο υπάρχει, με τους νόμιμους αναπληρωτές αυτών. Στην περίπτωση που δεν υπάρχει οικείο σωματείο οδηγών ή ιδιοκτητών Ε.Δ.Χ., η τετραμελής επιτροπή συμπληρώνεται με υπαλλήλους της οικείας νομαρχιακής υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών. Της τετραμελούς επιτροπής προίσταται ο προϊστάμενος της οικείας νομαρχιακής υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η διαδικασία συγκρότησης, η λειτουργία και η θητεία της τετραμελούς επιτροπής, το περιεχόμενο των προφορικών εξετάσεων και κάθε άλλο σχετικό θέμα καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η αμοιβή των μελών της παραπάνω επιτροπής, η οποία βαρύνει το λογαριασμό του ν.δ. 638/1970.

4. Η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. χορηγείται κατόπιν παρακολούθησης Σεμιναρίου Αγωγής και Συμπεριφοράς. Τα Σεμινάρια Αγωγής και Συμπεριφοράς διενεργούνται με μέριμνα των σωματείων ιδιοκτητών και οδηγών Ε.Δ.Χ. και των ομοσπονδιών αυτών και εποπτεύονται από το Σώμα Επιθεωρητών και Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και από το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης. Η επιτυχής παρακολούθηση του Σεμιναρίου Αγωγής και Συμπεριφοράς, η οποία προηγείται των γραπτών εξετάσεων της προηγούμενης παραγράφου, αποδεικνύεται από σχετική βεβαίωση, η οποία προσκομίζεται για τη χορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., μαζί με τα λοιπά δικαιολογητικά της παραγράφου 1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η ύλη του Σεμιναρίου Αγωγής και Συμπεριφοράς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί από τα όργανα του άρθρου 21 ότι οδηγός Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου δεν διαθέτει ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ., τότε στον οδηγό επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο 1.000 ευρώ και στον ιδιοκτήτη του οχήματος διοικητικό πρόστιμο 2.000 ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής, στον οδηγό επιβάλλεται πρόστιμο 2.000 ευρώ και η άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αφαιρείται για χρονικό διάστημα τριών μηνών και σε περίπτωση νέας υποτροπής η άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. ανακαλείται οριστικά.

Άρθρο 13

Μητρώο Οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. Σε κάθε νομαρχιακή υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών τηρείται Μητρώο Οδηγών Ε.Δ.Χ., στο οποίο καταγράφονται οι παραβάσεις του νόμου αυτού και των Κανονισμών Λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, που διαπράττονται από τους

κατόχους ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., καθώς και οι επιβαλλόμενες, σε αυτούς, διοικητικές κυρώσεις και οι κάθε είδους επερχόμενες μεταβολές.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το περιεχόμενο των καταχωρίσεων του Μητρώου Οδηγών, ο τρόπος, η διαδικασία και τα αρμόδια για την καταχώριση των παραβάσεων διοικητικά όργανα.

Άρθρο 14

Υποχρέωση παραμονής

Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα υποχρεούνται να παραμένουν στην έδρα που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 3 και της παρ. 1 του άρθρου 23 του παρόντος.

Άρθρο 15

Υποχρεώσεις οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. Στους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων απαγορεύεται:
 - α. η επιλογή επιβατών και προορισμών,
 - β. η διακοπή της μίσθωσης ήδη μισθωμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου,
 - γ. η είσπραξη κομίστρου πέραν του νομίμου,
 - δ. η άρνηση της μίσθωσης μη μισθωμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου,
 - ε. η μη συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του επιβάτη ως προς τη διαδρομή και τον προορισμό,
 - στ. η απρεπής συμπεριφορά προς τους επιβάτες.

2. Στους παραβάτες των παραπάνω διατάξεων επιβάλλεται με απόφαση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 20 διοικητικό πρόστιμο από 300 ευρώ έως 1.000 ευρώ.

Άρθρο 16

Κανονισμός λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ρυθμίζονται οι κανόνες λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, οι υποχρεώσεις των ιδιοκτητών, κατόχων και των οδηγών κατά τη λειτουργία αυτών για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, οι κανόνες ευρεπούς εμφάνισης και τα προσόντα των οδηγών, η κατάσταση των οχημάτων και οι προϋποθέσεις διάθεσης αυτών για την εκτέλεση μεταφορικού έργου, οι ενδείξεις και οι πινακίδες, τα σήματα των εδρών, θέματα χρήσης των ταξιμέτρων και η τοποθέτηση αυτών επί του οχήματος, καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται για την παράβαση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό υποχρεώσεων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται από τον παρόντα ή άλλο νόμο.

Άρθρο 17

Ανακλήσεις αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Η άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ανακαλείται:

- α) Όταν ο ιδιοκτήτης του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου έχει καταδικαστεί τελεσίδικα για ένα από τα αδικήματα της συγκρότησης ή ένταξης ως μέλος σε εγκληματική οργάνωση, παραχάραξης, κυκλοφορίας παραχαραγμένων νομισμάτων, πλαστογραφίας, πλαστογραφίας και κατάχρησης ενσήμων, δωροδοκίας, ανθρωποκτονίας με πρόθεση, ληστείας, αρπαγής, βιασμού, κατάχρησης σε ασέλγεια, αποπλάνησης παιδιών, διευκόλυνσης ακολασίας άλλων, πορνογραφίας ανήλικων, μαστροπείας, εκμετάλλευσης πόρνης, σωματεμπορίας, ασέλγειας με ανήλικο έναντι αμοιβής, κλοπής, υπεξαίρεσης, εκβίασης, απάτης, απιστίας, παράβασης της νομοθεσίας περί όπλων, εμπορίας και χρήσης ναρκωτικών, παράβασης των διατάξεων του νόμου για την πρόληψη και καταστολή της νομιμοποίησης εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες, παράνομη μεταφοράς λαθρομεταναστών και λιποταξίας, παράνομη απασχόλησης εργαζομένων.

- β) Όταν το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο κατά παράβαση των διατάξεων

του άρθρου 14 του παρόντος απουσιάζει συστηματικά - έστω και αν διακόπτεται σποραδικά η απουσία - από την έδρα του. Σε περίπτωση παράβασης της διάταξης αυτής με απόφαση του οικείου νομάρχη ανακαλείται η άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα δύο (2) μηνών, σε περίπτωση υποτροπής για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών και σε περίπτωση νέας υποτροπής οριστικά.

γ) Όταν ο οδηγός που είναι και κύριος του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου κατά ποσοστό 100% παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 15 του παρόντος. Στην περίπτωση αυτή με απόφαση του οικείου νομάρχη ανακαλούνται η άδεια κυκλοφορίας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και οι κρατικές του πινακίδες από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος και σε περίπτωση κάθε νέας υποτροπής από ένα (1) έως δύο (2) έτη.

δ) Όταν διαπιστωθεί ότι τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα βρίσκονται σε ακινησία πέραν των τριών μηνών από την κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων για οποιονδήποτε λόγο. Στην περίπτωση αυτή με απόφαση του οικείου νομάρχη ανακαλείται η άδεια κυκλοφορίας και αφαιρούνται για έξι (6) μήνες οι κρατικές πινακίδες.

Άρθρο 18

Ανάκληση ειδικών αδειών οδήγησης Ε.Δ.Χ.

Η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. με απόφαση του οικείου νομάρχη ανακαλείται:

α) Για χρονικό διάστημα τουλάχιστον έξι (6) μηνών όταν ο οδηγός έχει τιμωρηθεί από το Πειθαρχικό Συμβούλιο για παράβαση των διατάξεων του άρθρου 15 και σε περίπτωση υποτροπής εντός διετίας από την προηγούμενη παράβαση από ένα (1) έως δύο (2) χρόνια.

β) Για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών αν τιμωρηθεί από το Πειθαρχικό Συμβούλιο για παραβάσεις των Κανονισμών Λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, όπως ισχύουν, με πέντε (5) πειθαρχικά παραπτώματα, ενός (1) έτους, αν τιμωρηθεί για δέκα (10) πειθαρχικά παραπτώματα και οριστικά αν τιμωρηθεί για δεκαπέντε (15) πειθαρχικά παραπτώματα ή αν συλληφθεί να οδηγεί Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο κατά το χρονικό διάστημα που του έχει ανακληθεί η άδεια οδήγησης.

γ) Οριστικά σε περίπτωση τελεσίδικης καταδίκης για ένα από τα αδικήματα του εδαφίου α' του άρθρου 17.

Άρθρο 19

Απώλεια ή ανάκληση ιδανικού μεριδίου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου

Σε περίπτωση που η απώλεια ή η αμετάκλητη ανάκληση άδειας κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου αφορά ιδανικό μερίδιο ποσοστού 50% και άνω και όχημα με έδρα διοικητική μονάδα των περιπτώσεων α' και β' της παρ. 2 του άρθρου 2 του παρόντος ή πρωτεύουσα νομού ή διοικητική μονάδα με πληθυσμό πάνω από δέκα χιλιάδες (10.000), σύμφωνα με την τελευταία γενική απογραφή του πληθυσμού, αυτή με απόφαση του οικείου νομάρχη χορηγείται σε φυσικό πρόσωπο, που ασκεί το επάγγελμα του οδηγού αυτοκινήτων της κατηγορίας αυτής (Ε.Δ.Χ.) και έχει εγγραφεί στην οικεία επαγγελματική οργάνωση από την οποία και υποδεικνύεται, ύστερα από σχετικό έγγραφο του οικείου νομάρχη. Για την υπόδειξη του δικαιούχου τάσσεται αποκλειστική προθεσμία δύο (2) μηνών. Εάν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, ο δικαιούχος της πιο πάνω άδειας αναδεικνύεται με κλήρωση μεταξύ των εγγεγραμμένων στις οικείες επαγγελματικές οργανώσεις. Επίσης κλήρωση γίνεται και όταν υπάρχουν περισσότερες επαγγελματικές οργανώσεις μεταξύ των υποδεικνυόμενων προσώπων. Η κλήρωση γίνεται ενώπιον επιτροπής, την οποία συγκροτεί ο οικείος νομάρχης, κάθε φορά, με απόφασή του.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει επαγγελματική οργάνωση επαγγελματιών οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, τότε το ιδανικό μερίδιο ποσοστού 50% παραχωρείται με απόφαση του οικείου νομάρχη στον ή στους λοιπούς συνιδιοκτήτες, εφαρμοζομένων αναλόγως των διατάξεων του ν.δ. 1061/1971 (ΦΕΚ 270 Α').

Άρθρο 20

Πειθαρχικό Συμβούλιο - Λοιπά όργανα

1. Συνιστάται στην έδρα κάθε Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της τήρησης και την επιβολή κυρώσεων σχετικά με τους Κανονισμούς Λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και του άρθρου 15 του νόμου αυτού.

2. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο αποφασίζει μέσα σε προθεσμία ενός μηνός, από τη διαβίβαση σε αυτό από τα αρμόδια όργανα εκθέσεων παραβάσεων οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του άρθρου 12 παρ. 5 ή τυχόν αναφορών ή καταγγελιών επιβατών, να λάβει την απόφασή του και να επιβάλει τις προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις.

3. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο κάθε τρίμηνο υποβάλλει στην αρμόδια νομαρχιακή υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών και στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών αναλυτική κατάσταση με τις υποθέσεις, που διεκπεραιώθηκαν ή εκκρεμούν σε αυτό.

4. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται η σύνθεση, ο κανονισμός λειτουργίας, του Πειθαρχικού Συμβουλίου, οι διοικητικές κυρώσεις και ποιές και η διαδικασία επιβολής αυτών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 21

Όργανα ελέγχου

1. Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο τήρησης του νόμου αυτού ορίζονται τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, που έχουν συσταθεί και λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2800/ 2000 (ΦΕΚ 41 Α') και του ν. 2801/ 2000 (ΦΕΚ 46 Α'), η Ελληνική Αστυνομία, το Λιμενικό Σώμα για τους χώρους ευθύνης του και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Τα ανωτέρω όργανα μπορούν, ανεξαρτήτως των άλλων κυρώσεων, που προβλέπονται στον παρόντα ή άλλους νόμους, να προβαίνουν σε επιτόπου αφαίρεση των πινακίδων κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, για χρονικό διάστημα δέκα (10) ημερών για παραβάσεις της παρ. 1 του άρθρου 15 του νόμου αυτού. Στις περιπτώσεις διαπίστωσης παραβάσεων του νόμου αυτού και των Κανονισμών Λειτουργίας τα αρμόδια όργανα διαβιβάζουν την έκθεση διαπίστωσης στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο.

2. Στο άρθρο 4 του π.δ. 363/1995 (ΦΕΚ 193 Α') προστίθεται παράγραφος 7 ως ακολούθως:

«7. Εφόσον ο έλεγχος γίνεται σε Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο και, κατ'εφαρμογή των προηγούμενων παραγράφων, παραδοθεί στον οδηγό του οχήματος αντίγραφο εκθέσεως με την εντολή για εφοδιασμό Κ.Ε.Κ., αφαιρούνται η άδεια κυκλοφορίας και οι κρατικές πινακίδες του οχήματος για πέντε ημέρες. Μετά την παρέλευση των πέντε ημερών τα ως άνω αφαιρεθέντα στοιχεία αποδίδονται, αλλά με την προϋπόθεση προσκόμισης της νέας Κ.Ε.Κ., άλλως η απόδοση καθυστερεί μέχρι την προσκόμισή της. Αρμόδια για την αφαίρεση όργανα είναι αυτά της Ελληνικής Αστυνομίας και τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου.»

Άρθρο 22

Τιμολόγιο Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. Το τιμολόγιο των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων περιλαμβάνει τα εξής:

α) Το δικαίωμα εκκίνησης - σημαία (ευρώ ανά μίσθωση).

β) Το κόμιστρο διαδρομής (ευρώ ανά χιλιόμετρο των τιμολογίων 1 και 2).

γ) Η αποζημίωση αναμονής.

δ) Το κόμιστρο ελάχιστης διαδρομής.

ε) Ειδικές επιβαρύνσεις (για: μεταφερόμενα αντικείμενα, ειδικό τέλος νυχτερινής εξυπηρέτησης, ειδικό τέλος εκκίνησης από σταθμούς, δώρο Χριστουγέννων και Πάσχα, ειδικές εξυπηρετήσεις).

2. Το τιμολόγιο, που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Τα διόδια, καθώς και ο ναύλος οχηματαγωγών πλοίων (FERRY BOAT) βαρύνουν τον επιβάτη.

Άρθρο 23

Εξυπηρέτηση τουριστικών περιοχών

1. Σε τουριστικές περιοχές, που κατά τους θερινούς μήνες εμφανίζεται αυξημένη τουριστική κίνηση και τα υπάρχοντα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα δεν επαρκούν για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, επιτρέπεται να σταθμεύουν και να παρέχουν υπηρεσίες Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα από άλλες διοικητικές μονάδες της χώρας και για το χρονικό διάστημα από πρώτη Ιουνίου μέχρι τριάντα Σεπτεμβρίου κάθε έτους. Οι περιοχές αυτές καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης μετά από γνώμη των νομαρχιακών συμβουλίων κάθε περιοχής.

2. Κάθε ιδιοκτήτης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, που ήδη έχει σαν έδρα του την τουριστική αυτή περιοχή, δικαιούται να επιλέξει ένα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο με έδρα άλλη διοικητική μονάδα και να προβεί σε συμφωνία συνεργασίας μαζί του. Ο ιδιοκτήτης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου της τουριστικής περιοχής, που θα προβεί σε τέτοια συμφωνία, υποχρεούται στην καταβολή σε δημόσιο ταμείο χρηματικού ποσού, από χίλια (1.000) μέχρι δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ, που καθορίζεται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, μετά από πρόταση της οικείας Δ.Ο.Υ.. Η μεταστάθμευση του επιβατηγού Ε.Δ.Χ. της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου είναι δυνατή μόνο μετά την καταβολή του προαναφερθέντος ποσού.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι δυνατό να ορισθεί μεγαλύτερος αριθμός προς μεταστάθμευση αυτοκινήτων ανά ιδιοκτήτη Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου της τουριστικής περιοχής, αν αυτό επιβάλλεται από τις ανάγκες εξυπηρέτησης του κοινού.

4. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται η διαδικασία, οι όροι και προϋποθέσεις, ο τόπος προέλευσης των Ε.Δ.Χ. οχημάτων που μετασταθμεύουν, αφού ληφθεί πρόνοια ώστε να μην επηρεάζεται η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού στις περιοχές αυτές και κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 24

Μεταβατικές διατάξεις

1. Δεν παραχωρείται δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία νέων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων μέχρι 31.12.2005.

2. α. Οι διατάξεις του άρθρου 12 παρ. 2 του παρόντος δεν εφαρμόζονται για την ανανέωση ειδικών αδειών οδήγησης, που έχουν ήδη χορηγηθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες, κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, διατάξεις. Οι ειδικές άδειες οδήγησης Ε.Δ.Χ., που κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου έχουν λήξει ή θα λήξουν, ανανεώνονται μόνο κατόπιν προσκόμισης της βεβαίωσης παρακολούθησης του Σεμιναρίου Αγωγής και Συμπεριφοράς της παρ. 4 του άρθρου 12.

β. Οδηγοί αυτοκινήτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 11 υποχρεούνται σε αποκλειστική προθεσμία ενός έτους από τη δημοσίευση του νόμου αυτού ή από την ημερομηνία κτήσεως του δικαιώματος άδειας Ε.Δ.Χ., να το μεταβιβάσουν σε επαγγελματία αυτοκινητιστή ή οδηγό κάτοχο ειδικής άδειας Ε.Δ.Χ. ή σε ανώνυμη εταιρεία και συνεταιρισμό που συστήνεται με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

γ. Αν τα πρόσωπα που αναφέρονται στο προηγούμενο εδάφιο β' δεν μεταβιβάσουν το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο, η άδεια ολόκληρη ή το ιδανικό μερίδιο αυτής ανακαλείται αυτοδικαίως και ο δικαιούχος υποχρεούται μέσα σε προθεσμία δέκα (10) ημερών, από τη λήξη της προαναφερόμενης, στο εδάφιο β' προθεσμίας, να την καταθέσει μαζί με τις πινακίδες κυκλοφορίας του αυτοκινήτου στην αρμόδια νομαρχιακή υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών.

δ. Αν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, η οικεία νομαρχιακή

υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, προβαίνει αυτεπάγγελτα στην αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων του αυτοκινήτου του παραβάτη οδηγού, που είναι κάτοχος ολόκληρης άδειας Ε.Δ.Χ. και ο παραβάτης τιμωρείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 458 του Ποινικού Κώδικα. Στην περίπτωση που ο παραβάτης είναι κύριος ή αγοραστής με παρακράτηση κυριότητας ιδανικού μεριδίου, το αυτοκίνητο Ε.Δ.Χ. εξακολουθεί να κυκλοφορεί με την άδεια κυκλοφορίας των λοιπών συνιδιοκτητών, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 6 του ν.δ. 1061/1971.

3. Υποθέσεις που εκκρεμούν κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου είτε στο πρωτοβάθμιο είτε στο δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο εκδικάζονται από το Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 20, όταν αυτό συ- γκροτηθεί.

4. Προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις, που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του ν. 1437/1984 και δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου, εξακολουθούν να ισχύουν.

5. Η διάταξη της παρ. 3 του άρθρου 24 του ν. 588/1977 (ΦΕΚ 148 Α') ισχύει από τη δημοσίευση του νόμου αυτού και για αποκλειστική προθεσμία τριών (3) μηνών, υπό την προϋπόθεση ότι η άδεια κυκλοφορίας του Ε.Δ.Χ. παραμένει στο όνομα του αρχικού δικαιούχου προσώπου ή έχει μεταβιβαστεί από αυτόν σε πρόσωπο α' βαθμού συγγενείας.

Άρθρο 25

Άλλες διατάξεις

1. Η παράγραφος 5 του άρθρου 9 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«5. Μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2007 το Δημόσιο αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες απορρέουν από την εκμετάλλευση των υφιστάμενων κατά την ισχύ του παρόντος νόμου γραμμών.»

2. Όλες οι διανομαρχιακές και νομαρχιακές υπεραστικές γραμμές, που εξυπηρετούν αποκλειστικά τον οδικό άξονα Καστέλι Κισιάμου - Χανιά, Χανιά - Ρέθυμνο - Ηράκλειο, Ηράκλειο - Άγιος Νικόλαος - Σητεία και αντίστροφα της νήσου Κρήτης, υπάγονται σε συνεκμετάλλευση, κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'), εκτός αν τα ΚΤΕΛ ή οι ΚΤΕΛ Α.Ε. που τις εξυπηρετούν μέχρι σήμερα συνενωθούν σε ενιαίο ΚΤΕΛ Α.Ε. κατ' εφαρμογή του άρθρου 29 του αυτού νόμου. Αν οι διαδικασίες περί συνεκμετάλλευσης ή συνένωσης με βάση την καθαρή θέση τους δεν ολοκληρωθούν με την έκδοση των απαραίτητων διοικητικών πράξεων και δεν υλοποιηθούν με την εκτέλεση δρομολογίων μέχρι 31 Μαΐου 2003, καταργείται η παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 2963/2001 για τις γραμμές αυτές, και μπορούν να εκτελούνται από όποιον διαθέτει άδεια οδικού μεταφορέα επιβατών μετά από προκήρυξη του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κρήτης. Στις διατάξεις των προηγούμενων εδαφίων της παραγράφου αυτής υπάγεται από 1ης Ιουνίου 2003 το σύνολο των κάθε είδους γραμμών της νήσου Κρήτης, για τις οποίες η κατάργηση της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 2963/2001 επέρχεται την 31η Μαρτίου 2004. Η διαδικασία, οι όροι και προϋποθέσεις και κάθε σχετικό θέμα με την εφαρμογή της παραγράφου αυτής καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 26

Καταργούμενες διατάξεις

Από της ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται:

1. Κάθε είδους διάταξη που είναι αντίθετη στις διατάξεις του παρόντος ή ρυθμίζει διαφορετικά όσα θέματα ρυθμίζονται σ' αυτόν.

2. Οι παράγραφοι 2, 7 και 8 του άρθρου 8 του ν. 2801/ 2000 (ΦΕΚ 46 Α').

3. Το άρθρο 10 του α.ν. 1795 / 1951 (ΦΕΚ 123 Α').

4. Το άρθρο 24 του ν. 588/1977 (ΦΕΚ 148 Α').

5. Τα άρθρα 1, 7 και 10 του ν. 1437/1984 (ΦΕΚ 59 Α').

6. Τα άρθρα 1, 2, 3, 8 παρ.1 περιπτώσεις α', β', δ' και παρ. 6

περιπτώσεις α', στ', και τα άρθρα 16 παρ. 1, 2, 3, 4, 5, 6 και 15 των προεδρικών διαταγμάτων 243/1987 και 244/1987 (ΦΕΚ 104 Α').

7. Η παράγραφος 1 του άρθρου 21 των προεδρικών διαταγμάτων 243/1987 και 244/1987 περί δευτεροβάθμιου πειθαρχικού συμβουλίου.

Άρθρο 27
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά σε επί μέρους διατάξεις του".

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδης): Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδης): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 18.11' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Παρασκευή 24 Ιανουαρίου 2003 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: α) συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) συζήτηση επερώτησης Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τα θέματα της υγείας, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

