

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΘΕΡΟΥΣ 2008

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΘ΄

Τετάρτη 1 Οκτωβρίου 2008 (Απόγευμα)

ΘΕΜΑΤΑ

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση επί των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών», σελ. 2089

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών:

ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ Β.,	σελ. 2100
ΒΕΡΕΛΗΣ Χ.,	σελ. 2110, 2111, 2112
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ.,	σελ. 2105, 2106
ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ Λ.,	σελ. 2107, 2108
ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ Γ.,	σελ. 2103, 2104
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π.,	σελ. 2112, 2113
ΛΕΒΕΝΤΗΣ Α.,	σελ. 2098
ΜΕΡΕΝΤΙΤΗ Α.,	σελ. 2101
ΜΠΕΓΛΙΤΗΣ Π.,	σελ. 2106
ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ Β.,	σελ. 2097
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α.,	σελ. 2113
ΣΟΥΡΛΑΣ Γ.,	σελ. 2098
ΣΤΑΘΑΚΗΣ Α.,	σελ. 2102
ΤΣΙΑΡΑΣ Κ.,	σελ. 2093, 2094
ΤΣΙΟΚΑΣ Θ.,	σελ. 2095, 2096, 2097, 2114
ΦΙΛΙΝΗ Α.,	σελ. 2104
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ.,	σελ. 2089, 2093, 2108, 2109, 2110, 2112, 2114

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2008

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΘ'

Τετάρτη 1 Οκτωβρίου 2008 (απόγευμα)

Αθήνα, σήμερα την 1η Οκτωβρίου 2008, ημέρα Τετάρτη και ώρα 18.05' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Γ' σύνθεση) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΟΥΡΛΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών».

Ως γνωστό στην πρωινή συνεδρίαση ψηφίστηκε το νομοσχέδιο επί της αρχής. Στην απογευματινή μας συνεδρίαση θα συζητηθούν τα άρθρα του νομοσχεδίου από το 1 έως το 19 σε μια ενότητα.

Η διαδικασία έχει ως εξής. Θα ομιλήσουν οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές επί της πρώτης ενότητας των άρθρων, θα ακολουθήσουν οι εναπομείναντες ομιλητές επί της αρχής και επί της πρώτης ενότητας των άρθρων και οι οποίοι είναι πέντε τον αριθμό και τέλος, θα ομιλήσουν όσοι τυχόν Βουλευτές θα εγγραφούν.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θέλω απλώς να παρουσιάσω ορισμένες νομοτεχνικές βελτιώσεις, τις οποίες κάναμε μετά από τις παρατηρήσεις των συναδέλφων της Συμπολιτεύσεως, αλλά και της Αντιπολιτεύσεως.

Στο άρθρο 13 παράγραφος 1 αντικαθίσταται η φράση: «Στο άρθρο 2 προστίθεται νέο εδάφιο δ'» με τη φράση: «στην παράγραφο 2 του άρθρου 2 προστίθεται νέο εδάφιο δ'». Είναι καθαρώς τεχνική βελτίωση.

Στο άρθρο 23, παράγραφος 1, περίπτωση α', αντικαθίσταται ο αριθμός υπουργικής απόφασης «Φ4/826/21/04» με τον αριθμό «Φ4/816/21/04».

Στο άρθρο 23, παράγραφος 2, αντικαθίσταται η φράση: «με τη διαδικασία του άρθρου 53, παράγραφος 2, του άρθρου 13 του ν. 2671/1988 (Α' 289) «Κύρωση Γενικού Κανονισμού Προσωπικού Ο.Σ.Ε.»» με τη φράση: «με τη διαδικασία του άρθρου 52 παράγραφος 2 του Γενικού Κανονισμού Προσωπικού Ο.Σ.Ε.,

όπως αυτός κυρώθηκε με το άρθρο 13 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α')».

Στο άρθρο 26, παράγραφος 1, 10η σειρά, αντικαθίσταται η φράση: «όπως ορίζεται στο π.δ. 165/1996 (ΦΕΚ 15Α)» με τη φράση: «όπως ορίζεται στο π.δ. 19/1995 (ΦΕΚ 15Α)».

Στο άρθρο 27 παράγραφος 2, περίπτωση δ), μετά από παρατηρήσεις συναδέλφων της Αντιπολιτεύσεως, διαγράφεται η φράση: «ή εν συντάξει».

Επίσης, υπάρχει μια τροπολογία-προσθήκη για τον Ο.Σ.Ε.. Στο τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2, αντικαθίσταται η φράση: «του π.δ. 60/2008 (ΦΕΚ Α' 64)» με τη φράση: «του π.δ. 59/2007 (ΦΕΚ Α' 63)».

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, δεν κατάλαβα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Από παραδρομή, κύριε Σηφουνάκη. Διαγράφεται η φράση: «ή εν συντάξει».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Είναι θέμα ημερομηνίας, κύριε Σηφουνάκη. Κατά λάθος γράφτηκε ένας χρόνος...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα σας τα δώσω.

Στην παράγραφο 8 του άρθρου 14 του σχεδίου νόμου και συγκεκριμένα στην προτελευταία γραμμή της εντός εισαγωγικών παραγράφου («μετά την έκδοση της απόφασης ίδρυσης, την Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων των ως άνω έργων και δραστηριοτήτων»), πρέπει να αντικατασταθεί το λανθασμένο ακρωνύμιο ΣΜΠΕ με το ορθό ΜΠΕ, δεδομένου ότι η ΣΜΠΕ έχει ήδη υποβληθεί και εγκριθεί στο προηγούμενο στάδιο (έκδοση της άδειας ίδρυσης του Εμπορευματικού Κέντρου).

Τέλος, για τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. στο άρθρο 11 παράγραφος 1. Στην ενδέκατη σειρά διαγράφεται η λέξη από: «πολεοδομικού κέντρου» μέχρι «23-2/6-3-1987 προεδρικό διάταγμα». Η ουσία είναι ότι κάνουμε δεκτό το αίτημά σας για διαγραφή της λέξεως: «πολεοδομικό κέντρο».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, να κατατεθούν στα Πρακτικά και να διανεμηθούν στους συναδέλφους.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Βεβαίως, κύριε Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις οι οποίες έχουν ως εξής:

Άρθρο 11, παρ. 1

Στην 11 σειρά διαγράφονται:

«Για δε τους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης και σε περιοχές
πολεοδομικού κέντρου κατά την έννοια του άρθρου 4 του από
23.2./6.3.1987 π.δ.»)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με μια τελευταία παρατήρηση σε σχέση με το ποιος μπορεί να κάνει ιδιωτικό Κ.Τ.Ε.Ο.. Επειδή το θέμα θέλει μελέτη και υπάρχουν αντικρουόμενες γνώμες και συναρμολογία Υπουργεία –παραδείγματος χάριν είναι και το Υπουργείο Ανάπτυξης- είναι δέσμευση δική μου ότι στο επόμενο νομοσχέδιο του Υπουργείου μας υπάρχουν διατάξεις περί επικοινωνιών. Θα φέρουμε ρύθμιση για το θέμα. Θα δούμε. Θα γίνει διάλογος και με σας. Η δική μου κατεύθυνση πάντως είναι ή να επιτρέπεται όλοι να κάνουν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. ή να υπάρξει απόλυτη και αυστηρή απαγόρευση, έτσι ώστε να μην μπορεί κανένας. Διότι, δυστυχώς, με το «παράθυρο» που έχει ανοίξει με την εξαίρεση της Πάτρας έχει δημιουργηθεί ένα θέμα, το οποίο δεν αντιμετωπίζεται εύκολα. Και αν προσθέσουμε αυτούς τους πέντε που ενδιαφέρονται, τότε μπορεί κάποιος δικαίως να με κατηγορήσει ότι κάνω φωτογραφική ρύθμιση. Επομένως αυτή είναι η κατεύθυνση και το λέω απλώς για ενημέρωσή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, τα κινητά Κ.Τ.Ε.Ο. πότε θα λειτουργήσουν;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τα κινητά Κ.Τ.Ε.Ο., κύριε Πρόεδρε, είναι έξι. Θέλαμε να στείλουμε σε νησιωτικές κατά βάση περιοχές και ακριτικές. Οι Κυκλάδες δεν ήθελαν να πάρουν. Στέλνουμε στα Δωδεκάνησα, στο νομό σας, στη Φλώρινα, στον Έβρο και Ξεχνάω και κάποιο νομό αυτή τη στιγμή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Έξι συνολικά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εν πάση περιπτώσει έχω υπογράψει την απόφαση, έχει σταλεί στις νομαρχίες το γράμμα και είναι θέμα λίγων ημερών.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Για τα ταξί του Βόλου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα σας στείλουμε και στη Λάρισα τα Κ.Τ.Ε.Ο..

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα σας πω. Έχετε δίκιο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Μετά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θέλετε μετά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Να συνεχίσουμε, λοιπόν. Κύριε Ροντούλη, έχει ενδιαφέρον αυτή η ιστορία πραγματικά. Τα Κ.Τ.Ε.Ο. είναι ένα μεγάλο πρόβλημα. Θα το συζητήσουμε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Για τα ταξί στο Βόλο είπα. Η μονή ταρίφα στο Βόλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Αυτό είναι άλλο θέμα. Θα το συζητήσετε με τον Υπουργό. Να μπορούμε στη συζήτηση και θα το αναπτύξετε αυτό.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Για την περιμετρική ζώνη;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Ροντούλη, θα το αναπτύξετε αυτό. Θα τα πείτε με τον Υπουργό. Και ιδιαίτερος μπορείτε να τα πείτε.

Το λόγο έχει τώρα ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Τσιάρας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν τελείωσε η διαδικασία της συζήτησης στην επιτροπή σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα στο Τμήμα, εγώ προσωπικά έφυγα με δύο αντιφατικές εντυπώσεις.

Η μία αφορούσε μία αδιανόητη έξαρση, αντίδραση, αντίθεση γενικότερα των Βουλευτών της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης στην επί της αρχής συζήτηση του νομοσχεδίου και η δεύτερη εντύπωση αφορούσε τη συναίνεση, τη σοβαρότητα, την αξιοπρεπή –επιτρέψτε μου τον όρο- παρουσία των συναδέλφων της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης στην επί των άρθρων συζήτηση του νομοσχεδίου.

Προσωπικά, εκτιμώ ότι η πολιτική είναι παιδαγωγός της κοινωνίας. Το έχω πει πολλές φορές από αυτό το Βήμα. Δεν ξέρω αν αυτό που θα πω μπορεί να αφορά μομφή ή κατηγορία προς κάποιους συναδέλφους, αλλά θέλω να περάσει ως μία γενικότερη παρατήρηση.

Νομίζω ότι δεν λειτουργούμε μέσα από το ρόλο μας και σε καμία περίπτωση δεν προσφέρουμε προς την κατεύθυνση που επιθυμούν οι Έλληνες πολίτες, οι οποίοι ως αντιπροσώπους τους μας στέλνουν σ' αυτό το χώρο, προκειμένου να νομοθετήσουμε και να αποφασίσουμε για το δικό τους μέλλον, για το μέλλον της ελληνικής κοινωνίας.

Γι' αυτό και κάποια στιγμή πρέπει κάποιος να σχολιάσει αυτά τα οποία έχουν ακουστεί και έχουν ειπωθεί. Ακουσαμε ούτε λίγο ούτε πολύ από το σύνολο των συναδέλφων της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ότι η Κυβέρνηση επιχειρεί με μια ισχυρή Πλειοψηφία να νομοθετήσει για κάποια κρίσιμα ζητήματα.

Ισχυρή είναι η Πλειοψηφία της Κυβέρνησης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Αυτό εκτιμάται; Εκτιμάται από τον αριθμό των κοινοβουλευτικών εδρών που αυτήν τη στιγμή έχει η Κυβέρνηση; Μην ξεχνάτε ότι –θα σας επαναλάβω αυτό που ξέρετε πολύ καλά- μ' ένα εξαιρετικά μικρό ποσοστό διαφοράς κυβερνήσατε για τέσσερα ολόκληρα χρόνια.

Και όταν εδώ υπάρχει μία σαφής εντολή της ελληνικής κοινωνίας προς αυτή την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να προχωρήσει σ' ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα, το οποίο πρότεινε προεκλογικά, δεν αιφνιδιάζει κανέναν η Κυβέρνηση σήμερα, ούτε με την τροπολογία της Ολυμπιακής ούτε με τις επιμέρους ρυθμίσεις.

Φαντάζομαι να αντιλαμβάνεστε ότι μάλλον ανακόλουθοι σ' αυτό που η ίδια η κοινωνία επέλεξε είστε εσείς και το δείχνετε. Αυτό νομίζω ότι είναι κάτι που πρέπει να το εξετάζουμε γενικότερα.

Προφανώς, δεν είναι αλαζονεία το να είναι κάποιος συνεπής στις προεκλογικές του εξαγγελίες, γιατί ούτε λίγο ούτε πολύ μας είπατε εδώ ότι είναι αλαζόνας ο Υπουργός, αλαζονικά φέρεται η Κυβέρνηση όταν καλείται να υλοποιήσει όσα είπε προεκλογικά.

Από την άλλη πλευρά, αν θέλετε να μιλήσουμε γι' αυτό καθ' αυτό το νομοσχέδιο, εγώ θα κρατήσω κάτι το οποίο είναι πολύ συγκεκριμένο και μιας και μπαίνουμε στην επί των άρθρων συζήτηση, νομίζω ότι πρέπει να το αναφέρω.

Νομίζω ότι ήμασταν όλοι παρόντες στην επιτροπή, όταν το σύνολο των φορέων εξέφρασε τη θετική του άποψη για το νομοσχέδιο. Δηλαδή οι φορείς, οι άνθρωποι οι οποίοι ενδιαφέρονται και ενδεχομένως «θίγονται» από το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, λένε «ναι, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση». Ενδεχομένως θα έπρεπε να υπάρχουν επιμέρους ρυθμίσεις, αλλά γενικότερα είναι προς τη σωστή κατεύθυνση.

Εσείς καλείτε και εγκλείτε αυτή τη στιγμή την Κυβέρνηση ή τον Υπουργό για το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, λέγοντας ότι δεν λειτουργεί σωστά και γι' αυτό να το πάρετε πίσω, με τη γνωστή και συνήθη τακτική;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι για όλα αυτά κρίνουμε από το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας. Οι συμπολίτες μας βλέπουν, κρίνουν και μπορούν να έχουν άποψη και για τον τρόπο με τον οποίο εκφραζόμαστε και για τον τρόπο με τον οποίο διεκδικούμε το γενικότερο κοινό καλό, αλλά κυρίως για τη γενικότερη στάση μας και δυνατότητα έκφρασής μας.

Θα συνεχίσω όμως μιλώντας πλέον αποκλειστικά για το νομοσχέδιο. Στο πρώτο κεφάλαιο επιχειρείται μία κωδικοποίηση της νομοθεσίας με ταυτόχρονη ενσωμάτωση των οδηγιών. Συγκεκριμένα με τα άρθρα 1, 2 και 3 επιχειρείται η οριζόντια ρύθμιση σε γενικά θέματα, όπως η κωδικοποίηση της ελληνικής νομοθεσίας για θέματα μεταφορών και η θέσπιση ταχύτερης διαδικασίας ενσωμάτωσης των κοινοτικών διατάξεων.

Οι παρεμβάσεις του νομοσχεδίου ως προς την κωδικοποίηση της νομοθεσίας έρχονται να αναδείξουν τη χρησιμότητα παρόμοιων πρωτοβουλιών που μπορούν να καταστήσουν τον τομέα των μεταφορών λειτουργικό, ανταγωνιστικό, φιλικό προς τον πολίτη, τον εγχώριο και τον ξένο επενδυτή.

Η κωδικοποίηση της νομοθεσίας, θωρακίζοντας τη διαφάνεια και το θεσμικό πλαίσιο των μεταφορών, δημιουργεί ένα χρησιμικό προς όλους λειτουργικό χάρτη της νομοθεσίας. Ταυτόχρονα αναδεικνύει την ασφάλεια δικαίου, εξασφαλίζει την πρόσβαση του πολίτη στο δίκαιο και διασφαλίζει την ορθή εφαρμογή των νόμων.

Επιπλέον, επιτυγχάνεται η διαδικασία ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των κοινοτικών οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα του συστήματος των σιδηροδρόμων και των κοινοτικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, ώστε να αποφεύγουμε την καθυστέρηση στην εφαρμογή τους. Νομίζω ότι ανάλογα μας έχει εξηγήσει ο κύριος Υπουργός.

Λόγω των συχνών τροποποιήσεων του Κοινοτικού Δικαίου προκύπτει η ανάγκη να ενσωματώνουμε σε εθνικό επίπεδο αυτές τις πράξεις με ταχύτερους ρυθμούς από αυτούς που μέχρι σήμερα ακολουθούσαμε. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγουμε τις όποιες καθυστερήσεις και τον κίνδυνο προσφυγής στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Το δεύτερο κεφάλαιο πραγματεύεται ρυθμίσεις προστασίας του περιβάλλοντος σε σχέση με τις μεταφορές, καθώς το περιβάλλον –το έχω τονίσει και νωρίτερα– αποτελεί για την Κυβέρνηση προτεραιότητα. Νομίζω –και το έχουμε πει πάρα πολλές φορές– ότι προτεραιότητα για όλες τις πολιτικές παρατάξεις και όχι μόνο για την Κυβέρνηση μπορεί και πρέπει να είναι το περιβάλλον. Φαντάζομαι, ότι οι περισσότερες απ' αυτές τις ρυθμίσεις γίνονται δεκτές από το σύνολο των κομμάτων του Ελληνικού Κοινοβουλίου. Άλλωστε νομίζω ότι λίγο ως πολύ οι περισσότεροι συνάδελφοι τοποθετήθηκαν επ' αυτού.

Το θέμα είναι να αποτελεί το περιβάλλον προτεραιότητα στην πράξη και όχι στα λόγια. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών από την πρώτη στιγμή έθεσε το περιβάλλον υψηλά στην ατζέντα έχοντας ήδη αλλάξει πλήρως το σχεδιασμό της πολιτικής για τις μεταφορές σε σχέση με το περιβάλλον. Έτσι συστήνεται ειδική διαρκής επιτροπή για τις «πράσινες» μεταφορές. Δεν μπορεί να υπάρχει σύγχρονη πολιτική για τις μεταφορές χωρίς φροντίδα για το περιβάλλον. Θα επαναλάβω αυτό που είπα και το πρωί στην επί της αρχής συζήτηση, ότι οι μεταφορές είναι υπεύθυνες για το 23% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, ενώ το 74% από τις εκπομπές αυτές προέρχεται μόνο από τον οδικό τομέα.

Θέλουμε, λοιπόν, να δώσουμε έμφαση στις «πράσινες» μεταφορές και να πείσουμε τους πολίτες να μετακινηθούν με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Γι' αυτό και με το άρθρο 4 του παρόντος νομοσχεδίου προωθείται η σύσταση μόνιμης επιτροπής για τις «πράσινες» μεταφορές. Η επιτροπή θα έχει ως αντικείμενο την προώθηση δράσεων που θα μας βοηθήσουν να εξοικονομήσουμε ενέργεια και να μειώσουμε τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου με έναν εξαιρετικά αποτελεσματικό τρόπο. Είναι ένα σημαντικό και αναγκαίο έργο για όλους. Πρέπει όλοι να κατανοήσουμε ότι όσον αφορά το περιβάλλον δεν βρισκόμαστε πλέον στο «παρά πέντε» αλλά ενδεχομένως είμαστε στο «και πέντε».

Άλλα «πράσινα» μέτρα που περιλαμβάνει το νομοσχέδιο έχουν να κάνουν με την επέκταση του θεσμού της Κάρτας Ελέγχου Καυσασερίων σε όλη τη χώρα για όλα τα οχήματα, ακόμη και για τα δίκυκλα. Το ζήτημα του περιβάλλοντος είναι ευρύ και φαντάζομαι να συμφωνούμε όλοι ότι δεν θα έπρεπε να περιορίζεται μόνο στα αστικά κέντρα και μόνο για τα αυτοκίνητα και τα λεωφορεία που κυκλοφορούν.

Επίσης προτείνονται ρυθμίσεις σχετικά με τα συνεργεία των οχημάτων που περιγράφονται στα άρθρα 6, 7 και 8, έτσι ώστε χωροταξικά και πολεοδομικά να είναι εγκατεστημένα σε περιοχές που δεν υπάρχει επιβάρυνση στο περιβάλλον, ειδικά για τα αστικά κέντρα. Ακόμη προωθούνται τα εναλλακτικά καύσιμα με τα άρθρα 9 και 10, με τη δημιουργία νομοθετικού πλαισίου που κάνει δυνατή την ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων αερίων καυσίμων, αμιγών ή μικτών, σε μεγαλύτερη κλίμακα.

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

Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ να μου δώσετε ένα-δυο λεπτά ακόμη γιατί είναι αρκετά μεγάλο το νομοσχέδιο. Φαντάζομαι ότι και οι επόμενοι εισηγητές θα ζητήσουν περισσότερα λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεχίστε, κύριε Τσιάρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ: Έχουν περάσει είκοσι πέντε χρόνια από την πρώτη νομοθετική ρύθμιση για την ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων αερίων καυσίμων, φυσικού αερίου και υγρα-

ερίου. Αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι τα δεδομένα έχουν αλλάξει. Επιβάλλεται μια νομοθετική ρύθμιση προσαρμοσμένη στα σημερινά δεδομένα. Θα επιτρέπεται πλέον, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 2, η κυκλοφορία αυτοκινήτων φυσικού αερίου άνω των 1.200 κυβικών ως επιβατικών δημόσιας χρήσης. Επιτρέπεται για αυτοκίνητα άνω των 1.700 κυβικών και για υβριδικά άνω των 1.200 κυβικών μέχρι σήμερα.

Το άρθρο 11 επιδιώκει την αποσαφήνιση του προσδιορισμού της χωροθέτησης των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. για τις εντός σχεδίου περιοχές όλης της επικράτειας, συμπεριλαμβανομένων και των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης. Γνωρίζουμε την ιστορία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. Ο κ. Βερελής ως αρμόδιος τότε Υπουργός είχε φέρει την πρώτη νομοθεσία. Νομίζω ότι οι επιλογές που γίνονται σήμερα από τον κύριο Υπουργό στην πραγματικότητα δίνουν μια ευκαιρία και, αν θέλετε, καλύτερης νομοθετικής θωράκισης του θεσμού, αλλά δίνουν την ευκαιρία ταυτόχρονα σε κάποιους ανθρώπους να προχωρήσουν όλα αυτά τα οποία έχουν στο δικό τους σχεδιασμό.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στα εμπορευματικά κέντρα. Δίνεται μια διάσταση αναφοράς συγκεκριμένων δεδομένων, τα οποία πρέπει να αναπροσαρμόσουμε και ενδεχομένως να εξελίσσουμε για να πετύχουμε τους στόχους του προηγούμενου νομοσχεδίου που αφορούσε την ίδρυση και τη λειτουργία τους.

Στη σύγχρονη Ελλάδα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα από τα μεγάλα πλεονεκτήματα είναι ο ρόλος της ως σύγχρονης πύλης εισόδου στην Ανατολική Ευρώπη. Αξιοποιώντας αυτό το ρόλο, με γνώμονα τη συνεργασία και τον αμοιβαίο σεβασμό, η χώρα μας αποτελεί σήμερα στρατηγικό εταίρο τόσο των γειτόνων της όσο και ολόκληρης της διεθνούς κοινότητας. Για να μπορέσει να γίνει ελκυστική για επενδύσεις χρειαζόμαστε σύγχρονες υποδομές, υποδομές που θα συνεισφέρουν στην καλύτερη οργάνωση των μεταφορικών συστημάτων, τομέας που βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της αναπτυξιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο που θα συζητήσουμε σήμερα αναφέρεται στην οδική ασφάλεια. Προτείνονται συμπληρωματικές ρυθμίσεις στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που έχουν ως στόχο να υπάρχει ένας αυξημένος έλεγχος της κυκλοφορίας οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους. Η καλύτερη εκπαίδευση των οδηγών και οι αυστηρότερες κυρώσεις σε παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας όχι μόνο για τον ιδιοκτήτη του οχήματος, αλλά και για τον επιβάτη και για τον οδηγό του.

Με τα νέα μέτρα, εντείνεται ο έλεγχος οχημάτων που μεταφέρουν ραδιενεργά υλικά, όπως αναφέρεται στο άρθρο 15 και προβλέπονται αυστηρότερες κυρώσεις.

Επίσης, με το άρθρο 17, γίνεται σαφές ότι επιβάτης αυτοκινήτου ή δικύκλου υποχρεούται να χρησιμοποιεί τη ζώνη ασφαλείας ή να φοράει το προστατευτικό κράνος αντίστοιχα, ειδώς επιβάλλεται στον ίδιο το πλέον αυστηρό πρόστιμο.

Με το άρθρο 18, δίνεται η δυνατότητα σε χαμηλότερου μορφωτικού επιπέδου συμπολίτες μας, όπως είναι οι αθίγγανοι, να περνούν από ειδικές θεωρητικές εξετάσεις για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρά τα όσα εγώ προσωπικά, αλλά φαντάζομαι και αρκετοί συνάδελφοι ακούσαμε το πρωί, νομίζω ότι η αίσθηση που κυριαρχεί, σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, είναι πως όντως τακτοποιεί εκκρεμότητες, ζητήματα τα οποία προέρχονται από το παρελθόν. Φαντάζομαι ότι εξαρτάται από την οπτική γωνία με την οποία βλέπει κάποιος και την πολιτική και την κοινωνία, να κρίνει, να τοποθετηθεί και να εκφράσει τη δική του άποψη.

Ωστόσο, προσωπική μου εκτίμηση –θέλω να πιστεύω και του μεγάλου μέρους της ελληνικής κοινωνίας– είναι ότι και με αυτό το νομοσχέδιο δίνεται μια ευκαιρία να κάνουμε ένα βήμα εμπρός.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Τσιάρα.

Ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Τσιόκας έχει το λόγο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να κάνω δύο σχόλια ως δευτερολογία για την πρωινή συνεδρίαση.

Κύριε Υπουργέ, η ομιλία σας το πρωί έδειξε ότι η Νέα Δημοκρατία έχει κρίση στρατηγικής για τα θέματα των μεταφορών γενικότερα. Και η κρίση στρατηγικής της Νέας Δημοκρατίας εμάς, το ΠΑ.ΣΟ.Κ., δεν μας αφορά. Αφορά το κόμμα σας. Αυτό που μας αφορά, όμως, είναι ότι εμείς διαπιστώνουμε -και αυτή ήταν η κριτική που σας ασκήσαμε- ότι με πράξεις και παραλείψεις σας, με ενέργειες και πρωτοβουλίες σας, στην ουσία καθιστάτε την Ελλάδα απούσα από τα κέντρα λήψης αποφάσεων. Παραπεείτε τη χώρα μας από τους σχεδιασμούς στον τομέα των αερομεταφορών, στον τομέα των μεταφορών γενικότερα. Δεν έχετε καμμία πολιτική, δεν έχετε κανένα σχέδιο και τη διασύνδεση της χώρας με τα ευρωπαϊκά δίκτυα, προκειμένου να γίνει διαμετακομιστικός κόμβος, που θα συμβάλλει στην αναπτυξιακή πορεία της χώρας, στον τουρισμό, στην προοπτική της Ελλάδας.

Και η κρίση στρατηγικής σήμερα, κύριε Υπουργέ, επιβεβαιώθηκε από την ομιλία του Κοινοβουλευτικού σας Εκπροσώπου. Τι μας είπε σήμερα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας; Μας είπε ότι θα ήθελε μια Ολυμπιακή που να πετά σε όλες της ηπείρους, μας είπε ότι θα ήθελε μια Ολυμπιακή που να οδηγηθεί στη λύση που διάλεξε η Ιταλία. Δηλαδή, στρατηγική συνεργασία, πολυμετοχικό σχήμα, διασφάλιση του αερομεταφορικού έργου, νέο επιχειρησιακό πρόγραμμα.

Τι σας είπε ο Γιώργος Παπανδρέου πριν τρία χρόνια; «Δουλέψτε σε αυτή την κατεύθυνση, παλέψτε στις Βρυξέλλες, διαμορφώστε τους όρους, διότι δεν θέλουμε μονοπώλιο αερομεταφορικό».

Εσείς σήμερα παραβιάσατε με τη νομοθετική σας πρωτοβουλία αυτή την κόκκινη γραμμή. Βάλτε, αν θέλετε και στην ευθύνη όλα τα κόμματα. Διότι το πολιτικό πρόβλημα της Ολυμπιακής είναι διαχρονικό. Αυτό το αναγνωρίσαμε. Πρώτοι εμείς κάναμε την αυτοκριτική μας, γι' αυτό βάλαμε και αυτή την πρόταση μπροστά, γι' αυτό παλεύουμε για αυτήν την πρόταση. Και αντί να μιλήσουμε γι' αυτό, έρχεστε και φέρνετε ένα νομοθέτημα το οποίο δεν έχει σχέση με τις δικές σας εξαγγελίες που κάνατε δίκην Πρωθυπουργού από το Υπουργείο σας. Ήρθατε και λέτε πώς θα τεθεί σε εκκαθάριση η Ολυμπιακή. Αυτό μας λέτε.

Όλα τα άλλα, για το 1.200.000.000 και τα 400.000.000, που θα εξοικονομήσετε για τον Έλληνα φορολογούμενο για να αυξήσετε τις συντάξεις, για να φτιάξετε νοσοκομεία κ.ά. βαρύνουν, τα λέτε ως αγαθές προθέσεις. Δεν τα νομοθετείτε. Δεν δεσμεύεστε. Δεν ισχύει τίποτα από όλα αυτά. Το σίγουρο, πάντως, που νομοθετείτε και διεκδικείτε με την ισχύνη σας Πλειοψηφία, είναι ότι θα κλείσετε την Ολυμπιακή -αυτό είναι- και θα μοιράσετε τα «μιάτια της» σε διαφόρους. Ποια «μιάτια»; Τα κερδοφόρα, γιατί τα άλλα θα τα αφήσετε. Άρα, λοιπόν, αυτή είναι η κόκκινη γραμμή.

Κύριε Υπουργέ, σας μίλησαν πάρα πολλοί συνάδελφοι, με τους τόνους του ο καθένας, με το χαρακτήρα του και σας είπαν: «δείτε και μελετήστε το ευρωπαϊκό μοντέλο». Ακόμα και η «LUFTHANSA» έχει μέσα και κρατικά κεφάλαια, έχει και fans, έχει και τραπεζικά κεφάλαια, έχει απ' όλα και κάνει στρατηγικές συνεργασίες.

Στο σιδηρόδρομο δεν είναι μόνο οι υποδομές. Είναι και το εμπορικό κομμάτι και το επιβατικό κομμάτι. Το 91% του επιβατικού κομματιού στον ανταγωνισμό που υπάρχει στο πλαίσιο της απελευθέρωσης στο σιδηρόδρομο της Γερμανίας, το έχει η ελεγχόμενη από το κράτος εταιρεία. Γιατί οι Γερμανοί θέλουν να πηγαίνει ο σιδηρόδρομος παντού.

Άρα, λοιπόν, αυτές οι τροπολογίες που καταθέσατε και για τον Ο.Σ.Ε. και για την Ολυμπιακή είναι σε πλήρη αντίθεση με τον ευρωπαϊκό προσανατολισμό. Δηλαδή, στην καλύτερη περίπτωση και αν σας προκύψει η νέα εταιρεία, θα είναι μια εταιρεία μεσανατολικού τύπου που δεν θα μπορεί να πάρει ούτε τις άγριες γραμμές γιατί χρειάζεται business plan κ.λπ., θα σας εξηγήσω στο άρθρο. Στη χειρότερη περίπτωση θα πείτε: «εγώ προσπάθησα αλλά δεν έγινε τίποτα, μένουμε με ιδιωτικό μονοπώλιο», την ίδια ώρα που η «LUFTHANSA» ανταγωνίζεται με την

«AIR FRANCE» για να πάρουν το 25% της Ιταλίας.

Άρα, λοιπόν, πρέπει να συνηθίσουμε. Υπάρχει άλλος δρόμος τον οποίο δεν θέλετε να ακολουθήσετε. Και έχετε ευθύνες, γιατί δεχθήκατε αυτό το σχέδιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που δεν το καταθέτετε. Έχετε ευθύνες γιατί στα πέντε αυτά χρόνια φτάσατε το έλλειμμα της Ολυμπιακής στα 800.000.000 ευρώ -αυτό το 1.000.000 την ημέρα που λέτε- εξαιτίας της κακοδιοίκησης, της λάθος ενοικίασης αεροπλάνων, της παραίτησης από το μεταφορικό έργο και από διάφορες άλλες λάθος κινήσεις. Έλλειψη δηλαδή εμπορικής πολιτικής, business plan. Αυτές, λοιπόν, τις ευθύνες θέλετε να καλύψετε και πάνω σ' αυτές τις ευθύνες εκποιείτε τα κομμάτια. Υπάρχει, λοιπόν, άλλος δρόμος και το δρόμο αυτό σας τον έδειξε το ΠΑ.ΣΟ.Κ., αλλά σας τον δείχνει και η Ιταλία.

Τώρα, όσον αφορά τον Ο.Σ.Ε., θα πω δυο κουβέντες. Εμείς τι λέμε; Εμείς λέμε ότι προφανώς χρειάζεται και στον Ο.Σ.Ε. ένα επιχειρησιακό πρόγραμμα. Θέλουμε το σιδηρόδρομο να λειτουργήσει ανταγωνιστικά. Το πολιτικό πρόβλημα, όμως, ποιο είναι; Εσείς την «ΕΡΓΟΣΕ», η οποία ήταν εταιρεία που δημοπρατούσε μελέτες, τη μετατρέπετε σε φορέα διαχείρισης της υποδομής. Της παραχωρείτε όλη την περιουσία την οποία θα ενοικιάζει ή θα πουλάει και βγάζετε απέξω την Ε.Δι.Σ.Υ., που είχε όλη αυτή την υποδομή. Θα διαλέξετε προσωπικό, θα πάρετε και την περιουσία και θα αρχίσετε να μοιράζετε «φιλέτα». Γιατί τα «φιλέτα» στον Ο.Σ.Ε. ξέρετε ποια είναι; Είναι ο Προαστιακός και η Π.Α.Θ.Ε..

Τα άλλα, όμως, που αφορούν την Πελοπόννησο, που αφορούν τη Στερεά Ελλάδα, όλα είναι απέξω. «Αυτά θα τα κάνουν τα Σ.Δ.Ι.Τ.», θα πει ο Υπουργός. Αλλά δεν είναι έτσι. Η αγορά βοά -και δεσμευθείτε ότι δεν είναι έτσι- πως πίσω απ' αυτή την ιστορία βρίσκεται η γαλλική «RATP». Δεσμευθείτε, πείτε το. Εγώ θα σας το πω ευθέως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έχετε μπροστέψει, κύριε Τσιόκα. Η «RATP» είναι ο Ο.Α.Σ.Α. του Παρισιού.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Το ξέρω ότι είναι ο Ο.Α.Σ.Α., αλλά ξέρω τι διεκδικεί στον Προαστιακό, όμως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Να κρατάμε και ένα επίπεδο, κύριε Τσιόκα, για όνομα του Θεού!

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Υπουργέ, δεσμευθείτε ότι δεν είναι έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Κύριε Υπουργέ, κρατήστε σημειώσεις.

Συνεχίστε, κύριε Τσιόκα.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Το επίπεδο έχει να κάνει ακριβώς με το ότι έχουν δει πάρα πολλά τα μάτια μας πέντε χρόνια από την πολιτική σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Να πούμε τα λεωφορεία να ασχοληθούν με τα τρένα!

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Ξέρετε πάρα πολύ καλά τι συμβαίνει και μπορώ να σας το απαντήσω και αυτό. Απλώς θα πρέπει ο κύριος Πρόεδρος να μου κρατήσει το χρόνο και μπορώ να σας απαντήσω, πώς λειτουργούν όλα αυτά τα συστήματα.

Πάμε τώρα στα άρθρα. Σε ό,τι αφορά τα τρία πρώτα άρθρα, θα κάνω απλώς ένα σχόλιο. Δεν είναι κακό που επιχειρείτε να κωδικοποιήσετε τη νομοθεσία. Όμως δεν προχωράτε σε συνολική αναμόρφωση του νομοθετικού κειμένου. Φοβάμαι ότι θα γίνει ένα έργο ημιτελές, θα πληρωθούν κάποιες επιτροπές, αλλά δεν θα υπάρξει ουσιαστικό αποτέλεσμα αφού το εγχειρίδιο τεκμηρίωσης δε θα δεσμεύει και τις υπηρεσίες. Αυτό είναι το πρόβλημα στην πρώτη ενότητα στο κεφάλαιο Α'.

Το δεύτερο πρόβλημα που για μας είναι σημαντικό, κύριε Υπουργέ -το είπατε, λαμβάνουμε υπ' όψιν σοβαρά και εκτιμούμε αυτή την τοποθέτηση που κάνατε- είναι στο άρθρο 6. Στο άρθρο 6, λοιπόν, υπάρχουν δυο ζητήματα. Το πρώτο έχει να κάνει με την παράγραφο 5 που λέτε ότι οι επισκευαστές μεγάλων οχημάτων (άνω των 3,5 τόνων) που θα μεταγκασταθούν από τα αστικά κέντρα που θα φύγουν από τη γενική κατοικία και θα πάνε σε βιομηχανικές περιοχές, θα έχουν συντελεστική οικο-

δόμησης 30%. Σωστό. Και τα Κ.Τ.Ε.Ο. έχουν 40%.

Στους επισκευαστές μικρότερων οχημάτων, όμως, δεν δίνετε το ίδιο κίνητρο. Τους δίνετε συντελεστή δόμησης 10%. Ξέρετε τι θα γίνει; Οι μικροεπισκευαστές θα δηλώνουν ότι κάνουν μεικτό συνεργείο, θα οργιάζει η «μαύρη» αγορά και η αδιαφάνεια. Και τους πετάτε απ' έξω! Διορθώστε το! Όσοι έχουν την πρόθεση να φύγουν από τη γενική κατοικία και να βγουν έξω, να έχουν τον ίδιο συντελεστή. Αυτή είναι η άποψή μου και η άποψη του κόμματός μας.

Έρχομαι τώρα σε ένα άλλο σοβαρό πρόβλημα. Θα σας παρακαλούσα, αν δεν μπορείτε να το λύσετε σήμερα, τουλάχιστον να το δείτε, γιατί είναι πάρα πολύ σημαντικό. Υφίσταται στην Πελοπόννησο, στην Κρήτη, στη βόρεια Ελλάδα, στη Θεσσαλονίκη, παντού. Υπάρχουν οι μικρές επιχειρήσεις που επισκευάζουν αυτοκίνητα και που αδειοδοτούνται προσωρινά ανά διετία. Τελούν έτσι, υπό καθεστώς μόνιμης ανασφάλειας, ομηρίας, διαπραγμάτευσης και διαμεσολάβησης.

Σας έκαναν και οι ίδιοι οι επισκευαστές μία πρόταση. Να την συζητήσουμε, για να τους δώσουμε μία οριστική λύση προκειμένου να νομιμοποιηθούν ή να τους δώσουμε κίνητρα για να μετεγκατασταθούν. Όμως, αυτοί οι μικροεπαγγελματίες είναι η ραχοκοκκαλιά των συνεργείων. Συντηρούν οικογένειες, ασχολούν ένα-δύο άτομα και εν πάση περιπτώσει εξυπηρετούν τους πολίτες. Αυτό βοηθά στον ανταγωνισμό της αγοράς.

Αυτό είναι το δεύτερο ζήτημα που αφορά στο άρθρο 6, για το οποίο θα ήθελα να ζητήσω οπωσδήποτε την τοποθέτησή σας.

Έρχομαι τώρα στο άρθρο 11, στα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.. Περιορίζομαι μόνο στα θέματα αυτά τα οποία εγείρουμε, γιατί τα άλλα τα έχουμε πει.

Αυτή η τροπολογία που φέρετε για τη γενική κατοικία και το πολεοδομικό κέντρο, κύριε Υπουργέ, δεν διορθώνει το πρόβλημα. Το πρόβλημα είναι το εξής. Ή θα απαγορεύσουμε σε όλους να λειτουργεί Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. στη γενική κατοικία ή θα δώσουμε ίδια κίνητρα σε όλους. Δηλαδή, εσείς τι είπατε στην πρώτη σας εκδοχή, όπως νομοθετούσατε; Είπατε ότι αυτός που έχει ήδη Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. στη γενική κατοικία, καλώς το έχει. Από εδώ και πέρα, κανείς άλλος δεν μπορεί να κατασκευάσει Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. στη γενική κατοικία. Δίνετε υπεραξία σε αυτούς που έχουν ήδη Κ.Τ.Ε.Ο., στην ουσία δημιουργείτε μονοπώλιο.

Εμείς είπαμε ότι αυτό δεν μπορεί να είναι έτσι. Για να λειτουργήσει σωστά η αγορά, πρέπει με όρους πάλι πολεοδομίας να δούμε αν και πως μπορούν να χωροθετηθούν Κ.Τ.Ε.Ο. στη γενική κατοικία και να λειτουργήσει ο ανταγωνισμός.

Αυτό, λοιπόν, δεν απαντιέται έτσι όπως τροποποιήσατε το άρθρο, γιατί λέτε: «ως εδώ για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη και από εδώ και πέρα δεν επιτρέπεται». Αν το κατάλαβα καλά, εντάξει. Αλλιώς, θέλω να μου το διορθώσετε γιατί είναι τροπολογία που φέρετε τώρα.

Για τα Κ.Τ.Ε.Ο., υπάρχει και ένα άλλο ζήτημα. Είναι προφανές ότι στην αγορά πάει να δημιουργηθεί ένα μονοπώλιο. Αυτό λειτουργεί και σε βάρος του πολίτη και σε βάρος του κόστους και σε βάρος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Σιγά-σιγά, άρχισαν να αναπτύσσονται και άλλα. Έχω τη γνώμη ότι εκεί πρέπει να υπάρξει ένα σαφές νομοθετικό πλαίσιο.

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

Εμείς ως ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχουμε τον εξής πολιτικό προσανατολισμό. Πρέπει να υπάρξει μία ανεξάρτητη αρχή πρώτα απ' όλα για να ελέγχονται, διότι τώρα τυπικά φαίνεται ότι μπορεί να εποπτεύει το Υπουργείο, αλλά πρακτικά κανένα ιδιωτικό Κ.Τ.Ε.Ο. δεν έχει ελεγχθεί ή, αν έχει ελεγχθεί, έχει ελεγχθεί τυπικά. Μόνο χτες πήγαν στην Πάτρα –έμαθα ότι έκαναν έλεγχο στην Πάτρα, στο συνεταιριστικό Κ.Τ.Ε.Ο. - επειδή το είπα εγώ στην εισήγησή.

Αυτό το πράγμα δεν μπορεί να συνεχιστεί. Άρα, λοιπόν, μιλάμε για ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή, για κανόνες όπως είπατε –και συμφωνούμε- και λέμε να δοθεί επιτέλους ένα πλαίσιο για να λειτουργήσει η αγορά. Και να μη λειτουργήσει μονοπωλιακά η αγορά.

Οι συνεταιρισμοί των επισκευαστών έχουν ολοκληρωμένα Κ.Τ.Ε.Ο. στη Λάρισα ή τη Θεσσαλονίκη. Σ' αυτούς πρέπει να

δώσουμε μία ώθηση. Αφού έχουν φθάσει στην τελική τους φάση, δικαιούνται και πρέπει να πάρουν το κατάλληλο πιστοποιητικό για να λειτουργήσουν και αυτοί. Επίσης, πρέπει να λυθεί και αυτό της Πάτρας. Αν το αφήσετε με πιστοποιητικό τύπου Α', στην ουσία τους αποκλείετε. Στην ουσία, πάλι ευνοείτε ένα μονοπώλιο.

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

Στα άρθρα 13 και 14 έχουμε διαφωνία. Και η διαφωνία μας δεν είναι αν υπάρχει μία περίπτωση κατά την οποία θα μας λέγατε ότι σ' αυτήν την περιοχή, σ' αυτό το νομό υπάρχει αυτό το θέμα. Σας είπαμε να το συζητήσουμε. Όμως, μία γενίκευση που αναφέρει ότι όλες οι επιστημονικές μελέτες λένε ότι τα εμπορευματικά κέντρα πρέπει να είναι ενιαία, να την παίρνουμε και να τη «σπάμε» και να εξουσιοδοτούμε τον Υπουργό γράφοντας στα «παλιά μας τα παπούτσια» την τοπική κοινωνία, είναι πάρα πολύ μεγάλο λάθος.

Για μας, τα εμπορευματικά κέντρα είναι αναπτυξιακό εργαλείο. Δυστυχώς, παρά τις «τυμπανοκρουσίες» και πόροι χάθηκαν και δεν έχει εγκριθεί ούτε ένα.

Τώρα έρχεστε και λέτε να το «σπάσουμε» και να εξουσιοδοτηθεί ο Υπουργός...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Τσιόκα, ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ολοκληρώστε όσο το δυνατόν πιο γρήγορα.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Είπαμε να συμβάλουμε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Έχετε μιλήσει εξί λεπτά επιπλέον. Δεν πρέπει να έχετε παράπονο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Δεν έχω κανένα παράπονο. Απλώς λέω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Άλλωστε, εσείς καταφέρντε να συμπυκνώνετε το λόγο σας. Προχωρήστε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Θέλω να συμβάλω μήπως και βρούμε κάποιες λύσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το κατανώ πλήρως, αλλά βλέπετε ότι ο χρόνος είναι αμείλικτος.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κλείνω, κύριε Πρόεδρε. Θα ολοκληρώσω αμέσως.

Εμείς, λοιπόν, λέμε ότι κανονικά αυτά πρέπει να χωροθετηθούν και να είναι ενιαία. Όμως, ακόμα κι αν ακολουθήσουμε τη δική σας λογική, τότε πρέπει να είναι δεσμευτική η γνώμη του νομαρχιακού συμβουλίου. Αυτό πρέπει να το εντάξετε μέσα. Διαφορετικά, θα καταστρέψουμε περιοχές είτε αυτή λέγεται Λέσβος είτε λέγεται Σάμος είτε λέγεται Κρήτη είτε λέγεται Πελοπόννησος κ.λπ.. Θα τις καταστρέψουμε και φοβάμαι και ότι δεν έχει και αποτέλεσμα, γιατί θα αντιδρούν οι τοπικές κοινωνίες.

Όσον αφορά στην οδική ασφάλεια, νομίζω ότι ξέρετε πολύ καλά ότι τα θέματα που θίγετε είναι παρωνυχίδες. Το πολιτικό πρόβλημα της οδικής ασφάλειας σας το περιέγραψα. Όλες οι χώρες της Ευρώπης έχουν συστήσει οργανισμούς. Στην Ευρώπη το θέμα της οδικής ασφάλειας είναι υπό την εποπτεία του Πρωθυπουργού. Έχουν βάλει στόχο να μειώσουν τα ατυχήματα κατά 50%, όπως είπε η συνάδελφος. Όμως, υπάρχουν και χώρες που βάζουν ως στόχο το 0% για τα τροχαία. Επίσης, έχουν εντάξει και την πρόληψη και την καταστολή και την ασυνόμηση και τα θέματα υγείας μέσα και όλα αυτά υπάγονται σε έναν ενιαίο φορέα.

Δυστυχώς, τα πέντε χρόνια που κυβερνάει η Νέα Δημοκρατία ο αριθμός των τροχαίων αυξήθηκε. Λειτουργούν τρεις εθνικές επιτροπές στις οποίες κανένας Υπουργός δεν έχει απευθείας την ευθύνη. Άλλες φορές είναι το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., άλλες φορές είναι ο κ. Χατζηδάκης, άλλες φορές το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, άλλες φορές το Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

Ξέρουμε ότι εμπλέκονται πάνω από πέντε Υπουργεία και κάθε φορά στη Βουλή εξαντλούμαστε σε περιπτώσιολογίες, δηλαδή αν πρέπει να φοράνε τη ζώνη έτσι ή αλλιώς. Αυτά είναι

επιστημονικά θέματα και χρειάζεται ένας φορέας, όπως χρειάζεται και χρηματοδότηση, χρειάζεται σχέδιο, χρειάζονται ποσοτικοί και ποιοτικοί δείκτες.

Πάνω σ' αυτό, λοιπόν, φέρτε μία ολοκληρωμένη πρόταση να τη συζητήσουμε. Η θυσία στην ασφάλτο αποτελεί εθνικό θέμα. Δεν αντέχουμε τους χιλίους εξακόσιους νεκρούς στην ασφάλτο. Και έχουμε διάθεση να συνεννοηθούμε όλες οι πτέρυγες της Βουλής για να λύσουμε αυτό το θέμα. Είναι σοβαρό αυτό το θέμα. Δεν υπάρχει οικογένεια που να μην έχει θύμα από τροχαίο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, αν και θα έπρεπε, κύριε Τσιόκας, για κάθε διακοπή που κάνετε να σας αφαιρώ και ένα λεπτό. Απόψε πήρατε οκτώ λεπτά.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Την ευγένειά σας την αποδέχομαι, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Είστε πολύ τακτικός στο Κοινοβούλιο, κύριε Τσιόκας. Γι' αυτό και σας έδωσα το χρόνο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ: Είπε, όμως, και πολύ σημαντικά πράγματα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Βεβαίως.

Το λόγο τώρα έχει η Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής και ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολαΐδου.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε πριν μπω πολύ σύντομα στο σχολιασμό των άρθρων, να κάνω δύο σχόλια μετά την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού ο οποίος επανέλαβε για άλλη μια φορά σε σχέση με τον Ο.Σ.Ε. ότι δεν θέλει η Κυβέρνηση να τον κρατικοποιήσει. Όπως είπε χαρακτηριστικά, δεν μπορεί να βρεθεί «τρελός» αγοραστής για τον Ο.Σ.Ε. και απλά θέλουν να ενεργοποιήσουν την «ΕΡΓΟΣΕ». Κάπως έτσι νομίζω ότι το είπατε, κύριε Υπουργέ.

Σίγουρα δεν βρίσκεται η διαδικασία του Ο.Σ.Ε. στην ίδια κατάσταση με την Ολυμπιακή, αλλά οπωσδήποτε το δρομολογείτε. Μεταφέρετε αυτή τη στιγμή αρμοδιότητες από τον Ο.Σ.Ε. στην «ΕΡΓΟΣΕ», η οποία σήμερα είναι η υπεύθυνη της διαχείρισης και του επενδυτικού προγράμματος. Ουσιαστικά αποψιλώνετε τον Ο.Σ.Ε..

Σήμερα, αυτό που λέτε ότι θα κάνει η «ΕΡΓΟΣΕ», το κάνει και γνωρίζουμε αρκετά καλά –αν όχι πολύ καλά- το προσωπικό του Ο.Σ.Ε., το οποίο βέβαια δεν έχει δηλώσει ότι αδυνατεί να συνεχίσει να προσφέρει τις ίδιες υπηρεσίες. Βέβαια, αποτελεί γεγονός ότι έχει μειωθεί το προσωπικό του Ο.Σ.Ε. και ότι δεν αντικαθίστανται αυτοί που συνταξιοδοτούνται. Μάλιστα, αν το συνεχίσετε αυτό, σίγουρα θα υπάρχει πρόβλημα.

Σε σχέση με το προσωπικό, κάνετε μετατάξεις από διάφορους οργανισμούς προς τον Ο.Σ.Ε.. Και εδώ έχετε μία αντίφαση, την οποία θα ήθελα να μας εξηγήσετε. Από τη μια ουσιαστικά αποψιλώνετε τον Ο.Σ.Ε. και από την άλλη, μεταφέρετε προσωπικό από άλλους οργανισμούς, νομικά πρόσωπα κ.λπ. προς τον Ο.Σ.Ε..

Όσον αφορά, βέβαια, την ακίνητη περιουσία, που τη μεταφέρετε στην «ΕΡΓΟΣΕ», γιατί γίνεται αυτό; Για να αξιοποιηθεί; Κατά την άποψή μας, προετοιμάζετε την ίδια κατάσταση, δηλαδή να φέρετε και τον Ο.Σ.Ε. για κανονικό ξεπούλημα, όπως έχετε φθάσει και στο θέμα της Ολυμπιακής.

Για την Ολυμπιακή, κύριε Υπουργέ, υπερτονίσατε –θα έλεγα- ότι αυτό συμβαίνει σε όλες τις χώρες της Ευρώπης –φέρατε και πολλά παραδείγματα- και ότι είναι η πιο ζημιόγωνα αυτή τη στιγμή, με οφειλές των δύο κομμάτων ιδιαίτερα προς την Ολυμπιακή, αλλά και της Ολυμπιακής προς το κράτος. Δεν ξέρω αν εννοείτε τα περιβόητα προγράμματα εξυγίανσης από το 2003 –πρώτα το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και στη συνέχεια εσείς δώσατε διάφορα πακέτα προς την Ολυμπιακή- αλλά μάλλον αυτό θα εννοείτε. Γιατί είναι η Ολυμπιακή ζημιόγωνα ακόμη και σήμερα δεν το αναφέρετε. Για παράδειγμα, δεν λέτε ότι τα έξοδα της εταιρείας αυξήθηκαν –και μάλιστα πάρα πολύ- με τη λειτουργία του πανάκριβου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

Το αεροδρόμιο, σύμφωνα με τη σύμβαση που έχει υπογράψει το ελληνικό κράτος με τη γερμανική «HOCHTIF», εάν δεν έχει θετικό ισοζύγιο, δηλαδή εάν δεν έχει κέρδη, θα τα καλύπτει το ελληνικό κράτος.

Η Ολυμπιακή, λοιπόν, διπλασίασε και τριπλασίασε τα έσοδά της από τη χρήση του νέου αεροδρομίου, σε σύγκριση με αυτά που είχε προηγούμενα στο Ελληνικό.

Ισχυρίζεστε, επίσης, ότι προχωράτε σε αυτή τη διαδικασία της ιδιωτικοποίησης –του «ξεπούληματος»- λέμε εμείς- της Ολυμπιακής, για να περάσουν σε ένα υγιές και ανταγωνιστικό σχήμα, που δεν θα παράγει ελλείμματα. Δεν νομίζω να είναι σωστός αυτός ο ισχυρισμός σας, για να μην πω ότι είναι και αρκετά υποκριτικός. Δεν θέλω να κάνω χαρακτηρισμούς, αλλά σίγουρα δεν είναι αυτή η πραγματικότητα. Ποτέ δεν έχουν εκταμιευθεί κονδύλια από τον κρατικό προϋπολογισμό για την επιδότηση της Ολυμπιακής, εκτός από αυτά τα προγράμματα εξυγίανσης, τα οποία γίνονταν όχι απλά σε συνεργασία, αλλά με τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα χρέη, λοιπόν, προς την Ολυμπιακή υπερβαίνουν το 1,7 δισεκατομμύριο ευρώ και οι συνολικές οφειλές –τουλάχιστον αυτά τα στοιχεία βγαίνουν στη δημοσιότητα- υπολογίζονται σε 5,8 δισεκατομμύρια ευρώ. Επομένως, άλλοι είναι οι λόγοι της ιδιωτικοποίησης.

Ο όμιλος της Ολυμπιακής στην κυριολεξία θυσιάζεται σε εφαρμογή της γνωστής πολιτικής της απελευθέρωσης των αερομεταφορών, μια πολιτική που προβλέπει τη συγκέντρωση των αερομεταφορών σε τρεις πολυεθνικούς κολοσσούς και τη μετατροπή των υπολοίπων απλώς σε δορυφόρους αυτών των κολοσσών.

Με μεγάλη συντομία –πολύ τηλεγραφικά- θα αναφερθώ στις ενότητες των άρθρων, για τα οποία γίνεται σήμερα το απόγευμα η συζήτηση.

Το κεφάλαιο Α' –από το άρθρο 1 έως το άρθρο 3- το καταψηφίζουμε. Έχουμε ήδη αναφερθεί σ' αυτά τα άρθρα. Δεν νομίζω να υπάρχει λόγος να επαναλάβουμε την τοποθέτησή μας.

Το ίδιο ισχύει και για το κεφάλαιο Β', δηλαδή από το άρθρο 4 έως το άρθρο 12. Σε αυτά τα άρθρα θα αναφερθώ πιο συγκεκριμένα. Πολλά λέγονται στα άρθρα αυτά σε σχέση με το περιβάλλον.

Συγκεκριμένα στο άρθρο 4, σχετικά με τη σύσταση επιτροπής για τις «πράσινες» μεταφορές, το πρώι τοποθετηθήκαμε. Μιλήσαμε για τη γνωστή εννεαμελής επιτροπή στο συγκεκριμένο άρθρο, αυτή που διαμορφώνεται για θέματα πράσινου και μεταφορών. Αυτές οι επιτροπές –θα πληρώνονται, βέβαια, μέσα από ειδικούς λογαριασμούς- οπωσδήποτε για άλλη μια φορά στοιχίζουν πολλά –ίσως και τελείως αδικώς- γιατί αυτό θα επαναληφθεί, φέρνοντας κάποιες άλλες οδηγίες και αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προσαρμόζοντάς τις στο χώρο το δικό μας. Καταψηφίζουμε, λοιπόν, το άρθρο 4.

Στο άρθρο 6, που έχει σχέση με τα συνεργεία, επίσης τοποθετηθήκαμε αναλυτικά. Το καταψηφίζουμε. Εδώ ουσιαστικά νομιμοποιείτε τη λειτουργία των μεγάλων συνεργείων και δεν έχει καμμία σχέση με το περιβάλλον. Δηλαδή, ο στόχος δεν είναι το περιβάλλον.

Στο άρθρο 7, στην προσαρμογή των περί συνεργείων νομοθεσία, υπάρχουν ορισμένα σημεία που θα ήθελα να τα σχολιάσω. Στο σημείο α' απαιτείται και η προηγούμενη γνώμη του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας. Δεν καταλαβαίνουμε γιατί χρειάζεται και η γνώμη του διορισμένου Γενικού Γραμματέα. Ίσως για κάποια τελευταία κυβερνητικά ρουσφέτια, ιδιαίτερα πριν από τις εκλογές.

Στο σημείο β' λέτε, όταν συντρέχουν λόγοι ανωτέρας βίας. Δεν μας είπατε ένα δύο από αυτούς τους λόγους. Πραγματικά δεν ξέρω τι θέλετε να πείτε.

Στο άρθρο 9, σχετικά με τα εναλλακτικά καύσιμα, το πρόβλημα είναι ότι δεν προσδιορίζεται συγκεκριμένα το ποιος θα εκπαιδεύσει. Αυτό το άρθρο θα το ψηφίσουμε. Όμως, θα είναι οι ιδιώτες; Θα τρέχουν οι μικροεπαγγελματίες, ή το προσωπικό τους να εκπαιδεύονται στον κάθε ιδιώτη, ο οποίος με ποια κριτήρια και με ποια προσόντα θα μπορεί να κάνει αυτή τη δουλειά; Υπάρχουν βέβαια κάποια προεδρικά διατάγματα και

υπουργικές αποφάσεις.

Στο σημείο 5, έχετε τη μέγιστη συνολική επιφάνεια συνεργείων υγραερίου. Αυτό που ισχύει, το καταργείτε. Γιατί; Δεν αρκούν τα εκατόν είκοσι τετραγωνικά μέτρα; Και πάλι αυτό το χωρίς όριο, εξασφαλίζει το να ευνοηθούν τα μεγάλα συνεργεία.

Το σημείο 8 είναι σοβαρό, διότι δεν λαμβάνετε υπ' όψιν ενδεχόμενες διαρροές από υπόγειες δεξαμενές. Θα δώσετε και άλλη παράταση; Τουλάχιστον αυτό βγαίνει από την εισηγητική έκθεση.

Το άρθρο 14 δεν θα το ψηφίσουμε.

Το άρθρο 15 το σχολιάσαμε αρκετά το πρωί, σε σχέση με τον έλεγχο κυκλοφορίας των οχημάτων.

Θέλω να σταθώ λίγο στο άρθρο 16 με τους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών. Σας προτεινόμε να το αποσύρете, γιατί πραγματικά είναι προκλητικό. Γιατί να υπάρχει αυτό το προνόμιο στα άτομα που υπηρετούν στην ΕΛ.ΑΣ. και γιατί να παίρνουν τα συγκεκριμένα διπλώματα με τη διαδικασία και τον τρόπο εξέτασης και πιστοποίησης χορήγησης του διπλώματος αυτόν που ήδη υπάρχει. Θα σας το ζητήσουν τυχόν και από άλλα Σώματα του Στρατού. Είναι μια προκλητική εξαίρεση. Δεν πρέπει να επιμένετε. Πρέπει να το αποσύρете.

Πιο συγκεκριμένα τι ψηφίζουμε και τι δεν ψηφίζουμε στα άρθρα, θα το πούμε αύριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Πριν δώσω το λόγο στον κ. Λεβέντη, θέλω να σας προϊδεάσω. Βλέποντας ότι οι εγγεγραμμένοι δεν είναι πολλοί, αφού γράφτηκαν τρεις συνάδελφοι επί αυτής της ενότητας των άρθρων, και υπάρχουν από την πρωινή συνεδρίαση άλλοι πέντε, καταλαβαίνω ότι θα τελειώσουμε νωρίς. Κάνω μια σκέψη μήπως θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε και στην δεύτερη ενότητα. Βέβαια, πήραμε μια απόφαση το πρωί και δεν είναι ενημερωμένοι οι συνάδελφοι. Έτσι όμως θα δοθεί αύριο άνεση χρόνου για να συζητήσουμε τις τροπολογίες. Σκεφτείτε το και αποφασίζουμε.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Να μη συνεχίσουμε, κύριε Πρόεδρε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είμαστε από το πρωί εδώ. Να μη συνεχίσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Είπα ότι επειδή είναι εγγεγραμμένοι λίγοι και θα τελειώσουμε νωρίς και αύριο οι τροπολογίες που έχουν ενδιαφέρον, θα χρειαστούν χρόνο, αν συμφωνείτε και εσείς, να συζητήσουμε σήμερα και τη δεύτερη ενότητα. Βέβαια υπάρχει ένα θέμα ότι δεν είναι ενημερωμένοι οι συνάδελφοι για μια καινούργια απόφαση.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Είναι θέμα αντοχής, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Καλώς, θα συνεχίσουμε όπως έχουμε αποφασίσει. Προσπαθούμε να κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν για άνεση χρόνου.

Ο κ. Λεβέντης έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μου επιτρέψετε προκαταβολικά να πω ότι πάρα πολύ βιασύνη βλέπουμε στην Κυβέρνηση να τελειώσει με αυτή την ιστορία, η οποία φαίνεται ότι την ενοχλεί και επέλεξε αυτές τις express διαδικασίες για να ξεμπερδέψει από πράγματα που δεν θα μπορούσε αλλιώς να τα αντιμετωπίσει. Δεν μας δώσατε τη δυνατότητα να τα συζητήσουμε στην επιτροπή. Δεν δώσατε τη δυνατότητα στους φορείς να έρθουν να πουν τις απόψεις τους. Βγαίνετε με ακριβοπληρωμένες ανακοινώσεις και κατηγορείτε την Ολυμπιακή ότι έχει χρεοκοπήσει, ότι, τότε, τόσα, τόσα, χωρίς να έχουμε κάποιον ισολογισμό στα χέρια μας. Το είπε και ο κ. Λαφαζάνης το πρωί.

Πού βασίζεστε; Πώς μπορούν να γίνουν πιστευτά όλα αυτά τα στοιχεία που επικαλείστε και με τον τρόπο που τα χαλκεύετε, θα μου επιτρέψετε να πω; Φοβάστε, προφανώς, το γενικό ξεσηκωμό και γι' αυτό χρησιμοποιήσατε αυτή τη μεθόδευση. Λέτε και ότι «αζημίως» μετά θα απολύονται οι εργαζόμενοι, χωρίς να σκεφτείτε αυτά που ξοδεύετε εσείς μόνο για τις διαφημίσεις, αυτά που δεν έχουν πληρώσει τα κόμματα, το κόμμα σας όταν μετέφερε επί χρόνια και χρόνια η Ολυμπιακή τους οπαδούς σας, να μην πω αυτούς που τέλος πάντων χρησιμοποιούσαν την Ολυμπιακή σε άλλες περιπτώσεις χωρίς να πλη-

ρώνουν.

Αλλά μην ξεχνάμε ότι είναι εθνικός αερομεταφορέας, που προσφέρει πολύτιμο εθνικό έργο για τις ακριτικές, νησιωτικές περιοχές, τη μεταφορά του Τύπου. Και βέβαια, υπάρχει κίνδυνος να γίνει ό,τι έγινε με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες σε λίγο εφόσον μπει σ' αυτόν το δρόμο η Ολυμπιακή, εκτός του ότι αυτός ο εθνικός αερομεταφορέας μας συνδέει και με όλη την οικουμένη και τώρα τα φτερά του έχουν «κοπεί» κατά πολύ και σε λίγο θα εξαφανιστούν.

Όσον αφορά τα άρθρα του συζητούμενου νομοσχεδίου, στο άρθρο 1 παρατηρούμε ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών προχωρεί στη σύνταξη βοηθήματος τεκμηρίωσης με σχετική δαπάνη 100.000 ευρώ περίπου, συνιστώντας επιτροπές, ενώ στους υπαλλήλους και θα το επαναλάβω για μια άλλη φορά –και είχαν έρθει και οι Υπάλληλοι του Υπουργείου και το ζητούσαν- ακόμη υπάρχει η υπόσχεση. Δεν χορηγείτε για μια ακόμη φορά το ειδικό επίδομα που τους είχατε υποσχεθεί. Είπατε ότι έχετε δώσει το λόγο σας, έχετε δεσμευθεί. Δεν ξέρουμε, όμως, μέχρι να δοθεί το επίδομα αν θα είστε εσείς στο Υπουργείο, αν θα είναι η Κυβέρνηση στη θέση της. Αυτό είναι ένα θέμα που τρέχει.

Εμείς λέμε «ναι» σ' αυτό το άρθρο.

Δεν συμφωνούμε καθόλου με το άρθρο 2 έτσι όπως εξελίσσονται τα πράγματα στον Ο.Σ.Ε.. Είπαμε πολλά το πρωί. Είναι βέβαια πολύ λίγα μπροστά στη σημασία που έχει αυτή η τροπολογία έτσι όπως έρχεται και για τον Ο.Σ.Ε. και για την Ολυμπιακή.

Με αυτό τον τρόπο συνεχίζεται και με αυτή την τροπολογία ο κύκλος των αποτυχημένων αλλαγών στο χώρο του σιδηροδρόμου που οδηγεί με μαθηματική βεβαιότητα στην απαξίωση και διάλυση όλου του σιδηροδρομικού δικτύου, ιδιαίτερα όμως του περιφερειακού, στην ακύρωση κάθε μελλοντικής δυνατότητας ανάπτυξης και επέκτασής του και στην εκχώρηση του σιδηροδρομικού Π.Α.Θ.Ε. και του προαστιακού στα ιδιωτικά συμφέροντα με όχημα την «ΕΡΓΟΣΕ».

Το άρθρο 3 ενσωματώνει μια σειρά κοινοτικές οδηγίες στον τομέα των μεταφορών. Δεν έχουμε αντίρρηση να το ψηφίσουμε. Όμως εδώ θέλουμε να τονίσουμε τις μεγάλες ευθύνες της Κυβέρνησης. Γιατί στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών υπάρχει αρμόδια διεύθυνση που ασχολείται με τα θέματα αυτά.

Κατά συνέπεια, δεν στέκει να ισχυρίζεστε ότι αυτή η διαδικασία χωλαίνει. Να σας φέρω ένα παράδειγμα; Δύο χρόνια τώρα τα εμπορευματικά κέντρα έχουν ψηφιστεί και περιμένουν τη διαδικασία ενσωμάτωσης κοινοτικών και κοινωνικών διατάξεων του τομέα οδικών μεταφορών στο εθνικό δίκαιο και αυτά δεν προχωρούν.

Για το άρθρο 4 που αναφέρεται στις πράσινες μεταφορές, θα πω ότι δυστυχώς η προστασία του περιβάλλοντος και ειδικά αυτό που ονομάζετε «πράσινες μεταφορές» δεν μπορεί να λυθεί με επιτροπές. Άλλωστε όλο το νομοσχέδιο έχει μια αδυναμία στις επιτροπές. Υπάρχουν πάρα πολλές πολυμελείς επιτροπές, ακριβοπληρωμένοι οι μετέχοντες σ' αυτές και δεν ξέρουμε αν θα φθάσουν αυτά που υποτίθεται προορίζονται για άλλους σκοπούς. Η χώρα μας έχει ανάγκη από ένα άλλο μοντέλο ανάπτυξης για τις μεταφορές, που μέχρι αυτή την ώρα δεν το έχουμε δει από την Κυβέρνηση.

Καταψηφίζουμε το άρθρο 4 και καλούμε την Κυβέρνηση να φέρει στη Βουλή ειδικό νομοσχέδιο για τη βιώσιμη και αειφόρο ανάπτυξη των μεταφορών στη χώρα μας. Και θα επαναλάβω και εδώ ότι πρέπει να δούμε πώς θα κάνουμε και πεζοδρόμους στις πόλεις, πώς θα μπορούμε να χρησιμοποιούμε και τα πόδια μας, διότι –αυτή τη στιγμή και στο πεζοδρόμιο να βαδίζει κανένας αμέριμνος κινδυνεύει- δεν υπάρχουν χώροι, δεν υπάρχουν πεζοδρόμια, δεν υπάρχουν πεζοδρόμοι, δεν υπάρχουν δρόμοι για να κινηθεί το ποδήλατο και βέβαια πρέπει να έχουμε άλλου είδους πόλεις. Το έχω αναφέρει και άλλες φορές. Αυτού του είδους τις πόλεις που έχουμε, δυστυχώς τις έχουμε καταντήσει αβίωτες και εδώ συμβάλλει τα μέγιστα ο τρόπος που λειτουργούν οι μεταφορές μας. Λέμε όχι στο άρθρο 4, όπως και στο άρθρο 5. Βέβαια η Κάρτα Ελέγχου των Καυσαερίων που θέλουμε να επεκτείνουμε και στα δίκυκλα, είναι γεγονός ότι μερικές

φορές οι εκπομπές των δικύκλων είναι αφόρητες και απ' αυτή την άποψη πρέπει να ληφθούν μέτρα. Δεν ξέρω όμως αν θα λυθεί το πρόβλημα έτσι, ή αν θα είναι ένα μόνο εισπρακτικού χαρακτήρα μέτρο, έτσι όπως παρουσιάζεται.

Το άρθρο 6 για την προσαρμογή της νομοθεσίας στις χωροταξικές απαιτήσεις, όπως και το άρθρο 7 για τις πολεοδομικές απαιτήσεις, εμείς τα καταψηφίζουμε. Αναφερθήκαμε ότι μπορεί να είναι ο διαχωρισμός σωστός, δεν πρόκειται όμως να λύσει επί της ουσίας τις επιπτώσεις από τη μετακίνηση των βαρέων οχημάτων μέσα σε κατοικημένες περιοχές, αν προηγουμένως δεν έχει υπάρξει ένα νέο θεσμικό χωροταξικό και περιβαλλοντικό πλαίσιο με βάση τις υπαρκτές ανάγκες ιδιαίτερα στα μεγάλα αστικά κέντρα. Θα επαναλάβω αυτά που και το πρωί είπαμε. Τα συνεργεία να μπορούν να μεταφέρονται, εφόσον το ζητάει ο ιδιοκτήτης και συμφωνεί ο δήμος. Και βέβαια για τους συντελεστές δόμησης, η διάκριση που υπάρχει ανάμεσα στα συνεργεία που επισκευάζουν αυτοκίνητα άνω των 3,5 τόνων και αυτά που είναι κάτω των 3,5 τόνων, θα πρέπει τουλάχιστον να υπάρχει ισότιμη αντιμετώπιση.

Στο άρθρο 8 για την ασφάλεια και την πυρασφάλεια πρέπει να πούμε ότι τα συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων πρέπει να αδειοδοτούνται σε ειδικούς χώρους, σύμφωνα με τις κείμενες πολεοδομικές διατάξεις. Όμως, πρέπει να προτάσσεται η υγεία των εργαζόμενων και βέβαια και των περιοίκων από την ηχορύπανση και από τη ρύπανση από τα λογής καυσάδια. Και επειδή πρέπει να υπάρχουν συσκευές δυναμομέτρησης για να μετριέται ο ήχος που εκπέμπουν, που μερικές φορές είναι αφόρητος, θα πρέπει αυτές οι συσκευές να τοποθετηθούν σε νόμιμα υφιστάμενους βοηθητικούς χώρους των συνεργείων, κάτι που τώρα δεν υπάρχει. Οι βοηθητικοί χώροι των συνεργείων είναι ελάχιστοι, ή και ανύπαρκτοι. Θα πρέπει βέβαια αυτά να είναι σε ειδικούς κλειστούς χώρους, ώστε να μην ενοχλούνται οι γείτονες, αλλά επίσης να εξασφαλίζεται και η υγεία των εργαζόμενων.

Στο άρθρο 9 για τα εναλλακτικά καύσιμα πιστεύουμε ότι τα συνεργεία επισκευής και συντήρησης οχημάτων δεν θα μπορούν ταυτόχρονα να εκτελούν εργασίες για εναλλακτικά αέρια, καύσιμα και για τα κοινά καύσιμα. Είναι απαραίτητο όσα συνεργεία επιθυμούν να επισκευάζουν οχήματα που κινούνται με υγραέριο και φυσικό αέριο, να διαθέτουν τον απαραίτητο μηχανολογικό εξοπλισμό και κατάλληλους χώρους, γιατί αλλιώς υπάρχει κίνδυνος αυτή η ανάμιξη να δημιουργήσει προβλήματα ασφάλειας και βέβαια έχουμε δει τέτοια φαινόμενα, τουλάχιστον να μην είναι συχνά, να μην επαναληφθούν, θα έλεγα.

Στο άρθρο 10 αναφέρονται τα εναλλακτικά καύσιμα. Και σ' αυτό το άρθρο λέμε όχι γιατί όπως ισχύει σήμερα δινόταν η δυνατότητα ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων μόνο σε βιομηχανικές περιοχές και εκτός σχεδίου πόλεως με δεξαμενές συνολικής χωρητικότητας εκατόν είκοσι κυβικών μέτρων ώστε να υπάρχει περισσότερη ασφάλεια. Τώρα λοιπόν λέμε ότι δεν μπορεί αυτά να μπουν μέσα στις πόλεις γιατί η ασφάλεια πάντα πρέπει να πρωτανεύει. Παραμένει επίσης και το ζήτημα των κυκλοφοριακών συνδέσεων, γι' αυτό πρέπει αυτά τα θέματα να τα δούμε εκ νέου και όχι πρόχειρα και αποσπασματικά, αλλά προωθώντας νέους τύπους κυκλοφοριακών συνδέσεων. Επιπλέον η ίδρυση πρατηρίων υγραερίου και φυσικού αερίου σε κατοικημένες περιοχές θα δημιουργήσει επιπρόσθετα κυκλοφοριακά προβλήματα.

Για τα Κ.Τ.Ε.Ο. που αναφέρονται στο άρθρο 10 εμείς είπαμε επανειλημμένα ότι είμαστε κατά των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. Επειδή όμως αυτήν τη στιγμή λειτουργούν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. τα οποία μάλιστα πάνε να γίνουν μονοπώλια ή έστω олиγοπώλια, δεν μπορούμε να καταλάβουμε την τακτική σας σ' αυτά τα συνεταιριστικά Κ.Τ.Ε.Ο. να τα έχετε στο «κυνήγι», να μην τους δίνετε τουλάχιστον τη δυνατότητα που δίνετε στα άλλα Κ.Τ.Ε.Ο.. Αυτό για μας είναι απαράδεκτο και νομίζω ότι τουλάχιστον θα πρέπει να υπάρξει ισότιμη μεταχείριση για όλους τους Έλληνες πολίτες και πολύ περισσότερο όταν είναι συνεταιριστικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν ένα λόγο παραπάνω γιατί καλύπτουν πάρα πολλούς εργαζόμενους.

Στο άρθρο 12 για τους σταθμούς αυτοκινήτων εντός της

λιμενικής ζώνης λέμε ναι, όμως το προεδρικό διάταγμα 79/2002 προέβλεπε παράταση τεσσάρων ετών. Για ποιους λόγους δεν εφαρμόστηκαν οι διατάξεις αυτού του διατάγματος και τι μας διασφαλίζει ότι η νέα διετής παράταση δεν θα χρειαστεί περαιτέρω επιμήκυνση;

Για το άρθρο 13 και τα εμπορευματικά κέντρα θα πω ότι αυτά τα εμπορευματικά κέντρα έτσι όπως θεσμοθετήθηκαν πριν από δύο χρόνια δεν λειτουργήσαν και ακόμα υπάρχουν εκκρεμότητες. Εμείς σε καμία περίπτωση δεν συμφωνούμε να υπάρχουν εμπορευματικά κέντρα που θα καλύπτουν δύο, τρεις ή περισσότερους χώρους. Τα εμπορευματικά κέντρα είναι για να εξυπηρετούν αυτές τις συνδυασμένες μεταφορές και όχι για να γίνεται αυτή η διασπορά που θα οδηγήσει σε μεγαλύτερη σύγχυση.

Θα ήθελα όμως να επαναλάβω για άλλη μία φορά ότι πρέπει να γίνουν σωστές περιβαλλοντικές και κυκλοφοριακές μελέτες. Αυτό που έγινε με το εμπορευματικό κέντρο του Ασπρόπυργου δεν είναι σωστό. Εκεί είναι δύομισι χιλιάδες στρέμματα με συντελεστή δόμησης 60% σε μία τόσο φορτισμένη περιοχή όπου δεν υπάρχει καμμία δυνατότητα κυκλοφορίας και η μόνη διέξοδος είναι η Αττική οδός. Πηγαίνετε να βγείτε ή να μπειτε από την έξοδο του Ασπρόπυργου στην Αττική οδό και θα δείτε τι εφιάλτης είναι. Αν προστεθούν μερικές χιλιάδες νταλίκες ακόμα, πώς θα γίνει αυτό, πώς θα μπορέσουν να λειτουργήσουν; Όλα αυτά τα αυτοκίνητα θα πηγαίνουν στην Αττική οδό; Εδώ, λοιπόν, πάει να δημιουργηθεί μία εφιαλτική κατάσταση και αυτό για μας είναι απαράδεκτο. Επομένως καταψηφίζουμε το άρθρο 13 έτσι όπως είναι διατυπωμένο.

Για το άρθρο 14 λέμε «ναι». Χρειάζεται στρατηγική μελέτη και κυκλοφοριακή μελέτη και χρειάζονται μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Λέμε «ναι» στο άρθρο 15 για τον έλεγχο της κυκλοφορίας των οχημάτων, αλλά πρέπει να τονίσουμε εδώ πάλι αυτό που έχουμε ξαναπεί για τη μεταφορά ραδιενεργών υλικών. Θα πρέπει να ληφθούν ειδικά μέτρα για τα οποία λέτε ότι είναι αρμόδιος ο «Δημόκριτος». Επειδή όμως αυτά θα κυκλοφορούν στους δρόμους και εδώ είναι αρμόδιο το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, δεν μπορείτε εσείς να λέτε ότι είστε αναρμόδιοι και ότι δεν θα πρέπει να επιβλέπετε γιατί τα ραδιενεργά υλικά έχουν ιδιαίτερους κινδύνους και αυτό δεν πρέπει ποτέ να το ξεχνάμε.

Το άρθρο 16 αναφέρεται στους εκπαιδευτές των υποψηφίων οδηγών. Δεν συμφωνούμε και το καταψηφίζουμε. Θα επαναλάβω αυτό που είπαμε και στην επιτροπή. Δεν κατανοούμε γιατί θα πρέπει η άδεια ικανότητας οδήγησης να δίνεται από τις υπηρεσίες της Ελληνικής Αστυνομίας τη στιγμή που αυτό δεν ισχύει για κανέναν άλλον Έλληνα πολίτη.

Όλοι οι Έλληνες πολίτες πρέπει να είναι ίσοι. Για να πάρουν ένα οποιοδήποτε δίπλωμα θα πρέπει να υποστούν τον ίδιο τύπο εξετάσεων. Και βέβαια ένας λόγος παραπάνω εδώ που τα οχήματα αυτά και είναι διαφορετικού τύπου και οδηγούνται υπό δυσκολότερες συνθήκες, αναπτύσσουν υπερβολικές ταχύτητες, ίσως να χρειάζονται πρόσθετα στοιχεία. Όμως απαραίτητη προϋπόθεση να είναι αυτό το δίπλωμα που παίρνουν όλοι οι Έλληνες πολίτες και ενδεχομένως, κάτι άλλο επιπρόσθετο αν χρειάζεται από την αστυνομία.

Τώρα για το άρθρο 17 και τις κυρώσεις για τις παραβάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας λέμε ναι, πλην όμως θέλω να επαναλάβω ότι ψηφίσαμε τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Δεν μπόρεσε να αποδώσει, δεν μπόρεσε ως τώρα να αλλάξει κατάσταση και βέβαια θρηνούμε κάθε μέρα θύματα. Χάνουμε κάθε χρόνο όχι χίλια εξακόσια άτομα, όπως αναφέρεται. Είναι πολύ περισσότεροι αυτοί που χάνονται γιατί δεν υπολογίζονται παρά μόνο αυτοί που σκοτώνονται επί τόπου. Οι άλλοι που χάνονται μέσα στα νοσοκομεία, στις μονάδες εντατικής θεραπείας ύστερα από μέρες, εβδομάδες ή και μήνες δεν υπολογίζονται. Και βέβαια είναι και χιλιάδες άλλοι που μένουν μόνιμα ανάπηροι με αιμορραγία που αφορά κυρίως στους νέους αλλά και όποιους άλλους Έλληνες πολίτες μια αιμορραγία την οποία ο τόπος μας δεν έχει περιθώρια να αντέξει.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Λεβέντη.

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, κ. Αποστολάτος.

ΒΑΪΤΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ.

Υποχρεωτικά θα πω ότι το παρόν νομοσχέδιο έχει αυτή την φιλοσοφία που είπατε και που εμείς βλέπουμε ως φωτογραφία πλήρως της γραφειοκρατικής αντίληψης των Βρυξελλών ως προς την υποχρέωσή μας εναρμόνισης με τα κοινοτικά. Και αυτό σημαίνει ότι δεν γίνεται αλλιώς για την Κυβέρνηση.

Αυτή τη στιγμή όμως που η χώρα μας βιώνει μια πραγματική κρίση στην αντίστοιχη επιτροπή όπως είχα πει δεν υπάρχει χώρος ούτε για, αν θέλετε, συρραφή κάποιων ενδεικτικών διατάξεων ούτε όμως για το ύψος της αποσπασματικής αντιμετώπισης σε κάποια και για τα αποτελεσματικά μέτρα ή ημίμετρα σε άλλα σημεία. Ούτε όμως και αυτό το περίεργο πινγκ-πονγκ ευθυνών μεταξύ των εχόντων την εξουσία σήμερα και των προκατόχων τους το οποίο έχει εξελιχθεί σε πραγματικό σίριαλ στην Αίθουσα τούτη στις τέσσερις συνεδριάσεις της επιτροπής πριν και εδώ.

Στα οκτώ κεφάλαια του νομοσχεδίου αυτού θίγονται σημαντικότερα θέματα. Εγώ επιμένω να λέω επιφανειακά για την δική μου κρίση χωρίς να είμαι ειδήμων αλλά έχοντας το μελετήσει αρκετά. Άπτονται των πολύ σπουδαίων συγκοινωνιών-μεταφορών, που αφορούν κάθε Έλληνα πολίτη κάποια στιγμή και συνεπώς έχουμε ένα σχέδιο νόμου στα χέρια μας που δεν έρχεται να δώσει τις λύσεις που θα περιμέναμε, αν θέλετε, όχι θεωρητικά αλλά πρακτικά. Έρχεται να καλύψει μερικά νομοθετικά κενά με ρυθμίσεις που πιθανότατα δεν μπορούν να εφαρμοστούν ή εν πάση περιπτώσει δεν επαρκούν για να βελτιώσουν ουσιαστικά το όλο τοπίο στις ελληνικές μεταφορές.

Το πρώτο που θα σχολιάσω έχει να κάνει με το περίφημο πρώτο κεφάλαιο και τα άρθρα 1 και 2. Εδώ βρίσκεται και η ένδειξη και η απόδειξη όμως μαζί ότι το νομοσχέδιο αυτό φωτογραφίζει, όπως είπα και πριν, την αντίληψη τύπου Βρυξελλών ως προς τις υποχρεώσεις εναρμόνισης με τα κοινοτικά που έχουμε. Και βεβαίως δεν γίνεται αλλιώς. Και αυτό σημαίνει ότι είναι υποχρεωτικά τα πράγματα έτσι.

Αυτή τη στιγμή, όμως, επαναλαμβάνω, η πραγματική κρίση στο χώρο των μεταφορών, η τεταμένη κατάσταση θα πρέπει να βρει έναν άλλο ουσιαστικό τρόπο εναρμόνισης έμπρακτο και ελληνικό και να μην αφορά την τυπική νομικίστικη διαδικασία που σημειώνουμε.

Το κεφάλαιο Β' και το άρθρο 4 αναφέρεται στη σχέση των μεταφορών με την προστασία του περιβάλλοντος. Όταν το πρωτοείδα –θα σας το πω σε γλώσσα τρέχουσα- «τασίμπια», γιατί είναι το θέμα της επικαιρότητας, το θέμα της άλλης Επιτροπής Προστασίας του Περιβάλλοντος, θέμα που πραγματικά πρέπει να μας ενδιαφέρει όλους και άμεσα γι' αυτό που συμβαίνει στον πλανήτη, στη Μεσόγειο και στη χώρα μας βέβαια και που είναι τραγικό.

Θα σας πω, όμως, ότι όλα αυτά τα πράγματα θα έπρεπε ήδη να έχουν ληφθεί υπ' όψιν, δεδομένης της περιβαλλοντικής κρίσης, που όλοι βιώνουμε, δεδομένων των κλιματικών αλλαγών, τα αποτελέσματα των οποίων χτυπούν καθημερινά την πόρτα μας. Και είναι ευχής έργο να βοηθήσουν αυτά που προτείνετε και εσείς σε σχέση με νομοθετήματα και αποφάσεις άλλων φορέων και Υπουργείων, για να έχουμε μία κάποια προστασία τουλάχιστον ή βελτίωση των κακώς κειμένων ως προς το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή.

Έχω επισημάνει στην επιτροπή ότι το θέμα σήμερα δεν είναι αυτή η αειφορία, που όλοι επικαλούνται –το ακούω από αριστερά συνέχεια και από τη Συμπολίτευση- και που αποτελεί, αν θέλετε, ένα ιδανικό ζητούμενο. Έχουμε, όμως, φτάσει στο σημείο που το θέμα του περιβάλλοντος είναι η βιωσιμότητά μας, αυτό το περιβόητο «εδώ και τώρα τι κάνουμε», είναι το αυτονόητο ζητούμενο. Διότι προχωράμε προς τα πίσω. Για εμάς το επιβάλλουν τα παγόβουνα που λιώνουν και δεν θα ξαναγίνουν ποτέ, το ότι το κλίμα αλλάζει και πρέπει να ληφθούν πραγ-

ματικά, ουσιαστικά μέτρα και όχι αυτά της απλής βελτίωσης των καυστήρων, των αυτοκινήτων, των μοτοσικλετών κ.λπ.. Γι' αυτό πρέπει να γίνει κάτι εδώ και τώρα, άμεσα και αποτελεσματικά.

Στο σημείο αυτό μιλάτε για μία ακόμα επιτροπή. Εμείς αυτό που θέλουμε είναι έμπρακτες λύσεις ή έστω προτάσεις. Θέλουμε δηλαδή έργο. Διότι αυτό δεν το βλέπω.

Η προστασία του περιβάλλοντος είναι θέμα νοοτροπίας, αγωγής, παιδείας. Και βεβαίως, νόμων, νομοθετημάτων.

Πρέπει να ενημερώσουμε, λοιπόν, τον κόσμο γιατί και πώς να χρησιμοποιεί περισσότερο τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ώστε να προστατεύσει τον εαυτό του, δηλαδή το περιβάλλον. Ο κάθε πολίτης είναι η φύση.

Πρέπει να δώσουμε αυτά τα κίνητρα στον κόσμο και αυτά τα κίνητρα να ξεκινήσουν από την πληροφόρηση, πριν ακόμη από την εφαρμογή των έργων. Για να μην έχουμε και του χρόνου το μεγαλύτερο ποσοστό «ερωτικής χρήσης» των Ι.Χ. αυτοκινήτων την «Ευρωπαϊκή Ημέρα χωρίς Αυτοκίνητο», όπως έγινε την προηγούμενη Δευτέρα και για να μην παίρνουν εννέα στους δέκα Έλληνες αυτοκίνητο για μετακίνηση ενός μόνο χιλιόμετρου, όπως φάνηκε από το συντάξή πάλι πριν δέκα μέρες.

Πρώτα, λοιπόν, πρέπει να υπάρξει η ενημέρωση.

Παράλληλα, πρέπει επιτέλους να δούμε και σημαντικές πολιτικές κυβερνητικές πρωτοβουλίες σε ό,τι αφορά αυτές τις περιβόητες φιλικές για τα περιβάλλον μεταφορές.

Έχουμε δει σε όλες τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες τέτοιες πρωτοβουλίες –με τα ηλεκτρικά ποδήλατα και αυτοκίνητα στο Παρίσι, για παράδειγμα- τέτοιου είδους πραγματοποιήσιμες, όμως, πρωτοβουλίες. Θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν τις οικογενικές μεταφορές και να μπουν σε ένα τέτοιο νομοσχέδιο για την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητά του και τη βιωσιμότητά μας;

Σχετικά με το άρθρο 5 και την επέκταση της κάρτας ελέγχου καυσαερίων: Ναι μεν –ομολογώ- κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά εδώ δεν αρκεί. Και δεν το λέω για να γκρινιάζω. Δεν μου αρέσει. Δεν είναι πρακτικό. Χρειάζεται απλώς ένα λεπτομερές και πιο συγκεκριμένο πλαίσιο, γιατί βλέπουμε ήδη ότι και πολλά αυτοκίνητα αν και είναι υποχρεωμένα να έχουν κάρτα ελέγχου, μολύνουν τις πόλεις, την αναπνοή μας, την υγεία μας, τη ζωή μας.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα δύο λεπτά ακόμα σας παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα τα έχετε κύριε συνάδελφε.

ΒΑΪΤΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ: Είναι επιτακτική λοιπόν η θέσπιση μέτρων για την ολική αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και συμφόρησης συγχρόνως, για να βοηθήσουμε τους συμπολίτες μας και τις μετακινήσεις τους αρχικά και τις πράσινες μετακινήσεις στη συνέχεια, στο μέλλον.

Αναφορικά με τα άρθρα 6 και 7 και τα σχετικά με το διαχωρισμό της χωροθέτησης των συνεργείων, πρέπει να εξετάσουμε καλύτερα εάν όντως ένα τέτοιο μέτρο θα βοηθήσει στην προστασία του περιβάλλοντος ή εάν πρόκειται απλώς να ευνοήσει τα μεγαλύτερα συνεργεία, δυσχεραίνοντας το έργο των μικρών οικογενειακών, τις περισσότερες φορές συνεργείων, όπως τα έχουμε μάθει μέχρι τώρα.

Με τα άρθρα 9 και 10 και την προώθηση της χρήσης των εναλλακτικών καυσίμων, που βεβαίως μπορείτε να το χαρακτηρίσετε ως πρωτοβουλία, θα επισημάνω για ακόμα μία φορά ότι χρειάζεται συγκεκριμένη εκπαίδευση των ανθρώπων και των συνεργείων και επιμόρφωση γι' αυτό το θέμα. Πρόκειται για κάτι καινούργιο. Αλλά λείπουν και οι απαραίτητες υλικοτεχνικές υποδομές και η γνώση της εξειδίκευσης. Αυτά τα θέματα πρέπει να τα εξετάσετε και πάλι, εάν θέλετε να κάνουμε λόγο για μία ολοκληρωμένη και συντονισμένη προσπάθεια που θα καταλήξει σε πράξη.

Ένα πιο πλήρες θεσμικό πλαίσιο είναι απαραίτητο για τη διαδικασία ίδρυσης και επιχορήγησης των εμπορευματικών κέντρων στη χώρα μας, στην οποία αναφέρεται το κεφάλαιο 3 και τα άρθρα 13 και 14.

Τώρα για το άρθρο 17 που αναφέρεται στις κυρώσεις για τις παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας έχω επισημάνει και στην επιτροπή την πραγματική ανάγκη, ακόμα αυστηρότερων μέτρων και ποινών, τα οποία όμως θα πρέπει να εφαρμοστούν και να τηρηθούν τώρα και μακροπρόθεσμα και όχι να παραμείνουν στα χαρτιά, δίνοντας στη χώρα μας για μία ακόμα φορά, την αρνητική βεβαίωση πρωτιά στα ατυχήματα και στα θύματα της ασφάλτου.

Είχα πει και για τη χρήση των κινητών τηλεφώνων που έχει αποδειχθεί ότι είναι πρώτη αυτή η αιτία για τα φοβερά ατυχήματα. Και εδώ τίθεται θέμα παιδείας και αγωγής και πάλι και οφείλουμε να ξεκινήσουμε από αυτό. Πρέπει τα παιδιά να γίνουν κοινωνοί της λεγόμενης ουσιαστικής και πρακτικά, κυκλοφοριακής αγωγής και πειθαρχίας. Αυτή είναι η βάση για εμάς για καλύτερη οδική συμπεριφορά και για την τήρηση των εκάστοτε αυστηρών μέτρων του Κ.Ο.Κ.. Και εν γένει ως προς αυτό το θέμα υπάρχουν και άλλα προβλήματα που άπτονται και του Υπουργείου σας και αναζητούν λύσεις. Μιλώ εδώ ακριβώς για την απaráδεκτη επισφαλή κατάσταση του οδικού δικτύου της χώρας μας.

Η εθνική οδός Κορίνθου-Πατρών δεν πληροί καμμία από τις απαραίτητες προϋποθέσεις της οδικής ασφάλειας. Αυξάνονται τα ιδιόδια. Η εθνική οδός Κρήτης κατέχει περίοπτη θέση στον τραγικό πίνακα των πλέον επικίνδυνων ευρωπαϊκών δρόμων σε τροχαία. Το οδικό δίκτυο της πρωτεύουσας έχει χαρακτηριστεί δίκτυο ατυχημάτων.

Εάν δεν λυθούν αυτά τα προβλήματα, κύριε Υπουργέ, δεν μπορεί εκ των πραγμάτων να είναι αποτελεσματικό κανένα αυστηρό μέτρο οδικής συμπεριφοράς και ποινής. Εάν δεν τα φροντίσετε αυτά –θα τα πούμε και στη συνέχεια– κινδυνεύετε να μη υπάρχει για εσάς πλοίο και οδός, όπως λέει γιατί γίνεται παγίδα το όλο έργο αυτό.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑ.Ο.Σ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Αποστολάτο.

Εισερχόμαστε στον κατάλογο των ομιλητών Βουλευτών.

Το λόγο έχει η κ. Μερνεντίτη.

ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΜΕΡΝΕΝΤΙΤΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ερχόμαστε εδώ να συζητήσουμε ακόμα μία φορά, κατά την προσφιλή συνήθεια της Κυβέρνησης ένα νομοσχέδιο που ποτ ποτ, ένα νομοσχέδιο που δεν έχει αρχή και τέλος, ένα νομοσχέδιο που δεν εισάγει σε καμμία περιπτώση πολιτική στον τομέα των μεταφορών, αλλά κουκουλώνει εκκρεμότητες και πιθανόν τακτοποιεί φίλους με φωτογραφικές διατάξεις.

Μας είπατε, κύριε Υπουργέ, για τη διεθνή συγκυρία, για την αναγκαιότητα να συμβαδίσουμε με τους ευρωπαίους εταίρους μας στα ζητήματα των μεταφορών, για δίκτυα, για συνδυασμένες μεταφορές και άλλα πολλά. Επιτρέψτε μου εδώ να σας πω ότι τα γνωρίζουμε όλα αυτά. Και εμείς τα γνωρίζουμε, κύριε Υπουργέ, γιατί έχουμε την ψήφο του ελληνικού λαού, γι' αυτό είμαστε εδώ.

Για το αν δεν στέλνει ο ελληνικός λαός μόνο δικηγόρους που βγαίνουν από τη συγκεκριμένη σχολή και έχουν τη συγκεκριμένη πορεία, τότε θα πρέπει να εγκαλείτε τους πολίτες των νομών μας, αλλά το ύφος, επιτρέψτε μου, δεν συνάδει με το Κοινοβούλιο και τη δημοκρατία. Εμείς εδώ είμαστε για να νομοθετούμε με εντολή του ελληνικού λαού. Γνωρίζουμε και παλεύουμε να γνωρίζουμε και τέλος πάντων, εάν δεν γνωρίζουμε, θα μας κρίνουν αυτοί που μας ψήφισαν, όχι εσείς, κύριε Υπουργέ.

Εμείς τα γνωρίζουμε όλα αυτά και σας συμμερίζομαστε. Εσείς, όμως, που επίσης τα γνωρίζετε και τα γνωρίζετε, όπως θέλετε να παρουσιάσετε εδώ πολύ καλύτερα από πολλούς από εμάς, που δεν είμαστε, επαναλαμβάνω, δικηγόροι, είμαστε θεολόγοι, είμαστε γεωτεχνικοί, είμαστε λογιστές και αυτό ίσως για σας είναι αμάρτημα, αλλά είναι προσωπικό σας πρόβλημα και ίσως της παράταξής σας ή της παρέας σας, γιατί δεν φέρατε εδώ στο Κοινοβούλιο μια ολοκληρωμένη και εμπεριστατωμένη στρατηγική για τις μεταφορές; Γιατί έρχεστε εδώ και μας ζητάτε να εγκρίνουμε αυτό το συνονθύλευμα ατάκτως ειρημένων

διατάξεων, που βλέποντάς το κανείς δεν ξέρει από πού να αρχίσει και πού να τελειώσει; Ποια είναι η θέση σας για τις μεταφορές; Εάν αυτό το νομοσχέδιο, που δεν έχει όπως είπα πριν, αρχή, μέση και τέλος, είναι η πολιτική σας, ε, τότε το μόνο που έχω να πω, είναι ότι λυπάμαι.

Αλλά τι να περιμένει κανείς από μια κυβέρνηση που, από το 2004 και μετά, το μόνο που φρόντισε με επιμέλεια να κάνει, ήταν να ευτελίζει τον τομέα των μεταφορών, να καλλιεργεί συνθήκες τέτοιες ώστε να μπορεί να ξεπουλάει τους οργανισμούς κοινής ωφέλειας προς όφελος ποιος ξέρει ποιων φίλων, αλλά όχι του δημοσίου; Τι να πρωτοθυμηθούμε; Τι θέλετε; Το κατάστημα του Ο.Σ.Ε.; Την Ολυμπιακή που επιχειρείτε να χαρίσετε στην κυριολεξία στους ιδιώτες; Το τραμ το οποίο για το μόνο το οποίο μπορείτε να το κατηγορήσετε είναι γιατί το έφτιαξε η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και δεν μπορείτε να το χωνέψετε; Την οδική ασφάλεια που ακόμα και δικοί σας άνθρωποι –φαντάζομαι ότι θα το ακούσουμε μετά από λίγο– σας καταγγέλλουν ότι παραμελείτε εγκληματικά; Τα νησιά μας, τα οποία αφήνετε χωρίς καράβια;

Μιλάτε εσείς για συνδυασμένες μεταφορές, λες και εμείς δεν τις θέλουμε. Κανείς δεν αμφισβητεί αυτή την αναγκαιότητα, αλλά όμως τι κάνετε γι' αυτό; Ευτελίσατε τον Ο.Σ.Ε. προφανώς για να τον ξεπουλήσετε και αυτόν. Και επειδή οι Θεσσαλοί ακούστηκαν εδώ, έχουμε πολλά να σας πούμε για τον Ο.Σ.Ε..

Κύριε Υπουργέ, ασχοληθείτε λίγο για να δείτε τι γίνεται τέλος πάντων. Εγώ θέλω απλώς να σας ρωτήσω πού βρίσκεται αυτό το πρόγραμμα εξ ιδίων με το οποίο θα έπρεπε να τελειώσει η σιδηροδρομική Π.Α.Θ.Ε.; Και μη βιαστείτε να μας αποκαλέσετε κρατιστές, γιατί θα σας θυμίσω ότι όποτε θέλετε είστε κρατιστές –βλέπε «ΓΕΡΜΑΝΟΣ»– και όποτε θέλετε είστε φιλελεύθεροι, αναλόγως τι θέλετε να εξυπηρετήσετε, διότι εμείς και υγιείς μετοχοποιήσεις δημοσίων οργανισμών είχαμε κάνει και αποτελέσματα είχαμε φέρεи.

Δεν διαφωνούμε με την εξυγίανση, τη μετοχοποίηση των επιχειρήσεων με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, αλλά με όρους που να είναι συμφέροντες για το δημόσιο και τον πολίτη, όχι ξεπούλημα όπως κάνετε με την Ολυμπιακή, που εκτός από τη μεγάλη ζημιά που θα έχει για το μέγιστο αυτή η εκποίηση που κάνετε, θα είναι καταστροφικές οι επιπτώσεις της στον τουρισμό.

Λυπάμαι, κύριε Υπουργέ, η αλήθεια, όμως, είναι μία. Εσείς υπονομεύσατε την Ολυμπιακή και την αφήσατε στην τύχη της. Εσείς δεν υπερασπιστήκατε τα συμφέροντά μας στην ευρωπαϊκή επιτροπή. Εσείς τη φέρατε σ' αυτό το σημείο, δυστυχώς εσείς και μόνο εσείς. Με την τακτική σας απαξιώσατε πλήρως το κύρος της εταιρείας και ζημιώσατε και ζημιώνετε το δημόσιο, τους εργαζόμενους και τους πολίτες. Ζημιώνετε την εθνική οικονομία και τους Έλληνες φορολογούμενους.

Και επειδή άκουσα εδώ να μιλάτε για κατάντια, θα έλεγα τώρα ειδικά να προσέχετε. Για ποια κατάντια μιλάτε; Μήπως κοιτάτε στον καθρέφτη; Διότι όλοι οι Έλληνες είμαστε έκπληκτοι και δεν μπορούμε να κατανοήσουμε αυτά που συμβαίνουν στο χώρο του κόμματός σας, αλλά κυρίως την πρακτική και τη συμπεριφορά της Κυβέρνησης.

Και ας πάμε τώρα στην οδική ασφάλεια. Οι εκατόμβες στην άσφαλτο είναι εθνική συμφορά. Εσείς τι προτείνετε; Αυτό δεν είναι θέμα για κομματική εκμετάλλευση. Οι τραυματισμοί, οι ακρωτηριασμοί –τα είπα πριν και ο κ. Λεβέντης, γιατί μετράμε μόνο αυτούς που πεθαίνουν, δεν μετράμε αυτού που πεθαίνουν μετά από λίγες ώρες ή λίγες ημέρες– αυξάνονται. Υπάρχουν δεδομένα στις εφημερίδες, που καθημερινά διαβάζουμε. Πρέπει, λοιπόν, να κάνουμε κάτι, αξιοποιώντας τη διεθνή εμπειρία και εσείς έχετε δόξα τω Θεώ και μεγάλη ευρωπαϊκή. Τα όργανα και οι θεσμοί είναι αναντίρρητα χρήσιμοι και αναγκαίοι, όμως πρέπει να λειτουργούν.

Να σας ρωτήσω εδώ τι γίνεται με τη διυπουργική επιτροπή. Ποιος είναι υπεύθυνος; Πότε συνεδριάζει;

Καλή είναι η αναμόρφωση του Κ.Ο.Κ., αλλά αυτό δεν αρκεί. Πρέπει –αυτή είναι η πρόταση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.– να επεξεργαστούμε, να συμφωνήσουμε σε μία ολοκληρωμένη στρατηγική για την εθνική ασφάλεια, πέρα από κομματικά στεγανά.

Προ πολλού, νομίζω πριν από δύο ή τρία χρόνια, ο κύριος Πρωθυπουργός είχε μιλήσει εδώ για την άμεση αναγκαιότητα να καταπολεμήσουμε και να αντιμετωπίσουμε τα τροχαία. Παχιά λόγια για ακόμη ένα θέμα! Γιατί, εάν σας ρωτήσω ποια μέτρα πήρατε, ποια είναι τα αποτελέσματα, δεν μπορείτε να μου πείτε τίποτε. Και δεν μιλώ μόνο για τα εθνικά δίκτυα, μιλώ και για τους επαρχιακούς δρόμους. Είχα καταθέσει το καλοκαίρι μια ερώτηση για τις μπάρες, από τις οποίες άλλες είναι κατεστραμμένες και άλλες είναι κακοσυντηρημένες. Ξέρετε πόσοι - νέοι κυρίως - σκοτώνονται σε αυτήν την καρμανιόλα; Τι κάνετε;

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ**)

Πάμε τώρα στα εμπορευματικά κέντρα. Μόνο μια παρατήρηση θα κάνω. Χρειάζεται χωροθέτηση, κύριε Υπουργέ. Προσπαθώ να είμαι γρήγορη, γιατί θα με προδώσει ο χρόνος. Χωρίς χωροθέτηση, έτσι έγινε ανενεργός και ο νόμος του 2005. Υπήρχαν πόροι από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και όμως δεν είχαμε κανένα αποτέλεσμα.

Ως προς τα Κ.Τ.Ε.Ο., σας τα είπαν οι άλλοι συνάδελφοι. Απλώς, θέλω να σας επιστημονώ ότι και εδώ νομίζω ότι φωτογραφίζετε. Προσέξτε τα, σας ακολουθούν όλα αυτά. Και ξέρετε, όλους μας, σε μικρό ή μεγάλο βαθμό, αναλόγως από ποιο μετερίζι υπηρετούμε εδώ την πολιτική, μας ακολουθούν διαχρονικά οι επιλογές μας, αυτά που προτάσσουμε και αυτά που απορρίπτουμε. Ο λαός κρίνει. Και σας κρίνει αυστηρά.

Όπως είπα στην αρχή, δεν ξέρω με ποιο θέμα πρέπει να ασχοληθείς πρώτα σε αυτό το νομοσχέδιο και ποιο να αφήσεις.

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

Επειδή δεν προλαβαίνω, δυο λόγια μόνο θα πω για τα ταξί. Φοβούμαι πάρα πολύ ότι ο τρόπος που εισάγεται αυτή η συζήτηση θα δημιουργήσει μεγαλύτερη αταξία στο χώρο και πιθανόν να έχουμε εκτίναξη των αδειών σε μία δύσκολη εποχή. Χρειάζεται σοβαρά τους βαντα, να δούμε πώς θα εκσυγχρονιστεί ο στόλος, πώς θα τους δώσουμε κίνητρα και διευκολύνσεις, επιμόρφωση.

Κύριε Υπουργέ, θα συζητήσουμε καμμία φορά σοβαρά για τους «μαντράδες» στη γλώσσα των ταξιτζήδων, δηλαδή αυτούς που έχουν πολλά αυτοκίνητα, οι οποίοι λυμαίνονται παράνομα την αγορά των ταξί;

Χρειάζονται σεμινάρια επιμόρφωσης. Όλα αυτά πρέπει να τα συζητήσουμε. Εσείς τι κάνετε; Πάτε να ψαρέψετε πάλι ψηφιακά στο χώρο των ταξιτζήδων και πιθανότατα να έχουμε και καλούς προπαγανδιστές μέσα στο χώρο των ταξί, την ουσία όμως δεν την αγγίζετε.

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω ότι εμείς συμφωνούμε ότι οι σύγχρονες μεταφορές είναι ένα κοινωνικό αγαθό και δικαιούνται να το απολαμβάνουν όλοι οι Έλληνες πολίτες. Δυστυχώς, επί της Κυβερνήσεώς σας, ακόμη μια ευκαιρία από τις πολλές χάνεται, η ευκαιρία δηλαδή να μπει τάξη στον τομέα των μεταφορών, να αποκτήσουμε ένα αξιόπιστο δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών, εφάμιλλο των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αντ' αυτού, αναλωνόμαστε σε αυτό το λίγο από όλα και τίποτα επί της ουσίας νομοσχέδιο, που δεν συνδράμει την ελληνική κοινωνία και τους πολίτες, που δε συμβάλλει σε καμμία περίπτωση στην επίτευξη του στόχου της αναβάθμισης του τομέα των μεταφορών και γι' αυτό το καταψηφίζουμε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταθάκης.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα της Ολυμπιακής, το οποίο κυριάρχησε και στην πρωινή συζήτηση και τώρα, είναι βεβαίως πάρα πολύ σοβαρό. Πιστεύω, όμως, ότι το ίδιο σοβαρό, αν όχι πολύ πιο σοβαρό, είναι και το θέμα της οδικής ασφάλειας, το οποίο μακάρι να μπορούσαμε να συζητήσουμε σε ξεχωριστή συνεδρίαση, γιατί κάθε μέρα έχουμε έξι νεκρούς και δεκάδες τραυματίες και ανάπηρους, για τους οποίους αδιαφορούμε τελείως. Μετρούμε, δηλαδή, χρήματα και δεν μετρούμε θύματα. Ρωτήστε αυτούς που έχουν χάσει το παιδί

τους και πάνε κάθε ημέρα στα νεκροταφεία και ανάβουν κεριά, ρωτήστε αυτούς που έχουν ένα παιδί ανάπηρο και το βλέπουν εκεί κάθε μέρα και αργοπεθαίνουν, γιατί ξέρουν ότι δεν πρόκειται να νιώσει ποτέ τη μεγάλη χαρά του γάμου, του έρωτα, της οικογένειας, γιατί κανένας δεν έχει διάθεση να πηγαίνει να σηκώνει, να πλένει, να καθαρίζει, να μένει για μια ζωή κολλημένος σε έναν άνθρωπο που είναι καθηλωμένος σε αναπηρική καρέκλα.

Ας πάμε, όμως, στο νομοσχέδιο και θα μιλήσω μόνο για την οδική ασφάλεια, η οποία βεβαίως δεν έχει κόμματα και χρώματα. Και αυτά που θα πω δεν είναι σοφίες, είναι αυτά που λέμε όλοι μας.

Το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, προβλέπει αλλαγές στην εκπαίδευση και στην εξέταση των οδηγών. Πρέπει να σκεφτούμε πολύ σοβαρά τι θα κάνουμε με αυτό το θέμα, ώστε να γίνουν οι εξετάσεις ουσιαστικές και αδιάβλητες. Γιατί τώρα δεν μαθαίνουμε να οδηγούμε, οι εκπαιδευτές οδηγών, πολλές φορές με δική μας απαίτηση, μας μαθαίνουν απλώς να περνούμε τις εξετάσεις και μάλιστα να περνούμε τις εξετάσεις με ταχύτητα 40 χιλιομέτρων την ώρα και μόλις πάρουμε το δίπλωμα να βγούμε την άλλη μέρα στους δρόμους και να οδηγήσουμε με 200 χιλιόμετρα την ώρα, χωρίς να μας ελέγξει και κανένας. Δεν μας μαθαίνουν πώς να οδηγούμε στη βροχή, στις στροφές, το βράδυ, στον κατήφορο - νομίζω δεν με παρακολουθεί κανένας, αλλά δεν πειράζει εγώ θα τα πω - δεν μας μαθαίνουν τι ρόλο παίζουν οι αερόσακοι, πώς να βάζουμε τα παιδικά καθισματάκια, δεν μας μαθαίνουν ότι αν βάλουμε στο κάθισμα που έχει αυτόματη ζώνη ασφαλείας ένα παιδί που ζυγίζει λιγότερο από τριάντα κιλά, δεν το σκοτώσουμε, γιατί δεν ενεργοποιούνται οι ζώνες, δεν μας μαθαίνουν ούτε καν να ρυθμίσουμε το κάθισμα του αυτοκινήτου. Χρειάζεται, λοιπόν, ενημέρωση και ελπίζω ο κύριος Υπουργός να τα λάβει σοβαρά υπ' όψιν του όλα αυτά για να αλλάξουν.

Χάρηκα που είδα ότι όποιος δεν φοράει κράνος ή ζώνη θα πληρώνει πρόστιμο, αλλά και εδώ χρειάζεται ενημέρωση, γιατί πάρα πολλές φορές βλέπουμε αναβάτες να φορούν ένα κράνος που τους προστατεύει μόνο από τη βροχή και από τις κλήσεις, γιατί δεν έχει τις προδιαγραφές που πρέπει. Πρέπει, λοιπόν, να μάθουμε στον κόσμο ποια κράνη τον προστατεύουν.

Επίσης, κάναμε μία επιτροπή, για να εξακριβώσουμε πώς γίνονται τα δυστυχήματα με τρένα και αυτοκίνητα. Εδώ θα ακούσε μία ενημέρωση, κύριε Υπουργέ, ότι το τρένο που κινείται προς τη Θεσσαλονίκη θέλει περίπου ένα χιλιόμετρο για να σταματήσει, (εννιακόσια πενήντα μέτρα για την ακρίβεια) και το τρένο που κινείται προς την Πάτρα θέλει εξακόσια μέτρα. Άρα, λοιπόν, όταν ο μηχανοδηγός βγει από μία καμπή και δει πάνω στη διάβαση ένα αυτοκίνητο σταματημένο, τι κάνει στην πράξη; Ρίχνει τα φρένα, όπως λένε οι μηχανοδηγοί και αρχίζει να τρέχει προς τα πίσω, γιατί ξέρει ότι αποκλείεται να αποφύγει την σύγκρουση, (δεν έχει τιμόνι να πάει από κάπου αλλού και ξέρει ότι θα σταματήσει στα χίλια μέτρα, ενώ το αυτοκίνητο που είναι σταματημένο είναι στα τετρακόσια - πεντακόσια μέτρα.

Το νομοσχέδιο αναφέρεται και για την ηλικία των οδηγών και το είχαμε συζητήσει με τους φορείς στην επιτροπή. Είναι διεθνώς παραδεκτό και μάλιστα είχε γίνει και ένα παγκόσμιο συνέδριο στη Βρετανία με θέμα, αν πρέπει, να παίρνουμε το δίπλωμα κάποιου που έχει φτάσει στην ηλικία των εξήντα, εβδομήντα, ογδόντα χρόνων. Είπαν, λοιπόν, ότι αυτό δεν πρέπει να το κάνουμε ποτέ, γιατί αν πούμε σε κάποιον ότι του παίρνουμε το δίπλωμα επειδή είναι εβδομήντα ή ογδόντα ετών ή δεν ξέρω ποια άλλη ηλικία θέλετε να βάλετε εσείς, είναι σαν να τον σκοτώνουμε. Πρέπει, λένε σε όλο τον κόσμο, να κάνουμε πολύ σοβαρές ιατρικές εξετάσεις από την ηλικία των είκοσι χρόνων. Γιατί μπορεί ένα παιδί να έχει για παράδειγμα, σκληρήνωση κατά πλάκας και να μην μπορεί να οδηγήσει στα είκοσι του. Αλλά εμείς παίρνουμε το δίπλωμα στα δεκαοκτώ και μετά για σαράντα επτά ολόκληρα χρόνια, μέχρι τα εξήντα πέντε, δεν μας εξετάζει κανένας για να δει αν έχουμε κινητικά προβλήματα αν έχουμε ψυχολογικά προβλήματα, ή αν έχουμε τρελαθεί τελείως.

Σας θυμίζω ότι όταν πέρασαν από το εργομετρικό κέντρο του

Ολυμπιακού Σταδίου επαγγελματίες οδηγοί λεωφορείων, αποδείχθηκε ότι ένας στους τέσσερις δεν ήταν σε θέση να οδηγήσει με ασφάλεια. Και επίσης, υπάρχει προεδρικό διάταγμα του 1994, που λέει ότι αν τα νοσοκομεία, οι γιατροί διαπιστώσουν ότι κάποιος από εμάς, ασχέτως ηλικίας, δεν είναι σε θέση να οδηγήσει με ασφάλεια, πρέπει να ειδοποιηθεί το Υπουργείο Μεταφορών, για να τον περάσει από πιο σοβαρές εξετάσεις και στην ανάγκη να του αφαιρέσει το δίπλωμα. Όμως, αυτό έχει καταργηθεί, γιατί κάποιος είπαν ότι είναι προσωπικά δεδομένα και δεν μπορούν τα προσωπικά δεδομένα να δοθούν στο Υπουργείο Μεταφορών.

Η έλλειψη ενός φορέα και τα μπερδέματα με τη συνεργασία, τη δήθεν συνεργασία των διαφόρων Υπουργείων, φαίνεται και από το γεγονός ότι η Τροχαία δεν έχει άμεση συνεργασία, με το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, και το Υπουργείο Μεταφορών, που θα έπρεπε να είναι καθημερινή αυτή η συνεργασία και δεν μπορούν να επιβάλλουν στην Τροχαία ακόμα, να κάνει προληπτικούς ελέγχους για μέθη, κράνη, ζώνες, αερόσακους.

Και ξέρετε γιατί; Γιατί για να προαχθεί ένας αστυνομικός διευθυντής πρέπει να δείξει έργο. Λέει λοιπόν: «Εγώ έκανα τριάντα επτά χιλιάδες ελέγχους και έδωσα είκοσι τέσσερις χιλιάδες κλήσεις». Και του λένε: «Μπράβο, εσύ είσαι καλός». Εάν ένας άλλος διευθυντής βγάλει τους αστυνομικούς στο δρόμο, να σταματάνε τις μητέρες και να τους λένε «βάλτε το παιδάκι σας πίσω» ή «βάλτε τη ζώνη σας» ή «αυτό το κράνος δεν σε προστατεύει» ή αν πηγαίνουν έξω από τα νυχτερινά κέντρα και λένε «εσύ παιδί μου μην οδηγήσεις, γιατί θα σκοτωθείς, έχεις πιει πολύ» αυτός δεν θα έχει να παρουσιάσει έργο στα χαρτιά και άρα δεν θα πάρει τόσο εύκολα προαγωγή.

Για τον Κ.Ο.Κ. θέλω να πω ότι πρέπει να μειωθούν τα πρόστιμα, αλλά να αφαιρούνται πιο εύκολα τα διπλώματα. Γιατί καμιά φορά ένα παιδί κάνει μία παράβαση, περνάει με κόκκινο και δεν πληρώνει αυτό το πρόστιμο. Το πληρώνει όλη η οικογένεια, που μπορεί να μην έχει και χρήματα.

Να κάνουμε και μία εκστρατεία, κύριε Υπουργέ, για τα πρόστιμα, που λένε μερικοί ότι είναι πολύ ακριβά, και να λέμε ότι κανείς δεν μας αναγκάζει να περάσουμε με κόκκινο. Δηλαδή, ήρθε κανείς να μας πει «πέρασες με κόκκινο να σε γράψω»; Εάν δεν κάνουμε καμμία παράβαση δεν πρόκειται να πληρώσουμε ποτέ τίποτα.

Πρέπει να φτάσουμε κάποια στιγμή και στους μηχανικούς και να βρούμε την ευθύνη που πρέπει να έχουν. Γιατί εμείς τους φροντίζουμε και σαν Βουλή εδώ, αλλά αυτοί πρέπει να φροντίζουν εμάς να υπογράφουν για κάθε τι που κάνουν στο αυτοκίνητό μας, όπως υπογράφουν και οι μηχανικοί των αεροπλάνων, (οι μηχανικοί της Ολυμπιακής) και γι' αυτό έχουμε τόσα λίγα ατυχήματα στα αεροπλάνα και πολύ περισσότερα στα αυτοκίνητα.

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι μας ενδιαφέρει πάρα πολύ όλους, μας εντυπωσιάζει, κάποιο τροχαίο δυστύχημα με πολλούς νεκρούς ή ένα περίεργο δυστύχημα, όπως αυτό στο Μαλιακό όπου σκοτώθηκαν δέκα άνθρωποι. Από τότε μέχρι τώρα σκοτώθηκαν άλλοι επτάμισι χιλιάδες άνθρωποι, αλλά σκοτώθηκαν ένας-ένας και δεν έδωσε κανένας σημασία. Ακόμα και μέσα εδώ στη Βουλή μας χαρακτηρίζει ένας απίστευτος φαρισαϊσμός, γιατί όταν έπεσε το ελικόπτερο και σκοτώθηκαν τρεις στρατιωτικοί, σ' αυτό το Βήμα ανέβηκαν και οι πέντε αρχηγοί των κομμάτων και εξέφρασαν την οδύνη τους για το θάνατο των τριών ανδρών που έπεσαν με το ελικόπτερο. Εάν μας ενδιαφέροναν οι άνθρωποι και όχι ο τρόπος που σκοτώθηκαν τρεις άνθρωποι σε ένα σπάνιο δυστύχημα, θα έπρεπε οι αρχηγοί όλων των κομμάτων να είναι κάθε μέρα εδώ και να εκφράζουν την οδύνη τους για τους εξι ανθρώπους που σκοτώνονται και για τους δεκάδες άλλους που τραυματίζονται και μένουν ανάπηροι.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστούμε τον κ. Σταθάκη.

Ο κ. Γεώργιος Κοντογιάννης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και

κύριοι συνάδελφοι, στα όσα πολύ σωστά είπε ο προλαλήσας ειδικός στο ζήτημα της οδικής ασφάλειας συνάδελφος κ. Σταθάκης, θα ήθελα να προσθέσω ότι θα πρέπει να επιβάλλονται αυστηρότερες ποινές και σε εκείνους που παίρνουν τα παιδιά τους αγκαλιά στο μπροστινό κάθισμα, χρησιμοποιώντας τα ουσιαστικά ως ζωντανούς αερόσακους. Πρόκειται για εγκληματίες και είναι κάτι το οποίο πρέπει να δει και η τροχαία με μεγαλύτερη προσοχή.

Στα του νομοσχεδίου και ειδικά σε όσα ακούσαμε το πρωί, η ένταση που προκλήθηκε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην αρχή της συζήτησης σχετικά με την αντισυνταγματικότητα ή όχι της τροπολογίας που αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία, αλλά και όσα ακολούθησαν, είναι ενδεικτική του κλίματος οξύτητας που επιχειρεί να επιβάλλει στον πολιτικό μας βίο η Αξιοματική Αντιπολίτευση. Και αποδεικνύει αυτό που επί σχεδόν έντεκα χρόνια επισημαίνουμε, ότι στόχος της δεν είναι η εποικοδομητική κριτική, η προσφορά στους πολίτες, αλλά η πρόκληση έντασης με στόχο τη συσπείρωση των οπαδών της. Δυστυχώς, όμως, για εσάς, κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, και ευτυχώς για εμάς ο λαός βλέπει και κρίνει. Δυστυχώς για εσάς και ευτυχώς για εμάς ο λαός έχει μνήμη και κρίση. Δεν πάσχει από πολιτικό αλτσχάϊμερ, όπως κάποιος στο χώρο της αντιπολίτευσης που σήμερα φθάνουν στο σημείο να κατακεραυνώνουν με μία απίστευτη ανευθυνότητα και ρητορική, που ξεφεύγει ακόμα και από τα κοινοβουλευτικά πλαίσια, τη σημερινή Κυβέρνηση, η οποία έχει την τόλμη να βάλει «το μαχαίρι στο κόκαλο» για να κλείσει μία πληγή που ανοίξατε εσείς με την αλόγιστη διαχείρισή σας στην Ολυμπιακή Αεροπορία, την οποία από εθνικό αερομεταφορέα είχατε μετατρέψει σε κομματικό φορέα, όπου βολεούντουσαν οι εκλεκτοί της Χαριλάου Τρικούπη.

Ο Υπουργός Μεταφορών, με μεθοδικότητα και χωρίς τυμπανοκρουσίες και επικοινωνιακά τρικ, κατάφερε να πετύχει την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για λύση σε ένα πρόβλημα που επιβάρυνε μεν να επιλύσατε μεν να επιλύσατε και εσείς, αλλά ακόμα και εκεί δεν ξεφύγατε από τη γνωστή μέθοδο του αέρα όπως συνέβη με την «SPEED WIND». Φθάσαμε έτσι στο σημείο η εταιρεία να επιβαρύνει τον ελληνικό λαό με ελλείμματα της τάξεως του 1.000.000 ευρώ την ημέρα και να παρουσιάζει συσσωρευμένες ζημιές πάνω από 2,6 δισεκατομμύρια ευρώ.

Για να γίνει κατανοητό το μέγεθος του προβλήματος στο οποίο δίνει λύση το σχέδιο Χατζηδάκη, αρκεί να υπολογίσει κανείς ότι 2,6 δισεκατομμύρια ευρώ αναλογούν σε δυο χιλιάδες εξαθέσια σχολεία ή σε πενήντα μεγάλα νομαρχιακά νοσοκομεία ή στο να τριπλασιαστούν τα κονδύλια που δόθηκαν το 2008 για να καλυφθεί η αύξηση των συντάξεων του Ο.Γ.Α., του Ε.Κ.Α.Σ., του επιδόματος ανεργίας και η χρηματοδότηση του Ταμείου Κοινωνικής Συνοχής.

Με δεδομένο το τοπίο που υπάρχει διεθνώς στο χώρο των αερομεταφορών, ως γίνει κατανοητό ότι το σχέδιο Χατζηδάκη είναι ένα σχέδιο διάσωσης της Ολυμπιακής, ένα σχέδιο που θα λειτουργήσει και υπέρ των εργαζομένων και υπέρ της ελληνικής κοινωνίας, αλλά και υπέρ της ελληνικής οικονομίας. Και αυτό θα το αποδείξει η ίδια η ζωή.

Όσον αφορά τους εργαζόμενους είναι λογικό να εκφράζουν επιφυλάξεις. Οι προτάσεις διάσωσης της επιχείρησης που έγιναν στο παρελθόν τους έχουν κάνει καχύποπτους και επιφυλακτικούς. Άλλωστε κάθε αλλαγή και μάλιστα ριζική, δημιουργεί την αίσθηση ανασφάλειας. Αλλά αν πραγματικά αγαπούν την Ολυμπιακή, θα πρέπει πρώτα εκείνοι να υποστηρίξουν το σχέδιο αυτό. Είναι η μόνη ρεαλιστική λύση για τη διάσωση του εθνικού μας αερομεταφορέα.

Το Υπουργείο Μεταφορών αντιμετώπισε με μεγάλη ευαισθησία το ζήτημα των εργαζομένων για τους οποίους προβλέπονται ειδικές ρυθμίσεις ανά κλάδο σύμφωνα με τις ανάγκες κάθε επαγγελματικής ομάδας. Κανένας εργαζόμενος δεν θα μείνει ακάλυπτος. Οι ρυθμίσεις ορίζουν με λεπτομέρεια όλα τα απαιτούμενα μέτρα προκειμένου να μην βρεθεί κανείς στο δρόμο.

Επίσης είναι πολύ σημαντικό ότι η επιτυχής διαπραγμάτευση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δίνει τη δυνατότητα της άμεσης μετάβασης στη λειτουργία της νέας εταιρείας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η εταιρεία να μην κλείσει ούτε για μια μέρα. Η εξυ-

πληρέτηση του κοινού θα συνεχιστεί κανονικά χωρίς καμμία διακοπή, χωρίς να διαταραχθούν οι κοινωνικές ισορροπίες.

Πρέπει επίσης να ξεκαθαρίσουμε ότι η νέα εταιρεία δεν θα διακόψει τα δρομολόγια προς τις άγονες γραμμές και θα συνεχίσει να ενώνει τους Έλληνες όπου αυτοί και αν βρίσκονται.

Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο στο σύνολό του αποτελεί μια μεταρρυθμιστική τομή στο χώρο των μεταφορών και είναι παρήγορο διότι η Κυβέρνηση με τις ρυθμίσεις που κάνει καθιστά σαφές ότι θεωρεί την ανάπτυξη των υποδομών στις μεταφορές κυρίαρχο στοιχείο στην προσπάθεια για ανάπτυξη της χώρας. Αυτό φαίνεται και από την πρόθεσή της για ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών, αλλά και με την δημιουργία του νέου διεθνούς αεροδρομίου στο Καστέλι Κρήτης, γιατί η ανάπτυξη της περιφέρειας στην οποία, σύμφωνα με την κυβερνητική δέσμευση, θα διχαστεί το 82% του Ε.Σ.Π.Α., χωρίς τον εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη των υποδομών στον τομέα των μεταφορών δεν μπορεί να γίνει.

Το λέω αυτό, κύριε Υπουργέ, επηρεασμένος και από την περιοχή μου την Ηλεία όπου ο Νομός άρχισε να παίρνει την καταράχια όταν από το 1981 και μετά, όχι μόνο δεν έγινε καμιά επένδυση στον τομέα των μεταφορών, αλλά με μια στενόμυαλη τοπικιστική λογική η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ενέκρινε την πρόταση του τότε Υπουργού Προεδρίας του αιώνιου Μένιου Κουτσόγιωργα και μετέφερε τον σταθμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την Ανδραβίδα της Ηλείας στον Άραξο της Αχαΐας. Ο τόπος μου, όμως, κύριε Υπουργέ, έχει ανάγκη από αεροδρόμιο και αυτό το επιβεβαιώνουν όλοι οι παραγωγικοί φορείς της περιοχής και κυρίως ο Σ.Ε.Τ.Ε. και η διαρκώς αυξανόμενη τουριστική κίνηση.

Ο προκάτοχός σας κ. Λιάπης, αντελήφθη αυτή την αναγκαιότητα, το ίδιο και εσείς που εκδώσατε τις αναγκαίες αποφάσεις για να προχωρήσει η κατασκευή των απαραίτητων εγκαταστάσεων. Πρέπει, όμως, να επιταχύνουμε τις διαδικασίες αν θέλουμε μια περιοχή που επλήγη τόσο πολύ τον τελευταίο χρόνο από φυσικές καταστροφές, να ξαναβρεί το βηματισμό της και να ορθοποδήσει. Από εκεί και πέρα, κύριε Υπουργέ, στην Ανδραβίδα υπάρχει η δυνατότητα ανάπτυξης ενός μοναδικού συνδυασμού όλων των μεταφορικών μέσων, αφού εκτός από το αεροδρόμιο υπάρχουν σε απόσταση δέκα χιλιόμετρων ο σιδηρόδρομος, ο εμπορευματικός και επιβατικός λιμένας της Κυλλήνης, αλλά και ο υπάρχων και ο υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομος, πλεονεκτήματα που δίνουν τη δυνατότητα να αξιοποιηθούν με τις ρυθμίσεις και με τις βελτιώσεις του παρόντος νομοσχεδίου και τα εμπορευματικά κέντρα που υπάρχουν στο νομοσχέδιο για την προώθηση της αγροτικής παραγωγής του νομού.

Το ίδιο ταχύτερα, όμως, πρέπει να κινηθούμε κύριε Υπουργέ, και στον τομέα του σιδηροδρόμου. Υπάρχουν διαβεβαιώσεις ότι ο Προαστιακός θα φτάσει τελικά μέχρι τον Πύργο. Αν πράγματι πιστεύουμε ότι ο σιδηρόδρομος αποτελεί ένα φθηνό και ασφαλές μέσο μεταφοράς, αν πιστεύουμε ότι πρέπει να αξιοποιηθεί περαιτέρω για τη μεταφορά εμπορευμάτων, τότε ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου της δυτικής Πελοποννήσου πρέπει να είναι πλήρης. Πρέπει να δούμε με προοπτική το μέλλον, να δούμε τις δυνατότητες που διανοίγονται για ενίσχυση των μεταφορών ακόμα και με την Αφρική και να κατασκευάσουμε από τώρα διπλή ηλεκτροκίνητη σιδηροδρομική γραμμή μέχρι την Καλαμάτα.

Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι...

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Μέχρι τη Σπάρτη, κύριε Κοντογιάννη, και το Γύθειο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ: Αυτό είναι θέμα του Υπουργείου Μεταφορών. Εγώ μιλάω για το σιδηρόδρομο που περνάει από Πάτρα – Πύργο – Καλαμάτα.

Παρά τις συντονισμένες προσπάθειες που γίνονται από κάποιους να εμφανίσουν τη χώρα ότι βρίσκεται σε πολιτική περιδίνηση –και είναι προφανές ότι αυτοί οι κάποιοι δεν αντιλαμβάνονται ποies επιπτώσεις μπορεί να έχει για την οικονομία και τη σταθερότητα αυτή η προσπάθεια- η Κυβέρνηση συνεχίζει να παράγει έργο με στόχο την βελτίωση της καθημερινότητας των πολιτών αλλά και τη δημιουργία συνθηκών για την ανάπτυξη

της χώρας. Γιατί αυτή η παράταξη πάνω από όλα, πάνω από οποιοδήποτε πολιτικό συμφέρον ή κομματική σκοπιμότητα θέτει τα συμφέροντα των πολιτών και της ίδιας της χώρας, της Ελλάδας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει τώρα η κ. Άννα Φιλίνη, Βουλευτής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α..

ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θα αναφερθώ πιο συγκεκριμένα στις δύο τροπολογίες για τις οποίες έγινε μεγάλη συζήτηση και σήμερα το πρωί σχετικά με τον Ο.Σ.Ε. και την Ολυμπιακή. Αυτή η τελευταία τροπολογία βέβαια αναφέρεται στη δυνατότητα ταχείας εκκαθάρισης όλων των δημόσιων επιχειρήσεων γενικότερα. Σήμερα η Κυβέρνηση και οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας δεν απήντησαν στην επιχειρηματολογία της Αντιπολίτευσης ότι εδώ πρόκειται για μία τροπολογία με καθαρά αντισυνταγματικό περιεχόμενο. Τα επιχειρήματα ήταν του επιπέδου «τι κάνετε εσείς, τι κάνουμε εμείς», αλλά όσον αφορά την επιχειρηματολογία τη δική μας, ότι πρόκειται για αντισυνταγματικές τροπολογίες δεν υπήρξε καμμία συγκεκριμένη απάντηση.

Και λέμε ότι είναι αντισυνταγματικές αυτές οι τροπολογίες, διότι γενικώς και με ταχείες διαδικασίες δίνεται η δυνατότητα να εκκαθαρίζεται η δημόσια περιουσία, να διαλύονται δηλαδή οι Δ.Ε.Κ.Ο. στο μέλλον γενικώς και όχι μόνο η Ολυμπιακή. Επίσης, είναι αντισυνταγματικές διότι δεν διασφαλίζονται τα δικαιώματα των εργαζομένων, καταργούνται οι κατακτήσεις τους από τις συλλογικές συμβάσεις, ζητήματα τα οποία είναι κατοχυρωμένα στο Σύνταγμα μας.

Συγκεκριμένα όμως, σε σχέση με την Ολυμπιακή Αεροπορία, κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι πρόκειται για μία εντελώς εκβιαστική, εκτός από αντισυνταγματική, τροπολογία σχετικά με τον εθνικό μας αερομεταφορέα. Πρόκειται ουσιαστικά για το αποκορύφωμα της χαριστικής πολιτικής της Κυβέρνησης υπέρ του ανταγωνιστή της Ολυμπιακής, δηλαδή της «AEGEAN», ο οποίος σταδιακά μετατρέπεται, με τη δική σας βοήθεια, όλο και περισσότερο σε μονοπώλιο των αερομεταφορών μας.

Μιλάτε συχνά και μιλήσατε και σήμερα γι' αυτήν την καταχρεωμένη Ολυμπιακή. Στηρίζετε αυτά που υποστηρίζει η Κομισιόν σχετικά με την απαγόρευση των κρατικών επιχορηγήσεων και ποτέ δεν φρόντισε το Υπουργείο σας ώστε να ξεχρεώσει το ελληνικό κράτος από τα τεράστια χρέη του που υπάρχουν εδώ και χρόνια απέναντι στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Διότι πραγματικά το είπαν και άλλοι συνάδελφοι και νομίζω ότι και ο ελληνικός λαός αναρωτιέται αυτές τις ημέρες: Πώς είναι δυνατόν η Ολλανδική και η Βελγική Κυβέρνηση να δίνουν αυτές ακριβώς τις ημέρες τεράστια κρατικά ποσά για να σώσουν την ιδιωτική τράπεζα «FORTIS» και η Ελληνική Κυβέρνηση, εσείς συγκεκριμένα κύριε Υπουργέ, δεν δίνετε δεκάρα και δεν ενδιαφέρεστε για να σωθεί ο εθνικός μας αερομεταφορέας;

Αντίθετα, σταδιακά εγκαταλείπετε την περιουσία της Ολυμπιακής, εγκαταλείπετε τα slots στα ξένα αεροδρόμια, εγκαταλείπετε τις πιο προσοδοφόρες γραμμές της, έτσι ώστε αυτές οι γραμμές όλο και περισσότερο να έρχονται στα χέρια του ανταγωνιστή της. Ξέρουμε πάρα πολύ καλά ότι οι Έλληνες μετανάστες –έχουμε υπάρξει και εμείς για πολλά χρόνια- στα πέρατα της γης έχουν στηρίξει και στηρίζουν πεισματικά εδώ και χρόνια την Ολυμπιακή Αεροπορία. Αυτές τις γραμμές «φιλέτα» στη Νέα Υόρκη, στην Αυστραλία, στις μεγάλες πόλεις της Γερμανίας και στο Λονδίνο σταδιακά τις εγκαταλείπετε.

Επίσης, ξεχνάτε ηθελμένα τη σπουδαία και μεγάλη περιουσία της Ολυμπιακής Αεροπορίας, το μεγάλο της όπλο στη διάρκεια όλων αυτών των χρόνων που είναι η ασφάλεια που πάντα παρέχει στους πολίτες και οι εξαιρετικές υπηρεσίες που παρέχουν πάντοτε οι εργαζόμενοί της με κόπο και καλή διάθεση απέναντι σε όλους εμάς. Αυτά δεν μπορούν να ξεπουληθούν και αυτά δυστυχώς με ελαφριά καρδιά εσείς δυστυχώς τα εγκαταλείπετε.

Θέλω, επίσης, να αναφερθώ στον Ο.Σ.Ε.. Βλέπουμε ότι γενικότερα υπάρχει μια εντελώς ανάληγη πολιτική απέναντι στις

δημόσιες επιχειρήσεις για τις μεταφορές μας. Πιστεύουμε ότι στον Ο.Σ.Ε. προωθείται μια κατεύθυνση διάλυσης. Με τη συγκεκριμένη τροπολογία αναφέρεται ότι οι αρμοδιότητες κατασκευής και συντήρησης της σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και της διαχείρισης και της κυκλοφορίας εκχωρούνται εξ ολοκλήρου στην εταιρεία «ΕΡΓΟΣΕ». Στο αντικείμενο της «ΕΡΓΟΣΕ» τώρα ανατίθεται η μελέτη, η προμήθεια, η κατασκευή, η διοίκηση, η επίβλεψη της σιδηροδρομικής υποδομής που αφορά τον Ο.Σ.Ε. και συγχρηματοδοτείται βέβαια από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεύτερον, η ιδιοκτησία του Ο.Σ.Ε. εκχωρείται μέσω της απορρόφησης της «ΓΑΙΟΣΕ». Και αυτή εκχωρείται στην «ΕΡΓΟΣΕ» προκειμένου να έχει τη διαχείριση, την εκμετάλλευση και την αξιοποίηση όλης της ακίνητης περιουσίας του Ο.Σ.Ε..

Θεωρούμε ότι με αυτά τα μέτρα ουσιαστικά διαλύεται ο Ο.Σ.Ε. διότι η συγκεκριμένη «ΕΡΓΟΣΕ» σήμερα επιβλέπει τη μελέτη, την κατασκευή του μεγάλου σιδηροδρομικού Π.Α.Θ.Ε., Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ευζώνοι. Και ενώ έχει αυτό το καθήκον να ολοκληρώσει, καλείται να εξασφαλίσει τη συντήρηση και την κυκλοφορία των σιδηροδρόμων ώστε να εγκαταλείψει το έργο που μέχρι τώρα έχει αλλά και, παράλληλα, να αναλάβει ένα έργο για το οποίο δεν έχει την απαραίτητη τεχνογνωσία. Δηλαδή ουσιαστικά όλο το εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό του Ο.Σ.Ε. εξακοντίζεται και οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι παραδίδονται σε μια εταιρεία η οποία δεν είναι έτοιμη να αναλάβει τις ευθύνες τις οποίες της αποδίδετε.

Θέλω να υπενθυμίσω ότι γενικά όλα αυτά τα τελευταία χρόνια έχετε υποβαθμίσει όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς και το τραμ και κυρίως βέβαια το σιδηρόδρομο για τον οποίο και στη διάρκεια της συζήτησης του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου παρατηρήσαμε, κατακρίναμε ότι παραβλέπεται εντελώς από τον κυβερνητικό σχεδιασμό.

Μ' αυτές τις συγκεκριμένες τροπολογίες, κύριε Υπουργέ, δυστυχώς ανοίγετε το δρόμο για τη διάλυση και της Ολυμπιακής και του Ο.Σ.Ε. και γενικότερα ανοίγετε το δρόμο για την εκκαθάριση όλων δυστυχώς των δημοσίων επιχειρήσεων στο μέλλον, όπως ξεκάθαρα αναφέρεται σ' αυτή την τροπολογία, την οποία έχετε καταθέσει πραγματικά μέσα σε μια νύχτα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Γεϊτονας, Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΪΤΟΝΑΣ: Πριν τοποθετηθώ σε ορισμένα άρθρα, σε συνέχεια όσων είπα το πρωί, είμαι υποχρεωμένος μετά τις τοποθετήσεις συναδέλφων της κυβερνητικής πτέρυγας και του εισηγητή να κάνω ένα εισαγωγικό σχόλιο.

Δεν φταίμε εμείς, κύριε συνάδελφε, για τις αντιδράσεις. Η στάση και η αντίδρασή μας προσδιορίζεται από τη δική σας πολιτική. Όπως κυρίως προσδιορίζεται η στάση και η αντίδραση της κοινωνίας, η οποία απορρίπτει την πολιτική σας συνολικά και σ' όλους τους τομείς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ: Μας βλέπει ο κόσμος και κρίνει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΪΤΟΝΑΣ: Ακριβώς. Αυτό είναι το ζήτημα.

Σας έχω ξαναπεί κάτι που παθαίνετε πολλές φορές εσείς, στην Νέα Δημοκρατία και φτάσατε εδώ που φτάσατε, να έχετε πάρει την κατιούσα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ: Άποψή σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΪΤΟΝΑΣ: Βεβαίως. Διότι, ξέρετε τι κάνετε; Κοιτάτε στο δικό σας τον καθρέφτη και είτε «ναρκισσεύεστε», βλέπετε τον εαυτό σας ωραίο, είτε όταν βλέπετε κηλίδες τις αποδίδετε στους άλλους. Κοιταχτείτε στον καθρέφτη της κοινωνίας για να δείτε το πραγματικό σας πρόσωπο.

Το πραγματικό σας πρόσωπο εκφράζεται από την πολιτική σας, η οποία οδήγησε στην κρίση στην οικονομία και σ' άλλους τομείς. Η κρίση έχει υπογραφή, την υπογραφή της Νέας Δημοκρατίας. Μην προσπαθείτε να βρείτε άλλοθι στο παρελθόν, ύστερα από πέντε χρόνια.

Ένα δεύτερο σχόλιο, για να έρθω και στα άρθρα. Εξέπληγξη σήμερα –είπε ο εισηγητής- γιατί σήκωσε και πάλι η Αντιπολίτευση τους τόνους, μετά τη συζήτηση που είχαμε στην επιτροπή.

Τι είπαμε εμείς στην επιτροπή; Είπαμε ότι καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής και εκφράσαμε συγκεκριμένες ενστάσεις στα άρθρα. Κάναμε παραγωγικές παρατηρήσεις. Έτσι, βελτιώθηκαν ορισμένα άρθρα. Μάλιστα, περίμενα σήμερα να βελτιώσει και άλλα άρθρα ο Υπουργός.

Έρχεστε, λοιπόν, μετά την επιτροπή και μετά από μια τέτοια παραγωγική συζήτηση –γι' αυτό είπαμε μη μέμφεστε εμάς, αλλά τους εαυτούς σας- και μας φέρνετε αιφνιδιαστικά δύο τροπολογίες για την Ολυμπιακή και τις Δ.Ε.Κ.Ο. και τον Ο.Σ.Ε.. Θέλατε να παρακάμψετε ουσιαστικά την επιτροπή, να αποφύγετε το διάλογο.

Η μία τροπολογία μιλάει για ταχείες εκκαθαρίσεις, γράφει εργαζομένων, στις Δ.Ε.Κ.Ο., αζημίως απολύσεις. Η άλλη τροπολογία προετοιμάζει ουσιαστικά την ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων. Και μας μέμφεστε, μας εγκαλείτε γιατί σήκωσα τους τόνους; Η πολιτική σας δημιουργεί τα προβλήματα.

Έρχομαι στα άρθρα. Κύριε Υπουργέ, εγώ περίμενα ότι θα κάνατε βελτιώσεις στα άρθρα με βάση τις δικές μας παρατηρήσεις. Ας έρθω στο άρθρο 4. Δημιουργείτε μια επιτροπή για τη μελέτη –λέτε- και προώθηση μέτρων και δράσεων για να γίνουν οι μεταφορές φιλικές στο περιβάλλον. Ποιος το αρνείται; Το ερώτημα είναι γιατί θέλετε το νόμο. Έχετε δικαίωμα από τις γενικές διατάξεις – έχουμε χρηματίσει Υπουργοί, υπάρχουν γενικές διατάξεις- να συστήνετε τέτοιες εισηγητικές επιτροπές.

Τι κάνετε όμως; Δημιουργείτε την επιτροπή με νόμο. Δεν προσδιορίζετε κανένα λειτουργικό πλαίσιο, δεν ξέρουμε πως θα λειτουργήσει η επιτροπή. Ουσιαστικά ορίζετε τον πρόεδρο. Δεν βάζετε κριτήρια προσόντων για τα άλλα μέλη της επιτροπής και ορίζετε κυρίως αμοιβές. Γι' αυτό παίρνετε την εξουσιοδότηση.

Δεν είναι σωστές οι ενστάσεις μας; Ουσιαστικά δηλαδή το ζήτημα είναι να βουλευτούν κάποιοι ημέτεροι, διότι αλλιώς με τις ισχύουσες διατάξεις-εξουσιοδοτήσεις δηλαδή από γενικές ή άλλες διατάξεις- θα μπορούσατε να κάνετε αυτή την επιτροπή.

Συμφωνούμε μεν ως προς το στόχο, δεν συμφωνούμε με τον τρόπο με τον οποίο χειρίζεστε το θέμα.

Για την επέκταση της κάρτας ελέγχου –άρθρο 5- δεν έχουμε αντίρρηση. Είμαστε θετικοί. Σας το είπαμε. Τι εκφράσαμε εδώ; Εκφράσαμε φόβο ότι δεν υπάρχουν οι προϋποθέσεις. Γιατί επεκτείνεται η κάρτα σ' όλη την επικράτεια, σ' όλα τα αυτοκίνητα και στα δίκυκλα. Υπάρχουν οι λειτουργικές προϋποθέσεις, οι υποδομές στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις σ' αυτούς που θα αναλάβουν το έργο αυτό; Αν δεν υπάρχουν οι προϋποθέσεις τότε η επέκταση της κάρτας θα δημιουργήσει νέες εστίες συναλλαγής ή θα καταντήσει χαράτσι: «τόσα λεφτά, φακελάκι, για να δοθεί η κάρτα».

Επίσης είπαμε να διευκρινιστούν τα όρια των εκπομπών. Πώς θα οριστούν τα επιτρεπόμενα όρια εκπομπών; Και τρίτον, –εγώ πρόσθεσα και κάτι και το επαναλαμβάνω- ιδιαίτερα για τα δίκυκλα όσο σημαντικό είναι το θέμα των καυσαερίων τόσο σημαντικό είναι και το θέμα του θορύβου. Και τα ντεσιμπέλ ιδιαίτερα από τα μηχανάκια δεν είναι απλή ενόχληση αλλά, όπως ξαναείπα, είναι θέμα και αιτία βλάβης της δημόσιας υγείας.

Προχωρώ γρήγορα στη μετεγκατάσταση συνεργείων –αναφέρθηκε αναλυτικά ο εισηγητής μας- και στα θέματα των επισκευαστών. Όλη η λογική του νομοσχεδίου είναι εις βάρος των μικρών επισκευαστών, οι οποίοι προσφέρουν και σε θέσεις εργασίας αλλά και σημαντικές υπηρεσίες στο κοινωνικό σύνολο.

Όσον αφορά τη μετεγκατάσταση είπαμε ότι καλός είναι ο διαχωρισμός σε «άνω των τριάμισι τόνων» και «κάτω από τριάμισι τόνους». Όμως επειδή οι πάνω από το τριάμισι παίρνουν τα πλεονεκτήματα της εγκατάστασης βιομηχανίας, που έχει το 30% ή το 40% σε σχέση με το συντελεστή δόμησης, οι άλλοι, οι μικροί, μένουν στο 10%. Και είπαμε να το σκεφθείτε αυτό, να το συζητήσετε με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., να δούμε πώς δεν θα υπάρχει γι' αυτούς άνιση μεταχείριση. Όπως επίσης –το είπε πολύ αναλυτικά ο εισηγητής μας κ. Τσιόκας- για τους μικρούς αυτούς που είναι όμηροι, σε σχέση με την απειλή να φύγουν, θα πρέπει να δούμε είτε νέες δυνατότητες να μείνουν είτε κάποια κίνητρα, εν πάση περιπτώσει, που πρέπει να τους δώσουμε για να

φύγουν. Αυτό είναι κρίσιμο ζήτημα.

Επίσης για μένα στο άρθρο 7 παραμένει η ασάφεια σε σχέση με το αν θα ισχύουν τα δώδεκα χρόνια για τη μεταφορά έστω και εάν κάποια επιχείρηση μπορεί να λειτουργεί π.χ. δέκα χρόνια και τότε να γίνει αλλαγή χρήσης. Μιλώ λίγο τηλεγραφικά, οι συνάδελφοι όμως που ήταν στην επιτροπή στην επεξεργασία του νομοσχεδίου καταλαβαίνουν τι εννοώ. Παραμένει εδώ ακόμη η ασάφεια που επεσήμανα.

Για το άρθρο 11, για τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., σας είπαμε πώς ήταν η ρύθμιση. Ευνοούσε τους κατέχοντες. Αυτό που κάνατε ως διόρθωση, κύριε Υπουργέ, δεν αίρει την εύνοια που δίνετε με την παράγραφο β' της νέας διατύπωσης, όπου ουσιαστικά για τους κατέχοντες άδειες δημιουργείτε πλεονέκτημα ανταγωνισμού. Συμφωνώ με τον προβληματισμό που εκφράσατε ότι θα πρέπει να δούμε τι θα γίνει με τα Κ.Τ.Ε.Ο., να ξεκαθαρίσουμε τις καταστάσεις. Πιστεύω όμως ότι αυτό το θέμα που θίγω έπρεπε να συζητηθεί με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και να βρούμε μια άλλη λύση. Εγώ το θεωρώ εκκρεμές. Η ρύθμιση αυτή δεν θα οδηγήσει σε θετικά αποτελέσματα.

Να μην επιχειρήσω άλλη ανάλυση παραπέρα στα θέματα αυτά. Είναι σημαντικά, ιδιαίτερα όσον αφορά τον κλάδο των επισκευαστών που προσφέρουν σπουδαίο έργο. Κάναμε αναλυτικές προτάσεις και ζητήμα, πέρα από τις μικρές τροποποιήσεις και βελτιώσεις που κάνατε, τουλάχιστον να ξαναδείτε το θέμα ούτως ώστε σ' ένα άλλο νομοσχέδιο να βελτιώσουμε τα πράγματα.

Κλείνω με τα θέματα της οδικής ασφάλειας. Έχω ξαναποπετηθεί. Κανείς δεν διαφωνεί και με το άρθρο 17, αλλά τα πρόστιμα δεν αρκούν. Εγώ πιστεύω ότι χρειάζεται να ξαναδούμε το θέμα της οδικής ασφάλειας διότι έχουμε υποτροπή. Ύστερα από οκτώ χρόνια μείωσης, τα τελευταία δυο-τρία χρόνια μειώθηκαν οι ρυθμοί μείωσης των ατυχημάτων, και τώρα έχουμε άνοδο στο οκάτημο του 2008. Είναι στοιχεία του Τεχνικού Επιμελητηρίου.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Αυτό πρέπει να μας ανησυχήσει. Κατά τη γνώμη μου, χρειάζονται στοχευμένες και συνδυασμένες παρεμβάσεις και στους τρεις κρίκους της αλυσίδας που συνιστούν το θέμα της οδικής ασφάλειας -αναφέρομαι στον οδηγό, στο αυτοκίνητο και το δρόμο- και πιστεύω ότι πέρα από τη βελτίωση της υποδομής, της σήμανσης ή τον εξορθολογισμό των ορίων ταχύτητας, χρειάζεται να ξαναδούμε ιδιαίτερα τα θέματα του προτύπου της οδικής συμπεριφοράς και αγωγής. Εδώ κύριε Υπουργέ, έχετε πεδίο δόξης λαμπρόν. Σας μίλησε ο κ. Βερελής την άλλη φορά για τα σχετικά κέντρα για την εκπαίδευση οδηγών που έχουν γίνει και δεν λειτουργούν.

Συναφές είναι και το θέμα των ορίων ηλικίας. Εμείς είπαμε ότι χρειάζεται ένα αξιόπιστο σύστημα ιατρικών εξετάσεων και αυτό θα πρέπει να γίνει. Είναι, βέβαια, στο επόμενο άρθρο, αλλά είναι συναφές με την ασφάλεια.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, επισημαίνω, όσον αφορά το άρθρο 18, την πρόταση της συνομοσπονδίας Α.ΜΕ.Α. για ειδική θεωρητική εκπαίδευση και ειδικό τρόπο εκπαίδευσης των υποψήφιων αναπήρων οδηγών. Είναι κάτι το οποίο τεκμηριώνουν.

Κοντολογίς τελειώνοντας, λέω, προσφέραμε κύριοι συνάδελφοι, με σημαντικές προτάσεις για να βελτιωθούν οι διατάξεις. Αν ανταποκρινόταν ο Υπουργός θα είχαμε, ακόμα καλύτερα αποτελέσματα. Αυτό δεν αναιρεί τη διαφωνία μας επί της αρχής, γιατί πιστεύουμε ότι δεν είναι οι προτεραιότητες στο τομέα η άρση εκκρεμοτήτων. Αυτά δεν συνιστά προτεραιότητα στον τομέα των μεταφορών που, όπως είπα το πρωί, πάσχουν. Και πάσχουν και λόγω παθογένειας ασφαλώς, αλλά και διότι η δική σας η πολιτική επιβάρυνε την κατάσταση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Έχει τελειώσει ο χρόνος σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Αναφέρθηκα αναλυτικά και στις οδικές και στις σιδηροδρομικές και στις ακτοπλοϊκές και στις αεροπορικές μεταφορές.

Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Παναγιώτης Μπεγλίτης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΠΕΓΛΙΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι η συζήτηση του σχεδίου νόμου επηρεάζεται καθοριστικά από τις αρνητικές εξελίξεις στο θέμα της Ολυμπιακής και ιδιαίτερα μετά την αιφνιδιαστική υποβολή της τροπολογίας από την πλευρά του Υπουργού Μεταφορών κ. Χατζηδάκη, στο θέμα της εκκαθάρισης εν λειτουργία και ασφαλώς και η τροπολογία για τις άλλες προβληματικές Δ.Ε.Κ.Ο..

Μου θυμίζει αυτή η αιφνιδιαστική υποβολή της τροπολογίας τις ταινίες γουέστερν. Όσοι έχουμε δει, θυμόμαστε το σερφίρ που αφήνει το εξάσφαιρο πάνω στο τραπέζι και αρχίζει μετά τις διαπραγματεύσεις. Αυτό στη βιβλιογραφία των διεθνών σχέσεων ονομάζεται «Μέθοδος Γκρομκό», από τον πάλαι ποτέ κραταιό Υπουργό Εξωτερικών της Σοβιετικής Ένωσης.

Με άλλα λόγια, κύριε Υπουργέ, ανάμεσα στο σχέδιό σας και στην εκκαθάριση εν λειτουργία δεν υπάρχει τίποτα άλλο. Είναι το απόλυτο δίλημμα, είναι το εκβιαστικό δίλημμα για την τύχη και το μέλλον της Ολυμπιακής. Θα φανταζόταν κανείς ότι θα υπήρχε ένα σχέδιο Β, στην περίπτωση που δεν βρεθούν αξιόπιστοι ιδιωτικοί επενδυτές για την εξαγορά της Ολυμπιακής. Αντ' αυτού, το σχέδιο Β είναι η εκκαθάριση εν λειτουργία.

Παραμιπτόντως, προχθές το βράδυ με ρωτούσε η μάνα μου, ακούγοντας στην τηλεόραση για αυτό το μειωμένο επιχειρησιακό πρόγραμμα της Ολυμπιακής, που φθάνει τελικά στο 65%. Με ρώτησε: «Με τα υπόλοιπα τι θα γίνει; Τι θα γίνει αυτό το 35%; Έχει κόστος; Έχει τιμή; Ποιος τελικά κερδίζει από αυτό το 35%, δηλαδή, της μείωσης της αξίας του επιχειρησιακού προγράμματος της Ολυμπιακής»;

Μπαίνω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στα επιμέρους άρθρα. Εγώ θέλω να είμαι δίκαιος και ειλικρινής. Αδικείται ο Υπουργός, αδικείται το σχέδιο νόμου, λόγω της πολύ αρνητικής συγκυρίας με το θέμα της Ολυμπιακής, γιατί υπάρχουν και σημαντικές επιμέρους ρυθμίσεις στην κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού σημαντικών ζητημάτων στον τομέα των μεταφορών.

Θα ήθελα να κάνω μία ερώτηση στον Υπουργό, γιατί δεν κατάλαβα την εξήγησή του στην αρμόδια Επιτροπή Μεταφορών, σχετικά με το άρθρο 2 και 3: Θα αρχίσετε δηλαδή, κύριε Υπουργέ, από εδώ και πέρα σε ad hoc βάση ενσωματώσεις της κοινοτικής οδηγίας; Διότι αυτό θα είναι επικίνδυνο, μας οδηγεί σε επικίνδυνους δρόμους και είμαι βέβαιος ότι τα ξέρετε πάρα πολύ καλά. Χρειάζεται διάλογος, χρειάζεται έλεγχος από το Κοινοβούλιο. Αντιλαμβάνομαι την εξήγησή σας, ότι λόγω της κοινωνικής ευαισθησίας των ρυθμίσεων θα έπρεπε να επιπτεύσουμε με τις κοινές υπουργικές αποφάσεις. Να μη γίνει, όμως, ένα κεκτημένο η διαδικασία των κοινών υπουργικών αποφάσεων στις ενσωματώσεις του δευτερογενούς Κοινοτικού Δικαίου, δηλαδή Οδηγιών και Κανονισμών.

Έρχομαι στο άρθρο 6. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θα είχα να εκφράσω προβληματισμούς ή αντιρρήσεις. Θα είχα, όμως, να κάνω μια γενική παρατήρηση.

Ορίζουμε και ρυθμίζουμε ζητήματα χωροταξικά χωρίς καμμία σύνδεση με το Γενικό Χωροταξικό Σχεδιασμό της χώρας που έφερε και ενέκρινε ο κ. Σιουφλιάς προηγουμένως και πολύ περισσότερο χωρίς να λαμβάνουμε υπ' όψιν μας το σοβαρό έλλειμμα που υπάρχει στην περιφέρεια. Εκεί υπάρχει ένα σοβαρό νομικό σε σχέση με τις πολιτικές χρήσης γης. Όσο δεν υπάρχουν καθορισμένες και σαφείς πολιτικές χρήσης γης -βιομηχανικής, οικιστικής, αγροτικής- πώς μπορούμε να ρυθμίσουμε αυτά τα ζητήματα; Και πολύ σωστά τίθενται στο σχέδιο νόμου αυτά τα θέματα του τομέα μεταφορών. Εκεί υπάρχει ένα σοβαρό έλλειμμα, ένα έλλειμμα στρατηγικού χαρακτήρα που μας αφορά όλους, γιατί με τις ρυθμίσεις, αλλού δημιουργούνται υπεραξίες και αλλού, δυστυχώς, απαξίες.

Έρχομαι στο άρθρο 11. Εδώ θέλω να είμαι απόλυτα ξεκάθαρος. Μας αφορά και με αφορά ως Βουλευτή του Νομού Κορινθίας. Υπάρχουν έξι συνεταιρισμοί ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. σ' όλη την Ελλάδα. Ένας εξ αυτών προέρχεται από το Νομό Κορινθίας και

μάλιστα με έδρα τη γενέθλια γη μου, το Βέλο Κορινθίας.

Σαράντα πέντε μηχανικοί, λοιπόν, έχουν φτιάξει ένα συνεταιρισμό ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο.. Δεν λειτουργούν, κύριε Υπουργέ! Λύστε το πρόβλημα άμεσα! Δώστε τους το σχετικό πιστοποιητικό για να ξεκινήσουν. Είναι άνθρωποι –μηχανουργοί- που έχουν εργαστεί. Είναι άνθρωποι που έχουν επενδύσει. Μην καθυστερείτε άλλο την υπόθεση των συνεταιριστικών ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο..

Θα ήθελα να αναφερθώ στο άρθρο 17 και στις αυστηρές ποινές για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Προσωπικά, συμφωνώ με την ενίσχυση των ποινών, με την αυστηροποίηση όλων των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Να σας πω, όμως, κάτι που και εγώ δεν το γνώριζα, αλλά μου μεταφέρθηκε ως σοβαρό πρόβλημα στις αγροτικές περιοχές της Κορινθίας τις οποίες επισκέπτομαι. Έχει ανοίξει μία «φάμπρικα» η Τροχαία στην επαρχία και κυρίως στους επαρχιακούς αγροτικούς δρόμους και «τη στήνει» κανονικά τα βράδια, όταν οι αγρότες με τα αγροτικά αυτοκίνητα γυρίζουν από τα κτήματα. Βεβαίως αντιλαμβάνεστε ότι ο αγρότης έχει τη γυναίκα του την αγρότισσα δίπλα, δεν φοράνε ζώνη και τους επιβάλλονται ποινές και πρόστιμα 300 ευρώ!

Εγώ καλώ τον κύριο Υπουργό να υπολογίσει αυτό το πρόστιμο με βάση την τιμή που έχει το κρασοστάφυλο αυτήν τη στιγμή στις αγροτικές περιοχές της Κορινθίας που είναι 0,16 ευρώ! Να υπολογίσει πόσα κλά χρειάζονται την ημέρα για να πληρώσει ένας αγρότης αυτό το πρόστιμο!

Πρέπει κάτι να γίνει! Είναι πολύ σοβαρό το ζήτημα και δεν πρέπει να το υποτιμούμε! Βεβαίως και είμαστε υπέρ της αυστηροποίησης, αλλά μην υποτιμούμε το οικονομικό και κοινωνικό πρόβλημα που δημιουργείται παράλληλα με τόσα άλλα προβλήματα που έχει ο αγροτικός κόσμος της χώρας.

Θέλω να μου επιτρέψετε να αναφερθώ στα ζητήματα του σιδηροδρομικού δικτύου. Βεβαίως θα τα συζητήσουμε και αύριο, αλλά θέλω να αναφερθώ στον προαστιακό. Και εδώ θέλω επίσης να είμαι δίκαιος και ειλικρινής με τον κ. Χατζηδάκη ο οποίος έχει ένα χρόνο αναλάβει Υπουργός Μεταφορών. Τέσσερα χρόνια πριν, ο προηγούμενος Υπουργός Μεταφορών δεν έκανε απολύτως τίποτα με το ζήτημα του προαστιακού, όχι μόνο για τη διεύρυνση του σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά και για τη δημιουργία όλων εκείνων των συμπληρωματικών έργων υποδομών που είναι αναγκαία στην Κορινθία.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Όπως δεν έκανε απολύτως τίποτα για να φτιάξει εκείνες τις υποδομές, εκείνους τους σταθμούς που η ίδια η Κυβέρνηση είχε υποσχεθεί στις εκλογές του 2004.

Τελειώνω με το ζήτημα της οδικής ασφάλειας με μία λέξη. Φοβάμαι, κύριε Χατζηδάκη, ότι εγκαταλείψατε τα ζητήματα της οδικής ασφάλειας της εθνικής οδού Κορίνθου-Πατρών στο συνάδελφό σας κ. Σουφλιά, ιδιαίτερα σήμερα, με την κατασκευή –ή την εν εξελίξει κατασκευή- του έργου της εθνικής οδού Κορίνθου-Πατρών. Δεν φθάνει μόνο η αύξηση των διοδίων. Θα αντιμετωπίσουμε πολλά και σοβαρά προβλήματα. Φοβάμαι ότι εκεί είστε απών.

Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Ο κ. Γρηγοράκος, Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ., έχει το λόγο.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καθénas από εμάς όταν έρχεται στο ελληνικό Κοινοβούλιο, φροντίζει πάνω απ' όλα να είναι συνεπής με τον εαυτό του και συνεπής με την ιδεολογία του. Επίσης, προσπαθεί ανάλογα με το έργο που του έχει αναθέσει η Κυβέρνηση την οποία υποστηρίζει και υπηρετεί, να αφήσει πίσω του ένα έργο για το οποίο θα τον τιμούν και θα τον μνημονεύουν οι συμπολίτες του, αλλά και οι υποστηρικτές του, οι πατριώτες του που τον έχουν στείλει στο ελληνικό Κοινοβούλιο να τους υπηρετήσει.

Εγώ αισθάνομαι πολύ υπερήφανος για τα χρόνια που είμαι

Βουλευτής και μπορώ να αναφέρω δύο Υπουργούς του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στο Υπουργείο Μεταφορών, οι οποίοι πρέπει να αισθάνονται πολύ υπερήφανοι που έκαναν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο, που εκσυγχρόνισαν τον Ο.Σ.Ε., που έκαναν καλύτερο τον Ηλεκτρικό από τον Πειραιά μέχρι την Κηφισιά, που έφτιαξαν όλα αυτά τα πολύ μεγάλα έργα των κυβερνήσεων Σημίτη, που κάναμε τους Ολυμπιακούς Αγώνες με το πολύ μεγάλο έργο που έκαναν, που πραγματικά φτιάξαμε ένα τεράστιο δίκτυο ηλεκτρικών σιδηροδρόμων, φτιάξαμε το δίκτυο του τραμ, φτιάξαμε τον Υπόγειο, φτιάξαμε τον Ηλεκτρικό, φτιάξαμε ό,τι ήταν καλύτερο για την απόσταση Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα -αν δεν τελειώσει γρήγορα η θητεία σας λόγω των επικείμενων εκλογών που βλέπουμε στον ορίζοντα- σε ένα χρόνο που είστε Υπουργός, να μην ταυτιστεί με το κλείσιμο πολλών σημαντικών μεταφορικών μέσων που με πολύ αγώνα κατόρθωσε και κέρδισε ο Έλληνας πολίτης, που κέρδισαν κάποιες κυβερνήσεις που ήταν προγραμματισμένες, που ήταν πραγματικά σε επαφή με την κοινωνία, έβλεπαν τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετώπιζε ο ελληνικός λαός και φρόντιζαν να εκσυγχρονίσουν τα οδικά, τα εναέρια, αλλά και τα ναυτικά μέσα μεταφοράς.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, όσον αφορά την οδική ασφάλεια, θέλω να σας πω ότι ασχολούμαι πολλά χρόνια με το τροχαίο ατύχημα και τους βαριά αρρώστους.

Είπε προηγουμένως ο κ. Μπεγλίτης ότι αφήσατε το θέμα της εθνικής οδού Κορίνθου-Πατρών να το χειριστεί ο κ. Σουφλιάς. Θα σας υπενθυμίσω μόνο τι λένε οι τελευταίες μελέτες και από την Ευρωπαϊκή Ένωση: Εννιακόσια τροχαία μέσα σε δέκα χιλιόμετρα. Τα χιλιόμετρα καταγράφηκαν την τελευταία τετραετία και είναι από το 120^ο-129^ο χιλιόμετρο της εθνικής οδού Κορίνθου-Πατρών. Εννιακόσια τροχαία! Από αυτά τα τροχαία, τα δεκαεννέα ήταν σοβαρά και άφησαν πίσω τους νεκρούς, καθώς και είκοσι εννέα βαριά τραυματίες στα νοσοκομεία. Αυτή η εθνική οδός λέγεται «εθνική λαϊμητόμος».

Και εμείς όμως τα προηγούμενα χρόνια δεν την υπολογίσαμε καλά, ενώ και οι δικές μας κυβερνήσεις έπρεπε να έχουν δώσει πολύ μεγαλύτερη σημασία σ' αυτό το δρόμο.

Οι Μονάδες Εντατικής Θεραπείας εξακολουθούν να γεμίζουν από περιστατικά που προέρχονται από τροχαία ατυχήματα. Σήμερα όλο το πρωί, ασχολήθηκα με έναν πατριώτη μου από το Γεράκι Λακωνίας για να του βρω Μονάδα Εντατικής Θεραπείας. Ήρθε από το Γεράκι στο Κρατικό Πειραιά και από το Κρατικό Πειραιά τον στείλαμε στην Κόρινθο.

Έναν άλλον από ένα χωριό της περιοχής του Γυθείου –το Σελεγούδι- τον στείλαμε σε Μονάδα Εντατικής Θεραπείας στην Άρτα. Καταλαβαίνετε, δηλαδή, πόσο δύσκολο είναι μέσα σε ένα τέτοιο οδικό δίκτυο να πάει ζωντανός από τη Σπάρτη στη Άρτα και μάλιστα σε ασθενοφόρο για τα οποία δεν φημιζόμαστε ότι έχουμε και τα καλύτερα. Έτσι, για τη σκέψη σας τα λέω αυτά.

Το κόστος; Τεράστιο! Οι αναπηρίες πολλές και αβάσταχτες. Δεν έχουμε και τα ανάλογα κέντρα αποκατάστασης. Οι οικογένειες των τραυματιών; Σε απόγνωση! Πού να βρουν κρεβάτι στις Μονάδες Εντατικής Θεραπείας;

Πήραμε και τη σύμβαση με το «ΕΡΡΙΚΟΣ ΝΤΥΝΑΝ», την οποία είχαμε υποστηρίξει εμείς εδώ. Παρά τις αντιδράσεις κάποιων, είχαμε υποστηρίξει εμείς τότε τον κ. Κακλαμάνη και τον κ. Αβραμόπουλο να κάνουν τη σύμβαση με τη Μονάδα Εντατικής Θεραπείας του «ΕΡΡΙΚΟΣ ΝΤΥΝΑΝ». Χρεοκοπήσατε! Τα πήρατε πίσω και εκείνα.

Μόνο η νοσηλεία των ανθρώπων από τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα κοστίζει 300.000.000 ευρώ το χρόνο. Δηλαδή, πέντε με έξι πλήρως εξοπλισμένα νοσοκομεία. Χάνουμε κάθε χρόνο περίπου χίλιους πεντακόσιους συνανθρώπους μας!

Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας που εφαρμόζεται εδώ και δεκαέξι μήνες, δεν απέδωσε τα αναμενόμενα. Άκουσα με πολύ προσοχή την ομιλία του κ. Σταθάκη. Όλα αυτά που είπε ήταν πολύ ενδιαφέροντα. Τι κάναμε; Το είπα προηγουμένως ο κ. Μπεγλίτης; Βάλαμε την Αστυνομία να κυνηγάει τους αγρότες σε αγροτικούς δρόμους. Αντί να βάλουμε την Αστυνομία να κάνει την πρόληψη, τη βάλαμε να κάνει καταστολή.

Εγώ θέλω την Αστυνομία, κύριε Υπουργέ –ας είναι ο φάρος

στο δρόμο- να τη βλέπω. Να βλέπω ότι υπάρχει κάποιος που με αστυνομεύει, έστω προληπτικά. Δεν θέλω να μου κάνει καταστολή.

Βάλατε δηλαδή την Αστυνομία να κάνει τον εισπράκτορα. Όπως είπε κάποιος προηγούμενος, όσους περισσότερους γράφει ένας αστυνομικός τόσο καλύτερος είναι, για να πάρει και την προαγωγή του.

Ο κ. Γεϊτονας είπε ότι είχαμε αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων. Το πρώτο οκτάμηνο του 2008 είχαμε αύξηση κατά 8,6% στα θανατηφόρα ατυχήματα σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2007 και κατά 7,8% στους σοβαρά τραυματίες.

Ήδη τη φετινή χρονιά έχουμε χίλιους νεκρούς και πολύ δύσκολα θα πιάσουμε το στόχο που είχε τεθεί από την Κομισιόν για μείωση στους χίλιους νεκρούς έως το 2010. Δεν υπάρχει περιπτωση να πιάσουμε αυτό το όριο. Ήδη έχει αντιστραφεί η πτωτική πορεία που είχε καταγραφεί τα τελευταία χρόνια και που είχατε καταγράψει και εσείς το 2006.

Στις παράπλευρες επιπτώσεις των συμβάσεων με τους αυτοκινητόδρομους περιλαμβάνεται και η αφαίρεση των εσόδων από τα διόδια, που υπολογίζεται στα 230.000.000 ευρώ το χρόνο.

Οι ιδιώτες –το βλέπω, όταν πηγαίνω στην πατρίδα μου- έχουν αναλάβει την κατασκευή και συντήρηση χιλίων χιλιομέτρων. Όμως, μένουν για συντήρηση εκατόν δύο χιλιάδες χιλιόμετρα τέτοιων δρόμων, από τα οποία τα 8 χιλιάδες χιλιόμετρα ανήκουν στο εθνικό δίκτυο, τα τριάντα ένα χιλιάδες χιλιόμετρα στο νομαρχιακό και τα εξήντα τρία χιλιάδες χιλιόμετρα στο δημοτικό δίκτυο. Έχετε βάλει τον κόσμο να πληρώνει, να πληρώνει, να πληρώνει και να παίζει τη ζωή του «κορώνα – γράμματα» σε δρόμους όπου κανείς δεν του προσφέρει τίποτα.

Παραδείγματος χάριν για το δρόμο Σχηματάρι – Χαλκίδα πληρώνει «έτσι». Ο δρόμος αυτός είναι αζεπέραστος! Στο κομμάτι «Τρίπολη – Σπάρτη» αζεπέραστος, επίσης, ο δρόμος!

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

Για ένα λεπτό την ανοχή σας, κυρία Πρόεδρε.

Για κάθε ευρώ που διατίθεται για κατασκευή στηθαίων ασφαλείας στους δρόμους κερδίζουμε 700 ευρώ από την πρόληψη ατυχήματος, ενώ το κόστος για κάθε νεκρό ανέρχεται σε 1,2 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο και για τους τραυματίες 400.000 ευρώ.

Κυρίες Σταθάκη, δεν μπορούν να αποδώσουν μόνο τα μέτρα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Πρέπει να συνδυαστούν και με άλλα έργα συντήρησης και δρόμων. Είπατε πάρα πολύ ενδιαφέροντα πράγματα. Χρειάζεται παιδεία. Χρειάζεται κυκλοφοριακή αγωγή στα σχολεία. Χρειάζεται από μικρό παιδί ο νέος να αποκτήσει κυκλοφοριακή συνείδηση. Όμως, όλα αυτά τα ξεχάσαμε.

Έχει αποδειχθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση ότι ειδικά ο δρόμος Κορίνθου – Πάτρας είναι ένας από τους πιο επικίνδυνους δρόμους της Ευρώπης. Οκτώ από τις δεκατρείς περιφέρειες της χώρας μας περιλαμβάνονται στον κατάλογο των είκοσι πιο επικίνδυνων της Ευρώπης, με βάση το δείκτη οδικής ασφάλειας και αριθμού τροχαίων.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Το στρατηγικό σχέδιο βελτίωσης της οδικής ασφάλειας που εφαιρμόστηκε την περίοδο 2001-2005 συνοδεύτηκε με μείωση τραυματιών και τροχαίων -το ανακοινώσατε το 2006 με τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης και τον Υπουργό Μεταφορών- στην Ελλάδα.

Στο δρόμο Αθήνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος την τελευταία δεκαετία σκοτώθηκαν τριακόσιοι και πλέον άνθρωποι σε περισσότερα από χίλια τροχαία ατυχήματα, ενώ τριπλάσιος αριθμός θυμάτων μένουν ανάπηροι, με τεράστιες οικογενειακές, οικονομικές και εθνικές επιπτώσεις απ' αυτόν το δρόμο.

Όλες οι κυβερνήσεις –δεν είστε μόνο εσείς την τελευταία πενταετία- φρόντισαν να κατασκευάσουν την πανάκριβη Εγνατία Οδό, απ' όπου περνά κάθε μισή ώρα ένα όχημα, και αγνοήσαμε –εδώ υπάρχουν πολιτικές ευθύνες- πλήρως την εθνική

οδό Κορίνθου – Πατρών – Ιωαννίνων – Ηγουμενίτσας – Κέρκυρας. Αφήσαμε αυτό το μεγάλο οδικό άξονα και φτιάξαμε έναν άλλον, για εθνικούς λόγους. Το ότι η Εγνατία χρηματοδοτείται κατά το ένα μέρος από ευρωπαϊκά προγράμματα δεν αποτελεί δικαιολογία, γιατί και η ελληνική συμμετοχή είναι κολοσσιαία.

Τελειώνοντας, θέλω να σας πω ότι πρόσφατα ακυρώθηκε από τη Βουλή η σύμβαση εργασίας για την κατασκευή του δρόμου Κορίνθου – Πατρών – Τρίπολης – Καλαμάτας – Λεύκτρου – Σπάρτης. Όλες αυτές οι εργασίες θα ξεκινήσουν φέτος, το 2008. Τελειώνει το 2008. Ποιος ξέρει, όμως, πότε θα τελειώσει αυτός ο δρόμος, με αυτά που παρακολουθούμε; Όλα στην Ελλάδα προκηρύσσονται! Υπάρχουν διάφορες ενστάσεις και ενστάσεις και παραενστάσεις. Πόσοι θα σκοτωθούν μέχρι να τελειώσουν αυτοί οι δρόμοι;

Και αν σκοτωθούν οι συνάνθρωποι μας, όλα αυτά τα εγκλήματα θα τα θεωρούμε «δομικά εγκλήματα». Και τι είναι «δομικό έγκλημα»; Δομικό έγκλημα είναι καταστάσεις επιλήψιμες που εγκυμονούν κινδύνους για κάποια παραβατικότητα και οι αρμόδιοι λαμβάνουν τα προσήκοντα μέτρα. Κανείς δεν φταίει και όμως, υπάρχουν γι' αυτά πολιτικές ευθύνες. Το θέμα είναι άκρως πολιτικό.

Αλλά ποιος νοιάζεται γι' αυτά, ειδικά στις μέρες μας που άλλοι αποφαινόμενοι ποια είναι τα πολιτικά εγκλήματα και ποιοι έχουν πολιτικές ευθύνες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Τελείωσε ο χρόνος σας, κύριε Υπουργέ.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Τελειώνοντας θέλω να πω, ότι εμείς προσπαθήσαμε καλόπιστα να σας κάνουμε μια επικοινωνιακή κριτική να αλλάξετε μερικά άρθρα από το νομοσχέδιο που φέρατε για την Ολυμπιακή και για τις τροπολογίες και για κάποια άλλα άρθρα του νομοσχεδίου τα οποία είναι θετικά. Είδαμε όμως ότι βρήκαμε απέναντί μας έναν υπουργό ο οποίος εκπροσωπεί επάξια αυτό που του έχει ανατεθεί.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, κ. Χατζηδάκης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ορισμένοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης υποστήριξαν, με τη γνωστή διάθεση ισοπέδωσης που υπάρχει, ότι τα τελευταία τέσσερα πέντε χρόνια δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα στον τομέα των μεταφορών από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Εγώ δεν θα ισχυρισθώ ότι έχουν γίνει θαύματα, διότι θαύματα δεν μπορεί να κάνει κανένας πολιτικός, κανένας στον κόσμο. Αλλά έχει γίνει ένα πολύ συγκεκριμένο και μετρήσιμο έργο και θέλω μερικούς τίτλους απλώς να αναφέρω, ξεχνώντας πολλά και σημαντικά μέτρα.

Στις Αστικές Συγκοινωνίες έχουμε σταθερή επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς και του Μετρό και του Τραμ, που θα πάει στον Πειραιά και του Ηλεκτρικού που θα ανηφορίσει προς την Εθνική Οδό και στη συνέχεια στον Άγιο Στέφανο και ήδη δημοπρατούνται οι μελέτες.

Προμηθευόμαστε πεντακόσια είκοσι καινούργια λεωφορεία ανανεώνοντας σημαντικά το στόλο της Ε.Θ.Ε.Λ.. Το ίδιο συμβαίνει με τα λεωφορεία της Θεσσαλονίκης. Προωθούμε την προμήθεια ηλεκτρικών λεωφορείων, καθώς και υβριδικών λεωφορείων. Προωθούμε την τηλεματική στις αστικές συγκοινωνίες, καθώς και το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Και ήδη η τηλεματική μαζί με το ηλεκτρονικό εισιτήριο είναι πραγματικότητα σε δεκαοκτώ Κ.Τ.Ε.Λ. της επαρχίας.

Είναι πλέον πραγματικότητα το ενιαίο εισιτήριο στις αστικές συγκοινωνίες, το οποίο ισχύει για όλα τα μέσα για μιάμιση ώρα. Και εκπονούμε νέο συγκοινωνιακό σχεδιασμό στην Αθήνα, με διεύρυνση των λεωφορειολωρίδων, με λεωφορειολωρίδες, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό αντίθετης ροής, για να γίνονται σίγουρα σεβαστές από τους οδηγούς και με λεωφορειακές γραμμές, οι οποίες θα είναι τροφοδοτικές, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, στο Μετρό και στους Η.Σ.Α.Π..

Τα αεροδρόμια, πέρα από τις πάρα πολύ μεγάλες δημόσιες

επενδύσεις, οι οποίες γίνονταν και εξακολουθούν να γίνονται για όλα τα περιφερειακά αεροδρόμια, με πρώτο το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης, προωθούμε ακριβώς επειδή έχουμε αναλογικά το μεγαλύτερο αριθμό αεροδρομίων σε ολόκληρη την Ευρώπη, αναλογικά με το μέγεθος της χώρας, ένα πρόγραμμα για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων στα αεροδρόμια, τα οποία θέλουμε να μετατρέψουμε από πίστες προσγείωσης και απογείωσης σε μικρούς τοπικούς πόλους ανάπτυξης. Κατηγορούμαστε και γι' αυτό. Οτιδήποτε καινούργιο και να γίνεται σ' αυτόν τον τόπο, έτσι και αλλιώς αντιμετωπίζεται με καχυποψία. Δεν με εκπλήσσει πλέον.

Αλλά αν κάνετε μια βόλτα και πάτε σε ολόκληρη την Ευρώπη, στη Βρετανία, στη Γερμανία, στην Ουγγαρία, στη Γαλλία, στην Πορτογαλία, θα δείτε ότι αυτό που κάνουμε εμείς δεν είναι δική μας πατέντα. Ισχύει παντού. Είναι μία πραγματικότητα για την οποία εμείς κατηγορούμαστε, αλλά δεν μας ενδιαφέρει, ξέρετε εάν κατηγορούμαστε, γιατί είμαστε εντάξει με τη συνείδησή μας, εντάξει με τους ψηφοφόρους, οι οποίοι μας έστειλαν σ' αυτή τη θέση και σε αρμονία με όλα όσα συμβαίνουν στις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για τον Ο.Σ.Ε. τώρα. Ο Ο.Σ.Ε. είναι ένας οργανισμός που είχε διαχρονικά τεράστια προβλήματα. Είχε τεράστια προβλήματα και επί των ημερών σας και επί των ημερών μας. Εμείς απλώς αποφασίζουμε θαρραλέα να τα αντιμετωπίσουμε, παίρνοντας και το πολιτικό κόστος. Δεν με εκπλήσσει ότι είστε απέναντι και λέτε να παραμείνει η κατάσταση έτσι ακριβώς όπως είναι, γιατί είμαι πεπεισμένος βαθύτατα μέσα μου ότι είστε πραγματικά η συντηρητική παράταξη της Ελλάδας, αυτή που εκφράζει το χέρι και την αντίδραση.

Οτιδήποτε καινούργιο, σας βρίσκει αντίθετους. Οτιδήποτε δεν είναι απλά και μόνο παροχές χωρίς αντίκρισμα, το αντιμετωπίζετε με άρνηση.

Στον Ο.Σ.Ε., λοιπόν, κάνουμε μία μεγάλη προσπάθεια για να περιορίσουμε, με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα και στοχοδιαγράμματα, το λειτουργικό έλλειμμα του οργανισμού από 455.000.000 ευρώ που ήταν πέρυσι, σε 80.000.000 ευρώ. Παράλληλα κάνουμε μία προσπάθεια σε δύο άλλα μέτωπα, στο μέτωπο της ασφάλειας, σε συνεργασία με τους γαλλικούς σιδηρόδρομους, που κι αυτή ενοχοποιήθηκε, και στο μέτωπο της διαφάνειας, χωρίς να παραμελούμε την ανάπτυξη, με προτεραιότητα τα προαστιακά δίκτυα.

Και θέλω να σας πω εδώ ότι ο προαστιακός θα είναι πλήρως ολοκληρωμένος και θα έχουμε καινούργια ηλεκτροκινούμενα τρένα από τον χρόνο του Σεπτεμβρίου. Και βεβαίως το δίκτυο Πάτρας-Αθήνας-Θεσσαλονίκης θα έχει ολοκληρωθεί το 2014. Αλλά από το τέλος του χρόνου η γραμμή από Θεσσαλονίκη μέχρι Δομοκού θα είναι επιτέλους, θα έλεγα, διπλή με ηλεκτροκίνηση και τηλεδιοίκηση, πράγμα το οποίο θα μας επιτρέψει να χρησιμοποιήσουμε και συρμούς που είχατε προμηθευτεί επί των ημερών σας και λόγω του ότι καθυστέρησε το πρόγραμμα –είχε καθυστερήσει διαχρονικά– οι συρμοί αυτοί –ηλεκτροκινούμενοι, καινούργιοι συρμοί– δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν επαρκώς.

Την ίδια προσπάθεια κάνουμε και στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Εγώ είμαι έτοιμος να δεχθώ ότι τον τελευταίο χρόνο που ανέλαβα Υπουργός, διαλύθηκε με δική μου ευθύνη η Ολυμπιακή Αεροπορία. Αλλά κανείς δεν το πιστεύει. Ούτε εσείς δεν το πιστεύετε. Γιατί και εσείς στις ομιλίες σας προηγούμενως, παραδεχτήκατε ότι επί των ημερών σας είχε τεράστια προβλήματα η Ολυμπιακή Αεροπορία, και τα προβλήματα αυτά συνεχίστηκαν.

Και εγώ, η Κυβέρνησή μας, προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε αυτά τα προβλήματα έχοντας το θάρρος να δούμε την αλήθεια κατάματα και διαπραγματευόμενοι με την Ευρωπαϊκή Ένωση και πετυχαίνοντας μια πολύ καλή λύση. Είπα και το πρωί ότι επί βελγικής Προεδρίας με τη «SABENA» ξεκίνησαν με το 38% και μόνο με το σήμα. Ενώ εμείς ξεκινάμε, χωρίς περιορισμό για την επόμενη μέρα, από το 65% με το όνομα και το σήμα. Και αυτό δεν το παρατηρεί κανένας. Αντιθέτως, είστε έτοιμοι να κατηγορήσετε μία προσπάθεια, η οποία είναι στο ίδιο μήκος κύματος της δικής σας προσπάθειας, με δύο διαφορές:

Ότι η δική σας προσπάθεια δεν είχε την έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ η δική μας έχει και οι δικές σας προσπάθειες δεν πέτυχαν, ενώ οι δικές μας θα πετύχουν.

Γι' αυτό, κύριε Μπεγλίτη, δεν υπάρχει λόγος να έχουμε plan B, γιατί πιστεύουμε πραγματικά ότι το σχέδιό μας θα προχωρήσει.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Τη σύμβαση να μας φέρετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τη σύμβαση θα τη φέρω αύριο, κύριε Τσιόκα.

Σε επιμέρους ζητήματα που αφορούν στο νομοσχέδιο, σε μία προσπάθεια να γίνει η ελληνική νομοθεσία περισσότερο εύληπτη και κατανοητή από τους πολίτες, προχωρούμε σ' αυτό το εγχειρίδιο, το οποίο είναι ουσιαστικά μία κωδικοποίηση της νομοθεσίας στο χώρο των μεταφορών, καθώς είναι ένας τομέας υπερρυθμισμένος. Και με την παρέμβαση αυτή που κάνουμε θεωρούμε ότι κάνουμε πιο εύκολη τη ζωή των πολιτών και τη ζωή των υπηρεσιών.

Παράλληλα, ενσωματώνουμε στο εθνικό δίκαιο διατάξεις του κοινοτικού δικαίου. Η μία αφορά στη λειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου και είναι ένα καθαρώς τεχνικό θέμα. Η άλλη είναι θέμα κοινωνικής νομοθεσίας. Πράγματι δέχτηκα και στην επιτροπή ότι υπήρξε καθυστέρηση. Και για να μην υπάρχει άλλη καθυστέρηση και να έχουν οι άλλοι οδηγοί σε άλλες χώρες της Ευρώπης περισσότερα δικαιώματα και καλύτερες συνθήκες εργασίας από τους δικούς μας οδηγούς, γι' αυτό το λόγο ζητάμε αυτήν την εξουσιοδότηση από τη Βουλή, για να προχωρήσουμε γρήγορα στην ενσωμάτωση της συγκεκριμένης οδηγίας.

Θεσμοθετείται και νομικά η διαρκής επιτροπή για της «πράσινες» μεταφορές, για να υπογραμμίσουμε τη βούληση της Κυβέρνησης για μία ουσιαστική στροφή προς αυτό τον τομέα. Κι αυτή η επιτροπή έχει συγκεκριμένο έργο να δείξει, πράγμα το οποίο εξήγησα στην επιτροπή με πολύ συγκεκριμένα παραδείγματα.

Επεκτείνεται ακριβώς στο πλαίσιο της ίδιας πολιτικής και της ίδιας ανησυχίας για το περιβάλλον ο θεσμός της κάρτας ελέγχου καυσασερίων σε όλη την επικράτεια και για τα δίκυκλα και προφανώς για τα τετράτροχα οχήματα και δίνουμε μικρή μεταβατική περίοδο μέχρι το τέλος του 2010 για να ετοιμαστούν όλες οι αρμόδιες υπηρεσίες, Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις.

Γίνεται διαχωρισμός για πρώτη φορά των συνεργείων οχημάτων σε δύο κατηγορίες. Στα συνεργεία που εξυπηρετούν επιβατικά αυτοκίνητα και δίκυκλα και στα συνεργεία που εξυπηρετούν οχήματα άνω των 3,5 τόνων, δηλαδή, λεωφορεία, φορτηγά κ.λπ. Και ο διαχωρισμός αυτός συνοδεύεται από αντίστοιχες χωροταξικές διατάξεις με τις διορθώσεις που κάναμε και στην επιτροπή και στο Τμήμα, λαμβάνοντας υπ' όψιν και τις παρατηρήσεις των συναδέλφων από τη Συμπολίτευση και την Αντιπολίτευση.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Υπάρχει μία εκκρεμότητα. Να τη διευκρινίσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών

και Επικοινωνιών): Τέλος, δημιουργείται νομοθετικό πλαίσιο για την προώθηση εναλλακτικών καυσίμων μέσω της ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων αερίων, καυσίμων σε μεγαλύτερη κλίμακα. Θα μπορούν πια τα συνηθισμένα πρατήρια να προμηθεύουν και φυσικό αέριο, προκειμένου να προωθήσουμε ένα καύσιμο που είναι πιο φιλικό στο περιβάλλον, αλλά και πιο φθινό για τον καταναλωτή.

Έρχομαι στο θέμα των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. Ξέρετε ότι στο νόμο που είχε προτείνει στο Κοινοβούλιο ο κ. Βερελής, τον ν. 2963, δεν επιτρεπόταν η ίδρυση ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. σε περιοχές γενικής κατοικίας. Στην ίδια όμως διάταξη, στον ίδιο νόμο, αναφερόταν παρακάτω ότι οι εγκαταστάσεις των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. εντάσσονται στην κατηγορία των χαμηλής όχλησης εγκαταστάσεων, οι οποίες, βάσει του σχετικού Προεδρικού Διατάγματος, χωροθετούνται και στις περιοχές γενικής κατοικίας. Έτσι ήρθε το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, εξέδωσε μία γνωμοδότηση και δημιουργήθηκε το πρόβλημα το οποίο προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε. Καταλαβαίνω ότι υπάρχει ένα τοπίο, όπως

περιέγραψα και στην επιτροπή, το οποίο και εμένα δεν με ευχαριστεί, αλλά είναι, νομίζω, μία πρόδοος η ρύθμιση που φέρνουμε και είμαστε στη διάθεσή σας να κουβεντιάσουμε και άλλες ρυθμίσεις. Όμως, δεν άκουσα, πραγματικά, από την πλευρά της Αντιπολίτευσης κάποια ρύθμιση πολύ συγκεκριμένη. Διότι η πιο ριζική, αν θέλετε, ρύθμιση θα ήταν να απαγορεύσουμε σ' αυτούς που έχουν ήδη ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. σε περιοχές γενικής κατοικίας να συνεχίσουν να τα έχουν. Όμως, έκαναν τεράστιες επενδύσεις και το ερώτημα που θέτουν και οι ίδιοι και οι εργαζόμενοι σ' αυτούς είναι: «Τι γίνεται με εμάς;» Ποιος θα μας προστατεύει από τις δαπάνες που θα κάνουμε, την ώρα που το κράτος μας άφησε και κάναμε αυτού του είδους τις επενδύσεις; Καλούμαστε, λοιπόν, να διαχειριστούμε ένα πρόβλημα για το οποίο δεν φταίμε. Το βρήκαμε. Και την ώρα που σας ρωτούμε, δεν μας δίνετε μία σαφή απάντηση. Εν πάση περιπτώσει, δεν είστε υποχρεωμένοι να δώσετε σαφείς απαντήσεις σε όλα, δεν είμαστε στο κάτω-κάτω σε Πταισματοδικείο και σε Πρωτοδικείο. Εκείνο που θέλω είναι να υπάρχει καλή πίστη από όλους μας, να προσπαθήσουμε να δούμε πώς θα αντιμετωπίσουμε το συγκεκριμένο θέμα.

Για το θέμα των στρατηγικών μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων και της χωροθέτησης εμπορευματικών κέντρων εξήγησα και στην επιτροπή ότι θέλουμε να έχουμε μεγαλύτερη ευελιξία και δεν υπάρχει καμία διάθεση για φωτογραφικές ρυθμίσεις. Αν υπήρχε διάθεση για φωτογραφικές ρυθμίσεις θα βάζαμε τα πρότυπα πάρα πολύ ψηλά και θα ζητούσαμε τεράστιες εκτάσεις. Το γεγονός ότι δίνουμε τη δυνατότητα να γίνουν συνδυαστικά και πιο ευέλικτα τέτοιου είδους εμπορευματικά κέντρα, ακριβώς δείχνει το αντίθετο. Και εν πάση περιπτώσει, σε σχέση με τις ανησυχίες για τη χωροταξία οι οποίες εκφράστηκαν, έχουμε την υπογραφή του κ. Σουφλιά στο νομοσχέδιο αυτό. Κουβεντιάσαμε μαζί του και είναι σύμφωνο το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και οι υπηρεσίες του επί του συγκεκριμένου θέματος.

Και τελειώνω, κυρία Πρόεδρε, με μία παρατήρηση σε σχέση με την οδική ασφάλεια. Θέλω να πω κατηγορηματικά ότι πολλά από αυτά τα οποία ειπώθηκαν ήταν σωστά. Πράγματι, πρέπει να γίνουν πολλά στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Έχουν γίνει. Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, ήταν ένα βήμα μπροστά, οι συνεχείς καμπάνιες που κάνει το Υπουργείο Μεταφορών για την ευαισθητοποίηση των οδηγών, είναι ένα βήμα μπροστά, η προσπάθεια που κάνουμε στο σχολείο με βιβλία για όλες τις ηλικίες, είναι ένα βήμα μπροστά, αλλά φαίνεται από το αποτέλεσμα ότι όλα αυτά δεν φθάνουν.

Με την ίδια ειλικρίνεια που μίλησα στα προηγούμενα κεφάλαια –γιατί τα πιστεύα 100% αυτά που είπα– με τον ίδιο τρόπο θέλω να σας πω ότι στο συγκεκριμένο θέμα πολλοί από σας έχετε δίκιο σε πολλά σημεία και πράγματι πρέπει να τρέξουμε περισσότερο. Πράγματι, πρέπει να έχουμε πιο ουσιαστικά αποτελέσματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Πρέπει να ολοκληρώσετε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Συνεργαζόμαστε με το Υπουργείο Εσωτερικών κάθε μήνα. Υπό την προεδρία του κ. Χηνοφώτη γίνεται μία σύσκεψη σε υψηλό επίπεδο, ακριβώς για να συζητηθούν τέτοια θέματα.

Πιστεύω προσωπικά ότι πρέπει να προχωρήσουμε στη δημιουργία διυπουργικής επιτροπής για το συγκεκριμένο θέμα και πρέπει και πολλά άλλα ζητήματα να αντιμετωπιστούν με τον καλύτερο και με τον πιο σύγχρονο τρόπο.

Θέλω με κάθε επισιμότητα απ' αυτό εδώ το Βήμα να πω ότι περιμένω προτάσεις από τους συναδέλφους της Συμπολίτευσης και ειδικά από τον κ. Σταθάκη και από τους συναδέλφους που έχουν ευαισθησία όπως ο κ. Γρηγοράκος, για να δούμε πώς θα αντιμετωπίσουμε το θέμα, γιατί πράγματι έξι νεκροί την ημέρα δεν είναι μικρό πράγμα και δεν μπορούμε να το προσπερνάμε έτσι, αδιάφορα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εμείς ευχαριστού-

με.

Έχει ζητήσει το λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Βερελής.

Ορίστε, κύριε Βερελή, έχετε το λόγο για οκτώ λεπτά.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Αγαπητή κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, εάν διαβάzaτε τις δηλώσεις του Υπουργού Μεταφορών της Νέας Δημοκρατίας το 2004, λίγο πριν από το τέλος της χρονιάς κατά τη συζήτηση του προϋπολογισμού για το έτος 2005 –δεν λέω τις προγραμματικές δηλώσεις της Κυβέρνησης– θα βλέπατε ότι υπήρχαν προθέσεις εξαιρετικές, να προχωρήσει ο προαστιακός, να εξελιχθεί το τραμ, να υπάρξουν πρόοδοι γύρω από τα θέματα οδικής ασφάλειας, να αυξηθούν τα δίκτυα του μετρό, να γίνουν πολλά πράγματα.

Πέρασαν σχεδόν πέντε χρόνια από τότε και σήμερα αυτά που μας είπε ο κύριος Υπουργός περιλαμβάνουν δυστυχώς τις ίδιες προθέσεις. Δεν θέλω να αμφισβητήσω τις προθέσεις σας, κύριε Υπουργέ, αλλά το έργο το οποίο έχει γίνει δεν μπορεί να συγκρίνεται με τις προθέσεις σας. Έχουν περάσει αρκετά χρόνια πια και έπρεπε να υπάρχουν αποτελέσματα και δυστυχώς δεν υπάρχουν.

Θα πω λίγα λόγια για το σχέδιο νόμου το οποίο περιέχει μία σειρά από παραδοξότητες. Σ' ό,τι αφορά τα εμπορευματικά κέντρα, εγώ δίνω πολύ μεγάλη σημασία στα εμπορευματικά κέντρα. Είχα πει στον προκάτοχό σας, όταν έκανε τη ρύθμιση το 2005 ότι δεν θα γίνουν εμπορευματικά κέντρα με τη ρύθμιση αυτή. Το επαναλαμβάνω σήμερα και σε σας. Δεν θα γίνουν, κύριε Υπουργέ, και ο λόγος είναι πολύ απλός. Δεν θα γίνουν, διότι το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ενδεχομένως δεν σας έδωσε λύση, αλλά εμείς είμαστε εδώ για να δίνουμε λύσεις. Δεν πρόκειται να καταφέρετε να υπάρξει θεσμοθετημένη χωροθέτηση για οποιαδήποτε τοποθεσία και αν υποδειχθεί, διότι ξέρετε ότι στο Συμβούλιο της Επικρατείας προσφεύγουν τρεις κατηγορίες. Η μία είναι οι οικολογικά ευαίσθητοι, η δεύτερη είναι οι εκβιαστές, η τρίτη είναι οι ανταγωνιστές. Και οι εκβιαστές και οι ανταγωνιστές θα βρουν πάρα πολύ εύκολα «πάτημα» με τη νομοθεσία την οποία σήμερα με δική σας πρωτοβουλία ψηφίζετε. Δεν πρόκειται λοιπόν να γίνουν.

Το δεύτερο αφορά το θέμα των Κ.Τ.Ε.Ο.. Αποφασίζετε πάλι με πρωτοβουλία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. –το επαναλαμβάνω– να κλείσετε την αγορά, να κάνετε την εταιρεία που ακούμε κάθε μέρα στις διαφημίσεις του ραδιοφώνου. Άκουγα τώρα ερχόμενος στη Βουλή διαφήμιση της «AUTOVISION». Μα, έχουμε πει πενήντα φορές ότι επτά Κ.Τ.Ε.Ο. δικαιούνται να έχουν. Πώς έχουν παραπάνω από δεκαπέντε; Πώς είναι δυνατόν να γίνεται αυτό και να μην αντιδρά κανείς; Πρέπει να γίνει η «AUTOVISION» πιο πλούσια; Πρέπει να πάρουν μεγαλύτερη υπεραξία τα Κ.Τ.Ε.Ο. τα οποία διαθέτει αυτήν τη στιγμή με το κλείσιμο της αγοράς; Όλη η Αντιπολίτευση σας έκανε προτάσεις εδώ και λέτε ότι δεν έχετε καμμία πρόταση. Βγάλτε τα από το πολεοδομικό κέντρο –συμφωνούμε– αλλά αφήστε την υπόλοιπη ρύθμιση ως έχει. Δεν θα γινόταν απολύτως τίποτα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μπορώ να σας διακόψω για μισό λεπτό. Θέλω να πω κάτι για την «AUTOVISION».

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εγώ ούτε ξέρω ποιοι είναι αυτοί.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Δεν σας κατηγορήσα γι' αυτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το ξέρω ότι δεν με κατηγορήσατε, απλώς το διευκρινίζω.

Δεύτερον, σας έδωσα έναν κατάλογο που λέει ποιοι είναι οι ιδιοκτήτες. Δεν προκύπτει από τον κατάλογο αυτό που λέτε.

Εν πάση περιπτώσει αν νομίζετε ότι ο κατάλογος είναι λάθος, εδώ είμαστε. Περιμένω τις θέσεις σας να δούμε πως μπορεί να διορθωθεί το θέμα.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Αφού σας είπαμε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Θα σας πω ένα πολύ απλό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η βούλησή μας είναι να εφαρμοστεί ο

νόμος και να λειτουργήσει η αγορά.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Χαίρομαι για το διάλογο, κύριε Υπουργέ.

Θα σας πω λοιπόν μία πολύ απλή μέθοδο. Βγείτε από την Αίθουσα πάρτε τηλέφωνο το τηλεφωνικό κέντρο που δίνει στην διαφήμισή της η «AUTOVISION» και ρωτήστε που ακριβώς έχουν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Και θα σας απαριθμήσουν ένα ολόκληρο κατάλογο. Μέσα στον κατάλογο αυτό είναι αυτοί που εμφανίζονται με άλλα ονόματα, τα οποία είναι παρένθετα πρόσωπα, απλώς, προκειμένου να παρακάμπτεται ο νόμος. Εδώ λοιπόν πιστεύω ότι έχετε υποχρέωση να ερευνήσετε το θέμα αυτό. Έχετε άμεση υποχρέωση. Και χαίρομαι που συγκατανεύετε ότι θα το κάνετε. Το λέμε εδώ και χρόνια. Δεν είναι δυνατόν να συμβαίνει αυτό.

Έρχομαι στο θέμα της οδικής ασφάλειας. Στο θέμα αυτό, αυτό που μετράει πάλι είναι τα αποτελέσματα. Δυστυχώς -και δεν είναι κάτι το οποίο μπορούμε να το κάνουμε με μικροπολιτική μέσα εδώ- έχει πάρει την ανηφόρα ο δείκτης ο οποίος μετράει και διεθνώς είναι αναγνωρισμένος. Έχουμε θανατηφόρα ατυχήματα τα οποία αυξάνονται, δεν μειώνονται. Και η δέσμευσή μας απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι το 2010 να πέσουμε στο 50%, αυτών που είχαμε πριν από μερικά χρόνια.

Πριν από μερικά χρόνια υπήρξε μια προσπάθεια σε εθνικό επίπεδο. Οι πάντες στρατεύθηκαν με επικεφαλής τον κ. Πρωθυπουργό τον κ. Σημίτη. Βεβαίως ο κ. Σημίτης ήταν λογιστής. Καθόταν με ένα μπλοκάκι και σημείωνε. Τι δουλειά κάνουμε. Ο σημερινός Πρωθυπουργός είναι υπεράνω. Δεν ασχολείται μ' αυτό.

Σήμερα βεβαίως βλέπω σε όλες τις εφημερίδες -και δεν μπορώ να μην το πω- σενάρια συνωμοσίας. Ξαφνικά απειλείται η Κυβέρνησή σας. Από ποιους; Μια Κυβέρνηση συντηρητική, μια Κυβέρνηση δεξιάς απειλείται, λέει, από τους αμερικανούς. Εδώ υπάρχει κατάπληξη. Και μάλιστα άλλη εφημερίδα με πληροφορίες οι οποίες διοχετεύονται λέει ότι πρωτοκλασάτοι υπουργοί της Κυβέρνησης υπονομεύουν τον κ. Καραμανλή.

Εγώ ειλικρινά σας λέω ότι θλίβομαι για το κατόντημα που έχει αυτή η Κυβέρνηση. Θλίβομαι για το κατόντημα. Πρώτη φορά βλέπω Έλληνα Πρωθυπουργό ο οποίος προκειμένου να υπερβεί μια κρίση στο εσωτερικό του κόμματός του, προκειμένου να ξεπεράσει όλα αυτά τα οποία συνέβησαν με δική του ευθύνη και από δική του αδράνεια καταφεύγει σε σενάρια συνωμοσίας. Και απευθύνεται σε ποιους; Σε έναν λαό ο οποίος έχει ζήσει και έχει αντιμετωπίσει τέτοιου είδους θέματα πάρα πολλές φορές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Επί του θέματος, κύριε Βερελή.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Και τελειώνω με το θέμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Αυτό το οποίο είπαμε επανειλημμένα είναι ότι θα πρέπει να διασφαλιστούν κάποια πράγματα. Δεν διασφαλίζονται με τον τρόπο τον οποίο προτείνετε. Και δεν διασφαλίζονται, κύριε Υπουργέ, διότι δεν «πετάμε στα σύννεφα». Έγινε συστηματική προσπάθεια από το 2004 μέχρι σήμερα προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι ανταγωνιστές της Ολυμπιακής Αεροπορίας δεν θα αντιμετωπίσουν ανταγωνισμό. Ότι η λύση θα είναι δια της σήψης. Αυτό υπήρξε όλο αυτό το διάστημα. Και σήμερα βεβαίως τα πράγματα είναι πάρα πολύ δύσκολα. Και αυτό το οποίο συμβαίνει αυτή τη στιγμή είναι να γίνεται πραγματικότητα αυτό το οποίο επιχειρείται πάρα πολύ καιρό. Όλο αυτό το διάστημα τα μερίδια αγοράς της Ολυμπιακής Αεροπορίας μεταφέρονταν ακόπως και αδαπάνως στους ανταγωνιστές της. Αυτή η ιστορία είμαι βέβαιος ότι με την ρύθμιση που υπάρχει σήμερα πρόκειται να συνεχιστεί.

Και η παραδοξότητα είναι ότι υπήρχε η ευκαιρία στην Κυβέρνησή σας. Λέτε συνεχώς «δεν συμφωνούσε τότε η Ευρωπαϊκή Ένωση». Μα, χαίρω πολύ δεν συμφωνούσε. Δεν αντέδρασε ποτέ η Ευρωπαϊκή Ένωση μέχρι τις εκλογές του 2004. Της «κλείσατε το μάτι» μετά για να αντιδράσει. Της «κλείσατε το μάτι» για να αντιδράσει. Και αντέδρασαν μία σειρά ανθρώπων. Πρέπει να πω ότι οφείλετε μια εξήγηση πειστικότερη για την στάση σας ως Ευρωβουλευτής, τότε. Ήσασταν ένας άνθρωπος

ο οποίος ή δεν ήξερε την πραγματικότητα εδώ, ένας άνθρωπος ο οποίος πείστηκε από μία πολιτική ενός κόμματος το οποίο θα ερχόταν στην εξουσία και το οποίο είχε μία σειρά από προθέσεις οι οποίες δεν ξέρω από πού ξεκινούσαν και που κατέληγαν.

Αυτό το οποίο έχει συμβεί είναι ότι ενώ έγινε μία συγκεκριμένη προσπάθεια, ενώ έγινε μία προσπάθεια για την οποία στενοχωρήσαμε και κόσμο τότε -υπογράψαμε με επτά σωματεία, με ένα μόνον δεν υπογράψαμε, βρέθηκαν άνθρωποι που έπρεπε να εγκαταλείψουν την εταιρεία την εποχή εκείνη, άλλαξε ο κανονισμός εργασίας- πως έρχεται ακατανόητα μετά μία Κυβέρνηση η οποία τα πηγαίνει όλα αυτά πίσω δημιουργώντας κόστος, δίνοντας αυξήσεις 43%; Γιατί έγιναν όλα αυτά; Γιατί άλλαξαν τα πλάνα τα οποία υπήρχαν; Γιατί εγκαταλείφθηκαν τα slots; Γιατί μία δημόσια περιουσία εξανεμίστηκε;

Βεβαίως και χρειαζόταν ιδιωτικά κεφάλαια η εταιρεία. Βεβαίως χρειάζεται και σήμερα.

Αυτό όμως το οποίο θα υπάρξει σήμερα δεν θα είναι ιδιωτικά κεφάλαια. Θα υπάρξει απλώς η είσπραξη ποσών από την πώληση του στήματος, ενδεχομένως των slots τα οποία ήδη έχουν διανεμηθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό. Και αυτό το οποίο θα έχουμε να δούμε σε λίγο καιρό είναι να πληρώσουμε τον τελικό λογαριασμό.

Σε ό,τι αφορά δε, επειδή πάρα πολλοί μίλησαν χωρίς να ξέρουν την ιστορία, ενδεχομένως για τα κόμματα, τα οποία χρησιμοποιούσαν, εγώ θέλω να σας πω κατηγορηματικά το εξής: Από την ημέρα που ανέλαβα Υπουργός δεν υπήρξε ούτε ένα τιμολόγιο το οποίο δεν εισπράχθηκε από το Δημόσιο. Και μπορείτε να το ελέγξετε. Δεν υπήρξε ούτε μία παροχή, η οποία δεν στηρίχθηκε σε εύλογες απαιτήσεις. Και ερχόταν ο Ο.Μ.Ε.Δ., ο οποίος με δική του πρωτοβουλία έδωσε ό,τι αύξηση έδωσε στο μεταξύ διάστημα. Δεν υπήρξε ούτε μία πρόσληψη. Προσλήψεις έγιναν επί των ημερών αυτής της Κυβέρνησης πάνω σε έναν φορέα ο οποίος ήταν ταλαιπωρημένος. Έγινε ρουσφετολογία. Και αυτό το οποίο έγινε, ήταν να υπάρξει μία βελτίωση της θέσης.

Ο ισολογισμός του 2002, κύριε Υπουργέ, έχει την υπογραφή του κ. Δούκα. Δεν έχει τη δική μου υπογραφή. Ο κ. Δούκας, λοιπόν, έλεγε μέσα -και θα σας τον καταθέσω αύριο για την ιστορία, μπορείτε να τον βρείτε πολύ εύκολα- ότι έγιναν βελτιώσεις οι οποίες ήταν ουσιαστικές.

Το 2002 έκλεισε η χρήση της Ολυμπιακής Αεροπορίας με μόνο 8.000.000 ευρώ ζημιά. Και σας είπα το μεσημέρι ποια ήταν τα έσοδα ανά επιβάτη.

Όλα αυτά κατέρρευσαν από το 2004 κι έπειτα. Και κατέρρευσαν με ένα απολύτως συγκεκριμένο σχέδιο.

Να πω και μία λέξη για το τραμ, διότι άκουσα διάφορα εδώ από διάφορους επαίοντες.

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

Έλληνας ειδικός είναι ο διαθέτων συμπτυκνωμένη άγνοια επί συγκεκριμένου θέματος πολλές φορές.

Άκουσα, λοιπόν, κάποια στιγμή ότι ακόμη και ο κ. Αμπακούμκιν διαφωνούσε. Ο κ. Αμπακούμκιν έμενε πάνω στη διαδρομή του τραμ. Και είχε αντιρρήσεις, διότι νόμιζε στην αρχή ότι θίγεται.

Αυτό το οποίο έγινε στη συνέχεια ήταν να έχουμε ένα μέσο το οποίο αντί να υποστηριχθεί, εγκαταλείφθηκε και αυτό στη μοίρα του. Μόνο προσλήψεις έγιναν στο τραμ.

Από διακόσια είκοσι άτομα, κύριε Υπουργέ, το Μάρτιο του 2004 έχουν φτάσει σήμερα σχεδόν στα εξακόσια. Καφετζήδες, δημόσιοι υπάλληλοι, άνθρωποι οι οποίοι δεν χρειάζονται. Οι πάντες έχουν προσληφθεί εκεί.

Και ποιο ήταν το αποτέλεσμα; Δίκτυο; Λίγα μέτρα προστέθηκαν στο δίκτυο. Ο Πειραιάς μου λέτε ότι θα γίνει. Μακάρι να γίνει. Πώς να δικαιολογήσετε την αδράνεια επί τέσσερα χρόνια; Πώς να δικαιολογηθεί αυτή η αδράνεια; Το τραμ ήθελε ένα συγκεκριμένο δίκτυο για να αποδώσει σαν μέσο.

Έρχονται, λοιπόν, διάφοροι επαίοντες και λένε ότι δεν αποδίδει. Πώς να αποδώσει το τραμ το οποίο έχει είκοσι έξι χιλιόμετρα, ενώ έπρεπε να έχει περίπου εκατό;

(Στο σημείο αυτό κτυπάει ξανά το κουδούνι λήξεως του χρό-

νου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Και αυτό το οποίο σας έχω πει επανειλημμένα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών & Επικοινωνιών): Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Θα έχετε και αύριο την ευκαιρία, κύριε Υπουργέ -εδώ θα είμαστε- να πείτε και να πάρετε περισσότερες πληροφορίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Θα τελειώσω με το θέμα το οποίο απασχολεί πολλούς συναδέλφους εδώ -είπαμε μία λέξη προηγουμένως- το θέμα της οδικής ασφάλειας. Τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής. Είναι κρίμα. Στενοχωριούνται όλοι οι άνθρωποι που γνωρίζουν το θέμα μέσα σε αυτήν την Αίθουσα. Κάποιοι έχουν υποχρέωση και κάποιοι παραμελούν το καθήκον τους. Να βάλουμε μία διάταξη -θα την υπερψηφίσουμε αμέσως- προκειμένου να γίνουν αυτά.

Τέλος, θα ήθελα να πω, κύριε Υπουργέ, το εξής: Περίμενα, μετά την κουβέντα μας στην επιτροπή, ότι θα κάνετε κάποιες μικρές αλλαγές, προκειμένου να έχουμε κάποια αποτελέσματα σε αυτά. Βλέπω ότι εμμένετε. Δεν είναι κακό ένας Υπουργός να κάνει αλλαγές, εκμεταλλευόμενος την πείρα του Σώματος. Δεν είναι καθόλου κακό. Ούτε θίγεται κανείς από αυτό. Αλίμονο!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για ένα λεπτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η «ΑΕΓΕΑΝ» το 1998 είχε μηδενικό μερίδιο στην αγορά. Το 2003 είχε φτάσει στο 41%. Από το 2003 έως το 2007 πήγε στο 51%. Επομένως, το μεγαλύτερο κομμάτι της ανόδου της το απέκτησε επί των ημερών του ΠΑΣΟΚ. Πρώτη παρατήρηση.

Επομένως, εάν...

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου μία διακοπή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Επομένως, εάν υποθέσει κανείς...

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου μία διακοπή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Παρακαλώ. Παίρνετε το λόγο μόνος σας, κύριε Βερελή. Θα κάνετε διάλογο τώρα μεταξύ σας;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Με την άδειά σας, κυρία Πρόεδρε. Ο κύριος Υπουργός το επιτρέπει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ο Υπουργός ζήτησε το λόγο για ένα λεπτό. Τον διακόπτετε εσείς για άλλα δύο. Συνεχίστε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Θα είχα τελειώσει, κυρία Πρόεδρε. Μία λέξη μόνο.

Εκείνο που θα ήθελα να σας πω, κύριε Υπουργέ, είναι ότι από το 2000, που ανέλαβα το Υπουργείο Μεταφορών, μέχρι που εγκατέλειψα το Υπουργείο αυτό, δεν πήρε ούτε ένα πόντο από την αγορά η «ΑΕΓΕΑΝ». Ούτε ένα πόντο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εν πάση περιπτώσει...

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Αντιθέτως, όταν απέπεμψα τους Εγγλέζους κακήν κακώς -και το ξέρει αυτό το πράγμα η Αίθουσα συνολικά- είχαν γίνει μερικά πολύ δυσάρεστα σφάλματα. Και αυτοί ήταν κι ο λόγος που έφυγαν.

Το μεγάλο μερίδιο, όμως, το πήρε το 2004 και το 2005. Ψάξτε τα στοιχεία σας να δείτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εγώ παρουσίασα συγκεκριμένα στοιχεία, τα οποία δεν επιδέχονται αμφισβητήσεις.

Δεύτερον, όπως και να το παρουσιάσατε, συμφωνία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν είχατε. Αντίθετα, σας είχε προειδοποιήσει -και έχω καταθέσει χαρτιά της κ. Λογιόλα ντε Μπαλάθιο και υπάρχει και δελτίο τύπου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις αρχές του 2004, προτού προχωρήσει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας- ότι το σχήμα το καινούργιο είναι διάδοχο του παλαιότερου και επομένως «κουβαλάει» τα χρέη του και άρα θα είναι και δύσκολο να αποκρατικοποιηθεί, διότι οι επενδυτές θα

φοβούνται μήπως κληρονομήσουν τα χρέη.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Επανέρχεστε στο έγκλημα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τρίτον, η συζήτηση για τα σλοτς και για τα δηθέν χρυσοφόρα δρομολόγια της Ολυμπιακής Αεροπορίας πρέπει να σταματήσει να γίνεται. Τριάντα έξι από τα σαράντα δρομολόγια του εξωτερικού είναι ζημιογόνα και δεκαοκτώ από τα είκοσι οκτώ μη επιδοτούμενα δρομολόγια του εσωτερικού είναι επίσης ζημιογόνα.

Για το τραμ, θέλω να σας πω ότι κατά σύμπτωση χθες, ο κ. Σουφλιάς υπέγραψε τη σχετική μελέτη και σε λίγες μέρες θα ξεκινήσουν οι διαδικασίες προκειμένου να δημοπρατηθεί το έργο και να προχωρήσει η επέκτασή του προς το λιμάνι του Πειραιά.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Μακάρι!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Λαφαζάνης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Νομίζω ότι ο κύριος Υπουργός -μπορώ να το αντιληφθώ αυτό ως σύμπτωμα- είναι εκτός τόπου και χρόνου. Δεν μπορώ να καταλάβω. Εσείς παριστάνετε το «βασιλικότερο του βασιλέως» σε αυτήν την Αίθουσα, δηλαδή πιο ευρωπαϊστής από τους ευρωπαίους; Όλα τα κάνετε σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά δεδομένα, την ευρωπαϊκή νομιμότητα, τα ευρωπαϊκά κεκτημένα και δεν αντιλαμβάνεστε, κύριε Υπουργέ, ότι όλα αυτά έχουν συντριβεί και έχουν γίνει απλώς «ένα κουρελόχαρτο»; Και το εννοώ αυτό.

Στον προϋπολογισμό του προηγούμενου έτους, ήμουν ειδικός αγορητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.. Εντυπωσιάστηκαν οι πάντες σ' αυτήν την Αίθουσα και ο κ. Αλογοσκούφης, γιατί εγώ δεν μιλήσα για τον προϋπολογισμό, αλλά για την επερχόμενη διεθνή καπιταλιστική κρίση με επίκεντρο τα χρηματοπιστωτικά. Τους έλεγα ότι αυτό δεν είναι ένα εξωτερικό γεγονός για τη χώρα μας, αλλά αφορά την πολιτική που χαράσσουμε και ότι ο προϋπολογισμός αυτός θα βρεθεί στον αέρα για χίλιους δύο λόγους εξαιτίας αυτής της πολιτικής.

Βεβαίως, ο κ. Αλογοσκούφης τότε με ένα αλαζονικό ύφος -καθόταν λίγο πιο δίπλα από εκεί που κάθεστε εσείς τώρα- με ειρωνεία και με χλεύη μου απάντησε «εμείς πηγαίνουμε στα όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής», αυτά που επικαλείστε εσείς ως καθώς πρέπει Ευρωπαίους και όλοι αυτοί έλεγαν εκεί ότι τα πάντα βρίσκονται υπό έλεγχο, ότι οι επιπτώσεις είναι πάρα πολύ μικρές, ότι η κρίση αποσοβείται, ότι εν πάση περιπτώσει «έχουν γνώση οι φύλακες», οι κυβερνήσεις και οι κεντρικές τράπεζες.

Τα αποτελέσματα τα γνωρίζουμε σήμερα και βλέπουμε τα «συντρίμια και τα ερείπια». Και είμαστε στην αρχή, διότι θα επακολουθήσουν και άλλα. Δεν έχετε αντιληφθεί ότι έχουμε μπει σε μία καινούργια -σημειώστε το αυτό- ιστορική φάση, όπου όλα πλέον επανακαθορίζονται στην οικονομία, στην πολιτική, στην γεωστρατηγική και φοβάμαι μήπως επανακαθοριστούν και σε άλλα θέματα.

Ο κ. Σαρκοζί, Ευρωπαίος -νομίζω ότι δεν είστε πιο Ευρωπαίος και από τον κ. Σαρκοζί- ξέρετε τι είπε; Να επαναθεμελιώσουμε ένα καπιταλισμό με κανόνες. Εσείς ερχόσαστε εδώ και μας λέτε για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τι γίνεται «στας Ευρώπας» και τα ακολουθούμε πιστά. Απελευθερώσεις των αγορών, ιδιωτικοποιήσεις). Πάμε στην Ολυμπιακή γιατί μας τα επιβάλουν αυτά και εμείς αποδεχόμαστε αυτά τα οποία λένε και τα οποία σηματοδοτούν ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία πρέπει να παραδοθεί στα ευρωπαϊκά συμφέροντα για να μείνουν τρεις ευρωπαϊκές εταιρείες το πολύ, οι οποίες υποτίθεται ενισχύουν τον ανταγωνισμό και ότι η επιδότηση, εάν υπάρχει επιδότηση, είναι καταστροφή.

Αυτά αλλάζουν, κύριε Χατζηδάκη. Και ενώ αλλάζουν και μετά από ένα ή δύο χρόνια τα πράγματα θα είναι τελείως διαφορετικά, εσείς θα έχετε ξεπουλήσει τον εθνικό αερομεταφορέα και η Ελλάδα θα μείνει στο έλεος δύο ιδιωτικών συμφερόντων -δεν ξέρουμε το δεύτερο, το ένα το γνωρίζουμε και δεν ξέρω εάν είναι και ένα ιδιωτικό μονοπώλιο- χωρίς καμμία εγγύηση για το μέλλον των αερομεταφορών της, ιδιαίτερα στα νησιά, στις ακριτικές περιοχές. Δεν υπάρχει καμμία απολύτως εγγύηση. Που-

λάμε, είναι ελεύθερη αγορά, αυτός που αγοράζει κάνει ό,τι θέλει ύστερα στα ναύλα, στο εάν θα έχει εταιρεία και πόση εταιρεία, τι δρομολόγια θα κάνει.

Στη μεγάλη ανάλυσή σας κάπου διάβασα ότι θα υποχρεούται να μπαίνει στους διαγωνισμούς για τις άγονες γραμμές. Τι σημαίνει αυτό, το ότι θα μπαίνει δηλαδή στους διαγωνισμούς; Μπορεί να μπαίνει σε ένα διαγωνισμό, χωρίς να έχει κανένα ενδιαφέρον ο άνθρωπος, απλώς τυπικά. Εσείς αφήνετε σε δύο εταιρείες πλήρως τις αερομεταφορές της χώρας μας και τις διασυνδέσεις της χώρας μας με το εξωτερικό. Διαμορφώνετε ένα ιδιωτικό ολιγοπώλιο σκληρού χαρακτήρα, στο οποίο παραδίδετε τα πάντα.

Και σας λέω: Φέρτε μας τον ισολογισμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Είπατε ότι θα μας καταθέσετε το κείμενο των περιφημων διαπραγματεύσεων και πού κατέληξαν. Πάλι και αυτό την τελευταία ώρα. Πάλι καλά που δεν θα μας το δώσετε και μετά την ψήφιση της σχετικής τροπολογίας, τουλάχιστον για να προλάβουμε να το διαβάσουμε και να δούμε τι λέει. Θα μας καταθέσετε τους ισολογισμούς ή τώρα τους κάνετε; Γιατί πρέπει να προηγηθούν οι ισολογισμοί, για να προχωρήσετε σε αυτές τις διαδικασίες. Γιατί δεν έχετε κάνει ισολογισμούς της Ολυμπιακής Αεροπορίας; Γιατί δεν τους έχετε δημοσιεύσει; Θα μας καταθέσετε αύριο ισολογισμούς;

Εγώ θα σας κάνω μία πρόταση. Θέλετε διαφάνεια;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν υποπτεύεστε γιατί; Δηλαδή, δεν υπάρχει όριο, κύριε Λαφαζάνη;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Γιατί; Πείτε μου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν υποπτεύεστε γιατί;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Για να μην εκτεθεί η εταιρεία; Όταν βγαίνετε και λέτε ότι χάνει 1.500.000 ευρώ κάθε ημέρα, ότι έχει ζημιές, δεν εκτίθεται; Εσείς την εκθέτετε με αυτά που λέτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Άλλο είναι η δήλωση και άλλο είναι το κείμενο που κατατίθεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ μην κάνετε διάλογο. Μπορείτε να ζητήσετε το λόγο και να απαντήσετε.

Συνεχίστε, κύριε Λαφαζάνη.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Άλλο είναι η δήλωση; Το να λέτε για 1.500.000...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είπαμε να κάνετε Αντιπολίτευση, έχετε πεδίο να κάνετε Αντιπολίτευση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Μην διακόπτετε, κύριε Υπουργέ.

Ολοκληρώστε, κύριε Λαφαζάνη.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Η Αντιπολίτευση, την οποία ασκούμε, είναι υπεύθυνη και με επιχειρήματα. Δεν θέλετε, λέτε, να εκθέσετε την εταιρεία. Εγώ θα το σεβαστώ. Όμως, πώς δεν την εκθέτετε, όταν βγαίνετε στο πανελλήνιο, όταν σας ακούει όλος ο κόσμος και λέτε ότι 1.500.000 ευρώ την ημέρα μας βάζει μέσα η Ολυμπιακή Αεροπορία; Όταν τα λέτε αυτά, ποιος εκθέτει και τι; Τον ισολογισμό φοβάστε; Καταθέστε μας τον ισολογισμό, για να δούμε.

Θέλω να σας κάνω και την πρόταση που δεν πρόφθασα να ολοκληρώσω. Να γίνει μία διακομματική επιτροπή με ορκωτούς ελεγκτές, οι οποίοι να είναι κοινά υποδεικνύόμενοι, να κάνουν τους ισολογισμούς και τον έλεγχο στα οικονομικά της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Αποδέχεστε αυτήν την πρόταση; Διαφάνεια, φως στα πάντα. Να δούμε και να επιβεβαιωθείτε. Να δούμε, εάν υπάρχουν ελλείμματα, τι είδους ελλείμματα, ποιας έκτασης και πού οφείλονται. Να ελεγχθεί και να έρθει στο φως η διαχείριση, η οποία έχει γίνει στην Ολυμπιακή. Αλλιώς, να μη βγαίνετε να συκοφαντείτε, να μη βγαίνετε και να μιλάτε για την Ολυμπιακή Αεροπορία, λέγοντας για άρρωστη επιχείρηση, για νοσηρές καταστάσεις.

Σιδηρόδρομος. Εμείς δεν σας λέμε να κρατήσετε τις δημόσιες επιχειρήσεις όπως έχουν και να μην αλλάξετε τίποτε.

Βεβαίως, θέλουν ριζικές αλλαγές οι δημόσιες επιχειρήσεις, ως δημόσιες επιχειρήσεις. Χρειάζονται ανασυγκρότηση, αειοκρατία, διαφανή διαχείριση, σχεδιασμό, πρόγραμμα, αξιοποίηση και του τελευταίου ευρώ, χρειάζονται δηλαδή όλα αυτά τα πράγματα, τα οποία δεν έχουν γίνει όχι μόνο επί της δικής σας Κυβέρνησης, αλλά και επί των Κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Θέλουμε ένα νέο δημόσιο τομέα, με νέο προσανατολισμό, με νέα διαχείριση, με νέα διεύθυνση, με νέους στόχους.

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

Βεβαίως και χρειάζονται ριζικές αλλαγές. Δεν τις κάνετε αυτές τις αλλαγές.

Αναφέρομαι συγκεκριμένα στον Ο.Σ.Ε.. Ξέρετε πολύ καλά, το γνωρίζετε και από πρώτο χέρι φαντάζομαι, ότι ο Ο.Σ.Ε. είναι όργιο σκανδάλων και κακοδιαχείρισης. Έχουν βγει και πολλά στο φως της δημοσιότητας. Ξέρετε ότι επιβαρύνετε τον Ο.Σ.Ε. με ελλείμματα, τα οποία δεν αντιστοιχούν στη διαχείρισή του, διότι δανειοδοτείται για να κάνει έργα, τα οποία δεν είναι υποχρεωμένη μία σιδηροδρομική εταιρεία να τα κάνει. Είναι το κράτος που πρέπει να τα κάνει. Τα φορτώνετε στα ελλείμματα, δάνεια επί δανείων. Τα καταγράφετε μετά και ερχόσαστε και αντί με «ταπεινότητα» να πείτε ότι υπάρχει ένα πρόβλημα και πρέπει να το λύσουμε, θριαμβολογείτε για τα ελλείμματα! Πρώτη φορά βλέπω να διευθύνουν κάποιοι μεγάλες επιχειρήσεις και να θριαμβολογούν για τα ελλείμματα, να τα διογκώνουν και να τα λένε για να την συκοφαντήσουν. Πού θέλετε να το πάτε; Κάνετε τον Ο.Σ.Ε. με την τροπολογία ένα «κουφάρι», το οποίο δεν έχει τίποτα μέσα. Μεταφέρετε όλες τις αρμοδιότητες στην «ΓΕΟΣΕ» και από εκεί όλο το μεταφορικό στην «ΤΡΕΝΟΣΕ». Ξέρετε γιατί το κάνετε; Για να μας φέρετε πάλι μία τροπολογία –την έχετε έτοιμη- «αλλά» Ολυμπιακή Αεροπορία. Την έχετε ήδη έτοιμη. Και θα πείτε έξοδος πλέον στο προσωπικό αζημίως για την επιχείρηση, διότι είναι προβληματική και αρχίζουμε λέγοντας ότι και επιδοτήσεις ανεργίας θα έχετε και σε πρόγραμμα κατάρτισης θα πάτε κ.ο.κ.. Και από εκεί και πέρα η αγορά προχωράει ακάθεκτη.

Κύριε Υπουργέ, ακολουθείτε ένα καταστροφικό δρόμο ο οποίος είναι και ανιστόρητος, διότι δεν θέλει να δει το τι αλλάζει σήμερα και τι καινούργιες προτεραιότητες πρέπει να θέσει η χώρα για να δει με κάποια ελπίδα και αισιοδοξία το μέλλον. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο κ. Ροντούλης.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, ειλικρινά τα λόγια σας για την οδική ασφάλεια με συγκίνησαν, αλλά θα πρέπει να σας πω ότι μείνατε σε έναν διαπιστωτικό λόγο, διότι η πραγματικότητα, την οποία και αναγνωρίσατε, είναι η εξής απλή: Ενώ έχουμε έναν αυστηρό κώδικα, τα τροχαία πολλαπλασιάζονται, τα θανατηφόρα αυξάνονται. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Επ' αυτού δεν θέλω να πω άλλα, διότι θέλω να σας σεβαστώ.

Έρχομαι τώρα σ' αυτό που σας ζητήθηκε μετ' επιτάσεως και είπατε ότι την απαίτηση αυτή θα την υλοποιήσετε, θα την καλύψετε αύριο. Δηλαδή θα φέρετε τη συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα κάνετε τον κόπο σας παρακαλώ πάρα πολύ, μαζί με τη συμφωνία να φέρετε στην Αίθουσα και τα οικονομικά στοιχεία που εσείς φέρατε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προκειμένου να τους πείσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, πάντοτε εκείνοι κάνουν έλεγχο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Δηλαδή, κύριε Υπουργέ, εσείς δεν καταθέσατε οικονομικά στοιχεία στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Επαναλαμβάνω, ότι οι ίδιοι πάντοτε κάνουν έλεγχο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, υπεκφεύγετε. Ξέρετε ότι εκεί είναι το κρίσιμο σημείο. Καταθέσατε οικονομικά δεδομένα.

Συνεχίζω. Σας είπα να διαβάσετε ένα βιβλίο και συγκεκριμένα το βιβλίο του κ. Λαϊνού, «Πού είναι η αλήθεια πίσω από την κρίση της Ολυμπιακής». Και επειδή δεν θα το δια-

βάσετε, θα σας πω εγώ κάποια στοιχεία που σκιαγραφούν την πραγματικότητα. Ακούστε λοιπόν ποια είναι η πραγματικότητα.

Υπάρχουν, κύριε Υπουργέ, στον όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας τρεις ανώνυμες εταιρείες. Οι υπηρεσίες, οι αερογραμμές και η αεροπλοΐα. Τι επιτάσσει ο ελληνικός νόμος; Για να έχουμε έγκυρα οικονομικά στοιχεία, θα πρέπει αυτά να τα αντλούμε, όπως σας είπε και ο κ. Λαφαζάνης και άλλοι συνάδελφοι, μέσα από εγκεκριμένους, από ορκωτούς λογιστές, ετήσιους ισολογισμούς. Από το 2004 δεν υπάρχουν αυτοί οι ισολογισμοί. Και βεβαίως άρχισα να ερωτώ τον εαυτό μου για ποιο λόγο.

Εσείς κάτι υπαινιχθήκατε. Για ποιο λόγο; Να σας πω ποιος είναι ο λόγος, κύριε Λαφαζάνη; Και ας το διαψεύσει ο κύριος Υπουργός. Τον Οκτώβριο του 1994 –και αν λέω αναλήθειες, σας παραχωρώ το λόγο μου, κύριε Υπουργέ– τι έγινε; Υπήρξε η απόφαση 696 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κύριε Λαφαζάνη. Τι λέει αυτή η απόφαση; Ότι τα στοιχεία που η τότε κυβέρνηση προσκόμισε γι' αυτά τα χρέη της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν τεχνηέντως αυξημένα. Το λέει η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Το αμφισβητείτε αυτό που λέω; Μην το αμφισβητείτε καθόλου. Παραποίησε τα δεδομένα. Άρα, αν φέρναμε ισολογισμούς εδώ, κύριε Λαφαζάνη, το 2004, θα φαινόταν η παραποίηση αυτή από την ελληνική πολιτεία, προκειμένου τεχνηέντως να αυξηθούν τα χρέη Ολυμπιακής. Διότι 700.000.000 ευρώ ξέρετε τι είναι; Είναι προσυζητήσεις, πρόστιμα κ.λπ. που δεν θα υπήρχαν εάν το κράτος ικανοποιούσε τα χρέη που αυτό είχε προς την εταιρεία. Αυτή είναι «σκέτη νέτη» η αλήθεια.

Έρχομαι τώρα σε αυτά που εσείς ο ίδιος ισχυρίζεστε. Τα δικά σας λόγια λέω, αυτά που λέτε εσείς. Λέτε καθημερινά, γιατί σας έχω ακούσει, σε κανάλια, σε εφημερίδες, σε τηλεοράσεις, σε ραδιόφωνα ότι ο Έλληνας χάνει 1.000.000 ευρώ ημερησίως από αυτήν την κακή Ολυμπιακή Αεροπορία. Ωραία. Λέτε και κάτι άλλο, ότι από το 1995 μέχρι το 2008 αθροιστικά υπάρχει ένα έλλειμμα 2.500.000.000 ευρώ. Ξέρετε τι λέτε; Λέτε το εξής: Από τον Απρίλιο του 2004 που αναλάβετε –δική σας η επιχειρηματολογία– μέχρι σήμερα, αν υπολογίσουμε –γιατί εγώ υπολόγισα, πήρα στυλό– 1.000.000 ευρώ την ημέρα, το χρέος είναι 1.650.000.000 ευρώ. Δηλαδή το 1.650.000.000 ευρώ, κύριε Λαφαζάνη, σχηματίστηκε επί κυβερνήσεως της Νέας Δημοκρατίας από τα 2.500.000.000 που είναι το αθροιστικό. Δηλαδή το 66% του χρέους της Ολυμπιακής σχηματίστηκε στο 32% του χρόνου που δημιουργήθηκαν τα ελλείμματα, δηλαδή από το 1995 μέχρι το 2008. Δηλαδή στα τεσσεράμισι χρόνια της Νέας Δημοκρατίας σχηματίστηκε το 66% του χρέους, των ελλειμμάτων, των 2.500.000.000 ευρώ. Αυτό λέει ο κύριος Υπουργός.

Και βεβαίως σας ερωτώ ξεκάθαρα. Πού το πάτε κατ' αρχάς; Γιατί τον Οκτώβριο του 2005 που έγινε η συνεργασία «LUFTHANSA» – «AEGEAN» ο Αντιπρόεδρος της «LUFTHANSA» –και το κατηγγέλλω στο Σώμα για να εκτιμηθεί– είπε ότι όταν θα πάψει να υφίσταται η Ολυμπιακή Αεροπορία, τις εσωτερικές γραμμές θα τις πάρει η «AEGEAN» και τα εξωτερικά δρομολόγια θα τα πάρει η «LUFTHANSA». Άρα, να δούμε: Θα επιβεβαιωθούν οι Γερμανοί ή όχι; Θα το δούμε. Εδώ είμαστε πάλι και θα το πούμε.

Και επειδή πολύς λόγος έγινε για το τι οφείλει το κράτος στην Ολυμπιακή Αεροπορία, ακούστε να δείτε μελέτη από το βιβλίο του κ. Λαΐνου. Διαβάστε το γιατί θα σας κάνει πολύ καλό. Πρόκειται για μελέτη ενός εξαιρετού καθηγητή και βλέπω ότι κουνάντε το κεφάλι. Η αλαζονεία σας δεν έχει όρια, κύριε Υπουργέ, ειλικρινά. Ακούστε, όμως, τώρα για να καταγραφεί στην Αίθουσα, για να υπάρχει στα Πρακτικά και κουνάτε το κεφάλι εσείς. Θα ακούσουν οι άλλοι συνάδελφοι. «Μη καταβολή του οφειλόμενου από το 1981 μετοχικού κεφαλαίου 107.000.000.000. Απώλεια εσόδων λόγω της υποχρεωτικής κατ' εντολήν της Επιτροπής Τιμών και Εισοδημάτων υποτιμολόγηση των κομίστρων του εσωτερικού δικτύου 382.000.000.000. Υποχρεωτική εκχώρηση έκπτωσης σε είκοσι κατηγορίες επιβατών 109.000.000.000. Οφειλές δημοσίου, Υ.Π.Α. 43.000.000.000. Επιβάρυνση της Ολυμπιακής Αεροπορίας λόγω των δωρεάν προσεδρικών και πρωθυπουργικών πτήσεων 7.000.000.000. Επιβάρυνση της Ολυμπιακής Αεροπορίας λόγω της υποχρεωτικής κατ' εντολήν

των κυβερνήσεων έκπτωσης κατά 97% στα κόμιστρα μεταφοράς των εφημερίδων 30.000.000.000.

Επιβάρυνση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, λόγω της υποχρεωτικής με αποφάσεις της Βουλής δωρεάν μεταφοράς των κομικών ψηφοφόρων 2,5 δισεκατομμύρια». Άθροισμα; Μεταξύ 1975 που κρατικοποιήθηκε η εταιρεία και 1992 685,5 δισεκατομμύρια και υπάρχει και μία άλλη αρχική μελέτη του 1994 που διπλασιάζει αυτό το κρατικό χρέος προς την εταιρεία. Άρα, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ούτε μαθηματικά ξέρετε καλά, ούτε την αλήθεια λέτε στον κόσμο και θέλετε να μας αποκρύψετε και στοιχεία. Να μας φέρετε εδώ στην Αίθουσα τα δικά σας δεδομένα, τη δική σας πρόταση περί οικονομικών στοιχείων που καταθέσατε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Πάνω σε αυτά τα στοιχεία έκανε έλεγχο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, της πήγατε στοιχεία οικονομικά. Να μας φέρετε αυτά τα οικονομικά στοιχεία.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο παρακαλώ για μία διευκρίνιση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο κ. Τσιόκας έχει το λόγο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω να κάνει δύο διευκρινίσεις ο κύριος Υπουργός. Το ένα αφορά τους επισκευαστές που είναι σε κατάσταση παρατάσεων. Είπατε θα πάρουν παράταση και από εκεί και πέρα θα ρυθμιστεί με τροπολογία;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ισχύει αυτό που υπάρχει μέσα στο κείμενο αυτήν την ώρα. Δεν προτίθεμαι σε αυτήν τη φάση να κάνω κάτι άλλο, διότι αν δίνουμε συνεχείς παρατάσεις, αυτό το οποίο θα συμβεί είναι ότι δεν θα μετακινηθεί ποτέ κανείς, δεν θα μπει τάξη ποτέ.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Γι' αυτό είπα, θα φέρετε κίνητρα για να οριστικοποιηθεί αυτή η λύση;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μπορούμε να μελετήσουμε κάποια πράγματα σε άλλο νομοσχέδιο. Στην παρούσα φάση δεν προτίθεμαι να αλλάξω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει άλλος ομιλητής.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 1 έως 19 και θα γίνει η ψήφισή τους χωριστά.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς το άρθρο 4

