

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΗ'

Πέμπτη 18 Φεβρουαρίου 2010

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 3875
2. Άδεια απουσίας της Βουλευτή κ. Δ. Αυγερινοπούλου, σελ. 3915
3. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 54ο Γενικό Λύκειο Αθηνών, το Δημοτικό Σχολείο των Εκπαιδευτηρίων «ΜΑΝΕΣΗ», το Δημοτικό Σχολείο του Εκπαιδευτηρίου Αυγουλέα-Λιναρδάτου, το 10ο Δημοτικό Σχολείο Ιλίου Αττικής, το 1ο Γενικό Λύκειο Γλυφάδας και το 6ο Γυμνάσιο Ευόσμου Θεσσαλονίκης, σελ. 3889, 3899, 3903, 3906, 3910, 3917, 3923

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών, σελ. 3876
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 3877 - 3889
3. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 19 Φεβρουαρίου 2010, σελ. 3917
4. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
 - α) προς την Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων,
 - ι) σχετικά με τις κρατικές δαπάνες για τις αγροτικές συνομοσπονδίες κ.λπ., σελ. 3890
 - ii) σχετικά με την κατάργηση της πρόωρης συνταξιοδότησης των αγροτών, σελ. 3891
 - β) Προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, σχετικά με τη λειτουργία των ιατροδικαστικών υπηρεσιών, σελ. 3893

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής.
Η Διαρκής Επιτροπή Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων καταθέτει την Έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εξωτερικών: «Κύρωση της Συμφωνίας Σταθεροποίησης και Σύνδεσης μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των κρατών-μελών, αφενός και της Δημοκρατίας του Μαυροβουνίου, μετά της Τελικής Πράξης, των δηλώσεων και του συνημμένου Πρακτικού Διόρθωσης Αβλεψιών», σελ. 3894
2. Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής: «Κύρωση και τροποποίηση της από 2-11-2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων και κατάργηση του μέτρου απόσυρσης οχημάτων καθώς και διατάξεων της από 16-9-2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης» (ΦΕΚ 181 Α'), όπως αυτή διορθώθηκε με τη «Διόρθωση Σφαλμάτων», που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 222 Α'», σελ. 3895, 3927

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ - ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ Ε.,	σελ. 3892
ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ Α.,	σελ. 3893, 3894
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ Α.,	σελ. 3893
ΜΠΑΤΖΕΛΗ Α.,	σελ. 3890, 3891, 3892
ΠΙΠΙΛΗ Φ.,	σελ. 3890

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής:

ΑΙΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ.,	σελ. 3905
ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ Ε.,	σελ. 3902, 3925
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ.,	σελ. 3903
ΘΕΟΧΑΡΗ Μ.,	σελ. 3911
ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ Ι.,	σελ. 3913
ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ Σ.,	σελ. 3897 - 3899, 3922
ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Σ.,	σελ. 3904
ΚΑΝΤΕΡΕΣ Ν.,	σελ. 3906
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν.,	σελ. 3900, 3923, 3924, 3926
ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Π.,	σελ. 3912
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π.,	σελ. 3918, 3920
ΜΑΡΚΑΚΗΣ Π.,	σελ. 3901, 3924, 3925
ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ Κ.,	σελ. 3913, 3914, 3917
ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ Κ.,	σελ. 3910
ΜΠΙΡΜΠΙΛΗ Κ.,	σελ. 3909
ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ Χ.,	σελ. 3915, 3916, 3918
ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΔΗΣ Θ.,	σελ. 3906
ΡΟΜΠΟΠΟΥΛΟΣ Θ.,	σελ. 3908
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α.,	σελ. 3918, 3919, 3920, 3926
ΤΣΙΡΩΝΗΣ Δ.,	σελ. 3895, 3921
ΦΑΡΜΑΚΗ-ΓΚΕΚΗ Α.,	σελ. 3907

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΓ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΗ'

Πέμπτη 18 Φεβρουαρίου 2010

Αθήνα, σήμερα στις 18 Φεβρουαρίου 2010, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9.40' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΑΡΓΥΡΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 17-2-2010 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΞΖ' συνεδριάσεώς της 17ης Φεβρουαρίου 2010 σε ότι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου:

α) «Κύρωση του Απολογισμού του Κράτους, οικονομικού έτους 2008»

β) «Κύρωση του Ισολογισμού του Κράτους, οικονομικού έτους 2008»)

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τη Βουλευτή κ. Φωτεινή Πιπιλή τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΗΔΟΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ηλίας Πετουσάκης, αγγειοπλάστης ζητεί την επίλυση ασφαλιστικού του προβλήματος με τον ΟΑΕΕ.

2) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΗΔΟΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γιάννης Τσουκαλίδης ζητεί την επίλυση ασφαλιστικού του προβλήματος με τον ΟΑΕΕ.

3) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΗΔΟΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Νικόλαος Μαστοράκης, κάτοικος Σφάκας Σητείας ζητεί να συμπεριληφθεί και το χωριό Σφάκα στην δωρεάν χορήγηση χρήσης ασύρματου internet.

4) Ο Βουλευτής Πιερίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία η εταιρεία «OLYMPUS PLAZA» ζητεί να ενταχθεί στα προγράμματα επιδότησης νέων ανέργων.

5) Ο Βουλευτής Πιερίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων του Δημοτικού Σχολείου του Δημοτικού Δ/τος Ρητίνης του Δήμου Πιερίων ζητεί την ανάκληση της απόσπασης της δασκάλας της Τρίτης τάξης του Δημοτικού Σχολείου και την άμεση επα-
ναφορά της.

6) Ο Βουλευτής Πιερίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Συνταξιούχων ΙΚΑ-ΤΕΒΕ Λιτόχωρου Πιερίας ζητεί τη στελέχωση με ιατρικό προσωπικό του Κέντρου Υγείας Λιτόχωρου Πιερίας.

7) Ο Βουλευτής Πιερίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συνεταιρισμών Εγκαταστατών Υδραυλικών ζητεί την ένταξη του Κλάδου της στο Πρόγραμμα ΕΣΠΑ.

8) Ο Βουλευτής Πιερίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία Κάτοικοι Πλαταμώνα Πιερίας διαμαρτύρονται για την κατασκευή αντλιοστασίου αποχέτευσης στο κέντρο του Πλαταμώνα, γεγονός που υποβαθμίζει το εμπορικό κέντρο και τον οικισμό.

9) Η Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Ειδικών Δασικής Προστασίας ζητεί τη στελέχωση των Φορέων Διαχείρισης από Ειδικούς Δασικής Προστασίας μέσω ΑΣΕΠ.

10) Η Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Αδιόριστων Εκπαιδευτικών Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης (ΠΕ 70 - Δασκάλων) Πτυχιούχων Ανωτέρας Εκκλησιαστικής Σχολής Θεσσαλονίκης (1991-2007) ζητεί να επιλυθεί νομοθετικά το θέμα της απόλυσης είκοσι μελών του, αναπληρωτών δασκάλων της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης κατά το 2002.

11) Η Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία Πολίτες Πανοράματος Θεσσαλονίκης ζητούν τη λειτουργία νηπιαγωγείου στο διατηρητέο Δημοτικό Σχολείο Πανοράματος Θεσ/κης.

12) Η Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Φώτης Μπίμπασης ζητεί να ενταχθεί ο τυφλός αθλητής Κωνσταντίνος Μπίμπασης στην προεθνική ομάδα.

13) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται να μην επιτραπεί η ίδρυση και λειτουργία λατομείου στην περιοχή του Δήμου Μαλλίων Ηρακλείου.

14) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα εργα-

σιακά και οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ωρομίσθιοι καθηγητές.

15) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η ίδρυση και λειτουργία του Εφετείου ανατολικής Κρήτης στο Ηράκλειο.

16) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η αύξηση της χρηματοδότησης του ΟΚΑΝΑ.

17) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η αντιμετώπιση και επίλυση του προβλήματος των αστέγων της Ελλάδας.

18) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Σύνδεσμοι Εργοληπτών Δημοσίων Έργων Κρήτης υποβάλλουν προτάσεις τους που αποσκοπούν στη στήριξη και συνέχιση των εργασιών του κλάδου τους.

19) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΔΑΜΙΑΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων Σταθμών Παραγωγής ΑΗΣ Χανίων ζητεί τη στελέχωση του ΓΑΠ/Χανίων.

20) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Υπαλλήλων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου ζητεί τη μετατροπή των συμβάσεων, όλων των εργαζομένων στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, σε αορίστου χρόνου.

21) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. ΜΑΞΙΜΟΣ ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Γόννων Λάρισας ζητεί την αποζημίωση των ελαιοπαραγωγών της περιοχής του, που οι καλλιέργειες τους επλήγησαν από έντονα καιρικά φαινόμενα το καλοκαίρι του 2009.

22) Η Βουλευτής Φωκίδος κ. ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Δημήτριος Ζωμένος ζητεί να του εγκριθεί δαπάνη του, για την αγορά ιατρικού μηχανήματος αναγκάιου για την ασθένεια της συζυγού του, από τον ΟΓΑ.

23) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Σωματείων Επαγγελματιών Παραγωγών Πωλητών Λαϊκών Αγορών Μακεδονίας - Θεσσαλίας - Θράκης ζητεί τη δημιουργία Οργανισμών Λαϊκών Αγορών ανά Περιφέρεια.

24) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Θεσσαλικών Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών ζητεί να μην επιβληθεί ποινική ρήτρα από την ΕΠΑ Θεσσαλίας σε επιχειρήσεις που αδυνατούν να παραλάβουν ποσότητες φυσικού αερίου.

25) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΕΞΑΡΧΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων του 15ου Γυμνασίου Λάρισας ζητεί την άμεση αποπεράτωση του νέου σχολικού κτηρίου του Γυμνασίου Λάρισας.

26) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΕΞΑΡΧΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Θεσσαλικών Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών ζητεί να μην επιβληθεί ποινική ρήτρα από την ΕΠΑ Θεσσαλίας σε επιχειρήσεις που αδυνατούν να παραλάβουν ποσότητες φυσικού αερίου.

27) Ο Βουλευτής Ν. Αττικής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Νέας Περάμου Αττικής ζητεί την κατασκευή παράπλευρου δρόμου προς την εθνική οδό στο ύψος του Λουτρόπυργου.

28) Ο Βουλευτής Ν. Αττικής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ κατέθεσε

αναφορά με την οποία η Ανώτατη Συνομοσπονδία Πολυτέκνων Ελλάδος ζητεί να ισχύσουν ειδικές φορολογικές ρυθμίσεις για τις πολύτεκνες οικογένειες.

29) Ο Βουλευτής Α' Αθηνών κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Σωματείων Επαγγελματιών Παραγωγών Λαϊκών Αγορών Μακεδονίας - Θεσσαλίας - Θράκης ζητεί να δημιουργηθούν Οργανισμοί Λαϊκών Αγορών ανά γεωγραφική Περιφέρεια.

30) Ο Βουλευτής Α' Αθηνών κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Συνεργασίας Μελών Ενόπλων Δυνάμεων ζητεί να του γνωστοποιηθούν οι αναλογιστικές μελέτες που υπάρχουν για τα Μετοχικά Ταμεία Στρατού, Αεροπορίας και Ναυτικού.

31) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ανώτατη Συνομοσπονδία Πολυτέκνων Ελλάδος ζητεί να ισχύσουν ειδικές φορολογικές ρυθμίσεις για τις πολύτεκνες οικογένειες.

32) Ο Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Αρκαδίας ζητεί να ελεγχθούν τα τοπικά γραφεία του ΟΑΕΕ, εάν εφαρμόζουν την εγκύκλιο 113/2009, στην υποχρεωτική ασφάλιση στον ΟΑΕΕ μικροεπαγγελματιών, κατοίκων χωριών κάτω των δύο χιλιάδων κατοίκων.

33) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ζητεί την επιστροφή του κόστους ενεργοποίησης σε όλους τους δικαιούχους παραγωγούς.

34) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην περικοπή της συμμετοχής της Κρήτης σε τουριστικές εκθέσεις.

35) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τμήμα Ανατολικής Κρήτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος ζητεί να διατηρηθεί ο δημόσιος χαρακτήρας του οδικού δικτύου.

36) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κατασκήνωση Αγίας Παρασκευής Στοιμίου Λάρισας ζητεί τη χρηματοδότηση του έργου συντήρησης των εγκαταστάσεών της.

37) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τμήμα Δυτικής Ελλάδας του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας ζητεί την άμεση αντισεισμική ενίσχυση του οκταόροφου κτηρίου του Νοσοκομείου 'Αγιος Ανδρέας στην Πάτρα Αχαΐας.

38) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ανώτατη Συνομοσπονδία Πολυτέκνων Ελλάδος υποβάλλει προτάσεις της για το φορολογικό νομοσχέδιο.

39) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τμήμα Δυτικής Ελλάδας του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας αναφέρεται στην επικινδυνότητα της εθνικής οδού Κορίνθου-Πατρών και ιδιαίτερα στο σημείο «Παναγοπούλα».

40) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Εκπαιδευτικοί με αναπηρία 67% και άνω ζητούν το διορισμό τους στην εκπαίδευση.

41) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τμήμα Δυτικής Ελλάδας του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας αναφέρεται στην οικολογική, περιβαλλοντική, οικονομική και πολιτιστική καταστροφή

που έχει πλήξει τις πυρόπληκτες περιοχές και ζητεί τη λήψη μέτρων στήριξης και ενίσχυσης των κατοίκων τους.

42) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Παράρτημα Πελοποννήσου-Δυτικής Στερεάς Ελλάδας του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας ζητεί την επίσπευση των διαδικασιών για τις εγκρίσεις και τις πληρωμές των υποψηφίων νέων αγροτών της περιόδου 2009.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 3912/08-01-2010 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Αμμανατίδου - Πασχαλίδου Ευαγγελίας (Λίτσας) και Διώτη Ηρώς δόθηκε με το υπ' αριθμ. 400/3-2-10 έγγραφο από τον Υφυπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

- 1 -

6 4 ΦΕΒ. 2010

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΤΡΟΦΙΜΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝ/ΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
ΑΧΑΡΝΩΝ 2, 101 76
Τηλ.: 210-2124331
Fax : 210-5243522**

**Αθήνα 3-2- 2010
Αριθμ. Πρωτ.: 400**

Προς:
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν/κού Ελέγχου
✓ Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: «Στήριξη κτηνοτροφικού κλάδου»

ΣΧΕΤ: Η Ερώτηση 3912/8-1-2010

Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσαν οι Βουλευτές **κ.κ. Η. Διώτη, Ε. Αμμανατίδου – Πασχαλίδου**, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η Κυβέρνηση, στην προσπάθειά της να στηρίξει τους κτηνοτρόφους, είναι αποφασισμένη να μην επιτρέψει την ασύδοτη λειτουργία της αγοράς. Επιλογή της είναι να ενεργοποιήσει όλες τις αποφάσεις, που για μεγάλο διάστημα ήταν ανενεργές, προκειμένου να στηρίξει το εισόδημα του κτηνοτρόφου αλλά και την προστασία του καταναλωτή.

Επιλογή της είναι να συγκρουστεί με όλα εκείνα τα φαινόμενα που στρεβλώνουν την αγορά και οδηγούν στην υποβάθμιση του εισοδήματος των κτηνοτρόφων.

Σε αυτή την προσπάθεια η συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων παραγωγών – καταναλωτών και πολιτείας θα δώσει τη δυνατότητα να περιφρουρήσουμε το εισόδημα των παραγωγών και να απαλλαγούμε από τους ασύδοτους της αγοράς.

Η πολιτεία τελικά θα λειτουργήσει ως ρυθμιστής στην αγορά προστατεύοντας και παραγωγούς και καταναλωτές από νοθείες, κερδοσκοπίες, από τις ελληνοποιήσεις των προϊόντων που είναι η σύγχρονη μορφή της παραοικονομίας .

- 2 -

Το μητρώο εμπόρων διατροφικών προϊόντων και η δημιουργία διαχειριστικών συνεταιριστικών μονάδων είναι βασικά εργαλεία της πολιτικής αυτής.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ



Μ. ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

1. Υπ. Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας – Γρ. κας Υπουργού
2. Βουλευτή κα Η. Διώτη
3. Βουλευτή κα Ε. Αμμανατίδου - Πασχαλίδου

2. Στις με αριθμό 4118/12-01-2010 και 4119/12-1-2010 ερωτήσεις του Βουλευτή κ. Μπεκίρη Μιχαήλ δόθηκε με το υπ' αριθμ.

7017/4/10584/3-2-10 έγγραφο από τον Υφυπουργό Προστασίας του Πολίτη η ακόλουθη απάντηση:

6 5 ΦΕΒ. 2010



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ**
Ταχ.Δ/ση: Π. Κανελλοπούλου 4
Τ.Κ.101 77 ΑΘΗΝΑ
☎ 210 69 20 287
FAX: 210 69 94 841
ΑΡΙΘ.ΠΡΩΤ. : 7017/4/10584

Αθήνα, 3 Φεβρουαρίου 2010

**ΠΡΟΣ: ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ
ΕΝΤΑΥΘΑ**

**ΚΟΙΝ.: 1. Βουλευτή κ. Μ. ΜΠΕΚΙΡΗ
2. ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ :**
α) Γραφείο κ. Αρχηγού
β) Δ/ση Οργάνωσης-Νομοθεσίας

ΘΕΜΑ : Αιτήματα αστυνομικών του νομού Αχαΐας. Αναδιάρθρωση Υπηρεσιών Αστυνομικής Διεύθυνσης Αχαΐας.

ΣΧΕΤ. : ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ 4118/ 12-01-2010 και 4119/ 12-01-2010.

Σε απάντηση των ανωτέρω ερωτήσεων, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μ. ΜΠΕΚΙΡΗΣ, σας γνωρίζουμε ότι η αναβάθμιση του λειτουργήματος του αστυνομικού και η ουσιαστική βελτίωση των συνθηκών εργασίας του συνιστούν προαπαιτούμενα για τη χάραξη και εφαρμογή μιας σύγχρονης και αποτελεσματικής αντεγκληματικής πολιτικής. Θωρακίζοντας το ανθρώπινο δυναμικό της Ελληνικής Αστυνομίας, τόσο σε επίπεδο θεσμικό και οικονομικό όσο και σε επίπεδο υποδομών και μέσων, θωρακίζουμε, τελικά, την ασφάλεια και την καθημερινότητα του πολίτη. Η Κυβέρνηση έχει επενδύσει στην αναδιοργάνωση της Ελληνικής Αστυνομίας και τη μετεξέλιξή της σ' ένα σύγχρονο και με ακόμη πιο ενισχυμένη επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα Σώμα, το οποίο να μπορεί να εγγυηθεί, στον υψηλότερο δυνατό βαθμό, το ασφαλές περιβάλλον που ζητάει ο πολίτης, με πλήρη σεβασμό στα Δικαιώματα του Ανθρώπου.

Το Υπουργείο θα στηρίζει την Αστυνομία με κάθε τρόπο και θα αναληφθούν οι απαραίτητες πρωτοβουλίες, τόσο για πρόσληψη περισσότερων αστυνομικών όσο και για τη βελτίωση της εκπαίδευσής τους, ενώ θα υπάρξει μέριμνα και για την κάλυψη των ελλείψεων και τον εκσυγχρονισμό των υλικοτεχνικών υποδομών. Επίσης, στις άμεσες προτεραιότητές μας είναι και η ριζική αλλαγή της διοικητικής δομής και λειτουργίας της Ελληνικής Αστυνομίας με τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου και συνεκτικού σχεδίου για την αναδιάρθρωση των αστυνομικών Υπηρεσιών με στόχο τη δημιουργία μιας σύγχρονης Αστυνομίας. Στο πλαίσιο δε αυτό περιλαμβάνεται και η αναδιοργάνωση όλων των Υπηρεσιών της Αστυνομικής Διεύθυνσης Αχαΐας, συμπεριλαμβανομένης και της Κάτω Αχαΐας, όπου, μεταξύ άλλων, θα εξετασθεί και η αναγκαιότητα ίδρυσης Τμήματος Δίωξης Λαθρομετανάστευσης στην Αχαΐα.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε ότι οι Υποδιευθύνσεις Αστυνομίας ασκούν αποκλειστικά και μόνο καθήκοντα συντονισμού, εποπτείας και ελέγχου των Υπηρεσιών που λειτουργούν στην έδρα τους, χωρίς να μετέχουν ενεργά στις καθημερινές αστυνομικές δραστηριότητες (τάξης, ασφάλειας, τροχαίας κ.λπ.). Συνεπώς, η ρύθμιση αυτή είναι προφανές ότι δεν προσφέρει σε θέματα ουσιαστικής αστυνόμευσης.

- // -

- 2 -

Σε κάθε περίπτωση, προτεραιότητά μας αποτελεί η πληρέστερη στελέχωση των Υπηρεσιών εκείνων, που ως κύρια αποστολή έχουν την αντιμετώπιση της εγκληματικότητας (Αστυνομικά Τμήματα, Υπηρεσίες Ασφαλείας κ.λπ.). Παράλληλα, στους άμεσους στόχους είναι η αποδέσμευση αστυνομικών δυνάμεων από την εκτέλεση καθηκόντων διοικητικής, κυρίως φύσης, που δεν σχετίζονται με την αποστολή και το έργο τους, που είναι η καταπολέμηση του εγκλήματος. Το πρόβλημα αυτό θα το αντιμετωπίσουμε σε συνεργασία και με το Υπουργείο Δικαιοσύνης, τους Ο.Τ.Α. και άλλους φορείς και πιστεύουμε ότι σύντομα οι επιδόσεις της Αστυνομίας για την αντιμετώπιση του εγκλήματος θα είναι πολύ καλύτερες απ' ό,τι ήταν τα τελευταία χρόνια, ώστε να παγιωθεί το αίσθημα ασφαλείας των πολιτών σε όλες τις περιοχές της χώρας, που είναι και το ζητούμενο.

Σε ό,τι αφορά την ανέγερση αστυνομικού μεγάρου στην Πάτρα για την επίλυση του υπάρχοντος στεγαστικού προβλήματος του Επιτελείου και Υπηρεσιών έδρας της Αστυνομικής Διεύθυνσης Αχαΐας και φυσικά για τη βελτίωση των συνθηκών παραμονής των κρατουμένων, αλλά και των εργαζομένων, σας ενημερώνουμε ότι, προτάθηκε από το Δήμο Πατρέων το αστυνομικό μέγαρο να ανεγερθεί αντί του οικοπέδου επί της οδού Αμερικής σε δημοτικό ακίνητο συνολικής επιφάνειας 5.500 τ.μ. περίπου που βρίσκεται στη μικρή περιμετρική Πατρών. Ωστόσο, προκειμένου το οικόπεδο που θα αποδοθεί να είναι άρτιο και οικοδομήσιμο απαιτείται, εκτός των άλλων, όπως ο Δήμος Πατρέων ενεργήσει για την αγορά ή την απαλλοτρίωση όμορων ακινήτων ιδιωτών και προς τούτο από το Υπουργείο Εσωτερικών εγκρίθηκε χρηματοδότηση ύψους 500.000,00 ευρώ, ώστε να καταστεί δυνατή η υλοποίηση των προαναφερόμενων, καθώς ο οικείος Δήμος αδυνατεί να καλύψει από ίδιους πόρους το ποσό αυτό.

Σχετικά με το θέμα του καθορισμού της χρήσης γης της υπό παραχώρηση έκτασης, σας ενημερώνουμε ότι αρμόδιες για αυτό είναι οι οικείες Δημοτικές και Περιφερειακές Πολεοδομικές Αρχές, οι οποίες, σε συνεργασία τόσο με την Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου (Κ.Ε.Δ.) όσο και με τα Υπουργεία Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, θα προωθήσουν τις προβλεπόμενες διαδικασίες βάσει του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου.

Επίσης, ως προς τις ενέργειες παραχώρησης-απόκτησης της οικοπεδικής έκτασης, τη χρηματοδότηση του έργου, την εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών και εν τέλει την κατασκευή του αστυνομικού μεγάρου, σας πληροφορούμε ότι αυτές δρομολογούνται από την Κ.Ε.Δ., η οποία και τηρεί τη σχετική προς τούτο αλληλογραφία.

Τέλος, σε κάθε περίπτωση, η επίλυση των προβλημάτων που απασχολούν το ένστολο, αλλά και το λοιπό προσωπικό, αποτελεί πρωταρχικό στόχο του Υπουργείου μας και γι' αυτό θα καταβάλλουμε κάθε προσπάθεια ώστε να βελτιωθεί η οικονομική, επαγγελματική και κοινωνική θέση, καθώς και οι συνθήκες εργασίας του. Προς την κατεύθυνση αυτή θα επιδιώξουμε τον εποικοδομητικό διάλογο με τις συνδικαλιστικές ενώσεις του προσωπικού και παράλληλα τη συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία για την ικανοποίηση των προβαλλόμενων δίκαιων αιτημάτων, στα πλαίσια πάντα των πολύ δύσκολων σημερινών δημοσιονομικών δυνατοτήτων.

**Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ**

Για την αντιγραφή
Αθήνα, αυθημερόν
Γραφείο Κοιν. Ελέγχου/
Πρόεδρος του Πολίτη



3. Στην με αριθμό 4124/12-01-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Καραόγλου Θεοδώρου δόθηκε με το υπ αριθμ. 7017/4/10586/3-

2-10 έγγραφο από τον Υφυπουργό Προστασίας του Πολίτη η ακόλουθη απάντηση:



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ
Ταχ.Δ/ση: Π. Κανελλοπούλου 4
Τ.Κ.101 77 ΑΘΗΝΑ
☎ 210 69 20 287
FAX: 210 69 94 841
ΑΡΙΘ.ΠΡΩΤ. : 7017/4/10586**

6 5 ΦΕΒ. 2010

Αθήνα, 3 Φεβρουαρίου 2010

**ΠΡΟΣ: ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ
ΕΝΤΑΥΘΑ**

**ΚΟΙΝ.: 1. Βουλευτή κ. Θ. ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ
2. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙ-
ΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ/ 115 27
(Γραφείο κ. Υπουργού)
3. ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ :
α) Γραφείο κ. Αρχηγού
β) Δ/ση Δημόσιας Ασφάλειας**

ΘΕΜΑ : Αντιμετώπιση φαινομένων βίας μεταξύ ανηλίκων. Κυκλοφορία ηλεκτρονικών παιχνιδιών βίας.

ΣΧΕΤ. : ΕΡΩΤΗΣΗ 4124/ 12-01-2010.

Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Θ. ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι τα κρούσματα αντικοινωνικής και παραβατικής συμπεριφοράς ανηλίκων, που εκδηλώνονται με τη διάπραξη διαφόρων αδικημάτων και κυρίως σωματικών βλαβών και κλοπών σε βάρος άλλων ανηλίκων, είναι διαχρονικό κοινωνικό φαινόμενο, διεθνών διαστάσεων. Ειδικότερα δε στη χώρα μας, κατά καιρούς σημειώνονται περιστατικά όπου μικρές ομάδες-παρέες ανηλίκων δραστηριοποιούνται ευκαιριακά και διαπράττουν, μεμονωμένα εγκλήματα, στα οποία όμως σε καμία περίπτωση δεν παρατηρείται οργάνωση, ιεραρχική εξάρτηση και προοπτικές δράσης των ομάδων αυτών για να μιλάμε για συμμορίες ανηλίκων.

Το Υπουργείο μας παρακολουθεί με ιδιαίτερη προσοχή την αναφερόμενη παραβατικότητα των ανηλίκων και σε συνεργασία με τους συναρμόδιους φορείς εφαρμόζει κατά των υπαιτίων την ισχύουσα νομοθεσία με τους απαιτούμενους λεπτούς χειρισμούς και λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα, για την περιστολή του φαινομένου αυτού, την προστασία και περίθαλψή τους και την παροχή κάθε αναγκαίας βοήθειας προς αυτούς. Στο πλαίσιο δε αυτό το θέμα της αντιμετώπισης της παραβατικότητας των ανηλίκων, καθώς και η προστασία αυτών, αποτελεί αντικείμενο της νέας αντεγκληματικής πολιτικής (2010-2014) του Υπουργείου μας και του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας, εντάσσεται στις στρατηγικές προτεραιότητες των αστυνομικών Υπηρεσιών και είναι μέρος ειδικών επιχειρησιακών σχεδίων αντεγκληματικής δράσης.

Πέραν αυτών, έχει διαπιστωθεί ότι μεταξύ των παραγόντων που συμβάλλουν στην ανάπτυξη της βίαιης συμπεριφοράς των ανηλίκων συγκαταλέγεται και η εξοικείωσή τους με τις σκηνές βίας μέσω των ηλεκτρονικών παιχνιδιών. Η χρήση του διαδικτύου από ανηλίκους, όπως είναι γνωστό, μπορεί να πραγματοποιηθεί από οποιοδήποτε ηλεκτρονικό υπολογιστή που διαθέτει

- // -

- 2 -

σύνδεση Internet και στον οποίο έχουν πρόσβαση οι ανήλικοι (από οικία, σχολείο, επιχειρήσεις προσφοράς υπηρεσιών διαδικτύου κ.λπ.). Παράλληλα δε τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αύξηση της παραγωγής και διάθεσης στο παγκόσμιο εμπόριο βιντεοπαιχνιδιών που εκθειάζουν τη βία σε όλες τις μορφές της, τα οποία εγκυμονούν αναρίθμητους κινδύνους για το αγοραστικό κοινό και ειδικά για άτομα μικρής ηλικίας που δεν έχουν διαμορφώσει ακόμη τα στοιχεία του χαρακτήρα τους. Τα άτομα αυτά, κατά τη διάρκεια του παιχνιδιού, εξομοιώνονται με το χαρακτήρα, όσο και με τις πράξεις των πρωταγωνιστών.

Ειδικότερα, για τις επιχειρήσεις προσφοράς υπηρεσιών διαδικτύου, σας ενημερώνουμε ότι τα καταστήματα αυτά δύνανται να λειτουργούν είτε ως αμιγείς επιχειρήσεις προσφοράς υπηρεσιών διαδικτύου, στις οποίες η είσοδος των ανηλίκων είναι ελεύθερη είτε ως μικτές, σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στο άρθρο 37 της ΑΙΒ/ 8577/ 83 Υγειονομικής Διάταξης, όπως αυτή εκάστοτε ισχύει. Στα μικτά αυτά καταστήματα υφίστανται περιορισμοί για τους ανηλίκους κάτω των 17 ετών, οι οποίοι δεν συνοδεύονται από τους γονείς ή κηδεμόνες, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του π.δ. 36/ 1994. Στις προαναφερόμενες, αμιγείς ή μικτές, επιχειρήσεις απαγορεύεται η διενέργεια παιγνίων και οποιουδήποτε στοιχήματος, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 3037/ 2002. Επισημαίνεται δε ότι στη χώρα μας δεν υφίσταται ειδική διάταξη νόμου που να ορίζει επακριβώς το όριο ηλικίας πάνω από το οποίο επιτρέπεται η χρήση του Internet στα αμιγή καταστήματα παροχής υπηρεσιών διαδικτύου.

Στο πλαίσιο αυτό, από τις αρμόδιες Υπηρεσίες μας διενεργούνται συνεχείς έλεγχοι σε επιχειρήσεις προσφοράς υπηρεσιών διαδικτύου, ενώ γίνονται προσπάθειες για δημιουργία και ανάπτυξη ισχυρών βάσεων επικοινωνίας, επαφών και συνεργασίας με συναρμόδιους για θέματα ανηλίκων Φορείς, Αρχές και Υπηρεσίες, προκειμένου από κοινού να εκδηλώνονται ενέργειες και εξειδικευμένες δράσεις, με διαχρονικό ορίζοντα, ώστε αφενός μεν να οικοδομηθεί ένα ασφαλές περιβάλλον προστασίας των ανηλίκων αφετέρου δε να εμπεδωθεί σε ολόκληρο τον κοινωνικό ιστό το ενδιαφέρον, η μέριμνα και η φροντίδα για την προστασία και ασφάλεια όλων των νέων και ιδιαίτερα των ανηλίκων.

Η Αστυνομία αποτελεί την πρώτη μορφή κοινωνικού ελέγχου, με την οποία έρχεται σε επαφή ο ανήλικος παραβάτης, μετά την οικογένεια, το σχολείο, τη γειτονιά και ταυτόχρονα είναι ο πρώτος εφαρμοστής του δικαίου στο κατώφλι του συστήματος της δικαιοσύνης ανηλίκων. Στο πλαίσιο δε αυτό ο χειρισμός των θεμάτων αυτών γίνεται, κατά κανόνα, από προσωπικό με ειδικές γνώσεις, πείρα και ικανότητα να χειρίζεται τέτοιες υποθέσεις, δεδομένου και του ότι σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης του αστυνομικού προσωπικού επισημαίνεται η ιδιαιτερότητα, τόσο των παραβάσεων ανηλίκων όσο και αυτών που διαπράττονται από ενήλικες σε βάρος τους και διδάσκεται η συμπεριφορά και η στάση που πρέπει να τηρούν οι αστυνομικοί, όταν καλούνται να ασχοληθούν με υποθέσεις ανηλίκων.

Ειδικότερα, στα προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα που λαμβάνουν οι Υπηρεσίες μας, μεταξύ άλλων, συγκαταλέγονται:

- Έκδοση διαταγών και οδηγιών προς τις αστυνομικές Υπηρεσίες για σχεδιασμό, οργάνωση, συντονισμό και ανάπτυξη δράσεων στον προληπτικό τομέα, για να αποτραπεί η παραβατική συμπεριφορά των ανηλίκων, κυρίως στους φυσικούς τους χώρους, όπως σχολεία, φροντιστήρια, αθλητικοί χώροι κ.ά.
- Προγραμματισμός και πραγματοποίηση σεμιναρίων επιμόρφωσης και ευαισθητοποίησης του αστυνομικού προσωπικού σε θέματα πρόληψης και καταστολής της νεανικής παραβατικότητας.
- Παροχή κάθε δυνατής συνδρομής που ζητείται από τους διευθυντές των σχολείων πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

- //-

- 3 -

- Εξειδικευμένες δράσεις για τους ανηλίκους, με στόχο κυρίως την προστασία τους από τα ναρκωτικά, την αποτροπή συμμετοχής τους σε εγκληματικές ομάδες και την προστασία τους από το ενδεχόμενο θυματοποίησής τους.
- Συνέχιση ελέγχων στα κέντρα διασκέδασης και στα λοιπά καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος.
- Επιτήρηση χώρων που συχνάζουν ή παραμένουν ανήλικοι, όπως χώροι σχολείων, φροντιστήρια, χώροι άθλησης κ.λπ.
- Η συνέχιση της συνεργασίας με Υπηρεσίες συναρμοδίων Υπουργείων και λοιπούς φορείς (σχολικές κοινότητες, συλλόγους κ.λπ.), για τη λήψη των αναγκαίων μέτρων, με στόχο την ασφάλεια και προστασία των μαθητών και των σχολείων.

Επίσης, με την έναρξη της νέας σχολικής περιόδου, στα πλαίσια υλοποίησης σχετικού σχεδίου δράσης, δίδεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην καθημερινή λήψη μέτρων αστυνόμευσης γύρω και πλησίον των σχολικών συγκροτημάτων και γενικά των χώρων προσέλευσης-συγκέντρωσης ανήλικων μαθητών, από τις πεζές και εποχούμενες περιπολίες, με σκοπό την ασφαλή μετακίνηση των μαθητών προς και από τα σχολεία.

Επισημαίνεται ότι οι ενδιαφερόμενοι γονείς μπορούν να απευθύνονται στα Τμήματα Δίωξης Ηλεκτρονικού Εγκλήματος των Διευθύνσεων Ασφάλειας Αττικής και Θεσσαλονίκης για την παροχή συμβουλών αναφορικά με τη χρήση του διαδικτύου από τα παιδιά τους. Στα πλαίσια δε της προληπτικής δράσης το Υπουργείο μας, μέσω της ιστοσελίδας του (<http://www.yptr.gr>), παρέχει συμβουλές προς τους γονείς και τους νέους για την ασφαλή χρήση του διαδικτύου, καθώς και πληροφορίες για τα λογισμικά φίλτρα. Επιπλέον, υπάρχουν και διάφορες κυβερνητικές και μη οργανώσεις, οι οποίες, είτε τηλεφωνικά είτε μέσω του διαδικτύου, παρέχουν συμβουλές για τέτοιου είδους θέματα. Ενδεικτικά αναφέρονται η Ελληνική Καταναλωτική Οργάνωση (Ε.ΚΑΤ.Ο.) <http://www.ekato.org.gr>, ο Ελληνικός Κόμβος Ασφαλούς Διαδικτύου <http://www.saferinternet.gr>, η Ομάδα Δράσης για την Ψηφιακή Ασφάλεια <http://www.dart.gov.gr>, και η Εκπαιδευτική Πύλη Υπ. Ε.Π.Θ. <http://www.e-yliko.gr>.

Τέλος, πρέπει να επισημάνουμε ότι η παραβατική συμπεριφορά των ανήλικων είναι αποτέλεσμα των σύνθετων κοινωνικών προβλημάτων και των συνθηκών διαβίωσης στη σύγχρονη κοινωνία. Συνεπώς, η προστασία των ανηλίκων, τόσο για την πρόληψη της παραβατικότητάς τους όσο και για την αποφυγή της θυματοποίησής τους, είναι υπόθεση ολόκληρης της κοινωνίας και απαιτείται άμεση ενεργοποίησή της, κυρίως μέσα από συλλογικές πρωτοβουλίες και προσπάθειες των αρμοδίων κυβερνητικών και μη Αρχών και Φορέων, για τη χάραξη και υλοποίηση εκείνων των κοινωνικών στάσεων, οι οποίες θα παρέχουν τον απαιτούμενο βαθμό προστασίας στην ευαίσθητη αυτή ηλικιακή ομάδα και θα της απευθύνουν αισιόδοξα μηνύματα για την πορεία της στο αύριο.

**Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΓΙΑΣ**

Για την αντιγραφή
Αθήνα, αυθημερόν
Από Γραφείο Κοιν. Ελέγχου/
Καθ. Προστ. του Πολίτη

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΣ
ΔΕΤΥΝ.ΥΠΟΔ/ΝΤΗΣ

4. Στην με αριθμό 4324/13-01-2010 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Πλεύρη Αθανασίου και Γεωργιάδη Σπυρίδωνα - Άδωνη

δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/10594/3-2-10 έγγραφο από τον Υφυπουργό Προστασίας του Πολίτη η ακόλουθη απάντηση:



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ**
Ταχ.Δ/ση: Π. Κανελλοπούλου 4
Τ.Κ.101 77 ΑΘΗΝΑ
☎ 210 69 20 287
FAX: 210 69 94 841
ΑΡΙΘ.ΠΡΩΤ. : 7017/4/10594

65 ΦΕΒ. 2010

Αθήνα, 3 Φεβρουαρίου 2010

**ΠΡΟΣ: ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ
ΕΝΤΑΥΘΑ**

**ΚΟΙΝ.: 1. Βουλευτές κ.κ. Α. ΠΛΕΥΡΗ και
Σ.-Α. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ
2. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕ-
ΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗ-
ΣΗΣ/ 10183
(Γραφείο κ. Υπουργού)
3. ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ :
α) Γραφείο κ. Αρχηγού
β) Δ/ση Δημοσίων Σχέσεων**

ΘΕΜΑ : Εκδήλωση σεβασμού στη μνήμη πεσόντων αστυνομικών.
ΣΧΕΤ. : ΕΡΩΤΗΣΗ 4324/ 13-01-2010.

Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσαν οι Βουλευτές κ.κ. Α. ΠΛΕΥΡΗΣ και Σ.-Α. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ, σας γνωρίζουμε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων, η ονοματοδοσία οδών και πλατειών γίνεται με απόφαση του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου, η οποία λαμβάνεται ύστερα από εισήγηση του οικείου τοπικού συμβουλίου ή παρέδρου και σύμφωνη γνώμη επιτροπής, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και καθηγητές της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, η δε μετονομασία επιτρέπεται για εξαιρετικούς λόγους και γίνεται με την ίδια διαδικασία. Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε επιθυμία ή πρόθεση για ονομασία ή μετονομασία οδού στην Αθήνα εμπίπτει στις αποκλειστικές αρμοδιότητες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Πέραν αυτών όμως πρέπει να επισημάνουμε ότι η Ελληνική Αστυνομία και γενικότερα η Πολιτεία τιμά με κάθε τρόπο τους πεσόντες κατά την εκτέλεση του καθήκοντος αστυνομικούς. Ειδικότερα σας πληροφορούμε ότι, από το έτος 2001, με υπουργική απόφαση, έχει καθιερωθεί η τέλεση ετήσιου μνημόσυνου υπέρ των πεσόντων αστυνομικών κατά την εκτέλεση του καθήκοντος, το Α΄ Ψυχosάββατο στον Ι. Ν. Παμμεγίστων Ταξιαρχών (Λ. Μεσογείων 96), με τη συμμετοχή της πολιτικής και φυσικής ηγεσίας, αντιπροσωπειών του Σώματος, συγγενών των πεσόντων κ.λπ. Επιπλέον, στα πλαίσια της εν λόγω απόφασης, ως ελάχιστη αναγνώριση της θυσίας τους ανεγέρθηκε μνημείο προς τιμήν τους στην είσοδο του Υπουργείου, όπου κατ' έτος γίνεται τελετή, με κατάθεση στεφάνων, ομιλίες κ.λπ. Ανάλογες τελετές πραγματοποιούνται και σε άλλες πόλεις.

**Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ**

Για την αντιγραφή
Αθήνα, αυθημερόν
Γραφείο Κοιν. Ελέγχου/
π. Ερωστ. του Πολίτη

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΣ

5. Στην με αριθμό 4335/13-01-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Καραόγλου Θεοδώρου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/10595/3-

2-10 έγγραφο από τον Υφυπουργό Προστασίας του Πολίτη η ακόλουθη απάντηση:



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ
Ταχ.Δ/ση: Π. Κανελλοπούλου 4
Τ.Κ.101 77 ΑΘΗΝΑ
☎ 210 69 20 287
FAX: 210 69 94 841
ΑΡΙΘ.ΠΡΩΤ. : 7017/4/10595**

65 ΦΕΒ. 2010

Αθήνα, 3 Φεβρουαρίου 2010

**ΠΡΟΣ: ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ
ΕΝΤΑΥΘΑ**

**ΚΟΙΝ.: 1. Βουλευτή κ. Θ. ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ
2. ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ :
α) ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ/ 151 80
β) ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ/ 115 27
(Γραφεία κ.κ. Υπουργών)
3. ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ :
α) Γραφείο κ. Αρχηγού
β) Δ/σεις : Γενικής Αστυνομικής και Κρατικής Ασφάλειας**

ΘΕΜΑ : Μέτρα προστασίας πανεπιστημιακών ιδρυμάτων.

ΣΧΕΤ. : ΕΡΩΤΗΣΗ 4335/ 13-01-2010.

Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Θ. ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι, για την κατοχύρωση της ακαδημαϊκής ελευθερίας, της ελεύθερης επιστημονικής αναζήτησης και της ελεύθερης διακίνησης ιδεών θεσπίστηκε το Ακαδημαϊκό Άσυλο, με τις διατάξεις του ν. 1268/1982, οι οποίες τροποποιήθηκαν με το νόμο 3549/2007 και αυτό καλύπτει όλους του χώρους των Α.Ε.Ι. στους οποίους γίνεται εκπαίδευση και έρευνα. Οι χώροι αυτοί καθορίζονται με απόφαση και ευθύνη της Συγκλήτου για τα Πανεπιστήμια και της Συνέλευσης για τα Τ.Ε.Ι.

Σε ό,τι αφορά το θέμα της εισόδου εντός των πανεπιστημιακών χώρων της δημόσιας δύναμης, σας ενημερώνουμε ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας, η επέμβαση αυτής στους πανεπιστημιακούς χώρους επιτρέπεται μόνο κατόπιν πρόσκλησης ή άδειας του αρμοδίου οργάνου του Ιδρύματος και με την παρουσία εκπροσώπου της δικαστικής Αρχής. Κατ' εξαίρεση δε η επέμβαση της δημόσιας δύναμης χωρίς άδεια του αρμοδίου οργάνου του Α.Ε.Ι. επιτρέπεται μόνο εφόσον διαπράττονται αυτόφωρα κακουργήματα ή αυτόφωρα εγκλήματα κατά της ζωής. Ωστόσο και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες στις αστυνομικές Υπηρεσίες περιέρχονται σχετικές με τη διάπραξη αυτοφώρων κακουργημάτων ή εγκλημάτων κατά της ζωής, καθώς και λοιπών αξιοποιήσιμων πράξεων (διακίνηση ναρκωτικών, φθορές κ.ο.κ.), πληροφορίες ή καταγγελίες, αυτές δεν μπορούν να εξετασθούν και να επιβεβαιωθούν. Δηλαδή, η εκδήλωση των απαραίτητων νόμιμων ενεργειών εκ μέρους των αστυνομικών Υπηρεσιών προσκρούει στο καθεστώς του πανεπιστημιακού ασύλου, το οποίο δεν είναι δυνατό να αίρεται επανειλημμένως, διότι σε τέτοια περίπτωση θα είχαμε ουσιαστικά αναίρεση αυτού.

- // -

- 2 -

Πάντως, κατά την άποψή μας, και προκειμένου να επιλύονται τα σχετικά προβλήματα που αναφύονται κάθε φορά και αφορούν στη διαπίστωση της διάπραξης, εντός πανεπιστημιακού χώρου αυτοφώρων κακουργημάτων ή εγκλημάτων κατά της ζωής ή άλλων αξιοποιώνων πράξεων, εφόσον η δημόσια δύναμη δεν είναι δυνατό να ευρίσκεται εντός αυτού για να διαπιστώσει την αυτόφωρη τέλεση των πράξεων αυτών, θα πρέπει το αρμόδιο πανεπιστημιακό όργανο και γενικότερα οι Αρχές που διοικούν το Ίδρυμα να ενημερώνουν υπεύθυνα την αρμόδια αστυνομική και εισαγγελική Αρχή, ενώ σε κάθε περίπτωση επέμβασης θα πρέπει να υφίστανται και εισαγγελικές – δικαστικές εγγυήσεις.

Τέλος, για την αποτελεσματική περιφρούρηση του πανεπιστημιακού ασύλου και την προστασία της έννομης τάξης, συνεργαζόμαστε με όλους τους αρμόδιους φορείς. Οι αρμόδιες αστυνομικές Υπηρεσίες σε όλη τη χώρα, για την αντιμετώπιση των εν λόγω προβλημάτων, την προστασία προσώπων και πραγμάτων και γενικότερα την πρόληψη και καταστολή εκνόμων ενεργειών, στα πλαίσια βεβαίως των διατάξεων της ισχύουσας νομοθεσίας και σύμφωνα με τις εντολές και οδηγίες που τους έχουν δοθεί, τελούν σε διαρκή επαφή και συνεργασία με τις πρυτανικές Αρχές και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο τάξης και ασφάλειας στην περιοχή γύρω από τους πανεπιστημιακούς χώρους, ενώ παράλληλα μεριμνούν ώστε οποιαδήποτε εκδήλωση αστυνομικής ενέργειας στους προαναφερόμενους χώρους να διασφαλίζεται με δικαστική εγγύηση.

**Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ**

Για την αντιγραφή
Αθήνα, αυθημερόν
Το Γραφείο Κοιν. Ελέγχου/
Υπ. Πρωτ. του Πολίτη



ΚΩΝΣΤΑΣ Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΣ
ΑΣΤΥΝ. ΥΠΟΔ/ΝΤΗΣ

6. Στην με αριθμό 4642/18-01-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αϊβαλιώτη Κωνσταντίνου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Δ11/Φ40/

2001/1/3-2-10 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ**

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΠΛΟΥΤΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΥΔΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΚΑΙ
ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ

Ταχ. Δ/ση : Μεσογείων 119
101 92 ΑΘΗΝΑ
Πληροφορίες : Γ. Γκιώνη
Τηλέφωνο : 210-6969 355
Fax : 210-6969 308
E-mail : gionig@ypen.gr

Αθήνα, 03.02.2010

Αρ. Πρωτ.: Δ11/Φ40/2001/1

✓ **ΠΡΟΣ: τη Βουλή των Ελλήνων**
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν.:

1. Βουλευτή κ. Κωστή Αϊβαλιώτη
2. Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

ΘΕΜΑ: Απάντηση Ερώτησης του Βουλευτή κ. Κωστή Αϊβαλιώτη

Σχετ.: Ερώτηση με Α.Π.4642/18.01.2010

Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης του Βουλευτή κ. Κωστή Αϊβαλιώτη, αναφορικά με το θέμα του αριθμού των υφισταμένων παρανόμων γεωτρήσεων, σας γνωρίζουμε ότι οι γεωτρήσεις αδειοδοτούνται από τις Περιφέρειες με συγκεκριμένη διαδικασία. Για τις γεωτρήσεις τηρούνται κωδικοί, στοιχεία κατασκευής του υδροληπτικού έργου, όπως και στοιχεία χρήσης και ποιότητας του νερού, με την ευθύνη της Διεύθυνσης Υδάτων εκάστης Περιφέρειας.

Σχετικά με την υιοθέτηση θεσμών και μέτρων για την συλλογή στοιχείων χρήσης του νερού μέχρι σήμερα έχουν υλοποιηθεί τα ακόλουθα:

α) Η Υπηρεσία έχει ήδη ολοκληρώσει και παραδώσει προς τις Περιφέρειες της χώρας από τον Δεκέμβριο 2008 και σε εφαρμογή της Οδηγίας 2000/60 ΕΚ, το έργο «Σχέδια διαχείρισης υδατικών πόρων των υδατικών διαμερισμάτων», που καλύπτει την ελληνική επικράτεια.

Στο πλαίσιο αυτού του έργου αποτυπώνονται όλες οι παραγωγικές δραστηριότητες και περιγράφονται τα έργα αξιοποίησης των υδατικών αποθεμάτων ανά υδατική περιοχή.

ΣΥΓΓΡΑΜΜΑ/Ερώτηση 4642 κ. Κ. Αϊβαλιώτη.doc



Επίσης, έχει εκτιμηθεί η ζήτηση και χρήση ύδατος διακεκριμένα για άρδευση, κτηνοτροφία, ιχθυοκαλλιέργειες, ύδρευση – βιομηχανική χρήση και τουρισμό, παραγωγή υδροηλεκτρικής ενέργειας και διατήρηση της περιβαλλοντικής ισορροπίας.

Η βασική αυτή υποδομή που δημιουργήθηκε είναι σχεδιασμένη δυναμικά, ώστε να επιτρέπει την διαρκή επικαιροποίηση των στοιχείων, γι' αυτό και αναμένεται σήμερα η μετεξέλιξη της προς διαχειριστικά σχέδια που θα συνάδουν πλήρως προς όλες τις επιταγές της Οδηγίας 2000/60 ΕΚ.

β) Η Υπηρεσία στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος 'Ανταγωνιστικότητα' (Ε.Π.ΑΝ.) (Πράξη 7.3.5.1.), ολοκλήρωσε επίσης τον Δεκέμβριο του 2008 το έργο «Κατάρτιση Μητρώου Χρηστών Ύδατος», προϋπολογισμού 511.700 ευρώ.

Έργο με περιεχόμενο και Βάση Δεδομένων ως του Μητρώου Χρηστών Ύδατος για πρώτη φορά δημιουργήθηκε στην Ελλάδα. Αποτελεί απαραίτητη υποδομή και δεξαμενή επεξεργασμένης πληροφορίας, δηλαδή ένα δυναμικό και χρήσιμο εργαλείο για :

- τον σχεδιασμό, την εκτίμηση και την πρόβλεψη των αναγκών των χρηστών,
- την αιεφορία των υδατικών πόρων και τον σχεδιασμό δράσεων για την εξοικονόμηση ύδατος,
- την διαχείριση των αποβλήτων προς όφελος των χρηστών και του περιβάλλοντος,
- την ανταπόκριση της χώρας στις απαιτήσεις του εθνικού και κοινοτικού νομοθετικού πλαισίου και ειδικότερα,
 - ✓ την τροφοδότηση των Σχεδίων διαχείρισης υδατικών πόρων των υδατικών διαμερισμάτων (που αναφέραμε στην παράγραφο α) με στοιχεία καταναλώσεων, για διάφορες χρήσεις, που αποτελεί και υποχρέωση σε εφαρμογή της Οδηγίας 2000/60 ΕΚ
 - ✓ την κοστολόγηση του ύδατος – συνιστώσες χρηματοοικονομικού, περιβαλλοντικού και φυσικού πόρου - που επίσης αποτελεί υποχρέωση σύμφωνα με την Οδηγία 2000/60 ΕΚ
- την τροφοδότηση της έρευνας με στοιχεία χρήσεων ύδατος.

Μέσω του σχετικού λογισμικού, της Β.Δ. και του Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών που έχει αναπτυχθεί, η Υπηρεσία έχει στη διάθεσή της τους καταγεγραμμένους χρήστες ύδατος που εντοπίστηκαν χωρικά για ολόκληρη την χώρα, καθώς και στοιχεία καταναλώσεων ύδατος με τα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά τους.

Επίσης, στο έργο περιλαμβάνεται πλήρες ηλεκτρονικό αρχείο με την κείμενη εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία που αφορά στους υδατικούς πόρους (Νόμος Προεδρικά



Διατάγματα, Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις κλπ.), που παρέχει προς τους ενδιαφερόμενους στοιχεία βασικής υποδομής, πριν από κάθε μελλοντικό σχεδιασμό αναφορικά με αξιοποίηση υδατικών πόρων.

Τέλος, στο πλαίσιο της συμπλήρωσης, αλλά και του ελέγχου και της συνεχούς επικαιροποίησης του Μητρώου, η Υπηρεσία βρίσκεται σε ευρύτερη συνεργασία με όλους τους σχετικούς φορείς (Διευθύνσεις Ύδατος των Περιφερειών, Ε.Τ.Β.Α. κλπ), ώστε με την παροχή των απαιτούμενων στοιχείων, να προτείνεται από την πλευρά της ο ορθός σχεδιασμός υποδομών για την καλύτερη εξυπηρέτηση όλων των χρηστών.

Ο Υφυπουργός



Ι. Μανιάτης
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

Α. ΛΕΙΒΑΔΙΤΟΥ

Εσωτερική Διανομή:

- Γραφείο Υπουργού (σχετ. 715/β/82/19.01.2010)
- Γραφείο Υφυπουργού (σχετ. 202/20.01.2010)
- Γραφείο Γενικού Γραμματέα Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής
- Γενική Διεύθυνση Φυσικού Πλούτου (σχετ. 171/20.01.2010)
- Διεύθυνση Οργάνωσης / Τμήμα Νομοθετικού Συντονισμού και Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
- Διεύθυνση Υδατικού Δυναμικού και Φυσικών Πόρων (1/Φ40)

C:\ΥΠΑΝ\Βουλή\Ερώτηση 4642 κ. Κ. Αϊβαλιώτη.doc

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ευχαριστούμε την κ. Πιπιλή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεαρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί-εκπαιδευτικοί από το 54ο Γενικό Λύκειο Αθηνών.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Και για τυχόν απορία σας το αντικείμενο εργασιών του Σώματος είναι κοινοβουλευτικός έλεγχος. Στην Αίθουσα βρίσκονται οι Βουλευτές που ρωτούν την Κυβέρνηση. Και στα έδρανα της Κυβέρνησης βρίσκονται οι Υπουργοί που απαντούν στις ερωτήσεις Βουλευτών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι εισερχόμαστε στην συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου.

Πρώτα θα συζητηθεί η με αριθμό 422/12-2-2010 δεύτερη επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας κ. Φωτεινής Πιπιλή προς την Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με τις κρατικές δαπάνες για τις αγροτικές συνομοσπονδίες κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση της κ. Πιπιλή έχει ως εξής:

«Με αφορμή τις αγροτικές κινητοποιήσεις των τελευταίων εβδομάδων και δημοσιευμάτων, φημών και την περιρρέουσα ατμόσφαιρα, αναφορικά με τις δραστηριότητες των αγροτικών συνομοσπονδιών ΠΑΣΕΓΕΣ, ΓΕΣΑΣΕ και ΣΥΔΑΣΕ, έχουν δημιουργηθεί ερωτηματικά και απορίες στην κοινή γνώμη:

α) Για τον τρόπο λειτουργίας τους και β) για τη συνεισφορά τους στον τόσο ευαίσθητο και χρήσιμο για την κοινωνία αγροτικό τομέα.

Ερωτάται η Υπουργός:

1) Ποιο είναι το συνολικό κόστος λειτουργίας των ΠΑΣΕΓΕΣ, ΓΕΣΑΣΕ και ΣΥΔΑΣΕ π.χ. ενοίκια, αμοιβές μελών Δ.Σ. και στελεχών;

2) Ποια τα χρέη των προαναφερθεισών αγροτικών συνομοσπονδιών και ποια η επιδότησή τους από το κράτος;»

Στην επίκαιρη ερώτηση θα απαντήσει η Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων κ. Αικατερίνη Μπατζελή.

Ορίστε κυρία Υπουργέ έχετε το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΠΑΤΖΕΛΗ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Θα ήθελα κατ' αρχάς να ευχαριστήσω την κ. Πιπιλή για την ερώτηση την οποία κατέθεσε, στο πλαίσιο της διαφάνειας της λειτουργίας όλων των οργανώσεων που λειτουργούν και στον αγροτικό τομέα.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, αυτό θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι - βάσει και της ερώτησής σας- η ΓΕΣΑΣΕ και η ΣΥΔΑΣΕ είναι τριτοβάθμιες συνδικαλιστικές οργανώσεις που ο ρόλος τους είναι να διατυπώνουν θέσεις και προτάσεις για τα θέματα του αγροτικού τομέα, αλλά και γενικότερα για την ελληνική οικονομία και κοινωνία.

Επιπλέον η ΓΕΣΑΣΕ δραστηριοποιείται στο θεσμικό επίπεδο της χώρας συμμετέχοντας στους κρατικούς φορείς στην ΟΚΕ, στους ΟΤΑ και στις άλλες κοινωνικές ομάδες. Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι με βάση την κείμενη νομοθεσία η εν λόγω εκπροσώπηση ασκείται από συνδικαλιστικές οργανώσεις, ενώ επιπλέον η ΓΕΣΑΣΕ συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Οργάνωση των συνδικαλιστικών οργανώσεων την COPA αλλά και τη CEJA -την Ευρωπαϊκή Οργάνωση Νέων Αγροτών- καθώς επίσης και στις συμβουλευτικές επιτροπές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στους τομείς σιτηρών, καπνού, βάμβακος, ελαιολάδου, αιγοπροβατοτροφείας, βόειου κρέατος, γάλακτος, βιολογικής γεωργίας.

Εδώ, επίσης, θα ήθελα να σας επισημάνω ότι και με την προηγούμενη κυβέρνηση η ΓΕΣΑΣΕ είχε συνδιοργανώσει σεμινάρια με σκοπό την ενημέρωση και την εκπαίδευση των αγροτών. Η ΠΑΣΕΓΕΣ από την άλλη πλευρά, είναι μία τριτοβάθμια αγροτική συνεταιριστική οργάνωση που έχει έναν επαγγελματικό και συντονιστικό ρόλο των αγροτικών συνεταιριστικών οργανώσεων.

Θα μπορούσα να καταθέσω και τα πρακτικά της Γενικής Συνέλευσης για τις δραστηριότητες της ΠΑΣΕΓΕΣ οι οποίες κατατέθηκαν το Νοέμβριο του 2009 οπότε η συνάδελφος θα μπορέσει να ενημερωθεί πλήρως για τις δραστηριότητες.

(Στο σημείο αυτό η Υπουργός κ. Αικατερίνη Μπατζελή καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής:)

Θα ήθελα να σας πω για τον τρόπο χρηματοδότησής τους, ότι με βάση το άρθρο 15 η ΠΑΣΕΓΕΣ ενισχύεται με ποσοστό 2,5% επί των εσόδων του ΕΛΓΑ που πραγματοποιούνται βάσει του άρθρου 35 παράγραφος 18 του νόμου 2810/2000. Η ενίσχυση αυτή υπολογίζεται επί συγκεκριμένων κονδυλίων, τα οποία εισπράττει ο ΕΛΓΑ από την συμβολή των αγροτών. Τα τελευταία χρόνια η

ενίσχυση ήταν 1.900.000 ευρώ, 2.000.000 ευρώ το 2008 και το 2009 1.919.000 ευρώ.

Όσον αφορά τις οικονομικές ενισχύσεις για την ΓΕΣΑΣΕ και τη ΣΥΔΑΣΕ από το 2009, γίνονται βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 7 του νόμου 3698/2008 και ενισχύονται με 0,25% η κάθε μία από αυτές. Οι πόροι και αυτοί προέρχονται από τις ενώσεις και θα ήθελα κύριε Πρόεδρε να αναφέρω τα ποσά με τα οποία έχει ενισχυθεί η ΓΕΣΑΣΕ, το 2007 695.000 ευρώ, το 2008 741.000 ευρώ, το 2009 566.000 ευρώ ενώ η ΣΥΔΑΣΕ το 2007 463.000 ευρώ, το 2008 494.000 ευρώ και το 2009 393.000 ευρώ. Διευκρινίζω ότι τα ανωτέρω ποσά ισχύουν βάσει του προηγούμενου καθεστώτος (άρθρο 35 παράγραφος 18 του ν. 2810/2000) κατά το οποίο η ΓΕΣΑΣΕ και η ΣΥΔΑΣΕ ενισχυθήκαν οικονομικά από τον ΕΛΓΑ με καταβολή ποσοστού 0,09% και 0,60% αντίστοιχα.

Εδώ θέλω να σας πω ότι με βάση τον έλεγχο τον οποίο ασκεί και το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης δεν υπάρχουν χρέη των ανωτέρω ομοσπονδιών ούτε άλλες επιδοτήσεις από το κράτος. Επίσης, το Διοικητικό Συμβούλιο της ΓΕΣΑΣΕ δεν λαμβάνει μηνιαίες αμοιβές.

Είναι σίγουρο ότι αυτήν τη στιγμή υπάρχει μία βαθιά κρίση στο συνδικαλιστικό κίνημα και στο συνεταιριστικό κίνημα και οφείλουμε και ως χώρα και ως κράτος αλλά και οι ίδιες οι οργανώσεις να περάσουν σε μια νέα μορφή ανασυγκρότησής τους και να προσαρμοστούν και αυτές στις νέες ανάγκες οι οποίες απαιτούνται. Αυτή είναι η οικονομική στήριξη την οποία δίνουμε και θέλω να σας πω ότι και δια μέσου του ΕΛΓΑ το περασμένο χρονικό διάστημα, ένα πολύ σημαντικό κομμάτι των ενισχύσεων της ΓΕΣΑΣΕ και της ΣΥΔΑΣΕ έχουν δοθεί και δίνονται για υποτροφίες των παιδιών των αγροτών κατά κύριο επάγγελμα.

Τα στοιχεία αυτά, κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσα να τα καταθέσω για να έχει η αγαπητή συνάδελφος λεπτομέρειες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ευχαριστούμε την κυρία Υπουργό. Η κ. Πιπιλή, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας στην Α' Αθηνών, έχει το λόγο για να αναπτύξει την ερώτησή της.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: Κυρία Υπουργέ, όλοι ζήσαμε και εσείς πολύ περισσότερο, την κινητοποίηση των αγροτών επί τρεις και πλέον εβδομάδες. Θα μου πείτε τι δουλειά μπορεί να έχει -αν όχι εσείς, άλλοι συνάδελφοι ή η κοινή γνώμη- μια Βουλευτής της Α' Εκλογικής Περιφέρειας Αθηνών, με ένα θέμα, στο οποίο εσείς προσωπικά με την καριέρα σας στις Βρυξέλλες, θεωρείστε ότι είστε πολύ πιο εξειδικευμένη και αρμόδια.

Παρ' όλα αυτά, νομίζω ότι κάποια στιγμή θα πρέπει για να τονίσουμε και να τονώσουμε τη σημασία της υγιούς αγροτικής πολιτικής και πρακτικής. Εμείς οι κάτοικοι των πόλεων, των αστικών κέντρων, οφείλουμε δημόσια να αναγνωρίσουμε στους αγρότες ότι είναι αυτοί που κυριολεκτικά, με το δικό τους κόπο και με τις δικές τους δυσκολίες, ταΐζουν τους υπόλοιπους.

Η αφορμή, λοιπόν- όπως σας είπα- για την επίκαιρη ερώτηση έχει να κάνει γενικώς με την περιρρέουσα ατμόσφαιρα και όλη αυτή τη μυθοπλασία αναφορικά με το αφ' ενός τι κοστίζουν οι συνδικαλιστικές οργανώσεις -απαντήσατε- αλλά αφ' ετέρου -και το κυριότερο- τι προσφέρουν οι συνδικαλιστικές οργανώσεις. Εγώ ενθυμούμαι ότι προσφάτως ο Πρωθυπουργός, ο κ. Παπανδρέου, είπε ότι χρειάζεται «ξήλωμα» του αγροτοσυνδικαλιστικού κινήματος και εσείς η ίδια αφήσατε πάρα πολλές αιχμές για τον τρόπο λειτουργίας.

Πάλι εγώ, ως μη ειδήμων, θέλω να σας θέσω ορισμένα ερωτήματα. Απ' ό,τι γνωρίζω με τη δημοσιογραφική μου εμπειρία, οι συνεταιριστικές οργανώσεις έχουν ως πρώτιστο και κύριο ρόλο να προωθούν τα προϊόντα των μελών.

Αυτό, κυρία Υπουργέ, εγώ δεν γνωρίζω να έχει γίνει ποτέ μα ποτέ και δεν νομίζω ότι το να γίνουν πέντε σεμινάρια σ' ένα κεντρικό ξενοδοχείο της Λάρισας ή του Ηρακλείου της Κρήτης προσφέρει το ζητούμενο.

Ποιο είναι το ζητούμενο τόσα χρόνια κυρία Μπατζελή; Το ζητούμενο είναι η αλλαγή νοοτροπίας αφ' ενός των αγροτών και αφ' ετέρου η προτροπή με πρακτικούς, όμως, τρόπους των νέων αγροτών να ασχοληθούν με βιοκαλλιέργειες, με προωθημένες καλλιέργειες και οπωσδήποτε, να απαλλαγούμε από τις καταστροφικές και για το περιβάλλον καλλιέργειες, όπως το βαμβάκι και τα σιτηρά.

Θέλω να μου πείτε είστε ευχαριστημένη –και τελειώνω- με τον τρόπο που λειτουργούν αυτές οι συνεταιριστικές οργανώσεις, που αν θυμάμαι καλά στοιχίζουν με μια πρόχειρη πρόσθεση γύρω στα 7.000.000; Αξίζει τον κόπο να δείτε πόσο στοιχίζει μέσω του ΕΛΓΑ, άρα στον Έλληνα φορολογούμενο, όλο αυτό το συνδικαλιστικό πλαίσιο. Και στην ουσία κάνουν τη δουλειά που θα έπρεπε; Γιατί αυτό είναι και το αντικείμενο της ερώτησης. Ή θα πρέπει να τις διαλύσουμε και να τις ξαναφτιάξουμε από την αρχή;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Η κυρία Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων έχει το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΠΑΤΖΕΛΗ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Θα ήθελα κατ' αρχήν να διευκρινίσω ότι υπάρχουν δύο οργανώσεις. Υπάρχουν οι συνδικαλιστικές οργανώσεις, οι οποίες αντιστοιχούν στη ΓΣΕΕ, στο αγροτικό κίνημα και υπάρχει και η ΠΑΣΕΓΕΣ, οι συνεταιριστικές οργανώσεις που είναι επιχειρήσεις-οργανώσεις, οι οποίες όπως πολύ σωστά είπατε ο ρόλος τους είναι να συνδιαμορφώνουν τους όρους αγοράς, για την εμπορία των αγροτικών προϊόντων με όφελος για τον καταναλωτή αλλά και για τον παραγωγό ώστε να προκύπτει αμοιβαίο όφελος από την παράδοση του προϊόντος του στο συνεταιρισμό ή στην ένωση.

Με ρωτήσατε αν προσωπικά είμαι ευχαριστημένη. Νομίζω ότι και οι ίδιες οι οργανώσεις οι συνεταιριστικές, όπου εκεί επικεντρώνεται το μεγαλύτερο ενδιαφέρον και του Υπουργείου μας, αλλά και γενικότερα της οικονομίας της αγοράς δηλώνουν ότι έχει κλείσει ένας κύκλος της οργάνωσής τους, του τρόπου εργασίας τους και επιδιώκεται να βρεθεί ένας καινούργιος τρόπος έτσι ώστε να μπουν ξανά στην αγορά –στο παιχνίδι της αγοράς, αν μου επιτρέψετε να πω- ώστε να παράγουν ανταγωνιστικά και ποιοτικά προϊόντα.

Εδώ λοιπόν εμείς ως κράτος, ως Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, οφείλουμε να αναδιαμορφώσουμε το πλαίσιο λειτουργίας, τόσο του συνδικαλιστικού κινήματος, το οποίο ήταν και στο επίκεντρο των συζητήσεων στο Ζάππειο στον κοινωνικό διάλογο, αλλά και των συνεταιριστικών επιχειρήσεων σε τρεις φάσεις: Πρώτον, η εξυγίανσή τους, δεύτερον, η ενδυνάμωση του ρόλου τους για να επέμβει σε ζητήματα αγοράς και τρίτον, η διαμόρφωση μιας άλλης συνεταιριστικής συνειδήσης, η οποία πρέπει να διέπει τα μέλη, γιατί όπως πολύ σωστά είπατε κι ο αγρότης πρέπει να επανακτήσει τη συνείδηση τη συνεταιριστική. Μια συνεταιριστική αντίληψη, έτσι ώστε να μπορούν από κοινού να διαμορφώνονται καλύτερες τιμές στην αγορά για τον ίδιο τον καταναλωτή είτε της Α' Αθηνών είτε της Β' αλλά και ποιοτικά προϊόντα, όπου, όπως είπατε, με βιολογικά ολοκληρωμένη διαχείριση πρέπει να βελτιώνουμε. Δεν έχουμε τίποτα εναντίον των συνεταιριστικών οργανώσεων και επιχειρήσεων. Αυτό που πρέπει μαζί να δούμε είναι ο καινούργιος ρόλος τους γιατί πρέπει να παραμείνουν ως θεσμοί, αλλάζοντας τις δομές και οτιδήποτε άλλο βοηθάει στην εξυγίανσή τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ευχαριστούμε την κυρία Υπουργό, την κ. Μπατζελή.

Η με αριθμό 424/12-2-2010 πρώτη επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Μιχαήλ Κατρίνη προς την Υπουργό Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, σχετικά με την άμεση εφαρμογή του ν. 3794/2009 για τη μονιμοποίηση αναπληρωτών-ωρομίσθιων εκπαιδευτικών με ποσοστό αναπηρίας 67% και άνω, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος της κυρίας Υπουργού και διαγράφεται.

Επίσης, η με αριθμό 435/12-2-2010 τέταρτη επίκαιρη ερώτηση του ΣΤ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Βαίτη Αποστολάτου προς την Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, σχετικά με την ακτοπολική σύνδεση των νησιών του Αργοσαρωνικού με το λιμάνι του Πειραιά, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος της κυρίας Υπουργού και διαγράφεται.

Επίσης, η με αριθμό 432/12-2-2010 τρίτη επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Σταύρου Σκοπελίτη προς τους Υπουργούς Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,

σχετικά με την ακτοπολική σύνδεση της Ικαρίας με την ηπειρωτική χώρα, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος της κυρίας Υπουργού και διαγράφεται.

Εισερχόμεθα τώρα στην με αριθμό 437/12-2-2010 πέμπτη επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ευαγγελίας Αμμανατίδου-Πασχαλίδου προς την Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την κατάργηση της πρόωρης συνταξιοδότησης των αγροτών.

Η επίκαιρη ερώτηση της κυρίας Αμμανατίδου – Πασχαλίδου έχει ως εξής:

«Στο πλαίσιο αναθεώρησης του Προγράμματος «Αλέξανδρος Μπαλτατζής», το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων σκοπεύει να καταργήσει το πρόγραμμα πρόωρης συνταξιοδότησης, με το επιχείρημα ότι πρέπει να δοθούν άλλες προτεραιότητες.

Τα κονδύλια του μέτρου, βάσει του αρχικού σχεδιασμού, ξεκινούσαν από 210 εκατομμύρια ευρώ, το 2007, για να φθάσουν συνεχώς μειούμενα τα 40.000.000 ευρώ, το 2013. Συνεπώς, για τα τελευταία χρόνια εφαρμογής του προγράμματος προβλεπόταν ένα μικρό ποσό που είναι αμφίβολο κατά πόσο μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην κάλυψη άλλων προτεραιοτήτων, οι οποίες θεωρούνται πιο αναγκαίες, καθώς η πρόωρη συνταξιοδότηση γεωργών έχει ελάχιστους δυνάμει δικαιούχους που υπολογίζονταν, το 2009, σε 6.000.

Πριν ένα χρόνο, το Υπουργείο Γεωργίας, κινούμενο σε μια παρόμοια λογική, ότι δηλαδή το μέτρο αφορά εξαιρετικά περιορισμένο αριθμό παραγωγών, εξέταζε το ενδεχόμενο να διαθέσει τα χρήματα του μέτρου στους καπνοπαραγωγούς, για την κάλυψη της απώλειας του 50% από τον ΙΙ Πυλώνα.

Ως γνωστόν, ο θεσμός της πρόωρης συνταξιοδότησης των αγροτών έχει δύο βασικούς στόχους. Τη διασφάλιση ικανοποιητικού εισοδήματος σε αποχωρούντες από το γεωργικό επάγγελμα, οι οποίοι θα παραμείνουν στις αγροτικές περιοχές, καθώς και την ηλικιακή ανανέωση των ανθρώπων που απασχολούνται στον γεωργικό τομέα, μέσω της μεταβίβασης των εκμεταλλεύσεων σε νεότερους γεωργούς. Έτσι, επωφελούνται από το μέτρο αυτό και οι διάδοχοι νέοι αγρότες, οι οποίοι θα έχουν ένα επιπλέον κίνητρο να αποκτήσουν έναν βιώσιμο κλήρο.

Κατόπιν των παραπάνω,

Ερωτάται η κυρία Υπουργός:

- Προτίθεται να κάνει δεκτή την πρόταση κατάργησης της πρόωρης συνταξιοδότησης;

- Θα προχωρήσει άμεσα στην προκήρυξη του προγράμματος για την πρόωρη συνταξιοδότηση και τι κονδύλια θα διατεθούν για το εν λόγω μέτρο; Θα καλυφθούν οι ανάγκες μέχρι το 2013;»

Η Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων κ. Μπατζελή, έχει το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΠΑΤΖΕΛΗ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την κ. Αμμανατίδου για την ερώτηση την οποία κατέθεσε. Εχθές, είχαμε ήδη μία πρώτη ανταλλαγή απόψεων στο πλαίσιο της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου.

Το μέτρο της πρόωρης συνταξιοδότησης αυτή τη στιγμή πληρώνεται από τον κρατικό προϋπολογισμό χωρίς κοινοτική συγχρηματοδότηση και αφορά σε ανειλημμένες υποχρεώσεις της προηγούμενης προγραμματικής περιόδου που αντιστοιχούν σε εξήντα ένα χιλιάδες πεντακάσιους δικαιούχους, οι οποίοι μειώνονται προοδευτικά με την υλοποίηση του προγράμματος. Το ποσό για την κάλυψη όλων των δικαιούχων ανέρχεται σε 800.000.000 ευρώ.

Στο πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης υπάρχει η δυνατότητα εφαρμογής του μέτρου της πρόωρης, αλλά για διαφόρους λόγους δεν έχει ξεκινήσει ακόμα. Ο σημαντικότερος είναι ότι το εν λόγω μέτρο δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ένα κοινωνικό μέτρο γιατί δεν είναι αυτός ο στόχος του. Ο στόχος του μέτρου ήταν αναπτυξιακός, όμως δυστυχώς δεν αξιοποιήθηκε σύμφωνα με τα στοιχεία της προηγούμενης περιόδου όπως έπρεπε και δυστυχώς δεν υπήρξε μεταβίβαση γης και δεν βοήθησε στην επέκταση ή ενίσχυση των καλλιεργητικών εδαφών.

Επιπλέον, με τα νέα δεδομένα που έχουν μπει στο πρόγραμμα

και με τους νέους και πολύ συγκεκριμένους αναπτυξιακούς στόχους που έχουν τεθεί, τα χρήματα που αρχικά είχαν κατανεμηθεί στην πρόωρη συνταξιοδότηση, θα είναι πολύτιμα αν χρησιμοποιηθούν για τη στήριξη μέτρων όπως τα σχέδια βελτίωσης, καθώς και ομάδων παραγωγών που έχουν πληγεί από την αναμόρφωση της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής. Επίσης, το μέτρο αυτή τη στιγμή προγραμματίζεται να εφαρμοστεί στις καπνοπαραγωγικές περιοχές μ' ένα πολύ χαμηλό, φυσικά, προϋπολογισμό.

Πρέπει να τονίσουμε ότι το Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης παρουσιάζει ένα βαρύ χρηματοδοτικό σχήμα με υψηλές ανειλημμένες υποχρεώσεις και επιμέρους δεσμεύσεις. Περιορίζει σημαντικά τις διαθέσιμες προς δέσμευση πιστώσεις και δυσχεραίνει τις δυνατότητες του προγράμματος να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στις αυξημένες ανάγκες του εγχώριου γεωργικού τομέα και όπως φάνηκε και από την πρόσφατη διαδικασία διαβούλευσης πάρα πολλοί εταίροι ζητούν τη ριζική αναμόρφωση του μέτρου αυτού.

Είναι σημαντικό ότι κατά την Τέταρτη Προγραμματική Περίοδο τα σχετικά κονδύλια ύψους 800.000.000 ευρώ που έχουν δεσμευθεί καταβάλλονται από αμιγώς εθνικούς πόρους, και μόνο, όπως σας προείπα.

Πρέπει να σημειωθεί πάντως, ότι όσοι δικαιούχοι είναι ήδη ενταγμένοι στο μέτρο θα εισπράξουν τις συντάξεις τους. Όμως δεν θα ενταχθούν νέοι δικαιούχοι, μια και στο πλαίσιο της αναθεώρησης του προγράμματος «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΠΑΛΑΤΑΤΖΗΣ» τα σχετικά κονδύλια επιθυμούμε να ανακατανεμηθούν σε άλλες αναπτυξιακές πολιτικές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ευχαριστούμε την Υπουργό.

Η κ. Ευαγγελία Αμμανατίδου-Πασχαλίδου, Βουλευτής του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς στη Β' Περιφέρεια Θεσσαλονίκης, έχει το λόγο για να αναπτύξει την ερώτησή της.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρία Υπουργέ, όντως χθες είχαμε μία συζήτηση στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, για πρώτη φορά μαζί σας, ως Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και συζητήσαμε για όλα τα θέματα που απασχολούν τον αγροτικό κόσμο σ' αυτές τις τρεις ώρες, χθες το απόγευμα.

Μέσα σ' αυτά που εσείς αναφέρατε, ήταν οι νέοι αγρότες, ήταν η πρόωρη συνταξιοδότηση, ήταν το θέμα της απονιτροποίησης, ήταν η διαχείριση υδάτων και αν θυμάμαι καλά, κυρία Υπουργέ, χθες μιλούσατε -γιατί σήμερα είπατε ακριβώς το αντίθετο- για τα δύο πρώτα για τους νέους αγρότες και την πρόωρη συνταξιοδότηση ότι είναι ένα θέμα που θα πρέπει να το δούμε ως κοινωνικό και με αποτελεσματικότητα. Προηγουμένως είπατε ότι δεν πρέπει να το δούμε ως κοινωνικό, αλλά ως αναπτυξιακό. Αν δεν κατάλαβα καλά, θα ήθελα στη δευτερολογία σας να μου το εξηγήσετε.

Μιλούμε τώρα, πρώτα απ' όλα για μια καθυστέρηση ήδη των πρόωρων συντάξεων που δεν έχουν πάρει οι αγρότες. Έχουμε ήδη καταθέσει με τη συνάδελφό μου, την Ηρώ Διώτη, προς το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων μία ερώτηση και στην πορεία μάθαμε -και από τα δημοσιεύματα και όλα αυτά που διαβάζαμε όπου έχετε αναφερθεί- για την κατάργηση αυτού του μέτρου.

Αυτό το μέτρο είχε τον χαρακτήρα, όπως αναφέρεται και στην ερώτηση, να βοηθήσει να ενταχθούν νέοι αγρότες, να περάσει η γη από τους παλαιότερους προς τους νέους αγρότες, για να παραμείνουν στην περιφέρεια, δίνοντας ένα ποσό συνταξιοδότησης στους αγρότες, ένα ποσό με το οποίο θα μπορούν να επιβιώσουν.

Χθες στην επιτροπή είπατε ότι ο μέσος όρος της πρόωρης σύνταξης των αγροτών είναι 420 ευρώ. Εγώ θα σας πω ότι η ετήσια αποζημίωση κατ' αρχήν για το δικαιούχο που μπαίνει στην πρόωρη συνταξιοδότηση από την ηλικία των πενήντα πέντε έως εξήντα τεσσάρων ετών ανέρχεται στα 3.744 ευρώ, αν θα το διαιρέσουμε διά δώδεκα, τους δώδεκα μήνες του χρόνου, είναι 312 ευρώ. Σε περιπτώσεις που ο διάδοχος αγρότης είναι μέχρι τριάντα ετών ή η γεωργική εκμετάλλευση που μεταβιβάζεται βρίσκεται σε νησιά του ανατολικού Αιγαίου ή στους δήμους και κοι-

νότητες των παραμεθόριων νομών που απέχουν μέχρι είκοσι χιλιόμετρα από τα σύνορα, το ύψος της ετήσιας αποζημίωσης είναι 4.404 ευρώ, δηλαδή 367 ευρώ το μήνα.

Το ποσό, είναι μικρό σε σχέση με την κοινωνική πολιτική. Όμως αυτές οι αγροτικές καλλιέργειες περνάνε σε ανθρώπους, γιατί έχουμε και στη χώρα μας την πολυδιάσπαση της γης και είναι πολύ μικρός ο κλήρος οπότε βοηθάει τους νέους να παραμείνουν στην περιφέρεια, να παραμείνουν στην ύπαιθρο και να μπορέσουν να αναπτύξουν τις επιχειρηματικές δραστηριότητες γύρω από τη γεωργική και κτηνοτροφική εκμετάλλευση.

Νομίζω ότι είναι ένα μέτρο που βοηθάει στην περαιτέρω ανάπτυξη της υπαίθρου και θα ήθελα να μου αναφέρετε -γιατί τελειώνει και ο χρόνος- τι ακριβώς θέλετε να κάνετε και με τους καπνοπαραγωγούς, πού θα μετακινηθεί το 50% από τον δεύτερο πυλώνα στην πρόωρη συνταξιοδότηση και αν έχετε κάνει την ανάλογη διαβούλευση με τους ανθρώπους που ασχολούνταν για χρόνια με τον καπνό. Και βέβαια, να μου πείτε αν όντως θα την καταργήσετε μέχρι το 2013.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Η Υπουργός κ. Μπατζελή έχει το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΠΑΤΖΕΛΗ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Αγαπητή συνάδελφε, θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι ένας αγρότης ο οποίος ξεκίνησε στα πενήντα πέντε του και παίρνει την πρόωρη συνταξιοδότηση βγαίνει στα εξήντα πέντε, έχει περίπου δέκα ή δεκαπέντε χρόνια, εξόδου υλοποίησης του προγράμματος, ένταξής του στο πρόγραμμα. Μπορεί να ενταχθεί, εφόσον εγκαταλείψει τουλάχιστον το 50% της αγροτικής του εκμετάλλευσης.

Δεν έχει αποδειχθεί στις δύο τελευταίες προγραμματικές περιόδους ότι έχει επέλθει αύξηση του αγροτικού κλήρου από την εφαρμογή της πρόωρης συνταξιοδότησης και αυτό το ξέρουμε και στην πραγματικότητα αλλά και με βάση τα στοιχεία τα οποία έχουμε. Γι' αυτό το λόγο, λοιπόν, λέμε ότι η εφαρμογή της πρόωρης συνταξιοδότησης με τον τρόπο που γίνεται δεν συμβάλει στον αναπτυξιακό στόχο, όπου είναι η μεγέθυνση του αγροτικού κλήρου, όπως πολύ σωστά θέσατε και είπατε ότι είναι πολυτεμαχισμένος.

Το δεύτερο, οι δεσμεύσεις οι οποίες είχαν γίνει στο προηγούμενο, το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης ήταν και με κοινωνική συγχρηματοδότηση. Είχαν υπογραφεί όμως πολλές συμβάσεις, το πρόγραμμα είχε επεκταθεί πάρα πολύ, διότι ήταν ένα εύκολο πρόγραμμα που δήλωνε τη μεγάλη απορροφητικότητα του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Έτσι, λοιπόν, η επιτροπή είπε ότι εγώ σας καλύπτω τα 215.000.000 ευρώ με συγχρηματοδότηση. Τα υπόλοιπα, εάν εσείς θέλετε να το συνεχίσετε, είναι βάσει εθνικών πόρων. Έτσι, λοιπόν, έχουμε φτάσει να έχουμε εθνικούς πόρους περίπου 800.000.000 ευρώ για να καλύψουμε τις δεσμεύσεις μας απέναντι στους αγρότες οι οποίοι έχουν μπει στο σύστημα αυτό.

Τα 420 ευρώ σας τα είπα σαν μέσο όρο, γιατί αυτά τα ποσά αυξάνονται ανάλογα και με το πρόγραμμα. Μπορεί να αρχίζει από 320 ευρώ, όπως είπατε, αλλά είναι αυξανόμενο διότι το πρόγραμμα στην τελευταία υλοποίησή του είχε αυξηθεί. Το ζητούμενο όμως δεν είναι τα 380 ή τα 420. Το ζητούμενο είναι η επιλογή, την οποία θα κάνουμε, εάν αυτό το πρόγραμμα συνεχιστεί. Και σας είπα ότι οι αγρότες, οι οποίοι έχουν ενταχθεί, δεν κινδυνεύουν. Αλλά το πρόγραμμα αυτό στην καινούργια προγραμματική δήλωση δεν θα υλοποιηθεί, δεν είναι επιλέξιμη δράση.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ευχαριστούμε την κυρία Υπουργό.

Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στις επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου.

Η με αριθμό 426/12.2.2010 πρώτη επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Αικατερίνης Φαρμάκη-Γκέκη προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με τις προθέσεις του Υπουργού για επέκταση του νέου προαστιακού σιδηρόδρομου προς Λουτράκι, με ενδιάμεσο σταθμό στον Ισθμό, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Επίσης, η με αριθμό 431/12.2.2010 δεύτερη επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Μάριου Σαλμά προς την Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τη συνέχιση και εφαρμογή της αντικαπνιστικής πολιτικής, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος της κυρίας Υπουργού και διαγράφεται.

Επίσης, η με αριθμό 433/12.2.2010 τρίτη επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Απόστολου Νάνου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, σχετικά με τα εργατικά ατυχήματα και τις απολύσεις στο εργοστάσιο ΚΟΝΤΙ στο Βόλο, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Βουλευτή και διαγράφεται.

Εισερχόμεθα τώρα στην με αριθμό 434/12.2.2010 τέταρτη επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Άγγελου Κολοκοτρώνη προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, σχετικά με τη λειτουργία των ιατροδικαστικών υπηρεσιών.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Κολοκοτρώνη έχει ως εξής:

«Στο άρθρο 3 του Ν.3459/2006 περί ναρκωτικών, αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι ο έλεγχος της χρήσης ναρκωτικών ουσιών διενεργείται με τοξικολογική ανάλυση σωματικών υγρών του εξεταζόμενου, νόμος που δεν εφαρμόζεται διότι δεν διατίθενται τα απαραίτητα κονδύλια στις ιατροδικαστικές υπηρεσίες για τη διενέργεια τοξικολογικών αναλύσεων. Οι ιατροδικαστικές υπηρεσίες θεωρούν αδιανόητο να διαπιστωθεί η εξάρτηση από ναρκωτικές ουσίες, εάν δεν έχει προηγηθεί τοξικολογική εξέταση, προκειμένου να εκδώσουν γνωματεύσεις επιστημονικώς τεκμηριωμένες και αξιόπιστες.

Αποτέλεσμα αυτού είναι πολλοί έμποροι ναρκωτικών, εκμεταλλευόμενοι τη μη εφαρμογή του νόμου λόγω έλλειψης υποδομών και πιστώσεων, να ισχυρίζονται ότι είναι χρήστες, προκειμένου να τύχουν ευνοϊκής μεταχείρισης από τα δικαστήρια και να εξομοιωθούν με τους απλούς χρήστες. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για την κάλυψη των αναγκών για όλες τις τοξικολογικές εξετάσεις σε Μακεδονία, Θράκη και Θεσσαλία απαιτούνται μόλις 150.000 ευρώ.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

Προτίθεστε να εξασφαλίσετε τα απαραίτητα κονδύλια, προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή ο σχετικός νόμος;

Είστε διατεθειμένοι να καταργήσετε τη δυνατότητα εξέτασης τοξικομανών στους εμπόρους ναρκωτικών, ώστε να σταματήσει η από μέρους τους καταστρατήγηση των σχετικών διατάξεων του νόμου;

Πώς σκοπεύετε να αντιμετωπίσετε την πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων μεταξύ των εμπλεκόμενων Υπουργείων -Υγείας, Δικαιοσύνης, Παιδείας και Προστασίας του Πολίτη- ώστε να λαμβάνονται γρηγορότερα οι αποφάσεις;».

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Κολοκοτρώνη θα απαντήσει ο Υφυπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων κ. Απόστολος Κασιφάρας.

Κύριε Υφυπουργέ έχετε το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ (Υφυπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, υποθέτουμε ότι αναφέρεστε στο άρθρο 30 του ίδιου νόμου που επικαλείστε και όπως αυτό ισχύει σήμερα ύστερα από τις τροποποιήσεις που επέφερε ο ν.3727/2008 και αφορά τους χρήστες ναρκωτικών ουσιών που υποβάλλονται σε ειδική μεταχείριση και όχι στο άρθρο 3, όπως το θέτετε.

Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, η συνδρομή για την εξακρίβωση της έξης χρήσης ναρκωτικών ουσιών και το γεγονός ότι δεν μπορούν να την αποβάλουν οι ίδιοι με τις δικές τους δυνάμεις, διαπιστώνεται από το δικαστήριο ή τον διενεργούντα την προανάκριση ή την κύρια ανάκριση, εφόσον ο κατηγορούμενος ισχυριστεί ότι είναι τοξικομανής. Για το σκοπό αυτόν διενεργείται άμεσα ψυχιατροδικαστική πραγματογνωμοσύνη και ειδική εργαστηριακή εξέταση.

Η διενέργεια πραγματογνωμοσύνης των σωματικών υγρών, εάν ο κατηγορούμενος ισχυριστεί ότι είναι χρήστης, διατάσσεται υποχρεωτικά και διενεργείται, ουσιαστικά διεξάγεται, από ειδικά δημόσια κέντρα απεξάρτησης, από ψυχιατρικές κλινικές και τα εργαστήρια ιατροδικαστικής και τοξικολογίας των ΑΕΙ της

χώρας, από ιατροδικαστικές υπηρεσίες, εφόσον διαθέτουν ειδικά τοξικολογικά εργαστήρια, από τα νομαρχιακά ή περιφερειακά νοσοκομεία που έχουν τη δυνατότητα να διεξάγουν τέτοια πραγματογνωμοσύνη και από τα εργαστήρια της Διεύθυνσης Εγκληματολογικών Ερευνών της ΕΛΑΣ. Άρα, δεν τίθεται θέμα εφαρμογής του νόμου. Υπάρχει η δυνατότητα από αυτά τα δημόσια εργαστήρια να διαπιστωθεί και άμεσα εάν είναι χρήστης ή μη.

Σε ό,τι αφορά τώρα τις ιατροδικαστικές υπηρεσίες. Έχουμε δεκατρείς σε όλη τη χώρα και ειδικό εργαστήριο υπάρχει μόνο στην Ιατροδικαστική Υπηρεσία της Αθήνας. Βεβαίως, έχει τα προβλήματά του. Αυτά έχουν αποκατασταθεί μετά από τη μεγάλη πυρκαγιά του 2009 και βρισκόμαστε σε φάση άμεσης υλοποίησης.

Σε ό,τι αφορά το εργαστήριο της Θεσσαλονίκης, πρέπει να σας πω, κύριε συνάδελφε, ότι καταβάλλεται μια μεγάλη προσπάθεια να λειτουργήσει άμεσα. Έχει ήδη στελεχωθεί με σοβαρό, ειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό. Ταυτόχρονα εγκρίθηκε από το ΤΑΧΔΙΚ δαπάνη 133.449 ευρώ για την προμήθεια του εξοπλισμού, για τις ανάγκες του, προκειμένου άμεσα να λειτουργήσει. Άρα, δεν τίθεται κανένα θέμα. Η προσπάθεια, παρά τις μεγάλες οικονομικές συνθήκες που αντιμετωπίζει η χώρα μας, γίνεται από το Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και πολύ γρήγορα η Θεσσαλονίκη θα αποκτήσει σε λειτουργία ένα ειδικό εργαστήριο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Το λόγο έχει ο κ. Άγγελος Κολοκοτρώνης, Βουλευτής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, η τελευταία αποστολή της απαντήσεώς σας πραγματικά με ανακούφισε, με την έννοια ότι μέχρι τότε μου περιγράφατε μια μακρά, θλιβερή, γραφειοκρατική ιστορία που κρατούσε εδώ και δεκαεπτά χρόνια με το ένα Υπουργείο να παραπέμπει σε άλλο σε σχέση με τον εξοπλισμό και τις πιστώσεις που πρέπει να διατίθενται στην Ιατροδικαστική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης, προκειμένου να κάνει τη δουλειά της. Εγώ έχω κάνει μια μικρή έρευνα κι έχω διαπιστώσει ότι επί δεκαεπτά συνεχή χρόνια σε συναδέλφους Βουλευτές -μερικοί εξ αυτών δεν βρίσκονται αυτή τη στιγμή στο Κοινοβούλιο- όπως ο κ. Χουρμουζιάδης από το ΚΚΕ, ο κ. Σπηλιόπουλος από τη Νέα Δημοκρατία και ο Βουλευτής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Ροντούλης, ο οποίος έκανε μάλιστα τρεις ερωτήσεις στα Υπουργεία Δικαιοσύνης τότε, ώστε στοιχειωδώς να λειτουργήσει η Ιατροδικαστική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης, τους έδιναν συνεχώς απαντήσεις εν είδη εκθέσεως ιδεών, παραπέμποντας από τον Άννα στον Καϊάφα.

Έχω την πεποίθηση ότι αυτά που είπατε στην τελευταία αποστολή της ομιλίας σας θα γίνουν γρήγορα πράξη, γιατί καταλαβαίνετε καλύτερα από τον καθένα ότι δεν είναι δυνατόν να δίνουμε την ευχέρεια σε εμπόρους ναρκωτικών να καταστρατηγούν το νόμο, όταν δεν υπάρχουν υπηρεσίες στελεχωμένες και να γλιτώνουν τις ποινές που προβλέπει ο πρόσφατος νόμος που ψηφίσαμε για την υπ' όρων απόλυσης των εμπόρων ναρκωτικών. Έχω, λοιπόν, τη βεβαιότητα ότι αυτό θα γίνει πολύ σύντομα. Θέλω να πιστέψω απολύτως στη διαβεβαίωσή σας και δεν έχω λόγο για το αντίθετο. Επίσης, πιστεύω ότι έχει επέλθει η των τοιούτων παθημάτων κάθαρσις, γιατί το Υπουργείο Δικαιοσύνης μέχρι προχθές απεκδυόταν κάθε ευθύνη σε σχέση με τις πιστώσεις. Παρέπεμπε, λοιπόν, στο Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης παρέπεμπε στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, σήμερα Προστασίας του Πολίτη.

Θέλω να σας ευχαριστήσω θερμά για αυτή την απόφαση που έχετε ήδη λάβει εξ αφορμής ελιπίω και της ερωτήσεώς μου ώστε να λειτουργήσει κατά άρτιο τρόπο η Ιατροδικαστική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κολοκοτρώνη.

Ο Υφυπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δι-

καιωμάτων κ. Κατσιφάρας έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ (Υφυπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων): Κύριε συνάδελφε, σήμερα η χώρα μας διαθέτει δημόσια κατάλληλα εργαστήρια, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν πραγματικά ο άλλος είναι χρήστης των ναρκωτικών ουσιών. Και σήμερα τα διαθέτει.

Ό,τι καινούργιο προσθέτουμε στη χώρα, σε επίπεδο δημοσίων υποδομών, είναι κεφάλαιο για τη χώρα. Και εμείς πραγματικά θέλουμε να ανταποκριθούμε και σας τόνισα και παρά τις μεγάλες οικονομικές δυσκολίες, γιατί θεωρούμε ότι η Θεσσαλονίκη είναι μια μεγάλη πόλη, έχει τις δικές της ανάγκες, είναι ευρύτερη περιοχή, άρα το Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων θα κινηθεί σε αυτή την κατεύθυνση, όπως ακριβώς σας είπα και προηγούμενα.

Σε ό,τι αφορά την αναφορά σας ότι διευκολύνονται οι έμποροι ναρκωτικών και ειδικά με τον πρόσφατο νόμο περάσαμε. Κάθε άλλο, κύριε συνάδελφε, γιατί το δικαίωμα ή την υποχρέωση σ' αυτό που ζητάει οποιοσδήποτε πολίτης της χώρας μας το κράτος πρέπει να του το δίνει. Απλά, πρέπει να είναι αυστηρό στον έλεγχο για να διαπιστώσει πραγματικά, γιατί αυτό έχει την ευθύνη, οι δημόσιες υπηρεσίες έχουν την ευθύνη και οι δημόσιοι λειτουργοί έχουν την ευθύνη, ανεξαρτήτως τι επικαλούνται οι άλλοι και μέσω των εργαστηρίων, δηλαδή της επιστημονικής μεθόδου, να διαπιστώσει εάν όντως ισχύει αυτό που λένε.

Τώρα, σε ό,τι αφορά τη διευκόλυνση ή μη, σας λέω μόνο ότι με το άρθρο 40 του νόμου περί ναρκωτικών, όπως ισχύει, προβλέπονται αυστηρότερες ποινές καθώς και δυσμενέστερη μεταχείριση στην υφ' όρον απόλυση για τους εμπόρους των ναρκωτικών, εφόσον αυτοί καταδικάστηκαν σε ποινή ισόβιας κάθειρξης.

Πρέπει, επιπλέον, να τονιστεί ότι η πραγματογνωμοσύνη είναι ο μόνος ασφαλής δρόμος ώστε να διαχωριστούν οι χρήστες από τους εμπόρους. Πρέπει επίσης, παράλληλα να πω ότι θα χωρήσουμε άμεσα στη σύσταση νομοπαρασκευαστικής επιτροπής περί ναρκωτικών. Και θέλουμε να αξιοποιήσουμε τη διεθνή εμπειρία, γιατί υπάρχει διεθνής εμπειρία, κύριε Κολοκοτρώνη, ώστε να προσδιορίζεται ο έμπορος –τα κριτήρια που προσδιορίζουν το ποιος είναι ο έμπορος- και τι γίνεται με τα ναρκωτικά.

Πρέπει να τιμωρήσουμε αυστηρά τους εμπόρους και να σώσουμε όσους χρησιμοποιούνται ή όσους είναι απλοί χρήστες, γιατί είναι ασθενείς. Μόνο τότε θα είμαστε μια δίκαιη κοινωνία και μια κοινωνία που μπορεί να περιθάλπει αυτόν που έχει ανάγκη. Να τιμωρεί αυστηρά, να περιθάλπει δε.

Σε ό,τι αφορά το τελευταίο ζήτημα που θέσατε ότι εμπλέκονται πάρα πολλοί φορείς, πρέπει να πούμε ότι η τοξικομανία είναι ένα πολυπαραγοντικό φαινόμενο και η αντιμετώπισή της οφείλει να είναι πολυδιάστατη. Άρα, θα έχει το ρόλο του και το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, το Υπουργείο Παιδείας και το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης. Ότι όμως γίνεται είναι αποτέλεσμα της συνεννόησης μεταξύ των τριών Υπουργείων, καθώς και ότι άλλο νέο προστίθεται.

Τελειώνω, αγαπητέ κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ για την ανοχή σας. Είναι ένα μεγάλο ζήτημα για μας η μάστιγα των ναρκωτικών και η πολιτεία οφείλει να οργανώνεται περισσότερο, να είναι δίκαιη, αυστηρή αλλά ταυτόχρονα να είναι επί της ουσίας αυτή που μπορεί να δίνει λύση στα θέματα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υφυπουργό.

Τέλος η με αριθμό 438/12-2-2010 πέμπτη επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Νικολάου Τσούκαλη, προς τους Υπουργούς Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, σχετικά με το ειδικό πρόγραμμα ανασυγκρότησης των Νομών Αχαΐας και Ηλείας, δεν συζητείται λόγω κωλύματος του Υπουργού και διαγράφεται.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων καταθέτει την Έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εξωτερικών: «Κύρωση της Συμφωνίας Σταθεροποίησης και Σύνδεσης μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των κρατών-μελών, αφενός και της Δημοκρατίας του Μαυροβουνίου, μετά της Τελικής Πράξης, των δηλώσεων και του συνημμένου Πρακτικού Διόρθωσης Αβλεψιών».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικείμενων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Εισερχόμεθα στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής: «Κύρωση και τροποποίηση της από 2-11-2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων και κατάργηση του μέτρου απόσυρσης οχημάτων καθώς και διατάξεων της από 16-9-2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης» (ΦΕΚ 181 Α'), όπως αυτή διορθώθηκε με τη «Διόρθωση Σφαλμάτων», που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 222 Α'»».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη Συνεδρίασή της στις 11-2-2010 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μια συνεδρίαση. Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί επί της αρχής και επί των άρθρων ως μια ενότητα.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ Σπύρος Χαλβατζής με επιστολή του προς τον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων κ. Φίλιππο Πετσάλνικο ανακοινώνει ότι κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων και κατάργηση των μέτρων απόσυρσης οχημάτων καθώς και διατάξεων της από 16-9-2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου κλπ.» ορίζεται ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΛΑΟΣ κ. Αστέριος Ροτντολής με επιστολή του προς τον Πρόεδρο της Βουλής κ. Φίλιππο Πετσάλνικο ανακοινώνει ότι αναφορικά με τη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων και κατάργηση του μέτρου απόσυρσης οχημάτων καθώς και διατάξεων της από 16-9-2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου» ειδικός αγορητής ορίζεται ο Βουλευτής Παύλος Μαρκάκης.

Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξιος Τσίπρας ανακοινώνει ότι κατά τη σημερινή συζήτηση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, ορίζει ειδική αγορήτρια την Βουλευτή Ευαγγελία Αμμανατίδου-Πασχαλίδου.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Δημήτριος Τσιρώνης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΡΩΝΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, που αφορά στην κύρωση από τη Βουλή της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου για την αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας και την κατάργηση του μέτρου της απόσυρσης οχημάτων.

Να προθυμώμεθα δηλαδή σήμερα εδώ στο Κοινοβούλιο στην κύρωση των ρυθμίσεων για τα τέλη κυκλοφορίας του 2010, που όπως όλοι γνωρίζουμε προκάλεσαν ποικίλες αντιδράσεις σε πολλούς πολίτες, εξαιτίας των αδικιών και των σημαντικών επιβαρύνσεων που προκάλεσαν σε ορισμένες περιπτώσεις στους υπόχρεους της καταβολής τελών κυκλοφορίας.

Το γεγονός αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προκάλεσε πράγματι και την παρέμβαση του ίδιου του Πρωθυπουργού της χώρας, ο οποίος χαρακτήρισε λάθος το σχεδιασμό των τελών κυκλοφορίας του 2010 και δεσμεύτηκε ότι για αυτές τις αδικίες θα υπάρξουν οι απαραίτητες διορθώσεις στα τέλη κυκλοφορίας του επόμενου έτους, 2011.

Ως εισηγητής της Πλειοψηφίας αισθάνομαι την ανάγκη, από το Βήμα εδώ του Κοινοβουλίου, να αναφέρω ότι αυτή η στάση του Πρωθυπουργού τον τιμά, επειδή αναγνώρισε ένα σημαντικό λάθος που έγινε στο σχεδιασμό των τελών κυκλοφορίας.

Δεν έχουμε λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρά να περιμένουμε, για όσους αδημονούν, τις τελικές και οριστικές αποφάσεις της Κυβέρνησης για το ζήτημα αυτό τους επόμενους μήνες.

Παρά όμως τα όποια λάθη έγιναν και παρά τις όποιες ρυθμίσεις και τη διόρθωση αυτών των λαθών και των αδικιών που θα

φέρει η Κυβέρνηση στο επόμενο διάστημα, στη σημερινή συνεδρίαση είμαστε υποχρεωμένοι να προχωρήσουμε εκ των υστέρων στην κύρωση αυτής της πράξης νομοθετικού περιεχομένου για τα τέλη κυκλοφορίας του 2010 που έχουν ήδη εισπραχτεί καθώς και για να είναι νόμιμη η καταβολή όσων αποσύρσεων οχημάτων έγιναν μέχρι τις 2-11-2009.

Στην ουσία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρόκειται για δυο διαφορετικές Πράξεις Νομοθετικού Περιεχομένου, η μια η οποία είχε εκδοθεί προεκλογικά -και είχε άρωμα προεκλογικό- στις 16.9.2009 όταν είχαν προκηρυχθεί εκλογές, από τον τότε Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ τον κ. Σουφλιά και την απελθούσα κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και η δεύτερη Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου η οποία εκδόθηκε από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ -τη νέα Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ- στις 2.11.2009 με την οποία τροποποιήθηκαν, καταργήθηκαν ή αναστάληκε η εφαρμογή διατάξεων της πρώτης πράξης.

Η νέα Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ τον περασμένο Οκτώβριο ήρθε αντιμέτωπη με την ακόλουθη κατάσταση, όπως είχε διαμορφωθεί από τις αποφάσεις της προηγούμενης κυβέρνησης:

Πρώτον, τα τέλη κυκλοφορίας που επρόκειτο να ισχύουν για το 2010 με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου του κ. Σουφλιά να είναι αυξημένα έως και 400% στα μικρού κυβισμού αυτοκίνητα και μόλις 20% στα μεγάλου κυβισμού αυτοκίνητα.

Δεύτερον, το μέτρο της απόσυρσης με εκτιμώμενο κόστος της τάξης των 400.000.000 ευρώ για το 2009 και συνολικά 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2009 έως 2012.

Η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, όπως ήταν φυσικό, δεν μπορούσε να επιτρέψει την εφαρμογή ούτε του ενός ούτε του άλλου μέτρου. Αφ' ενός δεν μπορούσε να επιτρέψει την αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας με την υπερβολική και άνευ προηγουμένου επιβάρυνση έως και 400% πάνω των ιδιοκτητών Ι.Χ., αυτοκινήτων μικρού κυβισμού μέχρι 1.357 κυβικά εκατοστά, που κατά τεκμήριο κάνουν χρήση οι χαμηλότερες εισοδηματικές τάξεις και από την άλλη, την ελάχιστη επιβάρυνση, ήτοι μόλις 20% για τα μεγάλου κυβισμού αυτοκίνητα, δηλαδή, αυτά που είναι πάνω από 1.929 κυβικά εκατοστά, που κατά τεκμήριο χρησιμοποιούνται από υψηλότερες εισοδηματικές τάξεις, με εξαιρέσεις φυσικά.

Πολύ περισσότερο όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ δεν μπορούσε να επιτρέψει σε μια δύσκολη για τη χώρα οικονομική συγκυρία τη σπατάλη χρήσιμων και αναγκαίων πόρων και την αιμορραγία προς έναν μη παραγωγικό για τη χώρα μας κλάδο με τη συνέχιση εφαρμογής του μέτρου της απόσυρσης, το οποίο θα επιβάρυνε τον κρατικό προϋπολογισμό, όπως είπαμε, για την περίοδο 2009-2012 με 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

Έτσι, λόγοι κοινωνικής δικαιοσύνης από τη μια πλευρά -αυτός ήταν ο σκοπός όταν σχεδιάστηκε αυτή η πράξη- αλλά και δημοσιονομικοί λόγοι από την άλλη, επέβαλαν την άμεση αντιμετώπιση του προβλήματος.

Με δεδομένο ότι το ζήτημα έπρεπε να αντιμετωπιστεί το γρηγορότερο για όλους τους παραπάνω λόγους, αλλά και επειδή το Υπουργείο Οικονομικών θα έπρεπε επειγόντως να εκδώσει, να ταχυδρομήσει προκειμένου να εισπραχθούν μέχρι τα τέλη του χρόνου τα τέλη κυκλοφορίας, ήταν μια επείγουσα κατάσταση, από την άλλη πλευρά, η Βουλή δεν είχε εκκινήσει τις εργασίες, η έκδοση Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «εκ των ων ουκ άνευ» αποτελούσε μονόδρομο.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι η έκδοση Πράξεων Νομοθετικού Περιεχομένου γίνεται σπανίως, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, σε έκτακτες και απρόβλεπτες, όπως είναι και η προκειμένη περίπτωση.

Και έτσι αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την έκδοση στις 2.11.2009 την προτεινόμενη προς κύρωση Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου με την αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας «επί το δικαιότερον» και την κατάργηση της απόσυρσης, καθώς έπρεπε να διασφαλιστεί η έγκαιρη είσπραξη των τελών και καθώς η απόσυρση έπρεπε να τερματιστεί αμέσως.

Με τον τρόπο αυτόν η κύρωση της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, η οποία πρέπει να εγκριθεί εντός τριών μηνών από την υποβολή της στη Βουλή, σύμφωνα με το άρθρο 44 του Συ-

ντάγματος, νομιμοποιεί τόσο την είσπραξη που έγινε στα τέλη κυκλοφορίας του 2010 όσο και την επικείμενη καταβολή της απόσυρσης στους δικαιούχους, οι οποίοι είχαν αποσύρει τα αυτοκίνητά τους μέχρι τις 2.11.2009.

Είναι γνωστό ότι μέχρι πέρυσι ο υπολογισμός των τελών κυκλοφορίας γινόταν αποκλειστικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μόνο με βάση τον κυβισμό των οχημάτων.

Τα σημερινά τέλη προκύπτουν από το συνδυασμό της «ρύθμισης Σουφλιά», η οποία διαφοροποιούσε τα τέλη με βάση τον κυβισμό και την παλαιότητα των οχημάτων, αλλά και επιπρόσθετα του ειδικού τέλους στα αυτοκίνητα μεγάλου κυβισμού που επέβαλε η προηγούμενη κυβέρνηση.

Η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, ανεξάρτητα από τις αδυναμίες που εμφάνισε στην πορεία η συγκεκριμένη πράξη, επιδίωξε να αλλάξει και να διαφοροποιήσει τον τρόπο υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπ' όψιν τον κυβισμό του κινητήρα των οχημάτων, την περιβαλλοντική επιβάρυνση που προκαλεί αυτός, καθώς και κοινωνικά κριτήρια, έτσι ώστε να περιοριστεί η επιβάρυνση των λιγότερο ρυπογόνων και ενεργοβόρων αυτοκινήτων μικρού κυβισμού που κατά κανόνα, όπως είπαμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και όπως όλοι αντιλαμβάνονται κατέχουν οι ασθενέστερες εισοδηματικές τάξεις.

Έτσι για την υποβολή των τελών κυκλοφορίας τα οχήματα κατατάσσονται σε τέσσερις κλάσεις ανάλογα με την επιβάρυνση που προκαλεί στο περιβάλλον ο κινητήρας τους. Ωστόσο για τα παλιά οχήματα και αυτά που έχουν εισαχθεί στην Ελλάδα μεταχειρισμένα, η κατηγοριοποίηση γίνεται με βάση την ημερομηνία της πρώτης κυκλοφορίας τους στη χώρα μας. Αυτή η αδυναμία, κύριε Υφυπουργέ, όπως αναφέραμε και στην επιτροπή, θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν για τα μεταχειρισμένα από την Κυβέρνηση κατά το σχεδιασμό των νέων τελών κυκλοφορίας και να διορθωθεί στα τέλη του επόμενου έτους.

Με την προηγούμενη Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου του κ. Σουφλιά, είχε προστεθεί στα υφιστάμενα τέλη κυκλοφορίας ένα σταθερό ποσό, άσχετα με τον κυβισμό των αυτοκινήτων, με αποτέλεσμα στα μικρά αυτοκίνητα οι αυξήσεις να είναι τεράστιες, όπως είπαμε μέχρι 400% και μόλις 20% στα μεγάλα κυβισμού αυτοκίνητα.

Με την προτεινόμενη προς κύρωση Πράξη αποφασίσαμε τα μεγάλα κυβισμού, που κατά κανόνα είναι πιο ενεργοβόρα και που κατά κανόνα κατέχονται από τους έχοντες, να επιβαρύνονται περισσότερο και να ελαφρύνουμε τα μικρότερα οχήματα που αντιστοιχούν στις χαμηλότερες εισοδηματικές τάξεις.

Στόχος ήταν αυτή η πρωτοβουλία μας να μετακυλίσει ένα μέρος της επιβάρυνσης από τα χαμηλού κυβισμού στα μεγάλα κυβισμού αυτοκίνητα, καθιστώντας την για το κράτος δημοσιονομικά ουδέτερη.

Από τη σύγκριση των στοιχείων των δύο διαφορετικών Πράξεων γίνεται εμφανές ότι εάν ίσχυαν τα τέλη κυκλοφορίας με τις ρυθμίσεις του κ. Σουφλιά και δεν γινόταν οι προτεινόμενες προς κύρωση ρυθμίσεις της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ, οι επιβαρύνσεις για τους κατόχους οχημάτων στα μικρού κυβισμού αυτοκίνητα θα ήταν ιδιαίτερα υψηλές.

Για παράδειγμα, για τα παλαιά οχήματα μέχρι 1.357 κυβικά εκατοστά οι ιδιοκτήτες κατέβαλαν πέρυσι, έχω εδώ το συγκριτικό πίνακα, 112 ευρώ και αν ίσχυαν οι ρυθμίσεις Σουφλιά θα πλήρωναν 262 ευρώ. Αυτή την υπέρμετρη αύξηση και επιβάρυνση δεν θα μπορούσε να επιτρέψει η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις οι ιδιοκτήτες αυτών των οχημάτων πλήρωσαν τελικά 187 ευρώ αντί 262 ευρώ.

Τα τέλη αυτά κυκλοφορίας διαμορφώθηκαν οριστικά όχι μόνο με βάση τον κυβισμό τους αλλά και με βάση την κλάση τους, ήτοι με βάση τη περιβαλλοντική τους επιβάρυνση, που στην προκειμένη περίπτωση την βάση αποτέλεσε η παλαιότητα του οχήματος, ως εξής: για την κλάση Α' μείωση 18 ευρώ, για την κλάση Β' αύξηση 50 ευρώ, για την κλάση Γ' αύξηση 100 ευρώ και για την κλάση Δ' αύξηση 150 ευρώ.

Λόγοι κοινωνικής ευαισθησίας ήταν αυτοί που επέβαλαν να γίνουν οι απαραίτητες προσαρμογές και διορθώσεις, οι οποίες όμως όπως αναφέραμε και πριν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εξαιτίας της πίεσης του χρόνου για λήψη γρήγορων αποφάσεων

και της έλλειψης, επίσης, χρόνου για ουσιαστική διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς δεν ήταν επαρκείς, ούτε ολοκληρωμένες και δεν ήταν και προς τη σωστή κατεύθυνση, αν θέλετε, και αυτό το αναγνωρίζουμε. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να δημιουργηθούν αδικίες που σε ορισμένες περιπτώσεις ήταν σημαντικές και τις οποίες αναγνώρισε η Κυβέρνηση, όπως αναφέραμε, διά στόματος του ίδιου του Πρωθυπουργού.

Ο Πρωθυπουργός δεσμεύτηκε για την άρση αυτών των αδικιών με τη διενέργεια των απαραίτητων διορθώσεων στα τέλη κυκλοφορίας του 2011, καθώς, παρά τις όποιες βελτιώσεις που έγιναν, διαπιστώθηκε ότι συνεχίζουν να υπάρχουν ειδικές περιπτώσεις, σε ειδικές κατηγορίες, κατά τις οποίες η επιβάρυνση είναι σημαντική.

Το πρόβλημα δεν μπορούσε να αντιμετωπιστεί άμεσα, δεδομένου ότι είχε ξεκινήσει η είσπραξη και η καταβολή των τελών κυκλοφορίας από τους δικαιούχους και έτσι το Υπουργείο Οικονομικών στις 29 Δεκεμβρίου ανακοίνωσε ότι θα εξετάσει το ζήτημα στο πλαίσιο της διαβούλευσης για τις αλλαγές στο φορολογικό σύστημα και θα προβεί σε διορθωτικές κινήσεις για τα τέλη κυκλοφορίας του 2011.

Προς την κατεύθυνση αυτή, από τα συναρμόδια Υπουργεία Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συστάθηκε μια επιτροπή, προκειμένου στο επόμενο διάστημα να φέρει μια εισήγηση σχετικά με τη συνολική αναμόρφωση της φορολογίας των αυτοκινήτων, η οποία θα αποτελέσει και τη βάση της συζήτησης που θα γίνει στο πλαίσιο της διαβούλευσης για το φορολογικό σύστημα.

Σε ό,τι αφορά τις επί μέρους ρυθμίσεις της προς κύρωση Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, ο νέος αυτός τρόπος υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας για τα Ι.Χ. επιβατικά αυτοκίνητα που ίσχυε για το 2010, όπως θα αναμορφωθεί, θα ισχύσει για τα ελαφρά και βαρέα οχήματα ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης για τα τέλη κυκλοφορίας του 2011. Σημειώνεται ότι για τα υβριδικά αυτοκίνητα μέχρι 2.000 κυβικά απαλλάσσονται τελείως από τέλη κυκλοφορίας, ενώ άνω των 2.000 κυβικών θα πληρώσουν τα μισά τέλη της κλάσης στην οποία εμπίπτουν. Δημοσιονομικοί λόγοι επέβαλαν όπως το ποσό που αντιστοιχεί στις αυξήσεις των τελών κυκλοφορίας σε σχέση με πέρυσι περιέρχεται εξ ολοκλήρου στο δημόσιο, ενώ στην Τοπική Αυτοδιοίκηση θα καταβληθεί το ποσό που αντιστοιχεί στα τέλη κυκλοφορίας του 2009 που πήγαινε στους κεντρικούς αυτοτελείς φόρους, όπως γινόταν όλα τα προηγούμενα χρόνια.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να διαφοροποιούνται τα κριτήρια κατάταξης των επιβατικών Ι.Χ. αυτοκινήτων με βάση την περιβαλλοντική επιβάρυνση του κινητήρα, αντί του κυβισμού των οχημάτων, που γινόταν μέχρι πέρυσι, και του συνδυασμού κυβισμού και παλαιότητας, που ίσχυε ουσιαστικά για τα τέλη κυκλοφορίας του 2010.

Σε ό,τι αφορά την απόσυρση των οχημάτων, μπροστά στην οικτρή οικονομική κατάσταση που παραλάβαμε τον Οκτώβριο, αποφασίστηκε να καταργηθεί.

Πρώτον, γιατί δεν είναι δυνατόν σε καιρό οικονομικής κρίσης να δαπανάμε πάνω από 400.000.000 ευρώ ετησίως και συνολικά κοντά στα 2,5 δισεκατομμύρια την περίοδο 2009-2012 στη χρηματοδότηση της ξένης αυτοκινητοβιομηχανίας, αφού όπως είναι γνωστό, εγχώρια αυτοκινητοβιομηχανία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν έχουμε.

Δεύτερον, γιατί προτιμήσαμε αυτά τα τεράστια κονδύλια της απόσυρσης να τα διαθέσουμε σε άλλους τομείς, περισσότερο παραγωγικούς και να επενδύσουμε στο μέλλον της χώρας, όπως είναι η παιδεία, που αυξήσαμε κατά 1.000.000.000 τις πιστώσεις στον προϋπολογισμό του 2010.

Τρίτον, γιατί η απόσυρση σήμερα δεν έχει κανένα περιβαλλοντικό νόημα, εάν δεν συνδυαστεί με σειρά και άλλων μέτρων, φιλικών προς το περιβάλλον. Στο παρελθόν η απόσυρση έχει χρησιμοποιηθεί και από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ. Υπήρχε τότε ένας μεγαλύτερος, πολύ μεγαλύτερος στόλος παλαιών αυτοκινήτων απ' ό,τι σήμερα. Αυτός ο στόλος έχει ανανεωθεί σε

σημαντικό βαθμό.

Αυτό όμως δεν σημαίνει σε καμία περίπτωση πως δεν υπάρχουν, βέβαια, περιθώρια βελτίωσης ή ότι είμαστε ευχαριστημένοι με την υφιστάμενη κατάσταση του στόλου των αυτοκινήτων. Η απόσυρση όμως έχει χρησιμοποιηθεί σε πολλές άλλες χώρες, όπως είναι η Γερμανία, η Γαλλία, οι ΗΠΑ, οι οποίες έχουν πολύ μεγάλες εγχώριες αυτοκινητοβιομηχανίες και πήραν μέτρα, για να ενισχύσουν αυτούς τους κλάδους.

Η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ επιλέγει άλλους τρόπους να στηρίξει την παραγωγή, την απασχόληση στη χώρα μας. Με τις ρυθμίσεις του Σουφλιά, που υποτίθεται ότι είναι φιλικές προς το περιβάλλον, επιτυγχάνονται μάλλον τα αντίθετα αποτελέσματα, καθώς οι μόνοι που ευνοούνται ουσιαστικά είναι οι εισαγωγείς αυτοκινήτων.

Θα ήθελα να πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε ό,τι αφορά στον πράσινο δακτύλιο, που είχε εφαρμογή από το Σεπτέμβριο του 2011, ότι το μέτρο αυτό ακυρώνεται στο σύνολό του. Η προχειρότητα του μέτρου δημιούργησε σοβαρά ερωτήματα για το ποιος θα εξέδιδε τα σήματα και πώς θα ελεγχόταν ότι όντως είναι «λευκό» ένα Ι.Χ., είναι μη ρυπογόνο. Επιπλέον, η εφαρμογή του «πράσινου» δακτυλίου είναι αποσπασματικό μέτρο, που αν δεν συνδυαστεί με τον έλεγχο της χρήσης, αντί της κατοχής του αυτοκινήτου, με κάρτες καυσασερίων, με την ενίσχυση του ρόλου των μέσων μαζικής μεταφοράς, με ποδηλατοδρόμους και με πεζοδρόμους, δεν θα έχει κανένα αποτέλεσμα.

Για μας στόχος είναι να περιορίσουμε τη χρήση του αυτοκινήτου, ειδικά στα αστικά κέντρα, και χρειάζεται περισσότερη και ευρύτερη εξέταση στο θέμα, που θα γίνει στο πλαίσιο μιας ευρύτερης πολιτικής συγκοινωνιακού σχεδιασμού.

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

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 3, που αφορά στην παράταση, στην ανανέωση των αποσπάσεων των επιθεωρητών περιβάλλοντος, νομίζω ότι είναι πολύ σημαντικό, γιατί τους έχουμε επιφορτίσει τελευταία με τόσα ζητήματα και με τις καμένες εκτάσεις τις Αττικής...

Τελειώνω σε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

... και νομίζω ότι θα πρέπει η Βουλή να εγκρίνει την παράταση, προκειμένου αυτή η ειδική υπηρεσία περιβάλλοντος να μην απογυμνωθεί από προσωπικό και να μπορεί να λειτουργήσει.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να επισημάνω ότι εμείς με τη σοβαρότητα και την υπευθυνότητα που μας διακρίνει, έχουμε την τόλμη να αναγνωρίζουμε τα λάθη μας, όπως συνέβη με την υπόθεση των τελών κυκλοφορίας. Καιρός είναι και κάποιοι άλλοι να αναγνωρίσουν τα δικά τους λάθη για τη δεινή κατάσταση στην οποία έχουν φέρει την οικονομία, τη χώρα και τον ελληνικό λαό, αντί να εμφανίζονται εσχάτως τιμητές και προκαλούντες.

Καθίκαν και χρέος όλων μας είναι να βγάλουμε τη χώρα και την οικονομία από την κρίση που την έχετε βυθίσει. Αυτή την εντολή έχουμε από τον ελληνικό λαό. Με την αποτελεσματικότητά μας θα βγάλουμε τη χώρα από την περιπέτεια, θα μας κρίνουν οι πολίτες ύστερα από τρία χρόνια, όταν θα έχουμε ολοκληρώσει την εφαρμογή του προγράμματος σταθερότητας και ανάπτυξης.

Θα συνεχίσουμε με την ίδια ευθύνη το έργο μας, με τη δύναμη που μας δίνει η εμπιστοσύνη, με την οποία μας περιβάλλει ο ελληνικός λαός, για να δώσουμε τις λύσεις και τις διεξόδους που χρειάζεται η χώρα και η ελληνική κοινωνία σε αυτή τη δύσκολη ιστορικά συγκυρία για την πατρίδα.

Είμαστε βέβαιοι ότι θα τα καταφέρουμε να ανταποκριθούμε στις προκλήσεις των καιρών. Εμείς θα προχωρήσουμε μπροστά, όπως επιτάσσει το χρέος και το καθήκον μας για τη βαριά αποστολή που μας έχει αναθέσει ο ελληνικός λαός.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Εμείς ευχαριστούμε, κύριε Τσιρώνη.

Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταύρος Καλαφάτης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κυβερνητική Πλειοψηφία διά του εισηγητού της και διά των αρμοδίων Υπουργών επιδιώκονται σήμερα στο οξύμωρο να εισηγούνται προς ψήφιση μια ρύθμιση, που κατά την ίδια την Κυβέρνηση αποτελεί σφάλμα.

Μας καλούν να επικυρώσουμε ως σωστό αυτό που ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, ο κ. Γιώργος Παπανδρέου, δημοσίως παραδέχθηκε ως λάθος. Μας καλούν σήμερα να σφραγίσουμε με την ψήφο μας μια μεγάλη και μάλιστα ομολογημένη από την Κυβέρνηση αδικία για τους πολίτες.

Και είμαστε μάρτυρες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιας μοναδικής κοινοβουλευτικής παραδοξότητας, μιας πολιτικής ανορθοδοξίας, που καταδεικνύει ανάγλυφα αφ' ενός το άγχος της Κυβέρνησης να ακυρώσει οτιδήποτε είχε δρομολογήσει η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ακόμα και αν αυτό ήταν ο ορισμός της «πράσινης ανάπτυξης» και μάλιστα χωρίς κόστος.

Και αφ' ετέρου καταδεικνύει την προχειρότητα με την οποία ήρθε να διοικήσει, αλλά και να νομοθετήσει η νέα Κυβέρνηση, παραδεχόμενη δε διά στόματος του ίδιου του Πρωθυπουργού το λάθος, καλώντας εμάς παράλληλα την ίδια στιγμή να το καταστήσουμε νόμο του κράτους.

Σε κάθε περίπτωση πάντως είναι εμφανής η αδυναμία της επιχειρηματολογίας της Κυβέρνησης περί κοινωνικών κριτηρίων, η σαφέστατη έλλειψη στοιχειώδους δημόσιας διαβούλευσης, καθώς και η αποσπασματικότητα των μέτρων της προς κύρωση Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου.

Ο ισχυρισμός της Κυβέρνησης περί εισαγωγής κοινωνικών κριτηρίων στην Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου για την αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας είναι αβάσιμος, αντιφατικός και έωλος. Η Κυβέρνηση, για πολλοστή φορά μετά την ανάληψη της διακυβέρνησης της χώρας, καταφεύγει στην επίκληση κατ' επίφαση κοινωνικών κριτηρίων, έτσι ώστε να καλύψει επικοινωνιακά λανθασμένες πολιτικές επιλογές της, οι οποίες κάθε άλλο παρά κοινωνικά ευαίσθητες είναι.

Η πραγματικότητα είναι μία και κανείς δεν μπορεί να της αντιπαρατεθεί, ιδίως βέβαια η Κυβέρνηση: με την προς επικύρωση Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου, οι χαμηλότερες εισοδηματικά τάξεις κλήθηκαν να πληρώσουν αυξημένα τέλη για τα οχήματά τους, ενώ με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της προηγούμενης κυβέρνησης είχαν την επιλογή να μην πληρώσουν καθόλου τέλη, με την προϋπόθεση ότι θα προχωρούσαν σε απόσυρση των οχημάτων τους, άρα δεν θα υπόκειντο στην υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας για τα παλιά οχήματα.

Και αυτό συνέβη πραγματικά για τους εβδομήντα έξι χιλιάδες ενιακοσίους δεκαεννέα κατόχους οχημάτων, οι οποίοι απέσυραν τα οχήματά τους, σύμφωνα με την από 15/1/2010 απόφαση που μου έστειλε η Εναλλακτική Διαχείριση Οχημάτων Ελλάδος, σε σχετικό ερώτημά μου. Καταθέτω το έγγραφο για τα Πρακτικά της Βουλής.

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

Και οι οποίοι, βεβαίως, εβδομήντα επτά χιλιάδες συμπολίτες μας βρίσκονται ακόμα και σήμερα στον αέρα. Κανένας δεν έχει λάβει το οικονομικό κίνητρο που δικαιούται σύμφωνα με το νόμο.

Άρα για ποιο κοινωνικό κριτήριο της Κυβέρνησης συζητούμε, όταν προβήκατε, κύριε Υπουργέ, στην επιβολή ενός επιβαρυντικού μέτρου, το οποίο αποτελεί πραγματικό χαράτσι για τον Έλληνα φορολογούμενο, χωρίς να του παρέχετε το κίνητρο της απόσυρσης του παλιού του οχήματος; Όταν προβήκατε στην ακύρωση της απόσυρσης, ενώ αυτή ήδη είχε εφαρμοστεί από έναν μεγάλο σχετικά αριθμό πολιτών, ενισχύοντας έτσι το αίτημα της αδικίας του πολίτη απέναντι στο κράτος και παραβαίνοντας την αρχή της ισότητας; Με λίγα λόγια, κάποιοι πρόλαβαν και κάποιοι δεν πρόλαβαν.

Η αλήθεια είναι δυστυχώς ότι η παρούσα Κυβέρνηση σύρθηκε στη λογική της κατάργησης απλά και μόνο διότι δεν ήθελε να εφαρμόσει μέτρο της προηγούμενης κυβέρνησης, το οποίο έγινε δεκτό μόνο θετικά από την ελληνική κοινωνία και από την επιχειρηματική κοινότητα, κάτι το οποίο είναι ξεκάθαρο.

Και, βεβαίως, επιπροσθέτως συνέβαλε στον περιορισμό των

αερίων ρύπων και άρα στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα από την οδική κυκλοφορία. Θα καταγραφόνταν, δηλαδή, ως θετικό για την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, πράγμα που με τη λογική της παρούσης Κυβέρνησης πρέπει να αποφεύγεται με κάθε τρόπο.

Η απάντηση σε όλα τα παραπάνω είναι ότι η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ δεν είχε και δεν προέβαλε καμμία επαρκή αιτιολογία, αλλά και κανένα νόμιμο δικαίωμα να προβεί στην τροποποίηση των τελών κυκλοφορίας, εφόσον δεν θα διατηρούσε το μέτρο της απόσυρσης οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας ή μεγάλης ηλικίας.

Τόσο η Υπουργός κ. Μπιρμπίλη όσο και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Τσιρώνης κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στην επιτροπή, αλλά ακόμα και εδώ ισχυρίστηκαν ότι η προς επικύρωση Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου και η αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας, όπως έγινε, ήταν ούτε λίγο ούτε πολύ μονόδρομος για την Κυβέρνηση, λόγω του ότι υπήρχε η προηγούμενη Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Ο ισχυρισμός αυτός είναι έωλος. Σε αντίθετη περίπτωση θα έπρεπε η Υπουργός να μας εξηγήσει για ποιο λόγο, εφόσον κατά την άποψή της τα αναπροσαρμοσμένα τέλη από την τροποποιηθείσα Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου ήταν υπέρογκα, δεν τα μείωσαν στην υπό κύρωση Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου ή γιατί, εφόσον επικαλείται ότι η αναπροσαρμογή πρέπει να τεθεί σε ένα συνολικότερο πλέγμα ρυθμίσεων, δεν διατήρησαν τα τέλη κυκλοφορίας, όπως αυτά ίσχυαν για το 2009, παράλληλα με την κατάργηση της απόσυρσης και του «πράσινου δακτυλίου».

Στην περίπτωση αυτή δεν νομίζω να υπήρχε αντίρρηση από κανέναν, με την προϋπόθεση ότι σύντομα η Κυβέρνηση θα εκπονούσε ένα συνολικότερο σχέδιο για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μιας ολοκληρωμένης πρότασης για τη χρήση του αυτοκινήτου στην πόλη.

Άρα η δική σας ρύθμιση, δηλαδή αποκλειστικά και μόνο η αναπροσαρμογή των τελών, αποτελεί ξεκάθαρα έναν φοροεπιστροφικό, αποσπασματικό και κοινωνικά άδικο μέτρο. Για να μην αναφερθώ εκτενέστερα βεβαίως, στην τοποθέτηση της κυρίας Υπουργού, που εμμέσως πλην σαφώς διαχωρίζει τη θέση της, σε σχέση προφανώς με αυτή του Υπουργείου Οικονομικών, σχετικά με τη διατήρηση των κινήτρων της απόσυρσης και την επιβολή «πράσινων» τελών που τελικά δεν επεβλήθησαν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το τελικό όμως, αποτέλεσμα είναι ότι η Κυβέρνηση εκτίθεται ακόμη περισσότερο. Τι γίνεται όμως, με την περιβαλλοντική διάσταση των καταργηθέντων μέτρων και, βεβαίως, αν αυτή υπάρχει στα νέα μέτρα. Η πολιτική της Κυβέρνησης στον τομέα αυτό, με την αναπροσαρμογή των τελών και παράλληλη κατάργηση της απόσυρσης είναι αποσπασματική και μη εντασσόμενη σε ένα ευρύτερο πλαίσιο ρυθμίσεων για την προστασία του περιβάλλοντος. Έτσι, στερείται και επαρκούς αιτιολογίας, αλλά στερείται και ειδικότερου στόχου. Αυτό αποδεικνύεται από το μοναδικό ισχυρισμό στην αιτιολογική έκθεση, ο οποίος είναι προφανέστατα αόριστος και έωλος, σύμφωνα με τον οποίο η απόσυρση καταργήθηκε γιατί, αναφέρω επί λέξει: «Η εφαρμογή του μέτρου θα είχε αμελητέες επιπτώσεις στην ατμοσφαιρική ρύπανση», χωρίς περαιτέρω εξειδίκευση, χωρίς να έχει προηγηθεί οποιαδήποτε μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και ακυρώνοντας μάλιστα, μια ολοκληρωμένη μελέτη που είχε εκπονηθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ της προηγούμενης κυβέρνησης.

Πραγματικά, η προηγηθείσα πράξη νομοθετικού περιεχομένου εντασσόταν στη γενικότερη περιβαλλοντική πολιτική που σχεδίασε το ΥΠΕΧΩΔΕ, σύμφωνα με το ολοκληρωμένο εθνικό σχέδιο για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα μεγάλα αστικά κέντρα και τον έλεγχο και περιορισμό των εκπομπών ρύπων, το οποίο εκπονήθηκε από ειδική επιτροπή, αποτελούμενη από μέλη του ΕΚΠΑ, του ΥΠΟΙΟ του Υπουργείου Μεταφορών και του ΥΠΕΧΩΔΕ και παρουσιάστηκε το 2008, περιλαμβάνοντας μέτρα για τον έλεγχο των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές, όπως περιβαλλοντικά τέλη κυκλοφορίας, ανανέωση του στόλου των οχημάτων, εφαρμογή «πράσινων δακτυλίων» και άλλα, μέτρα για τη βιομηχανία, μέτρα για την ηλε-

κτρική θέρμανση, μέτρα για την παρακολούθηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Στη συνέχεια συστάθηκε ομάδα εργασίας του ΥΠΕΧΩΔΕ, στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι των συναρμόδιων Υπουργείων και σύμφωνα με μελέτες αξιολόγησης των πηγών ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα, προέκυψε ότι τη μεγαλύτερη συνεισφορά, άνω του 70% στην ατμοσφαιρική ρύπανση την έχει η οδική κυκλοφορία, κυρίως λόγω του συνεχώς αυξανόμενου αριθμού οχημάτων όλων των τύπων, του υψηλού μέσου όρου ηλικίας των οχημάτων αυτών και των κυκλοφοριακών προβλημάτων που ανακύπτουν.

Είναι ευρέως γνωστό ότι στη χώρα μας διαθέτουμε ιδιαίτερο υψηλό μέσο όρο ηλικίας των Ι.Χ. αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών, ο οποίος ανέρχεται σήμερα στα δώδεκα έτη, ενώ αντίστοιχα στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι επτά έτη, δηλαδή, περίπου το διπλάσιο από το μέσο όρο ηλικίας οχημάτων στην Ευρωζώνη. Αντίστοιχα, ο μέσος όρος ηλικίας των βαρέων οχημάτων ξεπερνά τα δεκαεπτά έτη.

Τα κύρια προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης για τα μεγάλα αστικά κέντρα είναι το όζον, τα σωματίδια, το βενζόλιο και τα τοπικά οξειδία του αζώτου. Ειδικότερα, η κυκλοφορία των πετρελαιοκίνητων επαγγελματικών οχημάτων συνδέεται κυρίως με τις εκπομπές σωματιδίων και οξειδίων του αζώτου, ενώ οι εκπομπές των βενζινοκίνητων οχημάτων συνδέονται κυρίως με τις εκπομπές των υδρογονανθράκων και του μονοξειδίου του άνθρακα.

Με βάση όλα τα παραπάνω, κρίθηκε αναγκαία, για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία, η λήψη ειδικών μέτρων, τα οποία προβλέφθηκαν στην Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου που εξέδωσε η προηγούμενη κυβέρνηση, με τίτλο: «Μέτρα αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης». Έτσι, για πρώτη φορά κυβέρνηση, αυτή της Νέας Δημοκρατίας, προέβη σε μια συνολική αντιμετώπιση του προβλήματος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με την εκπόνηση ενός εμπεριστατωμένου και τεκμηριωμένου επιστημονικά σχεδίου δράσης και την πρόβλεψη συγκεκριμένων μέτρων, εντασσόμενα στο σχέδιο αυτό.

Ο δε περιβαλλοντικός χαρακτήρας των τελών κυκλοφορίας ήταν διακριτός και συνδυαζόταν απόλυτα με τις υπόλοιπες παραμέτρους. Σε συνδυασμό με το μέτρο των περιβαλλοντικών τελών, το οποίο θα λειτουργούσε ως αντικίνητρο κυκλοφορίας οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας ή μεγάλης ηλικίας, δόθηκαν συμπληρωματικά κίνητρα για την απόσυρση των οχημάτων αυτών και την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου των οχημάτων.

Τα αποτελέσματα των υπολογισμών που έγιναν για το 2012, με και χωρίς τη λήψη μέτρων, κατέδειξαν την αναγκαιότητα του προγράμματος ανανέωσης του στόλου, αφού θα οδηγούσαν σε περίπου 25% μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου και σωματιδίων, περίπου 35% μείωση των εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα και υδρογονανθράκων, κυρίως από την κυκλοφορία των επιβατικών οχημάτων.

Αντίστοιχα, για το έτος 2015, πέραν του προγράμματος απόσυρσης, υπολογίστηκε ότι η μείωση όλων των ρύπων θα κυμαινόταν περί το 50% - 60% για όλους τους ρύπους. Ένας αντίστοιχος σχεδιασμός, σαν αυτό που σας περιέγραψα, της προηγούμενης κυβέρνησης, είναι βροντερά απών από τον σχεδιασμό της παρούσης Κυβέρνησης.

Όσο δε για την οικονομική αποτίμηση των καταργηθέντων μέτρων, εκεί υπάρχει, επίσης, πλήρης κατάρρευση της επιχειρηματολογίας της Κυβέρνησης. Η Κυβέρνηση προέβαλε και συνεχίζει να προβάλλει, όπως φάνηκε και από την ομιλία του εισηγητή της Πλειοψηφίας στην αρμόδια επιτροπή, αλλά και σήμερα, καθώς βεβαίως και της κυρίας Υπουργού στην επιτροπή, το επιχείρημα ότι η εφαρμογή της απόσυρσης θα επιβάρυνε υπέρμετρα τον κρατικό προϋπολογισμό και ειδικότερα, αναφέρονται σε ένα ποσό, οι κύριοι της Κυβέρνησης και ο εισηγητής, στα 300.000.000 ευρώ, χωρίς βέβαια να εξειδικεύεται το πώς προκύπτει ο υπολογισμός αυτός. Ο ισχυρισμός αυτός είναι αόριστος αλλά και αβάσιμος. Έχει αποδειχθεί, αλλά και έχει γίνει ευρέως αποδεκτό από εκπροσώπους των αρμοδίων κλάδων, όπως προκύπτει και από σχετικές αναφορές του Συνδέσμου

Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων και του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκινήτων Οχημάτων, ότι το μέτρο της απόσυρσης αποτελούσε ένα καλά σχεδιασμένο και οικονομικά αυτοχρηματοδοτούμενο μέτρο.

Προς απόδειξη αυτού, αναφέρομαι ειδικότερα στην με αριθμό 171/35/2009 έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους της προηγηθείσας Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, σύμφωνα με την οποία εκτιμήθηκε συνολική αύξηση εσόδων για τα έτη 2009-2012 στο ποσό των 3.300.000.000 ευρώ, 1.480.000.000 ευρώ από τον επαναπροσδιορισμό των τελών κυκλοφορίας και την περιέλευση της διαφοράς στο δημόσιο και 1.800.000.000 ευρώ από την αύξηση των συνολικά εισπραττόμενων τελών ταξινόμησης και ΦΠΑ από τις επιπλέον πωλήσεις επιβατικών και φορτηγών αυτοκινήτων, που αναμένεται να διενεργηθούν, λόγω της αξιοποίησης των παρεχόμενων κινήτρων.

Αντίστοιχα, η συνολική δαπάνη 2009-2012, εκτιμήθηκε στο ποσό των 2.500.000.000 ευρώ από την παροχή των προαναφερόμενων οικονομικών κινήτρων για την απόσυρση οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας. Συμπερασματικά δηλαδή, το μέτρο της απόσυρσης θα επέφερε επιπλέον δημοσιονομικά έσοδα περίπου 800.000.000 ευρώ σε βάθος τριετίας.

Τέλος, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, η Υπουργός είπε στην επιτροπή ότι η αρχική θέση του Υπουργείου ήταν ότι τα «πράσινα τέλη» και η απόδοση των πόρων αυτών σε περιβαλλοντικές δράσεις ήταν η καλύτερη λύση. Μα, αυτό δεν έπραξε η προηγούμενη κυβέρνηση, κύριε Υπουργέ; Αυτή δεν είναι η έννοια του αυτοχρηματοδοτούμενου μέτρου; Η διαφορά μας όμως, κύριε Υπουργέ, είναι ότι εμείς αποδείξαμε ότι τους πόρους από τα πράσινα τέλη θα τους χρησιμοποιούσαμε για την χρηματοδότηση της απόσυρσης, το γνωστοποιήσαμε στον πολίτη πριν θεσπίσουμε τα «πράσινα τέλη» και το κάναμε πράξη, ενώ εσείς μιλάτε για «πράσινα τέλη» και επιβάλλετε τελικά υπέρογκους φόρους πλήττοντας δε κυρίως τις ασθενέστερες κοινωνικά τάξεις.

Τέλος, αβάσιμο είναι και το επιχείρημα, σύμφωνα με το οποίο η αγορά νέων αυτοκινήτων δεν ενισχύεται. Ενισχύεται αντίστοιχα η ξένη αγορά και η εγχώρια αγορά αποδυναμώνεται, αφού δεν υπάρχει ουσιαστικά βιομηχανία αυτοκινήτων.

Ωστόσο δεν θα έπρεπε, κύριε Υπουργέ, να αγνοούμε το γεγονός ότι η κάμψη της αγοράς αυτοκινήτου, στην οποία με την πολιτική σας συνεισφέρετε, πλήττει βαρύτερα τις χιλίες εξαγωγικές εταιρείες επίσημης εισαγωγής και διανομής, αλλά και τις υπόλοιπες τριάντα χιλιάδες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο χώρο του αυτοκινήτου και που συνολικά απασχολούν περίπου ενενήντα χιλιάδες εργαζόμενους, ενώ εισφέρειται απ' αυτές περίπου το 2,6% του ΑΕΠ. Παράλληλα από τη φορολογία του αυτοκινήτου, τέλη κυκλοφορίας, τέλος ταξινόμησης, ΦΠΑ, καλύπτεται περίπου το 5% των εσόδων του προϋπολογισμού.

Όσον αφορά δε τη διαδικασία διαβούλευσης, δεν χρειάζεται να προσπαθήσω πολύ για να αποδείξω την πλήρη απουσία της διαβούλευσης από μια Κυβέρνηση που διατείνεται και θέλει να ισχυρίζεται ότι είναι η «γκουρού» Κυβέρνηση της διαβούλευσης και σε ένα τόσο σημαντικό θέμα, με τόσο έντονες κοινωνικές, περιβαλλοντολογικές και οικονομικές διαστάσεις, αυτή η διαβούλευση απουσιάζει παντελώς και βεβαίως εις βάρος του πολίτη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν και στα κατ' άρθρον πολλές αδυναμίες. Θα αναφέρω ενδεικτικά, λόγω του περιορισμού του χρόνου, το γεγονός που ανέφερε και ο εισηγητής και αναφέρθηκε στην επιτροπή, όσον αφορά τον τρόπο που εξομοιώνονται τελικά τα περίπου ένα εκατομμύριο επιβατικά αυτοκίνητα που έχουν εισαχθεί από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από τρίτες χώρες στην Ελλάδα ως μεταχειρισμένα, τα οποία εξομοιώνονται λίγο πολύ με τα καινούργια.

Να αναφέρω, επίσης, παράλληλα ότι η κατάταξη των αυτοκινήτων με βάση την ημερομηνία πρώτης αδειάς είναι ότι ένα αυτοκίνητο που κυκλοφόρησε το 2005 και θεωρείται για το έτος 2010 ότι έχει μηδενικές εκπομπές καυσαερίων, θα θεωρείται το ίδιο, δηλαδή θα κατατάσσεται στην ίδια κατηγορία για τα επόμενα έτη. Θεωρείται, όμως, έτσι ότι αυτό το αυτοκίνητο δεν παλινενοίχεται ποτέ.

Να πω, επίσης, ότι η σύγκριση των πινάκων της πρώτης Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου με την υπό κύρωση Πράξη Νο-

μοθετικού Περιεχομένου, παρατηρούμε ότι στην τελευταία υπάρχει μία μείωση στα τέλη κυκλοφορίας της τάξεως των 30 με 100 ευρώ στα αυτοκίνητα της κατηγορίας από 301 μέχρι 1357 κυβικά, και κυρίως στα αυτοκίνητα από 301 μέχρι 785 κυβικά. Αντίθετα, υπάρχει αύξηση στις υπόλοιπες κατηγορίες της τάξης των 50 έως 150 ευρώ. Τι παρατηρούμε δηλαδή εδώ; Ότι η Κυβέρνηση προσπάθησε να μειώσει τα τέλη στα αυτοκίνητα με μικρά κυβικά, θεωρώντας ότι εισάγει ένα κοινωνικό κριτήριο στη ρύθμιση των νέων τελών.

Το ζήτημα όμως είναι ότι το κριτήριο αυτό είναι ιδιαίτερα περιορισμένης εφαρμογής, αν ληφθεί υπ' όψιν ότι τα μικρά αυτοκίνητα -δηλαδή, με τα λίγα κυβικά- είναι πλέον σήμερα, το 2010 πάρα πολύ λίγα αριθμητικά, ενώ βεβαίως η κατηγορία αυτή που ευνοείται πάρα πολύ, από 301 μέχρι 700 κυβικά, σχεδόν δεν υφίσταται στη χώρα μας.

Σημαντικό, επίσης, είναι το κατά πόσο η αύξηση αυτή στηρίζεται σε επαρκή αιτιολογία εφαρμογής, όταν συζητούμε για την αποσπασματική επιβάρυνση των κατόχων οχημάτων με τρόπο αυθαίρετο και καταναγκαστικό, χωρίς αυτό να συνδέεται με το κίνητρο της απόσυρσης του οχήματός τους. Δεν ομιλούμε για περιβαλλοντικά τέλη, κύριε Υπουργέ, αλλά ομιλούμε για περιβαλλοντικές κυρώσεις, για περιβαλλοντικά πρόστιμα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΥΡΩΝ ΠΟΥΛΥΔΩΡΑΣ**)

Βεβαίως, να πούμε ότι το ίδιο με τα επιβατικά αυτοκίνητα ισχύει σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό με τα φορτηγά. Γιατί και στην περίπτωση των φορτηγών οχημάτων ανακύπτει το ίδιο ζήτημα, αναφορικά με το έτος πρώτης κυκλοφορίας στην Ελλάδα. Είναι πολύ μεγάλο το ζήτημα, γιατί περίπου το 85% των φορτηγών στην Ελλάδα είναι μεταχειρισμένα εισαγωγής.

Ολοκληρώνοντας, να πω ότι υπάρχουν ακόμα πάρα πολλά τεχνικά ζητήματα σχετικά με την κάρτα ελέγχου καυσαερίων, πρακτικά ζητήματα: Πώς θα αντιμετωπιστεί η περίπτωση των πολιτών που μένουν σε νομούς, που δεν έχουν ενταχθεί στο σύστημα του υποχρεωτικού εφοδιασμού των αυτοκινήτων με κάρτα ελέγχου καυσαερίων; Τι χρειάζεται η κάρτα ελέγχου καυσαερίων, όταν η καταβολή των τελών κυκλοφορίας δεν υπολογίζεται βάσει την εκπομπή ρύπων αλλά βάσει της ημερομηνίας πρώτης κυκλοφορίας στην Ελλάδα; Αν έχει υπάρξει συνεννόηση με τις τράπεζες, αφού εκεί θα είναι τα πιστοποιημένα σημεία προμήθειας των σημάτων. Υπάρχουν ζητήματα, βεβαίως, με την ημερομηνία που εκδόθηκε η Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου. Υπάρχει ένας πολύ μεγάλος αριθμός ανθρώπων -αναφέρθηκε στην επιτροπή και από συναδέλφους και από εμένα- που είναι στον αέρα, αυτοί ουσιαστικά, που πήγαν τελευταία ημέρα και κατέθεσαν τα δικαιολογητικά τους. Δεν υπάρχει μία μέριμνα και παραβιάζεται κατάφορα η αρχή της ισότητας. Βεβαίως, ολοκληρώνοντας, θα πρέπει να πούμε ότι μία τέτοια ρύθμιση, που και στη φιλοσοφία της αλλά και στην επί των άρθρων ανάλυση αλλά, βεβαίως, και με τη δημόσια παραδοχή ότι ήταν μία εσφαλμένη ρύθμιση, και με την παραδοχή ότι -εμμέσως πλην σαφώς- υπάρχει πλήρης διαχωρισμός φιλοσοφίας μεταξύ των δύο βασικών Υπουργείων, του Υπουργείου Οικονομικών και του Υπουργείου στο οποίο προΐσταται η κ. Μπιρμπίλη, αντιλαμβάνεστε ότι είναι ένα συνονθύλευμα.

Καλούμαστε εδώ με την ψήφο μας να επικυρώσουμε μία λανθασμένη επιλογή και αυτό, φυσικά, η Νέα Δημοκρατία επ' ουδενί δεν θα το κάνει ποτέ.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Σταύρο Καλαφάτη.

Καλείται ο κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ, να έλθει στο Βήμα, προκειμένου να λάβει το λόγο.

Πριν αρχίσετε την ομιλία σας, κύριε εκπρόσωπε, θέλω να κάνω γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία, παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι εννέα μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί από το 54ο Γενικό Λύκειο Αθηνών.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)
Κύριε Καραθανασόπουλε, άρχεσθε ομιλών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, πολύ κύριε Πρόεδρε.

Δηλώνω από την πρώτη στιγμή ότι το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας θα καταψηφίσει τη συγκεκριμένη κύρωση της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου. Και αυτό γιατί, βεβαίως, όχι μόνο δεν εξυπηρετεί κανένα περιβαλλοντικό κριτήριο, ούτε κοινωνικό κριτήριο, είναι μια αντιλαϊκή πράξη. Δεν απαλλάσσει την Κυβέρνηση από τις ευθύνες της το ότι με παρρησία δήλωσε ότι αναγνωρίζει τα λάθη της, και ότι η συγκεκριμένη πράξη νομοθετικού περιεχομένου είχε αντιλαϊκά αποτελέσματα. Αυτό γιατί τα αποτελέσματα έγιναν. Τα λαϊκά νοικοκυριά και η λαϊκή οικογένεια επιβαρύνθηκε από τη συγκεκριμένη αύξηση, την υπέρμετρη, την παράλογη, τη σκληρή, τη βάρβαρη, αυτή την αύξηση των τελών κυκλοφορίας. Τα αποτελέσματα τα είδαμε πριν από λίγο διάστημα: οι εκατοντάδες χιλιάδες επιστροφές πινακίδων ανθρώπων, οι οποίοι δεν είχαν τη δυνατότητα να πληρώσουν τα συγκεκριμένα τέλη κυκλοφορίας.

Η μεγαλύτερη, βεβαίως, επιβάρυνση ως έμμεση φορολογία, έπεσε απέναντι στα λαϊκά νοικοκυριά. Άρα η εκ των υστέρων αναγνώριση του λάθους δεν ακυρώνει τη θέση, στην οποία βρέθηκε η λαϊκή οικογένεια, ούτε πρόκειται να επιστρέψει τα χρήματα, που παράλογα πήρε από τα συγκεκριμένα λαϊκά νοικοκυριά. Είναι αυτό που λέμε: «μετά την απομάκρυνση από το ταμείο ουδέν λάθος αναγνωρίζεται». Άρα, λοιπόν, είναι υποκριτική η αναγνώριση ότι έκανε λάθος στη συγκεκριμένη επιλογή η Κυβέρνηση.

Βεβαίως, δεν εξυπηρετεί η συγκεκριμένη πράξη νομοθετικού περιεχομένου κανένα κοινωνικό κριτήριο. Αντίθετα, είναι βαθύτατα αντιλαϊκή. Επιβάρυνε υπέρμετρα τα λαϊκά νοικοκυριά. Επίσης και αυτή η ψευδοαντιπαράθεση, η οποία γίνεται ανάμεσα στην Κυβέρνηση και στην Αντιπολίτευση, αν ήταν πιο ολοκληρωμένη, πιο σωστή η Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της Νέας Δημοκρατίας, που είχε και το σκέλος της απόσυρσης στο όνομα της προστασίας του περιβάλλοντος.

Το ενδιαφέρον τους για την προστασία του περιβάλλοντος είναι υποκριτικό. Και είναι υποκριτικό από τη στιγμή που και ως αξιωματική αντιπολίτευση, σήμερα η Νέα Δημοκρατία, και ως Κυβέρνηση το ΠΑΣΟΚ, αποδέχονται τη βασική ρυπογόνα πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη βασική αρχή που διέπει αυτήν τη ρυπογόνα πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης: «ο ρυπαίνων πληρώνει». Είναι ρυπογόνα και αντιλαϊκή πολιτική αυτή η αρχή, γιατί ακριβώς, επιτρέπετε, δίνετε το δικαίωμα στις επιχειρήσεις να ρυπαίνουν και να μετακυλούν το κόστος αυτό στα λαϊκά νοικοκυριά. Άρα επιβεβαιώνεται η αντιλαϊκή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση βεβαίως, δεν συζητάμε συνολικά την υπόθεση σήμερα του περιβάλλοντος, αλλά τις επιπτώσεις της χρήσης αυτοκινήτου στο περιβάλλον. Εδώ εγείρεται μία σειρά ζητημάτων.

Πρώτο ζήτημα: η χρήση γης και η αξία της. Από τη στιγμή, λοιπόν, που η γη γίνεται μέσον διασφάλισης της κερδοφορίας του μεγάλου κεφαλαίου, από τη στιγμή που αλλάζει χρήση η γη, από τη στιγμή που ιδιωτικοποιείται η γη, από τη στιγμή που εμπορευματοποιείται, τότε καταλαβαίνετε πάρα πολύ καλά ότι η υπόθεση ελεύθερων χώρων και πράσινου μέσα τα μεγάλα αστικά κέντρα θυσιάζεται στο βωμό της κερδοφορίας των κεφαλαιοκρατών και της αξιοποίησης της γης, για να δημιουργήσουν τεράστια οικιστικά και πολεοδομικά συγκροτήματα. Άρα, λοιπόν, είναι βαθύτατα υποκριτικό το όποιο ενδιαφέρον σας από τη στιγμή που αποδέχεστε αυτήν τη λογική.

Δεύτερο ζήτημα, το οποίο θέλουμε να βάλουμε στην προκειμένη συζήτηση είναι η επιλογή της χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτου σε αντίθεση με την υποβάθμιση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς. Είναι βαθύτατα ταξικό το ζήτημα αυτό από όλες τις πλευρές. Ποιο είναι το βασικό ζήτημα, κατά τη γνώμη μας; Τι θέλει η λαϊκή οικογένεια; Θέλει ασφαλή, γρήγορη, φθηνή και με προστασία στο περιβάλλον μεταφορά. Αυτό επιδιώκει. Αυτό δεν της εξασφαλίζει η χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου, γιατί ούτε ασφαλής είναι ούτε γρήγορη ούτε φθηνή ούτε προστατεύει και το πε-

ριβάλλον, ανεξάρτητα από τον τύπο του αυτοκινήτου, το οποίο κυκλοφορεί. Έτσι, λοιπόν, είναι βαθύτατα ταξικό, γιατί από πίσω υπάρχει η λογική ότι πρέπει οι αυτοκινητοβιομηχανίες να πουλήσουν πληθώρα αυτοκινήτων.

Βεβαίως, είναι ταξικό και από την άλλη σκοπιά της ασφάλειας, όταν τα φτωχά λαϊκά νοικοκυριά με τα πιο φθηνά αυτοκίνητα, τα πιο απαρχαιωμένα, δεν έχουν όλα τα συστήματα ασφαλείας, τα οποία έχουν τα σύγχρονα, πανάκριβα αυτοκίνητα.

Άρα για τους γόνους της αστικής τάξης και της πλουτοκρατίας λαμβάνουμε όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ασφάλεια της ζωής τους, ενώ τα παιδιά της λαϊκής οικογένειας ματώνουν καθημερινά σ' αυτό το απαράδεκτο οδικό δίκτυο.

Και πού αντιμετωπίστηκε επί της ουσίας το ζήτημα της φθηνής και της ασφαλούς μεταφοράς; Στις χώρες τις σοσιαλιστικές που ανατράπηκαν, όπου ένα τεράστιο ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο, αστικής, υπεραστικής, αλλά και εθνικής εμβέλειας μέσω μαζικής μεταφοράς έκανε τη χρήση του αυτοκινήτου δευτερεύουσας σημασίας.

Στον καπιταλισμό, αντίθετα, δεν είναι μόνο το πρόβλημα της Αθήνας και των μεγάλων αστικών κέντρων στην Ελλάδα. Παντού, όπου υπάρχει το καπιταλιστικό σύστημα, υπάρχουν τεράστια προβλήματα συγκοινωνιακού φόρτου, γιατί ακριβώς η επιλογή είναι πώς οι αυτοκινητοβιομηχανίες θα πουλήσουν όλο περισσότερα και περισσότερα αυτοκίνητα. Και όχι μόνο για το σκοπό να ικανοποιήσουν λαϊκές ανάγκες, αλλά πάνω απ' όλα, προβάλλοντας τη λογική του status, της επίδειξης, με το καλό το κάμπριο ή το οποιοδήποτε τύπου αυτοκίνητο υπάρχει.

Και τρίτο ζήτημα, το οποίο θέλουμε να βάλουμε στη συζήτηση ως ΚΚΕ είναι ότι, βεβαίως, μέχρι να φθάσουμε σε ένα τέτοιο σημείο, όπου τα δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς θα κυριαρχούν και θα ικανοποιούν το σύνολο των λαϊκών αναγκών –δεν θέλω για παράδειγμα να αναφερθώ στο σιδηρόδρομο και τις διαχρονικές ευθύνες τις οποίες έχουν οι κυβερνήσεις που τον υποβάθμισαν και τον υπονόμισαν και ουσιαστικά υπάρχει αυτό το απαρχαιωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο και για τα υπόλοιπα ζητήματα- το αυτοκίνητο σήμερα ικανοποιεί αυτές τις λαϊκές ανάγκες.

Ποια είναι η γνώμη μας; Εμείς διαφωνούμε, ακόμη και με αυτά που συζητήθηκαν στην επιτροπή. Τα κριτήρια, λέει, που μελλοντικά εξετάζει η Κυβέρνηση –και υπάρχει και μία ομοφωνία από τα υπόλοιπα κόμματα- ποια είναι; Η προστασία του περιβάλλοντος και η χρήση. «Πριτς, καλέ». Να με συμπαθάτε για την έκφραση. Δεν είναι αυτό το κριτήριο για εμάς, η επιβολή νέων τελών κυκλοφορίας. Εμείς λέμε άλλα πράγματα, ότι δεν πρέπει να επιβαρυνθεί ούτε δεκάρα τσακιστή η λαϊκή οικογένεια και με τη χρήση και με τα τέλη κυκλοφορίας. Γι' αυτό, άλλωστε και προτείνουμε κατάργηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα καύσιμα.

Ιδού η Ρόδος και η πρόκληση. Και γι' αυτό λέμε ότι θα πρέπει να καταργηθούν τα τέλη κυκλοφορίας για τα λαϊκά αυτοκίνητα. Και να επιβαρύνετε υπέρμετρα τα αυτοκίνητα του πλουτισμού, της επίδειξης –και όσον αφορά την αγορά, την κτήση και τη χρήση τους- αν δεν θέλετε να έχετε χασούρα από τα έσοδα του κράτους. Δεν πάτε, όμως, με αυτή τη λογική, γιατί ακριβώς είναι άλλα τα συμφέροντα τα οποία θέλετε να εξυπηρετήσετε.

Και ο ανασχεδιασμός, ο επανασχεδιασμός των τελών χρήσεως κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων και πάλι θα επιβαρύνει –ανεξάρτητα το τι προθέσεις θα του βάλετε μπροστά είτε περιβαλλοντικές είτε χρηστικές- και θα έχει αντιλαϊκά χαρακτηριστικά, γιατί ακριβώς είσατε μεταξύ σφύρας και άκμονος. Στη σφύρα, δηλαδή και στον άκμονα τού που διαευκολύνετε, μέσα και απ' αυτή τη λογική, τις ανάγκες ικανοποίησης του μεγάλου κεφαλαίου.

Δεν πρέπει, λοιπόν και στην προκειμένη περίπτωση να έχει καμμία εμπιστοσύνη η λαϊκή οικογένεια, ότι θα αλλάξει σε φιλολαϊκή κατεύθυνση ο τρόπος υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας. Θα ήταν σαν να περιμένουμε από την Κυβέρνηση να έχει φιλολαϊκή πολιτική. Τέτοια φιλολαϊκή πολιτική δεν έχουν. Δεν υπάρχει καμμία ελπίδα και η σημερινή Κυβέρνηση, αλλά και η αυριανή, με το δοσμένο συσχετισμό δυνάμεων και τον ευρωμοδόδρομο, να υπάρξει για το λαό.

Άρα, πρέπει να αμφισβητήσει επί της ουσίας το διεφθαρμένο

πολιτικό σύστημα που υπάρχει. Το πολιτικό σύστημα που εξυπηρετεί τις ανάγκες των πολυεθνικών και του κεφαλαίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Καραθανασόπουλο. Παρακαλείται ο κ. Παύλος Μαρκάκης, ως ειδικός αγορητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, να λάβει το λόγο.

Ορίστε, κύριε Μαρκάκη, έχετε το λόγο.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, έρχεται σήμερα για δεύτερη φορά, μετά τους ημιυπαίθριους, πάλι σχέδιο νόμου για κύρωση και τροποποίηση πράξεως νομοθετικού περιεχομένου, αυτή τη φορά για την αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας και την κατάργηση τού μέτρου της απόσυρσης. Τέλη κυκλοφορίας που, σημειωτέον, είχαν επιβληθεί πάλι με πράξη νομοθετικού περιεχομένου από την προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, η οποία με τα βεβιασμένα, αποσπασματικά μέτρα και την αλλοπρόσαλλη πολιτική της, είδε στις εκλογές τα ποσοστά της να κατακυλύνουν.

Και εσείς, όμως, κύριε Υπουργέ, χάσατε την ευκαιρία. Τι έπρεπε να κάνετε; Αφού δεν συμφωνούσατε με το μέτρο της απόσυρσης των αυτοκινήτων, έπρεπε να καταργήσετε ολόκληρη την πράξη νομοθετικού περιεχομένου του κ. Σουφλιά και να επαναφέρετε τα παλιά τέλη κυκλοφορίας του 2009, που και αυτά δεν ήταν μικρά. Αυτό θα ήταν μία τίμια πολιτική στάση. Εσείς, όμως, καταργήσατε μόνο την απόσυρση και αφήσατε τα υπέρογκα και άδικα τέλη κυκλοφορίας και γι' αυτό δικαίως, ξέσπασε σε εσάς η οργή του κόσμου.

Η μεγάλη αδικία που έγινε σε βάρος χιλιάδων πολιτών ανάγκασε ακόμη και τον κύριο Πρωθυπουργό να παραδεχθεί δημόσια, ότι ήταν λάθος οι υπέρογκες αυξήσεις στα τέλη κυκλοφορίας και δεσμεύθηκε ότι θα επανορθώσει το επόμενο έτος. Φθάσαμε, δηλαδή, να παραδέχεται το κράτος ότι αδικεί τους πολίτες. Και στην ουσία να τους κοροϊδεύει και από πάνω, αφού δεν τους επέστρεψε τα χρήματα, τα οποία εισέπραξε αδικώς. Και τους κοροϊδίζουμε ξανά, φέρνοντας ένα σχέδιο νόμου με το σκεπτικό ότι η σημερινή ρύθμιση θα είναι δικαιότερη και θα έχει στόχο την άμεση μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος.

Δηλαδή, έχουμε ακόμη μία επιχείρηση «πράσινα» τέλη κυκλοφορίας προ των πυλών. Μόνο έτσι μπορούμε να περιγράψουμε το απερίγραπτο γράψε-σβήσε, που διαδραματίζεται εδώ και χρόνια στην πατρίδα μας για τα τέλη κυκλοφορίας. Και αντί να έχουμε προτεραιότητα στο σεβασμό του περιβάλλοντος, αποδεικνύεται ότι προτιμούμε την εύκολη και συνειδητή φοροεπιδρομή.

Συνεχίζετε, λοιπόν, να υπολογίζετε τα τέλη κυκλοφορίας - εκτός από την περιβαλλοντική επιβάρυνση - σε συνδυασμό με τα κυβικά και την ημερομηνία κυκλοφορίας, δηλαδή την παλαιότητα του αυτοκινήτου. Έτσι, παρουσιάζεται ένα αυτοκίνητο παλαιό 1.600 κυβικών εκατοστών, παρ' όλο που είναι καλοδιατηρημένο και καταλυτικό, να πληρώνει τα ίδια τέλη κυκλοφορίας με ένα 2.400 κυβικών, επειδή είναι καινούργιο και παρ' όλο που ουσιαστικά όλοι γνωρίζουμε ότι επιβαρύνει εξίσου το περιβάλλον.

Τιμωρείτε ακόμη μια φορά με αυτόν τον τρόπο, τον απλό Έλληνα πολίτη και κυρίως σε μία εποχή που το τελευταίο πράγμα που μπορεί να σκεφθεί, είναι να αντικαταστήσει το παλαιό του αυτοκίνητο με ένα καινούργιο. Τιμωρείτε κυρίως την παλαιότητα του αυτοκινήτου και όχι την περιβαλλοντική επιβάρυνση. Οπότε το σύνθημα είναι «ο ρυπαίνων πληρώνει» ή «ο φτωχός πάντα πληρώνει»;

Ας δούμε λοιπόν ποια είναι τα κριτήρια στην Ευρώπη και ας πάρουμε επιτέλους ένα αντίστοιχο μοντέλο, πώς πληρώνουν τέλη κυκλοφορίας στις ευρωπαϊκές πόλεις και πρωτεύουσες. Οι ευρωπαϊκές πρωτεύουσες πρέπει να σημειώσουμε ότι έχουν ένα ολοκληρωμένο σύστημα μαζικής μεταφοράς και η χρήση του αυτοκινήτου δεν είναι τόσο απαραίτητη. Εκεί το βασικό κριτήριο για τη φορολόγηση των κατόχων ΙΧ αυτοκινήτων, είναι η εκπομπή των ρύπων και όχι η παλαιότητα.

Παραδείγματος χάριν, στην Κύπρο τα τέλη κυκλοφορίας μειώνονται κατά 15%, όταν το αυτοκίνητο εκπέμπει λιγότερο από εκατόν πενήντα γραμμάρια ανά χιλιόμετρο. Στην Ιταλία η αγορά του αυτοκινήτου που ανήκει στην κατηγορία EURO 4 ή 5 και εκ-

πέμπει λιγότερο από εκατόν σαράντα γραμμάρια διοξειδίου του άνθρακα ανά χιλιόμετρο, συνοδεύεται από έκπτωση φόρου 800 ευρώ και διετή απαλλαγή από την καταβολή των τελών κυκλοφορίας.

Στη Μεγάλη Βρετανία, τα τέλη κυκλοφορίας προσδιορίζονται βάσει των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα και δεν πληρώνουν τέλη κυκλοφορίας για ρύπους μέχρι εκατό γραμμάρια ανά χιλιόμετρο ενώ πληρώνουν 300 λίρες για εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα διακοσίων είκοσι πέντε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο.

Στη Γαλλία, όπου δεν υπάρχουν τέλη κυκλοφορίας, η αγορά ενός αυτοκινήτου με βενζίνη επιβαρύνεται με φόρο 200 έως 2.600 ευρώ, ανάλογα με την ποιότητα του διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπει.

Υπάρχουν, επίσης και άλλες χώρες που χρησιμοποιούν για τα τέλη κυκλοφορίας, όχι μόνο την ποσότητα των ρύπων του διοξειδίου του άνθρακα, αλλά περισσότερο οικολογικά κριτήρια. Στο Βέλγιο, χρησιμοποιείται ένας δείκτης πολυμεταβλητός, που λαμβάνει υπόψη του και άλλες μεταβλητές, όπως είναι το μονοξείδιο του άνθρακα, τα οξείδια του αζώτου, τους υδρογονάνθρακες, τα μικροσωματίδια, αλλά και τον παραγόμενο θόρυβο.

Εδώ, στη χώρα μας, δεν έχουμε καταλάβει ακόμα ότι τα αυτοκίνητα ίδιου κυβισμού δεν παράγουν τους ίδιους ρύπους. Άρα, σίγουρα δεν έχουμε περιβαλλοντολογικά κριτήρια για τα τέλη κυκλοφορίας. Τα κριτήρια είναι φοροεισπρακτικά, με μανδύα δήθεν, οικολογικό.

Θα πρότεινα και κάτι άλλο, κυρία Υπουργέ. Επιτέλους, αλάττε τον τίτλο του φόρου. Να μην τα λέμε πλέον τέλη κυκλοφορίας, αφού στις πόλεις τουλάχιστον, δεν μπορούν να κυκλοφορήσουν τα αυτοκίνητα. Είτε τα έχουν ακίνητα είτε σταθμευμένα είτε εγκαταλελειμμένα. Κινούνται πάντα με αργούς ρυθμούς και υψηλούς ρύπους, με αποτέλεσμα σε πόλεις μεσαίου μεγέθους να έχουμε τα αιωρούμενα σωματίδια πάνω από τις προδιαγραφές, κυρίως λόγω κακής κυκλοφορίας.

Επιτέλους, λύστε το θέμα της στάθμευσης. Εσείς το επιτείνετε το πρόβλημα, σταματώντας την έκδοση οικοδομικών αδειών, ακόμη και για τα γκαράζ των αυτοκινήτων.

Ας δούμε λίγο και την απόσυρση, την οποία σταματήσατε. Ο λόγος κι η δικαιολογία της κατάργησης του μέτρου της απόσυρσης είναι προσχηματικός. Λέτε, δήθεν, για να μην ευνοηθούν οι βιομηχανίες των αυτοκινήτων, αφού και εμείς δεν παράγουμε αυτοκίνητα. Μπορείτε να μας πείτε τι παράγουμε σ' αυτή τη χώρα; Έχουμε καθημερινά αιμορραγία συναλλάγματος στον τομέα των τροφίμων από μεγάλες αλυσίδες πολυκαταστημάτων, όπως το «CARREFOUR», το «LIDL», το «ALDI» κ.λπ., με αποτέλεσμα, ακόμα και τα ντόπια αγροτικά προϊόντα να είναι στα αζήτητα.

Οι Έλληνες αντέδρασαν στα άδικα αυτά μέτρα και τρομάξατε και εσείς με τις καταθέσεις των πινακίδων, αφού τα τέλη κυκλοφορίας πολλές φορές είναι πιο μεγάλα από την αγοραστική αξία του αυτοκινήτου.

Μπορείτε να μας πείτε, κυρία Υπουργέ, τον αριθμό των πινακίδων που κατατέθηκαν σε όλη τη χώρα; Πόσα έσοδα έχασε το κράτος από την αστοχία σας αυτή;

Πάντως, πρέπει να παραδεχθούμε ότι στην Ελλάδα, πράγματι, υπάρχει γερασμένος στόλος αυτοκινήτων, κυρία Υπουργέ και πρέπει να μελετήσετε, να βρείτε τρόπους για απόσυρση των αυτοκινήτων, να δώσετε κίνητρα για την απόσυρση των αυτοκινήτων. Είπατε ότι μελετάτε τις προτάσεις για τέλη κυκλοφορίας για τα επόμενα έτη και πιστεύω ότι σήμερα θα έπρεπε να έχετε φέρει αυτές τις προτάσεις. Και ελπίζω να μην αργήσετε πολύ. Μαζί με το γερασμένο αυτό στόλο αυτοκινήτων να μη γεράσουμε κι εμείς, να μη γεράσετε και εσείς.

Εμείς, σαν Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός, διατηρώντας τη φρεσκάδα θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο και επί της αρχής και επί των άρθρων.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Παύλο Μαρκάκη.

Παρακαλείται η κ. Ευαγγελία Αμμανατίδου – Πασχαλίδου, ειδική αγορήτρια του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, να λάβει το λόγο.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ– ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε την κύρωση της από 2-11-2009 πράξης νομοθετικού περιεχομένου, η οποία τροποποιεί την αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας στα οχήματα και καταργεί το μέτρο της απόσυρσης που είχε προωθήσει η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και ο τότε Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, κ. Σουφλιάς, επίσης με πράξη νομοθετικού περιεχομένου μετά την προκήρυξη των εκλογών και με ημερομηνία 16/9/2009.

Μετά τις δύο νομοθετικές πράξεις με τη σήμανση του κατεπείγοντος, πρώτον, φορολογία γονικών παροχών, τσιγάρων και ποτών και δεύτερον, αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα καύσιμα και σε μια περίοδο οικονομικής ύφεσης -κατά την οποία θεωρούμε ότι θα πρέπει να στηριχθούν τα χαμηλά και μεσαία εισοδήματα- ακολουθείται από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ -σε συνέχεια δυστυχώς, της προηγούμενης κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας- μια σκληρή φοροεπισπρακτική πολιτική. Αυτή η φοροεπισπρακτική πολιτική απ' ό,τι φαίνεται, βρίσκεται ακόμη στην αρχή της, προφασιζόμενη την επιτήρηση, την τρομοκρατία της χρεοκοπίας, ενώ προσπαθεί να περάσει τη λογική των θυσιών για να σώσουμε τη χώρα μέσα από ένα Πρόγραμμα Σταθερότητας και Ανάπτυξης που είναι σε πλήρη ευθυγράμμιση με τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με αυτό τον τρόπο, η Κυβέρνηση προσπαθεί να πείσει τον κόσμο ότι οι περικοπές των δαπανών, των μισθών, η αύξηση των ορίων συνταξιοδότησης και η άμεση και έμμεση φορολογία είναι για το καλό όλων.

Και επειδή στην προκειμένη περίπτωση, έχουμε ακόμη μια έμμεση φορολογία με την αύξηση των ονομαζόμενων «πράσινων» τελών κυκλοφορίας, εμείς δεν πρόκειται, βεβαίως, να στηρίξουμε το παρόν σχέδιο νόμου και θα το καταψηφίσουμε επί της αρχής - όπως το είχαμε πράξει και στην επιτροπή- και επί των άρθρων, εκτός από δύο που θα τα αναφέρω στη συνέχεια.

Τι έπρεπε να κάνει η Κυβέρνηση; Θα έπρεπε να καταργήσει τη ρύθμιση Σουφλιά, δηλαδή αυτή την πράξη νομοθετικού περιεχομένου, που είχε κατατεθεί λίγες ημέρες πριν από τις εκλογές. Να κρατήσει τα υφιστάμενα τέλη του 2009 και να επεξεργαστεί ένα σχέδιο νόμου, το οποίο δεν θα έχει αυτόν τον εισπρακτικό χαρακτήρα που έχει το συγκεκριμένο, όπως είχε πει σε δημόσια τοποθέτηση ο κ. Πρωθυπουργός, ο κ. Παπανδρέου. Δηλαδή, ήταν λάθος οι υπέρογκες αυξήσεις στα τέλη κυκλοφορίας και δεσμεύθηκε ότι θα επανορθώσει η Κυβέρνηση το επόμενο έτος. Δηλαδή, τα τέλη κυκλοφορίας του 2010 είχαν υπέρογκες αυξήσεις. Το είπε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός. Να δούμε τι θα κάνει η Κυβέρνηση για τα τέλη κυκλοφορίας του 2011. Θα μείνει αυτή η λίστα που έχουμε; Θα αναπροσαρμοσθούν; Θα αναπροσαρμοσθούν προς τα πάνω; Προς τα κάτω; Με ποια κατεύθυνση; Πώς θα είναι; Αυτό θα το δούμε στη συνέχεια.

Δυστυχώς, από τα πρώτα δείγματα γραφής που έχουμε της νέας Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ, αυτά απέχουν παρασάγγας από τις προεκλογικές δεσμεύσεις, πριν από τις εκλογές της 4ης Οκτώβρη.

Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής μας Ομάδας, ο κ. Αλέξης Τσίπρας, είχε καταθέσει επίκαιρη ερώτηση προς τον κύριο Πρωθυπουργό για το συγκεκριμένο θέμα, η οποία συζητήθηκε στις 15 Ιανουαρίου. Βέβαια, δεν ήταν ο Πρωθυπουργός -το συνηθίζει, τέλος πάντων- ήταν ο κ. Παπακωνσταντίνου, Υπουργός Οικονομικών και εκεί έδωσε τις δικές του απαντήσεις.

Πάντως, η αδικία που συντελείται σε βάρος των συμπολιτών μας είναι τεράστια. Ταυτόχρονα, παρά την επιχειρηματολογία περί μέτρου «πράσινης» ανάπτυξης, έχει γίνει φανερό πως το μέτρο που υιοθέτησε η Κυβέρνηση θα έχει ελάχιστα περιβαλλοντολογικά οφέλη, αφού «πράσινα» τέλη κυκλοφορίας νοούνται, όταν είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τη χρήση και τις εκπομπές ρύπων και όχι μόνο με το έτος κυκλοφορίας και τα κυβικά.

Το ζητούμενο, σήμερα, είναι η ριζική στροφή σε πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας και σε οικονομικές πολιτικές που θα ανα-

κουφίζουν και δεν θα επιβαρύνουν περαιτέρω τις κοινωνικές τάξεις με χαμηλά και μικρά εισοδήματα. Ποιο είναι, λοιπόν, το σχέδιο της Κυβέρνησης για τη δημιουργία των υποδομών και την ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών, ώστε οι πολίτες να έχουν γρήγορες, αξιόπιστες και ασφαλείς μετακινήσεις, που δεν θα ρυπαίνουν το περιβάλλον και βεβαίως, θα είναι και πιο οικονομικές.

Είμαστε σίγουροι ότι στο σχέδιο της Κυβέρνησης πρωτοστατούν οι ιδιωτικοποιήσεις και των μέσων μαζικής μεταφοράς, που μετά την Ολυμπιακή Αεροπορία - η οποία ξαφνικά είναι αγκαζέ με την ανταγωνίστριά της την AEGEAN- έχει σειρά ο ΟΣΕ. Ένα δίκτυο το οποίο, ακόμη από το ΠΑΣΟΚ, δεν έχει αναπτυχθεί και ετοιμάζεστε να το ιδιωτικοποιήσετε.

Ο Υπουργός Οικονομικών, κ. Παπακωνσταντίνου, στις 15 Γενάρη απάντησε στον Πρόεδρο της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Αλέξη Τσίπρα, ότι αυτό που η νέα Κυβέρνηση επιχείρησε να κάνει, μ' αυτή την πράξη νομοθετικού περιεχομένου είναι μία διορθωτική κίνηση πάνω στο πλαίσιο το οποίο παρέλαβε.

Αυτή η διορθωτική κίνηση, κυρία Υπουργέ, ήταν απλά να μειώσει τα τέλη, σε σχέση με τη ρύθμιση Σουφλιά, σε αυτοκίνητα τα οποία χρησιμοποιεί ο κόσμος με χαμηλότερα εισοδήματα και όχι να κρατήσει τα τέλη του 2009, που για τα αυτοκίνητα πριν το 2005 ήταν πιο χαμηλά. Μιλάω για τα αυτοκίνητα μικρού κυβισμού μέχρι 1.357 κυβικά, χωρίς να θεωρούμε βεβαίως ότι τα τέλη που πλήρωσαν το 2009 ήταν φθηνά.

Έτσι, για παράδειγμα, για ένα παλιό αυτοκίνητο πριν το 1996, από 786 έως 1.357 κυβικά, τα τέλη κατέβηκαν από τα 262 ευρώ, σε σχέση με τη ρύθμιση Σουφλιά, στα 187 ευρώ, σε σχέση με την κατηγορία που εσείς τα βάλατε κυρία Μπιρμπιλί.

Σ' αυτή την κατηγορία όμως, για παράδειγμα, θα μπορούσε η Κυβέρνηση να είχε κρατήσει τα τέλη που πληρώθηκαν το 2009 και που ήταν όχι 187 ευρώ, ήταν 112 ευρώ. Άρα θα έπρεπε να είχατε καταργήσει τη ρύθμιση Σουφλιά, να είχατε επαναφέρει τα τέλη κυκλοφορίας του 2009, να είχατε καταθέσει ένα σχέδιο νόμου το οποίο, όμως, θα είχε μέσα και εκείνα τα κοινωνικά και περιβαλλοντικά κριτήρια, αφού μιλάτε τόσο πολύ για την «πράσινη» ανάπτυξη, μετά από μία διαβούλευση. Τότε να το συζητούσαμε και να βλέπαμε τις δικές σας αναπροσαρμογές και να τις κρίναμε για να μη σφίγγετε κι άλλο τη θηλιά στο λαιμό αυτών που δεν μπορούν σήμερα να επιβιώσουν. Τιμωρείται όσους δεν έχουν τη δυνατότητα να αλλάξουν το αυτοκίνητό τους.

Για να περάσω και στο μέτρο της απόσυρσης, θα πω ότι η κατάργηση φαίνεται θετική, αλλά ο τρόπος που έγινε έφερε αναστάτωση και σ' αυτούς που είχαν μία μικρή δυνατότητα να αλλάξουν το αυτοκίνητό τους. Μπήκαν στη διαδικασία, αλλά τους πρόλαβε η ημερομηνία, της 2ας Νοεμβρίου 2009, δεν παρέδωσαν πινακίδες του παλιού, αλλά είχαν κλείσει το καινούργιο.

Δεν συζητώ βεβαίως, για τα κέρδη των εμπόρων ή για τα κέρδη των τραπεζών που σύναψαν συμβόλαια χρηματοδότησης για τα αυτοκίνητα, που αυτοί οι οποίοι τελικά δεν εντάχθηκαν στο μέτρο της απόσυρσης καλούνται να πληρώσουν και θα έχουν δύο αυτοκίνητα ή το άλλο το αυτοκίνητο. Βεβαίως, πήγαν μετά και παρέδωσαν τις πινακίδες, όχι βέβαια με το μέτρο της απόσυρσης.

Τελικά, μόνο οι πολίτες με χαμηλά εισοδήματα δεν μπορούσαν να ωφεληθούν από το μέτρο της απόσυρσης, εφόσον όταν δεν έχουν χρήματα και είναι βουτηγμένοι στα χρέη και προς τις τράπεζες και είναι πιθανόν αύριο να είναι και άνεργοι, σίγουρα δεν έχουν τη δυνατότητα να αλλάξουν το αυτοκίνητό τους και να πάρουν αυτοκίνητο νέας τεχνολογίας που θα ρυπαίνει λιγότερο, αλλά το πιο σημαντικό, θα είναι πιο ασφαλές. Όσοι έχουν παλιές τεχνολογίας αυτοκίνητα, μοντέλα ειδικά πριν το 1996, αυτοί τιμωρήθηκαν περισσότερο απ' όλους.

Επομένως, θεωρούμε ότι δεν μπορεί η Κυβέρνηση να καταδικάζει μ' αυτό τον τρόπο τους συμπολίτες μας, που δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν στις καθημερινές τους ανάγκες και να τους βάζει επιπλέον χαράτσια. Γιατί αυτά είναι χαράτσια. Ενώ, έχουν πληρώσει τα τέλη κυκλοφορίας για το 2010, πηγαίνουν στο βενζινάδικο και βάζουν βενζίνη 1,40. Αυτή είναι η πολιτική, η «πράσινη» πολιτική. Διότι όταν δεν έχουν και χρήματα -να πούμε κι

αυτό- οι συμπολίτες μας να συντηρήσουν τα αυτοκίνητά τους, στο θέμα του καυσασαρίου ή του καταλύτη ή γενικότερα για να μην είναι τόσο ρυπογόνα, αφού είναι παλιάς τεχνολογίας και τους επιβάλετε και τέλη κυκλοφορίας που είναι πολύ αυξημένα σε σχέση με ό, τι πλήρωναν τα προηγούμενα χρόνια, είναι φυσικό επακόλουθο να έχουμε περίπου τις διακόσιες χιλιάδες -αυτό ακούγεται- παραδόσεις πινακίδων αυτοκινήτων.

Τελικώς, τι κάνετε, κυρία Υπουργέ; Τα πήρατε από τη μία και τα χάσατε από την άλλη. Από την άλλη μεριά, όμως, δεν υπάρχει ένα δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς, το οποίο να βοηθά τις μετακινήσεις του επιβατικού κοινού και των πολιτών και το αυτοκίνητο σε πολλές περιπτώσεις, για να μην πω στις περισσότερες, είναι απαραίτητο ειδικά στις μετακινήσεις από και προς την εργασία.

Τα μέσα σταθερής τροχιάς δεν έχουν αναπτυχθεί και κυρία Υπουργέ, μας είπατε στην επιτροπή, ότι αυτό το μέτρο, ακόμη και οι καταθέσεις των πινακίδων των αυτοκινήτων, θα βοηθήσει διότι τώρα ο κόσμος θα πηγαίνει με τα πόδια, θα χρησιμοποιεί το ποδήλατο.

Καταλαβαίνουμε για τι πράγμα μιλάμε; Εγώ είμαι από την περιφέρεια. Στην επαρχία οι μετακινήσεις είναι πάρα πολύ δύσκολες. Λέτε ότι θα κυκλοφορούν με το ποδήλατο. Μακάρι να μπορούσαμε να το κάνουμε όλοι. Είναι οικονομικό, είναι το πιο φιλικό προς το περιβάλλον και κάνουμε και άσκηση.

Αυτά όμως, δεν μπορούν να συμβούν στη χώρα μας. Ακόμη και εκεί που υπάρχουν ελάχιστοι ποδηλατόδρομοι υπάρχει δυσκολία. Βλέπω και στη Θεσσαλονίκη τους ποδηλατόδρομους που έγιναν και δίπλα από τους ποδηλατόδρομους, εκεί που σταθμεύαμε παλιά τα αυτοκίνητα. Πήγαν τα αυτοκίνητα ενάμισι μέτρο πιο πέρα και έπιασαν και μία λωρίδα κυκλοφορίας στο δρόμο που κατευθύνονταν τα κινούμενα αυτοκίνητα.

Άρα, αυτά δεν είναι πολιτική. Εμείς θέλουμε μία πολιτική και το έχουμε πει, το λέμε εδώ και χρόνια, ότι θα έπρεπε να είχαν αναπτυχθεί τα μέσα σταθερής τροχιάς που είναι φιλικά προς το περιβάλλον, ασφαλή και οικονομικά τα οποία όμως, για να επιτελέσουν και τον κοινωνικό τους ρόλο ως δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς πρέπει να είναι δημόσια και όχι ιδιωτικά.

Να αναφερθώ και στο άδικο μέτρο που αναφέρεται μέσα στο σχέδιο νόμου το οποίο δεν το έχετε ξαναδεί από την επιτροπή μέχρι εδώ. Το έχετε αφήσει. Είναι αυτό που αναφέρεται στα παλιά αυτοκίνητα, τα οποία όμως έχουν εισαχθεί -είναι περίπου ένα εκατομμύριο αυτοκίνητα- από τους εμπόρους μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και επειδή η άδειά τους αναγράφει έτος πρώτης κυκλοφορίας στη χώρα μας μετά το 2005, αυτά θα πληρώνουν τα ίδια τέλη με τα αυτοκίνητα νέας τεχνολογίας.

Δεν είναι άδικο τώρα; Είναι ανισονομία, μεταξύ των πολιτών που οι μεν καταδικάζονται με τα «πράσινα» τέλη, γιατί έχουν -λέει- ρυπογόνα αυτοκίνητα παλιάς τεχνολογίας και οι άλλοι που τα έφεραν από την Ευρώπη και τα αγόρασαν από τους εμπόρους, τα αυτοκίνητα αυτών δεν ρυπαίνονται, γιατί η πρώτη άδεια κυκλοφορίας στη χώρα μας βγήκε μετά το 2005. Τώρα τι πολιτική είναι αυτή;

Λοιπόν, εμείς καταψηφίζουμε το σχέδιο νόμου και σας λέμε ότι αν θέλετε «πράσινα» τέλη κυκλοφορίας, να θέσετε πρώτα τα κοινωνικά κριτήρια και τα κριτήρια που θα συνδέσουν τα τέλη κυκλοφορίας με τη ρύπανση και τη χρήση του αυτοκινήτου. Επίσης, σταματήστε στο όνομα της «πράσινης» πολιτικής να βάζετε ανεξέλεγκτα άμεσους και έμμεσους φόρους που πλήττουν αυτούς που δεν έχουν καμμία ευθύνη για την οικονομική κατάσταση της χώρας μας.

Όσον αφορά τα άρθρα στο σχέδιο νόμου:

Άρθρο πρώτο. Έχει άρθρο 1 το οποίο καταψηφίζουμε, άρθρο 2 το οποίο καταψηφίζουμε, άρθρο 3 το οποίο μιλάει για την απόσυρση που ψηφίζουμε «ΠΑΡΩΝ», άρθρο 4 που το καταψηφίζουμε. Το άρθρο δεύτερο το καταψηφίζουμε. Το άρθρο τρίτο το στηρίζουμε. Είναι η παράταση αποσπάσεων προσωπικού ΕΥΕΠ.

Αυτά είχα εγώ να πω. Σταματήστε αυτή την πολιτική σας. Ο κόσμος βγαίνει στους δρόμους και πολύ γρήγορα αυτή που θεωρείται εσείς ανάπτυξη ή «πράσινη» ανάπτυξη, θα ξεφτίσει κι άλλο, και θα σας πάρουν -να πω αυτή τη λαϊκή ρήση- με τις πέτρες οι πολίτες αυτού του τόπου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε την κ. Αιμμανατίδου Πασχαλίδου.

Κύριοι συνάδελφοι, τελείωσε ο κατάλογος των εισηγητών και των ειδικών αγορητών.

Πριν εισέλθουμε στον κατάλογο των αγορητών επί της αρχής, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία, παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα μαθητές και μαθήτριες και τρεις δάσκαλοι - συνοδοί τους από το Δημοτικό Σχολείο των Εκπαιδευτηρίων «Μάνεση».

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει τώρα ο επιμελής και πρώτος εγγεγραμμένος, πρώην Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Β' Αθηνών, εξ Αρκαδίας ορμώμενος, κ. Κωνσταντίνος Γείτονας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ και για την παρουσίαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ήταν πλήρης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα την, μόλις κατελθούσα από του Βήματος, εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ να λέει να προσέξουμε στο ΠΑΣΟΚ «μη και μας πάρει με τις πέτρες ο κόσμος». Ασφαλώς πάντα στην πολιτική πρέπει να ξέρουμε πως οι πολίτες δεν είναι δεδομένοι και πρέπει καθημερινά πρέπει να ξέρουμε πως οι πολιτικοί και ιδιαίτερα οι κυβερνήσεις να καταξιώνουν και να επιβεβαιώνουν το ρόλο και την αποστολή τους με τις πράξεις τους. Πράγματι υπάρχει κίνδυνος αποδοκιμασίας για την πολιτική γενικότερα. Ο κίνδυνος αυτός αυξάνεται εάν η πολιτική επιδίδεται σε διγλωσσία, σε υποκρισία, σε λαϊκισμό. Αυτή την πολιτική μπορεί «να πάρουν οι πολίτες με τις πέτρες», την πολιτική η οποία είναι και με το χωροφύλακα και με τον αστυφύλακα!

Το ΠΑΣΟΚ έχει ξεκάθαρες θέσεις. Πιστεύει πως χρειάζεται ένα νέο σχέδιο ανάπτυξης για τη χώρα, ένα σχέδιο παραγωγικής αναδιάρθρωσης με αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και των μεγάλων δυνατοτήτων, ένα σχέδιο σε πλήρη αρμονία με την προστασία του περιβάλλοντος. Το περιβάλλον δεν είναι «βαρίδι» για την ανάπτυξη, κατά τη δική μας αντίληψη. Το περιβάλλον είναι παράγοντας που μπορεί να βοηθήσει στην αναπτυξιακή διαδικασία, στην ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων, στην παραγωγή προϊόντων ποιότητας, προϊόντων, τα οποία σήμερα μπορούν να είναι ανταγωνιστικά στις αγορές, πέρα από τα υπόλοιπα. Αυτή είναι ξεκάθαρη θέση και δεν κινδυνεύει από τους πολίτες.

Εμείς σήμερα κυρώνουμε την πράξη νομοθετικού περιεχομένου που εξεδόθη στις 2-11-2009 για την αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας και την κατάργηση του μέτρου της απόσυρσης, του μέτρου που προέβλεπε η προηγούμενη σχετική πράξη. Έχουμε αναγνωρίσει -και το αναγνωρίσαμε ευθαρσώς και με τον ίδιο τον Πρωθυπουργό- ότι υπάρχει πρόβλημα σε σχέση με τα αυξημένα τέλη. Αυτό το έχουμε αναγνωρίσει. Δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε ότι δεν ήταν παρθενογένεση η πράξη αυτή. Υπήρξε προηγουμένως η πράξη νομοθετικού περιεχομένου της απελθούσας κυβέρνησης. Αναφέρομαι στην πράξη εκείνη που εξεδόθη στις 16-9-2009 με εισηγητή τον κ. Σουφλιά. Είχε δημιουργήσει προηγούμενο για την νέα κυβέρνηση και δεν υπήρχαν περιθώρια ούτε για καθυστερήσεις, αλλά ούτε και για αλλαγές σε βάθος και διαβούλευση. Οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας επικρίνουν την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ -χρησιμοποιώ κάποιες λέξεις που άκουσα από τον εισηγητή- για αδιαλλαξία, αυθαιρεσία, προχειρότητα, παραβίαση της αρχής της ισοτιμίας.

Το έχω ξαναπεί: Κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, κοιτάτε συνήθως τον καθρέπτη της δικής σας πράξης νομοθετικού περιεχομένου, αυτής που ανέφερα προηγουμένως, του κ. Σουφλιά και νομίζετε ότι βλέπετε την πράξη του ΠΑΣΟΚ. Πάντα κοιτάτε στον καθρέπτη της δικής σας πολιτικής και νομίζετε ότι βλέπετε εμάς. Προσέξτε. Αυτό είναι το μεγάλο σας λάθος. Και αν το συνεχίσετε, θα είστε για πολλά χρόνια εκεί όπου επανήλθατε ύστερα από ένα μικρό διάλειμμα: στα έδρανα δηλαδή της Αντιπολίτευσης.

Τι έχετε να πείτε, εσείς που μας επικρίνετε, για την αύξηση έως και 400% που υπήρχε με την πράξη σας στα τέλη κυκλοφορίας για το 2010 στα μικρού κυβισμού αυτοκίνητα, ενώ ήταν μόνο 20% η αύξηση στα μεγάλα κυβισμού; Τι έχετε να πείτε γι' αυτό; Αυτό ήταν υπέρ των μικρών, των αδυνάτων, των μεσαίων στρωμάτων; Ποιους εξυπηρετούσε; Εξυπηρετούσε τα χαμηλά εισοδήματα; Αφήστε λοιπόν τη διγλωσσία και την υποκρισία.

Το ΠΑΣΟΚ βελτίωσε ως ένα σημείο τον τρόπο υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας, βάζοντας και την διάσταση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, πέρα από τον κυβισμό. Ασφαλώς η ρύθμιση έχει κενά και προβλήματα. Δεν μπορούμε να μιλήσουμε ακόμα για «πράσινα» τέλη. Ιδίως η ρύθμιση επιβάρυνε δυσανάλογα ορισμένους ιδιοκτήτες παλαιών αυτοκινήτων μεγάλου κυβισμού, που κλήθηκαν να πληρώσουν ακριβά τέλη, ενώ δεν μπορούσαν να αποσύρουν το όχημά τους, γιατί καταργήσαμε την απόσυρση. Εδώ υπήρξε πρόβλημα.

Όσον αφορά την απόσυρση, σωστά την καταργήσαμε. Την ώρα που η χώρα μας βιώνει τη χειρότερη οικονομική κρίση, δεν μπορούμε να δίνουμε στις ξένες αυτοκινητοβιομηχανίες εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ. Πέρα από το υπέρογκο οικονομικό κόστος, η απόσυρση δεν θα προσέφερε και ουσιαστικά περιβαλλοντικά οφέλη. Θέλω να τονίσω –και το λέω μετά λόγου γνώσεως και ως πρώην Υπουργός σ' αυτό το Υπουργείο– ότι δεν είναι η απόσυρση από μόνη της που θα αντιμετωπίσει τα προβλήματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ποιότητας ζωής, ιδιαίτερα στα μεγάλα αστικά κέντρα, για να αναφερθούμε και στο Λεκανοπέδιο.

Και καλό είναι, κυρία Υπουργέ, σε κάποια ευκαιρία –δεν ξέρω εάν είναι η σημερινή– να ενημερώσετε τη Βουλή για την εικόνα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σήμερα στο Λεκανοπέδιο. Ιδιαίτερα αναφέρομαι στα ζητήματα των νέων επικίνδυνων ρύπων, όπως είναι τα σωματίδια, κ.λπ.

Όσον αφορά λοιπόν το θέμα της βελτίωσης της κατάστασης, της βελτίωσης της ποιότητας του αέρα, χρειάζεται να υπάρξουν συντονισμένες πρωτοβουλίες περιβαλλοντικής δράσης στο πλαίσιο μιας ευρύτερης, πολιτικής, ενός νέου συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Για μένα, χρειάζεται ένας νέος συγκοινωνιακός σχεδιασμός, δεδομένου ότι έχουν προχωρήσει πάρα πολύ οι υποδομές, ιδιαίτερα του Μετρό. Και αυτός ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός και όλες αυτές οι νέες ρυθμίσεις θα πρέπει να έχουν ως κύρια επιδίωξη την ευνόηση των μέσων μαζικής μεταφοράς και ιδίως των μέσων σταθερής τροχιάς.

Όσον αφορά δε τα τέλη κυκλοφορίας, η νέα πρωτοβουλία που ανακοίνωσε η κυρία Υπουργός πρόσφατα –και θα πρέπει πιστευθεί να εφαρμοστεί από του χρόνου– είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Έτσι ώστε πραγματικά να πληρώνει πολύ παραπάνω όποιος ρυπαίνει περισσότερο. Να έχει σχέση, δηλαδή, ιδιαίτερα με τη χρήση του αυτοκινήτου. Και αυτό πρέπει να το δούμε. Δεν είναι μόνο η κατοχή του αυτοκινήτου ή το τι αυτοκίνητο έχεις, αλλά και ποια είναι η χρήση που κάνεις. Λεπτομέρειες επ' αυτού, θα πούμε όταν θα έρθει η νομοθετική πρωτοβουλία. Πιστεύω ότι θα έχουμε την ευκαιρία να το συζητήσουμε εκτενώς.

Κλείνω, δεν έχω άλλο χρόνο και ψηφίζω υπέρ του νομοσχεδίου, που κυρώνει αυτήν την πράξη νομοθετικού περιεχομένου. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Γείτονα.

Το λόγο έχει ο πρώην Υφυπουργός και Βουλευτής Ιωαννίνων, κ. Σταύρος Καλογιάννης.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου, με το οποίο καταργήθηκε μια κατ' εξοχήν φιλοπεριβαλλοντική ρύθμιση του ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία είχε ως στόχο την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Στη θέση της, η Κυβέρνηση έφερε ένα καθαρά φοροεισπρακτικό μέτρο. Ένα μέτρο που δημιούργησε τεράστια κοινωνικά προβλήματα, όπως άλλωστε εξ αρχής είχαμε επισημάνει και για το οποίο αναγκάστηκε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός να δεσμευθεί ότι θα το τροποποιήσει.

Ποια ήταν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα μέτρα που είχε

πάρει το ΥΠΕΧΩΔΕ και πώς προέκυψαν; Διότι ακούγονται απίστευτες ανακρίβειες –λυπάμαι που το λέω– σε αυτήν την Αίθουσα. Το 2008 και όχι προεκλογικά, όπως και η κυρία Υπουργός ανέφερε στην επιτροπή, αλλά και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, σήμερα το ΥΠΕΧΩΔΕ εκπόνησε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, το οποίο περιελάμβανε μέτρα για τον έλεγχο των εκπομπών από οδικές μεταφορές, μέτρα για τη βιομηχανία, μέτρα για την κεντρική θέρμανση, μέτρα για την παρακολούθηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Όλα τα προαναφερόμενα ήταν μέτρα επιστημονικά τεκμηριωμένα, με μετρήσιμη περιβαλλοντική απόδοση.

Ενδεικτικά αναφέρω ότι μελέτες που είχαν προηγηθεί και οι οποίες δημοσιοποιήθηκαν εδώ και δύο χρόνια, υπολογίζουν μείωση από 20% - 35% των εκπνεόμενων ρύπων μέχρι το 2012 και από 50%- 60% των ρύπων –αναλόγως του ρύπου βεβαίως– μέχρι το 2015.

Οι μελέτες, οι οποίες εξειδικεύτηκαν στην συνέχεια από ειδική ομάδα επιστημόνων, δείχνουν ότι ποσοστό πάνω από 70% της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις αστικές περιοχές οφείλεται στην κυκλοφορία. Αυτό συμβαίνει –το επεσήμανε και ο εισηγητής μας ο κ. Καλαφάτης– λόγω του υψηλού μέσου όρου ηλικίας των οχημάτων, που είναι μεγαλύτερος των δώδεκα ετών για τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα και μεγαλύτερος των δεκαεπτά ετών για τα φορτηγά. Έτσι καταλήξαμε, τον Ιούλιο του 2009 ως ΥΠΕΧΩΔΕ, στην ανακοίνωση και θεσμοθέτηση μέτρων για περιβαλλοντικά τέλη κυκλοφορίας, ως αντικίνητρο για την κυκλοφορία παλαιών ρυπογόνων αυτοκινήτων, στην ανανέωση του στόλου των οχημάτων με απόσυρση των παλιών και σε εφαρμογή «πράσινου» δακτυλίου, όχι μόνο στην Αθήνα αλλά με δυνατότητα επέκτασής του και στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας.

Η Κυβέρνηση με απίστευτη προχειρότητα κατήργησε, εν μία νυκτί, αυτή την περιβαλλοντική ρύθμιση, αλλά και τη σπουδαία δουλειά σε βάθος που είχε γίνει στο ΥΠΕΧΩΔΕ και προχώρησε χωρίς καμμία απολύτως μελέτη, χωρίς καμμία απολύτως διαβούλευση, σε μία νέα ρύθμιση καθαρά εισπρακτική.

Τονίζω ότι η ρύθμιση του ΥΠΕΧΩΔΕ ήταν αυτοχρηματοδοτούμενη και δεν επιβάρυνε τον κρατικό προϋπολογισμό, αυτό τεκμηριώνεται απολύτως από την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους.

Υπάρχει όμως κυρίες και κύριοι συνάδελφοι –για να γίνει και μία σύγκριση μεταξύ της ρύθμισης της προηγούμενης κυβέρνησης και της σημερινής που συζητάμε– η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους για το σχέδιο νόμου που έχουμε στα χέρια μας. Η έκθεση αναφέρει ότι για το 2010 τα δημόσια έσοδα είναι αυξημένα κατά 278.000.000 ευρώ λόγω των αυξημένων τελών κυκλοφορίας. Δηλαδή, από τη μία πλευρά έχουμε τη φιλοπεριβαλλοντική ρύθμιση του ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία δεν επιβάρυνε τον κρατικό προϋπολογισμό ούτε με 1 ευρώ και από την άλλη πλευρά έχουμε τη ρύθμιση της σημερινής Κυβέρνησης, η οποία βεβαίως δεν έχει καμμία απολύτως περιβαλλοντική διάσταση, αλλά αντίθετως επιβάλλει στον έλληνα φορολογούμενο επιπλέον φόρους 278.000.000 ευρώ. Νομίζω ότι κάθε πολίτης μπορεί να βγάλει τα συμπεράσματά του.

Το Υπουργείο όμως δεν έμεινε μόνο σε αυτές τις επιπολαιότητες. Συνεχίζοντας την παραπλάνηση του ελληνικού λαού, ανέφερε ότι το ποσοστό που δήθεν θα επιβάρυνε τον κρατικό προϋπολογισμό, το οποίο όπως προείπα είναι μηδενικό, θα δοθεί για αύξηση δαπανών για την Παιδεία. Ζήτησα από τα αρμόδια Υπουργεία να τεκμηριώσουν τα στοιχεία αυτά. Ακόμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, περιμένουμε τη σχετική τεκμηρίωση.

Με την κατάργηση του μέτρου της απόσυρσης των παλαιών ρυπογόνων αυτοκινήτων, η Κυβέρνηση εμφανίζεται ασυνεπής, ακόμη και με τις ίδιες τις προεκλογικές της δεσμεύσεις. Υπενθυμίζω ότι ο κ. Παπανδρέου, ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, δήλωνε προεκλογικά ότι δεν μπορεί το κράτος να δίνει την αίσθηση στους πολίτες ότι η προστασία του περιβάλλοντος φέρνει νέους φόρους. Και όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το σχέδιο νόμου που συζητάμε η Κυβέρνηση έφερε νέους και μάλιστα πολύ αυξημένους φόρους, χωρίς καμμία απολύτως περιβαλλοντική διάσταση.

Είναι, δηλαδή, προφανές ότι η Κυβέρνηση στερείται και πολιτικής και προγράμματος απλώς αυτοσχεδιάζει εις βάρος των συμπολιτών μας και ασφαλώς εις βάρος του περιβάλλοντος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα απ' ό την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κύριο Καλογιάννη.

Παρακαλείται ο Βουλευτής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού της Β' Αθηνών κ. Κωνσταντίνος Αϊβαλιώτης να λάβει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το υπό συζήτηση νομοσχέδιο προκαλεί θλίψη, γιατί η όλη του φιλοσοφία αποπνέει άγχος για συγκέντρωση χρημάτων με φόντο τη, δήθεν, «πράσινη» ανάπτυξη, η οποία στην πραγματικότητα είναι «πράσινη» χρεοκοπία. Θλίψη γιατί ο Πρωθυπουργός αναγνώρισε ότι ήταν λάθος η όλη ρύθμιση -ο κ. Τσιρώνης μίλησε στην επιτροπή για αδικίες, έτσι είπατε, κύριε συνάδελφε- αλλά αυτό το λάθος δεν διορθώνεται.

Προκαλεί θλίψη αυτό το νομοσχέδιο, κύριοι Υπουργοί, γιατί είναι ένα γονατογράφημα, αφού οχήματα στην αγορά αξίας 500 ευρώ με έναν κινητήρα 1.400 κυβικών εκατοστών πληρώνουν 382 ευρώ, δύο φορές δηλαδή πάνω από το πλούσιο Βέλγιο.

Θλίψη γιατί επιδοτούν ουσιαστικά τα υβριδικά, τα ηλεκτρικά και τα υδρογονοκίνητα αυτοκίνητα, αλλά δεν βρήκαμε ακόμα τρόπο να αναστήσουμε στην Ελλάδα την ελληνική συναρμολόγηση ΙΧ αυτοκινήτων και να τη στηρίξουμε.

Θλίψη γιατί το νομοσχέδιο εξακολουθεί -και επιτρέψτε μου την έκφραση, δεν τη λέω κακοπροαίρετα- να είναι ένα νομοσχέδιο «καρνάβαλος», παρ'ό,τι τέλειωσαν οι Απόκριες. Και εξηγούμε. Είναι νομοσχέδιο «καρνάβαλος» γιατί φοράει τη μάσκα τής δήθεν, περιβαλλοντικής ευαισθησίας και του, δήθεν, ενδιαφέροντος για την ατμόσφαιρα, ενώ το μόνο που νοιάζει την Κυβέρνηση είναι το άδειο ταμείο.

Τώρα όσον αφορά τα 400.000.000 που δεν θα δώσετε, λέει, στην απόσυρση, θα τα δώσετε στην Παιδεία, όπως μαθαίνουμε. Να σας πω ότι εάν εννοείτε την Παιδεία της κ. Ρεπούση, της κ. Δραγώνα και του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου, τότε να λείπε το βύσσινο, δεν τα θέλουμε.

Να τα πάρουμε ένα-ένα. Κατ' αρχάς 400.000.000 θα δίνετε αλλά θα είχατε πολλαπλάσια, διπλάσια λένε οι έμποροι αυτοκινήτων, εισροή εσόδων στα κρατικά ταμεία από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης και τις άλλες επιβαρύνσεις. Είναι άλλωστε γνωστό ότι στην Ελλάδα το κράτος εκτελεί ό,τι κινείται και ό,τι δεν κινείται. Εκτελεί, δηλαδή, τα ακίνητα και τα αυτοκίνητα. Εσείς με το νομοσχέδιο σας κατορθώσατε το ακατόρθωτο, δηλαδή μετατρέψατε τα αυτοκίνητα σε αυτοακίνητα. Κατέθεσε ο άλλος την πινακίδα, κύριε Ροντούλη, άφησε το αυτοκίνητό του δίπλα στο πεζοδρόμιο και έγινε αυτοακίνητο ξαφνικά το αυτοκίνητο.

Έτσι, λοιπόν, κυρία Υπουργέ Περιβάλλοντος, λιγότερες θέσεις στάθμευσης υπάρχουν στις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας -εγώ εκλέγομαι σε μία περιφέρεια που έχει ενάμιση εκατομμύριο ψηφοφόρους- άρα ο άλλος αρχίζει και κυριζεί με το αυτοκίνητό του για να βρει θέση στάθμευσης μολύνοντας την ατμόσφαιρα. Με τις ώρες γυρίζουν την Δροσοπούλου, την Κέας, τη Θήρας στην Κυψέλη ή στο Χαλάνδρι την πλατεία Δούρου -και ξέρουν οι κάτοικοι του Χαλάνδριού τι εννοώ- για να βρουν να αράξουν. Η αδικία, λοιπόν, για τους πολίτες, επιπροσθέτως, είναι πασιφανής. Ένα αστραφτερό «MERCEDES» αξίας 70.000 ευρώ πληρώνει, με αυτά που θεσπίζετε, 187 ευρώ τέλη κυκλοφορίας, ενώ ένα καταλυτικό μικρό αυτοκίνητο, για παράδειγμα ένα «RENAULT CLIO» 1.400 κυβικών που έχει 500 ευρώ αγοραία αξία σήμερα, πληρώνει 382 ευρώ τέλη κυκλοφορίας. Εν τω μεταξύ ένα παλιό «OPEL» σαράντα ετών πληρώνει 1100 ευρώ τέλη κυκλοφορίας.

Είναι ασύλληπτα πράγματα, τα οποία πρέπει να σας πω ότι συζητιούνται ευρέως στην Ευρωβουλή, όπου κατέθεσα προσφυγή με τους συναδέλφους μου τον Γιώργο Ανατολάκη, Βουλευτή του ΛΑΟΣ, στην Β' Πειραιώς και τον Ηλία Πολατίδη, Βουλευτή του ΛΑΟΣ, στις Σέρρες με ημερομηνία 9 Ιουνίου. Καταθέτω στα Πρακτικά την προσφυγή που καταθέσαμε στην Επιτροπή Αναφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ότι παραβιάζεται η αρχή της ίσης μεταχείρισης, αφού οι πανάκριβες λιμουζίνες υψηλού κυβισμού πληρώνουν έξι φορές λιγότερο από ένα «FIAT» ή ένα «OPEL» του

1969.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Αϊβαλιώτης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα προσφυγή, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Όσο για την θλίψη που προκαλεί η μη ύπαρξη πλέον ελληνικής βιομηχανίας συναρμολόγησης και ελαφρών φορτηγών θα σας πω το εξής. Στην Ελλάδα έχουμε μία σημαντική βιομηχανία βαρέων οχημάτων, δηλαδή λεωφορείων, τρώει και το ξέρουμε όλοι. Η Νέα Δημοκρατία κατόρθωσε να προμηθευτεί πέρυσι τριακόσια και παραπάνω λεωφορεία για την ΕΘΕΛ πολωνικής συναρμολόγησης και κατασκευής. Όχι ελληνικής, πολωνικής συναρμολόγησης και κατασκευής!

Εγώ σας λέω και πάλι -όπως είχε γίνει και τη δεκαετία του '80 με το ΠΑΣΟΚ, όταν είχατε πάρει συγγραφικά λεωφορεία- ότι αυτή είναι η χαριστική βολή στην ελληνική βιομηχανία συναρμολόγησης βαρέων οχημάτων, στην ελληνική αμαξοποιία και σας το λέω ως συντάκτης, επί σειρά ετών, περιοδικών του ειδικού τύπου που ασχολούνται με τα βαρέα οχήματα. Είναι το τέλος της ελληνικής αμαξοποιίας αυτό που έκανε η Νέα Δημοκρατία και περιμένω από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ να σταματήσει την αγορά βαρέων οχημάτων, λεωφορείων για τις αστικές συγκοινωνίες από ξένες χώρες. Επιτέλους, βρείτε έναν τρόπο να ενισχύσετε την ελληνική βιομηχανία λεωφορείων και τρώει.

Όμως, η συναρμολόγηση ΙΧ αυτοκινήτων έπαψε, σταμάτησε. Και υπάρχει μία εταιρεία η «NANKOΠΟΝ» στη Μακεδονία, στη Θεσσαλονίκη η οποία είναι έτοιμη να ξεκινήσει την συναρμολόγηση ενός αυτοκινήτου πολλαπλών χρήσεων στη Νέα Ραιδεστό της Θεσσαλονίκης, με κινητήρα «TOYOTA» μάλιστα. Και περιμένουν οι άνθρωποι ένα νεύμα από την Κυβέρνηση για να ξεκινήσει η επιδότηση συναρμολόγησης αυτών των αυτοκινήτων ώστε να υπάρχει ελληνική προστιθέμενη αξία και δώδεκα χιλιάδες θέσεις εργασίας στην Μακεδονία και στη Θράκη. Έχω καταθέσει αναφορά στην Υπουργό κ. Κατσέλη και περιμένω -βασίζόμενος φυσικά στην αμετάκλητη της- να ζήσουμε όλη την ιστορική στιγμή επαναλειτουργίας στην Ελλάδα μιας μονάδας συναρμολόγησης οχημάτων.

Όσο για τους εβδομήντα πέντε χιλιάδες κατόχους οχημάτων που απέσυραν τα ΙΧ τους, ακόμα περιμένουν από την πολιτεία να τιμωρίσει όσα υποσχέθηκε. Φυσικά οι Έλληνες πολίτες δεν είναι Αλβανοί ή Πακιστανοί «σκηνίτες» κύριε Σαχινίδη, οι οποίοι αμέσως ειδοποιήθηκαν από το Υπουργείο Οικονομικών να πάρουν την πρώτη δόση από το επίδομα κοινωνικής αλληλεγγύης. Σπεύσατε. Αν ήταν Αλβανοί ή Πακιστανοί αυτοί οι Έλληνες που απέσυραν το όχημά τους θα είχαν ήδη πάρει αυτό έχει υποσχεθεί το κράτος και δεν το τίμησε.

Οι «σκηνίτες» και οι «δενδρίτες», όμως, οι Αλβανοί και οι Πακιστανοί που μπήκαν με τσαμπουκά στην Ελλάδα κάνοντας κουρελόχαρτα τους νόμους που ψηφίζουμε εδώ μέσα σ' αυτήν τη Βουλή, πήραν την πρώτη δόση του επιδόματος κοινωνικής αλληλεγγύης ...

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

...και τους δώσατε άλλα 400 ευρώ, 800 ευρώ θα δώσατε.

Θεωρώ, λοιπόν, ακραία την υποκρισία της Κυβέρνησης, την τύλιξε όλη αυτήν την προχειρογραφία με το περιτύλιγμα του περιβάλλοντος και τώρα πρέπει να εξηγήσει στους ξένους Ευρωβουλευτές, όταν θα γίνει δημόσια ακρόαση της προσφυγής μας στην Ευρωβουλή, πώς της ήρθε να επιβάλει όλα αυτά τα ακραία και προκλητικά τέλη κυκλοφορίας.

Έχει μαλλιάσει η γλώσσα μας να λέμε για τον Έλληνα εφευρέτη στο Ηράκλειο της Κρήτης, που έφτιαξε ένα από τα πιο προηγμένα ηλεκτρικά αυτοκίνητα της Ευρώπης -το παρουσίασε ο κ. Παπαδάκης στην εκπομπή του στον «ANT1»- ένα αυτοκίνητο το οποίο έχει κάμερα οπισθοπορείας, χρησιμοποιεί προηγμένα υλικά κατασκευής, έχει αντί για τιμόνι joystick, ηλεκτρικό αυτοκίνητο στην Ελλάδα. Και δεν δίνετε δεκάρα. Δεν μπορεί να το πιστοποιήσει σε αυτήν τη ρημάδα τη γραφειοκρατία που έχετε δημιουργήσει. Αναγκάζεται να πάει στην Ιταλία ο άνθρωπος για να πιστοποιήσει αυτοκίνητο που έχει φτιαχτεί στην Κρήτη, παρ' ότι έχει ενδιαφερθεί μεγάλη αυτοκινητοβιομηχανία της Γερμανίας να στήσει βιομηχανία παραγωγής στην Κρήτη και να παρά-

γει πέντε χιλιάδες μονάδες μηνιαίως απ' αυτό το αυτοκίνητο.

Αυτά τα πράγματα είναι ασύλληπτα, μόνο στην Ελλάδα γίνονται, είναι πρωτοφανή και, βέβαια, είναι και καινοφανείς οι θεωρίες περί κοινοβουλευτικής τάξεως που υπάρχει.

Συζητάμε σήμερα κάτι που έχει τελειώσει εδώ και δυόμισι μήνες. Πήρατε τα λεφτά, τα εισπράξατε, ο κόσμος τραβούσε τα μαλλιά του μέσα στο Δεκέμβριο με τα απίστευτα τέλη κυκλοφορίας και εμείς σαν να ζούμε, ξέρω εγώ, στην Κοπεγχάγη ή στο Μέλανα Δρυμό, συζητάμε σήμερα κάτι που έχει τελειώσει εδώ και μήνες, σαν να είμαστε σε κενό αέρος.

Δεν έπρεπε όλα αυτά να τα είχατε σκεφθεί πριν έρθετε στην Κυβέρνηση αφού ήσασταν πεντέμισι χρόνια στην αντιπολίτευση; Και όμως, η ανεντιμότητα σας αποδεικνύει ότι ούτε και εσείς δεν περιμένετε το ανέλπιστο δώρο που σας έκανε ο κ. Καραμανλής, δωρίζοντάς σας την εξουσία -και σας την έδωσε φυσικά στο πιάτο- με τη γνωστή σεμνή τελετή των περασμένων εθνικών εκλογών.

Τα γονατογραφήματά σας, όπως είναι το παρόν νομοσχέδιο, αποδεικνύουν την ανεντιμότητά σας και οι όποιες καλές προθέσεις, δυστυχώς θάβονται κάτω από τις χιλιάδες πινακίδες των αυτοκινήτων τις οποίες έχουν αποσύρει οι κουρασμένοι και αδικημένοι Έλληνες πολίτες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Κωνσταντίνο Αϊβαλιώτη.

Παρακαλείται ο κ. Θεόδωρος Παραστατίδης, Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ από το Κιλκίς, να λάβει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο το οποίο συζητούμε σήμερα αφορά την αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων και κατάργηση του μέτρου απόσυρσης. Στην ουσία πρόκειται για δυο Πράξεις Νομοθετικού Περιεχομένου. Η πρώτη της περιόδου Σουφλιά και η δεύτερη της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ με την οποία τροποποιήθηκαν ή καταργήθηκαν διάφορες διατάξεις της πρώτης.

Είναι γεγονός πως η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης, ένα από τα πρώτα μέτρα που έκρινε ότι ήταν απαραίτητα για την ανάταξη της οικονομίας ήταν η απόσυρση με την αντικατάσταση των παλαιών οχημάτων. Το μέτρο αυτό το συνδύασε με αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας, το οποίο προέβλεπε να δίνεται και ένα μπόνους 1.500 έως 2.000 ευρώ, ανάλογα με τα κυβικά του αυτοκινήτου για αντικατάσταση του παλαιού οχήματος.

Όμως, η αγορά ενός αυτοκινήτου δεν τιμάται τόσο. Η αξία σαφώς είναι πολλαπλάσια. Προφανώς, έπρεπε να βρεθούν και τα υπόλοιπα χρήματα και εφόσον κάποιοι, βέβαια, δεν θα μπορούσαν να τα βρουν, προκειμένου να αγοράσουν ένα καινούργιο αυτοκίνητο, ερχόταν ο νόμος Σουφλιά, δηλαδή η ίδια η πολιτεία και τους τιμωρεί. Τους τιμωρεί με αύξηση των τελών έως και 400% και μάλιστα σε μικρού και μεσαίου κυβισμού οχήματα. Η χώρα αυτή βλέπετε, δυστυχώς, δεν σου επιτρέπει να ζήσεις ούτε σαν φτωχός. Ήταν ένα μέτρο που δημιούργησε πολλές αντιδράσεις στην κοινωνία, διότι δικαίως χαρακτηρίστηκε καθαρά φοροεισπρακτικό.

Έτσι ιεράρχησε τις προτεραιότητες για την τόνωση της οικονομίας της χώρας μας η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ενώ είναι γνωστό πως με την πολιτική αυτή το μόνο που θα επιτύχανε ήταν να επιβαρύνει την οικονομία από 2 έως 3.000.000.000 ευρώ με ταυτόχρονη, βέβαια, εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό. Διότι είναι γνωστό πως τα προϊόντα αυτά είναι προϊόντα εισαγόμενα, άρα, τι σκοπό θα εξυπηρετούσε το μέτρο αυτό;

Πώς μπορεί κανείς να εξηγήσει τη φιλοσοφία του νομοσχεδίου ότι ο ρυπαίνων πληρώνει, τη στιγμή μάλιστα που η αύξηση των τελών εξαρτιόταν, κυρίως, από το έτος κυκλοφορίας του οχήματος. Και εδώ μπαίνει το ερώτημα: Ποιος ρυπαίνει περισσότερο; Και αν λάβουμε υπ' όψιν δύο οχήματα μεσαίου κυβισμού, το όχημα που η ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας είναι, ας πούμε για παράδειγμα, το 1995 και έχει διανύσει πενήντα χιλιάδες χιλιόμετρα και επιβαρύνεται με 352 ευρώ από 200 ευρώ που ήταν πριν ή το όχημα πρώτης κυκλοφορίας του 2004 που έχει

διανύσει τριακόσια πενήντα χιλιάδες χιλιόμετρα και πληρώνει 252 ευρώ από 200 ευρώ που πλήρωνε; Η ρύπανση, βέβαια, δεν εξαρτάται, κυρίως, από τη φθορά της μηχανής σε σχέση με τα χιλιόμετρα που διάνυσε το όχημα; Από το παράδειγμα αυτό φαίνεται η προχειρότητα με την οποία διαμορφώθηκε αυτό το νομοσχέδιο.

Λόγοι, βέβαια, κοινωνικής ευαισθησίας επέβαλαν να γίνουν ορισμένες διορθώσεις από τη νέα Κυβέρνηση, κυρίως σε μικρού και μεσαίου κυβισμού κατηγορίας αυτοκινήτων, οι οποίες, όμως, διορθωτικές κινήσεις έγιναν κάτω από πίεση χρόνου με αποτέλεσμα να παραμείνουν από το νόμο Σουφλιά κάποιες, πράγματι, αδικίες, τις οποίες αναγνώρισε η ίδια η Κυβέρνηση δία στόματος του ίδιου του Πρωθυπουργού.

Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός δεσμεύτηκε για την άρση αυτών των αδικιών στα τέλη κυκλοφορίας του έτους 2011. Πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν πως το πρόβλημα δεν μπορούσε να αντιμετωπισθεί άμεσα, όπως ανέφερε και ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ, διότι είχε ξεκινήσει ήδη η καταβολή των τελών κυκλοφορίας. Ήδη και πολύ σωστά έχει συσταθεί επιτροπή από τα συναρμόδια Υπουργεία προκειμένου στο επόμενο διάστημα να φέρει εισήγηση, σχετικά με την αναμόρφωση φορολογίας των αυτοκινήτων και η οποία θα μπει σε διαβούλευση στο πλαίσιο του φορολογικού συστήματος.

Προφανώς, η επιτροπή θα λάβει υπ' όψιν και άλλα σημαντικά στοιχεία ώστε η πρόταση να περιλαμβάνει πέρα από τεχνικά και κοινωνικά δίκαια κριτήρια. Η απόσυρση πέρα από την οικονομική επιβάρυνση και ειδικά στη σημερινή οικονομική συγκυρία δεν έχει, επίσης, κανένα περιβαλλοντικό νόημα από μόνη της εάν δεν συνδυάζεται και από μία σειρά σημαντικών μέτρων φιλικών προς το περιβάλλον.

Όπως για παράδειγμα, η ρύθμιση του κυκλοφοριακού είναι σημαντική προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Δυστυχώς, η σημερινή κατάντια των πόλεων είναι αποτέλεσμα της πολιτικής που ακολουθήθηκε όλα τα χρόνια, που σχεδόν όλες οι παρεμβάσεις είχαν ως επίκεντρο το αυτοκίνητο και όχι τον άνθρωπο. Αυτή η πολιτική δημιούργησε ανυπόφορες πόλεις, πόλεις τέρατα με αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Γι' αυτό να είστε βέβαιοι πως οι επερχόμενες γενιές θα μας κατηγορούν για εγκληματικές πολιτικές, σχετικά με το περιβάλλον μέσα στο οποίο τις υποχρεώνουμε δυστυχώς να ζουν.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Παραστατίδη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι τρεις μαθητές και μαθήτριες και ένας δάσκαλος-συνοδός του Δημοτικού Σχολείου του Εκπαιδευτηρίου "Αυγουλέα - Λιναρδάτου".

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο επιστημονικός μελετητής του περιβάλλοντος και της κλιματικής αλλαγής, Βουλευτής Αττικής, κ. Νικόλαος Καντερές.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΝΤΕΡΕΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, για τα καλά σας λόγια.

Κυρία Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι, σήμερα ακυρώνεται και τυπικά ο σχεδιασμός της προηγούμενης κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας για μια ολοκληρωμένη πρόταση απόσυρσης παλαιών οχημάτων που στόχο είχε μόνο περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά οφέλη.

Πέρυσι η Νέα Δημοκρατία είχε ανακοινώσει ρύθμιση που προέβλεπε περιβαλλοντολογικά τέλη κυκλοφορίας αυτοκινήτων, απόσυρση των παλαιών ρυπογόνων αυτοκινήτων και παράλληλα τη θεσμοθέτηση πράσινου δακτυλίου, όχι μόνο στην Αθήνα αλλά και στις μεγάλες πόλεις της χώρας. Αυτό είχαμε δρομολογήσει. Ήρθαν οι εκλογές του Οκτωβρίου και η πρόθεσή αυτή δεν υλοποιήθηκε από την νέα Κυβέρνηση. Το ελληνικό κράτος έχει όμως συνέχεια, οπότε το βασικό ερώτημα που πρέπει να μας απασχο-

λήσει είναι για ποιο λόγο δεν υλοποιήθηκε. Δεν ήταν καλή η πολιτική για τον τόπο; Δεν ωφελούσε το περιβάλλον; Κόστιζε πολύ, οπότε σε μια οικονομική κρίση, όπως τη διανύουμε σήμερα, δεν μπορεί να υλοποιηθεί; Όχι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τίποτα από τα παραπάνω δεν ισχύει. Ο λόγος που δεν υλοποιήθηκε η πολιτική που ξεκίνησε επί των ημερών της Νέας Δημοκρατίας, ήταν διότι απλά ήταν πολιτική της Νέας Δημοκρατίας.

Είναι πασιφανές ότι το ΠΑΣΟΚ δεν θέλει επ' ουδενί να εφαρμόσει πολιτικές έστω και σωστές, όταν αυτές τις επινόησε η προηγούμενη κυβέρνηση. Αυτή είναι η αλήθεια και οφείλουμε να την πούμε στον κόσμο, διότι τα ψέματα πρέπει κάποια στιγμή να τελειώνουν.

Κυρία Υπουργέ, η Νέα Δημοκρατία είναι απέναντι σε αυτό το νομοσχέδιο. Είναι πρώτη φορά στα χρονικά που έρχεστε εδώ να μας λέτε να ψηφίσουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο βάσει δηλώσεων του ίδιου του Πρωθυπουργού είναι λάθος. Έτσι δεν είναι; Αυτό δεν βγήκε και είπε ο κ. Παπανδρέου; Δεν βγήκε ο Πρωθυπουργός στα κανάλια για να πει ότι πρόκειται για μια αδικία που φυσικά θα επανορθώσει το 2011; Εσείς μας καλείτε να το ψηφίσουμε τώρα και ενώ το μέτρο, που είναι άδικο, εφαρμόστηκε ήδη από τον περασμένο Νοέμβριο. Αυτά τα πράγματα, βέβαια, δεν είναι σοβαρά.

Επίσης, σας είχα αναφέρει προ ολίγων εβδομάδων στη συζήτηση που είχαμε κάνει στην Ολομέλεια για την εκτροπή του Αχελώου και αναγκάζομαι να το επαναφέρω πάλι σήμερα, ότι τότε και τώρα έρχεστε να πράξετε το εκ διαμέτρου αντίθετο από αυτό που έχει εξαγγείλει ο Πρωθυπουργός. Για τον Αχελώο ο κ. Παπανδρέου έλεγε «ναι, στην εκτροπή», εσείς στη Βουλή λέγατε «όχι». Τώρα, βγαίνει ο Πρωθυπουργός και λέει ότι είναι άδικο το μέτρο και να το διορθώσει. Εσείς επιμένετε να το υποστηρίζετε με σθένος. Δύο ενδεχόμενα υπάρχουν: είτε δεν έχετε αντιληφθεί ότι την πολιτική κατεύθυνση τη δίνει πάντα ο Πρωθυπουργός και εσείς σαν Υπουργός της Κυβέρνησης τον εκθέτετε, όταν τον διαψεύδετε, είτε απλά δεν σας ενδιαφέρει τι λέει ο κ. Παπανδρέου και εσείς ακολουθείτε δικό σας μονοπάτι. Σε κάθε περίπτωση όποιο από τα δύο και αν ισχύει, εμάς σαν Αντιπολίτευση, ένα μάς απασχολεί, ότι η πολιτική που ακολουθείτε, όταν ενίοτε ασκείτε πολιτική και δεν μένετε εγκλωβισμένοι στην απραξία σας, αντί να χαρακτηρίζεται από πρόοδο, χαρακτηρίζεται από αντιδραστικότητα. Εσείς, δεν ρωτάτε ποιο είναι το καλό του τόπου. Εσείς ρωτάτε «τι έκανε η Νέα Δημοκρατία», και λέτε «αυτό πρέπει να καταργήσω».

Αλλά, κυρία Υπουργέ, είστε Υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και όχι «Υπουργός για την απαξίωση του έργου της Νέας Δημοκρατίας». Ο κόσμος να ξέρετε έχει βαρεθεί αυτήν τη μόνιμη επιγραφή ότι για τα πάντα φταίει ο προηγούμενος. Πρωί, μεσημέρι, βράδυ αντί να λέτε τι θα κάνετε, τότε θα το κάνετε και τι αποτελέσματα θέλετε να πετύχετε, βομβαρδίζετε τον κόσμο με την «κακή» Νέα Δημοκρατία! Η στάση αυτή βλάπτει τη χώρα. Ο λαός σας ψήφισε για να δημιουργήσετε έργο. Εσείς προς το παρόν συσκέπτεστε.

Εγώ σαν μέλος της Επιτροπής Περιβάλλοντος αλλά και σαν επιστήμονας που σχετίζομαι άμεσα με το περιβάλλον και το κλίμα, θέλω να σας ρωτήσω τα εξής: η ατμοσφαιρική ρύπανση στα μεγάλα αστικά κέντρα οφείλεται ή όχι σε μεγάλο βαθμό στον παλιό στόλο αυτοκινήτων; Ναι. Η χώρα μας έχει παλιό στόλο αυτοκινήτων; Ναι. Αυτά τα αυτοκίνητα δεν επιβαρύνουν δραματικά την ατμόσφαιρα και το κλίμα της πόλης, ιδιαίτερα της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης, της Λάρισης, της Πάτρας και άλλων μεγάλων πόλεων στη χώρα; Ναι. Στην Ελλάδα έχουμε περισσότερα από 1,3 εκατομμύριο αμάξια που είναι από δεκαπέντε ετών και πάνω. Ένα μέτρο απόσυρσης που στόχο είχε να φύγουν από την κυκλοφορία τα αυτοκίνητα με τους μεγαλύτερους ρύπους, η κατηγορία EURO 0 και να αντικατασταθούν με σύγχρονα αυτοκίνητα χαμηλών εκπομπών, είναι προφανές ότι θα είχε περιβαλλοντικό όφελος. Δεν χρειάζεται να είναι κανείς καθηγητής για να το καταλάβει αυτό.

Για τα οικονομικά στοιχεία δεν θα μπω σε λεπτομέρειες. Αυτά ως τα σχολιάσουν οι συνάδελφοι οικονομολόγοι. Δύο λόγια όμως πρέπει να πω διότι μου έκανε τεράστια εντύπωση. Από όσο είδα τα έσοδα του κράτους από τα αυτοκίνητα, δηλαδή ΦΠΑ και ει-

δικό τέλος ταξινόμησης, παλιότερα ήταν γύρω στα 85.000.000 ευρώ το μήνα. Όταν ήμασταν στην κυβέρνηση προχωρήσαμε κάποια στιγμή σε μια μείωση του ειδικού τέλους ταξινόμησης και σαν αποτέλεσμα κινήθηκε ολόκληρη η αγορά και τα μηνιαία έσοδα έφτασαν τα 140.000.000 ευρώ. Για ρωτήσετε τον Υπουργό Οικονομικών πού βρίσκονται τα έσοδα. Μήπως έχουν πέσει κάτω από τα 50.000.000 ευρώ αφού παγώσατε όλη την αγορά;

Κάτι δεύτερο που οφείλουμε να ρωτήσουμε: τι θα γίνει με τους πολίτες οι οποίοι έχουν κάνει χρήση του δικαιώματος απόσυρσης; Πώς θα το τακτοποιήσετε που αυτήν τη στιγμή έχουν απόσυρει το αυτοκίνητό τους και δεν έχουν πάρει ούτε 1 ευρώ; Είναι εβδομήντα πέντε χιλιάδες και πλέον που με τις αποφάσεις σας τους αφήσατε ξεκρέμαστους. Τι θα γίνει με όλο αυτόν τον κόσμο;

Και το τελευταίο. Υπάρχει η οικονομική αποτίμηση από την είσπραξη τελών κυκλοφορίας σε σχέση με το προηγούμενο έτος; Από όσο αντιλαμβανόμαστε μόνο από τους περίπου διακόσιες χιλιάδες πολίτες που αρνήθηκαν να πληρώσουν τα αυξημένα τέλη και πήγαν να καταθέσουν τις πινακίδες, πρέπει να προκληθεί δραματική μείωση των εσόδων. Πείτε μας για να ξέρουμε τι χάσαμε σε δημόσια έσοδα λόγω των πολιτικών επιλογών σας.

Δεν θα αναφέρω περισσότερα διότι για μένα η ουσία όλου του θέματος βρίσκεται στο εξής σημείο: το μέτρο της απόσυρσης που δεν θα είχε ζημιώσει οικονομικά το κράτος, θα είχε επιφέρει τεράστιο περιβαλλοντικό όφελος. Το ΠΑΣΟΚ το απέσυρε διότι δεν ήθελε να συνεχίσει πολιτικές της Νέας Δημοκρατίας, έστω και αν αυτές ήταν σωστές. Αυτό κόστισε τελικά διπλά: πρώτα στον πολίτη με τα αυξημένα τέλη κυκλοφορίας και χωρίς δυνατότητα απεγκλωβισμού από την κατάσταση και δεύτερον στο περιβάλλον που συνεχίζει να επιβαρύνεται. Όλα αυτά έγιναν με μια υπογραφή της Υπουργού Περιβάλλοντος. Κρίμα! Και βέβαια καταψηφίζω το παρόν νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Νίκο Καντερέ.

Παρακαλείται η κ. Αικατερίνη Φαρμάκη-Γκέκη, Βουλευτής Κορινθίας του ΠΑΣΟΚ να λάβει το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΦΑΡΜΑΚΗ-ΓΚΕΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, χωρίς αμφιβολία το ζήτημα των τελών κυκλοφορίας έχει προκαλέσει τη διαμαρτυρία των πολιτών και όχι χωρίς λόγο. Είναι ακόμη νωπές οι εικόνες των πολιτών, κυρίως, οικονομικά μεσαίων και χαμηλών στρωμάτων, που προτίμησαν με βαριά καρδιά να παραδώσουν τις πινακίδες των οχημάτων τους παρά να πληρώσουν τα αυξημένα τέλη κυκλοφορίας. Πράγματι, η ρύθμιση σε ορισμένες περιπτώσεις ήταν άδικη και αυτό προκάλεσε την παρέμβαση του ίδιου του Πρωθυπουργού, ο οποίος εγκαινιάζοντας μια νέα πολιτική συμπεριφορά αποδέχθηκε το λάθος και εξήγγειλε διορθώσεις. Η Κυβέρνηση όμως του ΠΑΣΟΚ με την ανάληψη των καθηκόντων της ήρθε αντιμέτωπη με ήδη διαμορφωμένες τις σχετικές αποφάσεις από την προηγούμενη κυβέρνηση. Συγκεκριμένα από τη μια είχαμε να διαχειριστούμε την πράξη νομοθετικού περιεχομένου του τέως Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ κ. Σουφλιά που αύξησε τα τέλη κυκλοφορίας για το 2010 έως και 400% στα μικρού κυβισμού αυτοκίνητα και μόνο 20% στα μεγάλα κυβισμού, διαμορφώνοντας μια κατάσταση οικονομικά και κοινωνικά άδικη και άρα ανεπίτρεπτη για μας.

Από την άλλη είχαμε το πολυδιαφημιζόμενο μέτρο της απόσυρσης με εκτιμώμενο κόστος για το κράτος 400.000.000 ευρώ. Είναι προφανές ότι σε μια χώρα σε κατάσταση δημοσιονομικού εκτροχιασμού, ζαλισμένη από το μέγεθος των οικονομικών και διαρθρωτικών της προβλημάτων το δημόσιο αυτό έξοδο σε μια μη παραγωγική κατεύθυνση ήταν και απαγορευτικό και συνιστούσε περιττή πολυτέλεια. Η άμεση ανάγκη όμως να εκδοθούν επείγοντως και να ταχυδρομηθούν τα τέλη κυκλοφορίας στους υπόχρεους ιδιοκτήτες οχημάτων, αναπροσαρμοσμένα με όρους κατά το δυνατόν δίκαιους και η προσπάθεια και η επιλογή μας αυτή να είναι δημοσιονομικά ουδέτερη, δεν άφηνε για μας πολλά περιθώρια. Στόχος μας και προεκλογική μας δέσμευση ήταν η αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας με όρους οικονομι-

κούς, περιβαλλοντικούς και, κυρίως, κοινωνικούς. Με άλλα λόγια να περάσουμε από το σύστημα του υπολογισμού των τελών βάσει του κυβισμού και της παλαιότητας των οχημάτων στο σύστημα του κυβισμού, της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης και της εύνοιας προς τα λιγότερο ρυπογόνα αυτοκίνητα μικρού κυβισμού που αντιστοιχούν σε χαμηλότερες εισοδηματικά τάξεις. Για παράδειγμα σε παλαιά οχήματα μέχρι 1357 κυβικά αντιστοιχούσαν μέχρι πέρυσι τέλη κυκλοφορίας ύψους 112 ευρώ, με τη ρύθμιση Σουφλιά 262 ευρώ και με τη ρύθμιση που ψηφίζουμε σήμερα 187 ευρώ.

Ένα αντίστοιχο σε κυβικά όχημα δεκαετίας, με μέτριες εκπομπές, θα πλήρωνε με τη ρύθμιση Σουφλιά 162 ευρώ, ενώ με τη δική μας 137 ευρώ. Συνεπώς εάν αφήναμε σε ισχύ τη ρύθμιση της προηγούμενης κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας για τα τέλη του 2010, αυτοί που θα επιβαρύνονταν ακόμη πιο βάναυσα, ακόμα πιο πιεστικά θα ήταν τα μεσαία και χαμηλά στρώματα, που κατά κανόνα χρησιμοποιούν μικρού και μεσαίου κυβισμού αυτοκίνητα.

Πάντως σε κάθε περίπτωση η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ είναι ανοιχτή σε τομές και ρήξεις και σε αυτόν τον τομέα. Πρόσφατα ο Υπουργός Οικονομικών κ. Παπακωνσταντίνου τάχθηκε υπέρ ενός νέου τρόπου υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα, που να συνδυάζει τις εκπομπές ρύπων με τα χιλιόμετρα ετησίως ή ακόμα-ακόμα τα τέλη κυκλοφορίας με τη λιανική τιμή του Ι.Χ. με συνδυασμό με τους ρύπους που εκλύει.

Όσον αφορά όμως την απόσυρση, η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ αποφάσισε να την καταργήσει για βασικούς λόγους. Πρώτον, διότι αυτό επέβαλε η κάκιση οικονομική κατάσταση της χώρας. Δεν είναι δυνατόν την ώρα που ζητούμε τη συμμετοχή όλων των πολιτών στην ανάπτυξη της οικονομίας, να δαπανάμε 400.000.000 ευρώ, για να χρηματοδοτήσουμε τη γερμανική, την ιταλική και τη γαλλική αυτοκινητοβιομηχανία.

Δεύτερον, ήταν και είναι πολιτική μας επιλογή να κατευθύνουμε τα χρήματα των Ελλήνων πολιτών εκεί που πιάνουν πιο πολύ τόπο, δηλαδή στην παιδεία και στην υγεία.

Τρίτον, η απόσυρση, όπως δρομολογήθηκε από τη Νέα Δημοκρατία ήταν και αποσπασματική και ψευδεπίγραφα περιβαλλοντική. Και αυτό διότι πρώτον, με άλλη ρύθμιση είχε ήδη ευνοηθεί η ανανέωση του στόλου των αυτοκινήτων – σας θυμίζω με τη μείωση των τελών ταξινόμησης. Και δεύτερον, το μέτρο δεν συνοδευόταν από πολιτικές μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης μέσω του περιορισμού των οδικών μεταφορών, όταν μάλλον ο ίδιος ο κ. Σουφλιάς είχε ανακοινώσει πρόσφατα τα σχέδιά του για νέους μεγάλους αυτοκινητόδρομους στην Αττική.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αν θέλουμε, πραγματικά, να προστατεύσουμε το περιβάλλον, δεν θα το κάνουμε με τα λόγια, αλλά με συγκεκριμένες πράξεις και πολιτικές επιλογές, με τη θέσπιση συγκεκριμένων κριτηρίων για την αγορά αντιρρυπαντικών οχημάτων νέας τεχνολογίας, με τη βελτίωση και την επέκταση του δικτύου των δημόσιων μεταφορών, με την επέκταση του τραμ και του μετρό, με τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση των σιδηροδρομικών δικτύων.

Για παράδειγμα σας αναφέρω ότι στην Κορινθία μάταια αναμένουμε επί πέντε χρόνια την επέκταση του προαστιακού μέχρι το Λουτράκι, μια πόλη ραγδαία αναπτυσσόμενη, που από τουριστικό θέρετρο έχει μετατραπεί, κυριολεκτικά, σε προάστιο της πρωτεύουσας. Αυτήν τη στιγμή η πόλη υποφέρει από την κυκλοφοριακή συμφόρηση λόγω της πληθώρας των οχημάτων, κατοίκων και επισκεπτών, ενώ ο πλησιέστερος σταθμός του προαστιακού, που βρίσκεται στην Κόρινθο, έχει αποδειχθεί ελάχιστα εξυπηρετικός για τις αυξημένες ανάγκες μετακίνησης των κατοίκων.

Δεν είμαστε της καταστροφικής και μηδενιστικής λογικής των έργων της προηγούμενης κυβέρνησης.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση όμως έχουμε να κάνουμε με διαφορετικές φιλοσοφίες και με διαφορετικές κυβερνητικές προτεραιότητες. Εμείς επιλέγουμε τον δρόμο της πράσινης ανάπτυξης,

των αλλαγών και των ρήξεων που οι άλλοι δεν τόλμησαν, του δημοσιονομικού εξορθολογισμού και της διαφάνειας, που οι άλλοι υποθήκευσαν, την κοινωνικής δικαιοσύνης και της ισονομίας, που οι άλλοι αγνόησαν, και της αξιοπιστίας και του κύρους της χώρας, που πρέπει σήμερα οπωσδήποτε να ανακτήσουμε.

Οι μέχρι σήμερα αποφάσεις μας μάς επιτρέπουν να είμαστε αισιόδοξοι.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε την κ. Αικατερίνη Φαρμάκη-Γκέκη.

Παρακαλείται ο Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ από την Α' Θεσσαλονίκης κ. Θωμάς Ρομποτόπουλος να λάβει το λόγο.

ΘΩΜΑΣ ΡΟΜΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, άκουσα προηγουμένως από κάποιους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας να λένε ότι έπρεπε να αφήσουμε τα τέλη κυκλοφορίας που είχαν αυτοί περάσει σε νομοθετικό διάταγμα, τα τέλη κυκλοφορίας του κ. Σουφλιά. Σας λέω, λοιπόν, ότι αν εμείς αφήναμε αυτό το σχέδιο των τελών κυκλοφορίας, τότε τα τέλη κυκλοφορίας τα οποία θα πλήρωνε ο ελληνικός λαός θα ήταν πολύ περισσότερα.

Θέλω να σας πω ότι εμείς αναλάβαμε την Κυβέρνηση στις 4 Οκτωβρίου και εκτός αυτού η Βουλή είχε κλείσει το Μάιο. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα έπρεπε να περάσουμε και να ψηφίσουμε την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου για τα τέλη κυκλοφορίας. Δεν προλαβαίναμε από τον Οκτώβριο μέχρι το Νοέμβριο, μέσα σε ένα μήνα, να κάνουμε όλες αυτές τις αλλαγές οι οποίες χρειαζόνταν και να περάσουμε τα σωστά τέλη κυκλοφορίας.

Ο υπολογισμός που έκανε ο κ. Σουφλιάς ήταν πάνω στα κυβικά. Είναι λάθος, λοιπόν, να βάζουμε ένα αυτοκίνητο το οποίο έχει πολλά κυβικά, ενώ δεν ρυπώνει, να πληρώνει περισσότερα τέλη κυκλοφορίας από ένα αυτοκίνητο το οποίο έχει λιγότερα κυβικά και ρυπαίνει περισσότερο.

Θέλω, λοιπόν, να σας πω ότι εμείς πήραμε την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου του κ. Σουφλιά και μειώσαμε. Πρέπει να ξέρετε ότι ο ελληνικός λαός πλήρωσε λιγότερα τέλη κυκλοφορίας απ' ό,τι θα πλήρωνε, αν ίσχυε το προηγούμενο διάταγμα.

Από τη βιασύνη όμως, γιατί μας πίεζε ο χρόνος, δεν καταφέραμε να φέρουμε αυτή την αλλαγή. Θα την κάνουμε του χρόνου. Πιστεύω του χρόνου, κυρία Μπιρμπιλί, να κάνουμε νέα κριτήρια, με το διοξειδίο του άνθρακος, όπως κάνουνε και σε όλη την Ευρώπη.

Τώρα, η απόσυρση έχει δύο θέματα, το ένα είναι οικονομικό και το άλλο είναι περιβαλλοντικό. Είναι ηλίου φαινότορο ότι, όταν στην αγορά μπαίνουν καινούργια αυτοκίνητα, αυτά σίγουρα ρυπαίνουν λιγότερο. Όμως, στη συγκεκριμένη στιγμή και όπως στηθήκε η απόσυρση του κ. Σουφλιά, ήταν λάθος. Δεν μπορεί το κράτος μας να πληρώνει 1.200 ευρώ σε όποιον πετάει ένα αυτοκίνητο. Δεν γίνεται. Δεν υπάρχουν τα χρήματα. Με ένα πρόχειρο υπολογισμό τον οποίον κάναμε, θέλαμε πάνω από 500.000.000 ευρώ να πληρώσουμε χωρίς λόγο.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι εάν μελετήσουμε έναν νέο τύπο απόσυρσης, ο οποίος θα είναι διαφορετικός από το να δίνουμε χρήματα σε κάποιον ο οποίος πετάει ένα αυτοκίνητο, αλλά να δίνουμε σε κάποιον ο οποίος αγοράζει κάποιο αυτοκίνητο και από την καταβάλλση έρθει το κέρδος, τότε να είστε σίγουροι ότι το κράτος μας θα βγει ωφελημένο.

Και τι εννοώ; Να πω ένα απλό παράδειγμα: εάν η αγορά του αυτοκινήτου με την κρίση που υπάρχει σήμερα πάει στις εκατόν πενήντα χιλιάδες αυτοκίνητα και έστω ότι εισπράττουμε γύρω στα 1000 ευρώ – λέω ένα νούμερο τυχαίο – θα εισπράξει το κράτος περίπου 150.000.000 από το ειδικό τέλος ταξινόμησης. Εάν όμως η αγορά, με την απόσυρση που θα κάνουμε, πάει στις τριακόσιες χιλιάδες αυτοκίνητα και εισπράττοντας πάλι 1000 ευρώ, θα εισπράξουμε 300.000.000. Άρα, αξίζει τον κόπο να δώσουμε 50.000.000 μπόνους, για να αποσυρθούν τα αυτοκίνητα και να κερδίσει το κράτος 100.000.000 ευρώ επιπλέον. Τα νούμερα είναι τυχαία, αλλά θέλω να σαςβάλω σε αυτήν τη συλλογιστική.

Πιστεύω ότι το ΠΑΣΟΚ ορθώς έκανε αυτό για τα τέλη κυκλοφορίας και ορθώς απέσυρε την απόσυρση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Ρομπόπουλο.

Έχει ζητήσει το λόγο η κυρία Υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, κ. Μπιρμπίλη, η οποία και έχει το λόγο για δεκαοκτώ λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΜΠΙΡΜΠΙΛΗ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, θα ήθελα σήμερα να σας παρουσιάσω μια πράσινη πολιτική, μια πολιτική με περιβαλλοντικά ουσιαστικό χαρακτήρα, μια πολιτική που να αφορά τα τέλη των αυτοκινήτων, με έναν τρόπο που θα προσέφερε αφ' ενός προστασία στο επιβαρυνόμενο από την κυκλοφορία περιβάλλον και αφ' ετέρου θα υποχρέωνε όσους ρυπαίνουν να πληρώνουν ανάλογα με το πόσο ρυπαίνουν, μια πολιτική τελών που σε συνδυασμό με τα ανεπτυγμένα, ολοκληρωμένα δίκτυα μέσων μαζικής μεταφοράς, τους ποδηλατόδρομους και τις αστικές παρεμβάσεις και αναπλάσεις, που σύντομα θα ανακοινώσουμε, θα ελαχιστοποιούσε τη χρήση των ΙΧ., ιδιαίτερα στα κέντρα των πόλεων, μια πολιτική τελών που δεν θα επιβάρυνε οικονομικά την κατοχή των αυτοκινήτων, αλλά τη χρήση τους.

Αυτή η παρουσίαση των πράσινων τελών δεν γίνεται σήμερα. Θα γίνει στο προσεχές μέλλον και σε συμφωνία με τα συναρμόδια Υπουργεία, το Υπουργείο Οικονομικών και το Υπουργείο Υποδομών.

Σήμερα, λοιπόν, καλούμαστε να κυρώσουμε την πράξη καθορισμού τελών για το 2010. Η λογική τους δεν είναι πράσινη, είναι αποκλειστικά και μόνο δημοσιονομικά προσανατολισμένη. Δεν μιλάμε, λοιπόν, όπως είπα και δημόσια, για πράσινα τέλη. Καλείται δε το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής να παρουσιάσει τη σχετική πράξη, γιατί αυτή είναι μια κληρονομιά από την προηγούμενη κυβέρνηση.

Τα τέλη εμφανίστηκαν ως να έχουν περιβαλλοντικό χαρακτήρα, διότι συνόδευσαν μια απόσυρση, με την οποία διαφωνήσαμε. Σχετικά με τα τέλη, μας καλύπτει όλους η θέση του Πρωθυπουργού. Η ρύθμιση την οποία επικυρώνουμε ήταν λαθεμένη και για το λόγο αυτό, ήδη το Υπουργείο Περιβάλλοντος σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών και το Υπουργείο Υποδομών βρίσκονται στην τελική φάση επεξεργασίας προτάσεων που θα αφορούν τα τέλη για το επόμενο έτος.

Η θέση η δική μας παραμένει σταθερή, δεν πρέπει να επιβαρύνει τον πολίτη η κατοχή του ΙΧ, αλλά η χρήση του. Άλλο χρήση, άλλο κατοχή. Είναι, πράγματι, άδικο να ζητείται από κατόχους αυτοκινήτων που έχουν προφανή αδυναμία απόκτησης νέου, να επιβαρύνονται με υπέρογκα τέλη κυκλοφορίας. Με δεδομένη, όμως, τη ληφθείσα απόφαση από την προηγούμενη κυβέρνηση, τη δημιουργία τετελεσμένων γεγονότων και την έλλειψη επαρκών δεδομένων για τα ΙΧ σε κυκλοφορία –και αυτό είναι ένα θέμα πολύ σοβαρό- η νέα Κυβέρνηση προσπάθησε να κάνει τροποποιήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας. Σε αυτό το πλαίσιο –και αυτό το τονίζω- της διόρθωσης μιας δεδομένης κατάστασης που είχε διαμορφωθεί, η αρχική μας θέση για διατήρηση των πράσινων τελών, απόδοση των πόρων αυτών σε περιβαλλοντικές δράσεις –για να μπορούν να λέγονται και πράσινα- εν μέρει η διατήρηση του κινήτρου της απόσυρσης και μερική αποσύνδεση των κινήτρων της απόσυρσης από την αγορά νέου ΙΧ, ήταν ίσως η καλύτερη λύση. Μερική αποσύνδεση για εμάς, σήμαινε, βέβαια, την επιδότηση για τη χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς. Το μείγμα των μέτρων που θα εφαρμοστούν του χρόνου θα είναι πιο αποτελεσματικό και απολύτως δίκαιο.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, οι εκπομπές των αερίων ρύπων στον τομέα των μεταφορών αυξάνονται σταθερά, ενώ οι βελτιώσεις μέσα από την ενεργειακή αποδοτικότητα των διαφορετικών μέσων συγκοινωνίας και την εισαγωγή φιλικότερων προς το περιβάλλον καυσίμων, δεν είναι επαρκείς για να αντισταθμίσουν την αύξηση του όγκου μεταφορών.

Είναι γεγονός, ότι οι οδικές μεταφορές είναι η κύρια πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης των αστικών κέντρων σε επίπεδο χώρας. Είναι, επίσης, γεγονός ότι ο στόλος των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από υψηλή μέση ηλι-

κία, χαμηλούς ρυθμούς ανανέωσης, ίσως και λόγω του υψηλού κόστους που ίσχυε για τα παλαιότερα, κυρίως, αυτοκίνητα. Αν, μάλιστα, ληφθούν υπ' όψιν η ελλιπής συντήρηση του στόλου, οι μη επαρκείς έλεγχοι και οι ιδιαίτερα υψηλοί κυκλοφοριακοί φόροι, γίνεται εύκολα κατανοητή η καθοριστική συμμετοχή των οδικών μεταφορών στην επιβάρυνση του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος.

Ο αριθμός των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων στην Ελλάδα παρουσιάζει συνεχή τάση αύξησης που οφείλεται όχι μόνο στις νέες κυκλοφορίες οχημάτων, αλλά και στην εξαιρετικά μικρή απομάκρυνση από την κυκλοφορία των παλαιών, με περιβαλλοντικές επιπτώσεις και όχι μόνο: φαινόμενο θερμοκηπίου, ατμοσφαιρική ρύπανση, κατανάλωση ενέργειας, τροχαία ατυχήματα, θόρυβος και χαμένες ανθρωποώρες στις μετακινήσεις.

Η σωστή ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς αποτελεί την αποτελεσματικότερη λύση για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης των αστικών κέντρων. Απαιτούνται όμως, τολμηρές αποφάσεις, τόσο από την πολιτεία όσο και από τις δημοτικές αρχές, και αλλαγή σε παγιωμένες νοοτροπίες και συμπεριφορές όλων μας.

Από τη νέα χρονιά, από το 2011 τα οχήματα που θα ταξινομούνται θα έχουν τα στοιχεία των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και ο προσδιορισμός των τελών κυκλοφορίας θα γίνεται πλέον στηριζόμενος σε αυτό το καθαρά περιβαλλοντικό κριτήριο. Οι κατηγορίες θα είναι τέτοιου εύρους, ώστε να εξασφαλίζεται δίκαιη κατηγοριοποίηση χωρίς στρεβλώσεις και επικαλύψεις.

Όσον αφορά στα οχήματα που έχουν κυκλοφορήσει μετά το καλοκαίρι του 2008 και για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, θα μπορεί να υπάρξει ένας συνδυασμός τεχνολογίας και κυβισμού. Για τις προηγούμενες κυκλοφορίες θα στηριχθούμε σε ένα σύστημα που κατά κύριο λόγο θα στηρίζεται στον κυβισμό και με ένα συμβολικό ποσοστό που θα αναφέρεται στην ηλικία και την τεχνολογία.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να τονίσω ότι δεν υπάρχουν –όχι επαρκείς- βάσεις δεδομένων για όλα τα στοιχεία, για όλα τα χαρακτηριστικά που συνοδεύουν την κυκλοφορία ενός αυτοκινήτου, όπως σε άλλες χώρες που μπορούν να έχουν πολύ πιο ολοκληρωμένες παρεμβάσεις σε σχέση με τα τέλη κυκλοφορίας.

Η αρχή ότι η κτήση δεν θα πρέπει να τιμωρείται καθώς και ότι δεν θα πρέπει η πολιτεία να αλλάζει τους όρους του παιχνιδιού κατά τη διάρκειά του, είναι σαφές ότι δεν μπορεί να αγνοηθεί. Το σύστημα των τελών κυκλοφορίας θα πρέπει να είναι εύκολα διαχειρίσιμο από διοικητικής πλευράς και κατανοητό στις αρχές του.

Για λόγους αρχής και δικής μας φιλοσοφίας, λέμε ότι πρέπει να βρούμε τρόπους, ώστε να δίνονται κίνητρα για την αντικατάσταση των ενεργοβόρων και ρυπογόνων οχημάτων, με οχήματα βελτιωμένων επιδόσεων ως προς τις εκπομπές των ρύπων, σε συνδυασμό με αντικίνητρα για την κυκλοφορία σε δρόμους με υψηλή περιβαλλοντική επιβάρυνση.

Θα ήθελα κλείνοντας να πω ότι δεν μπορούμε να μιλάμε για μια ολοκληρωμένη πολιτική, αν δεν μιλήσουμε για οριζόντιες δράσεις. Δεν μπορούμε να μιλάμε για μια ολοκληρωμένη πολιτική για το αυτοκίνητο, αν δεν μιλήσουμε για τη βελτίωση των υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας, την υλοποίηση μέσων σταθερής τροχιάς και σταθμών μετεπιβίβασης, τις εφαρμογές της τηλεματικής για την προτεραιότητα όλων των μέσων μεταφοράς και για το συντονισμό των συγκοινωνιών.

Εδώ νομίζω ότι σύντομα το Υπουργείο Υποδομών, το αρμόδιο Υπουργείο, θα καταθέσει σχετική πρόταση.

Δεν μπορούμε να μιλάμε για μια ολοκληρωμένη πολιτική, αν δεν μιλήσουμε για την αύξηση της κοινωνικής αποδοχής και της ελκυστικότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς με την επέκταση των λεωφορειολωρίδων, τη βελτίωση της προσβασιμότητας, την ικανοποιητική συχνότητα των δρομολογίων, τη μείωση των χρόνων ανά προορισμό και την αξιοπιστία γενικά των δρομολογίων. Δεν μπορούμε να μιλάμε για μια ολοκληρωμένη πολιτική, αν δεν μιλήσουμε για την ώθηση των πολιτών προς μετακινήσεις με μεγαλύτερη πληρότητα οχήματος, μέσω τιμολογιακών ή απαγορευτικών μέτρων της χρήσης του αυτοκινήτου. Δεν μπορούμε να

μιλήσουμε για μια ολοκληρωμένη πολιτική, εάν δεν μιλήσουμε για την αναβάθμιση του συστήματος του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων, μέσω του οποίου θα απομακρύνονται από την κυκλοφορία τα πολύ παλιά, τα ρυπογόνα και τα επικίνδυνα οχήματα. Και δεν μπορούμε να μιλήσουμε, βεβαίως, για μια ολοκληρωμένη πολιτική χωρίς την ευαισθητοποίηση του κόσμου, την αλλαγή της κοινωνικής συμπεριφοράς και των συνηθειών μεταφοράς μέσω της ενημέρωσης, μέσω αυστηρών διοικητικών και οικονομικών μέτρων για τους παραβάτες και την εκπαίδευση των οδηγών στην οικονομική, οικολογική και ασφαλή οδήγηση. Και, βέβαια, όσο αυτό μπορεί να φαίνεται ουτοπικό, δεν μπορούμε να μιλάμε για μια ολοκληρωμένη πολιτική, εάν δεν μιλήσουμε για την ένταξη του ποδηλάτου και του βαδίσματος στην ελληνική πόλη όχι ως γραφικές μορφές μετακίνησης, αλλά ως ποιοτικές μορφές βιώσιμης κινητικότητας και προφανώς, για την ελεγχόμενη στάθμευση σε όλη την έκταση, εντός και εκτός δακτυλίου πόλεων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Και εμείς ευχαριστούμε την κυρία Υπουργό.

Πριν δώσω το λόγο στον επόμενο ομιλητή, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι επτά μαθητές και μαθήτριες και δυο δάσκαλοι-συνοδοί τους του 10ου Δημοτικού Σχολείου Ιλίου Αττικής.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αφού έγιναν κάποιες σχετικές και επιτυχείς διαβουλεύσεις με τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους των κομμάτων...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Με εμένα δεν κάνατε διαβουλεύσεις, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Κατά την εικαζόμενη καλή σας βούληση σας συμπεριέλαβα στις διαβουλεύσεις, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Κυριάκος Μητσοτάκης, υπεύθυνος Περιβάλλοντος από πλειοψία Νέας Δημοκρατίας και Βουλευτής της Β' Αθηνών, έχει κατά προτεραιότητα τον λόγο –και αυτό ήταν το αντικείμενο των διαβουλεύσεων– γιατί έχει να πραγματοποιήσει ένα αεροπορικό ταξίδι και πρέπει να προλάβει την πτήση.

Κυρίες συνάδελφε, έχετε το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ και τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους για την κατανόησή τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατανώ τη δυσκολία με την οποία η Υπουργός Περιβάλλοντος ανέβηκε στο Βήμα, να υπερπιστεί μια πολιτική πρωτοβουλία, την οποία, προφανώς, η ίδια δεν πιστεύει και την οποία ο ίδιος ο Πρωθυπουργός με δημόσια δήλωσή του έκρινε εσφαλμένη.

Πιστεύω ότι ο τρόπος με τον οποίο το ΠΑΣΟΚ χειρίστηκε το ζήτημα των τελών κυκλοφορίας, αλλά και της απόσυρσης, καταδεικνύει το γεγονός ότι η Κυβέρνησή σας, κυρία Υπουργέ και κύριε Υπουργέ, ήρθε στην εξουσία πολύ πιο απροετοίμαστη απ' ό,τι ήθελε να πιστεύει. Πήρατε μια πρωτοβουλία, να καταργήσετε μια πρωτοβουλία της προηγούμενης κυβέρνησης, μόνο και μόνο επειδή η πρωτοβουλία αυτή εκπορευόταν από τη Νέα Δημοκρατία, χωρίς να την μελετήσετε, χωρίς να την κοστολογήσετε και φέρνοντας στο τραπέζι επιχειρήματα, τα οποία επιτρέψτε μου να σας πω δεν αντέχουν τη βάση της κριτικής.

Θέλω να αναφερθώ, ιδιαίτερα, στην κατάργηση του μέτρου της απόσυρσης και να προσπαθήσω, στα λίγα λεπτά που έχω στη διάθεσή μου, να αποκρούσω ορισμένα από τα επιχειρήματα, τα οποία ακούστηκαν σ' αυτήν την Αίθουσα και τα οποία κατά την εκτίμησή μου είναι εντελώς, μα εντελώς αβάσιμα.

Κυρία Υφυπουργέ των Οικονομικών, αναφέρομαι και σε εσάς και με ενδιαφέρον βλέπω την παρουσία σας εδώ σήμερα, στα έδρανα της Βουλής, το κύριο επιχείρημα με το οποίο σπεύσατε να καταργήσετε την απόσυρση ήταν δημοσιονομικό. Το είπα και

η κυρία Υπουργός. Κυκλοφορεί σε αυτήν τη συζήτηση ένα νούμερο 400.000.000, ως ενδεχόμενη επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού από το μέτρο της απόσυρσης.

Γνωρίζετε καλά, όμως, ότι υπήρχε έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, όταν κατέθεσε η Νέα Δημοκρατία τη δικιά της πρωτοβουλία, με την οποία αποδεικνυόταν ότι η απόσυρση δεν έχει αρνητικό αλλά θετικό πρόσημο για τα δημόσια οικονομικά. Αυτό είναι απολύτως σαφές ότι μπορεί να γίνει με την προϋπόθεση ότι η επιδότηση του αυτοκινήτου το οποίο θα αποσυρθεί είναι μικρότερη από τα έσοδα τα οποία θα έχει το κράτος από το Φόρο Προστιθέμενης Αξίας και από το ειδικό τέλος ταξινόμησης.

Κυρία Υφυπουργέ, είναι λάθος να πιστεύετε ότι η απόσυρση είναι ένα μέτρο το οποίο είναι δημοσιονομικά αρνητικό. Είναι ένα μέτρο το οποίο υπό προϋποθέσεις και εφ' όσον χτιστεί σωστά, μπορεί να αποφέρει σημαντικά έσοδα στο κράτος. Ταυτόχρονα μπορεί να τονώσει μια αγορά η οποία σήμερα –όπως και πολλές άλλες– δοκιμάζεται.

Ακούω συνέχεια το επιχείρημα ότι δεν θέλουμε ως Έλληνες πολίτες, να στηρίζουμε τη βιομηχανία της Γαλλίας, της Γερμανίας ή οποιασδήποτε άλλης χώρας που παράγει αυτοκίνητα. Παραγνωρίζετε, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, που παρουσιάζετε αυτό το επιχείρημα το γεγονός ότι σήμερα ο κλάδος του αυτοκινήτου στη χώρα μας απασχολεί κοντά στους εκατό χιλιάδες ανθρώπους. Συνεισφέρει το 3% του ΑΕΠ και αποτελεί ένα δυναμικό εμπορικό κλάδο.

Η λογική της απόσυρσης, κυρία και κύριε Υπουργέ, θα μπορούσε να τονώσει αυτόν τον κλάδο και να φέρει πολλά περισσότερα έσοδα στον ελληνικό προϋπολογισμό. Σας καλώ στη συζήτηση την οποία κάνετε και στην επιχειρηματολογία την οποία με ενδιαφέρον άκουσα, κυρία Υπουργέ, σχετικά με τον τρόπο τον οποίο φαντάζεστε από εδώ και στο εξής να διαρθρώνεται μια πολιτική αυτοκινήτου, να επανεξετάσετε την απόσυρση.

Η παρότρυνσή μου είναι και προς την Υπουργό Περιβάλλοντος και προς τον Υφυπουργό Οικονομικών, υπό την προϋπόθεση ότι θα αφορά καινούργια και μόνο αυτοκίνητα και όχι μεταχειρισμένα. Είναι μαθηματικώς βέβαιο ότι η απόσυρση έχει θετικό πρόσημο. Θα αποτελούσε σήμερα μια αναπτυξιακή ανάσα, ένα μέτρο άμεσου δημοσιονομικού οφέλους, το οποίο όπως σας είπα, θα ήταν θετικό και δημοσιονομικά και περιβαλλοντολογικά.

Άκουσα και σ' αυτήν την Αίθουσα το επιχείρημα –το οποίο επιτρέψτε μου να σας πω, δεν στέκει καθόλου– ότι η απόσυρση είναι ένα μέτρο το οποίο δεν έχει θετικό περιβαλλοντολογικό πρόσημο. Είναι λάθος αυτή η άποψη, για τον πολύ απλό λόγο ότι σήμερα στη χώρα μας, παρά το γεγονός ότι έχει υπάρξει μια ουσιαστική αντικατάσταση του στόλου των παλαιών αυτοκινήτων εξακολουθούμε να έχουμε έναν από τους πιο γερασμένους στόλους αυτοκινήτων στην Ευρώπη. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αυτοκινήτων έχουμε 1,3 εκατομμύριο αυτοκίνητα, τα οποία είναι ηλικίας άνω των δεκαπέντε ετών. Γνωρίζουμε πολύ καλά ότι ένα παλιό αυτοκίνητο προκαλεί πολλαπλάσια ρύπανση, έστω κι αν είναι μικρό απ' ό,τι ένα αυτοκίνητο καινούργιο, έστω κι αν αυτό είναι αυτοκίνητο μεγάλου κυβισμού.

Εάν η απόσυρση προχωρούσε και είχε ως κύριο στόχο την απόσυρση των παλιών αυτοκινήτων, αυτών που στην αυτοκινητιστική γλώσσα αποκαλούμε euro-0, είναι βέβαιο ότι αυτό θα είχε πολύ σημαντικά περιβαλλοντολογικά οφέλη, ειδικά για τα μεγάλα αστικά κέντρα και ειδικά για την Αθήνα, η οποία είναι εξαιρετικά επιβαρυνόμενη.

Δεν θα αναφερθώ εκτεταμένα στην κοινωνική διάσταση του μέτρου των τελών, έτσι όπως δρομολογήθηκαν από την Κυβέρνηση –αναφέρθηκε σε αυτό και ο εισηγητής μας ο κ. Καλογιάννης. Είναι προφανέστατα κοινωνικά άδικο να επιβαρύνεται σήμερα κάποιος πολίτης, ο οποίος δεν μπορεί να αντικαταστήσει το αυτοκίνητό του με υψηλά τέλη κυκλοφορίας. Κατά κανόνα οι πολίτες αυτοί είναι πολίτες, οι οποίοι δεν έχουν μεγάλη οικονομική δυνατότητα και σήμερα αναγκάζονται πολλοί απ' αυτούς –άνω των εβδομήντα χιλιάδες με βάση τα τελευταία στοιχεία– να καταθέσουν τις πινακίδες τους. Αυτή είναι η πιο απτή απόδειξη της αδικίας του μέτρου, έτσι όπως το προτείνετε. Γι' αυτό και εμείς, ως Νέα Δημοκρατία, δεν είναι δυνατόν να συναίνεσουμε

στην υπερψήφισή, στην κύρωση της συγκεκριμένης πράξης νομοθετικού περιεχομένου.

Κλείνω, λέγοντας ότι εμείς ως παράταξη, είμαστε διατεθειμένοι να συνεισφέρουμε σε έναν ουσιαστικό διάλογο, ο οποίος θα θέσει στο τραπέζι της συζήτησης όλα τα ζητήματα που αφορούν στην πολιτική του αυτοκινήτου. Η κυρία Υπουργός είπε ορισμένα ενδιαφέροντα πράγματα στην ομιλία της σήμερα. Μακάρι αυτά τα ενδιαφέροντα πράγματα να τα είχε ενσωματώσει σε μια σωστή πολιτική πρωτοβουλία και να μη βρισκόμασταν μπρος στο απίστευτο και οξύμωρο να κυρώνουμε σήμερα μια πράξη νομοθετικού περιεχομένου, την οποία είχε απορρίψει ο Πρωθυπουργός. Αυτό δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα, αλλά έστω και αργά, το mea culpa σας δεν μπορεί παρά να μη γίνει αποδεκτό.

Ας κάνουμε αυτήν τη συζήτηση, ας δρομολογήσουμε μια σωστή πολιτική αυτοκινήτου η οποία θα διαμορφώνει τα τέλη κυκλοφορίας βάσει των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, όπως γίνεται σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες. Μια πολιτική αυτοκινήτου η οποία θα θέτει σε πρώτη προτεραιότητα την αντικατάσταση παλαιών ρυπογόνων αυτοκινήτων, αλλά και φορτηγών. Και τέλος, μια πολιτική αυτοκινήτου, η οποία θα επαναφέρει στο τραπέζι της συζήτησης το θέμα της πετρελαιοκίνησης στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Ένα θέμα το οποίο πιστεύω ότι πρέπει να το ανοίξουμε, καθώς είναι, τουλάχιστον, παράδοξο η χώρα μας να είναι η μόνη χώρα, η οποία δεν επιτρέπει σε αυτοκίνητα τα οποία είναι πια αποδεδειγμένα πολύ φιλικά προς το περιβάλλον, να κυκλοφορούν στα μεγάλα αστικά κέντρα, επικαλούμενη επιχειρήματα τα οποία μπορεί να είχαν βάση πριν από κάποια χρόνια, σήμερα όμως δεν έχουν την ίδια βάση που είχαν πριν από μια δεκαετία.

Σας ευχαριστώ και πάλι, κύριε Πρόεδρε, και για την ανοχή σας. (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε, κύριε Μητσοτάκη.

Θέλω να θέσω στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους ένα ενδιάμεσο ζήτημα. Έχουμε τρεις ομιλητές, κανονικούς αγορητές να λάβουν το λόγο. Προτείνω ή εισηγοίμαι ή ζητώ να μιλήσουν οι κοινοί -ούτως ειπείν- αγορητές και ύστερα να λάβουν το λόγο οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Δέχεστε να έχουμε μια συζήτηση σε αυτό το επίπεδο;

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Δεχόμαστε, κύριε Πρόεδρε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Συμφωνούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Συνεπώς αφού ευχαριστήσω τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους για την κατανόησή τους, θα προχωρήσουμε με το να δώσουμε το λόγο στην κ. Μαρία Θεοχάρη, Βουλευτή ΠΑΣΟΚ στο Νομό Καρδίτσας.

Η κ. Θεοχάρη έχει το λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΘΕΟΧΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η τροποποίηση της πράξης νομοθετικού περιεχομένου για την αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας και την κατάργηση του μέτρου της απόσυρσης οχημάτων, την οποία καλούμαστε να κυρώσουμε, έρχεται για να διορθώσει την κατάσταση, με την οποία ήρθαμε αντιμέτωποι, εξαιτίας των αποφάσεων της προηγούμενης κυβέρνησης. Έρχεται για να εξασφαλίσει ένα μέτρο κοινωνικής δικαιοσύνης, που έλειπε από την προηγούμενη ρύθμιση.

Το βασικό πρώτο σημείο, που κρίναμε απαραίτητο, ήταν η αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας προς το δικαιότερο. Η ρύθμιση που είχε επιβάλλει η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, εμφάνιζε μεγάλες αποκλίσεις στα τέλη που καλούνταν να καταβάλουν οι κάτοχοι των Ι.Χ., με αποτέλεσμα οι οικονομικά ασθενέστεροι -που κατά κανόνα έχουν μικρότερου κυβισμού αυτοκίνητα- να πληρώνουν αυξημένα τέλη έως και 400%, ενώ, η αύξηση για τους κατόχους μεγάλων οχημάτων, ήταν μόλις 20%.

Εισάγουμε περιβαλλοντολογικά, αλλά και κοινωνικά κριτήρια στον τρόπο υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας για να περιορίσουμε την επιβάρυνση των λιγότερο ρυπογόνων και ενεργόβωρων αυτοκινήτων μικρού κυβισμού.

Από τώρα και στο εξής δεν θα αποτελεί μοναδικό κριτήριο ο κυβισμός των αυτοκινήτων, αλλά και η περιβαλλοντολογική επιβάρυνση που προκαλούν με βάση την παλαιότητα τους στο πρότυπο των περισσότερων ευρωπαϊκών χωρών. Έτσι όσον αφορά

το μέγεθος του κινητήρα, οι κάτοχοι αυτοκινήτων μικρού κυβισμού θα καταβάλλουν προοδευτικά μειωμένα τέλη, ενώ αυξάνονται τα τέλη για τους κατόχους αυτοκινήτων μεγάλου κυβισμού. Παράλληλα ταξινομούνται τα οχήματα σε τέσσερις κλάσεις, δηλαδή, βάσει των εκπομπών ρύπων ανάλογα με την ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας του αυτοκινήτου.

Ενθαρρύνουμε έτσι το αγοραστικό κοινό προς τα φιλικά προς το περιβάλλον υβριδικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα, καθώς και τα αυτοκίνητα υδρογόνου, απαλλάσσοντας πλήρως από τα τέλη κυκλοφορίας τα έως 1920 κυβικά εκατοστά αυτοκίνητα και προβλέποντας μειωμένα τέλη που αντιστοιχούν στο 50% των τελών της κλάσης στην οποία εμπίπτουν για τα μεγαλύτερου κυβισμού υβριδικά Ι.Χ..

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η δεύτερη αλλαγή που επιφέρει η τροποποίηση αφορά στην κατάργηση του μέτρου της απόσυρσης που καθιέρωσε η προηγούμενη κυβέρνηση και κρίνεται απαραίτητη μπροστά στο μέγεθος της τραγικής οικονομικής κατάστασης που κληρονομήσαμε.

Στην παρούσα οικονομική συγκυρία που καλούμαστε να «σφίξουμε το ζωνάρι» και να κάνουμε περικοπές σε όλους τους τομείς, το μέτρο της απόσυρσης θα αποτελούσε υπερβολική επιβάρυνση για τον κρατικό προϋπολογισμό της τάξης των 400.000.000 ευρώ, κάτι που η οικονομική κατάσταση της χώρας τη δεδομένη στιγμή, απλά δεν το αντέχει.

Αντί να σπαταλήσουμε ένα τέτοιο υπέρογκο ποσό στη χρηματοδότηση της ξένης αυτοκινητοβιομηχανίας επιβαρύνοντας το εμπορικό μας ισοζύγιο, καθώς θα άνοιγε η ψαλίδα μεταξύ εισαγωγών και εξαγωγών, προτιμήσαμε να επενδύσουμε τα χρήματα σε άλλους τομείς, όπως η παιδεία.

Στην κριτική που δεχόμαστε ως προς την κατάργηση της απόσυρσης ότι ο στόλος των επιβατικών και των φορτηγών αυτοκινήτων χωρίς αντιρρυπαντικές προδιαγραφές αποτελεί μονόδρομο, απαντούμε ότι παρέχοντας το οικονομικό κίνητρο στους οδηγούς παλιών αυτοκινήτων για την αγορά νέου, ουσιαστικά, αυξάνουμε το στόλο των κυκλοφορούντων οχημάτων, καθώς προωθούμε τη λογική της χρήσης ιδιωτικού οχήματος.

Θα ήταν υποκριτικό να ισχυριζόμαστε ότι προσπαθούμε να προωθήσουμε την προστασία του περιβάλλοντος από τους ρύπους, τη στιγμή που εφαρμόζοντας το μέτρο της απόσυρσης, οι θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις θα ήταν αμελητέες, ενώ αντίθετα θα επιβαρυνόταν η συγκοινωνία στα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στο Λεκανοπέδιο.

Δική μας δέσμευση είναι η ανάπτυξη του δικτύου των μέσων μαζικής μεταφοράς και η προώθηση τρόπων μετακίνησης που θα συμβάλουν στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος, αντί να το επιβαρύνουν. Έτσι, λοιπόν, δίνουμε τη δυνατότητα στους δικαιούχους να εισπράξουν το μισό ποσό του κινήτρου που τους αντιστοιχεί και το υπόλοιπο να το πάρουν με τη μορφή δύο καρτών απεριορίστων διαδρομών στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Με τον τρόπο αυτό, όχι μόνο δίνουμε ένα ακόμα κίνητρο για τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλά και αφ' ετέρου επωφελείται ο δικαιούχος, καθώς αυτό αυξάνει το συνολικό ποσό του κινήτρου αγοράς κατά 20%.

Ένα τρίτο σημείο στο οποίο θα ήθελα να αναφερθώ είναι η κατάργηση του «πράσινου» δακτυλίου. Ήταν αποσπασματικό μέτρο που δεν αντιμετώπισε ουσιαστικά το πολυσύνθετο πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης -ιδιαίτερα στα μεγάλα κέντρα- και ούτως ή άλλως δεν θα ίσχυε πριν από το Σεπτέμβριο του 2011.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η τροποποίηση της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου αποτελεί μια συντονισμένη προσπάθεια της Κυβέρνησης, αφ' ενός να θεσπίσει ένα δικαιότερο μέτρο υπολογισμού των τελών αλλά και εναρμόνισης της νομοθεσίας με αυτών των περισσότερων ευρωπαϊκών εταίρων και αφ' ετέρου να καταργήσει ένα μέτρο που θα είχε ως αποτέλεσμα την οικονομική αφαίμαξη του κράτους, χωρίς ιδιαίτερα περιβαλλοντικά οφέλη.

Είναι καθ' όλα εναρμονισμένη με τη δέσμευσή μας για την προστασία του περιβάλλοντος και την προσπάθεια μείωσης των ρυπογόνων αυτοκινήτων που αποτελούν κύριο παράγοντα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα και επιβαρύνουν τόσο το περιβάλλον, όσο και τη δημόσια υγεία.

Πιστεύουμε, ότι πρόκειται για ένα μέτρο περισσότερο οικολογικό και όχι εισπρακτικού χαρακτήρα που συνάδει με την περιβαλλοντική συνείδηση που μας χαρακτηρίζει ως Κυβέρνηση και που θα πρέπει να περάσει και ως νοοτροπία για όλους τους Έλληνες πολίτες.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε την κ. Θεοχάρη. Το λόγο έχει ο κ. Παρασκευάς Κουκουλόπουλος, από την Κοζάνη, Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ. Θα μας μιλήσει και με επισημονική ευθύνη ως χημικός του περιβάλλοντος.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω εγγραφεί στον κατάλογο των ομιλητών για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο για δύο πολύ συγκεκριμένους λόγους.

Ο πρώτος, αφορά το περιβόητο λάθος για το οποίο ανέλαβε την ευθύνη και ο ίδιος, ο κύριος Πρωθυπουργός και έχει γίνει πολύ κουβέντα και στην επιτροπή και από το Βήμα της Βουλής. Προφανώς, από την ώρα που έχει μιλήσει ο Πρωθυπουργός σε όλους εμάς τους Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ που έχουμε εκλεγεί πρώτα απ' όλα για να στηρίζουμε την Κυβέρνηση και στη συνέχεια όλα τα υπόλοιπα, δεν συντρέχει λόγος να προσθέσουμε κάτι. Όμως, από αυτά που ακούω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την ανάγκη να πω μερικά πράγματα.

Ο Πρωθυπουργός έκανε αναφορά σε λάθος, σε ό,τι αφορά την κατανομή των βαρών ειδικότερα, δηλαδή, πώς διαρθρώθηκαν τα τέλη. Ως εκεί και μη παρέκει. Δεν υπάρχει καμμία τάση αυτοκριτικής για το ΠΑΣΟΚ για την απόσυρση της απόσυρσης.

Και απορώ με την ελαφρότητα με την οποία αντιμετωπίζεται το συγκεκριμένο ζήτημα από τους Βουλευτές της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Όταν μάλιστα το δημοσιονομικό πρόβλημα πια της χώρας έχει γίνει πρώτη είδηση διεθνώς, πώς μπορούμε να προσπερνάμε αυτό το ζήτημα και να μιλάμε συλλήβδην για λάθος. Είχε ή δεν είχε δημοσιονομικό κόστος, δημοσιονομική επιβάρυνση η ιστορία της απόσυρσης; Είχε. Είναι δευτερεύον ζήτημα αυτό στις μέρες μας; Είναι το υπ' αριθμόν 1 πρόβλημα που έχει μπει με δραματικό τρόπο στην πολιτική ατζέντα της χώρας το δημοσιονομικό; Είναι. Κατά συνέπεια, λοιπόν, έπρεπε ή δεν έπρεπε να υπάρξει αυτή η κυβερνητική πρωτοβουλία; Έπρεπε.

Και ας πούμε και μια άλλη παράμετρο που επίσης έχει έρθει πολύ ορμητικά στο προσκήνιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Πιστεύω πολύ βαθιά στην περαιτέρω πολιτική ενοποίηση της Ευρώπης γι' αυτό ακριβώς και έχω σοβαρές απορίες και ενστάσεις για το γεγονός ότι στην πρόσφατη κρίση και στις διαβουλεύσεις της ελληνικής Κυβέρνησης με τους Ευρωπαίους εταίρους, δεν είδα να περισσεύει αλληλεγγύη και αμοιβαιότητα από αυτούς που κατασκευάζουν μεταξύ των άλλων αυτοκίνητα και εμείς τα αγοράζουμε.

Έτσι, λοιπόν, ό,τι έχει να κάνει με το λάθος, είπαμε ότι έχει να κάνει με την κατανομή των βαρών και ανέλαβε είπαμε η κορυφή της Κυβέρνησης την ευθύνη και έδωσε τις εξηγήσεις και η Υπουργός του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής και ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ στην εναρκτήρια τοποθέτηση του.

Από κει και πέρα το δεύτερο, κύριε Πρόεδρε, που θέλω να τονίσω, ο δεύτερος λόγος για τον οποίο ζήτησα να πάρω το λόγο, έχει σχέση με το πώς πρέπει από εδώ και πέρα να οικοδομήσουμε ένα δίκαιο σύστημα επιβολής τελών κυκλοφορίας. Ένα δίκαιο σύστημα που να εξυπηρετεί και μια «πράσινη» λογική, περιβαλλοντική δηλαδή. Με διευκόλυνε πάρα πολύ η παρέμβαση της Υπουργού που προηγήθηκε, πριν από λίγο στο Βήμα, γιατί θα γίνουν και ευκολότερα κατανοητά, εντελώς συνοπτικά αυτά που θα πω.

Εγώ πιστεύω, κύριε Υπουργέ, μιας και έχουμε εδώ μέρος της πολιτικής ηγεσίας, πιστεύω, λοιπόν, ότι το μείγμα το οποίο πρέπει να μας διέπει, πρέπει να το εξετάζουμε με μεγάλη προσοχή και δεν πρέπει να έχει αποκλειστικά και μόνο περιβαλλοντική αφετηρία. Πρέπει να έχει και κοινωνική διάσταση, πρέπει να έχει και τη διάσταση της κοινωνικής δικαιοσύνης. Τα κριτήρια δεν μπορεί να είναι μόνο οι εκπομπές, πρέπει να είναι και ο κυβισμός,

πρέπει να είναι και η αξία κτίσης του ακινήτου.

Και προσέξτε γιατί το λέω αυτό. Προέρχομαι από μια περιοχή στην οποία από τα μέσα της δεκαετίας του 80, είχε αναπτυχθεί ένα από τα πιο ρωμαλέα και ενδιαφέροντα ως προς τους προανατολισμούς του οικολογικό κίνημα το οποίο υπάρχει και σήμερα, ακριβώς γιατί υπάρχει μεγάλη περιβαλλοντική επιβάρυνση. Θέλω, λοιπόν, να σας πω, ότι και στον τόπο μου επαναλήφθηκε αυτό που ξέραμε απ' όλη την Ευρώπη ότι οι οικολογικές ευαισθησίες αναπτύσσονται σε κοινωνίες κατά κανόνα –δεν λέω ότι δεν υπάρχουν και εξαιρέσεις– όταν έχουν διασφαλιστεί ζητήματα που έχουν σχέση με το βιοτικό επίπεδο.

Δεν συμμερίζομαι καθόλου την απαξιοτική φράση που λέει ότι η οικολογία είναι για τους χορτάτους, αλλά η ιστορία του οικολογικού κινήματος διεθνώς λέει γενικά ότι προηγούνται άλλες βιοτικές ανάγκες. Πιάνουν οι κοινωνίες βασικούς δείκτες ευημερίας και στη συνέχεια αναπτύσσουν οικολογικές ευαισθησίες και αυτό είναι απολύτως λογικό, εξηγήσιμο και ανθρώπινο.

Σ' αυτό, λοιπόν, το σημείο εστιάζω την προσοχή, κύριε Υφυπουργέ, που πρέπει να δείξουμε, καθώς θα οικοδομήσουμε το νέο πίνακα τελών. Δεν είναι απλή κανονιστική πράξη να κάνουμε προσθέσεις, αφαιρέσεις και πολλαπλασιασμούς. Δεν πρέπει να πάμε σ' αυτήν τη λογική. Τι πάει να πει, δηλαδή, εγώ που έχω λεφτά –όσα θέλω– να πάρω ένα υβριδικό υψηλού κυβισμού και να πληρώνω χαμηλά τέλη;

Τότε πραγματικά θα δώσουμε υπόσταση στην απαξιοτική προσέγγιση των περιβαλλοντικών ζητημάτων ότι η οικολογία είναι για τους χορτάτους. Μια άποψη που επαναλαμβάνω, δεν τη δέχομαι με τίποτα και δεν πρέπει κανένας να την έχει στις μέρες μας γιατί αν κάποτε είχε μια υπόσταση αυτή η θέση, σήμερα όπως έχουν προκύψει δυναμικά και ορμητικά τα ζητήματα της κλιματικής αλλαγής –και είναι επί θύραις πραγματικά η απειλή της κλιματικής αλλαγής– κανένας δεν μπορεί να βάζει σε δεύτερη μοίρα τα ζητήματα που έχουν σχέση με την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος. Έτσι, λοιπόν, πρέπει να έχουμε όλους τους πολίτες μαζί μας, γι' αυτό επαναλαμβάνω ότι πρέπει να έχουμε τρία κριτήρια.

Και επιπλέον αυτού του μείγματος, κύριε Υφυπουργέ, θέλω να τονίσω και δυο ακόμα παραμέτρους. Άλλο είναι το μικρό αυτοκίνητο για τα μέσο-ανώτερα στρώματα που είναι κατά κανόνα το δεύτερο αυτοκίνητο για να πάνε στην πόλη και άλλο για τα μέσο-κατώτερα οικονομικά στρώματα. Άλλος είναι ο μεγάλος κυβισμός για το Κολωνάκι και άλλος ο μεγάλος κυβισμός για την ύπαιθρο. Άρα, λοιπόν, πιστεύω ότι πρέπει να κουραστούμε για να πάμε σ' ένα πραγματικά σωστό σύστημα επιβολής της φορολογίας, πόσο μάλλον που θα πρέπει να φροντίσουμε με την ίδια επιμέλεια να τα επιστρέψουμε στην ίδια την κοινωνία μέσα από πράσινες πολιτικές. Και χάρηκα πάρα πολύ που άκουσα τον κύριο Υφυπουργό πριν από λίγο να μιλάει για τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Τρεις φράσεις θα πω ακόμα, κύριε Πρόεδρε, και με αυτές θα τελειώσω.

Έχει ανάγκη από μία ριζική αλλαγή και διαφορετική ματιά στα μέσα μαζικής μεταφοράς η ύπαιθρος. Οι περισσότερες έδρες των καποδιστριακών δήμων δεν έχουν σύνδεση με τα απομακρυσμένα διαμερίσματα. Και εκεί μπορούμε με ελάχιστα λεφτά –σύμφωνα με μελέτη της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων– να έχουμε ακόμα και δωρεάν συγκοινωνία.

Ανάγκη από ουσιαστικές πολιτικές μέσων μαζικής μεταφοράς έχουν τα αστικά κέντρα της περιφέρειας, όπου το πρόβλημα της κυκλοφορίας και της στάθμευσης έχει πάρει έναν ενδημικό χαρακτήρα. Γιάννενα, Καλαμάτα, Καβάλα, Λάρισα, Κοζάνη, όλες οι πόλεις έχουν τεράστιο πρόβλημα και το πρόβλημα αυτό έχει συμβάλει στη ρύπανση.

Και τεράστια ανάγκη έχει και η Αθήνα, γιατί ποιος Έλληνας δεν θέλει να ξαναδεί να λειτουργεί η Αθήνα με τις λωρίδες των λεωφορείων για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως λειτουργήσε το καλοκαίρι του 2004 με την Ολυμπιάδα. Ήταν μια πόλη πραγματικά ελκυστική, μία πόλη που έβλεπες στα μέσα μαζικής μεταφοράς τους ανθρώπους να μιλάνε μεταξύ τους και να χαίρονται που ζουν και συννευρίσκονται, μια πόλη, δηλαδή, ελκυστική. Άρα, λοιπόν, εκεί πρέπει να κατευθυνθούν τα τέλη. Γι' αυτό

ακριβώς και πρέπει να έχουν στην κατανομή τους έναν κοινωνικά δίκαιο χαρακτήρα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Κουκουλόπουλο.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης της Νέας Δημοκρατίας κ. Γιάννης Ιωαννίδης.

Ορίστε, κύριε Ιωαννίδη, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει ήδη λεχθεί εξαντλητικά από τους περισσότερους συναδέλφους που έλαβαν το λόγο, δεν μπορώ, όμως, και εγώ με τη σειρά μου να μη σχολιάσω, το παράδοξο μπροστά στο οποίο βρισκόμαστε με τη νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης, την οποία συζητάμε σήμερα.

Καλείται το ελληνικό Κοινοβούλιο με αυτήν την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου να κυρώσει μία πολιτική, η οποία ούτε λίγο ούτε πολύ αμφισβητείται από την ίδια την εκτελεστική εξουσία. Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός παραδέχθηκε ότι ήταν λανθασμένη η βιασμένη με την οποία η νυν Κυβέρνηση έσπευσε να καταργήσει το μέτρο της απόσυρσης, κρατώντας παράλληλα, τσουχτερά τα τέλη κυκλοφορίας. Μόνο φοροεισπρακτικά λειτουργήσατε και επιβάλατε 280.000.000 ευρώ επιπλέον φόρους.

Σπεύσατε, να υιοθετήσετε την άποψη ότι το μέτρο της απόσυρσης θα κόστιζε στο κράτος εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ, γεγονός που δεν ισχύει. Και παράλληλα δεν παραθέτετε αντίστοιχα κάποια μελέτη, που να συγκρίνει πόσα εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ μπορεί να επέφερε στα ταμεία του κράτους μια σωστά μελετημένη διαδικασία απόσυρσης. Αυτό το έκανε η Νέα Δημοκρατία και το πρόγραμμά, όπως είχε τεθεί σε εφαρμογή, ήταν αυτοτροφοδοτούμενο.

Ο εισηγητής μας εξήγησε αναλυτικά και τεκμηριωμένα ότι η εφαρμογή του προγράμματος της Νέας Δημοκρατίας σε βάθος τριετίας, όχι μόνο δεν θα κόστιζε τίποτα στον Έλληνα φορολογούμενο, αλλά θα επέφερε και επιπλέον έσοδα αρκετών εκατομμυρίων ευρώ στο κράτος. Τα παραπάνω αποδεικνύονται και με την αριθμό 171/35/2009 έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους της προηγούμενης Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου.

Γνωρίζετε δε, ότι δεκάδες χιλιάδες συμπολίτες μας είχαν ανταποκριθεί στο μέτρο της προηγούμενης κυβέρνησης, το οποίο – ξαναλέω – αβασάνιστα καταργήσατε, χωρίς καν να θέτετε τη νέα νομοθετική σας πρωτοβουλία σε δημόσια διαβούλευση – την οποία έχετε αναγάγει σε μείζονα συνιστώσα της πολιτικής σας – αλλά που φαίνεται τελικά ότι την εφαρμόζετε κατά το δοκούν.

Εβδομήντα επτά χιλιάδες συμπολίτες μας ακόμα περιμένουν να τους επιστραφούν τα χρήματα που έχουν πληρώσει. Εσείς έχετε εισπράξει και χάσατε πόσα χρήματα από διακόσιες χιλιάδες αυτοκίνητα – το λιγότερο – των οποίων τις πινακίδες οι συμπολίτες μας πήγαν και κατέθεσαν.

Αυτές, βέβαια, οι παλινδρομήσεις και οι συνεχείς παλινωδίες τις οποίες εμφανίζετε συχνά-πυκνά στον κυβερνητικό σας σχεδιασμό και στο κυβερνητικό σας έργο, έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην κοινωνία, στην αγορά – στην προκειμένη περίπτωση στην αγορά αυτοκινήτου – μπερδεύουν τους πολίτες, καθώς κλονίζεται η εμπιστοσύνη τους στις συναλλαγές τους με το κράτος, και σε αυτό που ονομάζουμε και έχει τη σημασία του, συνέχεια του κράτους.

Έχετε εγκλωβιστεί σε μια εμμονή να αλλάζετε, να παγώνετε, να καταργείτε, να ξαναπιάνετε από την αρχή καθενί που θέσπιζε η προηγούμενη κυβέρνηση. Προς Θεού! Δεν υπονοώ ότι εμείς νομοθετήσαμε τέλεια, ότι δεν έγιναν λάθη ή παραλείψεις, αλλά πλέον είναι γεγονός ότι σας έχει γίνει αυτοσκοπός η επανεξέταση ή η αναθεώρηση κάθε μέτρου που είχε πάρει η προηγούμενη κυβέρνηση.

Το ίδιο κάνατε και με τους ημιυπαίθριους. Παγώσατε τη ρύθμιση της προηγούμενης κυβέρνησης, παγώσατε την αγορά και όλες τις διαδικασίες που είχαν ξεκινήσει οι πολίτες για την τακτοποίηση των χώρων τους, λέγοντας ότι πρόκειται να εξετάσετε το θέμα από μηδενική βάση. Και με αυτά τα οικονομικά βάρη και τα προβλήματα τα οποία έχουμε, σκεφθείτε ότι το 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ που προέβλεπε η είσπραξη εντός του 2009, το

χάσαμε και δεν ιδρώνει το αυτί σας.

Το ίδιο κάνατε και τώρα. Ακυρώσατε όπως-όπως τις ρυθμίσεις Πράξεων Νομοθετικού Περιεχομένου που εξέδωσε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, όταν γνωρίζετε καλά πως τα μέτρα των τελών κυκλοφορίας της απόσυρσης και του πράσινου δακτυλίου, εντάσσονταν σε έναν συνολικό σχεδιασμό του τότε ΥΠΕΧΩΔΕ για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Δεν μπορώ να καταλάβω πως είναι δυνατόν το Υπουργείο Περιβάλλοντος να κάνει φοροεισπρακτικά μέτρα και να μην ενδιαφέρεται καθόλου για το περιβάλλον, να κόβει αυτό το οποίο είχε σχέση με το περιβάλλον.

Θα ήθελα να κάνω τελειώνοντας, ένα γενικό πολιτικό σχόλιο. Δεν θα αναφερθώ σε άρθρα και στα προβλήματα που κάποια απ' αυτά παρουσιάζουν, τα ανέλυσε εκτενώς ο εισηγητής μας. Το σχόλιό μου έχει να κάνει με την τακτική σας και την εμμονή σας να τα αναθεωρείτε όλα από το μηδέν. Κατά την άποψή μου, είναι λανθασμένη η θεωρία και η τακτική της μηδενικής βάσης.

Επειδή οι καιροί που διανύουμε είναι δύσκολοι, είναι απαιτητικοί, αυτό σημαίνει ότι πρέπει να κάνουμε ό,τι καλύτερο μπορούμε για να προχωρούμε με ταχείς ρυθμούς. Δεν υπάρχει χρόνος για χάσιμο σε κανέναν τομέα της δημόσιας οικονομικής και κοινωνικής μας ζωής. Αξιοποιήστε τα θετικά όπου έχει κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση, όπου υπάρχουν και υπάρχουν. Πατήστε σε ό,τι καλό και θετικό έχει γίνει για να προχωρήσουν τα πράγματα πιο γρήγορα. Τα μεγάλα κοινωνικά προβλήματα δεν λύνονται ούτε με καθυστερήσεις ούτε με αναβολές ούτε με εμμονές ούτε με συζητήσεις από μηδενική βάση.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Ιωαννίδη.

Τώρα θα ήθελα να δώσω το λόγο στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους και να προτείνω να εκτιμήσετε ότι λόγω της πίεσης του χρόνου οι δευτερολογίες των εισηγητών να μη λάβουν χώρα. Δηλαδή, να παραιτηθούν οι εισηγητές από τις δευτερολογίες τους, διότι θα είναι και αδόκιμο, αφού την ανάπτυξη της επιχειρηματολογίας θα την κάμουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, εκτός αν έχω ευθείες αντιρρήσεις.

Εγώ ζητώ να κάνουμε αυτήν την συναίρεση στο χρόνο, γιατί θα λάβουν το λόγο και από την Κυβέρνηση ένας ή δυο ομιλητές. Τι θα λέγατε; Θα το δούμε στην πορεία.

Ο κ. Μαρκόπουλος, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αξιοπερίεργο το γεγονός – και με την πλήρη ομολογία της Κυβέρνησης – ότι σήμερα συζητάμε ένα σχέδιο νόμου, για το οποίο, εκ των προτέρων η Κυβέρνηση έχει απορρίψει την ίδια της τη σκέψη. Δεν θέλω να πω ότι ζήτησε συγγνώμη και είπε mea culpa, αλλά εν πάση περιπτώσει, έχει ήδη αφαιρέσει από τη στρατηγική της επόμενης χρονιάς, τη στρατηγική αυτής της χρονιάς και ουσιαστικά ψηφίζουμε ένα σχέδιο νόμου, για το οποίο η Κυβέρνηση αισθάνεται άβολα.

Είναι, λοιπόν, δικαιολογημένο το ερώτημά μας στη βάση της νομοθετικής λειτουργίας της Κυβέρνησης, αφού η Κυβέρνηση γνωρίζει και είπε διά στόματος κυρίας Υπουργού, ότι την επόμενη χρονιά θα πάμε σε μια επιβολή τελών κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, με βάση το εκπεμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα.

Κύριε Υπουργέ, που παρίστασθε εδώ εκ μέρους της Κυβέρνησης, το εκπεμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα δεν είναι άγνωστο. Ανοίχτε ένα περιοδικό πωλήσεων και διαφήμισης αυτοκινήτων να διαβάσετε για κάθε μοντέλο κάθε μάρκας, τι διοξείδιο εκπέμπεται. Πόσο καιρό χρειάζεστε για να νομοθετήσετε κάτι με βάση το σκεπτικό το οποίο έχετε; Γιατί δεν το κάνατε;

Τρεις μήνες μετά την εξαγγελία του μέτρου και την αφαίρεσή του από το σκεπτικό σας, έρχεστε εδώ και νομοθετείτε με εμμονή κάτι για το οποίο αρνείστε ουσιαστικά την πατρότητά του και λέτε «ήταν λάθος μας». Και μάλιστα, έρχεστε εδώ και λέτε υπερηφανεύομενοι για το γεγονός ότι αναγνωρίζετε αυτό το λάθος. Ε, κάποτε νομίζω ότι η Κυβέρνηση πρέπει να ξεπεράσει τη βρεφική της ηλικία σε ό,τι αφορά τη δράση, το σκεπτικό, την πολιτική στρατηγική και τη νομοθετική λειτουργία. Νομοθετήστε

όπως θέλετε να νομοθετήσετε. Μην έρχεστε εδώ να λέτε τι θα κάνετε την επόμενη χρονιά για να διορθώσετε τα κακώς κείμενα.

Δεύτερον, το σχέδιο νόμου δεν είναι σε καμμία περίπτωση φιλοπεριβαλλοντικό. Δεν εισάγει περιβαλλοντική κουλτούρα. Δεν βοηθάει το περιβάλλον του τόπου. Είναι καθαρά εισπρακτικό. Και πώς αποδεικνύεται αυτό; Εξισώνετε τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα της πενταετίας με τα καινούργια. Ακόμα και τα μικρά παιδιά γνωρίζουν ότι αυτά τα δυο δεν είναι ίδια σε ό,τι αφορά την περιβαλλοντική επιβάρυνση. Και έρχεστε και το λέτε σε αυτήν την Αίθουσα, ότι δηλαδή, αυτό είναι περιβαλλοντικό και δεν είναι εισπρακτικό. Αδυνατούμε να αντιληφθούμε τον τρόπο με τον οποίο νομοθετείτε και αδυνατούμε να αντιληφθούμε και γενικότερα πλέον, τον τρόπο λειτουργίας αυτής της Κυβέρνησης. Η έκπληξη, την οποία δοκιμάζετε οι ίδιοι για τον εαυτό σας σε αυτά τα οποία έρχεστε να αντιμετωπίσετε, είναι περισσότερη από όση χρειάζεται για να νομοθετήσει ή να κυβερνήσει τον τόπο μια υπεύθυνη Κυβέρνηση.

Είναι γεγονός ότι βρισκόμαστε στο ενδιάμεσο διαχείρισης μιας παγκόσμιας κρίσης που έχει μπει στη χώρα μας. Αντιλαμβανόμαστε ότι θέλετε πολλά εισπρακτικά μέτρα για να μπορέσετε να «βολέψετε» τους αριθμούς. Έχετε ξεχάσει τους ανθρώπους, αλλά αυτό θα το πούμε παρακάτω.

Μέσα, λοιπόν, σ' αυτό το πλαίσιο, κινείστε με ένα πολύ συγκεκριμένο τρόπο. Εκφράζετε, δηλαδή, μια οικονομική πολιτική, η οποία ξεκίνησε με την ψήφιση ενός προϋπολογισμού το Δεκέμβριο, με την προαναγγελία της ακύρωσής του μ' ένα Πρόγραμμα Σταθερότητας και Ανάπτυξης, το οποίο το καταθέσατε, το μετρήσατε, το εισάγατε και ζητήσατε συναίνεση. Την πήρατε τη συναίνεση γι' αυτό το Πρόγραμμα Σταθερότητας και Ανάπτυξης, κάτι που εσείς ποτέ δεν έχετε δώσει σε καμμία κυβέρνηση του παρελθόντος, όταν ήσασταν στην αξιωματική αντιπολίτευση. Και ξαφνικά, σήμερα διαβάζουμε στις εφημερίδες ότι αυτό δεν φτάνει, ενώ δεν έχει ξεκινήσει καν να εφαρμοστεί και ενώ έχετε δεσμευτεί ότι είναι μετρημένο και ενώ έχετε δεσμευτεί ότι αυτό θα μειώσει το έλλειμμα κατά τέσσερις μονάδες και θα συνεισφέρει πάνω από 4.000.000.000 ευρώ στα έσοδα του κράτους. Σήμερα, μαθαίνουμε διά των εφημερίδων, ότι έχει προσυμφωνηθεί ένα άλλο πακέτο και μάλιστα, το μαθαίνουμε διά στόματος της Καγκελαρίου κ. Μέρκελ.

Ερωτούμε, λοιπόν, την Κυβέρνηση και θέλουμε μια απάντηση. Υπάρχει περίπτωση ποτέ να μαθαίνουμε ευθέως σε αυτήν την Αίθουσα, την Αίθουσα του δημοκρατικού κοινοβουλευτικού διαλόγου, τι πραγματικά σκέπτεστε για όλους τους Έλληνες, για μας και κυρίως, για τους ανθρώπους που είναι έξω από αυτήν την Αίθουσα; Και αν δεν το μαθαίνουμε σε αυτήν την Αίθουσα, μήπως μπορούμε να το μαθαίνουμε τουλάχιστον στις συζητήσεις σε υψηλότερο επίπεδο από αυτήν την Αίθουσα;

Γιατί διαμαρτύρεστε ότι δεν σας κλείνουμε συνέχεια το μάτι και δεν συμφωνούμε σ' αυτά, τα οποία εσείς αποφασίζετε; Αφού τα κρατάτε μυστικά. Τα κρατάτε μυστικά από το πολιτικό σύστημα της χώρας, τα κρατάτε μυστικά από την ελληνική Βουλή, τα κρατάτε μυστικά από τους Έλληνες πολίτες. Και όχι μονάχα αυτό, όχι μονάχα το γεγονός ότι μαθαίνουμε από άλλους τι έχει συμφωνηθεί για αυτόν τον τόπο, αλλά κυρίως γιατί το κυρίαρχο αξιακό σύστημα της κοινωνικής δικαιοσύνης, το οποίο θεωρείτε ότι είναι το τρένο πάνω στο οποίο τρέχει η σιδηροτροχιά της δικής σας οικονομικής πολιτικής, έχει διαλυθεί τελείως.

Διαρκής αύξηση των εμμέσων φόρων. Εξίσωση της μείωσης των μισθών στους μισθωτούς που είναι οι συνήθεις ύποπτοι του φορολογικού συστήματος σε αυτήν τη χώρα, σε φτωχούς και πλούσιους, όλοι το ίδιο. Απειλή για νέα αύξηση εμμέσων φόρων. Αποδείξεις για το κυνήγημα της φοροδιαφυγής που ουσιαστικά βάζουν τους φτωχότερους αυτού του τόπου να κάνουν ανταλλαγή αποδείξεων μεταξύ των οικογενειών τους και των συγγενών για να εξασφαλίσουν το κεκτημένο, τα 12.000 ευρώ το χρόνο. Καμμία εισαγωγή στο φορολογικό σύστημα των πολύτεκνων οικογενειών. Το αφορολόγητο δεν πάει πιο ψηλά σ' αυτούς που έχουν κάτι παραπάνω. Δεν μιλάω δε για τις αντικειμενικές αξίες και τις γονικές παροχές.

Πέντε μήνες τώρα, κύριε Υπουργέ, έχετε αφήσει τη χώρα απροστάτευτη και την «παίρνει ο άνεμος» στους διαλόγους και

στα πρωτοσέλιδα, όπως πήρε ο άνεμος κάποτε και τη σημαία από τα Ίμια.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Την πήρε ο αέρας!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Εντός εισαγωγικών, κύριε συνάδελφε και το καταλάβατε.

Διακηρύσσετε χωρίς κανένα ενδοιασμό περί χαμένης εθνικής κυριαρχίας λόγω της οικονομικής κρίσης και θεωρείτε, διά στόματος Υπουργού Οικονομικών, ότι είσατε μέλη μιας κυβέρνησης ενός «Τιτανικού» που βουλιάζει.

Με ποια αυτοπεποίθηση, κύριοι, βγαίνετε έξω να διαπραγματευτείτε για τη χώρα στη δύσκολη στιγμή; Κρίση έχει και η Ιταλία και η Πορτογαλία και η Ισπανία και χειρότερη από εμάς είχε η Ιρλανδία. Και πήρε τα μέτρα. Κανείς από αυτούς δεν μίλησε για χαμένη εθνική κυριαρχία. Κανείς δεν είπε ότι είναι Υπουργός σ' έναν «Τιτανικό» που βουλιάζει. Κι αυτά που λέτε εσείς, τα έχουν πάρει όλες οι εφημερίδες του κόσμου.

Με αυτό τον τρόπο πιστεύετε ότι θα βοηθήσετε αυτόν τον τόπο, εξευτελίζοντας τη χώρα και τους Έλληνες; Η χώρα δεν σας χρωστά τίποτα, γιατί η χώρα επιβίωσε και στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, επιβίωσε και μετά τον Εμφύλιο, επιβίωσε και μετά τη Μεταπολίτευση στο δημοκρατικό άνοιγμα, επιβίωσε και μετά την πετρελαϊκή κρίση, επιβίωσε και μετά από τις τέσσερις υποτιμήσεις της δραχμής στη δεκαετία του '80 και στις αρχές του '90 πριν την ΟΝΕ.

Λοιπόν, πώς εσείς, ξαφνικά, έκπληκτοι διακηρύσσετε δεξιά και αριστερά, επαίτώντας για τον τόπο, με χαμένη αξιοπρέπεια; Μη συμπεριφέρεστε ως προύχοντες μιας ψωροκώστανας και ως μίζεροι παράκλητοι που το μόνο που σας ενδιαφέρει για να διασώσετε τους αριθμούς είναι να υβρίζετε την προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Ως εδώ! Τρομοκρατείτε τους πολίτες, τρομοκρατείτε ακόμη και αυτούς που σας ψήφισαν. Και αυτή η «πολιτική του Προκρούστη» πρέπει να σταματήσει. Βάλατε στον «Προκρούστη» την κοινωνική συνοχή. Βάλατε στον «Προκρούστη» τη συναίνεση, την κοινωνία ολόκληρη, τους μισθούς, τα εισοδήματα. Όλα στην προκρούστεια κλίνη! Εντάξει. Πρέπει να βοηθηθεί ο τόπος. Είμαστε εδώ για να συμμετέχουμε, αλλά όχι με αυτούς τους τρόπους και κυρίως, δεν είμαστε δεδομένοι.

Δεν έχετε, λοιπόν, λευκή επιταγή από τη Νέα Δημοκρατία. Έχετε προτάσεις τις οποίες δεν θέλετε να τις ακούτε, προτάσεις για ανάσες, όχι για σωτηρία ανάπτυξης, ανάσες αναπτυξιακές που θα δώσουν ψήγματα ελπίδας, κυρίως στους πολίτες που ακούν έκπληκτοι αυτά τα οποία εσείς ετοιμάζετε, ανάσες που θα σώσουν το μικρό οικογενειακό εισόδημα, τους μικρομεσαίους, τους αδύνατους, τους αδύναμους, αυτούς που αισθάνονται φοβισμένοι αυτήν την ώρα.

Πεντέμισι χρόνια κυβερνήσαμε. Κάναμε λάθη. Ποιος δεν κάνει λάθη; Υπήρχαν αστοχίες και η κυριότερη απ' όλα, η μείωση των φορολογικών εσόδων. Αν θέλετε, λοιπόν, να είστε κοινωνικά δίκαιοι, να πιάσετε αυτούς τους φοροφυγάδες -και εμείς είμαστε δίπλα σας και το ξέρετε- και να βάλετε αυτούς φυλακή. Γιατί οι πολίτες, πράγματι, ζητούν τιμωρίες, αίμα ζητούν, για να αισθανθούν όχι ελπίδα, αλλά κατά κάποιο τρόπο κοινωνικά, δημοκρατικά δικαιωμένοι.

Αυτό, λοιπόν, να κάνετε από το να επιτίθεστε μονίμως και διαρκώς στους συνήθεις υπόπτους. Και, κυρίως, να μη μιλάτε για απώλεια εθνικής κυριαρχίας. Γιατί αυτήν την εθνική κυριαρχία, εμείς ποτέ δεν τη χρησιμοποιήσαμε, ακόμη και όταν διαχειριστήκαμε πολύ δύσκολες στιγμές και για την οικονομία και για άλλα ζητήματα του τόπου. Είπαμε όχι στο Βουκουρέστι, είπαμε όχι στη Λουκέρνη.

Εμείς απαντήσαμε για την εθνική μας αξιοπρέπεια, κάναμε τη χώρα ενεργειακό κόμβο της Ευρώπης όταν εσείς το αρνιόσασταν και προεκλογικά ακόμα είχατε εξαγγείλει ότι θα το καταργήσετε. Και πήγε ο αξιότιμος Πρωθυπουργός στη Ρωσία και εισέπραξε χτύπημα στην πλάτη και μια έμμεση αναφορά στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Δεν επιχαίρουμε γι' αυτό, γιατί εδώ είμαστε να συμμετέχουμε όλοι στη λύση αυτή του γόρδιου δεσμού, αλλά ως εδώ. Ως εδώ οι λευκές επιταγές. Ακούστε κάποτε τον Αντώνη Σαμαρά. Ακούστε, δηλαδή, ότι η κοινωνική συνοχή, η αντοχή της κοινωνίας, οι

ζωτικές ανάγκες των ανθρώπων είναι πιο σημαντικές μερικές φορές, όταν πρέπει να πάρουμε δύσκολες αποφάσεις και πρέπει αυτά να τα διατηρήσουμε ως περιουσία και ως κόρη οφθαλμού.

Πρέπει να το κάνουμε μαζί αυτό και θα το κάνουμε μαζί στο βαθμό που θα μας πείσετε ότι έχετε αρχίσει να ακούτε. Εκτός από τον εαυτό σας, εκτός από τα λάθη τα δικά σας που διορθώνετε μόνοι σας και έρχεσθε εδώ και τα ομολογείτε ακούστε την κοινωνία, ακούστε τις πολιτικές δυνάμεις αυτού του τόπου.

Κανένας δεν είναι λιγότερο ευαίσθητος ή περισσότερο ευαίσθητος. Κανένας δεν είναι λιγότερο υπερήφανος γι' αυτήν την πατρίδα. Όμως, το πολιτικό σύστημα θα μπορούσε να είναι στα χέρια σας το μεγαλύτερο όπλο σε αυτήν τη δύσκολη δουλειά, που πράγματι έχετε να κάνετε.

Ζητάτε μια εξεταστική επιτροπή για την οικονομία. Θα την έχετε και θα την έχετε με την οπτική γωνία την οποία θέλει η Νέα Δημοκρατία. Γιατί πράγματι από τη Μεταπολίτευση και μετά, υπάρχουν διαρθρωτικές αγκυλώσεις του συστήματος και της στρατηγικής με την οποία κινήθηκε η χώρα. Και αυτές τις αγκυλώσεις, της στρατηγικής πολιτικής και της οικονομικής πολιτικής πρέπει να τις διαπιστώσουμε και να τις διορθώσουμε από εδώ και πέρα. Αυτή είναι η οπτική γωνία με την οποία η Νέα Δημοκρατία λέει «ναι» στην εξεταστική επιτροπή. Γι' αυτό θέλουμε να δούμε όλο το διάστημα.

Εμείς δεν ψάχνουμε να βρούμε ενόχους, ψάχνουμε να βρούμε λανθασμένες στρατηγικές, ακόμα και αν καταψηφίστηκαν από τους πολίτες. Και το κάνουμε αυτό γιατί πιστεύουμε ότι η ανάγκη της νέας μεταπολίτευσης, την οποία εμείς ενστερνιζόμαστε, το γεγονός, δηλαδή, ότι η πατρίδα χρειάζεται νέα πολιτική κουλτούρα, νέα πολιτική νοοτροπία, χρειάζεται ένα πολιτικό προσωπικό με άλλο άνοιγμα στην κοινωνία, χρειάζεται μια ευρύτερους ορίζοντες για να κυβερνήσουμε αυτόν τον τόπο -και κυρίως το παράδειγμα πρέπει να το δώσουμε εμείς πρώτοι- πρέπει να είναι το πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής.

Εσείς προφανώς, το μόνο το οποίο ψάχνετε είναι στιγμιαίους ενόχους για να συγκαλύψετε αυτά τα οποία θέλετε να κάνετε και τα οποία τα μαθαίνουμε απ' έξω. Λυπόμαστε πάρα πολύ γι' αυτό. Δεν θα σας ακολουθήσουμε σε αυτόν τον κατήφορο. Εμείς θα κάνουμε τη δουλειά μας έτσι όπως εμείς πιστεύουμε για τον τόπο, για τη δημοκρατία και για το πολιτικό σύστημα και κυρίως για να εκπέμψουμε το φως μιας νέας πολιτικής κουλτούρας, που δεν έχει στην πρώτη της γραμμή το πώς θα εξοντώσουμε τον αντίπαλό μας για να επιβιώσουμε εμείς στη δύσκολη στιγμή, αλλά πώς θα προχωρήσουμε μπροστά την κοινωνία, την ανασφάλεια των πολιτών, την ίδια την πατρίδα σε όλους τους τομείς. Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Μαρκόπουλο. Πριν δώσω το λόγο στον κ. Παπουτσή, θα ήθελα να κάνω γνωστό στο Σώμα ότι η Βουλευτής Επικρατείας της Νέας Δημοκρατίας, κ. Διονυσία-Θεοδώρα Αυγερινού, με επιστολή της στον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων κ. Φίλιππο Πετσάλνικο, καθιστά γνωστό και μας ενημερώνει ότι την Κυριακή 28 Φεβρουαρίου 2010 θα της απονεμηθεί στη Νέα Υόρκη το Διεθνές Ανθρωπιστικό Βραβείο 2010, Παγκόσμια Υψηλότητα Βραβείων για την Ηγεσία στο Βοηθύν την Ανθρωπότητα. Και αφού ενημερώνει γι' αυτήν την τιμητική διάκριση υπέρ της ζητεί ολιγόμηρη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Κατόπιν αυτού, θέλω να καλέσω στο Βήμα τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ, τον κ. Χρήστο Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν τον περασμένο Οκτώβριο το ΠΑΣΟΚ ανέλαβε την εξουσία, ήρθαμε αντιμέτωποι με μια κατάσταση που ήδη είχε διαμορφώσει η απελθούσα κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, έχοντας αυξημένα έως και 400% τα τέλη κυκλοφορίας στα μικρού κυβισμού αυτοκίνητα και έως 20% στα μεγάλα κυβισμού, ένα μέτρο που από μόνο του, επιβαρύνει τις χαμηλότερες εισοδηματικές τάξεις οι οποίες κατά τεκμήριο είναι αυτές οι οποίες κάνουν χρήση των αυτοκινήτων μικρού κυβισμού. Και επιπλέον, όπως προέκυπτε

από την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, το μέτρο της απόσυρσης θα επιβάρυνε τον κρατικό προϋπολογισμό με 2,5 δισεκατομμύρια στις χρονιές 2009-2012, δηλαδή, τις κρίσιμες χρονιές για την ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας.

Και σας θέτω το ερώτημα: Εσείς, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, το θεωρείτε λογικό, εν μέσω μιας τόσο δύσκολης οικονομικής κατάστασης, να δαπανάμε 400.000.000 ευρώ ετησίως για τη χρηματοδότηση της ανανέωσης του στόλου των αυτοκινήτων;

Είναι ένα θέμα, όταν την ίδια στιγμή η χώρα, το Κοινοβούλιο μέσα από τη διαδικασία του προϋπολογισμού, η Κυβέρνηση μέσα από τα δημοσιονομικά έχει την υποχρέωση να κάνει επιλογές. Τι πρέπει να χρηματοδοτήσει; Την ελληνική παιδεία ή την ξένη αυτοκινητοβιομηχανία; Την υγεία και το Εθνικό Σύστημα Υγείας ή κάποιο άλλο ευρύτερο μέτρο γενικότερου ενδιαφέροντος; Γι' αυτόν το λόγο πιστεύουμε ότι σε αυτήν την περίπτωση, σε αυτήν την περίοδο θα πρέπει να μετρούμε περισσότερο τους λόγους μας και οι προσεγγίσεις μας να είναι περισσότερο υπεύθυνες.

Έγινε πολύ μεγάλη κουβέντα για το αν και κατά πόσον το μέτρο της απόσυρσης είναι καλό από περιβαλλοντικής άποψης ή αν τελικά η απόσυρση, έτσι όπως έγινε, ζημίωσε ένα μέρος των πολιτών και κυρίως εκείνων οι οποίοι έχουν ανάγκη οικονομική και διαπιστώθηκε ότι αδικούνται τελικώς από το μέτρο το οποίο εφαρμόζεται με τη συγκεκριμένη πράξη, με τον τερματισμό, δηλαδή, της εφαρμογής του μέτρου της απόσυρσης.

Σε αυτόν τον τομέα, όπως ακριβώς έχει αποδείξει πολλαπλώς η Κυβέρνηση, ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, έδωσε εντολή στον Υπουργό Οικονομικών να διαμορφώσει ένα νέο πλαίσιο, να βρει μία μέθοδο, προκειμένου να αποκατασταθεί η αδικία η οποία συνετελέσθη στους συγκεκριμένους πολίτες της χώρας μας.

Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά το μέτρο της απόσυρσης, εμείς δεν έχουμε κηρύξει κανέναν αγώνα ιερό εναντίον της απόσυρσης γενικά και αορίστως. Πολύ περισσότερο μάλιστα, όταν εδώ και πολλά χρόνια η απόσυρση περιλαμβάνεται μέσα στις διαδικασίες και στα μέτρα τα οποία προτείνονται σε πολλά κράτη προκειμένου να βοηθηθεί η ανανέωση του στόλου. Αλλά είναι άλλα τα μέτρα που εφαρμόζει μία κυβέρνηση σε περίοδο όπου η χώρα, η οικονομία βρίσκεται στην περίοδο της ανάπτυξης και άλλα τα μέτρα εκείνα τα οποία εφαρμόζονται στις οικονομίες που βρίσκονται σε ύφεση. Πολύ περισσότερο μάλιστα είναι άλλα τα μέτρα και καμιά φορά και έκτακτα μέτρα, όταν οι χώρες και οι κοινωνίες βρίσκονται σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης.

Τα λέω αυτά για να μην ξεχνιόμαστε. Είναι θέματα τα οποία έτσι και αλλιώς ισχύουν σε όλα τα Κοινοβούλια του κόσμου, είναι βασικές παραδοχές της πολιτικής διαδικασίας και της άσκησης της κυβερνητικής εξουσίας.

Προσωπικά όμως, θέλω να πω ότι η υπόθεση της απόσυρσης, η απόσυρση ως έννοια, ως λογική, ως πρακτική εφαρμόστηκε σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση από την περίοδο που εφαρμόστηκε το «Auto Oil Program» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ένα πρόγραμμα το οποίο μαζί με τον αρμόδιο Επίτροπο της εποχής εκείνης, τον Μάρτιν Μπάνγκεμαν, εμένα και τη συνάδελφό μου, την κ. Μπονίνο από την Ιταλία, προωθήσαμε, προκειμένου ακριβώς να διαμορφώσουμε μία νέα συνεκτική πολιτική η οποία να θέτει περιβαλλοντικούς κανόνες στην αυτοκινητοβιομηχανία, αλλά από την άλλη πλευρά να υποδεικνύουμε στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης κανόνες και μεθόδους μέσα από τους οποίους θα επέρχεται η ανανέωση του στόλου της αυτοκινητοβιομηχανίας υπέρ πάντοτε των πολιτικών που εξυπηρετούν το περιβάλλον.

Δεν είναι αυτό το μόνο μέτρο, ήταν πολλά μέτρα μέσα από τα οποία και η απόσυρση σε συνδυασμό με την εφαρμογή όλων των υπόλοιπων είχε αυτό το στόχο. Γι' αυτό θεωρώ ότι αδικούμε και την απόσυρση και την υπόθεση προστασίας του περιβάλλοντος και την υπόθεση ανανέωσης του στόλου των αυτοκινήτων που είναι ανάγκη για κάθε σύγχρονη κοινωνία.

Αδικούμε επίσης τη βασική επιδίωξη για την αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής των πολιτών, όταν στεκόμαστε με οπαδικές προσεγγίσεις, γιατί περί αυτού πρόκειται, σε ένα θέμα που έχει πραγματικά μεγάλη αξία και σημασία.

Σε κάθε περίπτωση η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ δεσμεύεται όχι

μόνο για την αποκατάσταση των αδικιών, τις οποίες αισθάνονται δικαίως ορισμένοι πολίτες, οι οποίοι ενδιαφέρονταν να ενταχθούν στο πρόγραμμα της απόσυρσης, αλλά πέραν αυτού και με την κατάργηση του «πράσινου δακτυλίου» η Κυβέρνηση δεσμεύεται στην παρουσίαση ενός συνολικού και συνεκτικού προγράμματος όπου μέσα από τη λογική της πράσινης ανάπτυξης, μέσα, δηλαδή, από τη λογική των μέτρων οικονομικού περιεχομένου που περιλαμβάνουν και την προϋπόθεση της προστασίας του περιβάλλοντος, θα επανέλθουμε για την αντιμετώπιση και του θέματος της κυκλοφορίας, της ενίσχυσης της ιδέας για την ανανέωση του στόλου των αυτοκινήτων και σε κάθε περίπτωση την προώθηση των εναλλακτικών μορφών, όχι βάζοντας σαν στόχο το αυτοκίνητο και την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου, την κτήση, δηλαδή, του αυτοκινήτου, αλλά κυρίως προσφέροντας στον πολίτη εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, έτσι ώστε να περιορίζεται η χρήση του αυτοκινήτου στις απολύτως αναγκαίες περιπτώσεις.

Έρχομαι τώρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην τοποθέτηση του αξιότιμου συναδέλφου και Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας, του κ. Μαρκόπουλου, όσον αφορά τα γενικότερα θέματα που αφορούν την οικονομία μας και κυρίως τον τρόπο, με τον οποίον η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ διαχειρίζεται τις τύχες της χώρας σε αυτήν την κρίσιμη φάση.

Πρώτα απ' όλα θέλω να υπενθυμίσω, κύριε συνάδελφε, ότι δεν παραλάβαμε τη χώρα στον αυτόματο πιλότο της ανάπτυξης, όπως παρέλαβε η Νέα Δημοκρατία την κυβέρνηση το 2004, με τον υψηλότερο ρυθμό ανάπτυξης στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παραλάβαμε την Ελλάδα στην ύφεση, παραλάβαμε την Ελλάδα στα πρόθυρα της χρεοκοπίας, παραλάβαμε την Ελλάδα με κρίσιμα αδιέξοδα σε όλους τους τομείς: στην κοινωνία, στην αγορά, στην οικονομία, παντού. Και επιπλέον όλων αυτών, με μian απίστευτη ηθική κρίση, μια τρομακτική έλλειψη αξιοπιστίας προς το σύνολο του πολιτικού συστήματος όπου στα μάτια των πολιτών πολλά άλλα μπορούν να περνάνε και πολλά να βλέπουν, εκείνο όμως το οποίο δεν βλέπουν είναι μια καθαρή θέση του ελληνικού Κοινοβουλίου, μια καθαρή θέση και σύμπτωση – αυτό περιμένει ο πολίτης – όλων των πολιτικών δυνάμεων σε συγκεκριμένα μέτρα, τα οποία βάζουν διαχωριστική γραμμή με το παρελθόν, το οποίο μας πλήγωσε. Και σ' αυτό ακριβώς καλέσαμε όλα τα κόμματα σε όλους τους τομείς, με τις προτάσεις μας για την αναβάθμιση του ρόλου του Κοινοβουλίου και τις εξεταστικές επιτροπές, σε όλα τα θέματα που απασχόλησαν τη δημόσια συζήτηση και την κοινή γνώμη, προκειμένου να αναδείξουμε την αλήθεια.

Δεν μπορεί να προχωρήσει η χώρα μπροστά, καμιά μεταρρύθμιση δεν πρόκειται να γίνει, εάν δεν αποκαταστήσουμε την αλήθεια, εάν δεν διαμορφώσουμε συναίνεση πάνω στην αλήθεια, πάνω στα αληθινά, στα πραγματικά δεδομένα. Όσοι στο όνομα της συναίνεσης επιχειρούν τη συγκάλυψη, με εμάς, με το ΠΑΣΟΚ, δεν θα βρουν καλούς συνομιλητές, δεν θα βρουν καλούς εταίρους. Αναζητήστε τους αλλού. Με εμάς θα αναζητήσετε την αλήθεια, με εμάς θα προχωρήσετε μπροστά, όσοι θέλετε, όπου θέλετε. Σε κάθε περίπτωση όμως με ένα και μοναδικό στόχο: να αποκαταστήσουμε το κύρος του ελληνικού Κοινοβουλίου, να μεταφέρουμε ξανά μέσα στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου την πολιτική διαδικασία, την πολιτική αντιπαράθεση, να αναδείξουμε ένα νέο, αξιακό πλαίσιο, αυτό που έχει ανάγκη η σύγχρονη Ελλάδα, αυτό το οποίο αξίζει στους Έλληνες, για να ξανακάνουμε τους Έλληνες υπερήφανους για την πατρίδα τους, για τη δημοκρατία μας, για τη χώρα μας. Να ξανακάνουμε το κύρος της Ελλάδας ισχυρό στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στον κόσμο ολόκληρο, στις διεθνείς χρηματαγορές, όπως αρέσκονται πάρα πολλοί άλλοι αυτήν την περίοδο να ενδιαφέρονται.

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

Η ουσία όμως είναι, προκειμένου να αναδείξουμε αυτήν τη νέα πραγματικότητα που έχει ανάγκη ο τόπος, ότι πρέπει κι εμείς να κάνουμε ορισμένες παραδοχές. Πρώτα απ' όλα, να μη φοβόμαστε την αλήθεια. Δεν έχει κανένα λόγο να φοβάται κανείς την αλήθεια. Ούτως ή άλλως, η πρόταση για την εξεταστική επιτροπή

ήταν συγκεκριμένη. Ήταν πρόταση για την εξεταστική επιτροπή, όσον αφορά τα πλαστά στοιχεία, τα οποία παρουσίασε η Νέα Δημοκρατία τα τελευταία χρόνια της διακυβέρνησής της στην Ευρωπαϊκή Ένωση με αποτέλεσμα να τιναχθούν οι προϋπολογισμοί μας στον αέρα, τα χρέη και τα ελλείμματα. Και με βάση αυτά γίνεται ο απόλυτος σημερινός διασυρμός της χώρας. Πάντως, μη φοβόσαστε. Εκείνο, για το οποίο ενδιαφερόμαστε εμείς τουλάχιστον και είμαι απόλυτα βέβαιος ότι ενδιαφέρει και τη μεγάλη πλειοψηφία των συναδέλφων, είναι σε αυτήν την κατάσταση της παραφιλολογίας να υπάρχει μία θεσμική αντίδραση του Κοινοβουλίου. Μη νομίζετε ότι εμείς έχουμε ως βασικό μας στόχο το πώς θα χύσουμε αίμα στους δρόμους της Αθήνας από τους πολιτικούς μας αντιπάλους. Όχι. Δεν είναι αυτός ο στόχος μας. Ο στόχος μας είναι να αποκαταστήσουμε την υπερηφάνεια του Έλληνα, την υπερηφάνεια του Έλληνα πολιτικού. Αυτό δεν μπορεί να γίνει, εάν δεν αναζητήσουμε την πραγματικότητα και την αλήθεια.

Ακούσαμε τις προτάσεις του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού να προσφύγουμε στον εισαγγελέα. Ο κ. Καρατζαφέρης έκανε την πρότασή του. Πολύ ωραία. Είναι μία κίνηση, με την οποία έτσι κι αλλιώς το Κοινοβούλιο θα ασχοληθεί. Προφανώς, όσοι εκ της Νέας Δημοκρατίας έσπευσαν να υποστηρίξουν την πρόταση του κ. Καρατζαφέρη, δεν αντελήφθησαν ότι είναι πρόταση εκ του ποινικού.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Πάλι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μα, βεβαίως. Γιατί το λέτε, κύριε Ροντούλη; Αυτή δεν είναι η αλήθεια; Τι σημαίνει «στον εισαγγελέα»; Στην πρώτη εξέταση του οποιουδήποτε μάρτυρα θα προκύψουν οι πολιτικές ευθύνες. Αυτόματα ο φάκελος θα σταματήσει τη διερεύνησή του και θα έλθει στη Βουλή για τα περαιτέρω, δηλαδή, για προανακριτική επιτροπή ή για να προσωποποιηθούν οι ευθύνες για την άρση ασυλίας κάποιου συγκεκριμένου πολιτικού. Αυτός είναι ο στόχος σας.

Και κάθεστε, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας και επιχαίρετε από τις προτάσεις του κ. Καρατζαφέρη; Πολύ ωραία. Είναι το δικαίωμά του όμως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Πού το είδατε αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Άκουσα πολλούς συναδέλφους που έλεγαν ότι «αφού είναι έτσι, τότε γιατί δεν το κάνετε?».

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Και οι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ επίσης επικρότησαν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Εγώ στρέφομαι στους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας, τους οποίους είδα χτες να ψάχνουν να βρουν τρόπο διαφυγής. Εσείς, βεβαίως, καλά κάνετε και ικανοποιείστε. Είναι απολύτως βέβαιον ότι ο βασικός στόχος είναι η «πολυκατοικία». Δεν το ξεχνάμε αυτό. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Άντε πάλι με την «πολυκατοικία». Φύγαμε. Δεν υπάρχει «πολυκατοικία», κύριε συνάδελφε. Τώρα έχουμε «μονοκατοικία».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Τώρα έχετε «μονοκατοικία», κύριε Ροντούλη;

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Γωνιακή κιάλας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Είναι νέα δήλωση αυτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού ότι διαθέτει πλέον «μονοκατοικία» αυτοδύναμη, ανεξάρτητη...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Με ανοιχτά τα παράθυρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: ... με ανοιχτά τα παράθυρα, για τα νέα στελέχη της Νέας Δημοκρατίας. Έχει καλώς. Για μας όμως που μας ενδιαφέρει το οικοδόμημα της ελληνικής δημοκρατίας, για μας που μας ενδιαφέρει η αποκατάσταση του κύρους του πολιτικού κόσμου, επαναλαμβάνω την ανάγκη να προχωρήσουμε μπροστά, χωρίς μισαλλοδοξίες, χωρίς ρεβανσισμούς σε καμμία περίπτωση, αλλά με καθαρό το μέτωπο.

Έχουμε ευθύνη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να κοιτάμε τους πολίτες στα μάτια και με κάθε τρόπο να αποδεικνύουμε πως, όταν επιτυγχάνεται συναίνεση, είναι σε πραγματική πολιτική βάση, επί τη βάσει πραγματικών αναγκών που έχουν σχέση με τα συμφέροντα των πολιτών και ότι η συναίνεση δεν είναι σε καμμία περίπτωση παρασκηνιακές συμφωνίες κορυφής μ' ένα και μοναδικό στόχο: τη συγκάλυψη των βασικών υπευθύνων.

Εδώ δεν θα βρείτε συνεργούς. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Είναι μία καθαρή και έντιμη στάση, μία έντιμη και καθαρή λύση, την οποίαν προτείνει το ΠΑΣΟΚ στο ελληνικό πολιτικό σύστημα: να προχωρήσουμε μπροστά. Είναι μία καθαρή γραμμή διαφοροποίησης με ό,τι πλήγωσε την Ελλάδα στο παρελθόν, για να οικοδομήσουμε ένα ασφαλές και σίγουρο μέλλον.

Επιτρέψτε μου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι - κύριε Πρόεδρε, ζητώ την ανοχή σας για ένα μόνο λεπτό - να σταθώ λίγο στα ευρωπαϊκά θέματα. Γιατί δυστυχώς για μας, δυστυχώς για τη χώρα μας, η μοναδική θετική δήλωση, η οποία ανεγράφη στο διεθνή Τύπο σήμερα, ξέρετε ποια είναι; Είναι η ανακωφευθείσα πρόθεση της Πλειοψηφίας να προχωρήσει στην εξεταστική επιτροπή για την παραποίηση των στοιχείων. Δυστυχώς, το λέω αυτό.

Έρχομαι όμως και λέω: Είναι αυτή η αντίδραση του πολιτικού συστήματος; Αυτή θα έπρεπε να ήταν; Όχι. Το αντίθετο, πιστεύω. Πιστεύω ότι όλοι μας, όλα τα πολιτικά κόμματα, ανεξάρτητα από το βαθμό και τη διαφοροποίησή τους και την οπτική γωνία που βλέπουν την ίδια την Ευρωπαϊκή Ένωση, θα έπρεπε τώρα να θέσουμε επί τάπητος το κεντρικό πολιτικό ζήτημα, το οποίο αφορά την ίδια την Ένωση. Ποιο είναι αυτό; Η έλλειψη του μηχανισμού λειτουργίας των αντανakλαστικών της ίδιας της Ένωσης για την προστασία της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης και του ευρώ. Γιατί αυτό είναι το ζητούμενο. Όπως το ζητούμενο είναι ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, η οποία μάλιστα αλλάζει και ηγεσία τους επόμενους μήνες. Και γι' αυτό βλέπουμε όλοι μας κάποιες δυσλειτουργίες.

Ο βασικός ρόλος ο δικός μας αυτή τη στιγμή είναι να προτάξουμε μια δημιουργική θέση της Ελλάδας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση. Και χαίρομαι γιατί άκουσα ότι ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ο κ. Σαμαράς έκλεισε ραντεβού με τον Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τον κ. Μπαρόζο την άλλη εβδομάδα, τις επόμενες ημέρες. Χαίρομαι γι' αυτό και περιμένω από τον κ. Σαμαρά να παρουσιάσει προς τον κ. Μπαρόζο και προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μια καθαρή ελληνική θέση αντίστοιχη, ταυτόσημη αν γίνεται, με τη πρόταση την οποία ήδη έχει παρουσιάσει ο Πρωθυπουργός, ο κ. Παπανδρέου. Την πρόταση, δηλαδή, ότι η Ελλάδα οφείλει να συμμετάσχει δημιουργικά για την αξιοπιστία της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης.

Εμείς είμαστε έτοιμοι και θα είμαστε πάντοτε έτοιμοι να πάρουμε τα οποιαδήποτε μέτρα, αλλά και η Ευρώπη όχι γιατί μας το χρωστάει, αλλά γιατί έχει υποχρέωση προς την ίδια την Οικονομική και Νομισματική Ένωση, πρέπει να πάρει η ίδια τα μέτρα εκείνα, τα οποία θα ενισχύσουν το ευρώ απέναντι στις επιθέσεις των κερδοσκόπων, των απανταχού κερδοσκόπων και κυρίως να ενισχύσει την ευρωπαϊκή οικονομία στην προσπάθεια που γίνεται για τον καλύτερο συντονισμό των πολιτικών της.

Όμως, προϋπόθεση όλων αυτών είναι ότι θα πρέπει να αναδείξουμε ξανά την μεγάλη ανάγκη για την περαιτέρω πολιτικοποίηση της Ένωσης, για την ενίσχυση της πολιτικής ένωσης.

Γιατί κάποτε θα πρέπει, όταν ζητούμε κοινές πολιτικές όσον αφορά την οικονομία, θα πρέπει να βλέπουν οι ευρωπαίοι πολίτες στα μάτια τους και κοινές προσεγγίσεις στα ζητήματα της πολιτικής αλληλεγγύης και της κοινωνικής συνοχής σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Της αλληλεγγύης που χρειάζονται οι λαοί για να μπορούν να είναι μαζί με τις κυβερνήσεις τους στις προσπάθειες, όταν αυτές είναι δύσκολες, σε περιόδους ύφεσης όπως είναι η σημερινή εδώ στην Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Κι εμείς ευχαριστούμε τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δεκά θεωρεία, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων σαράντα πέντε μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοι-εκπαιδευτικοί του από το 1ο Γενικό Λύκειο Γλυφάδας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 19 Φεβρουαρίου 2010 και για λό-

γους οικονομίας της συζήτησης κατατίθεται στα Πρακτικά.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 129 παράγραφοι 2 και 3, 130 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1.- Η με αριθμό 442/16-2-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ιωάννη Διαμαντίδη προς τους Υπουργούς Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τις συμβάσεις Ασφαλιστικών Ταμείων με Ιδιωτικές Μονάδες αιμοκάθαρσης κ.λπ..

2.- Η με αριθμό 441/16-2-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Κοντογιάννη προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας κ.λπ..

3.- Η με αριθμό 454/16-2-2010 επίκαιρη ερώτηση της Ε' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Βέρας Νικολαΐδου προς την Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την μονιμοποίηση των 875 συμβασιούχων έργου γιατρών - οδοντιάτρων του ΙΚΑ κ.λπ..

4.- Η με αριθμό 440/31/16-2-2010 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Γεωργίου Καρατζαφέρη προς τον Πρωθυπουργό, σχετικά με την εκμετάλλευση των υποθαλάσσιων κοιτασμάτων πετρελαίου κ.λπ..

5.- Η με αριθμό 439/30/16-2-2010 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Τσίπρα προς τον Πρωθυπουργό, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για την κατάργηση του δέκατου τέταρτου μισθού κ.λπ..

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής).

1.- Η με αριθμό 451/16-2-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Βασιλείου Κεγκερόγλου προς την Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, σχετικά με την προστασία των καταναλωτών και των επιχειρήσεων από την αύξηση ειδικού φόρου καυσίμων κ.λπ..

2.- Η με αριθμό 452/16-2-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνου Κουκοδήμου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, σχετικά με το διορισμό στο δημόσιο τομέα των διακεκριμένων αθλητών με την υποχρεωτική διακοπή της αγωνιστικής τους δραστηριότητας κ.λπ..

3.- Η με αριθμό 455/16-2-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αποστόλου Νάνου προς την Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σχετικά με τη λήψη μέτρων για τη λειτουργία της επιχείρησης «KONTI - ΑΕΒΕ» στο Βόλο, την περιβαλλοντική επιβάρυνση κ.λπ.

4.- Η με αριθμό 440/16-2-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Κωνσταντίνου Αϊβαλιώτη προς τον Υπουργό Εξωτερικών, σχετικά με τις διαπραγματεύσεις με την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία Μακεδονίας κ.λπ..

5.- Η με αριθμό 447/16-2-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Δημητρίου Παπαδημούλη προς τους Υπουργούς Πολιτισμού και Τουρισμού και Οικονομικών, σχετικά με τα χρέη των Αθλητικών Ανωνύμων Εταιρειών (ΠΑΕ και ΚΑΕ) προς το Ελληνικό Δημόσιο κ.λπ..

Το λόγο έχει ζητήσει ο κ. Κωνσταντίνος Μαρκόπουλος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή των συναδέλφων μου.

Είπε ο αξιότιμος συνάδελφος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Παπουτσής -και το είπα και χθες στην ομιλία του, γιατί έχω τα πρακτικά- για παρασκηνακές συνεννοήσεις με κατεύθυνση την συγκάλυψη, προφανώς με αντάλλαγμα τη συναίνεση. Δεν ξέρουμε αν είναι κάποια πρόσκληση αυτή, αλλά δεν είναι στην πρόθεσή μας. Παρακαλώ, το είπατε και χθες. Για τη Νέα Δημοκρατία αυτό δεν υπάρχει ως θέμα. Προφανώς κάτι άλλο θα θέλατε να πείτε, το αντιλαμβάνομαι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Απορρίπτοντάς το εξ ορισμού.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ωραία. Για τη Νέα Δημο-

κρατία είναι εξαιρετικά σηµαδιακό ότι έχει πει «ναί» σε όλες τις εξεταστικές επιτροπές. Αυτό όμως δεν σηµαίνει ότι εµείς θα πάµε σε εξεταστικές επιτροπές µε την ατζέντα που θέλει οποιοσδήποτε άλλος.

Είπατε, λοιπόν, για το χρέος της χώρας και τους λανθασµένους αριθµούς που δόθηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το 2004 µας παρουσιάσατε µια εικόνα γλαφυρή την οποία παραλάβαµε, όταν αποκαλύφθηκε ήδη από το 2003 από το Ελεγκτικό Συνέδριο του Κράτους -όχι από κάποια πολιτική δύναµη ή κάποια Βουλή ή από κάποιο συνάδελφο της Βουλής- το τι έχει αποκρυβεί από το έσοδα του κράτους 1997 έως 2001, εκτός από τα 18 swaps τα οποία είναι ο προθάλαµος µιας δημιουργικής λογιστικής στη χώρα και αυτό δεν το βάζετε στην εξεταστική επιτροπή. Θεωρείτε, δηλαδή, ότι η χώρα είναι παρθενογένεση ως χώρα το 2004.

Προσέξτε, πρέπει να πείσετε το πολιτικό σύστηµα και την κοινωνία ότι θέλετε την εξεταστική επιτροπή, έτσι ακριβώς όπως την περιγράψατε. Γιατί; Για να κάνουµε το βήµα µπροστά. Μέχρι τώρα δεν έχετε πείσει, ως κόµµα εννωώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Κύριε Παπουτσή, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν γίνεται έτσι. Εµείς θα είµαστε θεατές;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Νοµίζω, κύριε Λαφάζαρη, αντιλαµβάνεστε την ανάγκη να κάνω µια µικρή διευκρίνιση αυτή τη στιγμή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ολοκληρώνεται ο κύκλος και συνηχίζεται η αντιπαράθεση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Δεν έχει σηµασία, σύµφωνα µε τον Κανονισµό της Βουλής γίνεται πάντως, δεν γίνεται εκτός του Κανονισµού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Προβείτε σε µια διευκρίνιση, για τη διευκόλυνση της συζήτησης, κύριε Παπουτσή, για ένα λεπτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Έχω την αίσθηση ότι όλος ο ελληνικός λαός χρειάζεται διευκρίνιση επί αυτού του θέµατος, εκτός εάν ο κ. Λαφάζαρης δεν ενδιαφέρεται να έχει τη διευκρίνιση για να είναι θολό το τοπίο και «να ψαρεύει σε θολά νερά».

Λοιπόν, επαναλαµβάνω, κύριε Μαρκόπουλε, στρέφοµαι σε σας, ότι το ΠΑΣΟΚ σε καµµία περίπτωση -και το ξεκαθαρίζουµε αυτό- δεν έχει την πρόθεση «να κυνηγήσει μάγισσες» γενικότερα ή τους πολιτικούς µας αντιπάλους. Εκείνο που µας ενδιαφέρει, επαναλαµβάνω, είναι µια θεσµική αντίδραση του ελληνικού Κοινοβουλίου σε όλα αυτά τα οποία συζητούνται στον ελληνικό και διεθνή Τύπο και δημιουργούν µια απαράδεκτη εικόνα για τη χώρα µας, προσβάλλοντας το κύρος της ελληνικής δηµοκρατίας και κυρίως θέτοντας την ελληνική οικονοµία στο στόχαστρο όλων των κερδοσκοπών.

Δεύτερον, όπου υπάρχουν ρωγµές στο σύστηµα, αυτές θα πρέπει να αντικατασταθούν και να καλυφθούν. Όχι να καλυφθούν µε την έννοια της συγκάλυψης, αλλά µε την έννοια των νέων πρωτοβουλιών, των νέων μέτρων, των νέων δομών που πρέπει να δημιουργηθούν, των νέων ελεγκτικών μηχανισμών, της νέας αντίληψης και της νέας κουλτούρας στη διαχείριση της εξουσίας, σε όλα τα επίπεδα. Εάν δεν το πράξουµε αυτό και εάν δεν το πράξουµε όλες οι πολιτικές δυνάμεις, από κοινού, δεν θα πετύχει κανένα πρόγραµµα. Σε ένα, δύο, τρία, πέντε χρόνια θα έχουµε ξανά τα ίδια. Γι' αυτό επιμένω.

Από εκεί και πέρα, αυτά που έχουµε µπροστά µας, αυτά τα οποία βλέπουµε µπροστά µας είναι µόνο τα στοιχεία που έχουµε, είναι η παραποίηση στοιχείων για τα οποία κατηγορείται η χώρα µας. Εδώ κάποιοι παραποίησαν τα στοιχεία και κάποιοι στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα παρέλαβαν και έκαναν πως δεν κατάλαβαν και σήµερα έρχονται και γίνονται τιμητές και κατήγοροι της χώρας. Το επιτρέπετε εσείς αυτό;

Εµείς δεν το δεχόµαστε. Δεν δεχόµαστε από κανέναν να κατηγορεί την Ελλάδα ότι είναι το «µαύρο πρόβατο» της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όλες οι χώρες έχουν προβλήµατα, όλες οι χώρες βρίσκονται σε δεινή οικονοµική κατάσταση, άλλες σε χειρότερη από την Ελλάδα, άλλες σε λίγο καλύτερη από την Ελλάδα αλλά

αύριο µπορεί να είναι σε χειρότερη, η οικονοµία όπως γνωρίζετε είναι µια υπόθεση η οποία εξελίσσεται, τίποτα δεν είναι στατικό, τίποτα δεν είναι δεδοµένο και ο µόνος ασφαλής οδηγός τον οποίο έχουν τα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι λαοί της Ευρώπης δεν είναι τίποτα άλλο από την συνθήκη της Ένωσης.

Ε, αυτό, λοιπόν, σας λέµε. Να επικαλεστούµε τη συνθήκη της Ένωσης µέσα στα πλαίσια, τις δυνατότητες που παρέχει η Οικονοµική και Νοµισµατική Ένωση και τα αντίστοιχα κεφάλαια για να ορίσουµε «τα του οίκου µας» µε τον καλύτερο δυνατό τρόπο, µε τον εξορθολογισµό των οικονοµικών µας, των δημοσιονομικών σχέσεων, του δημοσιονομικού σχεδιασµού, µε πλήρη διαφάνεια, µε πλήρη έλεγχο να δημιουργήσουµε τις νέες δομές. Αλλά αυτό από κάπου πρέπει να προκύψει, από κάπου πρέπει να βγάλουµε τα συµπεράσµατα.

Τώρα, εσείς όμως σπεύδετε και προκαταλαµβάνετε το τι θα περιλαµβάνει το ΠΑΣΟΚ. Περιµένετε να δείτε την πρόταση, όπως θα την καταθέσουµε στη Βουλή. Σας διαβεβαιώνω ότι θα είναι µια πρόταση η οποία δεν πρόκειται να δημιουργήσει θέµατα, πέραν του πραγµατικού προβλήµατος, το οποίο αντιµετωπίζει η χώρα και από εκεί και πέρα εάν εσείς θέλετε να ψάξουµε κάτι διαφορετικό, κάτι περισσότερο, κάτι για οποιαδήποτε µακρινή περίοδο...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Και κοντινή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: ...και κοντινή -ό, τι θέλετε- ευχαρίστως να το συζητήσουµε. Αλλά παρουσιάστε το συγκεκριµένο.

Εµείς σας το είπαµε, ότι αυτό το οποίο παρουσιάσαµε από τη Βουλή δεν είναι τίποτα παραπάνω και τίποτα λιγότερο από αυτά τα οποία γνωρίζει ολόκληρος ο ελληνικός λαός και τα διαβάζει καθηµερινώς σε όλο το διεθνή Τύπο.

Σας ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήµατα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερµού κ. Αστέριος Ροντούλης.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Σας ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Μετά τις ανούσιες «κοκορομαχίες» καταλάβατε τι είπε ο κ. Παπουτσή τώρα προς τη Νέα Δηµοκρατία: Μη φοβάστε παιδιά, μη φοβάστε καθόλου. Για τα µάτια κάνουµε την εξεταστική επιτροπή, δεν πρόκειται «να µατώσει» κανένας...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Αυτό καταλάβατε εσείς;

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: ...δεν πρόκειται αυτή η εξεταστική επιτροπή να µετεξελιχθεί σε προανακριτική. Απλώς για τον Τύπο, απλώς για το φαίνεσθαι κάνουµε µια εξεταστική επιτροπή, για να µπορέσουµε να δικαιολογηθούµε, να δικαιολογήσουµε έναντι της κοινής γνώµης τις ποµπές του πολιτικού συστήµατος, αυτών που διακυβέρνησαν τη χώρα, δηλαδή της εταιρείας ΠΑΣΟΚ - ΝΔ Α.Ε.. Αυτή είναι η πραγµατικότητα.

Άρα, λοιπόν, μην ανησυχείτε καθόλου, κύριε Μαρκόπουλε. Καθόλου μην ανησυχείτε! Έχετε διαβεβαιώσεις ήδη πριν έρθει το θέµα της εξεταστικής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μην ανησυχείτε, κύριε Ροντούλη.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Και επειδή αναφέρθηκε από τον κ. Παπουτσή ότι υπάρχει δόλος, υπάρχει πονηράδα στην πρόταση του Προέδρου του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερµού να πάει το θέµα στη δικαιοσύνη και εάν προκύψουν ευθύνες, να έρθουν στη Βουλή, πρέπει να σας πω, κύριε Παπουτσή, ότι είναι άλλο πράγµα από την αρχή ένας πολιτικός χώρος να τραβολογάει - ανώδυνα βέβαια- έναν άλλο στην εξεταστική επιτροπή, προκειµένου να επιρρίψει πολιτικές ευθύνες.

Διότι, είδατε τα πρωτοσέλιδα των εφηµερίδων: «Καραµανλής και Αλογοσκούφης σε εξεταστική επιτροπή». Η εντύπωση που ήθελε να δημιουργηθεί το ΠΑΣΟΚ, επετεύχθη. Δηµιουργήθηκε. Και είναι άλλο πράγµα ο δικαστικός λειτουργός να λάβει ένα φάκελο στα χέρια του και αν εντοπίσει ευθύνες πολιτικού προσώπου να οδηγήσει το φάκελο στη Βουλή, προκειµένου να ακολουθηθεί η άνευρη διαδικασία του νόµου περί ευθύνης Υπουργών, εάν φτάσουµε εκεί και ο,τιδήποτε άλλο.

Άρα, λοιπόν, δεν υπάρχει κανένας δόλος από την πλευρά µας. Παραγνωρίζετε, όμως, και κάτι ακόµα. Παραγνωρίζετε την χρονική παράµετρο που ενυπάρχει στην πρόταση του Λαϊκού Ορθο-

δόξου Συναγερμού. Τι σας λέμε; Ότι τώρα, που είμαστε επαίτες στη διεθνή σκηνή, απαιτούμε φτηνό δανεισμό, τώρα, είναι ότι το χειρότερο τις πομπές μας αυτές να τις μάθει όλος ο κόσμος και όλος ο ντουιιάς.

Διότι, τώρα θα στήσουν οι κερδοσκόποι πανηγύρι, αφού εσείς θα κατηγορείτε τη Νέα Δημοκρατία για παραποίηση και η Νέα Δημοκρατία θα κατηγορεί εσάς. Ξέρετε το ανέκδοτο στις Βρυξέλλες; Το "greek statistics" έγινε "greek simitics".

Άρα, λοιπόν, καταλαβαίνετε τι πάρτι θα στήσουν οι κερδοσκόποι. Ως ύαινες θα πέσουν τώρα πάνω μας. Αυτή είναι η αξιοπιστία που θέλετε να δώσετε στη χώρα, κύριε Παπουτσή και συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ; Έτσι θα γίνουμε αξιοπίστοι; «Τρώγοντας ο ένας τις σάρκες του άλλου»;

Κοιτάξτε να δείτε. Εμείς δεν έχουμε κανένα πρόβλημα να κάνετε και μία και δύο και επτά εξεταστικές, να κάνετε και προανακριτικές, για τον απλούστατο λόγο ότι δεν είμαστε συνυπεύθυνοι της διακυβέρνησης της χώρας. Εσείς είσαστε, αλλά εμείς που με χαρά παρακολουθούμε τις κοκορομαχίες αυτές και όλα αυτά θλιβόμαστε, διότι υπάρχει μία χώρα, που πρέπει να κυβερνηθεί και η Βουλή πρέπει να παράξει σοβαρό νομοθετικό έργο. Θα μας τραβολογάτε, όμως, από εξεταστική σε εξεταστική επιτροπή. Πόσες θα γίνουν τώρα; Πέντε, έξι επτά; Θα φτάσουμε τις δέκα. Όχι, τώρα, λοιπόν.

Άρα, η πρόταση του Προέδρου του Λαϊκού Ορθοδόξου Συναγερμού ήταν σαφέστατη. Όχι, τώρα, η χρονική παράμετρος να πάει το θέμα διά της δικαστικής οδού, να κερδίσουμε χρόνο, κύριε Παπουτσή -να σας το πω ξεκάθαρα- τώρα που βρισκόμαστε υπό πίεση και αργότερα έχουμε την πολυτέλεια να πλακώνεστε με τη Νέα Δημοκρατία. Υπάρχει χρόνος.

Κύριε Υφυπουργέ, έρχομαι σε εσάς τώρα. Αφού ακούσαμε όλα αυτά τα περί τελών κ.λπ., εγώ θέλω να κάνω μία πάρα πολύ σοβαρή καταγγελία. Να την ακούσετε κι εσείς, να τη μεταφέρετε στην Κυβέρνηση. Θα προτιμούσα να ήταν εδώ κάποιος από το Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και τα συναφή, αλλά θέλω να το ακούσετε εσείς με πάρα πολύ μεγάλη σοβαρότητα και να το μεταφέρετε στην Κυβέρνηση.

Αυτή τη στιγμή, δεκατρείς χιλιάδες Έλληνες ετησίως χάνουν τη ζωή τους από την ατμοσφαιρική ρύπανση. Αυτό το πράγμα το καταθέτει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος. Κι ενώ υπάρχει αυτή η θλιβερή πραγματικότητα, αγαπητοί συνάδελφοι, τα δημόσια ΚΤΕΟ της χώρας από 1/1/2009, δηλαδή, εδώ και δεκατέσσερις μήνες λειτουργούν παράνομα. Γιατί λειτουργούν παράνομα; Διότι δεν διαθέτουν από το ΕΣΥΔ, δηλαδή, το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης την διαπίστευση της τεχνικής επάρκειας, γιατί τους λείπει ο κατάλληλος τεχνολογικός εξοπλισμός. Ποια είναι η συνέπεια του γεγονότος αυτού, αγαπητοί συνάδελφοι; Η συνέπεια είναι ότι έχουμε αδιαφανείς ελέγχους που παράγουν πλαστά -για να μην χρησιμοποιήσω βαρύτερη έκφραση- ή παραποιημένα δελτία τεχνικού ελέγχου οχημάτων. Τι σημαίνουν αυτά τώρα; Πλην της αδιαφάνειας, έχουμε μία εκτεταμένη διαφθορά, έχουμε «μαύρο» χρήμα και βεβαίως έχουμε και χρηματισμό κάποιων που βγάζουν τα δελτία τεχνικού ελέγχου οχημάτων.

Για να πιστοποιήσω την αλήθεια των λόγων μου, κύριε Υφυπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, θα καταθέσω στα Πρακτικά, το εξής ενδιαφέρον στοιχείο για να δείτε τι γίνεται στα πενήντα επτά δημόσια ΚΤΕΟ, που λειτουργούν παράνομα.

Προσέξτε να δείτε, θα το δείτε τώρα στα πρακτικά. Εδώ, έχω το δελτίο τεχνικού ελέγχου από ένα Χ -δεν μας ενδιαφέρει ποιοι δημόσιοι ΚΤΕΟ. Πιστοποιεί, λοιπόν, το Χ ιδιωτικό ΚΤΕΟ ότι το τάδε όχημα μετά από έλεγχο εμφανίζει σοβαρές ελλείψεις και θα πρέπει να απορριφθεί. Αυτό γίνεται στις 14/4/2009. Ο άνθρωπος που είχε το όχημα, μόλις πήρε το απορριπτικό από το ιδιωτικό ΚΤΕΟ, πήγε την ίδια ημερομηνία, σ' ένα δημόσιο ΚΤΕΟ -δεν θα το αναφέρω τώρα, θα σας το καταθέσω, θα το δείτε- μετά από δύο ώρες και πήρε ένα δελτίο τεχνικού ελέγχου οχήματος που έλεγε: «Αποτέλεσμα ελέγχου επιτυχές». Άρα, βλέπετε πως λειτουργεί το κράτος.

Η κ. Μπιρμπίλη εδώ μας είπε διάφορα μεγαλεπήβολα σχέδια, να κάνουμε αυτοκινητόδρομους, να κάνουμε ποδηλατοδρόμους, να κάνουμε πάρκα κ.λπ. κι εσείς δεν μπορείτε να θέσετε σε λειτουργία ένα σύστημα που στηρίζεται πάνω σε πενήντα επτά,

μόλις, δημόσια ΚΤΕΟ. Δεν αφήνετε τα μεγαλεπήβολα σχέδια, να σκύψουμε κάτω να δούμε τα πραγματικά προβλήματα, να γίνουμε ρεαλιστές, πρακτικοί και χρήσιμοι για τον πολίτη, διότι η κατάσταση έχει ξεχαρβαλωθεί και να αφήσουμε τα μεγάλα λόγια, τα ωραία και να δούμε την πραγματικότητα, όπως έχει διαμορφωθεί.

Εδώ, λοιπόν, κύριε Υφυπουργέ, βλέπετε την κατάσταση. Το ιδιωτικό ΚΤΕΟ απορρίπτει, το δημόσιο ΚΤΕΟ, μετά από δύο ώρες, λέει «έλεγχος επιτυχής». Προσέξτε τώρα, το ιδιωτικό ΚΤΕΟ, όσον αφορά τα διανυθέντα χιλιόμετρα βρίσκει: εκατόν πενήντα χιλιάδες τριακόσια εβδομήντα έξι. Τι βρίσκει το δημόσιο ΚΤΕΟ; Εξήντα οκτώ χιλιάδες χιλιόμετρα. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι εδώ το πράγμα είναι πάρα πολύ σοβαρό, και είναι πάρα πολύ σοβαρό, αγαπητοί συνάδελφοι -το καταθέτω στα Πρακτικά να το δείτε- γιατί έχουμε να κάνουμε με την οδική ασφάλεια της ελληνικής οικογένειας. Έχουμε να κάνουμε με χιλιάδες θύματα στους αυτοκινητοδρόμους της χώρας. Έχουμε να κάνουμε με χιλιάδες τραυματισμένους ανθρώπους. Έχουμε να κάνουμε μ' ένα μεγάλο κόστος όσον αφορά το Εθνικό Σύστημα Υγείας, αφού οι άνθρωποι αυτοί, που πέφτουν θύματα τέτοιων τροχαίων ατυχημάτων, θα πρέπει να τύχουν της κατάλληλης υγειονομικής περίθαλψης.

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

Άρα, λοιπόν, μιλάμε για πάρα πολύ σοβαρά πράγματα, για πάρα πολύ σοβαρές ελλείψεις. Θα πρέπει στην υπόθεση αυτή το ΠΑΣΟΚ, ως Κυβέρνηση, να βάλει εισαγγελία, κύριε Παπουτσή. Θα βάλετε; Ή θα εξαντλήσετε το θέμα στις εξεταστικές άνευ ουσιαστικού περιεχομένου; Πρέπει να μπει εισαγγελία στην περίπτωση αυτή των δημοσίων ΚΤΕΟ. Δεν ξέρω τώρα Ζαγοριανός ή οποιοσδήποτε άλλος.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΚΡΥΠΙΔΗΣ: Ο Ζαγοριανός δηλαδή;

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Αυτό θα το πει η Κυβέρνηση ή μάλλον η δικαιοσύνη. Αρκεί η Κυβέρνηση να έχει τη βούληση και το σθένος να πάει το θέμα στον εισαγγελέα.

Βεβαίως, θα πρέπει, αγαπητοί συνάδελφοι -και γι' αυτό κάνω σήμερα αυτή την τοποθέτηση στη Βουλή- το θέμα να φτάσει στην υποεπιτροπή που έχει σχέση με την οδική ασφάλεια της χώρας, προκειμένου οι συνάδελφοι Βουλευτές να δουν το θέμα, να καλέσουν ανθρώπους που γνωρίζουν εις βάθος κι άλλα πράγματα και μπορούν να πουν ακόμα σοβαρότερα πράγματα, προκειμένου να δούμε τι θα κάνουμε ως Βουλή, πλέον, για αυτό το πάρα πολύ σοβαρό θέμα.

Θέλω, όμως, να σας δώσω κι ένα οικονομικό στοιχείο σε σχέση με το ΚΤΕΟ. Κάνετε έναν αγώνα να μαζέψετε μερικά χρήματα με τα τέλη κ.λπ.. Ωραία. Από τον στόλο των οχημάτων που υπάρχει στην Ελλάδα αυτή τη στιγμή 2,7 εκατομμύρια οχήματα είναι ανέλεγκτα. Αν ελεγχθούν τα οχήματα αυτά, το όφελος για τα δημόσια ταμεία είναι 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ. Καταλαβαίνετε ότι υπάρχουν τρόποι που και τα δημόσια ταμεία μπορούμε να γεμίσουμε, αλλά να κάνουμε και πράγματα που ωφελούν τον πολίτη. Εσείς ούτε το ένα κάνετε ούτε το άλλο.

Βεβαίως, αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι, το λέω και για τη Νέα Δημοκρατία, διότι μη νομίζετε ότι κάτι έκανε η Νέα Δημοκρατία και το έκανε χειρότερο το ΠΑΣΟΚ. Και οι μεν και οι δε, όσον αφορά στην περίπτωση των τελών απεδείχθησαν λάθος. Γιατί απεδείχθησαν λάθος; Διότι έπρεπε στην πολιτική τους να υπάρχει η εξής αρχή: Πληρώνω όσο οδηγώ. Αυτή έπρεπε να είναι η αρχή. Είναι η αρχή που, ήδη, εφαρμόζεται στην Ολλανδία να σας πω για παράδειγμα μία ευρωπαϊκή χώρα.

Τα τέλη, δηλαδή, πρέπει να συνυπολογίζονται με βάση τα διανυθέντα χιλιόμετρα, από τη μία πλευρά και τις εκπομπές ρύπων διοξειδίου του άνθρακα από την άλλη. Τότε θα ήταν όλοι ικανοποιημένοι. Θα μπορούσαμε να μιλήσουμε για ένα σωστό σύστημα, ένα αδιάβλητο σύστημα, πέρα από την πολιτική διάσταση του θέματος, για ένα αντικειμενικό, τέλος πάντων, σύστημα.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας το εξής, μια που αναφέρθηκε και στα τέλη και στο ΚΤΕΟ κ.λπ.: Εμείς θα μπορούσαμε να

δεχθούμε ακόμη και το άδικο αυτό σύστημα τελών του ΠΑΣΟΚ. Γιατί περί αυτού πρόκειται, το ομολόγησε ο Πρωθυπουργός, το είπε η κ. Μπιρμπίλη, είπε ότι κάναμε λάθος, ο Πρωθυπουργός είπε ότι κάναμε λάθος, θα το αλλάξουμε το 2011. Είπαν «mea culpa» οι άνθρωποι, το καταλάβαμε.

Θα μπορούσαμε να το δεχθούμε, υπό μία σημαντική προϋπόθεση, αφού το πάτε έτσι το πράγμα: να καταργήσουμε τα ΚΤΕΟ. Διότι ποια είναι η ουσία του πράγματος να δαπανά κάποια χρήματα ο πολίτης, ο καταναλωτής για να περνάει από έναν τεχνικό έλεγχο το όχημά του, να πληρώνει για την κάρτα καυσαερίων, πράγματα τα οποία δεν λαμβάνονται καθόλου υπόψιν και αυτό που λαμβάνεται υπόψιν ουσιαστικά είναι η παλαιότητα του οχήματος;

Άρα, για να τελειώνουμε, η πολιτική που εφαρμόζεται μέχρι τώρα και από το ΠΑΣΟΚ και από τη Νέα Δημοκρατία είναι μια πολιτική παράλογη, είναι μια πολιτική καταχρηστική, είναι μια πολιτική που θα οδηγήσει τον πολίτη να αφήσει το αυτοκίνητο και να πάρει κανένα γαϊδούρι.

Και η οικολόγος Υπουργός...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Μήπως πρέπει να γίνει;

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Τώρα, θα 'ρθω και σ' αυτό και ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την παρατήρηση.

Και η οικολόγος Υπουργός προφανώς θα θέλει μια τέτοια εξέλιξη, γιατί τα απόβλητα του γαϊδουριού μπορούν να τα πάρουν οι δήμοι και να τα χρησιμοποιήσουν ως φυσικό λίπασμα στα δημοτικά πάρκα, έτσι ώστε να κερδίσουν και χρήματα από τα λιπάσματα που τώρα χρειάζονται για τα δημοτικά τους πάρκα!

Εάν θέλετε να γίνει κάτι τέτοιο, κύριοι του ΠΑΣΟΚ, να τα μας το πείτε, να αρχίσουμε να εισαγωγή γαϊδουριών, διότι η ελληνική ράτσα λείπει και ως προς αυτό το σημείο.

Ή θα σοβαρευτείτε, λοιπόν ή ο ελληνικός λαός δεν μπορεί να αντέξει άλλα τέτοια πειράματα πάνω στις πλάτες του. Έχετε ξεκοπεί από την κοινωνία και οι μεν και οι δε, είστε ξεκομμένοι από την κοινωνία, διότι ζητάτε από τον ελληνικό λαό συναίνεση. Αλλά τι είδους συναίνεση μπορεί να παράσχει κάποιος, όταν βλέπει τα τέλη να αυξάνονται από 30% έως 75%, ενώ ο μισθός του μένει παγωμένος, στην καλύτερη περίπτωση ή βαίνει διαρκώς μειούμενος στην πραγματικότητα;

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ευχαριστούμε τον κ. Ροντούλη.

Το λόγο έχει ο εκπρόσωπος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Παναγιώτης Λαφαζάνης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έφερα μαζί μου μια εφημερίδα σήμερα, πρωινή εφημερίδα, καθημερινή, γιατί μου έκανε εντύπωση ο πρώτος τίτλος που έχει: «Έκρηξη Παπακωνσταντίνου στη Βουλή: Μου ζητούν νέα μέτρα και κάποιον στη φυλακή». Πηγαίνω, λέει, στην Ευρώπη και με πιέζουν για νέα μέτρα και να στείλουμε κάποιους στη φυλακή.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Γιατί δεν βάζετε...;

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Να πάρουμε έναν από το δρόμο και να τον βάλουμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ακολούθησε η πρόταση για εξεταστική επιτροπή. Γι' αυτό γίνεται η εξεταστική επιτροπή; Για να ανταποκριθούμε στις πιέσεις των Ευρωπαίων, του νεοφιλελεύθερου, δηλαδή, μονεταριστικού διευθυντηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης – γιατί περί αυτού πρόκειται – συνυπεύθυνου για την πλανητική κρίση; Για να ανταποκριθούμε, λοιπόν, στις πιέσεις τους αφενός για νέα μέτρα και αφετέρου, για να στείλουμε κάποιον στη φυλακή;

Αν είναι έτσι, εγώ θα έκανα μια πρόταση. Αφού θέλουν κάποιον στη φυλακή, πρώτοι-πρώτοι να πάνε ο κ. Μπαρόζο και ο κ. Αλμούνια. Ας διαλέξουν.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Οι δικόι μας; Μετά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Πρώτοι-πρώτοι να πάνε αυτοί, αφού το ζητάνε να πάνε κάποιον στη φυλακή, διότι ήξεραν τα πάντα. Δεν είναι άσχετοι. Γνώριζαν τα πάντα για τα πλαστά στοιχεία όλης της προηγούμενης περιόδου. Βοούσε ο τόπος. Αυτά τα πλαστά στοιχεία τα είχαμε καταγγείλει εμείς στη Βουλή, εδώ, με συγκεκριμένα στοιχεία, ένα προς έναν. Δεν μπορούν να κά-

νουν ότι δεν τα ήξεραν, ότι ήταν άσχετοι με το έγκλημα, το οποίο συντελείτο με την αδιαφανή δημοσιονομική διαχείριση.

Και δεν μπορούν να κάνουν τον άσχετο, βεβαίως, διότι αυτή η αδιαφανής δημοσιονομική διαχείριση ίσχυε επί χρόνια. Τα πλαστά στοιχεία στους ελληνικούς αντιπολογισμούς είχαν γίνει επάγγελμα, ήταν ο κανόνας, για όλες τις κυβερνήσεις της δεκαετίας του '90 και της δεκαετίας του 2000.

Και αυτά, βεβαίως, δεν τα λέμε μόνο εμείς. Δεν τα λέμε μόνο εμείς. Τα λέει η Επιτροπή την οποίαν συνέστησε – ανεξάρτητη κατά τα άλλα – ο Υπουργός Οικονομικών και εξέδωσε το σχετικό πόρισμα. Το πόρισμα αυτό είναι καταπέλτης για τη δημοσιονομική διαχείριση, την αδιαφάνεια και την αυθαιρεσία, τόσο από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ όσο και από τις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας. Το πόρισμα αυτό είναι η πιο αμείλικτη καταδίκη γι' αυτά που συνέβησαν στα δημοσιονομικά δεδομένα της χώρας μας όλα τα τελευταία χρόνια.

Εδώ η εξεταστική επιτροπή δεν γίνεται, φυσικά, για να δούμε τα πράγματα προς τα μπρος, για να χυθεί φως, προκειμένου να βγουν συμπεράσματα και να ανοίξουμε νέους δρόμους στο μέλλον. Η εξεταστική επιτροπή γίνεται ως ένας κακόγουστος αντιπερισπασμός αποπροσανατολισμού, προκειμένου να αποσπαστεί η προσοχή της κοινής γνώμης από τις ασκούμενες κατεδαφιστικές πολιτικές και να πάει η κοινή γνώμη πάλι στο γνωστό αυτό τροπάρι, το οποίο παίζεται δεκαετίες σε αυτή τη χώρα: στην ευτελή δικομματική αντιπαράθεση. Οι συνένοχοι να καταμερίσουν τις ευθύνες ενοχής, ποιος έχει τη μεγαλύτερη ενοχή.

Και αυτό το παιχνίδι υποτίθεται, κατά τους κατασκευαστές της Εξεταστικής Επιτροπής, μπορεί να αποπροσανατολίσει τον κόσμο και επομένως να διαφύγουν της αμείλικτης καταδίκης για τις πολιτικές που εφαρμόζουν.

Δεν θα το καταφέρουν. Δεν θα το καταφέρουν. Ο κόσμος τούς έχει πάρει χαμπάρι. Βλέπει ο κόσμος τις ασκούμενες πολιτικές σήμερα. Ξέρει τι έχει κάνει η Νέα Δημοκρατία στο παρελθόν. Την αποδοκίμασε και συνεχίζει να την καταδικάζει με ακόμα μεγαλύτερο βαθμό σήμερα γι' αυτά που λέει και πράττει.

Καταδικάζει όμως αμείλικτα και το ΠΑΣΟΚ και η επίκληση του παρελθόντος της Νέας Δημοκρατίας δεν είναι ικανή για να εξιλεώσει, να εξωραΐσει ή να εξαγνίσει πολιτικές που έχουν θέσει τη χώρα μας υπό οικονομική κατοχή, τριπλή οικονομική κατοχή, με την ομπρέλα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Δεν μπορεί να εξιλεωθεί η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ με τα σχόλια εσωτερικής κατανάλωσης που κάνει για τις κερδοσκοπικές επιθέσεις και τις κερδοσκοπικές πιέσεις των αγορών και τις πιέσεις των διευθυντηρίων.

Μια κυβέρνηση δεν είναι για να σχολιάζει για λόγους εσωτερικής κατανάλωσης, κατά τις πρακτικές και τις αντιλήψεις περασμένων δεκαετιών. Είναι για να κάνει πολιτικές, να εφαρμόζει μέτρα, να έχει προτάσεις, να έχει αντίσταση έμπρακτη στη δικτατορία των διεθνών αγορών, οι οποίες οδηγούν τον πλανήτη σε μια μεγάλη καταστροφή πλέον. Αυτός είναι ο ρόλος της Κυβέρνησης.

Και εδώ υπάρχει δρόμος εναλλακτικός για τη χώρα, δρόμος διαφορετικός από αυτόν που ασκείται, από το μονόδρομο των τελευταίων δεκαετιών. Και υπάρχουν προτάσεις συγκεκριμένες οι οποίες ανοίγουν αυτό το δρόμο. Και τις έχουμε καταθέσει. Δυστυχώς, όμως, δεν βλέπουμε από την πλευρά της Κυβέρνησης να υπάρχει θετική ανταπόκριση σε τέτοιου είδους προτάσεις. Δεν βλέπουμε να αμφισβητείται σήμερα το πλαίσιο πάνω στο οποίο κινείται η ευρωζώνη και συνολικά η Ευρωπαϊκή Ένωση. Το πλαίσιο αυτό κατέρρευσε, δεν λειτουργεί. Μάλιστα, οδηγεί τα πράγματα σε τρομακτικά αδιέξοδα στο μέλλον. Δεν βλέπουμε να αμφισβητεί το Σύμφωνο Σταθερότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης πάνω στο οποίο εφαρμόζονται οι κατεδαφιστικές πολιτικές στην Ελλάδα. Δεν βλέπουμε να αμφισβητεί το ρόλο των διεθνών κεφαλαιαγορών. Δεν βλέπουμε να αμφισβητεί το ρόλο αυτών οι οποίοι ηγούνται της κερδοσκοπίας.

Εγώ δεν λέω να αντιγράψουμε κάτι, αλλά βλέπω την Ισπανία του Θαπατέρο να έχει βάλει τις μουσικές υπηρεσίες να ψάχνουν για το ρόλο που παίζουν κερδοσκοπικοί οίκοι ιδίως από τον αγγλοσαξωνικό χώρο. Δεν λέω, λοιπόν, να αντιγράψουμε ούτε είναι

θέμα μυστικών υπηρεσιών ασφαλώς. Αλλά βλέπω ότι κάποιοι προσπαθούν να κάνουν κάτι για να ταρακουνήσουν κάποια πράγματα. Εδώ, «άκρα του τάφου σιωπή», ακολουθούμε τυφλά και παρακολουθούμε τις εξελίξεις. Και πού οδηγούμαστε; Με μαθηματική ακρίβεια οδηγούμαστε στην αγκαλιά του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, πλέον. Και ξέρετε, από την ομπρέλα του θα πάμε κατευθείαν στην αγκαλιά του! Αυτά ξέρετε πού οδηγούν; Στην πλήρη καταστροφή, στην υποθήκευση του μέλλοντος της χώρας. Όσες χώρες έπεσαν στα νύχια του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου καταστράφηκαν για δεκαετίες. Εκεί οδηγείτε τη χώρα, κύριοι της Κυβέρνησης;

Ακούσαμε μερικά τρελά πράγματα εδώ πέρα από την κυρία Υπουργό, που δεν μπορώ παρά να τα σχολιάσω. Λέει ότι κληρονόμησαν τα υψηλά τέλη κυκλοφορίας από την προηγούμενη κυβέρνηση. Ακριβώς έτσι το είπε: Μονόδρομος, δημοσιονομικά μέτρα –λέει– τα βρήκαμε. Δεν μπορούσαμε να κάνουμε διαφορετικά, τα κληρονομήσαμε.

Μα, τι λέτε κύριοι της Κυβέρνησης; Δηλαδή δεν φτάνει που μας λέτε ότι το παρελθόν φταίει αποκλειστικά και μόνο για τις πολιτικές που ακολουθείτε σήμερα, αλλά μας λέτε ότι εφαρμόζετε και τα μέτρα της προηγούμενης κυβέρνησης, διότι δεν μπορείτε να κάνετε διαφορετικά! Μα, τι λέτε; Θα μας τρελάνετε; Ποιος σας υποχρέωσε να κρατάτε αυτά τα τέλη κυκλοφορίας για τα παλαιά αυτοκίνητα, τα υπεραυξημένα, έτσι ώστε όσο πιο μικρό και όσο πιο παλιό αυτοκίνητο να έχει κάποιος να πρέπει να πληρώνει σχετικά μεγαλύτερα τέλη κυκλοφορίας; Ποιος σας υποχρέωσε να το κάνετε αυτό; Δεν μπορούσατε να αποσύρσετε αυτό το μέτρο, όπως αποσύρατε την απόσυρση; Γιατί δεν το κάνατε; Ερχόσαστε εδώ πέρα να δίνετε ευτελείς δικαιολογίες ότι είναι κληρονομία από το παρελθόν. Δική σας επιλογή ήταν και δική σας επιλογή είναι ακόμη.

Φέρντε ευτελείς δικαιολογίες, προκειμένου να καλύψετε τα ακάλυπτα. Αυτό κάνετε. Γιατί και τώρα αυτήν τη στιγμή που μιλάμε, είχατε κάθε ευχέρεια και κάθε δυνατότητα να πάρετε πίσω το μέτρο και να πείτε ότι δεν ισχύουν αυτά τα τέλη κυκλοφορίας με τις υπεραυξήσεις που βάλαμε, ιδιαίτερα για τα παλιά αυτοκίνητα και ότι όσοι πλήρωσαν τις αυξήσεις αυτές θα επιστραφούν.

Αλλά αντί να κάνετε αυτό, αρχίζετε και μας λέτε ωραία λόγια πάλι για το μέλλον. Γιατί ακούσαμε μια ωραία διάλεξη πώς θα κάνουμε έτσι με το αυτοκίνητο, πώς θα το κάνουμε αλλιώς, τα μέσα μαζικής μεταφοράς, εκείνο, το άλλο. Τα έχουμε ακούσει αυτά πολλές φορές. Αλλά τώρα δεν είμαστε σε προεκλογική περίοδο που ήσασταν αντιπολίτευση. Εσείς είστε η Κυβέρνηση. Ξεκινήστε να κάνετε ορισμένα πράγματα σε αυτήν την κατεύθυνση που μας λέτε τα ωραία λόγια.

Αλλά εδώ βλέπουμε ότι κινείστε σε αντίθετη κατεύθυνση, σε εντελώς λάθος δρόμο. Γιατί τι βλέπουμε; Όταν έχει κανείς ένα μικρό αυτοκίνητο ακόμα και ένα μηχανάκι μικρού κυβισμού, αυτό του «κοστίζει ο κόκος αηδόνι», πλέον. Πληρώνει υπεραυξημένα τέλη κυκλοφορίας, πληρώνει πανάκριβη βενζίνη, η οποία τείνει να γίνει η ακριβότερη στην Ευρώπη πλέον με τις αυξήσεις που κάνατε πρόσφατα στον ειδικό φόρο κατανάλωσης της βενζίνης. Πληρώνει υπεραυξημένα τέλη για τις ασφαλιστικές εταιρείες. Καλπάζουν οι αυξήσεις για την ασφάλιση των αυτοκινήτων. Πληρώνει όλο και περισσότερα για τη συντήρηση του αυτοκινήτου. Αν θέλει να πάει και μια βόλτα, πληρώνει διόδια «τα μαλλιά της κεφαλής του», έτσι ώστε να γίνει πιο φθηνό σε λίγο το αεροπλάνο παρά το αυτοκίνητο.

Έχετε επιπέσει επί του αυτοκινήτου και μάλιστα του μικρού κυβισμού αυτοκινήτου, αυτό που έχει η σημερινή φτωχή οικογένεια. Έχετε επιπέσει, για να καλύψετε τις μαύρες τρύπες του προϋπολογισμού. Είναι δυνατόν αυτήν την πολιτική να την ονομάζετε πράσινη πολιτική; Αυτή είναι πράσινη επιδρομή! Σε λίγο το αυτοκίνητο θα είναι ένα πελώριο βάρος, ιδιαίτερα για τα φτωχά στρώματα και δεν θα μπορούν να το χρησιμοποιούν. Δεν θα μπορούν ούτε καν να το πουλήσουν κιόλας αν έχουν παλιό αυτοκίνητο, διότι δεν αξίζει και τίποτα.

Αυτές οι πολιτικές είναι αδιέξοδες, δεν αντιμετωπίζουν κανένα πρόβλημα. Οξύνουν όλα τα προβλήματα, όπως οξύνονται όλα τα προβλήματα με την πολιτική που ακολουθεί η Κυβέρνηση. Χρειάζεται ο τόπος αλλαγή. Προεκλογικά λέγατε «ή αλλάζουμε ή

βουλιάζουμε». Σωστό ήταν. Πράγματι αν δεν άλλαζε η Ελλάδα θα βουλιάζε. Τώρα δεν αλλάζει και βουλιάζει η Ελλάδα! Εσείς αντί να χτίζετε, κατεδαφίζετε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ κ. Δημήτριος Τσιρώνης έχει το λόγο για τη δευτερολογία του.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΡΩΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν νομίζω ότι θα χρειαστώ πάρα πολύ χρόνο, αλλά επειδή ακούστηκαν αρκετές ανακρίβειες, είναι υποχρέωσή μου σαν εισηγητή της πλειοψηφίας να απαντήσω και να δώσω τις απαραίτητες εξηγήσεις.

Αναφέρθηκε κατά κόρον και από τον εισηγητή, αλλά και από τους ομιλητές της Νέας Δημοκρατίας ότι αυτή η ρύθμιση που είπαμε με πολύ θάρρος, είχε ορισμένες λανθασμένες κατευθύνσεις και θα τις διορθώσουμε –το ανέφερε και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός– αλλά είναι διαφορετικό πράγμα να προσπαθούμε αυτήν τη συνολική, υποτίθεται, ρύθμιση του Σουφλιά να τη λέμε ότι είναι σωστή. Για όνομα του Θεού! Με συγχωρείτε, αλλά αυτό είναι κάτι διαφορετικό. Μάλιστα, αναφέρθηκαν όλοι ότι είναι μία ρύθμιση του Σουφλιά η απόσυρση η οποία θα είναι και δημοσιονομικά ωφέλιμη, αλλά και περιβαλλοντικά. Εγώ θα πω ότι σε ό,τι αφορά τα δημοσιονομικά –με τα δικά σας τα στοιχεία– το πρώτο στοιχείο στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους που αναφέρετε την έκθεση 171/35/2009, αναφέρει τα έσοδα από το ΦΠΑ και τα τέλη ταξινόμησης θα είναι 1,8 δισεκατομμύρια από την απόσυρση, τα έσοδα θα είναι 2,5 δισεκατομμύρια, τα έσοδα από τα τέλη κυκλοφορίας θα είναι 1,48. Δηλαδή συνολικά έχουμε ένα πλεόνασμα με τη δική σας λογική 780, σαν δηλαδή η χώρα να μην πούλαγε από εδώ και πέρα κανένα αυτοκίνητο και να μην εισέπραττε κανένα τέλος κυκλοφορίας. Μα, τι αυθαίρετη λογική είναι αυτή;

Δεν εισπράχθηκαν τα τέλη και είπαμε ότι ήταν δημοσιονομικά ουδέτερη αυτή η λογική και μεταφέραμε το κόστος από τα χαμηλού κυβισμού στα υψηλού κυβισμού; Ξέρετε πόσο θα είναι το ελληνικό δημόσιο μέσα σε αυτήν την τετραετία 2009 έως 2012; Με τους δικούς σας υπολογισμούς θα είναι τουλάχιστον 800.000.000 μέσα. Και τι θα επιδοτήσουμε τώρα; Θα επιδοτούμε κύριε Υπουργέ, πραγματικά όποιον έχει ένα αυτοκίνητο παλιό για να το πετάξει; Εγώ θα σας πω ότι απόσυρση κάνουν και οι ίδιες οι εταιρείες και δεν θα τις αναφέρω εδώ μέσα, για να μην θεωρηθεί ότι κάνω διαφήμιση. Μόλις ολοκληρώθηκε το μέτρο –το καλοκαίρι– των χαμηλών τελών ταξινόμησης, το οποίο είχε ληφθεί πριν από πέντε μήνες πριν τη ρύθμιση Σουφλιά και έληξε στις 7 Αυγούστου 2009 για όσα αυτοκίνητα δεν προλάβαν να εκτελωνιστούν, έδιναν οι ίδιες οι αυτοκινητοβιομηχανίες κίνητρα για την απόσυρση. Και έρχεται ένα μήνα μετά ο κ. Σουφλιάς να νομιμοποιήσει και να μετακυλήσει αυτό το κόστος, από τις εταιρείες αυτοκινήτων, στο κράτος.

Γι' αυτό πρόκειται και για τίποτα παραπάνω. Αυτή είναι η δημοσιονομικά ωφέλιμη ρύθμιση, την οποία θέλατε να κάνετε. Και να πω τώρα και για την περιβαλλοντολογικά ωφέλιμη ρύθμιση. Με τη δική σας ρύθμιση, προβλέπεται στην Έκθεση ότι θα είχαμε –και σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του κ. Μητσότακη και στην επιτροπή και εδώ σήμερα– σε αυτή την τετραετία, 2009 έως 2012, επτακόσιες τριάντα χιλιάδες αποσύρσεις ΙΧ και νέα αυτοκίνητα σε κυκλοφορία, χίλια εκατόν εβδομήντα. Δηλαδή, ένα πλεόνασμα τετρακοσίων σαράντα χιλιάδων αυτοκινήτων σε αυτήν την τετραετία, εκ των οποίων τα μισά θα κυκλοφορούσαν και στο λεκανοπέδιο Αττικής. Διακόσιες είκοσι χιλιάδες επιπλέον αυτοκίνητα, κύριε Υπουργέ, στο Λεκανοπέδιο Αττικής. Ο αυξημένος αυτός στόλος αυτοκινήτων δεν θα επιβάρυνε καθόλου επιπλέον το περιβάλλον, επειδή ένας πολύ μικρότερος αριθμός αυτοκινήτων θα πήγαινε προς απόσυρση;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ νομίζω πως αν η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ήθελε πραγματικά να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, είχε στη διάθεσή της όλο τον απαραίτητο χρόνο όλα αυτά τα χρόνια, να εφαρμόσει και την πολιτική για τη μείωση της χρήσης του ΙΧ και την προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, των μέσων σταθερής

τροχιάς, του μετρό, του τραμ, του προαστιακού στο λεκανοπέδιο, αλλά και σε άλλες μεγάλες πόλεις, όπως στη Θεσσαλονίκη –που είναι η πόλη του εισηγητή της Μειοψηφίας του κ. Καλαφάτη– που κατασκευάζεται και σχεδιάζεται το μετρό και του σιδηρόδρομου, που είναι τα πιο σημαντικά για να αντιμετωπίσουμε τη ρύπανση.

Θα μας εξηγήσει επίσης η Νέα Δημοκρατία, αν ήθελε πραγματικά να αντιμετωπίσει τη ρύπανση, με ποιους ελεγκτικούς μηχανισμούς θα αξιολογούσε την πραγματική περιβαλλοντική επιβάρυνση των κινητήρων των αυτοκινήτων και ειδικά των παλαιών; Δεν θα λάμβανε μέτρα για την παρακολούθηση της ποιότητας των καυσίμων; Και φυσικά, θα έδινε προτεραιότητα στην προστασία και ανάδειξη των χώρων πρασίνου μέσα και γύρω από τις πόλεις και δεν θα έκανε το αντίθετο απ' ό,τι κάνει σήμερα.

Εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αντίθετα με όλα αυτά τα μέτρα της Νέας Δημοκρατίας στοχεύουμε στην ανάπτυξη των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και ήπιας μετακίνησης, μειώνοντας την εξάρτηση από το αυτοκίνητο. Στοχεύουμε στην κατασκευή χώρων πρασίνου και υποδομών που θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής και την μετακίνηση των πολιτών και που θα συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος.

Στο πλαίσιο αυτό, ένα δείγμα ήταν και αυτό που κάναμε με το μέτρο της απόσυρσης, που ένα μέτρο κινήτρου είναι ότι δώσαμε δύο ετήσιες κάρτες περιοριστών διαδρομών, έτσι ώστε να δώσουμε και την κατεύθυνση και το στίγμα. Στη φορολογία για τα υβριδικά αυτοκίνητα, μέχρι τα 2.000 κυβικά τα απαλλάσσουμε εντελώς από τα τέλη κυκλοφορίας, για να ενισχύσουμε τα «καθαρά» αυτοκίνητα.

Στις δυσχερείς αυτές οικονομικές στιγμές, τέτοιου είδους μέτρα σαν τις ρυθμίσεις Σουφλιά δεν έχουν κανένα λόγο ύπαρξης. Για εμάς, όπως είπα, σταθερή μας θέση είναι να περιοριστεί η χρήση του αυτοκινήτου στην πόλη, να επιβαρυνθεί η χρήση και όχι η κατοχή του, στη βάση «ο ρυπαίνων πληρώνει» να υπάρχουν κίνητρα για λιγότερα ρυπογόνα αυτοκίνητα και το πράσινο τέλος να έχει κανόνες, αλλά να έχει και ανταποδοτικότητα. Διότι διαφορετικά, αν το πράσινο τέλος έχει μία φοροεισπρακτική λογική, τότε δεν έχει κανένα νόημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και κύριε Υπουργέ.

Με αυτή τη μικρή μου τοποθέτηση στάθηκα σε δύο σημεία που και ο εισηγητής και οι ομιλούντες από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης υπερθεμάτισαν υπέρ της ρύθμισης Σουφλιά, ότι ήταν και περιβαλλοντικά και δημοσιονομικά ωφέλιμη και δεν ισχύει ούτε το ένα, ούτε το άλλο. Η απόσυρση θα είχε νόημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μόνο εφόσον συνδυαζόταν με μία σειρά από μέτρα, παράλληλα μέτρα, συνδυασμένα μέτρα που θα ήταν φιλικά προς το περιβάλλον. Μέτρα από μόνα τους ξεκομμένα, τα οποία είχαν μία φοροεισπρακτική λογική και μία μετακύλιση του κόστους από την αυτοκινητοβιομηχανία για την απόσυρση, η οποία έδινε αυτά τα κίνητρα ένα μήνα πριν, για να μετακυλίσουμε τα κόστη αυτά στο κράτος, τότε θα λέγαμε ότι πάει πολύ μακριά η βαλίτσα.

Για το λόγο αυτό, εμείς καλούμε όλες τις πτέρυγες να συμβάλλουν με τις προτάσεις τους. Σε λίγο καιρό θα τελειώσουμε και η επιτροπή που έχουμε συστήσει τα τρία συναρμόδια Υπουργεία για να καταλήξουμε και πραγματικά, να έχουμε τέλη, τα οποία ανταποκρίνονται στις ανάγκες μιας σύγχρονης κοινωνίας, ενός σύγχρονου ευρωπαϊκού κράτους, όπως είναι η χώρα μας η Ελλάδα, που είναι μια χώρα που σέβεται τον πολίτη, το περιβάλλον, τον πολιτισμό και την ιστορία της.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Τσιρώνη.

Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταύρος Καλαφάτης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα τη δευτερολογία του εισηγητή. Εδώ, όμως, δεν καλούμαστε να ψηφίσουμε τη ρύθμιση Σουφλιά, αλλά μια ρύθμιση που έχει ομολογηθεί από όλους ουσιαστικά, ότι είναι μία λανθασμένη επιλογή.

Η Κυβέρνησή σας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, προέβη στην επιβολή ιδιαίτερας επαχθών τελών κυκλοφορίας, παραβιάζοντας τις αρχές της ισότητας, της αναλογικότητας και της κοινωνικής δικαιοσύνης με την αιτιολογία της προστασίας του περιβάλλοντος.

Από τη γενικότερη, όμως, μελέτη προκύπτει δυστυχώς ότι η προστασία του περιβάλλοντος στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν ευσταθεί ως επαρκής αιτιολογία και αποτελεί απλά μία πρόφαση. Όσο και αν η κυρία Υπουργός επέδειξε αφοπλιστική ειλικρίνεια, ομολογώντας στην επιτροπή, αλλά ουσιαστικά και εδώ, ότι καλούμαστε να κυρώσουμε μια επιλογή με αποκλειστικά φορολογική διάθεση και όχι περιβαλλοντική, άρα δεν μιλάμε για πράσινα τέλη, και σ' αυτό θέλω να είμαι σαφής, αυτά ήταν και τα λόγια της Υπουργού στην επιτροπή, δεν παύει στο υπό κύρωση νομοθέτημα να αναφέρονται ότι ο τρόπος υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας συναρτάται και με την περιβαλλοντική επιβάρυνση. Επιχειρείται δηλαδή, η σύνδεση της επιβολής των αυξημένων τελών με την προστασία του περιβάλλοντος. Πώς, όμως, προκύπτει η ωφέλεια για το περιβάλλον; Πώς συνδέεται η επιβολή των τελών κυκλοφορίας με την προστασία του περιβάλλοντος; Πώς και από πού προκύπτει ότι η επιβολή του αυξημένου τέλους κυκλοφορίας θα συμβάλει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης; Η απάντηση είναι προφανής, δεν προκύπτει από πουθενά. Αφ' ενός γιατί η αιτιολογία της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου για την επιβολή των τελών κυκλοφορίας είναι ελλιπής και αόριστη και αφ' ετέρου, διότι δεν προηγήθηκε καμμία περιβαλλοντική και οικονομοτεχνική μελέτη για τα αποτελέσματα της εφαρμογής των σχετικών διατάξεων. Εξάλλου, είναι προφανέστατο ότι δεν υπάρχει άμεση σχέση μεταξύ της επιβολής των αυξημένων τελών κυκλοφορίας και της μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Άρα, ποιος ήταν ο σκοπός της Κυβέρνησης για να επιτύχει τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης; Μήπως να αναγκάσει τους κατόχους παλαιών οχημάτων να τα θέσουν σε ακινησία; Η λογική του τύπου «αφού δεν έχεις την οικονομική δυνατότητα να αγοράσεις ένα αυτοκίνητο νέας αντιρυπαντικής τεχνολογίας, τότε θα αναγκαστείς να υποστείς την κύρωση που προβλέπει η Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου», δηλαδή, θα αναγκαστείς να πληρώσεις αυξημένα τέλη κυκλοφορίας χωρίς καμμία άλλη επιλογή, μόνο και μόνο επειδή έχεις παλαιό αυτοκίνητο. Και στο ερώτημα πώς θα τα καταφέρεις να πληρώσεις τα τέλη αυτά η απάντηση είναι, να θέσεις το όχημά σου σε ακινησία. Με τον τρόπο αυτό, βεβαίως, και θα μειωθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση, αφού θα τεθούν εκατοντάδες χιλιάδες παλαιά οχήματα σε ακινησία. Αλλιώς, πρέπει να αγοράσεις καινούργιο αυτοκίνητο, αλλά εκεί η πολιτεία δεν θα σταθεί αρωγός.

Η τακτική της Κυβέρνησης της έλλειψης προηγούμενης διαβούλευσης, της έλλειψης επαρκούς και ορισμένης αιτιολογίας βασισμένης σε επιστημονική μελέτη περιβαλλοντικής και οικονομικής αποτίμησης, είναι εμφανέστατη κατά την κατάργηση του μέτρου της απόσυρσης και του πράσινου δακτυλίου. Πραγματικά, με την παράγραφο 1 του άρθρου 3, το μέτρο της απόσυρσης καταργείται χωρίς καμμία αιτιολογία, όπως ήδη προαναφέραμε, αναφέροντας μόνο, ότι η εφαρμογή του μέτρου αυτού θα είχε αμελητέες επιπτώσεις στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Τί μπορεί να σημαίνει αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ εκτός από την προχειρότητα και την ιδιαίτερη σπουδή της Κυβέρνησης να κυρώσει ένα επιστημονικά στηριγμένο μέτρο, όπως αυτό της απόσυρσης; Ποιες είναι αυτές οι αμελητέες επιπτώσεις; Δεν έχουν το δικαίωμα οι πολίτες να το γνωρίζουν; Τους αφαιρέσατε μια ευνοϊκή ρύθμιση, μια δυνατότητα για τους οικονομικά ασθενέστερους να αλλάξουν το παλιό τους όχημα, λέγοντάς τους απλά ότι οι επιπτώσεις στην ατμοσφαιρική ρύπανση θα είναι αμελητέες.

Θα ήταν ενδιαφέρον, η αρμόδια Υπουργός Περιβάλλοντος να μας εξηγήσει τί ακριβώς σημαίνει ο όρος αμελητέες. Εννοεί ότι η αντικατάσταση των παλαιών ρυπογόνων οχημάτων με νέας τεχνολογίας EURO 5, δεν θα συνέβαλε στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης; Τότε τί θα συνέβαλε στη μείωση αυτής; Και αντίστροφα, θα συνέβαλε η επιβολή επαχθών κυρωτικών μέτρων, όπως τα δυσμενή τέλη κυκλοφορίας; Δεν υπάρχει καμμία επιστημονική τεκμηρίωση και δεν υπάρχει καμμία λογική σε μία

ρύθμιση, η οποία ουδόλως στοχεύει με τρόπο άμεσο και αποτελεσματικό στην προστασία του περιβάλλοντος.

Το ίδιο συνέβη και με τη διάταξη της παραγράφου 4, του άρθρου 3, με την οποία καταργούνται οι ρυθμίσεις του πράσινου δακτυλίου. Με μία πλημμελή και αόριστη αιτιολογία στην εισηγητική έκθεση, σύμφωνα με την οποία καταργούνται οι ρυθμίσεις του πράσινου δακτυλίου, που ούτως ή άλλως θα εφαρμόζονταν από 1 Σεπτεμβρίου του 2011, καθώς αφ' ενός το μέτρο είχε εντελώς αποσπασματικό χαρακτήρα και αφ' ετέρου το εξαιρετικά σοβαρό ζήτημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Αθήνα και τις άλλες μεγάλες πόλεις της χώρας απαιτεί βαθύτερη μελέτη και συνδυασμό πλέγματος μέτρων, έτσι αναφέρεται.

Εύλογα ανακύπτουν τα παρακάτω ερωτήματα: Τί εννοείτε με τον χαρακτηρισμό του μέτρου ως αποσπασματικού; Τί είδους βαθύτερη μελέτη και σχεδιασμός πλέγματος μέτρων απαιτείται; Σε τί θα έβλαπτε η εφαρμογή του πράσινου δακτυλίου για τη βαθύτερη μελέτη και το συνδυασμό του πλέγματος μέτρων, δεδομένου ότι το μέτρο αυτό θα συνέβαλε δραστικά τόσο στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του κέντρου της Αθήνας, όσο και στη μείωση των παραγόμενων ρύπων από τη χρήση των οχημάτων;

Πώς κρίνεται τόσο το μέτρο της απόσυρσης, όσο και αυτό του πράσινου δακτυλίου, ως ανεπαρκή και αλυσιστελή, αφού προηγήθηκε της ρύθμισής τους σχετική μελέτη από την προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου, όπως προαναφέραμε; Κρίνεται και την επιστημονική τεκμηρίωση ανεπαρκή και αλυσιστελή; Και αν ναι με ποια επιστημονικά επιχειρήματα; Ποία είναι τα μέτρα που προτείνετε εσείς ως επαρκή και πρόσφορα, ώστε να συνδυαστούν με την επιβολή τελών κυκλοφορίας;

Εν τέλει, για ποιο λόγο επιβάλλεται σε αυτή τη χρονική στιγμή τα νέα τέλη κυκλοφορίας; Εφόσον αποδεδειγμένα, δεν υφίσταται προηγούμενη βαθύτερη μελέτη για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και μάλιστα κατά τρόπο αποσπασματικό και μεμονωμένο και όχι σε συνδυασμό πλέγματος μέτρων, για να χρησιμοποιήσω την ορολογία της εισηγητικής έκθεσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, η ρύθμισή σας έχει ακριβώς το αντίθετο αποτέλεσμα από αυτό που κατ' επίφαση προβάλλετε. Με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου πλήττεται η αρχή της προστασίας του δημοσίου συμφέροντος, που στην περίπτωση αυτή εξειδικεύεται στην προστασία του περιβάλλοντος, με την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Ενώ, παράλληλα, πλήττονται εκατοντάδες χιλιάδες συμπολιτών μας κυρίως, μάλιστα, εκείνοι που ανήκουν στις χαμηλές κοινωνικές τάξεις.

Με την κατάργηση του μέτρου της απόσυρσης η Κυβέρνηση αυτοαναίρεται. Από τη μία αυξάνει τα τέλη κυκλοφορίας με την πλημμελή και ατεκμηρίωτη αιτιολογία της μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ενώ προδήλως ο λόγος είναι εισπρακτικός. Και από την άλλη, καταργεί το μέτρο της απόσυρσης και του «πράσινου δακτυλίου», τα οποία -κατά την επιστημονική τους τεκμηρίωση, αλλά και κατά την κοινή πείρα- είναι τα πιο πρόσφορα μέτρα για την επίτευξη του σκοπού της προστασίας του περιβάλλοντος. Μάλιστα, χωρίς να αντιπροτείνονται από την Κυβέρνηση ανάλογης αποτελεσματικότητας μέτρα, επιλέγοντας μόνο το επαχθέστερο για τον οικονομικά ασθενέστερο πολίτη, μέτρο της επιβολής νέων αυξημένων τελών κυκλοφορίας.

Αν αυτό δεν συνιστά αποσπασματική ρύθμιση, έλλειψη επιστημονικής τεκμηρίωσης, έλλειψη διαβούλευσης, τότε τι θα συνιστούσε; Αποτελεί αυτή η τακτική μέρος της «πράσινης ανάπτυξης»; Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, σας διαβεβαιώνω ότι στη συνείδηση των πολιτών, η ρύθμιση που επιβάλλεται, έχει καταγραφεί ως «πράσινη ανάπτυξη» η πράσινη κατάργηση.

Ολοκληρώνοντας, εξήγησα τις χαώδεις διαφορές μεταξύ της φιλοσοφίας της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, τουλάχιστον από αυτό που συνάγεται από το περιεχόμενο της υπό κύρωση Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, όσον αφορά την κοινωνική, την περιβαλλοντική και την οικονομική διάσταση. Διαφορές που κάθε σοβαρή αξιολόγηση, καταδεικνύει τη σοβαρότητα και την πληρότητα και την αποτελεσματικότητα των θέσεων της Νέας Δημοκρατίας, σε σχέση με την αναποτελεσματικότητα, την προ-

χειρότητα και την αποσπασματικότητα των θέσεων του ΠΑΣΟΚ.

Κλείνοντας θα ήθελα να επισημάνω τέσσερα συγκεκριμένα ερωτήματα, που απαιτούνται να απαντηθούν. Πρώτον, ο Υπουργός Οικονομικών, κ. Παπακωνσταντίνου, στα μέσα Ιανουαρίου, δήλωσε ότι συστήθηκε ειδική επιτροπή, για να εισηγηθεί μια συνολική πρόταση της αναμόρφωσης του συστήματος των τελών κυκλοφορίας.

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

Ένα λεπτό σας παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο ένας μήνας εξέπνευσε. Τι έγινε με την επιτροπή αυτή; Ποια είναι τα πορίσματά της. Παρεμπιπτόντως αναφέρω ότι είναι μια από τις εβδομήντα πέντε περίπου νέες επιτροπές που σύστησε η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, που διατείνεται ότι είναι η κυβέρνηση της καταργήσεως των επιτροπών.

Δεύτερον, οι εβδομήντα επτά χιλιάδες -περίπου- συμπολίτες μας, που έκαναν χρήση του δικαιώματός, αποσύροντας το παλιό τους αυτοκίνητο είναι ακόμα στον αέρα. Δεν έχουν πάρει ούτε 1 ευρώ. Πότε θα τους καταβληθούν αυτά που δικαιούνται;

Τρίτον, υπάρχει οικονομική αποτίμηση από την είσπραξη τελών κυκλοφορίας του 2010 σε σχέση με το 2009; Επιβεβαιώνετε, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, την θέση σύμφωνα με την οποία υπάρχει δραματική μείωση εσόδων, λόγω της κατάθεσης των πινακίδων; Και ποιος είναι αυτός ο αριθμός τελικά; Πόσα χρήματα έχασε το ελληνικό δημόσιο τελικά;

Τέταρτον, πόσοι από τους συμπολίτες μας κατέθεσαν τις πινακίδες των αυτοκινήτων τους;

Καταψηφίζουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου επί της αρχής και επί των άρθρων, εκτός από την τροπολογία που αφορά την παράταση της θητείας των επιθεωρητών περιβάλλοντος.

Η Νέα Δημοκρατία είναι υπέρ μιας πρότασης πλήρους τεκμηριωμένης οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά ωφέλιμης για τους πολίτες και τη χώρα. Αυτό είναι και το πλαίσιο, που η Νέα Δημοκρατία θα κινηθεί.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Εμείς ευχαριστούμε τον κ. Καλαφάτη, που ήταν και τυχερός κατά την αγόρευσή του, γιατί τον παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, σαράντα έξι μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί - συνοδοί από το 6ο Γυμνάσιο Ευόσμου Θεσσαλονίκης.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Γι' αυτό είπα ότι ήσασταν τυχερός, κ. Καλαφάτη.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Όντως ήμουν τυχερός. Είναι η αγαπημένη μου περιοχή, η περιοχή του μόχθου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νίκος Καραθανασόπουλος.

Ορίστε κ. Καραθανασόπουλε έχετε οκτώ λεπτά, γιατί αδικηθήκατε στην πρωτομιλία σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πρώτο ζήτημα σε σχέση και με τη συζητούμενη κύρωση αυτής της διάταξης. Εμείς θεωρούμε -όχι μόνο εμείς, αλλά και όλες οι πτέρυγες της Βουλής, έχουν παραδεχθεί, ακόμα και η Κυβέρνηση- ότι είναι άδικη και αντιλαϊκή η συγκεκριμένη νομοθετική πράξη.

Από αυτήν την άποψη, για να πάρει ουσία αυτή η αδικία την οποία υπέστησαν τα πλατιά λαϊκά νοικοκυριά και να συμβαδίζει η Κυβέρνηση με τις διακηρύξεις της, πρέπει άμεσα να επιστρέψει τα χρήματα, τα οποία εκλάπησαν από αυτά τα λαϊκά νοικοκυριά. Διαφορετικά η οποία αναγνώριση της αδικίας, είναι χωρίς κανένα απολύτως αντίκρισμα. Δεύτερον, να δοθούν τα χρήματα σε όσους έχουν αποσύρει τα αυτοκίνητά τους, στις εβδομήντα επτά χιλιάδες αυτές, στις οποίες δεν έχει δοθεί δεκάρα τσακιστή.

Δεύτερο μεγάλο ερώτημα το οποίο προκύπτει: Μπορεί να υπάρξει ένα σωστό αδιάβλητο και αντικειμενικό σύστημα για τα

τέλη κυκλοφορίας; Εμείς λέμε όχι, δεν μπορεί να υπάρξει. Δεν μπορεί να υπάρξει ένα τέτοιο σύστημα και θα εξηγήσω για ποιο λόγο. Γιατί πρώτον είτε το κριτήριο των περιβαλλοντικών ρύπων -για παράδειγμα πώς επιβαρύνουν το περιβάλλον- είναι και αυτό ένα κριτήριο που διακρίνει τα νοικοκυριά σε πλούσια και φτωχά. Τα πλούσια νοικοκυριά έχουν τη δυνατότητα να πάρουν αυτοκίνητο με πολύ χαμηλούς ρύπους, γιατί είναι πιο ακριβό, ενσωματώνει νέα τεχνολογία. Τα φτωχά λαϊκά νοικοκυριά, δεν μπορούν να αλλάζουν τα αυτοκίνητα, παραμένουν στις παλιές τεχνολογίες. Άρα λοιπόν, ποιοι επιβαρύνονται; Τα φτωχά λαϊκά νοικοκυριά.

Η λογική η οποία λέει: «ο ρυπαίνων πληρώνει», είναι μια αντιλαϊκή λογική, γιατί μεταφέρει τα βάρη της ρύπανσης του περιβάλλοντος στα λαϊκά νοικοκυριά. Το δεύτερο κριτήριο, στο οποίο συμφωνούν και οι υπόλοιπες πτέρυγες, είναι να επιβαρύνεται αυτός ο οποίος χρησιμοποιεί περισσότερο το αυτοκίνητό του. «Όσο περισσότερο το χρησιμοποιείς τόσο μεγαλύτερη επιβάρυνση έχεις». Τι σημαίνει δηλαδή αυτό; Ότι πάμε με βάση ότι ο χρήστης πρέπει να επιβαρύνεται.

Αυτό είναι, επίσης, αντιλαϊκό μέτρο και βαθύτατα νεοφιλελεύθερο, γιατί δεν μπορεί ο άνθρωπος ο οποίος δεν έχει χρήματα, να καλύψει με αυτήν τη λογική τις ανάγκες του. «Θες δρόμους, πλήρωσε» «Θες νοσοκομεία, πλήρωσε» «Θες παιδεία, πλήρωσε». Πάμε λοιπόν, σε αυτή τη λογική. Από αυτή λοιπόν, την άποψη δεν είναι δίκαιο. Εμείς τι λέμε; Ότι πολύ απλά στο επίκεντρο πρέπει να είναι η ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών.

Βεβαίως, για να μπορεί να υπάρξει ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών χρειάζεται άλλο σύστημα. Χρειάζεται, για παράδειγμα, να δώσουμε προτεραιότητα στα τέσσερα κριτήρια, τα οποία βάλαμε εισηγητικά, τα οποία δεν μπορεί το καπιταλιστικό σύστημα να τα ικανοποιήσει: Γρήγορα, ασφαλή, φθηνά και σε προστασία του περιβάλλοντος.

Πουθενά δεν έχει γίνει αυτό το πράγμα. Πείτε μου μια καπιταλιστική χώρα που αυτό να έχει επιτευχθεί. Δεν υπάρχει τέτοιο παράδειγμα, αλλά ώσπου να φθάσουμε εκεί και από τη στιγμή που το αυτοκίνητο καλύπτει και ικανοποιεί λαϊκές ανάγκες τι πρέπει να γίνει; Εμείς λέμε καμμία απολύτως επιβάρυνση. Ούτε φορολογία στο αυτοκίνητο της λαϊκής οικογένειας, τέλη ταξινόμησης και οι άλλοι φόροι που μπαίνουν, ούτε τέλη κυκλοφορίας, ούτε ειδικό φόρο στα καύσιμα, ούτε διόδια. Και ας επιβαρύνετε υπέρμετρα τους κατόχους των αυτοκινήτων πολυτελείας της εταιρείας και της οικογένειας με υψηλά εισοδήματα. Όταν έχουν πολλά και ακριβά αυτοκίνητα για επίδειξη.

Άρα, λοιπόν να το κριτήριο της διαφοροποίησης ανάμεσα στη λογική του ΚΚΕ και στη λογική των άλλων πολιτικών δυνάμεων. Γι' αυτό ακριβώς και διαφωνούμε με τα ωραία λόγια της Κυβέρνησης. Εμείς λέμε ότι δεν πρέπει ο λαός να έχει εμπιστοσύνη στα ωραία λόγια.

Επίσης, γενικεύοντας την παρέμβαση -μια και η συζήτηση γενικεύτηκε και από τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους των υπολοίπων κομμάτων- εμείς το λέμε καθαρά ότι δεν μπορεί να υπάρξει σύμπτωση όλων των πολιτικών δυνάμεων στην αποκατάσταση της τιμής του πολιτικού κόσμου. Γιατί ακριβώς δεν μπορεί στις συγκεκριμένες συνθήκες, να δοθούν λύσεις στα ζητήματα διαφάνειας και διαπλοκής.

Είναι υπερβολική αυτή η εκτίμηση την οποία κάνει το ΚΚΕ; Η ιστορική εμπειρία έχει επιβεβαιώσει αυτή την εκτίμηση. Γιατί πρώτον, δεν είναι μόνο ελληνικό φαινόμενο, για να λέμε ότι εμείς είμαστε τα αποπαιδιά και δεν τα κάνουμε καλά. Σε όλες της χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης -και όχι μόνο- υπάρχουν τέτοια ζητήματα μαγειρέματος των στοιχείων και διαπλοκής και αδιαφάνειας. Πείτε μου μια χώρα που να μην υπάρχουν αυτά τα φαινόμενα. Παντού έχουν καταγραφεί μεγαλύτερα ή μικρότερα. Όλοι μαγείρεψαν τα στοιχεία για να μπουν στην ΟΝΕ.

Δεύτερο ζήτημα. Ακόμη και εκεί, στο όνομα της διαφάνειας δόθηκε καμμία λύση; Στην Ιταλία με την επιχείρηση «καθαρά χέρια», δεν υπήρξε αλλαγή του πολιτικού συστήματος; Τι γέννησε μετά αυτή η επιχείρηση; Τα φαινόμενα τα βλέπουμε σήμερα.

Άρα, λοιπόν, δεν μπορεί να υπάρξει λύση στα ζητήματα της διαφάνειας και της διαπλοκής, γιατί ακριβώς η διαπλοκή και η

αδιαφάνεια είναι σύμφυτα στοιχεία, φαινόμενα του ίδιου του συστήματος το οποίο σαπίζει. Και από αυτήν την άποψη, εμάς ως ΚΚΕ, δεν μας ενδιαφέρει η αποκατάσταση του κύρους του πολιτικού συστήματος που υπηρετεί αυτή τη σήψη.

Τώρα για το ζήτημα της εξεταστικής. Τοποθετηθήκαμε για την εξεταστική περί οικονομίας. Πρώτον, λέμε ότι είναι αποπροσανατολισμός του λαού από τα σημαντικά προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζει και εδώ είναι συνυπεύθυνοι και η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ. Είναι συνυπεύθυνοι και για το κλίμα αποπροσανατολισμού, αλλά και για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο λαός.

Δεύτερον, προσπαθεί να συγκαλύψει τη δρομολόγηση μιας νέας επίθεσης απέναντι στα εργασιακά, ασφαλιστικά και στο βιοτικό επίπεδο της λαϊκής οικογένειας. Είναι μια τεράστια επίθεση η οποία δρομολογείται.

Τρίτον, λειτουργεί και αυτή στο πλαίσιο της τρομοκράτησης του κόσμου, της φοβίας στο λαό. Και βεβαίως, προσπαθεί να καλλιεργήσει πλαστές ελπίδες ότι μπορεί να βρεθεί διέξοδος, να δοθεί λύση στα προβλήματά του. Εμείς το λέμε, δεν μπορεί να υπάρξουν ελπίδες είτε στο αναπτυξιακό μοντέλο της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ είτε στο πλαίσιο αυτής της κατεύθυνσης. Αλλά αντίθετα τα προβλήματα θα χειροτερεύουν, η θέση των πλατιών λαϊκών στρωμάτων θα χειροτερεύει διαρκώς και βέβαια όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Και καλούμε το λαό να μην τρομοκρατείται, να μην υποκύψει σε αυτή την πίεση που αισθάνεται καθημερινά. Γιατί περήφανος ο ελληνικός λαός θα είναι όταν αποκτήσει τη λαϊκή του αξιοπρέπεια, όταν αποτινάξει από πάνω του τη λογική του ραγιαδισμού, όταν συγκρουστεί με αυτή τη πολιτική που τον θέλει επαίτη, είτε των αγορών, είτε της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Πάντοτε ο ελληνικός λαός ιστορικά μεγαλούργησε, όταν συγκρούστηκε με την καθεστηκυία τάξη πραγμάτων ιστορικά με όλο αυτό το παλιό το οποίο σάπιζε.

Γι' αυτό και εμείς σήμερα καλούμε το λαό να ξεσηκωθεί, να μην περιοριστεί σε άσφαιρα πυρά που δεν αποτρέπουν την επίθεση -ακριβώς γιατί είναι άσφαιρα πυρά- η οποία επιδεινώνει τη θέση του. Για παράδειγμα δεν είναι η πεμπτούσια το αν θα αλλάξει ή όχι το Σύμφωνο Σταθερότητας.

Και να αλλάξει το Σύμφωνο Σταθερότητας θα αλλάξει ο χαρακτήρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως περιφερειακή ένωση καπιταλιστικών χωρών, ως ιμπεριαλιστικός άξονας; Όχι βέβαια, δεν πρόκειται να αλλάξει αυτός ο χαρακτήρας της, όπως δεν θα αλλάξει και η επίθεση απέναντι στα λαϊκά δικαιώματα. Δεν θα αλλάξει, γιατί στον πυρήνα βρίσκεται η Συνθήκη του Μάαστριχτ, η Στρατηγική της Λισαβόνας και όλα στα υπόλοιπα στα οποία είναι δομημένη η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άρα, λοιπόν, τι πρέπει να κάνει ο λαός; Να αποκρούσει σήμερα την επίθεση, να σηκώσει μπότι, ανάστημα και να αποκρούσει τα νέα μέτρα που του ετοιμάζουν... Όσο περισσότερα...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Τι να κάνει;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Να βγει στους δρόμους να ξεσηκωθεί, να οργανώσει κινητοποιήσεις, τις απεργίες, να κλιμακώσει την πάλη του. Και έχει τη δύναμη να τα καταφέρει. Εμείς λέμε ότι μπορεί να τα καταφέρει, να αποκρούσει αυτή την επίθεση.

Και βεβαίως να αποκρούσει αυτή την επίθεση και να έχει ενδεχόμενα και επιμέρους κατακτήσεις, έχοντας σαφές και καθαρό μπροστά του ότι το σύστημα αυτό δεν έχει τίποτα απολύτως να του προσφέρει και ότι πρέπει να το ανατρέψει συνολικά, αν θέλει να δει την ικανοποίηση των πραγματικών του αναγκών, με βάση το επίπεδο ανάπτυξης των παραγωγικών δυνάμεων του πλούτου στη χώρα μας και σε διεθνές επίπεδο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ο κ. Παύλος Μαρκάκης, εισηγητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού έχει το λόγο.

Ορίστε, κύριε Μαρκάκη έχετε το λόγο.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Δεν είχα σκοπό να δευτερολογήσω, αν δεν άκουγα μερικές απόψεις οι οποίες διατυπώθηκαν από τους συναδέλφους των άλλων κομμάτων.

Και φυσικά ήθελα με λίγα λόγια να σχολιάσω την τοποθέτηση του εκπροσώπου του Κομμουνιστικού Κόμματος, που λέει ότι

στην Ελλάδα δεν πρέπει να πληρώνει κανείς για τίποτα πουθενά και να πληρώνει μόνο το κράτος για όλες τις παροχές του. Και στο τέλος θα το ρίξουμε και στη φιλοσοφία, εμείς θα κάνουμε ότι δουλεύουμε και το κράτος θα κάνει ότι μας πληρώνει.

Και μπορούμε να πάμε και πιο πίσω. Πάμε σε ένα γιατρό και γιατί να του δώσουμε φακελάκι; Έχουμε δύο κοτοπουλάκια, δύο αυγά να την περάσει ο άνθρωπος να ζήσουμε και εμείς. Αλλά επειδή αυτά τα θέματα αγγίζουν τα φιλοσοφικά...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: «Ο λύκος και αν εγέ-
ρασε το χούι του δεν το αλλάζει».

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Ήθελα να αναφερθώ και στην τοποθέ-
τηση του εισηγητού της Πλειοψηφίας, που είπε ότι ήρθαμε εδώ
πέρα σαν κόμματα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να υπερα-
πιστούμε το έργο του κ. Σουφλιά. Ασφαλώς αγαπητέ συνά-
δελφε, δεν θα αναφέρεστε στο Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΡΩΝΗΣ: Αναφερόμαστε στη Νέα Δημοκρα-
τία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Στη Νέα Δημοκρατία. Αν και αμφι-
βάλλω αν η Νέα Δημοκρατία μπορεί να υπερασπιστεί σήμερα το
έργο του κ. Σουφλιά.

Οι παρατηρήσεις που έχω να κάνω από αυτή τη διαδικασία
μέχρι σήμερα, είναι ότι το καινούργιο Υπουργείο Περιβάλλοντος
και Κλιματικής Αλλαγής στην ουσία «εκδικείται» τον κ. Σουφλιά.
Πήρε ένα νομοσχέδιο του κ. Σουφλιά για τους ημιυπαίθριους χώ-
ρους, κατήργησε την τακτοποίηση και άφησε μερικές διατάξεις,
οι οποίες θίγουν τους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και
άφησε όλους τους ιδιοκτήτες που θέλουν να κάνουν γκαράζ να
μην μπορούν να βγάλουν οικοδομικές άδειες.

Σήμερα, τι έκανε; Πήρε πάλι ένα άλλο νομοθέτημα του κ. Σου-
φλιά, αυτό που έκανε για τα τέλη κυκλοφορίας. Επιλεκτικά πάλι
πήρε μερικές διατάξεις κατήργησε, δηλαδή, την απόσυρση και
άφησε τα τέλη κυκλοφορίας. Σουφλιά δεν θέλατε; Φάτε τα τέλη
του Σουφλιά.

Αν διαφωνούσατε με το νομοθέτημα του κ. Σουφλιά έπρεπε να
καταργήσετε ολόκληρη την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου.
Το ίδιο έπρεπε να κάνετε και με τους ημιυπαίθριους χώρους, να
καταργήσετε και τα δύο άρθρα του αντίστοιχου νομοθετήματος.

Και φυσικά εμείς δεν είμαστε εδώ για να υπερασπιστούμε τον
κ. Σουφλιά. Είμαστε όμως υποχρεωμένοι να υπερασπιστούμε
αυτό που είπαμε, ότι τα τέλη κυκλοφορίας ή όπως αλλιώς τα
πείτε, έχουμε μια ξεκάθαρη άποψη ότι πρέπει να συνδυαστούν
με τους ρύπους, όπως γίνεται με όλες τις ευρωπαϊκές χώρες.

Άκουσα όμως να λέγεται από την Πλειοψηφία και από την
Υπουργό, ότι θέλουν να ενισχύσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς,
τα μέσα σταθερής τροχιάς. Εμείς εκεί στη Θεσσαλία περιμέ-
νουμε τόσα χρόνια –το είχαμε βάλει και στους Μεσογειακούς
Αγώνες- να κάνουμε τον Προαστιακό μεταξύ Βόλου Λάρισας.
Όλο πίσω-πίσω πηγαίνει, καμμία χρηματοδότηση δεν υπάρχει,
στο «κόκκινο» είναι, στο «πράσινο» είναι, πάντως να γίνεται το
έργο δεν βλέπω.

Είχαμε εκπονήσει μια μελέτη για το τραμ μέσα στην πόλη και
στη Λάρισα και στο Βόλο. Ωστόσο χρηματοδότηση από πουθενά,
μελέτες από πουθενά. Η τοπική κοινωνία εγκαταλελειμμένη να
προσπαθεί από μόνη της με άλλες πόλεις μεσαίου μεγέθους -
όπως είναι η Καλαμάτα και άλλες πόλεις- να κάνουν μόνοι τους
οι Δήμαρχοι και οι πολίτες μελέτες, χρηματοδοτήσεις, εγκρίσεις
περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Όλα θα τα κάνουν αυτοί; Χωρίς
τη βοήθεια της πολιτείας θα κάνουν μέσα σταθερής τροχιάς;

Και στο τέλος, βάζετε και μερικές χρηματοδοτήσεις για το ποδη-
λατοδρόμους, οι οποίες βιαστικά και αποσπασματικά γίνονται σε
κάθε πόλη. Πάνε, λοιπόν, φτιάχνουν ένα τείχος από μπετόν για να
περνάνε τα αυτοκίνητα και μετά από λίγο, αντί να περνούν τα πο-
δήλατα, βάζουν μέσα κάδους απορριμμάτων, σταθμεύουν αυτο-
κίνητα για ασφάλεια, για να μην τα τρακάρουν οι υπόλοιποι.

Επομένως, δεν βλέπουμε μία πολιτική και αλλαγή νοοτροπίας
για να επιβάλλουμε περιβαλλοντολογικούς όρους, να κάνουμε
ανθρώπινες τις πόλεις και να μπορέσουμε να διευθετήσουμε τη
λειτουργία των αυτοκινήτων, τα οποία –όπως σας είπα και προη-
γουμένως- δεν μπορούμε ούτε να τα σταθμεύσουμε. Οι χώροι
στάθμευσης αυτοκινήτων έχουν καταργηθεί και από την κυβέρ-
νηση της Νέας Δημοκρατίας και από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ.

Επομένως είναι περιττό πλέον να κουβεντιάζουμε σε αυτήν την
Αίθουσα για τέλη κυκλοφορίας, τα οποία, ούτως ή άλλως, είναι
δυσβάσταχτα και να προσπαθούμε να βρούμε τρόπους για να
βελτιώσουμε την ποιότητα ζωής των πόλεων, διότι δεν υπάρχει
πολιτική βούληση από κανένα από τα μεγάλα κόμματα, ούτε από
το ΠΑΣΟΚ ούτε από τη Νέα Δημοκρατία.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ευχαριστούμε τον κ.
Μαρκάκη.

Η κ. Ευαγγελία Αμμανατίδου –Πασχαλίδου, εισηγήτρια του ΣΥ-
ΡΙΖΑ, έχει το λόγο.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ- ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε
Πρόεδρε.

Θα ήθελα να δώσω πιθανόν μία, όχι απάντηση, αλλά ελπίδα
στον ειδικό αγορητή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, τον κ.
Μαρκάκη, ο οποίος αναρωτήθηκε γιατί δεν γίνεται ο Προαστια-
κός Βόλου-Λάρισας.

Πέρσι, πέρασε το νομοσχέδιο για τους Μεσογειακούς Αγώνες,
κύριε συνάδελφε. Πιθανόν, αν γίνουν αυτοί οι Μεσογειακοί Αγώ-
νες κι αν έχουμε χρήματα –τα οποία θα τα εξοικονομήσουμε από
«πράσινα» τέλη κυκλοφορίας και «πράσινες» πολιτικές- να κά-
νουμε και τον Προαστιακό Βόλου-Λάρισας-Θεσσαλονίκης-
Μουδανιών και γενικότερα τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Αυτό
είναι βέβαια θέμα πολιτικής της Κυβέρνησης.

Θέλω να πω ότι στην πρωτολογία μου, αναφέρθηκα και εγώ
και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπός μας, ο Παναγιώτης Λαφα-
ζάνης, για ποιο λόγο καταψηφίζουμε τη συγκεκριμένη κύρωση
και τροποποίηση αυτής της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου
και αναπροσαρμογής των τελών και κατάργησης της απόσυρ-
σης των οχημάτων.

Εμείς είπαμε το πολύ απλό, αυτό που θα μπορούσε να έχει
κάνει η Κυβέρνηση. Ήρθε αυτή η Πράξη Νομοθετικού Περιεχο-
μένου από την πλευρά της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας,
όταν δεν ήταν κυβέρνηση, γιατί είχαν ήδη εξαγγελθεί οι εκλογές
της 4ης Οκτωβρίου 2009 και στις 16 Σεπτεμβρίου κατέθεσε μία
Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου, η οποία έλεγε αναπροσαρ-
μογή των τελών κυκλοφορίας βάσει της ρύθμισης Σουφλιά. Και
βέβαια, θα έπρεπε αυτή να έχει καταργηθεί, να έχει αποσυρθεί.
Αντί αυτού, αναπροσαρμόζετε τα τέλη κυκλοφορίας της ρύθμι-
σης Σουφλιά. Δεν πάτε στο προηγούμενο καθεστώς του 2009.

Και εδώ η κυρία Υπουργός μας επιβεβαίωσε ότι τελικά ήταν
δημοσιονομικό τέλος οι αυξήσεις και όχι περιβαλλοντικό τέλος,
όπως αναγραφόταν στην απόδειξη πληρωμής, που πήρε ο κα-
θένας μας που είχε αυτοκίνητο, από το Υπουργείο Οικονομικών,
που καλούνταν να πάει να πληρώσει τα τέλη κυκλοφορίας του
για το 2010. Δηλαδή, από το Νοέμβριο που έρχονταν τα τέλη κυ-
κλοφορίας και οι αποδείξεις πληρωμής, αναγράφανε επάνω «πε-
ριβαλλοντικό τέλος» συν τόσα χρήματα. Λοιπόν, για αυτοκίνητα
μιλώ με άδεια κυκλοφορίας πριν την 1η Ιανουαρίου 2005.

Αναφέρθηκε ακόμη και στη δημόσια τοποθέτηση του κυρίου
Πρωθυπουργού για την εισηγητική πολιτική που επιβλήθηκε
από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ για τα τέλη κυκλοφορίας. Είναι
αυτό που είχα αναφέρει κι εγώ στην πρωτολογία μου. Από τη
στιγμή που έχετε αναφερθεί στη λάθος εισηγητική πολιτική σας
και το παραδέχεστε, δεν οφείλατε να επανορθώσετε το λάθος
σας για ένα λαό, ο οποίος βάλλεται από την οικονομική ύφεση;
Αφού το μέτρο ήταν άδικο και δημοσιονομικό χαράτσι –όπως το
παραδεχτήκατε και καλά κάνατε που το παραδεχτήκατε- τώρα τι
έπρεπε εμείς να κάνουμε; Θα έπρεπε να συζητούμε μια νομοθε-
τική ρύθμιση, η οποία θα κυρωνόταν από τη Βουλή, φαντάζομαι
απ' όλες τις πτέρυγες –δεν ξέρω τώρα, πώς θα αντιδρούσε η Νέα
Δημοκρατία που θα γινόταν μια κατάργηση της δικής της ρύθμι-
σης- για επιστροφή χρημάτων, όπως θα ήταν ορθό, προς τους δι-
καιούχους. Δηλαδή, όσοι έχουν αυτοκίνητα με πρώτη άδεια
κυκλοφορίας πριν την 1-1-2005, να τους επιστραφεί η διαφορά
των επιπλέον χρημάτων που πλήρωσαν σε σχέση με τα τέλη του
2009.

Και ακριβώς εδώ θα περίμενα να είχατε κάνει κι εκείνη τη διόρ-
θωση στο σχέδιο νόμου, στο άρθρο 4 που αφορά τις εξουσιο-
δοτήσεις που όλοι οι συνάδελφοι –κι αν δεν κάνω λάθος και στην
επιτροπή και ο συνάδελφος εισηγητής του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Τσιρώ-

νης- αναφέρθηκαν στην αδικία που συντελείται σε βάρος συμπολιτών μας που έχουν αυτοκίνητα παλιάς τεχνολογίας, πριν το 2005, αλλά είναι αγορασμένα από την Ελλάδα. Και θα έπρεπε αυτό το άρθρο να το έχετε διορθώσει στο πλαίσιο της ισότητας και της ισονομίας των πολιτών. Παρ' όλα αυτά, το έχετε κρατήσει και αναπροσαρμόζονται μόνο για ίδια αυτοκίνητα τα τέλη κυκλοφορίας, με αυξήσεις, βέβαια, αυτών των συμπολιτών μας που έχουν αυτοκίνητο πριν το 2005, αγορασμένο από την Ελλάδα.

Έχουν έρθει γύρω στο ένα εκατομμύριο -απ' ό,τι έχουμε διασταυρώσει- μεταχειρισμένα αυτοκίνητα από την Ευρώπη ή από αλλού και υπάρχουν δύο πολίτες που έχουν ακριβώς το ίδιο μοντέλο αυτοκινήτου. Το ένα του 1995 να σας πω εγώ, 31 Δεκεμβρίου του 1995, το βάζετε στην κλάση Δ'. Λοιπόν, τα υφιστάμενα τέλη κυκλοφορίας ήταν 112 ευρώ, δηλαδή αυτά που πλήρωσαν το 2009. Με τη ρύθμιση Σουφλιά θα πλήρωναν 262 ευρώ. Με τη ρύθμιση τη δική σας πληρώσανε 187 ευρώ, δεν πληρώσανε 112 ευρώ. Όμως, ένας έμπορος που έχει φέρει ένα αυτοκίνητο, ίδιο με ενός συμπολίτη μας στις 31 Δεκεμβρίου 1995- ακριβώς ίδιο μοντέλο, ίδιου κυβισμού- και το έφερε προχθές, πόσο θα πληρώσει; 94 ευρώ. Είναι σ' αυτήν τη ρύθμιση «πρώτης άδειας κυκλοφορίας από 1 Ιανουαρίου 2005 έως σήμερα». Τόση αδικία; Αυτό είναι 100% επάνω. Δηλαδή, από τα 94 ευρώ που πλήρωσε ο ένας, ο άλλος πλήρωσε 187 ευρώ. Ήταν τόσο δύσκολο δηλαδή, ακόμη κι αυτό να το τροποποιήσετε;

Λοιπόν, καταλαβαίνουμε όλοι ότι βολεύουν αυτοί οι λανθασμένοι χειρισμοί την Κυβέρνηση γιατί εισπράττουν, «τσιμπούν» χρήματα. Από την άλλη μεριά, χάσατε, βεβαίως, χρήματα γιατί διακόσιες χιλιάδες συμπολίτες μας παρέδωσαν τις πινακίδες των αυτοκινήτων τους.

Αυτές οι πολιτικές πρέπει να αλλάξουν και από τη στιγμή που θέλετε να λέτε ότι σας ενδιαφέρουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα μέσα σταθερής τροχιάς, το ποδήλατο, όλα αυτά, αυτές οι πολιτικές της «πράσινης» ανάπτυξης, πρέπει να έχετε και όντως «πράσινη» πολιτική, η οποία, βεβαίως, θα είναι συνδεδεμένη και με τα κοινωνικά κριτήρια και όχι ξεχωρη από αυτά.

Εμείς καταψηφίζουμε το σχέδιο νόμου. Είχα πει και στην πρωτολογία μου ποιο άρθρο θα στηρίζουμε. Πρόκειται για το άρθρο που αφορά τους εργαζομένους στην Ειδική Υπηρεσία των Επιθεωρητών Περιβάλλοντος για την περαιτέρω απόσπασή τους για άλλη μία τριετία ή μόνο και μόνο για την ΕΥΕΠ. Από και πέρα, καταψηφίζουμε τα υπόλοιπα άρθρα, εκτός του άρθρου της απόσυρσης που ψηφίζουμε «παρών».

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Κι εμείς ευχαριστούμε την κ. Αμμανατίδου.

Θα κλείσουμε τη συζήτηση με την ομιλία του κ. Ροντούλη, του Εκπρόσωπου του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, για δύο λεπτά.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ακούστηκαν κάποιες προκλητικές απόψεις στην αίθουσα. Για παράδειγμα η άποψη ότι δεν πρέπει να πληρώνουμε τέλη, δεν πρέπει να πληρώνουμε διόδια, δεν πρέπει να πληρώνουμε τίποτα. Ωραία, εμείς επικροτούμε να μην πληρώνουμε και φόρους διότι πλήττουν τα φτωχά, μεσαία, κατώτερα κοινωνικά στρώματα. Να μην πληρώνουμε τίποτα.

Επίσης, ακούστηκε η άποψη περί επαναστατικής γυμναστικής του λαού τώρα. Όταν όμως καίγεται το σπίτι σου δεν κάνεις επαναστατική γυμναστική στο δρόμο. Έχεις φροντίσει να κάνεις επαναστατική γυμναστική την ώρα της κάλπης και πάντως όχι τώρα, σε μία τέτοια δύσκολη οικονομική συγκυρία.

Πήρα όμως το λόγο, κύριε Υφυπουργέ, για να σας κάνω μία πρόταση, κουραστήκαμε βέβαια να σας κάνουμε προτάσεις αλλά θα σας κάνω ακόμα μία. Να τη λάβετε υπ' όψιν διότι θα δημιουργηθεί ένα νέο σύστημα τελών το 2011. Εμείς θεωρούμε λοιπόν, ότι όσον αφορά τις πολύτεκνες οικογένειες, θα πρέπει ή να εξαιρεθούν εντελώς των τελών ή να πληρώνουν πάρα πολύ χαμηλά τέλη. Γιατί το λέω αυτό; Διότι η πολύτεκνη οικογένεια αναγκάζεται να παίρνει αυτοκίνητα μεγάλου κυβισμού, επταθέσια, εννιάθεσια πολλές φορές, προκειμένου να καλυφθεί η ασφάλεια των παιδιών της οικογένειας. Άρα λοιπόν πολύ χαμηλά ειδικά τέλη που θα δείχνουν και την ευαισθησία του κράτους έναντι του

μεγάλου δημογραφικού προβλήματος της χώρας για την πολύ-τεκνη οικογένεια.

Κλείνοντας να πω, κύριε Πρόεδρε, ότι η Κυβέρνηση στο θέμα των τελών «πήγε για μαλλί και βγήκε κουρεμένη». Θεώρησε ότι θα ενισχύονταν τα δημόσια Ταμεία, όμως η ουσία είναι ότι έχασαν τα δημόσια Ταμεία. Γιατί χάνουν τα δημόσια Ταμεία; Πρώτον και κύριο, διακόσιες χιλιάδες συμπολίτες μας πήγαν και κατέθεσαν τις πινακίδες. Άρα δεν υπάρχουν έσοδα στα Ταμεία από διακόσιες χιλιάδες οχήματα.

Δεύτερον, οι διακόσιες χιλιάδες αυτοί συμπολίτες μας, διατηρώντας σε κίνηση το αυτοκίνητό τους, που τώρα το απέσυραν θα έκαναν κάποιο τζίρο. Θα λειτουργούσαν πρατήρια, θα λειτουργούσαν λιπαντήρια, θα λειτουργούσαν βουλκανιζατέρ, θα λειτουργούσαν καταστήματα ανταλλακτικών, τέλος πάντων θα γινόταν στην αγορά του αυτοκινήτου ένας τζίρος.

Αυτός ο τζίρος τώρα χάθηκε και όταν χάνεται ή μειώνεται δραματικά ο τζίρος έχουμε στάση εμπορίου και όταν έχουμε στάση εμπορίου έχουμε λουκέτα και όταν έχουμε λουκέτα έχουμε ανέργους και όταν έχουμε ανέργους πρέπει να πληρώνουμε επιδόματα ανεργίας. Αυτά όλα τα συνηπολογίσατε; Δεν τα συνηπολογίσατε. Έρχεστε απλώς και λέτε ότι γλιτώνουμε τόσα εκατομμύρια, γιατί μπλοκάρουμε την απόσυρση, το μέτρο του κ. Σουφλιά. Νομίζω όμως ότι πήγατε για μαλλί και βγήκατε κουρεμένοι.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ο Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος, έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το πρώτο ζήτημα για την αποκατάσταση της τάξης. Εμείς δεν είπαμε να μην πληρώσει κανείς. Εμείς λέμε ότι ο ελληνικός λαός πληρώνει πάρα πολλά. Τουλάχιστον 60.000.000.000 ευρώ είναι τα κέρδη των επιχειρήσεων την τελευταία επταετία. Είναι χρήματα του ελληνικού λαού.

Πληρώνει πάρα πολλά με τη φορολογία και φυσικών και νομικών προσώπων, γιατί και για τα νομικά πρόσωπα η φορολογία είναι από τα χρήματα, την παρακρατημένη υπεραξία του ελληνικού λαού και της εργατικής τάξης. Κανείς πλουτοκράτης, κανείς βιομήχανος, κανείς κεφαλαιοκράτης δεν έβγαλε χρήματα από το σεντούκι του να πληρώσει την εφορία. Και από αυτή την άποψη φτάνει, ως εδώ και μη παρέκει. Δεν μπορεί να πληρώνει καθημερινά, για να ικανοποιεί τις λαϊκές ανάγκες.

Να πληρώσουν επιτέλους αυτοί οι οποίοι κερδίζουν και από την ανάπτυξη, αλλά κερδίζουν και σημάδα από την κρίση. Και ακριβώς κατανοούμε την ανάγκη κάποιων να υπερασπιστούν την κατάσταση και να καλλιεργήσουν τη μοιρολατρία στο λαό, αλλά ακριβώς για να μην τους καεί το σπίτι τους πρέπει να ξεσηκωθούν τώρα, γιατί αύριο θα είναι αργά. Θα τους έχει καεί το σπίτι.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, «Κύρωση και τροποποίησης της από 2.11.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων και κατάργηση του μέτρου απόσυρσης οχημάτων καθώς και διατάξεων της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης» (ΦΕΚ 181 Α'), όπως αυτή διορθώθηκε με τη «Διόρθωση Σφαλμάτων», που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 222 Α'»».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής: «Κύρωση και τροποποίησης της από 2.11.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων και κατάργηση του μέτρου απόσυρσης οχη-

μάτων καθώς και διατάξεων της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης» (ΦΕΚ 181 Α'), όπως αυτή διορθώθηκε με τη «Διόρθωση Σφαλμάτων», που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 222 Α'» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο πρώτο του νομοσχεδίου;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο πρώτο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο δεύτερο του νομοσχεδίου;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο δεύτερο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο τρίτο του νομοσχεδίου;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο τρίτο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο του νομοσχεδίου;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το ακροτελεύτιο άρθρο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Δέχαστε να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο και στο σύνολο του;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Ναι.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής: «Κύρωση και τροποποίηση της από 2.11.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων και κατάργηση του μέτρου απόσυρσης οχημάτων καθώς και διατάξεων της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης» (ΦΕΚ 181 Α'), όπως αυτή διορθώθηκε με τη «Διόρθωση Σφαλμάτων», που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 222 Α'», έγινε δεκτό σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου κατά πλειοψηφία και έχει ως εξής:

«Κύρωση και τροποποίηση της από 2.11.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων και κατάργηση του μέτρου απόσυρσης οχημάτων καθώς και διατάξεων της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης» (ΦΕΚ 181 Α'), όπως αυτή διορθώθηκε με τη «Διόρθωση Σφαλμάτων», που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 222 Α'»

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η από 2.11.2009 Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου «Αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων και κατάργηση του μέτρου απόσυρσης οχημάτων καθώς και διατάξεων της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης» (ΦΕΚ 181 Α'), όπως αυτή διορθώθηκε με τη «Διόρθωση Σφαλμάτων», που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 222 Α', η οποία έχει ως ακολούθως:

«ΠΡΑΞΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ

Αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων και κατάργηση του μέτρου απόσυρσης οχημάτων καθώς και διατάξεων της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Μέτρα για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (ΦΕΚ 181 Α')»

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 44 παρ. 1 του Συντάγματος.

2. Την έκτακτη περίπτωση εξαιρετικά επείγουσας και απρόβλεπτης ανάγκης να διασφαλιστεί η έγκαιρη είσπραξη των αναπροσαρμοζόμενων με την παρούσα τελών κυκλοφορίας έτους 2010 και να τερματιστεί αμέσως η εφαρμογή του μέτρου της απόσυρσης οχημάτων, καθώς και διατάξεων της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου.

3. Τη σχετική πρόταση του Υπουργικού Συμβουλίου,

Αποφασίζουμε

Άρθρο 1

Κατάταξη οχημάτων σε κλάσεις

Για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία αναπροσαρμόζονται τα τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων με βάση την κατάταξή τους σε τέσσερις κλάσεις (Α έως Δ), σύμφωνα με τον Πίνακα 1 που ακολουθεί:

Πίνακας 1. Κατάταξη οχημάτων σε κλάσεις με βάση την περιβαλλοντική επιβάρυνση του κινητήρα τους.

Κλάσεις Οχημάτων	Περιβαλλοντική επιβάρυνση κινητήρα οχημάτων	
Κλάση Α	Οχήματα με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές (ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας από 1.1.2005)	(EURO 4,5 και μεταγενέστερης οδηγίας)
Κλάση Β	Οχήματα με μέτριες εκπομπές (ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας από 1.1.2000)	(EURO 3)
Κλάση Γ	Οχήματα με υψηλές εκπομπές (ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας από 1.1.1996)	(EURO 2)
Κλάση Δ	Οχήματα με πολύ υψηλές εκπομπές (ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας πριν από 1.1.1996)	(EURO 1, 0 και συμβατικά)

Άρθρο 2

Τέλη κυκλοφορίας

1. Τα τέλη κυκλοφορίας, που προβλέπονται από τους νόμους 2873/2000 (ΦΕΚ 285 Α'), 2948/2001 (ΦΕΚ 242 Α'), 3697/2008 (ΦΕΚ 194 Α') και την υπ' αρ. 1080827/ 407/Τ. & ΕΦ./22.08.2007 απόφαση του Υφυπουργού Οικονομίας και Οικονομικών (ΦΕΚ 1788 Β') αναπροσαρμόζονται και υπολογίζονται εφεξής σε συνάρτηση του κυβισμού και της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης του κινητήρα των οχημάτων, σύμφωνα με τον Πίνακα 2 για τα επιβατικά αυτοκίνητα οχήματα ιδιωτικής χρήσης και τον Πίνακα 3 για τα ελαφρά και βαρέα φορτηγά οχήματα, δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης, οι οποίοι παρατίθενται στις παραγράφους 2 και 5, αντίστοιχα.

2. Τα τέλη κυκλοφορίας για τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτι-

κής χρήσης αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο Πίνακα:

Πίνακας 2. Τέλη Κυκλοφορίας για επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης.

Κυβισμός	<301	301-785	786-1357	1358-1928	1929-2357	>2357
Τέλη						
A	0	28	94	184	428	562
B	35	63	137	252	521	680
Γ	51	79	162	302	596	780
Δ	68	96	187	352	671	880

3. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2 για επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης της κλάσης Α και Β, κυβισμού κάτω των 1.929 κ.ε., που υπάγονται στις κατηγορίες των υβριδικών, ηλεκτρικών και υδρογόνου, δεν επιβάλλονται τέλη κυκλοφορίας.

Για επιβατηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης των ίδιων κατηγοριών (υβριδικά, ηλεκτρικά, υδρογόνου), κυβισμού 1.929 κ.ε. και άνω, επιβάλλονται εφεξής τέλη κυκλοφορίας τα οποία ανέρχονται στο ήμισυ των τελών κυκλοφορίας για αυτοκίνητα της αντίστοιχης κλάσης του Πίνακα 2.

4. Για επιβατικά οχήματα δημόσιας χρήσης (ταξί) και λεωφορεία δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης επιβάλλονται τα τέλη κυκλοφορίας τα οποία προβλέπονταν από τις διατάξεις που ίσχυαν πριν από την έναρξη ισχύος της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Μέτρα για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης» (ΦΕΚ 181 Α').

5. Για ελαφρά φορτηγά οχήματα μικτού βάρους μέχρι και 3,5 τόνους (pick – up vans), καθώς και για τα βαρέα φορτηγά οχήματα μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων, δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης, τα τέλη κυκλοφορίας τα οποία προβλέπονταν από τις διατάξεις που ίσχυαν πριν από την έναρξη ισχύος της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου αναπροσαρμόζονται (αυξάνονται ή μειώνονται), ανάλογα με την κλάση τους, σύμφωνα με τον ακόλουθο Πίνακα:

Πίνακας 3

Κλάσεις Οχημάτων	Ποσοστό μείωσης ή αύξησης των τελών
Κλάση Α	- 30%
Κλάση Β	+ 10%
Κλάση Γ	+ 15%
Κλάση Δ	+ 20%

6. Η προμήθεια του σήματος των τελών κυκλοφορίας πραγματοποιείται σύμφωνα με την αναφερόμενη στην παράγραφο 1 νομοθεσία από πιστοποιημένα σημεία συναλλαγής (π.χ. τράπεζες) και με απαραίτητη προϋπόθεση, για τα τέλη κυκλοφορίας έτους 2011 και εφεξής, την προσκόμιση της κάρτας ελέγχου καυσασρίων του οχήματος.

7. Ο τρόπος υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας σύμφωνα με το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης για τα τέλη κυκλοφορίας του έτους 2010 και των επομένων και στα φορτηγά οχήματα, δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης, για τα τέλη κυκλοφορίας του έτους 2011 και των επομένων.

8. Η επιπλέον διαφορά μεταξύ των τελών κυκλοφορίας που επιβάλλονται από την εφαρμογή των διατάξεων της Πράξης αυτής και των προβλεπόμενων από τις διατάξεις που ίσχυαν πριν από την έναρξη ισχύος της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου περιέρχεται καθ' ολοκληρίαν στο Δημόσιο.

Άρθρο 3

Καταργητικές - Μεταβατικές διατάξεις

1. Το μέτρο της απόσυρσης οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 3 της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου καταργείται.

2. Τα οικονομικά κίνητρα για την απόσυρση οχημάτων που προβλέπονται στο άρθρο 3 της πιο πάνω Πράξης καταβάλλο-

νται εφόσον η διαδικασία απόσυρσης άρχισε πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης της Πράξης αυτής στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ως χρόνος έναρξης της διαδικασίας απόσυρσης θεωρείται η ημερομηνία της βεβαίωσης παραλαβής του προς απόσυρση οχήματος, η οποία εκδίδεται από την εγκατάσταση επεξεργασίας ή το σημείο συλλογής Οχημάτων Τέλους Κύκλου Ζωής (ΟΤΚΖ). Για την καταβολή του οικονομικού κινήτρου εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 3 της ίδιας Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου και των κοινών υπουργικών αποφάσεων που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου.

3. Οι δικαιούχοι οικονομικού κινήτρου αγοράς οχήματος, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην προηγούμενη παράγραφο, μπορούν να επιλέξουν αντί των προβλεπόμενων ποσών του Πίνακα 4 της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου τη χορήγηση δύο ετήσιων καρτών απεριόριστων διαδρομών στα αστικά Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και χρηματικό ποσό πεντακοσίων (500) ευρώ.

4. Καταργούνται τα άρθρα 1, 2 και 4 της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου. Το άρθρο 3 της ίδιας Πράξης ισχύει έως την περαίωση των εκκρεμών υποθέσεων για την απόσυρση οχημάτων.

Άρθρο 4

Εξουσιοδοτήσεις

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να διαφοροποιούνται τα κριτήρια κατάταξης επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης με βάση την περιβαλλοντική επιβάρυνση του κινητήρα, η οποία σύμφωνα με τον Πίνακα 1 της Πράξης αυτής γίνεται για τα τέλη κυκλοφορίας του έτους 2010 με βάση το έτος πρώτης κυκλοφορίας τους στην Ελλάδα.

2. Με όμοια απόφαση καθορίζεται η ειδικότερη διαδικασία και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου 2 της Πράξης αυτής.

3. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι λεπτομέρειες και η διαδικασία χορήγησης των καρτών απεριόριστων διαδρομών σύμφωνα με το άρθρο 3 της Πράξης αυτής.

Άρθρο 5

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς της Πράξης αυτής αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 2 Νοεμβρίου 2009

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

Ο ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

ΛΟΥΚΙΑ - ΤΑΡΣΙΤΣΑ ΚΑΤΣΕΛΗ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΜΠΙΡΜΠΙΛΗ

ΑΝΝΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ

ΜΑΡΙΑ - ΕΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΠΑΤΖΕΛΗ
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ
ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ
ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΠΑΜΠΟΥΚΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΡΟΥΤΣΑΣ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΠΕΓΛΙΤΗΣ»

Άρθρο δεύτερο

Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 3 της από 2.11.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, «Αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων και κατάργηση του μέτρου απόσυρσης οχημάτων καθώς και διατάξεων της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης (ΦΕΚ 181 Α')», όπως αυτή διορθώθηκε με τη «Διόρθωση Σφαλμάτων» που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 222 Α', η φράση «πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης της Πράξης αυτής στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως» αντικαθίσταται με τη φράση «μέχρι και την ημερομηνία δημοσίευσης της Πράξης αυτής στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως».

Άρθρο τρίτο

Παράταση αποσπάσεων προσωπικού ΕΥΕΠ

Το πέμπτο εδάφιο της παρ. 10 στοιχείο α' του άρθρου 9 του ν. 2947/2001 (ΦΕΚ 228 Α') αντικαθίσταται, αφότου ίσχυσε, ως εξής:

«Η απόσπαση διαρκεί μέχρι τρία έτη και μπορεί να παρατείνεται έως δύο φορές για ίσο χρονικό διάστημα με απόφαση, και

αναδρομικής ισχύος, των ίδιων Υπουργών. Με τη συμπλήρωση συνολικού χρόνου απόσπασης εννέα ετών οι υπάλληλοι επανέρχονται στην υπηρεσία από την οποία έχουν αποσπαστεί.»

Άρθρο τέταρτο

Η ισχύς αυτού του νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδρίασης ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 15.02' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Παρασκευή 19 Φεβρουαρίου 2010 και ώρα 10.00' πμ, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος, κοινοβουλευτικό έλεγχο: α) συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) συζήτηση της υπ' αριθμ. 18/15/26-1-2010 επίκαιρης επερώτησης Βουλευτών του ΛΑΟΣ, προς τους Υπουργούς Προστασίας του Πολίτη και Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, σχετικά με την αύξηση της εγκληματικότητας και την αντιμετώπισή της σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που σας έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

