

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2010

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Λ'

Τρίτη 21 Σεπτεμβρίου 2010

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 1667
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 1691
3. Καταδικαστέα αναφορά, του Προέδρου της Βουλής κ. Φίλιππου Πετσάλνικου για τα γεγονότα που προκλήθηκαν στο Μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη και έκκλησή του να μην επαναληφθούν, σελ. 1699

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών, σελ. 1667-1669
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 1669-1683
3. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
 - α) Προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,
 - i) σχετικά με την υλοποίηση των έργων στα εθνικά οδικά δίκτυα κ.λπ., σελ. 1684
 - ii) σχετικά με την επέκταση του ΜΕΤΡΟ από Χαϊδάρι και Κορυδαλλό προς Πειραιά κ.λπ., σελ. 1686
 - β) Προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, σχετικά με την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των ανασφάλιστων εργατοϋπαλλήλων, των αυτοαπασχολούμενων επαγγελματιών και αγροτών κ.λπ., σελ. 1687
 - γ) Προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη φορολόγηση των αμειβόμενων αθλητών κ.λπ., σελ. 1689

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές», σελ. 1691
2. Κατάθεση Σχεδίου Νόμου:

Οι Υπουργοί Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Προστασίας του Πολίτη και Πολιτισμού και Τουρισμού κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικών Παρεμβάσεων, Πράσινο Ταμείο, Κύρωση Δασικών Χαρτών και άλλες διατάξεις», σελ. 1706

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

- | | |
|------------------|-----------|
| ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ., | σελ. 1691 |
| ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ Φ., | σελ. 1691 |
| ΤΖΙΜΑΣ Μ., | σελ. 1691 |

Β. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

- | | |
|------------------|-----------------------------|
| ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ Γ., | σελ. 1689 |
| ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ Π., | σελ. 1685 |
| ΚΟΥΣΕΛΑΣ Δ., | σελ. 1689, 1690 |
| ΚΟΥΤΡΟΥΜΑΝΗΣ Γ., | σελ. 1687, 1688 |
| ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ Ι., | σελ. 1684, 1685, 1686, 1687 |
| ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ Α., | σελ. 1686 |
| ΠΑΦΙΛΗΣ Α., | σελ. 1688 |

Γ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ., | σελ. 1696 |
| ΒΑΡΔΙΚΟΣ Π., | σελ. 1717 |
| ΒΛΑΤΗΣ Ι., | σελ. 1718 |
| ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ., | σελ. 1700 |
| ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Α., | σελ. 1721 |
| ΔΑΒΑΚΗΣ Α., | σελ. 1723 |
| ΕΥΘΥΜΙΟΥ Π., | σελ. 1711 |
| ΘΕΟΧΑΡΗΣ Μ., | σελ. 1720 |
| ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν., | σελ. 1712 |
| ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ Γ., | σελ. 1704 |
| ΚΑΡΥΔΗΣ Δ., | σελ. 1725 |
| ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ε., | σελ. 1709, 1710 |
| ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ Π., | σελ. 1716 |
| ΛΕΓΚΑΣ Ν., | σελ. 1719 |
| ΜΑΡΓΕΛΗΣ Σ., | σελ. 1691 |
| ΜΠΑΤΖΕΛΗ Α., | σελ. 1701 |
| ΝΑΝΟΣ Α., | σελ. 1695 |
| ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ Α., | σελ. 1715 |
| ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ., | σελ. 1698, 1715 |
| ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Π., | σελ. 1703, 1712 |
| ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ Η., | σελ. 1714 |
| ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ Χ., | σελ. 1703 |
| ΡΕΠΠΑΣ Δ., | σελ. 1706, 1709, 1724, 1725 |
| ΣΙΟΥΦΑΣ Δ., | σελ. 1706 |
| ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ Μ., | σελ. 1722 |
| ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ Ε., | σελ. 1723, 1725 |
| ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ Σ., | σελ. 1702 |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ Μ., | σελ. 1718 |
| ΤΖΙΜΑΣ Μ., | σελ. 1693 |
| ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Μ., | σελ. 1700 |

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΓ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2010

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Α'

Τρίτη 21 Σεπτεμβρίου 2010

Αθήνα, σήμερα στις 21 Σεπτεμβρίου 2010, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.09' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Γ' σύνθεση) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Δ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΒΥΡΩΝΑ ΠΟΛΥΔΩΡΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 20/9/2010 εξουσιοδότηση του Γ' Τμήματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΚΘ' συνεδριάσεώς του, της Δευτέρας 20 Σεπτεμβρίου 2010, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμων:

1. «Υπηρεσιακή εξέλιξη και ιεραρχία των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων- Θέματα διοίκησης των Ενόπλων Δυνάμεων, Στρατολογίας και συναφείς διατάξεις».

2. «Εθνική Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών- Εναρμόνιση με την Οδηγία 2007/2/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Μαρτίου 2007 και άλλες διατάξεις. Τροποποίηση του ν. 1647/1986 «Οργανισμός Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων Ελλάδας (ΟΚΧΕ) και άλλες σχετικές διατάξεις» ΦΕΚ 141 Α')

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

(Ανακοινώνονται προς το Τμήμα από τον κ. Σπυρίδωνα Ταλιαδούρο, Βουλευτή Καρδίτσας, τα εξής:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ζητεί να ενημερωθεί για τις αποφάσεις της νέας πολιτικής ηγεσίας περί νέων αλλαγών στον αναπτυξιακό νόμο, καθώς και για το χρονοδιάγραμμα κατάθεσής του στη Βουλή.

2) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Κέντρου Υγείας Μήλου αιτείται την επίλυση προβλημάτων του Κέντρου Υγείας Μήλου και τη στελέχωσή του με κατάλληλο προσωπικό.

3) Η Βουλευτής Φωκίδος κ. ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία αιτείται την επανεξέταση της διαδικασίας και των δικαιολογητικών για την πλήρωση θέσεων του δημοσίου τομέα από προστατευόμενους του ν.2643/98 για την υπόθεση του κ. Βασιλείου Αλεξανδρή.

4) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στην καταγγελία που πρόκειται να κάνει ο Ιατρικός Σύλλογος της Πάτρας στη σύμβαση με το ταμείο του δημοσίου.

5) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, στο οποίο αναφέρεται ότι η καθυστέρηση επισκευής του αξονικού τομογράφου του Πανεπιστημιακού Γενικού Νοσοκομείου Πατρών οφείλεται στο μεγάλο χρέος του Νοσοκομείου προς την προμηθεύτρια εταιρεία.

6) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται σε αίτημα του Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων του δημοτικού σχολείου Ρίου για πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία στο διαδικτυακό τόπο «diavgeia.gov.gr».

7) Η Βουλευτής Έβρου κ. ΕΛΕΝΗ ΤΣΙΑΟΥΣΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία αιτείται τη μέριμνα για τη διασφάλιση της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία στο διαδικτυακό τόπο «diavgeia.gov.gr».

8) Η Βουλευτής Έβρου κ. ΕΛΕΝΗ ΤΣΙΑΟΥΣΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία αιτείται την αναβάθμιση του Αγροτικού Ιατρείου του Μεγάλου Δερείου σε Πολυδύναμο Περιφερειακό Ιατρείο.

9) Η Βουλευτής Έβρου κ. ΕΛΕΝΗ ΤΣΙΑΟΥΣΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία αιτείται την έκδοση ερμηνευτικών υπουργικών αποφάσεων που προβλέπονται από τον ν. 3851/2010 (για τις ΑΠΕ), καθώς και ερμηνευτική εγκύκλιο προς τις αρμόδιες περιφέρειες.

10) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στην απουσία μέτρων τόνωσης της αγοράς.

11) Ο Βουλευτής Καβάλας κ. ΣΑΒΒΑΣ ΕΜΙΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία αιτείται τη ρύθμιση ληξιπρόθεσμων οφειλών των επιχειρήσεων του Νομού Καβάλας.

12) Ο Βουλευτής Καβάλας κ. ΣΑΒΒΑΣ ΕΜΙΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Συντονιστική Επιτροπή Παραγωγών Επικρατείας εκφράζει τη διαμαρτυρία της για την επιβολή ΦΠΑ στα αγροτικά προϊόντα και στην υποχρέωση χρήσης ταμειακών μηχανών στους παραγωγούς λαϊκών αγορών.

13) Ο Βουλευτής Καβάλας κ. ΣΑΒΒΑΣ ΕΜΙΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία αιτείται την αποζημίωση των παραγωγών αραβοσίτου λόγω ζημιών στην παραγωγή τους από δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

14) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Διευθυντής του Γυμνασίου Α', Β', Γ' λυκειακών τάξεων Καλλιάνων του Δήμου Στυμφαλίας Νομού Κορινθίας αιτείται την κατασκευή μιας αίθουσας πολλαπλών χρήσεων.

15) Ο Βουλευτής Κοζάνης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΤΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία οι Δήμαρχοι Σερβίων, Βελβεντίου, Καμβουνίων και ο Πρόεδρος της Κοινότητας Λιβαδερού αιτούνται την ενίσχυση του Πυροσβεστικού Κλιμακίου Σερβίων.

16) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων του 1ου Δημοτικού Σχολείου Μυκόνου αιτείται τη στελέχωση του σχολείου με διδακτικό προσωπικό.

17) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμαρχος Σκοπέλου αιτείται τη χρηματοδότηση του δήμου για την αποκατάσταση των ζημιών από τις έντονες βροχοπτώσεις του Σεπτεμβρίου.

18) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμαρχος Σκοπέλου Νομού Μαγνησίας αιτείται χρηματοδότηση του δήμου του για την αποκατάσταση των ζημιών από τις πρόσφατες πλημμύρες.

19) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Καθολικός Επίσκοπος Σύρου, Θήρας και Κρήτης αιτείται την επίλυση του θέματος που προέκυψε με τις δηλώσεις γάμων σε καθολικούς ναούς που δεν υπάρχουν στο Μητρώο Ευκτήριων Οίκων της Γενικής Διεύθυνσης Θρησκευμάτων.

20) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Πρόεδρος της ΒΙΟΠΑ Αγίου Νικολάου Α.Ε. Κρήτης αιτείται τον άμεσο ορισμό φορέων υλοποίησης και χρηματοδότησης των έργων των εξωτερικών υποδομών του ΒΙΟΠΑ Αγίου Νικολάου.

21) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, στο οποίο ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος συνιστά τη λήψη αναπτυξιακών μέτρων και όχι εισπρακτικών για την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης.

22) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στο αίτημα της Πολυτεχνικής Οργάνωσης Πατρών και Περιχώρων να μην περικοπούν τα επιδόματά τους.

23) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο κ. Μιχαήλ Μπρόκος, κάτοικος Αγίου Νικολάου αιτείται τη μη υπαγωγή στις διατάξεις του π.δ. 219/2006 του χώρου που διατηρεί για λόγους ψυχαγωγίας των παιδιών.

24) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στη διακοπή της θερμοθετημένης απαλλαγής των τελών διοδίων για τα άτομα με αναπηρία.

25) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στη δημιουργία δεκαεπτά νέων οικισμών στο νησί της Πάρου με βάση το νέο ρυθμιστικό σχέδιο.

26) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στη μετα-

τροπή της περιοχής της Τέμενης Αιγίου σε χωματερή.

27) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στην έρευνα που γίνεται σχετικά με το διαγωνισμό για την προμήθεια σκύρων στον ΟΣΕ κ.λπ..

28) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο ζητεί την επίσημη θέση του Υπουργείου Πολιτισμού για το ανάκτορο που εντοπίστηκε στην περιοχή Άγιος Αθανάσιος Ιθάκης.

29) Ο Βουλευτής Ευβοίας κ. ΣΥΜΕΩΝ (ΣΙΜΟΣ) ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η κ. Σωτηρία Πολίτη αιτείται τη μίσθωση λεωφορείου για τη μεταφορά των μαθητών της Κοινότητας Καφηρέως στο Δημοτικό Σχολείο Αμυγδαλιάς και στην Κάροστο Νομού Ευβοίας.

30) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα που δημιουργούν τα διατηρητέα στο Αίγιο με αφορμή την κατάρρευση του διατηρητέου του Δημόπουλου κατά τη διάρκεια της ανακατασκευής του.

31) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο εκφράζει τη διαμαρτυρία του για τις ελλείψεις προσφερόμενες υπηρεσίες από την Google στη χώρα μας.

32) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στην έλλειψη προσωπικού του 4ου και 5ου Αστυνομικού Τμήματος Πατρών, με αποτέλεσμα την ελλιπή εποπτεία της περιοχής των Ζαρουχλείκων.

33) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, στο οποίο αναφέρεται το γεγονός ότι η Ελλάδα είναι ένα σπάταλο και αναποτελεσματικό κράτος, ενώ οι κρατικές δαπάνες αυξάνονται κάθε χρόνο.

34) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στην αβεβαιότητα που νιώθουν οι νοσοκομειακοί γιατροί της Αχαΐας σχετικά με την κάλυψη των εφημεριών.

35) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα που παρουσιάζονται με τις επενδύσεις εγγυημένης απόδοσης των αγροτών σε φωτοβολταϊκά συστήματα στα περιφερειακά γραφεία της ΔΕΗ.

36) Η Βουλευτής Α' Αθηνών κ. ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ (ΕΛΙΖΑ) ΒΟΖΕΜΠΕΡΓΚ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συλλόγων Διδακτορικού και Ερευνητικού Προσωπικού αιτείται την πιστή εφαρμογή των όρων της Προκήρυξης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΘΑΛΗΣ».

37) Η Βουλευτής Α' Αθηνών κ. ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ (ΕΛΙΖΑ) ΒΟΖΕΜΠΕΡΓΚ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Πανελλήνιος Επιστημονικός Σύλλογος Ειδικής Αγωγής αιτείται την κατάργηση του άρθρου 2 παράγραφος 7 του ν. 3194/2003 κ.λπ..

38) Οι Βουλευτές, Β' Θεσσαλονίκης κ. ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ, Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ και Α' Θεσσαλονίκης κ. ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Καλυβών Πολυγύρου Νομού Χαλκιδικής αιτείται να καθορισθεί κατώτατη εγγυημένη τιμή για την πράσινη βρώσιμη ελιά που να καλύπτει το κόστος παραγωγής της.

39) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΥΜΑΤΖΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ένωση Δικαστικών Υπαλλήλων Ελ-

λάδας απεΐται την κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων στα δικαστήρια με την άμεση πρόσληψη των επιτυχόντων των τελευταίων διαγωνισμών, ώστε να αποσυμφορηθούν οι δικαστικές υπηρεσίες.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 37/21-07-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Νικολόπουλου Νικολάου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 9784/24-08-2010 έγγραφο από την Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:



ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ &
ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

Ταχ. Διεύθυνση : Μεσογείων 119
Ταχ. Κώδικας : 10192 Αθήνα
Πληροφορίες : Στ. Παπαδάκης
Τηλέφωνο : 2106969225
FAX : 2106969230

ΑΘΗΝΑ 24/8/2010
Α.Π. : 9784

Προς : Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν. Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν. : - Υπουργείο Οικονομικών
- ΥΠΕΚΑ
- Υπ. Αγροτικής Ανάπτυξης
- Υπ. Προστασίας του Πολίτη
- Υπ. Υποδομών
- Βουλευτή κ.
Ν. Νικολόπουλο

ΘΕΜΑ : Ειδικό Ταμείο Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών

ΣΧΕΤ : Ερώτηση 37/21-7-2010

Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης η οποία κατατέθηκε στη Βουλή από το βουλευτή κ. Ν. Νικολόπουλο, σας γνωρίζουμε τα εξής, όσον αφορά τα σημεία 5 και 7 της ερώτησης:

Α) ι. Τα νέα προγράμματα «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ Χαμηλότοκων Δανείων για την κάλυψη δαπανών αγοράς πρώτων υλών, εμπορευμάτων και υπηρεσιών» (ΚΥΑ 5198/485/13.5.2010 - ΦΕΚ 694/Β/21-5-2010) και «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ χαμηλότοκων δανείων για την κάλυψη φορολογικών και ασφαλιστικών υποχρεώσεων ΜΕ/ΠΜΕ» (ΚΥΑ 5486/ 539/ 19.5.10 - ΦΕΚ 730/Β/27-5-2010) βρίσκονται στο στάδιο εφαρμογής από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ σε συνεργασία με τις τράπεζες.

α) "Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε. Χαμηλότοκων Δανείων για την κάλυψη δαπανών αγοράς πρώτων υλών, εμπορευμάτων και υπηρεσιών": Ο αρχικός Προϋπολογισμός του Προγράμματος ανέρχεται σε 700 εκ. € εγγυήσεις, καλύπτοντας δάνεια συνολικού ύψους 875 εκ.€. Οι παρεχόμενες εγγυήσεις χορηγούνται δυνάμει των υφισταμένων ιδίων κεφαλαίων της ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ. Ο τελικός Προϋπολογισμός του Προγράμματος προβλέπεται με νεότερη απόφαση να ανέλθει στο ποσό του 1 δις € εγγυήσεων καλύπτοντας δάνεια συνολικού ύψους 1,25 δις €.

β) "Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε. Χαμηλότοκων Δανείων για την Κάλυψη Φορολογικών και Ασφαλιστικών Υποχρεώσεων ΜΕ/ΠΜΕ": Ο αρχικός Προϋπολογισμός του Προγράμματος ανέρχεται σε 700 εκ. € εγγυήσεις, καλύπτοντας δάνεια συνολικού ύψους 875 εκ.€. Οι παρεχόμενες εγγυήσεις χορηγούνται δυνάμει των υφισταμένων ιδίων κεφαλαίων της ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ. Ο τελικός Προϋπολογισμός του Προγράμματος προβλέπεται με νεότερη απόφαση να ανέλθει στο ποσό του 1 δις € εγγυήσεων καλύπτοντας δάνεια συνολικού ύψους 1,25 δις €.

Handwritten signature and initials.

ii. Βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία υλοποίησης της πρώτης φάσης του Προγράμματος «Εγγύηση και Επιδότηση Επιτοκίου Δανείων Κεφαλαίου Κίνησης Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων» που υλοποιείται στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ από το Ταμείο Εγγυοδοσίας Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων (ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ) σε συνεργασία με Τραπεζικά Ιδρύματα και στην οποία εντάχθηκαν πανελλαδικά 27.069 επιχειρήσεις. Ειδικότερα για τους Νομούς Ηλείας και Αχαΐας τα στοιχεία έχουν ως εξής :

Νομός	Πλήθος	Δάνεια	Εγγύηση	Πλήθος Προσωπικού
Ηλείας	272	28.150.806,00	22.520.644,80	638
Αχαΐας	840	102.724.085,58	82.179.268,46	3.868
Σύνολο	1.112	130.874.891,58	104.699.913,26	4.506

Περαιτέρω, σας ενημερώνουμε ότι βρίσκεται σε εξέλιξη και δύναται να υποβληθούν προτάσεις στη δεύτερη φάση του προγράμματος ΤΕΜΠΜΕ, προκειμένου να συνεχιστεί η ενίσχυση των μικρών και πολύ μικρών επιχειρήσεων που υφίστανται τις συνέπειες της υφιστάμενης σήμερα διεθνούς οικονομικής κρίσης. Το συνολικό ύψος των χορηγούμενων δανείων που θα καλυφθούν μέσω εγγυήσεων είναι 6,3 δις ευρώ και το συνολικό ύψος των εγγυήσεων από το ΤΕΜΠΜΕ για τη Β Φάση, είναι 5 δις ευρώ και έχουν ως στόχο την ενίσχυση 50.000 επιπλέον επιχειρήσεων. Ειδικότερα, τα προσωρινά στοιχεία, δεδομένου ότι η δράση είναι σε εξέλιξη, έχουν παρασχεθεί πανελλαδικά 30.047 δάνεια ύψους 2.029.666.210,25 ευρώ. Ειδικότερα για τους Νομούς Ηλείας και Αχαΐας τα στοιχεία έχουν ως εξής :

Νομός	Πλήθος	Δάνεια	Εγγύηση	Πλήθος Προσωπικού
Ηλείας	254	16.366.487,00	13.093.189,60	450
Αχαΐας	754	47.034.811,41	37.627.849,13	2.188
Σύνολο	1.008	63.401.298,41	50.721.038,73	2.638

iii. Γενικότερα, στο πλαίσιο τόνωσης της επιχειρηματικότητας, στα Προγράμματα «Νεανική Επιχειρηματικότητα» και «Γυναικεία Επιχειρηματικότητα», έχουν ενταχθεί επιχειρηματικά σχέδια ύψους 100 εκ. ευρώ (Δημόσια Δαπάνη), με σκοπό την υποβοήθηση της εκκίνησης της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας. Στα προγράμματα αυτά υπήρξε πρόνοια για μεγαλύτερο ποσοστό κρατικής επιδότησης επιχειρήσεων που ιδρύονται σε πυρόπληκτες περιοχές. Ενώ το ποσοστό για την υπόλοιπη χώρα ανέρχεται σε 50% για τις περιοχές αυτές στις οποίες περιλαμβάνονταν και η Αχαΐα, το ποσοστό είναι 60% του συνολικού προϋπολογισμού του προτεινόμενου έργου. Ειδικότερα για τους Νομούς Ηλείας και Αχαΐας τα στοιχεία έχουν ως εξής :

	Γυναικεία Επιχειρηματικότητα		Νεανική Επιχειρηματικότητα	
	Νομός Ηλείας	Νομός Αχαΐας	Νομός Ηλείας	Νομός Αχαΐας
Αριθμός ενταγμένων επιχειρηματικών σχεδίων	24	47	42	67
Επιχορηγούμενος προϋπολογισμός	1.727.828,22	3.617.348,29	3.522.372,71	5.126.291,32
Δημόσια Επιχορήγηση	1.031.643,33	2.012.578,04	2.113.423,62	2.987.408,55

iv. Επίσης προκηρύχθηκε το Πρόγραμμα «Ένδυση και Υπόδυση – Νέες Προοπτικές» του Επιχειρησιακού Προγράμματος Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα (ΕΠΑΕ) του ΕΣΠΑ 2007-2013, που αποσκοπεί στη δημιουργία των προϋποθέσεων ενθάρρυνσης της καινοτομίας και ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας και της εξωστρέφειας υφιστάμενων πολύ μικρών, μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της

κλωστοϋφαντουργίας, της ένδυσης, της υπόδησης και του δέρματος, καθώς και των υπηρεσιών που δρουν υποστηρικτικά σε αυτές. Το Πρόγραμμα χρηματοδοτείται με το συνολικό ποσό των 15.000.000 ευρώ (Δημόσια Δαπάνη). Η υποβολή των προτάσεων έχει ξεκινήσει από τις 21/06/2010 και θα ολοκληρωθεί στις 24/08/2010.

ν. Τέλος, έχει ήδη προκηρυχθεί το πρόγραμμα «Μεταποίηση στις Νέες Συνθήκες» του Επιχειρησιακού Προγράμματος Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα (ΕΠΑΕ) του ΕΣΠΑ 2007-2013, με στόχο το μετασχηματισμό της μεταποιητικής παραγωγικής βάσης της ελληνικής οικονομίας προς νέα ή διαφοροποιημένα προϊόντα και μεταποιητικές υπηρεσίες, καθώς και την ενίσχυση της εξωστρεφούς επιχειρηματικότητας ως βασικής επιλογής για την παραγωγική αναβάθμιση της χώρας προς αγαθά και υπηρεσίες υψηλής προστιθέμενης αξίας, με ποιότητα, περιβαλλοντική ευαισθησία, ενσωμάτωση γνώσης και καινοτομίας και με προϋπολογισμό (Δημόσια Δαπάνη) ύψους 200.000.000,00€ για την ενίσχυση μεταποιητικών επιχειρήσεων, που απασχολούν έως και 50 εργαζόμενους (δηλ. μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις) και απευθύνεται τόσο σε Υπό Σύσταση (Start-Up) πολύ μικρές και μικρές επιχειρήσεις, όσο και σε Νέες και Υφισταμένες πολύ μικρές και μικρές επιχειρήσεις. Οι προτάσεις υποβάλλονται από τις 29-07-2010 μέχρι τις 30-09-2010.

Β) Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα (ΕΠΑΝ II) καλύπτει τις οκτώ περιφέρειες του αμιγούς Στόχου 1 (στις οποίες ανήκει η Δυτική Ελλάδα) με σύνολο πόρων συγχρηματοδοτούμενης δημόσιας δαπάνης 1,52 δις €. Οι πέντε περιφέρειες μεταβατικής στήριξης εκχωρούν μέρος των πόρων τους στην ΕΥΔ ΕΠΑΕ προς διαχείριση για δράσεις επιχειρηματικότητας και το ποσό των εκχωρημένων πόρων ανέρχεται σήμερα στα 762 εκ €. Το ΕΠΑΝ II είναι Τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα και ωφελεί ολόκληρη τη χώρα με δράσεις ανταγωνιστικότητας στους τομείς βιομηχανίας, εμπορίου, τουρισμού, έρευνας και τεχνολογίας, ενέργειας και πολιτισμού. Η πλειοψηφία των δράσεων του ΕΠΑΝ II υλοποιείται μέσω ανταγωνιστικών διαδικασιών στις οποίες συμμετέχουν ισότιμα επιχειρήσεις και λοιποί φορείς που είναι επιλέξιμοι, από όλη την χώρα.

Το ΕΠΑΝ II έχει σχεδιαστεί ώστε να συμβάλλει στην αναπτυξιακή πορεία της χώρας μέσω της ενίσχυσης των ίδιων των επιχειρήσεων, αλλά και τη δημιουργία των καταλλήλων επιχειρηματικών υποδομών που απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία τους. Μέσω της ενεργοποίησης του ΕΠΑΝ II και της υλοποίησης δράσεων που στηρίζουν την επιχειρηματικότητα με έμφαση στην καινοτομία και την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, θα υπάρξουν και ορατά σημάδια βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας όλων των περιφερειών της χώρας.

Τέλος για το θέμα του «Ειδικού Ταμείου Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών», αρμόδιο να απαντήσει είναι το συνερωτώμενο Υπουργείο Οικονομικών.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

- Γρ. Υπουργού
- Γρ. Γεν. Γραμματέα
- Γρ. Γεν. Δ/ντή
- Δ/ση Οργάνωσης (336)

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΛΟΥΚΑ Τ. ΚΑΤΣΕΛΗ

ΑΥΤΟΓΡΑΦΟ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ



2. Στην με αριθμό 748/04-08-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αυγενάκη Ελευθερίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 48704/27-08-2010

έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης η ακόλουθη απάντηση:



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ & ΗΛ. ΔΙΑΚ/ΣΗΣ
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤ/ΣΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝ. ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ**

Αθήνα 27 Αυγούστου 2010
Αριθ. Πρωτ. 48704

Ταχ. Δ/ση : Ευαγγελιστρίας 2
Ταχ. Κώδικας : 105 63 ΑΘΗΝΑ
Πληροφορίες : Σ. Κοζάνης
Τηλέφωνο : 213 1361327
Fax : 210 3741150
E-mail : dty@ypes.gr

ΠΡΟΣ: / Τη Βουλή των Ελλήνων
✓ Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Προβλήματα στην οδό Ηρακλείου – Κνωσσού - Αρχανών.

ΣΧΕΤ: Η αρ. 748/4-8-10 Ερώτηση του Βουλευτή κ. Λ. Αυγενάκη.

Σε απάντηση της ανωτέρω σχετικής ερώτησης αναφορικά με το αντικείμενο του θέματος, σας πληροφορούμε ότι με το αρ. 45068/9-8-10 έγγραφό μας ζητήθηκαν τα σχετικά στοιχεία από τις αρμόδιες Υπηρεσίες. Μόλις αυτά ληφθούν θα σας ενημερώσουμε σχετικά.

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

Βουλευτή κ. Λ. Αυγενάκη
(Δια των Υπηρεσιών της Βουλής)

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

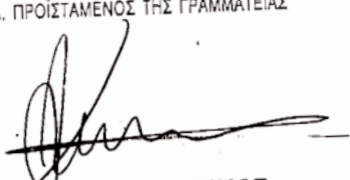
ΕΣΩΤ. ΔΙΑΝΟΜΗ

1. Γραφείο Υφυπουργού
2. Γραφείο Κοιν/κού Ελέγχου
(σχετ. η αρ. 748/4-8-10 Ερώτηση)
3. Δ.Τ.Υ./Β'

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ



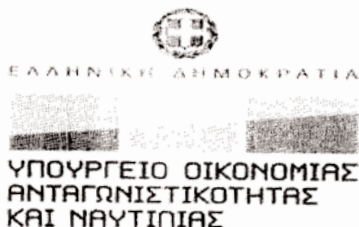
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο ΑΝΑΓΛ. ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ


ΚΑΛΥΒΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

3. Στην με αριθμό 543/29-07-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βλατή Ιωάννη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 9781/24-08-2010 έγγραφο

από την Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

24 AUG 2010



ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ &
ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ
Ταχ. Διεύθυνση : Μεσογείων 119
Ταχ. Κώδικας : 10192 Αθήνα
Πληροφορίες : Στ. Παπαδάκης
Τηλέφωνο : 2106969225
FAX : 2106969230

ΑΘΗΝΑ 24/8/2010
Α.Π. : 9781

Προς : Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/νση Κοιν. Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν. : - Βουλευτή κ.
Ιωάννη Βλατή

ΘΕΜΑ : Συγχώνευση Κέντρου Ελληνικής Γούνας (ΚΕΓ)

ΣΧΕΤ. : Ερώτηση 543/ 29-7-2010

Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης η οποία κατατέθηκε στη Βουλή από τον βουλευτή κ. Ιωάννη Βλατή, σας γνωρίζουμε ότι έχουμε ενημερώσει τη Βουλή των Ελλήνων με το υπ' αριθμ. πρωτ. 8887/27-7-2010 έγγραφό μας, ως απάντηση στην αναφορά 3737/1-7-2010 του βουλευτή κ. Τζηκαλάγια με όμοιο θέμα, το οποίο σας επισυνάπτουμε για ενημέρωσή σας.

Συνημμ. 1

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

- Γρ. Υπουργού
- Γρ. Γεν. Γραμματέα
- Γρ. Γεν. Δ/ντή
Δ/νση Οργάνωσης (354)

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΛΟΥΚΑ Τ. ΚΑΤΣΕΛΗ

✓✓

4. Στην με αριθμό 10327/18-05-2010 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Πλεύρη Αθανασίου, Γεωργιάδη Σπυρίδωνος - Άδωνιδος δόθηκε με το υπ' αριθμ. οικ. 47913/24-08-2010 έγγραφο από τον

Υφυπουργό Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης η ακόλουθη απάντηση:



Σπύρος Γεωργιάδης

2010.08.24

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ**

Αθήνα, 24 Αυγούστου 2010

Αριθ.Πρωτ.: οικ. 47913

**ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
Δ/ΝΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΟΤΑ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΟΤΑ**

ΠΡΟΣ:
Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/νση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Ταχ.Δ/νση : Σταδίου 27
Τ.Κ. : 10183 Αθήνα
Πληροφορίες : Γ. Λατσούδη
e-mail : g.latsoudi@ypes.gr
Τηλέφωνο : 213-1364390
FAX : 213-1364383

ΚΟΙΝ:
Βουλευτές: κ.κ. Αθ. Κ. Πλεύρη,
Σπ. – Αδ. Γεωργιάδη

ΘΕΜΑ: Δημοτική Αστυνομία

ΣΧΕΤ.: 1. ΕΡΩΤ. : 10327/18-5-10

2. Το αριθμ. 20715/8737/9-6-2010 έγγραφο της Περιφέρειας Αττικής

Απαντώντας στην ανωτέρω σχετική Ερώτηση των βουλευτών κ. κ. Αθ. Κ. Πλεύρη, Σπ. – Αδ. Γεωργιάδη, αναφορικά με τη Δημοτική Αστυνομία, σας γνωρίζουμε ότι η αρμοδιότητα για την επανεξέταση του θεσμικού πλαισίου, που αφορά το υπαίθριο εμπόριο ανήκει στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Σε ό,τι αφορά το έργο της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων στην καταπολέμηση του παράνομου υπαίθριου εμπορίου, σας διαβιβάζουμε το αριθμ. 20715/8737/9-6-2010 έγγραφο της Περιφέρειας Αττικής με το συνημμένο σ' αυτό αριθμ. 111042/3-6-2010 έγγραφο του Δήμου Αθηναίων για ενημέρωσή σας.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

Γ. ΝΤΟΛΙΟΣ



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο ΑΝΑΓΛ. ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

[Signature]
ΚΑΛΥΒΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

- Γραφείο Υπουργού
- Γραφείο Υφυπουργού
- Γραφείο Γενικού Γραμματέα
- Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
- Γραφείο Γεν. Δ/ντή Τοπ. Αυτ/σης
- Δ/νσή μας (2)

[Handwritten mark]

5. Στην με αριθμό 11576/15-06-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ανδρουλάκη Δημητρίου (Μίμη) δόθηκε με το υπ' αριθμ. 31736/24-

08-2010 έγγραφο από την Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
& ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αθήνα, 24 - 8 - 2010

Αριθμ. Πρωτ.: 31736

Ταχ. Δ/ση : Νίκης 5
Πλ. Συντάγματος
Ταχ. Κώδικας : 10180
Πληροφορίες : Ολγ. Κονιτσιώτου
Τηλέφωνο : 210 333 2116
Fax : 210 333 2097

ΠΡΟΣ : ✓ Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ.: 1. Βουλευτή:
κ. Δημήτρη Ανδρουλάκη

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην Ερώτηση του βουλευτή κ. Δημητρίου Ανδρουλάκη.
ΣΧΕΤ: Ερώτηση με αριθμ. πρωτ. 11576/15-6-2010

Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού, σας γνωρίζουμε ότι η Βουλή και ο βουλευτής έχουν ενημερωθεί με το αριθμ. πρωτ. 26305/2-7-2010 έγγραφό μας, με το οποίο απαντήσαμε στην αριθμ. πρωτ. 11576/15-6-2010 όμοια Ερώτηση. Για ενημέρωσή σας, επισυνάπτουμε το παραπάνω έγγραφο.

Η Υπουργός
Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας
& Ναυτιλίας

Λούκα Τ. Κατσέλη

Εσωτερική Διανομή:
Γραφείο κας. Υπουργού
Γραφείο Κοιν/κού Ελέγχου



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΔΙΕΚ/ΣΗ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

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

6. Στην με αριθμό 12581/05-07-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Νικολόπουλου Νικολάου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 9790/24-08-

2010 έγγραφο από την Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:



ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ &
ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ
Ταχ. Διεύθυνση : Μεσογείων 119
Ταχ. Κώδικας : 10192 Αθήνα
Πληροφορίες : Α. Σταύρου
Τηλέφωνο : 2106969224
FAX : 2106969230

ΑΘΗΝΑ 24/8/2010
Α.Π. : 9790

Προς : Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν. Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν. : - Βουλευτή
κ. Ν. Νικολόπουλο

ΘΕΜΑ : Τα προγράμματα ΤΕΜΠΜΕ.

ΣΧΕΤ. : Ερώτηση 12581/5-7-2010

Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης η οποία κατατέθηκε στη Βουλή από τον βουλευτή κ. Ν.Νικολόπουλο ,σας γνωρίζουμε τα εξής :

1. Η συμμετοχή της ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ στην ανταγωνιστικότητα και επιχειρηματικότητα των ελληνικών επιχειρήσεων είναι ουσιαστική, καθώς στοχεύει στους τομείς εκείνους οι οποίοι αποτελούν πάγιο αίτημα των ΜΜΕ για τη διευκόλυνση της λειτουργίας τους και ανάπτυξής τους. Η ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ έχει χορηγήσει υπέρ χιλιάδων μικρών και πολύ μικρών επιχειρήσεων εγγυήσεις σε Τραπεζικά δάνεια επενδυτικού χαρακτήρα και κεφαλαίων κίνησης και leasing. Ειδικότερα, όσον αφορά στα Προγράμματα Α' Φάση «Εγγύηση και Επιδότηση Επιτοκίου Δανείων Κεφαλαίου Κίνησης Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων» και Β' Φάση «Εγγύηση Δανείων Κεφαλαίου Κίνησης Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων», μέχρι σήμερα, η αξία των δανείων που έχουν δοθεί από τις Τράπεζες, η αξία των εγγυήσεων που έχουν παρασχεθεί από την ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε., καθώς και το πλήθος των επιχειρήσεων που έχουν ενταχθεί στα δυο ανωτέρω Προγράμματα έχουν ως ακολούθως:

Πρόγραμμα	Αξία Δανείων	Αξία Εγγυήσεων	Πλήθος Δανείων
Α' Φάση	3.234.968.175,48 €	2.587.974.540,38 €	27.069
Β' Φάση	2.029.666.210,25 €	1.623.732.968,20 €	30.047

2. Οι διαφορές μεταξύ των Προγραμμάτων Β' Φάση «Εγγύηση Δανείων Κεφαλαίου Κίνησης Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων» και «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ Χαμηλότοκων Δανείων για την κάλυψη δαπανών αγοράς πρώτων υλών, εμπορευμάτων και υπηρεσιών» είναι πολλές.

Ενδεικτικά αναφέρονται στη συνέχεια κάποιες από αυτές:

- Το πρόγραμμα της Β' φάσης που βρίσκεται σε εξέλιξη αφορά σε επιχειρήσεις που έχουν κλείσει τουλάχιστον τρεις διαχειριστικές χρήσεις, δηλαδή αποκλείονται όλες οι νέες επιχειρήσεις που λειτουργούν έως τρία χρόνια στην αγορά.
- Από το πρόγραμμα της Β' Φάσης, αποκλείονται όλες οι επιχειρήσεις που δεν έχουν θετικό πρόσημο στο μέσο όρο των αποτελεσμάτων τους προ αποσβέσεων και φόρων των τριών τελευταίων χρήσεων.
- Το μέγιστο ύψος του δανείου ανά επιχείρηση ανέρχεται σε 125.000 ευρώ.

Αντίθετα, το Πρόγραμμα «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ Χαμηλότοκων Δανείων για την κάλυψη δαπανών αγοράς πρώτων υλών, εμπορευμάτων και υπηρεσιών»,

- Απευθύνεται σε όλες τις εταιρίες οιασδήποτε ηλικίας, υπό σύσταση, νεοσύστατη, νέα και υφιστάμενη.
- Δεν θέτει ως προαπαιτούμενο τα προηγούμενα αποτελέσματα προ αποσβέσεων και φόρων.
- Εκδίδει δίγραμμες επιταγές για να αποφευχθεί οποιοσδήποτε εκτροχιασμός του σκοπού του δανείου, ενώ το ανώτατο ύψος του δανείου είναι 300.000 ευρώ.

Η μεγάλη όμως διαφορά είναι στους όρους του δανείου, δηλαδή το νέο πρόγραμμα έχει δάνεια εξαιτίας, με διετή περίοδο χάριτος, ενώ η Β' Φάση έχει δάνεια τριετίας χωρίς περίοδο χάριτος. Επιπρόσθετα, η Β' φάση επιτρέπει στις επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν τα δάνεια όπως αυτές κρίνουν, ενώ στο νέο πρόγραμμα αναφέρεται ρητά ποιες βραχυπρόθεσμου χαρακτήρα ανάγκες των επιχειρήσεων καλύπτονται. Επίσης, κάθε επιχείρηση έχει το δικαίωμα μιας μόνο έγκρισης αιτήματος της Β' Φάσης, ενώ στο νέο πρόγραμμα μπορεί να κάνει 6 αιτήσεις έως το τέλος της εφαρμογής του προγράμματος.

Σε κάθε περίπτωση οι επιχειρήσεις που πληρούν τους όρους και των δυο (2) ανωτέρω προγραμμάτων επιλέγουν σε ποιο επιθυμούν να απευθύνουν την αίτησή τους.

3. Σε όλες τις ημερίδες που διοργανώθηκαν το τελευταίο δίμηνο από τα Επιμελητήρια σε 20 πόλεις της χώρας παρουσιάστηκαν η νέα στρατηγική και τα τρία (3) προγράμματα της ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ, δηλαδή τα εν ισχύ προγράμματα.



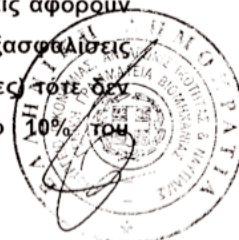
4. Κάθε φορά που γίνονται νέα προγράμματα, με διαφορετικούς οδηγούς εφαρμογής, ΚΥΑ κλπ. υπογράφονται νέες συμβάσεις συνεργασίας με τις Τράπεζες. Το ίδιο έγινε και με την Α' και Β' φάση όπου υπεγράφησαν νέες συμβάσεις συνεργασίας και δεν βασίστηκαν αυτές στις συμβάσεις του 2004 που είχαν υπογραφεί μεταξύ Τραπεζών και ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ.

5. Σας ενημερώνουμε ότι οι οδηγοί των προγραμμάτων ξεκινούν ως εξής:

- Πρόγραμμα «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ Χαμηλότοκων Δανείων για την Κάλυψη Φορολογικών και Ασφαλιστικών Υποχρεώσεων ΜΕ/ΠΜΕ» παρ. 1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ “Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα οι ελληνικές μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις είναι οι δυσχέρειες πρόσβασης στο χρηματοπιστωτικό σύστημα λόγω υποχρεώσεων στο Δημόσιο και στα Ασφαλιστικά ταμεία. Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, την αποκατάσταση της *ρευστότητας* των επιχειρήσεων και την ανάπτυξη και επέκταση της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας δημιουργήθηκε το Πρόγραμμα με τίτλο «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ Χαμηλότοκων Δανείων για την Κάλυψη Φορολογικών και Ασφαλιστικών Υποχρεώσεων Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων»”.

- Πρόγραμμα «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ Χαμηλότοκων Δανείων για την κάλυψη δαπανών αγοράς πρώτων υλών, εμπορευμάτων και υπηρεσιών» παρ. 1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ “Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα οι ελληνικές μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις είναι οι δυσχέρειες κάλυψης των δαπανών τους που προκύπτουν από την καθημερινή λειτουργία τους, εξαιτίας μιας σειράς αιτιών, γεγονός που επηρεάζει σημαντικά την δική τους *ρευστότητα* αλλά και την *ρευστότητα* τρίτων που λειτουργούν ως προμηθευτές στην εμπορική αλυσίδα. Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, την αποκατάσταση της *ρευστότητας* των επιχειρήσεων και την ανάπτυξη και επέκταση της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας δημιουργήθηκε το Πρόγραμμα με τίτλο «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ Χαμηλότοκων Δανείων για την κάλυψη δαπανών αγοράς πρώτων υλών, εμπορευμάτων και υπηρεσιών»”.

6. Σύμφωνα με το θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο η εγγύηση της ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ παρέχεται με την υποχρεωτική λήψη εξασφαλίσεων από τις Τράπεζες. Ως εκ τούτου η Τράπεζα μπορεί να ζητήσει εξασφαλίσεις για οποιοδήποτε ποσό του δανείου. Στην περίπτωση των δύο νέων προγραμμάτων οι εξασφαλίσεις αφορούν μόνο τα δάνεια άνω των 40.000 ευρώ και μάλιστα όταν πρόκειται για εξασφαλίσεις με την μορφή εμπράγματων εξασφαλίσεων (προσημειώσεις ή υποθήκες) τότε δεν δύναται να ζητήσει η Τράπεζα εξασφαλίσεις υψηλότερες από το 10% του



εγγυημένου δανείου, δηλαδή ποσοστό κατά πολύ μικρότερο αυτού που ορίζει το νομοθετικό πλαίσιο (25% του δανείου).

7. Το χρονικό διάστημα των 90 ημερών αποτελεί αθέτηση υποχρέωσης και αφορά τη μέτρηση του πιστωτικού κινδύνου και με βάση τις πράξεις του Διοικητή της ΤτΕ ορίζεται ως άνοιγμα σε καθυστέρηση που δημιουργεί πρόσθετες προβλέψεις για τις Τράπεζες.

8. Σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ η είσπραξη των εξασφαλίσεων γίνεται πάντα από τις Τράπεζες και η ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ θα ελέγχει με τα αρμόδια όργανα της και τις εσωτερικές διαδικασίες της την πορεία των εισπράξεων αυτών.

9. 10. 11. Τα δύο νέα προγράμματα έχουν ένα συγκεκριμένο προϋπολογισμό και ως εκ τούτου είναι αδύνατο να καλύψει το σύνολο των εν δυνάμει πελατών της ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ (δηλαδή περίπου 900.000 επιχειρήσεις). Γι' αυτό το λόγο αποκλείστηκαν κάποιες επιχειρήσεις, όπως έγινε και στα προηγούμενα προγράμματα της ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ (Α' & Β' φάση).

Μεταξύ των άλλων, αποκλείστηκαν όσες επιχειρήσεις έλαβαν άτοκα δάνεια και την εγγύηση της ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ (Α' φάση) και όσες επιχειρήσεις απασχολούν άνω των 10 ατόμων και εντάχθηκαν στην Β' φάση της ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ, δηλαδή όσες επιχειρήσεις επωφελήθηκαν πρόσφατα από το εγγυοδοτικό σύστημα. Παράλληλα, τα δύο νέα προγράμματα απευθύνονται εξ' ορισμού σε επιχειρήσεις και μάλιστα επιτρέπεται η ένταξη επιχειρήσεων οποιασδήποτε νομικής μορφής και συνεπώς αποκλείονται από αυτά οι ελεύθεροι επαγγελματίες.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

- Γρ. Υπουργού
- Γρ. Γεν. Γραμματέα
- Γρ. Γεν. Δ/ντή
- Δ/ση Οργάνωσης (310)

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ



ΛΟΥΚΑ Τ. ΚΑΤΣΕΛΗ
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

7. Στην με αριθμό 12654/28-07-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Καρασμάνη Γεωργίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 112314/0092/27-

08-2010 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ : 47^η Νομ/κής Εργασίας & Ενστάσεων
ΤΜΗΜΑ : Α'

Ταχ. Δ/ση : Κάνιγγος 29
101 10 Αθήνα
Πληροφορίες : Αικ. Γιάνναρη
Τηλέφωνο : 210-3329702
Fax : 210-3329778
E-Mail : D47@mof-glκ.gr

ΘΕΜΑ : Αιτήματα στρατιωτικών.
ΣΧΕΤ. : Ερώτηση αριθμ. 12654/28-7-10.

27 ΑΥΓ 2010

ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΒΟΥΛΗΣ 27-8-2010

Αθήνα, 24 Αυγούστου 2010
Αρ.Πρωτ: 112314/0092

ΠΡΟΣ : Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

- ΚΟΙΝ. :**
1. Γραφείο κ. Υπουργού
 2. Γραφείο κ. Υφυπουργού
 3. Βουλευτή κ. Γεώργιο Καρασμάνη
ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
 4. Αυτοτελές Γραφείο
Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Λεωχάρους 2
105 62 – Αθήνα
(σχ. 226/20-8-10)

Απαντώντας στην ανωτέρω σχετική ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Καρασμάνης και η οποία μας διαβιβάστηκε από το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης (σχετ. έγγραφο με αριθμ. πρωτ. Φ90022/18976/1405/28-7-2010), σας γνωρίζουμε ότι σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 22 του Ν. 3865/2010 αναγνωρίζεται ως συντάξιμος, ο ελάχιστος χρόνος σπουδών των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων, των Σωμάτων Ασφαλείας και του Πυροσβεστικού Σώματος, ανεξαρτήτως του χρόνου κατάταξής τους, για την απόκτηση ενός πτυχίου σχολής Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, εφόσον αυτός δεν λογίζεται ως συντάξιμος με βάση άλλες διατάξεις.

Εσωτ. Διανομή:
Δ47Α' (Φ2)

Ο Υφυπουργός

Φίλιππος Σαχινίδης



Ακριβές Αντίγραφο
Τμημ/ρχης Διεκ/σης

Ι. ΑΡΒΑΝΙΤΑΝΤΩΝΗΣ

JV

8. Στην με αριθμό 12791/08-07-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Καράογλου Θεοδώρου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 9785/24-08-2010

έγγραφο από την Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:



ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ &
ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ
Ταχ. Διεύθυνση : Μεσογείων 119
Ταχ. Κώδικας : 10192 Αθήνα
Πληροφορίες : Α. Σταύρου
Τηλέφωνο : 2106969224
FAX : 2106969230

ΑΘΗΝΑ, 24.8.2010
Α.Π. : 9785

Προς : Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν. Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν. : - Βουλευτή
Κ.Θ.Καράογλου

ΘΕΜΑ : Προβλήματα με τις χρηματοδοτήσεις του ΤΕΜΠΜΕ.

ΣΧΕΤ. : Ερώτηση 12791/8-7-2010

Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης, η οποία κατατέθηκε στη Βουλή από τον βουλευτή κ. Καράογλου, σας γνωρίζουμε τα εξής :

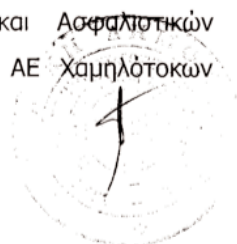
Α) Οι επιχειρήσεις που χρηματοδοτήθηκαν από την ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε. για το διάστημα 1/1/2009 έως και 4/10/2009 είναι 50.111 και τα εγγυημένα από την ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε. δάνεια ανέρχονται αντίστοιχα σε 3,86 δις.

Β) Οι επιχειρήσεις που χρηματοδοτήθηκαν από την ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε. για το διάστημα 5/10/2009 έως και 15/7/2010 είναι 6.966 και τα εγγυημένα από την ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε. δάνεια ανέρχονται αντίστοιχα σε 0,34 δις.

Η ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε διαθέτει σήμερα στην ελληνική αγορά τρία εγγυοδοτικά προγράμματα. Το πρόγραμμα της β' φάσης «εγγύηση χαμηλότοκων δανείων κεφαλαίων κίνησης» είναι σε ισχύ από τον Απρίλιο του 2009, αλλά παρουσιάζει μια έντονη πτωτική πορεία από τον Ιούνιο του 2009 και έπειτα, η οποία οφείλεται σε διάφορους λόγους τόσο από την πλευρά της ζήτησης (επιχειρήσεις) , όσο και από την πλευρά της προσφοράς (Τράπεζες).

Γ) Τα δύο νέα Προγράμματα της ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε. «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ Χαμηλότοκων Δανείων για την Κάλυψη Φορολογικών και Ασφαλιστικών Υποχρεώσεων ΜΕ/ΠΜΕ» και «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ Χαμηλότοκων

2



Δανείων για την κάλυψη δαπανών αγοράς πρώτων υλών, εμπορευμάτων και υπηρεσιών» έχουν ήδη τεθεί σε εφαρμογή από τις αρχές Ιουλίου 2010 και έχουν ήδη δοθεί οι πρώτες σχετικές εγγυήσεις. Σημειώνεται ότι έχουν υπογράψει σύμβαση συνεργασίας 28 Τράπεζες (15 Εμπορικές και 13 Συνεταιριστικές).

Σύμφωνα με τους οδηγούς εφαρμογής των δύο νέων Προγραμμάτων «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε. Χαμηλότοκων Δανείων για την Κάλυψη Φορολογικών και Ασφαλιστικών Υποχρεώσεων ΜΕ/ΠΜΕ» και «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε. Χαμηλότοκων Δανείων για την κάλυψη δαπανών αγοράς πρώτων υλών, εμπορευμάτων και υπηρεσιών» οι εγγυήσεις κατ' ανώτατο θα φθάσουν τα 2 δις ευρώ και θα καλυφθούν έτσι 2,5 δις ευρώ δάνεια σε χρονικό ορίζοντα 18 μηνών (Ιούλιος 2010 – Δεκέμβριος 2011).

Ταυτόχρονα εκτιμάται, με βάση και την μέχρι τούδε πορεία του ότι το Πρόγραμμα Β' φάση «Εγγύηση χαμηλότοκων δανείων κεφαλαίων κίνησης» θα χρηματοδοτήσει έως τη λήξη του περίπου 100 εκατ. ευρώ δάνεια.

Επομένως, συνολικά για την περίοδο Ιουνίου 2010 – Δεκεμβρίου 2011 προβλέπεται με βάση τα ανωτέρω, ότι τα εγγυημένα από την ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε. δάνεια θα προσεγγίσουν τα 2,6 δις. ευρώ για τα εν ισχύ τρία (3) Προγράμμάτα της.

Σε ότι αφορά τις διαδικασίες των δύο νέων προγραμμάτων τονίζεται ότι είναι παρόμοιες με αυτές των προηγούμενων προγραμμάτων της ΤΕΜΠΜΕ Α.Ε.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

- Γρ. Υπουργού
- Γρ. Γεν. Γραμματέα
- Γρ. Γεν. Δ/ντή
- Δ/νση Οργάνωσης (309)

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ



ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

ΛΟΥΚΑ Τ. ΚΑΤΣΕΛΗ

9. Στην με αριθμό 12985/13-07-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αϊβαλιώτη Κωνσταντίνου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 31093-1/5069-

1/24-08-2010 έγγραφο από την Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:



**ΕΠΕΙΓΟΝ – ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ
ΒΟΥΛΗΣ**

Αθήνα, 24 Αυγούστου 2010

Αριθ. Πρωτ. : 31093-1/5069-1

Ταχ. Δ/ση : Νίκης 5
Πλ. Συντάγματος
Ταχ. Κώδικας : 10180
Πληροφορίες : Αιμ. Μαράβα
Τηλέφωνο : 210 333 2074
Fax : 210 333 2037

ΠΡΟΣ: ✓ Γη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
-Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ: 1.Βουλευτή κ. Κωστή Αϊβαλιώτη
2. Γεν. Δ/ση Διοικ. Υποστήριξης
- Γραφείο Προϊσταμένου
α. Δ/ση Διοικητικού
- Γραφείο Προϊσταμένου
- Τμήμα Γ'
3.Αυτοτελές Γραφείο Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου

ΑΝΑΚ: Γραφείο Υπουργού

ΘΕΜΑ : « Απάντηση σε Ερώτηση Βουλευτή »

Σε απάντηση της αριθμ. 12985/13-7-2010 Ερώτησης, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή του ΛΑ.Ο.Σ κ. Κωστή Αϊβαλιώτη, αναφορικά με τη ΜΟΔ Α.Ε. , σας διαβιβάζουμε συνημμένα φωτοαντίγραφο του Α.Π. 2181/10/ΓΠ/ΘΔ/σμ/26-7-2010 εγγράφου της ΜΟΔ Α.Ε. με τα αιτούμενα στην ερώτηση στοιχεία.

Συνημμένο: Ένα (1)



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΔΙΕΚ/ΣΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΛΟΥΚΑ Τ. ΚΑΤΣΕΛΗ

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Πρώτη είναι η με αριθμό 27/16-9-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Παναγιώτη Κουρουμπλή προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την υλοποίηση των έργων στα εθνικά οδικά δίκτυα κ.λπ..

Συγκεκριμένα η επίκαιρη ερώτηση του κ. Κουρουμπλή έχει ως εξής:

«Ως γνωστόν οι δρόμοι αποτελούν τον κύριο μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας μιας χώρας, σε βαθμό που να θεωρείται η ύπαρξη των μεγάλων οδικών δικτύων ταυτόσημη με την ίδια την ανάπτυξη. Το οδικό δίκτυο που απέκτησε η Ελλάδα τη δεκαετία του 1960 οδήγησε τον τόπο μας στο μεταπολεμικό οικονομικό θαύμα. Με την είσοδό μας στην Ευρώπη η Κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ στα έργα των υποδομών στηρίξε το χάρτη της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας. Οι δρόμοι οδηγούν τις κοινωνίες στην πρόοδο και η πρόοδος οδηγεί τις κοινωνίες στην πολιτιστική ανάπτυξη. Δυστυχώς όμως, μέχρι σήμερα δεν πετύχαμε να προσφέρουμε στον χρήστη των οδικών δικτύων της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας ούτε άνεση ούτε ασφάλεια ανάλογα με τις ανάγκες και απαιτήσεις της εποχής.

Επιπροσθέτως, αν αναλογιστούμε ότι στον τόπο μας διαθέτουμε εν καιρώ ειρήνης μεγαλύτερο αριθμό νεκρών σε οδικά ατυχήματα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τότε αντιλαμβανόμαστε ότι διαθέτουμε θλιβερή πολιτιστική πρωτιά.

Τα νούμερα μιλούν από μόνα τους. Για το οδικό δίκτυο που συνδέει την πρωτεύουσα με την Αιτωλοακαρνανία και ειδικότερα για τον άξονα Αντιρρίου-Ιωαννίνων, το 2008 είχαμε, από τροχαία ατυχήματα διακόσιους εξήντα δύο ελαφρά και βαριά τραυματισμένους και σαράντα τέσσερις νεκρούς, ενώ για το έτος 2009 είχαμε εκατόν ογδόντα επτά ελαφρά και βαριά τραυματισμένους και πενήντα ένα νεκρούς. Σημειωτέον ότι συγκρινόμενο με τα υπόλοιπα εθνικά δίκτυα της χώρας είναι το πιο θανατηφόρο οδικό δίκτυο.

Είναι δυνατόν η χώρα μας, ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό κράτος, να διαθέτει οδικό δίκτυο που προκαλεί κάθε χρόνο τόσο μεγάλο αριθμό νεκρών και τραυματισμένων, αλλά και τόσο μεγάλη κόστη σε ασφάλειες και σε περιθαλψη υγείας;

Είναι βέβαιο ότι δεν πρέπει να λησμονούμε την εκπαίδευση του μαθητευόμενου οδηγού, αλλά και την ευρύτερη παιδεία της οδηγικής συμπεριφοράς, η οποία πρέπει να ξεκινά από το δημοτικό σχολείο. Η κρατική μηχανή πρέπει να ασχοληθεί σοβαρά με την «πληγή» της έλλειψης υποδομής στα εθνικά οδικά δίκτυα και να προχωρήσει γρήγορα τις απαραίτητες ενέργειες που θα επιτεύσουν την υλοποίηση των έργων.

Κατόπιν των ως άνω ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Προτίθεσθε να επισπεύσετε τις διαδικασίες (απαλλοτριώσεις, αδειοδοτήσεις και οριστικούς σχεδιασμούς) ώστε οι ήδη κατασκευαζόμενοι οδικοί άξονες Κορίνθου-Ρίου, Αντιρρίου-Ιωαννίνων και η παράκαμψη Αμβρακίας-Ακτίου να υλοποιηθούν σε σύντομο χρονικό ορίζοντα;

2. Πόσο η γραφειοκρατία και οι αδικαιολόγητες καθυστερήσεις επηρεάζουν την ανάπτυξη του έργου, όταν γνωρίζουμε το πελώριο κόστος των τροχαίων ατυχημάτων σε ανθρώπινο και υλικό κεφάλαιο και όταν αντιλαμβανόμαστε ότι το οδικό δίκτυο συμβάλλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη της περιοχής»;

Στην επίκαιρη ερώτηση θα απαντήσει εκ μέρους της Κυβερνήσεως ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Ιωάννης Μαγκριώτης, ο οποίος έχει και το λόγο.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο αγαπητός συνάδελφος, έχει απόλυτο δίκιο στις αναφορές του για όλη τη χώρα, ειδικά στο περιφερειακό και επαρχιακό δίκτυο και ειδικότερα για τη δυτική Ελλάδα. Οι ελλείψεις στη δυτική Ελλάδα σε δημόσιες υποδομές και ειδικότερα σε οδικές υποδομές είναι πάρα πολύ μεγάλες, συγκρινόμενη και με την υπόλοιπη

χώρα.

Η πολιτεία λίγο πριν το 2000 κάνει τη μεγάλη στροφή και δίνει βάρος στις υποδομές της δυτικής Ελλάδας. Αυτό συνεχίζεται διαχρονικά από τις κυβερνήσεις μετά το 2000. Συνέχισε, δηλαδή, και η απελθούσα κυβέρνηση αυτή την προσπάθεια. Συνεχίζουμε κι εμείς με πολύ έντονους ρυθμούς και με πρόσθετα έργα, που γνωρίζει πάρα πολύ καλά ο αγαπητός συνάδελφος. Ειδικότερα στα θέματα οδικής ασφάλειας, στο περιφερειακό και επαρχιακό δίκτυο, η προσοχή μας είναι πολύ υψηλή.

Και η προηγούμενη κυβέρνηση έδωσε στο θέμα αυτό βαρύτητα -και στη δυτική Ελλάδα- και από τα λίγα κονδύλια που είχε καταχωρήσει για την οδική ασφάλεια, ένα σημαντικό μέρος, περίπου 26.000.000 ευρώ, έδωσε σε έργα σημειακής επέμβασης στο δυτικό άξονα της χώρας και κυρίως στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας. Αυτά τα έργα είναι σε εξέλιξη και στόχος μας είναι να τα ολοκληρώσουμε πάρα πολύ γρήγορα.

Από τα σημαντικά έργα που κατασκευάζονται στη δυτική Ελλάδα είναι πρωτίστως η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, αυτό το μεγάλο ειδικό κατασκευαστικό έργο, το κόσμημα για τη χώρα, όραμα και όνειρο δεκαετιών και αιώνων, θα έλεγα. Αυτό το έργο, όμως, ήταν αδιέξοδο, γιατί πέφταμε πάνω στους ορεινούς όγκους κι από εκεί ξεκινούσε το δύσκολο ανάγλυφο της Αιτωλοακαρνανίας αλλά και γενικότερα όλου του δυτικού άξονα.

Η Ιόνια Οδός, που μελετήθηκε εδώ και μία δεκαετία περίπου και δημοπρατήθηκε και συμβασιοποιήθηκε από την προηγούμενη κυβέρνηση και κυρώθηκε με νόμο στη Βουλή το 2007, είναι η μεγάλη απάντηση.

Όπως, όμως, πολύ σωστά επισημαίνει ο αγαπητός συνάδελφος, υπήρξαν προχειρότητες στις μελέτες του έργου αυτού, υπήρξαν πολλές αδυναμίες, ειδικότερα στις απαλλοτριώσεις. Γι' αυτό ακριβώς έχουμε προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας, στην περιοχή της Κλόκοβα, στην Αιτωλοακαρνανία. Και περιμένουμε τις οριστικές αποφάσεις, για να προχωρήσουμε και στις οριστικές επιλογές.

Επίσης, τα προβλήματα των απαλλοτριώσεων, όπως πολύ σωστά τονίζει, είναι μεγάλα. Κακώς, μέσα στις συμβάσεις η προηγούμενη κυβέρνηση δέσμευσε το ελληνικό δημόσιο ότι μέσα σε δώδεκα περίπου μήνες -μέχρι το τέλος του 2008 δηλαδή- θα είχε παραδώσει όλους τους χώρους. Αυτό ήταν αδύνατο να γίνει, όπως και στις άλλες συμβάσεις παραχώρησης -κι εκεί είναι το μεγάλο πρόβλημα- όπως και στις μετακινήσεις των δικτύων και φυσικά στα θέματα της αρχαιολογίας και του περιβάλλοντος.

Σήμερα μπορούμε να πούμε ότι υπάρχει ένας ικανοποιητικός πλέον αριθμός γηπέδων που έχει παραχωρηθεί στον παραχωρησιούχο, περίπου το 42,5%, για να μπορεί να αναπτύξει τις εργασίες του.

Ενεργοποιούμε τις ολυμπιακές διατάξεις για τις απαλλοτριώσεις κι έχουμε ετοιμάσει ένα νέο νομοσχέδιο, για να πάμε ακόμα πιο γρήγορα και αποτελεσματικά. Τα προβλήματα είναι πάρα πολύ μεγάλα και ειδικά στις συμβάσεις παραχώρησης, οι οποίες έχουν και αποκλειστικές ημερομηνίες. Πέραν του ότι καθυστερούν τα έργα, το δημόσιο κινδυνεύει να πληρώσει και πάρα πού υψηλές ποινικές ρήτρες. Στο τέλος του 2013, αγαπητέ συνάδελφε, είμαστε βέβαιοι ότι το έργο αυτό θα ολοκληρωθεί.

Αντίστοιχα είναι και τα προβλήματα στο τμήμα Κόρινθος - Πάτρα, όπως αναφέρετε. Εκεί ειδικότερα το θέμα των προσφυγών στο Συμβούλιο της Επικρατείας, αλλά και το πρόβλημα των απαλλοτριώσεων, μας οδήγησαν σε μεγάλες καθυστερήσεις.

Πιστεύουμε ότι με τις επιλογές που έχουμε κάνει, η επιτάχυνση που έχει επέλθει θα καλύψει το χαμένο χρόνο.

Τέλος, το σημαντικό έργο Άκτιο - Αμβρακία, το οποίο συμβασιοποιήθηκε, όπως ξέρετε, στις 16 Μαρτίου του 2010 -ένα σημαντικό έργο στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας κυρίως, συνδέει, όμως, πάρα πολλούς νομούς- θα δώσει λύση, οριστικά θα έλεγα, στα μεγάλα αυτά προβλήματα.

Μελετούμε -και με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας- και τη σύνδεση -το τονίζω αυτό- της Ιόνιας Οδού με το Πλαταινιάλι και το σημαντικό λιμάνι στον Αστακό, για να ενισχύσουμε τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της δυτικής Ελλάδας και ειδικά της Αιτωλοακαρνανίας, για την ανάπτυξη και την οικονομία.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Το λόγο έχει ο ερωτών Βουλευτής κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής, προκειμένου να αναπτύξει προφορικά την ερώτησή του και να απαντήσει στον κύριο Υπουργό.

Ορίστε, κύριε Κουρουμπλή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι χρήσιμες, βέβαια, οι διαπιστώσεις. Η πραγματικότητα, όμως, αποτυπώνει κάτι το διαφορετικό.

Ήμουν Βουλευτής, όταν η κ. Βάσω Παπανδρέου ως Υπουργός Δημοσίων Έργων μας είπε, τότε αυτό το έργο θα αρχίσει και τότε θα τελειώσει. Ήρθε μετά ο κ. Σουφλιάς. Οι ίδιες δεσμεύσεις.

Σήμερα, «βρισκόμαστε» μέσα στον ωκεανό. Το έργο ξεκινάει και σταματάει ένα έργο στο οποίο έχουμε επενδύσει τις ελπίδες μας, για να νιώσουμε στη δυτική Ελλάδα ότι είμαστε πολίτες κι εμείς αυτής της χώρας, διότι είναι γνωστό πώς έχει αναπτυχθεί η Ελλάδα, έγειρε, δηλαδή, προς ανατολάς και ξεχάστηκε η δυτική Ελλάδα.

Δεν είναι, όμως, μόνο αυτό, κύριε Πρόεδρε. Ξέρουμε πολύ καλά τη σημασία των οδικών δικτύων για την ανάπτυξη μιας περιοχής, σε μία εποχή που πραγματικά το έγκλημα της ανεργίας απειλεί να συντρίψει και να συνθλίψει τις κοινωνίες της δυτικής Ελλάδος, ιδιαίτερα των νέων.

Κανέναν σοβαρό επενδυτή, κύριε Πρόεδρε, δεν θα έλθει να επενδύσει σε μία περιοχή, που δεν μπορεί να έχει άνετη προσπελασιμότητα. Έχει κατασκευαστεί το έργο στο Πλατυγιάλι, ίσως το σημαντικότερο λιμάνι στη Μεσόγειο, με τεράστια προίκα ελεύθερης βιομηχανικής και εμπορικής ζώνης και είναι και αυτό καθηλωμένο, διότι ακριβώς δεν υπάρχουν ουσιαστικοί δρόμοι πρόσβασης.

Για να μη σας πω, κύριε Πρόεδρε -και να μη θρηνολογήσω- για τα τροχαία ατυχήματα. Διότι είμαστε η πιο δύσκολη κι επικίνδυνη περιοχή σε ολόκληρη τη Δυτική Ευρώπη. Και δεν το καταμαρτυρούν μόνο τα στοιχεία, κύριε Πρόεδρε. Αν επιχειρήσει κανείς να διέλθει αυτό το δρόμο, μόνο τα εικονοστάσια που θα δει, θα τον καταλάβει η μελαγχολία.

Είναι, λοιπόν, μία δεινή και οδυνηρή πραγματικότητα αυτό που συμβαίνει στη δυτική Ελλάδα και στην Αιτωλοακαρνανία και στην Ήπειρο.

Διεκδικούμε, λοιπόν, να επιταχυνθούν αυτές οι περιφημες διαδικασίες.

Η νέα Κυβέρνηση επαγγέλθηκε να συγκρουστεί με το τέρας της γραφειοκρατίας, που απομυζά τη μεγάλη ενέργεια του κράτους, για να μπορέσουμε να ξεμπλοκάρουμε από αυτές τις διαδικασίες. Το Συμβούλιο της Επικρατείας πως μπορεί, στον περίφημο βωμό της προστασίας του περιβάλλοντος να καθυστερεί δύο και τρία και πέντε χρόνια να δώσει λύσεις. Εφόσον θέλουν να προστατέψουν το περιβάλλον, πρέπει οι λύσεις τους να είναι άμεσες.

Καθίσταται, λοιπόν, το ίδιο πρόβλημα, όπως είπα, και με τα φορολογικά δικαστήρια, για να γλιτώνουν οι φοροφυγάδες. Πέντε, οκτώ, δέκα χρόνια καθυστερούν να δώσουν λύσεις σε αυτού του είδους τα ζητήματα.

Κύριε Πρόεδρε, εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει με τον πιο αποφασιστικό, και αποτελεσματικό τρόπο η Κυβέρνηση να προχωρήσει στη βασική χάραξη όλου αυτού του δικτύου, για να μπορέσουν πραγματικά οι εταιρείες που έχουν αναλάβει και την Ιόνια Οδό και την Αμβρακία να ξεκινήσουν να δουλεύουν. Δεν μπορεί, δηλαδή, στο βωμό κάποιων περιβαλλοντικών όρων, κάποιων όρων που έχουν να κάνουν με την Αρχαιολογία ή με τις απαλλοτριώσεις -ζητήματα, δηλαδή, πολλές φορές τόσο δευτερεύοντα- να καθυστερεί ένα τόσο μεγάλο και σημαντικό έργο, στο οποίο επενδύσαμε όλοι σ' αυτόν τον τόπο τις ελπίδες μας.

Αμφισβητείται ο λόγος υπάρξής μας ως πολιτικών της ευρύτερης περιοχής, γιατί δεν πείθουμε τον κόσμο. Δεν μας πιστεύει συνολικά ως πολιτικό σύστημα, όχι μόνο ως Κυβέρνηση, διότι υποσχέσεις έχουν δοθεί πάρα πολλές κατά καιρούς. Διαπιστώσεις γίνονται σταδιακά από όλες τις κυβερνήσεις, το αποτέλεσμα, όμως, είναι ακόμη μελαγχολικό και νεφελώδες, κύριε Πρόεδρε.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Κουρουμπλή για την με πάθος και με τεκμηρίωση ανάπτυξη της ερωτήσεώς του.

Το λόγο έχει ο κ. Μαγκριώτης για δευτερολογία. Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατανόω τον τόνο της φωνής του αγαπητού συναδέλφου, γιατί πράγματι είναι ζοφερή η πραγματικότητα στη δυτική Ελλάδα και ειδικότερα στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας, όπου η παραγωγική αναδιάρθρωση των δύο τελευταίων δεκαετιών άλλαξε την αναπτυξιακή και κοινωνική εικόνα της περιοχής. Ειδικά στα θέματα της απασχόλησης είναι συντριπτικά τα ποσοστά της ανεργίας.

Η έλλειψη των βασικών αναπτυξιακών υποδομών είναι ένας από τους λόγους που καθηλώνει τη δυτική Ελλάδα και ειδικότερα την Αιτωλοακαρνανία, που είναι ένας Νομός με πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα, έναν περήφανο λαό, τον οποίο εκπροσωπεί και ο αγαπητός συνάδελφος και οι άλλοι συνάδελφοι από όλα τα κόμματα και ο οποίος θέλει απαντήσει.

Τόνισα και προηγούμενα και θέλω να επανέλθω σε αυτό, ότι κοντά στο 2000 η πολιτεία κάνει τη μεγάλη στροφή, στηρίζει τη δυτική Ελλάδα στις υποδομές. Αυτό στηρίχθηκε διαχρονικά από τις κυβερνήσεις και θέλω να το επισημάνω.

Σήμερα η δυτική Ελλάδα είναι ένα απέραντο εργοτάξιο με πολλά έργα μεγάλα και μεσαία σε εξέλιξη. Δυστυχώς όμως οι ελλείψεις πολλών χρόνων δεν μπορεί να καλυφθούν μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα. Πολύ περισσότερο μάλιστα όταν πολλά έργα, λόγω της πίεσης των τοπικών κοινωνιών, αλλά και σκοπιμοτήτων λόγω των εκλογών δημοπρατήθηκαν χωρίς ολοκληρωμένες μελέτες, χωρίς να έχουν γίνει οι αναγκαίες απαλλοτριώσεις, χωρίς να έχουν εξασφαλιστεί οι πιστώσεις, χωρίς να έχουν ενεργοποιηθεί οι αρχαιολογικές και άλλες υπηρεσίες, για να έχουν δώσει λύση στα θέματα. Γι' αυτό ακριβώς, πολλά από τα έργα έχουν βαλτώσει και πολλά από τα έργα έχουν χάσει πάρα πολύ χρόνο. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι η πολιτεία δεν έχει ρίξει το βάρος της εδώ και χρόνια στην περιοχή και αυτό θέλω να το τονίσω.

Οι πόροι όμως για τα έργα αυτά, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι διασφαλισμένοι και από την Δ' Προγραμματική Περίοδο και από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Ήδη, πολλά από τα θέματα αυτά έχουν λυθεί, όσον αφορά και την ολοκλήρωση των μελετών και όσον αφορά και τις απαλλοτριώσεις. Υπάρχει πλέον, ικανός απαλλοτριωμένος χώρος, πέραν του 42% και μπορούν να αναπτύξουν μέτρωπα κατασκευαστικά κι παραχωρησιούχοι για την Ιονία Οδό.

Όπως και με το Συμβούλιο της Επικρατείας -που πρέπει να σεβόμαστε τις αποφάσεις του- συμφωνώ μαζί σας ότι πρέπει η πολιτεία να προετοιμάζεται καλύτερα, για να μην προκηρύσσει, να μη δημοπρατεί έργα, χωρίς να έχει ολοκληρώσει την προεργασία της και χωρίς να υπάρχει η ωριμότητα που είναι βέβαιο ότι θα σταματήσουν στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Δεν μας φταίει πολλές φορές το Συμβούλιο της Επικρατείας, φταίμε εμείς σαν πολιτεία που δημοπρατούμε πρόχειρα και ανολοκληρώτα, ανώριμα έργα.

Θέλω να πω ότι το λιμάνι στον Αστακό, που είναι πράγματι κόσμημα, μια πολύ σημαντική αναπτυξιακή υποδομή, είναι από τις βασικές προτεραιότητες και η Κυβέρνηση σχεδιάζει και μια μεγάλη επένδυση, όπως γνωρίζετε, στην ευρύτερη περιοχή, στο Πλατυγιάλι. Έχουμε ολοκληρώσει τις μελέτες και τμήματα της σύνδεσης της Ιόνιας Οδού με το Πλατυγιάλι, ήδη κατασκευάζονται και πολύ γρήγορα θα δημοπρατηθεί το τελευταίο τμήμα. Τα έργα οδικής ασφάλειας στην περιοχή, είναι επίσης, σημαντικά -και έχει απόλυτο δίκαιο- γιατί το παλιό δίκτυο είναι κατεστραμμένο, είναι καταπονημένο και είναι, όπως ακριβώς και τμήματά της, ζοφερή η πραγματικότητα. Όμως τα έργα αυτά είναι σε εξέλιξη από την Δ' Προγραμματική Περίοδο. Ξεκίνησαν με την προηγούμενη κυβέρνηση και είμαι βέβαιος ότι θα ολοκληρωθούν πολύ γρήγορα.

Θα κλείσω λέγοντας ότι η δυτική Ελλάδα με τα πλεονεκτήματα που έχει, αλλά και με τις φιλοδοξίες των ανθρώπων της, πολύ

γρήγορα θα είναι πρωταγωνίστρια της νέας περιφερειακής αναπτυξιακής προσπάθειας της χώρας μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Δεύτερη είναι η με αριθμό 28/16-9-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αναστασίου Νεράντζη προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την επέκταση του ΜΕΤΡΟ από Χαϊδάρη και Κορυδαλλό προς Πειραιά, κ.λπ..

Το πλήρες κείμενο της επίκαιρης ερώτησης του κ. Νεράντζη, έχει ως εξής:

«Είναι σε όλους γνωστό ότι:

Η ευρεία, πολυπληθής και εργατική περιοχή του μείζονα Πειραιά (η εδαφική δηλαδή έκταση που απαρτίζει τη Β' εκλογική περιφέρεια του Πειραιά) στερείται εντελώς Μέσων Μαζικής Μεταφοράς σταθερής τροχιάς, με τις πολλαπλώς δυσμενείς συνέπειες που επάγεται τούτο.

Την 6/6/2006, ο τότε Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ Γ. Σουφλιάς εξήγγειλε τη δημοπράτηση και τη νέα επέκταση της Γραμμής 3 του μετρό, στα δυτικά προάστια, από το Χαϊδάρη μέχρι τον Πειραιά. Η επέκταση αυτή προορίζεται να εξυπηρετήσει, σε ημερήσια βάση, περισσότερο από εκατόν εξήντα χιλιάδες επιβάτες, τόσο των δυτικών προαστίων (Αγία Βαρβάρα-Κορυδαλλός-Νίκαια) όσο και του Πειραιά, θα περιλαμβάνει δε επτά νέους σταθμούς και θα έχει συνολικό μήκος 8,2 χιλιομέτρων.

Η επέκταση αυτή θα αναβαθμίσει σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων σε δήμους, οι οποίοι σήμερα έχουν σημαντική δυσκολία πρόσβασης στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά και θα αποσυμφορήσει την κίνηση.

Η ανάδειξη του αναδόχου και η έναρξη κατασκευής της επεκτάσεως αυτής προβλεπόταν, κατ' αρχήν, στις αρχές του 2007.

Έκτοτε, λόγω των γνωστών παρεκκλίσεων που προκαλούνται από τις ενστάσεις των εργολάβων, ουδεμία ορατή πρόοδος έχει σημειωθεί, αντίθετα το όλο σχέδιο καλύπτεται από πέπλο μυστηρίου και αντιφατικών φημών.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

Πότε, επιτέλους, θα ξεκινήσουν οι εργασίες επεκτάσεως του μετρό από το Χαϊδάρη και τον Κορυδαλλό προς Πειραιά (μέσω Νίκαιας και Κερατσινίου);

Υπάρχει επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα υλοποιήσεως του έργου τούτου και πότε προβλέπεται η παράδοση αυτού;

Στην επίκαιρη ερώτηση εκ μέρους του Υπουργείου θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Ιωάννης Μαγκριώτης, ο οποίος έχει και το λόγο.

Ορίστε, κύριε Μαγκριώτη, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έχει δικίο ο συνάδελφος να τονίζει με έμφαση τις μεγάλες καθυστερήσεις στην έναρξη κατασκευής αυτού του έργου, ενός έργου που έχει σχεδιαστεί και έχει μελετηθεί εδώ και πολλά χρόνια και είναι απολύτως αναγκαίο, τόσο για την πόλη του Πειραιά, όσο και για την ευρύτερη περιοχή, τις εργατικές περιοχές, όπως πολύ σωστά αναπτύσσει ο συνάδελφος.

Πράγματι, το 2006 δημοπρατήθηκε το έργο, αλλά το 2008 ακυρώθηκε ο διαγωνισμός και το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά. Δεν καταλάβαμε τότε -το είχαμε δηλώσει- γιατί ακυρώθηκε ο διαγωνισμός. Η επίσημη αιτιολογία ήταν η έλλειψη ανταγωνισμού. Πράγματι, υπήρχαν συγκρούσεις, νομικές προσφυγές μεταξύ των κατασκευαστριών εταιρειών, αλλά οι κοινοπραξίες που έμειναν, μετά και τη γνωμάτευση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ήταν τέσσερις. Με τέσσερις κοινοπραξίες νομίζω ότι υπάρχει ανταγωνισμός, γιατί έχουν ανατεθεί έργα, όπως η σύμβαση παραχώρησης Ράχες-Μαλιακός-Κλειδί, σε μια κοινοπραξία στην οποία συνεπύχθηκαν δύο κοινοπραξίες που ανταγωνίζονταν. Δεν καταλάβαμε, ακόμα, εκείνη την ακύρωση που, πράγματι αν τότε είχε προχωρήσει, σήμερα θα ήταν σε ικανή εξέλιξη το έργο. Η απελευθέρωση κυβερνήσεων συνέχισε την προσπάθεια της, παρ' όλες τις ελλείψεις εξηγήσεις που έδωσε γι' αυτήν την ακύρωση και επαναδημοπράτησε το έργο. Και πάλι υπάρχουν οι ίδιες νομικές προσφυγές, για τους ίδιους ακριβώς λόγους.

Ελπίζουμε, λοιπόν, ότι μέσα στο επόμενο δίμηνο -αυτές είναι οι απαντήσεις που μας έχει δώσει η Ευρωπαϊκή Ένωση- θα υπάρχουν οι οριστικές τους απαντήσεις και έτσι θα μπορέσουμε να προχωρήσουμε στη δεύτερη φάση του διαγωνισμού -γιατί η πρώτη φάση έχει ολοκληρωθεί με την προεπιλογή των κοινοπραξιών- και στη συνέχεια να προχωρήσουμε στις οικονομικές προσφορές και την επιλογή του αναδόχου.

Πιστεύουμε, αν δεν υπάρξουν άλλα προβλήματα, στις αρχές του 2011 θα υπάρχει ανάδοχος και θα ξεκινήσει η κατασκευή του έργου. Ο χρόνος κατασκευής είναι περίπου πέντε, πενήμισι χρόνια. Είναι ένα έργο πολύ σημαντικό. Έχει έξι σταθμούς ενώ ο έβδομος αφαιρέθηκε λόγω των διαφωνιών που είχε η Μητρόπολη. Πιστεύουμε, με βάση τους σχεδιασμούς της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» ότι με την έναρξη κατασκευής της θα δώσει τη δυνατότητα να ολοκληρώσουμε τις μελέτες, για να προχωρήσουμε στη συνέχεια και την χρηματοδότηση για την επέκτασή της, προς την Β' Πειραιά, προς το Κερατσίνι. Θέλουμε να καλύψουμε όλες τις εργατικές συνοικίες της περιοχής, γνωρίζουμε πόσο ανάγκη έχουν οι πολίτες που κατοικούν σε αυτές τις περιοχές από τέτοια σημαντικά έργα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κύριο Υφυπουργό.

Το λόγο έχει ο ερωτών Βουλευτής, κ. Αναστάσιος Νεράντζης, προκειμένου να αναπτύξει προφορικά την επίκαιρη ερώτηση του και να απαντήσει στον κύριο Υπουργό.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο λόγος που υποβάλαμε την ερώτηση ήταν ότι περιμέναμε εναγωνίως μια υπεύθυνη απάντηση, δεδομένου ότι υπάρχει όριο φημών αντιφατικών και συγκρουόμενων. Ευχάριστο για την απάντησή σας που, τουλάχιστον, δίνει ένα οριστό σημείο ενάρξεως των εργασιών. Ορισμένο δεν είναι, είναι όμως οριστό.

Με την ευκαιρία αυτή θέλω να τονίσω μερικά πράγματα. Η Β' Περιφέρεια Πειραιά, δηλαδή οι τέως Δήμοι του Πειραιά οι οποίοι συναπαρτίζουν ολόκληρη την περιφέρεια, είναι μια από τις μεγάλες της χώρας. Έχει πάνω από διακόσιες πενήντα χιλιάδες κατοίκους, αλλά έχει και πάρα πολλά προβλήματα: περιβαλλοντολογικά, ελλείψεις αθλητικών χώρων, ελλείψεις χώρων για σχολεία, διπλάσιο ποσοστό ανεργίας -με βλέπει ο σύντροφος και περιμένει να το πω και το λέω- από αυτόν που έχει η υπόλοιπη Ελλάδα, μια σχεδόν ημιθανή, για να μην πω πεθαμένη, ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη κ.λπ..

Θα περίμενε λοιπόν, κανείς τουλάχιστον τα μέσα σταθερής τροχιάς σε αυτήν την περιφέρεια, το κόμμα το οποίο στηρίζει αυτήν την Κυβέρνηση τόσα χρόνια να τα είχε επιλύσει, όταν μάλιστα επί μακρόν Υπουργός ΥΠΕΧΩΔΕ ήταν Βουλευτής εκλεγμένος σε αυτή την Β' Περιφέρεια Πειραιώς, Πρωθυπουργός δε, της χώρας ήταν Βουλευτής του Πειραιά. Δυστυχώς, δεν έγινε τίποτα. Το 2004 αναλάβαμε εμείς και προχωρήσαμε. Το 2006 εξήγγειλε ο κ. Σουφλιάς την έναρξη της δημοπρατήσεως της επεκτάσεως και ξέρουμε τις παρεκκλίσεις.

Δεν αποδίδουμε ευθύνες ούτε στον παρόντα Υπουργό, ούτε στην παρούσα Κυβέρνηση για τις καθυστερήσεις που έγιναν. Εκείνο που θέλουμε, κύριε Υφυπουργέ, είναι να μη χαθούν οι πιστώσεις. Είναι τούτο ενδεχόμενο. Δεσμεύστε τις πιστώσεις και εξετάστε το ενδεχόμενο να πάει, όπως είπατε σωστά, στο Κερατσίνι και στο Πέραμα ένα μέσο σταθερής τροχιάς. Κερδίζουν χρόνο αυτοί οι άνθρωποι της εργατιάς και ο χρόνος είναι πολύτιμος!

Ήδη ασφυκτούν και πρέπει να πάρουν δύο και τρία λεωφορεία. Και παρά τις ρυθμίσεις που κάναμε, το λεωφορείο κάνει μια ώρα, κύριε Πρόεδρε, όταν φύγει από το Πέραμα για να φτάσει στην Αθήνα.

Καταλαβαίνετε ότι το μετρό είναι αναπνοή, δεν είναι πολυτέλεια. Μη αποδίδοντας ευθύνη προφανώς σ' εσάς, σας παρακαλούμε στην κυριολεξία. Φροντίστε να μη χαθεί η όποια πίστωση έχετε και να έχετε ένα μάτι ανοικτό στην επέκταση, γιατί αυτή η ταλαιπωρημένη περιφέρεια το χρειάζεται και άλλωστε σας ψηφίζει. Πρώτα έβγαζε πέντε Βουλευτές και τώρα βγάζει τρεις. Έχετε έναν επιπρόσθετο λόγο για να φροντίσετε αυτήν την περιφέρεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Το λόγο έχει ο κ. Μαγκριώτης για δευτερολογία. Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όσον αφορά τα θέματα απασχόλησης και τα θέματα του περιβάλλοντος, θα συμφωνήσω απόλυτα με το συνάδελφο. Είναι υπαρκτά και γνωστά. Μάλιστα, πριν από κάποια χρόνια, επισκεπτόμενος την περιοχή, είδα πράγματι θύλακες περιβαλλοντικής υποβάθμισης, που δεν τους βλέπεις σχεδόν σε καμμία περιφέρεια της χώρας. Είναι οι περιφέρειες του κέντρου που πονάνε πολύ περισσότερο απ' ό,τι γενικότερα η ελληνική περιφέρεια. Συμφωνώ ότι το βάρος εκεί πρέπει να δοθεί και εκεί έχει δοθεί. Να είστε βέβαιοι, αγαπητέ συνάδελφε.

Αδίκησατε βέβαια τον κ. Σημίτη και τον κ. Λαλιώτη. Με τον ίδιο τρόπο θα αδικήσετε και τον κ. Καραμανλή, γιατί και αυτός ήταν Πρωθυπουργός και Βουλευτής Θεσσαλονίκης και δυστυχώς εκεί τα ίδια θέματα έχουμε. Για τέτοια μεγάλα έργα το ζήτημα δεν είναι από πού προέρχεται κάποιος Πρωθυπουργός ή κάποιος Υπουργός. Σημασία έχει ο συνολικός σχεδιασμός και πιστεύω ότι οι Πρωθυπουργοί βλέπουν την επικράτεια στο σύνολό της και έτσι σχεδιάζουν.

Στο βασικό και αυτό ερώτημά σας θα απαντήσω. Όχι μόνο τα 480.000.000 της αρχικής δέσμευσης της κυβέρνησής σας, της Νέας Δημοκρατίας, δεν τα πειράζουμε, αλλά πρέπει να σας πω ότι επειδή συνολικά το έργο με τις απαλλοτριώσεις, με τους σιμπούς και το ΦΠΑ θα κοστίσει περίπου 835.000.000 ευρώ, έχουμε προχωρήσει σε υπερδέσμευση, για να διασφαλιστεί συνολικά το ποσό. Δεν μπορούμε να αφήσουμε τον Πειραιά - την πόλη, αλλά και την ευρύτερη περιοχή - χωρίς αυτό το μεγάλο αναπτυξιακό έργο, χωρίς αυτό το έργο που θα στηρίξει τα λαϊκά στρώματα, θα στηρίξει την ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής στον Πειραιά.

Όπως τόνασα και προηγουμένως, θα το επαναλάβω ότι ήδη η «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» έχει ολοκληρώσει το σχεδιασμό της, πάνω σε αυτόν τον οποίο είχε δουλέψει και η προηγούμενη κυβέρνηση και η προηγούμενη διοίκηση και η επέκταση προς το Κερατσίνι και το Πέραμα είναι μέσα στους σχεδιασμούς της επόμενης δεκαετίας, όπως βέβαια και σε άλλες περιοχές της Αθήνας και της Αττικής. Ευχαριστώ πολύ.

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

Σειρά έχει η τρίτη με αριθμό 30/16-92010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κουμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αθανασίου Παφίλη προς τους Υπουργούς Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των ανασφάλιστων εργατοπαλλήλων, των αυτοαπασχολούμενων επαγγελματιών και αγροτών κ.λπ..

Το πλήρες κείμενο της επίκαιρης ερώτησης του κ. Παφίλη έχει ως εξής:

«Η Κυβέρνηση με την πολιτική της θυσιάζει τα δικαιώματα και τις ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων προκειμένου να στηρίξει την κερδοφορία του κεφαλαίου. Η ανεργία, η καταστροφή μικροεπαγγελματιών και φτωχών αγροτών παίρνει μαζικές διαστάσεις, με συνέπεια εκατοντάδες χιλιάδες να είναι ανασφάλιστοι. Πολλοί απ' αυτούς και οι οικογένειές τους χάνουν ή κινδυνεύουν να χάσουν το δικαίωμα στην ιατροφαρμακευτική περίθαλψη.

Η κατάσταση επιδεινώνεται με τη λειτουργία των δημόσιων μονάδων υγείας σαν επιχειρήσεις, με επιπλέον πληρωμές και συμμετοχές στις εξετάσεις -3 ευρώ, ολόημερη λειτουργία επί πληρωμή- και με τις νέες περικοπές από τα ασφαλιστικά ταμεία σε φάρμακα και εξετάσεις.

Οι ανακοινώσεις της Κυβέρνησης στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης προοιωνίζουν μια ελάχιστη κάλυψη για ένα μικρό μέρος των ανασφάλιστων και για ελάχιστο χρονικό διάστημα, με επιπλέον ενεργοποίηση των υποβαθμισμένων και ανεπαρκών υπηρεσιών μέσω του πληρωμένου εθελοντισμού και της «φιланθρωπίας».

Το δικαίωμα των λαϊκών οικογενειών, των ανέργων και ανασφάλιστων σε πλήρη, σύγχρονη, δημόσια και δωρεάν παροχή

υπηρεσιών υγείας δεν μπαίνει σε διαπραγμάτευση.

Σε όλους τους ανασφάλιστους και τις οικογένειές τους να δίνονται και να θεωρούνται τα βιβλιάρια υγείας με ευθύνη του κράτους, χωρίς όρους και προϋποθέσεις.

Να παρέχονται απολύτως δωρεάν χωρίς περικοπές, όλες οι εξετάσεις - ιατρικές, διαγνωστικές, εργαστηριακές - τα φάρμακα και οι θεραπείες, με κρατικές δαπάνες.

Να καταργηθούν άμεσα οι εισφορές στον κλάδο υγείας των εργαζομένων και συνταξιούχων, των αυτοαπασχολούμενων και των αγροτών. Οι δαπάνες να καλυφθούν από το κράτος.

Ερωτώνται οι κκ Υπουργοί πώς τοποθετείται η Κυβέρνηση στα παραπάνω ζητήματα».

Στην επίκαιρη ερώτηση θα απαντήσει εκ μέρους της Κυβέρνησης ο Αναπληρωτής Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης κ. Γεώργιος Κουτρουμάνης.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΤΡΟΥΜΑΝΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, θα συμφωνήσουμε όλοι ότι η υγεία αποτελεί το πολυτιμότερο κοινωνικό αγαθό, που οφείλει η πολιτεία μέσα από θεσμοθετημένους κανόνες να διασφαλίζει για το σύνολο των πολιτών. Στόχος μας είναι να καλύπτονται όλοι οι πολίτες για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και αυτό αποτελεί τη δέσμευση του Πρωθυπουργού στην πρόσφατη ομιλία του στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης: «Κανένας ανασφάλιστος». Αυτό είναι το μήνυμα για όλους τους εργαζόμενους, για όλους τους πολίτες.

Σε μια περίοδο που οι πολίτες βιώνουν την ανασφάλεια στις δύσκολες συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί, έχουμε όλοι την υποχρέωση -και πρώτα βεβαίως η Κυβέρνηση- να συμβάλουμε και να ενισχύσουμε στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό την περίθαλψη και την ασφαλιστική κάλυψη για το σύνολο των πολιτών.

Πρέπει να γνωρίζουμε βέβαια τι έχει γίνει μέχρι σήμερα. Μέχρι σήμερα τα νέα παιδιά -τα παιδιά γενικότερα- καλύπτονται για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, μέχρι την ενηλικίωσή τους, από τους γονείς τους. Στην περίπτωση που σπουδάζουν, επεκτείνεται αυτή η κάλυψη μέχρι το τέλος των σπουδών τους. Όταν τα παιδιά αυτά παραμένουν άνεργα είτε έχουν σπουδάσει είτε όχι, καλύπτονται μέχρι το εικοστό ένατο έτος της ηλικίας τους για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, με μόνη προϋπόθεση την εγγραφή τους στα Μητρώα Ανέργων του ΟΑΕΔ.

Στη συνέχεια και εφόσον έχουν ηλικία από τριάντα μέχρι και πενήντα τεσσάρων ετών, οι άνεργοι καλύπτονται και εκείνοι για δύο χρόνια, με προϋποθέσεις που συνδέονται, βέβαια, με τον αριθμό ενοσημών που έχουν. Δηλαδή, απαιτείται να έχουν εξακόσια ένησημα στην ηλικία των τριάντα ετών, τα οποία προσυεάζονται κατά εκατόν είκοσι ένησημα το χρόνο και έτσι καλύπτονται για τα δύο χρόνια, που θα παραμείνουν άνεργοι. Το πρόγραμμα αυτό το έχουμε επεκτείνει και για τους ελεύθερους επαγγελματίες με τον ασφαλιστικό ν. 3863, οι οποίοι όταν διακόπτουν την επαγγελματική τους δραστηριότητα με τις ίδιες προϋποθέσεις σε ό,τι αφορά τα ένησημα, καλύπτονται για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη.

Βέβαια, υπάρχει πλήρης κάλυψη για όσους βρίσκονται σε προ-συνταξιοδοτικό στάδιο μέχρι να συμπληρώσουν τις προϋποθέσεις συνταξιοδότησης, όπως επίσης, όχι μόνο για τους συνταξιούχους, αλλά γενικώς για τα άτομα ηλικίας εξήντα πέντε ετών και άνω που καλύπτονται από το πρόγραμμα που λειτουργεί στον ΟΓΑ για τους ανασφάλιστους.

Επομένως, υπάρχει ένα διευρυμένο πλαίσιο για την κάλυψη για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, το οποίο, όμως, παρουσιάζει αδυναμίες. Γι' αυτό εξάλλου και ο Πρωθυπουργός δεσμεύθηκε ώστε να διευρυνθεί και να επεκταθεί αυτό το πρόγραμμα, έτσι ώστε κάθε πολίτης να αισθάνεται ασφαλής και να έχει, αν μη τι άλλο, την ιατροφαρμακευτική του περίθαλψη χωρίς πάντοτε να χρειάζεται να την καλύψει με ασφαλιστικές εισφορές.

Θέλω να κλείσω αυτή την πρώτη μου παρέμβαση με μία παρατήρηση, σε απάντηση όσων διάβασα στην ερώτησή σας. Λέτε σε κάποιο σημείο για τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν ορισμένες ομάδες, όπως για παράδειγμα οι αγρότες, οι οποίοι παραμένουν ανασφάλιστοι, γιατί δεν έχουν καταβάλει τις ασφαλιστικές

τους εισφορές και έχει διακοπεί ενδεχόμενα η ασφαλιστική τους κάλυψη.

Ναι, σε ορισμένες περιπτώσεις πραγματικά υπάρχει αδυναμία. Ωστόσο, δεν θα πρέπει να δημιουργήσουμε την εντύπωση ότι όλοι οι Έλληνες πολίτες, χωρίς καμμία υποχρέωση, ούτε την πληρωμή των 5, 6 ή 7 ευρώ –γιατί αυτή είναι η εισφορά, που πρέπει να πληρώσει ένας αγρότης κάθε μήνα– θα πρέπει να καλύπτονται.

Υπάρχουν και υποχρεώσεις και στις υποχρεώσεις αυτές πρέπει να ανταποκρίνονται εκείνοι που έχουν εργασία, γιατί εγώ θεωρώ αδιανόητο να έχουμε σήμερα στον ΟΓΑ έναν στους τρεις αγρότες που να μην καταβάλλει αυτήν τη μικρή εισφορά που προβλέπεται, η οποία είναι 220 ή 230 ευρώ το εξάμηνο, για να πάρει σύνταξη και για να έχει περίθαλψη. Ναι, λοιπόν, γι' αυτούς που αδυνατούν, όχι όμως σε μια γενίκευση της υποχρέωσης του κράτους, χωρίς υποχρεώσεις από τους πολίτες.

Ευχαριστώ.

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

Το λόγο έχει ο ερωτών Βουλευτής κ. Αθανάσιος Παφίλης, προκειμένου να αναπτύξει προφορικά την επίκαιρη ερώτησή του και να απαντήσει στον Υπουργό.

Ορίστε, κύριε Παφίλη.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, μας παρουσιάσατε έναν κόσμο του παραδείσου, ότι έχετε πάρει όλα τα μέτρα και για τις πεντακάσιες χιλιάδες –πάνω από πεντακάσιες χιλιάδες– ανέργους που έχουμε σήμερα, που θα φτάσουν στο ένα εκατομμύριο, σύμφωνα με δικές σας εκτιμήσεις, του προηγούμενου Υπουργού, του κ. Λοβέρδου. Και μας λέτε ότι τα έχετε όλα λυμένα!

Λοιπόν, ακούστε να σας πω ένα παράδειγμα: σε εργαζόμενο στη Ζώνη έσπασε η κήλη, πήγε στο νοσοκομείο και αν δεν πήγαινε το Σωματείο θα πέθαινε, γιατί δεν τον έβαζαν στο χειρουργείο, επειδή δεν είχε ασφαλιστική κάλυψη. Αυτή είναι η κατάσταση!

Κι εμείς σας θέτουμε συγκεκριμένα ερωτήματα, όχι αφηρημένα. Τι θα γίνει, λοιπόν, με αυτούς οι οποίοι δεν καλύπτονται, που είναι άνεργοι; Τι θα γίνει με τα παιδιά τους; Θα κάνουν εμβόλιο ή δεν θα κάνουν εμβόλιο; Θα έχουν περίθαλψη ή δεν θα έχουν περίθαλψη; Τι θα γίνει με τα φάρμακα; Θα πάρουν φάρμακα ή θα πεθάνουν στο δρόμο; Τι θα γίνει με τα νοσοκομεία; Θα τους βάζουν μέσα ή θα τους ζητάνε το βιβλιάριο;

Κι εμείς διατυπώνουμε κάποια αιτήματα, τα οποία αποφεύγεται να απαντήσετε. Πρώτο αίτημα, λοιπόν: λέμε να αναλάβει το κράτος να σφραγίσει τα βιβλιάρια όλων, για να δοθεί σε όλους το δικαίωμα δημόσιας δωρεάν ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης. Δεύτερον – να απαντήσετε συγκεκριμένα – να καλύπτονται όλες οι εξετάσεις, εργαστηριακές, διαγνωστικές, όλα τα φάρμακα, οι θεραπείες, οι δαπάνες γι' αυτούς τους ανθρώπους, που είναι ανασφάλιστοι, που είναι άνεργοι. Πάρτε θέση. Μη μας λέτε γενικά το τι έχετε και αν έχουμε αδυναμία.

Εμείς θέλουμε να πούμε το εξής: απευθυνόμαστε, όχι σε σας, αλλά στους εργαζόμενους και γενικά στο υγειονομικό προσωπικό, γιατρούς, νοσηλευτές κ.λπ. και τους ζητάμε να μη ζητάνε βιβλιάρια από τον κόσμο ο οποίος πάει στο νοσοκομείο. Να συμβάλουν όλοι μαζί και το συνδικαλιστικό κίνημα, να ξεσηκωθεί και ο εργαζόμενος, ο κόσμος, ώστε να παρέχουν τα στοιχειώδη, για να μπορέσει ο κόσμος να έχει ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, της ίδιας ποιότητας που έχουν και οι υπόλοιποι.

Τέλος, απαντήστε. Την Πέμπτη έχει συλλαλητήριο. Πάρτε θέση. Ζητάμε να μην υπάρξει καμμία αύξηση στο πετρέλαιο. Το αντίθετο: Να μειωθεί, και το πετρέλαιο και το νερό και τα υπόλοιπα. Να μην υπάρξει καμμία αύξηση στο ΦΠΑ, να δοθεί επίδομα θέρμανσης σε όλους αυτούς τους ανθρώπους, και στις οικογένειες που έχουν εισόδημα μέχρι 40.000.

Με αυτά τα αιτήματα και με αρκετά άλλα, μην έχετε την εντύπωση ότι θα καταπιούμε το παραμύθι ότι δεν πρόκειται να υπάρξουν αυξήσεις. Περιμένετε να τελειώσουν οι εκλογές και μετά θα περάσετε σε αυτές τις αυξήσεις. Γι' αυτό απαντήστε μας τι θα κάνετε σε αυτούς τους τομείς, που θα επιδεινώσουν ακόμη περισσότερο τη θέση των λαϊκών στρωμάτων.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και για τα δέκα δευτερόλεπτα της

ανοχής σας.

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

Παρακαλείται ο κ. Κουτρούμάνης να πάρει το λόγο για δευτερολογία.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΤΡΟΥΜΑΝΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης): Ευχαριστώ και πάλι, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ δεν είπα ποτέ ότι έχουμε λύσει τα προβλήματα στο χώρο της υγείας και της περίθαλψης. Θα μπορούσα να προσυπογράψω πολλά απ' αυτά που είπατε και να πω και περισσότερα, γιατί τα χρήματα τα οποία δαπανώνται για την υγεία είναι πολλά και οι υπηρεσίες που προσφέρονται είναι υποβαθμισμένες, είναι ανεπαρκείς. Αυτό είναι άλλο θέμα όμως, που πρέπει να συζητήσουμε και να δούμε πώς λύνουμε αυτά τα προβλήματα.

Πρέπει να πω ότι από την πλευρά μας πρώτη προτεραιότητα είναι να υπάρξει σωστή διαχείριση των πόρων, γιατί πρέπει να σας πω ότι με τα χρήματα που εξοικονομήσαμε από την περικοπή της δαπάνης του φαρμάκου από τον Ιούλιο και μετά, φαίνεται να ισορροπούμε τις πληρωμές που πρέπει να γίνονται κάθε μήνα από τα ταμεία στα νοσοκομεία. Επομένως, δεν μπορούμε να αφήσουμε μια κατάσταση ανεξέλεγκτη και να ψάχνουμε για ενισχύσεις πάντοτε από τον κρατικό προϋπολογισμό. Πρέπει να σεβόμαστε το κάθε ευρώ που πληρώνει ο πολίτης και να το αξιοποιούμε σωστά και αυτό είναι το πρώτο μέλημά μας.

Το δεύτερο, φυσικά, είναι να αναβαθμίσουμε το Εθνικό Σύστημα Υγείας με υποδομές, με στελέχωση απαραίτητη, για να μπορεί να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του. Και, τρίτον, στο πλαίσιο αυτό είναι βασική μας προτεραιότητα να αναπτύξουμε πλήρως την πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας, κάτι που λείπει από τη χώρα μας και έχει ως αποτέλεσμα να δαπανώνται πολλά χρήματα και από τα ταμεία και από τους ίδιους τους πολίτες, χωρίς να παρέχονται οι ανάλογες υπηρεσίες. Πρωτοβάθμια φροντίδα, λοιπόν, για όλους.

Αυτό το μοντέλο που περιγράφετε είναι ένα διαφορετικό μοντέλο, που βεβαίως δεν περνάει απαρατήρητο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Να έχει ο κόσμος τζάμπα περίθαλψη, είναι διαφορετικό μοντέλο;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΤΡΟΥΜΑΝΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης): Προσέξτε! Λέτε: τα χρήματα όλα να τα πληρώνει το κράτος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Αφού τα δίνετε στους επιχειρηματίες...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΤΡΟΥΜΑΝΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης): Ποιο είναι το κράτος; Ο κρατικός προϋπολογισμός...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: «Βγάζετε και στο σφυρί» διακόσια...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΤΡΟΥΜΑΝΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης): Ο κρατικός προϋπολογισμός έχει πόρους από μας, έχει πόρους από τους εργαζόμενους, έχει πόρους απ' όλους τους πολίτες. Επομένως, λέτε να αυξήσουμε τη φορολογία, για να καλύψουμε αυτήν τη δαπάνη που χρειάζονται τα νοσοκομεία;

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Αυτά που δίνετε στις τράπεζες με 1%.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΤΡΟΥΜΑΝΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης): Ναι, λοιπόν, λέω ότι πρέπει να γίνει μια κουβέντα, αλλά μιλάτε για ένα διαφορετικό μοντέλο χρηματοδότησης του Εθνικού Συστήματος Υγείας και γενικότερα της περίθαλψης. Αυτή τη στιγμή, εάν εφαρμόζαμε αυτό το μοντέλο, θα έπρεπε να επιβαρύνουμε με παραπάνω φόρους όλους τους εργαζόμενους, όχι μόνο τις τράπεζες που λέτε ή το κεφάλαιο, αλλά συνολικά όλους τους εργαζόμενους.

Επομένως, δεν μπορεί αυτήν τη στιγμή να γίνει συζήτηση για κατάρνηση των ασφαλιστικών εισφορών, που θα είχε ως αποτέλεσμα είτε την κατάρρευση των νοσοκομείων είτε, από την άλλη πλευρά, την κατάρρευση του Εθνικού Συστήματος Υγείας συνολικά, ως προς τη δυνατότητα να παρέχει υπηρεσίες στους πολίτες.

Επομένως, ως συμπέρασμα πρέπει να σας πω ότι αυτά τα μέτρα που και πρόσφατα πήραμε, σε σχέση με την ενίσχυση των

ελεύθερων επαγγελματιών, θα πρέπει να διευρυνθούν. Θα συμφωνήσω ότι δεν είναι επαρκή τα μέτρα αυτά. Γι' αυτό επανέλαβα τη δέσμευση του Πρωθυπουργού ότι πρέπει να πάμε σ' ένα σύστημα ενιαίο, το οποίο θα είναι κατανοητό στους πολίτες, για να μπορούν να αξιοποιήσουν όλες τις δυνατότητες και να έχουν άμεση πρόσβαση στην περίθαλψη και στην υγεία, και να βελτιώσουμε στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό τις υπηρεσίες υγείας και μέσα στο Εθνικό Σύστημα και την πρωτοβάθμια, για να μπορέσουμε να έχουμε μια πλήρη κάλυψη για το σύνολο των πολιτών. Αυτός είναι ο προσανατολισμός μας, αυτή είναι η δέσμευσή μας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Τελευταία των επικαίρων ερωτήσεων είναι η τέταρτη με αριθμό 29/16-9-2010 του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Γεωργίου Ανατολάκη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη φορολόγηση των αμειβόμενων αθλητών κ.λπ..

Το πλήρες κείμενο της επίκαιρης ερώτησης του κ. Ανατολάκη έχει ως εξής:

«Το άρθρο 46 παράγραφος 1 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος ορίζει ότι «Εξαιρετικώς για ποδοσφαιριστές, καλαθοσφαιριστές, προπονητές, καθώς και άλλους αμειβόμενους αθλητές, το εισόδημα που αποκτούν, κατά περίπτωση, εξ αιτίας της υπογραφής συμβολαίου μεταγραφής ή της ανανέωσης συμβολαίου συνεργασίας για ΠΑΕ ή αναγνωρισμένα αθλητικά σωματεία κατανέμεται ισομερώς, για να φορολογηθεί σε όλα τα έτη, για τα οποία διαρκεί το εκάστοτε συμβόλαιο...». Οι αμειβόμενοι αθλητές ως γνωστόν, όταν υπογράφουν πολυετή συμβόλαια, το πρώτο έτος λαμβάνουν μικρότερο ποσό και τα επόμενα κλιμακωτά ανεβαίνει αυτό το ποσό. Με την παρούσα ρύθμιση υποχρεώνετε αυτούς τους αθλητές να καταβάλλουν φόρο που αντιστοιχεί στο μέσο όρο του συμβολαίου τους, χωρίς να είναι γνωστό εάν τελικώς θα εξαντλήσουν αυτό το συμβόλαιο.

Επειδή συχνότατα οι αθλητές δεν εξαντλούν το συμβόλαιο τους, τελικώς πληρώνουν περισσότερο φόρο απ' ό,τι προκύπτει βάσει του εισοδήματός τους.

Συνεπώς ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Προτίθεστε να άρετε αυτήν την προφανή αδικία, με την οποία πολίτες φορολογούνται για εισοδήματα που τελικώς δεν λαμβάνουν;

2. Προτίθεστε να φορολογείτε τους αθλητές για κάθε έτος χωριστά, ανάλογα με το ποσόν που λαμβάνει πραγματικά ο αθλητής το συγκεκριμένο έτος»;

Στην επίκαιρη ερώτηση θα απαντήσει εκ μέρους της Κυβερνήσεως ο Υφυπουργός Οικονομικών κ. Δημήτριος Κουσελάς, ο οποίος έχει και το λόγο.

Ορίστε, κύριε Κουσελά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΣΕΛΑΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ και το συνάδελφο κ. Ανατολάκη για την ερώτηση που έκανε. Κύριε Ανατολάκη, είναι γνωστό ότι με το ν. 3842 άρθρο 5 καταργήθηκε για όλους τους Έλληνες πολίτες φορολογούμενους, εκεί που υπήρχε, η αυτοτελής φορολόγηση με συντελεστή 20%. Η ίδια κατάργηση ίσχυσε από τότε και για τα συμβόλαια των ποδοσφαιριστών και των υπόλοιπων αθλητικών παραγόντων.

Είναι επίσης γνωστό ότι το τελευταίο χρονικό διάστημα σε ευρωπαϊκό επίπεδο μετά την απελευθέρωση των συμβολαίων συνεργασίας των ποδοσφαιριστών τα συμβόλαια, που συνάπτονται είναι συνήθως μικρής διάρκειας, περίπου τριετή.

Έτσι, λοιπόν, ο ισομερής καταμερισμός των αμοιβών για τον υπολογισμό της παρακράτησης του φόρου ανά έτος ανταποκρίνεται στην πραγματική πρακτική, αυτή που υπάρχει σήμερα. Είναι ο πλέον λειτουργικός και ο πλέον εύλογος και αυτό για τρεις πολύ συγκεκριμένους λόγους.

Ο πρώτος είναι γιατί απλουστεύει τον υπολογισμό των παρακρατούμενων φόρων και την παρακολούθηση των αντίστοιχων φορολογικών υποχρεώσεων.

Ο δεύτερος γιατί αποτρέπει μεθοδεύσεις που θα μπορούσαν να υπάρχουν. Μεθοδεύσεις που θα υπέκρυπταν ή θα στερούσαν έσοδα από το δημόσιο κατά τα πρώτα χρόνια ισχύος του συμβο-

λαίου, λόγω χάριν, με τεχνητή μετάθεση του μεγαλύτερου μέρους της φορολογικής επιβάρυνσης από τον πρώτο στο δεύτερο ή στον τρίτο χρόνο ή ακόμα και την ακύρωσή της με πρόσχημα μία, δήθεν, αιφνίδια διακοπή του συμβολαίου, χωρίς πραγματικά να συμβαίνει κάτι τέτοιο.

Ο τρίτος λόγος και ο πιο σημαντικός είναι ότι ο τελικά οφειλόμενος φόρος υπολογίζεται ως το πραγματικό ποσό που παίρνει ο ποδοσφαιριστής, στα ποσά δηλαδή που καταβλήθηκαν. Είναι γνωστό ότι αν διακοπεί το συμβόλαιο, ο αθλητής δεν πρόκειται να πληρώσει πάνω στο θεωρητικό ποσό, θα πληρώσει πάνω στο ποσό που πραγματικά εισέπραξε. Αυτό όπως το υποστηρίζετε στην ερώτησή σας δεν στέκει.

Είναι γνωστό σε εσάς, αλλά και σε όλους τους Έλληνες πολίτες, ότι στις σημερινές δημοσιονομικές συνθήκες που όλοι οι πολίτες επωμίζονται τα βάρη της κρίσης, σε κάθε περίπτωση η χώρα μας δεν αντέχει να διατηρήσει τη σαφώς ευνοϊκότερη - αυτή που υπήρχε σε σχέση με τα ισχύοντα σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες - φορολογική μεταχείριση των αθλητών, στην πραγματικότητα την επιδότηση των αντίστοιχων ομάδων για τα λεγόμενα ακριβά συμβόλαια αθλητών του εξωτερικού.

Αυτοί ήταν οι λόγοι για τους οποίους προχωρήσαμε σε αυτήν τη μεγάλη φορολογική μεταρρύθμιση. Νομίζω ότι είναι εύλογοι για όλους, όχι μόνο για εμάς.

Σας ευχαριστώ.

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

Παρακαλείται ο ερωτών Βουλευτής κ. Γεώργιος Ανατολάκης να λάβει το λόγο, προκειμένου να αναπτύξει προφορικά την επίκαιρη ερώτησή του και να απαντήσει στον Υπουργό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, πολλοί μπορεί να νομίζουν πως όλοι οι αθλητές είναι πλούσιοι και έχουν πολλά χρυσά συμβόλαια εκατομμυρίων, αλλά αγνοούν, όμως, τι συμβαίνει στη Β', στη Γ' Εθνική, στο βόλεϊ, στο μπάσκετ, όπου είναι αμειβόμενοι αθλητές.

Στην πραγματικότητα, όμως, υπάρχουν πολλοί αθλητές που σπάνε τα χέρια τους, τα πόδια τους στα γήπεδα και δεν ξέρουν εάν αύριο θα έχουν δουλειά. Μα, ακόμα και αν όλοι οι ποδοσφαιριστές, γενικά αθλητές, ήταν πλούσιοι, ο νόμος αυτός είναι εξαιρετικά άδικος. Κανένας δεν πρέπει να φορολογείται για αμοιβές που δεν παίρνει.

Αν κάποιος αθλητής έχει ένα συμβόλαιο για τρία χρόνια, της τάξης των 60.000 ευρώ, ο σύλλογός του -και το ξέρω πάρα πολύ καλά αυτό, γιατί το έχω ζήσει σαν αθλητής, σαν ποδοσφαιριστής- ποτέ, μα ποτέ δεν θα δώσει ίσα μερίδια κάθε χρόνο. Δηλαδή, 20.000 ευρώ τον πρώτο χρόνο, 20.000 ευρώ τον δεύτερο, 20.000 ευρώ τον τρίτο. Θα του δώσει 10.000 ευρώ τον πρώτο, 15.000 ευρώ τον δεύτερο, 35.000 ευρώ τον τρίτο. Αυτά είναι που αναγράφονται στα συμβόλαια. Μπορείτε να ψάξετε και να ζητήσετε διάφορα συμβόλαια.

Έρχεστε εσείς και τον φορολογείτε τον πρώτο χρόνο για 20.000 ευρώ, με το παράδειγμα που σας είπα για την αναλογία, ενώ έχει πάρει 10.000 ευρώ. Τι θα γίνει εάν την επόμενη χρονιά σπάσει το συμβόλαιό του; Αυτός ο αθλητής θα έχει πληρώσει φόρο για εισοδήματα που δεν πήρε ποτέ.

Αυτό είναι άδικο. Σε όλους τους αμειβομένους αθλητές υπάρχει μία έντονη δυσφορία για την αδικία αυτή που έχει γίνει από το Υπουργείο Οικονομικών. Γι' αυτό σας ζητώ το αυτονόητο, που είναι πραγματικά να φορολογείται ο αθλητής κάθε χρόνο για το τι παίρνει και όχι για την ετήσια αναλογία, αλλιώς, κύριε Υπουργέ, παραβιάζετε το άρθρο 3 παράγραφος 5 του Συντάγματος που επιβάλλει, όλοι οι πολίτες να συνεισφέρουν στα δημόσια βάρη, ανάλογα με τις δυνάμεις τους.

Ο νομοθέτης δεν επιτρέπεται να είναι αντίθετος με το πνεύμα του Συντάγματος και δεν πρέπει οι αθλητές, που πολλές φορές μας έχουν κάνει περήφανους σε αυτήν τη χώρα, να υφίστανται τέτοια παρανομία και αδικία από την ίδια την πολιτεία.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

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

Παρακαλείται ο Υφυπουργός Οικονομικών κ. Κουσελάς να

λάβει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΣΕΛΑΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, κύριε Ανατολάκη, πέρα από τη συμπάθειά μου στο πρόσωπό σας και σε ό,τι εκπροσωπείτε, όπως και στους υπόλοιπους ποδοσφαιριστές, θέλω και πάλι να τονίσω ότι κανένας δεν θα φορολογηθεί και δεν φορολογείται για ποσά τα οποία δεν εισπράττει.

Θέλω να σας εξηγήσω πολύ απλά τον τρόπο με τον οποίο γίνεται αυτή η διαδικασία. Το ποσό το οποίο καταβάλλεται από το συμβόλαιο για κάθε χρόνο στον κάθε ποδοσφαιριστή πολλαπλασιάζεται με τον αριθμό των ετών του συμβολαίου. Στο ποσό το οποίο προκύπτει από αυτόν τον πολλαπλασιασμό πάει ο φόρος της κλίμακας που του αναλογεί. Αυτό που προκύπτει διαιρείται και πάλι δια του ίδιου αριθμού των ετών. Μιλάμε ότι αυτό γίνεται κάθε χρόνο χωριστά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Δεν γίνεται έτσι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΣΕΛΑΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Αυτή είναι η διαδικασία. Σας εξήγησα ότι σε περίπτωση διακοπής του συμβολαίου, ο ποδοσφαιριστής θα φορολογηθεί γι' αυτά που πήρε και όχι γι' αυτά που δεν πήρε. Εάν έχει φορολογηθεί για με-

γαλύτερο ποσό, είναι αυτονόητο ότι θα του επιστραφούν αυτά τα χρήματα.

Θέλω κλείνοντας να πω το εξής. Ειδικά στις σημερινές συνθήκες της δημοσιονομικής στενότητας δεν μπορούμε να ανοίξουμε παράθυρα χρονικής μετάθεσης ή ακύρωσης με τον τρόπο που προείπα, της φορολογικής υποχρέωσης γι' αυτά τα συμβόλαια.

Γι' αυτό και δεν είναι στις προθέσεις μας να αποδεχθούμε κάποιον άλλο τρόπο. Μια και είστε από το συγκεκριμένο χώρο, δεν σας διαφεύγει πως υπάρχουν και στην Ελλάδα, αλλά και στο εξωτερικό, πολλοί τρόποι και μεθοδεύσεις για να διαφεύγουν πόροι και φόροι από τέτοιου είδους συμφωνίες. Νομίζω ότι εκεί πρέπει να εστιάσουμε όλοι μας στο επόμενο χρονικό διάστημα. Πρέπει να κλείσουμε τα όποια παράθυρα φοροδιαφυγής και όχι να ανοίξουμε καινούργια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Αλλάξετε το νόμο. Γιατί δεν τον αλλάζετε; Δεν είναι σωστό, μόνοι σας το λέτε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Εισερχόμεθα στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίαση της, της 16ης Σεπτεμβρίου 2010 τη συζήτηση σε δύο συνεδριάσεις. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Πριν δώσω το λόγο, όμως, στον εισηγητή της Πλειοψηφίας κ. Σπυροπάνο Μαργέλη, θα ήθελα να σας γνωρίσω ότι για τη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος της Ελλάδος κ. Χαλβατζής Σπύρος ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον Βουλευτή κ. Καραθανασόπουλο Νικόλαο, επίσης, ορίζει ως ειδικό αγορητή τον Βουλευτή κ. Νάνο Απόστολο.

Ο Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΛΑΟΣ ο κ. Βορίδης Μαυρουδής ορίζει ως ειδικό αγορητή τον Βουλευτή κ. Αϊβαλιώτη Κωνσταντίνο και ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον Βουλευτή κ. Πολατίδη Ηλία. Τέλος, ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξης Τσίπρας ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον Βουλευτή της Β' Αθηνών κ. Δημήτριο Παπαδημούλη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Παρακαλώ, κύριε Παπαδημούλη, έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, γνωρίζω ότι η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε να συζητηθεί σε δύο συνεδριάσεις το σημερινό νομοσχέδιο. Πιστεύω, όμως, ότι η σημασία του, η ένταση που έχει προκαλέσει, η μακρά αντιπαράθεση διαφορετικών απόψεων, όχι μόνο μέσα στο Κοινοβούλιο, αλλά κυρίως στην κοινωνία, επιβάλλει να προβλέψουμε μια ανετότερη συζήτηση. Προτείνω τουλάχιστον –και θα ήθελα σ' αυτό να συμφωνήσουμε ομόφωνα– να διαθέσουμε και μια τρίτη συνεδρίαση, έτσι ώστε το σύνολο των επιχειρημάτων από όλους τους συναδέλφους να εκτεθεί. Συγκεκριμένα, προτείνω να προβλέψουμε μια τρίτη συνεδρίαση για το απόγευμα της Τετάρτης. Σας παρακαλώ, όπως και άλλες φορές έχουμε κάνει, μπροστά στη σημασία του συζητούμενου νομοσχεδίου να δείξετε και με τη δική σας συνδρομή μια θετική διάθεση στην πρόταση αυτή, έτσι ώστε τα επιχειρήματα να κατατεθούν, οι προτάσεις για αλλαγές να υπάρξουν και να διασταυρώσουμε επιχειρήματα. Νομίζω ότι κάτι τέτοιο θα διευκολύνει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Παπαδημούλη, θα υπάρξει δυνατότητα με απόλυτη άνεση να εκτεθούν οι απόψεις όλων των συναδέλφων που θα θελήσουν να πάρουν το λόγο. Και στην επιτροπή είχαν διατεθεί δύο συνεδριάσεις, όπως ξέρετε, αλλά εδώ θα έχουμε πολύ περισσότερες ώρες και στη συζήτηση επί της αρχής και αύριο, στη συζήτηση επί των άρθρων. Δεν θα υπάρξει σύντμηση του χρόνου για κανένα συνάδελφο, πολύ περισσότερο δεν θα στερηθεί ο λόγος από κανένα συνάδελφο, αλλά θα δοθεί η δυνατότητα, όπως προβλέπει ο Κανονισμός, να αναπτυχθούν τα επιχειρήματα όλων των συναδέλφων.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ορίστε, κύριε Τζίμα, έχετε το λόγο.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, εμείς συμφωνούμε με την πρόταση του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου του ΣΥΡΙΖΑ να δοθεί μια σχετική άνεση, προκειμένου να καταβληθεί προσπάθεια από όλους μας, πιθανώς, να βελτιώσουμε το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ισχύουν αυτά που είπα και για τον κ. Παπαδημούλη, κύριε Τζίμα. Θα υπάρξει άνεση. Θα έχουμε σήμερα συνεδρίαση και αύριο και δεν θα υπάρξει καμμία περίπτωση να εγγραφεί συνάδελφος και να μην πάρει το λόγο, για να αναπτύξει τα επιχειρήματά του.

Ξεκινούμε με τη συζήτηση επί της αρχής, η οποία θα διεξαχθεί στη σημερινή συζήτηση, όπως είπα, και αύριο θα συνεχίσουμε

επί των άρθρων.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Εάν κατάλαβα καλά, η πρόταση κρατείται ως ενδεχόμενο ή απορρίπτεται;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Όχι, δεν νομίζω ότι υπάρχει λόγος. Είπατε, «για να δοθεί η δυνατότητα σε όλους τους συναδέλφους να αναπτύξουν τις απόψεις τους». Μα, θα δοθεί η δυνατότητα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Λέω, εάν προκειμένου να εξασφαλιστεί αυτό το δικαίωμα, που και εσείς συμφωνήσατε ότι είναι απαραίτητο, χρειαστεί τρίτη συνεδρίαση, θα είσατε αντίθετος;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Μα, κύριε Παπαδημούλη, δεν χρειάζεται τρίτη εμβόλιμη συνεδρίαση. Είμαι υπέρ του να υπάρξει απόλυτη ελευθερία, όπως προβλέπει ο Κανονισμός, η δυνατότητα έκφρασης όλων των συναδέλφων...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Άρα, κρατούμε αυτό το ενδεχόμενο ανοιχτό;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Όχι, κύριε Παπαδημούλη, είμαι σαφής. Δεν χρειάζεται εμβόλιμη συνεδρίαση. Θα ξεκινήσουμε αύριο και ανάλογα...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Δεν πρότευνα εμβόλιμη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Αλλά τι προτείνετε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Για να ακριβολογούμε, πρότευνα την πρόβλεψη τρίτης συνεδρίασης, έστω και ως ανοιχτής δυνατότητας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Τότε αυτή η συνεδρίαση είναι εμβόλιμη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Δεν είναι εμβόλιμη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Αυτή η συνεδρίαση είναι εμβόλιμη, γιατί οι συνεδριάσεις, που κατά τον Κανονισμό προβλέπονται, είναι σήμερα η απογευματινή, στην οποία βρισκόμαστε, και αύριο η πρωινή. Εάν προστεθεί και άλλη, θα είναι εμβόλιμη. Εγώ δεν βλέπω το λόγο να υπάρξει και εμβόλιμη συνεδρίαση και για πρακτικούς, άλλωστε, λόγους. Δεν θα άλλαζε και πολλά πράγματα, δεν θα άλλαζε τίποτα. Αύριο θα διαρκέσει η συζήτηση με βάση τους συναδέλφους και συναδέλφισσες που θα εγγραφούν για όσο διάστημα χρειαστεί. Ό,τι προβλέπει ο Κανονισμός.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Καταλαβαίνω ότι την απορρίπτετε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Σαφώς αυτό κάνω και εξηγώ και για ποιους λόγους την απορρίπτω. Είμαι πολύ σαφής. Δεν χρειάζεται να κάνουμε τίποτα, ούτε να δημιουργούμε εντυπώσεις. Σας λέω ότι ξεκινά αύριο το πρωί, με το καλό, η συνεδρίαση επί των άρθρων. Θα τελειώσει στις 12.00', στις 13.00', στις 14.00', στις 15.00', όσο χρειαστεί, για να μην πάμε σε εμβόλιμη. Τι σημασία θα είχε πλέον η εμβόλιμη συνεδρίαση; Έχει καμμία σημασία το ότι θα κάναμε διακοπή μιας ώρας και θα συνεχίζαμε μετά; Δεν αλλάζει τίποτα.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Σπυροπάνος Μαργέλης.

ΣΠΥΡΟΠΑΝΟΣ ΜΑΡΓΕΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα αποτελεί ένα σημαντικό νομοθέτημα με το οποίο επιχειρούμε να προωθήσουμε μια αναγκαία αλλαγή, μια τομή, θα έλεγα, στον τομέα των μεταφορών και συγκεκριμένα στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Με την παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία, η Κυβέρνηση και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών επιδιώκουν να εκσυγχρονίσουν και να αναμορφώσουν τις οδικές μεταφορές οι οποίες αποτελούν νευραλγικό κομμάτι της ελληνικής κοινωνίας και οικονομίας, καθώς αντιπροσωπεύουν το 7% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος και το 7% των θέσεων απασχόλησης.

Το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί μέρος μιας σειράς θεσμικών παρεμβάσεων του Υπουργείου Υποδομών για τον εξορθολογισμό των μεταφορών. Αποσκοπεί στην απελευθέρωση της αγοράς, καθώς και στην αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου οργάνωσης και λειτουργίας της, με στόχο να καταστεί πιο ανταγωνιστική και να προσφέρει ένα καλύτερο και υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών. Αποτελεί απάντηση στις τάσεις, τις εξελίξεις και τα νέα δεδομένα που έχουν διαμορφωθεί τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές

επίπεδο. Συνιστά θεσμική παρέμβαση διαρθρωτικού χαρακτήρα που καθιστά συμβατό και ισόνομο το ελληνικό πλαίσιο των οδικών μεταφορών με το αντίστοιχο των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι βασικοί άξονες του παρόντος νομοσχεδίου είναι η απελευθέρωση του αριθμού των χορηγούμενων αδειών φορτηγών ΔΧ αυτοκινήτων, η δημιουργία ενός νέου σύγχρονου συστήματος χορήγησης αδειών, η οργάνωση των οδικών μεταφορών σε μεταφορικές εταιρείες και η απελευθέρωση του κομίστρου. Επισημαίνεται ως απώτερος σκοπός αυτής της πρωτοβουλίας η εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος και η ανάπτυξη σε νέες βάσεις του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς όφελος της εθνικής οικονομίας.

Συγχρόνως, όμως, βασική φροντίδα του νομοσχεδίου αποτελεί η ομαλή μετάβαση στο νέο πλαίσιο με βάση τις συνθήκες και τη διάρθρωση του συγκεκριμένου κλάδου στη χώρα μας. Πρόκειται για μια αναγκαία αλλαγή που έπρεπε να γίνει εδώ και πολλά χρόνια. Από το 1976 που είναι σε ισχύ το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, η αγορά λειτουργεί με κλειστούς όρους. Αυτό το καθεστώς έχει κάνει τον κύκλο του, δεν έχει τίποτα άλλο να προσφέρει, καθώς δεν εξυπηρετεί πλέον τον πολίτη, επεκτείνει την παραοικονομία, βάζει φραγμούς στην είσοδο νέων επαγγελματιών στον κλάδο και όσο θα παρατείνεται, τόσο περισσότερο θα στρεβλώνει την αγορά.

Οι δείκτες, τα ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά του κλάδου καταδεικνύουν την κρίση, στην οποία έχει περιέλθει η αγορά. Η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες υπήρξε χαμηλή την προηγούμενη δεκαετία, ενώ αναμένεται να μειωθεί ακόμα περισσότερο τα επόμενα χρόνια ως αποτέλεσμα της μετατόπισης του ενδιαφέροντος στη χρήση εναλλακτικών μεταφορικών μέσων με την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ο αριθμός των οχημάτων οδικών μεταφορών στη χώρα μας, ο οποίος είναι από τους μεγαλύτερους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η παντελής έλλειψη οργάνωσης, η ανυπαρξία βασικών υποδομών που θα στήριζαν την ανάπτυξη του κλάδου και η απουσία οικονομικών κλίμακας μαρτυρούν τη στρέβλωση που υπάρχει στη λειτουργία της αγοράς, με αποτέλεσμα την ύφεση και στην οικονομική δραστηριότητα των οδικών μεταφορών.

Όλα τα παραπάνω είναι φανερό πως συμβάλλουν στη δημιουργία ενός τοπίου ιδιαίτερα ανησυχητικού. Μπροστά σ' αυτήν την κατάσταση οφείλουμε να δράσουμε με τόλμη και αποφασιστικότητα, για να αλλάξουμε το τοπίο. Έτσι, με τις προβλέψεις του νομοσχεδίου που συζητάμε στοχεύουμε στην απελευθέρωση και στην εξυγίανση της αγοράς των οδικών μεταφορών με όρους ανοικτούς και δίκαιους. Πραγματοποιούμε μια αναγκαία διαρθρωτική αλλαγή που θα συμβάλει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και εν τέλει στη βιωσιμότητα του κλάδου των μεταφορών, μια αλλαγή που θα δώσει ώθηση στην ελληνική οικονομία, αφού με την εφάρμογή των μέτρων που προτείνονται, η αγορά των μεταφορών, στην ωρίμανσή της, θα συνεισφέρει το 1% στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, σύμφωνα και με τις εκτιμήσεις του Υπουργείου Υποδομών.

Δεν παίρνουμε, όμως, μέτρα μόνο για την απελευθέρωση του αριθμού των αδειών φορτηγών ΔΧ και την ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα των οδικών μεταφορέα. Προχωρούμε πιο πέρα. Διορθώνουμε τις στρεβλώσεις του παρελθόντος, αλλάζουμε το αντιπαραγωγικό και παρωχημένο μοντέλο των μεταφορών, αναμορφώνουμε λειτουργικά τον κλάδο, τον εκσυγχρονίζουμε και τον στηρίζουμε θεσμικά, προκειμένου να αποκτήσει νέες προοπτικές ανάπτυξης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οφείλουμε να αντιληφθούμε τη νέα πραγματικότητα που ζούμε και να προσαρμοστούμε σε αυτήν, να κατανοήσουμε πως δεν ζούμε μόνοι μας στον κόσμο, πως η χώρα μας είναι ισότιμο μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης με δικαιώματα και υποχρεώσεις, πως έχουμε χρέος να εκσυγχρονίσουμε το θεσμικό πλαίσιο που λειτουργούν και αναπτύσσονται οι διάφοροι κλάδοι της οικονομίας, να αξιοποιήσουμε δυνατότητες και ευκαιρίες και να συμμορφωθούμε σε κανονισμούς και οδηγίες που βελτιώνουν τη δομή και την οργάνωση των επιχειρήσεων, καθώς και την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, να κινηθούμε και να δράσουμε προς όφελος του γενι-

κότερου συμφέροντος, εξασφαλίζοντας όμως παράλληλα, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, και τους επαγγελματίες του κλάδου, τα συμφέροντα των οποίων, όπως είναι φυσικό, θίγονται μετά από τόσες δεκαετίες λειτουργίας της αγοράς με αυτήν την κλειστή μορφή.

Αναγνωρίζουμε το πρόβλημα και τις ανησυχίες των επαγγελματιών και στο πλαίσιο αυτό το Υπουργείο κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια, μέσα από το διάλογο για τη θέσπιση μιας σειράς ευνοϊκών ρυθμίσεων προς αντιστάθμιση της απώλειας των συμφερόντων τους που επέρχεται μετά την αλλαγή του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου.

Μία απ' αυτές τις ρυθμίσεις είναι η πρόβλεψη μεταβατικής περιόδου, δηλαδή μιας σταδιακής διαδικασίας προσαρμογής χρονικού ορίζοντα τριών ετών η οποία θα επιτρέψει τη μετάβαση με σχετικά ομαλό τρόπο στο νέο καθεστώς. Ο καθορισμός της διάρκειας αυτής της περιόδου, όπως όλοι γνωρίζουμε, αποτέλεσε το σημαντικότερο σημείο διαβούλευσης αλλά και τριβής του Υπουργείου τόσο με τους φορείς όσο και με τους εταίρους μας. Ίδανικά αυτή η πορεία προς την αλλαγή θα έπρεπε να είχε ξεκινήσει εδώ και χρόνια προκειμένου να είχαμε μεγαλύτερη άνεση χρόνου για μία ομαλότερη περίοδο προσαρμογής. Γνωρίζουμε ότι στις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης η διαδικασία απελευθέρωσης έγινε σταδιακά, με άνεση και σε βάθος χρόνου. Κάθε χώρα προχώρησε σε απελευθέρωση της αγοράς βάσει των κοινωνικών οδηγιών, υιοθετώντας μία διαφορετική διαδικασία προσαρμογής ανάλογα με τις ιδιομορφίες και τις ιδιαιτερότητες της.

Δυστυχώς όμως εμείς όλα τα προηγούμενα χρόνια δεν τολμήσαμε. Χάσαμε πολύτιμο χρόνο και τώρα δεν έχουμε πλέον την πολυτέλεια της μακράς προσαρμογής. Η χώρα μας καθυστέρησε δραματικά στην απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών, με αποτέλεσμα τα περιθώρια διαπραγμάτευσης της Κυβέρνησης στο πλαίσιο και του μνημονίου να είναι ελάχιστα.

Παρά ταύτα, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου κατόρθωσε και πέτυχε τη μέγιστη δυνατή περίοδο μετάβασης διάρκειας τριών ετών. Πέτυχε ακόμα στη διάρκεια αυτής της μεταβατικής περιόδου για τη χορήγηση νέων αδειών φορτηγών ΔΧ οι ενδιαφερόμενες μεταφορικές εταιρείες να είναι υποχρεωμένες να καταβάλουν υπέρ του δημόσιου σημαντική ειδική εισφορά η οποία αποκλιμακώνεται στη διάρκεια των τριών ετών προς όφελος προφανώς όσων σήμερα κατέχουν άδειες φορτηγών ΔΧ. Προς όφελος των ίδιων επαγγελματιών πέτυχε τέλος οι άδειες φορτηγών ΔΧ που έχουν εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου να συνεχίσουν να ισχύουν με τους όρους έκδοσής τους για μία ακόμα δεκαετία μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, δηλαδή μέχρι το 2023.

Σήμερα με τις προβλέψεις του νομοσχεδίου και τις εκτιμήσεις του Υπουργείου σ' αυτό το μεταβατικό διάστημα λίγοι θα είναι αυτοί που θα ενταχθούν στο επάγγελμα, με αποτέλεσμα σημαντικό μερίδιο της αγοράς να μείνει στους σημερινούς επαγγελματίες, γιατί με τις προβλέψεις του νομοσχεδίου τίθενται σοβαροί περιορισμοί σε όσους θα επιθυμούσαν να εισέλθουν στο επάγγελμα στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου. Έτσι προστατεύονται οι σημερινοί ιδιοκτήτες φορτηγών ΔΧ, ενώ συγχρόνως τους δίνεται η δυνατότητα να προετοιμαστούν, να διευθετήσουν εκκρεμότητες και να προσαρμοστούν στη νέα πραγματικότητα.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ανοίξω μία μικρή παρένθεση και να εκφράσω την πεποίθησή μου ότι το Υπουργείο θα συνεχίσει το διάλογο που έχει ξεκινήσει εδώ και καιρό με τους επαγγελματίες μεταφορείς και τα συναρμόδια Υπουργεία με σκοπό την τακτοποίηση των εκκρεμοτήτων και εν γένει όλων των θεμάτων που έχουν προκύψει και πιθανώς να προκύψουν μέχρι και την ολοκλήρωση της συζήτησης του νομοσχεδίου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το πέρας της μεταβατικής περιόδου των τριών ετών ουσιαστικά ανοίγει η αγορά και η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι θα δίνεται η δυνατότητα σε όσους το επιθυμούν να διεξάγουν μεταφορικό έργο χωρίς να απαιτείται η καταβολή κάποιου τιμήματος για την απόκτηση της αδείας παρά μόνο ενός ελάχιστου ποσού που αποτελεί ένα τέλος για το διοικητικό κόστος της διαδικασίας αδειοδότησης. Συγχρόνως δημιουργείται ένα νέο σύστημα χο-

ρήγησης αδειών στηριζόμενο στην ευρωπαϊκή νομοθεσία. Το νέο σύστημα προσδιορίζει ένα αντικειμενικό, διαφανές και αποτελεσματικό πλαίσιο για την ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα με συγκεκριμένους και αυστηρούς κανόνες, όπως είναι η αξιοπιστία, η οικονομική επιφάνεια, η επαγγελματική επάρκεια του μεταφορέα και η ύπαρξη εγκαταστάσεων και υποδομών για την υποστήριξη του έργου της μεταφορικής εταιρείας. Συνεπώς, πλέον, ο κάθε πολίτης θα έχει το δικαίωμα κάτω από ίσους όρους και προϋποθέσεις να ασκεί το επάγγελμα της επιλογής του, χωρίς να του τίθενται περιορισμοί που οδηγούν στον αποκλεισμό.

Η αλλαγή στον τρόπο οργάνωσης των οδικών μεταφορών αποτελεί άλλο ένα σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση της αναδιάρθρωσης της αγοράς το οποίο ρυθμίζεται με το παρόν νομοσχέδιο. Στο νέο θεσμικό πλαίσιο προβλέπεται η οργάνωση των οδικών μεταφορών σε μεταφορικές εταιρείες που μπορούν να συσταθούν με τη μορφή της ανωνύμου εταιρείας ή της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης. Οι εταιρείες αυτές θα έχουν άδειες μεταφοράς οι οποίες ταξινομούνται σε δύο κατηγορίες, είτε άδεια διεθνούς μεταφοράς, είτε άδεια εθνικού μεταφοράς. Αυτό είναι το καθεστώς και των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με το νέο τρόπο σύστασης των μεταφορικών εταιρειών συμβάλλουμε στο λειτουργικό και δομικό εκσυγχρονισμό τόσο του κλάδου όσο και της αγοράς. Οι επιχειρήσεις, οι πολίτες και η κοινωνία θα κερδίσουν συνολικά καθώς οι νέες εταιρείες θα είναι πλέον οργανωμένες με σύγχρονη δομή, υψηλή αξιοπιστία και φερεγγυότητα.

Άλλη μία θετική πρόβλεψη του νομοσχεδίου είναι η ορθολογική διαχείριση που γίνεται για πρώτη φορά της αύλης αξίας των υφιστάμενων αδειών φορτηγών δημόσιας χρήσης. Η αξία αυτή θα υπολογίζεται με συγκεκριμένους κανόνες, θα αποτυπώνεται επίσημα σε έγγραφο και θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως στοιχείο εισφοράς στο μετοχικό κεφάλαιο των εταιρειών που θα συσταθούν με τη νέα μορφή. Έτσι οι κάτοχοί τους θα απαλλάσσονται από την υποχρέωση της καταβολής σημαντικού χρηματικού ποσού για το σχηματισμό του εταιρικού κεφαλαίου.

Εδώ, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να επαναφέρω την πρόταση που έκανα στην επιτροπή σε σχέση με το πώς διαρθρώνονται τα στάδια όπου μειώνεται η εισφορά και κατά συνέπεια και η αύλη αξία και θα πρότεινα το πρώτο στάδιο αντί για 31/12/2010 να πάει μέχρι τις 30/6/2011 ώστε οι επαγγελματίες να μπορέσουν να οργανωθούν, να βρεθούν μεταξύ τους, να συζητήσουν και συγχρόνως και το ελληνικό δημόσιο, η ελληνική διοίκηση να μπορέσει να ανταποκριθεί στο φόρτο της εργασίας που θα προκύψει αν μέσα σε δύο μήνες κληθούν όλοι να οργανωθούν σε εταιρείες, προκειμένου να κερδίσουν το μέγιστο δυνατό όσον αφορά στην αύλη αξία των αδειών τους.

Επιπρόσθετα, για τους επαγγελματίες που θα θελήσουν να δραστηριοποιηθούν με το νέο καθεστώς θα παρέχονται σημαντικές διευκολύνσεις και φορολογικά και αναπτυξιακά κίνητρα.

Αυτές οι ρυθμίσεις εντάσσονται στο πλαίσιο των ευνοϊκών διατάξεων που προβλέφθηκαν στο σχέδιο νόμου από το Υπουργείο προκειμένου από τη μία να περιορίσει την απώλεια που θα δημιουργηθεί από τη σταδιακή απομείωση της αξίας των υφιστάμενων αδειών με το νέο θεσμικό πλαίσιο και από την άλλη να δώσει αναπτυξιακές προοπτικές και κίνητρα που θα επιτρέψουν στους επαγγελματίες να κάνουν τις επενδύσεις που χρειάζονται. Οι νέες μεταφορικές εταιρείες θα απαλλάσσονται κάθε δικαιώματος υπέρ του δημοσίου ή τρίτων, φόρου ή τέλους εκτός από το φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίων και δεν θα επιβαρύνονται από το φόρο μεταβίβασης των αδειών των φορτηγών ΔΧ που καταβάλλεται σε περιπτώσεις συγχώνευσης ή μετατροπής της νομικής μορφής των εταιρειών. Παράλληλα οι εταιρείες αυτές θα μπορούν να ενταχθούν για πρώτη φορά στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου για τη δημιουργία και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων τους, την αγορά γηπέδων για τη δημιουργία αποθηκευτικών χώρων, χώρων στάθμευσης και συνεργείων, την εισαγωγή συστημάτων τηλεματικής και επικοινωνίας κ.λπ..

Στο ίδιο πνεύμα κινούνται και οι νέες πρόσθετες ασφαλιστικές και φορολογικές ρυθμίσεις που θα παρασχεθούν ως αποτέλεσμα της υλοποίησης κοινού σχεδιασμού του Υπουργείου Υποδομών,

Μεταφορών και Δικτύων με τα συναρμόδια Υπουργεία, το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και το Υπουργείο Οικονομικών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως αντιλαμβάνεστε, με το νομοσχέδιο που συζητάμε δεν ανακαλύπτουμε την Αμερική αλλά κάνουμε το αυτονόητο. Θέτουμε τις βάσεις για το λειτουργικό εκσυγχρονισμό της αγοράς και βάζουμε τάξη και οργάνωση στο χώρο των οδικών μεταφορών, κάτι που δεν κάναμε όλα τα προηγούμενα χρόνια.

Ένα άλλο στοιχείο που συμπληρώνει τις αλλαγές που επιτυγχάνονται μ' αυτό το νομοσχέδιο είναι η απελευθέρωση του κομίστρου, δηλαδή η κατάργηση του ελέγχου της τιμής του από το κράτος και η δυνατότητα διαμόρφωσής του στο πλαίσιο του ανταγωνισμού.

Κλείνοντας θα ήθελα να κάνω μία σύντομη αναφορά, σε κάποιες άλλες προβλέψεις οι οποίες ολοκληρώνουν με θετικό τρόπο τις αλλαγές που προωθούνται μ' αυτό το σχέδιο νόμου. Τέτοιες προβλέψεις είναι η λήψη των αναγκαίων μέτρων για την ανάπτυξη των μεταφορών, την οδική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, η υποχρέωση χορήγησης νέων αδειών μόνο για φορτηγά νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, το ηλεκτρονικό μητρώο μεταφορικών εταιρειών το οποίο θα αποτελέσει μία ενιαία βάση δεδομένων, η υποχρέωση των μεταφορέων να εξασφαλίζουν την αποκατάσταση της ζημίας του εμπορεύματός του φορτωτή, η ανάληψη της ευθύνης επεξεργασίας του φακέλου για τη χορήγηση νέας άδειας φορτηγού ΔΧ στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου ή άδειας οδικών μεταφορών μετά τις 30/6/2013 από τη διεύθυνση εμπορευματικών μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, η σύσταση μιας εκτιμητικής επιτροπής με έδρα το Υπουργείο Υποδομών για την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις νέες εταιρείες, καθώς και η δυνατότητα σύστασης με απόφαση του οικείου γενικού γραμματέα της περιφέρειας εκτιμητικών επιτροπών στις περιφέρειες της χώρας.

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

Αυτές ήταν οι βασικές νομοθετικές προβλέψεις, οι βασικοί άξονες του νομοσχεδίου για την αναμόρφωση και την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Είμαι σίγουρος ότι μέσα από τη συζήτηση που κάνουμε, θα καταλήξουμε σε ένα νομοσχέδιο το οποίο θα θέτει ουσιαστικά για πρώτη φορά μετά από αρκετές δεκαετίες, τα σωστά θεμέλια για την αναδιοργάνωση και γενικότερα την ανάπτυξη του τομέα των οδικών μεταφορών στη χώρα μας.

Αγαπητοί συνάδελφοι, σε έναν κόσμο που αλλάζει με γρήγορους ρυθμούς, που τίποτα σήμερα δεν θα είναι το ίδιο με το αύριο, οφείλουμε να παίρνουμε πρωτοβουλίες. Οφείλουμε με τόλμη, ευθύνη και αποφασιστικότητα, να κάνουμε τις αναγκαίες προσαρμογές, τομές και αλλαγές, που θα μας οδηγήσουν σε ένα καλύτερο αύριο. Οφείλουμε να ανοίγουμε νέους δρόμους, νέες δυνατότητες για την ανάπτυξη της οικονομίας και να δημιουργούμε τα κατάλληλα θεσμικά εργαλεία που θα υπηρετήσουν τις δημιουργικές δυνάμεις της πατρίδας μας. Με το παρόν νομοσχέδιο, η Κυβέρνηση και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών κινείται σε αυτήν ακριβώς την κατεύθυνση. Τολμά και παίρνει αποφάσεις. Ταράσσει τα νερά, φεύγει από το χθες, πάει στο αύριο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Σπυριδών Μαργέλη.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μαργαρίτης Τζίμας.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι κυβερνήσεις εκλέγονται από τους πολίτες, για να ασκούν μία φιλολαϊκή πολιτική. Και όταν λέμε φιλολαϊκή πολιτική, εννοούμε μία πολιτική που ευνοεί τους πολλούς και όχι μία πολιτική που πηγάει από συμφέροντα και εξυπηρετεί συμφέροντα.

Εδώ και δώδεκα μήνες σχεδόν μάθατε να πιπιλίζετε μία καρδιά πως για όλα φταίει η Νέα Δημοκρατία. Άκουσα πριν από λίγο τον εισηγητή σας να λέει ότι φταίει η Νέα Δημοκρατία, γιατί

δεν τόλμησε να κάνει αυτήν τη μεταρρύθμιση στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Μα και εκεί που τολμήσαμε, κύριε Υπουργέ, σας είχαμε απέναντι. Στο πεζοδρόμιο ήσασταν. Δεν ήσασταν εδώ στη Βουλή. Όταν κάναμε τη μεγάλη μεταρρύθμιση του λιμανιού του Πειραιά με την «COSCO», βγαίνατε εκτός Βουλής στα κανάλια και δεξιά και αριστερά, και λέγατε πως όταν γίνεται κυβέρνηση, θα καταργήσετε αυτήν τη σύμβαση. Και την επεκτείνετε όταν γίνετε. Όταν κάναμε τη μεγάλη μεταρρύθμιση της Ολυμπιακής Αεροπορίας με την οποία παλεύατε επί είκοσι ολόκληρα χρόνια μέχρι το 2004, αντί να είστε εδώ για να βελτιώσουμε το νομοσχέδιο, ήσασταν μαζί με τους διαδηλωτές έξω από τη Βουλή. Όταν κάναμε τη μεγάλη μεταρρύθμιση για το ασφαλιστικό και ενώσαμε τα εκατόν πενήντα πέντε ταμεία σε έντεκα, μας κατηγορήσατε και τώρα εσείς τα ενώνετε σε τρία. Θα διαλέξετε επιτέλους με ποιον είστε και ποια είναι η πολιτική σας;

Σας είχα προκαλέσει και σας είχα ρωτήσει και στην επιτροπή. Διατείνετε ότι το μνημόνιο είναι αυτό, το οποίο υπαγορεύει τη λήψη αυτής της απόφασης. Και σας είχαμε πει ότι εσείς επιβάλατε να ενταχθεί αυτή η διάταξη και αυτή η πολιτική σας μέσα στο μνημόνιο. Διότι αν είναι διαφορετικά, κύριε Υπουργέ, φέρτε μας εδώ, έστω την υστάτη στιγμή, ένα επίσημο έγγραφο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ένα επίσημο έγγραφο της τρόικας, ένα επίσημο έγγραφο του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου που να σας λέει να βάλετε καταληκτική ημερομηνία μεταβατικού χρόνου την 30η Ιουνίου 2013. Ποιος σας το είπε αυτό; Εσείς, επομένως, το αποφασίζετε. Και αφού το αποφασίζετε εσείς, εσείς μπορείτε να το πάτε και στα πέντε χρόνια.

Δεύτερον, φέρτε μου μία διάταξη, μία ντιρεκτίβα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που να σας λέει ότι πρέπει να προχωρήσετε σε μία τέτοια βίαιη ανατροπή μιας μεγάλης πλειοψηφίας του ελληνικού λαού, επαγγελματιών, γιατί εδώ έχουμε ένα βίαιο αφανισμό των οικονομιών και των περιουσιών των Ελλήνων. Και εξηγούμαι. Είναι δυνατόν να προχωρείτε σε μία τέτοια μεταρρύθμιση, όπως τη λέτε, χωρίς να έχετε μία μελέτη; Έχετε κάνει μελέτη ότι το εμπορευματικό φορτίο της χώρας δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από τα τριάντα πέντε χιλιάδες φορτηγά και το ένα εκατομμύριο εξακόσιες χιλιάδες φορτηγά ιδιωτικής χρήσης; Έχετε κάνει τέτοια μελέτη; Και εάν δεν έχετε κάνει, με πόσα επιπλέον φορτηγά θα χρειαστείτε να εξυπηρετήσουμε το εμπορευματικό φορτίο της χώρας; Δεν επαρκούν τα τριάντα πέντε χιλιάδες; Δεν επαρκούν τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης; Άρα, λοιπόν, προχωράτε στο άγνωστο με βάση την ελπίδα. Και μάλιστα, πού; Σ' αυτήν τη σημερινή εποχή του ανταγωνισμού, προσπαθείτε να κάνετε μία μεταρρύθμιση χωρίς να έχετε μελετήσει το ζήτημα.

Εγώ είμαι παλιός στην πολιτική, λίγα χρόνια στο Κοινοβούλιο. Ουδέποτε, όμως, διαπίστωσα, είδα μία Κυβέρνηση να αποφασίζει για εκατομμύρια Έλληνες, για τις τύχες εκατομμυρίων Ελλήνων και να τους έχει αυτούς τους ανθρώπους υπό επιστράτευση. Πρώτη φορά γίνεται. Με το νομοσχέδιό σας να ακουμπάτε, να αλλοιώνετε, να αφανίζετε, να τροποποιείτε τις ζωές εκατομμυρίων ή χιλιάδων Ελλήνων και οι άνθρωποι αυτοί να είναι υπό επίταξη και μάλιστα, από μία σοσιαλιστική Κυβέρνηση. Να ενεργοποιεί διατάξεις που καταργούν τις δημοκρατικές και συνδικαλιστικές ελευθερίες μεγάλης κοινωνικής ομάδας. Πρώτη φορά γίνεται.

Δεν κάνετε μελέτη, λοιπόν. Μπορείτε να εγγυηθείτε στη Βουλή ότι το κόστος της μεταφοράς με τις διατάξεις που φέρνετε προς ψήφιση στη Βουλή, θα είναι χαμηλότερο απ' ό,τι είναι σήμερα; Σας το ρώτησα και στην επιτροπή. Δεν είπατε τίποτα. Θα είναι πιο φθηνό το κόμιστρο με τις εταιρείες, με τις ανώνυμες εταιρείες ή με τις ΕΠΕ απ' ό,τι είναι σήμερα;

Και γίνομαι σαφής και θα το καταθέσω στα Πρακτικά. Δρομολόγιο φορτηγού δημόσιας χρήσης από τα Μάγγανα Ξάνθης στην Αθήνα με διόδια, όλα μαζί 460 ευρώ. Μπορείτε να εγγυηθείτε ότι από μεθαύριο που θα είναι νόμος του κράτους αυτό, μία ιδιωτική εταιρεία, μια ανώνυμος εταιρεία θα φέρει το αμάξι από τα Μάγγανα της Ξάνθης στην Αθήνα με 460 ευρώ που εκεί μέσα θα είναι τα 150 ευρώ των διοδίων, τα 200 και ευρώ του πετρελαίου; Και τι μένει για τον οδηγό ή τον ιδιοκτήτη;

Το αντίστροφο δρομολόγιο. Ασπρόπυργος Αττικής-Μάγγανα Ξάνθης; 550 ευρώ. Μπορείτε εσείς να μας πείτε ότι θα γίνεται πιο φθηνά;

Τα καταθέτω. Έχει και άλλα δρομολόγια.

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

Έρχεστε, λοιπόν, τώρα χωρίς να μελετήσετε ούτε σε βάθος ούτε σε έκταση αυτήν την αλλαγή που επιχειρείτε να κάνετε, και δίνετε ένα τελειωτικό κτύπημα στους ιδιοκτήτες φορτηγών δημόσιας χρήσης. Και προβλέπεται μία διάταξη, η οποία αν μη τι άλλο, δεν σας τιμά, κύριε Υπουργέ. Είναι δυνατόν εγώ να έχω σήμερα περιουσία της αδειάς μου μέσω όρο 100.000 ευρώ και να μου λέτε ότι σε είκοσι έξι μήνες από σήμερα, δηλαδή την 1-1-2013 η αδειά σου θα κοστίζει μηδέν; Πότε, σε ποια πολιτικά και κοινωνικά χρονικά έχει γίνει μία τόσο βίαιη αφαίμαξη της περιουσίας Έλληνα πολίτη σε ολόκληρο τον κόσμο; Ουδέποτε. Αυτό λέτε, ότι όσο κάνει η αδειά σήμερα –κάνει μέσω όρο 100.000, 150.000;- την 1-1-2011 θα είναι μειωμένη κατά 30%, την 1-1-2012 θα είναι μειωμένη άλλο ένα 35% και την 1-1-2013 εξαφανίζεται και το υπόλοιπο 35%, για να μπορέσουν τότε μεγάλα συμφέροντα που δεν τα ξέρω, να αγοράζουν τις άδειες με μηδενικό κόστος. Και πετάτε το κοκαλάκι σε αυτούς τους ανθρώπους ότι μπορούν να κρατήσουν τα φορτηγά δημόσιας χρήσης μέχρι το 2023, αλλά με τι ανταγωνισμό; Με μηδενική αξία αδειών. Σε ποιο ευρωπαϊκό κράτος έγινε; Το λέτε και στην εισηγητική σας έκθεση, ότι στην Ευρώπη εφαρμόστηκαν αυτές οι διατάξεις σε βάθος δεκαετίας. Εσείς γιατί βιάζεστε σε τριάντα μήνες; Τι ζητάνε οι άνθρωποι αυτοί που νύχτα και μέρα βρίσκονται στους δρόμους; Δύο πράγματα, κύριε Υπουργέ. Η μεταβατική περίοδος να είναι πέντε χρόνια και να μην υπάρχει πλήρης εξαφάνιση της αξίας των αδειών τους. Τουλάχιστον εκείνο το 35% αφήστε το.

Είναι δυνατόν να είναι κοινωνικά δίκαιο ένα τέτοιο νομοσχέδιο;

Είναι δυνατόν το νομοσχέδιο να μη λαμβάνει υπ' όψιν του τα μικρά αυτοκίνητα; Εγώ δεν μιλάω για την ορεινή παραμεθόριο που και εκεί υπάρχει πρόβλημα. Είναι όμως τα νησιά. Τρία-τέσσερα αυτοκίνητα. Τους υποχρεώνετε να κάνουν εταιρεία, να έχουν parking, να έχουν βενζινάδικο; Είναι δυνατόν να μην εξαιρείτε ή να μην γίνεται ιδιαίτερη μνεία γι' αυτές τις ακριτικές περιοχές για τους ανθρώπους οι οποίοι επιτελούν κοινωνικό λειτουργήμα; Εγώ δεν θα πάω στη δεκαετία του 1940 και του 1950 που οι μεταφορές γινόντουσαν με τα κάρα. Εν πάση περιπτώσει, είναι κοινωνικό λειτουργήμα να αφήνεις την οικογένειά σου τη Δευτέρα και να την ξαναβλέπεις την Παρασκευή μέσα από τους κινδύνους των εθνικών οδών και να έχεις απέναντί σου μία πολιτεία η οποία σε αντιμετωπίζει με αυτόν τον τρόπο.

Διαλύετε και όνειρα και ελπίδες. Και κυρίως χτυπάτε την ελληνική οικογένεια, η οποία προσδοκά να ζήσει και να σπουδάσει τα παιδιά της από το μεροκάματο ενός φορτηγού αυτοκινήτου. Υπάρχουν πάμπολλες μαρτυρίες παιδιών που σπούδασαν με αυτό το μεροκάματο. Χωρίς διάλογο για μία τόσο σημαντική μεταρρύθμιση, άλλο νομοσχέδιο εμφανίσατε τον Μάιο, άλλο νομοσχέδιο εμφανίζετε τώρα. Το Μάιο εισπράξατε τα συγχαρητήρια των ιδιοκτητών φορτηγών δημόσιας χρήσης και τώρα εισπράττετε την αγανάκτησή τους. Το παλέψατε στην Ευρωπαϊκή Ένωση; Πήγατε εκείνο το πρώτο νομοσχέδιο στην Ευρωπαϊκή Ένωση και σας είπαν «όχι»; Ζητήσατε πενταετή εφαρμογή και σας είπαν «όχι, τριάντα μήνες»; Ενημερώστε τη Βουλή, να ξέρουμε με ποια ντοκουμέντα, με ποια αλληλογραφία τελικώς φέρνετε εδώ ρύθμιση για μεταβατική περίοδο τριάντα μηνών; Επιτρέψτε μου να υποστηρίξω –και δεν κάνω αυτή τη στιγμή λαϊκίστικη πολιτική- ότι είμαστε υπεύθυνοι άνθρωποι, εκπροσωπούμε ένα υπεύθυνο κόμμα, την Αξιωματική Αντιπολίτευση και γι' αυτό τολμώ να σας πω ότι δίνετε μία μαχαιριά στη ραχοκοκαλιά της ελληνικής οικονομίας.

Χιλιάδες άνθρωποι ασχολούνται με το εμπόριο. Δεν συνδέετε τις οδικές μεταφορές ούτε καν με τα λιμάνια ούτε με τον σιδηρόδρομο ούτε με τα αεροπλάνα. Είναι μία αποσπασματική διαδικασία η οποία δημιουργεί αυτές τις αντιδράσεις που βλέπετε έξω. Είναι δυνατόν να μην έχετε καλέσει σε εξαντλητικό διάλογο όλα τα σωματεία και όλες τις ομοσπονδίες πανελληνίου χαρακτήρα των ανθρώπων που θίγει το νομοσχέδιο; Τους φωνάξαμε

στην επιτροπή και τους ρωτήσαμε ποια είναι τα αιτήματά τους. Ήταν δύο. Επιμήκυνση του χρόνου για να μην εξαφανιστεί η αξία της άδειας. Είπατε «όχι» και στα δύο.

Οι άνθρωποι δεν αντιδρούν στην απελευθέρωση. Καμμία πολιτική δύναμη στη σημερινή εποχή δεν είναι αντίθετη στην απελευθέρωση κλειστών επαγγελμάτων. Δεν νοείται στη σημερινή εποχή να υπάρχουν κλειστά επαγγέλματα. Η Νέα Δημοκρατία είναι υπέρ της διάχυσης ευκαιριών. Όλοι οι πολίτες πρέπει να έχουν ίσα δικαιώματα σε όλα τα επαγγέλματα χωρίς στεγανά και χωρίς περιορισμούς. Επειδή απόψε συζητάμε την αρχή η Νέα Δημοκρατία είναι υπέρ της αρχής της απελευθέρωσης των επαγγελμάτων. Εσείς μπορείτε να νομίζετε ότι θέλετε. Είναι προγραμματική θέση της Νέας Δημοκρατίας και συμφωνούν οι περισσότερες πολιτικές δυνάμεις της χώρας ότι δεν μπορούμε να έχουμε κλειστά επαγγέλματα. Συμφωνούν και οι ομοσπονδίες αυτών των ανθρώπων. Αλλά, η αλλαγή δεν γίνεται βεβαισμένα. Πρέπει να ζυμωθεί η μεταρρύθμιση στην ελληνική κοινωνία. Πρέπει να ακούσετε τον προβληματισμό τους. Και έρχεστε εδώ τώρα, με έναν αλαζονικό τρόπο και εφαρμόζετε ένα νομοσχέδιο που θα είναι η ταφόπλακα χιλιάδων οικογενειών στη χώρα μας.

Κύριε Υπουργέ, έστω και την υστάτη στιγμή η Νέα Δημοκρατία σας απευθύνει έκκληση στα δύο βασικά αιτήματα των ιδιοκτητών φορητών δημόσιας χρήσης, να επιμηκύνετε το χρόνο, από τριάντα μήνες ο χρόνος προσαρμογής που λήγει στις 30 Ιουνίου 2013 να πάει στη μία πενταετία και δεύτερον, το 35% που απομεινώνεται και χάνεται η αξία της άδειας την 1/1/2013 να παραμείνει ως κεφάλαιο. Εν πάση περιπτώσει, να υπάρχει μία αξία.

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

Με μήθο και θυσίες αγόρασαν αυτές τις άδειες και το φορητό. Είναι χρεωμένοι. Έρχεστε τώρα εσείς και τους αφαιρείτε τα πάντα. Χάνουν το νόημα για τη ζωή τους. Τους βλέπουμε έξω απεπισημένους. Τους συναντούμε στις πόλεις μας και στα χωριά μας. Έστω και την υστάτη στιγμή, κύριε Υπουργέ, σας ζητώ αυτές τις δύο τροποποιήσεις στο σχέδιο νόμου. Ειδικά η Νέα Δημοκρατία θα καταθέσει πρόταση για ονομαστική ψηφοφορία για το άρθρο 14 το οποίο περιλαμβάνει τις δύο επίμαχες διατάξεις.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του ΚΚΕ κ. Απόστολος Νάνος.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΑΝΟΣ: Πριν από λίγο αγαπητοί συνάδελφοι, γίναμε μάρτυρες υποκρισίας, για την δήθεν κόντρα η οποία υπάρχει ανάμεσα στη Νέα Δημοκρατία και στο ΠΑΣΟΚ, ποιος έκανε τις μεγαλύτερες μεταρρυθμίσεις όλα αυτά τα χρόνια. Δηλαδή, ποιος ξεπούλησε την κρατική περιουσία, ΟΤΕ, ΔΕΗ, Ολυμπιακή, λιμάνια, ναυπηγεία. Σήμερα ακούσαμε και τον κ. Παπανδρέου να βγάζει πωλητήριο στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ότι η Ελλάδα έχει να πουλήσει κρατική περιουσία 270.000.000.000. Ακόμη ακούσαμε κόντρα για το ποιος ψήφισε το καλύτερο ασφαλιστικό όλα αυτά τα χρόνια, δηλαδή ποιος ανέβασε περισσότερο το όριο ηλικίας για τους εργαζόμενους, για τους αυτοαπασχολούμενους, όλους αυτούς που πλήττονται από αυτές τις πολιτικές. Δηλαδή, ποιος έριξε περισσότερα αποθεματικά στο Χρηματιστήριο ή στα δομημένα ομόλογα.

Όμως αυτή η υποκριτική στάση ξεσκεπάζεται στο τέλος, όταν στο διά ταύτα φτάνουμε να στηρίζουμε την απελευθέρωση των μεταφορών. Το σχέδιο νόμου για την απελευθέρωση των οδικών μεταφορών ύστερα και από τη συζήτηση στην αρμόδια επιτροπή, επιβεβαίωσε τις εκτιμήσεις του ΚΚΕ, ότι η λεγόμενη απελευθέρωση των κλειστών επαγγελμάτων, μοναδικό στόχο έχει να διευκολύνει τη μονοπωλίωση και τη συγκέντρωση του μεταφορικού έργου σε λίγες μονοπωλιακές εταιρείες.

Όλο αυτό το διάστημα των απεργιακών κινητοποιήσεων του κλάδου των οδικών μεταφορών, η Κυβέρνηση προσπάθησε να ξεγελάσει τους απεργούς πότε με το καρότο, δηλαδή υποσχέσεις που ήρθαν στην επιτροπή περί δήθεν της αύξησης της σύνταξης του ΤΣΑ, για φοροαπαλλαγές τρία έως επτά χρόνια είτε για χρηματοδότηση και είτε με το μαστίγιο, δηλαδή με την πολιτική επιστράτευση που πλήττει το δικαίωμα στην απεργία του κάθε κλάδου. Προσπάθησε να βάλει στο γύψο τις απεργιακές κ-

νητοποιήσεις που έγιναν όλο αυτό το διάστημα. Τελευταία παρελαύνουν από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης οι γνωστοί αστέρες του κοινωνικού αυτοματισμού που επισείουν μόνιμα τον κίνδυνο της αγοράς σε κάθε απεργιακή κινητοποίηση.

Ιδιαίτερα στον χώρο των μικρών δημοσίας χρήσεων φορητών που μέχρι τώρα απασχολούνται χιλιάδες αυτοαπασχολούμενοι σε μία περίοδο που λόγω της οικονομικής κρίσης αντιμετωπίζουν τεράστια προβλήματα επιβίωσης, διότι η δουλειά τους καθημερινά λιγοστεύει, η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ με τη σύμφωνη γνώμη της Νέας Δημοκρατίας αλλά και των κομμάτων του ευρωμονόδρομου, έρχεται να υλοποιήσει τις ευρωπαϊκές οδηγίες που θα οδηγήσουν στην εξόντωση των αυτοαπασχολούμενων στα φορητά δημόσιας χρήσης. Η υπερσυσσώρευση κεφαλαίων που υπήρχε όλο αυτό το διάστημα, θέλει να επενδύσει και στον τομέα των οδικών μεταφορών. Έτσι θα μπορέσουν με καλύτερο τρόπο να επιβάλουν τη θέλησή τους, δηλαδή μέσα από την κρατική παρέμβαση με ουσιαστική στήριξη της Κυβέρνησης.

Απώτερος στόχος είναι η δημιουργία και σε αυτό το θέμα των γνωστών καρτέλ. Κάτι αντίστοιχο είδαμε βέβαια και στο τομέα των αερομεταφορών, στον τομέα των τροφίμων, στον τομέα των ποτών και άλλων κλάδων της οικονομίας. Κάτι αντίστοιχο και ως Κυβέρνηση λέγατε και για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και ότι θα μπορούν όλοι να επενδύσουν. Η πρόσφατη απόφαση του αρμόδιου Υπουργείου για τη χορήγηση αδειών σε μεγάλες εταιρείες και μόνο φανερώνει την υποκρισία σας και σας διαψεύδει.

Με την υποκριτική σύσταση εταιρειών και την εκβιαστική ένταξη σ' αυτές μετατρέπουν την προσωπική άδεια σε μετοχικό κεφάλαιο των εταιρειών και τους σημερινούς ιδιοκτήτες των μικρών φορητών σε δήθεν μετόχους και στην πορεία σε φτηνή εργατικά δυναμικά που θα εργάζονται όλο και περισσότερο και με όλο και χαμηλότερο ημερομίσθιο.

Με την τριετία της δήθεν προσαρμογής επιδιώκουν να περάσει στα μαλακά και χωρίς πολλές αντιστάσεις η απαξίωση της δουλειάς τους και η κυριαρχία των εταιρειών σε βάρος τους. Γιατί το συγκεκριμένο μετοχικό κεφάλαιο με το οποίο θα μπουν δε θα χάσει την αξία του μετά την τριετία, ενώ αυτοί που ήδη έχουν την άδεια μετά την τριετία θα έχουν χάσει την αξία τους ως άυλη αξία, αφού δεν θα έχουν συμμετάσχει στη δημιουργία του μετοχικού κεφαλαίου.

Ιδιαίτερο πρόβλημα βέβαια αντιμετωπίζουν οι νέοι επαγγελματίες που αγόρασαν νέες άδειες πανάκριβα - ως 150.000 ευρώ μπορεί να έφτασε - με δάνειο από τράπεζες και μέσα σε δύομισι χρόνια το υπόλοιπο που απομένει - βάσει του νόμου - και θα συνεχίσουν να το χρωστάνε στις τράπεζες και μηδενικό κεφάλαιο θα έχουν.

Έτσι πολύ πιο γρήγορα η εταιρεία που ουσιαστικά θα δημιουργηθεί θα ελέγχεται από ελάχιστους και όλοι οι υπόλοιποι μικροί μέσα σ' αυτήν τη διαδικασία δεν θα έχουν καμμία δυνατότητα ελέγχου της πορείας των εταιρειών και από άτυπα μέτοχοι θα μετατραπούν σε μισθωτούς εργαζόμενους.

Με τη δυνατότητα έγκρισης απεριόριστων αδειών σε ένα κλάδο που είναι ήδη κορεσμένος επιδιώκεται να πέσουν και άλλο το μεροκάματο που σήμερα βγαίνει με δυσκολία, έτσι ώστε να αναγκαστούν είτε να εγκαταλείψουν τη δουλειά τους, είτε να ενταχθούν με το ζόρι στις εταιρείες που θα έχουν φτιάξει κάποιοι κεφαλαιούχοι.

Με τη θέσπιση της εφάπαξ εισφοράς για τις νέες άδειες προσπαθούν να τους παραπλανήσουν ότι δήθεν προστατεύουν την αξία της άδειας για να τους αναγκάσουν να πουλήσουν τα φορητά τους μια ώρα αρχύτερα. Οι αυτοαπασχολούμενοι στα μικρά δημόσιας χρήσεως έχουν τα αυτοκίνητα ως εργαλεία δουλειάς και δεν τους ενδιαφέρει να μείνουν άνεργοι.

Η εφάπαξ εισφορά είναι ακόμα ένας αντιλαϊκός όρος που στόχο έχει να απαλλάξει το κράτος από την υποχρέωσή του για σταθερή και συντήρηση των υποδομών που χρειάζονται οι οδικές μεταφορές.

Τους κοροϊδεύουν με την κατάργηση του κομίστρου για λόγους δήθεν υγιούς ανταγωνισμού. Ξέρουν πολύ καλά ότι οι τιμές είναι ήδη, λόγω κρίσης και μειώσεων του μεταφορικού έργου, σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Ξέρουν πολύ καλά και οι ίδιοι ότι ο ανταγωνισμός είναι άνισος και επιβάλλει το νόμο της ζούγκλας σε

βάρος των μικρών και σε όφελος των μεγάλων.

Με την ένταξη των νέων εταιρειών στον αναπτυξιακό νόμο για αγορά και εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων και την αντικατάσταση των οχημάτων και τον αποκλεισμό των αυτοαπασχολούμενων από κάθε είδους κίνητρα φανερώνουν τον σκοπό τους, που είναι να τους εξαφανίσουν.

Το σχέδιο νόμου για την απελευθέρωση του μεταφορικού έργου και την λεγόμενη απελευθέρωση των κλειστών επαγγελματιών είναι κομμάτι και αυτό της αντιλαϊκής και φιλομονοπωλιακής πολιτικής που θέλει να παραδώσει ολόκληρους κλάδους στο μονοπωλιακό κεφάλαιο. Έρχεται να συμπληρώσει τα πρόσφατα αντιλαϊκά φορολογικά μέτρα που ανακοινώθηκαν τις προάλλες και με την περαίωση που είναι μια επιδείνωση των μικρών αυτοαπασχολούμενων. Μέτρα όπως η αύξηση το ΦΠΑ και η φορολόγηση καθώς και οι σχεδιασμοί που ετοιμάζετε για την κατεδάφιση του ασφαλιστικού συστήματος με τη μείωση των συντάξεων και την αύξηση του ορίου συνταξιοδότησης.

Αγαπητοί συνάδελφοι, είμαστε αντίθετοι με το σχέδιο νόμου γιατί παραδίδει το μεγαλύτερο μέρος του μεταφορικού έργου σε λίγες μεταφορικές εταιρείες και η εφαρμογή του θα οδηγήσει με μαθηματική ακρίβεια χιλιάδες αυτοαπασχολούμενους με μικρά φορτηγά δημοσίας χρήσεως, είτε έξω από το επάγγελμα, είτε στην ομηρία των μεταφορικών εταιρειών με μισθούς πείνας και χωρίς δικαιώματα.

Μόνος δρόμος είναι μαζί με τους αυτοαπασχολούμενους και τους εργαζόμενους, για την ανατροπή αυτής της αντιλαϊκής πολιτικής, να παλέψουμε για έναν άλλο δρόμο ανάπτυξης που να εξυπηρετεί τις σύγχρονες λαϊκές ανάγκες και όχι τα κέρδη των μονοπωλίων. Με δημόσιο έλεγχο και ιδιοκτησία όλων των μέσων μεταφοράς όπως ΟΣΕ, ακτοπλοΐα, αεροπλοΐα -και όχι να προχωράτε σε μέτρα, όπως στην αεροπλοΐα και στον ΟΣΕ, στο ξεπούλημά τους- κάτι που θα εξασφαλίζει πραγματική ανθρώπινη δουλειά, ικανοποιητικό εισόδημα και δικαίωμα στους εργαζόμενους, στους μεταφορείς.

Βέβαια όλα αυτά χρειάζεται να γίνουν στο πλαίσιο μιας άλλης οικονομίας και εξουσίας και όχι στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής που εφαρμόζετε εσείς σήμερα.

Επειδή, βέβαια, γνωρίζουμε την πραγματικότητα, στις σημερινές συνθήκες για να διατηρήσουν τη δουλειά τους οι μικροί ιδιοκτήτες προτείνουμε η άδεια του μικρού φορτηγού δημοσίας χρήσεως να μείνει προσωπική. Όχι στην εκβιαστική σύσταση των εταιρειών και στην επίσης εκβιαστική ένταξή τους στις εταιρείες.

Κίνητρα για τη δημιουργία συνεταιρισμών με ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση.

Επέκταση των νομαρχιακών αδειών για μεταφορές σε όλη τη χώρα.

Πρόγραμμα για την αγορά καινούργιων φορτηγών με επιδότηση στο 50% της αξίας με αποχαρακτηρισμό και αλλαγή των απαγορευτικών κάτω των οκτώ τόνων πινακίδων των δήμων για τα νομαρχιακά δημοσίας χρήσεως φορτηγά.

Ένας τέτοιος αγώνας σε ένα τέτοιο πλαίσιο είναι δίκαιος. Και κανένα κατασταλτικό μέτρο δεν πρέπει να τους πτοήσει και δεν μπορεί. Και δεν πρέπει να παραιτηθούν από το δικαίωμά τους στη δουλειά.

Ως ΚΚΕ θα στηρίξουμε ένα τέτοιο αγώνα προς αυτήν τη κατεύθυνση και φυσικά καταψηφίζουμε το παρόν νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Καλείται στο Βήμα ο κ. Αϊβαλιώτης, ειδικός αγορητής του ΛΑΟΣ.

Έχετε δεκαπέντε λεπτά, κύριε συνάδελφε, να αναπτύξετε τις απόψεις σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Βιάστηκε ο συμπαθής ειδικός αγορητής του ΚΚΕ, ο κ. Νάνος, να προεξοφλήσει την άποψη του ΛΑΟΣ και εξετέθη.

Ζητάμε την απόσυρση του νομοσχεδίου, κύριε συνάδελφε. Τώρα τα περί ευρωμονόδρομου δεν τα κατάλαβα. Εμείς είμαστε σε μια πολιτική ομάδα στην Ευρωβουλή που είναι εναντίον του ευρωσυντάγματος. Εσείς με ποιους είστε μαζί στην Ευρωβουλή; Κοιτάξε πίσω σας με ποιους είστε. Με το ΣΥΡΙΖΑ. Δεν είστε στην ίδια πολιτική ομάδα με το ΣΥΡΙΖΑ στην Ευρωβουλή; Εμάς κατηγορείτε για ευρωμονόδρομο; Βρείτε τα μεταξύ σας στην ίδια πο-

λιτική ομάδα που ανήκετε στην Ευρωβουλή.

Ακούστε. Μιλάμε για απελευθέρωση όταν το πραγματικό διακύβευμα είναι η μεταρρύθμιση. Δηλαδή, η νέα οργάνωση και ο νέος τρόπος λειτουργίας για να έχουμε καλύτερο αποτέλεσμα. Επί χρόνια ασχολούμαι με τις οδικές μεταφορές. Από τότε που έγραφα σε έντυπα στις Βρυξέλλες και είχαν ως κύριο ενδιαφέρον τις οδικές μεταφορές την εποχή που μιλούσαμε για καθαρά φορτηγά και για Παραεγνατία.

Και να πούμε και κάτι ευχάριστο. Εκείνη την εποχή μιλούσαν κάποιοι για Παραεγνατία. Για παράκαμψη, δηλαδή, της Μακεδονίας και της Θράκης. Το αποτρέψαμε. Όλοι μαζί. Όλοι οι Έλληνες, όλες οι πολιτικές δυνάμεις. Κάναμε την Εγνατία και γλυτώσαμε. Και αυτό είναι προς τιμήν όλων. Γιατί υπάρχει μια εθνική μίζερια ότι «τίποτα δεν μπορεί η Ελλάδα». Θυμάμαι το 1994 ήμουν συνεργάτης στον κ. Κακλαμάνη που ήταν Αντιπρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών. Και μιλούσαμε τότε για την Παραεγνατία. «Οι Αλβανοί, οι Σκοπιανοί, οι Βούλγαροι και οι Τούρκοι θα συνεργαστούν, θα μας παρακάμψουν. Ελληνικά φορτηγά διεθνών μεταφορών δεν θα κυκλοφορούν παρά μόνο σ' αυτόν τον άξονα». Και η Ελλάδα θα έμενε έξω απ' αυτούς τους σχεδιασμούς. Κινηθήκαμε όλοι πολύ γρήγορα. Δεξιοί, αριστεροί, κομμουνιστές, οι πάντες. Και το αποτρέψαμε. Να πούμε και κάτι θετικό γιατί ο κόσμος χρειάζεται μερικές φορές μια αχτίδα αισιοδοξίας.

Κάναμε λοιπόν την Εγνατία. Εκείνη την εποχή ήταν μείζον θέμα στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσοι ήταν Ευρωβουλευτές το θυμούνται.

Είπα και στην επιτροπή ότι πολλά εφάρια έχουν μαζευτεί: 7% του ΑΕΠ καλύπτουν οι οδικές και εμπορευματικές μεταφορές, 7% των θέσεων απασχόλησης και 70 εκατομμύρια η ζημία, όπως την υπολογίζουν τα διεθνή μέσα ενημέρωσης, μόνο για το καλοκαίρι. Φανταστείτε πόσα εβδομηντάρια εκατομμύρια ευρώ έχουν συσσωρευτεί τώρα που το σήριαλ δυστυχώς συνεχίζει να παίζει στην πλάτη του ελληνικού λαού.

Δεν έφτανε η δυσφήμιση δηλαδή, της οικονομίας μας για ένα χρόνο από τους κερδοσκόπους και όλους του υπολοίπους, τα παπαγαλάκια, είχαμε μέσα στο καλοκαίρι και τις εικόνες που είδαμε όλοι. Δείχνουν μια χώρα σε αποσύνθεση. Και βέβαια το σήριαλ έχει πολλά επεισόδια. Συνεχίζεται δυστυχώς το χάλι στις εθνικές οδούς από ανθρώπους που είναι απελπισμένοι. Είναι απελπισμένοι οι Έλληνες μεταφορείς. Είναι απελπισμένοι διότι έχουν να αντιμετωπίσουν αθέμιτο ανταγωνισμό.

Το νομοσχέδιο εισήγεται κάτι με το οποίο όλοι ή σχεδόν όλοι συμφωνούν ότι είναι θετικό: η απελευθέρωση ενός κλειστού επαγγέλματος, ώστε να υπάρξουν επενδύσεις και θέσεις εργασίας. Μέχρι εδώ καλά. Πέρα από την καλή πρόθεση υπάρχουν και κάποιοι όροι και πάρα πολλές παρενέργειες. Όλοι συμφωνούμε ότι χρειαζόμαστε σύγχρονα, ασφαλή, καθαρά φορτηγά.

Και επειδή μιλάμε για την ασφάλεια να πω το εξής. Το είπα και στην επιτροπή. Οι δυο Υπουργοί ακούνε πράγματα που έχουν ξανακούσει. Ακούει όμως ο κόσμος και ιδίως οι επαγγελματίες των μεταφορών. Δεν ενδιαφέρεστε για την οδική ασφάλεια. Είναι φερετζές. Είναι προκάλυμμα η οδική ασφάλεια.

Το ταμείο για τη προστασία του περιβάλλοντος γίνεται για ειπρακτικούς λόγους. Διότι εάν ενδιαφερόσασταν τα δύο φθαρμένα κόμματα που κυβερνήσατε τριάντα έξι χρόνια, μετά τη δικτατορία, την Ελλάδα, ούτε που θα υπήρχαν οι καταστάσεις, οι παρενέργειες, τα συμπτώματα παθογένειας που έχουν παρατηρηθεί αναφορικά με την οδική ασφάλεια. Θα είχατε κάνει επιτέλους την απόσυρση των σαράβαλων, των αυτοκινήτων που στοιχειώνουν τους ελληνικούς δρόμους και είναι επικίνδυνα.

Δεν θα είχατε αφήσει ασύδοτους τους εργολάβους. Εγώ δεν θυμάμαι κανέναν εργολάβο να τιμωρηθεί για το άθλιο τεχνικό έργο που παρέδωσε με τις ανάποδες στροφές και τα όλα τα υπόλοιπα, με τους ασφαλτοτάπητες που δεν κυκλοφορούνται.

Δεν θα υπήρχε αυτή η απίστευτη αμνήστευση παραβάσεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας όπως η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη που είναι έγκλημα σε άλλες χώρες, όπως το Βέλγιο, αλλά εδώ πληρώνεις το 50% και φεύγεις.

Δεν θα υπήρχε αυτό το άθλιο σύστημα παροχής διπλωμάτων οδήγησης όπου κάθε λαμόγιο, το οποίο είναι εξεταστής και θέλει

να λαδωθεί, λαδώνεται άνετα χωρίς να τιμωρείται ούτε αυτός που λαδώνει ούτε αυτός που λαδώνεται. Θα είχαν υπάρξει, λοιπόν, όχι γελοιότητες εξετάσεις, αλλά πραγματικές εξετάσεις όπου θα ελέγχεται η δυνατότητα του άλλου να οδηγήσει. Και όμως οι λαδώνοντες και οι λαδωνόμενοι παραμένουν πάντα ατιμώρητοι.

Εάν σας ενδιέφερε η οδική ασφάλεια, λοιπόν, όλα τα ξένα φορτηγά και λεωφορεία και τα δικά μας φυσικά, που κυκλοφορούν στους δρόμους θα είχαν αξιοπρεπή λάστιχα και δεν θα ήταν γουλί. Ούτε τα αστικά μας λεωφορεία θα είχαν τα χάλια που έχουν με ελαστικά που δεν εξυπηρετούν τις ανάγκες τους.

Όλα αυτά, λοιπόν, τα ταμεία για την προστασία του περιβάλλοντος, είναι ο φερετζές, το προκάλυμμα.

Στο νομοσχέδιο μιλάτε για τη δημιουργία ηλεκτρονικού μητρώου μεταφορικών εταιρειών. Εγώ, διαβάζοντας αυτή τη φράση για το ηλεκτρονικό μητρώο των μεταφορικών εταιρειών, απορώ. Δεν ξέρουμε πόσες εταιρείες έχουμε; Πώς εισπράττουμε φόρους; Εισπράττουμε αυτούς τους φόρους; Μήπως βουτάμε και φορολογούμε μόνο τους Έλληνες και κάποιοι άλλοι τη γλυτώνουν; Μέχρι τώρα τι είχαμε; Σε χαρτί, σε φακέλους; Τι μητρώο έχουμε; Και άντε και το φτιάξαμε αυτό το μητρώο, το οποίο περιέργως θα στοιχίσει 100.000 ευρώ, συν τη συντήρηση. Θα ήθελα να μάθω και πόσο κάνει η συντήρηση αυτού του μητρώου.

Θα βάλουμε σ' αυτό το μητρώο τους Αλβανούς, τους Βούλγαρους, τους Τούρκους που κάνουν ό,τι θέλουν με τα φορτηγά τους στην Ελλάδα, κάνουν μεταφορές, κυκλοφορούν με άθλια οχήματα, καταγεγραμμένους δεν τους έχουμε, εκτελούν παράνομες αυτές τις μεταφορές και ιδίως τις εσωτερικές, που δεν έχουν δικαίωμα να το κάνουν και όμως το κάνουν; Θα τους ελέγξουμε για τα επικίνδυνα και παλιά οχήματα που έχουν με τα ελαττωματικά συστήματα διεύθυνσης, τα φθαρμένα λάστιχα, τα ελαττωματικά συστήματα πέδησης;

Όλοι αυτοί, λοιπόν, που παίρνουν το μεταφορικό έργο, δηλαδή τη μπουκιά από το στόμα των Ελλήνων μεταφορέων, οι Αλβανοί, οι Σκοπιοί, οι Βούλγαροι, οι Τούρκοι, όλοι οι υπόλοιποι –αυτοί δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα– έχουν επικίνδυνα οχήματα και δεν έχουν κανέναν έλεγχο. Αυτοί όμως διενεργούν νομίμως διεθνείς μεταφορές, διενεργούν παράνομες και εσωτερικές μεταφορές. Αυτοί λοιπόν που διενεργούν νομίμως τις διεθνείς μεταφορές, τους ελέγχουμε; Με χλιαρό και ανεπαρκή τρόπο, φοβισμένα. Τους αφήνουμε ασύδους και αποθρασύνονται.

Όταν πριν από δεκατέσσερα χρόνια περίπου, το 1996, μιλούσα με το Χρήστο Παπουτσή, ο οποίος ήταν αρμόδιος Επίτροπος τότε για τις μεταφορές, λέγαμε πράγματα τα οποία δυστυχώς ζούμε σήμερα. Ζούμε τα πειρατικά οχήματα, τις πειρατικές μεταφορές στους δρόμους. Δεν το πιστεύαμε. Συζητούσαμε και νομίζαμε ότι ήταν σενάρια επιστημονικής φαντασίας. Και όμως έγιναν σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Με αυτά που γελάγαμε, αυτά πάθαμε, με τους πειρατές των δρόμων που κάνουν στη ζούλα μεταφορές στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας άθλια οχήματα που σημαίνει κίνδυνος ατυχήματος.

Βέβαια οι Έλληνες μεταφορείς δικαίως αισθάνονται αδικημένοι, αφού αυτοί πληρώνουν τα χαράτσια και τους φόρους και καμμία δεκάρα δεν μπαίνει στον κρατικό κορβανά. Αυτή είναι η κατάσταση. Και ενώ όλοι συμφωνούν ότι χρειάζονται επενδύσεις για άνοιγμα των κλειστών επαγγελματιών, οι Έλληνες μεταφορείς θα υποστούν τις συνέπειες, γιατί ένα κράτος τους αφήνει απροστάτευτους. Προφανώς δεν θα τα βάλει με τους Γερμανούς ή τους Ολλανδούς, όλους αυτούς με τις πολυεθνικές που θα έρθουν, θα εγκατασταθούν εδώ στην Ελλάδα και θα πάρουν το μεταφορικό έργο των Ελλήνων μεταφορέων. Όλοι αυτοί οι κοινοτικοί θα έρθουν, οι οποίοι φυσικά θα είναι πολύ περισσότερο ασύδοτοι αφού έχουμε αφήσει ακόμα και τους Τούρκους, τους Αλβανούς και τους υπόλοιπους να κάνουν ό,τι θέλουν, γιατί το ελληνικό κράτος δυστυχώς δεν έχει αντανακλαστικά για να ελέγξει και να τακτοποιήσει τα του οίκου του.

Για την κατάσταση των μικρών μεταφορέων στα νησιά νομίζω ότι όλοι πήραμε αυτή την επιστολή από το δημοτικό συμβούλιο της Μυτιλήνης που ζητά να μην γίνει αλόγιστη αδειοδότηση φορτηγών δημοσίας χρήσεως νομαρχιακών μεταφορών. Κραυγή αγωνίας από ένα ακριτικό νησί. Καταθέτω στα Πρακτικά το έγγραφο του Δημοτικού Συμβουλίου της Μυτιλήνης.

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

Με το νομοσχέδιό σας, νομίζω ότι το είπα και ο κύριος Υπουργός, ωθείτε τους μεταφορείς στην οργάνωση σε ανώνυμες εταιρείες και ΕΠΕ. Το είπα στην επιτροπή. Όμως, κάποιοι που είναι σε ένα ορεινό χωριό ή σε ένα νησί, όπως η Μυτιλήνη, ή και σε μικρότερα νησιά, θα συστήσει Α.Ε. ή ΕΠΕ; Και πού θα βρει άλλους όμοιους μεταφορείς; Γίνεται κάτι ανάλογο σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Το επισημαίνει εξάλλου, αυτή ακριβώς τη διάσταση, ότι δεν μπορεί να βρει σε ένα απομακρυσμένο ορεινό χωριό ή σε ένα μικρό νησί ομοειδή μεταφορέα, ένας άλλος μεταφορέας, και η Ομοσπονδία Φορτηγών Εθνικών Μεταφορών Δυτικής Ελλάδας, της οποίας επίσης καταθέτω στα Πρακτικά το υπόμνημα.

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

Επίσης, αυτό που δεν καταλαβαίνω είναι το εξής. Πόσα ακριβώς φορτηγά έχουμε στην Ελλάδα; Ερώτηση του κ. Ροντούλη, Βουλευτή Λαρίσης του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού. Εδώ και δύομισι μήνες εκκρεμεί απάντηση. Πόσα φορτηγά έχουμε στην Ελλάδα; Μέγα, άλυτο μυστήριο. Γιατί δεν απαντάει το Υπουργείο σας πόσα φορτηγά έχουμε στην Ελλάδα;

Καταθέτω στα Πρακτικά και την ερώτηση του κ. Ροντούλη.

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

Επίσης, δεν καταλαβαίνω και κάτι άλλο. Από τα εννιακόσια ενενήντα επτά βυτιοφόρα που υπήρχαν στην Ελλάδα το 1987 έχουμε φθάσει τα χίλια πεντακόσια. Μήπως τα βυτιοφόρα είναι θηλυκά και γεννάνε; Κάνουν παιδιά; Γιατί εδώ η Πανελλαδική Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Βυτιοφόρων αναφέρει ότι είχαμε εννιακόσια ενενήντα επτά βυτιοφόρα το 1987. Τώρα έχουμε χίλια πεντακόσια. Καταθέτω, λοιπόν, και το έγγραφο της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Ιδιοκτητών Βυτιοφόρων που δείχνει πόσα βυτιοφόρα είχαμε και το ότι αυξήθηκαν κατά εξακόσια έκτοτε.

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

Επειδή, όμως, αναφέρθηκε και στο συνολικό αριθμό όλων των φορτηγών ο οποίος, στο νομοσχέδιο το οποίο μας καταθέσατε, υπολογίζεται στις τριάντα τρεις χιλιάδες, έχουμε εδώ και τη συγκεντρωτική κατάσταση απογραφής. Έχω την αναλυτική κατάσταση των φορτηγών που έχει η Ελλάδα το 2008 και το 2010. Πριν από ακριβώς δύο χρόνια, λοιπόν, στις 23-9-2008 τα φορτηγά δημοσίας χρήσεως ήταν τριάντα χιλιάδες ενενήντα οκτώ. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

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

Πριν έξι μήνες, το Φεβρουάριο του 2010 ήταν τριάντα χιλιάδες διακόσιες ενενήντα πέντε, δηλαδή διακόσια φορτηγά περισσότερα. Καταθέτω και αυτή τη συνολική αναλυτική κατάσταση των φορτηγών από το Υπουργείο Μεταφορών.

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

Μέσα σε ενάμιση χρόνο, λοιπόν, αυξήθηκαν κατά διακόσια. Τι γίνεται εδώ; Πώς αυξήθηκαν κατά διακόσια τα φορτηγά και πώς εσείς λέτε σήμερα ότι είναι τρεις χιλιάδες περισσότερα από τις επίσημες καταστάσεις του Υπουργείου σας; Έτσι λέτε στο νομοσχέδιό σας ότι είναι τριάντα τρεις χιλιάδες τα φορτηγά. Το Υπουργείο στις αναλυτικές καταστάσεις αναφέρει άλλα νούμερα.

Επειδή η ακρότητα πάντα κάνει πολύ κακό, αναφέρει ο ΛΑΟΣ

μία συναινετική πρόταση, θα σας την καταθέσει, η οποία προ-σπαθεί να είναι ανάμεσα στις διισταμένες θέσεις του Υπουργείου και των μεταφορέων. Άυλη αξία εβδομήντα μία χιλιάδες πεντα-κόσια. Απόσβεση πέντε έτη από την 1η Ιανουαρίου 2011. Απο-μείωση 65% από 1η Ιουλίου 2011. Το 35% που υπολείπεται παραμένει μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2015, ως τίμημα παραβόλου για κάθε νεοεκδοθείσα άδεια, με τη λογική ότι αυτή η αξία θα αποσβένεται σύμφωνα με το φορολογικό νόμο, ως πάγιο. Με αυτή τη φορολογική επιβάρυνση ύψους 40% επί της αποσβενό-μενης αξίας, ο νεοεισερχόμενος πληρώνει για την απόκτηση αδειάς φορτηγού δημοσίας χρήσεως ένα μικρό ποσό, μέχρι το 2015, ύψους 1.500 ευρώ, που δεν καθίσταται απαγορευτικό για το στάδιο της ήπιας προσαρμογής των πέντε ετών, το οποίο όμως είναι απαραίτητο για τη διατήρηση της βιωσιμότητας των ήδη υπαρχόντων Ελλήνων μεταφορέων και παράλληλα για τη διατήρηση σε ανεκτά επίπεδα της αναλογικότητας μεταξύ της προσφοράς του μεταφορικού έργου και των διαθεσίμων φορτη-γών δημοσίας χρήσεως. Μία θέση η οποία είναι ήπια, δεν αποτε-λεί ακρότητα, είναι ανάμεσα στις θέσεις του Υπουργείου και των Μεταφορέων. Έτσι και ηρεμία θα υπάρξει και έσοδα για το κρά-τος θα υπάρξουν και μεταρρύθμιση και όχι απλώς απελευθέ-ρωση. Μεταρρύθμιση. Δηλαδή νέος τρόπος λειτουργίας προς την κατεύθυνση του ανοίγματος της αγοράς, αλλά με προστασία των Ελλήνων μεταφορέων οι οποίοι πέφτουν στα νύχια των πο-λυεθνικών με τη ρύθμιση που κάνετε.

Αν δεν γίνουν όλα αυτά, απλώς και οι δύο πλευρές θα τραβή-ξουν το σχοινί και θα διαιωνιστεί η πόλωση. Αν δεν το κάνετε, αν δεν ακολουθήσετε αυτή τη συναινετική ρύθμιση που προτείνει ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός, τότε σας παρακαλούμε και πάλι να αποσύρετε αυτό το νομοσχέδιο και να το ξαναφέρετε μετά από επεξεργασία που θα κάνετε. Ο κόσμος πραγματικά κουρά-στηκε, ταλαιπωρείται, ξεροσταλιάζει στις ουρές και θα σας το δείξει με ηχηρό τρόπο και στις δημοτικές εκλογές που έρχονται, παρ' όλες τις φιλότιμες προσπάθειες που κάνει η Νέα Δημοκρα-τία για να σας σώσει, επιλέγοντας υποψηφίους Περιφερειάρχες στα μέτρα του ΠΑΣΟΚ.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Το λόγο έχει ο Κοινο-βουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Δημήτρης Παπαδημού-λης για δώδεκα λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το συζητούμενο νομοσχέδιο έχει προκαλέσει μεγάλη ένταση και μεγάλη αναστά-τωση που κορυφώθηκε τον Αύγουστο, ταλαιπωρώντας πάρα πολύ κόσμο, βυθίζοντας στην αγωνία δεκάδες χιλιάδες οικογέ-νειας ανθρώπων που ζουν από τις οδικές μεταφορές, επιβαρύ-νοντας την οικονομία, επιβαρύνοντας αυτούς που θέλουν να ταξιδέψουν. Και το ερώτημα είναι: Προς τι η αναστάτωση; Γιατί έγινε αυτό; Η δική μας εγγύηση είναι:

Πρώτον, διότι το συζητούμενο νομοσχέδιο κάνει την πιο βίαιη προσαρμογή στο άνοιγμα του κλειστού επαγγέλματος που έχει γίνει ποτέ στην Ευρώπη. Απόδειξη: Η οδηγία – πλαίσιο που προ-βλέπει το πώς θα γίνει αυτό το άνοιγμα, είναι η οδηγία 26/1996. Όταν ψηφίστηκε ήταν η αρχή της σημαντικής οκταετίας, με κυ-βέρνηση ΠΑΣΟΚ. Δεν κάνατε τίποτα. Στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες ορίστηκε μία μεταβατική περίοδος που έφτασε μέχρι και τα δέκα χρόνια. Το λέτε και στην εισηγητική έκθεση. Και μήκαν και πάρα πολύ αυστηρές προϋποθέσεις για να μην μπουν αερι-τζήδες. Και αναγνωρίστηκε και μία άυλη αξία σε ένα ποσοστό για τους κατόχους των αδειών, έτσι ώστε και να μην μπουν αεριτζή-δες και έσοδα να αποκτήσει το κράτος, το άλλο κράτος.

Στην Ελλάδα τι έγινε; Στην Ελλάδα και με ΠΑΣΟΚ και με Νέα Δημοκρατία, αυτό που σήμερα διεκτραγωδείτε, δηλαδή τις πε-λατειακές ρυθμίσεις των κλειστών επαγγελματιών, το «μαύρο» χρήμα στην ανταλλαγή και την αγοραπωλησία των αδειών, εσείς το εκθρόνισατε. Και κάνατε ψηφοθηρία με όλο αυτό τον κόσμο που αγωνιά τώρα και για τις οικογένειές του.

Ο δεύτερος λόγος που υπάρχει αναστάτωση είναι ότι χειρι-στήκατε το θέμα με έναν απίστευτο ερασιτεχνισμό, με μία προ-χειρότητα, κύριοι της Κυβέρνησης και με απίστευτες παλινωδίες.

Αν ακούσει κανείς σήμερα τη συνεδρίαση, θα πει: «Αντιπολί-τευση εναντίον Ρέππα ή τα συνδικάτα των οδικών μεταφορών εναντίον Ρέππα». Ξέρετε ποια είναι η πραγματικότητα; Ρέππας εναντίον Ρέππα! Θέλετε να σας το αποδείξω;

Διαβάζω από δελτίο Τύπου του Υπουργείου του οποίου ηγείται ο κ. Ρέππας. Δελτίο Τύπου, 21 Απριλίου του 2010. Λέει, λοιπόν, το επίσημο δελτίο Τύπου του δικού σας Υπουργείου: «Για τους υπάρχοντες μεταφορείς θα υπάρξει μία πενταετής περίοδος προ-σαρμογής στα νέα δεδομένα. Στο σημείο αυτό ο κ. Ρέππας τόνισε με έμφαση ότι η πολιτεία παρέχει τη δυνατότητα σε κάθε πολίτη να ενταχθεί στο συγκεκριμένο επάγγελμα, αλλά παράλληλα θα στηρίξει και αυτούς που ήδη δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό! Ο Υπουργός εξήρε τη στάση που κράτησαν οι φορείς των επαγ-γελματιών του συγκεκριμένου κλάδου στη διάρκεια του διαλόγου με το Υπουργείο που κράτησε περίπου δύο μήνες».

Αυτό, λοιπόν, που τώρα σας ζητούμε όλοι –σας ζητούν και οι μεταφορείς- το είχατε βάλει στο νομοσχέδιο. Και το βάλατε και στην ανακοίνωσή σας, 21 Απριλίου του 2010, όχι 1η Απριλίου του 2010. Δεν τα είπατε Πρωταπριλιά. Τα είπατε είκοσι μέρες αργό-τερα. Και τα παίρνετε πίσω.

Το δικό σας, λοιπόν, «είπα – ξείπα» δημιουργεί αυτή την ανα-στάτωση.

Και σας λέμε: Δεν θέλετε να αποσύρετε το νομοσχέδιο; Δεχ-θείτε τουλάχιστον τη μεταβατική περίοδο προσαρμογής. Εκτός αν εσείς τη βάλατε στο αρχικό νομοσχέδιο και τη θεωρούσατε λάθος.

Κύριε Ρέππα, πείτε την αλήθεια. Ποιος σας ανάγκασε να πά-ρετε πίσω τη μεταβατική περίοδο των πέντε ετών; Αυτό που διά-βασα εγώ και που βοά η πιάτσα, είναι η τρόικα. Τι ζητείτε πιο πολύ λοιπόν; Η τρόικα ή η ελληνική Βουλή; Το αρχικό δικό σας νομο-σχέδιο ή η τα «είπα – ξείπα»;

Εάν αυτή τη στιγμή πείτε, πενταετής η περίοδος, κι εμείς που λέμε απόσυρση του νομοσχεδίου, θα δεχθούμε ότι κάνετε μία αλ-λαγή, μία υποχώρηση, ότι η Βουλή λειτουργεί, ότι ο κοινωνικός διάλογος ή η κοινωνική αντιπαράθεση λειτουργεί.

Δεύτερο θέμα. Σε όλες τις άλλες χώρες, που δεν είναι παλαβοί, είπαν ότι δεν μπορεί μία άδεια που ο άλλος τη χρυσοπλήρωσε, να κοστίζει ξαφνικά, από ένα σημείο και μετά, μετά από τριάντα μήνες, μηδέν. Έδωσε 100.000, 150.000 ευρώ για να την πάρει και σε τριάντα μήνες, μηδέν. Δεν γίνεται και ειδικά γι' αυτούς που δεν την έχουν αποσβέσει, που την αγόρασαν, με τον τρόπο που γίνονται αυτές οι αγοραπωλησίες, πρόσφατα.

Υπάρχει μία πρόταση –την υποστηρίζουμε κι εμείς, την υπο-στηρίζουν κι άλλοι- που λέει, αναγνωρίστε το 35% αυτής της άλλης αξίας να παραμείνει και μετά το τέλος της περιόδου προ-σαρμογής. Ποιο είναι το καλό από αυτό; Πρώτον, ότι το κράτος αποκτάει έσοδα για να στηρίξει υποδομές. Δεύτερον, αποτρέπει τον κίνδυνο να μπουν αεριτζήδες.

Λέτε ως επιχείρημα, χωρίς να εξηγήτε τα «είπα – ξείπα» ανά-μεσα στο νομοσχέδιο της άνοιξης και στο νομοσχέδιο του καλο-καιριού: «Ναι, θα ανοίξει το επάγγελμα και αυτό θα κάνει καλό στον ανταγωνισμό». Σας λέω προκαταβολικά πως οτιδήποτε κάνει ασφαλέστερες τις μεταφορές, πιο σύγχρονο το στόλο, κα-τεβάξει το κόστος μεταφορών, είναι καλό. Η θεωρία, όμως, ότι αυτό θα γίνει αυτομάτως στην Ελλάδα του σήμερα, που είναι το βασίλειο των καρτέλ, δεν ισχύει. Απόδειξη; Η απελευθέρωση των καυσίμων. Είναι απελευθερωμένη η αγορά των καυσίμων. Έτσι λέτε. Και στα διυλιστήρια και στις εταιρείες εμπορίας και στα πρατήρια της λιανικής. Κι, όμως, βασιλεύει το καρτέλ σε όλα τα στάδια και οι τιμές ανεβαίνουν και δεν πέφτουν. Κάποια στιγμή πήγατε να βάλετε πλαφόν και το πήρατε μετά πίσω. Και οι τιμές ανεβαίνουν και με πλαφόν και χωρίς πλαφόν.

Κι έχετε μία Επιτροπή Ανταγωνισμού, στην οποία έχετε ακόμη έναν πρώην συνταξιούχο δικαστικό, τον οποίο είχε ορίσει η Νέα Δημοκρατία, και τον έχετε ξεχάσει εκεί. Αυτή η επιτροπή δεν κάνει τίποτα. Γεμίζει τα ράφια με φακέλους. Δεν επιβάλλει πρό-στιμα, δεν εισπράττει πρόστιμα, δεν κόβει κεφάλια, με αποτέλε-σμα ο πληθωρισμός, που τρώει το εισόδημα των πολιτών, να είναι σι' ένα πολύ μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα και της βασιλείας των καρτέλ.

Έχουν δίκιο, λοιπόν, όσοι φοβούνται και ειδικά οι μικροί μετα-

φορείς. Έχω εδώ, τις ανακοινώσεις του σωματείου των μικρών μεταφορέων, των μικρών φορτηγών, οι οποίοι λένε, «φοβόμαστε τα καρτέλ, τα οποία θα μπουν, θα ελέγξουν την αγορά και δεν θα κάνουν φθηνότερες τις μεταφορές, θα τις κάνουν ακριβότερες κι εμάς θα μας πετάξουν έξω».

Να σας πω και κάτι ακόμη και μιλάω με την κοινή λογική. Στο νομοσχέδιο λέτε ότι ή ΑΕ ή ΕΠΕ. Υποχρεωτικά με αυτές τις μορφές πρέπει να είναι οι καινούργιες εταιρείες. Τους συνεταιρισμούς εσείς, το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα, γιατί τους ξεχάσατε, γιατί τους εμποδίζετε, γιατί τους καταργείτε; Όταν έχετε μεμονωμένους μικρούς μεταφορείς, δεν θα έπρεπε να προβλέψετε, πέρα από μία μεταβατική περίοδο, πέρα από το να μη μηδενιστεί η αξία της άδειάς τους, με το 35% που ζητάμε, να δώσετε και κίνητρα –όχι απλώς να επιτρέψετε τη δημιουργία συνεταιρισμών μεταφορέων, αλλά να δώσετε και κίνητρα– για να δημιουργηθούν αυτοί οι συνεταιρισμοί; Γιατί δεν το κάνετε; Διότι διευκολύνετε τους μεγάλους.

Και μη μας λέτε τώρα ότι εμείς είμαστε οι υποστηρικτές του status quo και οι εχθροί της προόδου κ.λπ.. Δεν είμαστε αντίθετοι στο άνοιγμα του επαγγέλματος. Σας επικρίνουμε για τον τρόπο με τον οποίο το επιχειρείτε, ο οποίος είναι μοναδικός στην Ευρώπη και σε βιαιότητα και σε προχειρότητα και σε παλινωδίες και σε έλλειψη κατοχύρωσης έστω ενός μικρού μέρους των συμφερόντων αυτών που τους βάλατε να πληρώσουν τα μαλλιοκέφαλά τους για να πάρουν αυτή την άδεια. Εκεί είναι το θέμα.

Και λέτε τώρα. Ναι, αναγνωρίζουμε ότι είναι η πιο βίαιη, αναγνωρίζουμε ότι θα πληρώσουν το μάρμαρο χιλιάδες άνθρωποι, αλλά τι να κάνουμε; Η χώρα μας άργησε και προσπαθεί να κάνει τώρα κάτι που έκαναν οι άλλοι πριν δέκα χρόνια.

Σας ερωτώ. Ακόμη κι αν δεχόμαστε αυτό το επιχείρημα, γιατί να πληρώσουν οι δεκάδες χιλιάδες οικογένειες των μεταφορέων τις καθυστερήσεις της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, την αδυναμία σας να σχεδιάσετε έγκαιρα; Μιλάμε για οδηγία του 1996. Από τότε έχουν περάσει δεκαπέντε χρόνια. Γιατί να πληρώσουν τα σπασμένα αυτής της δεκαπενταετούς καθυστέρησης; Σβήνων τα προηγούμενα είκοσι πέντε χρόνια που παίζατε το ίδιο παιχνίδι για να ψηφοθηρείτε.

Αυτοί που είναι τώρα στους δρόμους, δεν είναι οπαδοί της Αριστεράς. Είναι άνθρωποι που τους έχετε κατακοροιδέψει, κατακεταλλευτεί. Και με το δίκιο τους αγανακτούν. Και η αγανάκτηση καμιά φορά είναι και κακός σύμβουλος.

Λέω καθαρά. Με ορισμένες, μεμονωμένες, ακραίες ενέργειες εμείς δεν συμφωνούμε. Και δεν πιστεύουμε ότι κάνουν και καλό στον αγώνα της μεγάλης πλειονότητας, της συντριπτικής πλειονότητας, αυτού του επαγγελματικού κλάδου.

Τώρα, όμως, πρέπει να δούμε τι θα κάνουμε. Η λύση είναι εδώ μπροστά σας, αρκεί να έχετε την τόλμη να παραδεχτείτε ότι κάνατε λάθος. Αρκεί να παραδεχτείτε, κύριε Υπουργέ, ότι το νομοσχέδιο που παρουσιάσατε τον Απρίλιο ήταν σωστό και δεν φοβηθήκατε έντρομος τις φοβέρες της τρόικα. Τώρα προσπαθείτε να μας πείσετε ότι το νομοσχέδιο που εμφανίσατε την άνοιξη ήταν λάθος. Τότε γιατί το παρουσιάσατε; Ποια είναι η λύση;

Δεχτείτε δύο πράγματα. Δεν θέλετε να δεχτείτε την άποψή μας, την άποψη του ΚΚΕ, την άποψη του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού. Δεχτείτε δύο πράγματα. Την πενταετία και το 35%.

Σας λέω ότι μπορούμε με την συνδρομή όλου του πολιτικού κόσμου να πάμε στους εκπροσώπους των μεταφορέων και να τους πείσουμε να ανοίξει αυτή η διαδικασία. Πάρτε αυτά τα λεφτά από το 35% -που θα είναι κάποια λεφτά από αυτούς που θα θελήσουν να μπουν μετά το '13 ή το '15 που λέμε εμείς- και χρησιμοποιήστε τα για να υπάρξουν υποδομές.

Ξέρετε γιατί στην Ελλάδα βασιλεύουν τα καρτέλ; Γιατί στην Ελλάδα δεν υπάρχουν δομές ελέγχου, κυρώσεων κ.λπ.. Σε άλλες χώρες για να πάρει κάποιος άδεια χρειάζεται να υποβάλει και business plan. Εδώ δεν υπάρχει μια στοιχειώδης μελέτη, η οποία να λέει πώς έχει η κατάσταση, ποιοι είναι οι αριθμοί, σε τι θα προκύψει όφελος, πού υπάρχει ο κίνδυνος και πώς θα αντιμετωπιστούν τα προβλήματα.

Στην προσπάθειά σας, κύριε Υπουργέ, να κάμψετε τις αντιστάσεις φτάσατε να τάζετε κίνητρα στήριξης των μεταφορέων

από τον αναπτυξιακό νόμο. Ποιόν; Έναν αναπτυξιακό νόμο που δεν υπάρχει, έναν αναπτυξιακό νόμο, τον οποίο είχατε υποσχεθεί ότι θα τον ψηφίζατε τις πρώτες εκατό ημέρες της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ. Σε λίγες ημέρες σβήνετε το πρώτο σας κεράκι, κλείνετε τον ένα χρόνο στην Κυβέρνηση και αυτός ο νόμος δεν έχει έρθει καν στην Βουλή. Από ό,τι διαβάζω στις εφημερίδες ο κ. Χρυσοχοϊδης, που διαδέχτηκε την κ. Κατσέλη, τον έχει πάρει και τον ξαναγράφει τον νόμο αυτό, διότι δεν του άρεσε το νομοσχέδιο που άφησε η κ. Κατσέλη.

Όλοι θα στηρίζαμε –και εμείς τουλάχιστον– έναν αναπτυξιακό νόμο για να αρχίσει να λειτουργεί θέλει τουλάχιστον ένα χρόνο, μετά την ψήφισή του, για να φτιαχτούν οι δομές, να ωριμάσουν οι ενέργειες κ.λπ.. Τάζετε, λοιπόν, κίνητρα ένταξης στον αναπτυξιακό νόμο, που ακόμη δεν τον έχετε καταθέσει. Ανύπαρκτος.

Όλοι θα στηρίζαμε –και εμείς τουλάχιστον– τον προτείνουμε– κίνητρα για τον εκσυγχρονισμό του στόλου για να έχει ρήτρα απόσυρσης. Εάν δεχτείτε αυτήν τη διάταξη για το 35% και στηρίζετε μια ομαλότερη μετάβαση και υλοποιείτε ένα βασικό αίτημα αιχμής των φορτηγατζήδων και την ίδια ώρα εξασφαλίζετε κάποιους πόρους που μαζί με άλλους μπορούν να χρηματοδοτήσουν ένα γενναίο εξοπλισμό του στόλου, που όντως είναι γερασμένος.

Να σας πω και κάτι ακόμη. Υπάρχει ένας εφιαλτικός αριθμός. Οι νεκροί στην Ελλάδα ανά εκατομμύριο κατοίκων από τροχαία ατυχήματα είναι διπλάσιοι από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Ένας από τους παράγοντες που συμβάλλουν σε αυτό είναι και το πόσο γερασμένοι είναι οι στόλοι. Ένας άλλος παράγοντας είναι το πώς δίνονται τα διπλώματα και πόσο ελέγχονται τα πράγματα εκεί. Ενισχύστε με κίνητρα και τον εκσυγχρονισμό του στόλου.

Καταλήγοντας, εάν μέινετε ακούντοι στις θέσεις που υποστηρίζατε στην επιτροπή, είναι προφανές ότι θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο. Εάν δεχτείτε αυτές τις δύο αλλαγές, νομίζω ότι υπάρχει δυνατότητα να κάνουμε μια ομαλή μετάβαση σε μια καινούργια κατάσταση με τη συνδρομή των τριάντα τριών χιλιάδων και των οικογενειών τους, που είναι τώρα στους δρόμους απελπισμένοι και αγανακτισμένοι, να εξασφαλιστεί μια μεταβατική περίοδος πέντε ετών και με τους πόρους που θα δώσει αυτό το 35% και αυτοί να ωφεληθούν και δεν θα μηδενιστεί μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα η αξία των επενδύσεων μιας ζωής, αλλά και το κράτος θα αποκτήσει κάποια έσοδα.

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

Σκεφτείτε τα αυτά, κύριε Υπουργέ, και εάν έστω και για 1% πιστεύετε ότι το αρχικό σας νομοσχέδιο ήταν πιο σωστό από αυτό που σας επέβαλε η τρόικα, έχετε μια ευκαιρία να το αποδείξετε σήμερα και αύριο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα εδώ ένα νομοσχέδιο για ένα θέμα, όπως είναι γνωστό, που αφορά μια συγκεκριμένη κατηγορία επαγγελματιών. Προκλήθηκαν συζητήσεις, συνεχίζονται οι συζητήσεις, όπως είπαμε νωρίτερα θα υπάρξει άνεση στη συζήτηση στη Βουλή των Ελλήνων.

Ζούμε, ευτυχώς, σε μια ώριμη δημοκρατία, που δίνει τη δυνατότητα σε κάθε πολίτη να διατυπώσει τις απόψεις του, να διαμαρτυρηθεί όταν δεν συμφωνεί με συγκεκριμένες απόψεις ή αποφάσεις, να διαδηλώσει.

Αυτό έγινε και σήμερα. Με απόλυτη ελευθερία οι συγκεκριμένοι επαγγελματίες διαδήλωσαν με τον τρόπο που αυτοί επέλεξαν. Ωστόσο, πριν από λίγο είδα το βίντεο των διαδραματισθέντων σήμερα το μεσημέρι, έξω από τη Βουλή, μπροστά στο Μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη.

Εκεί είδα ότι αναγκάστηκαν να αποχωρήσουν οι Εύζωνοι που φρουρούν διαρκώς και αδιαλείπτως το Μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη λόγω της έντασης που είχαν προκαλέσει ορισμένοι από τους διαδηλωτές.

Πέρα από αυτό, είδα και τη σκηνή, σύμφωνα με την οποία τοποθέτησαν κάποιοι επί του μνημείου μαύρη σημαία. Τα σύμβολα έχουν τη δική τους ξεχωριστή σημασία. Θεωρώ ότι το πιο ιερό μνημείο για το λαό μας, για το έθνος μας και για τη δημοκρατία είναι το Μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη.

Θεωρώ ότι τέτοιες πράξεις είναι απαράδεκτες. Εκτιμώ ότι είναι

καταδικαστέες από όλους μας και κάνω έκκληση και για τώρα, αλλά και για το μέλλον, τέτοιες πράξεις να μην επαναληφθούν ποτέ. Επαναλαμβάνω ότι τίποτα δεν δικαιολογεί τέτοιες κινήσεις, τέτοιες δράσεις, τέτοιες πράξεις σε βάρος ενός τόσο ιερού συμβόλου, όπως είναι το Μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη.

Γι' αυτό αισθάνθηκα την ανάγκη να κάνω δημόσια αυτήν την παρέμβαση και να διατυπώσω αυτήν την πολύ συγκεκριμένη έκκληση προς όλους.

Συνεχίζουμε τώρα τη συζήτηση με τον πρώτο από τους ομιλητές μετά τους εισηγητές, τον κ. Κώστα Γείτονα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, προσυπογράφω την έκκληση σας. Είμαι από εκείνους που και πριν στην επιτροπή και στην ακρόαση των φορέων πρόσφατα είχα κάνει έκκληση να επικρατήσει η λογική, η μετριοπάθεια και η ψυχραιμία για να μπορέσουμε να βρούμε μια λύση κοινά αποδεκτή, που να εξυπηρετεί και το κοινωνικό σύνολο και τους ίδιους τους επαγγελματίες.

Δυστυχώς συνεχίζονται οι κινητοποιήσεις με ακρότητες που συνέβησαν σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως αυτή που αναφέρατε. Θα έλεγα ακρότητες, δυστυχώς, με ανοχή και των συνδικαλιστών και των αρχών.

Προχωρούμε σε μια μεταρρύθμιση, η οποία θα πρέπει να εξυπηρετήσει το κοινωνικό σύνολο χωρίς ασφαλώς να θιγούν νόμιμα δικαιώματα και τα καλώς εννοούμενα συμφέροντα των ανθρώπων που είναι επαγγελματίες στον κλάδο.

Το χειρότερο πράγμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην πολιτική είναι η υποκρισία. Απόψε περίσσεψε σ' αυτήν την Αίθουσα. Και καλά μεν η Αξιωματική Αντιπολίτευση η Νέα Δημοκρατία, μέσα από αυτήν την υποκριτική τακτική «και με τον χωροφύλακα και με τον αστυφύλακα» προσπάθησε να καλύψει τις ενοχές της για την καθυστέρηση. Αλλά και η Αριστερά είναι δυνατόν να είναι υπέρ της απελευθέρωσης, υπέρ των δικαιωμάτων όλων, αλλά ταυτόχρονα και υπέρ της διατήρησης του status quo;

Με ζητούμενο την αναγκαιότητα να γίνουν οι εμπορευματικές οδικές μεταφορές βιώσιμες και ανταγωνιστικές σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, η Κυβέρνηση πήρε τη νομοθετική πρωτοβουλία απελευθέρωσης της αγοράς και ανοίγματος του επαγέλματος. Μέχρι εδώ λένε όλοι, και οι φορείς από τους επαγγελματίες που ακροαστήκαμε, ότι συμφωνούν.

Τι μ' αυτό, Ανακάλυψε τον τροχό η Κυβέρνηση; Όχι. Είναι κάτι που εδώ και πολλά χρόνια έχει γίνει σε όλες τις άλλες χώρες της Ευρώπης. Στην Ελλάδα έχουμε μείνει πίσω, έχουμε ένα κλειστό επάγγελμα από το '71 – και εδώ είναι οι ενοχές όλων μας – και έχουμε χάσει πολύτιμο χρόνο και πρέπει να τρέξουμε. Γι' αυτό και τα περιθώρια μεταβατικής περιόδου έχουν στενέψει.

Γιατί επιβάλλεται να προχωρήσουμε; Ο κλάδος των μεταφορών είναι σημαντικός για την κοινωνικοοικονομική ζωή του τόπου. Ο κλάδος συνεισφέρει στο 7% του ΑΕΠ, αντιπροσωπεύει 7% των θέσεων απασχόλησης – απασχολούνται περίπου εκατόν δέκα χιλιάδες – και στο χώρο αυτό δραστηριοποιούνται περίπου τριάντα τρεις – τριάντα τέσσερις χιλιάδες φορτηγά δημόσιας χρήσης, από τα οποία περίπου δεκατέσσερις χιλιάδες και κυρίως στην επαρχία είναι και μικρά.

Όπως δε διαπιστώνεται – και το ακούσαμε και το συζητήσαμε στην επιτροπή κατά την ακρόαση των φορέων – έχουμε ένα μεγάλο αριθμό φορτηγών σε σχέση με το μεταφορικό έργο, που είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Η ζήτηση ιδιαίτερα για μεταφορικό έργο είναι χαμηλή.

Η βελτίωση συνεπώς της ανταγωνιστικότητας – και αυτό πρέπει να καταλάβουν όλοι στην Ελλάδα – είναι αδήριτη ανάγκη για την ανάπτυξη του κλάδου και για τη διατήρηση της απασχόλησης.

Ποιο είναι το κλειδί σ' αυτήν την αλλαγή; Το κλειδί σε αυτή την αλλαγή είναι η δυνατότητα σε κάθε πολίτη πρόσβασης στο επάγγελμα υπό τις προϋποθέσεις και κριτήρια που δεν τα καθορίζει η Κυβέρνηση, τα καθορίζει ο ευρωπαϊκός κανονισμός. Και είναι καλή φήμη, οικονομική επιφάνεια, επαγγελματική επάρκεια με ταξί άλλων, κατάλληλες υποδομές. Απελευθερώνεται επίσης το κόμιστρο και στο εξής οι άδειες των οδικών μεταφορών δίδονται σε μεταφορικές εταιρείες, είτε ανώνυμες εταιρείες είτε εταιρείες περιορισμένης ευθύνης.

Αυτή είναι η μεγάλη αλλαγή που γίνεται. Από την αρχή ξεκίνησαν οι αντιδράσεις. Η Κυβέρνηση προχώρησε σε βελτιωτικές ρυθμίσεις. Μεταβατική περίοδος τρία χρόνια, ισχύς των αδειών μέχρι το 2023, παράταση ισχύος δηλαδή των αδειών φορτηγών δημόσιας χρήσης, προσμέτρηση της άυλης αξίας, επίλυση φορολογικών και συνταξιοδοτικών ζητημάτων κ.λπ..

Και εδώ θα επανέλθω, κύριοι Υπουργοί, γιατί πρέπει να ξεκαθαριστούν ορισμένα θέματα. Έχουν δίκιο οι επαγγελματίες. Ενώ τα αναπτυξιακά κίνητρα είναι καθαρά, στα φορολογικά ζητήματα και ιδιαίτερα όσον αφορά τις μεγαλύτερες εταιρείες και τους μικρότερους επαγγελματίες δεν έχουν ξεκαθαρίσει. Θα πρέπει να ξεκαθαριστούν, καθώς επίσης να ξεκαθαριστεί και το συνταξιοδοτικό ζήτημα για τους παλιότερους επαγγελματίες, να δούμε σε ποια κλάση θα είναι τελικά. Είπατε, κύριε Υπουργέ, νομίζω για σύνταξη 1050 ευρώ – δεν ξέρω αν το αποδίδω σωστά. Αλλά να προσδιοριστεί η κλάση, να ξεκαθαριστούν αυτά τα ζητήματα.

Γενικά επειδή συνεχίζονται οι κινητοποιήσεις και τα αιτήματα, εγώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιμένω στην έκκλησή μου να εξαντληθεί κάθε περιθώριο συνεννόησης.

Κύριε Υπουργέ, η άποψή μου είναι σαφώς και την είπα και στην επιτροπή. Δεν θα πρέπει να υποχωρήσετε σε οτιδήποτε έχει σχέση με το να υπονομεύσει την αρχή του ανοίγματος του επαγέλματος αμέσως ή εμμέσως, αλλά ό,τι δεν αντιστρατεύεται αυτή τη φιλοσοφία θα μπορούσε να συζητηθεί και να γίνει δεκτό. Υπάρχουν εκεί, λοιπόν, περιθώρια, μέχρι να ψηφίσουμε τα άρθρα αύριο, συνεννόησης. Κι εγώ κάνω έκκληση να εξαντληθεί ακόμα το οποίο περιθώριο, με την προϋπόθεση φυσικά, ότι δεν θα πρέπει να ανατρέψουμε τη λογική και να ξανακλείσουμε το επάγγελμα εμμέσως ή αμέσως με διάφορους τρόπους.

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

Και κλείνοντας – δεν θέλω να καταναλώσω άλλο χρόνο – θέλω να πω κάτι και να το πω και σε σας, κύριοι Υπουργοί, και προς τους επαγγελματίες του κλάδου. Η προσοχή σας θα πρέπει να στραφεί από δω και πέρα – το νομοσχέδιο θα ψηφιστεί και καλό είναι να ψηφιστεί με τη μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση και με τις περισσότερες βελτιωτικές αλλαγές – στην εξασφάλιση των προϋποθέσεων για την ορθή εφαρμογή του νόμου. Και τι εννοώ; Με στόχο κυρίως να αποφευχθούν οποιοδήποτε κίνδυνοι στρεβλώσεων στην αγορά, όπως παραδείγματος χάριν από τυχόν μαζική εισροή φορτηγών ιδιωτικής χρήσεως στο χώρο, είτε από εναρμονισμένες πρακτικές ή καρτελοποίηση με μεγάλες εταιρείες που θα μπουν στον κλάδο.

Αυτό θα πρέπει να διασφαλίσουμε, έτσι ώστε σίγουρα να επιτύχουμε το επιδιωκόμενο, που πρέπει να είναι κοινός στόχος για όλους μας, την ενίσχυση δηλαδή του ανταγωνισμού, τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και τη μείωση των κομίστρων.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Το λόγο έχει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μάξιμος Χαρακόπουλος.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση του νομοσχεδίου για την απελευθέρωση στις οδικές μεταφορές γίνεται στη σκιά της τριπλής επιτήρησης που βρίσκεται η χώρα και παρουσιάζεται ως υποχρέωση που απορρέει από το μνημόνιο. Η ελληνική οικονομία ταλανίζεται επικίνδυνα από την οξυτάτη κρίση, οι επιπτώσεις του μνημονίου αποδεικνύονται βαρύτατες, βαθιά ύφεση, χιλιάδες λουκέτα στην αγορά, εκτίναξη της ανεργίας, γενική απογοήτευση στην ελληνική κοινωνία.

Από τις πρώτες μέρες της ανάληψης της εξουσίας από το ΠΑΣΟΚ ως Νέα Δημοκρατία καλούμε επίμονα την Κυβέρνηση να σπεύσει να πάρει μέτρα ανάπτυξης της οικονομίας. Δυστυχώς δεν βρήκαμε ανταπόκριση στις παραινέσεις μας, με αποτέλεσμα να συρθεί η χώρα στο μνημόνιο και την τριμερή επιτήρηση. Αλλά ακόμα και μετά την ψήφιση του μνημονίου, οι βασικοί άξονες που ακολουθείτε παραμένουν σε λάθος κατεύθυνση και όσες μεταρρυθμίσεις προωθούνται, γίνονται με τρόπο ανοργάνωτο και πρόχειρο.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, το νομοσχέδιο για τις οδικές μεταφορές που συζητούμε σήμερα, χωρίς ουσιαστική διαβού-

λευση. Και ενώ φέρνεται το χάος εν μέσω του θέρους, επανέ-ρχεστε δημιουργώντας και πάλι αναστάτωση σε έναν ολόκληρο κλάδο, αλλά και στο σύνολο της ελληνικής κοινωνίας.

Καταφέρατε με τον –επιτρέψτε μου τον χαρακτηρισμό– άγαρμπο τρόπο που διαχειριστήκατε την προώθηση του νομοσχεδίου, να παρακολουθούμε άναυδοι απίστευτες σκηνές στους δρόμους της χώρας με μπλόκα, ταλαιπωρία στους πολίτες, κυνηγητό με την Αστυνομία.

Και αναρωτιόμαστε γιατί, ποιος ο λόγος που αυτή η Κυβέρνηση πνίγεται σε μια κουταλιά νερό για το παραμικρό ζήτημα; Έχει γίνει πλέον φανερό ότι δεν υπάρχει κανένα σχέδιο. Οι Υπουργοί καλύπτονται μονίμως πίσω από τους όρους του μνημονίου, διατηρώντας για τον εαυτό τους το ρόλο του διεκπεραιωτή προειλημμένων αποφάσεων της τρόικας.

Αναφέρω για παράδειγμα το φλέγον ζήτημα της προσαρμοστικής μεταβατικής περιόδου που ζητούν – και δικαίως – οι ιδιοκτήτες των φορτηγών. Η Κυβέρνηση έδειξε την τρόικα για την κουτσουρεμένη μεταβατική τριετία. Και ερωτώ, σε ποια ευρωπαϊκή χώρα αυτή η περίοδος διήρκεσε μόνο τριάντα μήνες; Δεν είναι λογικό να υπάρξει ένα μεγαλύτερο διάστημα, τουλάχιστον μιας πενταετίας; Όπως λογικό δεν είναι να διατηρηθεί ένα ασφαλές ποσοστό της αξίας της άδειας, ώστε να μη μηδενιστεί η επένδυση των ιδιοκτητών, όπως προβλέπεται στο νομοσχέδιο, μετά το 2013;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Νέα Δημοκρατία είναι σταθερά υπέρ της κατάργησης των στρεβλώσεων και εμποδίων στη λειτουργία του ανταγωνισμού. Πιστεύουμε σε μια ανοικτή και ελεύθερη κοινωνία. Στηρίζουμε κάθε μεταρρυθμιστική προσπάθεια που στοχεύει στην ανάπτυξη. Μέρимνά μας είναι η ευημερία της κοινωνίας των πολιτών.

Άλλοι ήταν αυτοί που μίζερα και στενά μικροκομματικά απέρριπταν εκ προοιμίου κάθε μεταρρυθμιστικό μέτρο της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Άλλοι ήταν αυτοί που είχαν αναγάγει το λαϊκισμό και τη δημαγωγία σε άξονα της πολιτικής τους. Σήμερα, ως ανανήψαντες οπαδοί των μεταρρυθμίσεων, εμφανίζονται «βασιλικότεροι του βασιλέως», με μέτρα που οδηγούν την αγορά σε ασφυξία και την κοινωνία στην απόγνωση.

Η Νέα Δημοκρατία ως φιλελεύθερο κόμμα είναι υπέρ της απελευθέρωσης, όπως δήλωσε ο Αντώνης Σαμαράς, όχι όμως με «προκρούστεια» λογική. Δεν μπορεί να αντιμετωπίσει το κράτος με τον ίδιο τρόπο όσους πήραν τις άδειές τους σε περασμένες δεκαετίες με εκείνους που τις έχουν πάρει πριν δύο-τρία χρόνια.

Αναρωτηθήκατε πώς θα πληρωθούν τα δάνεια και οι υποχρεώσεις αυτών των ανθρώπων; Οδηγείτε στην απόγνωση με μία μονοκονδυλιά επαγγελματιών και οικογένειες και δεν δείχνετε την ανάλογη ευαισθησία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η έλλειψη ενδελεχούς προβληματισμού στο νομοσχέδιο αποκαλύπτεται από το γεγονός ότι ενώ η Κυβέρνηση μιλά για ενίσχυση του ανταγωνισμού, παροχή καλύτερων υπηρεσιών και χαμηλότερες τιμές για τον πολίτη, δεν εξασφαλίζει την αποτροπή εμφάνισης καρτέλ που θα εκτοξεύσουν τις τιμές στα ύψη, επιβαρύνοντας τελικά περισσότερο τον καταναλωτή.

Καλά θα κάνετε, κύριε Υπουργέ, να εγκύψετε με μεγαλύτερη προσοχή στην αντιμετώπιση αυτού του ενδεχομένου. Μη λησμονείτε ότι η Ελλάδα έχει μια οικονομία που στηρίζεται στη μικρή και μεσαία ιδιοκτησία. Αυτά τα χαρακτηριστικά άλλωστε, συντέλεσαν στο να διατηρήσουμε μία σχετικά υψηλή κοινωνική συνοχή. Εφόσον αυτά αλλοιωθούν, τότε το μέλλον δεν προδιαγράφεται ευοίωνο, ιδιαίτερα σ' αυτήν την κρίσιμη περίοδο, που οι αντοχές της κοινωνίας μας δοκιμάζονται.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο κάνει μία γενική και αόριστη αναφορά, σε μια διάταξη για την ένταξη των μεταφορικών εταιρειών στον αναπτυξιακό νόμο. Μιλάτε βέβαια για το ν. 3299/2004, γιατί νέο αναπτυξιακό νόμο –να σας υπενθυμίσω ακόμα– δεν έχετε φέρει προς ψήφιση στη Βουλή, αν και είστε ένα χρόνο στην εξουσία και, όπως τον παρουσιάσατε στη διαβούλευση, απουσιάζει οποιαδήποτε αναφορά, στις μεταφορές.

Κύριε Υπουργέ, πιστεύετε ότι η σύγκρουση με τους ιδιοκτήτες των φορτηγών κάνει καλό στην εικόνα της ασυντόνιστης Κυβέρνησης του μνημονίου; Ίσως θεωρείτε ότι οι πολίτες θα σας χα-

ρακτηρίσουν αποφασιστικούς; Μπορείτε να προσδοκάτε κάτι ανάλογο και από τους διεθνείς επιτηρητές μας;

Οι παράπλευρες όμως απώλειες της διαμάχης που προκαλέσατε είναι πολύ σημαντικές. Αναφέρω ως παράδειγμα το πρόβλημα που έχει προκύψει με τη μεταφορά των οιοποιήσιμων σταφυλιών από την ευρύτερη περιοχή του Δήμου Τυρνάβου σε οιοποιεία της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης, των Τρικάλων, καθώς υπάρχουν συμβάσεις και ρήτρες για την παράδοσή τους. Σας λέω, λοιπόν, ότι οι κοινωνικές αντοχές δεν είναι απεριόριστες.

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

Ολοκληρώνω κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χώρα διέρχεται μία δύσκολη περίοδο. Βρίσκεται σ' ένα μεταίχμιο. Στην περιδίνηση της οικονομίας αρετή είναι η εύρεση των ισορροπιών. Η τόλμη για την ορθή μεταρρύθμιση πρέπει να συνδυάζεται με την αρετή της κοινωνικής δικαιοσύνης. Δυστυχώς από το νομοσχέδιό σας, κύριε Υπουργέ, λείπουν και τα δύο αυτά χαρακτηριστικά. Έστω και την ύστατη στιγμή σας καλούμε να δεχθείτε τις παρατηρήσεις της Νέας Δημοκρατίας, να υιοθετήσετε τις προτάσεις που έχουμε καταθέσει, έτσι ώστε η μετάβαση στην απελευθέρωση των οδικών μεταφορών να είναι κατά το δυνατόν ομαλή.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει η κ. Αικατερίνη Μπατζελή, Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΠΑΤΖΕΛΗ: Πρόεδρε, Υπουργέ, το να συζητούμε μία μεγάλη μεταρρύθμιση σε έναν τομέα κομβικής σημασίας για την ανάπτυξη αυτού του τόπου αποσπασματικά και επιδιώκοντας να λύσουμε μόνο τυχόν συντεχνιακές διατάξεις και συμφέροντα, νομίζω ότι είναι λανθασμένη διαδικασία και τρόπος προσέγγισης αυτής της μεγάλης πολιτικής.

Και αυτό διότι η μεταρρύθμιση των οδικών μεταφορών αποτελεί και αποτελούσε μία μεγάλη πολιτική στο πλαίσιο και της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου έγιναν σημαντικές αλλαγές και σημαντικές διαβουλεύσεις. Ο εκσυγχρονισμός της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και η εναρμόνισή τους σε βασικές λειτουργίες της εσωτερικής αγοράς, θα συμβάλλει –και αυτό είναι κατανοητό σε όλους μας– στην ενίσχυση της ίδιας ελληνικής οικονομίας. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα, το άνοιγμα της εσωτερικής αγοράς, η ενεργειακή πολιτική στην οποία συμμετέχει έντονα ο κλάδος των μεταφορών είναι πολιτικές κλειδιά για τη στρατηγική ανάπτυξης της ίδιας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πολύ περισσότερο της ελληνικής αναπτυξιακής στρατηγικής.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί, ότι δε χρειάζεται καμία υποχρέωση που να απορρέει από τις διατάξεις του μνημονίου για να κάνουμε τις αυτονόητες προσαρμογές εντός της χώρας μας. Είναι αυτονόητο ότι πρέπει να συνεχίσουμε να βαδίζουμε όλοι μαζί, ώστε να μην οδηγηθούμε στο περιθώριο και να μείνουμε απλοί θεατές στις ευρωπαϊκές εξελίξεις και στις αναπτυξιακές πολιτικές. Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι μια διευρυμένη αγορά και πρέπει να προσαρμοστούμε σύντομα σ' έναν από τους μεγαλύτερους τομείς, αυτού των μεταφορών, έτσι ώστε να έχουμε τη διασφάλιση των οικονομικών συνεργασιών, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, αλλά και όλων αυτών των ποιοτικών στοιχείων που απορρέουν από αυτές τις οικονομικές, ποσοτικές συμμαχίες και συνεργασίες, όπως αυτό της εδαφικής σύγκλισης, της συνοχής και της απασχόλησης.

Λαμβάνοντας αυτά ως βασικές αρχές νομίζω ότι θα πρέπει να προσεγγίσουμε εντελώς διαφορετικά το νομοσχέδιο το οποίο παρουσιάζει το Υπουργείο Υποδομών. Στο πλαίσιο, λοιπόν, αυτό θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν και τα βασικά διαρθρωτικά, τα δομικά χαρακτηριστικά αυτού του τομέα, τα οποία έχουν αναγνωριστεί άλλωστε από όλους. Όπως ο χαμηλός βαθμός ολοκλήρωσης του κλάδου που αποτελεί εμπόδιο για την ανάπτυξη οικονομικών κλίμακος και παροχής ποιοτικών υπηρεσιών, ο μεγάλος συνολικός αριθμός των μεταφορικών μέσων, δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης ανά κάτοικο, η διαφοροποιημένη κατάσταση των οδικών μεταφορικού τομέα μεταξύ Ελλάδος και άλλων κρατών-μελών που κάνει πολυπλοκότερη τη συνεργασία με τους άλ-

λους. Εδώ να επισημανθεί ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν υπάρχει διάκριση μεταξύ φορτηγών δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης και γι' αυτό ο ευρωπαίος νομοθέτης κάνει αναφορά, μόνο για μεταφορείς.

Τα παραπάνω διαρθρωτικά χαρακτηριστικά δεν αμφισβητούνται ούτε από τους ίδιους τους εκπροσώπους του κλάδου. Άλλωστε η προσαρμογή του π.δ. 346, όπου στην ουσία εναρμονίζει την ελληνική νομοθεσία στις οδηγίες 96/26 και του 98/76 του Συμβουλίου, επεδίωκε τη σταδιακή προσαρμογή των μεταφορών και της κινητικότητάς τους, της προσβασιμότητας στο επάγγελμα και της φερεγγυότητας απέναντι στους καταναλωτές. Γνωρίζουμε -και αυτό ομολογείται από όλους- ότι οι ρυθμίσεις του προεδρικού διατάγματος δεν εφαρμόστηκαν πλήρως. Αποτέλεσμα ήταν να χαθεί πολύτιμος χρόνος και να περιοριστούν οι δυνατότητες ομαλής προσαρμογής του κλάδου στο νέο καθεστώς και στις συνεχώς εξελισσόμενες καταστάσεις σε αυτό τον τομέα. Η μεταβατικότητα, προφανώς, είναι αναγκαία για την επιτυχή εξέλιξη κάθε νομοθεσίας που προωθεί αλλαγές. Όμως σε καμία περίπτωση η μεταβατικότητα δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως διέξοδος ή ως μία διαδικασία για να σταματήσουμε την προσαρμογή του τομέα. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο ίδιος ο Υπουργός, αλλά και το σύνολο της Κυβέρνησης, των συναρμόδιων Υπουργείων επιδιώκουν να προσαρμόσουν τον κλάδο συνολικά. Ορίζεται και εννοείται και θεωρείται ένας ενδιάμεσος κρίκος σε όλους τους άλλους παραγωγικούς τομείς. Χωρίς μεταφορείς, χωρίς μεταφορές δεν μπορεί να παραχθεί τίποτα και νομίζω ότι αυτό το γνωρίζουμε.

Υπουργέ, στο πλαίσιο της προσέγγισης, της κατανόησης, της καλοπιστίας και της ουσιαστικής εφαρμογής του νόμου της μεγάλης αυτής μεταρρύθμισης θα πρέπει πιθανά, να δοθούν ορισμένες διευκρινήσεις.

Από τις διατυπώσεις που περιλαμβάνονται σε πολλά σημεία των άρθρων του κανονισμού 1071/2009, γίνεται σαφές ότι πρόθεση του κοινοτικού νομοθέτη είναι να ρυθμίζει και να προστατεύει μόνο τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε κάποιο κράτος-μέλος και όχι εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα ίδια διατυπώνονται και στον κανονισμό 1072.

Σχετικά με τη διατύπωση για την εθνικότητα, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι πρόκειται για φυσικά ή νομικά πρόσωπα που είναι εγκατεστημένα σε χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αυτή πλέον θα ορίζεται ως η χώρα προέλευσης.

Για ό,τι αφορά τις μεταφορικές εταιρείες, είναι σκόπιμο να αποσαφηνιστεί ότι δεν πρόκειται για εμπορικές εταιρείες, αλλά θα πρέπει αυτές να αντικατασταθούν με τον όρο «εταιρείες ειδικού σκοπού», έτσι ώστε να γίνει απόλυτη διευκρίνιση ότι αποκλειστικός σκοπός των εταιρειών είναι η διενέργεια οδικών εμπορευματικών μεταφορών και αποθηκείσεων των μεταφερομένων προϊόντων.

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω, σχετικά με τις ατομικές επιχειρήσεις, ότι εδώ νομικά θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι ατομικές επιχειρήσεις έχουν νομική προσωπικότητα, δεν αφορούν ούτε το κοινοτικό ούτε το ελληνικό δικό σύστημα και, προφανώς, εννοείτε τα φυσικά πρόσωπα.

Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, πιστεύω ότι πρέπει να τολμήσουμε μεγάλες αλλαγές, μεταρρυθμίσεις για τη διασφάλιση και αξιοπιστία του ίδιου του πολιτικού συστήματος, αλλά και των πολιτικών.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ο Βουλευτής Καρδίτσας της Νέας Δημοκρατίας κ. Σπυρίδων Ταλιαδούρος έχει το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα το νομοσχέδιο που αφορά στο σημαντικό, αλλά και ιδιαίτερα ευαίσθητο ζήτημα των οδικών μεταφορών στη χώρα μας. Το νομοσχέδιο αυτό, δυστυχώς, με τους άστοχους χειρισμούς της Κυβέρνησης έχει προκαλέσει μεγάλη αναστάτωση στην κοινωνία.

Θα ήθελα εξ αρχής να επισημάνω ότι η Νέα Δημοκρατία πιστεύει στην απελευθέρωση των αγορών και των επαγγελματιών, καθώς και στη διάχυση των επιχειρηματικών ευκαιριών σε όλους τους πολίτες. Όμως, αυτό πρέπει να γίνει με μέθοδο και σύστημα

και όχι με βεβιασμένες, αποσπασματικές και πρόχειρες κινήσεις. Είμαστε υπέρ μιας σταδιακής και ελεγχόμενης απελευθέρωσης του επαγγέλματος.

Οι αποφάσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών θα έπρεπε να εντάσσονται σε μια συνολική στρατηγική και όχι να αντιμετωπίζονται αποσπασματικά. Εμείς, ήδη από τον περασμένο Απρίλιο, είχαμε καταθέσει συγκεκριμένες προτάσεις για μια ολοκληρωμένη εθνική πολιτική μεταφορών. Αυτές οι προτάσεις δεν ελήφθησαν υπ' όψιν κατά την κατάρτιση αυτού του νομοσχεδίου.

Γι' αυτό το νομοσχέδιο θα ήθελα να επισημάνω τα εξής σημεία. Πρώτον, επικεντρώνεται στις οδικές μεταφορές, χωρίς όμως να εξετάζει αυτές σε συνδυασμό με τις θαλάσσιες, τις σιδηροδρομικές, αλλά και τις αεροπορικές μεταφορές. Το ζήτημα των μεταφορών αποτελεί ένα σοβαρό και φλέγον θέμα, το οποίο πρέπει να αντιμετωπίζεται συνολικά και όχι αποσπασματικά.

Δεύτερον είναι ιδιαίτερα σημαντικό οι όποιες αποφάσεις να έχουν προκύψει ύστερα από μια συγκεκριμένη και σε βάθος μελέτη, που να λαμβάνει υπ' όψιν της όλα τα σύγχρονα δεδομένα, αλλά και τις ιδιαίτερες συνθήκες των μεταφορών στην πατρίδα μας. Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο δεν συνοδεύεται, δυστυχώς, από μια αξιόπιστη αναλογιστική μελέτη, με βάση την οποία θα αποφασίζαμε εδώ στην ελληνική Βουλή.

Το σημαντικότερο, όμως, ζήτημα που προκύπτει με τις επιμέρους ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, είναι το εξής. Όπως προανέφερα, η Νέα Δημοκρατία υποστηρίζει και υποστηρίζει πάντα τη διάχυση των επιχειρηματικών ευκαιριών σε όλους τους πολίτες με ίδιους όρους. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, όμως, με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, ένας μεμονωμένος ιδιώτης ο οποίος θέλει να διατηρήσει την άδειά του, σε πέντε χρόνια από σήμερα δεν θα μπορεί να πραγματοποιήσει ούτε διεθνείς, αλλά ούτε και εθνικές μεταφορές, με αποτέλεσμα τον αποκλεισμό του από το επάγγελμα.

Επίσης, είναι αβέβαιο το πώς με το νέο πλαίσιο θα έχουμε, πράγματι, μειωμένες τιμές στις οδικές μεταφορές. Αυτό δεν φαίνεται να διασφαλίζεται από πουθενά.

Το ζήτημα θέλει μια συγκεκριμένη έρευνα και μελέτη, για να υπάρξει η προώθηση του ανταγωνισμού, χωρίς όμως κοινωνικές αναταράξεις και συγκρούσεις.

Επίσης δεν λαμβάνεται μέριμνα για το άνοιγμα του επαγγέλματος με ίσους όρους και για τους παλιούς, αλλά και για τους νέους ιδιοκτήτες των φορτηγών. Δεν λαμβάνονται μέτρα, ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος να ελέγχεται αύριο η αγορά από καρτέλ τα οποία θα καθορίζουν τις τιμές εις βάρος των καταναλωτών, κάτι που τελικά θα οδηγήσει σε αναπόφευκτη αύξηση των κομίστρων. Αντίθετα, υπάρχει ορατός ο κίνδυνος να οδηγηθούμε σε ολιγοπώλια και σε μεσίτες μεταφοράς.

Επίσης η μεταβατική περίοδος των τριάντα μηνών, όπως ελέγχθη και από τον εισηγητή μας και από τον κ. Χαρακόπουλο, που προβλέπεται στις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου είναι πολύ μικρή και δεν μπορεί να εγγυηθεί την ομαλή μετάβαση στο νέο καθεστώς. Στις περισσότερες χώρες του κόσμου, όπου υπήρξε το άνοιγμα του επαγγέλματος, προβλέφθηκε μια μεγαλύτερη μεταβατική περίοδος. Σε ορισμένες, μάλιστα, χώρες αυτή η μεταβατική περίοδος ήταν και δέκα χρόνια. Τουλάχιστον μία περίοδος πέντε χρόνων στην Ελλάδα θα μπορούσε να μας οδηγήσει σε μια ομαλή μετάβαση από το ένα καθεστώς στο άλλο.

Επίσης, θα πρέπει να επανεξεταστεί το ζήτημα της διατήρησης του 35% της αξίας της άδειας των ιδιοκτητών φορτηγών, για να μην καταστεί μηδενική η αξία της μετά το 2013, όπως στην ουσία συμβαίνει με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να τονίσω ότι το νομοσχέδιο που συζητείται σήμερα επιχειρεί μεν την απελευθέρωση της σχετικής αγοράς, επαναλαμβάνω όμως με πρόχειρες και βεβιασμένες κινήσεις.

Η Νέα Δημοκρατία υποστηρίζει το άνοιγμα των επαγγελμάτων, όμως με τρόπο σταδιακό, ελεγχόμενο και με σύστημα, γιατί μόνο έτσι θα αποφεύγαμε τις κοινωνικές αναταράξεις που βλέπουμε σήμερα και φοβόμαστε για αύριο. Δυστυχώς, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο δημιουργεί σοβαρά επιμέρους προβλήματα και δεν εγγυάται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την ομαλή μετάβαση στο νέο καθεστώς του ανοιχτού αυτού επαγγέλματος.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας ενημερώνω ότι έχει κατατεθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας επί της αρχής από Βουλευτές του ΛΑΟΣ και έχει αποφασιστεί η ονομαστική ψηφοφορία επί της αρχής να διεξαχθεί αύριο την 12η μεσημβρινή.

Σήμερα θα ολοκληρώσουμε τις εργασίες μας, εφόσον συμφωνείτε, περί τις 0.30' και θα συνεχίσουμε, εάν χρειαστεί, δι' ολίγον επί της αρχής αύριο, αν και το πιθανότερο είναι να έχουμε ολοκληρώσει μέχρι τότε.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Β' Αθηνών του ΠΑΣΟΚ κ. Χρήστος Πρωτόπαπας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, σήμερα με αυτό το νομοσχέδιο που συζητούμε, επιχειρείται επιτέλους μια σημαντική τομή, μια τομή που τη συζητάμε χρόνια στην Ελλάδα και με δικές μας κυβερνήσεις και με κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας. Είναι η έναρξη της απελευθέρωσης των κλειστών επαγγελματιών. Χρόνια υπήρχαν δισταγμοί, ο φόβος του πολιτικού κόστους, η παραπομπή του θέματος στις καλές δυνάμεις. Και εδώ πρέπει να αναλάβουμε όλοι τις ευθύνες μας.

Όμως από το 2007 εμείς στο προεκλογικό πρόγραμμά μας - πράγμα που επαναλάβαμε το 2009- είχαμε σαφώς τοποθετηθεί ότι θα ανοίξουμε τα λεγόμενα κλειστά επαγγέλματα. Και το θέμα των εμπορευματικών προγραμμάτων, φυσικά, είναι ένα απ' αυτά. Ήταν μια σαφής δέσμευση, μια σαφής εξαγγελία. Κάποια στιγμή έρχεται η ώρα να αναλάβουμε το κόστος, να το λήσουμε, να μιλήσουμε τη γλώσσα της αλήθειας και οι εξαγγελίες να γίνονται πράξη. Αλλιώς, δεν υπάρχει κανένας λόγος να περιγράφονται στα προεκλογικά προγράμματα. Χαίρω, διότι παρά τις ενστάσεις της, παρά το φόβο του πολιτικού κόστους απ' αυτή την επιλογή, παρά την προσπάθεια του να χαϊδέψει σε μερικά άρθρα αυτή, η Νέα Δημοκρατία τολμά και αυτή, επί της αρχής τουλάχιστον, να πει «ναι» στο νομοσχέδιο.

Θέλω να ξεκαθαρίσω ότι σε αυτή την προσπάθεια δεν έχουμε καμμία αντιπαλότητα με τους ιδιοκτήτες φορητών ή τους κατόχους αδειών. Δεν τους θεωρούμε ούτε εχθρούς μας ούτε αντιπάλους μας. Παρά τις κινητοποιήσεις, παρά τις φωνές, παρά τις διεκδικήσεις, παρά -ορισμένες φορές- τους χαρακτηρισμούς, εμείς δεν τους θεωρούμε αντιπάλους. Δεν έχουμε καμμία διάθεση να αντιδικήσουμε με κανέναν. Δεν είναι αυτοί απέναντί μας. Απέναντί μας είναι το πρόβλημα. Ποιο είναι το πρόβλημα; Το ότι πρέπει να ανοίξει το επάγγελμα. Γιατί να ανοίξει το επάγγελμα; Επειδή έτσι μας έπιασε να τιμωρήσουμε κάποιους ανθρώπους; Όχι, βέβαια. Αν είναι δυνατόν! Πρέπει να ανοίξουμε το επάγγελμα για να εξασφαλίσουμε φθηνότερες μεταφορές, για να λειτουργήσει ο ανταγωνισμός, για να μπουν τα πράγματα στη θέση τους.

Τι σημαίνει φθηνότερες μεταφορές; Για ποιον γίνεται αυτή η αλλαγή; Ποιον εξυπηρετεί; Ποιος είναι ο κεντρικός στόχος μας; Αυτοσκοπός μας δεν είναι να ανοίξουμε το επάγγελμα. Ο πραγματικός στόχος μας είναι να διευκολύνουμε τον πολίτη, να δει ο αγρότης μας να φτάνουν πιο φτηνά τα προϊόντα του στις αγορές της Δυτικής Ευρώπης, να δει ο πολίτης ότι το προϊόν είτε είναι εισαγόμενο είτε είναι άλλης μορφής φτάνει πιο φτηνά σε αυτόν, δεν επιβαρύνεται με μεγάλο κόστος, να έχει την αίσθηση ο καθένας ότι ο ανταγωνισμός είναι ανοικτός, ελεύθερος, χωρίς τις αγκυλώσεις και τους δογματισμούς του παρελθόντος.

Σκεφτόμαστε τον πολίτη, τον αγρότη, τον μικρομεσαίο, τον βιοτέχνη, τον κάθε Έλληνα που θέλει να παράδειγμα να βρει το πετρέλαιο ή τη βενζίνη στην ώρα του και αυτός είναι στο κέντρο του ενδιαφέροντός μας. Αυτός είναι ο πραγματικός λόγος που πραγματικά με κόστος μας, επιχειρούμε αυτή την αλλαγή. Αυτό θέλω να το καταλάβουν και οι αγαπητοί ιδιοκτήτες των αδειών και των φορητών. Μην θεωρηθεί ότι αντιδικούμε εμείς με αυτούς. Αντιδικούμε εμείς με τα προβλήματα και λύνουμε με σεβασμό στους ανθρώπους αυτούς.

Έγινε μια μεγάλη προσπάθεια από τον Υπουργό και από όλη την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, πραγματικά μια αξιόπαινη προσπάθεια, μια προσπάθεια έντασης του διαλόγου και προσπάθεια εξεύρεσης εναλλακτικών λύσεων. Τσακωνόμαστε τώρα αν είναι πενταετία ή τριετία. Ακούστε αν δεν

υπήρχαν τα γενικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα, αν δεν υπήρχαν οι δανειακές υποχρεώσεις μας, αν δεν ήταν η οικονομική κατάσταση που γνωρίζετε όλοι και γνωρίζετε και με ποιανού ευθύνη είναι, πιθανόν τα πράγματα να ήταν πιο ελαστικά στον τομέα των διαπραγματεύσεων. Όμως, υπάρχουν αυτές οι υποχρεώσεις και αυτό είναι μια πραγματικότητα.

Πρέπει να ξέρετε ότι όταν ξεκίνησε αυτή η συζήτηση, ξεκίνησε από το μηδέν η άλλη πλευρά. Και το γεγονός ότι κατάφερε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να εξασφαλίσει την τριετή μεταβατική περίοδο, το γεγονός ότι κατάφερε να εξασφαλίσει, για παράδειγμα, την αναγνώριση της αξίας των αδειών όταν γίνουν οι εταιρείες, το γεγονός ότι δεσμεύεται και δέχεται να βοηθήσει τους ιδιοκτήτες δίνοντας επιδοτήσεις μέσω του αναπτυξιακού νόμου για να μπορούν να στηρίξουν τις εταιρείες τους, αναγνωρίζοντας τα ασφαλιστικά και φορολογικά τους προβλήματα και όντας έτοιμο να συζητήσει συγκεκριμένες λύσεις σε αυτά, δείχνει και τον τρόπο που αντιμετωπίσαμε το πρόβλημα και την προσπάθειά μας να βαδίσουμε σε αυτές τις νέες συνθήκες και στις ανοιχτές αγορές όλοι μαζί. Όχι εμείς μόνοι μας, αλλά μαζί τους με συγκεκριμένες διαδικασίες, δεσμεύσεις και βοήθεια για να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα του ανταγωνισμού, να σταθούν στον ανταγωνισμό με ψηλά το κεφάλι και να κατακτήσουν τη δική τους θέση και το δικό τους ρόλο σε αυτόν. Αυτό μπορούμε να το πετύχουμε.

Θεωρώ ότι έγινε ό,τι ήταν δυνατόν να γίνει. Κάποια στιγμή τα περιθώρια εξαντλούνται. Κάποια στιγμή όλοι αναλαμβάνουμε τις ευθύνες μας. Εμείς χωρίς καμμία διάθεση αντιδικίας, αναλαμβάνουμε τις δικές μας. Είναι μια μεταρρύθμιση, είναι μια αλλαγή σε μια αλυσίδα αλλαγών που γίνεται στην Ελλάδα. Η Ελλάδα αλλάζει. Η Ελλάδα προχωρεί. Οι αγορές ανοίγουν. Ο πραγματικός ανταγωνισμός εγκαθίσταται. Οι αγορές λειτουργούν. Το κόστος των προϊόντων μπορεί έτσι να πέσει επ' ωφελεία του απλού Έλληνα. Αυτές οι αλλαγές θα συνεχιστούν, όχι γιατί μας το επιβάλλει κάποιο μνημόνιο ή κάποια δανειακή υποχρέωση -και αυτή έχει το δικό της βάρος- αλλά γιατί είναι βαθιά μας πίστη ότι είναι η τελευταία φοβιά ευκαιρία για να αλλάξουμε την Ελλάδα, για να αλλάξουμε τα δεδομένα, για να αλλάξουμε νοοτροπίες, για να μπορούμε να προχωρήσουμε δυνατά προς τα μπρος, όπως πάντα αξίζει στους Έλληνες, με ανοιχτές προκλήσεις και ανοιχτές θάλασσες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Προκόπης Παυλόπουλος, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση αυτού του σχεδίου νόμου, ο τρόπος με τον οποίο έφτασε να συζητείται, οι αντιδράσεις που έχει προκαλέσει, οφείλουν να διδάξουν τους πάντες και ιδίως της Κυβέρνησης, αυτό το οποίο θα έπρεπε να έχει καταλάβει προ πολλού. Από τον καιρό που ως αντιπολίτευση τορπιλίζε κάθε προσπάθεια προς μεταρρύθμιση και στήριζε κάθε αντιδραστική και συντεχνιακή σχέση. Αυτό έκανε το ΠΑΣΟΚ τόσον καιρό.

Οφείλει, λοιπόν, να μας οδηγήσει όλη αυτή η πορεία του νομοσχεδίου σε ένα απλό δίδαγμα. Αν θέλουμε μεγάλες και αναγκαίες μεταρρυθμίσεις, που βεβαίως έχουν επιπτώσεις στο κοινωνικό σύνολο, σε συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες, οφείλουμε να τις κάνουμε όταν πρέπει και δίνοντας το χρόνο στους ανθρώπους να προσαρμοστούν. Όχι να φθάνουμε στο σημείο σήμερα να επιχειρεί η Κυβέρνηση αυτή τη μεταρρύθμιση, λέγοντας όμως ότι πιέζεται να το κάνει. Δηλαδή δεν το πιστεύει και επιπλέον το κάνει με τρόπο που οδηγεί -δυστυχώς, όπως έρχονται τα πράγματα- στην οικονομική καταστροφή ανθρώπων, σε ένα είδος ιδιότυπης δήμευσης της περιουσίας τους εν ονόματι της μεταρρύθμισης.

Ρωτώ τους συναδέλφους: Αν η συζήτηση αυτή είχε αρχίσει όταν έπρεπε, αν είχε δοθεί ο χρόνος, θα είχαμε φθάσει εδώ που φτάσαμε; Οι ίδιοι οι επαγγελματίες τους οποίους αφορά το θέμα της απελευθέρωσης της αγοράς των οδικών μεταφορών, δεν είναι αντίθετοι με την απελευθέρωση. Αυτό που ζητάνε είναι αυτό που αυτονοήτως ζητάει κάθε πολίτης, από το δημόσιο υπάλληλο μέχρι τον ελεύθερο επαγγελματία, για να μπορέσει να προγραμ-

ματίσει το μέλλον του, δηλαδή να προστατευθεί η εμπιστοσύνη του. Γιατί κάθε πολίτης και κάθε επαγγελματίας εμπιστεύεται το κράτος. Όταν το κράτος, λοιπόν, έρχεται και του δίνει άδειες υπό αυτούς τους όρους μέχρι πριν από λίγο καιρό, μέχρι και πριν από τρία χρόνια, πώς του ζητάει τώρα να προσαρμοσθεί σε ένα άλλο καθεστώς μέσα σε ένα χρονικό διάστημα μόλις τριάντα μηνών; Είναι δυνατόν; Ρωτώ τον οποιοδήποτε. Μπορεί να προγραμματίσει κανείς έτσι τη ζωή του;

Άρα, λοιπόν, όταν κάνουμε σημαντικές μεταβολές, πρέπει να τις κάνουμε όταν πρέπει και επίσης προστατεύοντας την εμπιστοσύνη των ανθρώπων. Γιατί το κράτος που δεν σέβεται την εμπιστοσύνη, που ο ίδιος ο πολίτης δείχνει σ' αυτό, στερείται της νομιμοποιητικής βάσης για νομοθετική παρέμβαση.

Τα λέω αυτά διότι πριν από καιρό –όχι πολύ– ως Αντιπολίτευση το ΠΑΣΟΚ, όταν συζητάγαμε για τη συγχώνευση των ασφαλιστικών ταμείων, ήταν εκείνο που ήξερε ότι πρέπει να κάνουμε αυτή τη σημαντική τομή και ήταν εκείνο που αποχώρησε από αυτή την Αίθουσα. Ο δε κ. Παπανδρέου, που υφίσταται αυτή τη στιγμή τις συνέπειες εκείνης της τύχης, έχει σηκωθεί και είχε φύγει και είχε ξεκινήσει και ο ίδιος με πανό τις πορείες μέσα στους δρόμους μαζί με τους εργαζόμενους που διαμαρτύρονταν την εποχή εκείνη. Φυσικά στη συνέχεια ως Κυβέρνηση προσαρμόστηκε σε αυτή την κατάσταση.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Β' Αντιπρόεδρος κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ)

Αν έκανα αυτή τη μακρά εισαγωγή είναι για να πω ότι οι μεταρρυθμίσεις γίνονται με το χρόνο που επιβάλλεται, για να μπορέσει να προσαρμοσθεί και το κοινωνικό σύνολο σε αυτή την κατάσταση. Αυτό δεν γίνεται με αυτό το νομοσχέδιο. Άκουσα και τον κ. Πρωτόπαπα που έλεγε προηγουμένως: «Δεν το κάνουμε λόγω μνημονίου. Πιστεύουμε σε αυτή τη μεταρρύθμιση που κάνουμε». Ο κύριος Υπουργός είχε εμφανίσει και είχε συζητήσει με τους εκπροσώπους των μεταφορέων ένα σχέδιο νόμου, στο οποίο είχαν συμφωνήσει, και σε αυτό πίστευε προφανώς.

Το νομοσχέδιο αυτό είναι εντελώς διαφορετικό από εκείνο. Ρωτώ εσάς, κύριοι συνάδελφοι, ρωτώ και τον κύριο Υπουργό. Ποιος είναι ο λόγος για τον οποίο υπάρχει αυτή η μεταβολή; Επικαλείται το Υπουργείο το γεγονός ότι δεν έγινε δεκτό αυτό το σχέδιο νόμου από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αν είναι έτσι, δεν ισχύει αυτό που είπε προηγουμένως ο κ. Πρωτόπαπας. Άλλα είπε η Κυβέρνηση, όχι ότι πιστεύει σε αυτό, αλλά αναγκάζεται, λέει, να το κάνει τόσο από την Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και από το μνημόνιο.

Αυτή είναι η αλήθεια. Αυτή είναι η βασική αντίφαση που υπάρχει. Αν είναι έτσι, έπρεπε να εμμένει η Κυβέρνηση στο νομοσχέδιο το οποίο είχε φέρει τότε. Το ότι το αλλάζει αυτή τη στιγμή και λέει «δυστυχώς μου το επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση και το μνημόνιο», αυτό σημαίνει ότι δεν πιστεύει σε αυτό. Πώς να πιστέψουν, λοιπόν, εκείνοι που υφίστανται τις συνέπειες;

Αλλά να δούμε ότι δεν είναι και έτσι τα πράγματα. Πρώτα-πρώτα μην ξανακούσω αυτή την έκφραση ότι το επιβάλλει το μνημόνιο. Κάθε άλλο παρά το επιβάλλει το μνημόνιο. Το μνημόνιο –και πρέπει να το καταλάβει ο κόσμος και εκείνοι που ψήφισαν υπέρ του μνημονίου– ήταν «ένα πουκάμισο αδειανό», για να χρησιμοποιήσω την έκφραση του Γιώργου Σεφέρη. Το περιεχόμενο που γέμισε το σώμα του μνημονίου ήταν οι προτάσεις της Κυβέρνησης προς την τρόικα για το τι πρέπει να γίνει μέσα σ' αυτό. Δεν μας επέβαλε κανείς τίποτα. Στόχους μας έβαλαν. Το πώς γέμισε αυτό είναι ευθύνη της Κυβέρνησης. Γι' αυτό και η είσοδος στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και το περιεχόμενο του μνημονίου είναι ευθύνη της Κυβέρνησης Παπανδρέου και όχι βεβαίως άλλων κυβερνήσεων και πολύ περισσότερο ευθύνη του ελληνικού λαού. Άρα, λοιπόν, δεν είναι το μνημόνιο που το έβαλε μέσα. Εσείς το βάλατε.

Και είπατε και κάτι άλλο. Μας το επέβαλε λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Εγώ δεν ξέρω –εκτός αν το ξέρει το Υπουργείο αλλά πρέπει να το μάθουμε– εάν η Ευρωπαϊκή Ένωση μας έχει βάλει κανένα πρόστιμο. Αλλά αν η Κυβέρνηση πίστευε, όπως όλοι πιστεύαμε, ότι αρχικά το σωστό ήταν το νομοσχέδιο εκείνο το οποίο είχατε φέρει, κύριε Υπουργέ, η γενναιότητα η κυβερνητική έπρεπε να οδηγήσει στην ψήφισή του. Και ξέρετε ότι υπάρχει και

ο δρόμος του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αν η Κομισιόν επέβαλε οποιοδήποτε πρόστιμο στην Ελλάδα. Γιατί ξέρετε ότι και άλλες φορές έχουμε υπερασπισθεί τις θέσεις μας και έτσι έχουμε κερδίσει. Γιατί να μην το ρισκάρουμε αυτό το πράγμα; Και πιστεύετε σοβαρά ότι δεν θα βρισκόταν ένα Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων όταν, κύριε Υπουργέ, ξέρετε ότι η προστατευόμενη εμπιστοσύνη του διοικουμένου είναι βασική κοινοτική αρχή με βάση τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων; Πιστεύετε ότι η Ελλάδα αν έμενε στο αρχικό νομοσχέδιο που είχατε φέρει, που είχατε συμφωνήσει και πήγαμε στο δικαστήριο γι' αυτό το πράγμα, δεν θα δικαιωνόταν από το γεγονός ότι θα έλεγε «ναί πρέπει να κάνω αυτή τη μεταρρύθμιση αλλά θέλω μια μεταβατική περίοδο πέντε ετών για να μπορέσω να προστατεύσω και αυτούς τους ανθρώπους οι οποίοι βρίσκονται αυτή τη στιγμή στο δρόμο ή κινδυνεύουν ή καταστρέφονται». Ούτε αυτό δεν το ρίσκαρε η Κυβέρνηση. Κρύβεται πίσω από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεν δίνει τη μάχη σε ένα δικαστήριο για να δούμε αν μπορούμε να δικαιωθούμε για την μεταβατική τουλάχιστον περίοδο. Λέει ότι είναι το μνημόνιο που φτάνει όταν μέσα στο μνημόνιο ο στόχος αυτό επήλθε από την ίδια την Κυβέρνηση. Γι' αυτό και δεν είναι ειλικρινής η θέση της Κυβέρνησης. Γι' αυτό αυτή τη στιγμή ό,τι έκανε μέχρι σήμερα είναι αποτέλεσμα της αντιδραστικότητάς της στις μεταρρυθμίσεις όταν ήταν αντιπολίτευση και στο γεγονός ότι τώρα εν τάχει πάει να αλλάξει τη ζωή των ανθρώπων σε τριάντα μόλις μήνες όταν μέχρι και πριν από τρία χρόνια οι άνθρωποι αυτοί έπαιρναν άδειες και χάλαγαν χιλιάδες ευρώ για να μπορέσουν να ζήσουν το μέλλον τους. Πώς τους ζητάμε αυτή τη στιγμή να προσαρμοσθούν σε μια κατάσταση που κοινωνικά είναι αδύνατο να το κάνουν;

Και κάτι τελευταίο. Είναι γνωστό ότι οι διατάξεις του νομοσχεδίου δεν προστατεύουν την αγορά από την ενδεχόμενη δημιουργία καρτέλ. Το αντίστροφο. Εκεί, κύριε Υπουργέ, έχουμε τον καιρό ακόμα. Μπορείτε να κάνετε –και θα συμβάλουμε όλοι– σημαντικές τομές ώστε αυτό το οποίο σήμερα συμβαίνει που λέμε ότι είναι κλειστό επάγγελμα –όσο είναι κλειστό επάγγελμα– να μην μετατραπεί σε ένα συνδυασμό καρτέλ που θα είναι πολύ χειρότερα εν ονόματι της απελευθέρωσης. Γιατί η δεύτερη πλάνη έσεται χείρων της πρώτης και στην περίπτωση αυτή. Να είστε βέβαιοι ότι θα συμβάλουμε όλοι αλλά αποδεχθείτε και μεταβολές που είναι αναγκαίες.

Και κάτι για τη μεταβατική περίοδο. Ρισκάρετέ το, κύριε Υπουργέ. Έχουμε δυνάμεις ως Ελλάδα να διεκδικήσουμε από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων οποιαδήποτε προστασία αν αντιδράσει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Στο κάτω-κάτω αξίζει τον κόπο. Δεν είναι κανένα μείζον ζήτημα για την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση αυτό. Και σας το ξαναλέω. Η προστατευόμενη εμπιστοσύνη του διοικουμένου είναι κοινοτική αρχή την οποία σέβεται το δικαστήριο, πολλά μάλλον όταν έχει αυτή την κοινωνική προέκταση, όταν ξέρει το Δικαστήριο και το ξέρει η Ευρωπαϊκή Ένωση τι διακυβεύεται. Δεν είναι απλώς και μόνο η αντίδραση κάποιων ανθρώπων οι οποίοι δεν θέλουν να χάσουν δήθεν προνόμια. Είναι η ζωή τους η οποία κρέμεται αυτή τη στιγμή. Αυτό υπερασπίζονται. Εάν το υπερασπιστούμε και εμείς, ξέρω ότι αν κάνουμε την μεταβατική περίοδο μια πενταετία, ό,τι αντίδραση και να έχουμε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, μπορούμε να το παλέψουμε δικαστικά. Και νομίζω ότι μπορεί αυτό τελικά να μας δικαιώσει. Και στο κάτω-κάτω της γραφής αυτό η Κυβέρνηση θα το πιστωθεί εάν το επιχειρήσετε και αν γίνει ο αγώνας από όλους μαζί προς αυτή την κατεύθυνση.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Παυλόπουλο.

Σ' αυτό το σημείο είχε ζητήσει το λόγο ο Υπουργός για την ομιλία του αλλά ενημερώθηκε ότι έχει ζητήσει το λόγο ο Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού και ο τέως Πρόεδρος της Βουλής και δέχθηκε να προηγηθούν.

Κύριε Πρόεδρε του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, κύριε Καρταζαφέρη, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΤΑΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Κύριε Υπουργέ, εμείς οι Αρκάδες από την εποχή του θεού Πάνα πετυχαίναμε πάντα τους στόχους μας με

την ευελιξία. Αυτή την ευελιξία δεν βλέπω σήμερα να την επιδεικνύετε. Μιλάμε για άνοιγμα των κλειστών επαγγελματιών. Αυτό το οποίο γίνεται σήμερα δεν είναι άνοιγμα, είναι ξεχειλίσμα. Και προσπαθώ να καταλάβω πού βασίζεστε, τι θέλετε να κάνετε.

Τέτοια λάθη έγιναν πριν από μερικά χρόνια και έφυγαν από τις άλλες μεταφορές, τις θαλάσσιες, τα ελληνικά πληρώματα και γέμισαν οι θάλασσες με Φιλιππινέζους, με Πολωνούς, με κάθε καρυδιάς καρύδια, αλλά όχι Έλληνες. Αυτό επιχειρείτε τώρα; Το λέτε στο άρθρο 1: «Ανεξαρτήτως εθνικότητας». Δεν βάζετε καν τον περιορισμό τον οποίο όλοι θα μπορούσαμε να δεχθούμε και να αντιληφθούμε: «κοινοτικούς». Αυτό βάζει σε πειρασμό, να πάει λίγο παρακάτω η σκέψη. Μήπως πρέπει, εν τέλει, να δεχθούμε ότι πρέπει να εξυπηρετηθούν, έναντι κάποιας αντιπαροχής, αυτά τα μεγάλα καρτέλ για τα οποία μίλησε ευθέως ο αξιότιμος καθηγητής κ. Παυλόπουλος; Δηλαδή περί τίνος πρόκειται;

Εμένα η πρώτη ανάγνωση είναι ότι είναι μια διευκόλυνση για μια κάθετη διαδικασία στις μεταφορές με τους Κινέζους. Δηλαδή εγώ βλέπω ότι έρχεται η «COSCO» και όσο την έχουμε ανάγκη από πλευράς οικονομίας –που δυστυχώς εκεί που φτάσατε την οικονομία τα δυο κόμματα την έχουμε ανάγκη- και σου λέει ότι εγώ δεν μπορώ να κάνω δουλειά με τους ελεύθερους μεταφορείς γιατί δεν ελέγχω την κατάσταση. Επομένως, δώσε μου σε παρακαλώ μια δυνατότητα να φέρω εγώ τα δικά μου διακόσια, τριακόσια φορτηγά για να κάνω τη δουλειά μου όπως θέλω. Αυτό βγαίνει. Αλλά και εάν δε μπορούν πάνω όλοι αυτοί που εσείς ελεύθερος τώρα προσκαλείτε με το νομοσχέδιό σας, θα είναι το «πάρτι» των λαθρεμπόρων. Πάρτε την είδηση του αστυνομικού δελτίου τι έγινε χθες το βράδυ με ένα μικρό φορτηγάκι στα διόδια της Τραγιάνας, το οποίο κουβαλούσε, με οδηγούς Αλβανούς, εκατόν σαράντα κιλά χασίς. Θα γίνει «πάρτι» στους λαθρεμπόρους. Αυτό κάνετε. Δεν μπορώ να το καταλάβω. Δεν είναι ένα νομοσχέδιο που έχει μια δομή «κατατείνω προς αυτή την κατεύθυνση».

Γιατί απαγορεύεται κάποιος ιδιώτης να έχει ένα φορτηγό ως ατομική επιχείρηση; Μπορεί να έχω ατομική επιχείρηση την έκδοση εφημερίδας, να ανοίξω ένα κατάστημα, να κάνω την οποιαδήποτε δράση, να ανοίξω εργοστάσιο ατομική επιχείρηση. Γιατί το φορτηγό πρέπει να είναι μιας άλλης συγκεκριμένης μορφής; Για ποιο λόγο; Τι είναι αυτό που μας αναγκάζει να πάμε προς αυτή την κατεύθυνση; Μετά, ποιος νομιμοποιείται μέσα σ' αυτή την Αίθουσα να πει αυτό που ακούστηκε ως επιχειρηματολογία από πλευράς Υπουργείου –όχι από εσάς- ότι ο οποιοσδήποτε επιχειρεί, αναλαμβάνει και το ρίσκο; Πήγε αυτός εκεί πάνω πριν από ένα χρόνο, πούλησε το σπίτι του, ό,τι είχε μαζέψει για να πάρει μια άδεια φορτηγού και τη χρωστά ακόμα, το υπόλοιπο της αδειάς αλλά και το φορτηγό. Και του λένε ότι από σήμερα αυτό δεν έχει καμμία αξία. Πώς μπορούμε να το κάνουμε; Ποιος μας νομιμοποιεί να κλείνουμε στην ουσία σπίτια; Γιατί; Για ποιο λόγο; Τι θέλουμε να κερδίσουμε;

Κύριε Υπουργέ, κάνω έκκληση. Δεν μπορώ να δεχθώ ότι είναι εντολή της τρόικα αυτό το πράγμα. Άκουσα με εξαιρετική προσοχή τον κ. Παπαδημούλη ο οποίος πράγματι έκανε μια πολύ σοβαρή εισήγηση. Δεν μπορεί η τρόικα να σας λέει «κοίταξε αυτό ή εκείνο». Σας το λέει όλη η Αίθουσα. Σας το λένε οι δικοί σας Βουλευτές. Πηγαίνετε στην πενταετία. Γιατί αυτή η εμμονή μέσα σε μερικούς μήνες, σε τριάντα μήνες στην ουσία να πεθάνουν τα όνειρα, οι προσδοκίες, οι επενδύσεις αυτών των ανθρώπων; Δώστε μια περίοδο μεταβατική πέντε ετών. Τι θα αλλάξει; Γιατί αυτή η αγκύλωση εδώ και τώρα, την οποία δεν είχατε πριν από πέντε μήνες, όπως ακούστηκε μέσα σ' αυτή την Αίθουσα από δικό σας δελτίο Τύπου; Για ποιο λόγο; Τι άλλαξε εν τω μεταξύ; Για ποιο λόγο πρέπει να πάμε προς αυτή την κατεύθυνση; Τι σας δεσμεύει; Να πείτε πέντε χρόνια. Να δώστε μια αναπνοή. Νομίζω ότι πρέπει να το δείτε, κύριε Υπουργέ. Μην πηγαίνετε σ' αυτή την παλιά αγκυλωμένη αντίληψη ότι το είπα και θα γίνει. Η Βουλή είναι για να σκεφτόμαστε, να ανταλλάσσουμε απόψεις και να προσαρμόζουμε την τελική μορφή ενός νόμου όπως αυτή διατυπώνεται από την επώαση και την σύνδεση και όχι με την κλειστή εκείνη απόφαση σε ένα γραφείο «έτσι θέλω, επειδή έχω περισσότερες ψήφους, θα το περάσω»!

Πιστεύω ότι θα το καταλάβετε. Δεν είναι δυνατόν να εκμηδενί-

σουμε την προσπάθεια αυτών των ανθρώπων. Είναι αδιανόητο. Και βεβαίως θέλω να ξεχωρίσω αυτό το οποίο λέω υπερασπιζόμενος το δίκαιο αυτών των ανθρώπων από τις μεθοδεύσεις οι οποίες έγιναν τις τελευταίες ημέρες και σήμερα. Ουδείς μπορεί να εκβιάζει την πολιτεία και την κοινωνία. Άκουσα με εξαιρετική προσοχή και σεβασμό τα όσα ακούστηκαν από τον αξιότιμο Πρόεδρο της Βουλής. Όμως εάν αυτά ομοθυμωσ, όπως έγινε σήμερα –διότι ουδείς εξέφρασε την αντίθεσή του- τα είχαμε πει την πρώτη ημέρα που βανδάλισαν κάποιον άλλοι τον ιερό χώρο του Μνημείου του Άγνωστου Στρατιώτη, σήμερα ίσως να μην επαναλαμβάνονταν αυτά τα πράγματα. Αφού το αφήσαμε και έγιναν δύο-τρεις φορές, σήμερα ερχόμαστε και καυτηριάζουμε και αναδεικνύουμε και ομνοούμε ότι τέτοια πράγματα δεν πρέπει να γίνονται.

Ίσως όταν αυτά εγένοντο να εξυπηρετούσαν κάποιες καταστάσεις που να άπτονται της δικής σας πολιτικής. Θέλω να το ξεκαθαρίσουμε. Ναι, στο δίκαιο της διαδήλωσης και της απεργίας εκείνου που αισθάνεται ότι αδικείται. Όχι, όμως στα ακραία φαινόμενα, τα οποία προκαλούν την κοινωνία. Από την άλλη πλευρά οι πολιτικοί ταγοί και ιδιαιτέρως η πολιτική εξουσία πρέπει να καταλάβουν ότι πριν ληφθεί οποιαδήποτε απόφαση πρέπει να εξαντλείται ουσιαστικά ένας διάλογος. Να έρθουν στη θέση εκείνου και να σκεφθεί εκείνος που θα πάρει την απόφαση και πώς θα αντιμετωπίσει τη ζωή κάποιος άνθρωπος. Και δεν λέμε για άδειες οι οποίες δόθηκαν πριν από δεκαπέντε και είκοσι χρόνια που προφανώς έχουν αποσβέσει την αξία τους. Μιλάμε για άδεια πριν από ένα χρόνο ή πριν από ενάμιση χρόνο. Τι θα κάνει αυτός; Θα εγκληματήσει;

Η δική μας πρόταση είναι ξεκάθαρη. Βάλτε ειδικό τέλος για κάθε μία άδεια. Ένα παράβολο. Για να δώσω άδεια εγώ ως κράτος θέλω αυτά. Και εκείνοι θα κρατήσουν μία αξία δι' αυτού του τρόπου στη δική τους άδεια και από την άλλη πλευρά το κράτος θα κερδίσει. Και για να διευκολύνουμε τον κ. Παπακωνσταντίνου στην προσπάθεια που κάνει, βάλτε και μία ειδική διάταξη ότι εγώ θέλω αυτά από κάθε φορτηγό, αυτά από κάθε ταξί. Πείτε «θέλω 2.000 ευρώ από κάθε ταξί το Δεκέμβριο, όπως ο ιδιώτης πληρώνει βάσει των ίππων το ειδικό τέλος, και δούλεψε όλο το χρόνο. Εγώ έχω πάρει προκαταβολικά την εφορία μου». Δεν μπορεί πίσω από κάθε ταξιτζή και πίσω από κάθε φορτιγατζή να έχουμε έναν εφοριακό. Δεν μπορείτε να κάνετε τη ζωή σας πιο εύκολη! Δεν ξέρετε τον τρόπο να μαζέψετε σίγουρα λεφτά! Αυτό είναι πρόβλημα.

Και επειδή κάποιος δεν αντιλαμβάνονται τη δική μας πολιτική, η οποία είναι εντελώς διαφορετική απ' ό,τι στο παρελθόν είχε ζηήσει αυτή η Αίθουσα, όπου έπρεπε σώνει και καλά αυτόν που είναι στην κυβέρνηση να πυροβολείται και αυτός που είναι στην αντιπολίτευση να φωνάζει λέω ότι εμείς ήρθαμε εδώ και το αλλάξαμε αυτό. Και λέμε σε περιόδους κινδύνου της χώρας, όπως είναι σήμερα –εκτός αν κάποιος από τους συναδέλφους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης δεν το καταλαβαίνει ότι η χώρα βρίσκεται σε εξαιρετικό κίνδυνο- ότι πρέπει η Αντιπολίτευση να προσαρμόζεται στις ανάγκες που επιτάσσουν οι εποχές και να λέει, «ναι, σ' αυτό», και «όχι σ' εκείνο». Κάποιοι δεν αντιλαμβάνονται ότι είναι υποχρέωσή μας σε αυτές τις δύσκολες στιγμές να λέμε και μερικά «ναι», να συμβάλλουμε, να συμβουλευόμαστε. Και αυτό που γίνεται αυτές τις ημέρες στις Ηνωμένες Πολιτείες είναι μια εκπληκτική εξωτερική πολιτική ενόρασης για το αύριο. Σ' αυτήν, αν θέλετε, έχουμε βάλει και εμείς ένα κόκκο άμμου. Αυτό δεν θα το καυτηριάζουμε και θα πούμε λάθος.

Όμως, αυτό που γίνεται σήμερα είναι λάθος. Να καταλάβουν κάποιος, οι οποίοι προκλητικώς κραυγάζουν και ανοηταίνουν ανοησία μεγάλη ότι ξαφνικά ο ΛΑΟΣ και ο Καρατζαφέρης μετακόμισαν στην «πράσινη πολυκατοικία», ότι αν το πιστεύουν αυτό πρέπει να μας το πουν ευθέως σ' αυτήν την Αίθουσα και να βγώ αύριο να παραγγείλω στους τέσσερις περιφερειάρχες της Νέας Δημοκρατίας που τους στηρίζουμε και στους πενήντα δημάρχους πρωτευουσών νομών που τους στηρίζουμε, ότι δεν θέλετε τη στήριξή μας και ότι θέλετε να στηρίξουμε αυτούς του ΠΑΣΟΚ που επιλέξαμε να μην τους στηρίξουμε. Εάν, λοιπόν, θέλετε αύριο το πρωί να αποσύρουμε τη στήριξή μας από τους τέσσερις περιφερειάρχες, που έχετε ανάγκη, να μας το πείτε τώρα και να μετα-

κομίσουμε εκεί που θέλετε να πάμε. Εμείς δεν θέλουμε να πάμε. (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

Αλλά η κακοήθεια και όλα αυτά που συμβαίνουν στη «δεξιά πολυκατοικία» διώχνουν κόσμο και αντιλήψεις. Αλλά ό,τι και να κάνετε εσείς, εγώ θα παραμείνω εκεί πιστός και όρθιος, γιατί εσείς, μωρέ, μπορείτε να διεκδικείτε διαμερίσματα, αλλά εγώ είμαι ο οικοπεδόχος.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ο τέως Πρόεδρος της Βουλής κ. Σιούφας έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, συζητάμε ένα εξαιρετικά σημαντικό νομοσχέδιο που αφορά το κομβικό θέμα του μεταρρυθμιστικού προγράμματος που καθυστέρησε επί πολλές δεκαετίες, όπως είναι αυτό της απελευθέρωσης των μεταφορών. Το συζητάμε σε μία ιδιαίτερα σημαντική περίοδο με εξαιρετική κοινωνική ένταση για δεύτερη φορά τους τελευταίους τρεις μήνες και με τρομακτικές επιπτώσεις στην οικονομία και στην κοινωνία. Αυτά τα οποία προσβλέπει να έχει κανείς από την απελευθέρωση των οδικών μεταφορών έχουν ήδη χαθεί το καλοκαίρι από τον τουρισμό και αυτήν την περίοδο από τις επιπτώσεις που υπάρχουν σε όλους τους κλάδους από την αδυναμία μεταφορών προϊόντων και πρώτων υλών.

Πρέπει να υπάρχουν λόγοι για να γίνεται αυτό. Επειδή απευθύνονται σε έναν από τους ιδιαίτερα έμπειρους και σοβαρούς πολιτικούς αυτού της χώρας με μεγάλη αντίληψη για το τι συμβαίνει στην κοινωνία και στην οικονομία δεν μπορώ σε καμμία περίπτωση να αντιληφθώ τα παρακάτω που θα αναφέρω. Δηλαδή την επιμονή, το πείσμα σε κάτι το οποίο δεν προκύπτει από πουθενά. Όλες οι χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση που απελευθέρωσαν τις μεταφορές δεν το έκαναν με τον ίδιο τρόπο. Τις απελευθέρωσαν με μία περίοδο προσαρμογής, από τη μία κατάσταση στην άλλη, μέχρι και δέκα χρόνια. Εδώ λέμε ότι αυτό θα γίνει σε τριάντα μήνες. Δεν μπορώ να δεχθώ σε καμμία περίπτωση ότι ο Υπουργός Δημήτρης Ρέππας έχει το πιστόλι στον κρόταφο από την τρόικα για να το κάνει αυτό σε τριάντα μήνες. Επίσης, δεν μπορώ να δεχθώ ότι αυτό το πράγμα πρέπει να γίνει, χωρίς να λαμβάνει κανείς υπ' όψιν τις επιπτώσεις πάνω σε ένα κλάδο που δουλεύει σκληρά για να βγάλει όχι μόνο το μεροκάματο, αλλά για να μπορέσει να επιβιώσει.

Είναι οι πιο σκληρά εργαζόμενοι. Ως Υπουργός Ανάπτυξης είχα την ευκαιρία να συνεργαστώ με έναν από τους πιο σημαντικούς συνδικαλιστικούς φορείς του χώρου. Τον κλάδο των βυτιοφόρων που μεταφέρουν τα καύσιμα. Θέλω να με πιστέψετε, κύριε Υπουργέ, ότι πιο υπεύθυνο συνδικαλιστικό φορέα δεν έχω γνωρίσει απ' όσα Υπουργεία έχω περάσει.

Επίσης, θέλω να σταθώ και σε κάτι άλλο που το θεωρώ ιδιαίτερα σημαντικό. Είναι η απελευθέρωση για να χορηγούνται νέες άδειες, η απελευθέρωση της αγοράς μεταφορών, ή αλλιώς βρίσκεται το ζήτημα που δεν ακούστηκε μέχρι σήμερα; Η απελευθέρωση γίνεται και μόνο με το γεγονός ότι εφεξής ο Υπουργός Μεταφορών δεν θα κανονίζει τα κόμιστρα της μεταφοράς.

Όλο το κλειδί σ' αυτό το νομοσχέδιο είναι αυτή η απόφαση και αυτό το δέχθηκαν οι ίδιοι ασμένως, ότι δεν θα καθορίζεται με δικοινητική απόφαση το κόμιστρο. Από κει και πέρα, η αγορά αλλάζει. Θέλουμε άλλα πενήντα χιλιάδες φορτηγά ή βυτιοφόρα, για να πούμε ότι απελευθερώθηκε η αγορά; Δεν νομίζω να είναι στις προθέσεις σας αυτό.

Επίσης, δεν μπορώ να καταλάβω και το θεωρώ τελείως ανεξήγητο, γιατί θα πρέπει ένας ο οποίος έχει μία άδεια φορτηγού και θέλει να το έχει ως επιχείρηση, να πάει να ενταχθεί με άλλους; Εγώ θέλω να δουλεύω μόνος μου. Και το κουβεντιάζουμε σε μία χώρα που πραγματικά η ατομική επιχείρηση και ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούμε, έχει τις καταβολές του διαχρονικά. Γι' αυτό και βλέπετε πολλές φορές η συλλογική δράση που είναι ακόμη πιο αποτελεσματική, να μην έχει αποτελέσματα. Δεν μπορούν να συνεννοηθούν σε μία επιχείρηση δύο αδέρφια. Χωρίζουν και κάνουν ξεχωριστές επιχειρήσεις. Γιατί επιμένετε σώνει και καλά, ότι δεν μπορεί ένας που έχει ένα φορτηγό ή ένα βυτιοφόρο, να μην έχει επιχείρηση;

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι έχοντας τη συμπαράσταση όλης της Βουλής –και πιστεύω και των συναδέλφων σας

της Πλειοψηφίας- οι δύο προτάσεις, οι οποίες σας έχουν γίνει, ακόμη και εάν έχει κόστος για την Κυβέρνηση, όπως σας είπε πριν ο κ. Παυλόπουλος και αν θέλουν να προσφύγουν στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, θα πρέπει να δώσετε τα πέντε χρόνια. Πιστεύω ότι πρώτος εσείς και ο Αναπληρωτής σας, αλλά και ο γενικός σας γραμματέας –παλιός κοινοβουλευτικός εδώ- γνωρίζουν πολύ καλά. Ένας ο οποίος πήρε με leasing πριν από τρία χρόνια ένα φορτηγό-αυτοκίνητο και το χρωστάει στην τράπεζα, πώς θα χάσει την αξία, την περιουσία του; Δανείστηκε, χρεώθηκε. Δεν το λογαριάζετε αυτό το πράγμα; Η άδεια αυτή δεν θα πρέπει να έχει καμμία αξία με τον τρόπο με τον οποίο το κάνετε; Γιατί τουλάχιστον για όσους την απέκτησαν ή την αγόρασαν την προηγούμενη πενταετία, να μη λάβετε καμμία πρόνοια;

Δεύτερον, δώστε τη δυνατότητα στο τέλος του κύκλου να παραμείνει το 35% της αξίας, όπως σας το ζητούν, ώστε και οι ίδιοι να ξαναρχίσουν τη δουλειά τους από αύριο το πρωί και με ομοφωνία η Νέα Δημοκρατία σας είπε ότι θα ψηφίσει επί της αρχής, γιατί είναι υπέρ της απελευθέρωσης. Το λέει ευθέως. Ερχόμαστε, όμως, να σας πούμε και τις επιπτώσεις που υπάρχουν από τον τρόπο με τον οποίο επιμένετε. Ο Υπουργός Δημήτρης Ρέππας, ο πολιτικός Δημήτρης Ρέππας, δεν θα πρέπει να επιμένει σ' αυτό το θέμα.

Σκεφτείτε το και πάλι. Υπάρχει περιθώριο και μέχρι αύριο. Συνεννοηθείτε με τον Πρωθυπουργό, εάν χρειαστεί, που λείπει στο εξωτερικό και κάνει δεκτά αυτά τα δύο αιτήματα, ώστε να προχωρήσει αυτή η πρώτη μεγάλη απελευθέρωση με τον πλέον ομαλό τρόπο, ανεξάρτητα από τις επιπτώσεις οικονομικές και κοινωνικές που υπήρξαν μέχρι σήμερα, για να μην συνεχιστούν και από αύριο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Σιούφα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Τμήμα ότι οι Υπουργοί Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Προστασίας του Πολίτη και Πολιτισμού και Τουρισμού κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικών Παρεμβάσεων, Πράσινο Ταμείο, Κύρωση Δασικών Χαρτών και άλλες διατάξεις».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Παρακαλείται ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Δημήτριος Ρέππας να λάβει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε αυτήν την υψηλού επιπέδου συζήτηση στην οποία συμμετέχω κι εγώ ως αρμόδιος Υπουργός, θα επιχειρήσω να συνεισφέρω με σχόλια και προτάσεις που πιστεύω ότι τελικώς, θα μας οδηγήσουν στο να ψηφίσουμε ένα νομοσχέδιο που ανταποκρίνεται σε μία μεγάλη ανάγκη.

Είναι ώρα ευθύνης για όλους. Είναι ώρα ευθύνης για τους πολίτες και τους πολιτικούς, είναι ώρα ευθύνης για τους κοινωνικούς φορείς και τα πολιτικά κόμματα. Η ψηφοθηρία, η εντυπωσιοθηρία, η πελατειακή αντίληψη δεν έχουν θέση, όταν συζητούμε τόσο σημαντικά διαρθρωτικά θέματα και μάλιστα σε μία περίοδο -που όλοι αναγνωρίζουμε ότι τέτοια είναι- κρίσης για τη χώρα μας. Σε μία περίοδο κρίσης απαιτείται η προσέλευση επενδύσεων αφ' ενός, αλλά και η προώθηση σημαντικών διαρθρωτικών αλλαγών.

Μία σημαντική διαρθρωτική αλλαγή είναι αυτή που συζητούμε σήμερα στη Βουλή των Ελλήνων. Αφορά τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, θέμα το οποίο μία Κυβέρνηση της χώρας αντιμετωπίζει με τόλμη, με συγκεκριμένη προγραμματική πρόταση, έστω και με καθυστέρηση πολλών χρόνων, η οποία παρατηρήθηκε –για λογαριασμό της ελληνικής πολιτείας μιλώ- όσον αφορά την αναγκαία αλλαγή σ' αυτόν τον τομέα.

Πράγματι, ο τομέας των μεταφορών είναι σημαντικός ως προς τη συμβολή του στην ανάπτυξη της χώρας, στο ετήσιο ΑΕΠ δη-

λαδή. Είναι σημαντικός ως προς το μερίδιο που έχει στην απασχόληση στη χώρα και βεβαίως, είναι εξαιρετικά σημαντικός, γιατί αν δεν γίνει αυτή η αλλαγή, θα παραμείνει σε μία στρεβλή λειτουργία, η οποία υπονομεύει την ανάπτυξη της χώρας και στερεί από πολίτες την άσκηση δημοκρατικού δικαιώματος, το οποίο σε κάθε άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ελεύθερα επιτρέπεται να ασκείται, όπως είναι η ελεύθερη πρόσβαση σ' ένα επάγγελμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν μιλούμε σήμερα για μία συνολική πολιτική μεταφοράν. Μιλούμε για μία πτυχή αυτής της πολιτικής. Οι πρωτοβουλίες μας, που η μία συμπληρώνει την άλλη, θα αναδείξουν το σύνολο αυτής της πολιτικής. Αυτήν την ώρα, όμως, θα πρέπει να μην υπεκφεύγουμε, να είμαστε σαφείς και συγκεκριμένοι στο πώς αντιμετωπίζουμε το θέμα αυτό το οποίο η Βουλή καλείται να συζητήσει, παίρνοντας μία υπεύθυνη στάση.

Στην Ελλάδα είναι όψη υπανάπτυξης της χώρας το ότι οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές καλύπτουν το 98% του μεταφορικού έργου. Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα έχει μερίδιο μόλις στο ποσοστό του 1,2% περίπου, όσον αφορά τις μεταφορές. Σε καμία άλλη χώρα δεν παρατηρείται αυτή η στρέβλωση.

Στην Ελλάδα έχουμε τον απίστευτα μεγάλο αριθμό του ενός εκατομμυρίου τριακοσίων χιλιάδων φορτηγών ιδιωτικής χρήσης. Αυτό προέκυψε μετά από πιέσεις, μετά από αποφάσεις, επειδή ακριβώς παραμένει κλειστή η αγορά των φορτηγών δημόσιας χρήσης εδώ και πολλά χρόνια.

Σωστό θα ήταν να επικρατήσει ένα μοντέλο, στο οποίο θα είναι ελάχιστος ο αριθμός των φορτηγών ιδιωτικής χρήσης και το μεταφορικό έργο να εκτελείται από φορτηγά δημόσιας χρήσης, που θα προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες σε χαμηλές τιμές. Το ότι, όμως, κάποιος δεν έχει τη δυνατότητα της πρόσβασης σε αυτή την αγορά, οδηγεί ακριβώς στην ανάγκη να διεκδικεί ένα φορτηγό ιδιωτικής χρήσης με συνέπεια να φθάσουμε σε αυτά τα μεγέθη, τα οποία φανερώουν την πλήρη ανισορροπία που επικρατεί στη χώρα μας στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών.

Η Ελλάδα –και φαίνεται το αγνοούν οι φίλοι της Αντιπολίτευσης– είναι εκτεθειμένη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Φαίνεται δεν γνωρίζετε ότι στις 29 Ιανουαρίου 2009 η Κομισιόν απήλυθε αιτιολογημένη γνώμη στην ελληνική Κυβέρνηση, όσον αφορά ακριβώς την αγορά εμπορευματικών μεταφορών, κατηγορώντας τη χώρα ότι παραβιάζει τη Συνθήκη και θα έπρεπε να αναλάβει η Ελλάδα συγκεκριμένες πρωτοβουλίες. Δόθηκε τότε μία απάντηση, η οποία δεν κάλυψε προφανώς την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Πρέπει να σας πω ότι στις 7 Ιουλίου 2010 η Ευρωπαϊκή Ένωση προσέφυγε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο εναντίον της χώρας, επειδή ακριβώς επιμένει σε μία πολιτική, η οποία δεν ανταποκρίνεται στο θεσμικό πλαίσιο που επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Στις 25 Αυγούστου 2010 δώσαμε την απάντηση με δικές μας παρατηρήσεις και πετύχαμε να σταματήσει αυτή η διαδικασία, η οποία εάν πραγματικά συνεχιζόταν σε βάρος της Ελλάδας, χωρίς δηλαδή την ανάληψη από μέρους μας της σχετικής πρωτοβουλίας, είναι βέβαιο ότι θα οδηγούσε στην επιβολή προστίμου στη χώρα μας, ύψους 100.000 ευρώ ημερησίως, για κάθε μέρα καθυστέρησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν αναλάβαμε την πρωτοβουλία να θέσουμε αυτό το θέμα σε δημόσια συζήτηση, πρέπει να σας πω ότι το πρώτο στοιχείο που λάβαμε υπ' όψιν μας –και δώσαμε μάχη επιχειρηματολογώντας υπέρ της αξίας αυτού του στοιχείου που είναι ένα πραγματικό στοιχείο– ήταν ακριβώς η περιφύρηση αυτής της άυλης αξίας που αντιστοιχεί στην άδεια που κατέχουν οι σημερινοί επαγγελματίες μεταφορείς.

Πρέπει να σας πω ότι τότε συναντήσαμε τη θετική ανταπόκριση των επαγγελματιών μεταφορέων –είναι αλήθεια αυτό– αλλά την αρνητική στάση όλων των άλλων φορέων της ελληνικής κοινωνίας, ιδίως των επιμελητηρίων. Οι θέσεις και οι δηλώσεις τους είναι στη διάθεσή σας. Δεχθήκαμε επίθεση ότι κρατάμε κλειστό το επάγγελμα γιατί προβλέπαμε στην πρώτη πρωτοβουλία μας όχι συγκεκριμένης διάρκειας μεταβατική περίοδο, αλλά μία ρύθμιση βάσει της οποίας ο Υπουργός είχε τη δυνατότητα κάθε δύο έτη –θα μπορούσε να γίνει κάθε χρόνο– να αναπροσαρμόζει αυτό το ύψος εισφοράς που για πρώτη φορά θεσπίσαμε ως ανταπο-

κρινόμενο στην άυλη αλλά πραγματική αξία της άδειας ενός κατόχου φορτηγού δημόσιας χρήσης. Εμείς είμαστε οι πρώτοι που θέσαμε αυτό το θέμα. Εμείς είμαστε αυτοί οι οποίοι αποτυπώσαμε και τότε αλλά και τώρα, στην τρέχουσα νομοθετική πρωτοβουλία, ένα στοιχείο το οποίο ήταν μέχρι τότε άγνωστο για την επίσημη ελληνική οικονομία.

Άλλωστε επιτρέψτε μου να πω ότι από τα πιο θετικά αυτής της πρωτοβουλίας είναι ακριβώς το ότι παίρνουμε από την παραοικονομία ένα οικονομικό ποσό που ανταποκρίνεται σ' αυτήν την αξία και το καθιστούμε όπλο στα χέρια των επαγγελματιών μεταφορέων, αφού χρησιμοποιώντας αυτό χωρίς να συνεισφέρουν επιπλέον ούτε ένα ευρώ, θα μπορούν να οργανώσουν μία εταιρεία συνεισφέροντας το ποσό αυτό ως τμήμα του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας και ταυτόχρονα θα μπορούν να αξιοποιήσουν αυτήν την αναγνώριση της άυλης αξίας από την πλευρά της Κυβέρνησης, προκειμένου να επιτύχουν αποσβέσεις μέσω των φορολογικών ρυθμίσεων για τις οποίες μιλήσαμε στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής την προηγούμενη εβδομάδα.

Εδώ όμως υπάρχει ένα θέμα: Καθυστέρηση, πράγματι, η Ελλάδα για πολλά χρόνια να πάρει μία ανάλογη πρωτοβουλία. Παίρνει τώρα την πρωτοβουλία γιατί η Κυβέρνηση τολμά. Δεν είναι ότι δεν υπολογίζει το πολιτικό κόστος. Πρέπει να συμψιλωθούμε με την έννοια του εθνικού χρέους και πρέπει να αποστασιοποιηθούμε από οτιδήποτε προκαλεί το δόξος του περίφημου πολιτικού κόστους. Αυτό το δόξος μάς οδηγεί εδώ ως χώρα και όλοι έχουμε ευθύνη γι' αυτό. Μ' αυτήν την έννοια, λοιπόν, παίρνουμε τώρα αυτήν την πρωτοβουλία.

Θα περίμενε κανείς, ενώ εμείς προτείνουμε την ομαλή ένταξη των μεταφορέων στη νέα πραγματικότητα μέσω μιας μεταβατικής περιόδου που είναι αυτή που είναι, όλοι να συμφωνούν ότι ο χρόνος αυτός είναι αρκετός για να γίνουν όλες οι απαραίτητες προετοιμασίες προκειμένου να παραμείνουν ανταγωνιστικοί στη νέα περίοδο. Εν τούτοις, ενώ όλοι μιλάμε για τη μεγάλη καθυστέρηση του ελληνικού κράτους, την ίδια στιγμή –και αυτό είναι αντίφαση– προτείνουμε περαιτέρω παράταση αυτής της ανισότητας ανάμεσα στην Ελλάδα και τα άλλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Άλλες χώρες όταν ξεκίνησαν αυτήν την αλλαγή είχαν την πολυτέλεια του χρόνου, αλλά αρκετές χώρες έκαναν αυτήν την αλλαγή από τη δεκαετία του 1960. Οι τελευταίες χώρες είναι οι νέες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες προηγήθηκαν ημών κι εμείς ακόμα παραμένουμε σ' αυτό το καθεστώς. Αυτό δεν σας λέει κάτι, όταν διεκτραγωδούμε την κατάσταση σ' ένα τομέα και από την άλλη ζητάμε παράταση αυτής της κατάστασης στον συγκεκριμένο τομέα; Εμείς, λοιπόν, ως δείγμα καλής πίστης και αναγνώρισης δικαιωμάτων των επαγγελματιών αυτής της κατηγορίας προχωρήσαμε στην αποτύπωση αυτής της άυλης αξίας.

Ακούω τους επαγγελματίες μεταφορείς να λένε: «Μας παίρνετε τις άδειες, καταστρέφετε την περιουσία μας». Θα μου επιτρέψετε να πω ότι κανείς δεν τους παίρνει την άδεια. Συνεχίζουν να ασκούν το επάγγελμά τους χάρη σ' αυτήν την άδεια την οποία κατέχουν –ουδείς τους τη στερεί– και το παραλληλίζουν αυτό με τον ιδιοκτήτη που χάνει το σπίτι του. Μα, δεν χάνουν την άδειά τους, δεν βγαίνουν από το επάγγελμα, δηλαδή δεν βγαίνουν από το «σπίτι» τους.

Ποιο είναι το θέμα; Ότι το σπίτι λόγω κάποιων αλλαγών δεν έχει πια την αξία που είχε μια άλλη στιγμή. Υπάρχουν σπίτια τα οποία έχουν μία μεγαλύτερη αξία γιατί μπροστά σ' αυτά έγινε ένα πάρκο και υπάρχουν σπίτια τα οποία έχουν πλέον μία μικρότερη αξία γιατί στην ίδια γειτονιά έγινε, παραδείγματος χάριν, μία μονάδα απεξάρτησης από τα ναρκωτικά για τους νέους της πατρίδας μας κι αυτό κάνει πολλούς να μην συμπαθούν τη γειτονιά με μία τέτοια δομή και πέφτει η αξία των σπιτιών. Το κράτος θα έρχεται κάθε φορά να αναλαμβάνει να καλύπτει τις διαφορές που προκύπτουν είτε προς τα πάνω είτε προς τα κάτω, σε μία δημοκρατική κοινωνία; Πώς το αντιλαμβάνεστε αυτό;

Εμείς το κάνουμε αυτό σε σημαντικό βαθμό με τις φορολογικές ρυθμίσεις τις οποίες προωθούμε γιατί δίνουμε τη δυνατότητα στους επαγγελματίες να αποσβέσουν το ποσό αυτό με συγκεκριμένο τρόπο για τον οποίο θα μιλήσω στη συνέχεια έτσι ώστε να πει κάποιος ότι το ελληνικό κράτος δεσμεύεται –και το λέω

προς τους Έλληνες που μας ακούνε τώρα- να μην εισπράξει φόρους ύψους εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ για να καλύψει αυτές τις αποσβέσεις. Αυτή είναι η αλήθεια.

Μιλάμε για μία μεταρρύθμιση της οποίας το δίπτυχο είναι η συμβολή στην ανάπτυξη και η πολιτική κοινωνικής δικαιοσύνης για να αντισταθμίσουμε ενδεχόμενες απώλειες αυτών που θίγονται, πράγματι, απ' αυτή την αλλαγή, αλλά σε μια περίοδο κρίσης όλοι κάτι χάνουμε. Οι Βουλευτές δεν έχασαν, οι συνταξιούχοι δεν έχουν χάσει, οι επαγγελματίες δεν έχουν χάσει; Δεν αφανίζουμε, δεν οδηγούμε στο περιθώριο και στον αποκλεισμό, όπως δίνεται η εντύπωση.

Το τρίτο στοιχείο είναι το στοιχείο του δημοκρατικού δικαιώματος που έχει ο κάθε πολίτης να έχει τη δυνατότητα της πρόσβασης στο επάγγελμα, κάτι που δεν είχε μέχρι τώρα. Αν κάποιος ήθελε να ενταχθεί σ' αυτό το επάγγελμα, έπρεπε να υπάρχει κάποιος άλλος πρόθυμος που να είναι κάτοχος άδειας και έτοιμος να την πουλήσει. Αν κάποιος δεν θέλει να πουλήσει την άδειά του, κανείς από μας σήμερα δεν μπορεί να εξασφαλίσει μία τέτοια άδεια για να ενταχθεί στο επάγγελμα.

Μιλάτε για καρτέλ. Μα, καρτέλ είναι το κλειστό επάγγελμα. Μιλάτε για πολιτική που πρέπει να ασκεί η Κυβέρνηση, η οποία πολιτική πρέπει να αφορά τους πολλούς και όχι τους λίγους. Μα, οι λίγοι είναι στις κλειστές αγορές. Εκεί που ανοίγουν οι αγορές εντάσσονται οι πολλοί.

Βεβαίως υπάρχει ένα στοιχείο το οποίο δεν πρέπει να μας διαφεύγει, ότι δηλαδή σ' αυτήν τη συζήτηση, πέραν των μεταφορών, υπάρχουν οι παραγωγοί, υπάρχουν άλλες ζωντανές δυνάμεις της κοινωνίας που κι αυτές έχουν λόγο και δεν μπορούμε να τις αγνοήσουμε. Αλλά στον πυρήνα αυτού του επαγγελματικού υπενθυμίζω ότι υπάρχουν και οι μισθωτοί υπάλληλοι, οι οδηγοί των μεταφορικών εταιρειών, η εργατική τάξη αυτού του τομέα που αναφανδόν έχει ταχθεί υπέρ του νομοσχεδίου γιατί θεωρεί ότι μέσω της λειτουργίας αυτών των εταιρειών, υπάρχει μία καθαρή εργασιακή σχέση, υπάρχει ένα καθεστώς το οποίο καλύπτει τα εργασιακά δικαιώματά τους. Πώς το αγνοείτε αυτό; Πώς δεν το λαμβάνετε υπ' όψιν σας;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα κεντρικά θέματα τα οποία έχουν τεθεί στο πλαίσιο αυτής της συζήτησης είναι κατά βάση τέσσερα. Πρώτον, είναι το θέμα που αφορά το φόβο για τη δημιουργία καρτέλ, δεύτερον αυτό που αφορά τη λειτουργία ή μη εταιρειών, το τρίτο αφορά στην παράταση της λεγόμενης μεταβατικής περιόδου και το τέταρτο αφορά στη διατήρηση, σε μόνιμη βάση, ενός ποσοστού στο ύψος του 35% της συνολικής εισφοράς όπως την προσδιορίζουμε στο νόμο προκειμένου αυτό να αποτελεί ένα βήμα που πρέπει κάποιος να κάνει για να ενταχθεί στο επάγγελμα. Θα κάνω σύντομα σχόλια γι' αυτά τα τέσσερα κεντρικά θέματα.

Όσον αφορά στο φόβο για τη δημιουργία καρτέλ, τα καρτέλ υπάρχουν ενδεχομένως εκεί που δραστηριοποιούνται λίγοι. Υπάρχει μία απόσταση βέβαια ανάμεσα στη θεωρία και στην πράξη. Είχαμε δύο εγχώριες αεροπορικές εταιρείες που στην περίοδο του σκληρού ανταγωνισμού τους, εξασφάλιζαν σε διάφορους προορισμούς πυκνά δρομολόγια με χαμηλή τιμή εισιτηρίου και αυτό με δύο μόνο εταιρείες.

Όταν έπαψε ο ανταγωνισμός και αποφάσισαν να συνεργαστούν τα δεδομένα άλλαξαν. Έχουμε μια αγορά που είναι κλειστή σήμερα. Δεν είναι πιο εύκολο σ' αυτήν την αγορά να διαμορφωθούν συνθήκες καρτέλ; Και θα δημιουργηθούν συνθήκες καρτέλ -οπωσδήποτε λέτε εσείς- σε μία αγορά που είναι ανοιχτή, δηλαδή, σε ένα χώρο όπου ο καθένας ανά πάσα στιγμή μπορεί να ενταχθεί; Ανά πάσα στιγμή, δηλαδή, οι παίκτες θα είναι όλο και περισσότεροι; Από πού προκύπτει αυτό;

Δεύτερον, όσον αφορά στη δημιουργία εταιρειών. Πρώτα απ' όλα και ένας επαγγελματίας μπορεί να δημιουργήσει τη δική του ατομική ΕΠΕ ή ανώνυμη εταιρεία. Ένας. Με ένα αυτοκίνητο. Άλλες χώρες για τη δημιουργία αυτής της εταιρείας θέτουν και προϋποθέσεις. Η Ιταλία για παράδειγμα απαιτεί να έχεις τρία αυτοκίνητα. Εμείς λέμε ένας μόνος του με το αυτοκίνητό του μπορεί να δημιουργήσει τη δική του εταιρεία. Βεβαίως, επιτρέπεται. Δεν απαγορεύεται. Και ξέρετε, η λειτουργία σ' αυτήν την οργανωμένη βάση, όπως συμβαίνει και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊ-

κής Ένωσης, προσθέτει αξιοπιστία και ποιότητα στις μεταφορές, προσθέτει διαφάνεια, ώστε να λειτουργούν επιχειρήσεις στον οποίον τα στοιχεία έχει πρόσβαση το κράτος, μπορεί να ελέγχει το έργο τους, μπορεί να φορολογεί. Και βεβαίως οδηγεί σε ένα καθεστώς καλύτερο, όπως είπα, για τους εργαζόμενους σ' αυτές τις εταιρείες.

Σήμερα υπάρχουν αρκετές εταιρείες απ' αυτές που ήδη έχουν άδειες στην Ελλάδα και πρέπει να σας πω ότι ίσως είναι η πιο θετική πλευρά των μεταφορών στη σύγχρονη πραγματικότητα έτσι όπως τη γνωρίζουμε μέχρι τώρα. Γιατί αυτή την καλή πρακτική να μην την ενθαρρύνουμε να γίνει ο κανόνας;

Ξεκινήσαμε από τα κάτω, πήγαμε στα τρίκυκλα, έχουμε τα σημερινά φορτηγά. Σταματάει εδώ η εξέλιξη στο χώρο των μεταφορών; Δεν υπάρχει άλλο στάδιο; Δεν πρέπει να δούμε πώς θα πάμε σ' αυτό το άλλο στάδιο στηρίζοντας τους μεταφορείς, έτσι ώστε στη νέα πραγματικότητα να είναι ανταγωνιστικοί; Και αυτό κάνουμε.

Όσον αφορά στην παράταση, πέραν του ότι σχηματοποιήθηκε ως πολιτική θέση, μπορείτε να μου πείτε τι άλλο περιεχόμενο έχει; Τι επιδιώκετε μέσω αυτής της παράτασης; Η προετοιμασία των μεταφορέων να ενταχθούν στη νέα πραγματικότητα. Πρώτα απ' όλα όποιος δεν θέλει να αλλάξει το σημερινό καθεστώς, να παραμείνει δηλαδή αυτοαπασχολούμενος με την άδεια που κατέχει, μπορεί να το κάνει μέχρι το 2023, αν νομίζει ότι έτσι διευκολύνεται, αν νομίζει ότι έτσι θα έχει μερίδιο αγοράς και θα είναι ανταγωνιστικός. Ας παραμείνει όπως είναι.

Αυτό δεν σημαίνει ότι επειδή εκείνος θέλει να παραμείνει ως έχει σήμερα το δικό του καθεστώς αυτοαπασχόλησης θα πρέπει να εμποδίσουμε οποιονδήποτε άλλον να οργανωθεί με μια πιο σύγχρονη μορφή. Γιατί η προαγωγή του επαγγέλματος στις μεταφορές προέρχεται μέσα από τον εκσυγχρονισμό, την τεχνολογία, τη δημιουργία υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας. Πώς τα αγνοούμε όλα αυτά; Έπειτα αυτή η παράταση θα μου επιτρέψετε να πω ότι ουσιαστικά επειδή δεν σημαίνει τίποτα -γιατί καθέννας μέσα σε λίγους μήνες μπορεί να δημιουργήσει τη δική του εταιρεία, δεν είναι δύσκολο, δεν απαιτείται καν χρόνος- επιδιώκεται μέσω αυτής ένας νέος γύρος σύγκρουσης σε μια άλλη χρονική στιγμή. Πιστέψτε με, περί αυτού πρόκειται.

Όσον αφορά στο 35% πρέπει να σας πω ότι δεν μπορείτε να θέτετε όρους που οδηγούν στο ισοδύναμο αποτέλεσμα του αποκλεισμού κάποιου, του περιορισμού της δυνατότητάς του να ενταχθεί σ' αυτό το επάγγελμα αν το επιθυμεί. Δεν προβλέπεται σε καμία άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν προβλέπεται σε καμία άλλη χώρα. Αν κάποιος πρέπει να έχει τις προϋποθέσεις του κοινοτικού κανονισμού 1071, τα τέσσερα κριτήρια για να ενταχθεί στο επάγγελμα, αντιλαμβάνεστε ότι αν του προσθέσουμε και την υποχρέωση να καταβάλει αυτήν την εισφορά στο ύψος του 35%, που παραδείγματός χάριν για τα βυτιοφόρα μπορεί να φτάνει τις 52.000, δημιουργούμε μία δυσκολία. Δεν ανοίγουμε την αγορά. Προσπαθούμε να θωρακίσουμε την αγορά από κάποιους που θέλουν να ενταχθούν σ' αυτήν όπως γίνεται σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και αυτό δεν είναι σωστό.

Κυρίες και κύριοι, πρέπει να σας πω ότι τιμώ και σέβομαι ασφαλώς τους επαγγελματίες μεταφορείς. Πιστεύω ότι αυτή η παρένθεση θα κλείσει. Θα κάνουμε ό,τι πρέπει για να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα της νέας περιόδου. Το αποδεικνύουμε στην πράξη με τις πρωτοβουλίες που έχουμε αναλάβει.

Πρώτον, όσον αφορά τη δυνατότητα των μεταφορέων να ενταχθούν στον νόμο για τα αναπτυξιακά κίνητρα. Για πρώτη φορά μεταφορείς θα έχουν τη δυνατότητα να αξιοποιήσουν αναπτυξιακά κίνητρα.

Δεύτερον, για τους παλαιότερους αντιμετωπίζουμε αυτό το αίτημα της ανταπόδοσης που έχουν οι εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία τους ώστε εντασσόμενοι σε άλλες κατηγορίες να βελτιώσουν το επίπεδο της σύνταξής τους.

Τρίτον, όσον αφορά στις φορολογικές ρυθμίσεις έχουμε δεσμευθεί, έχει υπογραφεί το σχετικό κείμενο και από τον Υπουργό Οικονομικών, για μια περίοδο από τα τρία ως τα επτά έτη ο ενδιαφερόμενος επαγγελματίας θα μπορεί να προσμετρά στα έξοδα της επιχείρησής του το ποσό που εκείνος επιλέγει από το

σύνολο της εισφοράς που αναφέρεται στο νόμο για την κυκλοφορία του οχήματός του και έτσι να επιτύχει μια σταδιακή απόσβεση αυτής της αξίας. Για τους μικρούς μάλιστα μεταφορείς της νομαρχιακής κατηγορίας, το ποσό αυτό αυξάνεται κατά 50%. Για να τους στηρίξουμε ακόμα περισσότερο.

Το δικαίωμα αυτό, αν εν τω μεταξύ πωληθεί η άδεια, μεταβιβάζεται σ' αυτόν που θα αγοράσει την άδεια κατά το υπόλοιπό του. Αυτό που δεν έχει αξιοποιηθεί. Ή μπορεί από τον ίδιο τον ενδιαφερόμενο, αν έχει ζημιές ένα χρόνο να μην αξιοποιεί αυτή τη ρύθμιση, να μεταφέρει το δικαίωμά του τον επόμενο χρόνο. Ποικιλία ρυθμίσεων φορολογικών που βοηθούν πράγματι τους επαγγελματίες να ενταχθούν στην νέα πραγματικότητα με τις λιγότερο, κατά το δυνατόν, απώλειες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ολοκληρώστε, κύριε Υπουργέ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κλείνω, κυρία Πρόεδρε.

Οι επιθέσεις που δεχόμαστε και οι ύβρεις πρέπει να σας πω δεν πρόκειται να θολώσουν την κρίση μας.

Έχουμε απόλυτη συναίσθηση του χρέους μας απέναντι στην πατρίδα και το κοινωνικό σύνολο. Εμείς είμαστε για μία θητεία σ' αυτό το Υπουργείο. Οι μεταφορείς ήταν πριν από εμάς και θα είναι και μετά από εμάς οι άνθρωποι αυτού του Υπουργείου.

Θέλω να πω ότι δεν μπορείτε να οδηγείτε το αυτοκίνητο κοιτώντας μονίμως στον καθρέφτη, δηλαδή πίσω. Συζητήσαμε. Πήραμε πρωτοβουλίες. Θα συνεχίσουμε να παίρνουμε, προκειμένου να επιτύχουμε τη διαμόρφωση ενός μέλλοντος που είναι ευοίωνο μέσα σ' ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον για τους Έλληνες μεταφορείς.

Κατά τα άλλα επιτρέψτε μου να πω ότι η δική μας πολιτική, κύριε εισηγητά της Νέας Δημοκρατίας, είναι συγκεκριμένη. Και θέλω να είναι συγκεκριμένες και οι δικές σας θέσεις.

Είπατε ότι εμείς δεν έχουμε σχέδιο και πάμε στο άγνωστο με βάρκα την ελπίδα. Θα αντιστρέψω λέγοντας, επειδή ο αρχηγός σας συνηθίζει να χρησιμοποιεί πολύ ως προμετωπίδα της πολιτικής σας τη λέξη ελπίδα, ότι εσείς πάτε στο άγνωστο με βάρκα τη λέξη ελπίδα.

Πρέπει να σας πω όμως ότι αυτό όταν δεν γίνεται με συγκεκριμένη, σαφή και εξειδικευμένη πολιτική γεννά απελπισία και απογοήτευση στον ελληνικό λαό. Αυτό βεβαίως αφορά εσάς.

Εμείς έχουμε χρέος να γεννήσουμε την πραγματική ελπίδα. Όχι αυτή που προκύπτει μέσα από συνθήματα αλλά αυτή που είναι προϊόν συγκεκριμένων πρωτοβουλιών, όπως η συγκεκριμένη διαρθρωτική αλλαγή για την οποία –και πάλι λυπούμαι– δεν ακούω από την πλευρά σας ένα ξεκάθαρο λόγο.

Έχουμε ξεκάθαρη πολιτική, ξεκάθαρο λόγο. Έτσι θα προχωρήσουμε γιατί το πολιτικό κόστος για μας δεν έχει καμμία αξία. Είναι νάνος μπροστά στο δημόσιο και εθνικό συμφέρον που πρέπει να υπερασπιστούμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον Υπουργό Υποδομών κ. Ρέππα.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κεφαλογιάννης έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, είναι γνωστό ότι το ΠΑΣΟΚ αντιλαμβάνεται τα πολιτικά πράγματα αυτής της χώρας με χρονική υστέρηση τουλάχιστον μιας δεκαετιας. Άκουσα τον αξιότιμο κύριο Υπουργό και απογοητεύτηκα. Ένα κήρυγμα νεοφιλελευθερισμού. Μετά από είκοσι χρόνια κατάρβαν τι σημαίνει ελεύθερη οικονομία, ανταγωνισμός, βελτίωση ποιότητας, μείωση τιμών.

Δαπάνησε, σπατάλησε το μεγαλύτερο μέρος της ομιλίας του να μας κάνει ένα σεμινάριο περί φιλελευθερισμού. Μας άφησε άφωνους και μας άφησε στην ίδια θέση να τον αποχαιρετούμε, διότι προσέγγισε, ακούμπησε, υιοθέτησε ο Υπουργός –και η Κυβέρνηση– τις πιο ακραίες θέσεις του τριτοκοσμικού φιλελευθερισμού της Λατινικής Αμερικής, αυτό, δηλαδή, που μας είπε ο Πρωθυπουργός στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, ότι θαυμάζει τη Χιλή ή ενδεχομένως και την Αργεντινή που σε μία ανάλογη πολιτική, όπως αυτήν των κυβερνήσεων του Κώστα Σημίτη, που μας έβαλε «ξυπόλητους» στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση,

όπως αυτοί σύνδεσαν τα πέσος με το δολάριο και είναι ακόμα σε ύφεση κι ένα μεγάλο κομμάτι της κοινωνίας τους σε εξαθλίωση. Αυτό το μοντέλο υιοθετείτε.

Και οποία αλαζονεία! Κουνάτε το δάκτυλο στους ανθρώπους της μεταφοράς, σε αυτούς τους βιοπαλαιστές! Θα σας υπενθυμίσω, όμως, τη δική σας ρήση, κύριε Ρέππα. Προσέξτε πού κουνάτε το δάκτυλο! Διότι είπατε πολύ σωστά εσείς πώς η κοινωνία θα σας το επιστρέψει. Εστραμμένο προς τα έσω, ανοικτό.

Αυτήν την αλαζονεία ένας άνθρωπος υπερήφανος, όπως είστε εσείς, δεν πρέπει να τη δείχνετε.

Είχα αμφιβολίες και πραγματικά περίμενα την ομιλία σας με πολύ ενδιαφέρον. Με πείσατε ότι πρέπει να το αποσύρετε. Αποσύρετέ το, αντιλαμβανόμενοι την κραυγή αγωνίας των πέντε χιλιάδων ανθρώπων που είναι απ' έξω. Δεν τους περισσεύουν τα λεφτά. Δεν ήρθαν απ' όλη την Ελλάδα και στάθηκαν στο Σύνταγμα. Ίσως και παρεκτράπησαν.

Έχει δίκιο, όμως, ο τέως Πρόεδρος της Βουλής, ο κ. Σιούφας, και άλλοι ομιλητές, ότι ο Πρόεδρος της Βουλής αυτό έπρεπε να το είχε σκεφτεί και σε άλλες περιπτώσεις. Και του προτείνουμε να αναλάβει πρωτοβουλία. Να προστατεύσουμε τα σύμβολα όπως είναι ο Άγνωστος Στρατιώτης. Και σταματώ εδώ.

Αυτοί οι άνθρωποι, λοιπόν, ήρθαν εδώ σε μία κραυγή αγωνίας. Αυτοί οι άνθρωποι έχουν κάνει όλα τα βήματα καλής θέλησης. Ψηφίζουν το νομοσχέδιό σας επί της αρχής, αυτό που τους θίγει στο σκληρό πυρήνα του επαγγελματίους τους, το οποίο βεβαίως αντιλαμβάνονται ότι σε μία ανοικτή οικονομία μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλάζει. Άρα, αυτοί οι άνθρωποι και δημοσίως και διά των δηλώσεών τους και μέσα στην επιτροπή και στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης σας είπαν: «Ναι, είμαστε υπέρ της απελευθέρωσης. Ναι, ψηφίζουμε το νομοσχέδιό σας επί της αρχής. Ποιο, όμως, είναι το περιεχόμενο από κάτω»;

Το περιεχόμενο είναι η καταστροφή της περιουσίας τους.

Θα ήθελε ο αγαπητός κ. Πρωτόπαπας, ο οποίος στηρίζει –και μου κάνει εντύπωση πώς οι παλιοί συνδικαλιστές μεταλλάσσονται με τα δύο πρόσωπα του Ιανού και τη μία γίνονται υπέρ του κεφαλαίου και την άλλη υπέρ των εργαζομένων πριν είκοσι χρόνια– στο δικό του τον τομέα, να του γυρέψει η πολιτεία επειδή ο συνδικαλιστής έβαζε ένα ευρώ ή μία δραχμή στη σύνταξη του κι ο Έλληνας πολίτης έβαζε, διά της τράπεζας, έντεκα, να του πάρει πίσω το εφάπαξ; Να το παραλληλίσουμε, δηλαδή, με την άδεια;

Το παράδειγμά σας ήταν ατυχέστατο. Είναι σαν να τους μουντζώνετε τους ανθρώπους αυτούς.

Ξέρετε ποιο είναι το κανονικό, το σωστό παράδειγμα αυτού που συμβαίνει σήμερα; Είναι όχι ότι έπεσε η αξία του σπιτιού, όπως είπατε. Είναι ότι έγινε σεισμός, ότι έγινε μία πυρκαγιά, όπως έγινε στη δική σας την περιοχή, την Αρκαδία. Τι θα πάτε να πείτε στους Αρκάδες; Ότι επειδή έγινε σεισμός, ότι επειδή έγινε πυρκαγιά, ότι ενδεχομένως, ω μη γένοιτο, εξερράγη ένα ηφαίστειο, τι να κάνουμε βρε αδελφέ, ήσασταν άτυχοι; Θα πάτε να τους αποζημιώσετε. Αυτή είναι η υποχρέωση της πολιτείας. Και η υποχρέωση αυτή της πολιτείας ενισχύεται και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Να το αποσύρετε το νομοσχέδιο, διότι εσάς, ως υπερήφανο ανθρώπου, δεν σας πάει. Εγώ θα ήμουν σε πολύ δύσκολη θέση αν ήμουν στη θέση σας. Κι εγώ όχι Αρκάς, βέβαια, αλλά ορεσίβιος ναι, να λέω σε αυτούς τους ανθρώπους –και πιστεύω ότι το κάνατε καλή τη πίστη, δεν θέλατε να τους κοροϊδέψετε– τον περασμένο Απρίλη: «Κοιτάξτε! Ναι στην πενταετία, ναι σε διάφορα άλλα θέματα τα οποία καλύπτουν κλαδικές σας αιτήσεις, απαιτήσεις και λογικές», και μετά από ένα χρονικό διάστημα έξι μηνών να φέρνεται τελειώς διαφορετικό νομοσχέδιο.

Αν σας το επέβαλε αυτό η τρόικα, οφείλατε ως περήφανος άνθρωπος να αντισταθείτε.

Και είχε δίκιο ο κ. Προκόπης Παυλόπουλος, ο οποίος αντέδρασε όταν αναφερθήκατε στην αιτιολογημένη γνώμη.

Κι εγώ, κύριε Ρέππα, ως Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έλαβα ένα γράμμα είκοσι μέρες μετά την ανάληψη των καθηκόντων μου από δική σας πολιτική που παρέπεμπε όλα τα θέματα στο μέλλον, αιτιολογημένη γνώμη –Απρίλη του 2004– να αλλάξω τα πληρώματα στην ακτοπλοία, όπως εσείς κάνετε τώρα. Και είχε δίκιο ο κ. Καρατζαφέρης που σας είπε όσον αφορά το άρθρο 1 –εγώ

θα σας πω παράγραφος 2- πώς είναι δυνατόν εσείς να δέχεστε ότι από οποιοδήποτε μέρος του κόσμου θα έρθουν οι μεταφορείς να κάνουν το μεταφορικό έργο στην Ελλάδα; Και δεν βάζετε σε αυτό το άρθρο –θα τα πούμε και επί των άρθρων- τουλάχιστον κοινοτικό.

Και κλείνω την παρένθεση, λέγοντάς σας ότι γι' αυτήν την αιτιολογημένη γνώμη εμείς δώσαμε μάχη. Βάλαμε τα θέματα ασφαλείας στη θάλασσα. Πείσαμε τους επιτρόπους, γιατί πήγαμε εκεί κατ' επανάληψη. Και ο τότε Πρωθυπουργός παρενέβη προσωπικά, ο κ. Κώστας Καραμανλής. Και είμαστε σήμερα στο 2010 και ακόμα στα πλοία της ακτοπλοΐας, λόγω της δικής μας πολιτικής –και θα συνεχιστεί και στο μέλλον, γιατί έχει λογική αυτό που ζητήσαμε- είναι οι Έλληνες ναυτικοί. Δηλαδή, με αυτήν τη λογική, μας λέτε εσείς, ότι και τους Έλληνες ναυτικούς θα τους πετάξετε στη στεριά και στα ταξί –με την ίδια προκρούστεια λογική- θα πάρете τις άδειες. Και θα πείτε: «Τι να κάνουμε βρε αδελφέ».

Αυτή είναι η πολιτική σας; Αυτό είναι μία αλαζονεία!

Κύριε Υπουργέ, η πολιτική σας δεν έχει όραμα. Και προσπαθήσατε να απολογηθείτε, λέγοντας ότι εδώ κάνουμε μία πολιτική μόνο. Ποιος σας έβαλε το μαχαίρι στο λαιμό; Μόνοι σας υπογράψατε αυτό το μνημόνιο. Μόνοι σας βάλατε αυτήν τη διάταξη για την απελευθέρωση των μεταφορών. Βεβαίως, έπρεπε να γίνει, αλλά όχι με τον τρόπο που το κάνατε εσείς. Δεν έχετε όραμα στην πολιτική σας. Δηλαδή, μπορείτε να πείσετε τον ελληνικό λαό, μπορείτε να πείσετε το ελληνικό Κοινοβούλιο ότι με την πολιτική που ακολουθείτε, θα βελτιωθούν οι μεταφορές στην Ελλάδα;

Ποια είναι η πολιτική σας για τις θαλάσσιες λεωφόρους, που εμείς πρώτοι, ως Νέα Δημοκρατία, προτείναμε και υιοθετήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, που είναι και φιλικές προς το περιβάλλον;

Ποια είναι η πολιτική σας για τις αερομεταφορές; Αρμόδιος Υπουργός είστε.

Εγώ ως Υπουργός Ναυτιλίας και με τη βοήθεια του κ. Σιούφα τότε, για το στρατιωτικό αεροδρόμιο του Τυμπακίου, σε δικό του νομοσχέδιο, κάναμε ελεύθερη ζώνη εμπορίου. Εκεί, λοιπόν, δεν μπορούσατε να ασκήσετε όλη σας τη φαντασία, όλη σας την επιρροή στην Κυβέρνηση, να κάνετε ένα μεγάλο κόμβο αερομεταφορών για την ευρύτερη Ανατολική Μεσόγειο, την Άπω Ανατολή και τη Μέση Ανατολή; Να οι επενδύσεις, να τα δισεκατομμύρια ευρώ και όχι να τα παίρνετε από τις περιουσίες των ανθρώπων, των βιοπαλαιστών.

Πού είναι τα συνθήματά σας, κύριε Ρέππα; Εσείς δεν μας είχατε βαυκαλίζει για δεκαετίες για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις «η ραχοκοκαλιά της ελληνικής οικονομίας»; Ε, σπάσατε, κρίριοι του ΠΑΣΟΚ, τη ραχοκοκαλιά της ελληνικής κοινωνίας! Αυτή είναι η πραγματικότητα. Και να το πρώτο παράδειγμα. Να το πρώτο θύμα!

Εγώ επαναλαμβάνω –και πιστεύω πραγματικά ότι είστε υπερήφανος άνθρωπος- το εξής: Δεν μπορεί εσείς να σκύβετε μέχρι τα γόνατά σας στον τρίτου βαθμού δημοσίου υπαλλήλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Και είναι ντροπή σας ως Κυβέρνηση να πηγαίνει ο Υπουργός Οικονομίας, ακολουθούμενος από αυτούς του τρίτου βαθμού δημοσίου υπαλλήλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης να κάνει την περιοδεία του σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση κι εσείς να δέχεστε την οποιαδήποτε προτροπή και να ανατρέπετε δικές σας πολιτικές. Αυτό κάνατε.

Εσείς δεν είπατε τον Απρίλη για τα πέντε χρόνια; Εσείς δεν δώσατε στη δημοσιότητα για διαβούλευση αυτό το θέμα; Εσείς δεν ήρθατε στη Βουλή και αναφερθήκατε σ' αυτό το θέμα; Εγώ ήμουν Υπουργός; Τι μετάλλαξη, τι μεταστροφή είναι αυτή; Πώς βλέπετε τον εαυτό σας στον καθρέφτη; Είσαστε υπερήφανος γι' αυτό;

Για να δείτε πως έχετε χάσει σε όλο το πεδίο της πολιτικής, σας λέω ότι προβληματιστήκατε να φέρετε στη Βουλή, για να γίνει ψηφοφορία με το άρθρο 28 παράγραφος 2 του Συντάγματος, το μνημόνιο, γιατί αυτό το άρθρο –για όσους ξέρουν- λέει για εκχώρηση εθνικής κυριαρχίας. Ευτυχώς που δεν το φέρατε και αυτό. Το φέρνετε, βέβαια –γι' αυτό ήρθε ο κ. Βενιζέλος, ήμουν και τότε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και ο τέως Υπουργός

Εργασίας και τώρα Υπουργός Υγείας, ο κ. Λοβέρδος- ακριβώς για να στηρίξετε αυτό. Εάν εσείς, λοιπόν, υποχωρείτε στο πρώτο νεύμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, κακή υπηρεσία προσφέρετε στην Ελλάδα.

Δύο είναι τα θέματα, κύριε Υπουργέ. Κάντε τα δεκτά. Μπορείτε να τα κάνετε κι εμείς θα ψηφίσουμε το νομοσχέδιο. Από ό, τι κατάλαβα και ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός και ο ΣΥΡΙΖΑ, αλλά πιστεύω και το Κομμουνιστικό Κόμμα –τουλάχιστον θα δείξει την ανοχή του- θα το ψηφίσουν. Δύο απλά πράγματα είναι.

Το ένα: Μην απαξιώσετε την αξία...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Τι λέτε;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Αν διαφωνείτε, πείτε το. Αν διαφωνείτε, κύριε Αϊβαλιώτη, στο ότι το 35% της αξίας των αδειών να συνεχίσει να υφίσταται...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Θα ψηφίσουμε αυτό το τερατούργημα; Τι λέτε τώρα;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Εάν αλλάξει και δεχτεί το 35% να υφίσταται ως αξία των αδειών, τότε ψηφίστε το. Εάν δεχτεί ο Υπουργός το υπόλοιπο 65% να αποσβένεται σταδιακά σε βάθος δεκαετίας με τον συμψηφισμό από το φόρο εισοδήματος, καταψηφίστε το. Εάν δεχτεί ο Υπουργός την πενταετία, που είναι το δεύτερο μεγάλο θέμα, στη μεταβίβαση στη μεταβατική περίοδο, τότε καταψηφίστε το.

Εμείς, ως Νέα Δημοκρατία, αν κάνει δεκτά αυτά τα δύο πράγματα θα το υπερψηφίσουμε. Ιδού η Ρόδος, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ιδού και το πήδημα! Ιδού ο τρόπος να συνεννοηθούμε στα μεγάλα. Εμείς το ψηφίζουμε επί της αρχής γι' αυτό το λόγο.

Βεβαίως, ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός κατέθεσε και αυτός αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας. Πιστεύω πως την κατάθεσε σε μία συνεπή πολιτική του, που ψηφίζει το μνημόνιο και μιας και αυτό συμπεριέχεται μέσα στο μνημόνιο καταθέτει σήμερα αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας για να μας δηλώσει άλλη μία φορά ότι και πάλι θα υπερψηφίσουν επί της αρχής.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ολοκληρώστε, κύριε Κεφαλογιάννη, σας παρακαλώ.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Αυτό καταλαβαίνω εγώ. Αλλά εάν δεν είναι αυτός ο λόγος, τότε βοηθήστε και αυτούς και εμάς και όλο το Κοινοβούλιο δεχόμενος αυτές τις δύο μόνο προτάσεις, που είναι οι προτάσεις και των φορέων που εκπροσωπούν αυτή τη σκληρά εργαζόμενη τάξη του ελληνικού λαού –γιατί έχουμε και πολλούς που δεν εργάζονται και τόσο σκληρά, όπως αυτοί οι άνθρωποι- κι εμείς τότε θα υπερψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

Θέλω να πω και κάτι τελευταίο και κλείνω, κυρία Πρόεδρε.

Έχει γίνει πολλή συζήτηση γιατί αυτές οι είκοσι χιλιάδες άδειες πήγαν στις τριάντα δύο χιλιάδες. Πραγματικά, επειδή είστε αρμόδιος Υπουργός, πρέπει να δώσετε μία εξήγηση στη Βουλή. Έχω δει κάποιους συμπολίτες μας, που συμπεριλαμβάνονται σε αυτούς τους μεταφορείς, οι οποίοι αγόρασαν από πέμπτη αγοραπωλησία πλαστές άδειες.

Αναρωτιέμαι ο επίδοξος δήμαρχος Πειραιά και τότε Νομάρχης Αττικής, ο κ. Μίχας –πολυπράγμων και σοβαρός άνθρωπος και αυτός- πώς και δεν πήρε χαμπάρι στην εποχή του ότι εκατό άδειες από υπαλλήλους της Νομαρχίας είχαν δοθεί πλαστά; Έγινε μετά από άμεση αντίδραση του παρευρισκομένου τότε Υπουργού του κ. Ευριπίδη Στυλιανίδη, μέσα σε είκοσι τέσσερις ώρες, έρευνα από τον κ. Ρακιτζή και βρέθηκε αυτό. Υπάρχουν, επίσης, και από την περιοχή του κ. Βερελή άλλες έντεκα τέτοιες άδειες στην Αιτωλοακαρνανία.

Τι θα κάνουμε με αυτούς τους ανθρώπους; Αυτοί οι άνθρωποι τα πήραν με leasing σε πέμπτη αγορά. Γιατί; Διότι υπήρχαν άνθρωποι, οι οποίοι δεν έκαναν καλά τη δουλειά τους. Αυτοί είναι θέματα διαφθοράς κρατικών υπαλλήλων. Τι θα κάνει το Κοινοβούλιο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Κύριε Κεφαλογιάννη, ολοκληρώστε σας παρακαλώ. Έχετε υπερβεί κατά πολύ το χρόνο

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Επειδή έχει «μετακομίσει» ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός –μιας και με ρώτησε ο κ. Καρατζαφέρης- στην πολυκατοικία του ΠΑΣΟΚ κι εμείς τους αγαπάμε

και τους θέλουμε κοντά μας, θέλουμε να τους αγκαλιάσουμε σφιχτά μέχρι πνιγμού και θέλουμε να τους φέρουμε πραγματικά κοντά μας, εμείς θα ψηφίσουμε και την τροπολογία, την οποία κατέθεσε γι' αυτό το θέμα ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός. Θάσας παρακαλέσω –έχετε δύο μέρες να το δείτε- να λύσουμε και αυτό το θέμα.

Εάν δεν κάνετε δεκτές αυτές τις δύο τροπολογίες, θα παρακαλέσω κι εγώ –μαζί με όλους τους συναδέλφους της Βουλής, από ό,τι κατάλαβα- αυτό το νομοσχέδιο να αποσυρθεί: να έρθει σ' ένα ευρύτερο νομοσχέδιο για τις μεταφορές με αυτές τις δύο συγκεκριμένες ρυθμίσεις ενταγμένες. Τότε το ελληνικό Κοινοβούλιο θα δείξει ότι μπορεί να συναινέσει σε σημαντικά πράγματα για να βγει η χώρα από τα αδιέξοδα στα οποία το ΠΑΣΟΚ κυρίως τη χαμένη δεκαετία του 1980, κύριε Κοινοβουλευτικέ Εκπρόσωπε του ΠΑΣΟΚ –για να σας κάνω και μία γέφυρα για να μιλήσετε- μας έφερε όλα αυτά τα χρόνια.

Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ο χρόνος σας πήγε «για τις μεταφορές μέσα στην πολυκατοικία» και όχι για το πρόβλημα των μεταφορών και το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα. Παρακαλώ πάρα πολύ!

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ ο κ. Πέτρος Ευθυμίου έχει το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα αυτό αφορά το σύνολο του ελληνικού λαού. Αφορά τα έντεκα εκατομμύρια των Ελλήνων και έχει ως σημείο αιχμής τις τριάντα πέντε χιλιάδες οικογένειες των ανθρώπων που είναι ιδιοκτήτες αδειών φορτηγών δημόσιας χρήσης.

Τι σημαίνει ότι είσαι πολιτικό κόμμα; Πολιτικό κόμμα που θες να εκπροσωπείς τον ελληνικό λαό, τα έντεκα εκατομμύρια και τις τριάντα πέντε χιλιάδες των οικογενειών των αυτοκινητιστών, σημαίνει ότι έχεις σχέδιο, όραμα και αντίληψη γι' αυτήν τη κοινωνία στο σύνολό της.

Εγώ αντίθετα από ορισμένους δεν έχω φέρει εδώ ούτε το βυτιοφόρο, ούτε το τριαξονικό, αλλά σέβομαι και τιμώ αυτούς τους ανθρώπους. Όταν σέβεσαι και τιμάς μία κατηγορία δεν πας να την χαϊδέψεις για να την πουλήσεις μετά. Της μιλάς κοιτώντάς την στα μάτια.

Για να είμαστε εδώ πεντακάθαροι, η όλη συζήτηση δεν έχει καμμία σχέση με το μνημόνιο, διότι όλοι ξέρουν, και πριν από όλα οι ίδιοι οι αυτοκινητιστές, ότι είναι προσαρμογή στην ευρωπαϊκή πραγματικότητα απολύτως, ανεξαρτήτως του Μνημονίου, την οποία η Ελλάδα καθυστέρησε, με κοινή ευθύνη των δύο κομμάτων εξουσίας, του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας.

Τι συμβαίνει στην Ευρωπαϊκή Ένωση όταν δεν τηρείς τις υποχρεώσεις σου; Σημαίνει ότι το πληρώνουν όλοι και κυρίως η ίδια η τάξη στην οποία αναφέρεσαι. Όταν κάποιος, όπως το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας απλώς δεν έπραξε το καθήκον του, όπως δεν το έπραξε παλιότερα το ΠΑΣΟΚ, επιχειρεί να προσαρτήσει αυτή τη στιγμή τη δίκαιη αγωνία των αυτοκινητιστών. Έχει όμως την ίδια αξία, όπως κάποιος θα έλεγε στους λεμβούχους ότι δεν θα γίνουν λιμάνια προκειμένου να μην χάσουν τη δουλειά τους και όπως κάποιος παλιότερα σε αυτούς που έφτιαχναν κάρτα θα τους έλεγε «μην ανησυχείτε γιατί θα απαγορεύσουμε τα αυτοκίνητα».

Εγώ υπηρέτησα στη Δαδιά Σουφλίου στον Έβρο σε μονάδα εφοδιασμού μεταφορών και από τότε κρατάω φιλίες με ανθρώπους που είναι σε αυτήν τη δουλειά. Είναι πολύ ευφυέστεροι από ό,τι η τακτική της Αντιπολίτευσης της Νέας Δημοκρατίας αντιλαμβάνεται, πάρα πολύ ευφυέστεροι. Και φυσικά από τη σκοπιά τους, δικαίως θέλουν να χρησιμοποιήσουν τις θέσεις των κομμάτων για να καλύψουν τα συμφέροντά τους και τις αγωνίες τους.

Ποια είναι, όμως, η ευθύνη των κομμάτων εδώ; Ξαν τη Νέα Δημοκρατία που έχει σημαία αυτό που κάνει το ΠΑΣΟΚ και μόλις το ΠΑΣΟΚ επιχειρεί να το κάνει, υποστέλλει τη σημαία και μάλιστα δίνει μαθήματα πατριωτισμού εναντίον της τρόικας, ενώ δεν πρόκειται για θέμα της τρόικας. Δίνει μαθήματα πατριωτισμού, ποια παράταξη σ' αυτό το θέμα;

Η παράταξη που, σε αυτήν εδώ την Αίθουσα, υπέστη την τα-

πείνωση του βασικού μετόχου με τον κ. Καραμανλή και τον κ. Παυλόπουλο να σχίζουν τα ιμάτιά τους ότι θα «σκίσουν τη γάτα» της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έλεγαν ότι δεν συνομιλούν με χαμηλόβαθμους υπαλλήλους της Ευρώπης για να υποστούν τη μέγιστη ταπείνωση, να υψώνουν από αυτό το Βήμα ότι το Σύνταγμα της χώρας δεν επιτρέπει να βάλει κανείς χέρι...

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Το κερδίσαμε αυτό.

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Η απόφαση βγήκε επί των ημερών σας.

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ: Μόνο εσείς το καταλάβατε ότι το κερδίσατε.

«Αν εσκόθην μία γάτα», δεν ήταν της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ήταν «η γάτα της μεγαλορρημοσύνης» τού τότε Πρωθυπουργού σας και του τότε Υπουργού σας.

Άρα, αν έχει μία αξία να μιλάμε εδώ πολιτικά και καθαρά σε κάθε Έλληνα και σε κάθε κοινωνική κατηγορία, είναι ότι αυτό το βήμα το ξέρουν όλοι ότι έπρεπε να γίνει. Έπρεπε να γίνει για το συμφέρον της πατρίδας στο σύνολό της και αυτό που έπρεπε να συμβεί είναι να διαφυλαχθεί το συμφέρον και η αξιοπρέπεια των τριάντα πέντε χιλιάδων ανθρώπων που βρίσκονται σε αυτή τη θέση.

Έγινε αυτό; Εγώ μιλάω απολύτως καλόπιστα. Αν δεν είχα πειστεί ότι μέριμνα του Υπουργείου ήταν αυτοί οι άνθρωποι, πιθανότατα θα είχα σήμερα διαφορετική στάση.

Αλλά εγώ τι καταλαβαίνω; Καταλαβαίνω ότι ήδη η κρίση έχει αρχίσει σε αυτό το χώρο, γιατί είναι στρεβλός, είναι χώρος που δεν υπηρετεί τα συμφέροντα των ίδιων των ανθρώπων του. Το μεταφορικό έργο έχει μειωθεί ήδη από το 2008-2009. Και η οικονομική κρίση προφανώς θα έχει τις ίδιες επιπτώσεις.

Σε αυτό το σημείο διαφυλάσσεται ο αυτοκινητιστής ιδιοκτήτης φορτηγού δημοσίας χρήσεως, γιατί αλλάζουν οι ευχέρειές του σε σχέση με τη διασφάλιση της επαγγελματικής του υπόστασης. Πρώτον, μπαίνει στον αναπτυξιακό νόμο. Δεύτερον, μπαίνει στο ΕΣΠΑ. Τρίτον, εξασφαλίζει μόνιμη και σταθερή φοροαπαλλαγή, που δεν είναι μόνο η απόσβεση του κεφαλαίου, θα είναι προφανώς και μία βελτιωμένη συνθήκη μέσα στον διεθνή και ευρωπαϊκό ανταγωνισμό.

Τέταρτον, διασφαλίζονται τα ασφαλιστικά του και πέμπτον, πιεστώ ακράδαντα ότι αυτό το πλέγμα ενίσχυσης είτε την ατομική επιχείρηση, αν τη θέλει, είτε ΕΠΕ είτε ανώνυμη εταιρεία, θα δημιουργήσει μια δυναμική που οι ίδιοι ξέρουν ότι μπορεί να ξεπεράσει και τα εθνικά σύνορα, μπορεί να αλλάξει τους όρους της αγοράς, να μην κινούμαστε στη σφαίρα τη μεταφορική μέσα στα όρια που την έχουμε συνηθίσει, αλλά να διεκδικούμε αποφασιστικά την κατεύθυνση του μεταφορικού έργου.

Αυτό, λοιπόν, είναι θέμα στάθμισης, είναι θέμα αλήθειας ανάμεσά μας. Αν αυτό δεν έχει επιτευχθεί, θα μπορούσε να βελτιωθεί. Αλλά δεν είναι τυχαίο: κανείς από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης –της Νέας Δημοκρατίας κυρίως, που είναι η πιο γενναίωφρων παράταξη απέναντι σε αυτό που η ίδια δεν εφάρμοσε– δεν εστίαστηκε στη φύση των μέτρων που λαμβάνει η Κυβέρνηση γι' αυτήν την επαγγελματική κατηγορία, αλλά εστίαστηκε απλώς στο πώς θα ελκύσει ως κομματική πελατεία αυτούς τους ανθρώπους, που το τελευταίο που τους ενδιαφέρει είναι ποιο κόμμα θα τους πει τα καλύτερα λόγια. Αυτό που τους νοιάζει είναι τι θα διασφαλίσει την πορεία της ζωής τους και των οικογενειών τους.

Και σε αυτό δεν ακούστηκε τίποτα. Δεν προστέθηκε τίποτα στη συζήτηση. Γιατί σε τελευταία ανάλυση δεν τους νοιάζει ούτε το σύνολο ούτε η συγκεκριμένη επαγγελματική κατηγορία. Το μόνο που νοιάζει τη Νέα Δημοκρατία είναι να ψαρεύει στα θολά νερά με τεχνικές που δεν αρμόζουν ούτε στο Κοινοβούλιο ούτε σε όποια κατηγορία επαγγελματική απευθυνόμαστε.

Δηλαδή, πιστεύει κανείς ότι οι τριάντα πέντε χιλιάδες αυτοκινητιστές και οι οικογένειές τους ακούγοντας τον κ. Τζιμα δεκατέσσερα λεπτά να κατακραυμνώνουν το νομοσχέδιο και στο τελευταίο λεπτό να λέει: «Βεβαίως, εμείς συμφωνούμε ότι πρέπει να γίνει, αλλά εμείς θα το κάναμε αλλιώς», δεν κατάλαβαν; Τι θεωρείτε αυτούς τους ανθρώπους; Ότι είναι ιθαγενείς που τους πετάτε χρωματιστές χάντρες, για να πουν «Ζήτω η Νέα Δημοκρατία»; Δεν νομίζω ότι αξίζει ούτε στο Κοινοβούλιο ούτε σε αυτούς τους ανθρώπους να τους αντιμετωπίζουμε έτσι.

Και αυτό που καταλαβαίνει ο καθένας είναι ότι, όπως δεν μπορούσαν να υπάρχουν οι λεμβούχοι και ότι όποιος έλεγε τότε στους λεμβούχους ότι δεν θα γίνουν λιμάνια, για να διατηρήσετε τις λέμβους σας, επιχειρούσε να τους κοροϊδέψει, έτσι, τουλάχιστον από τη Νέα Δημοκρατία, είναι, αυτό συμβαίνει σήμερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε ένα μακρύ δρόμο, ένα μακρύ δρόμο και σε πολλά άλλα παρόμοια θέματα. Όποιος πιστεύει ότι μπορεί να πάει η Ελλάδα στο αύριο με χθεσινό εισιτήριο, πρέπει να το πει στον ελληνικό λαό. Πρέπει να το πει σε όλους τους Έλληνες, ότι «εμείς παίρνουμε το βάρος», όπως είπε ο κ. Σαμαράς. Είπε: «Σας βεβαιώνω, αναθέστε μου τη λαϊκή εντολή αύριο κιόλας και στο τέλος του 2011 θα έχω πάει το έλλειμμα στο 2,5, θα έχω εκμηδενίσει το χρέος». Και μετά αντικατέστησε το μάγο Χουντίνι στην παγκόσμια σκηνή της μαγείας. Όποιος θέλει και πιστεύει ότι μπορούμε στο αύριο σαν Ελλάδα να πάμε με χθεσινό εισιτήριο, να το πει.

Εμείς λέμε σε όλο τον ελληνικό λαό και λέμε σε κάθε κατηγορία, όπως τώρα στους ιδιοκτήτες φορτηγών δημοσίας χρήσεως, ότι κάνουμε ό,τι μπορούμε για να μην υπάρξει αδικία, να μη χάσουν, να μην απαξιώσουν το κεφάλαιό τους, να δοθούν νέες δυνατότητες, νέα κίνητρα, χρηματοδοτικά, φορολογικά, ασφαλιστικά και ότι με αυτόν τον τρόπο, αν κερδίσουμε το στοίχημα, το συνολικό και το ειδικό, θα είναι και οι ίδιοι καλύτερα και οι οικογένειές τους. Ενώ, αν χάσουμε το γενικό στοίχημα και αστοχήσουμε στο ειδικό, θα πάμε όλοι τόσο πίσω, που η σημερινή συζήτηση δεν θα έχει καμμία αξία.

Γι' αυτό δεν μιλάμε μόνο για το σήμερα. Μιλάμε για το μέλλον όλων μας, του ελληνικού λαού, των αυτοκινητιστών, όλων των ανθρώπων που πρέπει να κερδίσουν αυτή την πορεία σ' ένα μέλλον με σιγουριά, με ασφάλεια, με αξιοπρέπεια, με συνθήκες που θα κάνουν την Ελλάδα ανταγωνιστική, στο φυσικό χώρο που είναι και πρέπει να παραμείνει: την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Και γι' αυτό ούτε κάποιος της τρόικας συμβουλεύει κάποιον στο αυτί, ούτε κάποιες σκοτεινές διαδικασίες αόρατων εντολών υπάρχουν. Υπάρχει το πώς η χώρα μας με πολιτικές δυνάμεις στέρεες, υπεύθυνες, καθαρές, που μιλάνε κοιτώντας τους άλλους στα μάτια, θα πάνε την Ελλάδα μπροστά για όλους μας και τα παιδιά μας.

Όποιος πει ότι οι λεμβούχοι πρέπει να μείνουν και δεν θα γίνουν λιμάνια, ας το πει στον ελληνικό λαό και ας πάρει την ευθύνη. Εμείς δεν θα το κάνουμε ποτέ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Ευθυμίου.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, δεν θα ήθελα να πω επί προσωπικού...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Παρακαλώ, κύριε Παυλόπουλε, για ποιο θέμα; Δεν έχετε τώρα το λόγο;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ακούστε, δεν θα ήθελα να το ονομάσω επί προσωπικού, αλλά θα παρακαλούσα πολύ να μου δώσετε τριάντα δευτερόλεπτα. Είναι μια συζήτηση που μπορεί να πει κανείς ότι επιβάλλεται, για την προσωπική αναφορά, σε μένα από τον κ. Ευθυμίου...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Δεν υπάρχει όμως προσωπικό θέμα, κύριε Παυλόπουλε...

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ: Πολιτική ήταν, κύριε Παυλόπουλε...

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ο κ. Βενιζέλος, όταν ήμασταν κυβέρνηση, τα ονόμαζε συνήθως «προσωπικά» και το δεχόμασταν.

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ: ... και ήλπιζα να είχατε ακούσει πριν τον κ. Κεφαλογιάννη.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν θέλω να το κάνω, γιατί εφαρμόζω τον Κανονισμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Έχετε ένα λεπτό, κύριε Παυλόπουλε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τριάντα δευτερόλεπτα.

Θα ήθελα να θυμίσω στον κ. Ευθυμίου, αν δεν το έχει υπ' όφιν του, ότι όταν δώσαμε τη μάχη για το βασικό μέτοχο, με τη μάχη που δώσαμε, σώσαμε την ποιότητα και την ουσία του άρθρου 14, παράγραφος 9 του Συντάγματος.

Δεύτερον, αν έκανε τον κόπο να κοιτάξει την απόφαση που

βγήκε πρόσφατα, το Δεκέμβριο του προπερασμένου έτους από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, άσχετα πια αν δεν ήταν επίκαιρο το θέμα, θα έβλεπε ότι δικαιώθηκε κατά 80% το αρχικό νομοσχέδιο που είχε κατατεθεί. Και όποιος δεν το βλέπει, δεν θέλει να το παραδεχθεί.

Σε ό,τι αφορά αυτό που είπα στον κ. Ρέππα, είναι ότι, ας μας επιβάλουν πρόστιμο. Υπάρχει η δυνατότητα και της αναστολής της εκτελέσεως και βεβαίως της προσφυγής στο δικαστήριο στην περίπτωση αυτή και μπορούμε να διεκδικήσουμε και να υπερασπιστούμε την πενταετία. Και είναι μια δίκαιη αιτία και μπορούμε να το κάνουμε και να το πετύχουμε. Και το λέω, για να βοηθήσω προς την κατεύθυνση της ψήφισης ενός νομοσχεδίου αναγκαίου, αλλά με όρους κοινωνικής δικαιοσύνης.

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

Κατά τα λοιπά, για λεμβούχους και μπιχλιμπίδια θέλω να πω κάτι. Εμείς δεν τα πουλήσαμε ποτέ. Η Νέα Δημοκρατία δεν τα πούλησε ποτέ ούτε ως Αντιπολίτευση ούτε ως κυβέρνηση. Ούτε οι άνθρωποι αυτοί είναι στους δρόμους αυτή την ώρα, γιατί εμείς τους μάθαμε ως Νέα Δημοκρατία να είναι στους δρόμους. Αυτά τα έμαθαν, ακόμη και πρόσφατα, όταν ως Αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης ο κ. Παπανδρέου ήταν στον Πειραιά και προσπαθούσε να ηγηθεί της πορείας των αγροτών μέχρι το Υπουργείο Γεωργίας.

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ: Γι' αυτό του ρίξατε δακρυγόνα;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Και ήταν επίσης ο κ. Παπανδρέου, ο οποίος εγκατέλειψε αυτήν την Αίθουσα, μη ψηφίζοντας το νομοσχέδιο για την κοινωνική ασφάλιση και πήγε να ηγηθεί της πορείας.

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

Αυτοί τους έμαθαν να διεκδικούν με αυτό τον τρόπο και είναι οι ίδιοι που έρχονται αυτή τη στιγμή...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Κύριε Παυλόπουλε, μη με φέρνεται σε δύσκολη θέση...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, αν είναι δυνατόν!

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: ... να τους πουν ότι πρέπει να υποστούν ένα νομοσχέδιο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ζητήσατε το λόγο για προσωπικό ζήτημα και κάνετε τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: ... το οποίο προσβάλει και την εμπιστοσύνη και τη νοημοσύνη τους.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Παρακαλώ τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, τον κ. Νικόλαο Καραθανασόπουλο, να λάβει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Η Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο θέλει να φέρει μια επανάσταση στην κατάσταση που επικρατεί στις οδικές μεταφορές και πολύ γλαφυρά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Ευθυμίου, ανέφερε τη λογική ότι «με ληγμένο εισιτήριο δεν μπορούμε να πάμε στο μέλλον». Μόνο, που τα ληγμένα εισιτήρια των αγωνιστικών περγαμηνών, εσείς τα αξιοποιείτε, κύριε Ευθυμίου. Βεβαίως, ως Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, μακριά από εμάς η υπόθεση της υπεράσπισης του παλαιού που σαπίζει και πεθαίνει. Το ΚΚΕ έρχεται ιστορικά από πολύ μακριά και θέλει να πάει πολύ μακριά στο μέλλον, κύριε Ευθυμίου.

Βεβαίως υπάρχει μία διαμορφωμένη κατάσταση στις οδικές μεταφορές, η οποία χαρακτηρίζεται πρώτα και κύρια από την επιδείνωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των αυτοκινητιστών. Αλλά και ταυτόχρονα από το χαμηλό βαθμό ικανοποίησης και εξυπηρέτησης των μεταφορικών αναγκών του λαού. Η πολυδιάσπαση η οποία χαρακτηρίζει τον κλάδο, τα δεκάδες χιλιάδες ιδιωτικές, αλλά και δημόσιας χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα, δεν επιτρέπουν την ορθολογική διαχείριση του μεταφορικού δυναμικού. Υπάρχει σπατάλη πόρων και δυνάμεων, αναξιοποίητη. Αυτή,

λοιπόν, η σπατάλη αποτελεί και αυτή με τη σειρά της παράγοντα της επιδείνωσης των συνθηκών που βιώνουν οι αυτοκινητιστές.

Πώς απαντούν λοιπόν, τα κόμματα σε αυτήν την κατάσταση; Δύο δρόμους, καταγράψαμε εμείς επί της ουσίας, αντιμετώπισης και επίλυσης αυτού του προβλήματος. Ο πρώτος δρόμος –και επιτρέψτε μου να ανοίξω με αυτόν, είναι ο δρόμος- που προτείνει το ΚΚΕ. Στο επίκεντρο της πρότασής μας βρίσκεται η ανάγκη αποφασιστικής, αφ' ενός μεν, βελτίωσης των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των επαγγελματιών του κλάδου των αυτοκινητιστών, σε συνδυασμό με την ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών του λαού. Και όταν μιλάμε για ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών, μιλάμε για φθηνές και ασφαλείς μεταφορές.

Αυτό μπορεί να γίνει μόνο και όταν υπάρχει σχεδιασμένη αξιοποίηση του μεταφορικού δυναμικού. Αλλά για να μπορέσει να υπάρξει σχεδιασμένη αξιοποίηση του μεταφορικού δυναμικού απαιτείται ο δημόσιος έλεγχος και η ιδιοκτησία των μέσων μεταφοράς, στον οποίο θα λειτουργούν συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά οι διάφορες μεταφορικές μορφές, θαλάσσιες, οδικές, σιδηροδρομικές και αεροπορικές. Και στο πλαίσιο αυτό, κάτω από ευνοϊκούς όρους δράσης, θα μπορεί να λειτουργεί ο παραγωγικός συνεταιρισμός των αυτοαπασχολούμενων, των επαγγελματιών, των μικρών ιδιοκτητών στον κλάδο. Αυτό τι θα εξασφαλίσει στους επαγγελματίες του κλάδου;

Πρώτον, ανθρώπινες συνθήκες και ωράριο εργασίας.

Δεύτερον, εισόδημα που θα ικανοποιεί το σύνολο των αναγκών των δικών τους, αλλά και των οικογενειών τους.

Τρίτον, κατοχυρωμένα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα. Θα εξασφαλίσει δηλαδή στους αυτοκινητιστές το σήμερα και το αύριο χωρίς το άγχος της επιβίωσης.

Ο δεύτερος δρόμος είναι αυτός που προτείνουν με τη μία ή την άλλη παραλλαγή τα κόμματα του ευρωμονοδρομού -και ας ενοχλεί κάποιους ο όρος- ότι δηλαδή η ορθολογική διαχείριση του μεταφορικού δυναμικού θα προέλθει μέσα από τη συγκέντρωση στον κλάδο για να υπάρξουν οικονομίες κλίμακας, συγκέντρωση η οποία θα προκύψει μέσα από τη λειτουργία μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων οι οποίοι θα μονοπωλήσουν την αγορά μεταφορών, όπως συμβαίνει στο σύνολο των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που έχει ως παράδειγμα ο Υπουργός Μεταφορών.

Προϋπόθεση, βεβαίως, γι' αυτό είναι το βίαιο εκτόπισμα από τον κλάδο των μεταφορών των επαγγελματιών, των αυτοαπασχολούμενων και των μικρών ιδιοκτητών που αποτελούν εμπόδιο για να μπορέσει να μονοπωληθεί ο κλάδος.

Αυτό κάνει σήμερα η Κυβέρνηση με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου. Ο κεντρικός άξονας του σχεδίου νόμου είναι ότι μέσα από την απελευθέρωση θα δημιουργηθεί ευνοϊκό πεδίο δράσης των μονοπωλιακών ομίλων, που λυμαίνονται τις μεταφορικές ανάγκες, με αποκλειστικό τους στόχο –αυτό ενδιαφέρει τους μονοπωλιακούς ομίλους και τίποτα άλλο- πώς μέσα από την αξιοποίηση των μεταφορικών αναγκών, θα μπορέσουν να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους. Γι' αυτό ακριβώς και υλοποιεί συνολικά την ευρωενωσιακή πολιτική για τις οδικές μεταφορές. Το σύνολο των υπόλοιπων κομμάτων, πλην του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, αποδέχονται την ευρωενωσιακή πολιτική της απελευθέρωσης. Και δεν θα μπορούσαν να κάνουν διαφορετικά, από τη στιγμή που αυτή αποτελεί το βασικό εργαλείο υλοποίησης της Συνθήκης του Μάαστριχτ.

Και εδώ έχουμε μία συνειδητή κατάχρηση του όρου απελευθέρωση, έναν όρο με θετικά φορτισμένο περιεχόμενο, για να αποκρύψετε το βαθύ αντιλαϊκό, ταξικό χαρακτήρα της πολιτικής σας που υπηρετείτε, όπως έκαναν άλλωστε και οι ναυτικοί –αλλά το έκαναν με άλλο σκοπό- ονομάζοντας τον πιο ταραγμένο ωκεανό ως Ειρηνικό και εκεί που γινόντουσαν τα περισσότερα ναυάγια ως ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Έτσι και εσείς την αντιλαϊκή σας πολιτική, την βαφτίζετε απελευθέρωση.

Δεν έχουμε όμως καμιά απολύτως απελευθέρωση. Τι έχουμε; Έχουμε παρέμβαση ευρωκεντρική και ενθοκρατική υπέρ των μονοπωλιακών ομίλων. Γι' αυτό άλλωστε και τους δίνετε το αποκλειστικό δικαίωμα να μπορούν να λειτουργούν στον κλάδο μόνο ανώνυμες επιχειρήσεις και ΕΠΕ. Τίποτε άλλο. Κανείς άλλος. Γι' αυτό το λόγο, ας σταματήσετε το κλάμα για τους νέους που θέ-

λουν να ενταχθούν στο κλάδο. Σκουπίστε τα δάκρυά σας! Αυτός ο οποίος θα μπορέσει να μπει στον κλάδο, είναι μόνο ο κεφαλαιοκράτης, αυτός που έχει τα χρήματα και τις αναγκαίες προϋποθέσεις για να δημιουργήσει ανώνυμες εταιρείες. Ήδη δραστηριοποιείτε ανώνυμες εταιρείες, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Έτσι λοιπόν, αποτελεί –επιτρέψτε μου μία παρένθεση- πρόκληση ο ισχυρισμός του κ. Ρέππα ότι «στις συνθήκες κρίσης όλοι πρέπει να πληρώσουμε». Αλήθεια πλήρωσαν τίποτα οι εφοπλιστές, κύριε Ρέππα; Πλήρωσαν τίποτα οι τραπεζίτες, οι κεφαλαιοκράτες, οι βιομήχανοι, οι μεγάλεμποροι; Όχι μόνο δεν πληρώνουν, αλλά τους στηρίζετε. Τους στηρίζετε και οικονομικά, αλλά και με το νομοθετικό σας έργο. Αυτοί οι οποίοι πληρώνουν είναι οι εργαζόμενοι, οι συνταξιούχοι, οι αυτοαπασχολούμενοι, οι φτωχοί αγρότες. Αυτοί πληρώνουν την αντιλαϊκή σας πολιτική.

Και έτσι λοιπόν, το τρίπτυχο της κυβερνητικής πολιτικής όπως παραπλανητικά θέλησε να το παρουσιάσει ο κ. Ρέππας, αν το ξύσουμε, λέει το εξής: Πρώτον, ευνοϊκό πεδίο δράσης για τους επιχειρηματικούς ομίλους, που σημαίνει ξεκλήρισμα των αυτοαπασχολούμενων στον κλάδο. Δεύτερον, εντατικοποίηση και επιδείνωση των συνθηκών εργασίας των εργαζόμενων αυτοκινητιστών και οδηγών και τρίτον, πανάκριβο κόστος για την εκτέλεση του μεταφορικού έργου. Αυτό είναι το τρίπτυχο της πολιτικής σας.

Θα πει κάποιος ότι αυτές είναι υπερβολές του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος. Μόνο που δυστυχώς για εσάς, κύριε Υπουργέ, και την Κυβέρνηση σας το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος επιβεβαιώνεται καθημερινά.

Ας δούμε την ίδια την εμπειρία. Εφαρμογή της πολιτικής της απελευθέρωσης των αγορών και σε άλλους τομείς. Η δημιουργία μονοπωλιακών ομίλων, των καρτέλ όπως τα ονομάζετε, δεν είναι αποτέλεσμα των κλειστών αγορών. Είτε είναι κλειστή είτε είναι ανοιχτή η αγορά είναι καπιταλιστική αγορά, άρα είναι επικίνδυνη για το λαό και τα λαϊκά συμφέροντα, τα εργασιακά και τα ασφαλιστικά δικαιώματα. Η δημιουργία, λοιπόν, μονοπωλιακών ομίλων, είναι αποτέλεσμα του ανταγωνισμού.

Αλήθεια, ο κλάδος των τροφίμων είναι κλειστός κλάδος; Γιατί μονοπωλείται; Δεν δραστηριοποιούνταν δεκάδες επιχειρήσεις; Πόσες μέινανε τώρα; Μετρημένες στα δάχτυλα του ενός χεριού. Ο κλάδος του γάλακτος. Πόσες επιχειρήσεις συνεταιριστικές, μικρές, λειτουργούσαν πριν από μια δεκαετία; Εκατοντάδες. Πόσοι είναι σήμερα; Δύο έμειναν μετά την τελευταία συγχώνευση –που έγινε επί της ουσίας, που ελέγχουν την αγορά. Και με την ιδιωτικοποίηση της ΑΤΕ θα κλείσει και η «ΔΩΔΩΝΗ».

Να, λοιπόν, ποιος φέρνει τη συγκέντρωση και συγκεντροποίηση στον κλάδο: Η πολιτική του ανταγωνισμού, την οποία με κάθε κόστος, με κάθε τρόπο εσείς υπερασπιζέστε. Άλλο παράδειγμα: Ο κλάδος της κινητής τηλεφωνίας. Πόσες εταιρείες λειτουργούσαν στο πρώτο στάδιο εφαρμογής της κινητής τηλεφωνίας; Δέκα; Δεκαπέντε; Σήμερα, πόσες έχουν απομείνει; Τρεις. Οι άλλες ή εξαγοράστηκαν ή χρεοκόπησαν ή συγχωνεύτηκαν.

Και αυτό δεν είναι ελληνική ιδιομορφία. Αυτό συμβαίνει στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πάρτε πόσες επιχειρήσεις είναι σε αερομεταφορές, που είναι ανοιχτά σε ευρωπαϊκό επίπεδο, πόσοι είναι στην ενέργεια, που είναι ανοιχτές σε ευρωπαϊκό επίπεδο, πόσοι είναι στις τηλεπικοινωνίες, που και εκεί είναι ανοιχτά. Μια χούφτα είναι που ελέγχουν την αγορά.

Δεύτερο ζήτημα. Η συγκέντρωση αυτή θα οδηγήσει στην επιδείνωση των συνθηκών εργασίας. Γιατί είναι πρόκληση από τη στιγμή που η Κυβέρνηση έχει επιδοθεί σε ένα ανελέητο κυνηγητό των εργασιακών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων –δεν έχει αφήσει ούτε ένα εργασιακό και ασφαλιστικό δικαίωμα, στο όνομα της υλοποίησης της αντιλαϊκής πολιτικής- να λέει ότι την ενδιαφέρουν, ότι νοιάζεται, για τα συμφέροντα των εργαζόμενων, των οδηγών στον κλάδο.

Αλήθεια, πού είναι η Κυβέρνηση, όταν υπάρχουν συγκεκριμένες καταγγελίες σε επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο, μεγάλες επιχειρήσεις που έχουν απλήρωτους για μήνες εργαζόμενους οδηγούς; Πού είναι, όταν παραβιάζονται η εργατική νομοθεσία, το ωράριο, οι συνθήκες εργασίας των οδηγών; Φωνή βοώντος εν τη ερήμω. Έχει βουλωμένα τα αυτιά και τα μάτια της η Κυβέρνηση με το ταξικό βουλοκέρι εξυπηρέτησης

των συμφερόντων των επιχειρήσεων.

Τρίτο ζήτημα. Το κόστος και το ύψος του. Το ξέρετε πολύ καλά, όπως ξέρεουν όλοι, τι διαπραγματευτική ισχύ μπορεί να έχει ένας αυτοαπασχολούμενος, όταν θα θέλει να κλείσει ένα δρομολόγιο με ένα βιομήχανο και όταν είναι πληθώρα. Καμμία. Του λένε: «Αν θες, πάρε 150 ευρώ για να πας από την Αθήνα μέχρι την Πάτρα ή 120, γιατί βρίσκω και με 100». Έτσι δεν γίνεται το παζάρι;

Αρα, λοιπόν, τι έχουμε; Έχουμε ένα κόμιστρο που παίρνουν σήμερα οι αυτοκινητιστές, κόμιστρο της εξαθλίωσης. Γι' αυτό υπάρχουν και τα επικίνδυνα αυτοκίνητα, γιατί δεν μπορούν να τα συντηρήσουν. Γι' αυτό, ακριβώς, μπαίνει και η εντατικοποίηση της εργασίας. Πολλές ώρες πάνω στο τιμόνι, για να μπορέσουν να βγάλουν ένα αξιοπρεπές μεροκάματο, με κίνδυνο για τη δημόσια και την οδική ασφάλεια.

Λέτε στο λαό ότι για τα ακριβά καύσιμα φταίνε οι μεταφορείς που μονοπωλούν, οι ιδιοκτήτες των βυτιοφόρων. Πρόκληση! Αλήθεια; Και δεν φταίνε τα δύο διυλιστήρια που κυριαρχούν στην αγορά; Δεν φταίνε η μία χούφτα εταιρείες πετρελαιοειδών και δεν φταίνει, πάνω απ' όλα, η αντιλαϊκή επώδυνη φορολογία σας που καθημερινά την αυξάνετε με έμμεσους φόρους και με ΦΠΑ στα καύσιμα; Η σταγόνα στον ωκεανό σας πείραξε; Αντιμετωπίστε πρώτα τα υπόλοιπα, καταργείστε τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης στα καύσιμα και να συζητήσουμε και για τα άλλα. Ιδού η Ρόδος, ιδού το πήδημα, ιδού και η πρόκληση!

Θα ανέβει το κόμιστρο με την απελευθέρωση, γιατί ακριβώς τα μονοπώλια που θα λειτουργούν στον κλάδο θα έχουν μεγαλύτερη διαπραγματευτική ισχύ. Από τη στιγμή, λοιπόν, που θα ελέγχεται ο κλάδος από μία χούφτα επιχειρήσεων, θα έχουμε αύξηση του κομίστρου. Το γνωρίζει η Κυβέρνηση αυτό. Γι' αυτό και πήρε μέτρα για τις απομακρυσμένες περιοχές, λέγοντας τι; Ότι θα μπορεί να έχει τη δυνατότητα επιβολής ανώτατου ορίου, όπως κάνετε σήμερα στις λεγόμενες «άγονες γραμμές» που τροφοδοτείτε με δισεκατομμύρια τους εφοπλιστές που δραστηριοποιούνται στον κλάδο. Άνθρακες ο θησαυρός των αντισταθμιστικών μέτρων!

Τριετής, λέει, μεταβατική περίοδος. Δηλαδή, το πρόβλημα είναι πόσο σφιχτά θα του κλείσετε το ρόγχο της θηλειάς που φοράτε στους αυτοαπασχολούμενους. Το ίδιο και η αύλη αξία των αδειών τους.

Όμως, και τα φορολογικά και αναπτυξιακά κίνητρα αποτελούν πρόκληση. Για ποιους είναι αυτά; Είναι για τους επαγγελματίες; Όχι. Είναι για τις επιχειρήσεις. Έτσι, λοιπόν, όχι μόνο δίνετε το αποκλειστικό δικαίωμα στις επιχειρήσεις να λυμαίνονται τις οδικές μεταφορές, αλλά τους δίνετε και αναπτυξιακά και φορολογικά κίνητρα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ**)

Τα άλλα κόμματα; Η Νέα Δημοκρατία, βεβαίως, τώρα τελευταία φορά την προβιά του αντιστασιακού, του αντιμνημονικού. Όμως, εάν «ξύσουμε» όλα αυτά τα δάκρυα, τις μεγάλες κουβέντες που είπαν για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αυτοκινητιστές και το κλάμα που έριξαν, τι θα βγει επί της ουσίας; Και η Νέα Δημοκρατία και ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός, αλλά στη Βουλή και ο ΣΥΡΙΖΑ, τρεις συγκεκριμένες προτάσεις λένε και πού συμφωνούν; Να είναι μόνο οι κοινοτικοί. Δηλαδή, οι βουλγαρικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται δεν είναι κοινοτικές; Τι εφαρμόζουν; Τι καθεστώς εργασίας υπάρχει για τους οδηγούς των βουλγαρικών οδικών εταιρειών; Ποιον κοροϊδεύουμε, λοιπόν;

Δεύτερο ζήτημα. Αντί, λέει, για τρία χρόνια, κάντε τη μεταβατική περίοδο πέντε χρόνια και να το ψηφίσουμε. Αυτό είπαν και η Νέα Δημοκρατία και ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός αλλά και ο ΣΥΡΙΖΑ. Δηλαδή, η χαριστική βολή να μη δοθεί στα τρία χρόνια, να δοθεί στα πέντε χρόνια.

Τρίτον, κάντε την αύλη αξία, λέει, να μην εξαντληθεί, να μείνει στο 35%. Δηλαδή, αντί να τους κλέψετε το 100%, να τους κλέψετε το 65% και θα είμαστε ικανοποιημένοι. Άμα σας κλέψουν το 65%, να είστε ικανοποιημένοι!

Σας προσφέρουν, κύριε Ρέππα, σε εσάς και στην Κυβέρνησή σας πωσίβιο στην πολιτική σας. Η αντιλαϊκότητα της πολιτικής σας πάει χέρι-χέρι με την επιστράτευση, με την ποινικοποίηση των αγώνων.

Εμείς καταψηφίζουμε με χέρια και ποδάρια το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, λέμε ότι θα ανατραπεί στο δρόμο του αγώνα και όχι με τερτίπια και δημαγωγικούς θεατρινισμούς περί ονομαστικών ψηφοφοριών. Κλιμάκωση του αγώνα, κοινό μέτωπο με όλους τους κλάδους των εργαζομένων και των αυτοαπασχολούμενων που πλήττονται από την πολιτική σας, αλλά και ανατροπή του συσχετισμού δύναμης στις εκλογές, καταδίκη δηλαδή των πολιτικών και των κομμάτων, οι οποίοι καταστρέφουν καθημερινά τη ζωή και των αυτοαπασχολούμενων και των επαγγελματιών αυτοκινητιστών. Έτσι, θα ανοίξει ο δρόμος για τη βελτίωση της θέσης, για αξιοπρέπεια στη δουλειά και στις συνθήκες διαβίωσης, για κατακτήσεις, αλλά, πάνω απ' όλα, για την προοπτική που είναι ικανή και αναγκαία προϋπόθεση, για να μπορέσει ο λαός μας να γίνει αφέντης στον πλούτο που παράγει και στον τόπο του.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε πολύ τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Καραθανασόπουλο.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, Βουλευτής Σερρών, κ. Ηλίας Πολατίδης για έξι λεπτά.

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, διαβάζοντας την αιτιολογική έκθεση, κύριε Υπουργέ, εκεί πραγματικά με έχετε μπερδέψει. Εδώ μας κάνατε ένα κήρυγμα φιλελευθερισμού. Στην αιτιολογική έκθεση λέτε ότι είναι υπερβολικός ο αριθμός των αδειών και των φορτηγών που υπάρχουν στην Ελλάδα. Εγώ νομίζω ότι οι φιλελεύθεροι θεωρούν ότι όσο μεγαλύτερος ανταγωνισμός υπάρχει, τόσο καλύτερα είναι.

Στην αιτιολογική έκθεση γράφετε ότι είναι πολλοί. Άρα θα έπρεπε αυτήν την κατάσταση να τη διαιωνίσετε. Σ' αυτό πιστεύετε. Έρχεστε, όμως, τώρα και λέτε: «Θα μειωθεί ο αριθμός και έτσι θα παρασχεθούν καλύτερες υπηρεσίες». Πού, ακριβώς, το βλέπετε αυτό; Από πού βγάξετε αυτό το συμπέρασμα; Θα μειωθεί ο αριθμός, θα γίνουν καρτέλ, ολιγοπώλια, συμμορίες –καρτέλ αυτό σημαίνει γαλλιστί- και εσείς έρχεστε και λέτε ότι αυτό θα βελτιώσει τα πράγματα.

Δεύτερον, αναφέρατε ότι είναι δημοκρατικό δικαίωμα η συμμετοχή οποιουδήποτε στις μεταφορές.

Πρώτο θέμα. Η αναφορά, στην εθνικότητα τι ακριβώς σημαίνει; Προκληθήκατε και από τον Πρόεδρο του ΛΑΟΣ, νομίζω και από άλλους μέσα στην Αίθουσα, από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας. Θα μας δώσετε κάποια απάντηση; Τα σχέδια τα οποία ακούμε, ότι θα έρθουν Κινέζοι να κάνουν τις μεταφορές στην Ελλάδα, ισχύουν, ναι ή όχι; Δεν καταλαβαίνω πραγματικά τι σημαίνει το «ανεξαρτήτως εθνικότητας». Ποιος το επιβάλλει; Είναι και αυτό, το «ανεξαρτήτως εθνικότητας», για το καλό του ελληνικού λαού, να μπορεί να έρχεται όποιος θέλει να κάνει μεταφορικό έργο στην Ελλάδα;

Τρίτον, είπατε ότι σε μία ανοιχτή αγορά δεν μπορούν να υπάρξουν καρτέλ. Στην αγορά αναψυκτικών, παραδείγματος χάριν, επειδή είναι ανοιχτή και μπορώ αύριο εγώ να κάνω μία εταιρεία, θα ανταγωνιστώ την άλφα ή τη βήτα πολυεθνική εταιρεία; Αυτό μας λέτε. Λέτε ότι ο οποιοσδήποτε θα μπορεί να ανταγωνιστεί αύριο αυτόν που θα έχει σχέσεις με την Κίνα και θα μπορεί να φέρει πεντακόσια φορτηγά από την Κίνα σε προνομιακές τιμές, να φέρει και πεντακόσιους Κινέζους οδηγούς, να έχει τη δυνατότητα να αγοράσει τα τεράστια οικόπεδα, τα οποία απαιτεί η οδηγία και αυτοί θα έρθει να τον ανταγωνιστεί ο ένας. Θα είναι ο Δαυίδ με τον Γολιάθ!

Τέταρτον, παράνομες μεταφορές από αλλοδαπούς. Σήμερα που μιλάμε γίνεται όργιο παράνομων μεταφορών από αλλοδαπούς στην Ελλάδα. Σας αναφέρθηκαν τα περιστατικά. Κάνετε τίποτα γι' αυτό ή μόνο σας φταίνει οι Έλληνες μεταφορείς, οι οποίοι δημιουργούν τα προβλήματα;

Το θέμα είναι –και πρέπει να μιλήσουμε εδώ σοβαρά- πού αποσκοπούν όλα αυτά. Η παγκοσμιοποίηση έχει δηλώσει ξεκάθαρα και τι θέλει για την Ελλάδα, αλλά και ποιος είναι ο σκοπός της. Θέλει να φύγει από τη μέση η μεσαία τάξη. Καλώς ή κακώς, οι μεταφορείς, οι ιδιοκτήτες των οδικών μεταφορών αποτελούν μία μεσαία τάξη. Ούτε εξαθλιωμένοι είναι, ούτε πάμπλουτοι ούτε εύ-

κολα μπορούν να πάνε σε μία από αυτές τις δύο κατηγορίες. Αυτό, όμως, δεν εξυπηρετεί αυτούς που σχεδιάζουν τα της παγκοσμιοποίησης. Χρειάζονται οι πάμπλουτοι βαρόνοι, οι οποίοι δεν θα ξέρουν τι χρώμα έχουν τα φορτηγά τους, αλλά επειδή έχουν την πρόσβαση στη χρηματοδότηση, θα μπορούν να κάνουν τις μεγάλες εταιρείες και από την άλλη μεριά, οι εξαθλιωμένοι που θα πρέπει να αντιμετωπίζουν τον ανταγωνισμό από τον Κιζόρο, από το Βούλγαρο, από το Λετονό, από τον οποιονδήποτε και θα πρέπει, αντί να εργάζονται δώδεκα και δεκαπέντε ώρες οι ίδιοι προκειμένου να εξασφαλίσουν το να είναι ανταγωνιστικοί στην αγορά, να φθάσουν να εργάζονται είκοσι ώρες. Τι σημαίνει αυτό; Τα έχουμε δει. Στη Βόρεια Ελλάδα ρίξτε μία ματιά στο πόσα ατυχήματα συμβαίνουν από βουλγαρικές νταλίκες, για να δούμε ότι θα πάμε και εμείς εκεί.

Θέλω, λοιπόν, να πω και προς τον αξιότιμο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας, που μίλησε πολλές φορές για την πολυκατοικία κ.λπ., το εξής: Κύριε Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπε, εσείς έχετε πάει σε μία πολυκατοικία με το ΠΑΣΟΚ, η οποία απ' έξω λέει: «Πολυκατοικία Μπολκενστάιν».

Πριν από λίγο καιρό ήρθε εδώ η τροπολογία Μπολκενστάιν για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών από χώρες που μάλιστα αναφέρεται στο 60% του ΑΕΠ. Σήμερα μιλάμε για πέντε χιλιάδες μεταφορείς ή για έναν αριθμό πεπερασμένο τέλος πάντων. Εδώ αναφερόμαστε στο 60% του ΑΕΠ. Η απελευθέρωση τελικά είναι ο αυτοσκοπός που πρέπει να γίνει για κάποιο λόγο μεταφυσικό ή πρέπει να εξηγήσουμε κάθε φορά –εγώ νομίζω το δεύτερο– γιατί ωφελεί την κοινωνία η συγκεκριμένη απελευθέρωση; Εγώ ισχυρίζομαι και νομίζω ότι ο οποιοσδήποτε εχέφρων Έλληνας ισχυρίζεται ότι δεν μπορεί να προκύψει ουσιαστικό όφελος για την κοινωνία.

Πρώτον, μία ερώτηση και γεροί να είμαστε να έρθουμε σε κάποια χρόνια να διαπιστώσουμε την αλήθεια ή το ψέμα της συγκεκριμένης προτάσεως. Θα μειωθούν τα κόμιστρα από τη συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία; Το πιστεύετε πραγματικά; Να έρθουμε σε τρία χρόνια, σε πέντε χρόνια να δούμε αν μειώθηκαν τα κόμιστρα, για να δούμε εδώ τι λέμε. Μη θεωρητικολογούμε μόνο.

Δεύτερο θέμα. Αναφερθήκατε στις τιμές στα προϊόντα. Δηλαδή ο μεταφορέας επιβαρύνει τις τιμές των προϊόντων; Αυτό λέτε; Τα ολιγοπώλια τα οποία έχετε δημιουργήσει στα τρόφιμα για παράδειγμα, όπου ξένες αλυσίδες σούπερ-μάρκετ έχουν κατακλύσει την αγορά και ελέγχουν το 90%, δεν δημιουργεί αύξηση των τιμών; Δηλαδή το ότι η γνωστή αλυσίδα πουλάει 30 λεπτά το πακέτο τα μακαρόνια στη Γερμανία και τα ίδια μακαρόνια τα πουλάει ένα ευρώ στην Ελλάδα, φαίνεται οι Έλληνες μεταφορείς και ότι δεν είναι απελευθερωμένη η αγορά; Εσείς στην αιτιολογική έκθεση λέτε ότι είναι υπερβολικός ο αριθμός.

Με αυτά φαίνεται ότι το νομοσχέδιό σας και πρόχειρο είναι και έδραση φιλοσοφική δεν έχει και έδραση οικονομική δεν έχει.

Σε αυτά που είπα για τους λεμβούχους ο αξιότιμος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, θέλω να πω ότι εδώ δεν μιλάμε για μία αλλαγή τεχνολογίας. Εδώ λέμε ότι θα φύγουν οι Έλληνες λεμβούχοι, οι οποίοι μπορούν να εξασφαλίσουν ψωμί για την οικογένειά τους και θα έρθουν αλλοδαποί, οι οποίοι θα ζουν εξαθλιωμένοι. Περί αυτού πρόκειται. Δεν έχουμε κάποια αλλαγή τεχνολογίας, όπως ανέφερε, για λιμάνια και όλα αυτά.

Κλείνοντας θέλω να πω, κύριε Πρόεδρε, για την τροπολογία την οποία έχουμε καταθέσει και είπα ότι συμπαρίσταται και η Νέα Δημοκρατία. Είναι ένα θέμα, το οποίο ταλαιπωρεί κάποιους ανθρώπους, οι οποίοι από τα εγκληματικά λάθη της διοίκησης έχουν βρεθεί σε μία πολύ δύσκολη θέση και ζητούν αυτοί οι άνθρωποι και υποστηρίζουμε εμείς με την τροπολογία μας, να τους δοθεί απλώς η άδεια να συνεχίσουν το επάγγελμά τους μέχρι να αποφανθούν οριστικά τα δικαστήρια.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Πολατίδη.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς Βουλευτής Β' Αθήνας, κ. Παπαδημούλης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σας άκουσα με προσοχή. Μιλήσατε για είκοσι πέντε λεπτά και εξηγήσατε τους λόγους για τους οποίους υπερασπίζεστε το νομοσχέδιο που παρουσιάζετε σήμερα και για τους λόγους για τους οποίους αρνείστε τις αλλαγές που σας προτείνουμε και εμείς, αλλά και άλλες πλευρές του Ευρωκοινοβουλίου. Δεν μας είπατε όμως ούτε μία λέξη για το επίσημο δελτίο τύπου του Υπουργείου Μεταφορών της 21ης Απριλίου 2010, όπου μιλάτε για πενταετή μεταβατική περίοδο και επαινείτε και τη συμβολή στην εξεύρεση αυτής της πενταετούς μεταβατικής περιόδου ως σημείο ισορροπίας και τους εκπροσώπους των μεταφορέων. Τι σας έκανε να αλλάξετε γνώμη και να έχετε στυλώσει τα πόδια για τρία χρόνια και όχι πέντε χρόνια; Σας επέβαλε η τρόικα αυτή την αλλαγή ή αλλάξατε γνώμη για κάποιον άλλο λόγο; Δεν μας τον εξηγήσατε. Παρακαλώ στη συνέχεια να μας εξηγήσετε γιατί.

Δεύτερον, στην αρχική ομιλία εξήγησα τους λόγους για τους οποίους η Κοινοβουλευτική Ομάδα του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς θα καταψηφίσει το νομοσχέδιο επί της αρχής. Είχα όμως και την ευκαιρία, όπως και άλλοι συνάδελφοι από άλλες πλευρές του Ευρωκοινοβουλίου, να εστιάσω στις δύο αλλαγές που όχι εμείς, αλλά οι ίδιοι οι εκπρόσωποι των μεταφορέων ανέδειξαν ως αιχμές. Ήρθαν όλοι οι εκπρόσωποι –και είναι πολλά τα σωματεία τους– και είπαν «συμφωνούμε σε δύο πράγματα και τα ζητάμε. Αν μας δώσετε την πενταετία και το 35%, είμαστε διατεθειμένοι να δούμε με άλλο μάτι το νομοσχέδιο». Δεν το ζητάμε εμείς, το ζητάει όλος αυτός ο κόσμος όλο αυτό τον καιρό. Είναι δεκάδες χιλιάδες οικογένειες που λένε κάντε κάποιες αλλαγές. Και όσοι το μηδενίζουν αυτό μέσα στην Αίθουσα και λένε ότι είναι αμελητέα πράγματα, εγώ τους απαντώ, πως αν ήταν τόσο απλά, θα τα δεχόταν ο Υπουργός με ευκολία. Εκτός αν ορισμένοι θεωρούν τους εαυτούς τους εδώ μέσα ως μαχητικούς και γνησιότερους εκπροσώπους των δεκάδων χιλιάδων οικογενειών των μεταφορέων από ό,τι τα ίδια τους τα σωματεία.

Ας μην γελιόμαστε. Εμείς έχουμε το 100% των θέσεων μας και το εξήγησα στην αρχική μας ομιλία, αλλά δεν έχουμε την απαίτηση, μία Κοινοβουλευτική Ομάδα που εκπροσωπεί το 5% του ελληνικού λαού να επιβάλλει το 100% των θέσεων της. Είμαστε διατεθειμένοι, παρ' ότι καταψηφίζουμε επί της αρχής, αν η κυβέρνηση δεχθεί κάποιες αλλαγές, να επανεξετάσουμε τη στάση μας στην τελική ψηφοφορία. Αν, όμως, επιμένει να τα στυλώνει και να αρνείται την οποιαδήποτε αλλαγή, παρ' ότι οι πάντες τη ζητούν και πριν από όλα αυτός ο κόσμος, τότε θα καταψηφίσουμε και με τα δύο χέρια το νομοσχέδιο και στο σύνολό του.

Όπως εμείς, όμως, κύριε Υπουργέ, δεν έχουμε την απαίτηση να επιβάλλουμε το 100% της άποψής μας σε μία πολυκομματική Κοινοβουλευτική Δημοκρατία, σας ζητώ και σας που έχετε κοινοβουλευτική Πλειοψηφία, αλλά εκπροσωπείτε μία λαϊκή μειοψηφία –το 43% σας ψήφισε, όλοι οι υπόλοιποι έχουν το 57%– να δεχθείτε ότι όταν αυτές τις δύο αλλαγές σας τις ζητούν όλοι οι άλλοι που εκπροσωπούν τη λαϊκή πλειοψηφία και ακόμα μαζί με αυτούς, με πιο κομψό τρόπο, και Βουλευτές της κοινοβουλευτικής Πλειοψηφίας, οι οποίοι είπαν να γίνουν αλλαγές, να εκφραστεί η ευρύτερη συναίνεση, τότε νομίζω ότι δεν έχετε το δικαίωμα να αρνείσθε αυτές τις αλλαγές.

Κάτι τελευταίο. Την αναστάτωση την προκαλέσατε εσείς με τα είπα, ξείπα. Εσείς είπατε πενταετία, εσείς το κάνατε μετά τριετία. Ο τρώσας και ιάσεται. Προκαλέσατε αναταραχή με τη διγλωσσία και με την αναξιοπιστία, έχετε την ευθύνη, με μία πρωτοβουλία να κάνατε αυτές τις δύο αλλαγές, πενταετία και 35%.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, Βουλευτή Β' Αθήνας, κ. Δημήτρη Παπαδημούλη.

Συνεχίζουμε με τους αγορητές επί της αρχής.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Πιερίας του ΠΑΣΟΚ κ. Αθανάσιος Παπαγεωργίου για επτά λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βρισκόμαστε μπροστά σε δύο προβλήματα, μπροστά σε δύο ανάγκες, σε δύο προκλήσεις. Βρίσκεται η κυβέρνηση, βρίσκεται όλο το πολιτικό σύστημα, βρίσκεται η Βουλή σήμερα και με αφορμή την κατάθεση του νομοσχεδίου. Η απάντηση στη λύση

του ενός προβλήματος είναι η απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών, είναι το άνοιγμα της αγοράς των μεταφορών, είναι η δημιουργία συνθηκών ανταγωνιστικής λειτουργίας, η δημιουργία συνθηκών συγκριτικών πλεονεκτημάτων για να μπορεί να σταθεί αυτή η αγορά, να προσφέρει στη πορεία της ανάπτυξης για να μπορεί να προσφέρει από καλύτερη θέση στο σκληρό ανταγωνισμό του περιβάλλοντος χώρου των μεταφορών από άλλες χώρες, για να πορευθεί στη νέα περίοδο με δημιουργικό ρόλο.

Και η άλλη ανάγκη είναι αυτή της προστασίας των επενδεδυμένων συμφερόντων των επιχειρηματιών, οι οποίοι για χρόνια διακονούν αυτό το χώρο. Είναι η προστασία των περιουσιών μέσα από αυτή τη μεταβολή. Είναι αλήθεια πως είναι μια δυσχερής υπόθεση η αντιμετώπιση του προβλήματος και η λύση χωρίς μεγάλες επιπτώσεις.

Νομίζω ότι η Κυβέρνηση με το νομοσχέδιο που έφερε -και ο Υπουργός με σύνεση και υπευθυνότητα- κατάφερε να οδηγηθεί σε ένα αποτέλεσμα, το οποίο κατά τη γνώμη μου είναι θετικό. Βέβαια, πρέπει στον αντίποδα να πούμε ότι και οι μεταφορείς έδειξαν υπευθυνότητα όλο αυτό το χρονικό διάστημα, κατανοώντας το πρόβλημα, πλην εξαιρέσεων. Και δυστυχώς σήμερα ζήσαμε τέτοιες εξαιρέσεις έξω από τη Βουλή.

Νομίζω ότι δεν συμβάλλουν ούτε οι αρτηριοσκληρωτικές τοποθετήσεις και απόψεις ούτε ο πόλεμος των χαρακωμάτων. Νομίζω ότι είναι η ώρα της σύνεσης, νομίζω ότι είναι η ώρα της υπευθυνότητας, νομίζω ότι είναι η ώρα να δώσουμε από κοινού αγώνα, χωρίς να θιγούν συμφέροντα και πάνω από όλα με στόχο να πετύχουμε το αποτέλεσμα της απελευθέρωσης της αγοράς. Πρέπει αυτή την υπευθυνότητα, που επέδειξαν όλες οι πλευρές αυτό το χρονικό διάστημα, να τη διατηρήσουμε σαν κόρη οφθαλμού.

Το λέω αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι, γιατί σε άλλες χώρες τα προηγούμενα χρόνια ενθυμούμεθα, όπου έγιναν αυτές οι μεταβολές και αυτά τα εγχειρήματα για απελευθέρωση, υπήρξαν τραγικές επιπτώσεις. Να θυμίσω τι έγινε στη Γαλλία που κάηκε το Παρίσι ή αναβλήθηκαν οι μεταβολές;

Νομίζω ότι πρέπει να μείνουμε στα θετικά της περιόδου. Πρέπει να χαιρετίσουμε αυτή την υπεύθυνη στάση όλων των πλευρών και σε οποιαδήποτε περίπτωση το εναπομένει χρονικό διάστημα μέχρι την τελική ψήφιση, αλλά και μετά, να δώσουμε λύσεις, οι οποίες θα είναι επ' ωφελεία της κοινωνίας, επ' ωφελεία του κλάδου των μεταφορών, επ' ωφελεία της οικονομίας. Αυτό είναι που προεξάρχει. Αυτό είναι, κατά τη γνώμη μου, το κρίσιμο μέγεθος, το κρίσιμο αγαθό για τούτη την ώρα, για αυτή την περίοδο, δεδομένου ότι ο κλάδος -και δεν είναι πάρα πολλοί οι κλάδοι που συμβάλλουν σε τέτοιο ποσοστό στην ανάπτυξη, στην παραγωγή πλούτου στο ΑΕΠ με 7% και στην απασχόληση- απασχολεί εκατόν δέκα χιλιάδες εργαζόμενους. Όπως και αν το δει κανείς ο κλάδος είναι πάρα πολύ σοβαρός.

Μπορεί να έχουμε κάμψη του μεταφορικού έργου, όπως λένε πάρα πολλοί, αλλά ποιοι είναι οι κλάδοι στην Ελλάδα που αναμένουμε τα επόμενα χρόνια την ανάκαμψη, το γύρισμα της οικονομικής κατάστασης και το πέρασμα σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης; Είναι ο τουρισμός, η ναυτιλία, οι μεταφορές. Αυτοί είναι οι κλάδοι. Πάρα πολλοί κλάδοι ιστορικοί και παραδοσιακοί έχουν καταστραφεί και έχουν εκλείψει από την ελληνική κοινωνία.

Άρα, λοιπόν, θεωρώ ότι αυτόν τον κλάδο πρέπει να τον υπηρετήσουμε όλοι με υπευθυνότητα. Και δυστυχώς διαπίστωσα, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι υπάρχουν δολιχοδρομίες. Είναι πραγματικά άκρως αντιφατικό όλοι να λέμε «ναι», ότι συμφωνούμε κατ' αρχάς, ότι συμφωνεί η Πλειοψηφία της Βουλής ή των περισσότερων κομμάτων και στον αντίποδα να εκφέρουμε λόγο, ο οποίος είναι αναντίστοιχος της θέσης για ψήφιση του νομοσχεδίου. Δεν αναφέρομαι σε επιμέρους παρατηρήσεις που κάνουν οι διάφορες πλευρές, που λένε να πάει η τριετία σε πενταετία. Αναφέρομαι στο λόγο, στο ύφος και στην αναντιστοιχία της έντασης της φωνής και του λόγου με αυτό, το οποίο στο τέλος είναι το αποτέλεσμα της ψήφου.

Ε, λοιπόν, δεν μπορεί με ένα λαϊκισμό εδώ να πριμοδοτούμε τις διάφορες λογικές, οι οποίες δεν μπορούν να κατανοήσουν ή αν θέλετε, θεωρούν ότι θίγονται τα συμφέροντά τους. Μπορεί κάποιον να θίγονται. Εδώ είμαστε για να το συζητήσουμε. Εδώ

είναι και ο Υπουργός είναι και η Κυβέρνηση για να το συζητήσουν. Δεν δικαιούται κανένας ούτε η Κυβέρνηση, όπως το είπε ο Υπουργός, με πείσμα να προσπαθεί ή με πνεύμα αντεκδίκησης, όπως γίνεται από πολλές πλευρές, να μη δοθεί λύση ή να πάμε σε μια ρεβάνς, την οποία δεν αντέχει ο τόπος, δεν την αντέχει κανένας, δεν τη θέλει η Κυβέρνηση δεν τη θέλει κανένας σε αυτό τον τόπο.

Νομίζω ότι, ο κύριος Υπουργός, στην ομιλία του, αλλά και στην πρώτη ανάγνωση που έγινε, θυμάμαι, στην επιτροπή, έχει πάρει δεσμεύσεις απέναντι στους μεταφορείς και οι δεσμεύσεις αφορούν ιδιαίτερα το ασφαλιστικό, το φορολογικό και τον αναπτυξιακό νόμο.

Βέβαια, κύριε Υπουργέ -και πρέπει να το πω- σ' αυτή τη χώρα η δυσπιστία είναι καθολική συμπεριφορά και είμαστε εμείς υπεύθυνοι. Δεν θέλω να δικαιολογήσω τους μεταφορείς, αλλά επειδή υπάρχει μια δυσπιστία γενικευμένη και καθολική που λέει «Μα, δεν μας λέει τίποτα για το φορολογικό, δεν μας λέει τίποτα για το ασφαλιστικό, δεν μας λέει τίποτα για το αναπτυξιακό ή δεν λέει τίποτα για τον ΟΑΕΔ και τη δυνατότητα να επιδοτούνται οι απασχολούμενοι εργαζόμενοι στις μεταφορικές εταιρείες», Θα σας παρακαλούσα, κύριε Υπουργέ, και νομίζω ότι είναι καθήκον σας -και το κάνατε με γενναιότητα και σωφροσύνη, όπως είπα- τις επόμενες ώρες, τις επόμενες μέρες να γίνει πιο συγκεκριμένη η θέση σας.

Βέβαια, δεν μπορεί να πει κανένας ότι στον αναπτυξιακό νόμο θα βάλετε τόσο ποσοστό για την επιδότηση. Εγώ θα σας έλεγα ότι με έχει εντυπωσιάσει, επειδή είμαι από την Πιερία το γεγονός ότι τέμνεται η Πιερία με δυο μεγάλους εθνικούς δρόμους και δεν έχουμε σκεφθεί να κάνουμε logistics και εμπορευματοικούς σταθμούς κατά το μήκος της Εγνατίας. Βέβαια, έπρεπε να μπει για να διευκολύνονται οι μεταφορές, να πέσει το κόστος. Είμαστε η μόνη χώρα που κατά μήκος των δυο μεγάλων αξόνων, δεν έχει εμπορευματοικούς σταθμούς, δεν έχει σταθμούς για τα αυτοκίνητα. Αυτά πρέπει να τα συζητήσουμε.

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

Θα ήθελα δυο λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

Σας πληροφορώ ότι έχει κατατεθεί πρόταση για να ενισχυθούν οι εμπορευματοικοί σταθμοί κατά το μήκος των δυο εθνικών αξόνων, της ΠΑΘΕ και της Εγνατίας.

Λέω, κύριε Υπουργέ, ότι για να αρθεί αυτή η δυσπιστία, για να βγούμε από αυτή την περιπέτεια της αντιπαράθεσης, της αμφισβήτησης, της αγωνίας από όλες τις πλευρές, τις επόμενες ώρες ίσως θα πρέπει η Κυβέρνηση και εσείς προσωπικά να το δώσετε με πιο έντονο τρόπο. Γιατί θυμάμαι όταν ψηφίζαμε το ασφαλιστικό, που βγήκαν ο Υπουργός και ο Πρωθυπουργός να πουν ότι θα διασφαλιστούν οι συντάξεις, γιατί κάποιοι έλεγαν ότι πάμε σε μια μεταβολή, η οποία είναι αβέβαιη και ανασφαλής.

Κύριε Υπουργέ, επειδή ξέρω πως σκέφτεστε -επαναλαμβάνω ότι προηδρενα στην Επιτροπή Οικονομικών κατά την πρώτη άγνωση- θεωρώ ότι έχετε πάρει δεσμεύσεις απόψε, αύριο ή μεθαύριο να εμπεδωθεί το κλίμα της πειθούς, να εμπεδωθεί η εμπιστοσύνη μεταξύ της Κυβέρνησης και της κοινωνίας, γιατί το απαιτεί η κοινωνία, το απαιτούν οι φορείς να πάμε σ' αυτή την αλλαγή. Πρέπει να πάμε σ' αυτή την αλλαγή με το λιγότερο κόστος για όλους.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Παπαγεωργίου.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας του ΠΑΣΟΚ κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής.

Ορίστε, κύριε Κουρουμπλή έχετε το λόγο για επτά λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, σε μια εποχή που η οικονομική και κοινωνική κρίση πλήττει τη συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού λαού και η κοινωνία «πονάει» από τις επιπτώσεις αυτής της κρίσης, θα έλεγα ότι περισσεύει ο λαϊκισμός. Περισσεύει από ένα πολιτικό σύστημα που ευθύνεται για τη σημερινή κατάσταση στην οποία εβρίσκεται η κοινωνία μας. Είναι γνωστό πως μια κοινωνία εξελίσσεται με βάση το ρόλο, το ήθος και το ύφος της εκάστοτε εξουσίας στο τόπο της. Ως εκ τούτου

η ευθύνη είναι κυρίαρχα ευθύνη του πολιτικού συστήματος. Συνεπώς με το να υπάρχει μια επιλεκτική μνήμη με αναφορές στο μνημόνιο, είναι πρόκληση για εκείνους που χρεώνονται ως μέλη του πολιτικού συστήματος αυτή τη δεινή και οδυνηρή σημερινή πραγματικότητα.

Κατανοώ, κύριε Υπουργέ, αυτό που είπατε σε ό,τι αφορά το πολιτικό κόστος και χρειάζεται γενναιότητα για να μην υποκύπτουμε -γιατί το κάναμε πολλές φορές ως πολιτικό σύστημα- μπροστά στο πολιτικό κόστος. Δεν μπορώ, όμως, να δέχομαι να περιρρέει το δέος του μνημονίου, της τρόικας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γιατί μέχρι σήμερα δεν έχουμε δώσει τις καλύτερες εξετάσεις ως πολιτικό σύστημα στις διάφορες οδηγίες, που έχουν εκπορευτεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και που στις περισσότερες των περιπτώσεων ωφελούσαν κοινωνικά στρώματα και την κοινωνία, αλλά εκεί δεν προσχωρούσαμε πολύ άμεσα στην εφαρμογή τους.

Μιλήσατε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, και πράγματι υπάρχει φόβος, με την νέα αυτή θεσμική αλλαγή να υπάρξει καρτέλ.

Όλοι γνωρίζουμε τις επιπτώσεις που υφίσταται ο ελληνικός λαός από την καρτελοποίηση της αγοράς. Και μη μου πείτε ότι σήμερα δεν είμαστε μια από τις πιο ακριβές χώρες γιατί ακριβώς λειτουργεί το oligopolio και η καρτελοποίηση της οικονομίας της αγοράς στην Ελλάδα. Μη μου πείτε ότι είμαστε περήφανοι για την απελευθέρωση της αγοράς εργασίας. Γιατί πολύ ωραία λόγια λέγαμε όλοι όταν απελευθερώναμε την αγορά εργασίας και σήμερα πληρώνουμε τα επίχειρα και τα πληρώνει ο εργαζόμενος από τις περιφημες εταιρείες που έχουμε επιτρέψει να λειτουργούν και να νοικιάζουν τους ανθρώπους ως πράγματα με συνέπεια οι περισσότεροι από αυτούς τους εργαζόμενους να είναι σήμερα ανασφάλιστοι. Γιατί δεν υπάρχουν μηχανισμοί οι οποίοι πραγματικά να προστατέψουν τον αδύνατο σε αυτή την περίπτωση; Έχουμε βιώσει, κύριε Υπουργέ, την κατάρρευση θέσεων εργασίας σε δεκάδες ελληνικές βιοτεχνίες, γιατί ακριβώς στο βωμό της απελευθέρωσης της αγοράς ακόμα και η κατασκευή των ενδυμάτων του ελληνικού στρατού έγινε στην Τουρκία, γιατί δεν υπήρξε μηχανισμός που θα προστάτευε αυτή την αγορά.

Υπάρχει λοιπόν αυτός ο κίνδυνος, και γι' αυτό θα πρέπει να λάβετε όλα τα ενδεικνύμενα μέτρα, ώστε να προστατευτεί αυτή η νέα θεσμική αλλαγή από τέτοιου είδους επιπτώσεις.

Κύριε Υπουργέ, δεν φταίνε οι άνθρωποι που τα τελευταία τρία τέσσερα χρόνια έχουν αγοράσει αυτές τις περίφημες άδειες. Πάρα πολλοί νέοι άνθρωποι οι οποίοι δεν έβρισκαν δουλειά αλλού, χρεώθηκαν. Γιατί άμα γίνει μια έρευνα και το δούμε από κοντά και αποφλοιώσουμε την πραγματικότητα, θα δούμε ότι χιλιάδες νέα παιδιά χρεώθηκαν στις τράπεζες με υψηλά επιτόκια για να αγοράσουν μία άδεια και να προσπαθήσουν να δουλέψουν. Δεν είναι εφοπλιστές της ασφάλτου οι άνθρωποι αυτοί. Οι περισσότεροι είναι οικογενειάρχες και προσπαθούν να κομίσουν αξιοπρεπές μεροκάματο στην οικογένειά τους. Θα πρέπει, λοιπόν, να δούμε και αυτήν την πλευρά.

Κατανοώ τις αγκυλώσεις αυτής της αγοράς. Κατανοούμε τα προβλήματα που υπάρχουν από το κλειστό του επαγγέλματος. Αλλά ίσως θα πρέπει να εξαντλήσουμε όλα τα περιθώρια. Και είστε ένας άνθρωπος που δεν διστάσατε ποτέ να συγκρουστείτε. Ίσως και τώρα θα πρέπει να πάρετε πάνω σας μια πρωτοβουλία και να εξαντλήσουμε όλα εκείνα τα περιθώρια που θα εκτονώσουν αυτή τη μεγάλη κρίση που έχει ξεσπάσει σε μια κοινωνική ομάδα στην ελληνική κοινωνία.

Και δεν αναφέρομαι σε εκείνους που μπορεί να διαθέτουν πέντε και δέκα και είκοσι και τριάντα άδειες. Αναφέρομαι σε εκείνους που πραγματικά έχουν μία άδεια και δουλεύουν ώρες ατελείωτες, για να προστατεύσουν την αξιοπρέπεια της οικογένειάς τους σε μία δύσκολη περίοδο.

Κύριε Υπουργέ, συσσωρεύεται από όλη αυτήν την κατάσταση -για την οποία βεβαίως δεν ευθυνόμαστε εμείς σήμερα, άλλοι ευθύνονται και δεν έχουν τη γενναιότητα να αναγνωρίσουν αυτήν την ευθύνη- από τα μέτρα που βεβαίως είμαστε αναγκασμένοι να λαμβάνουμε και να στηρίζουμε, κοινωνική πυρίτιδα που από ένα τυχαίο γεγονός μπορεί να δημιουργήσει πολύ μεγάλα προβλήματα στη χώρα και στην κοινωνία.

Θα πρέπει λοιπόν να επιδείξουμε τη μεγαλύτερη δυνατή προ-

σπάθεια για να εκτονώσουμε τις κρίσεις που ξεσπούν η μία μετά την άλλη στην ελληνική κοινωνία. Δεν είναι τα πράγματα τόσο απλά, όσο κανείς θέλει να τα περιγράψει. Θα πρέπει λοιπόν να δούμε και την περίπτωση της τριετίας αν μπορεί να γίνει πενταετία και να δούμε και την περίπτωση ενός ελαχίστου επιπέδου τιμής που θα μπορεί να διατηρεί την αξία αυτής της άδειας. Διότι αν αύριο μπούμε σ' αυτήν τη λογική των εταιρειών, υπάρχουν επιχειρηματίες που διαθέτουν και εκατό και διακόσια και τριακόσια ιδιωτικά φορτηγά. Αντιλαμβάνεστε το τι μέλλει γενέσθαι. Οι άνθρωποι που σήμερα έχουν μία τέτοια άδεια ενδεχομένως θα γίνουν απλοί υπάλληλοι. Και οι περισσότεροι -επειδή βρισκόμαστε στην Ελλάδα και ξέρουμε τις αδυναμίες του συστήματος- θα εργάζονται ανασφάλιστοι. Αυτή είναι η πραγματικότητα, εάν δεν υπάρξουν όλα εκείνα τα μέτρα και τα μέσα, ώστε να προστατευόμαστε τη θεσμική αυτή αλλαγή για να μη βιώσουμε και πάλι αυτού του είδους το μαρτύριο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Παναγιώτη Κουρουμπλή, Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας του ΠΑΣΟΚ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Σάμου του ΠΑΣΟΚ κ. Πυθαγόρας Βαρδίκος.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Κράτησε σαράντα χρόνια το υφιστάμενο σύστημα στις εμπορευματικές οδικές μεταφορές. Είναι καιρός το επάγγελμα να εξορθολογιστεί, να εκσυγχρονιστεί, να αναπτυχθεί. Να διασφαλιστεί σ' αυτό η ελεύθερη πρόσβαση, να λειτουργεί με απελευθερωμένο κόμιστρο, να ενταχθεί μετά από τριάντα χρόνια και αυτό στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Και βέβαια να δει να αντισταθμίζονται οι όποιες αρνητικές επιπτώσεις στους ανθρώπους του.

Αργήσαμε. Χρόνια το συζητάμε και έπρεπε και αυτό να το αντιμετωπίσει και να το επιλύσει η σημερινή Κυβέρνηση. Σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση και όχι μόνο, το επάγγελμα εδώ και δεκαετίες είναι απελευθερωμένο. Και στην Τουρκία δίπλα μας έχει ανοίξει και είναι σαφώς πιο ανταγωνιστική.

Και με την ευκαιρία τους κάνουμε και εμείς ακόμα πιο ανταγωνιστικούς με το να διακινούν τα περισσότερα μέσα από την Εγγατία, χωρίς να υπάρχει ούτε ένας σταθμός διοδίων για να τους σταματήσει για κάποια δευτερόλεπτα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΤΗΣ: Υπάρχει τώρα.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Χαίρομαι. Δεν το ήξερα.

Χρόνια συζητιέται η απελευθέρωση. Όσοι βέβαια πίστευαν ότι αυτά στην Ελλάδα δεν γίνονται και είναι δυστυχώς πολλοί, διαψεύστηκαν, αιφνιδιάστηκαν και αυτό κάνει ακόμα πιο δύσκολα τα πράγματα. Κανείς όμως δεν πρόκειται να καταστραφεί, να φύγει από τη χώρα και τα παιδιά του να γίνουν σκλάβοι ή μετανάστες, όπως σε κάποια δελτία Τύπου αναφέρουν παρασυρόμενοι από την αγανάκτηση και την υπερβολή.

Οι σημερινοί μεγάλοι με είκοσι και περισσότερες άδειες να μην ανησυχούν. Έχουν τους μηχανισμούς να προσαρμοστούν. Το ίδιο συμβαίνει και με τους σημερινούς μεσαίους. Όσο για τους μικρούς, και αυτοί θα επιβιώσουν. Σε καμιά άλλη χώρα δεν ενισχύθηκαν τόσο οι επαγγελματίες της προηγούμενης κατάστασης για να περάσουν μαζί με τους νέους στην επόμενη. Είναι ισχυρά βέλη στη φαρέτρα τους η τριετής μεταβατική περίοδος, οι φοροαπαλλαγές και τα αναπτυξιακά κίνητρα. Ενισχύονται όλοι οι σημερινοί επαγγελματίες και παράλληλα «δυσκολεύονται» όσοι μέσα στην τριετή μεταβατική περίοδο θα θελήσουν να εισέλθουν στο επάγγελμα, γιατί πέρα από το ότι θα πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις του ευρωπαϊκού κανονισμού -επάρκεια, οικονομική επιφάνεια, σταθερό τόπο εγκατάστασης- θα πρέπει να καταβάλλουν και ένα επιπλέον ποσό που το 2010 θα ανέρθει στο 100% μιας άδειας, το 2011 στο 70% και το 2012 στο 35%. Εδώ να πω πως αυτό το 35% θέλουν οι σημερινοί επαγγελματίες να διατηρηθεί. Κάτι τέτοιο όμως δεν γίνεται και σωστά δεν γίνεται.

Σημαντική είναι και η φορολογική ενίσχυση. Καθόλου ευκαταφρόνητο το ποσό, που για επτά χρόνια θα προσμετράται στα έξοδα τους και έτσι θα πληρώνουν λιγότερους ή δεν θα πληρώνουν καθόλου φόρους. Εκτός αν έτσι και αλλιώς δεν πλήρωναν,

οπότε δεν θα επωφεληθούν.

Έτσι πραγματοποιείται σε μεγάλο βαθμό η απόσβεση της αξίας της άδειας. Ακόμα και αυτοί που πήραν τις άδειες με δάνεια ή συμβάσεις λίζινγκ μπορούν να δημιουργήσουν εταιρείες, να ενταχθούν στα αναπτυξιακά κίνητρα και με τις φορολογικές απαλλαγές να ξεπεράσουν τις όποιες δυσκολίες και να περάσουν επιχειρηματικά και οικονομικά σε ένα ανώτερο επίπεδο.

Να δεχθώ ότι δικαιολογημένα όλα αυτά τους φοβίζουν. Σε μεγάλη ηλικία οι περισσότεροι μαθημένοι αλλιώς, διστάζουν, ανησυχούν, αντιδρούν και καμιά φορά υπερβάλουν. Σε δελτίο Τύπου αποκαλούν την ελληνική Κυβέρνηση «κατοχική». Κάνουν αναφορά, σε σχέδιο που προωθούν περίεργοι κύκλοι που έχουν καταλάβει τη χώρα μας και άλλα πολλά. Έχει χαθεί το μέτρο. Οφείλουμε να το επαναφέρουμε.

Κακώς, κύριε Υπουργέ, δεχθήκατε το αίτημα του Συνδικάτου των Μεταφορέων να μην τους ξεχωρίσουμε, γιατί θα τους διασπούσαμε και να μην υιοθετήσουμε ένα ευνοϊκότερο καθεστώς γι' αυτούς που αγόρασαν τις άδειες τα τελευταία χρόνια και γι' αυτούς που τους αποκαλούμε μικρούς. Κακώς, θα έπρεπε να τους διαχωρίσουμε.

Σημαντική διεύθυνση εμπορευματικών μεταφορών που θα διασφαλίζει την αμερόληπτη χορήγηση αδειών, εκτιμητική επιτροπή που θα αποτιμά το εισφερόμενο κεφάλαιο στις εταιρείες, εθνικό μητρώο μεταφορικών εταιρειών. Τίποτα δεν άκουσα για όλα αυτά. Σημαντικότητα η δυνατότητα για εμάς με κοινή υπουργική απόφαση, να καθορίζεται κόμιστρο για τη μεταφορά καυσίμων σε ορεινές, μειονεκτικές και νησιωτικές περιοχές. Σωστά δεν διατηρείται σε μόνιμη βάση το 35% του αρχικού ύψους της εισφοράς για να μπει κάποιος νέος στο χώρο. Αυτό ζητούν τα κόμματα της Αντιπολίτευσης να παραμείνει; Μα, πρώτα αυτά αν διατηρηθεί, θα ζητούν αργότερα να καταργηθεί ως φορομπηχτικό. Έχω την αίσθηση ότι κάποιοι, ενώ είναι χαράτσι, το θεωρούν ενίσχυση. Και σωστά δεν δέχεστε τα πέντε χρόνια σαν μεταβατική περίοδο. Είμαι σίγουρος ότι και πριν τα τρία χρόνια, θα έχουν όλοι προσαρμοστεί. Ο Έλληνας και ικανός είναι και μαθημένος στα δύσκολα. Γιατί κάποιοι τον ταυτίζουν μόνο με τη μιζέρια, τη φτώχεια και την καταστροφή;

Το νομοσχέδιο που θα ψηφίσουμε, θα του ξυπνήσει την ευρηματικότητά του, την καπατσοσύνη του, τον πολυμήχανο Οδυσσέα που πάντα βγάζει όταν προκληθεί. Η δημιουργικότητα είναι ταυτισμένη με τον Έλληνα. Μην τον υποτιμάμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ο κ. Βλατής έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, περίσσεψε σήμερα ο λαϊκισμός και το κλάμα από πολλές πτέρυγες της Βουλής. Από μία πτέρυγα μας είπαν ότι η Κυβέρνηση πνίγηκε σε μία κουταλιά νερό και ότι δεν έχει κανένα σχέδιο. Όμως, δεν μας είπαν ποιο είναι το δικό τους σχέδιο για να το συζητήσουμε, μήπως βρούμε κάτι καλύτερο να κάνουμε. Από την άλλη πλευρά, ακούσαμε μια κριτική, ορθή μεν, ότι φορτώνουμε στους μεταφορείς την αμέλεια ή την αδυναμία των δύο μεγάλων κομμάτων που κυβέρνησαν, να κάνουν αυτή την αλλαγή, αφού ο ΣΥΡΙΖΑ λέει ότι έπρεπε να την κάνουμε ωρίτερα. Συμφωνούμε. Το πολιτικό σύστημα μπροστά στο πολιτικό κόστος δίστασε και δεν το έκανε. Μα, αδιαλείπτως τόσα χρόνια βρίσκεται στη Βουλή ο ΣΥΡΙΖΑ. Γιατί δεν έκανε μία πρόταση νόμου για την απελευθέρωση των μεταφορών και για τη βελτίωση του συστήματος;

Ας δούμε τα δεδομένα που είναι συγκεκριμένα και σκληρά. Στη χώρα μας, η τελευταία άδεια για φορτηγό δημόσιας χρήσης δόθηκε το 1971. Το αποτέλεσμα ήταν ο κλάδος να είναι κλειστό επάγγελμα. Ο ελληνικός στόλος φορτηγών δημόσιας χρήσης είναι από τους πιο παλιούς της Ευρώπης. Αυτό στην πράξη σημαίνει λιγότερη ασφάλεια στους δρόμους, περισσότερη ρύπανση στην ατμόσφαιρα. Η λογική μέσα απ' αυτές τις καταστάσεις πολλών επαγγελματιών του χώρου, παραμένει αναχρονιστική. Η ίδια η δομή της επιχείρησης παραμένει μη ανταγωνιστική.

Πρέπει να την αλλάξουμε, γιατί ο χώρος είναι ιδιαίτερα σημαντικός, γιατί ο κλάδος των φορτηγών δημόσιας χρήσης αντιπροσωπεύει σε έσοδα το 7% του ΑΕΠ. Αποτελείται από δεκάδες χιλιάδες οχήματα και σε αυτόν εργάζονται πάνω από εκατό χι-

λιάδες άνθρωποι. Βασικός στόχος του νομοσχεδίου, που σήμερα συζητάμε, είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου και ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου για τις οδικές μεταφορές στη χώρα μας, το οποίο θα οδηγήσει σε αύξηση της ανταγωνιστικότητας στον κλάδο, στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και σταδιακά, στη μείωση του κόστους των μεταφορών. Η δημιουργία μιας ελεύθερης ανοικτής αγοράς στο χώρο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα προσθέσει, σύμφωνα με τους υπολογισμούς που δίνει το Υπουργείο –εγώ πιστεύω περισσότερο- 1% στο ετήσιο ΑΕΠ. Αυτό σημαίνει 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Συνυπολογίζοντας την ελληνική πραγματικότητα, την αναβλητικότητα των ελληνικών κυβερνήσεων να προσαρμοστεί η ελληνική πρακτική με αυτή της Ευρώπης, σε συνδυασμό με την αναγκαιότητα σταδιακής μετάβασης σε νέο καθεστώς εμπορευματικών μεταφορών, το Υπουργείο ορθά, κατόπιν εκτεταμένης διαβούλευσης και μελέτης όλων των σχετικών παραγόντων, προχώρησε στην κατάρτιση αυτού του νομοσχεδίου.

Αν υπάρχουν βελτιώσεις, να τις κάνουμε. Εγώ συμφωνώ να προχωρήσουμε στη διαφοροποίηση, αφού έχουμε τρία χρόνια προσαρμογής, εκείνων των μεταφορέων που αγόρασαν τα τρία τελευταία χρόνια τις άδειές τους. Να κάνουμε τη μεγαλύτερη δυνατή προσπάθεια, κύριε Υπουργέ. Και πιστεύω ότι δεν είναι το μείζον αυτό το νομοσχέδιο για τις μεταφορές. Το μείζον είναι το πώς θα οργανώσουμε συνολικά τις μεταφορές στη χώρα μας μαζί με τις οδικές μεταφορές που κακώς τις έχουμε καταστήσει το μείζον τόσα χρόνια. Πρέπει να οργανώσουμε συνολικά τις μεταφορές στη χώρα μας, η οποία έχει μία δεσπίζουσα γεωγραφική θέση. Δυστυχώς, ούτε το σιδηρόδρομο οργανώσαμε, ούτε τα λιμάνια μας και γι' αυτό πλήττονται και οι οδικές μεταφορές.

Νομίζω ότι βρισκόμαστε σε μία περίοδο που περισσεύουν τα προβλήματα. Δυστυχώς, δεν έχουμε καθόλου χρόνο. Θέλω να σας θυμίσω πώς αναθεματίζαμε τις προτάσεις κάποιου καθηγητή Σπράο πριν από δέκα χρόνια ή πώς κατεβαίναμε στους δρόμους χιλιάδες άνθρωποι κόντρα στις προτάσεις Γιαννίτση. Σήμερα, λέμε ότι μάλλον θα έπρεπε να τα είχαμε εφαρμόσει αυτά τότε. Δυστυχώς, δεν θα έχουμε το χρόνο ως χώρα να έρθουμε ύστερα από δέκα χρόνια και να πούμε, μάλλον θα έπρεπε να είχαμε απελευθερώσει τις οδικές μεταφορές. Δεν μας μένει τίποτε άλλο, παρά αν θέλουμε –νομίζω ότι συμφωνούμε διότι κανένας δεν είπε τίποτε αντίθετο- να είναι ελεύθερη η πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα, ο εξορθολογισμός του κλάδου πρέπει να γίνει πραγματικότητα. Πρέπει να αυξήσουμε την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών οδικών μεταφορών. Πρέπει να απελευθερώσουμε και σταδιακά να μειώσουμε το κόμιστρο. Αν τα θέλουμε αυτά, δεν έχουμε να κάνουμε τίποτε άλλο, παρά να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο χωρίς φόβο και χωρίς ντροπή.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε το Βουλευτή Κοζάνης του ΠΑΣΟΚ κ. Ιωάννη Βλατή.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Σερρών του ΠΑΣΟΚ κ. Μιχαήλ Τζελέπης.

Ορίστε, κύριε Τζελέπη, έχετε το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν σχέδιο νόμου η Κυβέρνηση επιχειρεί για άλλη μία φορά να βάλει τάξη στα κακώς κείμενα της χώρας μας. Μιλώ γι' αυτά που ως εξαγγελίες ακούστηκαν και γράφτηκαν σε πολλές προγραμματικές δηλώσεις, αλλά δυστυχώς παρέμειναν μέχρι και σήμερα άλυτα λόγω έλλειψης πολιτικής βούλησης και πολιτικού θάρρους. Μιλώ γι' αυτά που και η κοινωνία και η οικονομία της χώρας μας χρειάζονταν. Αυτή η αναβλητικότητα για τα αυτονόητα, αυτή η πολιτική λειτουργία δυστυχώς σήμερα βαφτίζεται «υπευθυνότητα» από τον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης με ακροατή αυτόν που έκανε αυτή την πολιτική πράξη και δυστυχώς οδήγησε τη χώρα μας στα οικονομικά αδιέξοδα που βρίσκεται σήμερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, δεν θα ήμασταν σήμερα εμείς οι δυσάρεστοι –σύμφωνα με τους συνδικαλιστές των ιδιοκτητών επαγγελματικών φορτηγών- αν εσείς εφαρμόζατε τις προεκλογικές σας δεσμεύσεις για το άνοιγμα των κλειστών επαγγελματιών, αν εσείς δεν αντιμετωπίζατε τα «καυτά» θέματα της χώρας όχι με γνώμονα το εθνικό συμφέρον,

αλλά με βάση το πολιτικό σας κόστος.

Για να μη θεωρηθώ βερμπαλιστής, σας παραπέμπω, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, σε εξαγγελίες του τότε Προέδρου σας και Πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή από το βήμα της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης το 2008. Αν προχωρούσε τότε στο άνοιγμα των κλειστών επαγγελματιών όπως είχε εξαγγείλει, δεν θα χρειαζόταν να συζητάμε σήμερα για πενταετή περίοδο προσαρμογής. Τα ίδια εξήγγειλε και στην προεκλογική ομιλία του στις 16/9/2009 στις Σέρρες μπροστά στους πολίτες της εκλογικής μου περιφέρειας. Φυσικά οι εξαγγελίες εκείνες παρέμειναν στα χαρτιά, γιατί ο ελληνικός λαός καταδίκασε αυτή την αναβλητικότητα, αυτό που συνεχίζετε να κάνετε και σήμερα, «ναι μεν, αλλά», «και με τον αστυφύλαξ και με το χωροφύλαξ». Δεν έχετε ξεκάθαρη πολιτική αλλά ημίμετρα, γι' αυτό είστε και θα παραμείνετε για πολύ καιρό στην αντιπολίτευση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οποιοσδήποτε επιχειρήσει να κάνει μία σύντομη ιστορική αναδρομή θα εντοπίσει κατ' αρχάς με ευκολία ότι ο όρος «κλειστά επαγγέλματα» είναι φαινόμενο που ξεκινά την εποχή του μεσοπολέμου. Το επίμαχο θέμα των οδικών μεταφορών είναι κλειστό επάγγελμα με τον αναγκαστικό ν. 134/1936 της δικτατορίας Μεταξά. Έκτοτε η έκδοση αδειών φορτηγών δημοσίας χρήσεως αποτέλεσε μέσο πελατειακής πολιτικής και η μέγιστη απόδειξη αυτού είναι ότι, ενώ μέχρι το 1968 υπήρχαν δέκα τέσσερις χιλιάδες άδειες φορτηγών δημοσίας χρήσεως, έρχεται η επόμενη δικτατορία και με το ν. 183/1967 και την απόφαση του Υπουργού Συγκοινωνιών το Μάιο του 1970 δίνει το δικαίωμα σε κάθε επαγγελματία αυτοκινητιστή να αποκτήσει μία ελεύθερη άδεια φορτηγού δημοσίας χρήσεως.

Τι άλλο πρέπει να δει κάποιος για να καταλήξει στο εύλογο συμπέρασμα ότι όλο αυτό το πολιτικό παρασκήνιο υπέκρυπτε δόλιες πολιτικές πράξεις; Χρειάστηκαν δύο δικτατορίες και ενδιάμεσες κατ' εξαίρεση υπουργικές αποφάσεις των εκάστοτε Υπουργών Μεταφορών για να φτάσουμε σήμερα στις τριάντα τρεις χιλιάδες άδειες φορτηγών δημοσίας χρήσεως. Έχουμε λοιπόν έναν ολόκληρο κλάδο έρμαιο στις εκάστοτε πολιτικές ψηφοθηρικές ορέξεις, ένα κλάδο που επιτελεί στρατηγικό έργο για την εύρυθμη λειτουργία του κράτους. Όλοι θυμόμαστε τις τρομερές παρενέργειες στην ελληνική οικονομία, όταν παραλύουν οι εθνικές μεταφορές για διεκδικήσεις συντεχνιακών συμφερόντων.

Τι προτείνετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης; Να συντηρούμε στρεβλά καθεστώτα δεκαετιών ως πολιτιστική παράδοση; Μα, έχουμε ήδη γίνει ευρωπαϊκώς τουλάχιστον γραφικοί και μάλιστα όταν υπάρχουν συγκεκριμένα μετρήσιμα χαρακτηριστικά, όπως αναφέρει η έκθεση του IOBE που στην περίπτωση απελευθέρωσης των οδικών μεταφορών θα μπορούσε να επέλθει υποχώρηση των κομίστρων από 1,5% έως 2,5% ετησίως με υποχώρηση του πληθωρισμού κατά 0,2 έως 0,5 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως, αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων με ενίσχυση της απασχόλησης, ενίσχυση της παραγωγικότητας και άλλα ποιοτικά οφέλη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γνωρίζουμε ότι σε κάθε μεταρρυθμιστικό μας βήμα θα υπάρχουν και αυτοί που πλήττονται περισσότερο. Συγκεκριμένα στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι δυστυχώς αυτοί που απέκτησαν άδειες τα τελευταία χρόνια.

Με το άρθρο 16 του εν λόγω νομοσχεδίου παρέχονται ρεαλιστικές λύσεις για ήπια μεταβατική περίοδο απελευθέρωσης του επαγγέλματος. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η τριετής μεταβατική περίοδος είναι κατάσταση έντονων πολιτικών διαπραγματεύσεων με την τρόικα, η οποία στην αρχή μιλούσε για ένα μηδενικό χρονικό διάστημα.

Κυρίες Υπουργέ, γνωρίζω ότι οι αποφάσεις σας είναι ζυγισμένες και έχουν έντονο το μέτρο της ευθύνης και της κοινωνικής δικαιοσύνης, γι' αυτό θα σας ζητούσα, αν υπάρχει η δυνατότητα, γι' αυτούς οι οποίοι απέκτησαν πρόσφατα, μέσα στην τριετία άδειες φορτηγών δημοσίας χρήσεως, να αυξήσετε το χρονικό διάστημα της μεταβατικής περιόδου.

Για πρώτη φορά θεσπίζεται επίσημη αποτίμηση της αξίας των αδειών φορτηγών δημοσίας χρήσεως και μάλιστα θα υπολογίζεται στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ως άυλη υπεραξία.

Επίσης στο άρθρο 7, σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 6 προβλέπονται τόσο φορολογικές διευκολύνσεις όσο και αναπτυξιακά κίνητρα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέχρι σήμερα όλη η διαδικασία απόκτησης φορτηγών δημοσίας χρήσεως ήταν αδιαφανής μ' ένα μεγάλο μέρος της να γίνεται «κάτω από το τραπέζι» και όλα αυτά σ' ένα στενό κύκλο ενδιαφερομένων. Αποτέλεσμα αυτών είναι να ακούγεται σήμερα ότι υπάρχουν κάτοχοι δεκάδων αδειών, δηλαδή μιλάμε για ένα «παζάρι» αγοραπωλησιών, ενδεχομένως με νόμους και κανόνες έξω απ' αυτούς ενός ευνομούμενου ευρωπαϊκού κράτους.

Με την παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία προωθούνται ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη ενός κλάδου στα πρότυπα που απαιτούν οι καιροί μας. Πρόκειται για μία βασική θεσμική παρέμβαση διαρθρωτικού χαρακτήρα που θα καταστήσει συμβατό το ελληνικό πλαίσιο εμπορευματικών μεταφορών με το αντίστοιχο άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου η αλλαγή αυτή έχει συντελεστεί εδώ και αρκετά χρόνια.

Είμαστε σίγουροι ότι αυτό θα βοηθήσει αφ' ενός στην εύρυθμη λειτουργία του κλάδου και αφ' ετέρου θα παραδώσει στους Έλληνες πολίτες ένα ανταγωνιστικό μεταφορικό εθνικό δίκτυο που θα λειτουργεί σαν «εργαλείο» ανάπτυξης με βασικό ωφελημένο τον Έλληνα καταναλωτή.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον Βουλευτή Σερρών του ΠΑΣΟΚ κ. Μιχαήλ Τζελέπη.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Τρικάλων της Νέας Δημοκρατίας κ. Νικόλαος Λέγκας.

Ορίστε, κυρίες Λέγκα, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΓΚΑΣ: Ευχαριστώ, κυρίες Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Βουλή συζητά σήμερα ένα μεταρρυθμιστικό πρόταγμα, το σχέδιο νόμου για την απελευθέρωση των μεταφορών. Και όμως αυτή η τομή, αυτή η μεταρρύθμιση έχει μετατραπεί σε κρίση η οποία πέρα από τις αναμενόμενες -δίκαιες κατά την άποψή μας- αντιδράσεις της επαγγελματικής κατηγορίας που θίγεται στο όνομα μιας αναγκαίας διόρθωσης στρεβλώσεων, αναδεικνύει την έλλειψη μέριμνας για ό,τι οικοδομήθηκε μέχρι σήμερα. Αναδεικνύει ότι οι κρίσιμες αλλαγές και οι απαραίτητες ριζικές δρομολογούνται χωρίς μελέτες, αποσπασματικά, ίσως και με προσχηματικούς και σε κάθε περίπτωση όχι εξαντλητικούς διαλόγους και λόγους.

Κυρίες Υπουργέ, επικαλείσθε την ανάγκη να τηρηθούν χρονοδιαγράμματα και υποχρεώσεις για την επίλυση κάποιων υπαρκτών -να το δεχθώ- προβλημάτων, όταν σε άλλα εξίσου σοβαρά, αν όχι σοβαρότερα θέματα, πρυτανεύουν άλλες λογικές.

Εξηγούμαι, μιλάτε για την ανάγκη απελευθέρωσης των μεταφορών, μιλάτε για την αναπτυξιακή διάσταση της μεταρρύθμισης, μιλάτε για την ανάγκη να ανταποκριθούμε στις κοινοτικές μας υποχρεώσεις.

Και κανείς -όχι στη Νέα Δημοκρατία τουλάχιστον- δεν θα διαφωνήσει -το αντίθετο μάλιστα- καθώςον έστω και τώρα έρχεστε να συναντήσετε τις θέσεις μας, αυτές που με τόση δριμύτητα αντιπαλεύατε κατά την αντιπολιτευτική σας θητεία.

Είναι άλλο, όμως, αυτό κι άλλο να προχωράτε σε ρυθμίσεις χωρίς προηγούμενη μελέτη, χωρίς μία συνολική αντιμετώπιση του προβλήματος. Διότι, από την πρότασή σας, πέραν των άλλων, απουσιάζει και η κοστολόγηση. Γιατί από το σχέδιο νόμου που καταθέσατε, απουσιάζει η ένταξη των μεταφορών, όχι μόνο του τμήματος των χερσαίων, σε μία συνολική λογική, σε ένα συνολικά αναπτυξιακό μοντέλο. Διότι δεν μπορείτε να επιδεικνύετε τέτοια σπουδή για το συγκεκριμένο θέμα και να αναβάλλετε συνεχώς άλλα κομβικά ζητήματα που σχετίζονται ευθέως και με το ξεπέρασμα της κρίσης και βεβαίως με το ζήτημα της πολυπόθητης ανάπτυξης, όπως για παράδειγμα την ψήφιση του αναπτυξιακού νόμου, όπως για παράδειγμα την αύξηση της απορροφητικότητας των πόρων του ΕΣΠΑ, όπως για παράδειγμα την ουσιαστική πάταξη της γραφειοκρατίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Νέα Δημοκρατία είναι υπέρ της κατάργησης των εμποδίων, των στρεβλώσεων στη λειτουργία του ανταγωνισμού. Είναι υπέρ της μείωσης των τιμών, ιδιαί-

τερα σε μία κρίσιμη περίοδο όπως αυτή που διανύουμε. Είναι, όμως, υπέρ της αποφυγής ανάπτυξης καρτέλ και της εγκαθίδρυσης ενός υγιούς συστήματος λειτουργίας της ελεύθερης αγοράς, μιας αγοράς που δεν θα λειτουργεί ασύδοτα και σε κάθε περίπτωση εις βάρος των συμφερόντων ελληνικών οικογενειών.

Εμείς δεν πιστεύουμε ότι μία κοινωνία αλλάζει με το ζόρι, αλλά μόνο με τη σύμφωνη γνώμη της. Δεν πιστεύουμε ότι μπορούν να επιβεβαιωθούν και να γίνουν κτήμα της κοινωνίας μεταρρυθμίσεις οι οποίες προάγονται με έξωθεν καταναγκασμούς. Πιστεύουμε ότι οι τομές, που απαιτεί η νέα εποχή, θα έχουν τα ποθούμενα αποτελέσματα μόνο εφόσον εξασφαλίσουν τη συναίνεση και την υποστήριξη της πλειοψηφίας, κυρίως όταν και η ίδια η Ευρώπη δεν φαίνεται να έχει καταλήξει στο πρότυπο που πρέπει να ακολουθηθεί, εν προκειμένω στο καθεστώς απελευθέρωσης.

Θυμίζω ότι πουθενά σε κοινοτικό επίπεδο δεν προβλέπεται ακριβές πλαίσιο απελευθέρωσης, ενώ υπάρχουν τουλάχιστον δύο τάσεις. Αυτό διαφαίνεται. Αυτή που ονομάζεται άκρατη απελευθέρωση και αυτή η οποία αποκαλείται ελεγχόμενη.

Άκρατη απελευθέρωση εφήρμοσε και η Ιρλανδία. Μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα γέμισε φορτηγά, επιβαρύνθηκε το περιβάλλον, απαξιώθηκε το επάγγελμα του μεταφορέα.

Αυτό είναι το ένα μοντέλο αυτό που πάει να εφαρμόσει η Κυβέρνηση, το οποίο απέτυχε όπου εφαρμόστηκε.

Υπάρχει κι ένα άλλο μοντέλο, το μοντέλο της ελεγχόμενης απελευθέρωσης. Αυτό το μοντέλο εφαρμόστηκε στις περιφερειακές χώρες της Ευρώπης, όπως η Ιταλία, που απέχουν οι παραγωγές από την κεντρική αγορά στην οποία πωλούν, δηλαδή το χρειάζονται το φορτηγό, αλλά και στις κεντρικές χώρες, όπως είναι η Γερμανία, η οποία, όμως, έχει και το σιδηρόδρομο ως σοβαρό μέσο μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

Είναι το μοντέλο που προστατεύει τους κόπους μιας ζωής, που προστατεύει την περιουσία οικογενειών με γνώμονα την κοινή λογική. Διότι άλλο πράγμα η επιτάχυνση των διαδικασιών και άλλο πράγμα το σοκ χωρίς πρόγραμμα, χωρίς την εξασφάλιση των δικλίδων ασφαλείας εκείνων οι οποίες θα αποτρέψουν την εγκαθίδρυση νέων στρεβλώσεων, χειρότερων από αυτές που πάμε να διορθώσουμε, όπως για παράδειγμα η έλευση μεγάλων ξένων εταιρειών, οι οποίες θα αποτελέσουν, αν δεν μπει κανονιστικό πλαίσιο και δεν μπουν αυστηροί κανόνες, χειρότερα ολιγοπώλια από αυτά που ίσως έχουν δημιουργηθεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση θα πρέπει να ξαναδεί το θέμα της μεταβατικής περιόδου.

Εκτιμώ, επίσης, ότι θα πρέπει να εξεταστεί και το θέμα της αντιστοίχισης του αριθμού των αδειών που δίδονται στην Ελλάδα με το μεταφερόμενο φορτίο και τον πληθυσμό, διότι αν δημιουργήσει πληθωρισμό στις άδειες και θα τις απαξιώσει και το περιβάλλον θα επιβαρύνει και θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα στο κυκλοφοριακό και θα οδηγήσει ουσιαστικά στην ανεργία και στην ανέχεια τις εκατόν δέκα χιλιάδες περίπου οικογένειες.

Κάνουμε έκκληση, λοιπόν, να αποφευχθούν οι ακραίες πράξεις και συμπεριφορές, να πρυτανεύσει η λογική, να μη διασαλευθεί η λειτουργία της αγοράς, αλλά και να μη θιγούν τα ατομικά δικαιώματα των πολιτών. Η κοινωνική ένταση, που επικρατεί, δεν είναι καλό σμάλδι. Δεν μπορούμε σε ένα μήνα να προσπαθούμε να επιβάλουμε άνωθεν καθεστώτα που τελικά δεν θα αποτελέσουν λύσεις. Δεν μπορούμε να επικαλούμαστε την απελευθέρωση της αγοράς τη στιγμή που ενεργούμε με μία λογική επιβολής, πολύ περισσότερο που κανείς δεν μας επιβάλλει χρονοδιαγράμματα, όπως μεταβατική τριετία την οποία εσείς επικαλείστε ως αδιαπραγμάτευτη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εκεί έξω δεν βρίσκονται μόνο κάποιοι που θέλουν πάση θυσία να διατηρήσουν κεκτημένα εις βάρος του κοινωνικού συνόλου. Εκεί έξω βρίσκονται και άνθρωποι του μεροκάματου, άνθρωποι του μόχθου, άνθρωποι που αγωνιούν. Εκεί έξω βρίσκονται οικογένειες που βιώνουν την ύφεση. Και κανείς δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι τίποτα από αυτά που ζητούν, δεν μπορούν να βελτιώσουν ένα σχέδιο που σε λίγο θα αποτελεί νόμο του κράτους.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Λέγκα, Βουλευτή Τρικάλων της Νέας Δημοκρατίας.

Το λόγο έχει η Βουλευτής Καρδίτσας του ΠΑΣΟΚ κ. Μαρία Θεοχάρη.

Κυρία Θεοχάρη, έχετε το λόγο.

MARIA ΘΕΟΧΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το άνοιγμα των κλειστών επαγγελματιών είναι ένα ζήτημα που μας απασχολεί εδώ και χρόνια. Σημαίνει ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα για όλους τους ενδιαφερομένους που ανταποκρίνονται στα κριτήρια και τις προϋποθέσεις για την είσοδό τους στον κλάδο που επιθυμούν. Σημαίνει αύξηση της ανταγωνιστικότητας, δηλαδή μείωση στις τελικές τιμές των προϊόντων και υπηρεσιών που φτάνουν στον καταναλωτή.

Η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ τολμά να πάρει τις γενναίες αποφάσεις, χωρίς να σκεφτεί το πολιτικό κόστος, να κάνει το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα.

Στόχος μας είναι να καταστήσουμε το επάγγελμα του εμπορευματομεταφορέα ανοικτό για κάθε ενδιαφερόμενο που πληροί τις προϋποθέσεις, έτσι όπως προβλέπονται αυτές από το ευρωπαϊκό πλαίσιο που υιοθετούμε στο νομοσχέδιο.

Πρόκειται για ένα καθεστώς που στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες ισχύει εδώ και αρκετά χρόνια και στο οποίο πρέπει επιτέλους να προσαρμοστούν και τα ελληνικά δεδομένα. Μιλάμε, εξάλλου, για έναν κλάδο που απασχολεί το 7% του εργατικού δυναμικού της χώρας και που αντιπροσωπεύει το 7% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Μιλάμε, επίσης, για εκατόν δέκα χιλιάδες επαγγελματίες αυτήν τη στιγμή στη χώρα και τριάντα τρεις χιλιάδες φορτηγά οχήματα δημόσιας χρήσης, γεγονός που απαιτεί την όσο το δυνατόν συντομότερη προσαρμογή στους νέους κανόνες, προκειμένου να γίνουν καλύτερες και πιο νόμιμες οι συνθήκες εργασίας των εργαζομένων οδηγών φορτηγών αυτοκινήτων.

Βασική μας επιδίωξη, ο εκσυγχρονισμός και η αναμόρφωση του κλάδου των οδικών μεταφορών. Πώς το επιτυγχάνουμε αυτό;

Κατ' αρχάς, απελευθερώνουμε τον αριθμό χορηγούμενων αδειών φορτηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων. Δημιουργούμε ένα σύγχρονο και αντικειμενικό σύστημα χορήγησης αδειών με σαφή καθορισμό των προσόντων που θα πρέπει να διαθέτει κάθε επιδοξος εμπορευματομεταφορέας, όπως ορίζεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή να διαθέτει την οικονομική δυνατότητα, την επαγγελματική επάρκεια, την καλή φήμη και τις αναγκαίες υποδομές για να ασκήσει το επάγγελμα. Οι νέες άδειες θα χορηγούνται μόνο για φορτηγά που είναι φιλικά προς το περιβάλλον και δεν θα χορηγούνται σε φυσικά πρόσωπα, αλλά σε εταιρείες.

Σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά δεδομένα θεσμοθετείται η οργάνωση σε μεταφορικές εταιρείες ΑΕ ή ΕΠΕ, για τη σύσταση των οποίων προβλέπονται αναπτυξιακά κίνητρα και φορολογικές ελαφρύνσεις, ενώ με τη λήξη της τριετούς μεταβατικής περιόδου, που προβλέπει το νομοσχέδιο, παύουν να ισχύουν οι ιδιότυπες μορφές εταιρειών που συναντάμε σήμερα στην Ελλάδα.

Με τον καθορισμό των αντικειμενικών διαδικασιών, βάσει των οποίων μπορούν να ιδρυθούν μεταφορικές εταιρείες, διευκολύνουμε τους ιδιοκτήτες φορτηγών δημοσίας χρήσεως να ιδρύσουν τη δική τους εταιρεία με εισφορά κυριότητας, αφού στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας υπολογίζεται η άυλη υπεραξία των αδειών.

Παράλληλα, απελευθερώνουμε το κόμιστρο. Καταργούμε, δηλαδή, τον έλεγχο της τιμής από το κράτος, δίνουμε στη μεταφορική εταιρεία και τον πελάτη της το δικαίωμα να διαμορφώνει την τιμή σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς.

Εξαιρούνται από την πλήρη απελευθέρωση η μεταφορά καυσίμων σε απομακρυσμένες περιοχές, για την οποία η ανώτατη τιμή μπορεί να οριστεί με ΚΥΑ.

Μία ακόμη τομή του νομοσχεδίου αποτελεί η δημιουργία και τήρηση ηλεκτρονικού μητρώου μεταφορικών εταιρειών από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου, στο οποίο θα καταχωρούνται τα στοιχεία όλων των εταιρειών που έχουν άδεια άσκησης επαγγέλματος και θα λειτουργούν ως βάση δεδομένων με επικαιροποιημένα στοιχεία και σύγχρονες λειτουργίες.

Το νομοσχέδιο περιλαμβάνει, επίσης, την πρόβλεψη για την ασφάλιση των εμπορευμάτων έναντι ζημιών που μπορεί να προκληθούν με ευθύνη του μεταφορέα, καθώς επίσης και την πρόβλεψη για τη δημιουργία ενός ειδικού λογαριασμού, ενός ταμείου, όπου θα καταλήγουν οι εισφορές για την χορήγηση αδειών τόσο κατά τη μεταβατική περίοδο, όσο και μετά από αυτήν με στόχο την οδική ασφάλεια, την ανάπτυξη των μεταφορών, αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος.

Τέλος, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει σειρά από μεταβατικές διατάξεις που έχουν να κάνουν τόσο με τις υφιστάμενες μεταφορικές εταιρείες, όσο και με τις άδειες για οχήματα δημόσιας χρήσης που έχουν εκδοθεί πριν την έναρξη ισχύος του νέου θεσμικού πλαισίου. Διατάξεις που διευκολύνουν τους επαγγελματίες οδηγούς και δημιουργούν τις συνθήκες για την ευκολότερη και ομαλότερη προσαρμογή στο νέο καθεστώς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στόχος μας είναι να καταστήσουμε τον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών βιώσιμο και ανταγωνιστικό, να τον εκσυγχρονίσουμε και να τον εξορθολογίσουμε συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Είναι μια βασική θεσμική παρέμβαση διαρθρωτικού χαρακτήρα, προκειμένου το ελληνικό πλαίσιο εμπορευματικών μεταφορών να είναι συμβατό με των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, μια πρωτοβουλία της Κυβέρνησης για εξυγίανση ενός καθεστώτος που παρέμεινε κλειστό και στάσιμο εδώ και τριανταπέντε χρόνια.

Από τις νέες ρυθμίσεις όλοι βγαίνουν κερδισμένοι. Το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εξυγιαίνεται και εξορθολογίζεται με την εισαγωγή δίκαιων, αντικειμενικών κριτηρίων για την έκδοση αδειών και με την οργάνωση των οδικών μεταφορών σε εταιρείες. Ενοποιείται η νομοθεσία για τις διεθνείς, εθνικές, νομαρχιακές και ειδικές μεταφορές και παρέχονται κίνητρα για επενδύσεις στον κλάδο. Επιπλέον, κερδίζει ο καταναλωτής, αφού η ενίσχυση του ανταγωνισμού θα έχει ως συνέπεια τη μείωση των τιμών.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, οι αλλαγές που επιφέρει το νομοσχέδιο είναι επιβεβλημένες, όχι μόνο για την ανάπτυξη της οικονομίας, αλλά και για τον εκσυγχρονισμό του νομικού πλαισίου που διέπει τις εμπορευματικές μεταφορές, έτσι ώστε να εναρμονιστεί με τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Γι' αυτό είναι καθήκον μας να υποστηρίξουμε την προσπάθεια της Κυβέρνησης και να το υπερψηφίσουμε. Θα το κάνουμε βάζοντας στην άκρη λαϊκισμούς, μικροκομματικά συμφέροντα, ψηφοθηρικές και πελατειακές αντιλήψεις και να προχωρήσουμε σε αυτήν τη μεγάλη τομή που επιχειρείται στον τομέα των μεταφορών. Τομή που θα δώσει ώθηση και θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας, ιδιαίτερα σε αυτήν την κρίσιμη οικονομική συγκυρία που ζούμε όλοι μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε την κ. Μαρία Θεοχάρη, Βουλευτή Καρδίτσας του ΠΑΣΟΚ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Φθιώτιδας της Νέας Δημοκρατίας, κ. Αθανάσιος Γιαννόπουλος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω κάνοντας ένα μικρό σχόλιο στην αναφορά-ενημέρωση του Προέδρου της Βουλής για μια ασχημία πραγματικά που έγινε έξω στην Πλατεία Συντάγματος, στον Άγνωστο Στρατιώτη. Βέβαια, αυτή είναι καταδικαστέα από όλους μας. Πιστεύω δε ότι ακόμη και αυτοί που έκαναν αυτήν τη χειρονομία και οι συνάδελφοί τους θα έχουν ήδη, μετανιώσει.

Τέλος πάντων θα πρέπει να καταλάβουμε ότι στην πατρίδα μας υπάρχει ένα υψηλό αίσθημα ευθύνης και πατριωτισμού, αλλά φαίνεται, ότι η απόγνωση, η προοπτική που έχει καταλάβει αυτήν την κοινωνική ομάδα ξεπερνάει τις οποιεσδήποτε φιλότιμες εθνικές προοπτικές που έχουν καταβάλει ακόμη και οι γονείς τους.

Θέλω, επίσης, να κάνω και ένα άλλο σχόλιο σε κάποια αναφορά, συναδέλφου του ΠΑΣΟΚ που είπε ότι όλα αυτά έγιναν με την ανοχή των αρχών. Δεν θα έπρεπε να λεχθεί αυτό. Αυτό σημαίνει πολλά και φοβάμαι ότι ήταν ένα άστοχο σχόλιο, λέγοντας, δηλαδή, ότι τα όργανα, τα οποία είναι για να φυλάσσουν την δημοκρατία, το πολίτευμα μας έδειξαν μια περιέργη ανοχή.

Άρα θα πρέπει να έχουμε σαν αναφορά, του αύριο ότι εάν κοπούν αυτά τα χρήματα που λέγεται και ο κύριος Υπουργός Εθνικής Οικονομίας υπέγραψε, τι μπορεί να συμβεί στο Κοινοβούλιο; Τι μπορεί να συμβεί στη δημοκρατία; Θα υπάρχουν ένστολοι, οι οποίοι απλώς θα παρακολουθούν;

Κύριε Υπουργέ, δεν πιστεύω ότι με αυτά που θα πω θα σας συγκινήσω για να αλλάξετε ορισμένα πράγματα, γιατί σας είδα - καίτοι είστε εξ Αρκαδίας, από την περιοχή της Τσάκωνας - ότι με δωρικό τύπο είπατε χαρακτηριστικά ότι δεν έχετε κάποια πρόθεση να κάνετε ένα βήμα πίσω.

Δεν αποτελεί υποχώρηση θέσεων, ούτε κοινοβουλευτική έκπτωση. Απλούστατα θα δείξετε ένα μεγαλείο σε αυτές κυρίως τις δύο θέσεις που έχουμε ως Αντιπολίτευση στο θέμα του πέντε και τριανταπέντε.

Νομίζω ότι δεν κοστίζει τίποτα. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να είσαστε τόσο άκαμπτος. Η επιχειρηματολογία που αναπτύξατε δεν νομίζω ότι μας έπεισε όλους ότι δεν θα μπορούσε να φτάσει σε αυτό το δίκαιο αίτημα του πέντε και τριανταπέντε.

Είναι γεγονός, κύριοι συνάδελφοι, ότι όλοι αυτήν την εποχή έχουμε γίνει φοβικοί. Όλους μας, μας έχει καταλάβει μια φοβική νεύρωση, ακούγοντας «η τρόικα», και βλέποντας κάτι περιέργους νεαρούς να έρχονται και να τρέχουν από Υπουργείο σε Υπουργείο και να διαμορφώνουν όλη την τύχη της πατρίδας μας. Δεν είναι έτσι, όμως, η αλήθεια. Θα πρέπει να ξεπεράσουμε αυτήν την κατάσταση της φοβικής νεύρωσης, όπως την έχω χαρακτηρίσει, για να πούμε ότι η Ελλάδα έχει προοπτική μπροστά της.

Αυτό, βέβαια, εξαρτάται από την Κυβέρνηση, να μπορέσει να διαπραγματευτεί σκληρά αυτήν την δύσκολη περίοδο όρους που δεν νομίζω ότι δεν θα μπορέσουν να κατανοήσουν οι ξένοι, οι οποίοι έρχονται εδώ τέλος πάντων να επιβάλουν τις αρχές τους.

Πιστεύω, κύριοι Υπουργοί, ότι όλη η Αντιπολίτευση -εμείς ιδιαίτερα- δεν διακατεχόμεθα από αισθήματα λαϊκισμού, ούτε και έχουμε οποιεσδήποτε επιθυμίες να αντλήσουμε πολιτικά οφέλη υποστηρίζοντας το δίκαιο αίτημα αυτών των ανθρώπων που ξε-νυχτάνε σήμερα έξω.

Μάλιστα πρέπει να σχολιαστεί -εγώ τουλάχιστον δεν θυμάμαι να υπάρχει στην πλατεία Συντάγματος αυτή η προσέλευση- η κατά κάποιο τρόπο ήσυχη, αν δεν είχε αμαυρωθεί από όλη αυτήν την προαναφερθείσα ιστορία και να παρακολουθούν κιόλας τηλεοπτικά σε video wall όλη αυτήν τη διαδικασία που γίνεται μέσα εδώ στη Βουλή.

Είναι γεγονός, κύριοι συνάδελφοι, ότι οι μεταφορές στην Ελλάδα, όπως και τόσες άλλες υπηρεσίες στην πατρίδα μας, είναι αναχρονιστικές. Πιστεύετε, όμως, εσείς με το μανδύα αυτόν που βάζετε στο νομοσχέδιο ότι θα δώσετε μέσα σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα τη δυνατότητα του εκσυγχρονισμού των μεταφορών και του μεταφορικού έργου στην Ελλάδα, λέγοντας τόσα μεγάλα πράγματα και πιστεύοντας ότι θα έχετε μικρότερο κόστος μεταφοράς; Μεγαλύτερο κόστος θα έχουμε και αυτό θα το αποδείξει το μέλλον, όπως θα διαμορφωθεί η αγορά.

Είναι πίσω οι μεταφορές στην Ελλάδα. Το είπατε και εσείς. Το 98% του μεταφορικού έργου γίνεται με φορτηγά αυτοκίνητα. Αυτό γιατί; Γιατί θα έρθει η σειρά του νομοσχεδίου που θα καταθέσετε, να κάνουμε σχόλιο γιατί έμεινε ο σιδηρόδρομος πίσω. Και ποιοι είναι αυτοί, οι οποίοι βλέπουν προοπτική εξέλιξης των μεταφορών στην Ελλάδα; Μήπως είναι κάποιοι οργανωμένοι πλέον, στην Ευρώπη, αλλά και μη κοινοτικοί; Εδώ είναι το μεγάλο ερωτηματικό: Ποιοι είναι αυτοί οι οποίοι θα μπου να αναλάβουν το μεταφορικό έργο της πατρίδας μας αύριο στις σύγχρονες ανάγκες που παρατηρούνται;

Είναι γεγονός, κύριε Υπουργέ, ότι όνειρο του κάθε οδηγού-αυτοκινητιστή ήταν να γίνει επιχειρηματίας, να αποκτήσει κάτι. Πούλησε, λοιπόν, ένα σπίτι, πούλησε ένα χωράφι του πατέρα του, έχει μια οικογένεια και απέκτησε μια άδεια Μιλάω για αυτούς τους νέους και δεν σχολιάζω καθόλου τους άλλους μεταφορείς, οι οποίοι στη χρονική διάρκεια τόσων ετών, μέσα σε ένα ελεύθερο σύστημα αγοράς και υπηρεσιών, είχαν την τύχη να έχουν αρκετές άδειες. Με αυτούς συζητήσατε.

Βεβαίως, αυτοί αποτελούν τους συνδικαλιστές, τους εκπροσώπους όλης αυτής της κοινωνικής ομάδας και τάξης, αλλά μη

βλέπετε αυτούς. Να δείτε και να επικοινωνήσετε με αυτούς τους ανθρώπους που βιώνουν την αγωνία του αύριο για τα παιδιά τους, για τη γυναίκα τους, να αποπληρώσουν το leasing και το χρέος και τη θηλιά που έχουν βάσει για να μπορέσουν να ζήσουν.

Όσον αφορά τον αναπτυξιακό νόμο, και εκεί έπρεπε να διαπραγματευτείτε. Όταν θα πάμε να αντικαταστήσουμε τον απαραιτούμενο στόλο που υπάρχει στις μεταφορές – και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε – θα έπρεπε να έχουν συνεκτιμήσει ότι τα αυτοκίνητα, τα φορτηγά που θα πάρουν οι Έλληνες δεν θα είναι ούτε κινέζικα ούτε από τη Μαδαγασκάρη. Είναι κυρίως αυτοκίνητα τα οποία είναι της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και κυρίως το 90% είναι της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας. Άρα θα έπρεπε να είναι ένα διαπραγματευτικό στοιχείο αυτό στο θέμα 5-35.

Κύριε Υπουργέ, τελειώνοντας και πάλι θα έλεγα, όπως και ο εισηγητής μας και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, αλλά και όλες οι πτέρυγες που τάχθηκαν σε μια τέτοια εκτίμηση, ότι μπορεί να ικανοποιηθεί το 5-35 χωρίς να έχει καμιά επίπτωση οικονομική το ελληνικό δημόσιο. Ας μη φτάσουμε σε ακρότητες και να μη δημιουργήσουμε προϋποθέσεις τέτοιας έντασης, διότι αύριο σας περιμένουν και άλλες πρωτοβουλίες μεταρρυθμιστικές, που φιλοδοξείτε να πάρετε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Γιαννόπουλο, Βουλευτή Φθιώτιδας της Νέας Δημοκρατίας.

Το λόγο έχει η Βουλευτής Ηρακλείου του ΠΑΣΟΚ κ. Μαρία Σκραφνάκη.

Κυρία Σκραφνάκη, έχετε το λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο: «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές» του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αποτελεί, μια αυτοδίκαιη, θεσμική παρέμβαση διαρθρωτικού χαρακτήρα, η οποία καθιστά συμβατό το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο των εμπορευματικών μεταφορών, με αυτό των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν, πράγματι, νευραλγικό κομμάτι της ελληνικής οικονομίας, καθώς αντιπροσωπεύουν το 7% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος και το 7% των θέσεων απασχόλησης. Τα τελευταία χρόνια οι ρυθμοί ανάπτυξης της αγοράς, καθώς και οι μεταβολές που σημειώθηκαν στα πρότυπα παραγωγής και κατανάλωσης, συνέβαλαν σε σημαντική αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες μεταφορών.

Με το παρόν νομοσχέδιο, επιδιώκεται η αναδιοργάνωση του θεσμικού πλαισίου με γνώμονα το νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις εξελίξεις στην αγορά, προκειμένου οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές να καταστούν βιώσιμες και ανταγωνιστικές.

Στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, αυτές οι αλλαγές έχουν συντελεστεί εδώ και χρόνια. Στην Ελλάδα έχουμε ένα κλειστό επάγγελμα από το 1971. Οι άδειες σε φορτηγά δημοσίας χρήσης και βυτιοφόρα, έως σήμερα, δίδονταν χωρίς κριτήρια και προϋποθέσεις. Δυστυχώς ο αριθμός των αδειών, εδώ και πολλά χρόνια είναι ο ίδιος. Δεν έχει δοθεί ούτε μία καινούργια άδεια από το 1976. Γίνεται μεταβίβαση και αγορά αδειών από χέρι σε χέρι. Δυστυχώς, για την αγορά αυτών των αδειών δίδονται τεράστια ποσά, χωρίς να εμφανίζονται πουθενά. Η παραοικονομία επικρατεί στην αγορά των μεταφορών, που γίνεται εκμετάλλευση και μεταβίβαση αδειών δημοσίας χρήσεως από ιδιώτη σε ιδιώτη. Προσέξτε το αυτό. Οι νομικοί ιδιαίτερα θα το καταλάβουν.

Όπως όλοι καταλαβαίνουμε, η κατάσταση αυτή δεν μπορεί να συνεχιστεί. Η απελευθέρωση και εξυγίανση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι μια αλλαγή που θα καταστήσει βιώσιμο και ανταγωνιστικό τον κλάδο των οδικών μεταφορών στη χώρα μας και θα δώσει σημαντική ώθηση στην ελληνική οικονομία.

Η Κυβέρνηση, λοιπόν, με την παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία στοχεύει στην ανατροπή της υφιστάμενης κατάστασης. Απελευθερώνει το επάγγελμα του οδηγού μεταφορέα, εξορθολογίζει και εκσυγχρονίζει τον κλάδο των εμπορευματικών οδικών μεταφορών και απελευθερώνει το κόμιστρο, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή οδηγία. Παράλληλα βέβαια, φροντίζει να υπάρχει μια

ομαλή μετάβαση στο νέο καθεστώς των οδικών μεταφορών για τις ήδη υπάρχουσες άδειες.

Οι βασικοί άξονες του παρόντος νομοσχεδίου είναι: η απελευθέρωση του αριθμού των χορηγούμενων αδειών των φορτηγών δημοσίας χρήσεως, η δημιουργία ενός νέου σύγχρονου συστήματος χορήγησης αδειών για οδικές μεταφορές στη χώρα μας, η απελευθέρωση του κομίστρου, η ενίσχυση του ανταγωνισμού, η παροχή καλύτερων υπηρεσιών και οι χαμηλότερες τιμές για τον πολίτη, η οργάνωση των οδικών μεταφορέων σε μεταφορικές εταιρείες, η παροχή κινήτρων για επενδύσεις στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, η σωστή διαχείριση της αύλης αξίας των υφισταμένων αδειών κυκλοφορίας φορτηγών δημοσίας χρήσεως, για να μην χάσουν πράγματι οι νέοι άνθρωποι οι οποίοι έχουν επενδύσει, η δημιουργία ταμείου ειδικού κωδικού για την υποστήριξη της οδικής ασφάλειας και για την προστασία του περιβάλλοντος, η ενοποίηση της νομοθεσίας για τις διεθνείς, εθνικές, νομαρχιακές και ειδικές μεταφορές.

Επιπλέον, σύμφωνα με το προτεινόμενο νομοσχέδιο υιοθετούνται τρεις ομάδες κριτηρίων πρόσβασης στο επάγγελμα του μεταφορέα. Υπάρχουν κριτήρια αξιοπιστίας, κατάλληλη οικονομική επιφάνεια – είναι το δεύτερο κριτήριο – και η προϋπόθεση επαγγελματικής επάρκειας. Αυτοί που πληρούν τις παραπάνω προϋποθέσεις, που ισχύουν και στις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορούν να πάρουν άδεια οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Διασφαλίζεται έτσι η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα.

Επιπλέον, το νομοσχέδιο προβλέπει την οργάνωση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων σε μεταφορικές εταιρείες. Προβλέπεται η σύσταση δύο ειδών μεταφορικών εταιρειών, η ΑΕ και η ΕΠΕ, στις οποίες ανατίθεται αποκλειστικά και εξουσιοδοτείται η εμπορευματικών μεταφορών, για να είναι πιο οργανωμένες, να τηρούν σωστά τα βιβλία τους και να είναι και πιο υπεύθυνες στο μεταφορικό τους έργο.

Το νομοσχέδιο λαμβάνει υπ' όψιν βεβαίως τα χαρακτηριστικά της ελληνικής πραγματικότητας και έτσι υιοθετεί τη διαδικασία της σταδιακής μετάβασης στο νέο καθεστώς γι' αυτούς που έχουν παλιές άδειες. Γι' αυτόν το λόγο προβλέπεται ένα τριετές μεταβατικό στάδιο, προκειμένου οι υπάρχουσες επιχειρήσεις να προσαρμοστούν στο νέο καθεστώς οδικών εμπορευματικών μεταφορών, συστήνοντας εντός τριετίας...

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

Παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, λίγο την ανοχή σας.

... μεταφορικές εταιρείες με τη μορφή ΑΕ ή ΕΠΕ, όπου μπορούν να συνεισφέρουν την κυριότητα του φορτηγού δημοσίας χρήσεως στη νέα εταιρεία, μπορούν επίσης να το μισθώσουν ή να συνδυάσουν αυτά τα δύο, εφ' όσον έχουν περισσότερα από ένα οχήματα. Στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας που θα δημιουργηθεί υπολογίζεται και η αύλη υπεραξία των αδειών φορτηγών δημοσίας χρήσεως.

Εάν τώρα αυτοί οι άνθρωποι που έχουν ήδη άδειες δεν επιθυμούν εντός αυτής της τριετίας να δημιουργήσουν εταιρεία, τότε αυτοί μπορούν να συνεχίσουν τη δουλειά τους μέχρι το 2023. Δεν χάνει κανείς τη δουλειά του, δεν χάνει κανείς την άδειά του, δεν χάνει κανείς την περιουσία του.

Επίσης, για τη σύσταση των εταιρειών προβλέπονται φορολογικές διευκολύνσεις και αναπτυξιακά κίνητρα. Μπορούν να μπουν στον αναπτυξιακό νόμο, να αλλάξουν τα αυτοκίνητά τους με αυτοκίνητα νέας τεχνολογίας, να δημιουργήσουν χώρους στάθμευσης, να δημιουργήσουν εγκαταστάσεις. Και βεβαίως απαλλάσσονται, με τη δημιουργία των εταιρειών, όλων των φόρων και των τελών εκτός από το φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίου. Όλοι οι άλλοι φόροι δεν τους επιβάλλονται.

Είναι, λοιπόν, προς το συμφέρον τους, ειδικά για τους νέους ανθρώπους, που μπορούν να μπουν πλέον στο επάγγελμα, να μπουν και να οργανωθούν σωστά. Και στους παλιούς δίνονται επιπλέον δεκατρία χρόνια.

Βεβαίως δημιουργείται το εθνικό μητρώο μεταφορικών εταιρειών, τα κόμιστρα απελευθερώνονται και δημιουργείται επίσης – πολύ σημαντικό – ο ειδικός λογαριασμός με το άρθρο 12, όπου θα καταλήγουν τα χρήματα που θα εισπράττει το κράτος από τις

άδειες. Και απ' αυτά τα χρήματα, το 80% απ' αυτό το ποσό θα δίδεται για έργα υποδομής, για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών, για την ασφάλεια των μεταφορών και για την προστασία του περιβάλλοντος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο κινείται στη σωστή κατεύθυνση. Είναι μια γενναία θεσμική μεταρρύθμιση στον τομέα των οδικών μεταφορών και πρέπει να τολμήσουμε όλοι μαζί για να βγάλουμε τη χώρα από αυτήν τη δύσκολη θέση. Νομίζω ότι όλοι μαζί θα τα καταφέρουμε καλύτερα.

Εν πάση περιπτώσει, εμείς είμαστε υποχρεωμένοι να τολμήσουμε και να προχωρήσουμε μπροστά.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, και για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε και εμείς την κ. Μαρία Σκραφνίκη, Βουλευτή Ηρακλείου του ΠΑΣΟΚ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Λακωνίας της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανάσιος Δαβάκης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, κανένας δεν θα περίμενε, σε αυτήν την Αίθουσα ειδικά, ένας όρος ο οποίος εμπεριέχει τη λέξη ελευθερία να έχει δημιουργήσει τόσο κοινωνική ένταση, τόσες αντίξοες περιστάσεις σε ανθρώπους οι οποίοι αυτήν τη στιγμή βρίσκονται στην Πλατεία Συντάγματος και ξενυχτούν και έχουν δημιουργηθεί όλα εκείνα τα στοιχεία τα οποία συνθέτουν θα έλεγα μια κοινωνική αναταραχή.

Και αυτό συμβαίνει γιατί η Κυβέρνηση φέρνει ένα νομοσχέδιο χωρίς να ακούσει τις δυνάμεις εκείνες, την επαγγελματική τάξη εκείνη, στις πλάτες της οποίας θα στηριχθεί αυτό το νομοσχέδιο για να εφαρμοστεί. Και συμβαίνει αυτό, γιατί και διπροσωπία και διγλωσσία έχει υπάρξει στην παρούσα φάση, άλλα λέγατε το Μάιο και άλλα λέτε σήμερα σε αυτούς τους ανθρώπους και κυρίως δεν έχετε εξασφαλίσει την κοινωνική συναίνεση που απαιτείται προκειμένου να προέλθει, να υπάρξει αυτή η μεταρρύθμιση η οποία κατά βάση είναι προς την σωστή κατεύθυνση.

Δεν μιλάει η Νέα Δημοκρατία, κύριε Υπουργέ, για ένα θέμα στο οποίο βρίσκεται από πίσω και το υποκινεί. Η Νέα Δημοκρατία στηρίζει το δίκαιο αυτών των ανθρώπων που δεν ανήκουν σε κανένα καπιταλιστικό σύστημα. Δεν είναι επιχειρηματίες του βεληνεκού, με τους οποίους μπορεί τελευταίως να συνομιλείτε. Είναι άνθρωποι του μόχθου, άνθρωποι που έχουν υποθηκεύσει περιουσίες προκειμένου να βρίσκονται στο τιμόνι και να βγάζουν το ψωμί των οικογενειών τους. Άνθρωποι που, αν θέλετε, τους συναντούμε και εμείς πηγαίνοντας στις εκλογικές μας περιφέρειες στα χιλιάδες χιλιόμετρα που έχουμε διανύσει όσα χρόνια πολιτεύομαστε και βλέπουμε και την ποιότητα της παροχής του έργου το οποίο έχουν, αλλά και τις προσωπικότητες, τα πρόσωπα των ανθρώπων αυτών, οι οποίοι έχουν πάρει στην πλάτη τους τα τελευταία χρόνια το μεταφορικό έργο της πατρίδας μας.

Πρέπει να υπάρξει, επαναλαμβάνω, η κοινωνική συναίνεση η οποία απαιτείται. Φανταστείτε τι θα λέγατε εάν ένα τέτοιο νομοσχέδιο το είχε φέρει η απελευθερία κυβέρνηση Καραμανλή. Τι θα υπήρχε σε αυτήν την Αίθουσα, τι θα υπήρχε έξω από την Αίθουσα όταν, επαναλαμβάνω, κινείστε με βήματα χωρίς να ακούτε -σαν να έχετε φορέσει ωτοασπίδες- τη φωνή των κοινωνικών τάξεων στις οποίες επιβάλλετε αυτή τη μεταρρύθμιση. Καμμία μεταρρύθμιση και το έχει αποδείξει η ιστορία, δεν έχει στεριώσει, καμμία μεταρρύθμιση δεν έχει προχωρήσει προς τον σκοπό, για τον οποίο έχει κατευθυνθεί, αν δεν έχει υπάρξει η απαιτούμενη κοινωνική συναίνεση και κυρίως, επαναλαμβάνω για μια ακόμα φορά, δεν έχει υπάρξει το άκουσμα, η συναίνεση των ανθρώπων εκείνων για τους οποίους αυτή η μεταρρύθμιση τείνει να προχωρήσει και να επιτελέσει αυτό το έργο.

Και λυπούμαι, κύριε Υπουργέ, γιατί παρ'ότι με την επιχειρηματολογία την οποία είχατε προηγουμένως πιστέψαμε στη Νέα Δημοκρατία, στη Αντιπολίτευση, ότι θα προσχωρήσετε προς την άποψη του πρώην Προέδρου της Βουλής, ότι πρέπει να υπάρξει ένα μεταβατικό διάστημα, ούτως ώστε αυτοί οι άνθρωποι να μην περάσουν από την μια στιγμή στην άλλη στην αβεβαιότητα, εσείς θα έλεγα με μια σιδερένια πυγμή, δείξατε ένα ανάληπτο πρόσωπο προς αυτούς τους ανθρώπους. Πρέπει να καταλάβουμε όλοι ότι δεν μπορούμε, ιδιαίτερα σε μια κρίσιμη περίοδο που περνάει η χώρα μας -μια περίοδο που δεν είναι θα έλεγα περίοδος

για αυτού του είδους το ύψος και την σκληράδα- να μην επιδιώκετε ως Κυβέρνηση, ως κυβερνητική Πλειοψηφία, να συντονίζετε και να απαιτείτε την κοινωνική συναίνεση που πρέπει να υπάρξει.

Λυπούμαι που θα το πω, αλλά αυτό υπονομεύει και τις επερχόμενες και τις μέλλουσες μεταρρυθμίσεις που θα θέλετε να σχεδιάσετε και να εφαρμόσετε, διότι δείχνετε και προσφέρετε προς τον ελληνικό λαό την εικόνα ότι τις μεταρρυθμίσεις αυτές πάτε να τις προχωρήσετε με το ζόρι. Καμμία μεταρρύθμιση δεν θα προχωρήσει αν γίνεται με αυτόν τον καταναγκαστικό και αρνητικό τρόπο, τον οποίο δείχνετε στην παρούσα φάση.

Όσον αφορά γενικότερα τις μεταφορές, θα ήθελα να πω ότι πρέπει κάποια στιγμή και σ' αυτήν την Αίθουσα να μιλήσουμε και για όλα τα άλλα είδη μεταφορών τα οποία δυστυχώς στην πατρίδα μας βρίσκονται ακόμα σε πολύ εμβρυική θέση. Πρέπει να μιλήσουμε για το σιδηρόδρομο. Η Ελλάδα έπρεπε από τον Έβρο μέχρι το Ταΐναρο, να έχει ένα αξιόπιστο, ταχύ και θα έλεγα, οικολογικό σύστημα μεταφοράς, όπως είναι ο σιδηρόδρομος. Δυστυχώς βρισκόμαστε στα χάλια τα οποία γνωρίζετε και τα οποία καλείται η σημερινή Κυβέρνηση να αντιμετωπίσει, θα έλεγα δε με τρόπο όχι τόσο επιτυχή όσο αυτός ο οποίος προοιωνίζεται. Πρέπει κάποια στιγμή να υπάρξει μια σαφής στάση και απέναντι σε αυτό το είδος μεταφοράς, μια στάση που ο ελληνικός λαός θα επικροτήσει, αν έχει επαναλαμβάνω, την κοινωνική συναίνεση που πρέπει να υπάρξει.

Κύριε Υπουργέ, σ' αυτήν τη φάση που βρισκόμαστε πρέπει να ξαναδείτε με ρεαλιστικό τρόπο το πρόβλημα το οποίο αντιμετωπίζουν αυτοί οι άνθρωποι που ξενυχτούν αυτήν τη στιγμή έξω από το ελληνικό Κοινοβούλιο, στην Πλατεία Συντάγματος. Ο χώρος της Πλατείας Συντάγματος δεν είναι χώρος για να γίνονται κινητοποιήσεις αυτού του τύπου. Είναι χώρος συμβολισμού, χώρος εθνικής μνήμης, εθνικής ανάτασης.

Όταν όμως ένα κομμάτι του ελληνικού λαού, όπως αυτοί οι άνθρωποι που αποτελούν το 7% περίπου αυτής της υπόθεσης που λέγεται μεταφορές, βρίσκεται σε αυτήν την κατάσταση είναι θεμιτό, είναι επιβεβλημένο και εσείς να τείνετε να ενυψώσετε. Περιμένει ακόμα η Νέα Δημοκρατία να το ακούσει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Δαβάκη, Βουλευτή Λακωνίας της Νέας Δημοκρατίας.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Ροδόπης της Νέας Δημοκρατίας κ. Ευριπίδης Στυλιανίδης.

Ορίστε, κύριε Στυλιανίδη, έχετε το λόγο.

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι την ώρα αυτή πρέπει να μιλήσουμε σταράτα. Για να είμαστε ειλικρινείς θα πρέπει να ξεκινήσουμε από αυτήν την απλή, ξεκάθαρη ρήση, που λέει ο λαός μας: «Εκεί που ήσουν ήμουν και εδώ που είμαι θα' ρθεις». Και απ' ότι βλέπω το επιδιώκετε να γίνει και γρήγορα. Το λέω αυτό, γιατί έχει σημασία η σφραγίδα που ο καθένας μας αφήνει στους χώρους που υπηρετεί.

Και βεβαίως, η απελευθέρωση, όλοι παραδεχόμαστε ότι είναι μια επερχόμενη πραγματικότητα. Εμείς, το επισημάναμε εγκαίρως. Και όταν αρχίσαμε σε λεπτομερέστερα ζητήματα να αναπτύσσουμε μια τέτοια νομοθετική, αλλά και πολιτική πρωτοβουλία -έχω εδώ τα Πρακτικά της Βουλής, από τη σχετική συζήτηση στις 21/2/2006- ο τότε αρμόδιος του κόμματός σας και σήμερα Γενικός Γραμματέας, ο κ. Τσιόκας, μιλούσε για τον αφανισμό του κλάδου και έλεγε ότι χαρίζουμε στις μεγάλες ιδιωτικές εταιρείες, άνευ όρων, το μεταφορικό έργο. Τώρα τα πράγματα όμως αλλάζουν και θα πρέπει να δώσει λόγο ενώπιον αυτού του κλάδου, ο οποίος ανησυχεί για το αύριο και του ίδιου, αλλά και των παιδιών του.

Εσείς εδώ στρεβλώνετε την έννοια της απελευθέρωσης. Και τη στρεβλώνετε με πολύ άσχημο τρόπο. Διότι στη μία πτυχή της, οι ίδιοι οι μεταφορείς έχουν αποδεχθεί αυτήν την πραγματικότητα και δεν αντιδρούν στο θέμα των τιμών για παρόδειγμα. Στο θέμα του αριθμού, όμως υπάρχει ένας παραλογισμός από την πλευρά σας: δεκατέσσερις χιλιάδες νομαρχιακά φορτηγά, χίλια διακόσια πενήντα βυτιοφόρα δημόσιας χρήσης, δεκαεπτά χιλιάδες φορτηγά δημόσιας χρήσης εθνικών μεταφορών, χίλια διε-

θών μεταφορών, τριάντα τρεις χιλιάδες διακόσιες πενήντα άδειες. Και την ίδια ώρα παράλληλα να λειτουργούν ένα εκατομμύριο εξακόσιες χιλιάδες περίπου ΙΧ φορτηγά, Εκατόν δέκα χιλιάδες ελληνικές οικογένειες ζουν από τις μεταφορές. Και μας λέτε ότι οι μεταφορές είναι κλειστό επάγγελμα. Λέτε ότι οι τριάντα πέντε χιλιάδες αυτοί, το εκατομμύριο αυτό, είναι καρτέλ. Και δεν είναι καρτέλ οι τέσσερις, πέντε μεγάλοι που θέλουν να μπουν με εξευτελιστικές τιμές και να αγοράσουν τα φορτηγά και να υποτάξουν την εμπορική αγορά, που σήμερα δεν το καταλαβαίνει, το δικό τους τιμοκατάλογο, ακριβαίνοντας ακόμα περισσότερο τη μεταφορά, η οποία όπως είπε εύστοχα ο συνάδελφος, κ. Τζιμας, είναι σε χαμηλότερα επίπεδα συγκριτικά με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Ας κάνουμε μία συγκριτική μελέτη να δούμε χώρες που προέβησαν στην απελευθέρωση, τι αντιστοίχιση έχουν. Οι μεταφορές λένε εύλογα ότι το 7% του ΑΕΠ προέρχεται από τη δουλειά τους. Έχουν δίκιο. Υπάρχει μελέτη, κύριε Υπουργέ, που σε 1 εκατομμύριο ευρώ παραγόμενο για το εθνικό ΑΕΠ η Ελλάδα αντιστοιχεί σε πέντε χιλιάδες πεντακόσια σαράντα επτά φορτηγά, η Γερμανία μόλις χίλια τριάντα ένα, η Ολλανδία χίλια επτακόσια εβδομήντα επτά, η Γαλλία δύο χιλιάδες οκτακόσια και η Ιταλία δύο χιλιάδες οκτακόσια.

Τι απελευθερώνετε, τέλος πάντων; Θέλετε να πάρετε την ύλη που τροφοδοτεί αυτές τις οικογένειες, τις μεσαίες και φτωχές οικογένειες, από τους πέντε χιλιάδες πεντακόσιους σαράντα επτά και να τις δώσετε στους πέντε ή έξι φίλους της Κυβέρνησης; Αυτό θέλετε; Υπάρχει μελέτη στην οποία σας παραπέμπω, φρέσκια του 2010, του Οικονομικού Πανεπιστημίου Πειραιά, εκτός εάν αμφισβητείτε και αυτήν την επιστημονική τεκμηρίωση του ισχυρισμού μας.

Προσπαθήσατε να κρυφθείτε πίσω από το Ευρωπαϊκό Δίκαιο και μιλήσατε για κοινοτική οδηγία. Με συγχωρείτε, αλλά είναι 100% κυβερνητική επιλογή, η οποία υπαγορεύθηκε στο μνημόνιο, για να μπορείτε τώρα να το επικαλείσθε και να φαίνεσθε ότι δήθεν σύρεστε σε αυτήν την πολιτική.

Η μοναδική κοινοτική οδηγία που έκανε αναφορά, στα κλειστά επαγγέλματα ήταν αυτή του Μποόλκενσταίν το 2004 και ρητά εξαιρεί τις μεταφορές. Αυτό που εφαρμόζουμε, είναι το γενικότερο θεσμικό πλαίσιο και βεβαίως είναι μαχητό το θεσμικό πλαίσιο. Τρεις φορές βρέθηκε εγώ με τους συναδέλφους μου στο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών και υπερασπίστηκα σθεναρά τις ελληνικές θέσεις και την ελληνική επαγγελματική κοινωνική ομάδα. Όχι ότι δεν πρέπει να κάνει τις προσαρμογές, όχι ότι δεν πρέπει να κάνει τον εκσυγχρονισμό, αλλά δεν πρέπει να οδηγηθεί στον οικονομικό θάνατο. Και αυτό οφείλανε να κάνουν και εσείς. Δεν δώσατε τη μάχη στην Ευρώπη, για να μπορείτε τώρα να την επικαλείσθε.

Κύριε Υπουργέ, στο Συμβούλιο Υπουργών βρέθηκαν τρεις φορές αντιμέτωπος με τους συναδέλφους μου της Ευρώπης. Εκεί, όπως είπα και ο συνάδελφος κ. Λέγκας, διαπίστωσα ότι δεν υπάρχει μία κυρίαρχη αντίληψη για το πώς θα εφαρμοσθεί η απελευθέρωση, υπάρχει το μοντέλο της Βορείου Ευρώπης που εφήρμοσε η Ιρλανδία, η πλήρης απελευθέρωση, την οποία πλήρωσε. Συνέπειες στην οδική ασφάλεια, στο κυκλοφοριακό, στο περιβάλλον, απαξίωση του επαγγέλματος, προσωρινή πτώση των τιμών, είσοδος στη συνέχεια των καρτέλ, εξαγορά σε εξευτελιστική τιμή των φορτηγών και των αδειών τους και εγκαθίδρυση μίας κατάστασης, η οποία στο τέλος ήταν σε βάρος του εμπορίου, του λαού, των επαγγελματιών αυτού του είδους τα οποία αντιστοιχούν στα φτωχά και μεσαία εισοδήματα. Με απλά λόγια, συνειδητά επιλέξατε ένα νεοφιλελεύθερο και αντικοινωνικό μοντέλο. Και το επέλεξε ποιος; Μία, κατά τα άλλα, σοσιαλιστική Κυβέρνηση.

Κύριε Υπουργέ, την ίδια ώρα εγώ στο Συμβούλιο Υπουργών διαπίστωσα, όσες φορές έδωσα τη μάχη, ότι υπάρχει και το άλλο μοντέλο, το γερμανικό και το ιταλικό μοντέλο της ελεγχόμενης απελευθέρωσης, το οποίο προβλέπει αναλογιστική μελέτη για τον όγκο του μεταφερόμενου φορτίου και τον αντίστοιχο αριθμό φορτηγών που δεν θα επιτρέψουν να δημιουργηθεί ολιγοπώλιο, αλλά δεν θα συγκεντρώνουν και τον πλούτο στους λίγους. Προστατεύει τους επαγγελματίες, το περιβάλλον και τον ανταγωνι-

σμό. Εν πάση περιπτώσει, η προσαρμογή που δίνει είναι πολλών ετών. Δέκα χρόνια έκανε η Γερμανία να προσαρμοσθεί. Μοντέλο κοινωνικά φιλελεύθερο, το οποίο συνειδητά επιλέγει η Νέα Δημοκρατία και το υπερασπίζει δημόσια.

Ποιες είναι οι καταστροφικές πασοκικές πρωτοτυπίες στο σχέδιο που φέρνετε; Πρώτα απ' όλα, παραπλανάτε τον ελληνικό λαό, διότι τον παραπλανήσατε με το πρώτο σχέδιο νόμου, το οποίο ενδεχομένως να πιστεύατε και να μη μπορέσατε να επιβάλλετε. Δηλώστε την αδυναμία σας. Αιφνιδιάσατε μέσα στο καλοκαίρι, χωρίς να κάνετε ουσιαστικό διάλογο και τώρα εκβιάζετε τον κλάδο με μία διαρκή επίταξη. Δεν υπάρχει προηγούμενο στα χρονικά. Τορπιλίζετε συνεχώς την κοινωνική συνοχή, προσπαθώντας να στρέψετε τον έναν επαγγελματικό κλάδο έναντι του άλλου. Βάζετε σε αδιέξοδο εκατόν δέκα χιλιάδες οικογένειες.

Χορηγείτε άδειες σε κατοίκους τρίτων χωρών και αυτό είναι ευρωπαϊκή πρωτοτυπία. Δεν έχετε κάνει την παραμικρή μελέτη και δεν έχετε διαβάσει και το υλικό που σας αφήσαμε στα συρτάκια σας. Εμείς τέτοια αναλογιστική μελέτη παραγγέλναμε από το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο κάθε χρόνο από το 2005 μέχρι το 2009 που σας παραδώσαμε το Υπουργείο.

Καταργείτε τους μεμονωμένους μεταφορείς. Η πανευρωπαϊκή πατέντα που έχετε εφεύρει, ξέρετε από ποιον είχε εφευρεθεί πριν από εσάς; Από το ν.1060/1971, από τη χούντα, κύριε Υπουργέ, και δεν μπόρεσε να αντέξει ούτε σε δύο χρόνια εφαρμογής. Αναγκάστηκε και η ίδια τη χούντα να το πάρει πίσω, διότι ανετέλεθη στην πράξη ότι η «σπρεβλή» απελευθέρωση που τότε επεδίωξε κατέστρεψε τον κλάδο.

Δεν προσφέρετε αντισταθμιστικά οφέλη σε όλους αυτούς τους ανθρώπους. Εξισώνετε τις κατηγορίες όλων των οδηγών. Δεν υπάρχει καμμία κοινωνική μέριμνα για τους μεμονωμένους που βγαίνουν στη σύνταξη και περίμεναν τα έσοδα από την πώληση του φορτηγού τους. Χάνουν αυτό το υποτυπώδες εφάπαξ που θα έπαιρναν. Πολλοί μεταφορείς, μάλιστα, που είναι ακόμη δανεισμένοι ή έχουν πάρει με λίζινγκ το φορτηγό θα γίνουν εργάτες στην ίδια τους την επιχείρηση για 600 ευρώ, θα βρεθούν στον δρόμο.

Βέβαια, μην επικαλείσθε τον αναπτυξιακό νόμο. Έχετε αυτήν τη στιγμή τρεις χιλιάδες περαιωμένες επιχειρήσεις, έτοιμες να δουλέψουν, να πουλήσουν, να κάνουν εξαγωγές, να προσλάβουν κόσμο και δεν έχετε δώσει ως Κυβέρνηση δραχμή σε καμμία. Έχετε υπαγάγει στον παλαιότερο και υπό κατάρρευση αναπτυξιακό νόμο αυτό σας τον ισχυρισμό, δεν αναφέρετε τίποτε στο καινούργιο. Μην εμπαίζετε τον κόσμο. Εδώ δεν πληρώνετε έτοιμες επενδύσεις και θα δώσατε ψωμί σε όλους αυτούς τους ανθρώπους, με των οποίων τη ζωή αυτήν τη στιγμή παίζετε;

Η πολιτική αυτή δεν αποτελεί απελευθέρωση. Διευκολύνει τη δημιουργία ολιγοπωλίων. Καθιστάτε τους μικρομεσαίους ελεύθερους επαγγελματίες, τη ραχοκοκαλιά της ελληνικής αγοράς και της ελληνικής κοινωνίας, υπαλλήλους των μεγάλων και λίγων συμφερόντων. Αυτό κάνετε. Δεν σβέσετε ούτε το 7% του ΑΕΠ που σας φέρνουν αυτοί οι άνθρωποι που είναι όλη την ημέρα στο τιμόνι. Στρεβλώνετε με αντικοινωνικό τρόπο τον ανταγωνισμό και δημιουργείτε ένα καινούργιο τύπου ολιγοπώλιο στην Ελλάδα. Παίζετε με το ψωμί των ανθρώπων. Είστε σε πλήρη δυσαρμονία ακόμη και με την ίδια σας την πολιτική και εκλογική βάση, γιατί ουσιαστικά καταστρέφετε εκατόν δέκα χιλιάδες οικογένειες και κλείνετε το επάγγελμα μόνο σε δέκα οίκους. Και αυτή η πολιτική θέλετε να εγκριθεί. Έ, ο κόσμος που βρίσκεται απέξω, αλλά και οι ίδιοι οι επαγγελματίες της αγοράς, οι έμποροι που σήμερα μπορεί να φωνάζουν διαφορετικά, όταν θα συνειδητοποιήσουν στην πράξη τι πάτε να εγκαθιδρύσετε, είναι βέβαιο ότι θα αποκηρύξουν και εσάς και την πολιτική σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Το λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Ρέππας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Η ομιλία του κ. Στυλιανίδη, αγαπητή κατά τα άλλα, μου έδωσε την ευκαιρία να υπενθυμίσω στο Τμήμα ότι ως Υπουργός στο Υπουργείο τότε Μεταφορών και Επικοινωνιών είχε

αναλάβει την ευθύνη να απαντήσει στην αιτιολογημένη γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς το ελληνικό κράτος και έδωσε απάντηση με τους ισχυρισμούς και την επιχειρηματολογία που μόλις τώρα ανέπτυξε. Ποια ήταν η συνέχεια; Η Ευρωπαϊκή Ένωση απήντησε, προσφεύγοντας εναντίον της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Αυτή είναι η πολιτική την οποία προτείνει η Νέα Δημοκρατία. Η Ελλάδα να βρίσκεται μονίμως εκτεθειμένη, εκτός κοινοτικού πλαισίου. Αυτή είναι η πολιτική την οποία προτείνει μία, κατά τα άλλα, φιλοκοινοτική παράταξη.

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Το λόγο έχει ο κ. Στυλιανίδης για ένα λεπτό.

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Η δικαιοσύνη είναι ισοδύναμος θεσμός στην Ευρωπαϊκή Ένωση και δεν είναι ένα μόνο το ζήτημα ή τα ζητήματα τα οποία πολέμουν τα κράτη-μέλη να αντιμετωπίσουν μέσω της δικαιοσύνης. Εμείς δώσαμε τη μάχη, όπως παραδέχθηκε και ο ίδιος ο Υπουργός, σε πολιτικό επίπεδο με επιτυχία και δεν πολεμήσαμε την απελευθέρωση. Τη στρεβλή απελευθέρωση πολεμήσαμε που σκοτώνει εκατόν δέκα χιλιάδες ελληνικές οικογένειες, που στήριξαν την εθνική οικονομία με κόπο επί χρόνια. Εάν, λοιπόν, η Κυβέρνηση αποφάσισε να δώσει τη μάχη και σε πολιτικό επίπεδο, αλλά και σε επίπεδο ευρωπαϊκής δικαιοσύνης, η κατάσταση θα ήταν διαφορετική και δεν θα μας έδινε το δικαίωμα σήμερα να μιλούμε, χρησιμοποιώντας τα λόγια του ίδιου του Πρωθυπουργού για «Κυβέρνηση περιορισμένης εθνικής κυριαρχίας».

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κύριε Υπουργέ, να κλείσουμε όμως το θέμα.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Ρέππας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κλείνουμε, κύριε Πρόεδρε, να είστε βέβαιοι.

Θέλω να πω ότι η εξέλιξη αυτή με την προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εναντίον της Ελλάδας είναι συνέπεια μόνο και μόνο της αντίδρασης που επέλεξαν να έχουν τότε η ελληνική Κυβέρνηση και το αρμόδιο Υπουργείο.

Έχουμε μάθει να δίνουμε μάχες. Δώσαμε μάχη και για την Ολυμπιακή Αεροπορία και εξεδόθη απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, που την πρωτοβουλία που πήραμε σε αυτούς τους λίγους μήνες τη δικαιώνει. Περί προστίμου στο ελληνικό δημόσιο για παράνομες επιδοτήσεις στην Ολυμπιακή Αεροπορία, σε αυτό αναφέρομαι.

Δώσαμε αυτήν τη μάχη την οποία εσείς δεν δώσατε, οδηγώντας σε «ευθανασία» την Ολυμπιακή, παραδίδοντάς την στα ιδιωτικά συμφέροντα και τελικώς στο κλείσιμό της, γιατί αυτό πετύχατε.

Από τη δική μας πλευρά στο παρόν νομοσχέδιο πρέπει να σας πω, κάναμε συζητήσεις με τον ευρωπαϊκό παράγοντα και πετύχαμε αυτήν τη μεταβατική περίοδο. Η εναλλακτική λύση δεν είναι η πενταετία ή η δεκαετία. Εναλλακτική λύση ήταν ο μηδενισμός της μεταβατικής περιόδου, να μην υπάρχει καθόλου μεταβατική περίοδος. Γιατί όλα αυτά τα οποία άλλες χώρες κάνουν έχοντας την πολυτέλεια του χρόνου εδώ και δεκαετίες, εμείς καλούμεθα να τα κάνουμε τώρα, οι τελευταίοι στην Ευρώπη, αφού βεβαίως μεσολάβησαν και πέντε χρόνια Νέας Δημοκρατίας, μιας κυβέρνησης που μιλούσε για μεταρρυθμίσεις και τελικά αυτό το οποίο πέτυχε είναι να «μεταρρυθμίσει» πραγματικά τη χώρα οδηγώντας την στο μνημόνιο. Γιατί το μνημόνιο είναι παιδί της δικής σας πολιτικής.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Αυτό είναι ωραίο ανέκδοτο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνεται η σημερινή συνεδρίαση με τον τελευταίο ομιλητή, Βουλευτή Α' Πειραιώς του ΠΑΣΟΚ, κ. Δημήτριο Καραδύη.

Ορίστε, κύριε Καραδύη, έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κυ-

ρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάνουμε ένα καθοριστικό βήμα για τον εκσυγχρονισμό και την ορθολογική οργάνωση των οδικών μεταφορών προς όφελος της ελληνικής οικονομίας, αλλά και του ίδιου του κλάδου, εναρμονιζόμενοι με όσα ισχύουν εδώ και πολλά χρόνια στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στην Ελλάδα οι οδικές μεταφορές κυριάρχησαν κυριολεκτικά στη διακίνηση των προϊόντων απέναντι στα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα. Διαθέτουμε το μεγαλύτερο στόλο φορτηγών δημόσιας χρήσης και φορτηγών ιδιωτικής χρήσης μεταξύ των Ευρωπαίων εταίρων μας, ανά κάτοικο και σε σχέση με το ΑΕΠ.

Το 98% του υπεραστικού μεταφορικού έργου εξυπηρετείται από τις οδικές μεταφορές, τη στιγμή που στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες το ποσοστό κυμαίνεται γύρω στο 70%. Στην Ευρώπη το τρένο και οι συνδυασμένες μεταφορές διαμόρφωσαν το δικό τους μερίδιο στον τομέα των μεταφορών, με θετικό αντίκτυπο στο κόστος διανομής των προϊόντων, στον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην ανακούφιση του τεράστιου κυκλοφοριακού προβλήματος. Στην χώρα μας η κατάσταση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα την στρεβλή ανάπτυξη του κλάδου των οδικών μεταφορών, την παγίωση καταστάσεων που δεν βοήθησαν την ανάπτυξή του και πάνω απ' όλα δεν αντέχουν στο διεθνή ανταγωνισμό. Αυτό άλλωστε το πληρώνουμε σήμερα που η εναρμόνιση με τα ευρωπαϊκά δεδομένα είναι αναγκαστική και επιτακτική.

Στην πραγματικότητα και στην πλειοψηφία των επαγγελματιών του κλάδου κάθε μεταφορέας πάλευε ατομικά σε ένα ανορθόδοξο θεσμικό πλαίσιο και αφού προηγούμενα με μεγάλο κόπο και κάτω από δύσκολες συνθήκες συγκέντρωνε το υπερβολικά υψηλό αντίτιμο για την αγορά μιας άδειας που του επέτρεπε να ασκεί το επάγγελμα του μεταφορέα φορτηγού δημόσιας χρήσης και ταυτόχρονα αποτελούσε και το περιουσιακό του στοιχείο. Τελικά το υψηλό αντίτιμο της άδειας επέβαλλε στην πράξη ποιος θα ασκεί το επάγγελμα του μεταφορέα και ποιος όχι, χωρίς να λαμβάνονται υπ' όψιν άλλα πιο σημαντικά κριτήρια. Πρόκειται τελικά για ένα κλειστό επάγγελμα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ανάπτυξη, τον εκσυγχρονισμό και τη διεθνή ανταγωνιστικότητα του κλάδου.

Ο διοικητικός καθορισμός των κομίστρων για πάσης φύσεως μεταφορές με φορτηγά δημόσιας χρήσης, αποτελεί αναμφισβήτητο αναχρονιστικό τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της αγοράς με αρνητικό πάντα αντίκτυπο για τους καταναλωτές. Όταν η διαμόρφωση του κόστους μεταφοράς ανά τόνο και χιλιομετρική απόσταση δεν γίνεται ελεύθερα με βάση τους κανόνες ανταγωνισμού μιας απελευθερωμένης αγοράς, τότε είναι σίγουρο ότι ο απλός πολίτης καλείται να πληρώσει τα σπασμένα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνησή μας δεσμεύτηκε προεκλογικά να προχωρήσει σε όλες τις αναγκαίες μεταρρυθμίσεις για να βγάλει τη χώρα από τα αδιέξοδα που την οδήγησαν οι κυβερνήσεις του κ. Καραμανλή. Δεν πρόκειται για αυτοσκοπό. Δεν θέλουμε να πλήξουμε συγκεκριμένες επαγγελματικές τάξεις, όπως αυτή των οδικών μεταφορών. Το μόνο που θέλουμε είναι η χώρα μας να πάει μπροστά.

Οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας στα έξι χρόνια διακυβέρνησης απλώς παρακολουθούσαν τη διόγκωση των προβλημάτων. Μία γεύση άλλωστε πήραμε από το διάλογο που έκανε προηγούμενα ο Υπουργός κ. Ρέππας με τον συναρμόδιό του, προηγούμενο Υπουργό τον κ. Στυλιανίδη. Και τώρα ακόμη ο κ. Σαμαράς πατάει σε δύο βάρκες. Δεν είναι ότι πάει μόνο με μια βάρκα στο άγνωστο. Στα λόγια συμφωνεί αλλά στην πράξη χαϊδεύει αυτά. Βάζει δήθεν κόκκινες γραμμές με το παρελθόν, αλλά στην ουσία καλύπτει τις πολιτικές του κ. Καραμανλή και των Υπουργών του που οδήγησαν τη χώρα μας στο γκρεμό.

Εμείς πιστεύουμε ότι είναι απολύτως αναγκαίος ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας για την οποία οι μεταφορές αποτελούν οξυγόνο ζωής. Ας δούμε όμως κάποια στοιχεία που ανακοίνωσε το ΙΟΒΕ. Παρ' ό,τι η αγορά των μεταφορών ετησίως διευρύνεται και η αύξηση φτάνει περίπου στο 6%, το μερίδιο των Ελλήνων μεταφορέων μειώνεται περίπου κατά 6% κάθε χρόνο. Με καθυστέρηση τριάντα και πλέον χρόνων επιχειρούμε σήμερα μια βαθιά και επίπονη θεσμική τομή σε έναν κλάδο που λειτουργούσε με συνθήκες ανορθολογικές και ανα-

χρονιστικές.

Εδώ πάλι θέλω να παραθέσω κάποια στοιχεία της μελέτης που έκανε το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, ο ΙΟΒΕ δηλαδή, τα οποία είναι αποστομωτικά. Από το 1980 έως σήμερα, δηλαδή τα τελευταία τριάντα χρόνια η μέση ηλικία των φορτηγών έχει αυξηθεί στην Ελλάδα από εντεκάμισι χρόνια στα δεκαοκτώ, όταν στην Δανία είναι στα 7,4 χρόνια, στην Βρετανία στα 6,7 και στην Πορτογαλία στα 11,2 χρόνια. Η κατάσταση αυτή έχει άμεσες αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, στην οδική ασφάλεια, αυξάνει το κοινωνικό κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων, συνεπάγεται μειωμένη αποτελεσματικότητα και παραγωγικότητα.

Αντίθετα η σταδιακή και πλήρης απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών θα οδηγήσει στη μείωση των κομίστρων, στην υποχώρηση του πληθωρισμού, στην ενίσχυση του αριθμού των επιχειρήσεων, στην ενίσχυση της απασχόλησης που είναι ένα πολύ σημαντικό θέμα στην ενίσχυση της παραγωγικότητας και στη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους πολίτες και τους επαγγελματίες.

Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε στον Υπουργό και στους συνεργάτες του ότι δεν δίστασαν να ανοίξουν ένα δύσκολο θέμα, πολιτικά φορτισμένο να κάνουν διάλογο με τους φορείς και να προτείνουν την παρούσα νομοθετική ρύθμιση που αναμφισβήτητα ανταποκρίνεται στις σημερινές συνθήκες. Οι αντιδράσεις των ενδιαφερομένων στο σύνολό τους είναι υπερβολικές. Σε καμία περίπτωση δεν δικαιολογούνται και δεν είναι αποδεκτές από την ελληνική κοινωνία. Άλλωστε και πολλοί από τους συνδικαλιστές καταδίκασαν ορισμένους θερμοκέφαλους που τις τελευταίες μέρες με τις πράξεις τους και τις κινήσεις τους απλώς εκθέτουν τον κλάδο των μεταφορέων.

Οι απώλειες που, πράγματι, έχουν οι επαγγελματίες που κατέχουν σήμερα μια άδεια αντισταθμίζονται από το ίδιο το νομοσχέδιο, αλλά και από μια σειρά ενέργειες που αναλαμβάνουν τα συναρμόδια Υπουργεία με αιχμή τα αναπτυξιακά κίνητρα και τις φορολογικές ελαφρύνσεις.

Εδώ, κύριε Πρόεδρε, θέλω να καταθέσω μια μαρτυρία. Από τις δεκάδες συζητήσεις που παρακολουθήσαμε τις τελευταίες ημέ-

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ρες στις τηλεοράσεις, σήμερα το πρωί είδα μια συζήτηση στην οποία, από την πλευρά της Κυβέρνησης ήταν ο κ. Μαγκριώτης και ένας από τους συνδικαλιστές, από τους πιο προβεβλημένους και πρωτοστατούντες συνδικαλιστές το τελευταίο διάστημα, ο κ. Σαχινίδης. Πραγματικά έμεινα έκπληκτος όταν ο κ. Μαγκριώτης του είπε για τις φορολογικές ελαφρύνσεις και ο κ. Σαχινίδης που όλες τις προηγούμενες ημέρες ξεσήκωνε τον κόσμο δήλωσε ότι δεν ξέρει τίποτα για αυτό το θέμα, ευχαρίστησε τον κ. Μαγκριώτη για αυτά που είπε και μάλιστα του ζήτησε να κάνουν άμεσα συνάντηση. Και εδώ πραγματικά μπορεί κανείς λογικός άνθρωπος να καταλάβει γιατί γίνονται αυτά και γιατί όλες αυτές τις ημέρες η Αττική και η Αθήνα αντιμετωπίζει αυτήν την απαράδεκτη κατάσταση και αυτήν την εικόνα;

Κλείνοντας, θέλω, αγαπητοί συνάδελφοι, να πω τα εξής: Έχουμε την υποχρέωση να αλλάξουμε όλα όσα ενοχλούν τον ελληνικό λαό, να εξαλείψουμε τις στρεβλώσεις που υπάρχουν και αποτελούν τροχοπέδη στην πορεία της χώρας για την ανάκαμψή της. Προπάντων, έχουμε την ευθύνη να πάρουμε όλα τα αναγκαία μέτρα για να μην πάνε χαμένοι οι κόποι και οι προσπάθειες της πλειοψηφίας των πολιτών, που βαρύνονται με επώδυνα και άδικα μέτρα χωρίς να φτάνει. Σε αυτούς κυρίως πρέπει να σκύψουμε και αυτούς πρέπει να προστατεύσουμε. Για αυτούς τους λόγους σας καλώ να υπερψηφίσουμε το παρόν νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 0.35'λύεται η συνεδρίαση για σήμερα, Τετάρτη 22 Σεπτεμβρίου 2010 και ώρα 10.00' με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος, νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές».

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

