

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2010

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΑ΄

Τετάρτη 22 Σεπτεμβρίου 2010

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 1765
2. Ανακοινώνεται ότι η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών και η Κεντρική Συντονιστική Επιτροπή των Συνεργαζομένων Ομοσπονδιών του Κλάδου Φορτηγών Αυτοκινητιστών Δημόσιας Χρήσεως κατέθεσαν ψήφισμα, με το οποίο εκφράζουν την αντίθεσή τους στην ψήφιση του νομοσχεδίου για την απελευθέρωση των οδικών, εμπορευματικών μεταφορών, σελ. 1753 - 1755

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 23 Σεπτεμβρίου 2010, σελ. 1727

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές», σελ. 1727
2. Αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σελ. 1735
3. Ονομαστική ψηφοφορία επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σελ. 1745, 1746
4. Αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας επί του άρθρου 14 του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σελ. 1762, 1763, 1764
5. Ονομαστική ψηφοφορία επί του άρθρου 14 του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σελ. 1764, 1765
6. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής.
Η Διαρκής Επιτροπή Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας: «Κύρωση των Συμβάσεων που αφορούν το μέλλον των "Ελληνικών Ναυπηγείων ΑΕ" και τα προγράμματα των υποβρυχίων του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 1743

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

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

ΑΙΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ.,	σελ. 1732, 1733, 1739
ΑΛΕΥΡΑΣ Α.,	σελ. 1728
ΑΝΤΩΝΙΟΥ Α.,	σελ. 1727
ΒΟΥΓΙΑΣ Σ.,	σελ. 1734, 1761
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ.,	σελ. 1741
ΕΥΘΥΜΙΟΥ Π.,	σελ. 1757
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α.,	σελ. 1756
ΚΑΜΜΕΝΟΣ Π.,	σελ. 1742
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν.,	σελ. 1758, 1759
ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ Γ.,	σελ. 1748, 1749, 1750
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ε.,	σελ. 1748, 1749, 1752
ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ Π.,	σελ. 1746
ΚΟΥΤΜΕΡΙΔΗΣ Ε.,	σελ. 1729
ΜΑΡΓΕΛΗΣ Σ.,	σελ. 1730, 1735, 1761
ΝΑΝΟΣ Α.,	σελ. 1732, 1738
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ.,	σελ. 1733, 1740, 1760
ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Π.,	σελ. 1747
ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ Η.,	σελ. 1759
ΡΕΝΤΑΡΗ-ΤΕΝΤΕ Ο.,	σελ. 1744
ΡΕΠΠΑΣ Δ.,	σελ. 1750
ΤΖΙΜΑΣ Μ.,	σελ. 1731, 1737, 1761
ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α.,	σελ. 1743

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΓ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2010

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Α'

Τετάρτη 22 Σεπτεμβρίου 2010

Αθήνα, σήμερα στις 22 Σεπτεμβρίου 2010, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.06' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Γ' σύνθεση) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Ζ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΚΟΥΡΑΚΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 23 Σεπτεμβρίου 2010.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρα 29 παράγραφος 1, 130 παράγραφος 8 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 33/20-9-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ηλία Θεοδωρίδη προς την Υπουργό Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη μεταφορά μαθητών στα σχολεία κ.λπ..

2. Η με αριθμό 37/20-9-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Δαβάκη προς τον Υπουργό Πολιτισμού και Τουρισμού, σχετικά με τη διοίκηση του Οργανισμού Προβολής Ελληνικού Πολιτισμού (ΟΠΕΠ ΑΕ) κ.λπ..

3. Η με αριθμό 39/20-9-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Άγγελου Τζέκη προς τους Υπουργούς Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Οικονομικών, σχετικά με τον καθορισμό των κατωτέρων εγγυημένων τιμών της πράσινης βρώσιμης ελιάς κ.λπ..

4. Η με αριθμό 35/20-9-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αλέξανδρου Χρυσανθακόπουλου προς την Υπουργό Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη διδασκαλία των Αγγλικών από την Α' Δημοτικού κ.λπ..

5. Η με αριθμό 38/20-9-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Δημητρίου Παπαδημούλη προς τους Υπουργούς Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, σχετικά με τον αναπτυξιακό – επενδυτικό νόμο κ.λπ..

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι εισερχόμεθα στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

Το λόγο έχει η Βουλευτής Φθιώτιδας του ΠΑΣΟΚ κ. Αντωνία Αντωνίου.

Κυρία Αντωνίου, έχετε το λόγο για επτά λεπτά.

TONIA ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα επιχειρεί να κάνει δύο πράγματα: Πρώτον, να αναδιοργανώσει το θεσμικό πλαίσιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας και δεύτερον, να το προσαρμόσει στο νομικό πλαίσιο που ισχύει σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και στις εξελίξεις της αγοράς. Πρόκειται, δηλαδή, για μία θεσμική παρέμβαση διαρθρωτικού χαρακτήρα, που έχει ως στόχο να καταστούν οι εμπορευματικές μεταφορές στη χώρα μας βιώσιμες, να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός, να υπάρξουν καλύτερες υπηρεσίες και χαμηλότερες τιμές για τους πολίτες. Για το σκοπό αυτόν προβλέπονται μία σειρά από αλλαγές στο καθεστώς που ισχύει σήμερα και το οποίο, βέβαια, δεν είναι συμβατό με τη σχετική οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η κυριότερη από αυτές τις αλλαγές είναι το άνοιγμα του επαγγέλματος των οδικών μεταφορέων. Στην εποχή μας η πλειοψηφία των πολιτικών δυνάμεων, αλλά και η πλειοψηφία της κοινωνίας και ιδιαίτερα η νέα γενιά, θεωρούν ότι δεν μπορούν να υπάρχουν πλέον κλειστά επαγγέλματα. Μάλιστα, στη χώρα μας έχουμε καθυστερήσει πάρα πολύ σ' αυτόν τον τομέα με κόστος την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας μας και όχι μόνο. Επιπλέον, το άνοιγμα των κλειστών επαγγελμάτων θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας σε μία περίοδο αύξησης της ανεργίας.

Όμως, η αλλαγή του σημερινού καθεστώτος έχει δημιουργήσει την αντίδραση των επαγγελματιών του μεταφορικού κλάδου. Η αντίδραση αυτή έχει την αφετηρία της σε ορισμένους λόγους:

Ο πρώτος λόγος είναι ότι από το 1971 που έκλεισε στη χώρα μας ο αριθμός των αδειών για φορτηγά δημόσιας χρήσης μέχρι σήμερα έχει δημιουργηθεί μία άλλη υπεραξία για τους κατόχους αυτών των αδειών. Η άδεια, δηλαδή, γι' αυτούς τους ανθρώπους είναι περιουσιακό στοιχείο που μπορεί να μεταβιβαστεί και το οποίο, μάλιστα, φορολογείται από την πολιτεία.

Ο δεύτερος λόγος είναι ότι σε όλες τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες η διαδικασία απελευθέρωσης κράτησε μέχρι και δέκα χρόνια και έγινε σταδιακά, επειδή ακριβώς αναγνωρίστηκε αυτή η άυλη υπεραξία των αδειών.

Χθες από αυτό εδώ το Βήμα ακούσαμε, τον κύριο Υπουργό, να λέει ότι σε άλλες χώρες αυτές οι αλλαγές έγιναν από την εποχή της δεκαετίας του '60. Αντίθετα, στην Ελλάδα, επειδή δεν υπήρξε έγκαιρη και σταδιακή προσαρμογή, πάμε σήμερα σε μία γρήγορη προσαρμογή, που σίγουρα θα έχει οικονομικό και κοινωνικό κόστος, δυστυχώς, για τους κατόχους των αδειών.

Ο τρίτος λόγος είναι τα στοιχεία που δείχνουν για τη χώρα μας ότι από τη μία, υπάρχουν ήδη πολλά φορτηγά και η αναλογία φορτηγό ανά κάτοικο είναι από τις υψηλότερες στην Ευρώπη και από την άλλη, το οδικό μεταφορικό έργο δεν προβλέπεται, βέ-

βαια, να αυξηθεί στο επόμενο χρονικό διάστημα.

Απέναντι σε όλες αυτές τις ανησυχίες των επαγγελματιών μεταφορέων, το παρόν νομοσχέδιο περιέχει ρυθμίσεις που έρχονται να αντισταθμίσουν τις απώλειες που έχουν στο εισόδημα και την περιουσία τους. Και ποιες είναι αυτές;

Πρώτον, μέσα σ' ένα πολύ ασφικτικό πλαίσιο, στο οποίο βρίσκεται η χώρα μας, η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και ο Υπουργός, διαπραγματεύτηκε σκληρά με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και πέτυχε μία μεταβατική περίοδο μέχρι το 2013.

Δεύτερον, προβλέπεται μεταβατική περίοδος δεκατριών ετών από σήμερα για την ένταξη των Ελλήνων μεταφορέων στις μεταφορικές εταιρείες. Άρα υπάρχει χρόνος προετοιμασίας. Και πρέπει, βέβαια, εδώ να διευκρινίσουμε ότι ακόμα και τις προβλέψεις του νομοσχεδίου είναι ότι, όσον αφορά τους σημερινούς ιδιοκτήτες, ακόμα και ένα άτομο μόνο, μόνο του θα μπορεί να κάνει εταιρεία και χωρίς, μάλιστα, να καταβάλει κανένα κεφάλαιο. Ως κεφάλαιο της εταιρείας θα θεωρείται η αξία της αδειας που κατέχει σήμερα. Αντίθετα, οι καινούργιοι που θα μπαίνουν στο επάγγελμα θα καταβάλουν το αναγκαίο ποσό για το κεφάλαιο της εταιρείας τους.

Τρίτον, για την περίοδο έως επτά ετών θα υπάρχουν φοροαπαλλαγές στους σημερινούς ιδιοκτήτες, ώστε να υπάρξει απόσβεση της αξίας της αδειάς τους.

Όμως, κύριε Υπουργέ -το είπαν και άλλοι συνάδελφοι από αυτό εδώ το Βήμα- οι εκπρόσωποι και όλοι, βέβαια, οι μεταφορείς έχουν μία δυσπιστία απέναντι -θα έλεγα- όχι σε μας, στην Κυβέρνηση, αλλά απέναντι στο πολιτικό σύστημα και πιστεύουν ότι θα πρέπει να υπάρξει πολύ πιο ηχηρή δέσμευση από την πλευρά της Κυβέρνησης ότι θα υπάρξει αυτό το μέτρο των φοροαπαλλαγών και θα είναι πολύ πιο δίκαιο. Υπάρχει ένας προβληματισμός από τους μεταφορείς ότι αυτό το μέτρο θα εξυπηρετήσει και θα βοηθήσει περισσότερο τους ιδιοκτήτες των μεγάλων φορτηγών, τους μεγάλους ιδιοκτήτες κι όχι τους μικρούς. Και θα ήθελα και εγώ να ενώσω τη φωνή μου με τους άλλους συναδέλφους ότι εδώ η Κυβέρνηση πρέπει να συζητήσει ξανά με τους φορείς και μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου, έτσι ώστε να φύγει αυτή η δυσπιστία και να δουν ότι αυτό το μέτρο θα στηρίζει πάρα πολύ τα δικά τους μέτρα.

Ακούσαμε, επίσης, από την ηγεσία του Υπουργείου Εργασίας να ανακοινώνει ότι θα υπάρξουν σοβαρές βελτιώσεις στο ασφαλιστικό των παλαιότερων ιδιοκτητών. Το είπατε κι εσείς. Το είπε και ο Υπουργός Εργασίας. Όμως, δυστυχώς κι εδώ υπάρχει δυσπιστία και πιστεύω ότι θα πρέπει να υπάρξουν συγκεκριμένες, επίσης, δεσμεύσεις σ' αυτόν τον τομέα και να δει η Κυβέρνηση το σοβαρό αίτημά τους να ενταχθούν στην κλίμακα Π6 του ΑΕ.

Τα δύο αυτά ζητήματα πιστεύω ότι θα ανακουφίσουν και τους μεταφορείς, που αυτήν την στιγμή είναι στο δρόμο και προσπαθούν με πολύ δυναμικές κινητοποιήσεις να δείξουν τη διαφωνία τους σ' αυτό το μέτρο, που πιστεύω ότι αυτή η στάση δεν βοηθά κανέναν και πρώτα απ' όλα δεν βοηθά πλέον την ελληνική κοινωνία.

Τέταρτον, για να αυξηθεί το μεταφορικό έργο και να μπορέσουν να δουλέψουν όσοι θα έχουν άδειες συμφωνούμε όλοι ότι χρειάζονται διαρθρωτικές αλλαγές. Ανεξάρτητα, δηλαδή, από την ανάγκη προσαρμογής στις ευρωπαϊκές απαιτήσεις, υπάρχουν και εξελίξεις στην αγορά, οι οποίες επιβάλλουν γρήγορες αλλαγές. Για το λόγο αυτό βασικά μέριμνα αυτού του νομοσχεδίου, είναι, πρώτον, ο λειτουργικός εκσυγχρονισμός του κλάδου, η δημιουργία βασικών υποδομών που είναι σήμερα ανύπαρκτες, αλλά είναι αναγκαίες, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο μεταφορικό δίκτυο στη χώρα μας και να γίνει η Ελλάδα διαμετακομιστικό κέντρο που όλοι το επιθυμούμε.

Στο πλαίσιο αυτό υπάρχουν θετικές προβλέψεις στο νομοσχέδιο, όπως είναι η οργάνωση των οδικών μεταφορών σε μεταφορικές εταιρείες, η ενοποίηση της νομοθεσίας για τις διεθνείς, εθνικές, νομαρχιακές και ειδικές μεταφορές, η απελευθέρωση του κόμιστρου, η παροχή κινήτρων για επενδύσεις στον κλάδο των οδικών μεταφορών.

Πρέπει να πω, κύριε Υπουργέ, ότι έχετε δεσμευθεί ότι πλέον οι μεταφορές θα ενταχθούν στον αναπτυξιακό νόμο και πιστεύω ότι

είναι πολύ θετικό και ήδη οι ίδιοι οι μεταφορείς θεωρούν ότι είναι ένα πολύ σωστό βήμα.

Όμως, κλείνοντας, θα ήθελα να πω, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι, δυστυχώς, η περίοδος της κρίσης που βιώνουμε σήμερα μας φέρνει αντιμέτωπους με τις χρόνιες διαρθρωτικές μας αδυναμίες, την αναβλητικότητα και τις καθυστερήσεις σε πολλούς τομείς, αλλά και με τις συνέπειες μιας πολιτικής που εφαρμόστηκε τα τελευταία έξι χρόνια.

Και πραγματικά λυπάμαι όταν χθες, την πρώτη ημέρα συζήτησης αυτού του νομοσχεδίου σ' αυτήν την Αίθουσα, είδα τους συναδέλφους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης της Νέας Δημοκρατίας να έχουν μια στάση εντελώς υποκριτική και ανεύθυνη, διότι μέχρι ούτε πριν ένα χρόνο ήταν κυβέρνηση. Χθες το βράδυ από αυτό εδώ το Βήμα, ο πρώην Υπουργός Μεταφορών, κ. Στυλιανίδης, έλεγε από τη μια ότι συμφωνεί με την απελευθέρωση του επαγγέλματος, από την άλλη ότι διαφωνεί με το νομοσχέδιο που φέρνουμε, χωρίς όμως να έχει κάποια συγκεκριμένη πρόταση για το πώς θα πετύχουμε την απελευθέρωση στον τομέα των μεταφορών με το λιγότερο δυνατό κόστος για τους μεταφορείς.

Κυβέρνηση ήσασταν, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, μέχρι πριν από έντεκα μήνες. Δεν είχατε θέση; Δεν είχατε πρόταση; Και έρχεστε σήμερα, δήθεν αγανακτισμένοι, εδώ να μας πείτε ότι δεν εφαρμόζουμε σωστές πολιτικές; Ο λαός έχει και μνήμη και γνώση. Και γνωρίζει πολύ καλά ότι η χώρα έχει οδηγηθεί σ' αυτό το σημείο διότι εσείς για έξι χρόνια, αντί να εφαρμόζετε πολιτικές που θα βοηθούσαν και τη χώρα και την κοινωνία, βοήθησαν μόνο τους Υπουργούς και τα συμφέροντά σας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε την κ. Αντωνίου, Βουλευτή Φθιώτιδας του ΠΑΣΟΚ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Α' Αθήνας του ΠΑΣΟΚ κ. Αθανάσιος Αλευράς.

Κύριε Αλευρά, έχετε το λόγο για επτά λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να κάνω τα εξής σχόλια:

Το πρώτο έχει να κάνει με την Αξιωματική Αντιπολίτευση και τη στάση της. Και κάνω αυτό το σχόλιο, διότι πιστεύω ότι και σ' αυτήν τη συζήτηση αποτυπώνονται πλήρως οι παθογένειες του πολιτικού συστήματος και των πολιτικών κομμάτων. Η Νέα Δημοκρατία θυμίζει το σύζυγο, ο οποίος το βράδυ πάει και ξοδεύει την οικογενειακή περιουσία στα μπουζούκια και την άλλη μέρα το πρωί σπάει στο ξύλο τη γυναίκα του, επειδή πήγε και δανείστηκε από την τράπεζα για να θρέψει τα παιδιά της. Αυτή είναι η ιστορία. Περί αυτού πρόκειται. Μας κατηγορεί για το μνημόνιο, όταν η ίδια με την πολιτική της είναι αυτή που έστρωσε το χαλί γι' αυτό το μνημόνιο.

Και εξειδικεύω: Το 2004, στις προγραμματικές δηλώσεις του κ. Καραμανλή ήταν το άνοιγμα των κλειστών επαγγελματιών. Το 2004! Προσέξτε τώρα. Κάθε εξάμηνο γίνονταν διυπουργικές συνεδριάσεις για να παρακολουθήσουν το άνοιγμα των κλειστών επαγγελματιών. Φτάσαμε στο 2009, δεν έγινε απολύτως τίποτα και ήρθε η ώρα η χώρα για λόγους που αφορούν το οικονομικό εθνικό συμφέρον, αλλά και για λόγους που αφορούν την υποχρέωσή της να ενσωματώσει την κοινοτική οδηγία, να κάνει το άνοιγμα του επαγγέλματος των μεταφορών. Έρχεται η Νέα Δημοκρατία, ψηφίζει υπέρ της αρχής του νομοσχεδίου και καταγγέλλει στους πιο υψηλούς τόνους την Κυβέρνηση για τη ρύθμισή της: «Γιατί το κάνει τόσο γρήγορα, γιατί οδηγεί στην καταστροφή τους ανθρώπους, γιατί δίνετε τρία χρόνια μεταβατική περίοδο και δεν δίνετε πέντε και επτά και δέκα;». Μα, αν το 2004 η Νέα Δημοκρατία είχε στοιχειώδη συνέπεια με το πρόγραμμά της και με όσα ανακίνωνε και με όσα έκανε, θα είχαμε μεταβατική περίοδο από το 2005, από το 2006, από το 2007, πέντε και επτά χρόνια, για να μη θιγούν άνθρωποι, οι οποίοι αντιμετωπίζουν προβλήματα σήμερα.

Γιατί, λοιπόν, μέμφεστε την Κυβέρνηση, όταν είναι υποχρεωμένη να δώσει αυτήν τη σύντομη μεταβατική περίοδο, όταν για πολλά χρόνια εσείς οι ίδιοι δεν κάνατε εκείνο που οφείλατε να

κάνετε προς όφελος της χώρας και της οικονομίας της και προς όφελος των ανθρώπων αυτών;

Αυτή όμως η συζήτηση είναι απόδειξη του πώς καταλήγει η αδράνεια πολλές φορές, ο φόβος του πολιτικού κόστους, να φτάνει τα πράγματα όχι σε καλύτερο σημείο για την κοινωνία, αλλά σε χειρότερο. Έτσι, λοιπόν, στο όνομα του πολιτικού κόστους η προηγούμενη κυβέρνηση δεν προχώρησε στις αναγκαίες μεταρρυθμίσεις, η οικονομία έχασε πόρους και ανταγωνιστικότητα κι έχουμε φτάσει στο σημείο τώρα να έχουμε μια κατάσταση, η οποία πρέπει να αλλάξει. Και γιατί πρέπει να αλλάξει και μάλιστα γρήγορα;

Για τον απλούστατο λόγο, αγαπητοί συνάδελφοι -για να μην κάνουμε ένα διάλογο χωρίς ουσία και χωρίς ειλικρίνεια- ότι εάν ένας μεταφορέας, εάν ένας οιοσδήποτε Έλληνας πολίτης, θέλει να πάρει μία άδεια μεταφορέα και να κάνει μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στη χώρα μας συνεπώς, μπορεί να πάει με 300 ευρώ στη Βουλγαρία και να πάρει αυτήν την άδεια. Αυτή είναι η κατάσταση εδώ και πολύ καιρό. Και ήδη οι μεταφορικές εταιρείες με έδρα στη Βουλγαρία, Έλληνες με έδρα στη Βουλγαρία, κάνουν μεταφορές στην Ελλάδα. Λένε τώρα οι «φίλοι» των φορτηγατζήδων: «Δώστε μεταβατική περίοδο πέντε χρόνια». Με συγχωρείτε, κοροϊδεύομαστε; Σε πέντε χρόνια τι ανταγωνιστικότητα θα χάσει ακόμα η χώρα; Πόσες θέσεις εργασίας θα χαθούν στο συγκεκριμένο κλάδο; Έχουμε βιομηχανία στη χώρα; Έχουμε βιομηχανία που παράγει θέσεις εργασίας; Σε τέτοιους κλάδους θα δημιουργηθούν θέσεις εργασίας. Η Ελλάδα έχει μια δυνατότητα να παίξει ρόλο στην περιοχή στις μεταφορές. Αφήνουμε, λοιπόν, το για τρία και για πέντε χρόνια, λέμε τώρα «όχι για τρία, για πέντε χρόνια κάντε μεταβατική περίοδο για να είναι κλειστό το επάγγελμα» και σε πέντε χρόνια δεν θα έχει μείνει τίποτα στη χώρα, δεν θα έχει δημιουργηθεί καμμία νέα θέση εργασίας. Και όσοι δουλεύουν οδηγοί ακόμα και σήμερα θα υποχρεωθούν να δουλεύουν με βουλγάρικα μεροκάματα σε ελληνικές εταιρείες με έδρα στη Βουλγαρία. Αυτό θέλουμε; Είναι υπεύθυνη πολιτική προσέγγιση του προβλήματος αυτή;

Είναι αναμφισβήτητο ότι υπάρχει πρόβλημα από τη σύντομη μεταβατική περίοδο. Ταυτόχρονα, όμως, υπάρχει κι ένα μεγάλο εθνικό όφελος και στοίχημα. Και αυτό πρέπει να το αντιμετωπίσουμε. Γιατί δεν μπορεί να λέγονται όλα αυτά που λέγονται με ευκολία, χωρίς να σκεφτόμαστε τις συνέπειες. Όπως δεν μπορούμε να ακούμε ότι υπάρχει δήθεν ένα μεροκάματο. Δεν λέω ότι δεν υπάρχουν νομαρχιακοί και μεταφορείς μικροί, οι οποίοι δουλεύουν για το μεροκάματο, μόνοι τους στα φορτηγά. Υπάρχουν όμως και μεγάλες εταιρείες και μεγάλα οικονομικά συμφέροντα σ' αυτήν την ιστορία. Δεν μπορεί να δίνει κάποιος 100.000 ευρώ και 150.000 ευρώ για μια άδεια φορτηγού και να λέει μετά ότι παλεύει για ένα μεροκάματο. Να είμαστε ειλικρινείς. Όταν δίνεις 150.000 ευρώ, σημαίνει ότι προσδοκάς να κερδίσεις πολύ περισσότερα. Δεν μπορεί να ακούει από τα κόμματα της Αριστεράς να σου λένε ότι οι άδειες καλώς δόθηκαν σε όσους δόθηκαν το 1971 και από τότε οι άδειες δημόσιας χρήσης πρέπει να είναι κλειστός χώρος και να δίνονται από τον έναν στον άλλον, χωρίς να δηλώνονται στην εφορία, χωρίς να πληρώνονται φόροι. Είναι αυτό δίκαιο και λογικό;

Πρέπει να είμαστε ειλικρινείς. Είναι ειλικρινέστερο να μιλάμε πάνω στα προβλήματα και να μάθουμε να συζητάμε για τα προβλήματα, χωρίς να κρύβουμε τις προθέσεις μας. Υπάρχει ένα πρόβλημα με τη μεταβατική περίοδο. Και νομίζω ότι η Κυβέρνηση ανακρίνοντας ότι θέλει να δώσει κίνητρα, για να αμβλύνει τις επιπτώσεις από εκείνους που πήραν ιδιαίτερα πρόσφατα τις άδειες. Και θα παρακαλέσω και εγώ. Νομίζω ότι τα φορολογικά κίνητρα πρέπει να είναι γενναία, συγκεκριμένα και τολμηρά, για να αμβλύνουν τις επιπτώσεις από τη μεταρρύθμιση αυτή στους ανθρώπους που πήραν πρόσφατα τις άδειες.

Η δεύτερη παρατήρηση, κύριε Υπουργέ, είναι για την κοινοτική οδηγία. Την έχω κάνει και στις δύο προηγούμενες συνεδριάσεις στην επιτροπή, την επαναλαμβάνω και στο Τμήμα, γιατί δεν έχω ακούσει αντίλογο και δεν έχω πεισθεί καλύτερα από όποιον αντίλογο άκουσα.

Όπως σας είπα, στην κοινοτική οδηγία δεν προβλέπεται η υποχρέωση σύστασης ανώνυμης εταιρείας ή ΕΠΕ. Το κόστος σύ-

στασης και λειτουργίας μιας εταιρείας με αυτή την εταιρική μορφή είναι υπερβολικά μεγάλο για εκείνους που θα κάνουν μικρής κλίμακας μεταφορά. Και όντας υπερβολικά μεγάλο, λειτουργεί σε βάρος της ένταξης και της εισόδου νέων ανθρώπων στο επάγγελμα, λειτουργεί σε βάρος του ανταγωνισμού. Επιμένω, λοιπόν, ότι είναι πολύ καλύτερα, σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία, να αφήσουμε την ελευθερία επιλογής της εταιρικής μορφής, πολύ περισσότερο όταν η αγορά είναι εκείνη, η οποία θα ρυθμίσει από εκεί και πέρα ποιος είναι κατάλληλος και μπορεί να κάνει τη δουλειά και ποιος όχι. Για τους σημερινούς κατόχους υπάρχει μια γενναία μεταβατική περίοδος. Αυτό είναι πολύ θετικό. Είναι δέκα χρόνια για τους μικρούς, κ.λπ.. Δεν καταλαβαίνω όμως σε κάθε περίπτωση, γιατί όποιος θέλει να πάρει πλέον άδεια θα πρέπει να κάνει ανώνυμη εταιρεία ή ΕΠΕ. Δεν το επιβάλλει η κοινοτική νομοθεσία και δεν νομίζω ότι είναι λογικό να έχει αυτό το υψηλό λειτουργικό κόστος για να κάνει αυτή την προσπάθεια.

Νομίζω, λοιπόν, ότι σε αυτές τις κατηγορίες και ιδιαίτερα στους μεταφορείς, τους οποίους θέλουμε και πρέπει να συνεχίσουν να υπάρχουν σε νομαρχιακό επίπεδο, που κάνουν μικρές μεταφορές, αλλά και που ενδεχομένως θα κάνουν καλά τη δουλειά τους σε τοπικό επίπεδο, που θα αποκτήσουν ένα κύρος, μια ικανότητα ανταγωνισμού, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να μετεξελιχθούν και να κάνουν περισσότερα πράγματα: Να κάνουν και εθνικές μεταφορές, να κάνουν και διεθνείς μεταφορές. Όλα αυτά νομίζω ότι πρέπει να τα επιτρέψουμε. Το νομοσχέδιο θα πρέπει να δώσει τη δυνατότητα, ώστε να μην εμποδίζονται οι άνθρωποι που θέλουν να μπουν στο χώρο, για να μην υπάρχουν μόνο μεγάλες εταιρείες, οι οποίες θα κάνουν τη δουλειά.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Αθανάσιο Αλευρά, Βουλευτή Α' Αθήνας του ΠΑΣΟΚ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Σερρών του ΠΑΣΟΚ κ. Ευστάθιος Κουτμερίδης.

Κύριε Κουτμερίδη, έχετε το λόγο για επτά λεπτά.

ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΚΟΥΤΜΕΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Βουλευτές, η Κυβέρνηση στο πλαίσιο των νομοθετικών της πρωτοβουλιών προχωρά στην κατάθεση νομοσχεδίων που στόχο έχουν την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών, την πάταξη της παραοικονομίας και της διαφθοράς και τη δημιουργία κανόνων υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά.

Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προχωρά στην απελευθέρωση του επαγγέλματος του μεταφορέα, στην απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών. Ειδικότερα, προχωρά στην απελευθέρωση των οδικών εμπορικών μεταφορών στη χώρα μας.

Κύριοι Βουλευτές, όλοι γνωρίζουμε πως το υφιστάμενο καθεστώς που διέπει σήμερα τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, δυστυχώς ισχύει από το 1976 με το ν. 383/1976. Πρόκειται πραγματικά για ένα καθεστώς που κανε τον κύκλο του εδώ και πολλά χρόνια πριν. Είναι ένα θεσμικό πλαίσιο το οποίο δεν εξυπηρετεί τον πολίτη, αλλά αντίθετα επεκτείνει την αισχροκέρδεια και την παραοικονομία και στρεβλώνει την αγορά.

Μια σειρά από θέματα που αφορούν σήμερα την αγορά των μεταφορών στη χώρα μας ανήκουν πραγματικά σε μια άλλη εποχή, σε μια ξεπερασμένη εποχή.

Οι άδειες για φορτηγά δημόσιας χρήσης και βυτιοφόρα έως και πριν από πολλά χρόνια δίνονταν χωρίς κριτήρια και χωρίς προϋποθέσεις, ανεξέλεγκτα. Δυστυχώς, ο αριθμός των αδειών εδώ και πολλά χρόνια παραμένει ο ίδιος. Δεν υπάρχουν νέες άδειες, δεν έχει δοθεί ούτε μία καινούργια άδεια και γίνεται μεταφορά, μεταβίβαση ή αγορά αδειών από χέρι σε χέρι. Δυστυχώς, για την αγορά αυτών των αδειών δίνονταν τεράστια ποσά, χωρίς αυτά να εμφανίζονται πουθενά. Το παραεμπόριο και η παραοικονομία επικρατούσε στην αγορά των μεταφορών. Αυτή είναι η αλήθεια, αυτή είναι η πραγματικότητα.

Αυτή η κατάσταση είχε ως αποτέλεσμα να πωλούνται σήμερα πάνω από 100.000 ευρώ οι άδειες για τα φορτηγά και πάνω από 200.000 ευρώ οι άδειες για τα βυτιοφόρα.

Είναι γεγονός πως αυτή η κατάσταση δεν μπορούσε να συνεχιστεί πλέον άλλο. Η Ελλάδα δεν μπορεί να είναι ουραγός στην

Ευρώπη, μιας και είναι η μόνη χώρα που έχει κλειστό επάγγελμα των οδικών επαγγελματικών μεταφορών.

Κύριοι Βουλευτές, η Κυβέρνηση και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, επειδή γνωρίζει πως οι οδικές μεταφορές αποτελούν κλάδο ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη της οικονομίας, παρεμβαίνει θεσμικά για να εκσυγχρονίσει τον τομέα των μεταφορών, προκειμένου να αποτελέσουν μοχλό ανάπτυξης του ανταγωνισμού και της επιχειρηματικότητας στη χώρα μας.

Κάνοντας μια γενική αξιολόγηση επί της αρχής, παρατηρούμε πως οι βασικές προβλέψεις του σχεδίου νόμου είναι πως λαμβάνει υπ' όψιν του τα ειδικότερα χαρακτηριστικά της ελληνικής πραγματικότητας και προχωρά στη διαδικασία μετάβασης σ' ένα νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπως έκαναν και άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υιοθετεί τη διαδικασία της σταδιακής μετάβασης στο νέο καθεστώς, όσον αφορά τις οικονομικές προϋποθέσεις. Προβλέπεται, δηλαδή, ένα τριετές μεταβατικό στάδιο, προκειμένου οι υπάρχουσες επιχειρήσεις να προσαρμοστούν στο νέο καθεστώς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Με το νέο σχέδιο νόμου προβλέπεται η θεσμική οργάνωση των μεταφορέων εμπορευμάτων σε μεταφορικές εταιρείες ΑΕ ή ΕΠΕ. Επίσης, το σχέδιο νόμου προβλέπει τη δημιουργία ενός νέου συστήματος χορήγησης αδειών. Αυτό το νέο σύστημα χορήγησης αδειών βασίζεται κατ' αρχάς στις βασικές προβλέψεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, ενώ διασφαλίζεται η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα, αλλά με προϋποθέσεις οι οποίες ισχύουν σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κύριοι Βουλευτές, κανείς δεν μπορεί να ισχυριστεί πως η χώρα μας, η Ελλάδα, θα μπορούσε να είναι η μοναδική χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση που θα διατηρεί κλειστά επαγγέλματα και ότι θα μπορούσε να είναι μια χώρα που δεν έχει απελευθερωμένη αγορά στον τομέα των μεταφορών.

Το σχέδιο νόμου που συζητούμε αποτελεί μια αυτονόητη και αυτοδίκαιη θεσμική παρέμβαση διαρθρωτικού χαρακτήρα, μια αυτονόητη και αυτοδίκαιη παρέμβαση, όπου καθιστά συμβατό και ισόνομο το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο των εμπορευματικών μεταφορών με το αντίστοιχο των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δυστυχώς, όμως, οι στρεβλώσεις και οι παρανομίες του παρελθόντος δημιούργησαν την αίσθηση σε πολλούς επαγγελματίες και εργαζόμενους ότι αυτό είναι νόμιμο και μόνιμο.

Θα πρέπει, λοιπόν, να γίνουν αλλαγές και μεταρρυθμίσεις οι οποίες θα βελτιώσουν τις συνθήκες ενός υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά των μεταφορών προς το συμφέρον των Ελλήνων πολιτών.

Ωστόσο, κύριοι Βουλευτές και αγαπητοί κύριοι Υπουργοί, θα πρέπει να επισημάνω ότι έπειτα και από τις αντιρρήσεις και τις ανησυχίες που εκφράστηκαν από τους φορείς κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην επιτροπή, θα πρέπει να υπάρξουν κάποιες επιπλέον ασφαλιστικές δικλίδες ή διασφαλίσεις, ούτως ώστε να μη δημιουργηθεί η αίσθηση μιας αθρόας εισαγωγής ξένων μεταφορέων από άλλες χώρες της Ευρώπης που πραγματικά τυχάνει να έχουν πιο ευνοϊκό θεσμικό επενδυτικό ή φορολογικό περιβάλλον.

Θα πρέπει, επίσης, να ξεκαθαρίσουμε εάν προβλέπεται κάτι διαφορετικό όσον αφορά τη φορολόγησή τους ή την ασφάλιση των μεταφορέων, εάν θα υπάρξει επιπλέον απελευθέρωση όλων των μεταφορών σε εμπορεύματα, σε επιβάτες και σε άλλα επαγγέλματα και, τέλος, όσον αφορά τα συγκεκριμένα κίνητρα για επενδύσεις μέσα από το νέο επενδυτικό νόμο.

Κύριοι Βουλευτές, η Κυβέρνηση τολμά και προχωρά στις αλλαγές και μεταρρυθμίσεις που τόσο έχει ανάγκη η χώρα μας, προχωρά στις απαραίτητες και αναγκαίες διαρθρωτικές αλλαγές που θα δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για μια νέα βιώσιμη αναπτυξιακή πορεία.

Είναι πραγματικά λυπηρό που οι δυνάμεις της αδράνειας, της συντήρησης και της οπισθοδρόμησης υιοθετούν κανόνες στην αγορά οι οποίοι ίσχυαν πολλές δεκαετίες πριν.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα για λίγο την ανοχή σας.

Σ' αυτήν την περίοδο της οικονομικής ύφεσης, επιβάλλεται να πάρουμε επιτέλους ριζοσπαστικές αποφάσεις για να αλλάξουμε αυτό το αντιπαραγωγικό και διεφθαρμένο μοντέλο ανάπτυξης που υπάρχει στη χώρα μας. Δυστυχώς, υπήρχαν πολιτικές δυνάμεις εγκλωβισμένες σε αναποτελεσματικές και χρεοκοπημένες οικονομικές πολιτικές που ευθύνονται σε πολύ μεγάλο βαθμό για τα μεγάλα δημοσιονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η χώρα μας.

Κύριοι Βουλευτές, αυτήν την ώρα της πρωτόγνωρης κρίσης που περνάει η χώρα μας κρίνονται και αξιολογούνται πολιτικές, πολιτικοί και πολίτες. Κρίνονται πολιτικές που στόχο έχουν να δημιουργήσουν ένα νέο αναπτυξιακό περιβάλλον. Κρίνονται και οι πολιτικοί που τολμούν να πάρουν αναγκαίες αυτονόητες πρωτοβουλίες χωρίς να φοβούνται το πολιτικό κόστος. Κρίνονται, όμως, και οι πολίτες για το κατά πόσο η κοινωνία μας είναι ώριμη να δεχθεί αλλαγές και μεταρρυθμίσεις που τόσο έχει ανάγκη η χώρα μας.

Τούτη την ώρα που η χώρα μας περνάει ιστορικά τη μεγαλύτερη κρίση, τούτη την ώρα που, ο Πρωθυπουργός μας, Γιώργος Παπανδρέου κάνει μια τεράστια προσπάθεια στο εξωτερικό για να πείσει πολιτικούς και επενδυτές πως η Ελλάδα είναι μια χώρα που αλλάζει, μια χώρα που αξίζει να την εμπιστευθούν, θα πρέπει και εμείς από την πλευρά μας, και οι πολιτικοί και οι πολίτες, να αποδείξουμε πως ναι, μπορούμε να αλλάξουμε, πως πραγματικά αξίζουμε μια καλύτερη τύχη.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κουτμερίδη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στις δευτερολογίες των εισηγητών.

Κύριε Μαργέλη, πόσο χρόνο χρειάζεστε;

ΣΠΥΡΟΠΑΝΟΣ ΜΑΡΓΕΛΗΣ: Πέντε λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Έχετε το λόγο, λοιπόν, για πέντε λεπτά.

ΣΠΥΡΟΠΑΝΟΣ ΜΑΡΓΕΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κουβεντιάζουμε αυτό το θέμα στην επιτροπή τρεις μέρες περίπου, άλλη μια μέρα χθες και συνεχίζουμε και σήμερα. Όμως, η δική μου αίσθηση, αλλά και της μεγάλης πλειοψηφίας των Ελλήνων πολιτών που παρακολουθούν τη συζήτηση είναι, ότι όλοι έχουμε συμφωνήσει πως η κατάσταση στον τομέα των εμπορευματικών οδικών μεταφορών στη χώρα μας είναι πάρα πολύ άσχημη.

Όλοι έχουμε κατανοήσει ότι είμαστε η τελευταία χώρα της Ευρώπης, που καλείται να κάνει τις προσαρμογές και τις αλλαγές οι οποίες απαιτούνται. Όλοι έχουμε συμφωνήσει ότι οι επαγγελματίες οι οποίοι ασχολούνται με το χώρο των μεταφορών δεν είναι πλούσιοι συμπολίτες μας, αλλά είναι άνθρωποι οι οποίοι με αγώνα, με μόχθο, με ιδρώτα πραγματικά και με τιτάνιες προσπάθειες, προσπαθούν να βγάλουν το μεροκάματο τους.

Άκουσα, επίσης, χθες να αναφέρονται συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης στα διάφορα μοντέλα που υπάρχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, περισσότερο ή λιγότερο φιλελεύθερα, τα οποία χρησιμοποίησαν οι άλλες χώρες, προκειμένου να κάνουν αυτές τις αλλαγές και αυτές τις προσαρμογές. Όμως, μόνο διαπιστώσεις υπήρξαν!

Μα στα αλήθεια, παρατηρητές των εξελίξεων είμαστε; Αυτό οφείλει να κάνει το πολιτικό σύστημα; Αυτό οφείλουμε να κάνουμε, δηλαδή να είμαστε παρατηρητές για το τι συμβαίνει στην Ευρώπη και στον κόσμο ή και σχολιάζουμε γιατί συμβαίνει το ένα ή γιατί συμβαίνει το άλλο; Αυτό πρέπει να κάνουμε; Πρέπει, δηλαδή, να μετράμε τα τρένα που φεύγουν και εμείς να είμαστε στάσιμοι, ευτυχησμένοι στην απραξία μας και στην αδράνειά μας; Δεν οφείλουμε κάποια φορά να δράσουμε, να πάρουμε αποφάσεις;

Νομίζω ότι αυτό που κάνει η Κυβέρνηση, αυτό που κάνουμε εμείς τώρα, είναι σ' αυτήν ακριβώς την κατεύθυνση. Αναλαμβάνουμε τις ευθύνες μας και κάνουμε τις αλλαγές και τις τομές που χρειάζονται. Και αυτό το κάνουμε και για όφελος του κλάδου των μεταφορών, πράγμα το οποίο πρέπει να αντιληφθούν και οι ίδιοι. Μέσα σ' αυτό το θετικό περιβάλλον που θα δημιουργηθεί,

μέσα από τις καλύτερες δυνατότητες που θα δημιουργηθούν, στο καλύτερο θεσμικό πλαίσιο, θα μπορέσουν να δράσουν και οι ίδιοι προς όφελός τους και προς όφελος των επιχειρήσεών τους.

Άρα, το κάνουμε και για την ελληνική κοινωνία και για την ελληνική οικονομία, γιατί η Κυβέρνηση και το πολιτικό σύστημα οφείλει να δρα για το κοινωνικό σύνολο. Οι επαγγελματικές ομάδες οφείλουν να δρουν, να κινητοποιούνται και να αγωνίζονται για τα δικά τους συμφέροντα. Και καλά κάνουν! Όμως, για το δημόσιο συμφέρον εμείς είμαστε εντεταλμένοι από τους Έλληνες πολίτες να δράσουμε και να το υπερασπιστούμε.

Για όλη αυτήν τη δραματική κατάσταση όλα τα προηγούμενα χρόνια ακούσαμε από κάποιους ότι δεν φταίει κανένας και από κάποιους ότι φταίνει τα δύο κόμματα που κυβέρνησαν τη χώρα. Εγώ αποδέχομαι ότι υπάρχουν ευθύνες και φταίμε όλοι μας. Θεωρώ, όμως, ότι κάποια στιγμή θα πρέπει να αφήσουμε αυτή τη διαδικασία και αυτό το μπαλάκι των ευθυνών και να πάρουμε την πραγματική ευθύνη που μας αναλογεί, για να αλλάξουμε τα πράγματα, να διορθώσουμε τις παραλείψεις και τα λάθη του παρελθόντος και να δημιουργήσουμε αυτές τις συνθήκες που χρειάζεται για να πάει μπροστά η χώρα μας.

Εγώ λέω ότι δεν πρέπει να φοβηθούμε και πρέπει να τολμήσουμε. Και αυτό ισχύει όχι μόνο για μας, αλλά κυρίως ισχύει για τους επαγγελματίες, για όλους τους επιχειρηματίες, για όλους όσοι επιχειρούν σ' αυτήν τη χώρα και αγωνίζονται για ένα καλύτερο αύριο. Δεν πρέπει να μας φοβίσει το νέο. Πρέπει να αφήσουμε πίσω μας το παλιό, πρέπει να αφήσουμε πίσω μας το παρελθόν. Πρέπει να καταλάβουμε ότι δεν ζούμε μόνοι μας στον κόσμο. Πρέπει να δούμε πώς αναπτύσσεται ο κόσμος –πολλές φορές δεν χρειάζεται να ανακαλύψουμε την Αμερική, την έχουν ανακαλύψει άλλοι πριν από εμάς– και να προσαρμοστούμε στις καινούργιες συνθήκες και να αξιοποιήσουμε τα καινούργια εργαλεία και τις καινούργιες δυνατότητες που μας δίνονται.

Θα ήθελα να πω κάτι τελευταίο. Προφανώς, μ' αυτήν την αλλαγή που κάνουμε, σε κάποιους δημιουργούμε προβλήματα. Αν θέλετε, να σας πω το ελάχιστο, ότι δηλαδή κάποιοι ήταν μαθημένοι να λειτουργούν με ένα πολύ συγκεκριμένο τρόπο και τους υποχρεώνουμε να αλλάξουν τρόπο, να λειτουργήσουν με άλλο τρόπο.

Βέβαια, ξέρουμε ότι αυτό είναι δύσκολο. Η δύναμη του κατεστημένου πραγματικά είναι φοβερή. Για να αλλάξουμε και το παραμικρό, χρειάζεται ισχυρή βούληση και υποστήριξη. Αυτήν την υποστήριξη δίνει η Κυβέρνηση μ' αυτό το νομοσχέδιο που καταθέτει σήμερα. Απομένει η βούληση από τους επιχειρηματίες, από τους επαγγελματίες του κλάδου να αξιοποιήσουν αυτές τις καινούργιες δυνατότητες και να μη φοβηθούν.

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

Τελειώνοντας, θέλω να πω το εξής: Ειπώθηκε πολλές φορές και θέλω να επισημάνω και τώρα ότι καλό είναι να δούμε εκτός από τις δυσκολίες που δημιουργεί αυτό το νομοσχέδιο σε όσους μέχρι σήμερα ασχολούνται με τις εμπορευματικές μεταφορές, ότι δίνει δυνατότητες και κίνητρα αναπτυξιακά και φορολογικά. Ας δούμε, λοιπόν, τη φωτεινή πλευρά του φεγγαριού. Ας δούμε αυτές τις δυνατότητες, για να λειτουργήσουμε θετικά και να αξιοποιήσουμε τα φορολογικά κίνητρα.

Αναφέρθηκαν προχθές από τον Υφυπουργό Οικονομικών –και θα γίνουν σε λίγο νόμος του κράτους– μία σειρά από φορολογικές διευκολύνσεις, όπως είναι η απόσβεση της αξίας της αδειάς που σήμερα έχουμε πει πώς αποτιμάται –μέχρι 72.000, μέχρι 150.000 για τα μεγάλα βυτία– ή το ότι θα μπορεί να υπάρξει μία απόσβεση σταδιακά μέσα σε επτά χρόνια ή και σε τρία χρόνια, αν θέλουν ή και το ότι σε κάποιο χρόνο, αν έχουν ζημίες, θα μπορούν να μεταφέρουν αυτήν τη δυνατότητα απόσβεσης. Επίσης, κατά τη διαδικασία συγχώνευσης στη μεταβατική περίοδο, απαλλάσσονται από φόρους, τέλη, κλπ. Υπάρχει και ο αναπτυξιακός νόμος, ο οποίος μπορεί μέχρι σήμερα να μην έχει δώσει τίποτα και μπορεί να έχει προβλήματα –τα καταλαβαίνουμε όλα αυτά– αλλά ανοίγεται μία χαραμάδα, μία καινούργια δυνατότητα.

Ας λειτουργήσουμε, λοιπόν, θετικά, ας καταλάβουμε ότι το τοπίο αλλάζει και ας μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στις καινούργιες προκλήσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ κ. Μαργέλη.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, Βουλευτής Δράμας, κ. Μαργαρίτης Τζίμας, για τρία λεπτά.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, συμφωνώ απόλυτα να σταματήσουμε αυτήν τη διαμάχη περί απόδοσης ευθυνών σε όσα κόμματα κυβέρνησαν μετά τη Μεταπολίτευση και να προχωρήσουμε μπροστά. Όμως, αυτό δεν αποτελεί άλλοθι για το ΠΑΣΟΚ σε κάθε νομοθετική του πρωτοβουλία, σε κάθε πολιτική του απόφαση, να ρίχνει τις ευθύνες στη Νέα Δημοκρατία.

Αποφασίστε τι θέλετε! Εσείς ζητάτε στα πεντέμισι χρόνια που κυβέρνησε η Νέα Δημοκρατία, να έκανε όλα αυτά που δεν κάνατε εσείς στα είκοσι χρόνια! Αυτός είναι ο πυρήνας του λόγου σας και του κυβερνητικού σας έργου, ότι δηλαδή για όλα φταίει η Νέα Δημοκρατία, γιατί δεν τα έκανε στα πεντέμισι χρόνια. Ναι, αλλά εσείς κυβερνήσατε είκοσι χρόνια!

Και εύλογα ρωτώ, κύριε Υπουργέ: Γιατί δεν υλοποιήσατε εσείς την οδηγία της 29ης Απριλίου του 1996 για το άνοιγμα του επαγγελματός; Κυβέρνηση ήσασταν το 1996! Τη μνημονεύετε εδώ, τη γράφετε! Από το 1996 μέχρι το 2004 κυβερνήσατε σχεδόν δέκα χρόνια! Και ρίχνετε το βάρος σε μας; Κυβέρνηση δεν ήσασταν από το 1981 μέχρι το 1989; Γιατί δεν κάνατε απελευθέρωση, όταν, όπως λέτε, εκείνη τη δεκαετία οι ευρωπαϊκές χώρες έκαναν την απελευθέρωση των οδικών μεταφορών;

Ε αυτή η καραμέλα λιώνει, κύριε Υπουργέ! Πρέπει να αντιληφθείτε ότι κυβερνάτε εδώ και έντεκα μήνες! Δεν κυβερνά η Νέα Δημοκρατία! Εμείς το πήραμε το μήνυμα. Όμως, δεν είναι δυνατόν να προχωρήσει η πολιτική ζωή του τόπου κλείνοντας μάτι στο παρελθόν, ρίχνοντας συνέχεια ευθύνες στη Νέα Δημοκρατία! Λέτε και μπορούσε όλη η κακοδιαμονία του ελληνικού κράτους να ρυθμιστεί σε πεντέμισι χρόνια, όταν εσείς σε είκοσι χρόνια όχι μόνο δεν λύσατε, αλλά διογκώσατε τα προβλήματα της Ελλάδας!

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

Εχθές υποστηρίξατε ότι το επάγγελμα είναι κλειστό. Μα είναι δυνατόν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα να είναι κλειστό, όταν απασχολεί τριάντα πέντε χιλιάδες κόσμο, εκατό χιλιάδες οικογένειες; Να μου πείτε ότι είναι κλειστό το επάγγελμα του συμβολαιογράφου που σε κάθε νομό υπάρχουν πέντε, δέκα συμβολαιογράφοι, μάλιστα! Όμως, ένα επάγγελμα στο οποίο απασχολούνται χιλιάδες εργαζόμενοι είναι κλειστό; Το ανοίγετε ακόμα περισσότερο. Συμφωνούμε. Όμως, μην υποστηρίζετε ότι επικρατούσαν συμφέροντα και ότι οι άνθρωποι είναι νονοί της νύχτας!

Διαβάσατε σήμερα τα δημοσιεύματα του Τύπου; Ξέρετε τι γράφουν τα περισσότερα δημοσιεύματα για τους ανθρώπους που διαδηλώνουν έξω; Γράφουν «ό,τι φάγανε, φάγανε». Το υποστηρίζετε αυτό; «Ό,τι φάγανε, φάγανε» οι άνθρωποι της δουλειάς και του μόχθου; Είναι πολιτική θέση αυτή, ότι δηλαδή «τέλειωσε το πάρτι»; Και θέλετε να συναινέσει η Νέα Δημοκρατία; Γι' αυτό ζητήσαμε ονομαστική ψηφοφορία στο άρθρο 14! Και δεν υπήρξε δέσμευσή σας στα δύο κυρίαρχα αιτήματα. Δεν μπορεί να είναι τόσο άκαμπτη η Κυβέρνηση, κύριε Υπουργέ, για την παράταση του χρόνου και το 35%!

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

Βασικός κανόνας της δημοκρατίας είναι να ακούει μία κυβέρνηση τα αιτήματα των πολιτών. Εσείς προχωράτε ακάθεκτοι! Αγνοείτε τις αντιδράσεις, αγνοείτε τον προβληματισμό, αγνοείτε τις θέσεις! Δεν είναι δημοκρατία αυτού του είδους, όταν μία κυβέρνηση προχωρά χωρίς τη λαϊκή συμμετοχή που κάποτε το κόμμα σας την είχε σημαία. Πού είναι η λαϊκή συμμετοχή; Τη δεκαετία του 1980, υπήρχε το «το ΠΑΣΟΚ στην Κυβέρνηση, ο λαός στην εξουσία». Αυτά ακούγαμε. Ποιος λαός στην εξουσία; Μέχρι το 2009 ήσασταν μαζί με τους διαδηλωτές και τώρα είστε απέναντι στους διαδηλωτές! Πρέπει να αποφασίσετε!

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον ισηγητή της Νέας Δημοκρατίας κ. Μαργαρίτη Τζίμα, Βουλευτή Δράμας.

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, Βουλευτής Μαγνησίας, κ. Απόστολος Νάνος για επτά λεπτά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ακούσαμε κατά κόρον και χθες και σήμερα, αλλά και στην επιτροπή που συζητήσαμε τρεις μέρες, ότι το σημερινό νομοσχέδιο είναι ταυτισμένο με το δημόσιο συμφέρον.

Δημόσιο συμφέρον για σας, αγαπητοί συνάδελφοι της Κυβέρνησης, είναι το συμφέρον των μονοπωλιακών ομίλων. Με αυτό είστε ταυτισμένοι και αυτό θέλετε να επιβάλετε και μέσα από το νομοσχέδιο, αλλά και με άλλα νομοσχέδια, τα οποία έχετε φέρει μέχρι τώρα προς ψήφιση στη Βουλή.

Είπατε ότι είναι κάτι νέο και να μη φοβόμαστε το νέο. Ταυτίζετε το νέο -που πρέπει να υπάρχει νέο- με ό,τι είναι αναχρονιστικό. Νέο είναι η εξέλιξη για το ασφαλιστικό που πάει σαράντα έτη τους εργαζόμενους για να πάρουν σύνταξη, νέο είναι η φορολόγηση επιπλέον των εργαζομένων, νέο είναι το ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας. Αυτά είναι τα νέα για εσάς. Τα αναχρονιστικά, σε βάρος των λαϊκών στρωμάτων.

Είπαμε και στην κεντρική ομιλία μας ότι όλα αυτά τα μέτρα που παίρνονται από την Κυβέρνηση σήμερα, αλλά και τις προηγούμενες κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας είναι καθαρά -το λέτε και στις εισηγήσεις σας- προσαρμογή στις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ποιοι κερδίζουν απ' αυτές τις προσαρμογές, αγαπητοί συνάδελφοι; Το δείχνει η πολιτική και η πράξη. Κύριο επιχείρημα είναι ότι είμαστε η τελευταία χώρα στην προσαρμογή των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εάν πρόκειται να εφαρμόζονται αυτές οι οδηγίες και οι κατευθύνσεις και οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι σε βάρος του λαού, που είναι σε βάρος των λαϊκών στρωμάτων, τότε για τέτοιες προσαρμογές να μείνουμε τελευταίοι και όχι μόνο, αλλά να μην είμαστε και μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι μόνοι οι οποίοι κερδίζουν απ' αυτές τις προσαρμογές είναι το μεγάλο κεφάλαιο και κανένας άλλος και οι μόνοι που χάνουν είναι οι εργαζόμενοι και γενικότερα τα λαϊκά στρώματα. Το δείχνει εξάλλου και η εμπειρία όπου εφαρμόζονται αυτά τα μέτρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Με αυτές τις πολιτικές ποιοι κερδίζουν; Τα μονοπώλια και κανένας άλλος δεν κερδίζει στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αυτές τις αλλαγές που δεν έγιναν όλο το χρονικό διάστημα, σήμερα τις φέρνει η Κυβέρνηση με πρόσχημα την καπιταλιστική κρίση, όσο γίνεται πιο γρήγορα και βέβαια, σε βάρος των λαϊκών στρωμάτων. Φυσικά, δεν διαφωνεί ούτε η Νέα Δημοκρατία με αυτές τις αλλαγές οι οποίες γίνονται. Το δήθεν μεταβατικό στάδιο για τις οδικές μεταφορές δείχνει ότι δεν διαφωνεί ουσιαστικά επί της ουσίας της πολιτικής που εκπορεύεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από την τρέχουσα γενικότερα. Εξ άλλου αυτές οι αλλαγές γίνονται και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και παρακολουθούμε και αυτό τον καιρό πάλι τους μεγάλους αγώνες που γίνονται από τμήματα των εργαζομένων και άλλων τάξεων, που αγωνίζονται ενάντια σε αυτές τις πολιτικές και στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Λέγεται κάτι, για να γίνουμε δήθεν ανταγωνιστικοί. Ανταγωνιστικοί για ποιον; Ποιοι κερδίζουν από αυτόν τον ανταγωνισμό; Κερδίζουν τα λαϊκά στρώματα; Είναι υποκριτικό να λέτε ότι κερδίζουν τα λαϊκά στρώματα. Όμως, οι μόνοι οι οποίοι κερδίζουν, είτε θέλετε να το παραδεχθείτε είτε όχι, είναι το μεγάλο κεφάλαιο. Είναι υποκριτικό το δήθεν ενδιαφέρον σας ότι κάθε πολίτης θα έχει πρόσβαση στο επάγγελμα του φορηγατζή. Θυμίζει αυτό που έλεγε παλιά η Νέα Δημοκρατία με Πρωθυπουργό τον κ. Μητσοτάκη, για τους νοικοκυραίους με τα αστικά λεωφορεία, ότι δήθεν θα μπορούσαν να έχουν το δικαίωμα όλοι οι οδηγοί να γίνουν νοικοκυραίοι. Αυτό θυμίζει και η πολιτική σας σήμερα, που εφαρμόζετε σαν Κυβέρνηση. Αλλά με αυτήν την πολιτική έχετε οδηγήσει τα πράγματα στην εξαθλίωση των εργαζομένων, στην τεράστια ανεργία, που έχει χτυπήσει καμπανάκι εδώ και καιρό και ανανεύεται και μέχρι τέλος του χρόνου να φτάσει το ένα εκατομμύριο άνεργους.

Τα ίδια λέγατε ότι θα είχαν δήθεν πρόσβαση οι αγρότες στα φωτοβολταϊκά. Η απόφαση του ΥΠΕΚΑ πρόσφατα δείχνει πως οι αγρότες θα μείνουν έξω απ' αυτήν την πολιτική. Όπως τους ξεγελάσατε και τους πήρατε χρήματα για να κάνουν τις διάφορες μελέτες, το ίδιο θα γίνει και με τους οδηγούς αύριο, μεθαύριο, που δήθεν θα έχει δικαίωμα ο οποιοσδήποτε εργαζόμενος να αγοράσει φορηγό και να μπει σε μια μεγάλη εταιρεία. Όπως την πάτησαν αυτοί που τα τελευταία χρόνια μέσα από τη μέθοδο του leasing υποχρεώθηκαν για να έχει ο γιός τους, το παιδί τους ένα μεροκάματο, να μπουν στις τράπεζες, να πουλήσουν τα σπίτια τους για να έχουν ένα μεροκάματο, άλλο τόσο θα την πατήσουν και αυτοί οι υποψήφιοι νοικοκυραίοι αύριο. Θα τους συντρίψει το καρτέλ, κυριολεκτικά.

Αυτά τα οποία ειπώθηκαν δήθεν για γενναιόδωρες ρυθμίσεις, όπως το ασφαλιστικό των εργαζομένων, των αυτοαπασχολούμενων, εμπλέκονται μέσα στα συνολικά σχέδια. Όταν όλες οι συντάξεις πέφτουν δραματικά προς τα κάτω, τι να περιμένουν να κερδίσουν οι εργαζόμενοι στις μεταφορές; Προσπαθείτε να τους πείσετε ότι δήθεν τους βοηθάτε, όταν τα αποθεματικά τους τα έδωσαν στο χρηματιστήριο και στα δομημένα ομόλογα ή με την επιδότηση δόλωμα, που είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να μπουν σε ανώνυμες εταιρείες να πάρουν αυτή την επιδότηση, ώστε να αλλάξουν το φορηγό τους ή με το φορολογικό όταν πάλι βοηθάτε τις ανώνυμες εταιρείες με αυτήν την ιστορία. Και χθες ακόμη έφεραν πάλι την περαιώση που θύγει αποκλειστικά και μόνο τους αυτοαπασχολούμενους. Το άλλο το οποίο ειπώθηκε, ότι δήθεν οι μικροί μπορούν να κάνουν μεταφορές σε εθνικό επίπεδο, ειδικά αυτοί που έχουν νομαρχιακές άδειες και αυτοί είναι υποκριτικό, διότι δεν θα μπορούν να αντέξουν τον ανταγωνισμό των μεγάλων εταιρειών.

Ο κύριος Υπουργός, είπε ότι τα καρτέλ τα δημιουργεί η κλειστή αγορά. Τι να απαντήσουμε σε αυτό; Δεν είναι και αυτό υποκριτικό; Γιατί ο ίδιος προσωπικά γνωρίζει την πραγματικότητα, ο ίδιος ανέφερε το παράδειγμα της Ολυμπιακής. Απελευθερώθηκε η Ολυμπιακή και γενικά οι αερομεταφορές και οι ακτοπλοίες. Βοήθησαν σε τίποτα; Τα καρτέλ υπάρχουν και οξύνονται ακόμα περισσότερο. Ή πάρτε για παράδειγμα τα τρόφιμα και τα ποτά, το γάλα στους κτηνοτρόφους. Δεν έγιναν καρτέλ σε βάρος των αγροτών, των λαϊκών στρωμάτων που συνεχίζουν να πουλούν το γάλα σε χαμηλές τιμές, σε βάρος των κτηνοτρόφων;

Είπατε πως έχουν γίνει αλλαγές στον τρόπο μεταφοράς από παλιά από το τρίκυκλο, από το κάρο, μέχρι τώρα. Σίγουρα έχουν γίνει αλλαγές, αλλά εκείνο που δεν έχει αλλάξει είναι η εκμετάλλευση των εργαζομένων που δουλεύουν σε αυτούς τους κλάδους, χωρίς κανέναν στοιχειώδη έλεγχο. Υπήρχε εκμετάλλευση και τότε και τώρα. Τους εκμεταλλεύονται είτε αυτοί είναι μετανάστες είτε απλοί εργαζόμενοι χωρίς καλές εργασιακές συνθήκες, χωρίς ασφάλεια, με μεροκάματο πείνας.

Τέλος, σχετικά με την αξιοπιστία και τη διαφάνεια που δήθεν θα υπάρξει, ως μην έχουμε αυταπάτες. Ποτέ στο πλαίσιο του καπιταλισμού δεν υπήρξε διαφάνεια και αξιοπιστία. Το ζούμε εξ άλλου αυτό το χρονικό διάστημα, που η Βουλή έχει γεμίσει εξεταστικές επιτροπές. Ο ίδιος ο καπιταλισμός γεννά τα σκάνδαλα. Γι' αυτό θα πρέπει, αγαπητοί συνάδελφοι, να συνειδητοποιήσουν οι εργαζόμενοι και οι αυτοαπασχολούμενοι και γενικά η λαϊκή οικογένεια την ανάγκη μιας άλλης πολιτικής στο πλαίσιο μιας άλλης λαϊκής οικονομίας και εξουσίας, που πραγματικά οι ίδιοι θα είναι αφεντικά, αυτοί οι οποίοι θα παράγουν τον πλούτο και όχι οι κηφήνες που παράγουν σήμερα τον πλούτο σε βάρος των λαϊκών στρωμάτων. Έτσι τελικά, θα λυθεί και οριστικά το πρόβλημα των μεταφορικών αναγκών του λαού.

Γι' αυτόν το λόγο καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο το οποίο φέρνει σήμερα η Κυβέρνηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον ειδικό αγορητή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Απόστολο Νάνο, Βουλευτή Μαγνησίας.

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Κωνσταντίνος Αϊβαλιώτης, Βουλευτής της Β' Αθήνας. Πόσο χρόνο θέλετε, κύριε Αϊβαλιώτη;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Πέντε λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Πολύ ωραία. Έχετε

το λόγο για πέντε λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΙΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ.

Χθες ο συμπαθέστατος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, μιλώντας για τους μεταφορείς, βρήκε την ευκαιρία να κάνει και τη γνωστή κριτική στο Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό. Ξέρετε, υπάρχει μία παλαιά διαφήμιση: «Σαράφης στα Τρίκαλα, τώρα και στο Παρίσι». Να το αλλάξουμε επί το νεοδημοκρατικότερο: «Τυφώνας στην Αθήνα, τώρα και στις Βρυξέλλες»!

Ζούμε ένα σουρεαλισμό. Ο τυφώνας-βεντέτα χτυπά τη «γαλάζια πολυκατοικία» ήδη από τη δεκαετία του '90 -γιατί ο τυφώνας είναι οι προσωπικές διαφορές μεταξύ οικογένειας Μητσστάκη και του κ. Σαμαρά- και μετράει θύματα. Ο τυφώνας-βεντέτα χτύπησε τώρα και την ομάδα Ευρωβουλευτών της Νέας Δημοκρατίας και ήδη τη συρρικνώνει και αυτήν. Μετά τους τρεις Βουλευτές που διαγράφηκαν από τη Νέα Δημοκρατία, τώρα χάνεται και ένας Ευρωβουλευτής. Είναι η τέταρτη διαγραφή σ' αυτό το χρονικό διάστημα. Εγώ εύχομαι να τις εκατοστήσει η Νέα Δημοκρατία τις διαγραφές, αν και δεν έχει εκατό Βουλευτές.

Όσον αφορά αυτό που είπε, ο αξιγάπητος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Κεφαλογιάννης, ότι θα αγκαλιάσει το ΛΑΟΣ μέχρι πνιγμού, πνιγμό προκαλεί, λοιπόν, στη Νέα Δημοκρατία ο τυφώνας-βεντέτα και απομεινώνει τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες και στην Αθήνα και στις Βρυξέλλες.

Ο δεύτερος σουρεαλισμός. Έρχομαι τώρα στον εξαιρετικά σοβαρό και ευφραδέστατο και αγαπητό φίλο, τον Υπουργό κ. Ρέππα, ο οποίος μας είπε -σοσιαλιστής ων ο κ. Ρέππας και όλη η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ- πόσο θετικό είναι το φιλελεύθερο μέτρο του ανοίγματος του επαγγέλματος. Άκρως φιλελεύθερο αυτό το μέτρο! Σοσιαλιστική Κυβέρνηση είσατε. Το ΠΑΣΟΚ, λοιπόν, νεοφιλελεύθερο όσο ποτέ, υπεραμύνεται της άκρατης φιλελευθεροποίησης.

Άκουσα τον κ. Ρέππα πολύ προσεκτικά. Στην ομιλία του είπε ότι θα κάνει προτάσεις. Περιμέναμε τροποποιήσεις, περιμέναμε βελτιώσεις. Λένε «όταν δημεύεται η περιουσία των φορτηγατζήδων». Δεν το λέω εγώ, το λένε οι αυτοκινητιστές της βόρειας Ελλάδας. Θα καταθέσω το υπόμνημά τους. «Δημεύεται η περιουσία μας». Αυτό λένε για την άδεια. Δραματική έκκληση των αυτοκινητιστών της βόρειας Ελλάδας, οι οποίοι αναφέρουν επί λέξει ότι οι άδειες των φορτηγών είναι πληρωμένες με αίμα και αγώνα μιας ζωής.

Θα το καταθέσω στα Πρακτικά. Είναι η δραματική έκκληση ενός κλάδου που σβήνει.

(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)

Σουρεαλισμός είναι ότι δεν ξέρουμε και πόσα φορτηγά έχουμε, βρε αδερφέ. Έχουμε τριάντα τρεις χιλιάδες; Έχουμε 30.295; Έχουμε 30.195; Κατέθεσα την επίσημη λίστα του Υπουργείου. Δεν ξέρουμε πόσα φορτηγά έχουμε. Πόσα έχουμε; Στο νομοσχέδιο λέτε τριάντα τρεις χιλιάδες. Το Υπουργείο λέει ότι είναι τρεις χιλιάδες λιγότερα. Τι συμβαίνει;

Όσον αφορά τα βυτιοφόρα, είπα ότι ήταν εννιακόσια ενενήντα επτά και σήμερα είναι χίλια πεντακόσια. Γεννάνε τα βυτιοφόρα; Τι συμβαίνει επιτέλους με τις άδειες των φορτηγών και των βυτιοφόρων; Γιατί το Υπουργείο σας τα εμφανίζει τρεις χιλιάδες λιγότερα μόλις πριν έξι μήνες; Και, εν πάση περιπτώσει, τόσο δραματικό είναι; Τόσο δεν μπορεί να κάνει πια πίσω η Κυβέρνηση στο θέμα της επιμήκυνσης της περιόδου στα πέντε χρόνια, που ζητάνε οι φορτηγατζήδες και στο 35%;

Ενώ οι διαφορές δεν είναι χαώδεις, γιατί έχουμε μείνει στις θέσεις μας, δεν μετακινούμαστε πόντο, για να λύσουμε ένα κοινωνικό θέμα, να ζήσουν οι Έλληνες μεταφορείς, να πάει ο κόσμος στη δουλειά του, να βάζει βενζίνη, να ζήσουν τα παιδιά των φορτηγατζήδων, να ζήσουν τα παιδιά όλων των Ελλήνων πολιτών; Για ποιο λόγο; Για την τρόικα; Η «τρώικα» γράφεται με ωμέγα, γιατί τρώει, κατατρώει κοινωνικά δικαιώματα, κατατρώει κατακτήσεις δεκαετιών! Με ωμέγα γράφεται η «τρώικα»!

Και αν συζητούμε για να συζητούμε και δεν υπάρχει μετακί-

νηση από τις θέσεις μας, τι νόημα έχει να συνεδριάζουμε στη Βουλή; Για να γίνονται αυτοί οι μονόλογοι των κωφών; Αν εκτελούμε όποια ακρότητα επιτάσσει η τρόικα, πού είναι η εθνική μας κυριαρχία;

Γιατί παραδίδουμε τους Έλληνες μεταφορείς στους ξένους, στις πολυεθνικές και στα καρτέλ -άρθρο 1- ανεξαρτήτως εθνικότητας; Τι είναι αυτό; Τι σημαίνει ότι ο καθένας μπορεί να κάνει μεταφορές στην Ελλάδα επειδή έτσι γουστάρει, ανεξαρτήτως εθνικότητας; Πείτε μας τι σημαίνει αυτό. Τι υποκρύπτεται; Ούτε καν «κοινοτικός υπήκοος», αλλά «ανεξαρτήτως εθνικότητας». Γιατί σακατεύουμε τους Έλληνες επαγγελματίες; Πειθήνια όργανα στις επιταγές της παγκοσμιοποίησης.

Ζητούμε την άμεση απόσυρση του νομοσχεδίου και φυσικά το καταψηφίζουμε επί της αρχής.

Απευθύνομαι προς τη Νέα Δημοκρατία. Αφού διαφωνείτε με το νομοσχέδιο και είναι ταφόπλακα, όπως είπατε, γιατί λέτε «ναι» σ' αυτό το νομοσχέδιο του ΠΑΣΟΚ που συντρίβει τους Έλληνες μεταφορείς;

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Αϊβαλιώτη, ειδικό αγορητή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, Βουλευτής Β' Αθηνών, κ. Δημήτριος Παπαδημούλης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριοι της Κυβέρνησης, κύριε Υπουργέ, μετά από δεκαετίες αδράνειας και των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας και πελατειακής ψηφοθηρίας πάνω στην αγοραπωλησία των αδειών, νομοθετείτε με προχειρότητα, με σπασμωδικότητα και με βιαστικότητα σαν τον Προκρούστη. Τη δική σας καθυστέρηση, να προσαρμοστείτε σε μια σταδιακή μετάβαση από το κλειστό επάγγελμα στο ανοικτό επάγγελμα, τη φορτώνετε στην πλάτη δεκάδων χιλιάδων οικογενειών και ιδιαίτερα αυτών που πρόσφατα αγόρασαν άδεια, δίνοντας πολλά λεφτά και ακόμη ενδεχομένως να χρωστάνε αυτά τα λεφτά. Και τώρα, σε σύντομο χρονικό διάστημα εκμηδενίζετε την αξία της περιουσίας τους.

Η χώρα βρίσκεται σε αναστάτωση γι' αυτό το θέμα επί εβδομάδες και ο βασικός πυροδότης αυτής της αναστάτωσης δεν είναι ορισμένες μεμονωμένες ακραίες ενέργειες, τις οποίες καταδικάσαμε από την πρώτη στιγμή, είναι το δικό σας είπα-ξείπα, κύριε Ρέππα. Εσείς στις 21 Απριλίου 2010 παρουσιάσατε νομοσχέδιο που έδινε πενταετή περίοδο προσαρμογής. Και μετά -κατ' εντολή της Τρόικα, είδατε φωνές στα όνειρά σας;- χωρίς να μας εξηγήσετε, την πενταετία την κάνετε τριετία. Και είναι ένα σημείο που θα μπορούσε να δώσει μια διέξοδο, αν στεκόσασταν στην αρχική σας δέσμευση για πενταετή περίοδο.

Είκοσι πέντε λεπτά μιλούσατε χθες και δεν μας είπατε μια λέξη γι' αυτό το δελτίο Τύπου, δεν μας είπατε μια λέξη γι' αυτό το είπα-ξείπα, παρ' ότι είστε ευφράδεις. Περιμένω να μας πείτε σήμερα. Περιμένουν και άλλοι πολλοί απ' έξω, που μετρούν το δίκτυ της αξιοπιστίας σας. Διότι εκσυγχρονισμός και μεταρρυθμίσεις με είπα-ξείπα και με το να κοροϊδεύουμε τον κόσμο, δεν μπορεί να σταθεί.

Από το 1996 υπάρχει αυτή η οδηγία. Σας χαρίζω τα προηγούμενα είκοσι πέντε χρόνια της αδράνειας και στη Νέα Δημοκρατία και στο ΠΑΣΟΚ. Δεκαπέντε χρόνια τι κάνατε; Και γιατί καλείτε τώρα αυτά που δεν κάνατε εσείς, να τα πληρώσουν και να τα λουσούν οι άνθρωποι του μόχθου; Και μιλάμε για τους οδηγούς και για αυτούς που έχουν μικρά φορτηγά, μικρές άδειες, επενδύσανε μια μικρή περιουσία, όχι σε ένα διαμέρισμα για να παίρνουν ένα νοίκι, αλλά σε μια άδεια.

Μας είπατε ότι θα σπάσουν τα καρτέλ. Αλήθεια; Πού το λέτε αυτό; Στην Ελλάδα που είναι το βασίλειο των καρτέλ; Καρτέλ στα σουπέρ μάρκετ. Καρτέλ στις τράπεζες. Καρτέλ στην ακτοπολία, καρτέλ στο γάλα, καρτέλ στα καύσιμα. Στον ένα χρόνο που είστε Κυβέρνηση μπορείτε να μου πείτε μια υπόθεση όπου έσπασε ένα καρτέλ από την περίφημη Επιτροπή Ανταγωνισμού; Μπορείτε να μου πείτε μια ενέργεια που ενδυνάμωσε το σπάσιμο των καρτέλ; Και το καρτέλ δεν απειλεί μόνο τις εμπορικές και οδικές μεταφορές, απειλεί όλους τους Έλληνες πολίτες, γιατί είναι ο βασι-

κός παράγοντας που έχουμε επίσημο πληθωρισμό 5,5% -ανεπίσημο υψηλότερο- παρ' ότι η ύφεση καλπάζει. Έχουμε στάσιμο πληθωρισμό και σε αυτούς που κόψατε μισθούς και συντάξεις, τους κλέβετε και πρόσθετο εισόδημα μέσα από τον πληθωρισμό. Πώς θα καταπολεμήσετε τον κίνδυνο των καρτέλ στις οδικές μεταφορές με αυτά τα χάλια;

Από τη συζήτηση μέχρι τώρα φάνηκε το εξής. Παρά τις διαφορές που υπάρχουν σ' αυτήν την Αίθουσα, δύο αιτήματα για αλλαγές στο νομοσχέδιο μπορούν να δώσουν την διέξοδο. Πενταετής μεταβατική περίοδος και διατήρηση του 35% της άυλης αξίας και μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου. Είναι οι αιχμές των αιτημάτων των μεταφορέων και όλων τους των συνδικάτων, που κατατέθηκαν και στην επιτροπή και στο Τμήμα. Αν αυτά τα δεχθεί η Κυβέρνηση, νομίζω ότι μπορεί να βρεθεί διέξοδος. Δεν απαιτούμε να δεχθεί η Κυβέρνηση το 100% των θέσεών μας. Αυτό που ζητούμε είναι να κάνει ένα βήμα πίσω.

Αν κάνετε ένα βήμα πίσω, κύριε Ρέππα της 23ης Σεπτεμβρίου του 2010, θα συναντήσετε τον κ. Ρέππα της 21ης Απριλίου του 2010, που μιλούσε για μεταβατική περίοδο. Και σας επαναλαμβάνω, δεν τα είπατε Πρωταρχικά, τα είπατε είκοσι μέρες μετά και πρέπει να τα τιμήσετε αυτά.

Θα λειτουργήσει η Βουλή; Θα έχουμε σε ένα θέμα, που συγκλονίζει την κοινωνία και που υπάρχουν και διαφορετικές απόψεις, ένα Κοινοβούλιο, το οποίο να πιέζει την Κυβέρνηση να ξαναθυμηθεί παλιές τις δεσμεύσεις; Υπήρχαν Βουλευτές της Πλειοψηφίας που σας είπαν «κάντε αλλαγές». Ούτε αυτούς δεν θα τους ακούσετε; Δεν ακούτε τη Νέα Δημοκρατία, τον ΣΥΡΙΖΑ, το ΚΚΕ, το ΛΑΟΣ. Ούτε τους δικούς σας Βουλευτές δεν ακούτε; Και αν δεν ακούτε τους δικούς σας Βουλευτές, τη δική σας φωνή πριν πέντε μήνες και το δικό σας νομοσχέδιο, γιατί αρνείστε να το ξαναδείτε; Εκτός αν σας εμποδίζει η τρόικα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Παπαδημούλη.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Σπυρίδων Βούγιας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακολούθησα χθές μετά και την Επιτροπή, μια συζήτηση που κατά τη γνώμη μου χαρακτηρίστηκε από την πλευρά της Αντιπολίτευσης, από υποκρισία, ασάφεια και φοβικό δογματισμό. Μέσα σ' ένα πλαίσιο που καθορίστηκε από την παρουσία του παραμορφωτικού φακού της τηλεόρασης, που τροφοδοτήθηκε από το κλειστό κύκλωμα της επαφής με τους διαδηλωτές και δημιούργησε παράξενες, παράδοξες συμπεριφορές, με θεατρικές παραστάσεις υπερβολών σε χειρονομίες και λόγια, που δεν είχαν σχέση με τη νηφάλια αντιμετώπιση του προβλήματος. Θα έλεγα πως με τη σειρά τους τροφοδότησαν και τις απαράδεκτες, βίαιες ενέργειες μπροστά στον Άγνωστο Στρατιώτη, που εξέθεσαν το σκληρό αγώνα που έκαναν οι συνδικαλιστές του κλάδου να καταθέσουν πολιτισμένα και αντικειμενικά τα επιχειρήματά τους.

Μόλις δέκα μέρες συμμετέχω στην Κυβέρνηση και είχα την ευκαιρία να συμμετάσχω σε κάποιες συνεδριάσεις και να ακούσω σοβαρά επιχειρήματα και κυρίως την κατάθεση μιας εύλογης αγωνίας, ενός φόβου για το αύριο.

Αυτόν τον φόβο δεν πρέπει να τον τροφοδοτούμε. Πρέπει να συζητούμε γι' αυτόν και να πείσουμε πως αυτό που κάνουμε, η ρύθμιση μιας αγοράς ατελούς, μιας αγοράς κατακερματισμένης, είναι ο μόνος τρόπος για την αποκατάσταση των στρεβλώσεων που υπάρχουν.

Τι να περιμένει κανείς, όμως, από τη Νέα Δημοκρατία, που ξαφνικά ανακάλυψε πως μπορεί να λύσει το οικονομικό πρόβλημα της χώρας μέσα σ' ένα χρόνο;

Τι να περιμένει κανείς από έναν Αρχηγό, που από το μνημόνιο πέρασε αμέσως στην αμνησία και αμνηστεύσε την πολιτική του κ. Καραμανλή, θεωρώντας και δηλώνοντας ανερευθιάστα πως μπορεί να λύσει τα οικονομικά προβλήματα της χώρας μέχρι το τέλος του 2011 και να μας βγάλει από το μνημόνιο;

Αυτοί δηλαδή που έβαλαν τη φωτιά στο σπίτι, το κοινό, τον τόπο μας -δεν με ενδιαφέρουν οι επιμέρους μπλε ή άλλες «πολυκατοικίες» και η ιδιοκτησία τους- αυτοί, λοιπόν, κάθονται τώρα

απ' έξω και παρακολουθούν αυτούς που απεγνωσμένα προσπαθούν να σβήσουν τη φωτιά. Δηλώνουν δε πως μπορούν αυτοί να διορθώσουν τα πράγματα.

Ας έρθουμε, όμως, στο θέμα μας και στην αποκατάσταση πέντε μεγάλων στρεβλώσεων που υπάρχουν σήμερα και δεν βοηθούν ούτε τους πολίτες να απολαύσουν υψηλές υπηρεσίες στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές ούτε και τους μεταφορείς να δουλέψουν κάτω από ιδανικές συνθήκες. Οι στρεβλώσεις αυτές, κατ' αρχήν, αφορούν συγκοινωνιακά, δηλαδή μεταφορικά προβλήματα.

Ειπώθηκε και από τον Υπουργό πως το 98% του καταμερισμού του μεταφορικού έργου γίνεται με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και μόλις 1,2% με το σιδηρόδρομο, ενώ στην Ευρώπη το ποσοστό είναι 75% και πολύ μεγαλύτερο για το σιδηρόδρομο, τις θαλάσσιες και τις αεροπορικές μεταφορές.

Είναι μονόδρομος και για την Ελλάδα να οδηγηθεί προς τα εκεί και το δεδομένο πως παρά το μεγάλο ποσοστό του καταμερισμού για τις οδικές μεταφορές δεν διασφαλίζεται υψηλό μεταφορικό έργο, μας κάνει να καταθέσουμε την πεποίθησή μας πως το προτεινόμενο σχέδιο νόμου θα βελτιώσει και την ποιότητα παροχής υπηρεσιών, αλλά και το έργο για τους μεταφορείς.

Μπροστά, λοιπόν, σε μία προοπτική αλλαγής του καταμερισμού του μεταφορικού έργου στα διάφορα μέσα μεταφοράς ερχόμαστε να ενισχύσουμε την ποιότητα παροχής υπηρεσιών, τον ανταγωνισμό και σε τελική ανάλυση τον τζίρο του κλάδου.

Η δεύτερη στρέβλωση αφορά το μεγάλο αριθμό των ιδιωτικών φορτηγών, που είναι ένα εκατομμύριο διακόσιες εβδομήντα χιλιάδες με τριάντα τρεις χιλιάδες μόνο δημόσιας χρήσης. Ένα από τα ζητήματα που θα αποκαταστήσει ο νόμος είναι η ηλεκτρονική καταγραφή και το ηλεκτρονικό μητρώο των ιδιοκτητών των εταιρειών και των φορτηγών. Είναι προφανές το γεγονός πως σήμερα δεν εμπιστεύεται κανείς στην αγορά το δημόσιας χρήσης φορτηγό και προσπαθεί να αποκτήσει ένα δικό του φορτηγό, για να εκτελεί μόνος τις δικές του υπηρεσίες και να καλύπτει τις δικές του ανάγκες.

Θα έλεγα, λοιπόν, πως η αποκατάσταση και αυτής της στρέβλωσης θα οδηγήσει σ' ένα μέγιστο της αγοράς των δημόσιας χρήσης φορτηγών και θα βοηθήσει τους ανθρώπους αυτούς και όσους βγουν τώρα στο επάγγελμα, όχι μόνο να μη χάσουν το σπίτι τους, αλλά να δώσουν μεγαλύτερη αξία σε αυτό.

Ακούω για το «σπίτι» που τους παίρνουν. Και όμως, η Κυβέρνηση αποκαθιστά και αναγνωρίζει για πρώτη φορά μια άυλη αξία, που εκκινεί μέχρι τώρα στη σφαίρα της παραοικονομίας. Τη φέρνει στη σφαίρα της οικονομίας, την αναγνωρίζει, την εκτιμά. Την απομειώνει σταδιακά μέσα στα επόμενα δύο-τρία χρόνια, αλλά από την άλλη πλευρά την επιστρέφει με συγκεκριμένες φορολογικές απαλλαγές, με τη δυνατότητα να φτιάξουν εταιρείες με το κεφάλαιο αυτής της άυλης αξίας της άδειας που έχουν. Και βέβαια, αν επιλέξουν να συνεχίσουν μόνοι τους, με τον ιδιότυπο τρόπο που το κάνουν μέχρι σήμερα, να μπορέσουν για άλλα δεκατρία χρόνια από σήμερα μέχρι το 2023. Υπάρχει, λοιπόν, μία συνολική αποκατάσταση της στρέβλωσης σε σχέση με το συγκοινωνιακό και μεταφορικό έργο.

Η δεύτερη στρέβλωση είναι η περιβαλλοντική που προκύπτει από φορτηγά που κινούνται χωρίς όρους ποιότητας, συντήρησης και λειτουργίας. Σήμερα διάβαζα το πόρισμα για το τραγικό ατύχημα με τους μαθητές στα Τέμπη, στο οποίο συμμετείχε και μία ιταλικά. Μας θυμίζει τραγικές στιγμές, οι οποίες δεν πρέπει ποτέ να επαναληφθούν σε θέματα οδικής ασφάλειας, ρύπανσης της ατμόσφαιρας, θορύβου, ακόμη και στάθμευσης των φορτηγών στις δύσκολες συνθήκες των ελληνικών πόλεων.

Η τρίτη στρέβλωση που υπάρχει είναι η εργασιακή στρέβλωση. Άκουσα και στην επιτροπή ενώπιον των Βουλευτών την ακρόαση των συνδικάτων των οδηγών. Παρουσιάστηκε εκεί μια ανάγλυφη εικόνα της σημερινής κατάστασης, όπου κρίνεται στην πράξη η διαφορετική εργασιακή συμπεριφορά ανάμεσα σ' έναν ιδιοκτήτη και σε μία εταιρεία απ' αυτές που υπάρχουν σήμερα.

Πρέπει να ακούσουμε και τη φωνή των οδηγών και εκπλήσσομαι γιατί η παραδοσιακή Αριστερά δεν ενδιαφέρεται τόσο για την εργατική τάξη και ενδιαφέρεται μόνο, για τη μικρή και μεσαία ιδιοκτησία.

Είμαστε, βεβαίως κι εμείς, υπέρ της μικρής και μεσαίας ιδιοκτησίας που πασχίζει να επιβιώσει σε αυτό το δύσκολο επάγγελμα, αλλά, βεβαίως, και υπέρ αυτών που εξαρτημένα δουλεύουν ως υπάλληλοι με μισθωτή σχέση εργασίας και αισθάνονται καθημερινά την απειλή της ανασφάλειας μιας απόλυσης και την απειλή των ελαστικών εργασιακών σχέσεων που δεν κατοχυρώνονται, όπως είπαν και οι ίδιοι.

Επίσης υπάρχει η οικονομική στρέβλωση, με την απελευθέρωση των κομίστρων και με την πεποίθηση πως θα μειωθούν οι τιμές. Είχα την ευκαιρία να ζήσω στο παρελθόν την εμπειρία της απελευθέρωσης των τηλεπικοινωνιών και θυμάμαι πάρα πολύ καλά τις τιμολογήσεις και τα τέλη και το γεγονός ότι παρακαλούσε κάποιος επί μήνες για μια σύνδεση συμβατικής τηλεφωνικής γραμμής, ενώ τώρα παρακαλούν και κυνηγούν τους πελάτες με εκπτώσεις, παροχές και ποιότητα υπηρεσιών, πολλές και εναλλακτικές υπηρεσίες τηλεφωνικών εταιρειών για την κινητή και για τη σταθερή τηλεφωνία.

Τέλος, το αναπτυξιακό ενδιαφέρον είναι πάρα πολύ μεγάλο. Θα υπάρξει η ένταξη στον αναπτυξιακό νόμο. Στα κίνητρα για την αποκατάσταση της ζημίας, η οποία προέκυψε λόγω της καθυστέρησης όλου του πολιτικού συστήματος με ευθύνη των δύο μεγάλων κομμάτων, περιλαμβάνεται η μεταβατική περίοδος.

Πρέπει στο ορατό πλαίσιο μιας τριετίας, στην οποία μια κυβέρνηση διαχειρίζεται η ίδια μια πολιτική επιλογή, σε ένα, δηλαδή, ορατό μέλλον, να ανοίξουν οι αγορές.

Άλλωστε οι φορολογικές ελαφρύνσεις και οι ασφαλιστικές δικλίδες που δίνονται και για τους νεότερους, αυτούς που αγόρασαν ή νοίκιασαν ή με leasing πήραν την άδεια τα τελευταία χρόνια, είναι –νομίζω– καθοριστικές για την αποκατάσταση αυτής της εμπιστοσύνης, ώστε να μουν με μεγαλύτερη αυτοπεποίθηση και καλύτερους όρους στο καινούργιο επάγγελμα.

Επιτρέψτε μου μια τελευταία φράση, για να είμαι και ακριβής στο χρόνο μου. Μπορεί η χώρα να κινδυνεύει με χρεοκοπία, μπορεί η απίθανη κυβέρνηση Καραμανλή να είναι ο άμεσος ένοχος γι' αυτό, μπορεί τα δύο μεγάλα κόμματα να ευθύνονται για την καθυστέρηση δεκαετιών. Όμως η μεγαλύτερη και πραγματική ιδεολογική χρεοκοπία, κατά τη γνώμη μου, είναι αυτών που ακόμη και τώρα, την ώρα της μεγάλης κρίσης, υπερασπίζονται αυτό το ίδιο χρεοκοπημένο σύστημα. Θέλουν μεγαλύτερη δόση απ' αυτό. Αντιδρούν σε κάθε αλλαγή και μάχονται για την επιστροφή σε ένα ξεπερασμένο παρελθόν.

Γιατί αυτό το παρελθόν, στο οποίο θέλουν να μας γυρίσουν, είναι για την υπόλοιπη κοινωνία απεχθές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Δεν το έχουν καταλάβει, αλλά η ελληνική κοινωνία έχει ωριμάσει πολύ τα τελευταία χρόνια. Δεν θέλει να ακούει πλέον για συντεχνιακά προνόμια ή κεκτημένα, για κλειστά επαγγέλματα. Θέλει να ακούσει και να μιλήσει και η ίδια για ανάπτυξη, για πρόοδο, για ποιότητα ζωής και καλές υπηρεσίες. Και αυτές τις υπηρεσίες είμαστε αποφασισμένοι να τις προσφέρουμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον Υφυπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Βούγια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου.

Έχει υποβληθεί αίτηση διεξαγωγής ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές», της οποίας το κείμενο έχει ως εξής:

«ΑΙΤΗΣΗ

ΓΙΑ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ

Αθήνα, 21 Σεπτεμβρίου 2010

Οι υπογράφοντες Βουλευτές του Λαϊκού Ορθόδοξου συναγερμού αιτούμεθα τη διενέργεια ονομαστικής ψηφοφορίας επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές».

Οι Βουλευτές

Αϊβαλιώτης Κωνσταντίνος

Ανατολάκης Γεώργιος

Κοραντής Ιωάννης

Πολατίδης Ηλίας

Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος»

Θα αναγνώσω και τον κατάλογο των υπογραφόντων την αίτηση της ονομαστικής ψηφοφορίας, για να διαπιστωθεί αν υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός για την υποβολή της.

Ο κ. Αϊβαλιώτης Κωνσταντίνος. Παρών.

Ο κ. Ανατολάκης Γεώργιος. Παρών.

Ο κ. Κοραντής Ιωάννης. Παρών.

Ο κ. Πολατίδης Ηλίας. Παρών.

Ο κ. Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος. Παρών.

Κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός υπογραφόντων την αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών.

Συνεπώς διακόπτουμε τη συνεδρίαση για δέκα (10) λεπτά, σύμφωνα με τον Κανονισμό.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επαναλαμβάνεται η διακοπή συνεδρίασης.

Η ονομαστική ψηφοφορία θα διεξαχθεί στις 12.00' το μεσημέρι.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση των άρθρων και των τροπολογιών, οι οποίες θα συζητηθούν ως μία ενότητα.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, Βουλευτής Λευκάδας του ΠΑΣΟΚ κ. Σπυροπάνος Μαργέλης για οκτώ λεπτά.

ΣΠΥΡΟΠΑΝΟΣ ΜΑΡΓΕΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη συζήτηση του νομοσχεδίου επί της αρχής είχαμε την ευκαιρία να αναλύσουμε τόσο την κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας, όσο και το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αναπτύχθηκε. Είχαμε ακόμη την ευκαιρία να αναλύσουμε το ευρύτερο περιβάλλον των οδικών μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς και τις υποχρεώσεις της χώρας μας από τη συμμετοχή μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Υπενθυμίζω ότι ο απώτερος σκοπός της νομοθετικής πρωτοβουλίας της Κυβέρνησης είναι η εξυπηρέτηση του γενικότερου δημόσιου συμφέροντος και η ανάπτυξη σε νέες βάσεις του κλάδου των οδικών μεταφορών προς όφελος της εθνικής οικονομίας.

Βασικοί στόχοι του παρόντος νομοσχεδίου είναι –υπενθυμίζω– η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, η απελευθέρωση του κομίστρου, ο εξορθολογισμός και η ανάπτυξη του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας.

Συγχρόνως, όμως, βασική φροντίδα του νομοσχεδίου αποτελεί η ομαλή μετάβαση στο νέο πλαίσιο οδικών μεταφορών με βάση τις συνθήκες του συγκεκριμένου κλάδου στη χώρα μας, με στόχο την ελαχιστοποίηση της απώλειας, που λογικό είναι να επέρχεται στα συμφέροντα των σημερινών ιδιοκτητών φορτηγών ΔΧ.

Όλοι οι παραπάνω στόχοι και σκοποί του νομοσχεδίου αντιμετωπίζονται με δεκαέξι άρθρα και θα αναφερθώ στα κυριότερα. Στο άρθρο 3 παρέχεται η δυνατότητα μετά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου για σύσταση μεταφορικών εταιρειών με τη μορφή ανωνύμου εταιρείας ή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης με σκοπό την εκτέλεση εμπορευματικών μεταφορών.

Στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου προσδιορίζονται οι τρόποι σύστασης αυτών των εταιρειών, οι οποίες είναι με εισφορά της κυριότητας των φορτηγών ΔΧ, με μίσθωση των φορτηγών ΔΧ, με συνδυασμό των παραπάνω δύο, δηλαδή με μίσθωση και με εισφορά της κυριότητας των φορτηγών ΔΧ και, τέταρτον, με την ίδρυση νέας επιχείρησης τηρουμένων των κριτηρίων πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, όπως αυτά καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και τον κανονισμό 1071/2009.

Πρέπει να τονίσουμε ότι στην πρώτη περίπτωση σύστασης εταιρείας, δηλαδή με την εισφορά των φορτηγών ΔΧ, διευκολύνονται οι σημερινοί ιδιοκτήτες φορτηγών ΔΧ στο να δημιουργήσουν τη δική τους εταιρεία και να δραστηριοποιηθούν στο νέο καθεστώς, αφού στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας υπολογί-

ζεται και η άυλη υπεραξία των αδειών φορτηγών ΔΧ.

Για τη σύσταση των μεταφορικών εταιρειών, σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 6, προβλέπονται τόσο φορολογικές διευκολύνσεις όσο και σημαντικά αναπτυξιακά κίνητρα. Τονίζεται ότι οι εταιρείες αυτές θα μπορούν να υπαχθούν στον αναπτυξιακό νόμο, προκειμένου να αποκτήσουν τον απαραίτητο εξοπλισμό και την υποδομή για την εύρυθμη λειτουργία τους, όπως την αγορά γηπέδων για τη δημιουργία αποθηκευτικών χώρων, χώρων στάθμευσης και συνεργείων, την εισαγωγή συστημάτων τηλεματικής και επικοινωνιών, την αντικατάσταση των οχημάτων τους με οχήματα νέας τεχνολογίας.

Το άρθρο 4 και ειδικότερα η παράγραφος 1 προσδιορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για τη χορήγηση νέων αδειών στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου ή αδειών οδικών μεταφορών μετά το πέρας αυτής. Οι προϋποθέσεις αυτές ουσιαστικά ορίζουν ένα αντικειμενικό σύστημα χορήγησης αδειών που στηρίζεται στις προβλέψεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας και συγκεκριμένα στην οδηγία 96/26 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και τον κανονισμό 1071/2009.

Το σύστημα αυτό προσδιορίζει ένα διαφανές και αποτελεσματικό πλαίσιο για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα με όρους ισότητας, ορίζοντας συγκεκριμένους και αυστηρούς κανόνες, όπως είναι η αξιοπιστία, η οικονομική επάρκεια, η επαγγελματική επάρκεια του μεταφορέα, η ύπαρξη εγκαταστάσεων κ.λπ..

Με το ίδιο άρθρο ορίζεται ότι η χορήγηση νέων αδειών φορτηγών ΔΧ θα γίνεται αποκλειστικά για φορτηγά τα οποία θα είναι φιλικά προς το περιβάλλον, αντιρρυπαντικής τεχνολογίας EURO 4 ή EURO 5. Πρόκειται προφανώς για ένα θετικό μέτρο, το οποίο συμβάλει στην προστασία του περιβάλλοντος, αναφορικά με τη γνωστή επιβάρυνση που προκαλείται στο περιβάλλον από την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων των εμπορευματικών μεταφορών.

Με το άρθρο 5 καθορίζονται όλα τα δικαιολογητικά που απαιτούνται, τυπικά και ουσιαστικά, για τη χορήγηση αδειών. Σημειώνεται ότι όλα τα δικαιολογητικά θα υποβάλλονται με σχετική αίτηση στη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και η σχετική άδεια θα εκδίδεται μέσα σε τρεις μήνες από το Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου. Οι άδειες κυκλοφορίας των οχημάτων στη συνέχεια θα εκδίδονται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών των αυτοδιοικήσεων της χώρας, με την καταβολή στην αρμόδια ΔΟΥ της εισφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 14 και στην οποία θα αναφερθώ παρακάτω.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου χορηγούνται μόνο άδειες οδικών μεταφορών και όχι πλέον άδειες φορτηγών ΔΧ. Σύμφωνα με την παράγραφο 5 η απαιτούμενη εισφορά με τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, για την έκδοση και ανανέωση αδειών οδικών μεταφορών, θα είναι πολύ χαμηλή και θα αντιστοιχεί μόνο στο διοικητικό κόστος. Έτσι ουσιαστικά επιτυγχάνεται, μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου, η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα.

Με το άρθρο 6 καθορίζεται αρμόδιο όργανο που θα έχει την ευθύνη επεξεργασίας του φακέλου για τη χορήγηση της άδειας στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου ή άδειας μεταφορών μετά το πέρας αυτής. Το όργανο αυτό θα είναι η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών.

Με το άρθρο 7 προβλέπεται η σύσταση στο Υπουργείο Υποδομών εκτιμητικής επιτροπής, με αρμοδιότητα την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου των μεταφορικών εταιρειών που θα συσταθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3.

Όπως ανέφερα και στην ομιλία μου χθες, είναι θετικό ότι κατά το σχηματισμό των μετοχικών κεφαλαίων θα λαμβάνεται υπ' όψιν τόσο η αξία των φορτηγών όσο και η άυλη υπεραξία των υφιστάμενων αδειών ΔΧ. κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου.

Η αποτίμηση αυτή θα γίνεται με συγκεκριμένα κριτήρια της αξίας των οχημάτων, όπως για παράδειγμα η χρονολογία, η αξία κτήσης τους κ.λπ., οι δε υφιστάμενες άδειες θα αποτιμώνται και αυτές αντικειμενικά και η αξία τους θα ισούται με την εισφορά που πρέπει να πληρώσει κάποιος για την απόκτηση μιας νέας αντίστοιχης άδειας μέσα στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου.

Με το άρθρο 8 ορίζεται πως σε περίπτωση λύσης μιας μεταφορικής εταιρείας, που θα έχει ιδρυθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3, τα φορτηγά που ανήκουν σ' αυτή, κατά κυριότητα με την άδεια κυκλοφορίας, μεταβιβάζονται στους μετόχους ή εταίρους της εταιρείας χωρίς την καταβολή φόρου μεταβίβασης.

Με το άρθρο 9 προβλέπεται η δημιουργία ηλεκτρονικού μητρώου μεταφορικών εταιρειών, το οποίο θα αποτελέσει μια ενιαία βάση δεδομένων και στην ολοκλήρωσή του θα μπορέσει να αποτελέσει ένα ικανό εργαλείο διοικητικής υποστήριξης και λήψης αποφάσεων.

Με το άρθρο 10 προσδιορίζεται ο φόρος μεταβίβασης φορτηγών ΔΧ. σε μεταφορικές εταιρείες οι οποίες πληρούν τις διατάξεις του κανονισμού 1071/2009. Με το άρθρο 11 προβλέπεται η απελευθέρωση του κομίστρου, η κατάργηση δηλαδή του ελέγχου της τιμής του από το κράτος και η δυνατότητα διαμόρφωσής του σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς.

Με το άρθρο 12 θεσπίζεται η δημιουργία ενός ειδικού κωδικού οδικής ασφάλειας, στον οποίο θα καταλήγουν τα χρήματα που θα προέρχονται από την εισφορά που θα καταβάλλεται στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου και από το ειδικό τέλος, το μικρό, που θα ανταποκρίνεται στο διοικητικό κόστος, μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου.

Η δημιουργία αυτού του κωδικού εντάσσεται στο πλαίσιο των θετικών προβλέψεων του νομοσχεδίου για τη λήψη μέτρων με σκοπό την ανάπτυξη των μεταφορών, την οδική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Όπως είπαμε και στις προηγούμενες συζητήσεις που κάναμε, θα πρέπει να δούμε πώς θα ενισχυθεί στη συνέχεια με περισσότερους πόρους αυτός ο κωδικός. (Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα ακόμα.

Σας ευχαριστώ.

Στο άρθρο 13 θεσπίζεται η υποχρέωση των μεταφορέων να εξασφαλίζουν την αποκατάσταση της ζημιάς του εμπορεύματος του φορτωτή, όταν αυτή επέλθει από ευθύνη του μεταφορέα και αυτό συμβάλλει κυρίως στην εμπέδωση της αξιοπιστίας προς τον κλάδο.

Με το άρθρο 14, το οποίο περιλαμβάνει τελικές και μεταβατικές διατάξεις, ολοκληρώνεται ουσιαστικά η νομοθετική παρέμβαση που επιχειρείται στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με το παρόν νομοσχέδιο. Οι διατάξεις αυτές έχουν να κάνουν με θέματα που αφορούν τις υφιστάμενες μεταφορικές επιχειρήσεις και τις άδειες οχημάτων δημόσιας χρήσης που έχουν εκδοθεί μέχρι σήμερα.

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

Ειδικότερα στην παράγραφο 1 ορίζεται η χρονική διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, η οποία ξεκινά από την ψήφιση του νόμου και λήγει στις 30.6.2013, ενώ στις παραγράφους 2 και 3 ορίζεται με σαφήνεια και με ρητό τρόπο ότι όσες άδειες φορτηγών ΔΧ έχουν εκδοθεί μέχρι την έναρξη του παρόντος νόμου συνεχίζουν να ισχύουν με τους όρους έκδοσής τους για μια ακόμη δεκαετία ή μέχρι το 2023.

Στην παράγραφο 4 και 5 ορίζονται οι κατηγορίες οδικών μεταφορών που είναι εθνικές και διεθνείς μεταφορές. Στο ίδιο άρθρο 14, στις παραγράφους 7 και 8 ορίζεται ότι κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου για τη χορήγηση νέων αδειών φορτηγών ΔΧ οι ενδιαφερόμενες μεταφορικές εταιρείες θα πρέπει να καταβάλουν εφάπαξ υπέρ του δημοσίου ειδική εισφορά ανάλογα με την κατηγορία, το μεικτό βάρος του οχήματος κ.λπ., η οποία θα μειώνεται σταδιακά και θα μηδενίζεται την 1.1.2013.

Κύριε Υπουργέ, επαναφέρω και πάλι την πρότασή μου, που είναι αίτημα πολλών επαγγελματιών, να υπάρχει μια άλλη διάδρομος στα στάδια αυτής της μεταβατικής περιόδου. Συγκεκριμένα το πρώτο στάδιο να είναι μέχρι 30.6.2011, το δεύτερο στάδιο 30.6.2012 και το τρίτο στάδιο 30.6.2013, που άλλωστε λήγει και η μεταβατική περίοδος.

Στην ίδια παράγραφο 7 ορίζεται πως η καταβαλλόμενη εισφορά αποτελεί έξοδο και άρα θα εκπίπτει του εισοδήματος μέσα στα επόμενα χρόνια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τελειώνοντας θέλω και πάλι να επαναλάβω την πεποίθησή μου, πως σε έναν κόσμο που αλλάζει με γρήγορους ρυθμούς οφείλουμε να παίρνουμε πρωτοβουλίες. Οφείλουμε με τόλη, ευθύνη και αποφασιστικότητα να κάνουμε τις αναγκαίες προσαρμογές που θα μας οδηγήσουν σ' ένα καλύτερο αύριο. Οφείλουμε να δημιουργούμε τα κατάλληλα θεσμικά εργαλεία που θα υπηρετήσουν τις παραγωγικές δυνάμεις της πατρίδας μας.

Σε αυτήν την κατεύθυνση πιστεύω ότι κινείται και το παρόν νομοσχέδιο. Αφήνει πίσω παραλείψεις και ατομίες του χθες. Ανοίγει καινούργιους δρόμους και δίνει νέες δυνατότητες για την ανάπτυξη του κλάδου των οδικών μεταφορών και στην ελληνική οικονομία.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, σε δύο δευτερόλεπτα.

Επιτέλους, η πολιτεία, το πολιτικό σύστημα, η Κυβέρνηση της χώρας παύει να λειτουργεί ως παρατηρητής ή και σχολιαστής των γεγονότων, χαράζει πολιτικές, παίρνει αποφάσεις.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

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

Ορίστε, κύριε Τζίμα, έχετε το λόγο.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός καταναλώνει κάθε τόσο, κύριε Πρόεδρε, πολύ φαί ουσία προκειμένου να χτυπήσει τη Νέα Δημοκρατία με ατάκες και ευφρολογήματα. Θα τον καλούσα αυτήν τη φαί ουσία να την καταναλώνει για να βελτιώσει τα νομοσχέδια, για να χτυπήσει την αντιλαϊκή πολιτική της Κυβέρνησης και για να αποδείξει ότι δεν εξακολουθεί να είναι σύμμαχος μιας Κυβέρνησης του μνημονίου. Για τη Νέα Δημοκρατία δεν είναι αντίπαλο κανένα κόμμα, είναι μόνο η αντιλαϊκή πολιτική της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ και τα προβλήματα του ελληνικού λαού.

Είπε ο κύριος Υφυπουργός, κύριε Πρόεδρε, που μίλησε πριν από λίγο, ότι η Νέα Δημοκρατία έβαλε φωτιά -λέει- στο σπίτι, δηλαδή στην Ελλάδα. Και δίκαια μπορεί να διερωτηθεί καθένας. Αυτή η πολιτική που εφαρμόζετε σήμερα ήταν πολιτική που υποσχέθήκατε, κύριε Υπουργέ; Εσείς βγήκατε προεκλογικά πέρυσι και μιλήσατε για άλλα πράγματα, για άλλη ατζέντα. Δεν υποσχέθήκατε στους ανθρώπους της δουλειάς και του μόχθου ότι σε είκοσι οκτώ, τριάντα μήνες θα τους πάρετε τις άδειες και θα απομειώσετε την αξία της αδειάς. Δεν το είπατε. Είπατε λεφτά υπάρχουν, ότι η πολιτική σας θα στηρίζεται σε διάλογο, ότι θα είστε ένα κόμμα που θα πολιτεύεται με πολιτική δικαιοσύνη και όχι με αιφνιδιασμούς. Και τελικώς άλλα πράττετε.

Άρα, λοιπόν, εσείς βάζετε φωτιά στα θεμέλια της ελληνικής κοινωνίας! Εδώ φτάσατε να αφαιρείτε κεκτημένα δικαιώματα των εργαζομένων. Υπάρχει καμμία Κυβέρνηση στην πολιτική ιστορία της χώρας, που έκοψε μισθούς; Το κάνατε εσείς. Εξαπατήσατε τον κόσμο πέρυσι τέτοια εποχή. Τους είπατε λεφτά υπάρχουν και ξαφνικά βρέθηκαν με δύο μισθούς λιγότερους. Δεν θα κόψετε τώρα τις άδειες των ανθρώπων των φορτηγών; Τι λέτε τώρα; Δηλαδή η πολιτική σας ποιον ευνοεί; Ευνοεί τον κόσμο, την πλειονότητα, τους ανθρώπους που τρέχουν κάθε μέρα για να βγάλουν το μεροκάματο; Πείτε μου μια ομάδα κοινωνική, πλειονοτική που έχετε ευνοήσει εδώ και έντεκα μήνες; Καμμία. Και έρχεστε εδώ τώρα και από τη μια εξαθλιώνετε τους πολίτες και από την άλλη εξακολουθείτε να «ζητάτε τα ρέστα» από τη Νέα Δημοκρατία. Ε, συνειδητοποιήστε ότι εσείς κυβερνάτε!

Είπε ο κύριος Υφυπουργός ακόμη ότι εδώ η χώρα κινδυνεύει με χρεοκοπία. Κινδυνεύει ή δεν κινδυνεύει με χρεοκοπία; Γιατί ο κ. Παπανδρέου χθες από την Αμερική είπε ότι η Ελλάδα δεν κινδυνεύει με χρεοκοπία. Τι μήνυμα εκπέμπει η ελληνική Βουλή και η Κυβέρνηση; Κινδυνεύουμε ή δεν κινδυνεύουμε;

Όμως, αυτή η πολιτική σας ξεδιπλώνεται κάθε μέρα και πλήττει και άλλες κοινωνικές ομάδες. Πρόσφατα διέρρευσε η πληροφορία -και θα κληθεί ο αρμόδιος Υπουργός εδώ στη Βουλή για να δώσει απάντηση- ότι κόβετε τις υπερωρίες, κόβετε τα επι-

δόματα χιλιάδων αστυνομικών υπαλλήλων της χώρας. Ποιους; Σ' αυτούς που κόψατε το δώρο του Πάσχα, των Χριστουγέννων, τα επιδόματα, τους καταργείτε τώρα να νυχτερινά, τα Σαββατοκύριακα, άλλα τριακόσια και τετρακόσια ευρώ. Και υποτίθεται ότι εσείς είστε η σοσιαλιστική Κυβέρνηση. Λοιπόν, στο διά ταύτα, κύριε Υπουργέ.

Άρθρο 1. Προβλέπετε ότι μπορούν να πάρουν άδειες πολίτες οποιασδήποτε εθνικότητας, χωρίς καμμία άλλη ασφαλιστική δικλίδα. Δεν πρέπει να έχουμε κάποια ασφαλιστική δικλίδα; Ποια εθνικότητα; Δεν θα είναι Ευρωπαίοι πολίτες; Θα είναι και άλλοι; Βάλτε κάποια ασφαλιστική δικλίδα, να καταθέτουν τουλάχιστον ένα business plan, όπως γίνεται στην Ευρώπη. Δεν μπορεί να το αφήσουμε το επάγγελμα αυτό «ξέφραγο αμπέλι» και να 'ρθουν οι πολυεθνικές, οποιασδήποτε εθνικότητας και να καταστρατηγήσουν αυτό το χώρο.

Άρθρο 14, στο οποίο και προκαλούμε ονομαστική ψηφοφορία. Φαίνεται από τις τοποθετήσεις σας, κύριε Υπουργέ, ότι δεν κάνετε πίσω. Δεν κάνετε. Και είμαστε υποχρεωμένοι να το καταψηφίσουμε το άρθρο αυτό. Δεν είναι δυνατόν να προχωράτε σε μια τέτοια βίαιη ανατροπή των εργασιακών σχέσεων και της περιουσίας χιλιάδων ανθρώπων. Τι ζητάνε δηλαδή; Οι τριάντα μήνες να γίνουν πέντε χρόνια. Περίοδος προσαρμογής. Όλοι θέλουν ένα χρόνο προσαρμογής σε καινούργια δεδομένα στη ζωή τους. Όλοι, και μιλάμε για μια επαγγελματική τάξη που δεν επιχορηγήθηκε ποτέ από το κράτος, κύριε Υπουργέ. Ούτε ρύθμιση χρεών τους κάναμε ποτέ ούτε τους δώσαμε χρήματα για να εκσυγχρονίσουν το στόλο τους ούτε ρύθμιση δανείων. Τίποτε απολύτως.

Λέτε εδώ φραστικά ότι θα τους βάλετε στον αναπτυξιακό νόμο. Έχω εδώ λοιπόν το ενημερωτικό σημείωμα: «Νέος Αναπτυξιακός Νόμος», όπως συζητήθηκε στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής, σύμφωνα με το άρθρο 36. Πουθενά δεν αναφέρεται ότι υπάρχει βούληση, ότι υπάρχει πρόθεση της Κυβέρνησης να ενταχθούν για επιχορήγηση, για επιδότηση, οι οδικές μεταφορές. Πουθενά. Λέει για διαδικασία, μορφές ενίσχυσης, τρόπους καταβολής, υπαγόμενα επενδυτικά σχέδια. Πουθενά δεν αναφέρεται ότι οι φορτηγατζήδες μπορούν να ενταχθούν στον αναπτυξιακό νόμο. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

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

Έστω και την τελευταία στιγμή, κύριε Υπουργέ, δεχθείτε τα δύο βασικά αιτήματα που περιγράφονται και αποτυπώνονται στο άρθρο 14. Κρατήστε μια αξία της αδειας. Θα είναι και καλό για τα έσοδα του κράτους. Κάντε έναν υπολογισμό με χιλιάδες άδειες που πιθανώς θα δώσει η ελληνική πολιτεία με ένα ποσό των 30.000 ή 40.000 ευρώ που θα ικανοποιήσει του ανθρώπους, που βρίσκονται έξω στους δρόμους σήμερα. Δεν μπορεί να μπαίνουν στο επάγγελμα χωρίς να πληρώνουν απολύτως τίποτα, ένα επάγγελμα το οποίο πλέον κατά την άποψή σας θα είναι περισσότερο ανοικτό.

Η Νέα Δημοκρατία, λοιπόν, στην ψηφοφορία που θα γίνει στο άρθρο 14 θα το καταψηφίσει, διότι εκεί περιλαμβάνονται οι παράγραφοι 2 και 8, με τις οποίες -στο 14 αναφέρεται στην ανατύπωση, στο προσχέδιο ήταν στο άρθρο 4 αυτά τα δύο- προβλέπεται να χάσει την αξία της η άδεια από τις 30 Ιουνίου του 2013. Εξαφανίζεται η αξία, πάνε τα όνειρα, πάνε οι ελπίδες, πάνε οι οικονομίες. Είναι δυνατόν να λέει εδώ ο Υφυπουργός προηγουμένως, ότι δεν κοιτάτε ότι οι εργαζόμενοι οδηγοί το δέχονται το νομοσχέδιο; Ναι, αλλά οι ιδιοκτήτες δεν το δέχονται. Δεν πρέπει να βρούμε μια χρυσή τομή; Αυτή είναι η ουσία της δημοκρατίας, ο διάλογος. Δηλαδή, αυτός που έχει μισή άδεια, διότι πάρα πολλοί έχουν μισή άδεια, δεν είναι εργαζόμενος; Είναι μεγαλοιδιοκτήτης; Σε ποια πλευρά δηλαδή πρέπει να τον εντάξουμε αυτόν; Και εγκαλείτε και εμάς και την Αριστερά ότι δεν είμαστε υπέρ των οδηγών, υπέρ των εργαζομένων. Μα, οι περισσότεροι τέτοιοι είναι. Έχουν μισή άδεια, τα 2/3 της αδειας, μία άδεια το πολύ. Πώς τους εντάσσετε δηλαδή; Στο μεγάλο κεφάλαιο είναι οι άνθρωποι αυτοί που έχουν ένα φορτηγό που το χρωστάνε; Διακόσια χιλιάρικά το φορτηγό, 150 χιλιάδες η άδεια, άρα 350 χιλιάδες ευρώ, έτσι βγαίνουν σήμερα; Ένας που πήρε

πέρυσι, ένας που πήρε φέτος ή πριν τρία χρόνια μπορεί, να ξεπληρώσει τα 350 χιλιάδικα;

Είναι ένα μείζον κοινωνικό πρόβλημα. Κάντε πίσω, κύριε Υπουργέ! Εσείς θα καρπωθείτε την αλλαγή αυτής της στάσης. Πρέπει όχι απλά να βοηθήσουμε, αλλά είμαστε υποχρεωμένοι ως πολιτικό σύστημα να βοηθήσουμε αυτή την κοινωνική ομάδα, που μέσα από αντίζορες συνθήκες συμβάλλει στην τοπική μας οικονομία.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Μαργαρίτη Τζίμα.

Καλείται στο Βήμα ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, Βουλευτής Μαγνησίας, κ. Απόστολος Νάνος.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το άνοιγμα του επαγγέλματος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών εντάσσεται στο πλαίσιο της συνολικότερης πολιτικής της απελευθέρωσης των αγορών ως μία ακόμη ενισχυτική δράση των μονοπωλίων και στο συγκεκριμένο τομέα.

Στην πραγματικότητα πρόκειται για την υφαρπαγή της μικρής και της μεσαίας ιδιοκτησίας ως αποτέλεσμα της διαδικασίας της κεφαλαιακής συσσώρευσης. Εκείνοι που κύρια πλήττονται από αυτήν τη πολιτική είναι οι αυτοαπασχολούμενοι, οι μεροκαματιάρηδες του κλάδου που μερόνυχτα πάνω στο τιμόνι πασχίζουν για την παράδοση του φορτίου και αγωνιούν για την κάλυψη των τραπεζικών δανείων, αυτοί που τα τελευταία χρόνια προσέτρεξαν για την αγορά της άδειάς τους στη «μαύρη» αγορά, την οποία συντηρούσαν οι «γαλαζοπράσινες» κυβερνήσεις, παίζοντας εναλλάξ τους ρόλους της Κυβέρνησης και της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης, στο θέατρο βέβαια αυτής της αστικής δημοκρατίας, βάζοντας υποθήκη τις ίδιες τους τις ζωές για τα επόμενα δεκαπέντε-είκοσι χρόνια με σκοπό την απόκτηση ενός περιουσιακού στοιχείου, η αξία του οποίου μηδενίζεται από το σχετικό κυβερνητικό νομοσχέδιο μέσα στα επόμενα τρία χρόνια.

Αυτό, βέβαια, δεν αφορά τους μεγαλοϊδιοκτήτες πολλών φορητών που χρησιμοποιούν μισθωτούς οδηγούς και κερδίζουν πολλαπλάσια. Αυτοί δεν θα χάσουν. Και σ' αυτό τον κλάδο τα προηγούμενα χρόνια οι αγωνιστικές δυνάμεις των αυτοαπασχολούμενων προειδοποιούσαν γι' αυτά που σήμερα εφαρμόζονται. Ενημέρωναν για τις σχετικές επιλογές, για την απελευθέρωση των οδικών μεταφορών, την εισβολή των πολυεθνικών εταιρειών στον κλάδο, την απαξίωση του μικρού περιουσιακού στοιχείου.

Τα «κοράκια» γαλάζιου και πράσινου χρώματος που σήμερα υψώνουν τους ανταγωνιστικούς τόνους και υποκριτικά φωνάζουν «μολών λαβέ» προς την Κυβέρνηση, χρησιμοποίησαν κάθε μέσο για να αποκρύψουν την αλήθεια, την ίδια στιγμή που θησαύριζαν από την αγοραπωλησία φορητών και βυτιοφόρων.

Καθόλου συμπτωματική η ομοιότητά τους με άλλους συνδικαλιστές από άλλους εργασιακούς κλάδους, οι οποίοι πρόσφατα εμφανίζονται αποφασισμένοι να ματώσουν, όπως για παράδειγμα η ΓΕΝΟΠ.

Οι ριζοσπαστικές δυνάμεις στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με όσες δυνάμεις διαθέτουν μπαίνουν σήμερα μπροστά στα μπλόκα μαζί με άλλους αυτοαπασχολούμενους, ανεξάρτητα από την πολιτική τοποθέτησή τους, παλεύοντας για την ενότητα του κινήματος, για τη σύνδεση τους με τις αγωνιστικές δυνάμεις της ΠΑΣΕΒΕ, για τη συμμαχία με το πανεργατικό μέτωπο, παλεύοντας ενάντια στη μονοπωλίωση του κλάδου, για την εξασφάλιση ανθρώπινης εργασίας, ικανοποιητικού εισοδήματος και δικαιωμάτων στους εργαζόμενους στις μεταφορές, μία προοπτική που μόνο σε συνθήκες λαϊκής οικονομίας μπορεί να εξασφαλιστεί για όλους, αφού ο τομέας των μεταφορών θα είναι λαϊκή περιουσία και οι εργαζόμενοι θα καλύπτουν όλες τις ανάγκες τους.

Εισέρχεται τώρα στα άρθρα. Με το άρθρο 3 του νομοσχεδίου προωθείται η υποχρεωτική ένταξη στις μεταφορικές εταιρείες και η κατάργηση της προσωπικής άδειας φορητού δημοσίου χρήσεως.

Το άρθρο 3 παράγραφος 2 με τις ρυθμίσεις για τον τρόπο σύστασης μεταφορικών εταιρειών -αποκλειστικά ανώνυμες εταιρείες και ΕΠΕ- επιδίδει, είτε μέσω της εισφοράς της κυριότητας

του φορητού δημοσίου χρήσεως και τη μετατροπή μεμονωμένων ιδιοκτητών σε μικρομέτοχους ΑΕ και ΕΠΕ είτε με τη μίσθωση οδηγών και φορητών, να μετατραπούν οι ίδιοι οι σημερινοί αυτοαπασχολούμενοι σε φθηνό εργατικό δυναμικό, στην υπηρεσία βέβαια των μεγάλων μεταφορικών εταιρειών που ήδη υπάρχουν ή αυτές που είναι έτοιμες να δημιουργηθούν.

Ονομάζουν απελευθέρωση την απεριόριστη έκδοση νέων αδειών μόνο σε εταιρείες ΑΕ και ΕΠΕ που θα οδηγήσει στην απαξίωση της δουλειάς και τη μείωση του εισοδήματος των αυτοαπασχολούμενων, ιδιαίτερα στα μικρά νομαρχιακά φορητά δημοσίου χρήσεως, ώστε να αναγκαστούν να εγκαταλείψουν τη δουλειά τους. Αρνούνται χωρίς καμμία δικαιολογία να συμπεριλάβουν την πρόθεση για κίνητρα δημιουργίας συνεταιρισμών που, παρά τις αδυναμίες, αποτελεί μία εναλλακτική λύση για τους αυτοαπασχολούμενους.

Με το άρθρο 3 παράγραφος 6 προωθείται η παραπέρα μονοπωλίωση της μεταφοράς που εντάσσει μόνο τις μεταφορικές εταιρείες ΑΕ και ΕΠΕ στον αναπτυξιακό νόμο, αποκλείοντας τους μεμονωμένους ιδιοκτήτες.

Με το άρθρο 4 του νομοσχεδίου τίθενται οι προϋποθέσεις χορήγησης αδειών δημοσίου χρήσεως. Ιδιαίτερα με τα εδάφια β' και δ' που αφορούν την οικονομική επιφάνεια και τις εγκαταστάσεις στάθμευσης και φύλαξης, γίνεται ακόμα πιο φανερό η πρόθεση της Κυβέρνησης να παραδοθούν τα μεταφορικά μέσα σε λίγα χέρια, αφού είναι φανερό ότι ελάχιστες επιχειρήσεις μπορούν να συμπληρώσουν αυτές τις προϋποθέσεις και τις προδιαγραφές.

Με το άρθρο 5, πέρα από τα διαδικαστικά ζητήματα για τη χορήγηση των αδειών, πρώτον, με την παράγραφο 4 ορίζεται ότι μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου καταργείται η άδεια της δημοσίου χρήσεως και οδηγούμαστε στην άδεια οδικών μεταφορών και κατά συνέπεια στην κατάργηση του αυτοαπασχολούμενου ιδιοκτήτη φορητού δημοσίου χρήσεως.

Με την παράγραφο 5 ορίζεται η μείωση της εισφοράς για τις νέες άδειες μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου και αφού θα έχουν ουσιαστικά ξηλωθεί οι μικροί αυτοαπασχολούμενοι.

Με το άρθρο 6 προσαρμόζεται ο οργανισμός του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών στις απαιτήσεις του νέου νόμου για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών εταιρειών.

Με το άρθρο 7 για τη σύσταση εκτιμητικής επιτροπής δημιουργείται ο μηχανισμός που θα διευκολύνει την απορρόφηση μέσω μίας -υποτίθεται- αντικειμενικής αποτίμησης των αυτοαπασχολούμενων ιδιοκτητών από τις μεταφορικές εταιρείες.

Με το άρθρο 8 ακόμα και για την περίπτωση λύσης των μεταφορικών εταιρειών προβλέπονται φορολογικές ελαφρύνσεις στους μεγαλομέτοχους.

Με το άρθρο 9 προβλέπεται η δημιουργία Εθνικού Μητρώου Μεταφορικών Εταιρειών. Πρόκειται για μέτρο ανάλογο με την προωθούμενη διαδικασία δημιουργίας μητρώου επιχειρήσεων και σε άλλους κλάδους, όπως για παράδειγμα Εμπορικό και Γεωργικό Μητρώο Επιχειρήσεων, που δήθεν θα συμβάλει στην εξυγίανση της αγοράς από ενδεχόμενες στρεβλώσεις.

Με το άρθρο 10 καθορίζονται οι διαδικασίες μεταβίβασης των φορητών δημοσίου χρήσεως στις μεταφορικές εταιρείες. Είναι κοροϊδία η απελευθέρωση των κομίστρων και της ελεύθερης διαμόρφωσης των τιμών.

Στο άρθρο 11 οι τιμές ιδιαίτερα για τη νομαρχιακή και εθνική μεταφορά είναι ήδη πεσμένες εξαιτίας της οικονομικής κρίσης, τη μείωση του μεταφορικού έργου και την άγρια εκμετάλλευση των αυτοαπασχολούμενων από τους διαμεταφορείς.

Με τη δημιουργία του Κώδικα Οδικής Ασφάλειας στο άρθρο 12 επιδιώκεται να απαλλαγεί το κράτος από την υποχρέωσή του για έργα υποδομής και οδικής ασφάλειας. Βέβαια το κόστος θα μετακυλιστεί στους καταναλωτές.

Στο άρθρο 14 παράγραφος 7 και 8 με τη θέσπιση τριετούς περιόδου προσαρμογής -άρθρο 14 παράγραφος 1- και την εφάπαξ εισφορά για τις νέες άδειες, η οποία θα μηδενιστεί με το τέλος της μεταβατικής περιόδου, προσπαθούν να παραπλανήσουν τους ιδιοκτήτες δημοσίου χρήσεως ότι στο διάστημα αυτό είτε θα μπορέσουν να πουλήσουν τις άδειές τους είτε εκβιαστικά να ενταχθούν στις εταιρείες, για να περάσει πιο εύκολα η παρά-

δοση του κλάδου στο μεγάλο κεφάλαιο.

Η βασική επιδίωξη της Κυβέρνησης είναι μετά το τέλος της δεύτερης μεταβατικής περιόδου των δέκα ετών –άρθρο 14 παράγραφος 2- να έχει εξαφανίσει όλους τους αυτοαπασχολούμενους από τον κλάδο των μεταφορών.

Για μας η προσωπική άδεια φορτηγού δημοσίας χρήσεως είναι μία θέση εργασίας που πρέπει να γίνει δικαίωμα και να υπάρχει ένα εισόδημα που να ικανοποιεί τις ανάγκες της ζωής των αυτοαπασχολούμενων, όπως και στα υπόλοιπα λαϊκά στρώματα.

Εμείς λέμε όχι στο νόμο της λεγόμενης απελευθέρωσης. Στις σημερινές συνθήκες διεκδικούμε δικαιώματα, όπως: η διατήρηση της δουλειάς τους, η άδεια, μικρού φορτηγού δημόσιας χρήσης ενός αυτοαπασχολούμενου, να παραμείνει προσωπική και βέβαια όχι με τα εκβιαστικά διλήμματα της σύστασης των εταιρειών αλλά και της εκβιαστικής ένταξης στις άλλες εταιρείες.

Επίσης, πρέπει να δοθούν κίνητρα για τη δημιουργία συνεταιρισμών με ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση, πρόγραμμα για την αγορά καινούργιων φορτηγών με επιδότηση του 50% της αξίας, με αποχαρκτηρισμό για τους αυτοαπασχολούμενους και όχι μόνο στις εταιρείες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Απόστολο Νάνο.

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, Βουλευτής Β' Αθηνών, κ. Κωνσταντίνος Αϊβαλιώτης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Άκουσα τον αξιγάπητο εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας κ. Μαργαρίτη Τζίμα, αλλά το μυστήριο δεν ελύθη. Αφού το νομοσχέδιο είναι ταφόπλακα, όπως ανέφερε χθες κατά την τοποθέτησή του, γιατί το ψηφίζει η Νέα Δημοκρατία επί της αρχής αγκαλίτσα με το ΠΑΣΟΚ; Μπορεί να μας πει κάποιος από τη Νέα Δημοκρατία; Αφού είναι ταφόπλακα, αφού καταστρέφει και σκατεύει τους Έλληνες μεταφορείς, γιατί ψηφίζετε το νομοσχέδιο αυτό αγκαλιτάσα με το ΠΑΣΟΚ; Ποιος θα μας το απαντήσει αυτό από τη Νέα Δημοκρατία;

Οι συζητήσεις στις επιτροπές και σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα δικαιώνονται, όταν υπάρχει συγκεκριμένο αποτέλεσμα και βρίσκονται και σημεία επαφής. Στην προκειμένη περίπτωση ήταν και είναι έκδηλη η απογοήτευση των φορτηγατζήδων, των μεταφορέων και είναι άδικο, γιατί υπάρχει η αίσθηση ότι οι διαφορές δεν είναι και τόσο χαώδεις.

Πραγματικά, αν καθίσουμε όλοι, χωρίς ακρότητες και δούμε μονάχα τα δεδομένα, θα διαπιστώσουμε ότι οι διαφορές δεν είναι αγεφύρωτες και ειλικρινά διερωτώμαι αν αξίζει να γεμίζει ο Έλληνας άγχος, κύριε Υπουργέ –πολύ σοβαρός Υπουργός είστε- σπαταλώντας ώρες στα πρατήρια βενζίνης, να πληττείται η διεθνής εικόνα της Ελλάδος –να γινόμαστε δηλαδή κατά το κοινώς λεγόμενο «ρόμπα διεθνώς»- να βλέπεται η οικονομία μας σχεδόν για το τίποτα.

Άκουσα το συμπαθή Υφυπουργό κ. Βούγια, σοσιαλιστής και εκείνος, να υπεραμύνεται του υπερφιλελεύθερου αυτού μέτρου τού ξεσάλωμένου ανοίγματος. Δεν πρόκειται για μεταρρύθμιση, γιατί μεταρρύθμιση σημαίνει νέος τρόπος λειτουργίας και νέα αντίληψη. Εδώ μιλάμε για ένα ξεσάλωμένο άνοιγμα.

Αν πραγματικά δει κανείς το θέμα με ψυχραιμία, υπάρχουν και θετικές πλευρές. Στο άρθρο 4 γίνεται ένα αρκετά θετικό βήμα. Είναι θετικό ότι προτείνετε και την ένταξη των μεταφορέων στον αναπτυξιακό νόμο, για να αποκτήσουν σύγχρονα και καθαρά φορτηγά.

Ερχόμαστε εδώ στο θέμα της προμήθειας των φορτηγών. Θα είναι ελληνικής κατασκευής; Όχι, βέβαια. Τυχαίο; Δεν νομίζω. Διότι, τα δύο φθαρμένα κόμματα εξουσίας, διέλυσαν την ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία και την ελληνική αμαξοποιία, δηλαδή την κατασκευή βαρέων φορτηγών και λεωφορείων, συστηματικά τα τελευταία τριάντα χρόνια. Την διέλυσαν. Έτσι σήμερα εισάγουμε βαρέα φορτηγά από σχολικά –δεν θέλω να πω τη συγκεκριμένη μάρκα- μέχρι βαρέα φορτηγά με κοτσαδόρο, με τρέιλερ προελεύσεως, παρακαλώ, Τουρκίας!

Αυτή η χώρα, λοιπόν, φέρνει ένα βουνό συνάλλαγμα στο εσωτερικό της εξάγοντας οκτακόσιες χιλιάδες ΙΧ και βαρέα φορτηγά το χρόνο. Αυτή η χώρα κατάφερε να συναρμολογεί από F-16

μέχρι φορτηγά, να φτιάχνει καταψύκτες που έχουν κατακλύσει την ελληνική αγορά και να μας εξάγει μέχρι και μάρμαρα. Η Ελλάδα που είχε το πιο φημισμένο μάρμαρο στον κόσμο, εισάγει μάρμαρο Τουρκίας. Διότι, έχουμε και τους ψευδοοικολόγους, οι οποίοι παντού και πάντα πρέπει να μπλοκάρουν καθέναν, ο οποίος πάει να φτιάξει ένα λατομείο.

Αυτή, λοιπόν, η χώρα μάς εξάγει και φορτηγά. Στην αυτοκινητοβιομηχανία αυτής της χώρας δουλεύουν όσοι δουλεύουν και στη κραταία νοτιοκορεατική αυτοκινητοβιομηχανία. Εμείς εδώ, το μόνο που κάνουμε είναι να έχουμε δύο εταιρείες με ποδήλατα την «IDEAL» στην Πάτρα και την «CLERMONT» στη Μακεδονία. Τίποτε άλλο. Έσβησε η ελληνική βιομηχανία αυτοκινήτου, ό,τι υπήρχε τέλος πάντων. Έτσι, λοιπόν, θα εισάγουμε τα πάντα και από την Τουρκία.

Βεβαίως απελευθέρωση, αλλά όχι όπως λάχει. Θέλουμε επενδύσεις και θέλουμε και θέσεις εργασίας. Θέλουμε, όμως, και ανθρώπινες συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς. Γιατί το ξεχνάμε αυτό; Δεν χρειάζονται ανθρώπινες συνθήκες εργασίας οι οδηγοί που χτυπάνε δεκαπεντάωρο στο τιμόνι, οι οποίοι κουράζονται και μετατρέπονται –και είναι ανθρώπινο και φυσικό- σε πιθανό πρόξενο ατυχήματος;

Δίκιο έχει και η Πανελλήνια Ομοσπονδία Μικρών Φορτηγών, η οποία μιλάει για υπαρφαγή του ελάχιστου μεταφορικού έργου που, ούτως ή άλλως, υπάρχει. Ενώ στο άρθρο 2 παράγραφος 4 ζητάει να διευκρινιστεί εάν οι διεθνείς μεταφορές θα γίνονται από φορτηγά μεικτού βάρους δεκαπέντε και όχι τρεισήμισι τόνων. Τι είναι, δηλαδή, αυτό το εξωφρενικό που ζητάει η Ομοσπονδία των Μικρών Φορτηγών; Να γίνονται οι διεθνείς μεταφορές από φορτηγά των δεκαπέντε τόνων και όχι των τρεισήμισι τόνων. Τόσο απίστευτο είναι αυτό και τόσο βασικό για το νομοσχέδιό σας, που δεν μπορείτε να ξεκολλήσετε από τη θέση που έχετε;

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

Νομίζω ότι και εσείς και ο κ. Ρέππας, που είστε πολιτικοί εγνωσμένου ήθους και αποτελεσματικότητας, δεσμευθήκατε ότι θα κάνετε τροποποιήσεις και τροποποιήσεις δεν είδαμε. Κάντε μία τροποποίηση. Δεχθείτε να γίνονται οι διεθνείς μεταφορές από δεκαπεντάτονα φορτηγά, που ζητάνε οι επαγγελματίες του κλάδου.

Ο κ. Τζωρτζάτος, επιμένει και για το περίφημο 35%. Μα, εάν δεν υπάρχει οικονομική επιφάνεια αυτών που θα έρθουν να επενδύσουν, να πάρουν τις νέες άδειες, προφανώς ούτε σοβαρές επενδύσεις θα κάνουν, ούτε έσοδα θα έχετε εσείς ως κράτος και οι αερτζήδες θα κάνουν πάρτι.

Η Ελλάδα βρίσκεται σε ένα σημείο τραγικής οικονομικής κρίσης, με ευθύνη των δύο φθαρμένων κομμάτων εξουσίας. Το πώς γίνεται να μας σώνει τώρα το ΠΑΣΟΚ από τα χάλια στα οποία μας βύθισε τόσα χρόνια με τα δάνεια επί Ανδρέα Παπανδρέου και πώς η Νέα Δημοκρατία, η οποία μπαχαλοποίησε την ελληνική οικονομία, μπορεί να προτείνει λύσεις για την έξοδο από την κρίση, αυτά μόνο στην ελληνική πολιτική σκηνή και στην τηλεοπτική εκπομπή «Αλ Τσαντίρι Νιους» νομίζω μπορούν να συμβούν.

Η Ελλάδα, λοιπόν, στο σημείο της τραγικής οικονομικής κρίσης που βιώνει, έχει φθάσει σε ένα σημείο που πρέπει να εκμεταλλεύεται και το τελευταίο ευρώ για επενδύσεις και να έχει πρόσθετα κρατικά έσοδα. Η ανησυχία του κόσμου των μεταφορέων είναι ότι από τη στιγμή που ο καθένας –και αερτζής- μπορεί να στήνει μία εταιρεία, θα χτυπάει με τις τιμές του όσους έχουν κάνει πραγματικές επενδύσεις και απασχολούν κόσμο. Δηλαδή, θα εφαρμόζει την πρακτική των πειρατικών τιμών dumping. Αυτό θα κάνει. Το κράτος, βέβαια, δεν θα βάζει δεκάρα στα ταμεία του με τις άδειες.

Οι διαφορές –επαναλαμβάνω για άλλη μία ακόμη φορά, γιατί πρέπει να είμαστε χρήσιμοι νομίζω όλοι μας σε αυτήν την Αίθουσα- μεταξύ Κυβέρνησης και μεταφορέων δεν είναι τόσο χαώδεις. Ας αφήσουμε τις κραυγές που ακούγονται ένθεν κακείθεν. Δεν είναι χαώδεις. Δεν είναι αγεφύρωτες οι διαφορές. Μπορούν να γεφυρωθούν, ώστε να πάψει να ταλαιπωρείται ο πολίτης.

Ούτε είναι εξωπραγματικό αυτό το θέμα με την επιμήκυνση της μεταβατικής περιόδου από τα δυόμισι χρόνια.

Όλοι ξέρουν ότι ο τελευταίος που φταίει και εξουθενώνεται είναι ο εργαζόμενος που πάει να βάλει λίγη βενζίνη στο αυτοκίνητό του, για να πάει στη δουλειά του και χρουσοπληρώνει αυτό το αυτοκίνητο με τέλη κυκλοφορίας και με τους φόρους, τους οποίους επιβαρύνει το «τρυφερό» ελληνικό κράτος και δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει το αυτοκίνητό του. Αφού, λοιπόν, η απελευθέρωση δεν συναντά τη δογματική αντίδραση των μεταφορέων, νομίζω ότι με το δημοκρατικό διάλογο μπορούμε να κερδίσουμε όλοι.

Για το ζήτημα των ξεσαλωμένων Αλβανών οδηγών που κάνουν πειρατικές μεταφορές με μισό κόμιστρο, νομίζω όλοι συμφωνούμε ότι πρέπει να εκλείψει αυτή η κατάσταση.

Στο άρθρο 9 μιλάτε για το ηλεκτρονικό μητρώο. Επιτέλους, κάποια στιγμή να γίνει. Δεν ξέρω πόσο θα μας κοστίσει. Ακόμη παραμένει εκτός από τα 100.000, το θέμα της συντήρησης του μητρώου. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, πρέπει να γίνει αυτό το ηλεκτρονικό μητρώο.

Τα ξένα οχήματα τα οποία με αυξανόμενη συχνότητα εμφανίζονται στους ελληνικούς δρόμους, δεν θα καταγράφονται; Δηλαδή, μία πινακίδα, ένας αριθμός κυκλοφορίας ενός αλβανικού, ενός δανέζικου φορτηγού, ο οποίος έρχεται και ξαναέρχεται, δεν καταγράφεται σε αυτό το ηλεκτρονικό μητρώο; Γιατί να μη γίνει και ένα μητρώο φορτηγών ιδιωτικής χρήσης; Μιλώ πάντα για το άρθρο 9.

Οι μεταφορείς μας, λοιπόν, χρειάζονται την προστασία του κράτους, το οποίο δεν μπορεί να δίνει συνεχώς την εικόνα της αποσύνθεσης και να χάνει το ψωμί του ο Έλληνας μεταφορέας που πληρώνει ΙΚΑ, φόρους και ένα σωρό άλλα πράγματα και να του το κλέβει ο Τούρκος, ο Βούλγαρος, ο Σκοπιανός και δεν ξέρω ποιος άλλος. Αυτά τα πειρατικά μας έσκασαν πριν από δεκαπέντε χρόνια στους ελληνικούς δρόμους και ακόμη μας ταλαιπωρούν.

Άρθρο 11. Απελευθερώνεται το κόμιστρο, το οποίο έτσι και αλλιώς είναι συμπιεσμένο. Πρέπει, λοιπόν, να συμμαζευτούν όλοι όσοι έχουν πειρατικά φορτηγά και λυμαίνονται το ελληνικό μεταφορικό έργο. Το λέω αυτό ειδικώς για τους Αλβανούς, διότι στη χώρα τους εάν μιλάς ελληνικά στη Βόρειο Ήπειρο, πας σαν το σκυλί στ' αμπέλι. Να μην το ξεχνάμε αυτό. Εάν τολμήσεις να μιλήσεις ελληνικά στη Βόρειο Ήπειρο, σε καθαρίζουν.

Εδώ, τους έχουμε αφήσει ασύδοτους. Κάνουν πάρτι, κάνουν μεταφορές. Βγάζουν ένα σωρό χρήματα στην πλάτη του ελληνικού λαού και δεν τρέχει τίποτε. Πρέπει να ομολογήσουμε ότι σαν κράτος είμαστε πολύ ανεκτικοί.

Επικαλούμαι πάλι τη σοβαρή ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και τους πολιτικούς, οι οποίοι έχουν δώσει διαπιστευτήρια αποτελεσματικότητας, να χρησιμοποιήσουν την εξουδένωσή τους για να πετύχουμε την απελευθέρωση και να σωθούν οι εκατόν δέκα χιλιάδες εργαζόμενοι στον κλάδο.

Άρθρο 1. Το είπα και πριν και δεν πήρα απάντηση. Τι γίνεται με αυτή τη light διατύπωση για την εθνικότητα;

Άρθρο 2. Κάντε τη μεταβατική περίοδο στις 31/12/2015. Δεν έπεσε η ζάχαρη στο νερό. Λύστε το θέμα με το θεσμικό πλαίσιο των μεταφορέων και την ασφάλιση στο πλαίσιο της γνωστής σύμβασης CMR. Λύστε το θέμα της εισφοράς.

Δώστε κίνητρα στους Έλληνες να μην έχουν αυτό το πρόβλημα με τη φορολογία, που είναι χαμηλή στη Βουλγαρία και όλα αυτά τα ζητήματα τα οποία τους αγχώνουν, τους ταλαιπωρούν και τους έχουν βγάλει στους δρόμους και ταλαιπωρείται ο κόσμος. Με όλα αυτά θα έχετε και κρατικά έσοδα και ένα περιβάλλον υγιούς μεταρρυθμίσεων θα δημιουργήσετε και όχι απλώς απελευθέρωσης.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δυστυχώς, θύμα αυτής της πολιτικής σας είναι ο Έλληνας πολίτης, που ούτε λεφτά έχει ούτε βενζίνη έχει για να κινηθεί με το αυτοκίνητό του. Μετατρέπετε, λοιπόν, το αυτοκίνητό του σε αυτο-ακίνητο, όπως ακίνητη μένει όλη η χώρα. Μία χώρα, η οποία έχει πολίτες που όταν σας αντιστρατεύονται, τους επιστρατεύ-

ετε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

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

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Δημήτριος Παπαδημούλης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, στη διάρκεια της συζήτησης επί της αρχής προπαθήσαμε με επιχειρήματα να σας πείσουμε να κάνετε κάποιες αλλαγές στο νομοσχέδιο. Όχι να υιοθετήσετε το 100% των απόψεών μας, αλλά να κάνετε κάποιες αλλαγές, να θυμηθείτε αυτά που εσείς λέγατε ως Κυβέρνηση λίγους μήνες πριν και τα παρουσιάσατε με τη μορφή νομοσχεδίου. Το αρνηθήκατε και γι' αυτό στην ονομαστική ψηφοφορία θα καταψηφίσουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο.

Αλλά, στη συζήτηση κατ' άρθρον –ακόμη και εάν αυτό για κάποιους θεωρείται μαζοχιστικό– επιτρέψτε μου να συνεχίσω εξ ονόματος της Κοινοβουλευτικής μας Ομάδας, την ίδια προσπάθεια, μήπως και σας πείσουμε ή μήπως και ακούσουμε και κάποιο επιχείρημα. Γιατί όχι; Εάν δεν θέλετε να δεχθείτε κάτι, τουλάχιστον πείτε γιατί.

Ξεκινώ από ορισμένα σημεία, που είναι η καρδιά του νομοσχεδίου, στο άρθρο 2 και στο άρθρο 14.

Πρώτον, για τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, κύριε Βούγια. Ο κ. Ρέππας χειροκροτούσε και παρουσίαζε μεταβατική πενταετή περίοδο στις 21 Απριλίου του 2010. Σας το προτείνουμε όλοι. Σας το προτείνουν οι εκπρόσωποι των φορτηγατζήδων. Μπορεί να δώσει διέξοδο. Γιατί δεν το δέχεστε; Δεν σας ζητάμε να προσχωρήσετε στη δική μας άποψη, αλλά στην άποψη που είχε το Υπουργείο και ο Υπουργός –δεν άλλαξε ο Υπουργός– πριν από πέντε μήνες. Κάντε το.

Άρθρο 1: Μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχουν ρυθμίσεις υποχρεωτικές. Για τους πολίτες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υπάρχουν.

Εκεί, λοιπόν, θα μπορούσατε να βάλετε αυστηρότερες προϋποθέσεις και ενδεχομένως και τον όρο σας τον προτείνουμε, της αμοιβαιότητας, δηλαδή, να μπορεί και ένας Έλληνας να κάνει στη χώρα προέλευσης το αντίστοιχο αυτού που θέλει να κάνει εδώ δηλαδή αυτή τη δραστηριότητα. Δεν τα βάζετε. Γιατί δεν το κάνετε; Δηλαδή και αυστηρότερες προϋποθέσεις –για να μην είναι «μπάτε σκύλοι αλέστε και αεριτζήδες και άντε τρέχα βρες τους», όταν είναι μια χώρα προέλευσης που είναι έδρα των off-shore- και κάποια αμοιβαιότητα.

Άρθρο 2: Είναι αυτό που σας είπα, η καρδιά. Τουλάχιστον, δεν δέχεστε την πενταετή. Θα μας αναγκάσετε να καταψηφίσουμε και στο σύνολο; Όταν λέτε τριετής, να είναι τριετής. Αυτό που νομοθετείτε το ονομάζετε τριετής και δεν είναι καν τριετής. Είναι τριάντα μήνες, δηλαδή, μια επιπλέον κοροϊδία. Παίρνετε πίσω την άποψη για πενταετία, πηγαίνετε στην τριετία. Τουλάχιστον τηρείστε την τριετία. Εμείς θα το καταψηφίσουμε, αλλά τουλάχιστον μην κοροϊδεύετε τον κόσμο. Και λέγοντας τριετία, εννοείτε τριάντα μήνες, σαν εκείνο το «οι βάσεις φεύγουν, ο αγώνας δικαιώνεται».

Άρθρο 3: Προβλέπει τις μορφές στο νέο καθεστώς. Δεν μας έχετε απαντήσει: Γιατί απαγορεύετε τους συνεταιρισμούς; Ένα κόμμα, όπως το ΠΑΣΟΚ, το οποίο μιλούσε κάποτε για τους συνεταιρισμούς –άλλο πώς τους κατάντησε– γιατί εμποδίζει τους μεμονωμένους μεταφορείς να οργανωθούν σε συνεταιρισμούς για να αντέξουν τον ανταγωνισμό από τα καρτέλ που έρχονται; Γιατί τους το απαγορεύετε; Γιατί πρέπει να τους κάνετε κατόχους εταιρειών, έστω και προσωπικών; Θα μπορέσει κανείς με μία προσωπική εταιρεία να αντέξει στον ανταγωνισμό των καρτέλ;

Και ακόμη, μιλάτε για κίνητρα για την ένταξη στον αναπτυξιακό νόμο. Διάβαζε την παράγραφο 6 του άρθρου 3. Λέει ότι «στον αναπτυξιακό νόμο που ισχύει, και σε όποιο θα τον αντικαταστήσει, προβλέπονται κίνητρα, τα ίδια, όμως, κίνητρα και γι' αυτούς που είναι τώρα και για τους καινούργιους». Άρα, ποιο είναι το κίνητρο για αυτούς που είναι τώρα έναντι των άλλων; Κανένα. Και ούτε προσδιορίζετε τα κίνητρα. Πόσα; Ποια; Φύκια για μεταξω-

τές κορδέλες, τίποτα συγκεκριμένο. Και είναι λογικό, διότι τους εντάσσετε σε κάποιον αναπτυξιακό νόμο που ακόμη δεν έχει εμφανιστεί, σε έναν ανύπαρκτο αναπτυξιακό νόμο. Ο ισχύων δεν προβλέπει τίποτα και επιπλέον, ένα bonus που διεκδικούν για να μπορούν να ανταγωνιστούν τα θηρία που έρχονται ή τους αεριτζήδες που έρχονται, δεν τους το δίνετε, τους εξομοιώνετε.

Στο άρθρο 3 πουθενά δεν προβλέπεται μία ελαστικότερη αντιμετώπιση των μικρών μεταφορέων, του μικρού τονάζ. Σας το είπαν και Βουλευτές της Πλειοψηφίας. Δεν μπορείτε να αντιμετωπίσετε το μικρό τονάζ, το μεροκαματιάρη φορηγατζή σαν αυτόν ο οποίος έχει δεκαπέντε άδειες μεγάλων θηρίων.

Άρθρο 4: Ο δεύτερος πυλώνας του νομοσχεδίου, η απομείωση της άυλης αξίας. Τη μηδενίζετε μέσα σε τριάντα μήνες, από εκεί που είναι σήμερα στο μηδέν. Γιατί;

Σας είπαμε: Κρατήστε ένα ποσοστό, το 35% και μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου. Αυτό δεν είναι διατήρηση κλειστού του επαγγέλματος. Αυτό είναι εισπήριο για να μπει κανείς σε ένα στίβο ανταγωνισμού χαμηλότερο. Προσθέτει έσοδα στο κράτος, το προστατεύει από το να μπουν αεριτζήδες και όλα αυτά που λέτε για υποδομές κ.λπ., τα χρηματοδοτεί. Σε μία στιγμή που το ταμείον είναι μείον, γιατί αρνείστε μια πρόταση η οποία προσθέτει έσοδα στο κράτος; Δεν το καταλαβαίνω. Και μάλιστα, είναι προσφορά από την πλευρά του κλάδου, όταν σου λένε ότι «δéchομαι την απομείωση του 65%, ας μου μείνει το 35%, μην με πάτε στο μηδέν». Και όταν στο λένε αυτό άνθρωποι οι οποίοι έχουν δανειστεί για να αγοράσουν την άδειά τους πριν από ένα-δύο χρόνια και ακόμη δεν έχουν ξεχρεώσει ούτε το όχημα ούτε την άδεια και τους λες ξαφνικά «στα μηδενίζω και πλήρωσε εσύ τις δικές μου αμαρτίες, γιατί τριάντα χρόνια τώρα δεν έκανα αυτό που έπρεπε να κάνω σταδιακά», γιατί; Γιατί αυτή η αδικία;

Στέκομαι μόνο στα άρθρα που θεωρώ πιο σημαντικά. Για το σύνολο των άρθρων, όταν έλθει η ώρα της ψηφοφορίας, θα δώσω αναλυτική λίστα που καταψηφίζουμε, που έχουμε διαφορετική στάση κ.λπ..

Έρχομαι στο άρθρο 11: Το άρθρο 11 προβλέπει ελεύθερη διαμόρφωση κομίστρου αλλά στις ορεινές περιοχές και στα νησιά διοικητικό καθορισμό του κομίστρου. Τα νησιά και οι ορεινές περιοχές στην Ελλάδα είναι περίπου η μισή Ελλάδα.

Τι σημαίνει αυτό; Ότι ο ίδιος ο νομοθέτης, η Κυβέρνηση, εσείς, κύριε Βούγια, ο κ. Ρέππας αναγνωρίζει τον κίνδυνο του καρτέλ στη μισή Ελλάδα. Όλο το νομοσχέδιο είναι στηριγμένο στη θεωρία ότι με το νομοσχέδιο αυτό παύει ο κίνδυνος του καρτέλ και όσοι φοβούνται το καρτέλ, είτε λέγονται ΣΥΡΙΖΑ είτε λέγονται μεταφορείς, λένε παραμύθια, είναι οπαδοί του παρελθόντος, αλήθεια.

Τότε, εσείς γιατί βάζετε αυτό το διοικητικό καθορισμό του κομίστρου στη μισή Ελλάδα; Αυτό σημαίνει ότι ο κίνδυνος του καρτέλ υπάρχει και το ξέρουμε πολύ καλά από το πώς διαμορφώνονται αυτά τα πράγματα και τώρα, ας πούμε, στη διακίνηση των καυσίμων.

Άρθρο 12: Πού θα πάει η εισφορά. Λέτε ότι θα πάει για υποδομές κ.λπ., σε έναν κωδικό του Υπουργείου.

Όταν το διάβασα αυτό, θυμήθηκα το γνωστό πεννητάρικο, κύριε Ευθυμίου, που είχε βάλει ο κ. Μάνος στη βενζίνη το 1993. Μέσα στο κατακόκκινο περίπου διπλασιάστηκε η τιμή της βενζίνης και τότε, για να χρυσωθεί το χάπι, μίλησαν για δέσμευση, ότι θα πάει σε έναν ειδικό κωδικό για έργα του περιβάλλοντος. Δεν πήγε ποτέ ούτε ένα φράγκο από αυτά. Όλα πήγαν για να καλύψουν μαύρες τρύπες ελλειμμάτων.

Πού είναι οι δεσμεύσεις; Φτιάξτε ένα ταμείο.

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

Δuo λεπτά, κύριε Πρόεδρε, την ανοχή σας.

Ο ειδικός λογαριασμός του Υπουργείου δεν δεσμεύει σε τίποτα τον Υπουργό να τα πάρει σε μια ελλειμματική κατάσταση και να τα πάει κάπου αλλού.

Κλειδώστε αυτά τα χρήματα, για να πάνε όντως για υποδομές.

Άρθρο 13: Πώς αντιμετωπίζονται οι ζημιές, είτε των προϊόντων που μεταφέρονται είτε οχημάτων κ.λπ. Εδώ χρειάζονται αυστηρότερες ρυθμίσεις, να το συνδέσετε με την Τροχαία, με το Μητρώο κ.λπ., γιατί είμαστε σε μια χώρα που γίνονται πολλές

ζημιές, που έχουμε πολλούς νεκρούς στην ασφάλτο και που πρέπει να γίνουν αλλαγές. Αυστηρότερες ρυθμίσεις εδώ.

Άρθρο 14: Το τρίτο άρθρο-καρδιά του νομοσχεδίου, στο οποίο, απ' ό,τι προβλέπεται, θα κάνουμε και ονομαστική ψηφοφορία. Εδώ πάλι δοκιμάζεται η αξιοπιστία σας έναντι αυτών που εσείς είπατε. Πενταετής μεταβατική περίοδος, 35%. Έστω και την υστάτη στιγμή κάντε πίσω. Κάντε πίσω σε αυτά, για να συναντηθείτε με τις δικές σας απόψεις, όχι με τις δικές μας. Ελπίζω μέχρι το τέλος της συζήτησης να βρεθεί κάποιος -όχι εσείς που είσα-στε δέκα μέρες στο Υπουργείο- ο κ. Ρέππας να μας εξηγήσει γιατί αυτά που ο ίδιος παρουσίασε πανηγυρικά τα πήρε πίσω και να διασκεδάσει τη διάχυτη άποψη σε όλο το πανελλήνιο ότι εξαναγκάστηκε από την τρόικα να λέει: «Πετάει ο γάιδωρος; Πετάει».

Και θα ήθελα να πω ένα τελευταίο, ότι, αν ψηφιστεί το νομοσχέδιο έτσι όπως το έχετε φτιάξει, χωρίς καμμία αλλαγή, οι πρώτοι που θα υποστούν τις συνέπειες και θα χειροτερέψουν οι συνθήκες ζωής τους είναι οι οδηγοί, οι εργαζόμενοι σε αυτόν τον κλάδο, οι μισθωτοί. Διότι, αν δυσκολέψουν οι συνθήκες για τους εργοδότες τους από τον άνισο ανταγωνισμό των καρτέλ και των μεγάλων εταιρειών, τότε και οι συνθήκες, αμοιβής εργασίας θα γίνουν πολύ χειρότερες. Και αυτό δεν είναι μόνο κίνδυνος για το εισόδημά τους, αλλά είναι κίνδυνος και για τις συνθήκες ασφάλειας στις εθνικές οδούς. Όταν άνθρωποι δουλεύουν για πολύ λίγα λεφτά και πολλές ώρες στο τιμόνι πολλές φορές τα βλέφαρά τους βαραίνουν την ώρα που είναι εκατόν είκοσι χιλιόμετρα η ταχύτητα της νταλίκας, αυτό είναι κίνδυνος για το κοινωνικό σύνολο.

Τελειώνοντας, θέλω να πω ότι συχνά βλέπω ανταλλαγές πυρών ανάμεσα στη Νέα Δημοκρατία και το Λαϊκό Ορθόδοξο Συνταγερμό γύρω από το θέμα της «πολυκατοικίας», των μεταφορών κ.λπ.. Δεν μας αφορά το θέμα, όπως καταλαβαίνετε. Θυμάμαι, όμως, τον κ. Καρατζαφέρη κάποια στιγμή να λέει: «Πήραμε ένα τριαξονικό και μετακομίσαμε την «πολυκατοικία» που συγκατοικούσαμε με τη Νέα Δημοκρατία κάπου αλλού». Τότε έλεγε σε «μονοκατοικία». Η Νέα Δημοκρατία τώρα θέλει να το στείλει στην «πολυκατοικία του ΠΑΣΟΚ».

Δεν με αφορούν οι μετακομίσεις. Μία έκκληση κάνω σε αυτούς που μεταφέρονται με τριαξονικό: Να χρησιμοποιήσουν τριαξονικά από τα ισχύοντα, τα δικά μας και όχι από τα καινούργια, των καρτέλ που ετοιμάζουν με αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Συνεχίζουμε στον κατάλογο των ομιλητών. Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ στη Β' Αθηνών, πρώην Υπουργός και πρώην Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Κωνσταντίνος Γείτονας.

Ορίστε, κύριε Γείτονα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πέραν των όσων είπα χθες επί της αρχής, θέλω να επανέλθω σε ορισμένες επισημάνσεις σήμερα στη συζήτηση επί των άρθρων.

Επισημάνση πρώτη. Όλοι -και οι επαγγελματίες- φαίνεται ότι συμφωνούμε πως πρέπει να γίνει αλλαγή στο χώρο των μεταφορών, να απελευθερωθεί η αγορά και να ανοίξει το κλειστό επάγγελμα. Αυτό, όμως, δεν αρκεί και φαίνεται ότι δεν αρκεί και συνεχίζονται οι αντιδράσεις, γιατί διαπιστώνεται ότι ο καθένας βλέπει την αλλαγή «στα μέτρα του».

Όσον αφορά τους επαγγελματίες, περιορίζουν -απ' ό,τι βλέπω- τα αιτήματα -το είδαμε και στην επιτροπή, όταν ακροαστήκαμε τους εκπροσώπους των φορέων τους- βασικά σε δύο σημεία στο άρθρο 14. Ζητούν πενταετή μεταβατική περίοδο και ζητούν να μην υπάρξει μηδενική απόσβεση της άυλης αξίας, να μην αποσβένεται στο μηδέν, αλλά να μείνει το 35%.

Δεν υπάρχει αμφιβολία -και αυτό διαπιστώθηκε και από όλες τις συζητήσεις που είχαμε και με τους φορείς- ότι ο κλάδος υφίσταται πίεση, ένα σοκ. Δεν ήταν προετοιμασμένος γι' αυτήν την αλλαγή, παρ' όλο που φαινόταν ότι θα έρθει. Αυτό σημαίνει ότι δεν πρέπει να το λάβουμε υπ' όψιν στην πολιτική; Όχι. Η πολιτική λαμβάνει υπ' όψιν της την πραγματικότητα. Πράγματι, ο κλάδος δεν είχε προετοιμαστεί γι' αυτήν την προσαρμογή. Χρειάζεται, λοιπόν, να το λάβουμε υπ' όψιν μας. Η αλλαγή από την άλλη μεριά πρέπει να γίνει. Εγώ, λοιπόν, θα επανέλθω σε ορισμένες

επισημάνσεις, έτσι ώστε να εξαντλήσουμε τα περιθώρια συνεννόησης κι αν μπορούμε να βρούμε και σημεία σύγκλισης έστω την ύστατη ώρα.

Επισημάνση πρώτη. Τη λέω και προς την Κυβέρνηση και προς τους επαγγελματίες. Να δούμε τι θα γίνει μετά την ψήφιση του νόμου, έτσι ώστε η απειλή κινδύνων είτε καρτελοποίησης, είτε μαζικής εισροής φορτηγών ιδιωτικής χρήσεως στην αγορά, να αποφευχθεί. Να αποφευχθούν, δηλαδή, υπαρκτοί κίνδυνοι. Με στόχο να έχουμε πραγματικό ανταγωνισμό, με στόχο να ενισχύσουμε την ανταγωνιστικότητα στον κλάδο. Η ανταγωνιστικότητα θα φέρει και καλύτερες τιμές κομίστρου και καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών, αλλά θα φέρει και δουλειά στους επαγγελματίες. Διότι είναι κοινή διαπίστωση ότι ενώ η ζήτηση για μεταφορικό έργο είναι μικρή, έχουμε μεγάλο αριθμό φορτηγών. Άρα, πρέπει να ενισχύσουμε την ανταγωνιστικότητα. Αυτό είναι η μία επισημάνση, που αφορά τη συνεργασία που θα πρέπει να γίνει στη συνέχεια με την Κυβέρνηση και με τους εκπροσώπους των επαγγελματιών, για να βρούμε τις καλύτερες λύσεις στην υλοποίηση του νόμου.

Η δεύτερη επισημάνση, όπως είπα, έχει σχέση με την εξάντληση κάθε περιθωρίου συνεννόησης για να βρούμε και πάρα πέρα σημεία σύγκλισης. Εγώ επαναλαμβάνω τη θέση μου προς την Κυβέρνηση -την έχω διαπιστώσει από την επιτροπή, δεν αλλάζω θέση- ότι λογικά και συμβατά με την αρχή του ανοίγματος του επαγγέλματος αιτήματα, θα πρέπει να ικανοποιηθούν, έτσι ώστε να αμβλυνθούν και αδικίες και δυσμενείς επιπτώσεις ιδιαίτερα στους «μικρούς».

Στο πλαίσιο αυτό, πρώτον -όπως είπα και χθες- θα πρέπει να αποσαφηνιστούν τα ζητήματα που έχουν σχέση με τις ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις. Από την ακρόαση των φορέων και συζητήσεις που είχαμε μαζί τους στο περιθώριο αυτής της ακρόασης φαίνεται ότι έτσι όπως διατυπώθηκε η πρόταση από την Κυβέρνηση δεν καλύπτει όλους τους επαγγελματίες. Αυτοί που είναι με χαμηλούς τζίρους δεν ωφελούνται από τα φορολογικά κίνητρα. Άρα εδώ θα πρέπει να αποσαφηνιστεί, συγκεκριμενοποιηθεί και να καλύψει αυτή τη διάκριση εις βάρος των μικρών η θέση της Κυβέρνησης.

Δεύτερον, είναι αναγκαίο να συγκεκριμενοποιηθεί -όπως είπα και χθες- η θέση της Κυβέρνησης για το κλιμάκιο που θα πάνε οι συντάξεις. Να είναι ξεκάθαρο και ρητή δέσμευση.

Τρίτον, όσον αφορά το άρθρο 14 και πέραν του θέματος και του αιτήματος της παράταξης της συνολικής μεταβατικής περιόδου που θα το εκτιμήσει η Κυβέρνηση -έχει βέβαια εκφραστεί αρνητικά- πέραν αυτού, το έθιξε και ο εισηγητής μας, υπάρχει το θέμα των ενδιάμεσων σταδίων απόσβεσης της αύλης αξίας, όπου εκεί θα μπορούσε πραγματικά η Κυβέρνηση να παρατείνει την πρώτη περίοδο. Το είπε και ο εισηγητής μας και έχει ιδιαίτερη σημασία.

Αυτές οι τέσσερις επισημάνσεις έχουν ιδιαίτερη αξία. Πιστεύω ότι μέχρι το τέλος και μέχρι την ψήφιση των άρθρων θα λάβει η Κυβέρνηση υπ' όψιν τις προτάσεις μας, έτσι ώστε να ενισχύσουμε τα σημεία της σύγκλισης και από εκεί και πέρα, σε μία παραγωγική συνεργασία Κυβέρνησης-κράτους δηλαδή μαζί με τους φορείς και επαγγελματίες, να προχωρήσουμε ομαλά στο νέο καθεστώς, δηλαδή στην αλλαγή που θα είναι προς όφελος όλων.

Πέρα από αυτά, θέλω να επισημάνω δύο ακόμα σημεία. Στο άρθρο 1, παράγραφος 2 αναφέρεται ότι οι διατάξεις του νόμου εφαρμόζονται χωρίς καμμία διάκριση ως προς την εθνικότητα. Το είχα θίξει και στην επιτροπή. Βλέπω ότι το θίγει και η έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής. Σύμφωνα, όμως, με τα άρθρα 4 και 5, άδειες δίνονται μόνο σε εταιρείες. Εθνικότητα στην εταιρεία δεν υπάρχει. Επομένως, εδώ θα πρέπει να γίνει μία αναδιατύπωση της παραγράφου, έτσι ώστε να αποσαφηνιστεί το θέμα και να σταματήσουν οι ψιθυροί για επικείμενη κατάληψη της εσωτερικής αγοράς από εξωκοινοτικούς και άλλους. Ακούστηκαν και στην επιτροπή αυτά και για Κινέζους από τους φορείς. Καλό είναι, λοιπόν, να το ξεκαθαρίσετε. Άλλωστε, όπως είναι διατυπωμένη η διάταξη, είναι νομοτεχνικά λάθος. Εφόσον άδειες δίνονται σε εταιρείες, δεν μπορούμε να αναφερόμαστε σε εθνικότητα.

Δεύτερον, πρέπει να αποσαφηνιστεί η παράγραφος του άρθρου 3 -το είχα πει στην επιτροπή και βλέπω ότι το αναφέρει και η έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής- για τη σύσταση των εταιρειών.

Και τρίτο και τελευταίο, κύριε Υπουργέ, για το άρθρο 12, όπως διορθώθηκε. Αναφέρομαι στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Είναι σωστό που το διορθώσατε. Προβλέπατε στην αρχή ταμείο. Εγώ είχα πει ότι αυτό αντίκειται και στις κατευθύνσεις της Κυβέρνησης, αλλά και στις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ενιαία δημοσιονομική διαχείριση. Μιλάτε τώρα για Κωδικό στο πλαίσιο του κρατικού προϋπολογισμού. Σωστά. Το ζήτημα είναι τώρα αν τα λεφτά αυτά αρκούν για να ενισχύσουμε την οδική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Νομίζω ότι δεν αρκούν. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, έτσι τουλάχιστον όπως διορθώθηκε, είναι σωστό και είναι μέσα στη λογική της ενιαίας δημοσιονομικής διαχείρισης και της δημοσιονομικής τάξης που απαιτείται μπορεί να λειτουργήσει.

Με αυτές, λοιπόν, τις παρατηρήσεις επαναλαμβάνω την έκκλησή μου προς την Κυβέρνηση να κάνει αποδεκτά, λογικά και συμβατά με την αρχή της απελευθέρωσης αιτήματα και σ' όλους και στους επαγγελματίες να επικρατήσει ψυχραιμία, λογική και αυτοσυγκράτηση. Και ελπίζω να έχουμε μία αποτελεσματική συνεργασία για την ορθή εφαρμογή του νόμου, η οποία -όπως είπα- θα είναι προς όφελος και του κοινωνικού συνόλου και των επαγγελματιών των μεταφορών.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Νέας Δημοκρατίας στη Β' Αθηνών κ. Πάνος Καμμένος.

Ορίστε, κύριε Καμμένε, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου αποτυπώνει τη βούληση της Κυβέρνησης. Μία Κυβέρνηση που αποτελείται από οσφυοκάμπτες και υπηρετούντες το φραγκολεβαντισμό σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα. Ενώ έρχονται και γονατίζουν στην περίφημη τρόικα, παίρνουν ως δικαιολογία δήθεν τις εντολές από την Ευρωπαϊκή Ένωση, από το μνημόνιο, από την τρόικα, από τη λέσχη Bilderberg, ή δεν ξέρω που αλλού, και προσπαθούν να διαλύσουν τον κοινωνικό ιστό αυτής εδώ της χώρας.

Το νομοσχέδιο αυτό στηρίζεται πρώτα απ' όλα σε ένα παραμύθι, σε τέσσερις επίγειους μύθους και σε ένα θαλάσσιο μύθο. Το παραμύθι είναι η προπαγάνδα που γίνεται εναντίον ενός ολόκληρου κλάδου επαγγελματιών, προπαγάνδα σκληρή, προπαγάνδα σταλινική. Ο κλάδος αυτός δήθεν είναι -λέει- εναντίον της απελευθέρωσης του επαγγέλματος. Ουδέποτε το είπαν. Είπαν απλώς ότι θα πρέπει να προστατεύουν τις περιουσίες τους, τις οικογένειές τους και ό,τι γίνει, να γίνει με ένα τρόπο ήπιο. Και τι χρησιμοποιεί η Κυβέρνηση;

Έρχεστε εδώ, κύριε Υφυπουργέ, και μας λέτε ότι πήγαν να βεβηλώσουν το Μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη οι φορτηγατζήδες; Προβοκάτορες είστε! Είστε σκληροί προβοκάτορες και δεν έχω καμμία αμφιβολία ότι μπορεί να τους βάλατε κι εσείς. Η Κυβέρνηση να πάει στο Μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη με τη μαύρη σημαία. Ο ίδιος ο πρόεδρος των φορτηγατζήδων της ομοσπονδίας, ευτυχώς γι' αυτούς, από την κάμερα της τηλεόρασης, φώναζε: «Ελάτε πίσω».

Εσείς που πηγαίνατε μάρτυρες στους αναρχικούς που έκαigan την Αθήνα, εσείς που μιλάγατε για αντεξουσιαστές στην εξουσία, εσείς που στηρίζατε τους αναρχικούς, όταν έβαζαν φωτιές στα μαγαζιά, έρχεστε εδώ και κατηγορείτε τον κλάδο των φορτηγατζήδων ότι πήγαν να βεβηλώσουν το Μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη; Πού ήσασταν όταν έκαigan το φυλάκιο του Άγνωστου Στρατιώτη; Στην Αλεξάνδρα ήσασταν και προσπαθούσατε να τους ενισχύσετε! Και βρήκατε τώρα να πείτε ότι ο κλάδος των φορτηγατζήδων είναι ανθέλληνες, είναι αναρχικοί, είναι οτιδήποτε άλλο!

Μύθος πρώτος: Λέτε ότι σας επιβάλει η Ευρωπαϊκή Ένωση να ανοίξετε το επάγγελμα. Ανοίξετε το στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Εδώ όμως, στο άρθρο 1, ανοίγετε το επάγγελμα σε όλες τις χώρες

και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Άρα, είναι μύθος ότι σας το επιβάλει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Και ξέρετε τι θα γίνει; Θα γίνει αυτό το οποίο συζητάει ο κ. Ρόντος και ο Υπουργός Εξωτερικών στα κλειστά τραπέζια της διπλωματίας με την Τουρκία: Θα έρθουν οι τουρκικές εταιρείες μεταφορών και θα κατακλύσουν τον Έβρο, τη Θράκη και το ανατολικό Αιγαίο. Αυτό θα γίνει. Θα βάζουν καύσιμα με τη μισή τιμή απέναντι, στα σύνορα και θα έρχονται εδώ και θα πετάξουν έξω από το ανατολικό Αιγαίο, από τη Θράκη και τον Έβρο τους Έλληνες μεταφορείς!

Μύθος δεύτερος: «Κάντε εταιρείες, για να αντιμετωπίσετε την κατάσταση». Ποιες εταιρείες να κάνουν; Να μαζευτούν να κάνουν μια εταιρεία με πέντε φορτηγά; Και να αντιμετωπίσουν ποια; Την πολυεθνική εταιρεία με εκατόν πενήντα και διακόσια φορτηγά, με δικό τους βενζινάδικο από όπου παίρνουν τα καύσιμα με 20% έκπτωση, με δικά τους συνεργεία, που κατεβάζουν το κόστος 20% και 30% και με δικές τους προμήθειες για τα φορτηγά; Τι τους λέτε, δηλαδή; «Σας καταστρέφουμε που σας καταστρέφουμε, κάντε και εταιρείες για να τα δώσετε μπιρ παρά!».

Μύθος τρίτος: Μας λέτε ότι δεν μπορεί να πάρει παράταση τριετίας. Ο κ. Ρέππας ήταν εκείνος που έκανε γράμμα και μίλαγε πρώτος για πενταετία. Η ιστορία είναι Ρέππας εναντίον Ρέππα, όπως είπε και ο Συνασπισμός.

Μύθος τέταρτος: «Αν ακολουθήσουμε το μνημόνιο, δεν θα χρεοκοπήσουμε». Τελικά, τι θα γίνει; Θα χρεοκοπήσουμε ή δεν θα χρεοκοπήσουμε;

Έρχεστε εδώ, κύριε Υφυπουργέ, και λέτε ότι κινδυνεύει το κράτος για χρεοκοπία. Και βγαίνει ο Πρωθυπουργός και αφού μιλάει περί της Αφρικής, για το δικαίωμα των ελεφάντων στην Αφρική και για το δικαίωμα των υπεριπταμένων ορτυκιών στο Γκουανταλβίρ, στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών, λέει ότι η Ελλάδα δεν πρόκειται ποτέ να χρεοκοπήσει. Συνεννοηθείτε τουλάχιστον μεταξύ σας στην Κυβέρνηση για να έχετε μια άποψη.

Μύθος πέμπτος και θαλάσσιος: Εδώ βρίσκεται μια πολύ μεγάλη προσπάθεια της Κυβέρνησης να διαλύσει το σύνολο της πολιτικής που χαράχτηκε με τη βοήθεια των νησιωτών Βουλευτών, ακόμη και του ΠΑΣΟΚ, τα τελευταία πέντε χρόνια. Φέρνετε μία τροπολογία την τελευταία στιγμή και τι λέτε; Ότι εκεί που έγιναν διαγωνισμοί, προκειμένου να αλλάξουν τα βαπόρια εντός δύο ετών, που πήραν τις μακροχρόνιες συμβάσεις, εσείς επεκτείνετε λόγω της κρίσης και του μνημονίου, τις συμβάσεις για άλλα δύο χρόνια. Τι σημαίνει αυτό; Αυτό σημαίνει ότι κοιπάτε να γυρίσετε πίσω στο Αιγαίο εκείνους που σας χρηματοδοτούσαν επί χρόνια!

Θέλετε να φύγει το «ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ» από τις Κυκλάδες, το οποίο αντικατέστησε το «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ» και να φέρετε πίσω το «ΡΟΜΙΛΑΝΤΑ», κύριε Υπουργέ! Αυτή είναι η αλήθεια. Γι' αυτό έκανε τις συνομιλίες η κ. Κατσέλη με γνωστούς εφοπλιστές στον Πειραιά πριν από δύο μήνες και γραφόταν στα blogs, αλλά δεν διαψεύστηκε ποτέ. Θέλετε να ανατρέψετε την πολιτική της ανάπτυξης των μικρών νησιών της Δωδεκανήσου. Είναι εδώ συνάδελφοι Βουλευτές από τα Δωδεκάνησα και ζητάνε να μιλήσουν. Τι θα κάνετε, λοιπόν; Αντί να συνεχίσει να πηγαίνει στη Ρόδο ο Λειψιώτης σε τριεσίμια ώρες με το «ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΠΡΕΣ», το ταχύπλοο, θα επιστρέψει το «ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ»! Γιατί; Γιατί είναι δικός σας ο δήμαρχος! Αντί να εξυπηρετούνται με νέο, με καινούργιο πλοίο, η Ικαρία, οι Φούρνοι και η Σάμος με το «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ», θα επιστρέψουμε πάλι στο «ΝΤΑΛΙΑΝΑ»! Αντί να γίνει αντικατάσταση του «ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ», το οποίο πηγαίνει στη Κάσο και στην Κάρπαθο, θα γυρίσουμε πίσω στους παλιούς σας φίλους και κομματάρχες!

Αυτό όμως που κάνετε δεν είναι τυχαίο. Το κάνετε διότι με αυτήν την τροπολογία ουσιαστικά τινάζετε στον αέρα όλους τους διαγωνισμούς. Θα έρθει κάποιος που μετείχε στο διαγωνισμό πριν από δύο χρόνια και θα πει: «Εγώ μετείχα στο διαγωνισμό, ξέροντας ότι αν πάρω τη γραμμή, πρέπει να αντικαταστήσω το πλοίο μου σε δύο χρόνια». Έκανε, λοιπόν, αυτός που πήρε τη γραμμή την παραγγελία του και ήδη προχωράνε τέσσερα καινούργια πλοία για να μπουν στην ακτοπλοΐα. Εκείνος που δεν είχε τη δυνατότητα να το κάνει, θα έρθει και θα προσβάλει το διαγωνισμό. Ποιοι είναι αυτοί; Οι παλιοί σας φίλοι! Αυτοί που είχαν τα σαπιοκάραβα και πνιγόντουσαν στο Αιγαίο οι νησιώτες!

Επειδή, λοιπόν, εγώ θεωρώ ότι αυτό είναι το κορυφαίο θέμα και επειδή υπηρέτησα ως Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, συνεργαζόμενος με όλους τους συναδέλφους από όλα τα κόμματα και βλέπω εδώ πέρα ότι το ευρύτερο σχέδιο είναι να διαλυθεί ο ιστός της ελληνικής κοινωνίας, των ελληνικών νησιών, του Έβρου. Και διαφωνώ, εκτός από το άρθρο 14 και με το άρθρο 1 για τους συγκεκριμένους λόγους που σας είπα, για τα τουρκικά φορτηγά, για τις υπόλοιπες συμφωνίες που έχετε κάνει και θα ψηφίσω «όχι» και στην αρχή του νομοσχεδίου. Παρ' ότι δέχομαι το άνοιγμα του επαγγέλματος, παρ' ότι δεν διαφωνώ με το κόμμα μου, δεν μπορώ να συναινέσω σε αυτού του είδους την πολιτική που έχει σκοπό όχι μόνο να υπηρέτησετε τα αφεντικά σας στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, αλλά να εξυπηρετήσετε και τα συμφέροντα εκείνα που γύρισαν την Ελλάδα πολλές δεκαετίες πίσω.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να κάνω μια ανακοίνωση προς το Τμήμα: Η Διάρκής Επιτροπή Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας «Κύρωση των Συμβάσεων που αφορούν το μέλλον των «Ελληνικών Ναυπηγείων ΑΕ» και τα προγράμματα των υποβρυχίων του Πολεμικού Ναυτικού».

Το λόγο έχει τώρα ο κ. Αλέξανδρος Χρυσανθακόπουλος, Βουλευτής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μακάρι όλοι οι συνάδελφοι Βουλευτές να είχαν το θάρρος της γνώμης τους και να διαφοροποιούνται με οποιοδήποτε κόστος, όταν πρόκειται για το συλλογικό συμφέρον, για το κοινωνικό συμφέρον, για το εθνικό συμφέρον.

Θα ήθελα επ' αυτού να πω πως όταν κανείς ξεκινάει ένα νόμο και λέει ότι οι διατάξεις εφαρμόζονται χωρίς διάκριση ως προς την εθνικότητα, εισάγεται δηλαδή μια λογική ότι υπάρχει ένα πολυεθνικό κράτος αυτήν τη στιγμή που λέγεται Ελλάδα, την προηγούμενη δεκαετία ο ίδιος ο σημερινός Πρωθυπουργός διαλαλούσε ότι το πρότυπο μας είναι η πολυπολιτισμική κοινωνία. Άρα, λοιπόν, αυτή τη στιγμή όλοι αυτοί που έρχονται στην Ελλάδα μπορούν να εγγραφούν όχι ως Έλληνες πολίτες, αλλά ως πολίτες του κράτους, όπως λέει και ο κ. Πάγκαλος -το «Έλληνες» είναι πλέον ρατσιστικό να αναφέρεται- και μπορούν να αναλάβουν όλους τους κλάδους της οικονομίας, καθώς και τον συγκεκριμένο.

Όποιος έχει συνομιλήσει με τους ανθρώπους της καθημερινότητας που εργάζονται στον τομέα των μεταφορών, σου λένε: «Ο Βόσνιος έρχεται με μια δεκάρα, μόνο να φάει ένα σάντουιτς». Καταλαβαίνετε τι σημαίνει αυτό. Καταλαβαίνετε τι γίνεται με τους Βούλγαρους, τι γίνεται με τους άλλους που έχουν πολύ χαμηλές αποδοχές. Καταλαβαίνετε για τι μιλάμε και πού βρισκόμαστε. Θα αρχίσει μία μεγάλη, γενικευμένη υπεργολαβία μέσα από αυτό το σύστημα των εταιρειών. Διότι, πράγματι, ο κλάδος δεν αποεθνοποιείται. Εκμηδενίζεται.

Αναφέρει το άρθρο 3 για τις μεταφορικές εταιρείες ότι «επιτρέπεται η σύσταση μεταφορικών εταιρειών». Ποιος τις απαγορεύει μέχρι σήμερα; Δεν λέει «αναγκάζεται ο κλάδος να κάνει ανώνυμες εταιρείες ή Ε.Π.Ε.». Λέει «επιτρέπεται».

Είναι νομοθετική πράξη αυτή, κύριε Υπουργέ; Επιτρέπεται ή επιβάλλεται; Και όποιος εξαιρείται, πού οδηγείται; Για να καταλάβουμε τελικά τι νομοθετούμε. Πρόκειται για μία εξέλιξη που δείχνει ακριβώς το πνεύμα αυτών που σχεδιάζουν για το συγκεκριμένο κλάδο τις επιπτώσεις και τις εξελίξεις. Ποιοι είναι μπροστά μας; Είναι οι μεταφορείς. Τους αντιλαμβάνεστε με έναν αρχαϊκό τρόπο ως καραγωγείς και τους υποβαθμίζετε σε ένα χυδαίοτερο επίπεδο ως χειραγωγείς. Διότι η κινέζικη εισβολή είναι εκείνη που οδηγεί σήμερα στην ισοπέδωση αυτού του συγκεκριμένου εθνικού κλάδου της οικονομίας. Αυτό γίνεται στην πράξη.

Ερχόμαστε στην προσχώρηση του ΠΑΣΟΚ στο νεοφιλελευθερισμό. Είναι μία ιδεολογική μετάλλαξη. Είναι η εγκατάλειψη του κακού σοσιαλιστικού προστατευτισμού με τις κρατικές μεσολα-

βήσεις για την ισονομία, την ισοπολιτεία, αλλά και τη διευθέτηση κοινωνικών ανισοτήτων. Πιάνετε ένα τμήμα της μεσαίας και μικροαστικής τάξης και το στραγγαλίζετε σ' αυτήν την περίπτωση. Δεν το οδηγείτε κάπου, διότι η δική σας γραμμή είναι η θεωρία της αυτορρύθμισης της αγοράς, όπου το κράτος παρεμβαίνει υπέρ του μεγάλου κεφαλαίου που έχει τα μέσα να ορίσει τους κανόνες.

Αυτός ο νεοφιλελευθερισμός στην πράξη σημαίνει πλήρη ακύρωση μίας ιδεολογικής και πολιτικής πορείας. Το πρόσχημα του ευρωπαϊκού πλαισίου της απελευθέρωσης θα έπρεπε να έχει εκείνη την οικονομική, κοινωνική και παραγωγική συμμαχία επιβίωσης οιοδήποτε ελληνικού χαρακτήρα της οικονομίας. Τι σημαίνει αυτό; Πρώτα η Ελλάδα, πρώτοι οι Έλληνες πολίτες, πρώτα οι Έλληνες εργαζόμενοι, οι Έλληνες επιχειρηματίες, οι Έλληνες καταναλωτές που σε μία αλυσίδα, ο ένας τροφοδοτεί τον άλλον. Ο Έλληνας καταναλωτής παραγγέλλει αυτό που αγοράζει. Και αν αγοράζει ελληνικά, δίνει εργασία στον ελλαδικό χώρο. Και ο Έλληνας μεταφορέας καλείται να διαδραματίσει αυτό το ρόλο της εσωτερικής ρύθμισης αυτής της συμμαχίας επιβίωσης σε μία πορεία γενικευμένης πτώχευσης.

Δεν επιδιώκετε αυτήν την οικονομική και παραγωγική συμμαχία, την επιβίωση. Αναφέρεστε στο «ανεξάρτητα εθνικότητας», διαμορφώνετε ένα άλλο πλαίσιο ανοιχτής κοινωνίας –γι' αυτό εισβάλλουν λαθρομετανάστες και μετά τους πολιτογραφείτε- ανοιχτής οικονομίας, όπου τελικά το μεγάλο κεφάλαιο έρχεται και μας καθλώνει. Αφού μας πτωχεύουν αυτήν τη στιγμή, θα μας πάρουν και τη γη και τα σπίτια.

Μα, αυτή είναι η εξέλιξη, αυτή είναι η πορεία! Δεν κινδυνεύει προς το παρόν με το δάνειο το δημόσιο οικονομικό να πτωχεύσει. Πτωχεύει, όμως, καθημερινά ένας-ένας τομέας της ελληνικής οικονομίας, Έλληνες επιχειρηματίες και Έλληνες εργαζόμενοι. Και αυτή η γενικευμένη πτώχευση οδηγεί σαφώς σε μία κατάρρευση.

Λέτε ότι οι μετοχές θα είναι ονομαστικές. Γιατί δεν έχετε τα κόστη να ονομαστικοποιήσετε όλες τις μετοχές μεγάλων εταιρειών ή του ΟΤΕ, για να δούμε και ποιοι είναι αφανείς εταίροι σε μία σειρά παιχνίδια που έχουν παιχτεί σε βάρος του ελληνικού λαού και ποιοι πραγματικά τελικά τον κατέκλεψαν όλα αυτά τα χρόνια!

Δεν σας ενδιαφέρει, βεβαίως, η διαφάνεια. Σας ενδιαφέρει αυτή τη στιγμή ότι το νομοσχέδιο έχει μόνο εισπρακτικές αναφορές, δηλαδή τόσα θα δώσετε με την εταιρεία, τόσα κατά τον τόνο, τόσο εκείνο, τόσο το άλλο. Είναι μέτρα τα οποία απλώς θα γεμίσουν το δημόσιο λογιστικό. Οι ίδιοι αθετείτε την άποψη την οποία είχατε εκφράσει πριν περί πενταετούς ενδοιασμού σταδίου, για να μπορεί να αποσβεστεί και ένα μέρος του κόστους των αδειών που έχουν μεταβιβαστεί ή αγοραστεί. Δεν σας ενδιαφέρει αυτό.

Θα ήθελα να τοποθετηθώ και απέναντι στην Αξιωματική Αντιπολίτευση σχετικά με κάποιο ουσιώδες ζήτημα που εξηγεί γιατί εμείς ως Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός αντιτιθέμεθα στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Κοιτάξετε, η άσκηση εποικοδομητικής αντιπολίτευσης που σημαίνει ότι καταθέτω προτάσεις, ιδέες, παροτρύνσεις για συνεννόηση, για σύνεση, για μέτρα τα οποία θα είναι λειτουργικά, για άμβλυνση των αδικιών, για να σταματήσει αυτή η μονομερής αλαζονική εγωκεντρική λογική, αυτή η στάση είναι απαραίτητη στο Κοινοβούλιο, γιατί η άλλη πλευρά της στείρας άρνησης και του μηδενισμού είναι μία πλευρά που δεν απέδωσε ποτέ στη δημοκρατία και ουδέποτε η δημοκρατία πήγε μπροστά απ' αυτούς που λένε μόνο ««επειδή είμαστε διαφορετικό κόμμα, θα λέμε πάντα «όχι» σ' αυτόν ο οποίος έχει τη νομοθετική πρωτοβουλία»».

Βέβαια, υπάρχει κάτι που αφορά τους συναδέλφους του ΠΑΣΟΚ, η άκριτη αποδοχή, στα πλαίσια της λογικής ότι αν τολμήσεις να κουνηθείς και να φύγεις έξω από το μαντρί, θα σε φάει ο λύκος. Καθίστε μέσα στο μαντρί, να σας σφάξει ο τσοπάνος! Υπάρχει και αυτή η λογική. Εγώ χειροκροτώ τη στάση του κ. Καμμένου που λέει με θάρρος «θα καταψηφίσω και επί της αρχής και όχι μόνο στα άρθρα»!

Οι Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ εδώ μέσα έχουν τη δυνατότητα να νομοθετήσουν; Έχουν το δικαίωμα να διαφοροποιηθούν; Ποιον

φοβούνται; Διότι όταν κοιτάς τον πολίτη στα μάτια, σου λέει ένα πράγμα, «με πλήγωσες και εσύ και με πρόδωσες». Τα έχουμε ζήσει. Τα έχω ζήσει και εγώ και από τη θέση του Βουλευτή κόμματος της Πλειοψηφίας.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι σ' αυτήν την κρίσιμη στιγμή, το πολιτικό θάρρος επιβραβεύεται. Και επιβραβεύεται πρώτα απ' όλα με τη συνειδησή μας που είναι ήσυχη, αλλά και απέναντι στο λαό, στον οποίο τα χρωστάμε όλα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

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

Παρακαλείται η κ. Όλγα Ρενταρή, Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ από το Νομό Έβρου, να λάβει το λόγο.

ΟΛΓΑ ΡΕΝΤΑΡΗ-ΤΕΝΤΕ: Αγαπητοί συνάδελφοι, μπαίνοντας σ' αυτήν την Αίθουσα άκουσα ότι όλοι συμφωνούμε ότι το σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές» είναι μία αναγκαία διαρθρωτική αλλαγή, η οποία έπρεπε να γίνει προ πολλού και η οποία στρέφεται προς την κατεύθυνση της απελευθέρωσης των αγορών και των ίσων ευκαιριών.

Οι περισσότεροι συμφωνήσαμε ότι δίνει ίσες ευκαιρίες σε όλους τους Έλληνες πολίτες που επιθυμούν και έχουν τα κριτήρια να εισέλθουν στο επάγγελμα, αποκαθιστά τους όρους του υγιούς ανταγωνισμού, ανοίγει νέους ορίζοντες στον κλάδο των μεταφορών, προσαρμόζει το θεσμικό μας πλαίσιο προς την κοινοτική νομοθεσία.

Και συμφωνήσαμε, επίσης, ότι για πρώτη φορά ρυθμίζονται θέματα που έχουν σχέση με την ασφάλεια και την ποιότητα του οδικού δικτύου, καθώς και την περιβαλλοντική προστασία, ενώ το Εθνικό Μητρώο Μεταφορικών Εταιρειών οργανώνει το χώρο και διασφαλίζει το επάγγελμα από τυχόν λαθρομεταφορείς και διαφυγόν μεταφορικό έργο. Βάζει, επίσης, φρένο στην ξεπερασμένη νοοτροπία, αυτό που στην Ελλάδα σημαίνει «ό,τι δηλώσεις, είσαι», αφού μπαίνουν πια ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά για την είσοδο στο επάγγελμα.

Όλα αυτά τα παραπάνω δημιουργούν τις προϋποθέσεις εκείνες, μέσα στις οποίες θα μπορέσει μελλοντικά να αναπτυχθεί ο κλάδος σε ένα σύγχρονο δίκτυο οδικών μεταφορών με ένα νέο στόλο, με αποθηκευτικούς χώρους διακίνησης εμπορευμάτων, με ανθρωπίνες συνθήκες εργασίας και ασφάλειας.

Σ' αυτό που βλέπω ότι δεν συμφωνούμε, είναι η μετάβαση από τη φοβικότητα στην επιχειρηματικότητα. Υπάρχει ένα πολιτικό πρόβλημα της κομματικής νοοτροπίας.

Αγαπητοί συνάδελφοι, μέχρι σήμερα έχω διαβάσει, έχω ακούσει και προσπαθήσει να αναλύσω πολλές κομματικές τηλεοπτικές και συνδικαλιστικές αναγνώσεις για το σημερινό νομοσχέδιο. Όλα έχουν έναν κοινό παρονομαστή που λέει «τίποτα μην αλλάξετε ή το πολύ-πολύ κάντε δύο, τρία μερεμετάκια. Αφήστε τα πράγματα όπως είναι».

Αυτό, συνάδελφοί μου, υποκρύπτει όμως τον κίνδυνο της ανώδυνης αδράνειας. Τι νόημα έχει η στασιμότητα, όταν τα πάντα γύρω μας θα έχουν αλλάξει και μάλιστα ραγδαία;

Απέναντι, λοιπόν, σ' αυτήν την παθητική νοοτροπία που δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε και μαλώνουμε για μικροδιορθώσεις, δεν θα πρέπει να αφήσουμε τα πράγματα όπως έχουν. Και θα αναφέρω ένα παράδειγμα πετυχημένο. Τις ίδιες αντιδράσεις είχαμε παλιά με το ΚΤΕΛ. Και όλοι θυμάστε ότι είχαμε τα λεωφορεία του κοινού ταμείου είσπραξης αυτοκινήτων, κάτι οχήματα που βλέπουμε στην Ινδία ή σε κινηματογραφικές ταινίες της δεκαετίας του 1960. Τα πιο σύγχρονα αξεσουάρ που είχαν αυτά τα λεωφορεία ήταν το «Μπαμπά, μην τρέχεις» ή η εικόνα της Παναγίας!

Με την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου το 2004, μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρείες και το οικονομικό κίνητρο του 30% μετετράπη σε ένα σύγχρονο επιβατικό στόλο, το οποίο λίγες χώρες δεν θα τον ζήλευαν.

Μέσα σ' αυτήν την προοπτική θα πρέπει να δούμε και τις σημερινές αλλαγές στο οδικό δίκτυο μεταφορών, την προβολή τους στο μέλλον σε σχέση με την ένταξή τους στον αναπτυξιακό νόμο και τη διεύρυνση του μεταφορικού τους ρόλου στο ευρύτερο μεταφορικό σύστημα.

Με προβολή, λοιπόν, στο μέλλον και προοπτική για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων τις οποίες εξυπηρετούν, δεν θα πρέπει να είμαστε κολλημένοι στο χθες.

Σίγουρα το μεταρρυθμιστικό έργο των μεταφορών δεν λύνεται και σίγουρα δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι λύνεται με το παρόν σχέδιο νόμου. Υπάρχουν κενά και ανισορροπίες, οι οποίες δημιουργήθηκαν τόσα χρόνια στη χώρα μας μ' αυτήν την πολιτική της ανώδυνης αδράνειας που ανέφερα. Επιτρέψαμε να αναπτυχθεί ένα υπερτροφικό σύστημα οδικών μεταφορών και αγνοήθηκαν οι θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες είναι πολύ οικονομικές και περιβαλλοντικά πιο ευνοϊκές για τη χώρα μας.

Η αιτιολογική έκθεση αναφέρει ότι το 98% του μεταφορικού έργου στη χώρα μας γίνεται με τις οδικές μεταφορές, έναντι του 75% της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι αντιφάσεις, τα ερωτήματα, αλλά και οι προοπτικές εδώ είναι μεγάλες και πολλές. Μια χώρα σαν την Ελλάδα με τη μεγαλύτερη ακτογραμμή δεν έχει αξιοποιήσει τις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες, όπως είπα, είναι φθηνότερες, αλλά και πιο συμβατές με το περιβάλλον.

Οι συνδυασμένες μεταφορές, οι σιδηροδρομικές και οι οργανωμένοι αποθηκευτικοί χώροι είναι οι μεγάλοι απόντες, κύριε Υπουργέ, στο μεταφορικό μας δίκτυο.

Μέσα από μια εργολαβική λογική και χωρίς στρατηγικό προγραμματισμό επικράτησε στη χώρα μας σχεδόν ολοκληρωτικό το οδικό σύστημα μεταφοράς προϊόντος. Με λίγα λόγια, επιλέξαμε ένα σύστημα που είναι κατασκευαστικά δαπανηρό για τα έργα υποδομής - οι οδικοί άξονες κοστίζουν πάρα πολύ - περιβαλλοντικά ρυπογόνο, οικονομικά ασύμφορο, ενώ επιβαρύνει το τελικό προϊόν με σημαντική επιπλέον δαπάνη.

Και επειδή κατάγομαι από τον Έβρο, μπορώ να σας διαβεβαιώσω ότι τα αγροτικά μας προϊόντα δεν βρίσκουν εύκολα αγορές, διότι είναι πάρα πολύ ακριβό το κόστος μεταφοράς και περιφερειακά ανταναπνυστικό. Ποιος θα έρθει να επενδύσει στις περιοχές μας, ειδικά σ' αυτές που είναι στη μεθόριο και μακριά από τις αγορές;

Στενάζουν σήμερα, κύριοι συνάδελφοι, οι απομακρυσμένες περιοχές από το μεγάλο μεταφορικό κόστος. Κοστίζει πανάκριβα, αποτρέπει την εγκατάσταση επιχειρήσεων και επιβαρύνει το κόστος των πρώτων υλών και παραγόμενων προϊόντων.

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

Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι θα πρέπει αυτό το σχέδιο νόμου να προχωρήσει, να συνδυάσει και να επεκτείνει το πλαίσιο και στις άλλες μεταφορές.

Επειδή χτύπησε το κουδούνι του χρόνου, θα ήθελα να αναφερθώ και στις τροπολογίες.

Στο άρθρο 3 παράγραφος 5 αυτού του σχεδίου νόμου, κύριε Υπουργέ, αναφέρονται οι περιοχές στις οποίες επιτρέπεται η αδειοδότηση ΚΤΕΟ και η υποχρέωση μετεγκατάστασής τους εντός είκοσι ετών.

Το σχέδιο νόμου αναφέρεται μόνο για περιοχές, γενικές και τοιχείες πολεοδομικού κέντρου. Θα πρέπει να γίνει πρόβλεψη, όσον αφορά τα ΚΤΕΟ τα οποία βρίσκονται εντός σχεδίου και δεν έχει ακόμα καθοριστεί η χρήση γης, είναι εκτός γενικού πολεοδομικού σχεδίου, όπου βάσει του ν.3525 επιτρέπεται η εγκατάσταση και δραστηριότητα μόνο χαμηλής όχλησης, όπως είναι στα ΚΤΕΟ. Και σ' αυτά δουλεύουν πάρα πολλοί άνθρωποι, οι οποίοι δημιούργησαν ΚΤΕΟ και τώρα κινδυνεύουν να μην μπορούν να τα αξιολογήσουν.

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

Και ως εκπαιδευτικός δεν θα μπορούσα να μην αναφερθώ και στην τροπολογία για τη μεταφορά των μαθητών. Βέβαια, για το θέμα αυτό, θα έπρεπε να είναι παρών και κάποιος από το Υπουργείο Παιδείας.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να προσέξετε το εξής. Στην τροπολογία αναφέρεται ότι η μεταφορά των μαθητών θα πραγματοποιείται από τις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις με παρά-

ταση των συμβάσεων που είχαν συναφθεί για το σχολικό έτος 2009-2010, αφού προηγηθεί διαπραγμάτευση για την απομείωση του κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών.

Αυτή η απομείωση του κόστους έφερε το εξής φαινόμενο. Τα ΚΤΕΛ έδωσαν χαμηλή τιμή, αλλά δεν βάζουν συνοδό, με αποτέλεσμα παιδιά ηλικίας από τεσσάρων έως δεκαεννέα χρονών να βρίσκονται στο ίδιο λεωφορείο και να μην υπάρχει συνοδός για να τους προστατεύσει από όλες αυτές τις κακοτοπιές.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό θα διεξαχθεί η ονομαστική ψηφοφορία επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές».

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δύο Βουλευτές έμειναν μόνο!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Θα μιλήσετε, κύριε συνάδελφε, αμέσως μετά την ψηφοφορία επί της αρχής.

Επαναλαμβάνω, λοιπόν, ότι στο σημείο αυτό θα διεξαχθεί η ονομαστική ψηφοφορία επί της αρχής του νομοσχεδίου: «Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές» του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Οι αποδεχόμενοι την αρχή του νομοσχεδίου λέγουν «ΝΑΙ».

Οι μη αποδεχόμενοι την αρχή του νομοσχεδίου λέγουν «ΟΧΙ».

Οι αρνούμενοι ψήφο λέγουν «ΠΑΡΩΝ».

Καλούνται επί του καταλόγου: ο κ. Ιωάννης Βλαττής από το ΠΑΣΟΚ και ο κ. Μιχαήλ Χαλκίδης από τη Νέα Δημοκρατία.

Επίσης, σας γνωστοποιώ ότι η δεύτερη ονομαστική ψηφοφορία -που υπερβλήθη από τη Νέα Δημοκρατία για το άρθρο 14- θα διεξαχθεί περίπου στις 14.00'.

Αρχικά είχα ενημερώσει τα κόμματα ότι η ψηφοφορία θα διεξαχθεί στις 14.30'. Όμως, βλέπω ότι ο διάλογος έχει προχωρήσει και ότι ολοκληρώνονται οι τοποθετήσεις των συναδέλφων. Άρα, όπως εκτιμούν και οι αρμόδιες υπηρεσίες, μέχρι τις 14.00' περίπου θα έχει ολοκληρωθεί και η συζήτηση επί της αρχής.

Υπολογίζω, λοιπόν, ότι ο χρόνος που θα χρειαστεί για να ολοκληρωθεί η συζήτηση επί των άρθρων είναι αυτός που απαιτείται -δηλαδή μέχρι τις 14.00'- και με βάση τα μέχρι στιγμής δεδομένα, δηλαδή ότι απομένουν δύο συνάδελφοι Βουλευτές για να μιλήσουν επί των άρθρων μετά την ψήφιση επί της αρχής.

Μετά θα ακολουθήσει, όπως προβλέπει ο Κανονισμός, η δεκάλεπτη τοποθέτηση του Υπουργού και οι τοποθετήσεις των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων. Βέβαια δεν γνωρίζω αν κάποιος συνάδελφος ζητήσει να δευτερολογήσει. Γι' αυτό η εκτίμηση είναι ότι περίπου στις 14.00' θα έχει ολοκληρωθεί η συζήτηση για να γίνει η ψηφοφορία.

Και σας ενημερώνω από τώρα, προκειμένου να μην έχουν πάλι δυσκολία τα κόμματα να συγκεντρώσουν τους Βουλευτές, οι οποίοι ούτως ή άλλως βέβαια θα είναι εντός του κτηρίου της Βουλής.

Παρακαλώ να αρχίσει η ανάγνωση του καταλόγου.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

(ΜΕΤΑ ΚΑΙ ΤΗ ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Υπάρχει συνάδελφος, ο οποίος δεν άκουσε το όνομά του; Κανείς.

Κηρύσσεται περαιωμένη η ψηφοφορία και παρακαλώ τους κυρίους ψηφολέκτες να προβούν στην καταμέτρηση των ψήφων και την εξαγωγή του αποτελέσματος.

(ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω το αποτέλεσμα της διεξαχθείσης ονομαστικής ψηφοφορίας.

Ψήφισαν συνολικά 99 Βουλευτές.

Υπέρ της αρχής του νομοσχεδίου, δηλαδή «ΝΑΙ», ψήφισαν 83 Βουλευτές.

Κατά της αρχής του νομοσχεδίου, δηλαδή «ΟΧΙ», ψήφισαν 16 Βουλευτές, σύμφωνα με το παρακάτω πρωτόκολλο ονομαστικής ψηφοφορίας:

Γ' ΣΥΝΘΕΣΗ

(Από 14 Σεπτεμβρίου έως και 1 Οκτωβρίου 2010)

«Ονομαστική ψηφοφορία επί της αρχής

	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΝΑΙ	ΟΧΙ
Από το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα			Μητσοτάκης Κυριάκος	+	
Αλευράς Αθανάσιος (Νάσος)	+		Μπούρας Αθανάσιος	+	
Αμοιρίδης Ιωάννης	+		Νεράντζης Αναστάσιος	+	
Ανδρουλάκης Δημήτριος (Μίμης)	+		Ντινόπουλος Αργύριος	-	
Αντωνίου Αντωνία (Τόνια)	+		Παπαθανασίου Ιωάννης	+	
Βαλυράκης Ιωσήφ	+		Παναγιωτόπουλος Παναγιώτης (Πάνος)	+	
Βαρδίκος Πυθαγόρας	+		Παυλόπουλος Προκόπιος	+	
Βλατής Ιωάννης	+		Πιπιλή Φωτεινή	+	
Γείτονας Κωνσταντίνος	+		Ράπτη Ελένη	+	
Γιαννακά Σοφία	+		Σιούφας Δημήτριος	+	
Γιαννακοπούλου Κωνσταντίνα	+		Σπηλιωτόπουλος Αριστόβουλος (Άρης)	+	
Γιουματζίδης Βασίλειος	+		Στυλιανίδης Ευριπίδης	+	
Γκερέκου Αγγελική (Αντζελα)	+		Ταλιαδούρος Σπυρίδων	+	
Γρηγοράκος Λεωνίδα	+		Τζίμας Μαργαρίτης	+	
Δριβελέγκας Ιωάννης	+		Τραγάκης Ιωάννης	+	
Ζωΐδης Νικόλαος	+		Χαλκίδης Μιχαήλ	+	
Θεοδωρίδης Ηλίας	+		Χαρακόπουλος Μάξιμος	+	
Θεοχάρη Μαρία	+		Χατζηγάκης Σωτήριος	+	
Κακλαμάνης Απόστολος	+		Από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας		
Καρτάλης Κωνσταντίνος	+		Καραθανασόπουλος Νικόλαος		+
Καρύδης Δημήτριος	+		Τζέκης Άγγελος		+
Καρχιμάκης Μιχαήλ	+		Γκιόκας Ιωάννης		+
Κουρουμπλής Παναγιώτης	+		Νάνος Απόστολος		+
Κουτμερίδης Ευστάθιος	+		Κανέλλη Λιάνα		+
Λαφαζάνης Αργύριος	+		Παπακωνσταντίνου Νικόλαος		+
Λιάνης Γεώργιος	+		Σκυλλάκος Αντώνιος		+
Μαγκούφης Χρήστος	+		Από το Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό		
Μακρυπίδης Ανδρέας	+		Κοραντής Ιωάννης		+
Μάντατζη Τσετίν	+		Αϊβαλιώτης Κωνσταντίνος		+
Μανωλάκης Άγγελος	+		Ανατολάκης Γεώργιος		+
Μαργέλης Σπυροπάνος	+		Πολατίδης Ηλίας		+
Μόσιαλος Ηλίας	+		Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος		+
Μπατζελή Αικατερίνη	+		Από το Συνασπισμό Ριζοσπαστικής Αριστεράς		
Μπεντενιώτης Εμμανουήλ	+		Λαφαζάνης Παναγιώτης		+
Νασιώκας Έκτορας	+		Μουλόπουλος Βασίλειος		+
Οικονόμου Παντελής	+		Παπαδημούλης Δημήτριος		+
Παπαγεωργίου Αθανάσιος	+		Από τους Ανεξάρτητους		
Παπαϊωάννου Μιλτιάδης	+		Κουβέλης Φώτιος	+	
Παπανδρέου Βασιλική (Βάσω)	+		Μπακογιάννη Θεοδώρα	+	
Παπουτσής Δημήτριος	+		Σακοράφα Σοφία	+	
Περλεπέ - Σηφουνάκη Αικατερίνη	+		ΕΨΗΦΙΣΑΝ 99		
Πρωτόπαπας Χρήστος	+		«ΝΑΙ» 83		
Ρενταρή - Τέντε Όλγα	+		«ΟΧΙ» 16		
Σαλαγιάννης Νικόλαος	+		ΑΠΟΝΤΕΣ 1		
Σκραφνάκη Μαρία	+		Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ		ΟΙ ΨΗΦΟΛΕΚΤΕΣ»»
Τζελέπης Μιχαήλ	+		ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το νομοσχέδιο		
Τσόκλη Μαρία-Γλυκερία (Μάγια)	+		του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Οδικές		
Τσόνου - Βυλλιώτη Βασιλική	+		εμπορευματικές μεταφορές» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά		
Τσούρας Αθανάσιος	+		πλειοψηφία.		
Τσώνης Νικόλαος	+		Επανερχόμεθα στη συζήτηση των άρθρων και των τροπολο-		
Διαμαντίδης Ιωάννης	+		γιών του νομοσχεδίου.		
Φλωρίδης Γεώργιος	+		Καλώ στο Βήμα το συνάδελφο κ. Παναγιώτη Κουρουμπλή.		
Χάιδος Χρήστος	+		Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, έχετε το λόγο για οκτώ λεπτά.		
Χατζηοσμάν Αχμέτ	+		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε		
Από τη Νέα Δημοκρατία			Υπουργέ, έστω και τη δωδεκάτη και πέντε, όπως έλεγε στη		
Αβραμόπουλος Δημήτριος	+		Βουλή ο αείμνηστος Ηλιού, ας προσπαθήσουμε να ψηλαφίσουμε		
Βλάχος Γεώργιος	+		την πραγματικότητα και ας επιδείξουμε γενναιότητα. Διότι γεν-		
Γιακουμάτος Γεράσιμος	+		ναιότητα δεν είναι μόνο να μην υποκύπτει κανείς στο πολιτικό κό-		
Γιαννόπουλος Αθανάσιος	+		στος, αλλά και να αναγνωρίζει κάποιες κοινωνικοοικονομικές		
Δαβάκης Αθανάσιος	+		συνθήκες και να ενεργεί αναλόγως.		
Δένδιας Νικόλαος - Γεώργιος	+		Διότι, κύριε Υπουργέ, οφείλουμε να αναγνωρίσουμε ως πολι-		
Ιωαννίδης Ιωάννης	+		τικό σύστημα ότι τα δύο κόμματα που κυβέρνησαν την Ελλάδα τα		
Καμμένος Παναγιώτης (Πάνος)		+	τελευταία δεκαπέντε χρόνια, την οδηγία αυτή που συνιστούσε		
Κεφαλογιάννης Εμμανουήλ	+		στο να ανοίξουν αυτά τα κλειστά επαγγέλματα την άφησαν στην		
Κοντός Αλέξανδρος	+		άκρη, γιατί έτσι ωφελούσε και τα δύο κόμματα, κάθε φορά που		
Λέγκας Νικόλαος	+				

κυβερνούσαν.

Και σήμερα, λοιπόν, καλούμε όλους αυτούς τους ανθρώπους, ιδιαίτερα τους νέους ανθρώπους που τα τελευταία τρία-τέσσερα χρόνια έχουν υπερχρεωθεί στο τοκογλυφικό τραπεζικό σύστημα, να πληρώσουν το «μάρμαρο». Νομίζω, λοιπόν, ότι καμμία Ευρωπαϊκή Ένωση δεν θα έφτανε στο σημείο να ασκήσει τέτοια πίεση, ώστε να μην μπορεί το ελληνικό Κοινοβούλιο συλλήβδην -διότι νομίζω ότι όλο το Κοινοβούλιο συνηγορεί- να εξετάσει την περίπτωση ώστε η τριετία να γίνει πενταετία και να υπάρχει και ένα ελάχιστο όριο αξίας της άδειας. Ας τα δούμε αυτά τα δύο θέματα, έστω και τώρα και ας εκτονώσουμε αυτή την πίεση και αυτή την κρίση που δημιουργείται. Δεν νομίζω πως δεν θα είναι προς όφελος μιας κρίσιμης κατάστασης εάν προβούμε σε μία τέτοια ενέργεια. Δεν είναι υποχώρηση. Είναι αναγνώριση αυτής της συνθήκης που υπάρχει αυτή τη στιγμή, της κοινωνικής και της οικονομικής και επί αυτού θα κριθούμε.

Και γι' αυτόν το λόγο θα σας παρακαλούσα και πάλι, έστω και τώρα, να το δούμε, μήπως υπάρξει μία λύση που πραγματικά θα εκτόνωνε όλη αυτή την κατάσταση που βιώνει σήμερα η ελληνική κοινωνία, εξαιτίας της απεργίας και των συνεπειών της.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστώ το συνάδελφο κ. Παναγιώτη Κουρουμπλή.

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

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, παίρνω το λόγο και επί των άρθρων διότι -θα το έκανα βεβαίως ούτως ή άλλως- είμαι υποχρεωμένος να απαντήσω σε ορισμένες αιτιάσεις που ακούστηκαν από συναδέλφους της Συμπόλιτευσης επί της αρχής του νομοσχεδίου.

Ελέχθη τι. Γιατί συζητάμε, λέει, για μία μεταβατική περίοδο. Η μεταβατική αυτή περίοδος δεν χρειάζεται να είναι μεγαλύτερη. Οι ρυθμίσεις που υπάρχουν υπερκαλύπτουν αυτό. Και μάλιστα, άκουσα και την αιτίαση «γιατί η Νέα Δημοκρατία τα προηγούμενα χρόνια δεν έκανε αυτή την απελευθέρωση, ως προς την οποία κατ' αρχάς είναι σύμφωνη». Έχουμε πει «ναι» στην απελευθέρωση, όχι όμως με αυτούς τους όρους. Εξού και οι αντιρρήσεις μας επί των άρθρων, εξού και η ονομαστική ψηφοφορία την οποία έχουμε προκαλέσει.

Ένα ξεκαθάρισμα, κύριοι συνάδελφοι, πρώτα-πρώτα. Αν υπάρχει κοινοτική υποχρέωση για απελευθέρωση -αν, το τονίζω- αυτό ξεκινάει από την κοινοτική οδηγία του 1996. Εφόσον βάλουμε, λοιπόν, τη χρονική περίοδο μέχρι σήμερα, κυβέρνησε το ΠΑΣΟΚ οκτώ χρόνια μέχρι το 2004 και δεν έκανε απολύτως τίποτα. Και από το 2004 έως το 2009 κυβερνήσαμε εμείς ως Νέα Δημοκρατία, με ένα ΠΑΣΟΚ πλήρως αντιδραστικό σε οποιαδήποτε μεταρρύθμιση θέλαμε να κάνουμε. Άρα, λοιπόν, και ιστορικά και χρονικά το μεγαλύτερο μερίδιο της ευθύνης για το ότι φτάσαμε εδώ, οφείλεται στο ΠΑΣΟΚ.

Αλλά ας μη μείνω στο παρελθόν. Ας έρθουμε στη μεταβατική περίοδο. Κύριε Υπουργέ, εγώ ρωτώ κάτι απλό: Εμφανίσατε ένα νομοσχέδιο, στο οποίο συμφωνήσατε και εσείς και οι φορείς. Και αυτό δείχνει ότι και οι φορείς είναι υπέρ της απελευθέρωσης, γιατί ήξεραν ότι δεν μπορούσε να γίνει διαφορετικά. Το μεγάλο ερώτημα είναι γιατί κάνατε πίσω με το σημερινό νομοσχέδιο, ιδίως σε ό,τι αφορά τα θέματα της μεταβατικής περιόδου.

Εγώ θα το λέω πάντοτε και θα το τονίζω. Είναι σημαντικό πράγμα η μεταβατική περίοδος, γιατί άλλο είναι να έχεις πέντε χρόνια να προσαρμόσεις τη ζωή σου και άλλο να έχεις τριάντα μήνες. Έχουμε ανθρώπους, οι οποίοι πήραν άδειες μέχρι και πριν από δύο και τρία χρόνια. Πώς θα προσαρμοσθούν αυτοί μέσα στους τριάντα μήνες, όταν ξέρουμε πάρα πολύ καλά, επίσης, ότι τα φορολογικά κίνητρα και τα υπόλοιπα δεν επαρκούν. Γιατί εάν επαρκούσαν, θα τους τα είχατε προτείνει από την αρχή. Τους προτείνατε άλλη μεταβατική περίοδο και είχατε συμφωνήσει.

Το ξαναλέω, λοιπόν. Γιατί αυτό το πισωγύρισμα, σε σχέση με το αρχικό νομοσχέδιο. Η απάντηση: «Διότι», λέει, «αυτό μας το επέβαλε το μνημόνιο και η Ευρωπαϊκή Ένωση». Ούτε και σε αυτό συμφωνεί το ΠΑΣΟΚ. Άκουσα συναδέλφους από το ΠΑΣΟΚ, όπως άκουσα παραδείγματος χάριν τον κ. Πρωτόπαπα, που έλεγε «όχι, δεν μας το επέβαλε κανείς, είναι πολιτική μας». Μα,

αν είναι πολιτική σας, γιατί εμφανίσατε αυτό το νομοσχέδιο στους επαγγελματίες. Άρα, πιέζεσθε λόγω Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Και μην ξανακούσω ότι «α, ξέρετε, δεν γνωρίζει η Αξιωματική Αντιπολίτευση ότι έχουμε πρόβλημα με την Ευρωπαϊκή Ένωση». Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κύριοι συνάδελφοι, ο αγώνας είναι διαρκής. Γιατί κάθε χώρα διεκδικεί τα συμφέροντά της και τα συμφέροντα των κατοίκων της. Και αν δεν τα διεκδικήσεις, ακόμα και δικαστικώς, τότε από εκεί και πέρα παραδίνεσαι. Τονίζω, λοιπόν, ότι έχει όλη τη δυνατότητα η Κυβέρνηση να κάνει τη μεταβατική περίοδο πέντε χρόνια και αν επέλθει πρόστιμο, έχει όλη τη δυνατότητα να προσφύγει στο Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και με αναστολή εκτελέσεως ακόμη και να διεκδικήσει τη δικαίωσή της.

Το ρωτώ και το λέω και ως νομικός «ναι» ή «όχι» η αρχή της προστατευόμενης εμπιστοσύνης είναι αρχή κοινοτική, αρχή του κοινοτικού δικαίου; Μάλιστα, στην Ελλάδα μας ήλθε ως γενική αρχή κοινοτικού δικαίου και θεωρούμε σήμερα ότι έχει υπέρτερη τυπική ισχύ και από τον κοινό νόμο. Ποιο δικαστήριο θα ήταν εκείνο το οποίο δεν θα δεχόταν ότι όταν μία χώρα έρχεται και σου λέει «αντί για τρία χρόνια, θέλω πέντε χρόνια μεταβατική περίοδο, γιατί μου είναι απαραίτητο αυτό με την ιδιομορφία που παρουσιάζει η Ελλάδα»;».

Σας διαβεβαιώνω ότι εάν έκανε έναν τέτοιο αγώνα η Ελλάδα, δίνοντας στοιχεία στο δικαστήριο και λέγοντας ποιες είναι οι ιδιομορφίες της ελληνικής πραγματικότητας, μετά από τόσα χρόνια που δεν έχουμε προσαρμοσθεί, το δικαστήριο αυτό θα το δεχόταν. Τρία παραπάνω χρόνια δεν είναι πολλά, όταν έχουν περάσει τόσα και τόσα από την αρχή που δημιουργήθηκε η κοινοτική υποχρέωση.

Γι' αυτό θεωρώ ότι αυτή η υπαναχώρηση για τη μεταβατική περίοδο δεν είναι λογική. Και μπορεί και τώρα ακόμα, αυτή τη στιγμή που μιλάμε, η Κυβέρνηση να δώσει αγώνα στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων -και σε αυτό θα έχει τη συμπαράσταση όλων των πτερύγων της Βουλής- για να μπορέσουμε ακριβώς να επιτύχουμε ένα αποτέλεσμα που είναι κοινωνικά δίκαιο. Γιατί αυτό επιτυγχάνει κατά μεγάλο μέρος και το βασικό στόχο της απελευθέρωσης και το χρόνο προσαρμογής, που είναι απαραίτητος στους ανθρώπους εκείνους οι οποίοι έχουν αντιμετωπίσει χρόνια και χρόνια αυτή την κατάσταση.

Έρχομαι και σε ένα δεύτερο σημείο. Σας τόνισα, κύριε Υπουργέ, ότι η δημιουργία των μετοχικών εταιρειών, όπως είναι η ΕΠΕ και η ΑΕ, μπορεί να οδηγήσει στο αντίθετο αποτέλεσμα από αυτό που επιδιώκετε, δηλαδή στη δημιουργία καρτέλ. Μου είπατε «μα, καθένας μπορεί να δημιουργήσει μία ΕΠΕ». Ναι, καθένας μπορεί να δημιουργήσει μία ΕΠΕ. Δεν είναι σημαντικοί οι οικονομικοί όροι με βάση αυτό που βάζετε. Δεν είναι εκεί το πρόβλημα, κύριε Υπουργέ.

Το πρόβλημα είναι σαφές. Από τη στιγμή κατά την οποία δημιουργούνται αυτές οι εταιρείες, όπου αποκλειστικώς και μόνο αυτές μπορούν να είναι εκείνες οι οποίες έχουν τις άδειες, τότε ένα είναι βέβαιο. Όσο πιο εύρωστες οικονομικά είναι, τόσο περισσότερες άδειες μπορούν να παίρνουν.

Πώς μπορεί να ανταγωνισθεί ο επαγγελματίας, ο οποίος θα κάνει μόνος του μια ΕΠΕ ή μια Α.Ε., όταν θα έχει να αντιμετωπίσει απέναντί του ΕΠΕ και Α.Ε. οι οποίες έχουν τεράστιες δυνατότητες; Δεν βλέπετε ότι αυτή η αποκλειστικότητα, την οποία δημιουργείτε, οδηγεί σε γιγάντωση αυτών των εταιρειών, οι οποίες σε συνδυασμό με την απελευθέρωση του κομίστρου, μπορούν να οδηγήσουν σε εναρμονισμένες πρακτικές που τα κόμιστρα θα τα πάνε εκεί που δεν φαντάζεσθε; Με αποτέλεσμα ν' αναγκασθείτε στην πορεία να βάλετε πλαφόν, όπως πήγατε να κάνετε με τη βενζίνη. Είναι απλή λογική αυτό. Θα μου πείτε «τι μπορεί να γίνει»;».

Είναι απόλυτα εφικτό με βάση και την ιδιομορφία την οποία έχει το θέμα των μεταφορών, να υπάρξει αυτή η ιδιότυπη εταιρεία -ο νομοθέτης είναι παντοδύναμος να το κάνει, με οποιαδήποτε μορφή- η οποία προσιδιάζει σε αυτού του είδους τα καθήκοντα. Αυτό υπάρχει από το 1978, από την εποχή Παπαληγούρα και της Κυβέρνησης Καραμανλή και ήξεραν γιατί το έκαναν.

Εν πάση περιπτώσει, δεν είναι δυνατόν να μην υπάρχουν περιορισμοί σε αυτή τη γιγάντωση των εταιρειών που μπορεί να

επέλθει. Θα δείτε ότι θα συντρίβουν οι απλοί επαγγελματίες κάτω από γιγαντιαίες εταιρείες Ε.Π.Ε. και ιδίως από Α.Ε. Το αποτέλεσμα θα είναι ορισμένα oligopolία, τα οποία θα λυμαίνονται τις μεταφορές. Αυτό θα συμβεί μακροπρόθεσμα. Και θα συμβεί με μαθηματική ακρίβεια. Έτσι αντί ν' ανοίξει το επάγγελμα, στην ουσία θα κλείσει εν ονόματι της απελευθέρωσης!

Αυτή είναι η βασική αντίφαση που ενέχει το νομοσχέδιο. Γι' αυτό και είμαστε σαφώς αντίθετοι σ' αυτές τις ρυθμίσεις. Γι' αυτό προκαλούμε και την ονομαστική ψηφοφορία, γι' αυτό και δεν πρόκειται να τις ψηφίσουμε. Και δεν τις ψηφίζουμε γιατί και θίγουν ανθρώπους, αλλά και γιατί οδηγούν στην αντίθετη κατεύθυνση από εκείνη στην οποία το νομοσχέδιο θέλει να πάει.

Με απλές λέξεις, έτσι όπως είναι το νομοσχέδιο, δεν οδηγεί σε απελευθέρωση. Οδηγεί σε οικονομική καταστροφή ανθρώπων και, ταυτόχρονα, στη δημιουργία oligopolιών που κάθε άλλο παρά σχέση έχουν με τον ελεύθερο ανταγωνισμό και, κυρίως, με τη φύση του επαγγελματία στις οδικές μεταφορές.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Γεώργιος Καρατζαφέρης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Κύριε Πρόεδρε, με ιδιαίτερη προσοχή παρακολούθησα την ομιλία του καθηγητού συναδέλφου Βουλευτή κ. Προκόπη Παυλόπουλου, όπως επίσης και όλες τις ομιλίες των συναδέλφων μέσα στην Αίθουσα. Διάβασα από τα Πρακτικά τις θέσεις των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας. Δεν άκουσα κανέναν να «αβαντάρει» κατά κεραία το νομοσχέδιο. Ο δε λόγος που άκουσα τώρα του κ. Προκόπη Παυλόπουλου, ήταν ξεκάθαρος: «τσεκούρωμα» του νομοσχεδίου. Τότε γιατί το ψηφίζετε επί της αρχής; Δεν μπορώ να το καταλάβω. Σχήματα οξύμωρα και αντιφατικά. Επιχειρηματολογείτε δυο μέρες εναντίον και μετά ψηφίζετε θετικά επί της αρχής.

Φίλτατε κύριε καθηγῆτά, δεν έχετε ακούσει ότι η αρχή είναι το ήμισυ του παντός; Γιατί τους ενθαρρύνετε; Γιατί δεν έρχεστε μαζί μας να πούμε ξεκάθαρα «ΟΧΙ»; Όλη η Αντιπολίτευση να πει «ΟΧΙ». Βαδίζετε σε λάθος δρόμο. Και βεβαίως, να ενώσουμε όλοι τις φωνές μας σε ορισμένα πράγματα.

Και λέω, κύριε Υπουργέ: Γιατί αυτό το οποίο πιστεύατε πριν από τέσσερις μήνες, δεν το πιστεύετε σήμερα; Εσείς υπογράψατε την πενταετία. Ποια είναι η πίεση να γίνει τριετία, όταν ο κ. Πρωτόπαπας -παλιός συνδικαλιστής, προσέχει τα λόγια του- είπε ότι είναι πολιτική αυτοφύης του ΠΑΣΟΚ και όχι της τρόικα; Τι θα αλλάξει τα τρία με τα πέντε; Γιατί δεν δίνουμε μια ευκαιρία σε αυτούς τους ανθρώπους να αναπνεύσουν; Γιατί τους κόβουμε την αναπνοή; Υπάρχουν άνθρωποι που πήραν την άδεια πριν από ένα, δύο χρόνια. Τι θα κάνουν αυτοί οι άνθρωποι; Γιατί δεν σκεφτόμαστε κοινωνικά; Γιατί δεν σκέφτεστε εσείς σοσιαλιστικά; Απλά είναι τα πράγματα.

Θα ήθελα μια διευκρίνιση, κύριε Υπουργέ, εσείς που γνωρίζετε πολύ καλά τη γλώσσα. Στο άρθρο 1, στην παράγραφο 2 λέτε «οι διατάξεις του νόμου αυτού εφαρμόζονται χωρίς καμμία διάκριση ως προς την εθνικότητα όσων αιτούνται άδειες, σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5». Ξεκαθαρίστε τι σημαίνει αυτό. Θα είναι ελληνική επιχείρηση με ξένα κεφάλαια; Θα είναι ελληνική; Ή ο οποιοσδήποτε θέλει να κάνει μια εταιρεία; Είναι πολύ αόριστο αυτό το πράγμα.

Κάντε σας παρακαλώ μια τροπολογία, μια διευκρίνιση ώστε να ξεκαθαρίσουμε ότι σε αυτό τον τόπο αναπτύσσεται οικονομική δράση από ελληνικές εταιρείες, ανεξάρτητα από το ποιος καταβάλλει το κεφάλαιο. Είναι αόριστο αυτό το πράγμα. Δεν μπορούμε να προχωρήσουμε με αυτό το πράγμα. Δεν είναι η Ελλάδα γυμνό τοπίο όπου ο καθένας ασελγεί όπως θέλει. Παρακαλώ θα ήθελα τη διευκρίνισή σας.

Ο κ. Καμμένος πριν από λίγο ψήφισε «ΟΧΙ». Τι εστί Καμμένος; Ξέρετε, όλοι γεννηθήκαμε σε κούνιες, σε κρεβάτια, σε μαιευτήρια. Αυτός γεννήθηκε σε αυτοκίνητο και για κούνια είχε το τιμόνι. Η οικογένειά του Καμμένου είναι η προσωποποίηση των αυτοκινητιστών. Ξέρουν το αυτοκίνητο καλύτερα από τον καθένα. Η πρώτη λέξη που έμαθε μέσα στο σπίτι του ο Καμμένος ήταν «αυ-

τοκίνητο». Δεν γνωρίζει περισσότερα κάποια πράγματα; Δεν ξέρει καταστάσεις; Η λέξη «Καμμένος» είναι συνώνυμη με τη λέξη «αυτοκίνητο». Όσοι ζούμε στην Αθήνα το γνωρίζουμε. Γιατί δεν ρωτήσατε τον άνθρωπο να σας πει γιατί λέει «ΟΧΙ»; Καμμία τέτοια ευαισθησία επιτέλους στη Νέα Δημοκρατία;

Απαντώ στο φίλτατο εξ Ηρακλείου ορμώμενο συνάδελφο Βουλευτή κ. Μανώλη Κεφαλογιάννη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Μα, γι' αυτό ήρθα, κύριε Πρόεδρε, για να με αναφέρετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Ευχαριστώ πολύ. Είναι και ένας τρόπος αυτός να παίξετε στα κανάλια της Κρήτης.

Ο κ. Κεφαλογιάννης χθες, κύριε Πρόεδρε, είπε σε μια αποστολή του λόγου του «ότι θα μας αγκαλιάσουν τόσο πολύ μέχρι πνιγμού».

Αποδεχόμαστε την αγκαλιά, κύριε Κεφαλογιάννη, αρκεί να θυμάστε ότι είστε «η» και είμαστε «ο», είστε «η Νέα Δημοκρατία» και είμαστε «ο ΛΑΟΣ».

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Δεν υπάρχει προσωπικό, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος θέλω να μιλήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Έχει ζητήσει το λόγο ο κύριος Υπουργός.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Αν επιτρέπει ο κύριος Υπουργός, για τη συνέχεια της συζήτησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Θα πάρετε το λόγο και αφού μιλήσει ο κύριος Υπουργός;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Αν έχω τριτολογία, ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κύριε Υπουργέ, παραχωρείτε το λόγο στον κ. Κεφαλογιάννη;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ορίστε, κύριε Κεφαλογιάννη, έχετε το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Μια μικρή παρέμβαση.

Δεν μπορώ να καταλάβω σε ένα τόσο σοβαρό νομοσχέδιο την επιμονή του Προέδρου του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού να επιτίθεται στη Νέα Δημοκρατία και όχι στην Κυβέρνηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΙΒΑΛΙΩΤΗΣ: Αφού το στηρίζετε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Χθες με χαρά διαπιστώσαμε ότι ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός κατέθεσε αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας επί της αρχής, όπως καταθέσαμε και εμείς και θα διενεργηθεί στις 15.00', αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας σε αυτό που και οι δυο συμφωνούμε και τα άλλα πολιτικά κόμματα, δηλαδή ότι η Κυβέρνηση οφείλει να υποχωρήσει, να παραμείνει το 35% της αξίας των αδειών ως πραγματική αξία σε χρήμα στους κατόχους, καθώς και το χρονικό περιθώριο στα πέντε έτη ως μεταβατική περίοδος.

Μας έδωσε χαρά αυτή η αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας, γιατί πιστεύαμε ότι και ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός ως κόμμα φιλελεύθερο και όχι φιλελεύθερο του κεφαλαίου, όπως είναι το ΠΑΣΟΚ, λαϊκό φιλελεύθερο, όπως το ίδιο διατείνεται και εγώ υποστηρίζω, θα στηρίζει επί της αρχής ένα νομοσχέδιο, το οποίο ως φιλελεύθεροι θέλουμε να προχωρήσει. Και το λένε, όχι μόνο τα κόμματα τα φιλελεύθερα, αλλά και τα κόμματα της Αριστεράς. Το λένε και οι ίδιοι οι ενδιαφερόμενοι.

Το νομοσχέδιο επί της αρχής δεν το ψηφίζει μόνο η Νέα Δημοκρατία, το ψηφίζουν και οι μεταφορείς. Το πρόβλημα δεν είναι τι λέει επί της αρχής. Το έχουν δεχθεί και οι φορείς. Το πρόβλημα είναι τι θα κάνει η Κυβέρνηση για το 35% και τα πέντε χρόνια. Αν τώρα ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός προσπαθεί να πάρει τη ρεβάνς από την ψήφιση του μνημονίου, στο οποίο μνημόνιο εμπεριέχεται και η απελευθέρωση των οδικών μεταφορών, βρήκε πάλι κακό θέμα να αντιπαρεταθεί με τη Νέα Δημοκρατία.

Ψηφίζοντας το μνημόνιο, αξιότιμε κύριε Καρατζαφέρη, αξιότιμε Αρχηγέ του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, έχετε ψηφίσει επί της αρχής το νομοσχέδιο. Αν αναγνωρίσατε το λάθος σας, ότι ψηφίζοντας το μνημόνιο δυστυχώς γίνετε δεκανίκι της Κυ-

βέρνησης, ότι μετακομίζατε δυστυχώς στην «πολυκατοικία» του ΠΑΣΟΚ, εμείς σας κάνουμε ανοιχτή έκκληση να ξαναέρθετε στη φιλελεύθερη «πολυκατοικία», τη λαϊκή φιλελεύθερη «πολυκατοικία» όπως εσείς επικαλείσθε, την κοινωνικά φιλελεύθερη «πολυκατοικία» όπως εμείς επικαλούμαστε ή τη ριζοσπαστικά φιλελεύθερη «πολυκατοικία» όπως κάποιοι από εμάς διατείνονται. Ελάτε γιατί όντως εμείς θέλουμε να σας αγκαλιάσουμε. Αυτό που είπα χθες είναι ότι θέλουμε να σας αγκαλιάσουμε, ελπίζω όχι μέχρι πνιγμού. Αυτά ήθελα, κύριε Πρόεδρε, να πω και για τον κύριο Υπουργό και για τον Αρχηγό του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού.

Το νομοσχέδιο έχει δύο βασικά θέματα. Αυτή είναι η αρχή, το μέσο και το τέλος του. Δεχτείτε το 35% της αξίας. Δεχθείτε το υπόλοιπο 65% να συμψηφίζεται με το φόρο εισοδήματος. Δεχθείτε την παράταση στην πενταετία και εμείς δεν θα το ψηφίσουμε μόνο επί της αρχής, θα το ψηφίσουμε και στα άρθρα.

Αυτό θέλουν οι μεταφορείς. Έτσι θα εξασφαλιστεί η περιουσία τους. Έτσι θα βγουν από την απόγνωση, στην οποία έχουν μπει οι οικογένειές τους, εκατό περίπου χιλιάδες οικογένειες. Έτσι θα δώσουμε αξία στην απαξία που δημιουργεί η Κυβέρνηση σ' ένα περιουσιακό τους στοιχείο. Έτσι θα επιτελέσουμε τη κοινωνική δικαιοσύνη που είναι να μην επιτάσσουμε τις άδειες, δηλαδή να δημεύουμε την περιουσία αυτών των ανθρώπων. Έτσι λύνεται το πρόβλημα και το Εθνικό Κοινοβούλιο δείχνει ότι στα μεγάλα θέματα μπορεί να συνεννοηθεί.

Χρειάζεται μια μικρή, λοιπόν, υποχώρηση από την πλευρά της Κυβέρνησης, ένα «ΝΑΙ» - όπως το λένε και οι μεταφορείς με τη δική τους στάση και τις δικές τους δηλώσεις - επί της αρχής της απελευθέρωσης των κλειστών επαγγελμάτων και ένα μεγάλο «ΟΧΙ» σ' αυτό που μας εμποδίζει να γεφυρώσουμε το χάσμα με την Κυβέρνηση για το 35% και τα πέντε χρόνια.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κύριε Κεφαλογιάννη, ο εναγκαλισμός έως πνιγμού άφησε αναπάντητα ερωτήματα όμως.

Ο Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Καρατζαφέρης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Κύριε Πρόεδρε, αναγκάζομαι να απαντήσω σ' αυτά που είπε ο αξιότιμος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας.

Χθες, όταν η Νέα Δημοκρατία είπε το «ΝΑΙ», στην πλατεία Συντάγματος ήταν μαζεμένοι πέντε χιλιάδες μεταφορείς. Το «γιούχου» που άκουσα δεν μπορώ να καταλάβω αν σήμαινε «ΝΑΙ». Μπορεί στη γλώσσα της Νέας Δημοκρατίας να λέει ότι συμφωνούν οι μεταφορείς. Οι μεταφορείς όμως διαφωνούν μ' αυτό το νομοσχέδιο.

Αν αισθάνεται την ανάγκη απολογίας η Νέα Δημοκρατία που συμπράττει σ' ένα ακόμα νομοσχέδιο με το ΠΑΣΟΚ, αυτό είναι δικό της θέμα. Εμείς είμαστε σταθερά αντίθετοι σ' αυτές τις επιλογές.

Ο φιλελευθερισμός είναι μια μεγάλη πλατιά έννοια, ναι, φιλελεύθεροι, όχι νεοφιλελεύθεροι. Αυτός ο νεοφιλελευθερισμός είναι αυτός που καταστρέφει την εικόνα της Νέας Δημοκρατίας στο λαό.

Πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ότι αυτήν τη στιγμή ψηφίζεται ένα νομοσχέδιο, με τη Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ τουλάχιστον στην αρχή του, το οποίο βλάπτει σοβαρά τη ζωή, τη δουλειά, το μέλλον, την οικογένεια, τα οράματα, τις προσδοκίες των μεταφορέων. Αυτό είναι ξεκάθαρο. Από εκεί και πέρα, αν χρειάζεται να επιχειρηματολογήει ο καθένας γιατί κάνει λάθος, είναι δικό του θέμα.

Όσον αφορά το μνημόνιο, θέλω να πω δύο ξεκάθαρες κουβέντες. Διαγράψατε χθες τον κ. Σκυλακάκη στον οποίο η ηγεσία της Νέας Δημοκρατίας έδωσε εντολή να ψηφίσει «ΝΑΙ» στο μνημόνιο στο Ευρωκοινοβούλιο. Η Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας ψήφισε «ΝΑΙ».

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

Άρα, λοιπόν, λέτε στον κ. Σκυλακάκη, γιατί υπερασπίζεται το «ναι» που ψήφισε; Ο άνθρωπος υπερασπίζεται το «ΝΑΙ» που του είπατε εσείς να ψηφίσει. Αυτό είναι μοναδικό φαινόμενο στην Ευρώπη, ένα κόμμα να ψηφίζει «ΟΧΙ» στο εσωτερικό και «ΝΑΙ» στο

Ευρωκοινοβούλιο. Για ποιο λόγο, λοιπόν, τον διαγράφετε; Γιατί υπερασπίζεται αυτό που του είπατε να κάνει και το έκανε; Δεν είναι σοβαρά πράγματα αυτά!

Κύριε Κεφαλογιάννη, για να κλείσουμε και την υπόθεση του μνημονίου, θα σας πω για άλλη μια φορά ότι εμείς ψηφίσαμε μόνο το άρθρο 1, γιατί η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, αλλά και η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, όπως και τα λάθη του ΠΑΣΟΚ του πρώτου επταμήνου έφεραν την Ελλάδα στο «μη παρέκει».

Αν ψηφίζοταν το «όχι» τότε, οι μισθοί και οι συντάξεις δεν θα καταβάλλονταν από την 1η Ιουνίου. Αν θέλετε να σταματήσει το κράτος να χορηγεί μισθούς και συντάξεις, συνεχίστε «σ' αυτό το βολι!» Αν αύριο το πρωί διώξουμε την τρόικα και τους πούμε «έξω, δεν σας θέλουμε, βγαίνουμε έξω από το μνημόνιο», οι μισθοί πώς θα πληρωθούν την 1η του μηνός, κύριε Κεφαλογιάννη; Οι συντάξεις πώς θα πληρωθούν, όταν τα spreads σήμερα -μετά από αυτά που δείχνει η Νέα Δημοκρατία- είναι στις 1.000 μονάδες; Έχει φθάσει στις χίλιες μονάδες, γιατί κάποιοι από εσάς δεν θέλουν να ομολογήσουν.

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

Και το είπαν οι άλλοι. Προσπαθούμε να βάλουμε μια σειρά, αλλά «τσινάτε». Όσο «τσινάτε», τα spreads θα πάνε στις 1.200 ή 1.500, που σημαίνει 10% και 12% επιτόκιο δανεισμού.

Η πρότασή μου είναι ξεκάθαρη, να ομολογήσουμε. Να καθίσουμε να συνεννοηθούμε και να προχωρήσουμε σε μία κυβέρνηση οικονομικής αντίληψης, γιατί αυτή τη στιγμή η Ελλάδα βρίσκεται σ' ένα βάλτο. Τραβάει από το αριστερό χέρι το ΠΑΣΟΚ, τραβάει από το δεξί χέρι εσείς και η Ελλάδα μένει στο βάλτο. Εγώ προσπαθώ από ένα δέντρο με ένα σκονί να την τραβήξω. Για να την τραβήξω όμως πρέπει να χαλαρώσετε εσείς την αντιπαλότητα που έχετε, διαφορετικά η Ελλάδα θα μείνει στο βάλτο. Η Ελλάδα δεν πρέπει να μείνει στο βάλτο.

Άρα, λοιπόν, πάμε σε μια εθνική συνεννόηση να σώσουμε τη πατρίδα. Αυτή είναι η πρότασή μας και τα άλλα περί γαλάζιων και πράσινων «πολυκατοικιών» νομίζω ότι είναι φθηνά μπροστά στις ανάγκες που έχει η χώρα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

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

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Μία φράση, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Κύριε Κεφαλογιάννη, θα μιλήσετε μετά ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Μία φράση μόνο, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ένα λεπτό, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Εγώ πιστεύω ότι ο κ. Καρατζαφέρης είναι ένας έντιμος άνθρωπος και είμαι βέβαιος ότι θα πει αυτό που είπε και ο αείμνηστος Ανδρέας Παπανδρέου «mea culpa» για το μνημόνιο, γιατί γνωρίζω ότι και ο ίδιος κατανοεί πως ήταν πολύ μεγάλο λάθος αυτή η υπερψήφηση.

Όσον αφορά τη Νέα Δημοκρατία, θέλω να πω ότι η Νέα Δημοκρατία έχει μια σαφή θέση. Κανείς κ. Κεφαλογιάννης, κανείς κ. Σκυλακάκης δεν μπορεί με τις δηλώσεις του να αμαυρώσει την πολύ πετυχημένη ομιλία του Αρχηγού της Νέας Δημοκρατίας στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης και πιστεύω και εύχομαι και ο κ. Καρατζαφέρης, την άλλη εβδομάδα που θα ανέβει, να έχει ακριβώς την ίδια επιτυχία όπως είχε η Νέα Δημοκρατία, διότι η Ελλάδα έχει ανάγκη από εναλλακτική πρόταση όχι μόνο εξόδου από την κρίση, αλλά και διακυβέρνησης της χώρας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Το λόγο έχει ο κ. Καρατζαφέρης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Να πληροφορήσω τον αξιότιμο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας ότι έληξε η Έκθεση Θεσσαλονίκης, άρα, λοιπόν, δεν υπάρχει «το να ανέβω». Καλό είναι πού και πού να πληροφορείστε ορισμένα θέματα σαν και αυτά!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Δεν σας άκουσα καθόλου

στην Έκθεση...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός, ο Καρτζαφέρης, όπως είπατε και οι άξιοι Βουλευτές του, έπραξαν ό,τι και οι Ευρωβουλευτές σας. Ψηφίσαμε το ίδιο πράγμα. Εμείς ψηφίσαμε ό,τι και οι Ευρωβουλευτές της Νέας Δημοκρατίας στο Ευρωκοινοβούλιο.

Εμείς ψηφίσαμε τα ίδια πράγματα. Εσείς ψηφίσατε άλλα εντός και άλλα εκτός και κοροϊδεύετε τον ελληνικό λαό, κοροϊδεύετε τους Βουλευτές σας, κοροϊδεύετε τους ανθρώπους σας. Αυτή είναι η αλήθεια. Εμείς ψηφίσαμε ό,τι ψήφισαν στην Ευρώπη οι Ευρωβουλευτές σας. Αν ψήφισαν λάθος, να τους διαγράψετε όλους. Αν ψήφισαν σωστά -κατόπιν υποδείξεως του κ. Σαμαρά- τότε ξεκαθαρίστε αν ψηφίσατε «ΝΑΙ» ή «ΟΧΙ».

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

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

Το λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Ρέππας για δέκα λεπτά.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για ένα τόσο σημαντικό θέμα ο λόγος μας πρέπει να είναι ψύχραιμος και υπεύθυνος, λόγος ευθύνης. Δεν πρέπει να εξαντλήσουμε την παρέμβασή μας σε συνθηματολογίες, οι οποίες επιδιώκουν τη δημιουργία εντυπώσεων και την άγρια ψήφων, αλλά πάντως δεν προωθούν τα συμφέροντα αυτών στους οποίους υποτίθεται ότι αναφερόμαστε και για τους οποίους υποτίθεται ότι κοιτούμεθα.

Αν έχουμε να χειριστούμε ένα τόσο σημαντικό θέμα, μία κρίσιμη διαρθρωτική αλλαγή και το κάνουμε με ομιλίες, δίκην πανηγυρικού της ημέρας, αναφερόμενοι σε χίλια δυο άλλα θέματα, αδικούμε το θέμα, αδικούμε και αυτούς που το θέμα τους αφορά, γιατί δείχνουμε τουλάχιστον έλλειψη ενδιαφέροντος για την αγωγή που έχουν, να ακούσουν μία υπεύθυνη πρόταση από τα χείλη των Βουλευτών της Ελληνικής Βουλής.

Εμείς δεν έχουμε ανάγκη να περιαυτολογήσουμε. Δεν έχουμε ανάγκη να αντιμετωπίσουμε εκκρεμότητες και προβλήματα που αισθανόμαστε ότι υπάρχουν και πρέπει να τα διαχειριστούμε με λεκτικά πυροτεχνήματα, προσφεύγοντας σε μία ακραία παλαιοκομματική και πελατειακή πολιτική, όπως αυτή αποκαλύπτεται από τα όσα είπαν ιδίως οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας.

Γιατί εμείς έχουμε την πολιτική πρωτοβουλία, γιατί είμαστε παρόντες με την πολιτική μας. Και απέναντι σε αυτούς που με ασάφεια προσπαθούν να διαχειριστούν «και τον αστυφύλαξ και τον χωροφύλαξ», εμείς λέμε: πως η ιστορία γράφεται και η κοινωνία προοδεύει από τους παρόντες, όχι από τους ασαφείς και τους απόντες.

Γι' αυτό ακριβώς παίρνοντας αυτή την πρωτοβουλία θέλω να ξεκαθαρίσω ότι είναι πρωτοβουλία της Κυβέρνησης, είναι πολιτική επιλογή και δεν είναι επιβολή. Γιατί υπάρχει κάποιος σε αυτόν τον τόπο που δεν αναγνωρίζει ότι ορισμένες διαρθρωτικές αλλαγές είναι αναγκαίες να προωθηθούν -θα έπρεπε να έχουν γίνει εδώ και αρκετό καιρό, αλλά πάντως δεν πρέπει να χάσουμε άλλο χρόνο- γιατί ο χρόνος πλέον είναι αντίπαλος, για το συμφέρον της ελληνικής οικονομίας, για το αίτημα της ανάπτυξης της χώρας;

Καθυστέρησε η Ελλάδα, η μόνη μεταξύ των 27 της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει το παρόν καθεστώς, να προχωρήσει σε αυτή την αλλαγή. Η ευθύνη ας αποδοθεί στα πολιτικά κόμματα που κυβέρνησαν, στα πολιτικά κόμματα που αντιπολιτεύτηκαν και ουδέποτε διατύπωσαν μία πρόταση νόμου ή ανέδειξαν αυτό το θέμα, στους επαγγελματίες μεταφορείς, που ίσως στη διατύπωση της ιδέας από την πλευρά κάποιου Υπουργού μίας ορισμένης κοινοβουλευτικής περιόδου, αντέδρασαν έντονα προτιμώντας το δικό τους μέλλον και περιερχόμενοι σε μία πιο δύσκολη θέση πλέον. Γιατί επόμενο ήταν να πάμε σε αυτήν την αλλαγή κάποια στιγμή. Και καλό θα ήταν να την έχουμε κάνει, ώστε να έχει ωριμάσει η ελληνική κοινωνία σήμερα και να έχει τα χαρακτηριστικά της λειτουργίας άλλων ανεπτυγμένων οικονομικών και κοινωνιών, όπου στον τομέα των μεταφορών η κατάσταση είναι αυτή που και εμείς θέλουμε να πετύχουμε και εκεί

στοχεύει η νομοθετική πρωτοβουλία που σήμερα αναλαμβάνουμε.

Μήπως, τελικά, ο φόβος του πολιτικού κόστους εν όψει της αντίδρασης από τους επαγγελματίες μεταφορείς ή κάποιες ομάδες που δεν ήθελαν να αλλάξει αυτό το καθεστώς στην Ελλάδα, έκανε τις κατά καιρούς πολιτικές ηγεσίες να μην τολμήσουν αυτήν την πρωτοβουλία; Έ, λοιπόν, αυτό αλλάζει τώρα. Τολμούμε γιατί δεν συνυπολογίζουμε το δέος του πολιτικού κόστους. Δεν έχουμε εμείς αυτό το δέος του πολιτικού κόστους και δεν πρέπει να το έχει η ελληνική Βουλή. Και πάντως, η ελληνική Κυβέρνηση δεν το έχει. Είναι νάνος μπροστά στο γίγαντα που λέγεται εθνικό συμφέρον.

Δεν είναι το μνημόνιο αυτό που επιβάλλει κάποιες αλλαγές. Το μνημόνιο είναι συνέπεια της πολιτικής της Νέας Δημοκρατίας για λόγους συγκεκριμένους. Και είναι ανιστόρητη και σχηματική, θα μου επιτρέψετε να πω, αυτή η οριοθέτηση που γίνεται της πολιτικής ζωής του τόπου ανάμεσα στους μνημονιστές και αντιμνημονιστές. Δηλαδή, το μνημόνιο είναι αυτό το οποίο θα μας υποδείξει το πώς θα κλείσουμε τις ζημιογόνες λειτουργίες ή τα ελλείμματα σε κρίσιμους οργανισμούς; Είναι αυτό το οποίο θα μας επιβάλλει να προχωρήσουμε σε διαρθρωτικές αλλαγές που ανταποκρίνονται σε μία κοινωνική ανάγκη ή στα δημοκρατικά δικαιώματα των πολιτών, που πρέπει όλοι ισότιμα να έχουν τη δυνατότητα της πρόσβασης σε ένα επάγγελμα, με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις, κάτι που δεν προβλέπεται σήμερα από την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία; Και μιλούμε για μία πολιτική μεταφορών, για τη φιλοδοξία να καταστήσουμε την Ελλάδα διαμετακομιστικό κέντρο. Πώς θα το κάνουμε αυτό; Με τέτοιες αντιλήψεις;

Όταν παίρνουμε πρωτοβουλίες, λοιπόν, γι' αυτήν την αλλαγή στον τομέα των μεταφορών συναντούμε την άρνησή σας. Αν πάρουμε αύριο την πρωτοβουλία για την αναδιάρθρωση και την εξυγίανση του ελληνικού σιδηρόδρομου, θα συναντήσουμε πάλι την αντίδρασή σας με κάποιους άλλους προσχηματικούς χειρισμούς για να αντιπολιτευθείτε την Κυβέρνηση. Άρα, λοιπόν, δεν πρέπει να εξυγιάνουμε τον ΟΣΕ; Και χωρίς σύγχρονο ελληνικό σιδηρόδρομο, πώς θα γίνει η Ελλάδα διαμετακομιστικό κέντρο; Πώς θα έχουμε σύγχρονες μεταφορές; Πώς θα πάμε σε υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας; Πώς θα κερδίσουμε το χαμένο χρόνο; Αν δεν δημιουργήσουμε τα εμπορευματικά κέντρα -που η Ελλάδα δεν έχει, ένα μεγάλο ευρωπαϊκών διαστάσεων εμπορευματικό κέντρο- μπορούμε να είμαστε ανταγωνιστικοί;

Μία πτυχή αυτής της συνολικής πολιτικής συζητούμε αυτές τις ημέρες στη Βουλή. Και ακούσαμε τα πάντα για χίλια δυο άλλα θέματα, χωρίς να εμβαθύνουν οι συνάδελφοι στο συγκεκριμένο και θα μου επιτρέψετε να πω, δείχνοντας έτσι, τρόπον τινά και μία περιφρόνηση, μία υποτίμηση της νοημοσύνης των πολιτών που δραστηριοποιούνται στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αυτή η καταφορά εναντίον των μονοπωλίων, εναντίον των καρτέλ, αυτός ο μονόλογος και η μονότονη επανάληψη των ίδιων κλισέ, έχει κουράσει, έχει απογοητεύσει τον ελληνικό λαό. Ο ελληνικός λαός θέλει προτάσεις και πολιτικές για να δει αποτελέσματα που θα κάνουν καλύτερη τη ζωή του. Δεν θέλει συνθήματα πια.

Και είμαστε πολύ συγκεκριμένοι και θα δώσω απαντήσεις σε ορισμένα ερωτήματα. Πρώτ' απ' όλα είμαστε οι πρώτοι οι οποίοι, πραγματικά, αναγνωρίσαμε πως αυτό το εφόδιο που έχουν στα χέρια τους οι μεταφορείς συνιστά μία αξία. Οι αγοραπωλησίες πρέπει να πούμε ότι γίνονταν, βεβαίως, όχι μέσω της επίσημης διαδικασίας με την καταβολή του ανάλογου φόρου, αλλά γίνονταν μεταξύ των συναλλασσομένων με έναν τρόπο ο οποίος ήταν αδιαφανής και πάντως όχι επίσημα μετρούμενος, όπως συμβαίνει στο πλαίσιο των συναλλαγών που γίνονται σε ένα ευνομούμενο κράτος. Είμαστε οι πρώτοι και δεχθήκαμε επίθεση από άλλους φορείς όταν πήραμε αυτήν τη θέση, που είπαμε δημόσιως και με ευθύνη «ναι, υπάρχει μία αξία στα χέρια αυτών των ανθρώπων, εμείς την αποτυπώνουμε και την αναγνωρίζουμε». Και στην πρώτη πρωτοβουλία για την οποία γίνεται τόσος λόγος, είπα εχθές και το επαναλαμβάνω, ότι δώσαμε στον Υπουργό με εκείνο το προσχέδιο την εξουσιοδότηση να μπορεί ανά δύο χρόνια να προσαρμόζει το ύψος αυτής της εισφοράς, όπως την

προσδιορίζαμε τότε, σε ένα βάθος χρόνου που θα μπορούσε να ήταν πέντε ή δέκα χρόνια.

Συζητήσαμε με τους εκπροσώπους του ευρωπαϊκού μηχανισμού, το είπα χτες. Πρέπει να σας πω ότι τα επιχειρήματά τους ήταν σοβαρά: «Μα δεν είστε μία χώρα η οποία έχει μείνει πίσω από όλες τις άλλες; Έχετε ένα τεράστιο έλλειμμα ανταγωνιστικότητας και αντί να πηγαίνετε να κερδίσετε το χαμένο χρόνο, μας λέτε ότι έχετε την άνεση να σπαταλήσετε και άλλο χρόνο. Αυτή είναι η πολιτική που θα σας βγάλει από την κρίση, φίλοι Έλληνες;».

Η πενταετία και το 35%, φίλες και φίλοι, εκεί οδηγούν. Πενταετία για ποιον ουσιαστικό λόγο; Πείτε μου. Για να υπάρχει άνεση χρόνου να διαμορφωθούν αυτές οι νέες εταιρείες ΕΠΕ ή ΑΕ; Δεν είναι αρκετός ο ένας μήνας, οι δύο μήνες, οι τρεις μήνες, οι τέσσερις, οι πέντε, οι οκτώ, οι δέκα, οι δεκαπέντε, οι είκοσι, οι εικοσιπέντε, οι τριάντα; Δεν είναι αρκετοί; Πενταετία; Και ποιος θα πάρει μία άδεια μέσα σε αυτήν την πενταετία πληρώνοντας το ποσό που αντιστοιχεί στο ύψος της αύλης αξίας, όπως το αποτυπώνουμε στο νομοσχέδιο και δεν θα περιμένει να τελειώσει η πενταετία για να εξασφαλίσει αυτήν την άδεια πληρώνοντας μηδέν ευρώ, όπως θα γίνει στο συντριπτικά μεγάλο ποσοστό και τώρα; Κάποιοι για να μπει σε αυτήν την αγορά θα πρέπει, εάν το κάνει αύριο, να πληρώσει το ποσό που προβλέπεται και δεν είναι αμελητέο. Αν το κάνει στο τέλος της μεταβατικής περιόδου, θα πληρώσει μηδέν ευρώ για τη λεγόμενη αντίστοιχη άδεια, που θα δίδεται τότε βέβαια σε μεταφορική εταιρεία. Ουσιαστικά, δηλαδή, και γι' αυτή τη μεταβατική περίοδο, η αγορά παραμένει κυρίως στα χέρια αυτών που σήμερα δραστηριοποιούνται σε αυτήν την αγορά. Μας λέτε να την κρατήσουμε κλειστή για πέντε χρόνια και έτσι θα αντιμετωπίσουμε το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας το οποίο διεκτραγωδείτε όλοι ότι χαρακτηρίζει την ελληνική οικονομία;

Και λέτε, επίσης, ας κρατήσουμε και το 35%, αφού αυτά τα δύο κυρίως θέτουν οι επαγγελματίες μεταφορείς –που τους σέβομαι και τους εκτιμώ και τους αγαπώ, σας το λέω ευθέως και ειλικρινώς κατά τα άλλα- για να δημιουργήσουμε ένα ακόμη εμπόδιο σε αυτούς που θέλουν να μπουν στην αγορά. Πέραν δηλαδή των κριτηρίων του κανονισμού 1071...

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

Κυρία Πρόεδρε σας παρακαλώ, λίγο χρόνο.

...που προβλέπει τέσσερα κριτήρια, την οικονομική επιφάνεια, 9.000 ευρώ για το πρώτο αυτοκίνητο και 5.000 για το κάθε επόμενο, καλή φήμη, όχι καταδίκη για ποινικό αδίκημα στον διαχειριστή της εταιρείας, επαγγελματική επάρκεια και στοιχειώδεις υποδομές για να λειτουργεί η εταιρεία, να προσθέσουμε και ένα ακόμη, προκειμένου κάποιος να μπει στο επάγγελμα. Δηλαδή, εάν κάποιος θέλει ένα βυτιοφόρο σαράντα δύο τόνων, να πληρώσει άλλες 52.000 ευρώ. Αυτό είναι το 35% στις 150.000.

Μα εσείς λέτε ότι δεν πρέπει να κάνουμε δύσκολη την πρόσβαση στο επάγγελμα. Εσείς λέτε ότι κάνουμε εταιρείες και όλα αυτά σημαίνουν κόστος λειτουργίας, κόστος ίδρυσης κ.λπ.. Αν είναι τόσο μεγάλο το κόστος, κύριοι συνάδελφοι, μας λέτε να το κάνουμε ακόμη μεγαλύτερο; Αυτά δεν είναι αντιφατικά μεταξύ τους;

Όσον αφορά την εθνικότητα, επιτρέψτε μου να πω ότι υπάρχει το δίκαιο της Κοινότητας, υπάρχει το εθνικό δίκαιο σε κάθε κράτος, το οποίο βεβαίως είναι εναρμονισμένο με το Κοινοτικό Δίκαιο, υπάρχει βεβαίως και ο τύπος των διακρατικών συμφωνιών, είτε κατά περίπτωση, κράτους με κράτος, είτε της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο σύνολό της με άλλα κράτη.

Υπάρχουν εταιρείες ξένων συμφερόντων που όμως είναι κοινοτικές εταιρείες ή στην Ελλάδα είναι ελληνικές εταιρείες. Η κινηζικών συμφερόντων εταιρεία στο λιμάνι είναι ελληνική εταιρεία –περί αυτού ομιλούμε- όπως υπάρχουν ελληνικών συμφερόντων κινεζικές εταιρείες στην Κίνα. Δεν υπάρχουν ελληνικές εταιρείες στην Κίνα; Γιατί αυτός ο φόβος; Αυτός ο νόμος θα ανατρέψει το κοινοτικό δίκαιο, τις κοινοτικές οδηγίες και τους κανονισμούς και θα εισαγάγει τη λειτουργία εταιρειών που είναι εκτός αυτού του πλαισίου; Ασφαλώς όχι! Περί αυτού ομιλούμε.

Υπάρχει και η συζήτηση περί του φόβου των καρτέλ. Η εμπει-

ρία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μα σε όλες ανεξαιρέτως τις χώρες, έχει δείξει ότι πουθενά δεν προέκυψε η λειτουργία καρτέλ στον τομέα των μεταφορών. Μιλούμε για μικρομεσαίες, μεσαίες και μεγάλες επιχειρήσεις και υπάρχει ανταγωνισμός.

Πέτυχαν και κάτι άλλο οι ώριμες πλέον εμπορευματικές μεταφορές στις αγορές, κυρίως στις σκανδιναβικές χώρες. Έχουν ουσιαστικά μηδενίσει την παρουσία και τη δραστηριοποίηση φορτηγών ιδιωτικής χρήσης. Δεν συμφέρει ένας επιχειρηματίας, ένας παραγωγός να διαθέτει δικά του φορτηγά ιδιωτικής χρήσης, δηλαδή να έχει δικά του οχήματα, να πληρώνει δικούς του οδηγούς, να έχει τη δική του δομή και υποδομή για να μπορεί να τα συντηρεί. Προσφεύγει στις υπηρεσίες του μεταφορέα δημόσιας χρήσης.

Αυτό πρέπει να γίνει και στην Ελλάδα! Αντί να έχουμε ένα εκατομμύριο τριακόσιες χιλιάδες φορτηγά ιδιωτικής χρήσης, πρέπει να λειτουργούν σωστά οι εταιρείες μεταφορών δημόσιας χρήσης, ώστε αυτές να εκτελούν το σύνολο του έργου που γίνεται μέσω των οδικών αξόνων, πέραν του ότι βεβαίως και ο σιδηρόδρομος πρέπει να πάρει το δικό του μερίδιο, όπως και τα πλοία κ.ο.κ.

Επαναλαμβάνω ότι αυτό πρέπει να γίνει. Αν δεν γίνει αυτό και μείνει κλειστή η αγορά, κάτω και από την πίεση κοινοτικών κανονισμών και αποφάσεων του ανωτάτου διοικητικού δικαστηρίου της χώρας, του Συμβουλίου της Επικρατείας, θα οδηγηθούμε στο να δίνουμε άδειες φορτηγών ιδιωτικής χρήσης ακόμα περισσότερες από αυτές που υπάρχουν σήμερα!

Δεν γνωρίζετε ότι υπάρχει σχετική απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας που απαγορεύει τον περιορισμό της χορήγησης αδειών φορτηγών ιδιωτικής χρήσης για τη μεταφορά καυσίμων; Πού θα πάει; Θα κρατάμε κλειστή αυτήν την αγορά, θα έχουμε δηλαδή σε αυτήν την αγορά περίπου χίλια τριακόσια βυτιοφόρα φορτηγά δημόσιας χρήσεως μεταφοράς πετρελαιοειδών και θα έχουμε εκατοντάδες χιλιάδες φορτηγά ιδιωτικής χρήσης! Το αντίστροφο πρέπει να γίνει!

Όσον αφορά τη συζήτηση αυτή για το φόβο των καρτέλ, επιτρέψτε μου να σας πω ότι ενδεχόμενο δημιουργίας καρτέλ υπάρχει εκεί που είναι κλειστή η αγορά. Καρτέλ δεν δημιουργείται εκεί όπου οι παίκτες είναι πολλοί και όπου ανά πάσα στιγμή μπορούν να γίνουν περισσότεροι, γιατί υπάρχει αυτή η δυνατότητα. Σήμερα δεν υπάρχει η δυνατότητα οι παίκτες να γίνουν περισσότεροι. Είναι αυτοί που είναι επί πολλά χρόνια και παραμένουν ως είναι.

Σχετικά με τη διαμόρφωση εταιρειών, ασφαλώς το θέλουμε για λόγους αξιοπιστίας στο μεταφορικό έργο, για λόγους διαφάνειας στη λειτουργία και στις συναλλαγές, για λόγους εξασφάλισης καλύτερων εργασιακών συνθηκών.

Ακούστε σας παρακαλώ και τους εργαζόμενους στις μεταφορικές επιχειρήσεις. Ακούστε την εργατική τάξη, τους μισθωτούς νομιλλήλους αυτών των εταιρειών που είναι αναφανδόν υπέρ του νομοσχεδίου και θέλουν τη δημιουργία εταιρειών, γιατί θεωρούν ότι έτσι θα εξασφαλίσουν κάτω από καλύτερες προϋποθέσεις την άσκηση του έργου τους. Πώς το παραβλέπετε αυτό;

Υπάρχει βεβαίως και η κοινωνία με τους φορείς της, τις ζωντανές παραγωγικές δυνάμεις που επιθυμούν μια τέτοια αλλαγή και ασφυκτιούν κάτω από συνθήκες που τους οδηγούν να συμμετέχουν στη στρεβλή λειτουργία μιας αγοράς, η οποία κατά τα χαρακτηριστικά της ελληνικής δεν υπάρχει πουθενά αλλού στην Ευρώπη, μα πουθενά αλλού!

Εμείς κάναμε, κάνουμε και θα συνεχίσουμε να κάνουμε το κατά το δυνατόν καλύτερο, για να στηρίξουμε τη μετάβαση των μεταφορών σε αυτήν τη νέα πραγματικότητα.

Πέραν αυτού του νομοσχεδίου, το οποίο περιέχει τον πυρήνα της διαρθρωτικής αλλαγής, έχουμε πάρει μέσω των συναρμόδιων Υπουργείων πρωτοβουλίες σε τρεις τομείς, όσον αφορά την ένταξη των μεταφορέων στο νόμο για τα αναπτυξιακά κίνητρα, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν με διάφορους τρόπους. Ο αρμόδιος Υφυπουργός μίλησε στην επιτροπή της Βουλής. Τα Πρακτικά της 14ης Σεπτεμβρίου είναι στη διάθεση όλων –και των μεταφορέων και των πολιτών- για τη δυνατότητα που έχουν να ενταχθούν στο ΕΣΠΑ, σε ειδικά επενδυτικά προγράμματα, στο «JEREMIE» και στο «DE MINIMIS».

Πήραμε πρωτοβουλία, προκειμένου για τους παλαιότερους του κλάδου των μεταφορών να υπάρχει μια εξισορρόπηση εν όψει των εισφορών που έχουν καταβάλει στα ασφαλιστικά ταμεία του ύψους σύνταξής τους, ώστε να υπάρχει ανταποδοτικό ύψος που βελτιώνει τη σύνταξή τους. Κυρίως προχωρούμε σε φορολογικές ρυθμίσεις, οι οποίες ουσιαστικά παίρνουν χέρι-χέρι τους μεταφορείς και τους διευκολύνουν να οδηγηθούν στη νέα κατάσταση και να ενταχθούν ομαλά σε αυτήν.

Δίνουμε τη δυνατότητα της απόσβεσης αυτής της άυλης αξίας που εμείς αναγνωρίζουμε και αποτυπώνουμε. Αυτό δεν έγινε σε καμμία άλλη χώρα της Ευρώπης. Σε καμμία, μα σε καμμία, άλλη χώρα της Ευρώπης δεν υπήρχαν τέτοια μέτρα αντισταθμιστικά για ενδεχόμενες απώλειες μεταφορέων.

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

Καλώ όποιον έχει άλλα στοιχεία, να τα παρουσιάσει στη Βουλή. Σας διαβεβαιώ ότι πουθενά δεν έγινε αυτό που γίνεται στην Ελλάδα, παρά το ότι είχαν την άνεση του χρόνου όταν ξεκίνησαν το άνοιγμα της αγοράς και κάποιοι, οι Σκανδιναβοί, το ολοκλήρωσαν τη δεκαετία του '60 –παρακαλώ.

Πρόκειται για φορολογικές ρυθμίσεις, με τις οποίες δίνουμε τη δυνατότητα ποσό αυτής της άδειας στο σύνολό του ή τμηματικά για μια περίοδο έως επτά έτη να το προσμετρούν με τα έξοδα, προκειμένου έτσι να πληρώνουν λιγότερο, πολύ λιγότερο φόρο.

Για δε τους νομαρχιακούς, το ποσό αυτό της άυλης αξίας αυξάνεται κατά 50%. Υπάρχουν και άλλα πολλά, όπως το δικαίωμα να μεταβιβάζεται το δικαίωμα όταν μεταβιβάζεται η άδεια, να μπορεί για ένα χρόνο κάποιος αν έχει ζημιές να μην το χρησιμοποιήσει καθόλου αυτό το δικαίωμα και να μπορεί να μεταφέρει το ποσό στον επόμενο χρόνο ή τα επόμενα χρόνια κ.λπ..

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι –και ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε για την υπομονή των συναδέλφων- θέλω να είμαι καθαρός. Η κοινωνία μας ζητά από όλους μια ψύχραιμη και υπεύθυνη στάση, όχι συνθήματα και όχι ασφάλειες που απογοητεύουν τον κόσμο και τον αποστρατεύουν, που τον οδηγούν σε αποστασιοποίηση από την πολιτική.

Μιλούμε για το πολιτικό σύστημα. Το πολιτικό σύστημα αν επενδύσει στην αλήθεια και την ευθύνη και αν επιτύχει αποτελέσματα, θα κερδίσει την αξιοπιστία του. Αφήστε το μνημόνιο, αφήστε τις τρόικες. Είναι αλλαγές που έπρεπε να είχαμε κάνει και δεν τις κάναμε και ευθύνη έχουμε όλοι: τα πολιτικά κόμματα που κυβέρνησαν –επαναλαμβάνω- γιατί δεν πήραν την πρωτοβουλία, τα κόμματα που αντιπολιτεύτηκαν γιατί δεν ύψωσαν ένα λόγο, να κάνουν μια πρόταση, να επισημάνουν αυτήν την ανάγκη και οι κοινωνικοί φορείς και οι συντεχνίες που συχνά και μόνο στη διατύπωση μιας σκέψης από κάποιο Υπουργείο αντέδρασαν έτσι ώστε, εν όψει του φόβου του πολιτικού κόστους, να ακινητοποιούνται τα πάντα. Ε, αυτό πρέπει να τελειώσει! Γι' αυτό φτάσαμε εδώ που φτάσαμε.

Η Νέα Δημοκρατία μιλά για την Ελλάδα πριν το μνημόνιο. Εμείς μιλάμε για την Ελλάδα μετά το μνημόνιο. Η Ελλάδα μετά το μνημόνιο θα είναι μια Ελλάδα, η οποία θα έχει δημιουργηθεί με τις πολλές, δημιουργικές και καλές αλλαγές που προωθεί η Κυβέρνηση, τις τόσο σημαντικές και κρίσιμες, σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα όσο ποτέ στο παρελθόν.

Όλα κάποια στιγμή γίνονται. Ας φύγουμε από το δόγμα του «αυτό δεν γίνεται στην Ελλάδα» και ας δουλέψουμε, ώστε αυτά τα οποία πιστεύουμε ότι είναι αναγκαία να τα κάνουμε πράξη, γιατί αυτό συμφέρει τον τόπο, αυτό συμφέρει και τους Έλληνες.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

Παρακαλώ το λόγο έχει ο κ. Κεφαλογιάννης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, για οκτώ λεπτά.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω την τοποθέτησή μου από την τελευταία αποστοφή του λόγου του αξιότιμου Υπουργού κ. Ρέππα. Η Ελλάδα του μνημονίου είναι η Ελλάδα της κατάθλιψης και η χώρα μας

δεν βγαίνει από το αδιέξοδο, στο οποίο οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ την οδήγησαν. Γιατί το χρέος, το οποίο δημιουργήθηκε τη χαμένη δεκαετία του '80, είναι παιδί του ΠΑΣΟΚ. Οι τόκοι και οι ανατοκισμοί είναι η ανεπρόσπαστη πολιτική της δεκαετίας του '80. Η χώρα δεν θα βγει από αυτό το αδιέξοδο, αν δεν υπάρχει ανάπτυξη και, δυστυχώς, στην κυβερνητική πολιτική δεν είδαμε την ανάπτυξη.

Το πρώι απαντώντας σε ερωτήσεις ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης κ. Πάγκαλος μας είπε ότι τα λεφτά τα φάγαμε όλοι. Μόνο που δεν είπαμε την κοινωνία κλέφτες! Αυτό μας είπε ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησής σας, κύριοι Υπουργοί!

Δηλαδή, αν αυτό είναι αλήθεια, ποιος θα πληρώσει τα σπασμένα; Θα τα πληρώσουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις και οι οδηγοί των χερσαίων μεταφορών; Δηλαδή, αν ακολουθήσαμε μια ανεπρόσπαστη πολιτική –κατά τη ρήση σας- σε μια κρίση αυτοκριτικής του Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, του μοναδικού Αντιπροέδρου, ότι τα λεφτά φαγώθηκαν –από τα πολιτικά κόμματα εννοούσε, αλλά και από την κοινωνία- πρέπει να πληρώσουν οι κοινωνικές τάξεις; Θα τις βάλουμε στον Προκρούστη να πάρουμε τα χρήματά τους;

Οι άνθρωποι αυτοί τις άδειές τους τις έχουν πληρώσει πολλά χρόνια. Μπορεί να πήραν μια άδεια, παραδείγματος χάρη, για χίλιους ή για πεντακόσιους ή για τριακόσιους τόνους, αλλά και για να την κάνουν για διεθνή μεταφορά την πληρώσανε τρεις και τέσσερις φορές. Δηλαδή, κύριε Υπουργέ, πήρατε ένα στεγαστικό δάνειο και δημιουργήσατε μια υπεραξία στο σπίτι σας. Θα σας άρεσε μόλις ξεπληρώνατε το δανειό σας –όπως έκαναν οι ίδιοι με τις άδειες- να σας δεσμεύσουν το σπίτι; Εμένα δεν θα μου άρεσε.

Και τι λέμε στον Υπουργό; Το αυτονόητο. Εάν το κράτος φέρει την ευθύνη, όπως ο ίδιος λέει, εάν οι κυβερνήσεις του κ. Σημίτη από το 1996 που έπρεπε να γίνει αυτή η ιστορία της απελευθέρωσης, δεν έκαναν τίποτε –που και ο ίδιος ήταν Υπουργός για πάρα πολλά χρόνια- θα ρίξουμε το ανάθεμα στις οικογένειες αυτών των ανθρώπων, που είναι βιοπαλαιστές;

Εσείς, το ΠΑΣΟΚ του νεοφιλελεύθερου κομματιού, του ακραίου φιλελευθερισμού, του κεφαλαίου, αυτές τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, την παλιά ραχοκοκαλιά της ελληνικής οικονομίας, τι την κάνετε; Την πετάτε στον Καϊάδα; Πετάνε τους ανθρώπους και τα μέλη που αυτές οι επιχειρήσεις προστατεύουν, που είναι τα ξαδέλφια τους, που είναι τα αδέρφια τους, που είναι οι συγγενείς τους, που είναι οδηγοί για είκοσι χρόνια; Γιατί δεν ρωτάτε την ένωση οδηγών να σας πουν τι μέσο όρο εργασίας έχουν σε αυτές τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις οι οδηγοί;

Μα αν ξέραμε κάτι στην Ελλάδα, είναι ότι όντως οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις έδιναν εργασία στο μεγαλύτερο κομμάτι του ελληνικού πληθυσμού, γιατί η συγγενική και η προσωπική σχέση που δημιουργείται σε μια μικρομεσαία επιχείρηση πέντε έως τριάντα ανθρώπων, κρατά αυτούς τους ανθρώπους στην εργασία.

Οι εγκάθετοι του ΠΑΣΟΚ, οι οποίοι παρουσιάζονται ως εκπρόσωποι των οδηγών, κυκλοφορούν απ' ό,τι πληροφορούμαι, με αυτοκίνητα της αναπτυξιακής εταιρείας της Νομαρχίας του Πειραιά, του κ. Μίχα, που θέλει να είναι και Δήμαρχος στον Πειραιά. Δεν είναι οδηγοί, λοιπόν, στα φορτηγά, αλλά είναι οδηγοί στις αναπτυξιακές εταιρείες του δημοσίου. Είναι εγκάθετοι δηλαδή και πληρώνονται από 1.200 έως 2.000 ευρώ.

Τι μας λέει ο κ. Ρέππας; Να ρωτήσουμε τους οδηγούς. Ποιους οδηγούς; Τους οδηγούς που θα απολύσουν τα μεγάλα καρτέλ που δημιουργείτε, σύμφωνα με το νόμο σας για την απελευθέρωση της εργασίας, όπου αντί για είκοσι οκτώ μήνες που έπρεπε να τους προειδοποιήσει η οποιαδήποτε εταιρεία, θα τους προειδοποιεί σε έξι μήνες και θα τους απολύει με ένα ελάχιστο ποσοστό της αποζημίωσης, κύριε Κακλαμάνη, κύριε πρώην Υπουργέ Εργασίας, που εσείς θεσμοθετήσατε αυτά τα θέματα και πολύ σωστά όταν ήρθε το νομοσχέδιο, αντιδράσατε.

Αυτούς, λοιπόν, τους ανθρώπους συμφέρει τα καρτέλ να τους απολύσουν, γιατί θα αποσβέσουν τη διαφορά του κόστους με τους νεοπροσλαμβανόμενους σε ένα χρόνο. Θα απολύσουν όλους τους οδηγούς. Θα προσλάβουν στη θέση τους νεότερους σε ηλικία, επιδοτούμενους από το Ταμείο Ανεργίας, με 700 ευρώ.

Δημιουργείται, δηλαδή, μια νέα κάστα εργαζομένων των 700 ευρώ και στις οδικές μεταφορές.

Μας είπε το πρωτοφανές ο κύριος Υπουργός ότι δεν αλλάζει το άρθρο 1 παράγραφος 2 -που έχει κάθε δικαίωμα να αναφέρεται σε κοινοτικές εταιρείες- και θα μπορούν να μπουν εταιρείες τρίτων χωρών χαμηλού κόστους από την Τουρκία, από το Ιράν, από τη Συρία και θα πάρουν τις θέσεις αυτών των ανθρώπων, εργαζόμενοι -για να μη μας το παίζει φιλολαϊκό το ΠΑΣΟΚ- που δεν θα παίρνουν ούτε 700 ευρώ.

Δεν είναι καινοφανές αυτό; Πού οδηγούμαστε; Θα ξεκληρίσουμε κάθε ελληνική οικογένεια; Θα οδηγήσουμε στην εξαθλίωση το μεσαίο και φτωχό Έλληνα πολίτη; Τι έχετε πάθει; Ματιασμένοι είστε; Είσατε εσείς σοβαροί άνθρωποι, οι κήνσορες της ηθικής και της λαϊκής προστασίας; Αυτό είναι το θέμα μας σήμερα; Βεβαίως πρέπει να αλλάξετε το άρθρο 1 παράγραφος 2.

Και τι κάνετε ακόμα; Θα τα πούμε και στα άρθρα. Το άρθρο 2 παράγραφος 4 δίνει τη δυνατότητα σε φορτηγά με τρεισήμισι τόνους να κάνουν διεθνείς μεταφορές. Δηλαδή, οποιαδήποτε μεγάλη πολυεθνική των δισεκατομμυρίων που σκοτώνει τον ανταγωνισμό, που παίρνει το μεγάλο μερίδιο της αγοράς, που ανεβάζει τις τιμές -και βλέπετε τις διαφορές των τιμών μεταξύ Ελλάδος και άλλων χωρών- με δικά της μικρά φορτηγά ιδιωτικής χρήσεως, τα οποία θα μετατρέψετε σε δημόσιας χρήσεως, θα μεταφέρει σε όλα τα Βαλκάνια τα προϊόντα σκοτώνοντας την αγορά των μεταφορών. Και το βάζετε μέσα στο νομοσχέδιο.

Αυτή είναι η Κυβέρνησή σας; Είσατε η Κυβέρνηση του κεφαλαίου και των πολυεθνικών; Πείτε το. Σας πιέζουν γι' αυτό; Πείτε το. Παραιτηθείτε. Ζητήστε βοήθεια από την Αντιπολίτευση. Βεβαίως, όλα τα πολιτικά κόμματα, σύσσωμη η Αντιπολίτευση, ζητάει να μείνει το 35% της αξίας στις άδειες. Γιατί το ζητάει αυτό; Για να έχουν κάποιο περιουσιακό στοιχείο οι άνθρωποι, που

έχουν ακόμα σε εξέλιξη δάνεια και λίζινγκ.

Ζητάνε πενταετία. Γιατί ζητάνε πενταετία; Βεβαίως ζητάνε πενταετία.

Εσείς είστε σήμερα οι εκπρόσωποι του κεφαλαίου και των πολυεθνικών στην Ελλάδα. Αυτοί είστε. Είστε των ολίγων. Είστε του κεφαλαίου. Είστε οι ακραίοι νεοφιλελεύθεροι της Χιλής, αυτούς που ύμνησε ο Αρχηγός σας στη Διεθνή Έκθεση της Θεσσαλονίκης. Αυτοί είστε. Δείτε τον εαυτό σας στον καθρέπτη.

Θέλουμε, λοιπόν, την πενταετία, γιατί όταν θα έρθουν τα καρτέλ μέχρι να σκοτώσουν όλες αυτές τις μικρές επιχειρήσεις, να πάνε να τις αγοράσουν και όχι να πάνε στη νομαρχία να δημιουργήσουν αυτές τις άδειες και να σκοτώσουν την περιουσία αυτών των ανθρώπων. Γι' αυτό ζητούμε την πενταετία.

Έχετε το τσαγανό να το κάνετε ή είστε ενεργούμενα, υποκινούμενα όργανα τρίτης κατηγορίας δημοσίων υπαλλήλων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, που εσείς μας οδηγήσατε με τις ανεργμίστες πολιτικές σας;

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα ότι η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών και η Κεντρική Συντονιστική Επιτροπή των Συνεργαζομένων Ομοσπονδιών του Κλάδου Φορτηγών Αυτοκινητιστών Δημόσιας Χρήσεως κατέθεσαν ψήφισμα, με το οποίο εκφράζουν την αντίθεσή τους στην ψήφιση του νομοσχεδίου για την απελευθέρωση των οδικών, εμπορευματικών μεταφορών.

Το ψήφισμα της γενικής πανελλαδικής συνέλευσης του κλάδου των ιδιοκτητών φορτηγών κατατίθεται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης.

(Το προαναφερθέν ψήφισμα έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Το λόγο έχει ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής κ. Απόστολος Κακλαμάνης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, δεν πρέπει να αδικούμε τους μεταφορείς των διαφόρων επιμέρους κλάδων και για τις πλέον ακραίες εκδηλώσεις, εάν λάβουμε υπ' όψιν αυτά τα οποία λέγονται σ' αυτήν την Αίθουσα, όπως αυτά που μόλις ακούσαμε από τον εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας κ. Μαλώλη Κεφαλογιάννη.

Θα μου επιτρέψει να πω ότι βεβαίως ο τόνος και το ύφος είναι προσωπικά δεδομένα και πρέπει να μην υπάρχει κανένας περιορισμός σε αυτήν την Αίθουσα ως προς την ένταση με την οποία κανείς ομιλεί ως προς για τη γενικότερη εικόνα. Ιδιαίτερα εμείς οι δικηγόροι, που έχουμε μια θητεία στα ακροατήρια, πρέπει να έχουμε κάποια περισσότερη κατανόηση.

Αλλά πραγματικά πιστεύετε, αγαπητέ κύριε Κεφαλογιάννη, ότι το ΠΑΣΟΚ είναι ενεργούμενο του μεγάλου κεφαλαίου, ότι το ΠΑΣΟΚ είναι νεοφιλελεύθερο, ότι είναι στυγνό στην εξυπηρέτηση του μεγάλου κεφαλαίου;

Να μην κατηγορώ τότε το Κομμουνιστικό Κόμμα, όταν, πράγματι, ενοχλούμαι που λέει ότι είναι τα δύο κόμματα, υπηρέτες του μεγάλου κεφαλαίου.

Είναι ανεύθυνα πράγματα αυτά και δεν επιτρέπεται να διαστρέφει κανείς, διότι έτσι το επιθυμεί, την εικόνα κάθε παρατάξεως που προκύπτει μέσα από το πρόγραμμα της και τον υπεύθυνο λόγο των εκπροσώπων της. Άλλως, θα γίνουμε ζούγκλα, θα πάμε στην εποχή που μια παράταξη κατηγορούσε την άλλη ότι είναι εθνοπροδότες και ανταλλάσσονταν τέτοιες κατηγορίες μέχρι τη στιγμή που αυτή η παράταξη, της οποίας είναι συνέχεια το ΠΑΣΟΚ, πήγχε στη μέση και αποκαταστάθηκε η ειρήνη σε αυτόν τον τόπο.

Είστε αρκετά νεότερος. Εγώ έχω ζήσει τη δεκαετία του '50 και του '60 και θυμάμαι πολύ καλά και εσείς ξέρετε, βεβαίως, πού οδήγησε αυτή η εξάλλη επιθετικότητα των δύο άκρων του πολιτικού μας φάσματος. Δεν θα ξαναγυρίσουμε εκεί.

Το πρόβλημά μας σήμερα είναι ότι σε αυτήν την εσχάτη κατάσταση που οδήγησε την Ευρώπη και την υπόλοιπη ανθρωπότητα η έξαρση του άκρατου νεοφιλελευθερισμού. Ποιοι κυβερνούν τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη; Εκτός από την Ισπανία και την Πορτογαλία, όλες οι άλλες χώρες ήταν οι χώρες του άκρατου νεοφιλελευθερισμού. Έτσι φτάσαμε ο άκρατος νεοφιλελευθερισμός να ανοίξει τις πόρτες της παγκοσμιοποίησης και φυσικά, οι συνέπειες πληρώνονται τώρα και πληρώνονται στην Ελλάδα περισσότερο, διότι υπήρξε και μια παντελώς, όπως απέδειξαν τα έργα και οι ημέρες της, ανίκανη -να μην πω ανεύθυνη ή σιδηρό-ποτε άλλο- Κυβέρνηση.

Είναι ύβρις να λέτε, όταν είναι ακόμα νωπές οι φράσεις του πρώην Προέδρου σας και Πρωθυπουργού, του κ. Καραμανλή, που μιλούσε για νταβατζήδες, για τα μεγάλα συμφέροντα και έγινε μετά ομοτραπέζος τους. Σας παρακαλώ, λοιπόν!

Ποιο είναι το πρόβλημά μας τώρα; Ότι είτε μας αρέσει είτε δεν μας αρέσει, πρέπει να υπάρξει το άνοιγμα, η απελευθέρωση, όπως λέγεται, αν και δεν μου αρέσει τόσο ο όρος αυτός, αλλά εν πάση περιπτώσει, το άνοιγμα ενός μέχρι τώρα κλειστού, πράγματι, επαγγέλματος, από την ώρα που έπρεπε κανείς να πληρώσει 200.000 και 300.000 ευρώ, κάτω από το τραπέζι, χωρίς να φορολογηθεί αυτή η πράξη.

Μιας και ελέγχθη εδώ ότι τα φάγαμε όλοι κ.λπ., το φαγοπότη έχει να κάνει με την παραοικονομία, έχει να κάνει με τη φοροδιαφυγή, με την εισφοροδιαφυγή, με τα δισεκατομμύρια των διαφόρων λυμενώνων χρυσοκάνθαρων του νεοπλουτισμού και όχι με τον οποιονδήποτε ταλαίπωρο που ζήτησε ένα κομμάτι ψωμί. Αυτό, παρακαλώ, έχει βαθύτατη πολιτική αξία και δεν πρέπει να το αγνοούμε.

Σήμερα, μάλιστα, αυτή είναι η εντολή που αυτή η Κυβέρνηση έχει από το λαό, αυτή η Πλειοψηφία και μετά η Κυβέρνηση. Εμείς, η Πλειοψηφία που εξελέγημεν και στηρίζουμε αυτήν την Κυβέρνηση, εντολή έχουμε όχι να τραβήξουμε ένα σφουγγάρι, δίκαιοι και άδικοι, κλέψαντες και θύματα στο ίδιο τσουβάλι. Και αυτό, δυστυχώς, κάνει σήμερα η Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Εγώ θυμάμαι τους αγώνες, γιατί τους στηρίξα από το 1976, όταν ετέθη ο ν. 383. Εκεί, πραγματικά, ο νόμος του 1976 με την

αρχή της οργάνωσης των μεταφορών της χώρας, ήταν μια βίαιη προσαρμογή και δικαίως τότε εξανίστατο. Αυτή η οργάνωση των μεταφορών της χώρας είχε ως χαρακτηριστικό ότι όσοι είχαν άδειες από το 1971, αυτοί και μόνο έπρεπε να είναι κυρίαρχοι. Είχαμε ταλαίπωρους, μεροκαματιάρηδες των τρικύκλων -των δυσφημισμένων από την ιστορία της δολοφονίας Λαμπράκη- που δεν τολμούσαν να μεταφέρουν σε απόσταση λίγων χιλιομέτρων φορτίο. Τους άρπαζε ο χωροφύλακας, τους πήγαινε στο αυτόφωρο. Διότι οι μεγάλοι μεταφορείς, εταιρείες που συγκροτήθηκαν τότε πραγματικά ανταγωνίστηκαν με όρους κάθε άλλο παρά καθαρούς τους ασθενέστερους, μέσα στους ίδιους τους χώρους των επιμέρους κλάδους των μεταφορών. Εκεί έγιναν τα όργια.

Και φτάσαμε -και εγώ είμαι και προσωπικά υπερήφανος, γιατί στηρίξα τις ασθενέστερες από τις ομάδες αυτές- οι άλλοτε ιδιοκτήτες και οδηγοί, ταυτόχρονα, τρικύκλων να έχουν τη δυνατότητα τώρα να μεταφέρουν σε ολόκληρη τη χώρα, όχι μόνο μέσα στο νομό, φορτίο των τριών τόνων. Έχουν τη δυνατότητα μέχρι το 2023.

Λέγεται ότι τους αφαιρούν το σπίτι, την άδεια. Η άδεια είναι ένα περιουσιακό στοιχείο το οποίο μπορούν και θα το έχουν τρεις και τέσσερις και πέντε φορές ακόμη απομειώσει. Και, εν πάση περιπτώσει, την όποια δαπάνη, είτε αγόρασαν είτε συνεταιρίστηκαν κ.λπ., μπορούν μέχρι το 2023 να την απομειώσουν όσοι δεν θέλουν να πάρουν μέρος σε μια εταιρεία.

Εγώ, βέβαια, άκουσα το συνάδελφο -και νομίζω ότι, ως πρώην Πρόεδρος της Βουλής, πρέπει και είναι ο κ. Σιούφας προσεκτικός- να λέει ότι υποχρεώνεται αυτός που έχει άδεια φορτηγού και θέλει να το έχει ως επιχείρηση, να πάει να ενταχθεί σε άλλους. Δεν υποχρεώνεται κανένας. Μέχρι το 2023 μπορεί να έχει το αυτοκίνητό του. Και τότε μπορεί, αν θέλει, να το κάνει μονο-πρόσωπη ΕΠΕ.

Νομίζω ότι κάποιοι δεν συνειδητοποιούν -και εγώ αυτό το απευθύνω και ως έκκληση στα κόμματα της Αντιπολιτεύσεως και της Μειζονος και της Ελάσσονος- ότι η χώρα είναι σε κρίση, ναι ή όχι; Είναι οικονομική κρίση μόνο ή είναι κρίση αξιών, κρίση βαθύτατα πολιτική;

Αν μέσα σε αυτήν την Αίθουσα δεν αρχίσουμε να μιλάμε ξεκάθαρα στον απλό πολίτη, αλλά τον χειροκροτούμε και όταν βάζει τη μαύρη σημαία στο Μνημείο του Αγνώστου Στρατιώτη -διότι, όταν τα δικαιολογούμε αυτά, ουσιαστικά τους λέμε «εντάξει, έχεις ελαφρυντικά, ξανακάντο»- νομίζω ότι κάνουμε κακό πρώτα-πρώτα, στους ίδιους που κάνουμε ότι τους δείχνουμε ότι τους προστατεύουμε και τους βοηθούμε.

Ξέρετε ποια είναι η βοήθειά τους; Ότι τώρα, εάν πράγματι λειτουργήσει ο νόμος αυτός σωστά -που πιστεύω ότι θα λειτουργήσει σωστά- δεν θα χρειάζεται να είναι κάποιος με ένα τηλέφωνο σε ένα γραφειάκι, που ανάλογα με το πώς θέλει να διακινεί τα διάφορα φορτία, θα επιβάλλει το κόμιστρο που αυτός θέλει, ανάλογα με το πώς θα δικτυώνονται αυτά τα μικροκαρτέλ. Ε, αυτό βοηθάει το μεροκαματιάρη που λέμε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Τα μεγαλοκαρτέλ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Τα μεγαλοκαρτέλ ασφαλώς και υπάρχουν και το ξέρετε. Εγώ βλέπω στα κανάλια που εμφανίζονται. Ένας λέει έχει είκοσι πέντε, άλλος έχει δεκαεπτά. Δεν είδα κανέναν που να έχει ένα. Δεν είδα, επίσης, τους εργαζόμενους.

Αυτό το λέω, επειδή μου είπε ο κ. Κεφαλογιάννης για την εργατική νομοθεσία που έκανα. Ναι, έκανα εργατική νομοθεσία για να προστατεύονται οι εργαζόμενοι, όχι αυτό το χάλι που ισχύει σήμερα με την αναίρεση και του οκταώρου και κάθε προστασίας του εργαζόμενου στο διάστημα της πενταετίας που πέρασε.

Γιατί, άραγε, οι οδηγοί είναι υπέρ του νόμου αυτού; Είναι τόσο ευτυχείς με τις συνθήκες που λειτουργεί τώρα ο χώρος και εναντίον του συμφέροντός τους λένε «ναι» σε αυτό το νομοσχέδιο;

Υπάρχουν αυτά τα ζητήματα και πάντοτε ως ΠΑΣΟΚ θέλαμε να είμεθα όσο γίνεται περισσότερο ευαίσθητοι απέναντι στον άνθρωπο. Και εδώ έχουμε να κάνουμε με ανθρώπους, όχι μόνο με τα φορτηγά τους.

Εγώ εμπιστεύομαι απόλυτα και το ατομικό και το πολιτικό ήθος του κ. Ρέππα, ο οποίος έχει αδικηθεί κατάφορα αυτές τις ημέρες, λες και κάνει δική του πολιτική. Είναι πολιτική της Κυβέρνησης. Είναι πολιτική όλων μας, όσων θέλουμε να είμαστε έντιμοι,

ειλικρινείς και σωστοί απέναντι στο λαό και στους ενδιαφερόμενους. Εγώ είδα αυτήν την περίφημη τροπολογία. Καλύπτονται πλήρως τα αιτήματα σε ό,τι αφορά τον τομέα της φορολογίας. Και τα απαρτίθησε χθες ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ο κ. Ευθυμίου. Εξασφαλίζονται και το ΕΣΠΑ και ο αναπτυξιακός νόμος και η απόσβεση αυτή, μόνη και σταθερή απόσβεση του κεφαλαίου, το ζήτημα της ασφαλιστικής τους, επίσης, μετάβασης σε άλλα κλιμάκια και οποιαδήποτε άλλα μέτρα που είναι ανοικτή η Κυβέρνηση να συζητήσει για εκείνες τις ομάδες, για τις οποίες, πραγματικά, πρέπει να απαμβλυνθούν οι όποιες αρνητικές συνέπειες αυτού του νόμου.

Γιατί, λοιπόν, τόση άρνηση σε αυτήν την Αίθουσα; Και βλέπουμε, μάλιστα –και κλείνω, κυρία Πρόεδρε, και συγγνώμη– ότι όλες αυτές οι αρνήσεις συσσωρεύονται έντεκα μήνες τώρα.

Έχουν συμβάλει, βέβαια, στο να μην προχωρήσει η Κυβέρνηση πιο γοργά, όπως, κύριε Υπουργέ, όφειλε και οφείλει να προχωρήσει: Σε αυτό είμαστε εμείς που σας στηρίζουμε, που κάνουμε την κριτική μας. Θέλουμε να προχωρήσει πιο γοργά και πιο σωστά, με λιγότερα λάθη, με λιγότερη αλαζονεία. Έτσι θέλουμε να προχωρήσετε και να μην εμποδίζεστε από όλα αυτά που, δυστυχώς, συμβαίνουν σήμερα, διότι δεν είμαστε ούτε ως πολιτικός κόσμος, ούτε ως κοινωνία ακόμη κοντά στο πρόβλημα, δεν έχουμε συνειδητοποιήσει ότι είμαστε στο χείλος της αβύσσου. Μιλάμε για μνημόνιο. Αλλά τι θα γινόταν με τους μισθωτούς, τους συνταξιούχους, την πράξη της θανάτωσης που δεν θα έπαιρναν τίποτα στο χέρι; Αυτό κανένας δεν το λέει στον απλό κόσμο.

Είναι ώρα, λοιπόν, να τα δούμε όλα –πρώτα, πρώτα η Κυβέρνηση και το τονίζω, εμείς που τη στηρίζουμε, όλοι και τα κόμματα της Αντιπολιτεύσεως– με περισσότερη συναινετική αντίληψη και επίγνωση του κινδύνου για τη χώρα και του καθήκοντός μας. Ο λαός δίνει το μήνυμα.

Εγώ βλέπω τις περίφημες δημοσκοπήσεις. Δεν βλέπω να αυξάνονται τα ποσοστά του Κομμουνιστικού Κόμματος ή του ΛΑΟΣ ή του ΣΥΡΙΖΑ ή της Νέας Δημοκρατίας. Βλέπω ένα μεγάλο ποσοστό λαού σε απόγνωση που δεν μπορεί να καταλάβει τι κάνουμε σε αυτήν την Αίθουσα, διότι δεν μπορεί να βρει, πράγματι, το νήμα που θα οδηγήσει στην καθαρή θέση καθενός που εκφράζεται εδώ μέσα.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

Παρακαλώ τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ, τον κ. Πέτρο Ευθυμίου, να λάβει το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, νιώθω τυχερός που προηγήθηκε ο κ. Απόστολος Κακλαμάνης, ώστε να θυμίζει σε όλους μας τι σημαίνει Κοινοβούλιο, τι σημαίνει κοινοβουλευτική λειτουργία, τι νόημα έχει να λειτουργούμε μέσα εδώ ως εκπρόσωποι του ελληνικού λαού και να θεωρούμε ότι υπηρετούμε τον ελληνικό λαό.

Θα ήθελα, κυρία Πρόεδρε, να κάνω ένα γενικό σχόλιο, καθώς τελειώνει η συζήτηση. Υπάρχουν πολλοί –και ιδεολόγοι των κομμάτων και δημοσιογράφοι και αναλυτές– που υποστηρίζουν ότι η καλή πορεία της Ελλάδας και του πολιτικού συστήματος θα εξασφαλιστεί όταν έχουμε πάρα πολλά κόμματα. Και μάλιστα, θεωρούσαν ιδεώδες να πάμε στο παλιό ιταλικό μοντέλο του *pentapartito*, όταν κυβερνούσαν πέντε κόμματα σε συνασπισμό.

Θα ήθελα να σκεφτούμε γιατί υπήρξε τέτοια αδυναμία, κυρίως από το κόμμα της Αξωματικής Αντιπολιτεύσεως, τη Νέα Δημοκρατία, να αντιμετωπίσει αυτό το νομοσχέδιο συγκεκριμένα και να συμβάλει. Στην πραγματικότητα, αυτό που ζήσαμε σε όλη τη συνεδρίαση είναι ότι αυτή η Βουλή έχει ήδη επτά κόμματα. Έχει τρία κόμματα στο συντηρητικό χώρο: είναι η επίσημη εκδοχή του κόμματος της Νέας Δημοκρατίας με τον κ. Σαμαρά, είναι το κόμμα της κ. Μπακογιάννη που προετοιμάζεται, είναι το κόμμα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, στο ευρύ τόξο της συντηρητικής παράταξης και πιθανότατα να υπάρξει και μια τέταρτη εκδοχή, το κόμμα του κ. Καραμανλή, που είναι υπόστρωμα στα τρία επίσημα σχήματα της συντηρητικής παράταξης.

Αυτό που ζήσαμε, αυτό που έζησε ο ελληνικός λαός, σε αυτήν τη συζήτηση είναι ότι το κόμμα της Αξωματικής Αντιπολιτεύσεως

δεν επιχειρεί να αντιμετωπίσει τα συγκεκριμένα ζητήματα που εγείρει κάθε φορά η νομοθετική διαδικασία, αλλά επιχειρεί να λύσει τους λογαριασμούς ανάμεσα στις τρεις επίσημες τάσεις του συντηρητικού χώρου και πιθανότητα, σε μια τέταρτη υποκρυπτόμενη, που είναι τα ορφανά του κ. Καραμανλή.

Αυτό αδυνατίζει και απομειώνει τον πολιτικό διάλογο στη Βουλή. Δεν διευκολύνει, γι' αυτό θα αντιπαρέλθω τη ρητορική του κ. Κεφαλογιάννη, διότι θεωρώ ότι αυτή η ρητορική καταδεικνύει περισσότερο από ο,τιδήποτε άλλο το αδιέξοδο αυτού του χώρου. Κι είναι κρίμα, γιατί όλοι συναισθανόμαστε ότι η προαγωγή των συμφερόντων της κοινωνίας, των συμφερόντων του ελληνικού λαού και η προαγωγή της πολιτικής ζωής χρειάζεται μια υπεύθυνη δύναμη στην Αντιπολίτευση, μια δύναμη με κύρος, με αξιοπιστία, με θέση.

Η Νέα Δημοκρατία έπαιξε εδώ ένα θέατρο αναίρεσης του εαυτού της. Δηλαδή, αυτό που εφαρμόζεται σήμερα, ως κυβερνητική πρωτοβουλία, είναι μακρά προγραμματική δέσμευση της Νέας Δημοκρατίας, που δεν την εφάρμοσε η ίδια για λόγους που γνωρίζουμε όλοι πολύ καλά και που επιχειρεί τώρα να αναίρεσει με παιχνίδι επί της διαδικασίας, ενώ προφανώς, το κρίσιμο ζήτημα είναι το ζήτημα της ουσίας.

Καθώς κλείνει αυτή η συζήτηση, χρειάζεται απλώς να βάλουμε τους τίτλους στα μεγάλα ξεκαθαρίσματα. Πριν από όλα, δεν έχει καμία σχέση αυτή η νομοθετική πρωτοβουλία με το μνημόνιο. Δεύτερον, έχει σχέση με την ένταξη μας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες. Είναι γεγονός ότι από τις είκοσι επτά χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είμαστε η τελευταία που δεν έχει προχωρήσει στο άνοιγμα αυτού του κλειστού επαγγέλματος. Αλλά, εάν θέλουμε να προχωρήσουμε ακόμη παραπέρα, ούτε με την ένταξη μας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες στην πραγματικότητα, έχει σχέση.

Είναι το ερώτημα που απαντάται με ένα «ναι» ή μ' ένα «όχι», αν θέλουμε να προχωρήσουμε σε ένα καθεστώς που θα διευκολύνει την ανάπτυξη πιο σύγχρονων μεταφορών, που θα διευκολύνει την οικονομία και την κοινωνία. Και υπάρχει ένα τρίτο καίριο στοιχείο, ότι δηλαδή αυτή η αλλαγή δεν θα αδικήσει τους ανθρώπους, τους τριάντα πέντε χιλιάδες επαγγελματίες που απασχολούνται σ' αυτόν το χώρο και είναι στη συντριπτική τους πλειοψηφία το χαρακτηριστικό γνώρισμα της μικρομεσαίας επιχείρησης.

Πράγματι, υπάρχουν και εκεί συγκεντρωμένες δυνάμεις που έχουν πάρει τη μορφή μεγάλων εταιρειών, αλλά η συντριπτική πλειοψηφία αυτών των ανθρώπων είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην πιο τυπική τους μορφή. Και οι πιο πολλές απ' αυτές είναι εντελώς ατομικές, όπου ο ιδιοκτήτης είναι ταυτόχρονα και σκληρά εργαζόμενος. Και είναι μία σκληρή δουλειά. Πραγματικά, είναι μία βαριά δουλειά που η Κυβέρνηση έπρεπε να κριθεί σε ένα και μόνο πράγμα, στο αν προσπάθησε να διασφαλίσει τα συμφέροντα, τις ζωές, να καλύψει τις αγωνίες και να δώσει διασφαλίσεις σ' αυτούς τους ανθρώπους.

Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα επαναλάβω αυτά που και χθες τόνισα στην ομιλία μου. Η εικόνα που αποκόμισα από τη δουλειά του κ. Ρέππα, του κ. Κουτρουμάνη, του Υπουργείου Οικονομίας, είναι ότι η μέριμνα ήταν η διασφάλιση αυτών των ανθρώπων, που, σε ορισμένες περιπτώσεις, λαμβάνει τη μορφή αποφασιστικής ενίσχυσης, που κανένας άλλος κλάδος δεν έχει σήμερα σ' αυτήν τη συγκυρία, με την ένταξη στον αναπτυξιακό νόμο, με την ένταξη στο ΕΣΠΑ, με το ειδικό φορολογικό καθεστώς, με τις ειδικές πρόνοιες στην ασφάλιση και με την παράταση των μεταβατικών περιόδων σε ατομική βάση ως το 2023.

Και θέλω να πιστεύω –και σ' αυτό είμαι κατηγορηματικός– ότι αυτή εδώ η Κυβέρνηση θα είναι σταθερά στο πλευρό αυτών των ανθρώπων, για να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις πιο αποτελεσματικά, πιο καίρια και να περάσουν οι ίδιοι σε καθεστώς καλύτερο από το σημερινό.

Γι' αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πέρα από τις ρητορικές, σήμερα γίνεται ένα βήμα που αποσκοπεί σε ένα συνολικό όφελος για την Ελλάδα και η Κυβέρνησή μας έχει λάβει ειδική μέριμνα να υπάρξει αρωγή και προστασία, να σταθούν δίπλα σε μία επαγγελματική κατηγορία που όχι απλώς δεν θέλουμε να

τραυματίσουμε, αλλά θέλουμε να διασφαλίσουμε, όσο είναι δυνατόν, την καλύτερη πορεία της.

Γι' αυτό, εμείς ψηφίζουμε με συνέπεια και καθαρότητα και θεωρούμε ότι σήμερα, στην πραγματικότητα θα αποδοκιμαστεί ο οπορτουνισμός.

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

Θα αποδοκιμαστεί η στάση «είμαι με τον αστυφύλαξ και το χωροφύλαξ». Θα αποδοκιμαστεί η στάση ότι αλλάζω τη θέση μου για μία μέρα, προκειμένου, όπως πιστεύω, να έχω όφελος για άλλες μέρες. Κανείς από όσους απιστούν στις θέσεις τους δεν έχει κανένα όφελος, παρά μόνο στο τέλος έχει την αποδοκιμασία του οπορτουνισμού τον οποίο επέδειξε.

Γι' αυτό ψηφίζουμε με συνέπεια και σταθερότητα και με τη βεβαιότητα ότι ωφελούμε και την πατρίδα και αυτήν την επαγγελματική κατηγορία.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Πέτρο Ευθυμίου, τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ.

Παρακαλώ τον κ. Νίκο Καραθανασόπουλο, Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, να λάβει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Παρακολουθήσαμε και πάλι για ακόμα μία φορά τους θεατρινισμούς των «μνημονιστών» με τους «αντιμνημονιστές» που επί της ουσίας επιδιώκουν να αποκρύψουν τη συμφωνία τους με τον ευρωμονόδρομο, ενώ το πραγματικό δίλημμα για το λαό είναι «ή θα είσαι με τα μονοπώλια ή θα είσαι με το λαό».

Συνεχίζεται η διαδικασία τρομοκράτησης του λαού ότι η χώρα κινδυνεύει με πτώχευση. Και μ' αυτό το πρόσχημα, οδηγείτε το λαό στη φτώχεια, τη στιγμή που προκλητικά εξακολουθούν να συσσωρεύουν οι κεφαλαιοκράτες νέα πλούτη. Τον τρομοκρατείτε με το ότι αν δεν υπήρχε το μνημόνιο, δεν θα μπορούσαμε να πληρώσουμε μισθούς και συντάξεις, λέγοντας ψέματα, όταν τα ίδια τα δικά σας τα στοιχεία λένε ότι οι μισθοί και οι συντάξεις ανέχονται μόνο στο 30% αυτών που είχατε προϋπολογίσει ως έσοδα το Δεκέμβριο του 2009 στον προϋπολογισμό και όχι από τις αλλεπάλληλες αναθεωρήσεις από το Σύμφωνο Σταθερότητας και το μνημόνιο.

Αρα, λοιπόν, προχωρήσατε σ' αυτήν τη λύση, γιατί θέλατε να διασφαλίσετε τους πιστωτές της Ελλάδας, θέλατε να δώσετε γενναία και τεράστια κρατική ενίσχυση στους μονοπωλιακούς ομίλους, ενώ μόνο στις τράπεζες δώσατε 78 δισεκατομμύρια ευρώ. Θέλατε να πληρώσει ο λαός «τα σπασμένα» της κρίσης, το έλλειμμα και το χρέος, κάτι για το οποίο δεν ευθύνεται. Θέλατε να ανατρέψετε εργατικές κατακτήσεις και δικαιώματα στα εργασιακά και στον ασφαλιστικό τομέα. Θέλετε να ενισχυθεί και να διευρυνθεί η δράση του κεφαλαίου και σε άλλους τομείς, όπως στον τομέα της υγείας, της παιδείας, της πρόνοιας, των μεταφορών και αλλού.

Έτσι, λοιπόν, η νέα Ελλάδα μετά το μνημόνιο που επικαλείσθε θα είναι μία Ελλάδα που θα συνεχίζει να παρέχει γη και ύδωρ στο μέγιστο δυνατό βαθμό για τη δράση του κεφαλαίου, μέσα από την κατεδάφιση, μέσα από τα συντρίμια των εργατικών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων και κατακτήσεων.

Ένα δεύτερο ζήτημα είναι το εξής: Περισσεύει ο δογματισμός της Κυβέρνησης στην εξυπηρέτηση των κεφαλαιοκρατικών συμφερόντων και αναγκών. Είναι ένας δογματισμός που σας οδηγεί στην αντιεπιστημονικότητα και στο σκοταδισμό, σε αντιλήψεις που δεν αντέχουν στη σοβαρή κριτική.

Η πρόοδος, λέει, της επιστήμης και της τεχνικής μάς επιβάλλουν να πάρουμε αυτά τα μέτρα και δεν μπορούμε να μείνουμε στην εποχή του κάρου!

Αλήθεια, μήπως αυτή η πρόοδος της επιστήμης και της τεχνικής δεν δημιουργεί μεγάλες δυνατότητες για πολλαπλασιασμό του πλούτου; Δεν δίνει νέες δυνατότητες για να έχει ο λαός, ο εργαζόμενος, ελεύθερο χρόνο, για να έχει διευρυμένα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα και να μπορεί να ζει με αξιοπρέπεια και διασφαλισμένο το μέλλον του;

Ναι, οι επιστημονικοτεχνικές δυνατότητες τα προσφέρουν όλα αυτά, αλλά η οπισθοδρόμηση την οποία εσείς εξυπηρετείτε, αξιοποιεί τα επιτεύγματα της τεχνολογίας και της προόδου, για να διασφαλιστούν τα κέρδη των κεφαλαιοκρατών! Γι' αυτό οδηγείτε τον κόσμο στη φτώχεια, διευρύνοντας την «ψαλίδα» ανάμεσα στις δυνατότητες να ικανοποιεί τις ανάγκες του λόγω ακριβώς της επιστημονικοτεχνικής προόδου και από την άλλη μεριά στην κατάσταση που βιώνει.

Εμείς λέμε ότι, βεβαίως, πρόοδος είναι όταν τα αποτελέσματα της επιστημονικοτεχνικής επανάστασης θα διατεθούν για την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να σταματήσουν τα αποτελέσματα αυτής της διαδικασίας να είναι μοχλός, εργαλείο στα χέρια των κεφαλαιοκρατών για τα κέρδη τους και να γίνουν λαϊκή περιουσία.

Άλλη αντιεπιστημονική αντίληψη είναι ότι η κλειστή αγορά δημιουργεί καρτέλ. Αλήθεια, η αγορά γάλακτος είναι κλειστή αγορά; Δεν υπάρχουν καρτέλ εκεί; Οι τηλεπικοινωνίες είναι κλειστή αγορά; Δεν υπάρχουν καρτέλ; Οι αερομεταφορές είναι κλειστή αγορά; Δεν υπάρχουν καρτέλ; Η ακτοπλοία είναι κλειστή αγορά; Δεν υπάρχει καρτέλ;

Η καπιταλιστική αγορά είτε είναι κλειστή είτε είναι ανοιχτή, οδηγεί και δημιουργεί τα καρτέλ είτε είναι κρατικό καρτέλ, δηλαδή κρατικό μονοπώλιο είτε είναι ιδιωτικό μονοπώλιο. Και αυτό ακριβώς το καρτέλ είναι που επιδιώκνει τη θέση του εργαζόμενου και των λαϊκών νοικοκυριών.

Αυτός ο δογματισμός σας οδηγεί στην ευρωλαγνεία και στη λατρεία των διαφόρων μοντέλων, που έχουν χρεωκοπήσει και στην ανάγκη να αντιγραφούν και στην Ελλάδα. Πριν από μερικά χρόνια λέγατε για το ιρλανδικό μοντέλο. Στη χρεοκοπία η Ιρλανδία! Σήμερα επικαλείσθε το σκανδιναβικό μοντέλο, που αναδεικνύει σε κόμματα τα ακροδεξιά κόμματα, ακριβώς λόγω της φτώχειας και της εξαθλίωσης που πάνω σ' αυτά «πάτησε» η ακροδεξιά για να αποκτήσει δυνάμεις! Σας οδηγεί σε δογματικές λογικές που προσδιορίζονται από τους όρους «απελευθέρωση» και «ανταγωνιστικότητα», όταν προσπαθείτε να αποκρύψετε την ουσία, ότι δηλαδή δεν έχουμε καμμία απολύτως απελευθέρωση! Έχουμε κρατική παρέμβαση! Επιτρέπεται μόνο η λειτουργία ανωνύμων εταιρειών και τίποτα άλλο! Είναι μία κρατική παρέμβαση, μία στήριξη στους επιχειρηματικούς ομίλους, που θα δραστηριοποιηθούν στις οδικές μεταφορές!

Και, βεβαίως, η ανταγωνιστικότητα, μαζί με την απελευθέρωση που διευκολύνει ακριβώς τους μονοπωλιακούς ομίλους θα αποτελέσει εργαλείο για να ενισχύσουν τη θέση τους αυτοί οι μονοπωλιακοί όμιλοι, γιατί ακριβώς ο ανταγωνισμός λειτουργεί σε βάρος του μικρού, του επαγγελματία και του αυτοαπασχολούμενου, ο οποίος δεν μπορεί να ανταγωνιστεί. «Το μεγάλο ψάρι πάντα τρώει το μικρό». Θα λειτουργεί, λοιπόν, σε βάρος των αυτοαπασχολούμενων, των εργαζομένων, αλλά και της ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών.

Και, τέταρτον, επιδεικνύετε ένα τεράστιο πολιτικό θράσος, όταν μας λέτε ότι θα μπορούν να ενταχθούν όλοι ισότιμα. Δηλαδή, η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ βρήκε τη λύση για να αντιμετωπίσει την ανεργία. Ε, ας γίνουν όλοι εφοπλιστές, αφού και η αγορά των ακτοπλοϊκών μεταφορών και της ναυτιλίας είναι μια ανοιχτή αγορά. Γιατί δεν γίνονται εφοπλιστές οι άνεργοι; Ποιον κοροϊδεύετε, δηλαδή, όταν λέτε ότι θα μπορέσει να δημιουργήσει μεταφορική οδική εταιρεία; Πώς θα γίνει αυτό, αν δεν έχει τα κεφάλαια; Όλοι; Όχι, βέβαια. Μόνο οι κεφαλαιοκράτες θα μπορούν. Γι' αυτούς παλεύετε και γι' αυτούς σκίζετε.

Πέμπτον, σταματήσατε να υποκρίνεστε λέγοντάς μας –και μάλιστα μας κουνάτε και το δάχτυλο– να ακούσουμε τη φωνή των οδηγών, τη φωνή της εργατικής τάξης, όπως είπε ο Υπουργός. Ποια φωνή να ακούσουμε; Τη φωνή των συμβιβασμένων ηγεσιών των οδηγών; Τη φωνή της συμβιβασμένης συνδικαλιστικής τους ηγεσίας, που δεν λέει κουβέντα για τις καταχρήσεις που γίνονται στις μεγάλες οδικές επιχειρήσεις, όπου υπάρχουν οδηγοί απλήρωτοι για μήνες και ανασφάλιστοι και δεν τηρούνται οι συμβάσεις εργασίας; Αυτή τη φωνή των συμβιβασμένων συνδικαλιστικών ηγεσιών ακούτε και την έχετε ως προμετωπίδα, για να υλοποιείτε τα αντεργατικά σας μέτρα.

«Σας έπιασε ο πόνος» για τους εργάτες; Τι γίνεται όταν τους

κόβετε τους μισθούς, όταν τους αφαιρείτε τα ασφαλιστικά και εργασιακά τους δικαιώματα, όταν ανατρέπετε τις συλλογικές συμβάσεις; Και τώρα θέλετε να τους πάρετε υπ' όψιν;

Αποτελεί πολιτικό θράσος το να λέτε ότι τώρα «σας έπιασε ο πόνος» για τα χρέη και τα ελλείμματα, για να προχωρήσουν οι καπιταλιστικές αναδιαρθρώσεις στο σιδηρόδρομο, για να αναπτυχθεί ο σιδηρόδρομος. Αλήθεια, γιατί ήσασταν αντίθετοι –και ως κυβέρνηση– στο να υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση με τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου; Για να αναπτύξετε το σιδηρόδρομο το κάνατε αυτό; Όχι! Το κάνατε γιατί εξυπηρετείτε συγκεκριμένα συμφέροντα.

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

Βεβαίως, και η ιδιωτικοποίηση του σιδηρόδρομου θα γίνει σε βάρος των εργαζομένων, ενώ όσον αφορά τα χρέη που έχουν συσσωρευθεί θα αναλάβει να τα φέρει εις πέρας ο ελληνικός λαός.

Έκτον, υπάρχει μια τεράστια κυνικότητα στην κυβερνητική πολιτική, όπως είναι αυτή η «ντροπολογία» για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Στο όνομα της υπεράσπισης, της προστασίας και της αντιμετώπισης των δημοσιονομικών ελλειμμάτων, που εσείς και οι προηγούμενες κυβερνήσεις έχετε δημιουργήσει, «γράφετε στα παλιά σας τα υποδήματα» την ασφαλή ακτοπλοϊκή σύνδεση και την ασφάλεια στις μετακινήσεις των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών της Ελλάδας, δίνοντας το δικαίωμα να συνεχίσουν να κυκλοφορούν τα «σαπάκια». Αυτό κάνετε μ' αυτήν τη «ντροπολογία» και το λέτε ανευθιρία.

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

Και τέλος, εμείς λέμε καθαρά ότι με την προτεινόμενη λύση ανοίγετε το δρόμο για να προστατεύσετε αποκλειστικά τους επιχειρηματικούς ομίλους, τους οποίους επιδοτείτε κιόλας με αναπτυξιακά και φορολογικά κίνητρα και με την ένταξη στο ΕΣΠΑ. Οδηγείτε στο ξεκλήρισμα τους αυτοαπασχολούμενους και τους μικρούς ιδιοκτήτες φορτηγών αυτοκινήτων. Επίσης, θα αυξηθεί το κόμιστρο, κάτι που ξέρετε πάρα πολύ καλά, γιατί σε όλες τις απελευθερωμένες αγορές αυξάνεται το κόμιστρο.

Βεβαίως, αυτές οι συνέπειες δεν αντιμετωπίζονται με τα όποια αντισταθμιστικά μέτρα προσωρινού χαρακτήρα. Αντίθετα, είναι η φάκα για να πιαστούν και να μπουν μέσα στην παγίδα οι αυτοαπασχολούμενοι και οι επαγγελματίες του κλάδου.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν συμφωνούμε, λοιπόν, ως κόμμα ούτε με τα τρία ούτε με τα πέντε χρόνια ούτε με το 0% ή 35%. Εμείς λέμε ότι θα πρέπει να ανατραπεί συνολικά.

Ανυπακοή, λοιπόν, απειθαρχία και ανατροπή των συσχετισμών δυνάμεων. Αυτό καλούμε να κάνουν οι αυτοαπασχολούμενοι, οι επαγγελματίες, μαζί με τους εργαζόμενους και τα φτωχά λαϊκά νοικοκυριά, που ξεκληρίζονται και δεινοπαθούν από τις πολιτικές, τις οποίες με χέρια και με πόδια στηρίζει και η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και η Νέα Δημοκρατία, αλλά και τα άλλα κόμματα του ευρωμονόδρομου, συγκαλύπτοντας τις όποιες αντιφάσεις στα επιμέρους ζητήματα.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχαμε πει ότι η ονομαστική ψηφοφορία θα γίνει στις 14.00'. Όμως, επειδή ζητήσατε περισσότερο χρόνο, αλλά και κάποιοι άλλοι ομιλητές ζήτησαν το λόγο βάσει του θεσμικού τους δικαιώματος, πρέπει να σας πω ότι δεν θα είμαστε απολύτως ακριβείς στο χρόνο.

Τώρα, λοιπόν, θα πάρουν το λόγο ο κ. Πολατίδης για έξι λεπτά –γιατί μίλησε ο Αρχηγός σας– και ο κ. Παπαδημούλης επίσης για έξι λεπτά, γιατί έχει πρωτολογήσει. Επίσης, έχουν ζητήσει το λόγο και οι εισηγητές κύριοι Τζίμας και Μαργέλης από τρία λεπτά, ώστε να μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε μέσα σε είκοσι λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: ...το χρόνο, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Βεβαίως, κύριοι συνάδελφοι.

Θα προσπαθήσουμε να ολοκληρώσουμε, διότι δεν τηρήσαμε

τη διαδικασία, όπως είχε οριστεί και όπως είχαμε υποσχεθεί.

Παρακαλώ και την Κυβέρνηση να μη χρειαστεί να κάνει κάποια δευτερολογία ή κάποια παρέμβαση, προκειμένου –επαναλαμβάνω– να μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε στις 14.45'.

Το λόγο έχει για έξι λεπτά ο κ. Πολατίδης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού.

Κύριε Πολατίδη, έχετε το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Το ιδιαίτερο γεγονός το οποίο συνέβη στις διαδηλώσεις και τις διαμαρτυρίες των οδηγών και των ιδιοκτητών φορτηγών δημοσίας χρήσεως ήταν ότι είδαμε κυρίως ελληνικές σημαίες. Αυτό μπορεί να είναι κάτι ενοχλητικό για τα δύο κόμματα της παγκοσμιοποίησης και για τους συνοδοιπόρους τους, αλλά για μας είναι ιδιαίτερος χαρμός.

Είναι χαρμόσυνο για μας το γεγονός ότι κάποιοι βλέπουν πως η παγκοσμιοποίηση και ο νεοφιλελευθερισμός «κτυπάει» απευθείας τον Ελληνισμό και ότι το εθνικό κράτος είναι αυτό το οποίο μπορεί να διατηρήσει τα δικαιώματα των εργαζομένων ή των μικροϊδιοκτητών. Όλα τα άλλα, όπως το ότι δήθεν με αγώνες σε παγκόσμιο επίπεδο θα βελτιωθεί η κατάσταση, είναι παραμύθια για όσους θέλουν να τα πιστεύουν.

Είδαμε, λοιπόν, εδώ αυτό να γίνεται σαφές στο άρθρο 1, παράγραφος 2. Και παρ' όλη την πρόκληση και από τον Πρόεδρο του ΛΑΟΣ, αλλά και από άλλους ομιλητές να υπάρξει κάποια σαφής διευκρίνιση εδώ, όσον αφορά το τι εννοεί τέλος πάντων η Κυβέρνηση όταν λέει «ανεξαρτήτως εθνικότητας», δεν βλέπω να υπάρχει καμμία απάντηση.

Υπάρχει ένα συγκεκριμένο καθεστώς. Ζούμε σε χώρες, οι οποίες έχουν οπωσδήποτε χαμηλότερο βιοτικό επίπεδο και χαμηλότερο εισόδημα ανάμεσα σε γειτονικές χώρες που έχουν χαμηλότερο εισόδημα.

Υπάρχει, όμως, ιδιαίτερος η Τουρκία, η οποία επιδοτεί τα δικά της φορτηγά, τις δικές της μεταφορικές εταιρείες, με αφορολόγητα καύσιμα μέχρι ενός ορισμένου ποσού, όταν φεύγουν εκτός Τουρκίας. Αυτό θα ισχύσει και γι' αυτούς στους οποίους θα δώσετε άδειες; Κάντε τώρα μια ενημερωτική δήλωση, μια διευκρινιστική δήλωση, για να δούμε τέλος πάντων τι πιστεύετε.

Εμείς έχουμε βγάλει συμπέρασμα και ξέρουμε πολύ καλά τι πιστεύετε. Όμως, θα θέλαμε να μας το πείτε, για να μείνει στα Πρακτικά, διότι εδώ πραγματικά έχετε ξεπεράσει τα εσκαμμένα.

Είναι δυνατόν να καταργείτε κάθε έννοια και κάθε υποψία εθνικής κυριαρχίας και να λέτε ότι ο οποιοσδήποτε και ανεξαρτήτως εθνικότητας, έχει δικαίωμα να υποβάλει δικαιολογητικά για άδεια και να πάρει την άδεια από το ελληνικό κράτος; Πού ακριβώς στον κόσμο γίνεται αυτό; Εξηγήστε μου πού ακριβώς γίνεται αυτό! Εξηγήστε μου πού γίνεται αυτό σε οποιονδήποτε άλλο χώρο, εκτός της ναυτιλίας η οποία έχει τα δικά της χαρακτηριστικά. Μπορεί ο οποιοσδήποτε να πάει σε μια ξένη χώρα, να ασκεί εκεί τη δραστηριότητά του και να είναι υποχρεωμένο το κράτος να του δίνει άδεια; Τι θέλετε να κάνετε, τέλος πάντων;

Αυτό που θέλετε να κάνετε είναι ακριβώς να «σβήσετε» αυτούς τους ανθρώπους που βγήκαν να διαδηλώσουν με τις ελληνικές σημαίες –και ελπίζουμε να συνειδητοποιήσουν και να καταλάβουν τι σημαίνει «παγκοσμιοποίηση»– και να μην υπάρχει πλέον αυτή η τάξη. Θέλετε να αντικατασταθούν από εξαθλιωμένους Κινέζους, Βούλγαρους και Τούρκους, οι οποίοι θα οδηγούν δεκαπέντε και είκοσι ώρες στο τιμόνι και θα σκοτώνουν τους πολίτες στα τροχαία που θα γίνονται. Και το αίμα αυτό θα είναι στα χέρια σας. Δεν θα είναι στα δικά σας χέρια, αλλά στα χέρια αυτών που έχουν σχεδιάσει αυτήν την πολιτική, γιατί δεν πιστεύω ότι η Κυβέρνηση έχει σχεδιάσει αυτήν την πολιτική, δεδομένου ότι αρνήθηκε να μας δώσει και διευκρινίσεις για ποιον ακριβώς λόγο ισχύει με τόσο πάθος αυτό το τριαντάμηνο. Τι ακριβώς μαγικό έχει η συγκεκριμένη ημερομηνία και δεν μπορεί να αλλάξει καθόλου;

Το δεύτερο και σημαντικότερο θέμα είναι το εξής: Φορτία υπάρχουν, για να μεταφέρουν όλες αυτές οι μεγάλες εταιρείες; Έχουμε, δηλαδή, έναν οικονομικό οργανισμό και την απαίτηση να μετακινηθούν τεράστια φορτία και η αγορά δεν μπορεί να ανταποκριθεί. Και μ' αυτόν τον τρόπο, σπεύδετε να δημιουργήσετε εσείς τις συνθήκες εκείνες, οι οποίες θα μπορέσουν να διευκολύνουν την εξυπηρέτηση της αγοράς;

Εδώ πέρα το πρόβλημα είναι –και αυτό το λένε όλοι οι αυτοκινητιστές– ότι δεν υπάρχουν φορτία ή είναι περιορισμένα και δεν μπορούν να καλύψουν, όπως λέτε στην αιτιολογική σας έκθεση, τη χωρητικότητα των φορτηγών, τα οποία υπάρχουν. Έρχεστε εδώ και κάνετε το ακριβώς αντίθετο.

Θα αναφερθώ και στις δύο τροπολογίες, εκ των οποίων τη μία έχετε καταθέσει εσείς και αφορά την επέκταση της ηλικίας των πλοίων. Πάλι πυροσβεστικά, πάλι για να εξυπηρετήσετε συγκεκριμένα συμφέροντα, κάνετε αυτήν την τροπολογία. Είναι προφανές ποια συμφέροντα εξυπηρετείτε.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ**)

Δεύτερον, θέλουμε μια απάντηση –δεν έχετε δώσει απάντηση μέχρι στιγμής– για την τροπολογία, την οποία έχουμε καταθέσει για τη λύση του θέματος των εκατό περίπου ιδιοκτητών φορτηγών δημοσίας χρήσεως, που έχουν εξαπατηθεί από δημοσίους υπαλλήλους και έχουν, χωρίς δικό τους όλο και χωρίς δική τους ευθύνη, εμπλακεί σε μια δύσκολη κατάσταση.

Πολλοί απ' αυτούς τους ανθρώπους δανείστηκαν, προκειμένου να αγοράσουν αυτές τις άδειες, για τις οποίες εκ των υστέρων το κράτος ανακάλυψε ότι δεν ήταν νόμιμες. Εκ των υστέρων, τους τις έχει στερήσει. Στέλνει τους ανθρώπους αυτούς στα δικαστήρια, χωρίς να αναλαμβάνει τις δικές του ευθύνες.

Δεν έχει ευθύνη το κράτος, όταν οι υπάλληλοι, στους οποίους έχει δώσει αυτήν την εξουσία, εξαπατούν τους πολίτες; Καμία ευθύνη δεν έχει η διοίκηση; Γιατί να ταλαιπωρούνται αυτοί οι άνθρωποι έως τη στιγμή που θα βγει μια δικαστική απόφαση, που είτε θα λέει ότι πράγματι δεν έφταγαν γι' αυτήν την κατάσταση που έχει δημιουργηθεί είτε θα τους καταδικάζει γι' αυτά που έχουν διαπράξει; Δεν κοστίζει τίποτα. Δεν δημιουργεί κανένα πρόβλημα. Δώστε απλώς μια στοιχειώδη λύση σ' ένα πρόβλημα, που οπωσδήποτε ταλαιπωρεί ανθρώπους, για ένα θέμα για το οποίο δεν έχουν την παραμικρή ευθύνη.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Ηλία Πολατιδή, Βουλευτή του Νομού Σερρών.

Το λόγο έχει για έξι λεπτά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Δημήτρης Παπαδημούλης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Παρακολουθώντας τη συζήτηση, διαπίστωσα ότι για μια ακόμη φορά πάει να γίνει το ίδιο ακριβώς πράγμα: Η Κυβέρνηση δεν θα δεχθεί καμμία από τις προτάσεις για αλλαγές στο νομοσχέδιο, ακόμη και αν προτάθηκαν από όλα τα κόμματα στην Αντιπολίτευση και από Βουλευτές της Πλειοψηφίας.

Άκουσα τον κ. Γεϊτονα. Τον ακούσατε και εσείς, κύριε Υπουργέ. Άκουσα τον κ. Κουρουμπλή. Τον ακούσατε και εσείς. Υπήρξαν και άλλοι. Η Πλειοψηφία, αν συνυπολογίσουμε και τους Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ που ζήτησαν αλλαγές –και πενταετία στη μεταβατική περίοδο και 35% διατήρηση ενός μέρους της άυλης αξίας και μετά την ολοκλήρωση της μεταβατικής περιόδου– θα εκφραστεί τελικά στο νομοσχέδιο; Αυτό που βλέπω από εσάς είναι κλειστά αφτιά και αλαζονεία. Μάλιστα, έχετε τόσο μεγάλη αλαζονεία, που δεν μπήκατε στον κόπο μέχρι στιγμής να εξηγήσετε γιατί ο κ. Ρέππας πήρε πίσω τις διατάξεις που ο ίδιος παρουσίασε πριν από πέντε μήνες, στις 21 Απριλίου 2010 και που προέβλεπαν πενταετή μεταβατική περίοδο.

Έχετε σκεφθεί τι εικόνα δίνει η Βουλή; Η Βουλή κοστίζει μερικές δεκάδες εκατομμύρια ευρώ στους Έλληνες φορολογούμενους. Η δουλειά της είναι να νομοθετεί και όχι να επικυρώνει απaráλλακτες τις ντιρεκτίβες που έρχονται ως νομοσχέδια από την Κυβέρνηση. Σε άλλα κοινοβούλια δικαιολογείται αυτή η δαπάνη, γιατί τροποποιούνται τα νομοσχέδια. Στην Ελλάδα τότε θα καταλάβετε ότι αυτό είναι εξυπνάδα, ότι δείχνει θάρρος και πολιτική γενναιότητα; Δηλαδή, κάνω ένα λάθος και το διορθώνω.

Θα είχατε αποφύγει όλη αυτήν την αντιπαράθεση, όλη αυτήν την ταλαιπωρία, όλες αυτές τις αρνητικές επιπτώσεις, αν ακούγατε αυτήν την κραυγή αγωνίας ενός κόσμου, ο οποίος νιώθει ότι τον κοροϊδέψατε. Και δικαίως, νιώθει ότι τον κοροϊδέψατε, όταν του τάξατε πενταετή περίοδο προσαρμογής και τώρα του

λέτε «τριάντα μήνες», όταν του λέγατε «θα σου αναγνωρίσουμε ένα μέρος της αξίας της περιουσίας σου» και τώρα του λέτε «σε τριάντα μήνες μηδέν».

Υπάρχει μια ειδική κατηγορία. Ανθρώπους, που αγόρασαν την άδειά τους με δανεικά πολύ πρόσφατα και δεν την έχουν αποσβέσει, τους ισοπεδώνετε και τους εξομοιώνετε με αυτούς που έχουν πάρει την άδειά τους εδώ και σαράντα χρόνια. Είναι δίκαιο αυτό; Είναι εξυπνο; Είναι λογικό; Και αυτό σας το επέβαλε η τρόικα;

Εδώ θέλω να κάνω και μια παρατήρηση, που έχει σχέση με την κοινοβουλευτική τακτική. Όταν είσαι δεδομένος επί της αρχής, συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, και λες «ναι» επί της αρχής, τότε οι προτάσεις αλλαγών που ζητάς δυσκολότερα γίνονται δεκτές από μία αλαζονική Κυβέρνηση. Δεν μπορείς να είσαι τόσο εύκολα «και με τον αστυφύλαξ και με τον χωροφύλαξ»! Αν θέλατε να επιμείνετε στο να υπάρξουν αυτές οι αλλαγές και για την πενταετία και για το 35%, θα έπρεπε να είστε λιγότερο μπόσικοι στο «ναι» επί της αρχής. Όμως, βλέπετε, είναι τόσο νεοφιλελεύθερης κοπής το νομοσχέδιο, που νιώθετε σε σας κλέβει το ΠΑΣΟΚ τη μπουκιά από το στόμα!

Να πω και κάτι ακόμη. Αυτοί που κυρίως θα την πληρώσουν είναι οι αυτοαπασχολούμενοι, αυτοί που έχουν το φορτηγό και το δουλεύουν μόνοι τους, συνεταιρικά με κάποιον άλλο. Αυτή είναι η μεγάλη πλειοψηφία. Αυτοί που θα την πληρώσουν περισσότερο απ' όλους είναι οι οδηγοί, διότι αυτοί στις μεγάλες εταιρείες, που γρήγορα θα οργανωθούν σε καρτέλ –γιατί έτσι λειτουργούν τα πράγματα στην Ελλάδα– θα επιβάλλουν, με τους κανόνες της σκληρής πίεσης πάνω στις εργασιακές σχέσεις, χαμηλότερες αμοιβές και χειρότερες συνθήκες.

Να ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ότι και τις οδηγίες που έχουν ψηφιστεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση και οι οποίες επιβάλλουν συγκεκριμένους κανόνες και περιορισμούς για τις συνθήκες με τις οποίες οδηγούνται βαρέα οχήματα στις εθνικές οδούς, που επιβάλλουν μέγιστο όριο, που μπορεί κανείς να είναι στο τιμόνι για την αποφυγή ατυχημάτων, δεν τις τηρείτε. Ακόμη και δικές σας κυβερνητικές αποφάσεις τις παραβιάζετε.

Και επειδή γίνεται μια προσπάθεια να εμφανιστεί ψευδεπίγραφα αυτή η αντιπαράθεση, που γίνεται εδώ πέρα, δηλαδή ποιοι είναι υπέρ της προόδου και ποιοι είναι υπέρ της συντήρησης και του αναρχισμού, ποιοι είναι με το καινούργιο και ποιοι με το παλιό, ποιοι είναι με τα κλειστά επαγγέλματα και ποιοι όχι, σας λέω ευθέως: Εμείς δεν είμαστε με τα κλειστά επαγγέλματα. Τα κλειστά επαγγέλματα είναι παιδιά της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ εδώ και σαράντα χρόνια και έχετε βγάλει του κόσμου τα ψηφιδώματα απ' αυτήν τη διατήρηση των κλειστών επαγγελμάτων. Το θέμα είναι πώς και πότε δρομολογείς το άνοιγμα αυτό, ώστε να μην την πληρώσουν τη δική σου καθυστέρηση –της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, δηλαδή– αυτοί που δεν έχουν ευθύνη. Δεν το κάνετε αυτό.

Σε άλλες χώρες έδωσαν δέκα χρόνια περίοδο προσαρμογής. Εμείς σας ζητάμε να δώσετε τουλάχιστον πέντε και εσείς λέτε τριάντα μήνες. Δεν κάνετε ούτε καν το στοιχειώδες! Να ευθυγραμμιστείτε στα ελληνικά. Όταν λέτε «τριετής περίοδος προσαρμογής», να μην είναι τριάντα μήνες. Ούτε αυτό δεν κάνετε!

Κύριε Υπουργέ, σας βλέπω που τόσο ώρα με παρακολουθείτε και σε ορισμένα θέματα κουνάτε και το κεφάλι, σαν να συμφωνείτε. Έχετε το περιθώριο από τον κ. Ρέππα να κάνετε δεκτή καμμία τροπολογία ή επειδή είστε δέκα μέρες Υπουργός στο συγκεκριμένο Υπουργείο, μπορεί να συμφωνείτε, αλλά το νομοσχέδιο θα ψηφιστεί απaráλλακτο;

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

Να πω και κάτι ακόμη. Θα έπρεπε, κύριε Πρόεδρε, να γίνει μια μελέτη –και κλείνω με αυτό– που να την πληρώσει η Βουλή και να δει όλα αυτά τα εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ, που κοστίζει το Κοινοβούλιο στο φορολογούμενο πολίτη τριανταπέντε χρόνια Μεταπολίτευσης, τι τροποποιήσεις έχουν επιφέρει στα νομοσχέδια που φέρνουν οι κυβερνήσεις; Είναι μηδαμινό το αποτέλεσμα, γιατί η αλαζονεία και ο αυταρχισμός των Κυβερνήσεων μαζί με μια πολιτική βαρβαρότητα δεν τους επιτρέπουν ούτε καν να ακούνε τη φωνή της Αντιπολίτευσης, που στο κάτω-κάτω εκπρο-

σωπεί περισσότερους Έλληνες από εσάς, αλλά ακόμη και κυβερνητικούς Βουλευτές.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ το Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ κ. Δημήτριο Παπαδημούλη.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Μου επιτρέπετε, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, αλλά είπαμε να περιορίσουμε το χρόνο. Σας παρακαλώ!

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεν θα δευτερολογήσω, κύριε Πρόεδρε. Παίρνω αφορμή απ' αυτό που είπε ο κ. Παπαδημούλης. Τον παρακολουθούσα με ενδιαφέρον, όπως και τις προηγούμενες τοποθετήσεις των συναδέλφων. Νομίζω πως στηρίζονται απλώς σε μια δυσϊώνη πρόβλεψη της πραγματικότητας που θα ακολουθήσει. Είναι εντελώς διαφορετική η δική μας προσέγγιση.

Ο Υπουργός βρίσκεται σε μια σύσκεψη, αλλά μπορώ να πω για λογαριασμό του, παρ' ότι είμαι μόνο δέκα μέρες στο Υπουργείο, ότι έζησα το τέλος αυτής της σκληρής διαπραγματεύσεως, που δεν προϋπέθετε πενταετία. Ίσως δεν σας απάντησε σε αυτό και επειδή τρεις-τέσσερις φορές το επαναλάβατε, σας λέω ότι δεν υπήρξε ποτέ πενταετία, ώστε να μειωθεί σε τριετία. Υπήρχε η δυνατότητα του εκάστοτε Υπουργού να ρυθμίζει ανά διετίες τα ζητήματα αυτής της διευρύνσεως, πράγμα που θα μας οδηγούσε σε μια παραπομπή στις καλές της τελικής πραγματικής ημερομηνίας.

Όσο για το τελικό 35%, νομίζω ότι είπα και εγώ πως ήταν σαν να κάνουμε με το άλλο χέρι το άνοιγμα. Έχω την εντύπωση πως αδικούμε και το διάλογο που έγινε και την πραγματική κατάσταση με το να καταστροφολογούμε και ύστερα να επιχειρηματολογούμε πάνω σε μια δυσϊώνη πραγματικότητα, που εμείς μόνοι μας φτιάξαμε, για τα υποθετικά καρτέλ, τα οποία θα παλέψουμε να μην υπάρχουν και τα οποία θα πίνουν το αίμα των εργαζομένων. Όμως, δεν είναι καθόλου βέβαιο πως θα γίνει έτσι. Θα παλέψουμε για τις τιμές και τις αυξήσεις τους, που δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι θα υπάρξουν. Γιατί θα παλέψουμε όλοι μαζί ώστε οι τιμές να πέσουν και καλύτερες υπηρεσίες να υπάρξουν.

Έχω την εντύπωση πως οι κραυγές που ακούστηκαν εδώ πέρα, κυρίως από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και οι οποίες υπερέβησαν κάθε, νομίζω, όριο -τουλάχιστον στα λίγα χρόνια που είμαι εγώ στο Κοινοβούλιο δεν έχω ξανακούσει- οφείλονται σε μία πολύ περιέργη κατάσταση που δημιουργήσε και η εφήμερη τηλεοπτική σύνδεση με τους διαδηλωτές, που εύλογα διεκδικούν τα αιτήματά τους. Έχω την εντύπωση πως έγινε κατά βάθος μια ουσιαστική συζήτηση, ένα μεγάλο μέρος της οποίας είχε προηγηθεί ως διάλογος. Έχω την εντύπωση πως όλοι μαζί μπορούμε να πιστέψουμε ότι η αυριανή μέρα και για τους μεταφορείς θα είναι πολύ καλύτερη από τη σημερινή.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ τον Υφυπουργό κ. Σπύρο Βούγια.

Ο κ. Σπυροπάνος Μαργέλης, Βουλευτής Λευκάδας, εισηγητής της Συμπολίτευσης, έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΣΠΥΡΟΠΑΝΟΣ ΜΑΡΓΕΛΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σε λίγα λεπτά τελειώνει η συζήτηση, ψηφίζεται το νομοσχέδιο και σε λίγες μέρες θα δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και θα γίνει νόμος του κράτους. Νομίζω ότι έχουμε χρέος όλοι να χαμηλώσουμε τους τόνους. Οι εντάσεις και οι ακρότητες δεν ωφελούν. Οφείλουμε να δούμε στις πραγματικές του διαστάσεις τις προβλέψεις αυτού του νομοσχεδίου, να δούμε τα θετικά που περιέχει αυτό το νομοσχέδιο και να κάνουμε ό,τι χρειάζεται, για να το αξιοποιήσουμε.

Πιστεύω ότι δεν φεύγουμε από τον παράδεισο του προηγούμενου καθεστώτος των μεταφορών και πάμε στη κόλαση που οι πολυεθνικές, τα καρτέλ, τα πιράνχας θα έρθουν εδώ, θα μας αφανίσουν και θα μας ισοπεδώσουν. Μπορεί να συμβεί και αυτό, είναι πιθανό. Όμως, στο χέρι μας, είναι με τη δράση μας να διαμορφώνουμε τις εξελίξεις, να διαμορφώνουμε τα γεγονότα και

να τα πηγαίνουμε στην κατεύθυνση που ωφελεί τον τόπο μας.

Η δεύτερη παρατήρηση που θέλω να κάνω και απευθύνεται στην Κυβέρνηση είναι η εξής: Λένε ότι η χώρα μας γενικά και το πολιτικό σύστημα διστάζει στο να αποφασίζει να εφαρμόζει πολιτικές, να παίρνει αποφάσεις, να κάνει μεταρρυθμίσεις, να κάνει γενικά τις αλλαγές που χρειάζεται ο τόπος, η οικονομία, οι θεσμοί, η διοίκηση. Αυτό είναι πραγματικότητα. Εγώ θέλω να πω, όμως, ότι όσες φορές τολμάμε και κάνουμε αυτές τις αναγκαίες αλλαγές και μεταρρυθμίσεις, στη συνέχεια τις ξεχνάμε, την επόμενη μέρα δεν ασχολούμαστε.

Νομίζω ότι έχει χρέος, κύριε Υφυπουργέ, η Κυβέρνηση από την επόμενη κιόλας ημέρα, να ασχοληθεί με αυτή τη μεταρρύθμιση, να υποστηρίξει τα θετικά, να συνεργαστεί με τους επαγγελματίες, να δει τις παρενέργειες που θα προκύψουν ενδεχομένως –και θα προκύψουν- από τη λειτουργία των διατάξεων αυτού του νομοσχεδίου, να κάνει όσες διορθωτικές κινήσεις και μεταβολές χρειάζονται, με στόχο τελικά να αξιοποιήσουμε όλα αυτά τα οποία θεωρούμε ότι είναι θετικές προβλέψεις αυτού του νομοσχεδίου και να ελαχιστοποιήσουμε τις αρνητικές επιπτώσεις. Είναι χρέος μας, δηλαδή, πραγματικά, να υποστηρίξουμε αυτή τη μεταρρύθμιση.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πάρα πολύ και για το χρόνο τον κ. Σπυροπάνο Μαργέλη.

Ολοκληρώνεται η συζήτηση με το τρίλεπτο του εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας του κ. Τζίμα Μαργαρίτη.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έγινε σαφές με την ολοκλήρωση αυτής της διαδικασίας, πως η Κυβέρνηση και το ΠΑΣΟΚ δεν μπορούν να υπερασπιστούν ούτε καν την πολιτική τους. Γι' αυτό άλλωστε και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ πριν από λίγο, για μία ακόμη φορά, ασχολήθηκε με τα του οίκου της Νέας Δημοκρατίας.

Όμως, θα ήθελα να του θυμίσω και στη Κυβέρνηση και στο κόμμα που εκπροσωπεί, να κοιτάξει πρώτα τα του οίκου του ΠΑΣΟΚ και να δει ότι στη μεγαλύτερη περιφέρεια της Αττικής κατεβαίνουν τρία προβεβλημένα στελέχη του ΠΑΣΟΚ ως υποψήφιοι περιφερειάρχες: Ο κ. Σγουρός, ο κ. Μητρόπουλος μέλος του Εθνικού Συμβουλίου του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Δημαράς, Βουλευτής που εξελέγη με τη σημαία του ΠΑΣΟΚ. Μάλιστα, ο κ. Σγουρός καταδίκασε και το μνημόνιο, ο κ. Καστανίδης είπε ότι δεν έχετε κύριε Υπουργέ, δημοκρατική νομιμοποίηση γι' αυτά που εφαρμόζετε, ο δε κ. Πάγκαλος πριν από λίγο καιρό είπε ότι δεν χρειάζεται η χώρα να προχωρήσει σε εξεταστική επιτροπή για την οικονομία. Συμμαζέψτε, λοιπόν, το χώρο σας, διότι μεγάλη αξία έχει η ομοιογένεια σε ένα κόμμα που είναι κυβέρνηση, παρά σε ένα κόμμα που είναι αντιπολίτευση και μάλιστα αξιωματική.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Εγώ σας άκουσα με θρησκευτική ευλάβεια. Γιατί αντιδράτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Συνεχίστε, παρακαλώ.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Πρέπει, λοιπόν, να σας πληροφορήσω πως η Νέα Δημοκρατία δεν έχει την ικανότητα, κύριε Πρόεδρε, να παίξει θέατρο, γιατί έχουμε μεγάλο σεβασμό σε αυτή την υψηλή μορφή τέχνης.

Όμως, εσείς κύριε Υπουργέ, δεν έχετε την ικανότητα να παίξετε ούτε καν θέατρο του παραλόγου, που και αυτό είναι μια μορφή τέχνης. Κάνετε θεατρεισμούς. Άλλα λέγατε χθες και άλλα λέτε σήμερα. Όταν η Νέα Δημοκρατία άνοιξε το κεφάλαιο των αποκρατικοποιήσεων, που είναι στίγμα της ιδεολογίας μας, ήσασταν απέναντι και στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στην απελευθέρωση των λιμανιών.

Και πρέπει να πω ακόμη ότι η Νέα Δημοκρατία δεν παίζει με τις διαδικασίες. Ζητήσαμε συγκεκριμένη ονομαστική ψηφοφορία σε δύο βασικά και κυρίαρχα αιτήματα των ανθρώνων που βρίσκονται στους δρόμους της Ελλάδας: Το άρθρο 14, που περιλαμβάνει τη παράταση του χρόνου εφαρμογής του νομοσχεδίου σε πέντε χρόνια, καθώς επίσης και την κατοχύρωση του 35% της αύξησης αξίας των αδειών. Και στα δύο είστε αρνητικοί. Και στα δύο νομοθετείτε, χωρίς να ακούτε τη κοινωνία. Αυτό μας κάνει να πιστεύουμε πως δεν είστε μόνο αλαζονική Κυβέρνηση, αλλά

είστε και μία Κυβέρνηση που πολιτεύεστε με αυταρχισμό. Καταλαβαίνουμε, λοιπόν, το πρόβλημα, το οποίο έχετε, το οποίο θέλετε να το μεταθέσετε στη Νέα Δημοκρατία.

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

Για ένα πράγμα, όμως, πρέπει να είναι βεβαία η ελληνική κοινωνία. Ότι η Νέα Δημοκρατία είναι κοντά στην κοινωνία και είναι το μοναδικό ίσως πολιτικό ανάχωμα κόντρα στην αντιλαϊκή πολιτική που εφαρμόζεται.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Τζίμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 1 έως 15 και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με τίτλο: «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές». Η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 4 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 9 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 9 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 10 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 10 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 11 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 11 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 12 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 12 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 13 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Συνεπώς το άρθρο 13 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει υποβληθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας επί του άρθρου 14, της οποίας το κείμενο έχει ως εξής:

Θα αναγνώσω και τον κατάλογο των υπογραφόντων την αίτηση της ονομαστικής ψηφοφορίας, για να διαπιστωθεί αν υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός για την υποβολή της.

Ο κ. Μαργαρίτης Τζίμας. Παρών.
Ο κ. Αθανάσιος Δαβάκης. Παρών.
Ο κ. Γεώργιος Βλάχος. Απών.
Ο κ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννης. Παρών.
Ο κ. Σπύρος Ταλιαδούρος. Παρών.
Ο κ. Προκόπης Παυλόπουλος. Παρών.
Ο κ. Ευριπίδης Στυλιανίδης. Παρών.
Ο κ. Μάξιμος Χαρακόπουλος. Παρών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός υπογραφόντων την αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών.

Συνεπώς διακόπτουμε τη συνεδρίαση για δέκα (10') λεπτά, σύμφωνα με τον Κανονισμό.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επαναλαμβάνεται η διακοπή της συνεδρίασης.

Θα γίνει ονομαστική ψηφοφορία επί του άρθρου 14 του νομοσχεδίου.

Οι αποδεχόμενοι το άρθρο λέγουν «ΝΑΙ».

Οι μη αποδεχόμενοι το άρθρο λέγουν «ΟΧΙ».

Οι αρνούμενοι ψήφο λέγουν «ΠΑΡΩΝ».

Καλούνται επί του καταλόγου ο κ. Ιωάννης Βλατής από το ΠΑΣΟΚ και ο κ. Μιχαήλ Χαλκίδης από τη Νέα Δημοκρατία.

Παρακαλώ να αρχίσει η ανάγνωση του καταλόγου.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

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

(ΜΕΤΑ ΚΑΙ ΤΗ ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Υπάρχει συνάδελφος που δεν άκουσε το όνομά του; Κανείς.

Κηρύσσεται περαιωμένη η ψηφοφορία και παρακαλώ τους κύριους ψηφολέκτες να προβούν στην καταμέτρηση των ψήφων και την εξαγωγή του αποτελέσματος.

(ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα το αποτέλεσμα της διεξαχθείσης ονομαστικής ψηφοφορίας.

Ψήφισαν συνολικά 99 Βουλευτές.

Υπέρ του άρθρου, δηλαδή «ΝΑΙ», ψήφισαν 53 Βουλευτές.

Κατά του άρθρου, δηλαδή «ΟΧΙ», ψήφισαν 46 Βουλευτές, σύμφωνα με το παρακάτω πρωτόκολλο ονομαστικής ψηφοφορίας:

Γ' ΣΥΝΘΕΣΗ

(Από 14 Σεπτεμβρίου έως και 1 Οκτωβρίου 2010)

«Ονομαστική ψηφοφορία στο άρθρο 14

	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Από το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα		
Αλευράς Αθανάσιος (Νάσος)	+	
Αμοιρίδης Ιωάννης	+	
Ανδρουλάκης Δημήτριος (Μίμης)	+	
Αντωνίου Αντωνία (Τόνια)	+	
Βαλυράκης Ιωσήφ	+	
Βαρδίκος Πυθαγόρας	+	
Βλατής Ιωάννης	+	
Γείτονας Κωνσταντίνος	+	
Γιαννακά Σοφία	+	
Γιαννακοπούλου Κωνσταντίνα	+	
Γιουματζίδης Βασίλειος	+	
Γκερέκου Αγγελική (Αντζελα)	+	
Γρηγοράκος Λεωνίδας	+	
Δριβελέγκας Ιωάννης	+	
Ζωίδης Νικόλαος	+	
Θεοδωρίδης Ηλίας	+	
Θεοχάρη Μαρία	+	
Κακλαμάνης Απόστολος	+	
Καρτάλης Κωνσταντίνος	+	

Καρύδης Δημήτριος	+
Καρχιμάκης Μιχαήλ	+
Κουρουμπλής Παναγιώτης	+
Κουτμερίδης Ευστάθιος	+
Λαφαζάνης Αργύριος	+
Λιάνης Γεώργιος	+
Μαγκούφης Χρήστος	+
Μακρυπίδης Ανδρέας	+
Μάντατζη Τσετίν	+
Μανωλάκης Άγγελος	+
Μαργέλης Σπυροπάνος	+
Μόσιαλος Ηλίας	+
Μπατζελή Αικατερίνη	+
Μπεντενιώτης Εμμανουήλ	+
Νασιώκας Έκτορας	+
Οικονόμου Παντελής	+
Παπαγεωργίου Αθανάσιος	+
Παπαϊωάννου Μιλτιάδης	+
Παπανδρέου Βασιλική (Βάσω)	+
Παπουτσής Δημήτριος	+
Περλεπέ - Σηφουνάκη Αικατερίνη	+
Πρωτόπαπας Χρήστος	+
Ρενταρή - Τέντε Όλγα	+
Σαλαγιάννης Νικόλαος	+
Σκραφνάκη Μαρία	+
Τσελέπης Μιχαήλ	+
Τσόκλη Μαρία-Γλυκερία (Μάγια)	+
Τσόνουλου - Βυλλιώτη Βασιλική	+
Τσούρας Αθανάσιος	+
Τσώνης Νικόλαος	+
Διαμαντίδης Ιωάννης	+
Φλωρίδης Γεώργιος	+
Χάιδος Χρήστος	+
Χατζηοσμάν Αχμέτ	+

Από τη Νέα Δημοκρατία

Αβραμόπουλος Δημήτριος	+
Βλάχος Γεώργιος	+
Γιακουμάτος Γεράσιμος	+
Γιαννόπουλος Αθανάσιος	+
Δαβάκης Αθανάσιος	+
Δένδιας Νικόλαος - Γεώργιος	+
Ιωαννίδης Ιωάννης	+
Καμμένος Παναγιώτης (Πάνος)	+
Κεφαλογιάννης Εμμανουήλ	+
Κοντός Αλέξανδρος	+
Λέγκας Νικόλαος	+
Μητσοτάκης Κυριάκος	+
Μπούρας Αθανάσιος	+
Νεράντζης Αναστάσιος	+
Ντινόπουλος Αργύριος	+
Παπαθανασίου Ιωάννης	+
Παναγιωτόπουλος Παναγιώτης (Πάνος)	+
Παυλόπουλος Προκόπιος	+
Πιπιλή Φωτεινή	+
Ράπτη Ελένη	+
Σιούφας Δημήτριος	+
Σπηλιωτόπουλος Αριστόβουλος (Άρης)	+
Στυλιανίδης Ευριπίδης	+
Ταλιαδούρος Σπυρίδων	+
Τζίμας Μαργαρίτης	+
Τραγάκης Ιωάννης	+
Χαλκίδης Μιχαήλ	+
Χαρακόπουλος Μάξιμος	+
Χατζηγάκης Σωτήριος	+

Από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας

Καραθανασόπουλος Νικόλαος	+
Τζέκης Άγγελος	+
Γκιόκας Ιωάννης	+
Νάνος Απόστολος	+

Κανέλλη Λιάνα +
 Παπακωνσταντίνου Νικόλαος +
 Σκυλλάκος Αντώνιος +

Από το Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό

Κοραντής Ιωάννης +
 Αϊβαλιώτης Κωνσταντίνος +
 Ανατολάκης Γεώργιος +
 Πολατίδης Ηλίας +
 Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος +

Από το Συνασπισμό Ριζοσπαστικής Αριστεράς

Λαφαζάνης Παναγιώτης +
 Μουλόπουλος Βασίλειος +
 Παπαδημούλης Δημήτριος +

Από τους Ανεξάρτητους

Κουβέλης Φώτιος +
 Μπακογιάννη Θεοδώρα -
 Σακοράφα Σοφία +

ΨΗΦΙΣΑΝΤΕΣ 99
 «ΝΑΙ» 53
 «ΟΧΙ» 46
 ΑΠΟΝΤΕΣ 1

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΨΗΦΟΛΕΚΤΕΣ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Συνεπώς το άρθρο 14 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 15 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Συνεπώς το άρθρο 15 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 226 και ειδικό αριθμό 6 ως έχει; Θυμίζω ότι πρόκειται για την τροπολογία «Ρύθμιση θεμάτων μεταφοράς μαθητών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης».

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 226 και ειδικό αριθμό 6 έγινε δεκτή, ως έχει, κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 227 και ειδικό αριθμό 7 ως έχει; Θυμίζω ότι πρόκειται για

την τροπολογία «Παράταση του χρόνου εκπλήρωσης της συμβατικής υποχρέωσης του αναδόχου προς αντικατάσταση του συμβατικού πλοίου με άλλο ανώτερης κατηγορίας επί συμβάσεων μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και αναδόχων».

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 227 και ειδικό αριθμό 7 έγινε δεκτή, ως έχει, κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο του νομοσχεδίου;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Το ακροτελεύτιο άρθρο του νομοσχεδίου έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές» έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων.

Η ψήφισή του στο σύνολο αναβάλλεται για άλλη συνεδρίαση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τετάρτης 25 Αυγούστου 2010, απογευματινή συνεδρίαση, της Πέμπτης 26 Αυγούστου 2010, πρωινή και απογευματινή συνεδρίαση και της Τρίτης 31 Αυγούστου 2010 και ερωτάται το Τμήμα εάν τα επικυρώνει.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Συνεπώς τα Πρακτικά της Τετάρτης 25 Αυγούστου 2010, απογευματινή συνεδρίαση, της Πέμπτης 26 Αυγούστου 2010, πρωινή και απογευματινή συνεδρίαση και της Τρίτης 31 Αυγούστου 2010 επικυρώθηκαν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 15.08', λύεται η συνεδρίαση γι' αύριο ημέρα Πέμπτη 23 Σεπτεμβρίου 2010 και ώρα 9.30' με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας: «Ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο της Οδηγίας 2007/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007, σχετικά με την άσκηση ορισμένων δικαιωμάτων από μετόχους εισηγμένων εταιρειών –Τροποποίηση και προσαρμογή του κωδικοποιημένου νόμου 2190/1920 Περί ανωνύμων εταιρειών».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ