

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΑ΄

Τρίτη 30 Νοεμβρίου 2010

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 1803
2. Άδεια απουσίας του Βουλευτή κ. Γ. Βλάχου, σελ. 1972
3. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το Σχολείο Δεύτερης Ευκαιρίας Καλλιθέας και το 2ο ΕΠΑΛ Κοζάνης, σελ. 1787, 1811, 1975
4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 1806
5. Ανακοινώνεται ότι η Εξεταστική Επιτροπή “για την πλήρη διερεύνηση της υπόθεσης των Ομολόγων” καταθέτει το πόρισμά της, σελ. 1813-1971

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών, σελ. 1765-1767
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 1767-1778
3. Συζήτηση αναφορών και ερωτήσεων:
 - α) Προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την καθυστέρηση καταβολής των επιδοτήσεων αντικατάστασης υπεραστικών λεωφορείων, σελ. 1779
 - β) Προς την Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης σχετικά με την εφαρμογή των συλλογικών συμβάσεων εργασίας μεταξύ ΟΤΟΕ-τραπεζών για τους απολυμένους από την Τράπεζα American Express, σελ. 1780
 - γ) Προς τον Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας:
 - i. σχετικά με την τύχη της επιχορήγησης στην εταιρεία «ATMEL HELLAS AE», σελ. 1783
 - ii. σχετικά με τη λήψη μέτρων στήριξης του προγράμματος «Βοήθεια στο σπίτι», σελ. 1781
 - δ) Προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την αποπεράτωση και τον εξοπλισμό της Μονάδας Αυξημένης Φροντίδας του Γενικού Νοσοκομείου Λάρισας, σελ. 1784
 - ε) Προς τον Υπουργό Πολιτισμού και Τουρισμού, σχετικά με τις ελλείψεις στο (Ποσειδώνιο) Αθλητικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, σελ. 1786

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Ψήφιση επί του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης: «Κατάργηση και συγχώνευση υπηρεσιών, οργάνων και φορέων του δημόσιου τομέα», σελ. 1788
2. Ψήφιση επί του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης: «Εφαρμογή της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών σε θέματα εργασίας και απασχόλησης - Εναρμόνιση της κείμενης νομοθεσίας με την Οδηγία 2006/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006 και άλλες συναφείς διατάξεις», σελ. 1794
3. Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού, του Τεχνικού Ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και την προστασία του Περιβάλλοντος, Κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις», σελ. 1803

4. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής:

Η Διαρκής Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης, καταθέτει την Έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων: “Εξορθολογισμός διαδικασιών και επιτάχυνση της διοικητικής δίκης και άλλες διατάξεις”, σελ. 1972

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος

ΚΑΝΕΛΛΗ Γ., σελ. 1806
ΡΕΠΠΑΣ Δ., σελ. 1806

Β. Επί των αναφορών και ερωτήσεων:

ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ Ι., σελ. 1779, 1780
ΒΟΥΓΙΑΣ Σ., σελ. 1779, 1780
ΔΑΒΑΚΗΣ Α., σελ. 1782
ΖΗΣΗ Ρ., σελ. 1785
ΖΙΩΓΑΣ Ι., σελ. 1786, 1787
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β., σελ. 1781
ΝΑΣΙΩΚΑΣ Έ., σελ. 1784, 1785
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ Χ., σελ. 1780, 1781
ΡΗΓΑΣ Π., σελ. 1782, 1783, 1784
ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ Μ., σελ. 1785
ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ Ν., σελ. 1783, 1784
ΧΥΤΗΡΗΣ Τ., σελ. 1786, 1787

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

ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ Ι., σελ. 1806, 1808
ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ Γ., σελ. 1972
ΑΝΤΩΝΙΟΥ Α., σελ. 1987
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ., σελ. 1975, 1976
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ., σελ. 1973, 1998
ΚΑΝΕΛΛΗ Γ., σελ. 1811
ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ Γ., σελ. 1978, 1979, 1980
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ε., σελ. 1980, 1993, 1994, 1995, 1996, 1999, 2000
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ Ά., σελ. 1977
ΜΑΓΚΟΥΦΗΣ Χ., σελ. 1986
ΜΑΡΓΕΛΗΣ Σ., σελ. 1983
ΜΑΡΚΑΚΗΣ Π., σελ. 1987
ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ Κ., σελ. 1808
ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ Σ., σελ. 1984
ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ Κ., σελ. 1981, 1982
ΜΠΟΥΡΑΣ Α., σελ. 1976
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ Χ., σελ. 1995, 1996, 1999
ΡΕΠΠΑΣ Δ., σελ. 1803, 1979, 1980, 1990, 1998, 2000
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α., σελ. 1997, 1999
ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ Μ., σελ. 1985
ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ Ε., σελ. 1989
ΦΑΡΜΑΚΗ-ΓΚΕΚΗ Α., σελ. 1980

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΓ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΑ'

Τρίτη 30 Νοεμβρίου 2010

Αθήνα, σήμερα στις 30 Νοεμβρίου 2010, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.10' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΡΟΔΟΥΛΑΣ ΖΗΣΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Έκτορα Νασιώκα, Βουλευτή Λαρίσης, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Οι Βουλευτές Α' Πειραιώς κ. ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ, Β' Πειραιώς κ. ΒΑΡΒΑΡΑ (ΒΕΡΑ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ και Ευβοίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού καταγγέλλει την ολομέτωπη επίθεση σε βάρος των δικαιωμάτων των ναυτεργατών και γενικά των εργαζομένων, προκειμένου να υλοποιηθούν τα προαποφασισμένα αντιδραστικά μέτρα του μνημονίου.

2) Η Βουλευτής Λαρίσης κ. ΗΡΩ ΔΙΩΤΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εμπορικός Σύλλογος και η Επαγγελματική Ένωση Αγίας Νομού Λάρισας αιτούνται την κατάργηση του νομοσχεδίου της περαίωσης καθώς και τη συνέχιση λειτουργίας της ΔΟΥ Αγίας.

3) Οι Βουλευτές Β' Θεσσαλονίκης κ. ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ, Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ και Α' Θεσσαλονίκης κ. ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η κ. Ελένη Κοσμίδου, κάτοικος Θεσσαλονίκης αιτείται να αντιμετωπιστεί νομοθετικά το πρόβλημα του οδηγού ασφαλισμένου αυτοκινήτου που προκαλεί ατύχημα και στη συνέχεια ανακαλείται η άδεια λειτουργίας της ασφαλιστικής του εταιρείας.

4) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε βανδαλισμούς και καταστροφές των χώρων μέσα στον πανεπιστημιακό ναό.

5) Οι Βουλευτές Λαρίσης κ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και Μαγνησίας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΑΝΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Εμπορικός Σύλλογος Αγίας εκφράζει τη δυσaréσκεια του για το ζήτημα της περαίωσης που πλήττει βάναισα τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις αλλά και για το θέμα που αφορά την κατάργηση της ΔΟΥ Αγίας.

6) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην άμεση ανάγκη ολοκλήρωσης του σιδηροδρομικού δικτύου μέχρι το σταθμό του Κραθίου.

7) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις περικοπές των αμυντικών δαπανών και στις εκκρεμότητες στην προμήθεια στρατιωτικού υλικού που προβληματίζουν τους αξιωματούχους του Πενταγώνου.

8) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Σταύρος Παπαδόπουλος αιτείται ενημέρωσης για το ζήτημα συνταξιοδότησης του.

9) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ιωάννης Τανούσης αιτείται ενημέρωσης για το ζήτημα παρακράτησης από τη σύνταξή του.

10) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία αιτείται την αποστολή της διορθωμένης κατάστασης καταβληθείσων εισφορών του στο ΙΚΑ.

11) Ο Βουλευτής Αργολίδος κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Μηχανικών Ελευθέρων Επαγγελματιών Επαρχίας Άργους αιτείται διευκρίνισης του νέου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Άργους.

12) Ο Βουλευτής Α' Πειραιώς κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Υποστήριξης και Συνεργασίας Μελών Ενόπλων Δυνάμεων αιτείται διευκρινίσεων σχετικά με ζητήματα που προκύπτουν από την εφαρμογή διατάξεων για το ωράριο εργασίας των στρατιωτικών.

13) Οι Βουλευτές Α' Αθηνών κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ και Β' Αθηνών κ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Ελληνορθόδοξο Κίνημα Σωτηρίας καθώς και άλλα χριστιανικά σωματεία αιτούνται τη ματαίωση έκδοσης της «Κάρτας του Πολίτη» και την προαιρετική παραλαβή και χρήση του ΑΜΚΑ από τους πολίτες.

14) Ο Βουλευτής Α' Πειραιώς κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Υποστήριξης και Συνεργασίας Μελών Ενόπλων Δυνάμεων αιτείται ενημέρωσης επικείμενων αλλαγών σχετικά με τον Ειδικό Κλάδο Οικονομικής Ενίσχυσης Μερισματούχων και το Μετοχικό Ταμείο Στρατού.

15) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ (ΜΑΚΗΣ) ΒΟΡΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Καλυβίων, ο Πρόεδρος της Κοινότητας Σαρωνίδας και ο Πρόεδρος της Κοινότητας Π.Φώκαιας διαμαρτύρονται για ελλείψεις προσωπικού στο 1ο ΕΠΑΛ Λαυρίου και στο Κέντρο Υγείας Καλυβίων.

16) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε καταγγελίες για τη μόλυνση του Πείρου ποταμού που εκβάλλει στην παραλία του Κ. Αλισσού.

17) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο αναφέρεται στην προσπάθεια των λιμενικών για την εξάρθρωση του κυκλώματος που μετέφερε κοκαΐνη στην περιοχή.

18) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην αγανάκτηση των ιατρών για την φθίνουσα πορεία του ΕΣΥ.

19) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία αναφέρεται στην μόλυνση της θάλασσας από τοξικά απόβλητα φανοποιείων.

20) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στο γεγονός ότι η αλλαγή στον τρόπο εξέτασης των υποψηφίων για απόκτηση διπλώματος οδήγησης, σε συνδυασμό με την έλλειψη χώρου, οδηγεί σε μεγάλες καθυστερήσεις.

21) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στο γεγονός ότι η αναδιάρθρωση των υπηρεσιών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης γεννά προβλήματα και κυοφορεί μπλεξίματα.

22) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στο γεγονός ότι οι μετανάστες δεν ενδιαφέρονται για το πρόγραμμα εθελοντικού επαναπατρισμού.

23) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στο γεγονός ότι οι εξελίξεις στο θέμα των αποκρατικοποιήσεων αφορούν άμεσα και το λιμάνι της Πάτρας, τη Μαρίνα και την ΕΒΟ Αιγίου.

24) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συλλόγων Εθελοντών Αιμοδοτών εκφράζει την διαμαρτυρία της για την έλλειψη ενδιαφέροντος για την εθελοντική αιμοδοσία.

25) Οι Βουλευτές Κερκύρας κ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ και Αιτωλοακαρνανίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Περιθιωτών Λουσιωτών Κερκύρας «ΤΟ ΟΡΟΣ» αιτείται την επαναφορά των δρομολογών ΚΤΕΛ Κέρκυρα- Λούτσες και αντίστροφα.

26) Ο Βουλευτής Α' Αθηνών κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΥΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Καθηγητών Ιταλικής Γλώσσας και Φιλολογίας αιτείται την άμεση κάλυψη των κενών θέσεων εκπαιδευτικών ιταλικής γλώσσας στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

27) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Καθηγητών Ιταλικής Γλώσσας αιτείται την κάλυψη των κενών θέσεων των εκπαιδευτικών της Ιταλικής γλώσσας στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

28) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά τα 189 εκατομμύρια ευρώ που ζητεί ο Mr.MIG από αγωγές και μηνύσεις.

29) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο αναφέρεται ότι υπεγράφησαν, ενώ δεν υπάρχουν, τα κονδύλια για το Αστυνομικό Μέγαρο Πάτρας.

30) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στη μη τήρηση του προεδρικού διατάγματος για τις ποινικές κυρώσεις των αστυνομικών.

31) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ιδιωτικών ΚΤΕΟ εκφράζει τις αντιρρήσεις του σχετικά με διατάξεις, του σχεδίου νόμου για την οδική ασφάλεια, που δημιουργούν ζητήματα νόθευσης του ανταγωνισμού, άνισης μεταχείρισης, απώλειας εσόδων και μας εκθέτουν ως χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

32) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην απόρριψη του αιτήματος της Ελληνικής Δράσης για επίσκεψη με γιατρούς στους αλλοδαπούς ασθενείς στους χώρους κράτησής τους.

33) Ο Βουλευτής Λευκάδος κ. ΣΠΥΡΟΠΑΝΟΣ ΜΑΡΓΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία «ΕΣΑΜΕΑ» αιτείται την εξέταση της δυνατότητας εισαγωγής στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, χωρίς εξετάσεις, των πασχόντων από συγγενείς καρδιοπάθειες.

34) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο αναφέρεται στην πρόταση της διοίκησης του Μετοχικού Ταμείου Στρατού για αναστολή καταβολής μερισμάτων ενός έτους.

35) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Ιακωβίνα Μπακουλοπούλου γεωπόνος ζητά την εξέταση του αιτήματος μετάταξής της.

36) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην αύξηση του δημοσίου χρέους του έτους 1984.

37) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο αναφέρεται στο εξώδικο για ύβρεις αστυνομικού κατά αστυνομικού υπαλλήλου.

38) Ο Βουλευτής Λευκάδος κ. ΣΠΥΡΟΠΑΝΟΣ ΜΑΡΓΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Πασχόντων από Συγγενείς Καρδιοπάθειες αιτείται την τροποποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας για την προσθήκη της κατηγορίας πασχόντων με συγγενείς καρδιοπάθειες, εκπαιδευτικών, στις ειδικές κατηγορίες μεταθέσεων του άρθρου 13 του προεδρικού διατάγματος 50/1996.

39) Ο Βουλευτής Φθιώτιδος κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Επιτροπή Αγώνα Περιπτερούχων Νομού Φθιώτιδας διαμαρτύρεται για τη συμμετοχή των περιπτερούχων στη διαδικασία της περαίωσης, χωρίς να ληφθεί υπ' όψιν από το Υπουργείο η ιδιαιτερότητα του κλάδου.

40) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στο γεγονός ότι η οικονομική στενότητα τόσο του ελληνικού δημοσίου όσο των τραπεζών και των κατασκευαστικών εταιρειών, οδηγεί σε τέλμα τα έργα που αφορούν τους πέντε μεγάλους οδικούς άξονες.

41) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις ενέργειες του προξενείου στην Κομοτηνή για την μετακίνηση οκτώ

χιλιάδων ψηφοφόρων από την Προύσα για τις εκλογές της 7ης Νοεμβρίου.

42) Ο Βουλευτής Λέσβου κ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΑΛΗΝΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην ανάγκη αντιμετώπισης του θανάτου ζώων, για τρίτη συνεχή χρονιά, από καταρροϊκό πυρετό στη Λέσβο.

43) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην αναζήτηση στρατηγικού επενδυτή για τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠΑ.

44) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε άρθρο του δημοσιογράφου Απόστολου Βουλδή σχετικά με τους απόφοιτους κολεγίων και το μέλλον τους.

45) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στη λειτουργία πέντε κρατικών σταθμών με υψηλό κόστος σε σχέση με τους ιδιωτικούς.

46) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Πληροφορικών Ελλάδας αιτείται τη σύσταση επιτροπής για τη μελέτη των ζητημάτων της πληροφορικής παιδείας.

47) Ο Βουλευτής Λέσβου κ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΑΛΗΝΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις καταγγελίες των κατοίκων της περιοχής για τη συνέχιση της λειτουργίας του πυρηνελαιουργείου στα Πάμφιλα Λέσβου.

48) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην πρό-

θεση του κ. Γιάννη Δημαρά, εφόσον εκλεγεί Δήμαρχος, να αποκλείσει το λιμάνι της Πάτρας προκειμένου να αντιμετωπιστεί το μεταναστευτικό πρόβλημα.

49) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε καταγγελία των περιφερειακών συνδυασμών οικολόγων για σκάνδαλο εκατομμυρίων ευρώ σε βάρος του σιδηροδρόμου για την γραμμή Κιάτου - Πάτρας.

50) Ο Βουλευτής Λέσβου κ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΑΛΗΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Ιδιοκτητών Φορτηγών Οχημάτων Ελαφρών Μεταφορών Δ.Χ. Νομού Λέσβου αιτείται την εξέταση του θέματος της ικανοποίησης αιτημάτων τους, που αφορούν στην εξαίρεση των κατόχων μικρών φορτηγών δημοσίας χρήσεως από το ν.3887/2010 κ.λπ..

51) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα φαινόμενα αισχροκέρδειας που παρουσιάστηκαν γύρω από τις άδειες για εγκαταστάσεις φωτοβολταϊκών συστημάτων .

52) Η Βουλευτής Ρεθύμνου κ. ΌΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Συνδικάτο Εργατοϋπαλλήλων Επισιτισμού Τουρισμού Ξενοδοχείων και Συναφών Επαγγελματιών Νομού Αττικής αιτείται τη διασφάλιση των ασφαλισμένων του ταμείου Νομικών καθώς και των εργαζομένων του ξενοδοχείου ΕΣΠΕΡΙΑ.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1576/24-08-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Νικολόπουλου Νικολάου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-734 /12-11-2010 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**
 Γ. Γ. ΕΜΠΟΡΙΟΥ
 ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

15 ΝΟΕ. 2010

 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
 ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Ταχ. Δ/ση : Πλ. Κάνιγγος
 Ταχ. Κώδικας : 101 81
 Πληροφορίες : Κων/να Παπακώστα
 ΤΗΛ. : 210 3837150
 Email: gemporiou@gge.gr
 FAX : 210 3837843

Αθήνα, 12/11/2010

Αριθ. Πρωτ.: Β13-734

ΠΡΟΣ :
Τη Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα: Ερωτήσεων (2)

ΚΟΙΝ.:
 -Υπουργείο
 1. Οικονομικών.
 Γρ. κ. Υπουργού
 -Βουλευτή κ.
 1. Ν. Νικολόπουλο.

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην Ερώτηση του Βουλευτή κ. Ν. Νικολόπουλου.

Σχετ.: Ερώτηση 1576/24-08-2010.

Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Ν. Νικολόπουλος, με θέμα : **«Σε κυβερνητικό ναυάγιο εξελίσσεται η «μάχη» κατά της ακρίβειας»** και κατά το μέρος που τα διαλαμβανόμενα σε αυτή επιπίπτουν στις αρμοδιότητες της Γ.Γ. Εμπορίου, σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Βασικοί άξονες της πολιτικής του Υπουργείου μας και ειδικότερα του τομέα της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου είναι : α) το ασφαλές επιχειρηματικό περιβάλλον, β) ο υγιής ανταγωνισμός και γ) η προστασία του εισοδήματος του καταναλωτή.

Από στοιχεία του Παρατηρητηρίου Τιμών προκύπτει ότι σε βασικά προϊόντα μαζικής κατανάλωσης παρατηρείται αύξηση των τιμών, το τελευταίο έτος, μικρότερη της μονάδας, με εξαίρεση τα αλκοολούχα ποτά που επιβάρυνθηκαν με τον ειδικό φόρο κατανάλωσης.

Στο πλαίσιο της υλοποίησης του ελέγχου των τιμών και της προστασίας του εισοδήματος των καταναλωτών πάγωσαν με νόμο τα διδάκτρα στα ιδιωτικά σχολεία. Επίσης παρά τις αυξήσεις στα άλευρα πετύχαμε πάγωμα στις τιμές του ψωμιού. Παραπέμψαμε τους δυο συνδέσμους αλευροβιομηχανών στην Επιτροπή Ανταγωνισμού για πιθανολογούμενες εναρμονισμένες πρακτικές που αποσκοπούσαν σε αδικαιολόγητες αυξήσεις. Η Επιτροπή επιελήθη άμεσα του θέματος κινώντας διαδικασία Ασφαλιστικών Μέτρων που κατέληξε στην επιβολή συστάσεων. Ακόμη συγκρατήσαμε τις τιμές στα καύσιμα με την επιβολή πλαφόν καπορβώνοντας να σταματήσουμε τις καιροσκοπικές τάσεις που εκδηλώθηκαν λόγω της εξαγγελίας απεργίας των οδηγών βυτιοφόρων ΔΧ. Κατόπιν της σταθεροποίησης της αγοράς που επιτεύχθηκε με την άμεση παρέμβασή μας, προχωρήσαμε σε αναστολή του πλαφόν.

- Ελέγχουμε τις τιμές στα σκυρολογαχνικά και μάλιστα έχουμε τις φθηνότερες ίσως στην Ευρώπη.
- Συγκρατήσαμε τις τιμές στα πουλερικά.
- Μειώσαμε τις τιμές στα φάρμακα.
- Δώσαμε μεγάλες ανάσες στους μισθωτές των εμπορικών μισθώσεων με νομοθετική πρωτοβουλία.

- Δεσμευτήκαμε να μην ακριδιάζουμε την αγορά και να εξαντλούμε το διάλογο. Εμμένουμε σε αυτή μας τη δέσμευση ως ελάχιστο προαπαιτούμενο για ένα ασφαλές επιχειρηματικό περιβάλλον και αντίστοιχα ζητάμε υπευθυνότητα από την αγορά και τις επιχειρήσεις σε αυτή την τόσο δύσκολη εποχή για τον Έλληνα πολίτη.

- Ενεργοποιήσαμε το Παρατηρητήριο Τιμών και το Παρατηρητήριο Τιμών Υγρών Καυσίμων και παρακολουθούμε έτσι καθημερινά την πορεία των τιμών.

- Ενεργοποιήσαμε το νόμο για τις ενδοομιλικές συναλλαγές. Επεξεργαζόμαστε στοιχεία που παραλάβαμε από σαράντα επιχειρήσεις.

- Στελεχώσαμε την Υπηρεσία Εποπτείας Αγοράς και την ενδυναμώνουμε ακόμη περισσότερο με εσωτερικές μετακινήσεις και με νέους υπαλλήλους.

Η έναρξη της περιόδου διανομής του πετρελαίου θέρμανσης μας βρήκε ετοιμοπόλεμους και αποτρέμαμε φαινόμενα κερδοσκοπίας και νοθείας με την διενέργεια συνεχών ελέγχων από τα συνεργεία του Υπουργείου και των κατά τόπους Νομαρχιών.

Επιστούμε δε από τώρα την προσοχή του εμπορικού κόσμου για την περίοδο των εορτών, κατά την οποία όλοι θα πρέπει να επιδείξουν σοβαρότητα, αυτοσυγκράτηση και να τηρήσουν τους νόμους γιατί θα είμαστε ιδιαίτερα αυστηροί. Όσο θέλουμε να έχουμε συνεργασία με την αγορά γιατί σεβόμαστε και πιστεύουμε ειδικά στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, άλλο τόσο απαιτούμε την τήρηση της νομιμότητας.

- Υποχρεώσαμε τις επιχειρήσεις να υποβάλουν αναλυτικά στοιχεία τιμών χονδρικής για να γίνεται ουσιαστικός έλεγχος και όχι τυπικός.

- Ετοιμάζουμε μία συνολική νομοθετική παρέμβαση που αφορά και στην Επιτροπή Ανταγωνισμού και στην αναδιάρθρωση της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και περαιτέρω ρυθμίσεις για τις ενδοομιλικές συναλλαγές.

- Για τη Διεύθυνση Ελέγχων και τους ελέγχους που γίνονται σας παραθέτουμε τα ακόλουθα στατιστικά: από την αρχή του έτους μέχρι τον Οκτώβριο έχει κάνει 3.782 ελέγχους σε επιχειρήσεις, έχει επιβάλει 215 διοικητικά πρόστιμα και 46 ποινικές διώξεις. Και το ύψος των προστίμων ανέρχεται στις 350 χιλιάδες ευρώ.

- Η Διεύθυνση Κοστολόγησης και Έρευνας Αγοράς έχει διενεργήσει από την αρχή του έτους 260 κοστολογικούς ελέγχους σε φακέλους εταιρειών που αφορούσαν μεταβολές τιμών στις κατηγορίες τροφίμων, ποτών, βιομηχανικών προϊόντων και υπηρεσιών. Τα πορίσματα ανέδειξαν παραβάσεις και επεβλήθησαν σε τριάντα εννέα περιπτώσεις πρόστιμα ύψους 3.670.000 ευρώ.

- Η Επιτροπή Ανταγωνισμού από τον Ιανουάριο μέχρι τέλος του Αυγούστου έκανε εξήντα δύο ακριβιστικούς επιτόπιους ελέγχους και έχει εκδώσει έντεκα αποφάσεις για αντανταγωνιστικές συμπεριφορές και για καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσης στην αγορά.

- Σχετικά με τις προωθητικές ενέργειες, τα δώρα και τις προαφορές των σούπερ μάρκετ υπενθυμίζουμε ότι τις τελευταίες μέρες πριν από τις εκλογές του 2009 είχε εκδοθεί αγορανομική διάταξη, η οποία κατά κοινή ομολογία έρχεζε βελτίωσης. Έχουμε καταλήξει σε σχέδιο που ενισχύει τη διαφάνεια στο ράφι ώστε να ξέρει ο καταναλωτής, όταν αγοράζει ένα προϊόν και ένα δώρο ως προαφορά, τι κοστίζει το δώρο. Κοστίζει δύο ευρώ ή κοστίζει δύο λεπτά;

- Σχετικά με τα καύσιμα σας γνωρίζουμε ότι τον Ιανουάριο είχαμε την έβδομη φθηνότερη αμόλυβδη στην Ευρώπη των είκοσι επτά. Σήμερα έχουμε την ακριβότερη και αυτό οφείλεται στην αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης τους τελευταίους μήνες. Η τιμή της βενζίνης χωρίς τους φόρους παραμένει σε ικανοποιητικό επίπεδο. Τους τελευταίους μήνες για πρώτη φορά έγιναν σοβαροί έλεγχοι από τη Διεύθυνση Μετρολογίας του Υπουργείου και εντοπίστηκαν για πρώτη φορά ειδικοί μηχανισμοί καταδολίευσης των αντλιών βενζίνης, τους οποίους ήδη αντιμετωπίζουμε με εντατικούς ελέγχους και μέσω της σχεδιαζόμενης αυστηροποίησης του νομοθετικού πλαισίου.

Αλλά και οι επιχειρήσεις εμπορίας καυσίμων βρίσκονται υπό έλεγχο και είναι ήδη έτοιμη νομοθετική παρέμβαση για τον εξορθολογισμό και τη διαφάνεια των όρων των συμβάσεων με τους πρατηριούχους προς αποφυγή φαινομένων κατάχρησης.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού για πρώτη φορά εξέδωσε απόφαση για την αγορά των πετρελαιοειδών. Για πρώτη φορά επεβλήθησαν δεσμεύσεις στο πλαίσιο της διαδικασίας προληπτικού ελέγχου συγκεντρώσεων.

Ακόμη, αξίζει να σημειωθεί ότι ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία που έχει στα χέρια της η Γενική Γραμματεία Εμπορίου και πιο συγκεκριμένα η Υπηρεσία Εποπτείας της Αγοράς για την αντιμετώπιση της ακρίβειας, είναι το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα «Παρατηρητήριο Τιμών».

Το Παρατηρητήριο Τιμών, στην τελική φάση λειτουργίας του, θα αποτελέσει ένα πανελλήνιο δίκτυο συλλογής τιμών λιανικής, χονδρικής και παραγωγού, προϊόντων και υπηρεσιών. Η συλλογή τιμών θα πραγματοποιείται μέσω της αυτοματοποιημένης καταχώρησης των τιμών ηλεκτρονικά μέσω ασύρματων τερματικών συσκευών, εισαγωγή δεδομένων σε ηλεκτρονικούς υπολογιστές από τα στελέχη του Υπουργείου και από άλλους Δημόσιους οργανισμούς και βιομηχανίες, βάσεων δεδομένων των Κεντρικών Αγορών της Αθήνας και Θεσσαλονίκης και τέλος μέσω φωνητικής πύλης.

Ξεκινήσαμε στο Υπουργείο μας πρώτα πολιτικά και ακολούθως διοικητικά και νομικά τις διαδικασίες για την αντιμετώπιση της ακρίβειας στα είδη των σούπερ μάρκετ και τις υπηρεσίες της καθημερινότητας.

Η πώληση στην Ελλάδα όμοιων προϊόντων σε υψηλότερη τιμή απ' ό,τι πωλούνται στο Βέλγιο, στην Πορτογαλία που είναι παρόμοιες αγορές ή στην Ιταλία και στη Γερμανία, που είναι μεγαλύτερες, είναι μια πρακτική που δεν θα γίνει ανεκτή. Δεν θα γίνουν δεκτές εναρμονισμένες πρακτικές ούτε από τους προμηθευτές από τις πολυεθνικές, ούτε και από τα super markets.

Σε αυτό το θέμα γίνεται μια τεράστια προσπάθεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Συγκεκριμένα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο από τις 19 Φεβρουαρίου του 2008 διαπίστωσε ότι τα μεγάλα super markets καταχρώνται της αγοραστικής τους δύναμης, σε ευρωπαϊκό επίπεδο με δυσμενείς επιπτώσεις σε βάρος τόσο των αγροτών και των προμηθευτών, όσο και των καταναλωτών. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκρινε σκόπιμη την εναρμόνιση της νομοθεσίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και κάλεσε τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να προτείνει κατάλληλα μέτρα για την προστασία του καταναλωτή.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 28 Οκτωβρίου του 2009 ανακοίνωσε τις προτάσεις της προς το Ευρωκοινοβούλιο. Διαπίστωσε έλλειψη διαφάνειας στην αγορά, ανισότητες και στρεβλώσεις που επηρεάζουν αρνητικά την ανταγωνιστικότητα ολόκληρης της αλυσίδας εφοδιασμού τροφίμων και πρότεινε μέτρα που το Ευρωκοινοβούλιο έρχεται στις 24 Αυγούστου του 2010 και κρίνει ότι είναι ανεπαρκή. Επιμένει το Ευρωκοινοβούλιο ότι δεν προστατεύονται οι προμηθευτές, δεν προστατεύονται οι αγρότες, δεν προστατεύεται ο καταναλωτής και προτείνει διαφάνεια τιμών σε όλο το μήκος της αλυσίδας, μέτρα για τον ανταγωνισμό, για την αντιμετώπιση καταχρηστικών πρακτικών, σπινταρισμό των παρανομούντων και εκστρατεία ενημέρωσης παραγωγών και καταναλωτών.

Συνεχίζουμε τις προσπάθειες για νόμιμες, δίκαιες και χαμηλές τιμές και στο πλαίσιο το ευρωπαϊκό, αλλά και αυτόνομα και ζητάμε τήρηση της νομιμότητας και υγιή ανταγωνισμό. Ζητάμε συμμετοχή όλων των παραγόντων σε αυτή τη δύσκολη καμπή της οικονομίας μας και της ιστορίας μας. Απαιτούμε συμμετοχή στη λογική και αυτοσυγκράτηση. Δεν αποδεχόμαστε τις ακριβότερες τιμές της Ευρώπης και το κράτος θα αντιδράσει. Και μπορεί να αντιδράσει.

Απευθύναμε καταρχήν, έκκληση και προειδοποίηση σε αυτούς, οι οποίοι ευθύνονται γι' αυτό. Δεν επιθυμούμε τη σύγκρουση μαζί τους. Σε πρώτη φάση δεν την επιθυμούμε, αλλά επιθυμούμε τη συνεργασία και το αποτέλεσμα. Αυτό είναι το ζητούμενο. Το αποτέλεσμα θα είναι η μείωση των τιμών και η προστασία του καταναλωτή.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ



2. Στην με αριθμό 2829/14-09-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Καραόγλου Θεοδώρου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-787/12-11-

2010 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Γ. Γ. ΕΜΠΟΡΙΟΥ-Γ.Γ. ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

15 Νοε 2010
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ταχ. Δ/ση : Πλ. Κάνιγγος
Ταχ. Κώδικας : 101 81
Πληροφορίες : Κων/να Παπακώστα
ΤΗΛ. : 210 3837150
Email: gemporiou@gge.gr
FAX : 210 3837843

Αθήνα, 12/11/2010

Αριθ. Πρωτ.: Β13-787

ΠΡΟΣ :
Τη Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα: Ερωτήσεων (2)

ΚΟΙΝ.:
-Βουλευτή κ.
1. Θ. Καραόγλου.

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην Ερώτηση του Βουλευτή κ. Θ. Καραόγλου.

Σχετ.: Ερώτηση 2829/14-09-2010.

Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Θ. Καραόγλου, με θέμα : «**Πρώτη στην ακρίβεια στην Ευρωπαϊκή Ένωση η Ελλάδα**», σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Βασικοί άξονες της πολιτικής του Υπουργείου μας και ειδικότερα του τομέα της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου είναι : α) το ασφαλές επιχειρηματικό περιβάλλον, β) ο υγιής ανταγωνισμός και γ) η προστασία του εισοδήματος του καταναλωτή.

Από στοιχεία του Παρατηρητηρίου Τιμών προκύπτει ότι σε βασικά προϊόντα μαζικής κατανάλωσης παρατηρείται αύξηση των τιμών, το τελευταίο έτος, μικρότερη της μονάδας, με εξαίρεση τα αλκοολούχα ποτά που επιβαρύνθηκαν με τον ειδικό φόρο κατανάλωσης.

Στο πλαίσιο της υλοποίησης του ελέγχου των τιμών και της προστασίας του εισοδήματος των καταναλωτών πάγωσαν με νόμο τα διδάκτρα στα ιδιωτικά σχολεία. Επίσης παρά τις αυξήσεις στα άλευρα πετύχαμε πάγωμα στις τιμές του ψωμιού. Παραπέμψαμε τους δύο συνδέσμους αλευροβιομηχανών στην Επιτροπή Ανταγωνισμού για πιθανολογούμενες εναρμονισμένες πρακτικές που αποσκοπούσαν σε αδικαιολόγητες αυξήσεις. Η Επιτροπή επελήφθη άμεσα του θέματος κινώντας διαδικασία Ασφαλιστικών Μέτρων που κατέληξε στην επιβολή ουστάσεων. Ακόμη συγκρατήσαμε τις τιμές στα καύσιμα με την επιβολή πλαφόν κατορθώνοντας να σταματήσουμε τις καιροσκαπικές τάσεις που εκδηλώθηκαν λόγω της εξαγγελίας απεργίας των οδηγών βυτοφόρων ΔΧ. Κατόπιν της σταθεροποίησης της αγοράς που επιτεύχθηκε με την άμεση παρέμβασή μας προχωρήσαμε σε αναστολή του πλαφόν.

- Ελέγχουμε τις τιμές στα σκυρολαχανικά και μάλιστα έχουμε τις φθηνότερες ίσως στην Ευρώπη.

- Συγκρατήσαμε τις τιμές στα πουλερικά.

- Μειώσαμε τις τιμές στα φάρμακα.

- Δώσαμε μεγάλες ανάσες στους μισθωτές των εμπορικών μισθώσεων με νομοθετική πρωτοβουλία.

- Δεσμευθήκαμε να μην ακριδιιάζουμε την αγορά και να εξαντλούμε το διάλογο. Εμμένουμε σε αυτή μας τη δέσμευση ως ελάχιστο προσπατούμενο για ένα ασφαλές επιχειρηματικό περιβάλλον και αντίστοιχα ζητάμε υπευθυνότητα από την αγορά και τις επιχειρήσεις σε αυτή την τόσο δύσκολη εποχή για τον Έλληνα πολίτη.

- Ενεργοποιήσαμε το Παρατηρητήριο Τιμών και το Παρατηρητήριο Τιμών Υγρών Καυσίμων και παρακολουθούμε έτσι καθημερινά την πορεία των τιμών.

- Ενεργοποιήσαμε το νόμο για τις ενδοομιλικές συναλλαγές. Επεξεργαζόμαστε στοιχεία που παραλάβαμε από σαράντα επιχειρήσεις.

- Στελεχώσαμε την Υπηρεσία Εποπτείας Αγοράς και την ενδυναμώνουμε ακόμη περισσότερο με εσωτερικές μετακινήσεις και με νέους υπαλλήλους.

Η έναρξη της περιόδου διανομής του πετρελαίου θέρμανσης μας βρήκε ετοιμοπόλεμους και αποτρέψαμε φαινόμενα κερδοσκοπίας και νοθείας με την διενέργεια συνεχών ελέγχων από τα συνεργεία του Υπουργείου και των κατά τόπους Νομαρχιών.

Εφιστούμε δε από τώρα την προσοχή του εμπορικού κόσμου για την περίοδο των εορτών, κατά την οποία όλοι θα πρέπει να επιδείξουν σοβαρότητα, αυτοσυγκράτηση και να τηρήσουν τους νόμους, γιατί θα είμαστε ιδιαίτερα αυστηροί. Όσο θέλουμε να έχουμε συνεργασία με την αγορά γιατί σεβόμαστε και πιστεύουμε ειδικά στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, άλλο τόσο απαιτούμε την τήρηση της νομιμότητας.

- Υποχρεώσαμε τις επιχειρήσεις να υποβάλουν αναλυτικά στοιχεία τιμών χονδρικής για να γίνεται ουσιαστικός έλεγχος και όχι τυπικός.

- Ετοιμάζουμε μία συνολική νομοθετική παρέμβαση που αφορά και στην Επιτροπή Ανταγωνισμού και στην αναδιάρθρωση της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και περαιτέρω ρυθμίσεις για τις ενδοομιλικές συναλλαγές.

- Για τη Διεύθυνση Ελέγχων και τους ελέγχους που γίνονται σας παραθέτουμε τα ακόλουθα στατιστικά: από την αρχή του έτους μέχρι τον Οκτώβριο έχει κάνει 3.782 ελέγχους σε επιχειρήσεις, έχει επιβάλει 215 διοικητικά πρόστιμα και 46 ποινικές δίκες. Και το ύψος των προστίμων ανέρχεται στις 350 χιλιάδες ευρώ.

- Η Διεύθυνση Κοστολόγησης και Έρευνας Αγοράς έχει διενεργήσει από την αρχή του έτους 260 κοστολογικούς ελέγχους σε φακέλους εταιρειών που αφορούσαν μεταβολές τιμών στις κατηγορίες τροφίμων, ποτών, βιομηχανικών προϊόντων και υπηρεσιών. Τα πορίσματα ανέδειξαν παραβάσεις και επεβλήθησαν σε τριάντα εννέα περιπτώσεις πρόστιμα ύψους 3.670.000 ευρώ.

- Η Επιτροπή Ανταγωνισμού από τον Ιανουάριο μέχρι τέλος του Αυγούστου έκανε εξήντα δύο ακριβιστικούς επιτόπιους ελέγχους και έχει εκδώσει έντεκα αποφάσεις για αντισταγωνιστικές συμπεριφορές και για καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσης στην αγορά.

- Σχετικά με τις προωθητικές ενέργειες, τα δώρα και τις προσφορές των σούπερ μάρκετ υπενθυμίζουμε ότι τις τελευταίες μέρες πριν από τις εκλογές του 2009 είχε εκδοθεί αγορανομική διάταξη, η οποία κατά κοινή ομολογία έχρηζε βελτίωσης. Έχουμε καταλήξει σε σχέδιο που ενισχύει τη διαφάνεια στο ράφι ώστε να ξέρει ο καταναλωτής, όταν αγοράζει ένα προϊόν και ένα δώρο ως προσφορά, τι κοστίζει το δώρο. Κοστίζει δύο ευρώ ή κοστίζει δύο λεπτά;

- Σχετικά με τα καύσιμα σας γνωρίζουμε ότι τον Ιανουάριο είχαμε την έβδομη φθηνότερη αμόλυβδη στην Ευρώπη των είκοσι επτά. Σήμερα έχουμε την ακριβότερη και αυτό οφείλεται στην αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης τους τελευταίους μήνες. Η τιμή της βενζίνης χωρίς τους φόρους παραμένει σε ικανοποιητικό επίπεδο. Τους τελευταίους μήνες για πρώτη φορά έγιναν σοβαροί έλεγχοι από τη Διεύθυνση Μετρολογίας του Υπουργείου και εντοπίστηκαν για πρώτη φορά ειδικοί μηχανισμοί καταδολίευσης των αντλιών βενζίνης, τους οποίους ήδη αντιμετωπίζουμε με εντατικούς ελέγχους και μέσω της σχεδιαζόμενης αυστηροποίησης του νομοθετικού πλαισίου.

Αλλά και οι επιχειρήσεις εμπορίας καυσίμων βρίσκονται υπό έλεγχο και είναι ήδη έτοιμη νομοθετική παρέμβαση για τον εξορθολογισμό και τη διαφάνεια των όρων των συμβάσεων με τους πρατηριούχους προς απαγωγή φαινομένων κατάχρησης.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού για πρώτη φορά εξέδωσε απόφαση για την αγορά των πετρελαιοειδών. Για πρώτη φορά επεβλήθησαν δεσμεύσεις στο πλαίσιο της διαδικασίας προληπτικού ελέγχου συγκεντρώσεων.

Ακόμη, αξίζει να σημειωθεί ότι ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία που έχει στα χέρια της η Γενική Γραμματεία Εμπορίου και πιο συγκεκριμένα η Υπηρεσία Εποπτείας της Αγοράς για την αντιμετώπιση της ακρίβειας, είναι το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα «Παρατηρητήριο Τιμών».

Το Παρατηρητήριο Τιμών, στην τελική φάση λειτουργίας του, θα αποτελέσει ένα πανελλήνιο δίκτυο συλλογής τιμών λιανικής, χονδρικής και παραγωγού, προϊόντων και υπηρεσιών. Η συλλογή τιμών θα πραγματοποιείται μέσω της αυτοματοποιημένης καταχώρησης των τιμών ηλεκτρονικά μέσω ασύρματων τερματικών συσκευών, εισαγωγή δεδομένων σε ηλεκτρονικούς υπολογιστές από τα στελέχη του Υπουργείου και από άλλους Δημόσιους οργανισμούς και βιομηχανίες, βάσεων δεδομένων των Κεντρικών Αγορών της Αθήνας και Θεσσαλονίκης και τέλος μέσω φωνητικής πύλης.

Ξεκινήσαμε στο Υπουργείο μας πρώτα πολιτικά και ακολούθως διοικητικά και νομικά τις διαδικασίες για την αντιμετώπιση της ακρίβειας στα είδη των σούπερ μάρκετ και τις υπηρεσίες της καθημερινότητας.

Η πώληση στην Ελλάδα όμοιων προϊόντων σε υψηλότερη τιμή απ' ό,τι πωλούνται στο Βέλγιο, στην Πορτογαλία που είναι παρόμοιες αγορές ή στην Ιταλία και στη Γερμανία, που είναι μεγαλύτερες είναι μια πρακτική που δεν θα γίνει ανεκτή. Δεν θα γίνουν δεκτές εναρμονισμένες πρακτικές ούτε από τους προμηθευτές από τις πολυεθνικές, ούτε και από τα super markets.

Σε αυτό το θέμα γίνεται μια τεράστια προσπάθεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Συγκεκριμένα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο από τις 19 Φεβρουαρίου του 2008 διαπίστωσε ότι τα μεγάλα super markets καταχράνται της αγοραστικής τους δύναμης σε ευρωπαϊκό επίπεδο με δυσμενείς επιπτώσεις σε βάρος τόσο των αγροτών και των προμηθευτών, όσο και των καταναλωτών. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκρινε σκόπιμη την εναρμόνιση της νομοθεσίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και κάλεσε τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να προτείνει κατάλληλα μέτρα για την προστασία του καταναλωτή.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 28 Οκτωβρίου του 2009 ανακοίνωσε τις προτάσεις της προς το Ευρωκοινοβούλιο. Διαπίστωσε έλλειψη διαφάνειας στην αγορά, ανισότητες και στρεβλώσεις που επηρεάζουν αρνητικά την ανταγωνιστικότητα ολόκληρης της αλυσίδας εφοδιασμού τροφίμων και πρότεινε μέτρα που το Ευρωκοινοβούλιο έρχεται στις 24 Αυγούστου του 2010 και κρίνει ότι είναι ανεπαρκή. Επιμένει το Ευρωκοινοβούλιο ότι δεν προστατεύονται οι προμηθευτές, δεν προστατεύονται οι αγρότες, δεν προστατεύεται ο καταναλωτής και προτείνει διαφάνεια τιμών σε όλο το μήκος της αλυσίδας, μέτρα για τον ανταγωνισμό, για την αντιμετώπιση καταχρηστικών πρακτικών, σιγματοποίηση των παρανοούντων και εκστρατεία ενημέρωσης παραγωγών και καταναλωτών.

Συνεχίζουμε τις προσπάθειες για νόμιμες, δίκαιες και χαμηλές τιμές και στο πλαίσιο το ευρωπαϊκό, αλλά και αυτόνομα και ζητάμε τήρηση της νομιμότητας και υγιή ανταγωνισμό. Ζητάμε συμμετοχή όλων των παραγόντων σε αυτή τη δύσκολη καμπή της οικονομίας μας και της ιστορίας μας. Απαιτούμε συμμετοχή στη λογική και αυτοσυγκράτηση. Δεν αποδεχόμαστε τις ακριβότερες τιμές της Ευρώπης και το κράτος θα αντιδράσει. Και μπορεί να αντιδράσει.

Απευθύνουμε καταρχήν, έκκληση και προειδοποίηση σε αυτούς, οι οποίοι ευθύνονται γι' αυτό. Δεν επιθυμούμε τη σύγκρουση μαζί τους. Σε πρώτη φάση δεν την επιθυμούμε, αλλά επιθυμούμε τη συνεργασία και το αποτέλεσμα. Αυτό είναι το ζητούμενο. Το αποτέλεσμα θα είναι η μείωση των τιμών και η προστασία του καταναλωτή.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ



3. Στην με αριθμό 4443/05-10-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βελόπουλου Κυριάκου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 21/637/ΑΣ

114148δς/12-11-2010 έγγραφο από τον Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

17 Νοε 2010

Αθήνα, 12 Νοεμβρίου 2010
Α.Π.: 21/637/ΑΣ 114148δς

ΠΡΟΣ: ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν.:- Βουλευτή κ. Κυριάκο Βελόπουλο
- Υπουργείο Εσωτερικών, Αποκέντρωσης
και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης
Γραφείο κ. Υπουργού

Ε.Δ.:- - Διπλ. Γραφείο κ. Πρωθυπουργού
- Διπλ. Γραφείο κας Αναπληρωτή Υπουργού
- Διπλ. Γραφείο Υφυπουργού κ. Κουβέλη
- Διπλ. Γραφείο Υφυπουργού κ. Δόλλη
- Γραφείο κ. Γενικού Γραμματέως
- Γραφείο κ. Γ' Γενικού Διευθυντού
- Α3, Γ4 Διευθύνσεις
- Υπηρεσία Ενημέρωσης και Δημόσιας Διπλωματίας

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην υπ' αριθμ. **4443** από **5/10/2010** Ερώτηση του Βουλευτή κ. Κυριάκου Βελόπουλου

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Συμβουλίου της Ε.Ε. της 28ης Ιανουαρίου 2008, η Ε. Επιτροπή κατήρτισε Οδικούς Χάρτες για την απελευθέρωση του καθεστώτος θεωρήσεων με τη Σερβία, την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, το Μαυροβούνιο, την Αλβανία και τη Βοσνία- Ερζεγοβίνη. Κάθε χώρα έπρεπε να εφαρμόσει μεταρρυθμίσεις για την εναρμόνιση με τα πρότυπα της ΕΕ σε τέσσερις ομάδες θεμάτων: (1) ασφάλεια ταξιδιωτικών εγγράφων, (2) έλεγχο συνόρων, (3) παράνομη μετανάστευση και (4) καταπολέμηση διαφθοράς και οργανωμένου εγκλήματος.

Το Συμβούλιο Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων της 30ης Νοεμβρίου 2009, αποφάσισε την κατάργηση της υποχρέωσης θεωρήσεως για τους πολίτες της πΓΔΜ, της Σερβίας και του Μαυροβουνίου, κατόχους βιομετρικών διαβατηρίων, από τη 19η Δεκεμβρίου 2009.

Η Ε. Επιτροπή υιοθέτησε στις 27 Μαΐου τ.έ. σχετική πρόταση και εισηγήθηκε θετικά προς το Συμβούλιο, την άρση του καθεστώτος θεωρήσεων με την Αλβανία και τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, αναγνωρίζοντας την επιτευχθείσα πρόοδο.

✓ J

Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υιοθετήθηκε με συντριπτική πλειοψηφία από την αρμόδια Επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις 28.09.2010 καθώς και από την Ολομέλεια στις 07.10.2010.

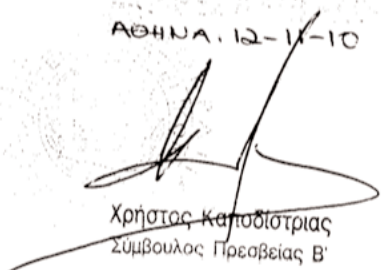
Τέλος, την σχετική πολιτική απόφαση έλαβε το Συμβούλιο Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων στις 8-9 Νοεμβρίου τ.έ.

Η χώρα μας έχει ταχθεί υπέρ της προοπτικής κατάργησης της υποχρέωσης θεωρήσεως για τους πολίτες όλων, ανεξαιρέτως, των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων, ως έμπρακτη απόδειξη της ευρωπαϊκής προοπτικής των λαών τους, ως διατυπώθηκε για πρώτη φορά στην «Ατζέντα της Θεσσαλονίκης» (Ιούνιος 2003) καθώς και στο πνεύμα της Ελληνικής πρωτοβουλίας «Ατζέντα 2014».

Υπογραμμίζεται ότι, σε κάθε περίπτωση, οι συνοριακοί και διαβατηριακοί έλεγχοι στα εξωτερικά σύνορα της χώρας μας θα συνεχίσουν να διεξάγονται το ίδιο εντατικά και αδιάλειπτα με κύριο σκοπό την προστασία της χώρας μας αλλά και της Ε.Ε. συνολικά από κάθε είδους εξωτερική απειλή.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΑΘΗΝΑ, 12-11-10



Χρήστος Κατσούρις
Σύμβουλος Πρεσβείας Β'

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΔΡΟΥΤΣΑΣ

4. Στην με αριθμό 5357/21-10-2010 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Κανέλλη Γαρυφαλλιάς (Λιάνας) και Γκιάκα Ιωάννη δόθηκε

με το υπ' αριθμ. Φ900α/8168/11334 /12-11-2010 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

12 Νοε 2010

ΠΡΟΣ: **ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ**
Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ



ΚΟΙΝ.: -Βουλευτή κα Λιάνα Κανέλλη
-Βουλευτή κ. Γιάννη Γκιάκα
-ΥΠΕΘΑ /Γραφείο ΥΕΘΑ
-ΥΠΕΘΑ /Γραφείο ΑΝΥΕΘΑ
-ΥΠΕΘΑ /Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τηλέφωνο 2106598285-172, Fax 2106552035
e-mail: nomgkbe@mod.mil.gr
Φ.900α/8168/11334
Αθήνα, 12 Νοε. 2010

ΘΕΜΑ: Κοινοβουλευτικός Έλεγχος

ΣΧΕΤ.: Ερώτηση 5357/21-10-2010 της Βουλής των Ελλήνων

Σε απάντηση της Ερώτησης που κατέθεσαν οι Βουλευτές κα Λιάνα Κανέλλη και κ. Γιάννης Γκιάκας προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας με θέμα την επίδραση της ηλεκτρομαγνητικής ακτινοβολίας του Κέντρου Εκπομπής (ΚΕ) Σπάτων στους κατοίκους της περιοχής, σας γνωρίζω τα ακόλουθα σύμφωνα με τα στοιχεία που τέθηκαν υπ' όψιν μου:

Η λειτουργία του ΚΕ Σπάτων είναι σημαντική για την Εθνική Άμυνα της χώρας και δεν υφίσταται βραχυπρόθεσμος σχεδιασμός για την απομάκρυνση από τη σημερινή του θέση.

Σε καθημερινή βάση είναι ενεργοί τρεις πομποί ισχύος ενός (1) KW και τέσσερις πομποί ισχύος 10 KW. Σε περιόδους ασκήσεων είναι ενεργοί τέσσερις (4) πομποί ισχύος ενός KW και έξι (6) πομποί ισχύος 10 KW. Η μέση εκπεμπόμενη ισχύς των πομπών έχει ως ακολούθως:

Πομποί 1KW: 600 W

Πομποί 10 KW: 5 KW

Πρόσφατα ολοκληρώθηκαν από το αρμόδιο γραφείο του ΓΕΝ οι απαιτούμενες μετρήσεις έντασης Η/Μ ακτινοβολίας των πομπών HF του ΚΕ Σπάτων στην περιοχή Σπάτων-Χριστούπολης στις παρούσες καθημερινές επιχειρησιακές συνθήκες λειτουργίας, λαμβάνοντας υπ' όψιν δεδομένα που να απεικονίζουν κατά το δυνατόν τη χειρότερη περίπτωση. Σύμφωνα με το τεχνικό υπόμνημα που υπεβλήθη, η ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία βρίσκεται σε ασφαλή επίπεδα εκτός των ορίων του πεδίου κεραιών του ΚΕ Σπάτων και εντός ορίων ασφαλούς έκθεσης προσωπικού και πληθυσμού, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Όσον αφορά την περιοχή του πλησιέστερου σχολείου, η ηλεκτρομαγνητική επιβάρυνση από το ΚΕ Σπάτων είναι εντός των ορίων ασφαλούς έκθεσης και μπορεί να θεωρηθεί ως ελάχιστη.

ΥΠΕΘΑ /Νομικό Γραφείο
Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Αρμόδιος Αντίγραφο

Λοχαγός (ΣΝΣ)
Δημήτριος Χατζηφωτεινός

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Β. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

✓

5. Στην με αριθμό 5550/26-10-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κόλλια Κωνσταντίνου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3523B/12-11-2010

έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής η ακόλουθη απάντηση:



17 Νοε 2010

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ
Υ Φ Υ Π Ο Υ Ρ Γ Ο Σ

ΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αθήνα 12/11/ 2010
Αρ.Πρωτ: 3523 Β

Αμαλιάδος 17 – Αρμελόκηποι
115 23 - Αθήνα
Τηλ. 210 64 00 015
Fax. 210 64 29 137
E-mail: vouli@gryp.minenv.gr

✓ ΠΡΟΣ τη
ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ:

1. Βουλευτή
κ. Κων/νο Κόλλια
2. Υπουργείο Εσωτερικών,
Αποκέντρωσης & Ηλεκτρονικής
Διακυβέρνησης
Γραφείο Υπουργού
3. Υπουργείο Υγείας & Κοινωνικής
Αλληλεγγύης
Γραφείο Υπουργού

Θέμα : «Απάντηση σε Ερώτηση».

ΣΧΕΤ: Η με αρ. πρωτ. 5550/26-10-2010 Ερώτηση.

Σε απάντηση της Ερώτησης με αρ. πρωτ. 5550/26-10-2010 που κατατέθηκε από το Βουλευτή κ. Κων/νο Κόλλια σας ενημερώνουμε ότι σχετικά με τα αναφερόμενα στην Ερώτηση, σας έχουμε ενημερώσει με το υπ' αρ. πρωτ. 3352 Β/27-10-2010 έγγραφό μας, αντίγραφο του οποίου επισυνάπτουμε.

Συνημμένο:
Το υπ' αρ. πρωτ. 3352 Β/27-10-2010
έγγραφό μας.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΘΑΝΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Δόμνα Σωτηριάδου

11/11

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

6. Στην με αριθμό 5697/29-10-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βελόπουλου Κυριάκου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 21/647/ΑΣ

114886δς/12-11-2010 έγγραφο από τον Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

17 Νοε 2010

Αθήνα, 12 Νοεμβρίου 2010
Α.Π.: 21/647/ΑΣ 114886δς

ΠΡΟΣ: ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν.:- Βουλευτή κ. Κυριάκο Βελόπουλο

- Ε.Δ.:-**
- Διπλ. Γραφείο κ. Πρωθυπουργού
 - Διπλ. Γραφείο κας Αναπληρωτή Υπουργού
 - Διπλ. Γραφείο Υφυπουργού κ. Κουβέλη
 - Διπλ. Γραφείο Υφυπουργού κ. Δόλλη
 - Γραφείο κ. Γενικού Γραμματέως
 - Γραφείο κ. Α' Γενικού Διευθυντού
 - Α4, Δ1 Διευθύνσεις
 - Υπηρεσία Ενημέρωσης και Δημόσιας Διπλωματίας

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην υπ' αριθμ. **5697** από **29/10/2010** Ερώτηση του Βουλευτή κ. Κυριάκου Βελόπουλου

Είναι προφανές ότι παρέλκει ο σχολιασμός τέτοιων δημοσιευμάτων αλλοδαπών ΜΜΕ. Θα ήθελα μόνο να τονίσω ότι το εύρος των χωρικών υδάτων καθορίζεται με μονομερή πράξη της παράκτιας χώρας και με κατ'εξοχήν γνώμονα τις προβλέψεις του διεθνούς δικαίου και ειδικότερα του δικαίου της θάλασσας, συμβατικού αλλά και εθιμικού. Υπενθυμίζω δε συναφώς και την ελληνική δήλωση πλήρους επιφυλάξεως των δικαιωμάτων της χώρας μας κατά την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΔΡΟΥΤΣΑΣ

ΑΘΗΝΑ, 12-11-10

Χρήστος Κατσούρις
Σύμβουλος Πρεσβείας Β'

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Πρώτη θα συζητηθεί η δεύτερη με αριθμό 3576/28-9-2010 ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Ανδριανού προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την καθυστέρηση καταβολής των επιδοτήσεων αντικατάστασης υπεραστικών λεωφορείων.

Στον ερωτώντα Βουλευτή κ. Ανδριανό θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Σπυρίδων Βούγιας.

Κύριε Ανδριανέ, έχετε το λόγο για δύο λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, εάν το θέμα που συζητάμε σήμερα δεν έθιγε τη ζωή και την εργασία συμπολιτών μας και των οικογενειών τους, θα μπορούσε εύκολα από μόνο του, χωρίς καμμία προσθήκη, να αποτελεί θέμα χρονογραφήματος. Γιατί έχουμε εδώ και σχεδόν έξι μήνες ένα απίστευτο πινγκ-πονγκ ανάμεσα σε τρία Υπουργεία για το ποιος είναι αρμόδιος να απαντήσει.

Το θέμα έχει ως εξής: Τριάντα λεωφορειούχοι των ΚΤΕΛ Αργολίδας και περίπου πεντακόσιοι συνολικά σε όλη την Ελλάδα προέβησαν στην αγορά νέων λεωφορείων, βασισμένοι στο ν.3717 που προέβλεπε την καταβολή επιδότησης ύψους 30% της συνολικής σχετικής δαπάνης.

Τα λεωφορεία αυτά έχουν ήδη ενταχθεί στα προγράμματα δρομολογίων, όμως το ποσό της επιδότησης δεν έχει ακόμη καταβληθεί. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι ιδιοκτήτες να υποχρεώνονται να καταβάλουν όλους αυτούς τους μήνες τους τόκους υπερημερίας για την οφειλόμενη διαφορά. Μάλιστα, είναι πλέον ορατός ο κίνδυνος, εάν δεν έχει ήδη συμβεί, να διαμαρτυρηθούν επιταγές που έχουν εκδώσει με την προσδοκία ότι θα είχαν πάρει τη σχετική επιδότηση. Πληρώνουν, δηλαδή, από τις τσέπες τους τις καθυστερήσεις και την αφερεγγυότητα του κράτους.

Αναφέρω εδώ το ιστορικό, για να έχουμε εικόνα για τι πράγμα μιλάμε. Η πρώτη μου σχετική ερώτηση κατατέθηκε την 1η Ιουνίου προς τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών. Δύο εβδομάδες μετά, στις 14 Ιουνίου, το Υπουργείο Οικονομικών με ενημερώνει ότι αρμόδιο για να απαντήσει είναι το Υπουργείο Υποδομών. Στις 30 Ιουνίου το Υπουργείο Υποδομών μου απαντά γραπτά ότι η σχετική πίστωση έχει εκταμιευτεί, αλλά καθώς βαρύνει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων είναι συναρμοδιότητα του Υπουργείου Οικονομίας και του Υπουργείου Οικονομικών. Ως εκ τούτου, το Υπουργείο Υποδομών επαναπροωθεί την ερώτησή μου, μαζί με την απάντησή του, στα εν λόγω Υπουργεία. Στις 30 Αυγούστου το Υπουργείο Οικονομικών, έχοντας λάβει από το Υπουργείο Υποδομών την προωθημένη απάντηση, με ενημερώνει ότι θα μου απαντήσει σχετικά το Υπουργείο Οικονομίας. Στις 28 Σεπτεμβρίου καταθέτω νέα ερώτηση στον Υπουργό Οικονομίας με πρώτο υποερώτημα: «Ποιος τελικά είναι αρμόδιος και υπεύθυνος αυτής της απίστευτης ταλαιπωρίας;». Στις 20 Οκτωβρίου το Υπουργείο Οικονομίας μου απαντά ότι «τελικά αρμόδιο είναι το Υπουργείο Υποδομών».

Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, αυτή είναι εν μέσω της κρίσης η λειτουργία της ελληνικής πολιτείας, του ελληνικού κράτους, της ελληνικής Κυβέρνησης. Την ίδια ώρα, οι λεωφορειούχοι πληρώνουν τα σπασμένα του αλαλούμ που επικρατεί μεταξύ των Υπουργείων, που ψάχνονται ποιος είναι αρμόδιος να δώσει λύση. Περιμένω, λοιπόν, σήμερα να ακούσω όχι μία ακόμη μετάθεση ευθυνών, αλλά την οριστική επίλυση ενός ζητήματος απολύτως ενδεικτικού μίας ευρύτερης κατάστασης που εκθέτει την Κυβέρνηση και ταλαιπωρεί τους Έλληνες. Καταθέτω για τα Πρακτικά τις δικές μου ερωτήσεις που είχα υποβάλει τότε και τις απαντήσεις των Υπουργείων.

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

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

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την εντύπωση πως η ερώτηση του συναδέλφου Βουλευτή θίγει ένα πολύ σοβαρό θέμα, το θέμα των επιδοτήσεων των ΚΤΕΛ σε όλη την Ελλάδα για την ανανέωση του στόλου τους, τον εκσυγχρονισμό των σταθμών, τις επεκτάσεις των χώρων τους και άλλα παρεμφερή ζητήματα. Στα δύο λεπτά, όμως, της πρωτομιλίας του ο συνάδελφος αναλώθηκε στα τρία «περιπέτεια», όπως την χαρακτήρισε, της ερώτησής του μέσα σε μία συγκεκριμένη διαδικασία, απαξιώνοντας το ίδιο το περιεχόμενο της ερώτησής του. Νομίζω, όμως, ότι συζητούμε ένα πολύ σοβαρό θέμα εδώ, στο οποίο πρέπει να απαντήσουμε τεκμηριωμένα και όχι γιατί η ερώτηση του αγαπητού συναδέλφου στα τρία συναρμοδία Υπουργεία είχε τη διαδρομή που μας περιέγραψε.

Πρόκειται για ένα θέμα πολύ σημαντικό, που αφορά συναρμοδιότητα του δικού μας Υπουργείου που συγκεντρώνει τις αιτήσεις των ΚΤΕΛ, τις διαβιβάζει στο Υπουργείο Οικονομικών, αλλά και του Υπουργείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας που έχει την αρμοδιότητα για την υλοποίηση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων στο εθνικό του σκέλος, επέκταση του οποίου απαιτεί νομοθετική ρύθμιση.

Δυστυχώς, ο τελευταίος νόμος που ρύθμιζε σχετικά ζητήματα ήταν της Νέας Δημοκρατίας του 2008, που πολύ μικρό ποσό προέβλεπε στα προηγούμενα σε σχέση με την επιδότηση των ΚΤΕΛ.

Για πρώτη φορά το 2001, με το ν.2963, είχε προβλεφθεί μία πίστωση 88 εκατομμυρίων ευρώ, κύριε συνάδελφε, για την ενίσχυση των επενδύσεων των ΚΤΕΛ, για κατασκευή, επέκταση και εκσυγχρονισμό εγκαταστάσεων, για διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου των εγκαταστάσεων αυτών, για συστήματα αυτοματοποίησης διαδικασιών και μηχανοργάνωσης και για αντικατάσταση λεωφορείων.

Η προβλεφθείσα αυτή πίστωση των 88 εκατομμυρίων ευρώ, που έδωσε η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ το 2001, αυξήθηκε δύο φορές επί Νέας Δημοκρατίας με το ν.3446/2006 μόνο κατά 20 εκατομμύρια ευρώ και κατά 10 εκατομμύρια ευρώ με το ν.3717/2008, ο οποίος όμως είχε την εξής καθοριστική για την εξέλιξη της υπόθεσης διατύπωση: «Με τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου επενδύσεις που αφορούν τον εκσυγχρονισμό των ΚΤΕΛ διατίθεται συνολικό ποσό έως 118 εκατομμύρια ευρώ από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών». Τα 118 εκατομμύρια ευρώ ήταν το άθροισμα των 88 εκατομμυρίων που έδωσε η δική μας διακυβέρνηση της εποχής εκείνης, συν τα 20 εκατομμύρια, συν τα 10 εκατομμύρια. Έβαζε, δηλαδή, η Νέα Δημοκρατία ένα πλαφόν τελικό και οριστικό με το νόμο του 2008 στο ποσό αυτής της επιδότησης.

Συνεχίσουμε, λοιπόν, εμείς το τελευταίο διάστημα να συγκεντρώνουμε αιτήσεις, όμως η επιδότηση είχε καλύψει το ανώτατο όριο. Πρέπει να πω ενημερωτικά πως το σύνολο της προβλεφθείσας πίστωσης είχε ήδη εκταμιευθεί, χρηματοδοτώντας κυρίως αντικαταστάσεις λεωφορείων.

Η τελευταία καταβολή ενίσχυσης δόθηκε το Φεβρουάριο του 2009, με τελευταία αίτηση στις 18-9-2008 και έκτοτε εξαιτίας της νομοθετικής ρύθμισης της Νέας Δημοκρατίας, δεν ήταν δυνατόν να παρανομήσει κανείς και να συνεχίσει να επιδοτεί αιτήσεις του ΚΤΕΛ Αργολίδας, για την οποία ευλόγως ενδιαφέρεται ο συνάδελφος. Υπάρχουν εικοσιπέντε αιτήσεις και σε δέκα από αυτές έχει καταβληθεί η πρώτη δόση, αλλά φτάσαμε στο πλαφόν και δεν μπορούσαμε να δώσουμε άλλα χρήματα. Και, κλείνοντας την πρωτομιλία μου να σας ενημερώσω πως οι αιτήσεις σε όλη την Ελλάδα που εκκρεμούν αυτήν τη στιγμή ανέρχονται στον αριθμό των πεντακοσίων είκοσι δύο με ένα συνολικό απαιτούμενο ποσό ενίσχυσης 40,5 εκατομμύρια ευρώ για όλη τη χώρα.

Εμείς, κύριοι συνάδελφοι, για να δώσω ουσιαστική απάντηση στο ερώτημά σας, θα καταθέσουμε νομοθετική ρύθμιση από το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας στο πρώτο ενδεχόμενος νομοσχέδιο που θα κατατεθεί στο ελληνικό Κοινοβούλιο, ώστε να μπορέσουμε να αυξήσουμε το ανώτατο όριο κατά τουλάχιστον το παραπάνω ποσό, που καλύπτει αιτήσεις, οι οποίες ήδη έχουν γίνει μέχρι την καταληκτική ημερομηνία για να

μπορέσουμε να καλύψουμε τις επιδοτήσεις στα ΚΤΕΛ όλης της Ελλάδας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Ο ερωτών Βουλευτής κ. Ανδριανός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, είναι πολύ σοβαρό αυτό που συζητάμε εδώ το θέμα που έθεσα και αναφέρω στην ερώτησή μου διότι αφορά πολλούς που έχουν πληρώσει από την τσέπη τους, έχουν υποπολη-κεύσει προφανώς περιουσίες, έχουν υπογράψει επιταγές και η πολιτεία, το κράτος όφειλε να τους είχε δώσει την επιδότηση βάσει του πλαισίου που είχε δεσμευτεί.

Η πραγματικότητα είναι μία. Πέρασε μισός χρόνος για να βρείτε ποιος τελικά έχει την αρμοδιότητα. Όμως, δεν υπάρχει πλέον κανένα περιθώριο για τέτοιες παλινωδίες και καθυστερήσεις. Οι λεωφορειούχοι, όπως και η συντριπτική πλειονότητα των Ελλήνων, πλήττονται βάρυνος από την κρίση, ρευστότητα δεν υπάρχει, οι επαγγελματίες σε όλους τους κλάδους αγωνίζονται μέρα με την ημέρα να τα βγάλουν πέρα. Και μέσα σ' αυτήν τη συνθήκη οι άνθρωποι αυτοί αναγκάζονται να πληρώνουν από την τσέπη τους και την ασυνεπεία της Κυβέρνησης. Ποιο είναι, λοιπόν, το μήνυμα που στέλνετε; Ότι ακόμα και όταν το κράτος εγγυάται αρωγή, κανείς δεν μπορεί να το εμπιστευτεί για να σχεδιάζει βάσει του πλαισίου που υπάρχει, τη δράση του.

Μετά το παράδειγμα των λεωφορειούχων που συζητάμε σήμερα και τα πολλά άλλα αντίστοιχα παραδείγματα, ποιος θα πάρει σοβαρά τα αναπτυξιακά μέτρα, που κάποια στιγμή μπορεί να δείξετε να πάρετε; Επιτέλους το κράτος πρέπει να ξεκινήσει να συμπεριφέρεται υπεύθυνα και φερέγγυα και στην περίπτωση που συζητάμε σήμερα –πρώτον, ζητάμε την καταβολή της επιδότησης που εντελώς απαράδεκτα καθυστερεί εδώ και μήνες η Κυβέρνηση, δεύτερον καταβολή ταυτόχρονα των τόκων υπερημερίας που άδικα όλο αυτό το διάστημα θα αναγκαστούν να καταβάλουν οι λεωφορειούχοι– δεν μπορεί, κύριε Υπουργέ, η Κυβέρνηση να επιδεικνύει σπουδή μόνο όταν αποφασίζει νέες επιβαρύνσεις και μειώσεις εισοδήματος για τους μισθωτούς, τους συνταξιούχους, τους μη προνομιούχους. Την ίδια σπουδή οφείλετε να δείξετε και στις οφειλές του κράτους απέναντι στους πολίτες.

Χάνετε υπερ-πολύτιμο χρόνο. Τα επενδυτικά σχέδια ακυρώνονται λόγω ασυνεπείας και αδυναμίας συντονισμού. Μετά τις εκλογές του 2009 κάνατε μήνες μόνο και μόνο για να στελεχώσετε γενικές γραμματείες Υπουργείων και οργανισμούς. Το ζήτημα, λοιπόν, των λεωφορειούχων που συζητάμε σήμερα εδώ με την ερώτησή μου είναι ενδεικτικό του πώς ακόμα και σήμερα αντιμετωπίζετε τους πολίτες.

Δυστυχώς, μετά τον ανασχηματισμό προέκυψε ένα Υπουργικό Συμβούλιο ακόμα πιο περίπλοκο, ακόμα πιο δυσλειτουργικό από το προηγούμενο. Καταργήσατε απαραίτητα Υπουργεία, όπως της Τουριστικής Ανάπτυξης και μπλέξατε αόριστα τις αρμοδιότητες ακόμα κι εκεί που δεν υπήρχε πρόβλημα, όπως με το Λιμενικό Σύμμα.

Δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, δεν υπάρχει πλέον κανένα άλλο περιθώριο για τέτοιου είδους ολιγωρίες. Οι πολίτες δεν αντέχουν ένα ζήτημα που θα έπρεπε να μην εγείρεται καν, που θα έπρεπε σχεδόν αυτόματα να διεκπεραιώνεται, να κακοφορμίζει τόσο χρονικό διάστημα, ενόσω τα Υπουργεία προσπαθούν να αποφασίσουν για την αρμοδιότητα. Περιμένω τη δέσμευσή σας ότι θα φέρετε νομοσχέδιο που να λύνει το πρόβλημα. Περιμένω και θα παρακολουθώ από κοντά αυτό το ζήτημα, γιατί, πραγματικά, οι πολίτες που μπήκαν σ' αυτήν την περιπέτεια δεν έχουν άλλα περιθώρια να περιμένουν.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Σας ευχαριστούμε, κύριε Ανδριανέ.

Ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Βούγιας έχει το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Είλικρινά, κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, εκπλήσσομαι κάθε φορά που αυτός που δημιουργεί το πρόβλημα

εγκαλεί την Κυβέρνηση, γιατί δεν επιλύει πιο σύντομα το πρόβλημα που δημιούργησε ο ίδιος. Είναι μια μόνιμη τακτική της Νέας Δημοκρατίας σε όλους τους τομείς, και εδώ προσποιείται, πως δεν καταλαβαίνει ο κύριος συνάδελφος, πως το θέμα δημιουργήθηκε από τη νομοθετική ρύθμιση του 2008 που έδωσε μόνο 10 εκατομμύρια ευρώ, πάρα πολύ λίγα, για τις επιδοτήσεις και τις εκατοντάδες αιτήσεις των ΚΤΕΛ σε όλη την Ελλάδα, αλλά πρόσθεσε και αυτό το καθοριστικό πλαφόν, το οποίο δεν είχε κανένα λόγο να συμπεριλάβει στο νόμο.

Επαναλαμβάνω ότι ο νόμος έλεγε σαφώς ότι για τις προβλεπόμενες ρυθμίσεις διατίθεται ποσό έως 118.000.000 ευρώ. Είχαν δοθεί ήδη τα 108.000.000, πρόσθεσε άλλα 10.000.000 και η λέξη «έως» ήταν η καθοριστική λέξη που μαζί με τις τρεις υπογραφές των Υπουργών στις εκθέσεις του κρατικού προϋπολογισμού και του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, που έλεγαν για εφάπαξ δαπάνη 10.000.000 ευρώ κατά ανώτατο όριο, έβαζε ένα τέλος στις επιδοτήσεις αυτές. Ήταν σαν να έλεγε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας τότε στα ΚΤΕΛ όλης της Ελλάδας: «Αυτά είναι τα τελευταία 10.000.000 ευρώ, που η πολιτεία μπορεί να σας δώσει με νομοθετική ρύθμιση. Μην περιμένετε τίποτα άλλο. Προχωρήστε μόνοι σας στον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεών σας, στις αλλαγές των λεωφορείων σας». Επομένως, τα περί διαδικαστικών προβλημάτων της Κυβέρνησης και ασυνεπείας σήμερα κανέναν σκοπό δεν εξυπηρετούν, παρά μόνο να μεταθέσουν το πρόβλημα από εκεί που πραγματικά υπάρχει.

Εμείς, επειδή αντιλαμβανόμαστε τα μεγάλα προβλήματα και παρά τις τεράστιες οικονομικές δυσκολίες, όπως είπα και πριν, δεσμευόμαστε πως θα καταθέσουμε νομοθετική ρύθμιση που θα ξεπεράσει το πρόβλημα που δημιούργησε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και θα δώσει κατά το δυνατόν τη δυνατότητα περισσότερων επιδοτήσεων στο βαθμό τουλάχιστον που οι εκκρεμότητες αιτήσεις που κατατέθηκαν μέσα στο χρονικό διάστημα που ο προηγούμενος νόμος έβλεπε, δημιουργούν κάποιες δεσμεύσεις.

Η Κυβέρνηση μέσα σε ένα χρόνο έχει κάνει όσα δεν έγιναν πολλές δεκαετίες πριν. Νομίζω πως στον αέρα μένουν τέτοιου είδους κριτικές. Θα έλεγα πως θα πρέπει να απευθυνθείτε και στους συναδέλφους σας της Αργολίδας και στα ΚΤΕΛ όλης της Ελλάδας και να κάνετε πρώτα την αυτοκριτική σας γιατί δυσκολεύατε τη δυνατότητα ακόμα και κάτω από αυτές τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες να μπορέσει η Κυβέρνηση να δώσει σήμερα άμεσα τα χρήματα αυτά. Προφανώς δεν μπορούμε να παρανομήσουμε. Πρώτα θα αλλάξουμε το νόμο που εσείς φέρατε και ύστερα θα αποζημιώσουμε τα ΚΤΕΛ για τις νόμιμες αιτήσεις που υπάρχουν, που όπως σας είπα, ανέρχονται σήμερα στον αριθμό των πεντακοσίων είκοσι δύο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον Υφυπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Βούγια.

Θα συζητηθεί τώρα η πρώτη με αριθμό 3015/20-9-2010 ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Χρήστου Πρωτόπαπα προς την Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης σχετικά με την εφαρμογή των συλλογικών συμβάσεων εργασίας μεταξύ ΟΤΟΕ – τραπεζών για τους απολυμένους από την Τράπεζα American Express.

Στον ερωτώντα Βουλευτή κ. Χρήστο Πρωτόπαπα θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου.

Κύριε Πρωτόπαπα, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Κύριε Υπουργέ, φαντάζομαι ότι εφεξής θα πρέπει να απαντώνται οι γραπτές ερωτήσεις που υποβάλλουμε ώστε να μην αναγκάζομαστε να τις μετατρέπουμε σε προφορικές, όπως αναγκάστηκα να την μετατρέψω αυτή. Διότι, είχε καταθεθεί η πρώτη από τον Ιούλιο, δεν απαντήθηκε και δεν φτάτε εσείς γι' αυτό. Δεν εννοώ προσωπικά τίποτα. Η δεύτερη επανακατετέθη 20/9 και δεν απαντήθη. Και φυσικά κάνοντας χρήση του δικαιώματός μου από τον Κανονισμό, την μετέτρεψα σε επίκαιρη. Εκτιμώ ότι στο μέλλον θα δώσετε την απαραίτητη εντολή στις υπηρεσίες και ειδικά στη Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου να είναι περισσότερο ακριβείς με τις ερωτήσεις των Βουλευτών.

Έρχομαι τώρα στην ουσία. Είναι γνωστό ότι εδώ και πολλά χρόνια υπάρχουν συμβάσεις μεταξύ ΟΤΟΕ και τραπεζών. Έχω την τιμή να έχω υπογράψει μερικές από αυτές, ώστε όταν κλείνει μία ξένη τράπεζα στην Ελλάδα να απορροφώνται οι απολυμένοι ύστερα από το κλείσιμο της επιχείρησής από τις ελληνικές τράπεζες. Εξάλλου, είναι έμπειροι υπάλληλοι και μπορούν να βοηθήσουν πάρα πολύ.

Έχουμε, όμως, ένα τέτοιο γεγονός με πενήντα τέσσερα άτομα της American Express κι ενώ έχει ζητηθεί από την ΟΤΟΕ και από το σύλλογο της American Express να ενεργοποιηθεί η διάταξη των συλλογικών συμβάσεων και να μοιραστούν στις υπόλοιπες ιδιωτικές και μη τράπεζες, με εξαίρεση την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος προς τιμήν της, όλες οι υπόλοιπες αρνούνται να τιμήσουν την υπογραφή τους, αρνούνται να δεχτούν την κλαδική σύμβαση την οποία υπέγραψαν. Κι επειδή είναι μια εποχή ιδιαίτερα ευαίσθητη για τις κλαδικές συμβάσεις, κανείς μας δεν παίζει. Και εκτιμώ και το Υπουργείο πρέπει να παρέμβει αποφασιστικά.

Γνωρίζω ότι έχει κάνει μια επιστολή ο γενικός γραμματέας του Υπουργείου. Η γνώμη μου είναι, κύριε Υφυπουργέ, ότι θα είναι το πρώτο βήμα. Δεν φτάνει. Πρέπει να υπάρχει και το επόμενο βήμα και το επόμενο βήμα είναι να κληθούν οι κύριοι, να καταλάβουν ότι όταν υπάρχουν οι συλλογικές συμβάσεις, οι οποίες έχουν κυρωθεί με νόμο και έχουν κηρυχθεί υποχρεωτικά εκτελεστές, θα πρέπει να τις τηρούν και να σέβονται την υπογραφή τους και τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτές.

Αυτό ζητάμε και νομίζω ότι σήμερα μπορείτε να μας ενημερώσετε και να μας απαντήσετε για τις ενέργειες που σκοπεύει να κάνει το Υπουργείο, προκειμένου να επιβάλει την τήρηση των συμβάσεων που το ίδιο έχει κηρύξει ως υποχρεωτικά εκτελεστές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Χρήστο Πρωτόπαπα για την ερώτησή του.

Παρακαλώ τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, κ. Βασίλειο Κεγκερόγλου, να λάβει το λόγο.

Έχετε τρία λεπτά, κύριε Υπουργέ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, κατ' αρχάς για το θέμα που έχει να κάνει με την τάξη σε σχέση με τις απαντήσεις στον κοινοβουλευτικό έλεγχο θέλω να δηλώσω ότι είμαι φανατικός οπαδός του κοινοβουλευτικού ελέγχου και της τήρησης όλων των κανόνων που δεν είναι τύπος, αλλά είναι ουσία. Εξάλλου, το προηγούμενο διάστημα ως Βουλευτής είχα ασκήσει αυτό το δικαίωμα κατά κόρον με πολλά αποτελέσματα πολλές φορές και εύχομαι και η ερώτηση η δική σας να έχει αποτέλεσμα, παρ' όλη τη λόγω ιδιαίτερων συγκυριών που είχαν να κάνουν με διαδικαστικά ζητήματα και όχι με την ουσία της αντιμετώπισης της ερώτησης είχε αυτή την περιπέτεια. Θα κάνουμε οτιδήποτε, προκειμένου να βρει ανταπόκριση.

Είναι ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα. Το κληρονομήσαμε και αυτό από την προηγούμενη κυβέρνηση μαζί με τόσα άλλα. Παρ' όλη τη χιλιάδες ανθρώπους, αφορά σήμερα που μιλάμε σαράντα τέσσερις οικογένειες. Και λέω σαράντα τέσσερις οικογένειες, γιατί η εκτίμηση της αντιπροσωπείας των εργαζομένων που συνάντησα το προηγούμενο διάστημα είναι ότι από τους πενήντα πέντε περίπου ένας αριθμός δέκα, έντεκα ή δώδεκα μπορεί να συνταξιοδοτηθεί το επόμενο διάστημα. Επομένως, μετά την επιστολή, το αίτημα, που έχουμε υποβάλει μέσω του γενικού γραμματέα προς την Ένωση Ελληνικών Τραπεζών προκειμένου να τηρήσει και την υπογραφή της αλλά και τη νομιμότητα και να δηλώσει αναλογικά ποιες τράπεζες θα προωθήσουν αυτούς τους απολυμένους της American Express, αυτή η διαδικασία θα έπρεπε και πρέπει να έχει ολοκληρωθεί.

Αυτό που θέλω να σας πω από την πρωτομιλία μου ευθέως είναι ότι, αν τις αμέσως επόμενες μέρες δεν απαντήσει η Ένωση Ελληνικών Τραπεζών ή απαντήσει αρνητικά, θα απευθυνθούμε απευθείας στις τράπεζες για να μπορέσουν να κατανοήσουν και για να υποχρεωθούν, όπως οφείλουν, αυτό το μικρό πρόβλημα σε σχέση με την οικονομική τους δυνατότητα να το αντιμετωπίσουν, όπως προβλέπεται από την πολύ καλή ειδική συλλογική σύμβαση του 1984 και τον όρο 14 που περιλαμβάνεται σε αυτήν

για την απορρόφηση αυτού του δυναμικού από ξένα τραπεζικά ιδρύματα τα οποία τερματίζουν την παρουσία τους στη χώρα μας και αυτό είναι λογικό. Για ποιο λόγο; Για να μην παραξενεύονται, γιατί υπάρχει αυτή η μέριμνα, γιατί αποφασίστηκε τότε; Γιατί οι τραπεζικές εργασίες των ιδρυμάτων που κλείνουν αναλογικά μεταφέρονται στις άλλες τράπεζες.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο ερωτών Βουλευτής κ. Χρήστος Πρωτόπαπας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, πρέπει να ομολογήσω ότι χαίρομαι ιδιαίτερα και για το σύνολο της απάντησης του κυρίου Υφυπουργού και μπράβο του, διότι τόσο η ευαισθησία του στο διαδικαστικό μέρος, την οποία χαιρετίζω, όσο και η απάντηση επί της ουσίας εμένα με καλύπτει απόλυτα.

Είπα ότι έχω ιδιαίτερη ευαισθησία, γιατί έχω βάλει την υπογραφή μου σε αυτήν τη σύμβαση. Αυτό είναι το ένα. Αλλά, όχι, δεν είναι μόνο οι σαράντα τέσσερις οικογένειες της American Express τη σημερινή ημέρα με τη φάση που περνάει ο τόπος, αλλά είναι και η εφαρμογή των συμβάσεων, κύριε Υφυπουργέ. Και κατανοείτε και χαίρομαι που το κατανοείτε απόλυτα τι σημασία έχει αυτό. Αν αρχίσουν οι κλαδικές συμβάσεις να γίνονται κουρελόχαρτα και αν αρχίσουμε να αφήνουμε κάποιους να μην τιμούν την υπογραφή τους, αν τους αφήσουμε να ξαναρχίσουν το ίδιο μοτίβο, δεν θα φτάσουν πουθενά. Διότι ορισμένοι εξ αυτών δυστυχώς έχουν τέτοια έφεση ειδικά στο χώρο των τραπεζών και είναι γνωστή η περιπέτεια η οποία υπήρξε τα προηγούμενα χρόνια με την προηγούμενη κυβέρνηση στο χώρο των κλαδικών συμβάσεων των τραπεζοϋπαλλήλων, τα δικαστήρια που έγιναν και η τελική επίλυση μέσω ΟΜΕΔ και μετά με την παρέμβαση του κ. Λοβέρδου. Πρέπει, λοιπόν, η παρέμβασή σας όπως την είπατε στο θέμα της American Express να δώσει τον τόνο: Και οι σαράντα τέσσερις οικογένειες να πάρουν αυτό που δικαιούνται με τις συμβάσεις, αλλά και να καταλάβουν όλοι ότι με αυτήν την Κυβέρνηση οι συλλογικές συμβάσεις θα τηρούνται, πάει και τελείωσε. Χωρίς νερό, χωρίς περαιτέρω συζήτηση, όταν κάποιος βάζει την υπογραφή του και έχουμε μία σύμβαση η οποία γίνεται αποδεκτή, αυτή η σύμβαση δεσμεύει όλους, όχι «α λα καρτ».

Εν τέλει, αυτοί κερδίζουν ακριβώς όπως είπατε, διότι οι εργασίες μοιράζονται σε όλους. Περιμένουμε, λοιπόν, τα αποτελέσματα της παρέμβασής σας και θέλω να ελπίζω ότι θα είναι ακριβή, αποφασιστικά και ότι θα οδηγήσουν στη δέουσα λύση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε και για την τήρηση του χρόνου, κύριε Πρωτόπαπα, γιατί συνοπτικά αναφερθήκατε σε όλα τα ζητήματα.

Κύριε Κεγκερόγλου, έχετε το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θεσμικό ζήτημα είναι πάρα πολύ σημαντικό. Πιστεύω ότι το επόμενο διάστημα που θα κληθεί το Κοινοβούλιο να συζητήσει τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με τις κλαδικές συμβάσεις, με τις συλλογικές συμβάσεις, με το σύνολο του πλαισίου που διασφαλίζει τα εργασιακά ζητήματα και ρυθμίζει τις εργασιακές σχέσεις, αυτό θα αναδειχθεί κυρίαρχο. Δεν είναι μόνο το οικονομικό, είναι πάρα πολλά ζητήματα που περιλαμβάνονται στις συμβάσεις. Επομένως, συμφωνώ απόλυτα και τονίζω και εγώ τη σημασία που δίνει το Υπουργείο Εργασίας στην τήρηση των συμβάσεων.

Τώρα, σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα, δεν έχω να προσθέσω τίποτα άλλο, παρά τη διαβεβαίωση ενώπιον του Κοινοβουλίου ότι θα προχωρήσω με τον τρόπο που είπα, προκειμένου να λυθεί αυτό το σημαντικό θέμα για σαράντα τέσσερις οικογένειες συνανθρώπων μας.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον Υφυπουργό κ. Κεγκερόγλου.

Θα συζητηθεί η δεύτερη με αριθμό 5117/19-10-2010 ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Δαβάκη προς τον Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων στήριξης του Προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι».

Στον ερωτώντα Βουλευτή κ. Αθανάσιο Δαβάκη θα απαντήσει ο Υφυπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας κ. Παναγιώτης Ρήγας.

Κύριε Δαβάκη, έχετε το λόγο για δύο λεπτό για να παρουσιάσετε την ερώτησή σας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, η ερώτησή μου εδράζεται κυρίως στην τύχη που θα έχει, εκ μέρους της κυβερνητικής πολιτικής, ένα πρόγραμμα το οποίο παρέχει νοσηλευτική, συναισθηματική και ιατρική φροντίδα σε μία σειρά συνανθρώπων μας, χιλιάδες συνανθρώπους μας, άτομα μοναχικά, υπερήλικα.

Τι θα γίνει με τη λήξη της συμβάσεως στις 31/12/2010 των ανθρώπων αυτών και του προγράμματος; Θέλουμε να γνωρίζουμε, τι σχεδιάζει η πολιτεία από εδώ και μπρος για ένα πρόγραμμα που πραγματικά έχει δείξει το ανθρωπιστικό της πρόσωπο προς όλες αυτές τις ομάδες των συνανθρώπων μας;

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε, κύριε Δαβάκη και βεβαίως στηρίζουμε όλοι την ερώτησή σας.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ (Υφυπουργός Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Είναι γεγονός ότι το συγκεκριμένο πρόβλημα απασχολεί το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας, τους ανθρώπους που επωφελούνται από το συγκεκριμένο πρόγραμμα και τους εργαζόμενους που παρέχουν τις υπηρεσίες τους στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος.

Είναι ένα θέμα που έχει απασχολήσει και στο παρελθόν το ελληνικό Κοινοβούλιο και βεβαίως η δική μας αγωνία και η δική μας προσπάθεια κατατείνει ακριβώς στο να υπάρξει μία απάντηση στο συγκεκριμένο ζήτημα.

Θέλω να είμαι πολύ συγκεκριμένος. Η ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει να κάνει με τη συνέχιση του προγράμματος. Η συνέχιση του προγράμματος έχει ξεκαθαριστεί, από πλευράς της Κυβέρνησης, ότι είναι διασφαλισμένη είτε ως συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα είτε από τον κρατικό προϋπολογισμό. Επί αυτού, λοιπόν, δεν υπάρχει κανένα δίλημμα, κανένα ερώτημα και καμμία αμφισβήτηση για τις προθέσεις και την απόφαση που έχουμε πάρει.

Το θέμα που δημιουργείται βεβαίως είναι σχετικό με τους εργαζόμενους σε συγκεκριμένες δομές. Κύριε συνάδελφε, μολοντί δεν είναι η εποχή ούτε η ώρα να κάνουμε αναζήτηση ευθυνών στο παρελθόν, θα πρέπει να γνωρίζετε ότι το πρόβλημα έχει δημιουργηθεί γιατί δεν κατορθώσατε –όχι εσείς προσωπικά, αλλά ως Κυβέρνηση– να τεκμηριώσετε την απασχολησιμότητα που δημιουργείται με τα συγκεκριμένα προγράμματα, έτσι ώστε να θεωρήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως συγχρηματοδοτούμενο το πρόγραμμα και να το χρηματοδοτεί από πόρους του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου.

Εξαιτίας, λοιπόν, αυτού του γεγονότος δεν θεωρούνται μέχρι στιγμής επιλέξιμες οι συγκεκριμένες δαπάνες, με αποτέλεσμα εάν το πρόγραμμα χρηματοδοτηθεί αποκλειστικά από τον κρατικό προϋπολογισμό, δηλαδή από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, να πρέπει να απολύσουμε όλους τους υπαλλήλους για να τους ξαναπρολάβουμε με διαδικασίες ΑΣΕΠ. Καταβάλλεται, λοιπόν, μια τεράστια προσπάθεια αυτήν τη στιγμή να πειστούν οι αρμόδιες Ευρωπαϊκές αρχές ότι πρόκειται για πρόγραμμα που δημιουργεί εμμέσως απασχολησιμότητα, να θεωρήσει αυτές τις δαπάνες ως επιλέξιμες, για να μπορέσουμε να κρατήσουμε τους ίδιους εργαζόμενους που εργάζονται σ' αυτές τις δομές.

Είμαστε σε καλό σημείο. Έχει ανατεθεί και μία μελέτη, η οποία τεκμηριώνει τη βιωσιμότητα του προγράμματος και τη δημιουργία απασχολησιμότητας, έτσι ώστε να μπορέσουμε από 1/1 όχι να χρηματοδοτήσουμε το πρόγραμμα, γιατί και 1% να έχουμε τη δυνατότητα να θεωρείται συγχρηματοδοτούμενο μπορούμε να κρατήσουμε αυτές τις τρεισήμισι χιλιάδες εργαζόμενους που εργάζονται στο Πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι». Είμαστε, λοιπόν, σε καλό δρόμο. Θεωρούμε ότι θα πείσουμε τελικά τους συνομιλητές μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τη δημιουργία απασχολησιμότητας μέσω του προγράμματος, έτσι ώστε να μη χρειαστεί

να απολυθούν οι συγκεκριμένοι υπάλληλοι.

Βεβαίως μέσα στην ερώτησή σας βάζετε κι άλλο ένα ζήτημα –για το οποίο θεωρώ ότι γνωρίζετε την απάντηση– για το εάν θα μετατραπούν οι συμβάσεις ορισμένου χρόνου σε συμβάσεις αορίστου χρόνου. Αυτό το απαγορεύει το Σύνταγμα. Δεν υπάρχει καμμία δυνατότητα μετατροπής συμβάσεων ορισμένου χρόνου ή συμβάσεων έργου σε αορίστου χρόνου ή μόνιμες. Δεν υπάρχει τέτοια δυνατότητα. Αυτή η δυνατότητα έτσι και αλλιώς, με οποιαδήποτε μορφή και αν λειτουργούσε το πρόγραμμα, δεν μπορούσε να υπάρξει εξαιτίας της ρητής, σαφούς συνταγματικής απαγόρευσης. Έτσι, λοιπόν, η πρόθεσή μας είναι αυτή που σας ανέφερα προηγουμένως. Για περισσότερες λεπτομέρειες στη δευτερολογία μου θα μπορέσω να σας δώσω παραπέρα διευκρινίσεις.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον Υφυπουργό κ. Ρήγα.

Ο ερωτών Βουλευτής κ. Δαβάκης έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Η απάντηση του κυρίου Υπουργού, κυρία Πρόεδρε, αναμφίβολα γεννάει αισιοδοξία, τόσο για τη συνέχιση του προγράμματος, ενός προγράμματος που, όπως προείπα, έρχεται να αντιμετωπίσει ένα κοινωνικό φαινόμενο, ένα πραγματικό φαινόμενο που έχει κυρίως η ελληνική περιφέρεια, αλλά και όσον αφορά αυτούς που, πραγματικά, έχουν πάρει στα χέρια τους την υλοποίηση αυτού του προγράμματος και είναι οι χιλιάδες των εργαζομένων που δουλεύουν στο «Βοήθεια στο Σπίτι».

Θέλω να πιστεύω ότι το συγκεκριμένο πρόγραμμα και με τις προσπάθειες της Κυβέρνησεως θα θεωρηθεί συγχρηματοδοτούμενο, ούτως ώστε να συνεχιστεί η απρόσκοπτη εργασία των ανθρώπων αυτών σ' αυτό το πρόγραμμα, προκειμένου να παρέχουν αυτή καθαυτή την αποστολή για την οποία είναι εντεταλμένοι, δηλαδή τη βοήθεια του άσχοντος συνανθρώπου μας, τη βοήθεια του ηλικιωμένου ανθρώπου ο οποίος βρίσκεται αυτήν τη στιγμή ενδεχομένως σε μια περιθωριοποίηση και τη βοήθεια όλων εκείνων που έχουν ανάγκη αυτό το πρόγραμμα.

Κύριε Υπουργέ, σ' αυτές τις περιπτώσεις που αφορούν τον ανθρώπινο πόνο, που αφορούν τη μοναξιά, την ανθρώπινη απαξίωση, δεν υπάρχουν ούτε κυβερνητικές ευθύνες, ούτε πεπραγμένα παρελθουσών ή μελλουσών κυβερνήσεων. Υπάρχει αυτό καθαυτό το πρόβλημα και εδώ είμαστε εντεταλμένοι όλοι να το λύσουμε. Και πιστεύω ότι με την απάντησή σας δεσμεύεστε ότι θα λυθεί.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε, κύριε Δαβάκη.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ (Υφυπουργός Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας): Θεωρώ ότι κανένας μας δεν μπορεί να αντιλέξει σε όσα ο κ. Δαβάκης ισχυρίστηκε για την κοινωνική σημασία του συγκεκριμένου προγράμματος, για την ωφέλεια που προκύπτει για χιλιάδες ηλικιωμένους και ανήμπορους συμπολίτες μας και βεβαίως για την ωφελιμότητα και τη χρησιμότητα της εφαρμογής του συγκεκριμένου προγράμματος και της λειτουργίας των δομών που από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και στη συνέχεια στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης υπάρχουν και λειτουργούν.

Βέβαια επειδή, πέρα απ' όλα τα άλλα, θα πρέπει ως πολιτεία να διασφαλίζουμε τους πόρους που χρειαζόμαστε για τη λειτουργία των συγκεκριμένων προγραμμάτων και των συγκεκριμένων δομών –και αυτό είναι ξεκαθαρισμένο– επαναλαμβάνω για μια ακόμη φορά ότι έτσι ή αλλιώς έχουμε δεσμευθεί ως πολιτεία να διατηρήσουμε εν λειτουργία τις συγκεκριμένες δομές. Αυτό, λοιπόν, το τελειώνουμε.

Επίσης υπάρχει και μία δεύτερη ανάγκη και αυτή θα την εξυπηρετήσει η μελέτη, την οποία αναθέτει η ειδική υπηρεσία του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, που θα τεκμηριώσει δύο πράγματα.

Το ένα είναι αυτό που μας υποχρεώνει να το κάνουμε η σχέση μας με την Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή η δημιουργία απασχολησιμότητας και το δεύτερο είναι η βιωσιμότητα και η αξιολόγηση

του συστήματος. Γιατί, κύριε συνάδελφε, πρέπει να γνωρίζετε και εσείς, ότι πια στην Ελλάδα ένα πράγμα που επί χρόνια δεν γινόταν με ευθύνη όλων μας, δηλαδή η αξιολόγηση της λειτουργίας όλων αυτών των δομών, πρέπει να υπάρχει. Διότι, γενικώς και σωστά υπάρχει η αίσθηση, ότι αυτές οι δομές είναι απαραίτητες και προσφέρουν –και το δέχομαι και εγώ– όμως, θα πρέπει κάθε μία από αυτές τις δομές να τις αξιολογούμε. Όπως πρέπει να αξιολογούμε τα κέντρα υγείας, τα νοσοκομεία, τις εκπαιδευτικές μονάδες. Δεν είναι δυνατόν πλέον ισοπεδωτικά, έχοντας την αίσθηση ότι προσφέρουν –βεβαίως προσφέρουν– να παραλείπουμε μία βασική λειτουργία και υποχρέωση του κράτους πριν δώσει έστω και 1 ευρώ, που είναι ευρώ από τη φορολογία των πολιτών, να αξιολογεί πραγματικά το έργο και τη λειτουργία των δομών.

Αρα, λοιπόν, με την απόφασή μας διασφαλίζουμε τρία πράγματα.

Πρώτον, ότι το πρόγραμμα θα συνεχιστεί και θα συνεχιστεί ως συγχρηματοδοτούμενο, για να διασφαλίσει τη δουλειά των τρεισήμισι χιλιάδων εργαζομένων, που βρίσκονται και λειτουργούν σε αυτές τις δομές, αλλά παράλληλα από εδώ και πέρα, θα υπάρχει και ένα σύστημα αξιολόγησης της βιωσιμότητας του συγκεκριμένου συστήματος, αλλά και της απόδοσης όλων αυτών των δομών προς όφελος αυτών των ανθρώπων, που όλοι θεωρούμε ότι χρήζουν προστασίας, δηλαδή των ηλικιωμένων, των ασθενών και των ανήμπορων συμπολιτών μας.

Με αυτή, λοιπόν, τη διαβεβαίωση σας απαντών λέγοντας ότι θα συνεχιστεί η λειτουργία των συγκεκριμένων δομών, και βεβαίως θα καταβληθεί η προσπάθεια ώστε το πρόγραμμα ως συγχρηματοδοτούμενο να διασφαλίσει και τη συνέχιση της εργασίας των τρεισήμισι χιλιάδων εργαζομένων στις δομές αυτές.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Συζητείται τώρα η τρίτη με αριθμό 4976/134/14-10-2010 δεύτερου κύκλου ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του ανεξάρτητου Βουλευτή κ. Νικολάου Τσούκαλη προς τον Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, σχετικά με την τύχη της επιχορήγησης στην εταιρεία «ATMEL HELLAS ΑΕ».

Στον ερωτώντα Βουλευτή κ. Τσούκαλη θα απαντήσει, ο Υφυπουργός Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας κ. Παναγιώτης Ρήγας.

Παρακαλώ, κύριε Τσούκαλη, έχετε το λόγο, για να παρουσιάσετε την ερώτησή σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, πριν ένα μήνα περίπου μου απαντήσατε σε αντίστοιχη ερώτηση για το σοβαρότατο αυτό θέμα. Πλην όμως θέλω να σας πληροφορήσω ότι το περιεχόμενο της απάντησης που προφανώς συντάχθηκε από τους υπηρεσιακούς παράγοντες του Υπουργείου σας, περισσότερο συσκοτίσε την κατάσταση, παρά τη διασαφήνισε.

Αναφερόμαστε για ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα, το οποίο έχει απασχολήσει –και μάλιστα με ψιθύρους και με υπονοούμενα– και την πανεπιστημιακή κοινότητα της Πάτρας και το επιστημονικό πάρκο και τον τοπικό Τύπο, καθώς κυκλοφορεί έντονα ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση κάποιοι υπηρεσιακοί παράγοντες δεν έκαναν καλά τη δουλειά τους, καθυστέρησαν, ολιγόωσαν, με αποτέλεσμα αυτή εδώ την κρίσιμη περίοδο που διέρχεται η χώρα, να έχει απωλέσει το δημόσιο ανεπιστρεπτί, κατά πάσα πιθανότητα, επιδότηση 7,6 εκατομμυρίων ευρώ και βεβαίως να στερείται ενός ακινήτου, που είναι κατασκευασμένο στο Επιστημονικό Πάρκο της Πάτρας, για το οποίο το ελληνικό δημόσιο δαπάνησε 15 εκατομμύρια ευρώ.

Στη δεύτερη ερώτηση δεν είχα απάντηση. Και μάλιστα μου προκαλεί εντύπωση το ότι δεν απαντήθηκε, γιατί υπήρχαν συγκεκριμένα ερωτήματα, αλλά ούτε κατατέθηκαν τα έγγραφα τα οποία ζήτησα και τα οποία είμαι βέβαιος ότι υπάρχουν στον οικείο φάκελο της υπηρεσίας. Τα ερωτήματα είναι σαφή στην ερώτησή.

Κύριε Υπουργέ, περιμένω την απάντησή σας και θα τοποθετηθώ πιο συγκεκριμένα στη δευτερολογία μου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε, τον κύριο Τσούκαλη.

Ο Υφυπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, κ. Παναγιώτης Ρήγας, έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ (Υφυπουργός Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας): Κύριε συνάδελφε, έχετε, πράγματι, θέσει συγκεκριμένα ερωτήματα σχετικά με την τύχη μιας υπόθεσης, η οποία αφορά αφ' ενός την επιστροφή και μάλιστα εντόκως της επιδότησης που έχει πάρει η συγκεκριμένη εταιρεία «ATMEL HELLAS» και βέβαια τη δυνατότητα μεταβίβασης του κτηρίου που στεγάζονταν οι δραστηριότητές της στο επιστημονικό πάρκο, προκειμένου να αξιοποιηθεί το συγκεκριμένο κτήριο.

Θα καταθέσω εδώ τα έγγραφα που αποδεικνύουν το εξής: Πρώτον, δεν έχει απωλεσθεί ούτε 1 ευρώ, ούτε έχει παραγραφεί το δικαίωμα του δημοσίου για την επιστροφή της επιδότησης. Θα καταθέσω τα πρακτικά της πεντακοσιοστής τριακοστής έκτης συνεδρίασης της κεντρικής γνωμοδοτικής επιτροπής του Υπουργείου, όπου φαίνεται ότι στις 13.7.2010 ομόφωνα η κεντρική γνωμοδοτική επιτροπή αποφάσισε την επιστροφή, από τη συγκεκριμένη εταιρεία, εντόκως του συνόλου της επιδότησης που είχε πάρει.

Αρα, λοιπόν, η απόφαση υπάρχει –θέμα παραγραφής δεν υπάρχει– και τώρα η υπόθεση έχει τη συγκεκριμένη εξέλιξη: Επιστολή με περιεχόμενο την απόφαση της συγκεκριμένης κεντρικής γνωμοδοτικής επιτροπής πηγαίνει προς την εταιρεία και της έχει δώσει ένα περιθώριο δεκαπέντε ημερών, όπως έχει το δικαίωμα, για να απαντήσει και να αντικρούσει την απόφαση αυτή.

Μετά την πάροδο δεκαπέντε ημερών ενεργοποιείται η διαδικασία είσπραξης οφειλών προς το δημόσιο μέσω της βεβαίωσης των οφειλών και αν βέβαια η εταιρεία –ξέρετε πολύ καλά– δεν έχει τη δυνατότητα να επιστρέψει τα χρήματα, θα προχωρήσουμε στην κατάσχεση των περιουσιακών στοιχείων, τα οποία η εταιρεία διαθέτει.

Από εκεί και πέρα, όσον αφορά το δεύτερο ερώτημά σας «αν και γιατί δεν μεταβιβάζεται το συγκεκριμένο κτήριο της εταιρείας», ξέρετε πολύ καλά...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: «Αν μπορεί» ρώτησα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ (Υφυπουργός Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας): ... ότι για το συγκεκριμένο κτήριο και την επίσπευση της επιβολής κυρώσεων στη συγκεκριμένη εταιρεία, εκτός από το Επιστημονικό Πάρκο Πατρών, υπάρχει και άλλη εταιρεία ανταγωνίστρια, η οποία και αυτή ενδιαφέρεται για το κτήριο. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι το κτήριο αυτό, που δεν είναι στην κυριότητα του ελληνικού δημοσίου, αυτή τη στιγμή δεν μπορεί να δοθεί σε κανέναν και μάλιστα δεν μπορεί να μεταβιβαστεί απευθείας.

Πρέπει, λοιπόν, να ολοκληρωθεί η διαδικασία της επιβολής της συγκεκριμένης κύρωσης, να έλθει η εταιρεία και να μας πει «εγώ δεν έχω τη δυνατότητα να σας δώσω τα χρήματα αυτά», να γίνει η κατάσχεση –όπως προβλέπει ο κώδικας είσπραξης οφειλών προς το δημόσιο– του συγκεκριμένου κτηρίου και στη συνέχεια, με τη διαδικασία που προβλέπεται για την εκχώρηση περιουσίας του δημοσίου, να πάει στη μία ή στην άλλη εταιρεία που το ζητά ή στο «Επιστημονικό Πάρκο Α.Ε.».

Αρα, κύριε συνάδελφε, στη δευτερολογία μου θα σας απαντήσω πιο συγκεκριμένα, λέγοντας όμως στην πρωτολογία μου το εξής: Δεν υπάρχει σε καμία περίπτωση η πιθανότητα παραγραφής της οφειλής της συγκεκριμένης Atmel προς το ελληνικό δημόσιο και επίσης οι διαδικασίες για τη μεταβίβαση κυριότητας του ακινήτου σε εταιρείες είναι πάρα πολύ συγκεκριμένες.

Σας καταθέτω και τα τρία έγγραφα. Το ένα είναι το πρακτικό της συνεδρίασης, όπου η κεντρική γνωμοδοτική επιτροπή αποφασίζει ομόφωνα την επιστροφή της επιδότησης εντόκως, το άλλο είναι το έγγραφο μιας εταιρείας «BYTE MOBILE» που έχει το ίδιο αίτημα με το Επιστημονικό Πάρκο Πατρών και βεβαίως το τρίτο έγγραφο αφορά την αίτηση του Επιστημονικού Πάρκου Πατρών, που διατυπώνει και αυτό το ίδιο αίτημα.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, κ. Παναγιώτης Ρήγας, καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο

αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Ο ερωτών Βουλευτής, κ. Τσούκαλης, έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Κύριε Υφυπουργέ, εύχομαι πραγματικά να ισχύουν αυτά τα οποία η κεντρική γνωμοδοτική επιτροπή αναφέρει στο έγγραφό της. Θα το μελετήσω και βεβαίως θα διατυπώσω και την άποψή μου όσον αφορά τη βασιμότητα όλων όσων αναφέρονται. Γιατί γνωρίζετε ότι, σύμφωνα με το ν.3299/2004, παραγράφονται οι αξιώσεις του δημοσίου, αν παρέλθει πενταετία από τη δημοσίευση της υπουργικής απόφασης για την έναρξη παραγωγικής δραστηριότητας και η απόφαση αυτή δημοσιεύθηκε το 2005.

Πραγματικά εύχομαι να μην απολεσθεί το δικαίωμα.

Προσέξτε, όμως, ποιο είναι το πολύ κρίσιμο ζήτημα. Εάν η εταιρεία δεν διαθέτει περιουσιακά στοιχεία στην Ελλάδα –που οι πληροφορίες μου λένε ότι δεν διαθέτει– τότε σε καμμία περίπτωση μην εμπλακείτε σε δικαστικό αγώνα με την εταιρεία, γιατί γνωρίζετε πολύ καλά ότι ο δικαστικός αγώνας θα διαρκέσει πάνω από δέκα-δεκαπέντε χρόνια και όταν θα τελειώσει, το αποτέλεσμα ίσως να μην είναι θετικό για το δημόσιο, αλλά και το περιουσιακό στοιχείο θα έχει απαξιωθεί πλήρως.

Η πρόταση την οποία σας κάνω έχει ως εξής. Ακολουθήστε τη κατά γράμμα και να είστε βέβαιος ότι τα χρήματα θα εισπραχθούν πάραυτα. Μετά την πάροδο των δεκαπέντε ημερών θα συντάξετε και θα απευθύνετε ένα πλήρως τεκμηριωμένο έγγραφο προς την αρμόδια για τον έλεγχο των εταιρειών, υπηρεσία των Ηνωμένων Πολιτειών, την IFRS, με το αίτημα, που περιγράψατε προηγουμένως. Συγκεκριμένα η «ATMEL», η οποία σημειωτέον είναι πολυεθνική με εγκαταστάσεις SILICON VALLEY, δεν εκπληρεί τις υποχρεώσεις της απέναντι στο ελληνικό δημόσιο.

Ο οργανισμός αυτός των Ηνωμένων Πολιτειών θα παγώσει αμέσως όλες τις δραστηριότητες της «ATMEL» και στις Ηνωμένες Πολιτείες και στο εξωτερικό. Η «ATMEL» θα υποχρεωθεί να επιστρέψει τα χρήματα. Μην εμπλακείτε σε δικαστικούς αγώνες. Δεν ξέρω, εάν υπάρχει πρόταση από τις αρμόδιες υπηρεσίες σας να εμπλακούν σε δικαστικό αγώνα.

Σας σημειώνω πάντως, ότι η «ATMEL» είχε άλλες δύο εγκαταστάσεις ίδιου τύπου στη Μεγάλη Βρετανία και στη Γερμανία. Δέκοψε και εκεί τις δραστηριότητές της. Στη μεν Μεγάλη Βρετανία επέστρεψε την επιδότηση σε δέκα ημέρες και στη Γερμανία σε τρεις μήνες. Εμείς ακόμα εδώ βρισκόμαστε στη φάση -ενάμιση χρόνο μετά τη διαπιστωτική πράξη του αρμόδιου οργάνου για τερματισμό της λειτουργίας της «ATMEL»– που περιγράψατε.

Τελειώνω με το εξής. Σύμφωνα με τα έγγραφα που διαβάσατε, κύριε Υπουργέ, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι δεν σας έχουν δώσει πλήρη αριθμό εγγράφων οι υπηρεσίες σας. Υπάρχουν έγγραφα από το 2007 του Επιστημονικού Πάρκου που απευθύνονται στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου σας, που επιβεβαιώνουν και ζητούν την άμεση παρέμβαση του δημοσίου για την επιστροφή των χρημάτων. Βεβαίως, γνωρίζω ότι τα έγγραφα αυτά ήταν σε γνώση και πολιτικών παραγόντων του Υπουργείου Οικονομικών εκείνης της περιόδου.

Σας παρακαλώ πολύ, εάν θέλετε, πραγματικά, να διευκολύνετε την όλη εξέλιξη, ζητήστε τον πλήρη φάκελο.

Ευχαριστώ πολύ.

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

Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ (Υφυπουργός Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας): Θέλω να διαβεβαιώσω τον κύριο συνάδελφο ότι δεν υπάρχει σε καμμία περίπτωση από τη δική μας πλευρά, δηλαδή από την πλευρά της πολιτικής ηγεσίας, καμμία πρόθεση, εάν διαπιστωθούν αβελτηρίες ή παραλείψεις ή ακόμα εκ προθέσεως «πονηροί» χειρισμοί της υπόθεσης, να καλύψουμε κανέναν.

Επίσης, θα ήθελα να σας διαβεβαιώσω ότι και η πρόταση που κάνατε, προφανώς θα ληφθεί πολύ σοβαρά υπ' όψιν, γιατί και εμείς θέλουμε με τον πιο απλό και τον ταχύτερο δυνατό τρόπο να πάρει πίσω το ελληνικό δημόσιο τα χρήματά του.

Θα ήθελα, όμως, για να είμαστε ακριβείς, να σας αναφέρω δυο ημερομηνίες. Πιθανόν από διαδόσεις, από φήμες το Επιστημονικό Πάρκο να διέβλεπε την εξέλιξη αυτής της επένδυσης. Όμως, μόλις στις 10.11.2008 –πριν εμείς δεν μπορούσαμε να παρέμβουμε– η συγκεκριμένη εταιρεία, η «ATMEL HELLAS» γνωστοποίησε την απόφασή της να διακόψει τη λειτουργία της. Πιο πριν, λοιπόν, ήταν αδύνατο εμείς ως κράτος να παρέμβουμε.

Η καθυστέρηση που υπήρξε, ήταν για τον εξής λόγο. Η εταιρεία, όπως είναι ευνόητο, ζητούσε να της επιβληθεί μια μερική κύρωση, δηλαδή μια μερική επιστροφή της επιδότησης, λέγοντας ότι εγώ σύμφωνα με το νόμο έχω λειτουργήσει περισσότερο από το μισό που υποχρεούμαι, δηλαδή περισσότερο από δυόμισι χρόνια. Ξέρετε, ότι με βάση τον αναπτυξιακό νόμο για να μην επιστραφεί η επιδότηση, πρέπει να έχουμε λειτουργήσει πέντε χρόνια. Αυτοί, λοιπόν, λένε «έχουμε λειτουργήσει περισσότερο από δυόμισι χρόνια, άρα να μας επιβάλετε μια μικρή ποινή, ένα περιορισμένο πέναντι ως ποσοστό της επιδότησης και να τελειώσει η ιστορία».

Εμείς, λοιπόν, με την απόφαση της γνωμοδοτικής επιτροπής είπαμε ότι όχι, κύριοι, θα επιστρέψετε το σύνολο της επιδότησης και μάλιστα, εντόκως.

Από εδώ και πέρα, βέβαια, θα παρακολουθήσω την ταχύτητα -εδώ έχετε απόλυτα δικίο- με την οποία η επιστολή θα πάει στη εταιρεία και βεβαίως, την τύχη της επιστολής αυτής. Αν σε δεκαπέντε μέρες δεν μας έχουν απαντήσει, εμείς είμαστε υποχρεωμένοι, ακολουθώντας αυτό που επιβάλλει ο κώδικας περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων, να κάνουμε όλες εκείνες τις ενέργειες, ώστε να βεβαιωθεί η οφειλή -δεν έχει παραγραφεί, αυτό σας το διαβεβαιώνω- και βεβαίως, να αξιοποιήσουμε και την υπόδειξη που κάνατε, γιατί προφανώς είναι και ένας τρόπος που μπορούμε να επιβάλουμε εμμέσως τη συγκεκριμένη επιχείρηση να επιστρέψει, χωρίς πολύ μεγάλες καθυστερήσεις και χωρίς μεγάλες εμπλοκές, τα χρήματα.

Σας ευχαριστώ για την υπόδειξη, κύριε συνάδελφε, και θα την αξιοποιήσουμε με τον προσήκοντα τρόπο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Ακολουθεί η πρώτη με αριθμό 3508/27-9-2010 ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Έκτορα Νασιώκα προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την αποπεράτωση και τον εξοπλισμό της Μονάδας Αυξημένης Φροντίδας του Γενικού Νοσοκομείου Λάρισας.

Στον ερωτώντα Βουλευτή Λάρισας, κ. Έκτορα Νασιώκα, θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, κ. Μιχαήλ Τιμοσίδης.

Παρακαλώ, κύριε Νασιώκα, έχετε το λόγο για να αναπτύξετε την ερώτησή σας.

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Είναι γνωστές οι ελλείψεις στη χώρα μας σε κρεβάτια μονάδων εντατικής θεραπείας και μονάδων αυξημένης φροντίδας.

Γνωρίζετε, κύριε Υφυπουργέ -εσείς καλύτερα από τον καθένα- την αγωνία ανθρώπων -γιατρών, νοσηλευτικού προσωπικού κ.λπ.- που ψάχνουν ένα κρεβάτι για να σώσουν μια ζωή.

Ίδιες ελλείψεις έχουμε και στη Θεσσαλία, κύριε Υφυπουργέ, παρ' όλο που και στα πέντε νοσοκομεία μας λειτουργούν οι μονάδες εντατικής θεραπείας ικανοποιητικά. Και γνωρίζετε ακόμη ότι οι μονάδες αυξημένης φροντίδας, που λειτουργούν δίπλα στις μονάδες εντατικής θεραπείας, μπορεί να εξυπηρετήσουν πάρα πολλούς ασθενείς, που σε άλλη περίπτωση θα καταλάμβαναν κρεβάτια εντατικής θεραπείας, με πολύ λίγο προσωπικό.

Ένα τέτοιο έργο, κύριε Υφυπουργέ, νέας Μονάδας ΜΑΦ δίπλα στη ΜΕΘ του Γενικού Νοσοκομείου της Λάρισας, παραμένει ημιτελές, εγκαταλελειμμένο από την προηγούμενη κυβέρνηση, η οποία το δημοπρατήσε χωρίς πιστώσεις. Και απαιτούνται 1 εκατομμύριο ευρώ για να ολοκληρωθούν οι κτηριακές εγκαταστάσεις, που έχουν προχωρήσει μέχρι ένα όριο, 1,5 εκατομμύριο ευρώ για τον εξοπλισμό και βεβαίως για ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού, που σχεδόν μπορεί να λειτουργήσουν τα οχτώ κρεβάτια της ΜΑΦ εκ των ενόντων από το προσωπικό της ΜΕΘ και από ενίσχυση από το ίδιο το νοσοκομείο.

Γνωρίζω, κύριε Υφυπουργέ, το ζωηρό προσωπικό σας ενδιαφέρον. Γνωρίζω τη θέλησή σας για να ολοκληρωθεί και να λειτουργήσει η ΜΑΦ. Γνωρίζω τις δημόσιες δηλώσεις σας για ένταξη του εξοπλισμού στο ΕΣΠΑ και για εγγραφή σε κωδικό του Υπουργείου σας του 1 εκατομμυρίου ευρώ.

Το ερώτημα, κύριε Υφυπουργέ, είναι εάν είναι εγγεγραμμένο σε συγκεκριμένο κωδικό του Υπουργείου σας στο πλαίσιο του νέου προϋπολογισμού και του νέου Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του 1 εκατομμύριο ευρώ και αν και τότε θα προχωρήσουν όλα αυτά και τότε θα ολοκληρωθεί η ΜΑΦ.

Ευχαριστώ πολύ.

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

Παρακαλείται ο Υφυπουργός κ. Τιμοσίδης να λάβει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Αγαπητέ συνάδελφε, κύριε Νασιώκα, έχετε δίκιο. Οι μονάδες αυξημένης φροντίδας θα ήταν ευχής έργο να υπήρχαν σε όλα τα νοσοκομεία και σε όλες τις περιοχές της χώρας, γιατί ακριβώς δίνουν τη δυνατότητα να αντιμετωπιστούν περιστατικά, τα οποία έχουν για πολύ μικρό χρονικό διάστημα ανάγκη αυξημένης φροντίδας, δηλαδή τη βοήθεια εξειδικευμένου νοσηλευτικού και ιατρικού προσωπικού, έτσι ώστε να μπορεί να αποφύγει κανείς την ανάγκη αυτά τα περιστατικά λόγω της σοβαρότητας τους για λίγο χρονικό διάστημα να τα κάνουμε εισαγωγή σε μονάδες εντατικής θεραπείας. Αυτό είναι κάτι που δεν το επιθυμούμε γιατί και κόστος περισσότερο έχει, αλλά κυρίως γιατί οι μονάδες εντατικής θεραπείας έχουν και την επικινδυνότητα της υψηλότερης μετάδοσης ανθεκτικών μικροβίων, κάτι που θέλουμε ιατρικώς να το αποφύγουμε.

Έτσι, πράγματι, οι μονάδες αυξημένης φροντίδας είναι κάτι που χρειάζεται να υπάρχει. Πριν από λίγα χρόνια, στο Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας και ιδιαίτερα στο «Κουτλιμπάνειο» και «Τριανταφύλλειο» Νοσοκομείο αποφασίστηκε η κατασκευή ενός ορόφου, έτσι ώστε εκεί να δημιουργηθεί αυτή η μονάδα αυξημένης φροντίδας. Και όπως και εσείς αναφέρατε, όλα αυτά έγιναν ευχετικά, με υποσχέσεις, με δεσμεύσεις, αλλά χωρίς αντίκρουσμα.

Αυτό δημιούργησε ιδιαίτερα προβλήματα στην ολοκλήρωση του έργου. Μάλιστα, θέλω να δηλώσω ότι η δυσκολία που προέκυψε αργότερα στο να μπορέσει κάποιος να βρει λύση, προέκυψε και από το γεγονός ότι ενεπλάκη η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λάρισας, ως μη όφειλε, γιατί δεν είναι όργανο που μπορεί εύκολα να ξεπεράσει τα προβλήματα που προέκυψαν μετά και έτσι αυτό το έργο έμεινε σε εκκρεμότητα.

Σε πρόσφατη επίσκεψή μου στην πόλη της Λάρισας διαπίστωσα, πράγματι, αυτό το πρόβλημα και διέκρινα εκεί την αγωγή και των παραγόντων του νοσοκομείου –του προέδρου και όλου του διοικητικού συμβουλίου- αλλά κυρίως των πολιτών της Λάρισας, οι οποίοι έβλεπαν έναν όροφο ημιτελή, χωρίς να ολοκληρώνεται.

Πράγματι, κατόπιν συνεννόησης και με την ηγεσία του Υπουργείου του κ. Λοβέρδου, υπήρξε δέσμευση ότι εμείς θα βρούμε τρόπο αυτή η υπόθεση να τελειώσει, να ολοκληρωθεί και να παραδοθεί. Αναζητήθηκαν, λοιπόν, τρόποι μήπως το κόστος των κτηριακών εγκαταστάσεων μπορούσε να χρηματοδοτηθεί μέσα από κάποιο πρόγραμμα. Όμως, όπως ξέρετε και εσείς, αυτό δεν μπόρεσε να γίνει δυνατό, διότι δεν είχε ενταχθεί έγκαιρα σε πρόγραμμα ΕΣΠΑ και έτσι απερρίφθη.

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

Αναζητήθηκε μήπως βρεθεί κάποιος άλλος τρόπος. Όμως, αυτό δεν κατέστη δυνατόν. Πιστεύω ότι στη δευτερολογία μου θα σας πω συγκεκριμένα τι κάνουμε, απαντώντας σε όλα τα ερωτήματα που θέσατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Ο ερωτών Βουλευτής Λάρισας, κ. Έκτορας Νασιώκας, έχει το λόγο, που τελικά με την ερώτησή του αυτή ισχυροποιεί και τα δικά μας αιτήματα.

Κύριε Υπουργέ, από την απάντησή σας φαίνεται ότι οι επισκέ-

ψεις σας στους νομούς, σάς δίνουν τη δυνατότητα να καταλάβετε πραγματικά τα προβλήματα που υπάρχουν.

Κύριε Βουλευτά, έχετε το λόγο.

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, περιμένω και τη δευτερολογία σας, γιατί το κρίσιμο ερώτημα είναι το εξής: Γνωρίζουμε ότι πρέπει από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή από τον προϋπολογισμό του Υπουργείου να μπει το 1 εκατομμύριο ευρώ. Αν αυτό συμβεί, θα γίνει το έργο. Αν δεν συμβεί, δεν θα γίνει το έργο. Δεν μου απαντήσατε επ' αυτού. Περιμένω στη δευτερολογία σας να μου απαντήσετε.

Θα ήθελα να ενισχύσω λίγο την επιχειρηματολογία γενικότερα, γνωρίζοντας και την ευαισθησία σας και τη θέλησή σας. Όμως, αυτό δεν είναι αρκετό. Πρέπει να λύσουμε και το πρόβλημα. Η προηγούμενη κυβέρνηση πραγματικά δημοπράτησε ένα έργο χωρίς πιστώσεις, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση ενεπλάκη και έκανε τη μελέτη και στήριξε το έργο, αλλά η δημοπράτηση και η εκτέλεση όσου έργου έχει εκτελεστεί, έγινε με μία υπόσχεση του προηγούμενου Υπουργού Υγείας ότι τα χρήματα θα βρεθούν. Όμως, τα χρήματα δεν βρίσκονται.

Γνωρίζω ακόμα ότι η ένταξη του ποσού για τον εξοπλισμό της μονάδας είναι κοντά στο να μπει στο ΕΣΠΑ. Όμως, θέλουμε τη δέσμευσή σας ότι αυτό θα συμβεί, διότι αν δεν γίνει αυτό, ακόμα και να βρεθεί το 1 εκατομμύριο ευρώ για να τελειώσουν οι κτηριακές εγκαταστάσεις, δεν λύνεται το πρόβλημα.

Θέλω, λοιπόν, να ενισχύσω και τη δική σας θέληση, αλλά και της Κυβέρνησης, λέγοντας ότι γνωρίζουμε όλοι ότι η αναλογία κρεβατιών γενικών μονάδων σε σχέση με τα κρεβάτια συνολικά στην Ελλάδα και στο δημόσιο και στον ιδιωτικό τομέα και η αναλογία κρεβατιών ΜΕΘ και ΜΑΦ προς τα συνολικά κρεβάτια ενηλίκων και παιδιών, στην Ελλάδα είναι μακράν η μικρότερη σε όλη την Ευρώπη.

Γνωρίζουμε την οικονομική κατάσταση της χώρας και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουμε. Ξέρουμε ότι δεν μπορούμε να λύσουμε εφ' άπαξ και συνολικά το συγκεκριμένο πρόβλημα. Όμως, γνωρίζουμε ότι μπορούμε να κάνουμε μικρά και αποτελεσματικά έργα, σαν αυτό της ΜΑΦ της Λάρισας και βεβαίως να λειτουργήσουμε και τα άλλα κρεβάτια ΜΕΘ.

Γνωρίζω, κύριε Υφυπουργέ, ότι τον ένα χρόνο που είναι Κυβέρνηση το ΠΑΣΟΚ λειτουργήσαν αρκετά κρεβάτια –περίπου εκατό- αλλά γνωρίζω και τις δυσκολίες λόγω συνταξιοδότησεως προσωπικού τώρα που λιγοστεύουν τα κρεβάτια και δεν αυξάνονται.

Έτσι οι δεσμεύσεις των Υπουργών έχουν μεγάλη αξία στην περίπτωση που μπορούμε το εφικτό να το λέμε και να το κάνουμε.

Το επαναφέρω αυτό, βάζοντας στη συζήτηση κι ένα άλλο θέμα, κύριε Υφυπουργέ. Στις 20 Απριλίου τούτου του χρόνου, η τότε Υπουργός Υγείας δεσμεύτηκε εδώ στη Βουλή ότι εντάσσεται στο ΕΣΠΑ το συνολικό έργο του Γενικού Νοσοκομείου της Λάρισας, που συμπεριλάμβανε τη συνδετήρια πιέριγκα και τον εκσυγχρονισμό, 13 εκατομμυρίων 800 χιλιάδων ευρώ.

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

Σημερινές έγκυρες πληροφορίες –να τις διαψεύσετε σας παρακαλώ- λένε ότι είναι στον αέρα αυτό το έργο. Αν είναι στον αέρα αυτό το έργο, τότε αυτή η βελτίωση των συνθηκών των νοσοκομείων δεν μπορεί να γίνει, ανεξάρτητα από το σχεδιασμό μετά τον υγειονομικό χάρτη για τη λειτουργία των νοσοκομείων μας- χωρίς αναβάθμιση των συνθηκών λειτουργίας.

Γι' αυτό, κύριε Υφυπουργέ, στη δευτερολογία σας, στο βαθμό που μπορείτε, θέλουμε τη δέσμευση για το πώς ακριβώς, που ακριβώς και ποιος κωδικός θα εγγραφεί κι από πού για να λυθεί το πρόβλημα της ΜΑΦ τώρα και βεβαίως το πρόβλημα της συνδετήριας πιέριγκας και του εκσυγχρονισμού του νοσοκομείου μετά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστώ.

Ο Υφυπουργός, κ. Τιμοσίδης, έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Πράγματι αυτό που μετράει είναι να βρεθεί ο τρόπος και το πότε θα πρέπει να ξεκινήσει και να τελειώσει κάποιο έργο.

Έτσι, λοιπόν, μετά την αναζήτηση άλλων πηγών, έχουμε αποφασίσει κι εντός των επόμενων ημερών θα φύγει ένα μεγάλο ποσό που έχει δεσμευτεί από την ΚΑΕ2311, δηλαδή από το πρόγραμμα του Υπουργείου, 1 εκατομμύριο ευρώ το οποίο είναι περίπου 960 χιλιάδες, δηλαδή είναι κοντά στο εκατομμύριο, για να ολοκληρωθεί το κτηριακό τμήμα και να παραδοθεί, έτσι ώστε μετά να ακολουθήσει ο εξοπλισμός της μονάδας.

Αυτό, λοιπόν, το 1 εκατομμύριο και οι 400 χιλιάδες την επόμενη εβδομάδα, περίπου σε επτά - οχτώ ημέρες, θα φύγουν και θα ακολουθήσει και το επόμενο ποσό σύντομα. Έχουν σταλεί και έχουν γίνει οι συνεννοήσεις με τη διοίκηση του νοσοκομείου και με την τεχνική υπηρεσία του Υπουργείου. Άρα, λοιπόν, αυτό το θέμα λύνεται και τακτοποιείται και με τα χρήματα που απαιτούνται.

Σχετικά με τον εξοπλισμό της ΜΑΦ έχουν γίνει οι συνεννοήσεις με τη διοίκηση αλλά και με την παρέμβαση τη δική μας με την περιφέρεια και εντάσσεται, λοιπόν, και στην ΠΕΠ της ΕΣΠΑ. Κι αυτήν τη στιγμή συντάσσεται σε συνεργασία και με τις τεχνικές υπηρεσίες το τεχνικό δελτίο που απαιτείται -βρίσκεται ήδη στον αέρα η προκήρυξη- κι έτσι θα έχουμε και την ένταξη του εξοπλισμού.

Άρα, λοιπόν, και τα δύο θέματα που εκκρεμούσαν χρόνια ολόκληρα στο επόμενο χρονικό διάστημα -θα εξαρτηθεί κι από την κινητικότητα της διοίκησης κι από τη δική μας την παρέμβαση και παρακολουθήσει- θα τα ρυθμίσουμε όσο γίνεται γρηγορότερα. Όσο πιο γρήγορα γίνουν τόσο το καλύτερο και για εμάς και πιστεύω, κυρίως, και για τους πολίτες του Νομού Λάρισας και της ευρύτερης περιοχής.

Σχετικά τώρα με τη στελέχωση με προσωπικό υπάρχει η διαβεβαίωση και της διοίκησης του νοσοκομείου και του διευθυντή της ιατρικής υπηρεσίας και του διευθυντή της επιστημονικής επιτροπής, ότι εκ των ενόντων με το υπάρχον προσωπικό θα στελεχωθεί σε πρώτη φάση και αν υπάρχει αναγκαιότητα, στην επόμενη προκήρυξη που κάνουμε των επικουρικών ιατρών και νοσηλευτών, θα μας τεθεί ως αίτημα και θα μπορέσει να ικανοποιηθεί γιατί δεν θα είναι πολύ μεγάλος ο αριθμός που θα απαιτηθεί.

Σχετικά με την σύνδεση του νοσοκομείου που αναφέρατε προηγούμενα, τις επόμενες ημέρες θα γίνει η αξιολόγηση όλων των αιτημάτων που είναι από την περιφέρεια. Θα συζητηθεί και θα έχω τότε τη δυνατότητα να σας ενημερώσω πολύ συγκεκριμένα -και θα το κάνω και σε εσάς προσωπικά- και νομίζω ότι μέσα από εσάς θα μπορέσει να μάθει και η περιοχή πότε και τι θα γίνει με τη σύνδεση του υπόλοιπου τμήματος του νοσοκομείου, που όπως έχω δει κι εγώ, πράγματι, το χρειάζεται η περιοχή.

Οι γιατροί εκεί και το νοσηλευτικό προσωπικό πρέπει να ομολογήσω ότι με εντυπωσίασαν. Παρ' ότι οι εγκαταστάσεις -όπως ξέρετε- του κτηριακού συγκροτήματος είναι παλαιές, η παροχή υπηρεσιών είναι υψηλή. Είδα ανθρώπους ευχαριστημένους, οι οποίοι είπαν: «Κοιτάξετε να βοηθήσετε να φτιάξουμε λίγο τον εξοπλισμό. Οι γιατροί εδώ και το νοσηλευτικό προσωπικό μας φροντίζουν και μας περιποιούνται» κι αυτό μας έδωσε ιδιαίτερη χαρά.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Επόμενη είναι η τρίτη με αριθμό 5358/21-10-2010 ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Ζιώγα προς τον Υπουργό Πολιτισμού και Τουρισμού, σχετικά με τις ελλείψεις στο (Ποσειδώνιο) Αθλητικό Κέντρο Θεσσαλονίκης.

Στην ερώτηση του κ. Ζιώγα θα απαντήσει ο Αναπληρωτής Υπουργός Πολιτισμού και Τουρισμού, κ. Χυτήρης.

Κύριε Ζιώγα, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, τα δύο κολυμβητήρια της Θεσσαλονίκης που λειτουργούν υπό την ευθύνη της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού, το Εθνικό Κολυμβητήριο Θεσσαλονίκης και το «Ποσειδώνιο», όπως γνωρίζετε δεν έχουν διοίκηση εδώ και δώδεκα μήνες κι όμως, ακόμα και σήμερα λειτουργούν. Πώς γίνεται αυτό; Αυτό γίνεται από ένα μέλος του απελευθέρωσης διοικητικού συμβουλίου

και συγκεκριμένα από τον τώως αντιπρόεδρο και από τους ελάχιστους εργαζόμενους που κυριολεκτικά δεν το βάζουν κάτω.

Τώρα όσον αφορά το κάτω από ποιες συνθήκες λειτουργούν για ένα ολόκληρο χρόνο, θα ήθελα να σας πω ότι ενώ προβλέπονται εβδομήντα πέντε θέσεις εργασίας από τον οργανισμό -και μιλάμε για οργανισμό αρκετών χρόνων πριν- σήμερα εργάζονται μόνο δεκαοκτώ, από τους οποίους οι τέσσερις θα συνταξιοδοτηθούν στο τέλος του χρόνου και οι οκτώ θα απολυθούν επίσης στο τέλος του χρόνου, λόγω του ότι τελειώνει η σύμβαση. Επίσης, για τρία χρόνια δεν υπάρχει προϊστάμενος, αφού έχει συνταξιοδοτηθεί πριν το διάστημα αυτό.

Το ναυταθλητικό κέντρο εξυπηρετεί αυτά τα δύο κολυμβητήρια μαζί με τα γήπεδα βόλεϊ και μπάσκετ που υπάρχουν στην παραλία και εξυπηρετούν τρεις χιλιάδες αθλούμενους καθημερινά από τριάντα συλλόγους, σχολεία, πανεπιστήμια, παιδιά ΑΜΕΑ.

Άραγε, ποιος έχει την ευθύνη ελέγχου καταλληλότητας του νερού στις πισίνες και της συντήρησης του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού που δουλεύουν είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο;

Το 2009 η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού αναγνωρίζοντας αυτές τις πιεστικές ανάγκες, προκήρυξε έργο προϋπολογισμού 700.000 ευρώ για την αναβάθμιση αυτών των εγκαταστάσεων των δύο κολυμβητηρίων. Έγινε ο διαγωνισμός και αναδείχθηκε ο μειοδότης, αλλά έργα δεν ξεκίνησαν ποτέ.

Μέσα σε έξι μήνες υπήρξε πλήθος εγγράφων με αιτήματα στη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, τα οποία όμως δεν απαντήθηκαν ποτέ.

Μάλιστα, κύριε Υπουργέ, έχω μερικά από αυτά τα αιτήματα των τελευταίων έξι μηνών.

Λόγω των συνεχών περικοπών των ποσών από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, όχι μόνο δεν έγιναν τα έργα, αλλά έχουμε και περικοπές. Οι οφειλές στην εταιρεία αερίου μέσω της οποίας γίνεται η θέρμανση είναι 700.000 ευρώ και στη ΔΕΗ 250.000 ευρώ.

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

Βεβαίως, επειδή κατέβηκαν οι διακοπές, ένα ποσό από αυτά, μία δόση, πληρώθηκε από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού.

Έχετε την πλήρη ευθύνη για τις συνέπειες αυτής της υποχρηματοδότησης και του τρόπου λειτουργίας των κολυμβητηρίων. Οδηγείτε τα δύο κολυμβητήρια στο κλείσιμο για μερικές εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ, όταν την ίδια στιγμή προσφέρετε αφειδώς δεκάδες και εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ σε ανώνυμες εταιρείες και κυρίως σε ποδοσφαιρικές ανώνυμες εταιρείες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο Αναπληρωτής Υπουργός Πολιτισμού, κ. Χυτήρης.

ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ ΧΥΤΗΡΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Πολιτισμού και Τουρισμού): Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, πιστεύω ότι η ερώτησή σας έχει βάση. Μάλιστα, θα έλεγα ότι γενικότερα αυτήν την περίοδο που διάγουμε -η οποία, όπως γνωρίζουμε όλοι, είναι μια περίοδος δημοσιονομικής λιτότητας- κάθε ερώτηση που γίνεται εδώ στη Βουλή, είτε από συναδέλφους της Συμπόλιτευσης ή της Αντιπολίτευσης, όντως έχει βάση, διότι πολλά πράγματα δυσλειτουργούν.

Όσον αφορά, λοιπόν, στη συγκεκριμένη ερώτησή σας, έχω να πω το εξής:

Όσον αφορά στο Εθνικό Ναυταθλητικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, διαθέτει διοίκηση, η θητεία της οποίας λήγει στις 18 Δεκεμβρίου του 2010. Επομένως, δεν είναι ορθή η αναφορά ότι υπάρχει ελλείψη της διοίκησης. Αυτή η διοίκηση θα αντικατασταθεί τον επόμενο μήνα.

Όσον αφορά τώρα στη διοικητική οργάνωση και λειτουργία του Εθνικού Ναυταθλητικού Κέντρου Θεσσαλονίκης, σημειώνουμε ότι αυτό διαθέτει ένα σχετικά πρόσφατο και σύγχρονο οργανισμό, πράγμα που αποδεικνύει το πραγματικό ενδιαφέρον για την ομαλή λειτουργία του.

Για τις ελλείψεις σε προσωπικό έχετε δίκιο. Πράγματι υπάρχουν. Τόσο η διοίκηση του κέντρου όσο και η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού προσαθούν με κάθε τρόπο να επιλύσουν αυτό το θέμα, που είναι χρόνιο.

Θέλω, όμως, να επισημάνω τους περιορισμούς που θέτει ο νόμος που ψηφίσαμε στη Βουλή φέτος –ο ν.3833/2010- για τις προσλήψεις μονίμου προσωπικού.

Όσον αφορά στο εποχικό προσωπικό έχει γίνει σχετικό αίτημα της επιτροπής διοίκησης του Εθνικού Ναυταθλητικού Κέντρου Θεσσαλονίκης για είκοσι άτομα. Το αίτημα αυτό έχει προωθηθεί αρμοδίως στο Υπουργείο Εσωτερικών και θα υπάρξουν αυτές οι προσλήψεις.

Τέλος, όσον αφορά την κατάσταση των υποδομών, εγκαταστάσεων και λειτουργικών στοιχείων του Εθνικού Ναυταθλητικού Κέντρου Θεσσαλονίκης, πράγματι, θέλω και εγώ να επισημάνω πως είναι πεπαλαιωμένες οι εγκαταστάσεις αυτές και σε ορισμένες περιπτώσεις φθαρμένες, όχι όμως εγκαταλελειμμένες στην τύχη τους.

Η επιτροπή διοίκησης επισημαίνει ότι στις υπάρχουσες ελλείψεις και στο πλαίσιο των οικονομικών δυνατοτήτων της περιόδου που διάγουμε προσπαθούμε να γίνει το καλύτερο δυνατό για την εξυπηρέτηση των αθλούμενων ομάδων, οι οποίες, όπως πολύ σωστά είπατε, είναι πέραν των τριών χιλιάδων.

Από την πλευρά της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού γίνονται κανονικά τακτικές και έκτακτες επιχορηγήσεις για την απρόσκοπτη λειτουργία του κέντρου. Αυτό θα συνεχιστεί –πιστεύουμε- με περισσότερη ένταση το επόμενο διάστημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο ερωτών Βουλευτής κ. Ζιώγας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ: Κύριε Υπουργέ, όσον αφορά τη διοίκηση, επειδή έχουμε επισκεφθεί αρκετές φορές το κέντρο, η διοίκηση έχει παραιτηθεί πριν από ένα χρόνο περίπου και ο τέως αντιπρόεδρος είναι αυτός ο οποίος με προσωπική πρωτοβουλία συνεχίζει να προσφέρει υπηρεσίες.

Πιστεύουμε και θέτουμε το εξής ερώτημα, κύριε Υπουργέ: Εσείς με τον περιορισμό αυτό, δηλαδή με την υποχρηματοδότηση, γυρνάτε απλώς την πλάτη και απαξιώνετε ως Κυβέρνηση την ανάπτυξη του μαζικού αθλητισμού στον υγρό στίβο, την εκμάθηση κολύμβησης από τα νήπια ή σκοπεύετε να ανοίξετε τις πόρτες στους ιδιώτες;

Η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής, που δεν έγινε ακόμη γνωστή στους ενδιαφερόμενους, παρ' ότι έγινε πριν από αρκετούς μήνες, προβλέπει μαρίνες για γιοτ προς χάριν του Μεγάρου Μουσικής;

Επίσης, πριν από τρεις μέρες -επειδή διαπιστώνουμε νέα ήθη- μια ομοσπονδία αποφάσισε με πλειοψηφία του διοικητικού της συμβουλίου ότι σε περίπτωση που η επιχορήγηση της ομοσπονδίας αυτής από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού μειωθεί για το 2011 κάτω ενός συγκεκριμένου ποσού -450 χιλιάδες ευρώ για ολόκληρη ομοσπονδία, που η εθνική ομάδα έχει φέρει διακρίσεις- η ομοσπονδία διατηρεί το δικαίωμα λύσης σύμβασης χωρίς υποχρέωση οικονομικής αποζημίωσης ή οποιασδήποτε άλλης οικονομικής υποχρέωσης από πλευράς της προς τον δεύτερο των συμβαλλομένων. Δηλαδή, αν σταματήσει ή περιοριστεί η επιχορήγηση, φεύγουν οι προπονητές και καταλαβαίνετε, τι γίνεται με τους αθλητές. Αυτό θα γενικευτεί.

Τελικά –έλεος, κύριε Υπουργέ!- πού οδηγείται ο μαζικός αθλητισμός στη χώρα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ ΧΥΤΗΡΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Πολιτισμού και Τουρισμού): Κύριε Ζιώγα, κατ' αρχάς, θέλω να σας πω ότι το Εθνικό Ναυταθλητικό Κέντρο Θεσσαλονίκης δεν πρόκειται να δοθεί σε ιδιώτες, όπως φοβάστε.

Το ότι υπάρχει μια δυσκολία, η οποία είναι οικονομικής φύσης, είναι παραδεκτό. Την ανέφερα κι εγώ. Η διοίκηση σας είπα θα αλλάξει, διότι, παρ' ότι έχει παραιτηθεί η υπάρχουσα διοίκηση, δεν έγινε δεκτή η παραίτησή της. Παρ' όλα αυτά, ισχύει η διοίκηση αυτή μέχρι τις 18 Δεκεμβρίου και επομένως, πρόκειται να αλλάξει το επόμενο διάστημα, πολύ σύντομα.

Όσον αφορά αυτά που χρωστάει το κέντρο στον οργανισμό αερίου ή τη ΔΕΗ, για την οποία αναφέρετε κάποια ποσά, πρέπει να σας πω ότι ανέλαβε απευθείας το Υπουργείο να τα ξεπληρώσει. Κι αυτό και θα γίνει.

Θέλω να δεχτώ ότι υπάρχουν δυσκολίες, όπως τις αναφέρετε, αλλά δεν πάμε σε ιδιωτικοποίηση. Η προσπάθεια που γίνεται από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού και από το Υπουργείο το ίδιο είναι να ενισχυθούν και να φτιαχτούν οι εγκαταστάσεις, οι οποίες είναι πεπαλαιωμένες -όπως σωστά είπατε και όπως σωστά κι εγώ το δέχομαι κάτι τέτοιο- εις τρόπον ώστε να γίνει απρόσκοπτη η λειτουργία του κέντρου αυτού.

Συμφωνώ μαζί σας ότι ο ρόλος του κέντρου και των κολυμβητηρίων είναι πάρα πολύ σπουδαίος, όσον αφορά τη νεολαία κι αυτό δεν πρόκειται να εγκαταλειφθεί, όπως το λέτε. Το αντίθετο ακριβώς πρόκειται να συμβεί, διότι υπάρχει η ίδια ευαισθησία με τη δική σας, πράγματι, για τους αθλούμενους νέους, αλλά ταυτόχρονα αντιμετωπίζεται μία αντικειμενική δυσμενής οικονομική κατάσταση και γίνεται ό,τι καλύτερο μπορεί να γίνει αυτή την περίοδο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Σχολείο Δεύτερης Ευκαιρίας Καλλιθέας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Η τέταρτη με αριθμό 2430/6-9-2010 ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Παύλου Μαρκάκη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την έλλειψη ιατρών στο ΙΚΑ Βόλου, δεν συζητείται λόγω αναρμοδιότητας και διαγράφεται.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Πρώτα θα γίνει η προεκφήνιση και μετά θα ενημερωθείτε για την πρόταση νόμου.

Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Κατάργηση και συγχώνευση υπηρεσιών, οργανισμών και φορέων του δημόσιου τομέα».

Το νομοσχέδιο θα ψηφιστεί στο σύνολο στη συνέχεια.

Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Εφαρμογή της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών σε θέματα εργασίας και απασχόλησης – Εναρμόνιση της κείμενης νομοθεσίας με την Οδηγία 2006/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006 και άλλες συναφείς διατάξεις».

Το νομοσχέδιο θα ψηφιστεί στο σύνολο στη συνέχεια.

Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού, του Τεχνικού Ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και την προστασία του Περιβάλλοντος, Κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμαστε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης: «Κατάργηση και συγχώνευση υπηρεσιών, οργανισμών και φορέων του δημόσιου τομέα» ως διενεμήθη.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο του ως διενεμήθη;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία ως διενεμήθη.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης: «Κατάργηση και συγχώνευση υπηρεσιών, οργανισμών και φορέων του δημόσιου τομέα» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κατάργηση και συγχώνευση υπηρεσιών, οργανισμών και φορέων του δημόσιου τομέα

Άρθρο 1

Κατάργηση υπηρεσιών, νομικών προσώπων δημόσιου και ιδιωτικού δικαίου

1. Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου καταργούνται τα πιο κάτω νομικά πρόσωπα, υπηρεσίες και φορείς του δημόσιου τομέα, καθώς και οι διατάξεις που προβλέπουν τη σύσταση, τις αρμοδιότητες, τα όργανα και διέπουν τη λειτουργία τους και ρυθμίζονται σχετικά θέματα ως εξής:

α) Τα άρθρα 19 έως και 23 του ν. 3469/2006 (ΦΕΚ 131 Α'), σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία του Μουσείου και Βιβλιοθήκης του Εθνικού Τυπογραφείου, Ν.Π.Ι.Δ. με έδρα την Αθήνα που εποπτεύεται από τον Υπουργό Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, με την επιφύλαξη του επόμενου εδαφίου.

Το Μουσείο και Βιβλιοθήκη του Εθνικού Τυπογραφείου λειτουργεί στο εξής ως υπηρεσιακή μονάδα του Εθνικού Τυπογραφείου, επιπέδου τμήματος, το οποίο συνιστάται με τον παρόντα

νόμο, υπάγεται στη Διεύθυνση Ανθρώπινου Δυναμικού του Εθνικού Τυπογραφείου και εκπληρώνει τους σκοπούς του καταργούμενου νομικού προσώπου, όπως αυτοί προκύπτουν από το άρθρο 20 του ν. 3469/2006.

Με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης θεσπίζεται εσωτερικός κανονισμός λειτουργίας του Μουσείου και Βιβλιοθήκης.

β) Το π.δ. 188/2002 (ΦΕΚ 175 Α'), όπως τροποποιήθηκε με το π.δ. 172/2005 σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία του Ινστιτούτου Μεταναστευτικής Πολιτικής (Ι.ΜΕ.ΠΟ.), Ν.Π.Ι.Δ. με έδρα την Αττική που εποπτεύεται από τον Υπουργό Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, με την επιφύλαξη του τελευταίου εδαφίου της περίπτωσης αυτής.

Το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του Ι.ΜΕ.ΠΟ. και οι δικηγόροι που έχουν προσληφθεί σε αυτό με σχέση έμμισθης εντολής, μεταφέρονται με την ίδια σχέση εργασίας και καταλαμβάνουν κενές οργανικές θέσεις αντίστοιχης κατηγορίας, βαθμού και ειδικότητας για τις οποίες κατέχουν τα τυπικά προσόντα, ανάλογα με τις υπηρεσιακές ανάγκες, είτε της Διεύθυνσης Αστικής Κατάστασης και των Διευθύνσεων Αλλοδαπών και Μετανάστευσης της Περιφέρειας Αττικής, είτε της Γενικής Γραμματείας Μεταναστευτικής Πολιτικής που συνεστήθη με το π.δ. 11/2010 (ΦΕΚ 15 Α'), η οποία μετονομάστηκε σε Γενική Γραμματεία Πληθυσμού και Κοινωνικής Συνοχής με το άρθρο 2 του π.δ. 96/2010 (ΦΕΚ 170 Α'). Αν δεν υπάρχουν κενές θέσεις, η μεταφορά γίνεται σε προσωποπαγείς θέσεις προσωπικού που συνιστώνται με την πράξη μεταφοράς. Η μεταφορά του προσωπικού του Ι.ΜΕ.ΠΟ. γίνεται με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και του Υπουργού Οικονομικών. Για την μεταφορά οι υπάλληλοι του Ι.ΜΕ.ΠΟ. υποβάλλουν, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία ενός μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, αίτηση στη Διεύθυνση Διοίκησης της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης. Στην αίτηση αυτή δηλώνουν την προτίμησή τους για την υπηρεσία στην οποία επιθυμούν να μεταφερθούν η οποία λαμβάνεται υπόψη για την έκδοση της πράξης μεταφοράς.

Ως κριτήρια για τον καθορισμό της σειράς προτεραιότητας των ενδιαφερομένων για την ίδια θέση, λαμβάνονται υπόψη αυτά που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 2.

Οι σκοποί του καταργούμενου νομικού προσώπου, όπως προκύπτουν από το άρθρο 2 του π.δ. 188/2002 (ΦΕΚ 175 Α'), εκπληρώνονται στο εξής από τη Γενική Γραμματεία Πληθυσμού και Κοινωνικής Συνοχής του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 2 παρ. 1 περίπτωση γ' υποπερίπτωση αα) του π.δ. 96/2010 (ΦΕΚ 170 Α'). Αρμόδιο για τα προβλεπόμενα στις διατάξεις της παρ. 4 περιπτώσεις α', β' και γ' του παρόντος άρθρου όσον αφορά το Ι.ΜΕ.ΠΟ. παραμένει το Υπουργείο Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

γ) Τα άρθρα 1 έως και 5 του ν. 3631/2008 (ΦΕΚ 6 Α'), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 27 του ν. 3775/2009 (ΦΕΚ 122 Α') σχετικά με τη σύσταση και λειτουργία του Εθνικού Ταμείου Κοινωνικής Συνοχής (Ε.Τ.Α.Κ.Σ.) και το άρθρο 2 του ν. 3624/2007 (ΦΕΚ 289 Α'), σχετικά με τη σύσταση και λειτουργία του Ειδικού Ταμείου Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών (Ε.Τ.Α.Ε.Α.), Ν.Π.Δ.Δ. με έδρα την Αθήνα που εποπτεύονται από τον Υπουργό Οικονομικών.

Ειδικά για το Ε.Τ.Α.Ε.Α. η ισχύς του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής αρχίζει από την 1.1.2011.

Το σύνολο των εισφορών των πιο πάνω Ταμείων που καταργούνται και τα πάσης φύσεως ταμειακά υπόλοιπά τους περιέρχονται στην αρμοδιότητα του Υπουργού Οικονομικών και διατίθενται για την υλοποίηση του σκοπού των εισφορών ή δωρεών που αυτές έχουν δοθεί ή θα δοθούν. Με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και διαδικασίες για την αξιολόγηση των προτάσεων αξιοποίησης των πιο πάνω εισφορών ή δωρεών, η διαδικασία διάθεσής τους στους τελικούς ωφελούμενους και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για

την αξιοποίηση των πιο πάνω πόρων.

Η κυριότητα της ακίνητης περιουσίας των Ταμείων που καταργούνται περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο και η διαχείριση αυτής, καθώς και του κάθε είδους εξοπλισμού, του αρχείου τους κ.λπ., ανατίθεται στο Υπουργείο Οικονομικών.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζεται ειδικότερα ο τρόπος εκκαθάρισης κάθε καταργούμενου Ταμείου.

δ) Το άρθρο 4 του ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87 Α') σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία της Εθνικής Ακαδημίας Γραμμάτων και Επιστημών (Ε.Α.Γ.Ε.), Ν.Π.Δ.Δ. με έδρα την Αθήνα που εποπτεύεται από τον Υπουργό Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων.

ε) Το άρθρο 41 παρ. 1 του ν. 2413/1996 (ΦΕΚ 124 Α') σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία της Ιόνιας Ακαδημίας, Ν.Π.Ι.Δ. με έδρα την Κέρκυρα που εποπτεύεται από τον Υπουργό Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων.

στ) Το άρθρο δέκατο τέταρτο του ν. 3082/2002 (ΦΕΚ 316 Α') σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία της Διεθνούς Ικάριας Αεραθλητικής Ακαδημίας, Ν.Π.Ι.Δ. με έδρα τον Άγιο Κήρυκο Ικαρίας που εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

ζ) Το άρθρο 9 του ν. 1579/1985 (ΦΕΚ 217 Α') σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία του Εθνικού Κέντρου Ερευνών Υγείας (Ε.Κ.Ε.Υ.), Ν.Π.Δ.Δ. με έδρα την Αθήνα που εποπτεύεται από τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, καθώς και το άρθρο 9 του ν. 2519/1997 (ΦΕΚ 165 Α') σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία του Ινστιτούτου Έρευνας και Ελέγχου Ποιότητας Υπηρεσιών Υγείας (Ι.Ε.Ε.Π.Υ.Υ.), το οποίο αποτελεί αυτοτελή οργανική μονάδα του εν λόγω Κέντρου (Ε.Κ.Ε.Υ.), με την επιφύλαξη του επόμενου εδαφίου της παραγράφου αυτής.

Οι σκοποί του Εθνικού Κέντρου Ερευνών Υγείας, όπως προκύπτουν από την παρ. 2 του άρθρου 9 του ν. 1579/1985, καθώς και του Ινστιτούτου Έρευνας και Ελέγχου Ποιότητας Υπηρεσιών Υγείας, όπως προκύπτουν από την παρ. 1 του άρθρου 9 του ν. 2519/1997, εκπληρώνονται εφεξής από υπηρεσιακές μονάδες με συναφείς αρμοδιότητες του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

η) Το άρθρο 27 του ν. 2071/1992 (ΦΕΚ 123 Α') και το π.δ. 283/1993 (ΦΕΚ 123 Α') σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία του Κέντρου Κληρονομικών Νόσων Αίματος (Κ.Κ.Ν.Α.), Ν.Π.Ι.Δ. με έδρα την Αθήνα που εποπτεύεται από τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με την επιφύλαξη του επόμενου εδαφίου.

Οι αρμοδιότητες του Κέντρου Κληρονομικών Νόσων Αίματος, όπως προκύπτουν από το άρθρο 2 του π.δ. 283/1993, μεταφέρονται και ασκούνται στο εξής από το Εθνικό Κέντρο Αιμοδοσίας (Ε.Κ.Ε.Α.), Ν.Π.Δ.Δ. με έδρα την Αθήνα που συνεστήθη με το άρθρο 2 του ν. 3402/2005 (ΦΕΚ 258 Α') και εποπτεύεται από τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

θ) Το άρθρο 11 του ν. 3454/2006 (ΦΕΚ 75 Α'), σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία του Ινστιτούτου Κοινωνικής Δημογραφίας και Έρευνας (Ι.Κ.Δ.Ε.), Ν.Π.Ι.Δ. με έδρα την Αθήνα που εποπτεύεται από τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με την επιφύλαξη του επόμενου εδαφίου.

Οι αρμοδιότητες του Ινστιτούτου Κοινωνικής Δημογραφίας και Έρευνας, όπως προκύπτουν από την παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 3454/2006, μεταφέρονται και ασκούνται εφεξής από το Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών (Ε.Κ.Κ.Ε.), Ν.Π.Δ.Δ. με έδρα την Αθήνα που εποπτεύεται από τον Υπουργό Παιδείας Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, ιδρύθηκε με το άρθρο 9 του ν.δ. 3998/1959 με την ονομασία Κέντρο Κοινωνικών Επιστημών Αθηνών και μετονομάστηκε σε Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών (Ε.Κ.Κ.Ε.) με τα β.δ. 502/1968 (ΦΕΚ 168 Α') και 539/1968 (ΦΕΚ 203 Α').

ι) Το άρθρο 10 του ν. 3106/2003 (ΦΕΚ 30 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 13 του ν. 3454/2006, σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ατόμων με Αναπηρίες (Ε.ΠΑ. ΑμεΑ), Ν.Π.Ι.Δ. με έδρα την Αθήνα που εποπτεύεται από τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με την επιφύλαξη του επόμενου εδαφίου.

Οι σκοποί του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ατόμων με Αναπηρίες,

όπως προκύπτουν από την παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 3106/2003 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 13 του ν. 3454/2006, εκπληρώνονται εφεξής από το Εθνικό Κέντρο Κοινωνικής Αλληλεγγύης (Ε.Κ.Κ.Α.), Ν.Π.Δ.Δ. με έδρα την Αθήνα που συνεστήθη με το άρθρο 6 του ν. 3106/2003, μετονομάστηκε με το άρθρο 20 του ν. 3402/2005 (ΦΕΚ 258 Α') και εποπτεύεται από τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

ια) Το άρθρο 1 του ν. 3399/2005 (ΦΕΚ 255 Α'), όπως το άρθρο αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τα άρθρα 25 και 37 του ν. 3698/2008 (ΦΕΚ 198 Α') σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία των Τοπικών Κέντρων Αγροτικής Ανάπτυξης, υπηρεσιακών μονάδων επιπέδου τμήματος της Διεύθυνσης Γεωργικών Εφαρμογών του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

Το μόνιμο και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικό που υπηρετεί μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στα Τοπικά Κέντρα Αγροτικής Ανάπτυξης μεταφέρεται σε κενές οργανικές θέσεις αντίστοιχης κατηγορίας, κλάδου, βαθμού και ειδικότητας για τις οποίες κατέχει τα τυπικά προσόντα, υπηρεσιών του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων στον ίδιο νομό ή σε όμορους νομούς. Αν δεν υπάρχουν κενές θέσεις, η μεταφορά ενεργείται σε προσωποπαγείς θέσεις προσωπικού, που συνιστώνται με την πράξη της μεταφοράς.

Η μεταφορά και η τοποθέτηση του μόνιμου και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικού των Τοπικών Κέντρων Αγροτικής Ανάπτυξης γίνεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, χωρίς γνώμη υπηρεσιακού συμβουλίου.

Κατά τη μεταφορά λαμβάνονται υπόψη οι προτιμήσεις τοποθέτησης των υπαλλήλων, όσον αφορά υπηρεσία ή νομό, οι οποίες δηλώνονται σε σχετική αίτησή τους, η οποία υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση Διοίκησης Προσωπικού της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία ενός μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος.

Το μόνιμο και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικό που υπηρετεί σε Τοπικά Κέντρα Αγροτικής Ανάπτυξης που εδρεύουν σε νησί στο οποίο δεν υπάρχουν υπηρεσίες του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, μετατάσσεται με την πιο πάνω διαδικασία σε θέσεις κρατικών περιφερειακών υπηρεσιών, Ν.Π.Δ.Δ. ή Ο.Τ.Α. πρώτου και δεύτερου βαθμού που εδρεύουν στο οικείο νησί.

Εκκρεμείς κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου διαδικασίες πρόσληψης με βάση προκηρύξεις του Α.Σ.Ε.Π. ολοκληρώνονται κανονικά και οι επιτυχόντες σε αυτές, καθώς και όσοι προσλαμβάνονται με τις διατάξεις του ν. 2643/1998 (ΦΕΚ 220 Α'), όπως ισχύει, τοποθετούνται σε κενές οργανικές θέσεις των υπηρεσιών του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, λαμβανομένων υπόψη και στην περίπτωση αυτή των δηλώσεων προτίμησης νομού. Οι ρυθμίσεις του άρθρου 10 του ν. 3833/2010 (ΦΕΚ 40 Α') ισχύουν και για το προσωπικό αυτό.

ιβ) Το άρθρο 34 του ν. 2538/1997 (ΦΕΚ 242 Α') περί σύστασης της Εθνικής Επιτροπής Γάλακτος Ελλάδας, Ν.Π.Ι.Δ. με έδρα την Αθήνα που εποπτεύεται από τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με την επιφύλαξη του επόμενου εδαφίου.

Στον Ελληνικό Οργανισμό Γάλακτος και Κρέατος (ΕΛ.Ο.ΓΑ.Κ.), Ν.Π.Ι.Δ. που συστήθηκε με την παρ.1 του άρθρου 94 του ν. 2127/1993 (ΦΕΚ 48 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 3698/2008 (ΦΕΚ 198 Α'), ανήκει εφεξής η εκπλήρωση του σκοπού και του έργου της Εθνικής Επιτροπής Γάλακτος Ελλάδας, όπως προκύπτουν από τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 34 του ν. 2538/1997.

Το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του Ν.Π.Ι.Δ. «Εθνική Επιτροπή Γάλακτος Ελλάδας» που καταργείται και οι δικηγόροι που έχουν προσληφθεί σε αυτό με σχέση έμμισθης εντολής, μεταφέρονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης σε κενές οργανικές θέσεις αντίστοιχης κατηγορίας, κλάδου,

βαθμού και ειδικότητας για τις οποίες κατέχει τα τυπικά προσόντα, προσωπικού των Ν.Π.Ι.Δ., εποπτείας του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Αν δεν υπάρχουν κενές θέσεις η μεταφορά γίνεται σε προσωποπαγείς θέσεις που συνιστώνται με την απόφαση της μεταφοράς.

Τα ταμειακά υπόλοιπα της Επιτροπής μεταφέρονται στον ΕΛ.Ο.ΓΑ.Κ.. Για τη μεταφορά τους εκδίδεται διαπιστωτική πράξη του Δ.Σ. του ΕΛ.Ο.ΓΑ.Κ..

Με απόφασή του το Δ.Σ. του ΕΛ.Ο.ΓΑ.Κ. μπορεί να αναθέτει την εκπροσώπησή του, στη Διεθνή Ομοσπονδία Γάλακτος (IDF) και σε άτομα αναγνωρισμένου κύρους, με γνώση και εμπειρία στον τομέα του γάλακτος και εκτός των μελών του Δ.Σ. του Οργανισμού.

ιγ) Το π.δ. 338/2003 (ΦΕΚ 292 Α') σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία του Επιστημονικού και Ερευνητικού Κέντρου Πολιτικής Προστασίας (Ε.Ε.ΚΕ.Π.Π.), Ν.Π.Ι.Δ., με έδρα το Νομό Αττικής που εποπτεύεται από τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη.

2. Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου λήγει η θητεία των μελών των Δ.Σ. και του προσωπικού με θητεία των νομικών προσώπων που καταργούνται με την παράγραφο 1, αζημίως για το Ελληνικό Δημόσιο, με εξαίρεση τη θητεία των μελών του Δ.Σ. της Ε.Τ.Α.Ε.Α., η οποία λήγει την 1.1.2011.

3. Ειδικότερα ζητήματα σχετικά με την κατάργηση των πιο πάνω νομικών προσώπων, υπηρεσιών και φορέων, όπως η άσκηση των μεταφερόμενων αρμοδιοτήτων, στην περίπτωση που προβλέπεται ρητά μεταφορά αρμοδιοτήτων στην παράγραφο 1, ο καθορισμός των υπηρεσιακών μονάδων που θα τις ασκήσουν, το χρονικό σημείο έναρξης της άσκησής τους, όταν δεν συμπίπτει με την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, η μεταφορά, καθώς και κάθε θέμα κατάστασης προσωπικού, η τύχη των αρχείων και κάθε άλλο σχετικό θέμα, ρυθμίζονται κατά περίπτωση με αποφάσεις των Υπουργών στους οποίους μεταβιβάζονται οι αρμοδιότητες ή που εποπτεύουν τους φορείς στους οποίους μεταβιβάζονται οι αρμοδιότητες ή που εποπτεύουν τους καταργούμενους φορείς και υπηρεσίες. Στην περίπτωση ρύθμισης ζητημάτων κινητής και ακίνητης περιουσίας, τρόπου διάθεσης των ταμειακών υπολοίπων και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας, εκδίδεται κοινή απόφαση του αρμόδιου σύμφωνα με τα πιο πάνω Υπουργού και του Υπουργού Οικονομικών.

4. α) Απαιτήσεις, υποχρεώσεις και πώσης φύσεως εκκρεμότητες που υφίστανται κατά την κατάργηση των πιο πάνω φορέων μεταφέρονται στους φορείς στους οποίους μεταφέρθηκε η σχετική με το αντικείμενό τους αρμοδιότητα, οι οποίοι συνεχίζουν και τις εκκρεμείς δίκες. Αν οι αρμοδιότητες του καταργούμενου φορέα μεταφέρονται σε υπηρεσιακές μονάδες υπουργείου ή σε υπηρεσίες υπαγόμενες σε υπουργείο, οι απαιτήσεις, υποχρεώσεις και πώσης φύσεως εκκρεμότητες που υφίστανται κατά την κατάργηση του φορέα, μεταφέρονται στο υπουργείο στο οποίο ανήκουν οι υπηρεσιακές μονάδες ή υπάγονται οι υπηρεσίες, το οποίο συνεχίζει και τις εκκρεμείς δίκες.

Σε περίπτωση κατάργησης του φορέα χωρίς μεταφορά των αρμοδιοτήτων του, αρμόδιο για τα ανωτέρω είναι το Υπουργείο που εποπτεύει τον καταργούμενο φορέα.

β) Η κυριότητα και κάθε άλλο εμπράγματο δικαίωμα επί του συνόλου της κινητής και ακίνητης περιουσίας των φορέων που καταργούνται, περιέρχονται αυτοδικαίως χωρίς την τήρηση οποιουδήποτε τύπου, πράξης ή συμβολαίου και χωρίς αντάλλαγμα, στο Ελληνικό Δημόσιο, με την επιφύλαξη των διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας για δωρεές, κληρονομίες και κληροδοσίες και η αποκλειστική χρήση και διαχείριση τους ανήκει στους φορείς στους οποίους μεταφέρθηκαν οι σχετικές αρμοδιότητές τους, άλλως στα υπουργεία που εποπτεύουν τους καταργούμενους φορείς, που έχουν στο εξής και την ευθύνη για την διαφύλαξη και τη διαχείριση του υπάρχοντος αρχείου.

Μέσα σε ένα μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, ο Υπουργός Οικονομικών προβαίνει στη διενέργεια απογραφής όλων των κινητών και ακινήτων, που κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου περιέρχονται στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου. Απόσπασμα της έκθεσης απογραφής που περιγράφει τα ακίνητα που αποκτώνται κατά κυριότητα από το Ελληνικό Δημόσιο, καθώς και τα λοιπά εμπράγματα δικαιώματα επί των ακι-

νήτων, καταχωρίζεται ατελώς στα οικεία βιβλία του υποθηκοφυλακείου ή άλλων αρμόδιων αρχών.

γ) Ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών των νομικών προσώπων που καταργούνται, μεταφέρονται με την επιφύλαξη των ειδικότερων ρυθμίσεων της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1, μέσα σε δύο (2) μήνες από τη δημοσίευση του παρόντος, με εντολή του κατά περίπτωση εποπτεύοντος Υπουργού, σε λογαριασμό του Δημοσίου και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού και εγγράφονται ως αντίστοιχες πιστώσεις στον προϋπολογισμό εξόδων του Υπουργείου ή του φορέα που αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις.

Άρθρο 2 Λύση ανωνύμων εταιρειών

1. Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου:

α) Καταργείται το π.δ. 189/1996 (ΦΕΚ 152 Α') σχετικά με τη σύσταση και λειτουργία της Εταιρείας Διαχείρισης και Ανάπτυξης Τεχνολογικού Πάρκου Αττικής «Λεύκιππος Α.Ε.», η οποία έχει έδρα το Δήμο Αγίας Παρασκευής και εποπτεύεται από τον Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.

β) Λύονται και τίθενται σε εκκαθάριση, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπουν ο παρών και ο ιδρυτικός τους νόμος, το οικείο καταστατικό, ο κ.ν. 2190/1920 και οι λοιπές κείμενες διατάξεις, οι πιο κάτω ανώνυμες εταιρείες:

αα) Η Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ Α.Ε.), που συνεστήθη ως Ν.Π.Ι.Δ. με το άρθρο 1 του ν. 446/1976 (ΦΕΚ 264 Α') και μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία με το άρθρο πρώτο του π.δ. 158/ 1997 (ΦΕΚ 134 Α').

ββ) Το Ιχθυοκαλλιεργητικό Κέντρο Αχελώου Α.Ε. (ΙΧΘΥ.Κ.Α.), που συνεστήθη με το άρθρο 1 του π.δ. 297/ 1985 (ΦΕΚ 110 Α').

γγ) Η Εταιρεία Αξιοποίησης Αγροτικής Γης Α.Ε. (ΑΓΡΟΓΗ Α.Ε.) που συνεστήθη με το άρθρο 46 του ν. 2637/ 1998 (ΦΕΚ 200 Α'), όπως τροποποιήθηκε με τις παραγράφους 23 και 24 του άρθρου 24 του ν. 2945/ 2001 (ΦΕΚ 223 Α').

Η αρμοδιότητα της εταιρείας που προβλέπεται από την περίπτωση θ' της παρ. 3 του άρθρου 47 του ν. 2637/1998, που προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 16 του ν. 3790/2009 (ΦΕΚ 143 Α'), καταργείται.

Οι συμβάσεις εργασίας του προσωπικού που προσελήφθη τελευταία στην ΑΓΡΟΓΗ Α.Ε. για την περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της, η ισχύς των οποίων άρχισε την 1η Σεπτεμβρίου 2009, καθώς και οι συμβάσεις των δικηγόρων που έχουν προσληφθεί στην εταιρεία με σχέση έμμισθης εντολής καταγγέλλονται τηρουμένων των προβλέψεων της εργατικής νομοθεσίας.

Το ψηφιακό αρχείο δεδομένων της ΑΓΡΟΓΗ Α.Ε. περιέρχεται στον Οργανισμό Πληρωμών και Ελέγχου Κοινοτικών Ενισχύσεων Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (Ο.Π.Ε.Κ.Ε.Π.Ε.).

2. α) Το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και οι δικηγόροι που έχουν προσληφθεί με σχέση έμμισθης εντολής και υπηρετούν, κατά τη δημοσίευση του παρόντος, στις πιο πάνω εταιρείες που λύνονται και τίθενται σε εκκαθάριση, με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων της υποπερίπτωσης γγ' της περίπτωσης β' της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, μπορούν με αίτησή τους να μεταφέρονται με την ίδια σχέση εργασίας στον Ο.Π.Ε.Κ.Ε.Π.Ε. για τους υπηρετούντες στην ΑΓΡΟΓΗ Α.Ε. ή στο Φορέα Διαχείρισης Λιμνοθάλασσας Μεσολογίου για τους υπηρετούντες στην ΙΧΘΥ.Κ.Α. Α.Ε. ή σε άλλο φορέα αρμοδιότητας των υπουργείων τα οποία ασκούν εποπτεία στις υπό λύση και εκκαθάριση εταιρείες, ή σε υπηρεσίες των Υπουργείων αυτών ή σε άλλες δημόσιες υπηρεσίες, ανεξάρτητες αρχές, Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α. πρώτου και δεύτερου βαθμού, ανάλογα με τις υπηρεσιακές ανάγκες, όπως αυτές προκύπτουν από σχετικά αιτήματα των φορέων.

β) Η μεταφορά με την ίδια σχέση εργασίας του παραπάνω προσωπικού των υπό λύση και εκκαθάριση εταιρειών, γίνεται σε φορέα ή υπηρεσία, σε νομό επιλογής του ενδιαφερομένου, εφόσον υπάρχει κενή θέση και υπηρεσιακές ανάγκες σε φορέα του νομού αυτού. Για την κατά τα ανωτέρω μεταφορά πρέπει ο ενδιαφερόμενος, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία ενός μήνα από τη δημοσίευση της απόφασης της περίπτωσης δ' της παραγρά-

φου αυτής, να υποβάλει αίτηση στη Διεύθυνση Διοικητικού του υπουργείου που εποπτεύει κατά περίπτωση την υπό λύση και εκκαθάριση εταιρεία, με την οποία εκφράζεται η προτίμησή του για μεταφορά, στην οποία αναφέρεται και ο νομός επιλογής του. Η μεταφορά με την ίδια σχέση εργασίας γίνεται σε κενές οργανικές θέσεις αντίστοιχης ή παρεμφερούς ειδικότητας, της ίδιας εκπαιδευτικής βαθμίδας με αυτή που ανήκει ο μεταφερόμενος ή με βάση τα τυπικά προσόντα που κατέχει. Στην περίπτωση που δεν υπάρχουν αντίστοιχες κενές θέσεις, η μεταφορά γίνεται σε προσωποπαγή θέση που συνιστάται με την απόφαση μεταφοράς με την ίδια σχέση εργασίας αντίστοιχη των τυπικών προσόντων του μεταφερομένου.

γ) Η μεταφορά του προσωπικού γίνεται με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, του Υπουργού Οικονομικών, του εποπτεύοντος την υπό λύση και εκκαθάριση εταιρεία Υπουργού και άλλων συναρμόδιων Υπουργών.

δ) Με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, που εκδίδεται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου ρυθμίζονται θέματα υποβολής των αιτήσεων και των δικαιολογητικών που τις συνοδεύουν, διαδικασίας, επιλογής υπηρεσίας ή φορέα, κριτηρίων που αφορούν στη σειρά προτεραιότητας του μεταφερόμενου προσωπικού, συγκρότησης επιτροπής στη Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης για την επιλογή και διάθεση του προσωπικού στους φορείς υποδοχής, όπως και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Ως κριτήρια για τον καθορισμό της σειράς προτεραιότητας των ενδιαφερομένων για την ίδια θέση, λαμβάνονται υπόψη ιδίως η επαγγελματική εμπειρία, η εξειδίκευση και τα τυπικά προσόντα, είτε συναφή με τις δραστηριότητες του φορέα ή της υπηρεσίας υποδοχής είτε απαραίτητα για τη λειτουργία και την υποστήριξή του, η οικογενειακή κατάσταση και η υπαγωγή στις ειδικές κατηγορίες προστατευόμενων προσώπων που αναφέρονται στο ν. 2643/1998, όπως ισχύει κάθε φορά.

ε) Με κοινή απόφαση του Υπουργού σε υπηρεσίες ή φορείς αρμοδιότητας του οποίου μεταφέρθηκε το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου των υπό λύση και εκκαθάριση εταιρειών και του κατά περίπτωση εποπτεύοντος τις υπό λύση και εκκαθάριση εταιρείες Υπουργού, μετά από αιτιολογημένη αίτηση του εκκαθαριστή και ύστερα από εκτίμηση των υπηρεσιακών αναγκών των υπό λύση και εκκαθάριση εταιρειών του παρόντος άρθρου, καθορίζεται το ελάχιστο προσωπικό που δεν μπορεί να υπερβαίνει τους δέκα υπαλλήλους το οποίο θα αποσπασθεί, χωρίς αίτησή του, από τους φορείς στους οποίους έχει μεταταχθεί ή μεταφερθεί, στις υπό λύση και εκκαθάριση εταιρείες, έως την αποπεράτωση των εργασιών λύσης και εκκαθάρισης αυτών. Αμέσως μετά την αποπεράτωση των εργασιών λύσης και εκκαθάρισης των εταιρειών ακολουθεί η αποδέσμευση, από τον οικείο εκκαθαριστή, του προσωπικού που είχε αποσπασθεί σε αυτές για τις ανάγκες της εκκαθάρισης. Μετά την πράξη αποδέσμευσης από τον οικείο εκκαθαριστή αίρονται αυτοδίκαια οι αποσπάσεις του προσωπικού που είχε αποσπασθεί στις υπό λύση και εκκαθάριση εταιρείες για τις ανάγκες της εκκαθάρισής τους.

3. Μετά τη λύση και εκκαθάριση των εταιρειών του παρόντος άρθρου κάθε στοιχείο κινητής ή ακίνητης περιουσίας τους περιέρχεται αυτοδικαίως χωρίς την τήρηση οποιουδήποτε τύπου, πράξης ή συμβολαίου και χωρίς αντάλλαγμα, στο Ελληνικό Δημόσιο και η αποκλειστική χρήση και διαχείρισή τους ανήκει στο Υπουργείο το οποίο είναι μοναδικός μέτοχος ή το οποίο κατέχει την πλειοψηφία των μετοχών, άλλως το εποπτεύον Υπουργείο, εάν δεν ορίζεται διαφορετικά από ειδικότερες διατάξεις.

Μέσα σε ένα μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, ο Υπουργός Οικονομικών προβαίνει στη διενέργεια απογραφής όλων των κινητών και ακινήτων, που κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου περιέχονται στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου. Απόσπασμα της έκθεσης απογραφής που περιγράφει τα ακίνητα που αποκτώνται κατά κυριότητα από το Ελληνικό Δημόσιο, καθώς και τα λοιπά εμπράγματα δικαιώματα επί των ακινήτων, καταχωρίζεται ατελώς στα οικεία βιβλία του υποθηκο-

φυλακείου ή άλλων αρμόδιων αρχών.

Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την κινητή και ακίνητη περιουσία των υπό λύση και εκκαθάριση εταιρειών.

4. Με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, του Υπουργού που εποπτεύει τις υπό λύση και εκκαθάριση εταιρείες του παρόντος άρθρου και του Υπουργού που έχει το σύνολο ή την πλειοψηφία του μετοχικού τους κεφαλαίου, ρυθμίζεται κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με τη λύση και εκκαθάριση των εταιρειών και ιδίως η ημερομηνία έναρξης της εκκαθάρισης ή και λήξης αυτής, καθώς και κάθε ειδικότερο θέμα που αφορά στην εκκαθάριση. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων των υπό λύση και εκκαθάριση εταιρειών ορίζει εκκαθαριστή μέσα σε ένα μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου. Μέσα σε προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών από την άπρακτη παρέλευση της προθεσμίας αυτής ορίζεται ο εκκαθαριστής με κοινή απόφαση των πιο πάνω Υπουργών.

Άρθρο 3

Συγχώνευση νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.)

1. α) Το Ινστιτούτο Κοινωνικής Προστασίας και Αλληλεγγύης (Ι.Κ.Π.Α.), Ν.Π.Δ.Δ. με έδρα την Αθήνα που συνεστήθη με το άρθρο 7 παρ. 1 του ν. 3106/2003 (ΦΕΚ 30 Α') με την επωνυμία Εθνικό Συμβούλιο Κοινωνικής Φροντίδας, μετονομάστηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 38 του ν. 3370/2005 (ΦΕΚ 176 Α') και εποπτεύεται από τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, καταργείται ως αυτοτελές νομικό πρόσωπο και συγχωνεύεται με το Εθνικό Κέντρο Κοινωνικής Αλληλεγγύης (Ε.Κ.Κ.Α.), Ν.Π.Δ.Δ. με έδρα την Αθήνα που συνεστήθη με το άρθρο 6 του ν. 3106/2003 ως αποκεντρωμένη μονάδα του Ε.Ο.Κ.Φ. με την επωνυμία «Εθνικό Κέντρο Άμεσης Κοινωνικής Βοήθειας» (Ε.Κ.Α.Κ.Β.), μετατράπηκε σε Ν.Π.Δ.Δ. με την παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 3106/2003, μετονομάστηκε με το άρθρο 20 του ν. 3402/2005 (ΦΕΚ 258 Α') διατηρώντας την υφιστάμενη νομική μορφή του ως Ν.Π.Δ.Δ. και εποπτεύεται από τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης. Οι υπηρεσίες, κεντρικές και περιφερειακές, του Ι.Κ.Π.Α. μεταφέρονται στο Ε.Κ.Κ.Α. και οι αρμοδιότητές τους ασκούνται από αυτό.

β) Το μόνιμο και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικό του Ι.Κ.Π.Α. και οι δικηγόροι που έχουν προσληφθεί σε αυτό με σχέση έμμισθης εντολής, μεταφέρονται αυτοδικαίως, με την ίδια σχέση εργασίας στο Ε.Κ.Κ.Α. και καταλαμβάνουν αντίστοιχες κατά κατηγορία, κλάδο, βαθμό και ειδικότητα κενές οργανικές θέσεις, για τις οποίες κατέχουν τα τυπικά προσόντα και αν δεν υπάρχουν, προσωποπαγείς που συνιστώνται με την πράξη μεταφοράς.

γ) Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, αναδιαρθρώνεται ο Οργανισμός του Ε.Κ.Κ.Α., καταργούνται ή συγχωνεύονται υπηρεσιακές μονάδες, ιδίως οι ομοειδείς, ορίζεται διαφορετική έδρα και τοπική αρμοδιότητα ορισμένων από αυτές, κατανέμονται οι μεταφερόμενες αρμοδιότητες και οι θέσεις σε υπηρεσιακές μονάδες, ρυθμίζονται τα σχετικά με την κινητή και ακίνητη περιουσία ζητήματα και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

2. α) Η Σχολή Επιμόρφωσης Υπαλλήλων Υπουργείου Οικονομικών (Σ.Ε.Υ.Υ.Ο.) η οποία συνεστήθη ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με το άρθρο 6 του ν. 2343/ 1995 (ΦΕΚ 211 Α') και εποπτεύεται από τον Υπουργό Οικονομικών, καταργείται από 30.6.2011 ως αυτοτελές νομικό πρόσωπο και συγχωνεύεται με το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (π.δ. 57/2007, ΦΕΚ 59 Α') το οποίο ασκεί στο εξής τις αρμοδιότητές της, όπως προκύπτουν από την παράγραφο 2 του άρθρου 6 του ιδρυτικού της νόμου.

β) Το μόνιμο και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικό της Σ.Ε.Υ.Υ.Ο. μεταφέρεται αυτοδι-

καίως με την ίδια σχέση εργασίας στην Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών και καταλαμβάνει αντίστοιχες κατά κατηγορία, κλάδο, βαθμό και ειδικότητα κενές οργανικές θέσεις για τις οποίες κατέχει τα τυπικά προσόντα και αν δεν υπάρχουν, προσωποπαγείς θέσεις που συνιστώνται με την πράξη μεταφοράς.

Δέκα (10), κατά ανώτατο όριο, υπάλληλοι από το μόνιμο ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικό της Σ.Ε.Υ.Υ.Ο. που μεταφέρεται στο Υπουργείο Οικονομικών δύνανται να αποσπώνται στο Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης για τις ανάγκες υποστήριξης των προγραμμάτων επιμόρφωσης των υπαλλήλων του Υπουργείου Οικονομικών κατά την πρώτη εφαρμογή του νόμου. Η απόσπαση ενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Οικονομικών για χρονικό διάστημα δύο ετών, με δυνατότητα ανανέωσης.

3. α) Εκκρεμείς δίκες συνεχίζονται από τους φορείς στους οποίους συγχωνεύτηκαν τα καταργούμενα νομικά πρόσωπα. Απαιτήσεις, υποχρεώσεις και πάσης φύσεως εκκρεμότητες που υφίστανται κατά την κατάργηση των πιο πάνω φορέων μεταφέρονται στους φορείς στους οποίους συγχωνεύθηκαν.

β) Η κυριότητα και κάθε άλλο εμπράγματο δικαίωμα επί του συνόλου της κινητής και ακίνητης περιουσίας των φορέων που καταργούνται ως αυτοτελείς, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, περιέρχονται αυτοδικαίως χωρίς την τήρηση οποιουδήποτε τύπου, πράξης ή συμβολαίου και χωρίς αντάλλαγμα, στους φορείς στους οποίους συγχωνεύονται, με την επιφύλαξη της κείμενης νομοθεσίας για δωρεές, κληρονομίες και κληροδοσίες, οι οποίοι έχουν στο εξής την αποκλειστική χρήση και διαχείριση των περιουσιακών στοιχείων των καταργούμενων φορέων, αλλά και την ευθύνη για τη διαφύλαξη και τη διαχείριση του αρχείου τους.

Μέσα σε ένα μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, το όργανο διοίκησης του φορέα στον οποίο συγχωνεύονται οι καταργούμενοι φορείς, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, υποχρεούται στη διενέργεια απογραφής όλων των κινητών και ακινήτων που περιέρχονται στην κυριότητα και στην αποκλειστική χρήση και διαχείρισή του. Η έκθεση απογραφής εγκρίνεται με κοινή απόφαση του Υπουργού που εποπτεύει το φορέα στον οποίο συγχωνεύονται οι καταργούμενοι φορείς και του Υπουργού Οικονομικών και απόσπασμα της εγκεκριμένης έκθεσης, που περιγράφει τα ακίνητα, καθώς και τα λοιπά εμπράγματα δικαιώματα επί των ακινήτων, καταχωρίζεται ατελώς στα οικεία βιβλία του υποθηκοφυλακείου ή άλλων αρμόδιων αρχών.

Χρηματοδοτήσεις υπέρ της Σ.Ε.Υ.Υ.Ο. διατίθενται για την επιμόρφωση των υπαλλήλων του Υπουργείου Οικονομικών.

γ) Με απόφαση του Υπουργού Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, στην περίπτωση της συγχώνευσης του Ι.Κ.Π.Α. και με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Οικονομικών, στην περίπτωση της συγχώνευσης της Σ.Ε.Υ.Υ.Ο., ρυθμίζονται όλα τα ειδικότερα, λεπτομερειακά και τεχνικά θέματα της συγχώνευσης και ιδίως τα θέματα σχετικά με την τύχη του εξοπλισμού, των αρχείων, καθώς και θέματα που αφορούν στο μεταφερόμενο ή αποσπώμενο στην περίπτωση της Σ.Ε.Υ.Υ.Ο. προσωπικό και τις αρμοδιότητές του.

4. Η θητεία των μελών των Δ.Σ. των νομικών προσώπων που καταργούνται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 και του προσωπικού με θητεία λήγει από τη δημοσίευση του νόμου αυτού, αζημίως για το Ελληνικό Δημόσιο, με εξαίρεση τη θητεία του Δ.Σ. και του προσωπικού με θητεία της Σ.Ε.Υ.Υ.Ο. η οποία λήγει την 30.6.2011.

5. Οι κενές θέσεις του Ι.Κ.Π.Α. και της Σ.Ε.Υ.Υ.Ο. καταργούνται.

Άρθρο 4

Συγχώνευση Μουσείου Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης με το Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης

1. Το Μουσείο Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης, που ιδρύθηκε με την παρ. 2 περίπτωση α' του άρθρου 4 του ν. 2557/1997 (ΦΕΚ 271 Α'), καταργείται ως αυτοτελές τμήμα και συγχωνεύεται με το Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης, Ν.Π.Ι.Δ. που ιδρύ-

θηκε με την παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου. Το σκοπό του Μουσείου Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης εκπληρώνει στο εξής το Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης, στο οποίο περιέρχεται, εκ του νόμου και χωρίς άλλη διατύπωση, η κυριότητα και κάθε άλλο δικαίωμα επί της κινητής και ακίνητης περιουσίας του Μουσείου και ιδίως επί των κάθε είδους συλλογών, βιβλίων, προθηκών κ.λπ.. Μέσα σε ένα μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, το όργανο διοίκησης του Φεστιβάλ προβαίνει στη διενέργεια απογραφής όλων των κινητών που κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου περιέρχονται στην κυριότητά του. Το αρχείο του Μουσείου περιέρχεται στο Φεστιβάλ.

2. Η Διοικούσα Επιτροπή του Μουσείου καταργείται και λήγει η θητεία των μελών της αζημίως για το Ελληνικό Δημόσιο.

3. Το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του Μουσείου μεταφέρεται αυτοδικαίως με την ίδια σχέση εργασίας στο Φεστιβάλ και καταλαμβάνει αντίστοιχες κατά κατηγορία, βαθμό και ειδικότητα κενές οργανικές θέσεις, για τις οποίες κατέχει τα απαιτούμενα τυπικά προσόντα και αν δεν υπάρχουν, προσωποπαγείς θέσεις που συνιστώνται με την πράξη μεταφοράς. Οι κενές θέσεις του Μουσείου καταργούνται.

4. Με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού ρυθμίζεται κάθε άλλο θέμα σχετικό με την κατάργηση και συγχώνευση του Μουσείου και ειδικότερα με τον προϋπολογισμό, το προσωπικό, τη θητεία και τα καθήκοντα του Διευθυντή του Μουσείου, με την εξασφάλιση των αναγκαίων οργανωτικών ή άλλων προϋποθέσεων για την αποτελεσματική εκπλήρωση του σκοπού του Μουσείου από το Φεστιβάλ και με το αρχείο του Μουσείου.

Άρθρο 5

Συγχώνευση ανώνυμων εταιρειών

1. α) Οι εταιρείες «Ελληνικό Κέντρο Αργιλλομάζης Α.Ε.» (ΕΛΚΕΑ Α.Ε.), «Ελληνικό Κέντρο Αργυροχρυσοχοΐας Α.Ε.» (ΕΛΚΑ Α.Ε.), «Κ.Ε.Κ. ΕΛΚΕΔΕ Ε.Π.Ε.» και «Κέντρο Ελληνικής Γούνας» συγχωνεύονται δι' απορροφήσεως στην «ΕΛΚΕΔΕ Κέντρο Τεχνολογίας και Σχεδιασμού Α.Ε.». Το Κέντρο Ελληνικής Γούνας λειτουργεί ως παράρτημα της ανώνυμης εταιρείας στην οποία απορροφήθηκε, διατηρώντας την ίδια έδρα.

Το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου των εταιρειών που συγχωνεύονται με απορρόφηση από το «ΕΛΚΕΔΕ Κέντρο Τεχνολογίας και Σχεδιασμού Α.Ε.» και οι δι-κηγόροι που απασχολούνται σε αυτές με σχέση έμμισθης εντολής, μεταφέρονται αυτοδικαίως στην απορροφούσα εταιρεία και αποτελούν προσωπικό της, διατηρώντας τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις σχέσεις εργασίας που ισχύουν κατά το χρόνο συγχώνευσης. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας καθορίζεται κάθε άλλο θέμα για τη μεταφορά και ένταξη του προσωπικού των εταιρειών που απορροφώνται στην απορροφούσα εταιρεία.

β) Η ανώνυμη εταιρεία «Εταιρεία Διανομής Αερίου Α.Ε.» (Ε.Δ.Α. Α.Ε.) και η ανώνυμη εταιρεία «Δημόσια Επιχείρηση Αερίου Α.Ε.» (Δ.Ε.Π.Α. Α.Ε.) συγχωνεύονται δι' απορροφήσεως της πρώτης από τη δεύτερη ως άνω ανώνυμη εταιρεία (άρθρο 4 παρ. 2 του ν. 2364/1995, ΦΕΚ 252 Α', όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 32 του ν. 2992/2002, ΦΕΚ 54 Α').

Το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου που υπηρετεί, κατά τη δημοσίευση του παρόντος, στην καταργούμενη εταιρεία Ε.Δ.Α. Α.Ε., μπορεί με αίτησή του να μεταφέρεται με την ίδια σχέση εργασίας στη Δ.Ε.Π.Α. Α.Ε. ή άλλο φορέα εποπτευόμενο από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σε υπηρεσίες του Υπουργείου αυτού, άλλες δημόσιες υπηρεσίες, ανεξάρτητες αρχές, Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α. πρώτου και δεύτερου βαθμού. Κατά τα λοιπά για τη μεταφορά του προσωπικού της Ε.Δ.Α. Α.Ε. εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις των περιπτώσεων β' έως και δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 2 για την εφαρμογή των οποίων ως εποπτευών Υπουργός νοείται ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.

2. Από την περάτωση της συγχώνευσης που προβλέπεται στις περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 1, η απορροφούσα ανώνυμη εταιρεία υποκαθίσταται αυτοδίκαια και χωρίς καμία άλλη

διατύπωση σύμφωνα με το νόμο, σε όλα τα δικαιώματα, υποχρεώσεις και έννομες σχέσεις της απορροφούμενης εταιρείας και η μεταβίβαση αυτή εξομοιώνεται με καθολική διαδοχή, οι δε δίκες της απορροφούμενης εταιρείας συνεχίζονται από την απορροφούσα χωρίς καμία άλλη διατύπωση και χωρίς να επέρχεται βίαιη διακοπή αυτών λόγω της συγχώνευσης. Η απορροφούμενη εταιρεία λύεται χωρίς να ακολουθήσει εκκαθάριση.

Η απορροφούμενη εταιρεία μεταβιβάζει το σύνολο της περιουσίας της (ενεργητικό και παθητικό) στην απορροφούσα ανώνυμη εταιρεία και η τελευταία καθίσταται αποκλειστική κυρία, νομέας, κάτοχος και δικαιούχος κάθε κινητής και ακίνητης περιουσίας, καθώς και κάθε άλλου περιουσιακού στοιχείου της απορροφούμενης.

3. Οι διατάξεις των παραγράφων 1β και 2 του άρθρου αυτού εφαρμόζονται και στην περίπτωση που η συγχώνευση δι' απορροφήσεως της Ε.Δ.Α. Α.Ε. από τη Δ.ΕΠ.Α. Α.Ε. έχει ήδη ολοκληρωθεί κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

4. Η συγχώνευση των ανωτέρω ανωνύμων εταιρειών δι' απορροφήσεως γίνεται σύμφωνα με όσα ορίζονται στις διατάξεις του παρόντος και συμπληρωματικά στα καταστατικά τους, στις διατάξεις των άρθρων 69 έως και 78 του κ.ν. 2190/1920 (ΦΕΚ 37 Α'), όπως ισχύει, του ν. 2166/1993 (ΦΕΚ 137 Α') και της λοιπής σχετικής κείμενης νομοθεσίας.

Άρθρο 6 **Γενικές διατάξεις**

1. Αίτηση μεταφοράς ή μετάταξης, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, υποβάλλει και το μόνιμο και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικό των καταργούμενων ή συγχωνευόμενων ή υπό καθεστώς λύσης και εκκαθάρισης υπηρεσιών και φορέων που υπηρετεί με απόσπαση, κατά τη δημοσίευση του παρόντος.

2. Η μη υποβολή της προβλεπόμενης από τις διατάξεις του παρόντος νόμου αίτησης μεταφοράς ή μετάταξης του μόνιμου και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικού των καταργούμενων ή συγχωνευόμενων ή υπό καθεστώς λύσης και εκκαθάρισης, υπηρεσιών και φορέων, συνεπάγεται την αυτοδίκαιη λύση της σύμβασης εργασίας και την απόλυσή τους, χωρίς αποζημίωση για την αιτία αυτή.

3. Οι προσωποπαγείς θέσεις που συνιστώνται, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, στην περίπτωση που δεν υπάρχουν κενές για τη μεταφορά ή μετάταξη προσωπικού καταργούμενων ή συγχωνευόμενων ή υπό καθεστώς λύσης και εκκαθάρισης υπηρεσιών και φορέων, καταργούνται αυτοδικαίως όταν για οποιονδήποτε λόγο κενωθούν.

4. Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου παύουν αυτοδίκαια οι αποσπάσεις του πάσης φύσεως προσωπικού που υπηρετεί στους καταργούμενους ή συγχωνευόμενους ή υπό καθεστώς λύσης και εκκαθάρισης υπηρεσίες και φορείς.

5. Ο συνολικός χρόνος υπηρεσίας του μεταφερόμενου ή μετατασσόμενου προσωπικού, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, που έχει διανυθεί στους φορείς προέλευσης και ο χρόνος που αναγνωρίστηκε ως χρόνος υπηρεσίας, θεωρείται χρόνος πραγματικής υπηρεσίας για τα θέματα βαθμολογικής και μισθολογικής εξέλιξης και για κάθε άλλη συνέπεια.

6. Το προσωπικό με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου των καταργούμενων ή συγχωνευόμενων ή υπό καθεστώς λύσης και εκκαθάρισης υπηρεσιών και φορέων και οι απασχολούμενοι με σύμβαση έργου, απολύονται σύμφωνα με τις διατάξεις της σχετικής κείμενης νομοθεσίας.

7. Όσοι ζητήσουν τη μεταφορά ή τη μετάταξή τους σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, εφόσον δεν παρουσιαστούν μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης μεταφοράς ή μετάταξής τους για ανάληψη υπηρεσίας, θεωρείται ότι κατήγγειλαν τη σύμβασή τους και δεν δικαιούνται αποζημίωση για την αιτία αυτή. Η κοινοποίηση της απόφασης μεταφοράς ή μετάταξης στους ενδιαφερόμενους γίνεται με έγγραφο της Διεύθυνσης Διοικητικού του Υπουργείου που εποπτεύει τους φορείς που καταργούνται ή συγχωνεύονται το οποίο επιδίδεται επί αποδείξει

στην κατοικία τους, είτε στους ίδιους είτε σε πρόσωπο που συνοικεί με αυτούς και το οποίο αναφέρει το φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως που δημοσιεύθηκε η απόφαση μεταφοράς ή μετάταξης, εφόσον αυτή δημοσιεύεται, το φορέα υποδοχής, τις απαραίτητες ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβούν οι ενδιαφερόμενοι και την προθεσμία των δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών εντός της οποίας πρέπει να παρουσιαστούν για ανάληψη υπηρεσίας.

8. Η μεταφορά ή μετάταξη του μόνιμου και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικού των καταργούμενων ή συγχωνευόμενων ή υπό καθεστώς λύσης και εκκαθάρισης υπηρεσιών και φορέων, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, γίνεται κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων.

9. Για όλες τις περιπτώσεις αυτοδίκαιης μεταφοράς προσωπικού καταργούμενων ή συγχωνευόμενων ή υπό καθεστώς λύσης και εκκαθάρισης υπηρεσιών και φορέων, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, εκδίδεται διαπιστωτική πράξη του Υπουργού που εποπτεύει το φορέα υποδοχής ή του αρμόδιου Υπουργού που προϊστάται των υπηρεσιών υποδοχής, η οποία δημοσιεύεται σε περιληψη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

10. Το μεταφερόμενο ή μετατασσόμενο μόνιμο και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικό κατατάσσεται σε μισθολογικά κλιμάκια της οικείας κατηγορίας, ανάλογα με τα τυπικά του προσόντα και το συνολικό χρόνο υπηρεσίας και λαμβάνει τις αποδοχές της υπηρεσίας υποδοχής. Τυχόν πρόσθετες αποδοχές ή απολαβές και ειδικά επιδόματα οποιασδήποτε ονομασίας δεν διατηρούνται ως προσωπική διαφορά.

11. Το μεταφερόμενο ή μετατασσόμενο, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, προσωπικό εξακολουθεί να υπάγεται ως προς την κύρια και επικουρική ασφάλιση στους φορείς που υπάγονταν πριν τη μεταφορά ή τη μετάταξή του.

12. Το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου έως τη δημοσίευση των πράξεων μεταφοράς ή μετάταξης και ανάληψης υπηρεσίας του προσωπικού που τακτοποιείται με τις διατάξεις του νόμου αυτού, θεωρείται για κάθε συνέπεια ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας του προσωπικού αυτού στους φορείς υποδοχής που καταβάλλουν και τις αντίστοιχες αποδοχές του για το διάστημα αυτό.

13. Όπου σε νόμο, διάταγμα ή υπουργική απόφαση αναφέρεται κάποιος από τους καταργούμενους ή συγχωνευόμενους φορείς, νοείται ότι αναφέρεται κατά περίπτωση ή ο φορέας στον οποίο συγχωνεύεται ο προς συγχώνευση φορέας ή ο νέος φορέας που συνιστάται με τη συγχώνευση.

14. Οι δικηγόροι με έμμισθη εντολή των καταργούμενων ή συγχωνευόμενων ή υπό καθεστώς λύσης και εκκαθάρισης υπηρεσιών και φορέων, υποχρεούνται μέσα σε ένα μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου να υποβάλουν στο όργανο διοίκησης του φορέα στον οποίο μεταφέρθηκαν αρμοδιότητες ή στον οποίο συγχωνεύθηκαν οι καταργούμενοι φορείς ή στους εκκαθαριστές ή στον εποπτεύοντα τον καταργούμενο φορέα Υπουργό: α) Αναλυτική κατάσταση των εκκρεμών και των περατωμένων δικαστικών υποθέσεων που χειρίστηκαν, η οποία υπογράφεται για την ακρίβειά της από τον προϊστάμενο της Νομικής Υπηρεσίας του φορέα, εφόσον υπάρχει, διαφορετικά υπογράφεται μόνο από τον ίδιο το δικηγόρο με έμμισθη εντολή. Στην πιο πάνω κατάσταση για τις εκκρεμείς υποθέσεις γίνεται λεπτομερής μνεία του διαδικαστικού σταδίου στο οποίο βρίσκεται η υπόθεση και η ημερομηνία της επόμενης διαδικαστικής πράξης.

β) Πλήρεις φακέλους των παραπάνω εκκρεμών και περατωμένων υποθέσεων με ακριβή αντίγραφα των δικογράφων, εισηγητικών εκθέσεων, δικαστικών αποφάσεων και των εγγράφων αποδείξεως.

Σε περίπτωση που τα πιο πάνω στοιχεία δεν παραδοθούν εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας ή δεν είναι πλήρη, με την επιφύλαξη του επόμενου εδαφίου, θεωρείται ότι η σύμβαση λύθηκε για σπουδαίο λόγο με υπαιτιότητα του δικηγόρου και δεν οφείλεται αποζημίωση λόγω καταγγελίας.

Οι δικηγόροι με έμμισθη εντολή έχουν υποχρέωση να υποβά-

λουν τα παραπάνω στοιχεία και για τις υποθέσεις των οποίων ο χειρισμός ανατέθηκε σε δικηγόρους που δεν αμείβονταν με πάγια αντιμισθία, εφόσον τα στοιχεία έχουν περιέλθει σε αυτούς. Σε αντίθετη περίπτωση πρέπει να φροντίσουν να συλλέξουν τα στοιχεία αυτά και στη συνέχεια να τα υποβάλουν, σύμφωνα με τα πιο πάνω. Σε περίπτωση που η συλλογή και παράδοση των στοιχείων του προηγούμενου εδαφίου δεν καταστεί δυνατή μέσα στην προβλεπόμενη προθεσμία, άνευ υπαιτιότητας του δικηγόρου, δεν λύεται η σύμβασή του για το λόγο αυτόν.

15. Υφιστάμενες μισθώσεις ακινήτων καταργούμενων ή συγχωνευόμενων νομικών προσώπων ή εταιρειών που λύνονται και τίθενται σε εκκαθάριση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, λύνονται μέσα σε τρεις μήνες από τη δημοσίευση του νόμου αυτού. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού που εποπτεύει τα παραπάνω νομικά πρόσωπα και εταιρείες μπορεί να παρατείνεται η μίσθωση έως ένα ακόμη μήνα και για μία μόνο φορά, με την προϋπόθεση ότι συντρέχει σοβαρός λόγος που μνημονεύεται στην απόφαση αυτή. Με όμοια απόφαση ρυθμίζεται και κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετικά με τη λύση των μισθώσεων.

Άρθρο 7 **Κατάργηση Διοικητικού Συμβουλίου και λοιπών** **οργάνων διοίκησης του Ο.Π.Ε.Π. Α.Ε.**

Το Διοικητικό Συμβούλιο και τα λοιπά όργανα διοίκησης του Οργανισμού Προβολής Ελληνικού Πολιτισμού Α.Ε. (Ο.Π.Ε.Π. Α.Ε.) που προβλέπονται από την περίπτωση η' της παρ. 2Α του άρθρου 6 του ν. 2557/ 1997 (ΦΕΚ 271 Α'), όπως η παράγραφος αυτή προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 2819/2000 (ΦΕΚ 84 Α') και αντικαταστάθηκε από την παρ. 11 του άρθρου 1 του ν. 2833/2000 (ΦΕΚ 150 Α') και την παρ. 23 του άρθρου 80 του ν. 3057/2002 (ΦΕΚ 239 Α'), καταργούνται.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ταμείου Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων «Τ.Α.Π.» (ν. 736/1977, ΦΕΚ 316 Α'), ασκεί τη διοίκηση του Ο.Π.Ε.Π. Α.Ε., υποκαθιστώντας σε όλες του τις αρμοδιότητες το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Π.Ε.Π. Α.Ε..

Όπου στην κείμενη νομοθεσία γίνεται αναφορά στο Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Π.Ε.Π. Α.Ε. νοείται το Διοικητικό Συμβούλιο του Ταμείου Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων.

Με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την κατάργηση του Δ.Σ. του Ο.Π.Ε.Π. Α.Ε., την υποκατάστασή του από το Δ.Σ. του Ταμείου Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων και γεικότερα τη διοίκηση του Ο.Π.Ε.Π. Α.Ε..

Άρθρο 8 **Καταργούμενες διατάξεις**

1. Το π.δ. 89/2004 (ΦΕΚ 68 Α') και οι υπουργικές αποφάσεις με αριθμό 397741/27.9.2001 (ΦΕΚ 1289 Β'), 273789/27.7.2004 (ΦΕΚ 1191 Β') και 265249/17.3.2006 (ΦΕΚ 390 Β'), καταργούνται.

2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται κάθε γενική ή ειδική διάταξη που είναι αντίθετη ή ρυθμίζει διαφορετικά τα θέματα που ρυθμίζονται με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 9 **Έναρξη Ισχύος**

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν από τις επί μέρους διατάξεις του ορίζεται διαφορετικά».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης: «Εφαρμογή της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών σε θέματα εργασίας και απασχόλησης –Εναρμόνιση της κείμενης νομοθεσίας με την Οδηγία 2006/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006 και άλλες συναφείς διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης: «Εφαρμογή της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών σε θέματα εργασίας και απασχόλησης –Εναρμόνιση της κείμενης νομοθεσίας με την Οδηγία 2006/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006 και άλλες συναφείς διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Εφαρμογή της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών σε θέματα εργασίας και απασχόλησης –Εναρμόνιση της κείμενης νομοθεσίας με την Οδηγία 2006/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006 και άλλες συναφείς διατάξεις

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ **ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ** **2006/54/ΕΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΝΟΜΗ ΤΑΞΗ**

ΤΙΤΛΟΣ Ι **ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Άρθρο 1 **Σκοπός** **(Άρθρο 1 της Οδηγίας)**

Σκοπός του παρόντος νόμου είναι να εξασφαλισθεί η εφαρμογή της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών σε θέματα εργασίας και απασχόλησης, όσον αφορά: α) την πρόσβαση στην απασχόληση, συμπεριλαμβανομένης της επαγγελματικής εξέλιξης, και στην επαγγελματική κατάρτιση, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης με σκοπό την απασχόληση («vocational training»), β) τις συνθήκες και τους όρους εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της αμοιβής και γ) τα επαγγελματικά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις της Οδηγίας 2006/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Άρθρο 2 **Ορισμοί** **(Άρθρο 2 παρ. 1 της Οδηγίας)**

Για την εφαρμογή του παρόντος νόμου, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α. «άμεση διάκριση»: όταν ένα πρόσωπο υφίσταται, για λόγους φύλου, μεταχείριση λιγότερο ευνοϊκή από αυτήν την οποία υφίσταται, υπέστη ή θα υφίστατο ένα άλλο πρόσωπο σε ανάλογη κατάσταση,

β. «έμμεση διάκριση»: όταν μία εκ πρώτης όψεως ουδέτερη διάταξη, κριτήριο ή πρακτική ενδέχεται να θέσει σε μειονεκτική θέση πρόσωπα του ενός φύλου σε σύγκριση με πρόσωπα του άλλου φύλου, εκτός αν αυτή η διάταξη, το κριτήριο ή η πρακτική δικαιολογείται αντικειμενικά από ένα θεμιτό σκοπό και τα μέσα επίτευξης του σκοπού αυτού είναι πρόσφορα και αναγκαία,

γ. «παρενόχληση»: όταν εκδηλώνεται ανεπιθύμητη συμπεριφορά συνδεόμενη με το φύλο ενός προσώπου, με σκοπό ή αποτέλεσμα την παραβίαση της αξιοπρέπειας του προσώπου αυτού και τη δημιουργία εκφοβιστικού, εχθρικού, εξευτελιστικού, ταπεινωτικού ή επιθετικού περιβάλλοντος,

δ. «σεξουαλική παρενόχληση»: όταν εκδηλώνεται οποιαδήποτε μορφή ανεπιθύμητης λεκτικής, μη λεκτικής ή σωματικής συμπεριφοράς σεξουαλικού χαρακτήρα, με σκοπό ή αποτέλεσμα την προσβολή της αξιοπρέπειας ενός προσώπου, ιδίως με τη δημιουργία εκφοβιστικού, εχθρικού, εξευτελιστικού, ταπεινωτικού ή επιθετικού περιβάλλοντος,

ε. «αμοιβή»: οι πάσης φύσεως μισθοί και αποδοχές και όλα τα άλλα οφέλη που παρέχονται άμεσα ή έμμεσα από κάθε πηγή, σε

χρήματα ή σε είδος, από τον εργοδότη στον εργαζόμενο, εξαιτίας ή και με αφορμή την απασχόληση του τελευταίου,

στ. «επαγγελματικά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης»: συστήματα που δεν διέπονται από την Οδηγία 79/7/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1978, περί της προοδευτικής εφαρμογής της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως μεταξύ ανδρών και γυναικών σε θέματα κοινωνικής ασφάλισης (ΕΕΛ 6 της 10.1.1979), και που έχουν ως αντικείμενο τη χορήγηση στους εργαζόμενους, μισθωτούς ή αυτοαπασχολούμενους, στα πλαίσια επιχείρησης ή ομάδας επιχειρήσεων, οικονομικού κλάδου ή επαγγελματικού ή διεπαγγελματικού τομέα, παροχών που προορίζονται να συμπληρώσουν ή να υποκαταστήσουν τις παροχές των εκ του νόμου συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης, ανεξαρτήτως του αν η υπαγωγή στα συστήματα αυτά είναι υποχρεωτική.

Άρθρο 3

Αρχή ίσης μεταχείρισης - Απαγόρευση διακρίσεων (Άρθρο 2 παρ. 2 της Οδηγίας)

1. Απαγορεύεται κάθε μορφής άμεση ή έμμεση διάκριση λόγω φύλου, σε συσχετισμό ιδίως με την οικογενειακή κατάσταση, σε όλους τους τομείς που περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου, όπως εξειδικεύονται στις κατωτέρω διατάξεις.

2. α) Η παρενόχληση, η σεξουαλική παρενόχληση, καθώς και οποιαδήποτε λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση που οφείλεται στην ανοχή ή στην απόρριψη αυτής της συμπεριφοράς, συνιστούν διάκριση λόγω φύλου και απαγορεύονται.

β) Διάκριση λόγω φύλου συνιστά, επίσης, οποιαδήποτε λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση προσώπου που συνδέεται με αλλαγή φύλου.

3. Η εντολή που ενέχει διάκριση εις βάρος ενός προσώπου λόγω φύλου συνιστά διάκριση κατά την έννοια του παρόντος νόμου.

4. Συνιστά επίσης διάκριση κατά την έννοια του παρόντος νόμου η λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση γυναικών λόγω εγκυμοσύνης ή μητρότητας, στις περιπτώσεις των προεδρικών διαταγμάτων 176/1997 (ΦΕΚ 150 Α'), 41/ 2003 (ΦΕΚ 44 Α') και του άρθρου 142 του ν. 3655/2008 (ΦΕΚ 58 Α').

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΙΣΟΤΗΤΑ ΑΜΟΙΒΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΝΔΡΩΝ

Άρθρο 4

Απαγόρευση διακρίσεων ως προς τις αμοιβές (Άρθρο 4 της Οδηγίας)

1. Άνδρες και γυναίκες δικαιούνται ίση αμοιβή για όμοια εργασία ή για εργασία ίσης αξίας.

2. α) Όταν χρησιμοποιείται σύστημα επαγγελματικής κατάταξης για τον καθορισμό των αμοιβών, το σύστημα αυτό πρέπει να βασίζεται σε κοινά κριτήρια για εργαζόμενους άνδρες και γυναίκες και να επιβάλλεται κατά τρόπο που να αποκλείει τις διακρίσεις που βασίζονται στο φύλο.

β) Κατά το σχεδιασμό και την εφαρμογή συστημάτων αξιολόγησης του προσωπικού που συνδέονται με τη μισθολογική εξέλιξή του, πρέπει να τηρείται η αρχή της ίσης μεταχείρισης και να μην επιτρέπεται διάκριση λόγω φύλου ή οικογενειακής κατάστασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΙΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Άρθρο 5

Πεδίο εφαρμογής (Άρθρα 6, 7 και 8 της Οδηγίας)

1. Πρόσωπα

Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου εφαρμόζονται στον ενεργό πληθυσμό, συμπεριλαμβανομένων των αυτοαπασχολούμενων, των εργαζόμενων των οποίων η δραστηριότητα διακό-

πτεται λόγω ασθένειας, μητρότητας, ατυχήματος ή μη ηθελημένης ανεργίας και των προσώπων που αναζητούν εργασία, στους συνταξιούχους και στους αναπήρους εργαζομένους, καθώς και στους εξ αυτών έλκοντες δικαιώματα, σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο ή/και την πρακτική.

2. Καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής

α) Στα επαγγελματικά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης που εξασφαλίζουν προστασία κατά των κινδύνων ασθένειας, αναπηρίας, γήρατος, συμπεριλαμβανομένης και της περίπτωσης πρόωρης συνταξιοδότησης, εργατικού ατυχήματος και επαγγελματικής ασθένειας, καθώς και ανεργίας.

β) Στα επαγγελματικά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης που προβλέπουν άλλες κοινωνικές παροχές σε είδος ή σε χρήμα και ιδίως παροχές επιζώντων και οικογενειακές παροχές, εφόσον οι παροχές αυτές προορίζονται για μισθωτούς και επομένως αποτελούν οφέλη που παρέχονται από τον εργοδότη στον εργαζόμενο λόγω της απασχόλησης αυτού.

3. Εξαίρεσεις από το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής

3.1. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου δεν εφαρμόζονται:

α. στις ατομικές συμβάσεις των αυτοαπασχολούμενων,

β. στα συστήματα των αυτοαπασχολούμενων που έχουν μόνο ένα μέλος,

γ. στις ασφαλιστήριες συμβάσεις στις οποίες δεν μετέχει ο εργοδότης, στην περίπτωση των μισθωτών,

δ. στις προαιρετικές διατάξεις επαγγελματικών συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης που προσφέρονται ατομικά στους μετέχοντες για να εξασφαλίσουν:

-είτε συμπληρωματικές παροχές

-είτε την επιλογή ημερομηνίας έναρξης των κανονικών παροχών των αυτοαπασχολούμενων ή την επιλογή μεταξύ πολλών παροχών,

ε. στα επαγγελματικά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης στα οποία οι παροχές χρηματοδοτούνται από εισφορές που καταβάλλουν οι εργαζόμενοι σε εθελοντική βάση.

3.2. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου δεν εμποδίζουν τον εργοδότη να χορηγήσει συμπληρωματικό ποσό σύνταξης σε άτομα τα οποία έχουν ήδη συμπληρώσει την ηλικία συνταξιοδότησης όσον αφορά τη χορήγηση σύνταξης δυνάμει επαγγελματικού συστήματος, αλλά τα οποία δεν έχουν ακόμη συμπληρώσει το προβλεπόμενο όριο ηλικίας για τη χορήγηση σύνταξης από το εκ του νόμου σύστημα, με σκοπό την εξίσωση ή την προσέγγιση του ποσού των συνολικών παροχών που καταβάλλεται στα άτομα αυτά με το ποσό που καταβάλλεται σε ετερόφυλα άτομα τα οποία βρίσκονται στην ίδια κατάσταση και έχουν ήδη συμπληρώσει την ηλικία για συνταξιοδότηση από το εκ του νόμου σύστημα, έως ότου οι δικαιούχοι του συμπληρωματικού ποσού συμπληρώσουν το προβλεπόμενο από το εκ του νόμου σύστημα όριο ηλικίας.

Άρθρο 6

Έκταση της απαγόρευσης (Άρθρο 5 της Οδηγίας)

Υπό τους όρους που καθορίζονται στις ακόλουθες διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου, απαγορεύεται κάθε άμεση ή έμμεση διάκριση λόγω φύλου, ιδίως σε συσχετισμό με την ύπαρξη γάμου ή την εν γένει οικογενειακή κατάσταση, όσον αφορά:

-το πεδίο εφαρμογής των επαγγελματικών συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης και τους όρους της υπαγωγής στα συστήματα αυτά,

-την υποχρέωση καταβολής εισφορών και τον υπολογισμό των εισφορών,

-τον υπολογισμό των παροχών, συμπεριλαμβανομένων των προσαυξήσεων λόγω συζύγου και προστατευόμενων προσώπων, καθώς και τις προϋποθέσεις διάρκειας και διατήρησης του δικαιώματος παροχών.

Άρθρο 7

Περιπτώσεις διακρίσεων (Άρθρο 9 της Οδηγίας)

1. Αντιβαίνουν στην αρχή της ίσης μεταχείρισης διατάξεις που βασίζονται στο φύλο, είτε άμεσα είτε έμμεσα, ιδίως σε σχέση με

την ύπαρξη γάμου ή την εν γένει οικογενειακή κατάσταση, προκειμένου:

α) να προσδιορίσουν τα πρόσωπα που δικαιούνται να συμμετέχουν σε επαγγελματικό σύστημα κοινωνικής ασφάλισης,

β) να καθορίσουν τον υποχρεωτικό ή προαιρετικό χαρακτήρα της συμμετοχής σε ένα επαγγελματικό σύστημα κοινωνικής ασφάλισης,

γ) να διαμορφώσουν διαφορετικούς κανόνες σχετικά με την ηλικία εισόδου στο επαγγελματικό σύστημα κοινωνικής ασφάλισης ή με την ελάχιστη διάρκεια της απασχόλησης ή της υπαγωγής στο επαγγελματικό σύστημα κοινωνικής ασφάλισης, για τη λήψη παροχών από το σύστημα αυτό,

δ) να προβλέψουν διαφορετικούς κανόνες, εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στα στοιχεία η) και θ)ββ, για την απόδοση των εισφορών όταν ο εργαζόμενος αποχωρεί από το επαγγελματικό σύστημα κοινωνικής ασφάλισης χωρίς να έχει συμπληρώσει τις προϋποθέσεις που θα του εξασφάλιζαν μεταγενέστερο δικαίωμα για τις μακροπρόθεσμες παροχές,

ε) να καθορίσουν διαφορετικές προϋποθέσεις για τη χορήγηση παροχών ή να τις περιορίσουν μόνο στους εργαζόμενους του ενός ή του άλλου φύλου,

στ) να επιβάλουν διαφορετικά όρια ηλικίας για τη συνταξιοδότηση,

ζ) να διακόψουν τη διατήρηση ή την απόκτηση δικαιωμάτων κατά τη διάρκεια των αδειών λόγω μητρότητας ή για οικογενειακούς λόγους, οι οποίες ορίζονται με νόμο ή με σύμβαση και κατά τις οποίες καταβάλλονται αποδοχές από τον εργοδότη,

η) να καθορίσουν διαφορετικά επίπεδα για τις παροχές, εκτός εάν αυτό είναι αναγκαίο προκειμένου να ληφθούν υπόψη αναλογιστικά στοιχεία υπολογισμού, τα οποία είναι διαφορετικά για τα δύο φύλα, στην περίπτωση συστημάτων καθορισμένων εισφορών.

Στην περίπτωση επαγγελματικών συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης καθορισμένων παροχών τα οποία χρηματοδοτούνται με κεφαλαιοποίηση, ορισμένα στοιχεία μπορεί να είναι άνισα, στο βαθμό που η ανισότητα των ποσών οφείλεται στις συνέπειες της χρησιμοποίησης διαφορετικών αναλογιστικών συντελεστών σύμφωνα με το φύλο κατά την εφαρμογή της χρηματοδότησης του επαγγελματικού συστήματος κοινωνικής ασφάλισης,

θ) να καθορίσουν διαφορετικά επίπεδα:

αα. για τις εισφορές των εργαζόμενων,

ββ. για τις εισφορές των εργοδοτών εκτός από:

-την περίπτωση επαγγελματικών συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης καθορισμένων εισφορών εάν στόχος είναι η εξίσωση ή η προσέγγιση των τελικών παροχών των δύο φύλων,

-την περίπτωση επαγγελματικών συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης καθορισμένων παροχών, χρηματοδοτούμενων με κεφαλαιοποίηση, εφόσον οι εργοδοτικές εισφορές προορίζονται να συμπληρώσουν το χρηματικό ποσό το οποίο είναι απαραίτητο για να καλυφθεί το κόστος των καθορισμένων αυτών παροχών,

ι) να προβλέψουν διαφορετικούς κανόνες ή κανόνες που εφαρμόζονται μόνο για τους εργαζόμενους συγκεκριμένου φύλου, εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στα στοιχεία η) και θ)ββ όσον αφορά την εξασφάλιση ή τη διατήρηση του δικαιώματος για μεταγενέστερες παροχές, όταν ο εργαζόμενος αποχωρεί από το επαγγελματικό σύστημα κοινωνικής ασφάλισης.

2. Στις περιπτώσεις που η χορήγηση των παροχών που απορρέουν από το παρόν κεφάλαιο επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των οργάνων διαχείρισης του επαγγελματικού συστήματος κοινωνικής ασφάλισης, τα όργανα αυτά πρέπει να τηρούν την αρχή της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών.

Άρθρο 8

**Εφαρμογή ως προς τους αυτοαπασχολούμενους
(Άρθρα 10 και 11 της Οδηγίας)**

1. Από 1.1.1993 παύουν να ισχύουν διατάξεις των επαγγελματικών συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης των αυτοαπασχολούμενων οι οποίες αντιβαίνουν προς την αρχή της ίσης μεταχείρισης.

2. Δικαιώματα και υποχρεώσεις που συνδέονται με περίοδο

υπαγωγής σε επαγγελματικό σύστημα αυτοαπασχολούμενων χρονικώς προγενέστερη της 1.1.1993, εξακολουθούν να διέπονται από τις διατάξεις του συστήματος που ίσχυε κατά την περίοδο εκείνη.

3. Η εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης στα επαγγελματικά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης των αυτοαπασχολούμενων ως προς τον καθορισμό της ηλικίας συνταξιοδότησης για τη χορήγηση συντάξεων γήρατος ή αποχώρησης, καθώς και τις συνέπειες που είναι δυνατόν να προκύψουν για άλλες παροχές, αναβάλλεται μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία η ίση μεταχείριση θα επιτευχθεί στα εκ του νόμου συστήματα.

4. Η αρχή της ίσης μεταχείρισης στα επαγγελματικά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης των αυτοαπασχολούμενων ως προς τη σύνταξη επιζώντων ισχύει από 5.1.1999.

5. Η αρχή της ίσης μεταχείρισης στα επαγγελματικά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης των αυτοαπασχολούμενων στις περιπτώσεις εφαρμογής του στοιχείου θ)ββ του άρθρου 8 ισχύει από 1.1.1999.

Άρθρο 9

**Αναδρομική εφαρμογή ως προς τους μισθωτούς
(Άρθρο 12 της Οδηγίας)**

Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου όσον αφορά τους μισθωτούς εφαρμόζονται σε όλες τις παροχές που οφείλονται σε σχέση με περιόδους απασχόλησης μεταγενέστερες της 17ης Μαΐου 1990 και ισχύουν αναδρομικά από την ημερομηνία αυτή, με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των εργαζομένων ή των εξ αυτών ελκόντων δικαιώματα, οι οποίοι πριν από την ημερομηνία αυτή είχαν ασκήσει τα προβλεπόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία ένδικα μέσα. Στην περίπτωση αυτή, οι διατάξεις του παρόντος νόμου ισχύουν αναδρομικά από 1.1.1981 και καλύπτουν όλες τις παροχές που οφείλονται σε σχέση με περιόδους απασχόλησης μεταγενέστερες της ημερομηνίας αυτής.

Άρθρο 10

**Μεταβλητή ηλικία συνταξιοδότησης
(Άρθρο 13 της Οδηγίας)**

Οι περιπτώσεις όπου άνδρες και γυναίκες έχουν τη δυνατότητα μεταβλητής ηλικίας συνταξιοδότησης υπό τους ίδιους όρους, δεν θεωρούνται ασύμβατες με τον παρόντα νόμο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

**ΙΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΚΑ-
ΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Άρθρο 11

**Πρόσβαση στην απασχόληση - Όροι πρόσληψης
(Άρθρο 14 παρ. 1 περ. α' της Οδηγίας)**

1. Απαγορεύεται κάθε μορφής άμεση ή έμμεση διάκριση λόγω φύλου ή λόγω οικογενειακής κατάστασης, όσον αφορά στους όρους πρόσβασης στη μισθωτή ή μη απασχόληση ή γενικά στην επαγγελματική ζωή, περιλαμβανομένων των κριτηρίων επιλογής και των όρων πρόσληψης, ανεξαρτήτως του κλάδου δραστηριότητας και σε όλα τα επίπεδα της επαγγελματικής ιεραρχίας.

2. Απαγορεύεται κάθε αναφορά στο φύλο ή στην οικογενειακή κατάσταση ή η χρήση κριτηρίων και στοιχείων που καταλήγουν σε άμεση ή έμμεση διάκριση με βάση το φύλο, σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 2, όσον αφορά στις δημοσιεύσεις, αγγελίες, διαφημίσεις, προκηρύξεις, εγκυκλίους και κανονισμούς, που αφορούν σε επιλογή προσώπων για την κάλυψη κενών θέσεων εργασίας, την παροχή εκπαίδευσης ή επαγγελματικής κατάρτισης ή τη χορήγηση επαγγελματικών αδειών.

Άρθρο 12

**Συνθήκες και όροι απασχόλησης -
Επαγγελματική εξέλιξη
(Άρθρο 14 παρ. 1 περ. γ' της Οδηγίας)**

Απαγορεύεται κάθε μορφής άμεση ή έμμεση διάκριση λόγω

του φύλου ή της οικογενειακής κατάστασης του εργαζομένου όσον αφορά στους όρους, στις συνθήκες απασχόλησης και εργασίας, στις προαγωγές, καθώς και στο σχεδιασμό και την εφαρμογή συστημάτων αξιολόγησης προσωπικού.

Άρθρο 13
Επαγγελματικός προσανατολισμός και επαγγελματική κατάρτιση και επιμόρφωση
(Άρθρο 14 παρ. 1 περ. β' της Οδηγίας)

Απαγορεύεται κάθε μορφής άμεση ή έμμεση διάκριση λόγω φύλου ή λόγω οικογενειακής κατάστασης, όσον αφορά:

α) στην πρόσβαση στο περιεχόμενο και στην εφαρμογή προγραμμάτων ή συστημάτων επαγγελματικού προσανατολισμού και επαναπροσανατολισμού κάθε τύπου και βαθμίδας, επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης, μαθητείας, μετεκπαίδευσης, εκπαίδευσης για αλλαγή επαγγέλματος, λαϊκής επιμόρφωσης, ενημέρωσης και πληροφόρησης των εργαζομένων ή των οικογενειών τους και γενικά προγραμμάτων που συντελούν στην πνευματική, οικονομική και κοινωνική τους εξέλιξη και ανάπτυξη, περιλαμβανομένης της απόκτησης πρακτικής ή εργασιακής εμπειρίας και της δοκιμαστικής υπηρεσίας,

β) στον καθορισμό των προϋποθέσεων και στη συμμετοχή σε εξετάσεις απόκτησης ή απονομής διπλωμάτων, πιστοποιητικών ή άλλων τίτλων ή αδειών ασκήσεως επαγγέλματος, καθώς και στη χορήγηση υποτροφιών και εκπαιδευτικών αδειών ή στην παροχή σπουδαστικών ή άλλων συναφών ευεργετημάτων.

Άρθρο 14
Λύση της σχέσεως εργασίας
και της υπαλληλικής σχέσεως – Προστασία
έναντι αντιποίνων
(Άρθρο 14 παρ. 1 περ. γ' και άρθρο 24 της Οδηγίας)

Απαγορεύεται η καταγγελία ή η με οποιονδήποτε τρόπο λύση της σχέσεως εργασίας και της υπαλληλικής σχέσεως, καθώς και κάθε άλλη δυσμενής μεταχείριση: α) για λόγους φύλου ή οικογενειακής κατάστασης, β) όταν συνιστά εκδικητική συμπεριφορά του εργοδότη, λόγω μη ενδοτικότητας του εργαζομένου σε σεξουαλική ή άλλη παρενόχληση σε βάρος του, σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 2, γ) όταν γίνεται ως αντίδραση του εργοδότη, ή υπεύθυνου για επαγγελματική κατάρτιση, σε διαμαρτυρία, καταγγελία, μαρτυρία ή οποιαδήποτε άλλη ενέργεια προσώπου εργαζομένου επαγγελματικά καταρτιζόμενου, ή εκπαιδευτικού του, στο χώρο της επιχείρησης ή επαγγελματικής κατάρτισης, ενώπιον δικαστηρίου ή άλλης αρχής, η οποία είναι σχετική με την εφαρμογή του παρόντος νόμου.

Άρθρο 15
Συμμετοχή σε σωματεία και ενώσεις
(Άρθρο 14 παρ. 1 περ. δ' της Οδηγίας)

Απαγορεύεται κάθε μορφής άμεση ή έμμεση διάκριση λόγω φύλου ή οικογενειακής κατάστασης όσον αφορά στην ιδιότητα του μέλους ή στη συμμετοχή σε σωματεία ή ενώσεις εργαζομένων ή εργοδοτών ή σε οποιοδήποτε επαγγελματικό σωματείο, περιλαμβανομένων των πλεονεκτημάτων που χορηγούνται από τέτοια σωματεία ή ενώσεις. Επιτρέπεται η διατήρηση ή ίδρυση οργανώσεων προσώπων του ενός μόνο φύλου, εφόσον κύριος σκοπός τους είναι η προώθηση της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών.

Άρθρο 16
Επιστροφή στην εργασία μετά από άδεια μητρότητας
(Άρθρο 15 της Οδηγίας)

Η εργαζόμενη που έχει λάβει την εκάστοτε ισχύουσα άδεια μητρότητας ή την ειδική άδεια του άρθρου 142 του ν. 3655/2008 (ΦΕΚ 58 Α') δικαιούται, μετά το πέρας των αδειών αυτών, να επιστρέψει στη θέση εργασίας της ή σε ισοδύναμη θέση, με όχι λιγότερο ευνοϊκούς επαγγελματικούς όρους και συνθήκες και να

επωφεληθεί από οποιαδήποτε βελτίωση των συνθηκών εργασίας, την οποία θα εδικαιούτο κατά την απουσία της.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΜΕΤΡΑ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΗ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΩΝ ΙΣΩΝ
ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΙΣΗΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΝΔΡΩΝ ΚΑΙ
ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Άρθρο 17
Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται στα άτομα που απασχολούνται ή είναι υποψήφια για απασχόληση στο Δημόσιο και στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, καθώς και στον ιδιωτικό τομέα, με οποιαδήποτε σχέση εργασίας ή μορφή απασχόλησης, συμπεριλαμβανομένης της σύμβασης έργου και της έμμισθης εντολής, και ανεξάρτητα από τη φύση των παρεχόμενων υπηρεσιών, στα άτομα που ασκούν ελευθέρια επαγγέλματα, καθώς και στα άτομα που λαμβάνουν επαγγελματική εκπαίδευση. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται επίσης στα άτομα που λαμβάνουν επαγγελματική εκπαίδευση ή είναι υποψήφια για επαγγελματική εκπαίδευση οποιουδήποτε είδους και μορφής.

Άρθρο 18
Διάκριση λόγω γονικής άδειας ανατροφής
και υιοθεσίας

Πέρα από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 2 έως 4 του παρόντος νόμου, συνιστά διάκριση και η λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση γονέων λόγω άδειας ανατροφής, φροντίδας, υιοθεσίας ή αναδοχής παιδιού.

Άρθρο 19
Θετικά μέτρα
(Άρθρο 3 της Οδηγίας)

Δεν συνιστά διάκριση η λήψη ή η διατήρηση ειδικών ή θετικών μέτρων με σκοπό την εξάλειψη τυχόν υφιστάμενων διακρίσεων εις βάρος του λιγότερο εκπροσωπούμενου φύλου και την επίτευξη της ουσιαστικής ισότητας στους τομείς που περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου, όπως εξειδικεύονται στις διατάξεις του πρώτου μέρους.

Άρθρο 20
Προστασία μητρότητας, πατρότητας
και οικογενειακής ζωής

1. Δεν θίγονται με τον παρόντα νόμο ειδικές διατάξεις νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών που ρυθμίζουν θέματα προστασίας της εγκυμοσύνης και της μητρότητας ή την προστασία της πατρότητας ή την προστασία της οικογενειακής ζωής.

2. Ο εργοδότης δεν μπορεί να αρνηθεί την πρόσληψη γυναίκας λόγω εγκυμοσύνης ή μητρότητας. Σε εργασίες όπου για την πρόσληψη απαιτείται η προσκόμιση ιατρικής βεβαίωσης, η έγκυος προσλαμβάνεται χωρίς την ιατρική αυτή βεβαίωση, εφόσον οι ιατρικές εξετάσεις που απαιτούνται είναι επικίνδυνες για την υγεία της ίδιας ή του εμβρύου. Στην περίπτωση αυτή, η προσκόμιση της ιατρικής βεβαίωσης γίνεται μετά τη λήξη της άδειας μητρότητας, με την επιφύλαξη των διατάξεων του π.δ. 176/1997 (ΦΕΚ 150 Α') και του π.δ. 41/2003 (ΦΕΚ 44 Α').

3. Η προστασία του άρθρου 16 του παρόντος νόμου ισχύει και για τους εργαζόμενους που κάνουν χρήση οποιασδήποτε άδειας, η οποία προβλέπεται για τη γέννηση, ανατροφή ή υιοθεσία παιδιού.

4. Οι ρυθμίσεις του άρθρου 15 του ν. 1483/1984 (ΦΕΚ 153 Α') , επεκτείνονται και ισχύουν για τρεις επιπλέον μήνες στην περίπτωση χρήσης της ειδικής παροχής προστασίας της μητρότητας του άρθρου 142 του ν. 3655/2008 (ΦΕΚ 58 Α').

5. Τα άρθρα 7 και 9 του ν. 1483/1984 (ΦΕΚ 153 Α'), όπως ισχύουν, έχουν εφαρμογή και στους μερικώς απασχολούμενους.

Άρθρο 21 **Δικαιούχοι επιδόματος γάμου και παιδιών**

1. α) Δικαιούχος του επιδόματος γάμου είναι κάθε εργαζόμενος σύζυγος, χήρος ή διαζευγμένος, καθώς και ο άγαμος γονέας, ανεξαρτήτως φύλου.

β) Δικαιούχος του επιδόματος παιδιών είναι κάθε εργαζόμενος γονέας, φυσικός ή θετός, ή εκείνος στον οποίο έχει ανατεθεί η επιμέλεια του παιδιού με δικαστική απόφαση.

γ) Οι ρυθμίσεις της παρούσας παραγράφου δεν θίγουν τις προϋποθέσεις χορήγησης των ανωτέρω επιδομάτων που δεν συνδέονται με το φύλο του εργαζόμενου, τα οποία κατά τα λοιπά χορηγούνται με βάση τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις. Επίσης, οι ρυθμίσεις της παρούσας παραγράφου δεν επεκτείνονται επί των προϋποθέσεων χορήγησης της οικογενειακής παροχής των υπαλλήλων του Δημοσίου, των Ν.Π.Δ.Δ. και των Ο.Τ.Α., η οποία εξακολουθεί να χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297 Α'), όπως κάθε φορά ισχύουν.

2. Το εδάφιο δ' της παρ. 4 του άρθρου 3 του από 20/23.12.1959 β.δ. (ΦΕΚ 279 Α'), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«δ) Αν η επιμέλεια των παιδιών έχει ανατεθεί με δικαστική απόφαση σε τρίτο πρόσωπο, το επίδομα καταβάλλεται στο τρίτο αυτό πρόσωπο, έστω και αν δεν εργάζεται.»

Άρθρο 22 **Έννομη προστασία** **(Άρθρο 17 της Οδηγίας)**

1. Κάθε πρόσωπο που θεωρεί ότι ζημιώθηκε από τη μη τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου, ακόμη και αν έχει λήξει η σχέση, στο πλαίσιο της οποίας φέρεται ότι σημειώθηκε η διάκριση, έχει δικαίωμα δικαστικής προστασίας, καθώς και δικαίωμα προσφυγής ενώπιον των αρμόδιων διοικητικών αρχών, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών διαμεσολάβησης από το φορέα του άρθρου 25 του παρόντος νόμου. Η άσκηση των δικαιωμάτων αυτών δεν επηρεάζει τις προβλεπόμενες προθεσμίες δικαστικής και διοικητικής προσφυγής.

2. Νομικά πρόσωπα και ενώσεις προσώπων που δικαιολογούν σχετικό έννομο συμφέρον μπορούν, κατόπιν συναίνεσης του θιγόμενου από παραβάσεις του παρόντος νόμου, να ασκούν στο όνομά του προσφυγή ενώπιον των αρμόδιων διοικητικών ή δικαστικών αρχών. Μπορούν επίσης να παρεμβαίνουν προς υπεράσπισή του ενώπιον των διοικητικών ή δικαστικών αρχών.

Άρθρο 23 **Αστικές, διοικητικές και ποινικές κυρώσεις** **(Άρθρα 18 και 25 της Οδηγίας)**

1. Η παραβίαση της κατά τον παρόντα νόμο απαγόρευσης διακρίσεων λόγω φύλου γεννά, εκτός των άλλων, και αξίωση προς πλήρη αποζημίωση του θύματος, η οποία θα καλύπτει τη θετική και την αποθετική ζημία, καθώς και την ηθική βλάβη.

Στο άρθρο 663 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας προστίθεται περίπτωση 6 ως εξής:

« 6) όλες οι διαφορές μεταξύ ιδιωτών από την παραβίαση της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών σε θέματα εργασίας και απασχόλησης, όπως αυτή κατοχυρώνεται στην κείμενη νομοθεσία που ενσωμάτωσε την οδηγία 2006/54/ΕΚ στην ελληνική έννομη τάξη.»

2. Η παραβίαση της κατά τον παρόντα νόμο απαγόρευσης διακρίσεων λόγω φύλου από πρόσωπο που ενεργεί ως εργοδότης ή από τον ασκούντα το διευθυντικό δικαίωμα ή εκπρόσωπο ή προστηθέντα υπ' αυτών, κατά τη σύναψη ή άρνηση σύναψης εργασιακής σχέσης ή κατά τη διάρκεια, λειτουργία, εξέλιξη ή λύση αυτής, συνιστά παραβίαση της εργατικής νομοθεσίας και κατά την έννοια του άρθρου 16 του ν. 2639/1998 (ΦΕΚ 205 Α'), για την

οποία επιβάλλονται οι προβλεπόμενες στο άρθρο αυτό διοικητικές κυρώσεις σύμφωνα με τα κριτήρια της παραγράφου 3 αυτού, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

3. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 107 του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. που κυρώθηκε με το ν. 3528/2007 (ΦΕΚ 26 Α') προστίθεται περίπτωση κδ' ως εξής:

«κδ) η παραβίαση της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών σε θέματα εργασίας και απασχόλησης, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία που ενσωμάτωσε την οδηγία 2006/54/ΕΚ στην ελληνική έννομη τάξη.»

4. Στο άρθρο 337 του Ποινικού Κώδικα προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Όποιος τελεί την πράξη της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού, εκμεταλλευόμενος την εργασιακή θέση του παθόντος ή τη θέση προσώπου που έχει ενταχθεί σε διαδικασία αναζήτησης θέσης εργασίας διώκεται κατ' έγκληση και τιμωρείται με φυλάκιση από έξι (6) μήνες μέχρι τρία (3) έτη και με χρηματική ποινή τουλάχιστον χιλίων (1.000) ευρώ.»

Άρθρο 24 **Βάρος απόδειξης** **(Άρθρο 19 της Οδηγίας)**

1. Όταν ένα πρόσωπο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου ισχυρίζεται ότι υφίσταται μεταχείριση που ενέχει διάκριση λόγω φύλου, κατά τις ανωτέρω διατάξεις, και επικαλείται, ενώπιον δικαστηρίου ή άλλης αρμόδιας αρχής, γεγονότα ή στοιχεία από τα οποία πιθανολογείται άμεση ή έμμεση διάκριση λόγω φύλου, ή ότι εκδηλώθηκε σεξουαλική ή άλλη παρενόχληση κατά την έννοια του παρόντος νόμου, ο καθ' ου φέρει το βάρος να αποδείξει στο δικαστήριο ή σε άλλη αρμόδια αρχή, ότι δεν υπήρξε παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών.

Η ανωτέρω ρύθμιση δεν ισχύει στην ποινική διαδικασία.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται επίσης στις περιπτώσεις που τίθεται ζήτημα άνισης μεταχείρισης λόγω φύλου, οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/85/ΕΟΚ, όπως ενσωματώθηκε ιδίως με τα προεδρικά διατάγματα 176/1997 (ΦΕΚ 50 Α') και 41/2003 (ΦΕΚ 44 Α'), καθώς και της οδηγίας 96/34/ΕΚ, όπως ενσωματώθηκε ιδίως με τα άρθρα 5 και 6 του ν. 1483/1984 (ΦΕΚ 153 Α'), 25 του ν. 2639/1998 (ΦΕΚ 205 Α'), 53 παρ. 2 του ν. 3528/2007 (ΦΕΚ 26 Α'), 6 του π.δ. 193/1988 (ΦΕΚ 84 Α') και 8 της Εθνικής Γενικής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας έτους 2003.

Άρθρο 25 **Φορέας παρακολούθησης και προώθησης** **της εφαρμογής της αρχής των ίσων ευκαιριών** **και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών** **(Άρθρο 20 της Οδηγίας)**

1. Φορέας για την παρακολούθηση και προώθηση της εφαρμογής της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος νόμου ορίζεται ο Συνήγορος του Πολίτη.

2. Στην παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3094/2003 (ΦΕΚ 10 Α') προστίθεται τελευταίο εδάφιο ως εξής:

«Ο Συνήγορος του Πολίτη ορίζεται φορέας για την παρακολούθηση και προώθηση της εφαρμογής, στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα, της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών όσον αφορά: α) την πρόσβαση στην απασχόληση, συμπεριλαμβανομένης της επαγγελματικής εξέλιξης και στην επαγγελματική κατάρτιση, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης με σκοπό την απασχόληση, β) τις συνθήκες και τους όρους εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της αμοιβής και γ) τα επαγγελματικά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 20 της Οδηγίας 2006/54/ΕΚ.»

3. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 3094/2003 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ο Συνήγορος του Πολίτη επικουρείται από έξι Βοηθούς

Συνηγόρους. Ο Συνήγορος του Πολίτη αναθέτει σε Βοηθούς Συνηγόρους την εκτέλεση των καθηκόντων του Συνηγόρου για το Παιδί, καθώς και την παρακολούθηση και προώθηση της εφαρμογής της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών, κατά την πρώτη παράγραφο του άρθρου αυτού.»

4. Στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3094/2003, προστίθεται προτελευταίο εδάφιο ως εξής:

«Φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων των τραπεζών, υπάγονται στην αρμοδιότητα του Συνηγόρου του Πολίτη για την εκπλήρωση της κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 1 αποστολής αυτού ως φορέα για την παρακολούθηση και προώθηση της εφαρμογής της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών, βάσει της Οδηγίας 2006/54/ΕΚ, όπως ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη.»

5. Όπου στα άρθρα 1 έως και 4 του ν. 3094/2003 αναφέρονται οι όροι «δημόσιες υπηρεσίες» ή «υπάλληλος», προστίθεται «και ιδιώτες/ιδιώτης, για την παρακολούθηση και προώθηση της εφαρμογής της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών, βάσει της Οδηγίας 2006/54/ΕΚ, όπως ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη».

6. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 3094/2003 αντικαθίσταται ως εξής:

«Δεν υπάγονται επίσης στην αρμοδιότητά του θέματα που αφορούν την υπηρεσιακή κατάσταση του προσωπικού των δημοσίων υπηρεσιών, με εξαίρεση τις περιπτώσεις όπου ο Συνήγορος του Πολίτη ενεργεί ως φορέας προώθησης της αρχής της ίσης μεταχείρισης, ανεξαρτήτως φυλετικής ή εθνοτικής καταγωγής, θρησκευτικών ή άλλων πεποιθήσεων, ηλικίας, αναπηρίας ή γενετήσιου προσανατολισμού, καθώς και τις περιπτώσεις όπου ενεργεί ως φορέας για την παρακολούθηση και προώθηση της εφαρμογής της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών, βάσει της Οδηγίας 2006/54/ΕΚ, όπως ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη.»

7. Στην παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 3094/2003 προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής:

«Όταν ο Συνήγορος του Πολίτη ενεργεί ως φορέας για την παρακολούθηση και προώθηση της εφαρμογής της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών, κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 1 του νόμου αυτού, επιλαμβάνεται υποθέσεων που εκκρεμούν ενώπιον δικαστηρίων, δικαστικών ή εισαγγελικών αρχών, έως τη διεξαγωγή της πρώτης συζήτησης στο ακροατήριο ή την άσκηση ποινικής δίωξης ή έως ότου το αρμόδιο δικαστήριο ή η αρμόδια δικαστική αρχή αποφανθεί επί αιτήσεως παροχής προσωρινής δικαστικής προστασίας.»

8. Στο άρθρο 3 του ν. 3094/2003 προστίθεται παράγραφος 6 ως εξής:

«6. Στο πλαίσιο της κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 1 αποστολής του ως φορέα για την παρακολούθηση και προώθηση της εφαρμογής της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών και πέραν των λοιπών κατά τον παρόντα νόμο αρμοδιοτήτων του, ο Συνήγορος του Πολίτη,

α) παρέχει συνδρομή προς τα θύματα διακρίσεων λόγω φύλου, διαμεσολαβώντας με κάθε πρόσφορο τρόπο για την αποκατάσταση της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών. Εφόσον η διαμεσολάβηση αυτή δεν επιφέρει ικανοποιητικά αποτελέσματα, ο Συνήγορος του Πολίτη διαβιβάζει το πόρισμά του στον καθ' ύλην αρμόδιο φορέα για την άσκηση της πειθαρχικής ή και κυρωτικής αρμοδιότητας, ο οποίος οφείλει να ενημερώσει περί αυτού τον Συνήγορο του Πολίτη.

β) διενεργεί έρευνα σύμφωνα με το άρθρο 4,

γ) δημοσιεύει ειδικές εκθέσεις για την εφαρμογή των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών στον τομέα της απασχόλησης και της εργασίας, οι οποίες περιλαμβάνουν και εισηγήσεις μέτρων για την εξάλειψη των διακρίσεων λόγω φύλου. Οι εκθέσεις αυτές κοινοποιούνται, πέραν των οριζόμενων στο τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 5 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, στο Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και στη Γενική Γραμματεία Ισότητας των Φύλων του

Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης,

δ) διατυπώνει γνώμη, αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν ερωτήματος άλλης δημόσιας αρχής, ως προς την ερμηνεία διατάξεων του παρόντος νόμου,

ε) ανταλλάσσει πληροφορίες με ομόλογους φορείς των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με αρμόδιους ευρωπαϊκούς οργανισμούς, όπως το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο για την Ισότητα των Φύλων που έχει συσταθεί με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1922/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2006 (ΕΕ L 403) και

στ) συνεργάζεται με τη Γενική Γραμματεία Ισότητας των Φύλων του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, τους κοινωνικούς εταίρους, τις επιχειρήσεις και τις μη κυβερνητικές οργανώσεις προς ενημέρωση και διάδοση των καλών πρακτικών ίσης μεταχείρισης και ίσων ευκαιριών για άνδρες και γυναίκες στην απασχόληση, την εργασία και την εν γένει επαγγελματική δραστηριότητα και για τη διοργάνωση σχετικών επιμορφωτικών εκδηλώσεων.»

9. Τα εδάφια 6 έως 9 της παρ. 5 του άρθρου 4 του ν. 3094/2003 αντικαθίστανται ως εξής:

«Για την προάσπιση των δικαιωμάτων του παιδιού και για την παρακολούθηση της εφαρμογής της αρχής της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών, κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 1 του παρόντος, ο Συνήγορος του Πολίτη μπορεί να ζητεί, με ειδικά αιτιολογημένο έγγραφό του, από ιδιώτη που κατονομάζεται στην αναφορά, έγγραφα ή άλλα στοιχεία για την υπόθεση. Τα στοιχεία αυτά παρέχονται εφόσον δεν παραβιάζεται η νομοθεσία περί προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Στο πλαίσιο έρευνας για την προάσπιση των δικαιωμάτων του παιδιού, δεν μπορεί να αντιταχθεί στον Συνήγορο ο χαρακτηρισμός των αιτούμενων στοιχείων ως απορρήτων. Ο Συνήγορος του Πολίτη υποχρεούται να διασφαλίζει το προσωπικό και επαγγελματικό απόρρητο των ιδιωτών και να μη δημοσιοποιεί στοιχεία που μπορεί να καταστήσουν δυνατό τον προσδιορισμό τους. Αν ο ιδιώτης αρνείται να παράσχει τα παραπάνω στοιχεία, ο Συνήγορος του Πολίτη μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή δημόσιας υπηρεσίας ή επαγγελματικού συλλόγου κατά περίπτωση, καθώς και της εισαγγελικής αρχής.»

10. Καταγγελίες ή πληροφορίες που περιέρχονται σε δημόσια αρχή σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος νόμου διαβιβάζονται από αυτήν στο Συνήγορο του Πολίτη. Όσον αφορά το πεδίο αρμοδιότητας του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας (Σ.Ε.Π.Ε.), οι κατά τόπο Επιθεωρήσεις Εργασίας επιλαμβάνονται των παραπάνω καταγγελιών και ενημερώνουν άμεσα το Συνήγορο του Πολίτη, έχουν δε την υποχρέωση να του υποβάλουν τα αποτελέσματα των ενεργειών αρμοδιότητάς τους, επιφυλασσομένης, σε κάθε περίπτωση, της αρμοδιότητας του Συνηγόρου του Πολίτη προς ιδίαν έρευνα και διαμόρφωση του τελικού πορίσματος επί της καταγγελίας.

Άρθρο 26

Υποχρέωση πληροφόρησης και παροχής στοιχείων (Άρθρα 26 και 30 της Οδηγίας)

1. Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις οφείλουν να ενημερώνουν τα μέλη τους για το περιεχόμενο του παρόντος νόμου και για τα μέτρα που λαμβάνονται για την εφαρμογή του και για την εξασφάλιση της αρχής της ισότητας αμοιβής και ίσης μεταχείρισης των δύο φύλων.

2. Οι εργοδότες υποχρεούνται να διευκολύνουν τις συνδικαλιστικές οργανώσεις στην ενημέρωση αυτή, που γίνεται είτε εγγράφως, σε πίνακες ανακοινώσεων που βρίσκονται στην επιχείρηση, είτε προφορικά είτε με διανομή εντύπων στους χώρους εργασίας, εκτός του χρόνου απασχόλησης, ή με άλλο πρόσφορο τρόπο.

3. Οι εργοδότες, καθώς και οι υπεύθυνοι για θέματα επαγγελματικής κατάρτισης, οφείλουν να προάγουν την ισότητα μεταξύ ανδρών και γυναικών στο χώρο εργασίας με τρόπο προγραμματισμένο και συστηματικό. Για το σκοπό αυτόν λαμβάνουν μέτρα

για την πρόληψη και την αντιμετώπιση κάθε μορφής διάκρισης λόγω φύλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος και ιδίως για την πρόληψη της παρενόχλησης και της σεξουαλικής παρενόχλησης, αλλά και ως προς την πρόσβαση στην απασχόληση, στην επαγγελματική κατάρτιση και στην επαγγελματική, μισθολογική και βαθμολογική εξέλιξη.

Οι εργοδότες οφείλουν να παρέχουν, σε τακτά χρονικά διαστήματα, τις κατάλληλες πληροφορίες στους εργαζόμενους και στους εκπροσώπους τους, καθώς και στους αρμόδιους φορείς των άρθρων 25 και 28 του παρόντος νόμου, όταν οι πληροφορίες αυτές τους ζητούνται. Οι πληροφορίες αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν στοιχεία για την αναλογία ανδρών και γυναικών στα διάφορα επίπεδα οργάνωσης του φορέα απασχόλησης, καθώς και για τα μέτρα που ενδεχομένως προτίθενται να λάβουν για τη βελτίωση της κατάστασης, σε συνεργασία με τους εκπροσώπους των εργαζομένων.

4. Οι υπηρεσίες του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης υποχρεούνται να παρέχουν στις συνδικαλιστικές οργανώσεις και στους εργαζομένους, ατομικά, κάθε πληροφορία και στοιχείο που αναφέρεται στα θέματα που ρυθμίζονται με τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 27

Τμήμα Ισότητας των Φύλων του Ανώτατου Συμβουλίου Εργασίας

1. Στο Ανώτατο Συμβούλιο Εργασίας της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης λειτουργεί από 2.2.1984 Ειδικό Τμήμα «Ισότητας των Φύλων». Η λειτουργία του Τμήματος «Ισότητας των Φύλων» στο Ανώτατο Συμβούλιο Εργασίας της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εργασίας, η απαρτία και η θητεία των μελών διέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 25 του π.δ. 368/1989 (ΦΕΚ 163 Α') όπως ισχύουν. Τα μέλη του Τμήματος, τακτικά και αναπληρωματικά, και ο γραμματέας του ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης.

2. Η παράγραφος 6 του άρθρου 25 του π.δ. 368/1989 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Το Τμήμα Ισότητας των Φύλων συγκροτείται από:

α) τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, ως Πρόεδρο, ο οποίος σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματος αναπληρώνεται από τον Γενικό Διευθυντή Εργασίας,

β) έναν εκπρόσωπο της Γενικής Γραμματείας Ισότητας των Φύλων του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, με τον αναπληρωτή του,

γ) έναν ανώτερο υπάλληλο της Διεύθυνσης Όρων Εργασίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, με τον αναπληρωτή του,

δ) έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων με τον αναπληρωτή του, όπως υποδεικνύεται από τους φορείς τους και

ε) έναν εκπρόσωπο των εργοδοτών με τον αναπληρωτή του, όπως υποδεικνύεται από τους φορείς τους.

Εισηγητής είναι ο κατά περίπτωση αρμόδιος υπάλληλος της Διεύθυνσης Όρων Εργασίας, Τμήμα Ισότητας των Φύλων του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης.»

3. Η παράγραφος 14 του άρθρου 25 του π.δ. 368/1989 αντικαθίσταται ως εξής:

«14. Στην αρμοδιότητα του Τμήματος Ισότητας των Φύλων ανήκει η γνωμοδότηση για σχέδια νόμων, διοικητικών πράξεων και γενικά για θέματα που αναφέρονται στην εφαρμογή της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών στις εργασιακές σχέσεις, εφόσον παραπέμπονται σε αυτό από τις αρμόδιες υπηρεσίες.»

Άρθρο 28

Θέματα Υπηρεσιών Ισότητας των Φύλων του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και αρμοδιότητες αυτών

1. Τμήμα Ισότητας των Φύλων

α. Στη Διεύθυνση Όρων Εργασίας της Κεντρικής Υπηρεσίας

του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης λειτουργεί από 2.2.1984 Τμήμα «Ισότητας των Φύλων».

β. Η περίπτωση δ' της παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 368/1989 αντικαθίσταται ως εξής:

«δ) Τμήμα Ισότητας των Φύλων, στο οποίο ανήκουν:

αα) Η νομοθετική πρωτοβουλία και η επεξεργασία σχεδίων νόμων και κανονιστικών διοικητικών πράξεων που αναφέρονται στην εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης και στην ισότητα ευκαιριών ανδρών και γυναικών στις εργασιακές σχέσεις, στην προστασία της μητρότητας και στη συμφιλίωση επαγγελματικού, ιδιωτικού και οικογενειακού βίου, σε συνεργασία με τη Γενική Γραμματεία Ισότητας των Φύλων του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

ββ) Η παρακολούθηση του διεθνούς και κοινοτικού δικαίου σχετικά με τα θέματα της ανωτέρω παραγράφου, σε συνεργασία με τους συναρμόδιους κάθε φορά φορείς.

Εκπρόσωπος του Τμήματος Ισότητας των Φύλων μετέχει στις ελληνικές, ευρωπαϊκές και διεθνείς επιτροπές και ομάδες εργασίας, σχετικά με τα αντικείμενα αρμοδιότητάς του.

γγ) Η παρακολούθηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας, των διαιτητικών αποφάσεων, των εσωτερικών κανονισμών προσωπικού και των εν γένει πρακτικών στο χώρο εργασίας ως προς την τήρηση της αρχής της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών και την υιοθέτηση θετικών δράσεων στο πλαίσιο αυτής. Για το σκοπό αυτόν συνεργάζεται με κάθε αρμόδια Υπηρεσία συμπεριλαμβανομένων του Σ.Ε.Π.Ε. και του Οργανισμού Μεσολάβησης και Διαιτησίας (Ο.ΜΕ.Δ.), οι οποίες υποχρεούνται να αποστέλλουν σε αυτό όλα τα σχετικά στοιχεία, λαμβάνει δε υπόψη σχετικές απόψεις, πληροφορίες ή στοιχεία των κοινωνικών εταίρων.

δδ) Η συλλογή στοιχείων και στατιστικών δεδομένων για τη θέση των εργαζομένων και των δύο φύλων στην Ελλάδα και η παρακολούθηση της εφαρμογής ειδικών θετικών μέτρων για την προώθηση της ισότητας ευκαιριών για τα δύο φύλα και την εξάλειψη των ανισοτήτων στις εργασιακές σχέσεις.

εε) Η ενημέρωση σχετικά με τις «καλές πρακτικές» στα θέματα που ρυθμίζει ο παρών νόμος. Για το σκοπό αυτόν ζητούνται σχετικές πληροφορίες και στοιχεία από Δημόσιες Υπηρεσίες, Ανεξάρτητες Αρχές, Διαχειριστικές Αρχές κοινοτικών και άλλων πόρων ή από άλλον αρμόδιο φορέα.

στστ) Η ενημέρωση των εργοδοτών, των εργαζομένων, των συνδικαλιστικών και των μη κυβερνητικών οργανώσεων που ασχολούνται με την προώθηση της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών, σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για την ισότητα των φύλων στις εργασιακές σχέσεις.»

2. Γραφεία Ισότητας των Φύλων

α. Σε όλες τις Επιθεωρήσεις Εργασίας (Διευθύνσεις, Τμήματα και Γραφεία) λειτουργούν από 2.2.1984 «Γραφεία Ισότητας των Φύλων».

β. Στο άρθρο 9 του π.δ. 136/1999 (ΦΕΚ 134 Α') προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Γραφείο Ισότητας των Φύλων: (μη αυτοτελές)

α) Ενημέρωση και συνεργασία με τον Συνήγορο του Πολίτη, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 8 περ. α' και 11 του άρθρου 25.

β) Ενημέρωση του Τμήματος Ισότητας των Φύλων της Διεύθυνσης Όρων Εργασίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης για θέματα του παρόντος νόμου.

γ) Συνεργασία με το Τμήμα Ισότητας των Φύλων της Διεύθυνσης Όρων Εργασίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, τον Συνήγορο του Πολίτη και τη Γενική Γραμματεία Ισότητας του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, για την ενημέρωση και για την εφαρμογή από τους Κοινωνικούς Επιθεωρητές Εργασίας των ρυθμίσεων του παρόντος. Για το σκοπό αυτόν τα σχετικά στατιστικά στοιχεία τηρούνται ανά φύλο.

Ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης ορίζει τον υπεύθυνο του Γραφείου Ισότητας των Φύλων.»

3. Μονάδα Ανάλυσης και Τεκμηρίωσης

Το εδάφιο β' της παρ. 4 του άρθρου 2 του ν. 2874/2000 (ΦΕΚ 286 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως: «Η Μονάδα Ανάλυσης και

Τεκμηρίωσης έχει ως έργο την παρακολούθηση των πολιτικών απασχόλησης, κοινωνικής ασφάλισης και ισότητας των φύλων και την κατάρτιση μελετών και εκθέσεων για τα θέματα αυτά και γενικώς την επιστημονική και γραμματειακή υποστήριξη του Συμβουλίου Εμπειρογνομόνων για την προώθηση του έργου του.»

4. Με απόφαση του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης μπορούν να ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα οργάνωσης και λειτουργίας των υπηρεσιών του Υπουργείου που αναφέρονται στο παρόν άρθρο.

Άρθρο 29 **Κοινωνικός διάλογος** **(Άρθρα 21, 22 και 29 της Οδηγίας)**

1. Το Κράτος ενθαρρύνει το διάλογο μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, καθώς και το διάλογο με τις μη κυβερνητικές οργανώσεις, οι οποίες προωθούν την ισότητα μεταξύ ανδρών και γυναικών, με στόχο την προαγωγή της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών στην απασχόληση και την εργασία ως και την συμπλήρωση επαγγελματικού, οικογενειακού και ιδιωτικού βίου.

2. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, στο πλαίσιο της αποστολής της για τη διεξαγωγή κοινωνικού διαλόγου για τη γενική πολιτική της χώρας και ειδικότερα για θέματα κοινωνικής πολιτικής, ενθαρρύνει το διάλογο με τις οργανώσεις - μέλη της, με σκοπό την ενημέρωση, ευαισθητοποίηση και ενεργό συμμετοχή τους στην προώθηση της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης, σύμφωνα με τους σκοπούς και κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

3. Κατά τη σύνταξη και εφαρμογή κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων ή πράξεων, καθώς και κάθε μορφής προγραμμάτων για την εργασία, την απασχόληση και την επαγγελματική κατάρτιση, πρέπει να λαμβάνεται ιδιαίτερως υπόψη η αρχή των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ **ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ – ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Άρθρο 30 **Καταργούμενες διατάξεις** **(Άρθρο 23 της Οδηγίας)**

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργείται κάθε γενική ή ειδική διάταξη νόμων, διαταγμάτων, υπουργικών αποφάσεων, εσωτερικών κανονισμών επιχειρήσεων που έχουν ισχύ νόμου ή κανονιστικής πράξης, καθώς και διατάξεις που ρυθμίζουν την άσκηση ελευθέρου επαγγέλματος ή ανεξάρτητης δραστηριότητας, εφόσον αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται, επίσης, όροι συλλογικών συμβάσεων εργασίας ή άλλων συλλογικών συμφωνιών, διατητικών αποφάσεων του ν. 1876/1990 (ΦΕΚ 27 Α'), εσωτερικών κανονισμών επιχειρήσεων ή εκμεταλλεύσεων συμβατικής ισχύος, καθώς και ατομικών συμβάσεων εργασίας, εφόσον αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος.

3. Ο ν. 3488/2006 (ΦΕΚ 191 Α') καταργείται, εξαιρουμένων των διατάξεων της παραγράφου 7 του άρθρου 13 και των άρθρων 21 και 23.

4. Καταργούνται οι διατάξεις των παραγράφων 4 και 5 του άρθρου 4, του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 και της παραγράφου 2 του άρθρου 8 και του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 9 του ν. 1414/ 1984 (ΦΕΚ 10 Α').

5. Τα προεδρικά διατάγματα 87/2002 (ΦΕΚ 66 Α') και 105/2003 (ΦΕΚ 96 Α') καταργούνται.

Άρθρο 31 **Έκτακτη οικονομική ενίσχυση στους** **χαμηλοσυνταξιούχους**

1. Στους κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του νόμου αυτού συνταξιούχους του Δημοσίου, στους συνταξιούχους των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου που διέπονται από ανά-

λογο με τους δημοσίους υπαλλήλους συνταξιοδοτικό καθεστώς, στους συνταξιούχους του ΝΑΤ και των οργανισμών κύριας ασφάλισης αρμοδιότητας Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, πλην ΟΓΑ, καθώς και σε όσους εκ των ανωτέρω φορέων το δικαίωμα λήψης σύνταξης ανατρέχει στην ημερομηνία έναρξης ισχύος του νόμου αυτού, καταβάλλεται έκτακτη οικονομική ενίσχυση, ύψους εκατό (100,00) έως τριακόσια (300,00) ευρώ, εφόσον πληρούν αθροιστικά τις παρακάτω προϋποθέσεις:

Α) Να έχουν συμπληρώσει το 60ό έτος της ηλικίας τους και
Β) Να πληρούν τα παρακάτω όρια ετήσιου ατομικού και οικογενειακού εισοδήματος, τα οποία προκύπτουν από τη δήλωση φορολογίας εισοδήματος οικονομικού έτους 2009 και αφορούν σε εισοδήματα του έτους 2008, από το ύψος των οποίων διαμορφώνεται και το ποσό της ενίσχυσης σε:

α) 300,00 ευρώ για όσους έχουν ατομικό ετήσιο εισόδημα έως 7.000,00 ευρώ και οικογενειακό ετήσιο εισόδημα έως 12.000,00 ευρώ,

β) 200,00 ευρώ για όσους έχουν ατομικό ετήσιο εισόδημα 7.000,01 - 8.500,00 ευρώ και οικογενειακό ετήσιο εισόδημα μέχρι 14.500,00 ευρώ,

γ) 100,00 ευρώ για όσους έχουν ατομικό ετήσιο εισόδημα 8.500,01 - 10.500 ευρώ και οικογενειακό ετήσιο εισόδημα μέχρι 16.500,00 ευρώ.

2. Από το όριο ηλικίας που προβλέπεται ανωτέρω εξαιρούνται όσοι εξ ιδίου δικαιώματος λαμβάνουν σύνταξη λόγω αναπηρίας καθώς και οι δικαιούχοι εκ μεταβιβάσεως, εφόσον οι τελευταίοι:

α) είναι δικαιούχοι λόγω θανάτου συζύγου ή

β) δεν έχουν υπερβεί το 18ο έτος ή, αν σπουδάζουν, το 24ο έτος της ηλικίας τους, ή

γ) είναι ανίκανοι για άσκηση οποιουδήποτε βιοποριστικού επαγγέλματος σε ποσοστό μεγαλύτερο του 67%.

3. Η έκτακτη οικονομική ενίσχυση είναι αφορολόγητη, δεν υπόκειται σε οποιαδήποτε κράτηση, δεν κατάσχεται ούτε συμψηφίζεται με ήδη βεβαιωμένα χρέη προς το Δημόσιο ή πιστωτικά ιδρύματα και δεν υπολογίζεται στα εισοδηματικά κριτήρια του ΕΚΑΣ ή οποιασδήποτε άλλης παροχής κοινωνικού ή προνοιακού χαρακτήρα.

4. Κάθε δικαιούχος λαμβάνει μία έκτακτη οικονομική ενίσχυση από μία μόνο πηγή. Για την καταβολή της έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης στους δικαιούχους αρμόδιοι είναι οι ασφαλιστικοί φορείς, συμπεριλαμβανομένου του Δημοσίου, που καταβάλλουν την κύρια σύνταξη.

Σε περίπτωση διπλοσυνταξιούχων από διαφορετικούς φορείς αρμόδιος φορέας για την καταβολή της οικονομικής ενίσχυσης είναι εκείνος που χορηγεί το μεγαλύτερο ποσό σύνταξης. Αν την εκ μεταβιβάσεως σύνταξη δικαιούνται περισσότεροι του ενός δικαιούχοι, το ποσό της έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης επιμερίζεται αντιστοίχως στα συνδικαιούχα πρόσωπα. Στην περίπτωση τα ανωτέρω εισοδηματικά κριτήρια δεν πληρούνται από όλους τους συνδικαιούχους της εκ μεταβιβάσεως σύνταξης, η οικονομική ενίσχυση καταβάλλεται σε εκείνους που τα πληρούν και σε ποσοστό αντίστοιχο με το ποσοστό σύνταξης που ο καθένας δικαιούται (ή ολόκληρη στο δικαιολόχο μέλος που πληροί τα κριτήρια αυτά).

5. Η ανωτέρω έκτακτη οικονομική ενίσχυση καταβάλλεται μαζί με τη σύνταξη του μηνός Ιανουαρίου 2011.

6. Οι φορείς που καταβάλλουν την έκτακτη οικονομική ενίσχυση επιχορηγούνται για το σκοπό αυτόν από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Άρθρο 32

Ειδικά για το εξωδρυματικό επίδομα που λαμβάνουν οι συνταξιούχοι των ασφαλιστικών οργανισμών κύριας ασφάλισης αρμοδιότητας Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και του ΝΑΤ, καθώς και για το επίδομα απόλυτης αναπηρίας, με το οποίο προσαυξάνεται η σύνταξη τυφλών συνταξιούχων των Οργανισμών αυτών σύμφωνα με το ν. 612/1977 (ΦΕΚ 164 Α'), ως δώρο εορτών Χριστουγέννων χορηγείται ολόκληρο το ποσό του μηνιαία καταβαλλόμενου επιδόματος απόλυτης αναπηρίας ή του εξωδρυματικού επιδόματος, ενώ ως δώρο Πάσχα και επιδόματος αδείας το ήμισυ του μηνιαία καταβαλλόμενου επιδόματος απόλυτης

αναπηρίας ή του εξωιδρυματικού επιδόματος αντίστοιχα.

Τα επιδόματα της παρ. 10 του άρθρου τρίτου του ν. 3845/2010 (ΦΕΚ 65 Α') και τα δώρα του παρόντος άρθρου δεν καταβάλλονται, εφόσον οι καταβαλλόμενες συντάξεις, συμπεριλαμβανομένων των επιδομάτων της παραγράφου 10 και των δώρων του παρόντος άρθρου, υπολογιζόμενες σε δωδεκάμηνη βάση υπερβαίνουν κατά μήνα, τα δύο χιλιάδες πεντακόσια (2.500,00) ευρώ. Αν με την καταβολή των επιδομάτων της παρ. 10 του άρθρου τρίτου του ν. 3845/2010 και την καταβολή των δώρων του παρόντος άρθρου, οι καταβαλλόμενες συντάξεις υπερβαίνουν το ύψος αυτό, το σύνολο του ποσού που αντιστοιχεί στα επιδόματα της παραγράφου 10 και τα δώρα του άρθρου αυτού καταβάλλονται μέχρι του ορίου των δύο χιλιάδων πεντακοσίων (2.500,00) ευρώ. Ειδικά για τους συνταξιούχους του Δημοσίου που λαμβάνουν με τη σύνταξή τους το επίδομα ανικανότητας των παραγράφων 4 και 5 του άρθρου 54 του π.δ. 169/2007 (ΦΕΚ 210 Α') τα ποσά της παρ. 1 του άρθρου Μόνου του ν. 3847/2010 (ΦΕΚ 67 Α') προσαιξάνονται, το μεν δώρο Χριστουγέννων με ολόκληρο το ποσό του ανωτέρω επιδόματος ανικανότητας, το δώρο Πάσχα και το επίδομα αδείας με το ήμισυ του ποσού αυτού, κατά περίπτωση.

Κατά τα λοιπά έχουν εφαρμογή οι παράγραφοι 10-15 του άρθρου τρίτου του ν. 3845/2010, καθώς και των παραγράφων 1 έως 6 του άρθρου Μόνου του ν. 3847/2010, κατά περίπτωση.

Άρθρο 33

1. Η περίπτωση Θα 4 του άρθρου 4 του ν. 3754/2009 (ΦΕΚ 43 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Δύο Επιμελητές Α' ιατροί κλάδου Ε.Σ.Υ., που υπηρετούν στο ίδιο Νοσοκομείο ή Κέντρο Υγείας με την κρινόμενη θέση και έχουν την ίδια ή συναφή με την κρινόμενη θέση ειδικότητα. Οι Επιμελητές αυτοί επιλέγονται με κλήρωση για κάθε κρίση από σχετικό κατάλογο, που συντάσσει και διατηρεί το νοσοκομείο και επικαιροποιείται σε ετήσια βάση. Εξέλιξη τους σε ανώτερο βαθμό δεν επηρεάζει την επιλογή τους.

Σε περίπτωση που ιατρός Επιμελητής Α' που κληρώθηκε, παραιτηθεί από τον ορισμό του ως μέλος του Συμβουλίου, εντός αποκλειστικής προθεσμίας πέντε (5) ημερών από την κοινοποίηση της σχετικής απόφασης, τότε με απόφαση του Διοικητή του νοσοκομείου ορίζεται ως μέλος του Συμβουλίου Διευθυντής του οικείου τμήματος, ο οποίος εκτελεί χρέη εισηγητή. Εάν και οι δύο Επιμελητές Α' που κληρώθηκαν, παραιτηθούν από τον ορισμό τους ως μέλη του Συμβουλίου, εντός αποκλειστικής προθεσμίας πέντε (5) ημερών από την κοινοποίηση της σχετικής απόφασης, τότε με απόφαση του Διοικητή του νοσοκομείου ορίζεται ως μέλος του Συμβουλίου Διευθυντής του οικείου τμήματος, ο οποίος εκτελεί, μόνον αυτός, χρέη εισηγητή και ένα άλλο μέλος από τον ανωτέρω σχετικό κατάλογο Επιμελητών Α', που τηρείται στο νοσοκομείο.

Σε όσα νοσοκομεία δεν υπάρχει ικανός αριθμός ιατρών Επιμελητών Α', ο ορισμός των μελών του Συμβουλίου θα γίνεται με απόφαση του Διοικητή της οικείας Υ.ΠΕ. από σχετικό κατάλογο, που συντάσσει και διατηρεί η Υ.ΠΕ. και επικαιροποιείται σε ετήσια βάση.

Ο εισηγητής ή οι εισηγητές, κατά περίπτωση υποχρεούνται να καταθέτουν τις εισηγήσεις τους εντός τριάντα (30) ημερών από το πέρας της προκήρυξης. Ενστάσεις επί των εισηγήσεων υποβάλλονται από τους υποψηφίους εντός δέκα (10) ημερών από την κατάθεση των εισηγήσεων. Οι εισηγητές εισηγούνται επί των ενστάσεων εντός δέκα (10) ημερών και το Συμβούλιο συνεδριάζει και αποφασίζει σε διάστημα δέκα (10) ημερών από την ημερομηνία της τελευταίας εισήγησης. Έδρα του Συμβουλίου είναι το Νοσοκομείο που προκηρύσσει τη θέση. Οι επιλεγέντες κριτές μπορούν να παραιτηθούν μόνο για σπουδαίο λόγο και υποχρεούνται μέχρι την αντικατάστασή τους να ασκούν τα καθήκοντά τους, εκτός από τις περιπτώσεις ανωτέρας βίας.

Τα Συμβούλια προσλήψεων - κρίσεων συγκροτούνται με απόφαση του Διοικητή της Υ.ΠΕ. σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2690/1999 (ΦΕΚ 45 Α'). Με απόφαση του Υπουργού Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης ρυθμίζεται ο τρόπος λειτουργίας των ανωτέρω Συμβουλίων, η διαδικασία λήψης απόφασης, η ιεράρ-

χηση των κριτηρίων και η συγκριτική αξιολόγηση των κρινόμενων. Μέχρι την έκδοση της υπουργικής απόφασης που θα ρυθμίζει τη λειτουργία των Συμβουλίων κρίσης, ισχύουν οι σχετικές υπ' αριθ. 39832/1997 (ΦΕΚ 1088 Β') και 2103/2003 (ΦΕΚ 33 Β') υπουργικές αποφάσεις, που εκδόθηκαν κατ' εφαρμογή των νόμων 2519/1997 (ΦΕΚ 165 Α') και 2889/2001 (ΦΕΚ 37 Α') αντίστοιχα.»

2. Μετά το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης Θβ 4, του άρθρου 4 του ν. 3754/2009 (ΦΕΚ 43 Α'), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Σε περίπτωση που ο ιατρός Διευθυντής που κληρώθηκε, παραιτηθεί από τον ορισμό του ως μέλος του Συμβουλίου εντός αποκλειστικής προθεσμίας πέντε (5) ημερών από την κοινοποίηση της σχετικής απόφασης, τότε με απόφαση του Διοικητή της οικείας Υ.ΠΕ. ορίζεται χωρίς κλήρωση μέλος του Συμβουλίου από το σχετικό κατάλογο που συντάσσει και διατηρεί η Υ.ΠΕ. και επικαιροποιείται σε ετήσια βάση.»

3. Μετά το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης Θδ 4 του άρθρου 4 του ν. 3754/2009 (ΦΕΚ 43 Α'), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Σε περίπτωση που ο ιατρός που κληρώθηκε παραιτηθεί από τον ορισμό του ως μέλος του Συμβουλίου εντός αποκλειστικής προθεσμίας πέντε (5) ημερών από την κοινοποίηση της σχετικής απόφασης, τότε με απόφαση του Διοικητή της οικείας Υ.ΠΕ. ορίζεται χωρίς κλήρωση μέλος του Συμβουλίου από το σχετικό κατάλογο που συντάσσει και διατηρεί η Υ.ΠΕ. και επικαιροποιείται σε ετήσια βάση.»

4. Στο τέλος της περίπτωσης Θ β3 του άρθρου 4 του ν. 3754/2009 (ΦΕΚ 43 Α'), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Στο Συμβούλιο Επιλογής Διευθυντών των πανεπιστημιακών κλινικών, μονάδων και εργαστηρίων συμμετέχει ο Συντονιστής Διευθυντής ιατρός μέλος Δ.Ε.Π. του οικείου τμήματος.»

5. Στο τέλος της περίπτωσης Θ δ3 του άρθρου 4 του ν. 3754/2009 (ΦΕΚ 43 Α'), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Στο Συμβούλιο Επιλογής Συντονιστών Διευθυντών των πανεπιστημιακών κλινικών, μονάδων και εργαστηρίων συμμετέχει ο Συντονιστής Διευθυντής ιατρός μέλος Δ.Ε.Π. του οικείου τμήματος.»

6. Σε περίπτωση που έχουν κατατεθεί και οι δύο εισηγήσεις στη γραμματεία του Συμβουλίου, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου, η θητεία των εισηγητών αυτών παρατείνεται έως την ολοκλήρωση της κρίσης της συγκεκριμένης θέσης.

Άρθρο 34

1. Η παράγραφος 2 του άρθρου 45 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Τα νοσοκομεία και τα κέντρα υγείας όλης της χώρας, για την πραγματοποίηση εφημεριών, κατατάσσονται σε τρεις (3) ζώνες ανάλογα με την έδρα τους, ως εξής:

α. Ζώνη Α'

Στη ζώνη αυτή ανήκουν τα νοσοκομεία του λεκανοπεδίου Αττικής, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, του Ηρακλείου και των Ιωαννίνων, συμπεριλαμβανομένων και των πανεπιστημιακών, καθώς και τα κέντρα υγείας που ως οργανικές μονάδες υπάγονται σε αυτά.

β. Ζώνη Β'

Στη ζώνη αυτή ανήκουν τα περιφερειακά και νομαρχιακά νοσοκομεία των υπολοίπων νομών ή πόλεων, της Αλεξανδρούπολης και της Λάρισας, καθώς και τα κέντρα υγείας που ως οργανικές μονάδες υπάγονται σε αυτά με την επιφύλαξη αυτών που ανήκουν στη Γ' ζώνη.

γ. Ζώνη Γ'

Στη ζώνη αυτή ανήκουν το Γενικό Νοσοκομείο Φλώρινας και τα Γενικά Νοσοκομεία - Κέντρα Υγείας Λήμνου, Γουμένισσας, Ικαρίας, Καλαβρύτων, Καλύμνου, Καρύστου, Κυθήρων, Κύμης, Κω, Λέρου, Μολάων, Σητείας, Φιλιάτων, Ιθάκης, Νάξου, τα Κέντρα Υγείας που υπάγονται σε αυτά, καθώς και το Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (Ε.Κ.Α.Β.) με τα παραρτήματά του.»

Άρθρο 35

Στο άρθρο 3 παρ. 1 του ν. 3780/2008, όπως τροποποιήθηκε

από το άρθρο 17 του ν. 3868/2010, προστίθεται περίπτωση η΄, ως εξής:

«η) Στα πάσης φύσεως αυτοκίνητα, ιδιωτικής και δημοσίας χρήσης, όταν επιβαίνουν ανήλικοι κάτω των 12 ετών.

Για την ως άνω παράβαση επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ποσού 1.500 ευρώ στον επιβαίνοντα που καπνίζει ανεξάρτητα αν είναι οδηγός, ενώ διπλασιάζεται το πρόστιμο στο ποσό των 3.000 ευρώ, αν αυτός που καπνίζει οδηγεί αυτοκίνητο δημοσίας χρήσης. Επιπλέον στους οδηγούς των οχημάτων αυτών επιβάλλεται η αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδήγησης για διάστημα ενός (1) μηνός για κάθε παράβαση έστω και αν δεν διέπραξαν οι ίδιοι την παράβαση, αλλά πρόσωπο που επιβαίνει στο αυτοκίνητο. Η διαπίστωση της παράβασης και η επιβολή των προαναφερόμενων διοικητικών ποινών γίνεται από τα αστυνομικά όργανα. Για τη διαδικασία είσπραξης των προστίμων και τη διάθεση των εσόδων εφαρμόζονται οι διατάξεις της κοινής υπουργικής απόφασης, που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 6 του άρθρου 6 του ν. 3730/2008, όπως τροποποιήθηκε με το ν. 3868/2010 (ΦΕΚ 129 Α΄) .»

Άρθρο 36

Αντικατάσταση της παρ. 23 και κατάργηση της παρ. 24 του άρθρου 11 του ν. 2956/2001 «Αναδιάρθρωση Ο.Α.Ε.Δ. και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 258 Α΄)

1. Η παρ. 23 του άρθρου 11 (Κοινές διατάξεις) του ν. 2956/2001 «Αναδιάρθρωση Ο.Α.Ε.Δ. και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 258 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

«23. Α. Οι πόροι της Εταιρείας «Παρατηρητήριο Απασχόλησης Ερευνητική – Πληροφορική Α.Ε.», προέρχονται από τη χρηματοδότηση και την επιχορήγηση του Ο.Α.Ε.Δ., από την εκτέλεση προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Διεθνών Οργανισμών και κάθε άλλη νόμιμη πηγή. Ο Ο.Α.Ε.Δ. υποχρεούται να μεριμνά για την εμπρόθεσμη εκπλήρωση κάθε οικονομικής παροχής που σύμφωνα με τον εγκεκριμένο προϋπολογισμό της Εταιρείας οφείλεται από τον Οργανισμό προς αυτήν.

Οι ως άνω επιχορηγήσεις, καθώς και οι οικονομικές ενισχύσεις, μειώνουν το κόστος των προγραμμάτων ή των εργασιών που έχουν πραγματοποιηθεί από την Εταιρεία. Η Εταιρεία μπορεί να έχει πόρους και από τυχόν παροχή υπηρεσιών, εφόσον συνάδει προς τους σκοπούς της.

Β. Οι πόροι της εταιρείας «Επαγγελματική Κατάρτιση Α.Ε.» προέρχονται: α) από τον Τακτικό Κρατικό Προϋπολογισμό και συγκεκριμένα από τακτικούς πόρους που εγγράφονται κάθε έτος υπέρ του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης ειδικά για την εταιρεία αυτή, β) από την εκτέλεση προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Διεθνών Οργανισμών, γ) από παροχή υπηρεσιών, εφόσον αυτό συνάδει προς τους καταστατικούς σκοπούς της εταιρείας, δ) από κάθε άλλη νόμιμη πηγή.»

2. Η παρ. 24 του άρθρου 11 (Κοινές διατάξεις) του ν. 2956/2001 καταργείται.

Άρθρο 37

Θέματα «Σχολής Επαγγελματικής Κατάρτισης Ατόμων με ειδικές Ανάγκες»

1. Από την περίπτωση α΄ της παρ. 2 του άρθρου 9 (Εταιρεία «Επαγγελματική Κατάρτιση Α.Ε.» του ν. 2956/2001 «Αναδιάρθρωση Ο.Α.Ε.Δ. και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 258 Α΄), όπως αυτή είχε τροποποιηθεί με τη νεότερη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 3667/2008 «Θέματα ειδικών επιδοτήσεων ανεργίας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 114 Α΄), διαγράφεται η φράση «και Σχολών Επαγγελματικής Κατάρτισης Ατόμων με Αναπηρίες».

2. Από την παρ. 3 του άρθρου 9 (Εταιρεία «Επαγγελματική Κατάρτιση Α.Ε.» του ν. 2956/2001 «Αναδιάρθρωση Ο.Α.Ε.Δ. και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 258 Α΄), διαγράφεται η φράση «και Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες του Ο.Α.Ε.Δ.».

3. Η αρμοδιότητα λειτουργίας της «Σχολής Επαγγελματικής Κατάρτισης Ατόμων με ειδικές Ανάγκες» που ιδρύθηκε με την υπ' αριθμ. 109816/12.7.1990 απόφαση της Διοικητού του Ο.Α.Ε.Δ. «Ίδρυση Σχολής Επαγγελματικής Κατάρτισης Ατόμων με ειδικές Ανάγκες στην Αθήνα», υπάγεται στον Οργανισμό Απασχολήσεως Εργατικού Δυναμικού (Ο.Α.Ε.Δ.).

Άρθρο 38 Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επί μέρους διατάξεις του».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδρίασης ως προς την ψήφιση στο σύνολο των παραπάνω νομοσχεδίων.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το Σώμα παρέσχε την ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμαστε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού, του Τεχνικού Ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και την προστασία του Περιβάλλοντος, Κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της, στις 25.11.2010, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Κύριοι συνάδελφοι, σας ενημερώνω ότι από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας κατά τη συζήτηση του σημερινού νομοσχεδίου ορίζεται ως ειδική αγορήτρια η Βουλευτής κ. Λιάνα Κανέλλη.

Από το ΛΑΟΣ ορίζεται ως ειδικός αγορητής ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Ανατολάκης.

Από το Συνασπισμό Ριζοσπαστικής Αριστεράς ορίζεται ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής κ. Θεόδωρος Δρίτσας.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Δημήτριος Ρέππας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω στην αρχή της συζήτησης του νομοσχεδίου να καταθέσω σειρά νομοτεχνικών βελτιώσεων. Όπως γνωρίζετε, το νομοσχέδιο αναφέρεται σε πολλά τεχνικού χαρακτήρα θέματα και έτσι γίνονται σαφέστερες οι διατυπώσεις. Γι' αυτόν, ακριβώς, το λόγο θεωρώ ότι πρέπει να περιληφθούν στο κείμενο του νομοσχεδίου που θα συζητήσουμε απόψε. Καταθέτω τις προαναφερθείσες προσθήκες-νομοτεχνικές βελτιώσεις στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Δημήτριος Ρέππας καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες προσθήκες-νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κατατίθενται στα Πρακτικά και θα διανεμηθούν στους συναδέλφους.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Κυρία Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει η κ. Κανέλλη.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Έχει αλλάξει ο Κανονισμός της Βουλής, για να αποφύγουμε ακριβώς αυτό που γίνεται αυτήν τη στιγμή. Έχουμε τέταρτη συνεδρίαση, τη λεγόμενη «της τελικής διαβούλευσης». Έχουμε ένα νομοσχέδιο που είναι δεκαπέντε νομοσχέδια σε ένα, μπαίνουμε σε συζήτηση επί της αρχής μετά από τρεις συνεδριάσεις και μια εξαντλητική συνεδρίαση επιπλέον και φέρνουμε νομοτεχνικές βελτιώσεις με το άλλοθι των τεχνικών όρων.

Κύριε Υπουργέ, είχατε αποδεχθεί ακόμη και στην επιτροπή ότι είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο έπασχε στη λειτουργικότητά του από πληθώρα υπουργικών αποφάσεων, προεδρικών διαταγμάτων, επιδιορθώσεων. Σε αυτό που μας φέρατε ξεσηκωθήκαμε όλοι οι συνάδελφοι –και να βρεθεί εδώ μέσα ένας να με διαψεύσει- και σας είχαμε πει ότι και στην τελική διαβούλευση μας φέρατε ένα πακέτο το οποίο δεν γνωρίζαμε εξαντλητικά τι περιέχει και ερχόμαστε εδώ να αναρωτιόμαστε, κυρία Πρόεδρε, εάν αυτό διαδικαστικά στέκει και τι ψηφίζουμε.

Έρχεστε εδώ, λοιπόν, μετά την τέταρτη συνεδρίαση της τελικής διαβούλευσης, με διορθώσεις; Εν πάση περιπτώσει, δεν μπορεί να υπάρχει νοητική, πολιτική, διαρκής δυσλεξία –και ζητώ συγγνώμη από τους δυσλεκτικούς- να διορθώνουμε εδώ μέσα και να μην ξέρουμε τι ψηφίζουμε! Αυτό, σας παρακαλώ πολύ, να καταγραφεί ως καταγγελία στα Πρακτικά. Δεν είναι δυνατόν να διαιωνίζεται αυτή η πρακτική!

Επειδή έγινε εξαντλητική συζήτηση, δεν θα έπαιρνα το λόγο. Θα τεθεί αυτό ως διαμαρτυρία από το κόμμα μας σε ολόκληρη τη διαδικασία –έτσι και αλλιώς, δεν έχει νόημα που άλλαξε ο Κανονισμός με την τελική διαβούλευση- ως οιονεί διαμαρτυρία. Στο τέλος-τέλος, δεν θα ξέρουμε τι ψηφίζουμε, κυρία Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Πιστεύω ότι θα ληφθούν υπ' όψιν οι παρατηρήσεις σας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κυρία Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Υπουργέ, θέλετε να απαντήσετε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεν θα απαντήσω. Θα πω ότι η κ. Κανέλλη έχει απολύτως δίκιο στην περίπτωση, όμως, που το κείμενο αυτό περιλαμβάνει νομοθετικές αλλαγές.

Μίλησα για νομοτεχνικές βελτιώσεις. Πολλές παρατηρήσεις που έγιναν, μετά την ολοκλήρωση της συζήτησης της επιτροπής από αρμόδιους φορείς δεν μπορούσαν να αγνοηθούν. Όταν το συμβούλιο πρέπει να ονομαστεί σύστημα, αλλάζουμε τη λέξη «συμβούλιο» με τη λέξη «σύστημα», όπως μας προτείνει το ΕΣΥΔ το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης ή όταν κάποιες αρμοδιότητες πλέον μεταφέρονται στην περιφέρεια. Δεν πρόκειται, λοιπόν, για αλλαγή του κειμένου επί της ουσίας, πρόκειται για βελτιώσεις, οι οποίες κάνουν καλύτερο το νομοσχέδιο.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Οι φορείς δεν θα έπρεπε να τα έχουν δει από πριν;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Να προχωρήσουμε κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Παρακαλώ απαντάει ο Υπουργός, μην απαντάτε εσείς.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αν θέλουμε καλύτερα νομοσχέδια, νομίζω ότι αυτός είναι ο ορθός τρόπος για να νομοθετούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Ιωάννης Αμοιρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι είναι η εποχή που έχει μεγάλες προκλήσεις, άρα και οι προσκλήσεις πρέπει να έχουν πολλά θέματα. Πρέπει να αντιμετωπίζονται πάρα πολλά θέματα και αυτό το νομοσχέδιο έχει ιδιαίτερη βαρύτητα, γιατί όπως είπε και η συνάδελφος η κ. Κανέλλη αντιμετωπίζει παρά πολλά ζητήματα. Αν, όμως, το μελετήσει κάποιος ενδελε-

χώς μπορεί να δώσει απαντήσεις, να βρει λύσεις και να κάνει και τις παρατηρήσεις του.

Εκτιμώ ότι συνεχίζετε μια πολύ μεγάλη δυναμική του Υπουργείου σας, κύριε Υπουργέ, σε παρεμβάσεις κοινωνικής και αναπτυξιακής υφής κυρίως και όχι οικονομικής, μέσα από τις νομοθετικές πρωτοβουλίες που έχετε πάρει και με την απελευθέρωση του επαγγέλματος των οδηγών και με την μεταρρύθμιση στον ΟΣΕ και σήμερα με το νομοσχέδιο, μέσα από τη μεγάλη διαβούλευση πάντα με φορείς και παράγοντες, που αντιστοιχούν σ' αυτές τις παρεμβάσεις.

Έτσι, λοιπόν, σε αυτό το νομοσχέδιο από τις 23 Ιουλίου ως τις 4 Αυγούστου έλαβαν μέρος στη διαβούλευση σύλλογοι και ομοσπονδίες, σύλλογοι συνεργειών και επισκευής οχημάτων, ΚΤΕΟ, επιστημονικοί φορείς, επιμελητήρια, εργαζόμενοι σε ΚΤΕΟ, μεμονωμένοι πολίτες, καθώς και υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών. Υπεβλήθησαν δε, εκατόν εννιά εποικοδομητικό σχόλια εγγράφως και ηλεκτρονικά, που συνεισέφεραν τα μέγιστα στη διαμόρφωση της τελικής μορφής του νομοσχεδίου, καθώς και οι τέσσερις επιτροπές που έγιναν και η κατάθεση των προτάσεων και από εκπροσώπους των φορέων, αλλά και από συναδέλφους Βουλευτές, ώστε να έχουμε σήμερα το τελικό κείμενο, που πιστεύω ότι εκφράζει οριζόντια τη συντριπτική πλειοψηφία της Ολομέλειας της Βουλής.

Μέσα από το σχέδιο νόμου αναδεικνύεται το γεγονός ότι η οδική ασφάλεια βρίσκεται στις πρώτες προτεραιότητες της Κυβέρνησης, αφού με αυτό τοποθετούνται οι βάσεις για την προώθηση της πολιτικής σ' αυτόν τον τομέα. Ήδη έχουν αναληφθεί πρωτοβουλίες σε διάφορες κατευθύνσεις με πρώτη και κύρια την αφαίρεση των παράνομων πινακίδων από εθνικά οδικά δίκτυα και κυρίως στις πόλεις της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας.

Αγαπητοί συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι τα τροχαία ατυχήματα, όπως και ο αριθμός των νεκρών, μειώνονται χρόνο με το χρόνο στη χώρα μας παρά το γεγονός ότι ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων αυξάνεται με γεωμετρική πρόοδο. Συγκεκριμένα σύμφωνα με στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Αρχής ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων το 2009 μειώθηκε κατά 39% περίπου σε σχέση με το 1999 και αντίστοιχα ο αριθμός των νεκρών μειώθηκε κατά 32%.

Παρά, όμως αυτήν την αξιοσημείωτη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και των νεκρών, την τελευταία δεκαετία η χώρα μας βρίσκεται στην τέταρτη υψηλότερη θέση μεταξύ των είκοσι επτά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με εκατόν τριάντα εννέα νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων, όταν ο μέσος όρος στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι εξήντα εννιά νεκροί. Άς πούμε στη Μάλτα έχουμε τριάντα επτά, στην Ολλανδία σαράντα ένα, στην Αγγλία σαράντα τρεις. Το 2009 μόνο σκοτώθηκαν τετρακόσιες πενήντα τρεις χιλιάδες, περίπου όσο είναι μια μεγάλη κωμόπολη. Κατά μέσο όρο τέσσερις συνάνθρωποι μας πεθαίνουν κάθε μέρα στην ασφάλτο και ο αριθμός αυτός μπορεί να είναι μεγαλύτερος αφού όσοι καταλήγουν μετά από ένα μήνα από τη στιγμή που σημειώθηκε το δυστύχημα δεν συμπεριλαμβάνονται στη λίστα και στον αριθμό των νεκρών.

Η χώρα μας καταγράφει μια θλιβερή πρωτιά στα τροχαία ατυχήματα, αφού σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το 2008 είχε το μεγαλύτερο αριθμό θανάτων σε τροχαία ατυχήματα στην ηλικιακή κατηγορία των 18 μέχρι 24 ανάμεσα στις είκοσι δύο χώρες. Δυστυχώς, τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτου για τις ηλικίες μεταξύ δεκαοκτώ και τριάντα εννέα ετών. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε κάθε θάνατο που σημειώνεται σε τροχαίο ατύχημα αντιστοιχούν παράλληλα κατ' εκτίμηση τέσσερις τραυματισμοί με μόνιμη αναπηρία, όπως εγκεφαλικές κακώσεις ή βλάβη του νωτιαίου μυελού, δέκα σοβαροί και σαράντα ελαφροί τραυματισμοί.

Υπολογίζεται ότι η ετήσια εθνική επιβάρυνση υπερβαίνει το 2% του ΑΕΠ. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, το κόστος του ατυχήματος για κάθε νεκρό υπολογίζεται γύρω στο 1.600.000 ευρώ. Στο ποσό αυτό περιλαμβάνεται μόνο η κινητοποίηση του ΕΚΑΒ, της Τροχαίας και των δημόσιων υπηρεσιών, χωρίς να περιλαμβάνεται το κόστος για την οικογένεια, που δεν είναι μόνο το οικονομικό, είναι

κυρίως το οικονομικό και το ψυχολογικό.

Όλα τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία παρουσιάζουν μια συγκριτική τάξη μεγέθους των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας. Τα στοιχεία αυτά, βέβαια, δεν μπορούν να αποτυπώσουν τον ανθρώπινο πόνο και τις συνέπειες του θανάτου και των σοβαρών τραυματισμών. Σημειώνεται ότι η οδική ασφάλεια είναι ενταγμένη στο φάσμα των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στις 20/7/2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε ένα φιλόδοξο πρόγραμμα για την οδική ασφάλεια που αποσκοπεί στη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη εντός της επόμενης δεκαετίας. Δηλαδή, για την επίτευξη του στόχου, ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα ανά εκατομμύριο κατοίκους πρέπει να μειωθεί στους τριάντα τέσσερις. Το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει μια σειρά πρωτοβουλίες τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων και της υποδομής, καθώς και της συμπεριφοράς των χρηστών των οδών.

Ο τομέας της οδικής ασφάλειας συναρτάται με μείζονα κοινωνικά και αναπτυξιακά ζητήματα της χώρας. Υπάρχει ανάγκη να ανασυγκροτηθεί σε μία ενιαία βάση ο προγραμματισμός και ο συντονισμός των δράσεων που μελετώνται και υλοποιούνται, καθώς και να διασφαλιστεί η ποιότητα και η διαφάνεια του τεχνικού ελέγχου οχημάτων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, την προστασία του περιβάλλοντος και την εξυπηρέτηση του πολίτη.

Τα βασικότερα προβλήματα της οδικής ασφάλειας είναι: Η αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων και η έλλειψη συντονισμού ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς. Οι έλλειψεις του οδικού δικτύου και η ανεπαρκής συντήρησή του. Η έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών, η έλλειψη ενός αξιόπιστου συστήματος τεχνικού ελέγχου των οχημάτων, το ανεπαρκές σύστημα μεταφοράς και περίθαλψης των τραυματιών στα οδικά ατυχήματα, η έλλειψη επαρκούς αστυνόμευσης, συστηματικής παρακολούθησης του επιπέδου οδικής ασφάλειας και της προόδου των προβλεπόμενων δράσεων καθώς και της κατάλληλης αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των παρεμβάσεων και τέλος η έλλειψη και η ανεπάρκεια προϋπολογισμού για τη σοβαρή υποστήριξη των δράσεων οδικής ασφάλειας από όλες σχεδόν τις υπηρεσίες και τους οργανισμούς της πολιτείας.

Ειδικότερα, παρουσιάζονται οι ακόλουθες αδυναμίες της υφιστάμενης οργανωτικής διάρθρωσης για τα θέματα οδικής ασφάλειας: Αλληλοσυγκρουόμενες συναρμοδιότητες φορέων εθνικών επιτροπών και Υπουργείων, κατακερματισμός αρμοδιοτήτων σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού, έλλειψη συντονισμού, αποσπασματικότητα δράσεων, αδυναμία ιεράρχησης προβλημάτων, δυσκολία διαμόρφωσης θέσεων, αναποτελεσματικός σχεδιασμός δράσεων και μια σειρά -μπορώ να πω- παρεμβάσεων που θα έπρεπε να έχουν ένα σοβαρό αποτέλεσμα και δεν έχουν.

Οι αδυναμίες που παρουσιάζονται στο πλαίσιο της εφαρμογής του θεσμού του τεχνικού ελέγχου και για τις οποίες υπάρχει αναγκαιότητα ελλείψει πρόσθετων ρυθμίσεων είναι οι ακόλουθες: Έλλειψη διοικητικών κυρώσεων και διαδικασίες επιβολής τους στα ΚΤΕΟ, όπου παραβαίνουν τις ισχύουσες διατάξεις. Μεγάλο ποσοστό μη ελεγκτών από τα ΚΤΕΟ οχημάτων. Υψηλή επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τον εκπαιδόμενο θόρυβο των κυκλοφορούντων ασυνειδητών μοτοσικλετιστών. Έλλειψη ορθολογικής λειτουργίας και χωροταξικής κατανομής συνεργείων αυτοκινήτων και πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων.

Σημειώνεται ότι, πέραν της ειδικής κοινοβουλευτικής επιτροπής για την οδική ασφάλεια που υφίσταται σήμερα, εγκαταλείφθηκαν και περιέπεσαν σε αδράνεια εδώ και κάποια χρόνια τόσο η δημιουργική επιτροπή που συστάθηκε το 2000 όσο και η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας που συστάθηκε από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών το 1999. Για το λόγο αυτό με το παρόν νομοσχέδιο δημιουργείται αφ' ενός ένα ενιαίο επιτελικό κέντρο για την οδική ασφάλεια, το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας, και αφ' ετέρου συγκροτείται μία νέα οργανωτική μονάδα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, η γενική διεύθυνση οδικής ασφάλειας, η οποία θα σχεδιάσει, θα ελεγχθεί και θα παρακολουθήσει τις δράσεις της οδικής ασφάλειας με

βάση το στρατηγικό πλαίσιο που θα καταρτιστεί από το Εθνικό Συμβούλιο. Σημειώνεται ότι το Εθνικό Συμβούλιο ατύπως έχει λειτουργήσει και έχει συνεδριάσει τρεις φορές και σε αυτό έχουν συμμετάσχει, πέραν των εκπροσώπων διαφόρων Υπουργείων και υπηρεσιών του κράτους, και εκπρόσωποι της κοινωνίας, κοινωνικών φορέων, επιστημονικών συλλόγων και εκπρόσωποι των ομάδων των πεζών.

Επιπρόσθετα, δημιουργείται θεσμός εποπτείας, ελέγχου και αναβάθμισης της λειτουργίας των ΚΤΕΟ. Δίνονται κίνητρα για τη διεξαγωγή ελέγχων σε όλα τα οχήματα και καθιερώνεται ο έλεγχος εκπομπών θορύβου των δικύκλων. Με τα κίνητρα για τον τεχνικό έλεγχο όλων των οχημάτων επιδιώκεται ο έλεγχος και του υπόλοιπου 30% του στόλου των οχημάτων που δεν ελέγχεται σήμερα και του συνόλου των κυκλοφορούντων δικύκλων σε ό,τι αφορά τον εκπαιδόμενο θόρυβο. Να σας πω, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι στην Αθήνα το 50% των οχημάτων δεν έχει ελεγχθεί από ΚΤΕΟ.

Το σχέδιο νόμου δεν προωθεί την πολιτική οδικής ασφάλειας, με την έννοια των θέσεων ή των διακηρύξεων, αλλά συμβάλλει στην προώθηση αυτής της πολιτικής μέσω της δημιουργίας δομών και λειτουργιών, δηλαδή υπηρεσιών και διαδικασιών ελέγχου επιβολής κυρώσεων που σήμερα δεν υπάρχουν, προκειμένου να εξυπηρετηθεί η προαγωγή αυτής της πολιτικής.

Τα παραπάνω μέτρα επηρεάζουν άμεσα το σύνολο του πληθυσμού της χώρας, διότι θα βελτιώσουν τις συνθήκες οδικής ασφάλειας και σε ό,τι αφορά το όχημα και σε ό,τι αφορά την κυκλοφορία, όπως θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής στο αστικό περιβάλλον με τη μείωση της όχλησης από το θόρυβο των μηχανών.

Βελτιώνονται οι δυνατότητες των οικονομικών ομάδων που εμπλέκονται, όπως είναι τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, καθώς και τα συνεργεία επισκευής οχημάτων, γιατί έτσι αυξάνεται ο κύκλος εργασιών και θα ελέγχεται η σωστή λειτουργία τους και παράλληλα δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας.

Το παρόν νομοσχέδιο έχει τέσσερα κεφάλαια και μετά τις αλλαγές που έχουν γίνει. Βέβαια υπάρχουν και οι τροπολογίες που έχουν κατατεθεί, αλλά κάποιες έχουν ενσωματωθεί.

Στο πρώτο κεφάλαιο, περιλαμβάνονται θεσμικές και οργανωτικές παρεμβάσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Σ' αυτό το πλαίσιο δημιουργείται το ενιαίο συμβούλιο οδικής ασφάλειας, στο οποίο θα συμμετάσχουν, όπως είπαμε και πριν, κοινωνικοί και επιστημονικοί φορείς και θα ασχολούνται σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού με όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια για την ιεράρχηση προβλημάτων, τη διαμόρφωση θέσεων, δράσεων και νομοθετικών πρωτοβουλιών, την αξιολόγηση των εν εξελίξει δράσεων, καθώς και τη συνολική αποτίμηση του Εθνικού Προγράμματος Οδικής Ασφάλειας.

Δημιουργείται γενική γραμματεία στο Υπουργείο Μεταφορών, με σκοπό το σχεδιασμό, τη μελέτη, τις εισηγήσεις για την υλοποίηση και παρακολούθηση δράσεων όσον αφορά τους παράγοντες οδηγός-όχημα και την υποστήριξη του έργου του εθνικού συμβουλίου και της διυπουργικής επιτροπής οδικής ασφάλειας.

Το δεύτερο κεφάλαιο, περιλαμβάνει διατάξεις για την ανάπτυξη συστήματος εποπτείας του θεσμού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων. Συγκεκριμένα, καθορίζεται προθεσμία για τη διαπίστευση δημόσιων ΚΤΕΟ, δημιουργείται εποπτικός μηχανισμός για τον έλεγχο των ΚΤΕΟ και λαμβάνεται μέριμνα για την εξάλειψη του φαινομένου ύπαρξης μεγάλου αριθμού οχημάτων που δεν έχουν ελεγχθεί από τα ΚΤΕΟ.

Στο ίδιο κεφάλαιο καθιερώνεται για πρώτη φορά ο ειδικός έλεγχος εκπομπών θορύβου δικύκλων με τον υποχρεωτικό εφοδιασμό τους με κάρτα ελέγχου θορύβου, με την οποία πιστοποιείται ότι, κατόπιν ελέγχου, πληρούνται οι προϋποθέσεις χορήγησής της. Ακόμη τα οχήματα που υποβάλλονται σε υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο στον οποίο συμπεριλαμβάνεται και ο έλεγχος καυσαερίων, το δελτίο τεχνικού ελέγχου επέχει θέση κάρτας καυσαερίων με χρονική ισχύ ίση μ' αυτήν της κάρτας για λόγους οικονομίας των οδηγών.

Επίσης, δίνεται το δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης και οδικής κατάρτισης αποκλειστικά για τους οδηγούς εργαζόμενους σε συγκοινωνιακό φορέα, ο οποίος, όταν απα-

σχολεύει πάνω από τριακόσιους οδηγούς, δύναται να εκπονήσει αυτό το πρόγραμμα, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα να υπάρχει κατάρτιση και επιμόρφωση όλων αυτών των ανθρώπων που ασχολούνται με την οδήγηση.

Με το παρόν νομοσχέδιο, αγαπητοί συνάδελφοι, παρατείνεται και η ισχύς των αδειών λειτουργίας συνεργείων αυτοκινήτων των οποίων η άδεια λειτουργίας έληξε στις 31-1-2009 και την παρατείνουμε –το προτείνουμε- επτά έτη ακόμα, έως τις 31-12-2017. Όλα αυτά τα χρόνια υπάρχουν συνεργεία που λειτουργούν σε πόλεις, όπου οι χρήσεις γης είναι αντίθετες με τη λειτουργία αυτών των μονάδων. Όμως από το 1988 και μετά υπάρχουν συνεχώς παρατάσεις επί παρατάσεων.

Μια τελευταία προθεσμία θεωρούμε ότι είναι το 2017 ώστε να μετεγκατασταθούν όλες αυτές οι δράσεις έξω από τον αστικό ιστό και έξω από χωροταξικό σχέδιο κάθε πόλης. Σ' αυτό το διάστημα, βέβαια, απαγορεύεται οποιαδήποτε επέκταση των εγκαταστάσεων του συνεργείου ή η μετεγκατάσταση σε άλλη θέση, καθώς και η οποιαδήποτε μεταβίβαση της άδειάς τους, όπως και το να πληρούνται πάντα οι όροι πυρασφάλειας.

Δίνεται η δυνατότητα έκδοσης αδειών ίδρυσης και λειτουργίας συνεργείων, ασχολούμενων με την τοποθέτηση, επισκευή και συντήρηση συσκευών και εξαρτημάτων υγραερίου αυτοκινήτων. Παράλληλα διευκολύνεται η χορήγηση αδειών άσκησης επαγγελματικού τεχνίτη υγραερίου αυτοκινήτων, αφού θα αρκεί πλέον η επιτυχής παρακολούθηση επαγγελματικού εκπαιδευτικού προγράμματος σε πιστοποιημένη εκπαιδευτική δομή. Εδώ ακριβώς είναι και η καινοτομία αυτού του νομοσχεδίου που πλέον βάζει στην καθημερινότητα της ζωής μας σε λειτουργία το υγραέριο.

Τα συνεργεία υγραερίου δίνουν τη δυνατότητα στα συνεργεία που υπάρχουν να κάνουν καινούργιες εγκαταστάσεις, να επεκταθούν και βέβαια να σωθούν περισσότεροι άνθρωποι. Γι' αυτό γίνεται και το κέντρο εκπαίδευσης, γιατί υπάρχουν πολύ λίγα συνεργεία που μπορούν να αντιμετωπίσουν το θέμα της εκπαίδευσης και κατάρτισης των ανθρώπων που θέλουν να ασχοληθούν με το αντίστοιχο αντικείμενο.

Ακόμα, με το παρόν σχέδιο νόμου επαναπροσδιορίζεται η απόσταση μεταξύ του πρατηρίου υγρών καυσίμων ή υγραερίου και των κτηρίων ειδικών χρήσεων σε ογδόντα μέτρα, η οποία θεωρείται απόλυτα ασφαλής για τα κτήρια αυτά.

Στο ίδιο κεφάλαιο, τέλος, επαναπροσδιορίζεται ο τρόπος δραστηριοποίησης των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας για την καλύτερη εξυπηρέτηση των οδηγών.

Με το τρίτο κεφάλαιο, κυρώνεται η σύμβαση για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, με την οποία μειώνεται το κόστος μετακίνησης των κατοίκων εννέα δήμων του Επαρχείου Λαγκαδά και βελτιώνονται οι παρεχόμενες υπηρεσίες αστικών συγκοινωνιών στους κατοίκους της περιοχής, με την προσθήκη νέου αριθμού λεωφορείων. Εδώ έχουμε συνδυασμένες μεταφορές όπου με ένα εισιτήριο μπορεί κάποιος κάτοικος των εννέα αυτών δήμων να πάει προς τη Θεσσαλονίκη και να επιστρέψει με ένα εισιτήριο και με ταχύτητα, κερδίζοντας και χρόνο στη μεταφορά.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, περιλαμβάνονται οι καταργούμενες διατάξεις, καθώς και το ακροτελεύτιο άρθρο, που ορίζει την έναρξη ισχύος του νομοσχεδίου, αλλά και η διάταξη για την ενοποίηση των σταθμών εισπραξης διοδίων. Δηλαδή όταν καταργείται ένας σταθμός να μπορούν να εισπράττονται από τον εγγύτερο σ' αυτόν. Έχουμε περιοχές όπου δεν έχουν γίνει τα παράπλευρα δίκτυα. Επιβαρύνονται οι τοπικές κοινωνίες. Παρ' όλα αυτά υπάρχει σύμβαση, κυρωμένη από τη Βουλή. Πρέπει να γίνουν οι σταθμοί διοδίων. Όμως η πρωτοβουλία που παίρνουμε είναι μέχρι να μπουν τα ηλεκτρονικά διόδια, για να μην επιβαρύνονται οι τοπικές κοινωνίες, -γιατί υπάρχει η αβεβαιότητα μη κατασκευής των παράπλευρων δρόμων- οι εισπράξεις να μεταφέρονται σε εγγύτερα διόδια ώστε και η σύμβαση να εκτελείται, αλλά παράλληλα να μην επιβαρύνονται κι οι τοπικές κοινωνίες.

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

Κυρία Πρόεδρε, ένα λεπτό ακόμη θα χρειαστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Συνεχίστε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, κλείνοντας θα ήθελα να πω το εξής.

Από τις προτεινόμενες ρυθμίσεις αναμένονται τα ακόλουθα αποτελέσματα: Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η μείωση του κοινωνικού κόστους λόγω της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας από τη μείωση των ατυχημάτων και κατ' επέκταση των θυμάτων και των σοβαρών τραυματισμών, που επιφέρουν κοινωνικά και εργασιακά προβλήματα και διασάλευση της ισορροπίας του οικογενειακού περιβάλλοντος, η αύξηση της απασχόλησης λόγω καθιέρωσης του νέου θεσμού του ελέγχου του θορύβου των δικύκλων, η μείωση της επιβάρυνσης του πολίτη, διότι από την έκδοση δελτίου τεχνικού ελέγχου του οχήματος σε ΚΤΕΟ δεν θα απαιτείται πλέον και η έκδοση κάρτας ελέγχου καυσασερίων και δεν θα καταβάλλεται το αντίστοιχο αντίτιμο. Επίσης, η βελτίωση της ποιότητας ζωής κυρίως στο αστικό περιβάλλον από τη μείωση του εκπαιδόμενου θορύβου των δικύκλων και των καυσασερίων από οχήματα, καθώς και η αντιστοίχιση χρήσεων γης με το χωροταξικό θεσμικό πλαίσιο των πόλεων.

Τέλος, δημιουργούνται νέες αναπτυξιακές δυνατότητες και νέες θέσεις εργασίας από την ανάπτυξη της χρήσης του υγραερίου στην κίνηση των οχημάτων.

Αγαπητοί συνάδελφοι, προσπάθησα να είμαι όσο το δυνατόν πιο σύντομος. Μέσα από το νομοσχέδιο αυτό πιστεύω ότι δίνουμε απάντηση στην κ. Κανέλλη, ότι δεν είναι ένα ογκώδες νομοσχέδιο. Είναι ένα ουσιαστικό νομοσχέδιο, που μπορεί να έχει πολλά άρθρα, μπορεί να είναι πολλές οι σελίδες του, αλλά μπορεί ορίζοντα και ενιαία να το διαβάσει κανείς και να έχει άποψη για την οδική ασφάλεια στην πόλη.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Δεν είπα για ογκώδες. Μην υποτιμάτε τη νοημοσύνη μου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Αυτή ήταν η προσπάθεια του Υπουργείου και αυτή η προσπάθεια νομίζω ότι αντιμετωπίστηκε θετικά σ' όλες τις επιτροπές απ' όλες τις πλευρές των συναδέλφων. Η κ. Κανέλλη είπε βέβαια ότι θα επιφυλαχθεί να τοποθετηθεί στη Βουλή πάνω σ' αυτό το νομοσχέδιο.

Κυρία Κανέλλη, για μας η πρόκληση και η πρόσκληση αυτής της εποχής είναι τεράστια. Δεν περισσεύει χρόνος. Ο χρόνος είναι χρήμα και η Ελλάδα χρειάζεται και χρόνο, χρειάζεται και χρήμα. Με λιγότερο χρόνο να κερδίσουμε περισσότερα, αυτή είναι η προσπάθειά μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Κυριάκος Μητσοτάκης.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω παίρνοντας το νήμα από την τελευταία φράση του εισηγητή της Πλειοψηφίας, ο οποίος ανέφερε ότι οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η χώρα μας είναι τεράστιες και θα συμφωνήσω, κύριε συνάδελφε, μαζί σας. Πράγματι, οι επόμενες ενενήντα μέρες τις οποίες έχουμε μπροστά μας ως χώρα είναι εξαιρετικά κρίσιμες, καθώς σ' αυτό το πολύ σύντομο χρονικό διάστημα η Κυβέρνηση θα κληθεί να υλοποιήσει μια σειρά από διαρθρωτικές παρεμβάσεις, οι οποίες χρονίζουν εδώ και πολλές δεκαετίες κι οι οποίες επιβάλλονται πια υπό τη δαμόκλειο σπάθη της εκταμίευσης ή της μη εκταμίευσης της τέταρτης δόσης του δανείου που σύναψε η χώρα μας με την τρόικα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και η Κυβέρνηση ομολογεί πια, μετά από μία καθυστέρηση ενός έτους περίπου, ότι το πραγματικό ζητούμενο σήμερα στη χώρα μας είναι η ανάπτυξη, είναι το πώς θα κινητοποιηθούν υγιείς δυνάμεις της επιχειρηματικότητας, του ιδιωτικού τομέα, έτσι ώστε να μπορέσουν να εξισορροπήσουν το κενό το οποίο προφανώς δημιουργείται από τον περιορισμό της ζήτησης, ως αποτέλεσμα της δημοσιονομικής συρρίκνωσης την οποία έχει επιβάλει η Κυβέρνηση. Αυτή ακριβώς η ανάπτυξη είναι το ζητούμενο και πιστεύω ότι θα πρέπει για κάθε νομοσχέδιο, το οποίο συζητούμε σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα, να αξιολογούμε εάν προωθεί ακριβώς αυτόν το σκοπό.

Εμείς έχουμε πει επανειλημμένως, ότι είμαστε διατεθειμένοι να παρέχουμε συναινέσεις σε πραγματικές μεταρρυθμίσεις που θα κινούνται σε αυτήν την κατεύθυνση.

Αλλά θα ήθελα να θέσω ένα ερώτημα και στην Εθνική Αντιπροσωπεία, αλλά και στον κύριο Υπουργό -το συζητήσαμε διεξοδικά και στην επιτροπή- τι είναι πραγματικά μεταρρύθμιση και αν το σχέδιο νόμου, το οποίο συζητούμε σήμερα είναι μία ουσιαστική μεταρρύθμιση, ή αν απλά είναι μία διευθέτηση επιμέρους διατάξεων, όχι ιδιαίτερα μεγάλης σημασίας, που σίγουρα, συνιστούν μία πρόοδο σε σχέση με το υφιστάμενο καθεστώς, αλλά δεν συνιστούν εκείνο το ποιοτικό άλμα, το οποίο σήμερα θα πρέπει να διαπνέει κάθε νομοθέτημα, το οποίο ψηφίζεται σε αυτήν εδώ πέρα την Αίθουσα.

Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω ξεκάθαρη άποψη για το ποια νομοθετήματα συνιστούν μεταρρυθμίσεις. Και νομίζω ότι υπάρχουν ορισμένα χαρακτηριστικά, τα οποία διαπνέουν τις πραγματικές μεταρρυθμίσεις, στα οποία όλοι μπορούμε να συμφωνήσουμε. Πραγματικές μεταρρυθμίσεις από τη φύση τους πρέπει να είναι τολμηρές, πρέπει -και αυτό είναι το βασικό ζητούμενο- να προωθούν τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης, πρέπει να περιορίζουν, όπου αυτό είναι εφικτό και σωστό, το ρόλο του κράτους στην οικονομική δραστηριότητα και πρέπει, επίσης, να είναι δίκαιες.

Και το βασικό ερώτημα, το οποίο καλούμαστε να απαντήσουμε είναι εάν το νομοσχέδιο, το οποίο συζητούμε σήμερα πληροί ακριβώς αυτές τις προϋποθέσεις, εάν είναι στο ύψος των περιστάσεων, εάν αποτελεί εν τέλει, μία σημαντική τομή, τομή όπως αυτές που έχει πραγματικά ανάγκη σήμερα η χώρα μας ή απλά αν είναι μία μικρή πρόοδος σε σχέση με το υφιστάμενο καθεστώς.

Πραγματικά, πιστεύω ότι, δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, και το συζητήσαμε εκτενώς και στην επιτροπή, το νομοσχέδιο είναι το δεύτερο και δεν είναι το πρώτο. Και δυστυχώς είναι μία μεγάλη χαμένη ευκαιρία για την Κυβέρνηση, να μπορέσει να κάνει πολλά περισσότερα από όσα κάνει σήμερα.

Το νομοσχέδιο αυτό αντιμετωπίζει πολλά διαφορετικά ζητήματα, και θα το χαρακτηρίζαμε σαν νομοσχέδιο σκούπα. Ρυθμίζει αρκετές επιμέρους διατάξεις σε ζητήματα οδικής ασφάλειας, σε ελέγχους των αυτοκινήτων, των πρατηρίων. Είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο δημιουργεί ένα εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας, προωθεί πολλές οργανωτικές αλλαγές στον οργανισμό του Υπουργείου, βελτιώνει το πλαίσιο λειτουργίας των κέντρων τεχνικών ελέγχου, καθιερώνει ειδικό έλεγχο εκπομπών θορύβου στα δίκυκλα, μειώνει υπό προϋποθέσεις, το πρόστιμο εκπρόθεσμης υποβολής του οχήματος για τεχνικό έλεγχο, παρατείνει την προσωρινή άδεια λειτουργίας συνεργείων, μειώνει αποστάσεις ασφαλείας μεταξύ πρατηρίων, ρυθμίζει ζητήματα που αφορούν τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Αντλαμβάνεσθε και εσείς από αυτή την πολύ σύντομη καταγραφή του σκοπού του νομοσχεδίου ότι ρυθμίζει πολλές επί μέρους διατάξεις.

Δεν κάνει, όμως, ένα ουσιαστικό πράγμα. Δεν παίρνει την ευκαιρία να κάνει μία πραγματική τομή στον τρόπο λειτουργίας της Δημόσιας Διοίκησης και να κάνει κάτι πολύ απλό: Να καταργήσει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα δημόσια ΚΤΕΟ, όπως αυτά λειτουργούν σήμερα.

Επιτρέψτε μου, για να εξηγήσω αυτό το οποίο εννοώ, να σας παραθέσω ορισμένα στοιχεία για το πώς λειτουργεί σήμερα η αγορά του ποιοτικού ελέγχου των αυτοκινήτων, του τεχνικού ελέγχου των αυτοκινήτων. Μετά την απελευθέρωση της αγοράς και της δυνατότητας εισόδου ιδιωτών σε αυτήν την αγορά, το 60% περίπου της αγοράς έχει περάσει σε ιδιωτικά χέρια. Έχουν δημιουργηθεί γύρω στα εκατόν εξήντα ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Συνολικά έχουν επενδυθεί σε αυτόν τον κλάδο παραπάνω από 150 εκατομμύρια. Έχουν δημιουργηθεί εκατοντάδες, χιλιάδες, ενδεχομένως, θέσεις απασχόλησης -δεν κατάφερα να βρω ακριβή στοιχεία- και κατά γενική ομολογία, τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ λειτουργούν καλά και αποτελεσματικά, με σύγχρονο εξοπλισμό, με online σύνδεση με τη βάση δεδομένων του Υπουργείου και εξυπηρετούν τους πολίτες με διευρυμένα ωράρια. Και οι πολίτες γενικά είναι ευχαριστημένοι και γι' αυτό και ολοένα και πε-

ρισσότεροι κατευθύνονται προς τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ.

Από την άλλη, υπάρχουν δημόσια ΚΤΕΟ, πολλά από τα οποία έχουν απαρχαιωμένο εξοπλισμό, λειτουργούν με το συνηθισμένο τρόπο με τον οποίο λειτουργούν πολλές δημόσιες και κρατικές υπηρεσίες -δεν θα πω τίποτα περισσότερο, αλλά κυκλοφορεί μία φήμη ότι η διαφθορά στα δημόσια ΚΤΕΟ είναι μεγαλύτερη από τη διαφθορά στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ- και δεν είναι διαπιστευμένα, ενώ θα έπρεπε να είναι διαπιστευμένα εδώ και εννέα χρόνια. Και με άλλα λόγια, κατά την εκτίμησή μου, δημιουργούν ένα καθεστώς αθέμιτου ανταγωνισμού σε μία αγορά η οποία λειτουργεί καλά.

Και νομίζω ότι το ερώτημα στο οποίο πρέπει να απαντήσουμε, εάν θέλουμε, πραγματικά, να υπερασπιστούμε την ανάγκη λειτουργίας των δημοσίων ΚΤΕΟ είναι, τότε το κράτος πρέπει, πραγματικά, να παρέχει μια δημόσια υπηρεσία και τότε πρέπει να αποχωρεί και να αφήνει χώρο στους ιδιώτες.

Εγώ πιστεύω ότι το κράτος πρέπει να παρέχει μια δημόσια υπηρεσία, όταν έχει να διαχειριστεί κάποιο σημαντικό δημόσιο αγαθό, όπως ενδεχομένως είναι η υγεία ή η παιδεία ή αν μπορεί το κράτος να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές καλύτερα και φθηνότερα από ό,τι ο ιδιωτικός τομέας.

Ζήτησα στοιχεία και από τον Υπουργό. Έψαξα να τα βρω και εγώ ο ίδιος, δεν κατάφερα να τα βρω. Αυτήν τη στιγμή δεν έχω καμμία ένδειξη ότι το κόστος λειτουργίας των δημοσίων ΚΤΕΟ είναι χαμηλότερο από το κόστος λειτουργίας των ιδιωτικών ΚΤΕΟ.

Κατά την άποψή μου, λοιπόν, η λειτουργία των δημοσίων ΚΤΕΟ συνιστά καραμπινάτο παράδειγμα αθέμιτου ανταγωνισμού προς τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ και η ευκαιρία, την οποία χάνει η Κυβέρνηση με το να μην τα καταργήσει, αποτελεί -κατά την άποψή μου- άλλο ένα παράδειγμα, γιατί πάρα πολλές φορές σε αυτήν την Αίθουσα μένουμε στα λόγια και δεν προχωράμε στις πράξεις.

Έχουμε συνηθίσει να μιλάμε πολύ συχνά για ένα μεγάλο υπερτροφικό κράτος, το οποίο στραγγαλίζει την ιδιωτική πρωτοβουλία και χαϊρόμαστε και εμείς ως Νέα Δημοκρατία που το ΠΑΣΟΚ σιγά-σιγά, σταδιακά αρχίζει και υιοθετεί αυτήν την πιο φιλελεύθερη προσέγγιση για τον τρόπο λειτουργίας του κράτους σε μια ελεύθερη οικονομία.

Όταν, όμως, κύριε Υπουργέ, σας δίνεται μια ευκαιρία να κάnete μια πραγματική τομή, να καταργήσετε μια κρατική υπηρεσία, η οποία σήμερα -κατά την άποψή μας- δεν έχει πραγματικό ρόλο ύπαρξης, εσείς απλά μεταθέτετε το πρόβλημα για το μέλλον.

Οι υπάλληλοι, οι οποίοι εργάζονται στα ΚΤΕΟ -καθ' όλα άξιοι-θα μπορούσαν κάλλιστα να αξιοποιηθούν σε πολλές άλλες διευθύνσεις των καινούργιων περιφερειών -και γνωρίζετε πολύ καλά ότι υπάρχουν ελλείψεις προσωπικού- καθώς και σε κεντρικές διευθύνσεις του Υπουργείου Μεταφορών ή περιφερειακές διευθύνσεις, όπου υπάρχουν πολύ μεγάλες ελλείψεις.

Γνωρίζετε ότι και σήμερα υπάρχουν περιφέρειες, όπου εάν θέλει κάποιος να βγάλει ένα δίπλωμα, υπάρχει πάρα πολύ μεγάλη καθυστέρηση. Άρα, υπάρχει η δυνατότητα αξιοποίησης των υπαλλήλων, των εργαζομένων στα δημόσια ΚΤΕΟ σε άλλες υπηρεσίες.

Εμείς, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα υπερψηφίσουμε συγκεκριμένα άρθρα του νομοσχεδίου, τα οποία κρίνουμε ότι είναι στη σωστή κατεύθυνση. Θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής όχι γιατί είναι στη λάθος κατεύθυνση, αλλά γιατί κάνει ένα μικρό βήμα εκεί που χρειάζεται ένα μεγάλο άλμα και γιατί δεν περιέχει τελικά το απαραίτητο συστατικό της μεταρρύθμισης, το οποίο είναι τόλμη και κουράγιο, για να γίνει πραγματική υπέρβαση.

Σας ενθαρρύνουμε, λοιπόν -και με αφορμή, αν θέλετε, αυτήν την τοποθέτησή μας- να προχωρήσετε πολύ πιο γενναία και πολύ πιο τολμηρά στο δρόμο των μεταρρυθμίσεων. Και έχουμε πει επανειλημμένως, κύριε Υπουργέ, ότι πολλές από τις μεταρρυθμίσεις, οι οποίες προβλέπονται και στο αναθεωρημένο μνημόνιο, εμείς όχι απλά θα τις στηρίξουμε, αλλά σας ενθαρρύνουμε να τις προχωρήσετε και πολύ πιο γρήγορα και πολύ πιο αποτελεσματικά.

Πιστεύω πραγματικά -το έχουμε συζητήσει εκτενώς και στην επιτροπή, ξέρω την άποψή σας, ξέρω ότι διαφωνείτε- ότι εδώ χά-

νετε μια μεγάλη ευκαιρία να κάνετε μια τομή στον τρόπο, με τον οποίο λειτουργεί το κράτος και να το μικρύνετε εκεί που, πραγματικά, δεν είναι τελείως απαραίτητο.

Έρχομαι τώρα, κυρία Πρόεδρε, σε κάποιες επιμέρους παρατηρήσεις, όσον αφορά τα άρθρα του νομοσχεδίου. Θα έχουμε τη δυνατότητα και αύριο να τα συζητήσουμε σε πολύ μεγαλύτερη λεπτομέρεια, όταν θα κάνουμε τη συζήτηση επί των άρθρων.

Να ξεκινήσω, λοιπόν, με το πρώτο άρθρο, με τη σύσταση του εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας. Κατ' αρχάς εδώ υπάρχει ένας κίνδυνος να παρεξηγήσουμε το νομοσχέδιο αυτό ως ένα νομοσχέδιο, το οποίο προωθεί την οδική ασφάλεια. Δεν είναι κάτι τέτοιο. Το συζητήσαμε εκτενώς και στην επιτροπή. Απλά δημιουργούμε ένα εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας, όπου μάλιστα το Υπουργείο δεν έχει προσδιορίσει και με απόλυτη σαφήνεια ποιοι θα συμμετέχουν σε αυτό.

Είχαμε μια εκτενή συζήτηση στην επιτροπή και εγώ θα δεχθώ τις διαβεβαιώσεις του Υπουργού και του αρμόδιου Υφυπουργού ότι ένα τέτοιο εθνικό συμβούλιο, πραγματικά, μπορεί να είναι χρήσιμο γιατί μπορεί να συντονίσει επιμέρους φορείς, οι οποίοι μέχρι σήμερα είχαν μεταξύ τους ένα πρόβλημα συνεννόησης.

Όμως, σας ενθαρρύνω, κύριε Υπουργέ –και εμείς θα είμαστε εδώ πέρα να το στηρίζουμε- το συντομότερο δυνατό να φέρετε το προϊόν της εργασίας αυτού του συμβουλίου στην Εθνική Αντιπροσωπεία μέσα από ένα κοινό νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με την οδική ασφάλεια. Διότι δυστυχώς –επείσημανε και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κάποια στοιχεία- είμαστε ακόμα πολύ πίσω σε σχέση με τους ευρωπαϊκούς μέσους όρους στα ζητήματα οδικής ασφάλειας.

Το 2009 έχασαν τη ζωή τους χίλιοι τετρακόσιοι εξήντα τρεις συνάνθρωποί μας. Πριν από δέκα χρόνια είχε μπει ένας ξεκάθαρος στόχος να μειώσουμε τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα κατά 50%. Αυτός ο στόχος ήταν ευρωπαϊκός. Δυστυχώς, η χώρα μας πέτυχε μείωση μόνο 23% και παραμένουμε, δυστυχώς, σήμερα η λιγότερο ασφαλής χώρα ως προς τα ζητήματα οδικής ασφάλειας.

Αρα, εγώ θα δεχθώ την καλή σας πρόθεση στο συγκεκριμένο άρθρο. Θα στηρίξουμε τη δημιουργία αυτού του εθνικού συμβουλίου μετά τις παρατηρήσεις, τις οποίες έκανε και ο Υφυπουργός, αλλά ευχόμαστε τα προϊόντα της εργασίας και των κόπων σας γρήγορα να πάρουν τη μορφή μιας πρακτικά υλοποιήσιμης πολιτικής πρωτοβουλίας.

Ως προς τα άρθρα 2 έως και 4, όπου κάνετε οργανωτικές αλλαγές με τη σύσταση καινούργιων διευθύνσεων στο Υπουργείο, το ένα ερώτημα το οποίο θα σας έκανα είναι, εάν μέσα απ' αυτές τις αλλαγές προκύπτει εξοικονόμηση πόρων;

Νομίζω ότι, εάν συζητάμε για οργανωτικές αλλαγές στο δημόσιο, αυτό είναι το βασικό ζητούμενο σήμερα. Δηλαδή αν μπορούμε να γλυτώσουμε χρήματα απ' αυτές τις αλλαγές, ή αν μπορούμε με κάποιο τρόπο να περιορίσουμε τη γραφειοκρατία, περιορίζοντας διαδικασίες, οι οποίες είναι περιττές. Προσωπικά δεν έχω πειστεί ότι κάτι τέτοιο συμβαίνει. Ενδεχομένως να μπορείτε να με πείσετε στην τοποθέτησή σας ότι πραγματικά αυτές οι αλλαγές είναι όντως απαραίτητες.

Ως προς το άρθρο 5, -που αποτελεί, αν θέλετε, και τον κορμό του νομοσχεδίου, σχετικά με τη λειτουργία των ιδιωτικών ΚΤΕΟ- τοποθετήθηκαν αναλυτικά, επιχειρηματολογώντας για την επί της αρχής θέση μας. Θα σας ρωτήσω μόνο, τι θα γίνει μετά από δεκαοχτώ μήνες; Αναφέρομαι στους δεκαοχτώ μήνες, διότι αυτό είναι το χρονικό πλαίσιο που έχετε θέσει, προκειμένου τα δημόσια ΚΤΕΟ να διαπιστευτούν. Έχω την υποψία ότι όταν βλέπω επανειλημμένες παρατάσεις –διότι αυτή είναι η τέταρτη παράταση- ότι ενδεχομένως θα ακολουθήσει και πέμπτη και έκτη παράταση.

Σας είπα ποια είναι η δική μας θέση. Εάν ήμασταν εμείς στη θέση σας, θα τα είχαμε καταργήσει ήδη από τώρα. Εάν έχετε πρόθεση να το κάνετε μετά από δεκαοκτώ μήνες, καλό είναι, να μας το πείτε και να το ξεκαθαρίσετε και αυτό έστω και τώρα.

Ως προς το άρθρο 10, και τη λειτουργία των συνεργείων εντός περιοχών, όπου δεν επιτρέπονται αυτές οι δραστηριότητες. Είναι πραγματικά δυσάρεστο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Αναγνω-

ρίζω κατ' αρχάς ότι η παράταση η οποία δίνεται, είναι αποτέλεσμα μιας πραγματικότητας την οποία δεν μπορούμε να αντιμετωπίσουμε με άλλο τρόπο.

Οφείλω να επισημάνω όμως –και θα ήθελα να καταγραφεί και να ακουστεί στην Εθνική Αντιπροσωπεία- ότι ο νόμος που διέπει τη λειτουργία των συνεργείων και ο οποίος απαιτεί τη μετακίνησή τους κυρίως από περιοχές αμιγούς κατοικίας, χρονολογείται από το 1988. Ενδεχομένως αυτό το κεφάλαιο να κλείσει το 2017, είκοσι εννέα χρόνια μετά. Και αν μπορούσαμε να το ρυθμίσουμε τότε, όσοι από εμάς ενδεχομένως θα είμαστε στην Αίθουσα, ενδεχομένως να ξαναβρεθούμε στην ανάγκη να δώσουμε άλλη μια παράταση. Δυστυχώς αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο πολλές φορές νομοθετούμε και τελικά οι νόμοι μας –πολύ απλά- δεν εφαρμόζονται.

Θα πω μόνο μια κουβέντα, κυρία Πρόεδρε –και θα επανέλθω αύριο με περισσότερα σχόλια στη συζήτηση επί των άρθρων- για το άρθρο 11 και για την όντως σωστή πρωτοβουλία του Υπουργείου να ενθαρρύνει τη δημιουργία πρατηρίων συμπιεσμένου φυσικού αερίου και υγραερίου.

Γνωρίζετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι υπάρχει ένα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον σήμερα από πολίτες να εξοπλίσουν τα αυτοκίνητά τους με συστήματα, τα οποία εκμεταλλεύονται τα αέρια αυτά καύσιμα, διότι είναι πολύ πιο φθηνά από εκεί που έχει φτάσει η βενζίνη μετά από τη φορολόγηση της Κυβέρνησης. Είναι περίπου μισή η τιμή του συμπιεσμένου φυσικού αερίου και υγραερίου.

Έχω να κάνω μια ευρύτερη ερώτηση στον Υπουργό. Ναι, μεν ανοίγουμε αυτήν την αγορά με αυτόν τον τρόπο, κυρίως, δίνοντας τη δυνατότητα να δημιουργηθούν πρατήρια και συνεργεία τα οποία θα επισκευάζουν και θα κάνουν αυτές τις μετατροπές, αλλά, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει κάποια στιγμή να μας ξεκαθαρίσετε ποια είναι η συνολική σας πολιτική γύρω από τα θέματα του αυτοκινήτου.

Είναι ή δεν είναι το συμπιεσμένο φυσικό αέριο και το υγραέριο ένα προτιμώτερο καύσιμο; Ποια είναι η θέση σας γύρω από τη ντιζελοκίνηση στα μεγάλα αστικά κέντρα;

Διάβαζα –δεν θέλω να αναφερθώ στη μάρκα, δεν είναι ο σκοπός μου να κάνω διαφήμιση συγκεκριμένης αυτοκινητοβιομηχανίας- ότι σήμερα το πιο οικονομικό αυτοκίνητο που κυκλοφορεί πια, είναι αυτοκίνητο το οποίο δεν χρησιμοποιεί καμμία εξωτική υβριδική τεχνολογία, αλλά χρησιμοποιεί προηγμένους ντίζελ κινητήρες. Αυτοί είναι σήμερα πολύ οικονομικοί και δεν εκπέμπουν πια τα σωματίδια τα οποία εξέπεμπαν στο παρελθόν.

Άρα, ποια είναι η πολιτική σας γύρω από το ντίζελ; Ποια είναι η πολιτική σας γύρω από τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα; Άλλες χώρες προχωρούν σε πολύ μεγάλες επενδύσεις για τη δημιουργία σταθμών αλλαγής μπαταριών, έτσι ώστε να μπορούν να προωθήσουν την ηλεκτροκίνηση ειδικά στα αστικά κέντρα.

Θα θέλαμε κάποια στιγμή να κάνουμε αυτήν τη συζήτηση πιο αναλυτικά και να μην αρκομάστε σε αποσπασματικές ρυθμίσεις. Διότι, πράγματι, η σωστή πολιτική για το αυτοκίνητο μπορεί να είναι και φιλική για το περιβάλλον, μπορεί να τυνώσει μια αγορά η οποία σήμερα είναι νεκρή –και το ξέρετε πάρα πολύ καλά- και μπορεί βέβαια, υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις, να αποφέρει έσοδα για το κράτος.

Κλείνω με αυτήν την παρατήρηση, κυρία Πρόεδρε. Η πολιτική της πολύ υψηλής φορολόγησης του αυτοκινήτου, έτσι όπως έχει υλοποιηθεί –και ξέρω ότι αυτό δεν είναι δικιά σας αρμοδιότητα, είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας- είχε τα ακριβώς αντίθετα αποτελέσματα από τα προσδοκώμενα. Δεν σας έφερε ούτε έσοδα σε τέλη ταξινόμησης και σε ΦΠΑ, την αγορά την τσάκισε τελείως, με αποτέλεσμα να έχουμε «λουκέτα» κάθε μέρα και κατά συνέπεια, η όλη πολιτική σας γύρω από το αυτοκίνητο, τη φορολόγησή του, αλλά και την προώθηση καινούργιων τεχνολογιών χρίζει ουσιαστικής επανεξέτασης. Εύχομαι να προχωρήσει σ' αυτήν την κατεύθυνση γρηγορότερα, παρά αργότερα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Εμείς ευχαριστούμε, κυρίες Μητσοτάκη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής είκοσι τέσσερις μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί -συνοδοί από το 1ο τμήμα του 2ου ΕΠΑΛ Κοζάνης.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Η ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Λιάνα Κανέλλη, έχει το λόγο.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Τα ακίνητα είναι κινητά στην Ελλάδα ή όχι; Ακούγεται παράλογη η ερώτηση.

Σας είπα στην αρχή για τη διαδικασία και πρέπει να πω στο Σώμα να καταλάβει ότι σ' αυτό το νομοσχέδιο, που ασχολούμαστε με ένα τεράστιο κομμάτι της αγοράς της κίνησης, από το δρόμο ως το ατύχημα, από το ποδήλατο μέχρι την υγραεριοκίνηση, από την οδική ασφάλεια μέχρι την οργάνωση ενός εθνικού φορέα, για τον οποίο θεωρητικά δεν θα είχαμε αντίρρηση, μας φέρνεται και μία τροπολογία για τους ημιυπαίθριους. Τι να σας πω; Τροχήλατοι είναι οι ημιυπαίθριοι;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Και για τα νοσοκομεία!

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Και για τα νοσοκομεία!

Είμαστε στο 2010. Κάθεστε και μιλάτε και φωνάζετε κάθε μέρα από το πρωί ως το βράδυ ότι θα μεταρρυθμίσετε, θα εκσυγχρονίσετε, θα ανασκοποίσετε το κράτος και είσατε ένα τροχήλατο άρμα, το οποίο οδηγεί η τρόικα και σας σέρνει από πίσω σαν το πτώμα του Αχιλλέα, του Έκτορα. Ειλικρινά σας το λέω. Μα είμαστε σοβαροί;

Που να σας πω, δηλαδή, ότι ενώ μιλάτε για τα ποδήλατα και τους ποδηλατόδρομους και πείσατε και μία μερίδα κόσμου που όπου δει ποδήλατο πάει και ψηφίζει, σου λέει ότι καλό πράγμα είναι το ποδήλατο, σκεπάσατε τη λαϊκή αντίληψη «η ζωή μου είναι ποδήλατο». Ο λαός λέει: «Τη ζωή μου την έκανες ποδήλατο», που σημαίνει ότι άμα δεν τραβήξω ορθοπεταλιά στην ανηφόρα, θα πέσω χάμω και θα τσακιστώ. Και δεν έχει καμμία θετική σημασία η φράση, η θυμοσοφία και η εμπειρία «τη ζωή μου την έκανες ποδήλατο».

Γιατί το λέω αυτό; Γιατί έχει φτάσει στον Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης -μιας και μιλάμε για οδική ασφάλεια- τεράστια καταγγελία για την παρανομία της κατασκευής, σχεδίασης, συγκοινωνιολογικής προσέγγισης των ποδηλατοδρόμων. Κι έρχεστε εδώ και μου φέρνετε ένα καταπληκτικό νομοσχέδιο με ένα πράγμα για το οποίο συμφωνούμε και μόνο που ακούγεται: «Σύσταση και Ίδρυση Ειδικού Συμβουλίου για την Οδική Ασφάλεια και την οργανωτική αλλαγή».

Ποιος σας λέει ότι εμείς θα ήμασταν θεωρητικά και πρακτικά εναντίον της ενιαίας αντιμετώπισης της οδικής ασφάλειας, των κυκλοφοριακών ζητημάτων, των δρόμων, των οδικών ατυχημάτων, της οικονομίας που αυτό συνεπάγεται; Ποιος θα είχε αντίρρηση; Καμμία. Αλλά υπό ποια πολιτική, υπό ποιες οδηγίες και πώς στην τελική εφαρμογή.

Θα συμφωνήσετε -δεν μπορείτε να μη συμφωνήσετε- ότι για εμάς το ζήτημα της οδικής ασφάλειας είναι -ας το δεχθούμε- μία έκφραση, που λέει «οδική ασφάλεια» για να συμπεριλάβει όλα τούτα. Είναι επτά, οχτώ, εννέα νομοσχέδια. Αν βάλω μόνο τη σύμβαση για τον ΟΑΣΘ, πάμε στα εννιά. Θέλαμε κι άλλες υπογραφές, θέλαμε και δεκαπέντε άλλα πράγματα.

Συζητάμε εδώ τώρα αναλυτικά και σε βάθος αν είχαμε στόχο τον πολίτη, αν είχαμε στόχο τον οδηγό, αν είχαμε στόχο τον πεζό, αν είχαμε στόχο τον γκαραζιέρη, αν είχαμε στόχο τους ανθρώπους, τους εργαζόμενους που μετακινούνται. Δεν τους έχετε, γιατί αυτήν τη στιγμή που συζητάμε εμείς για την οδική ασφάλεια, θα δεχθείτε την άποψη ότι το ζήτημα της οδικής ασφάλειας είναι κατ' εξοχήν πολιτικό ζήτημα και θέλει υπό αυτήν την έννοια ενιαία αντίληψη, οργανωτικές μεταβολές, τις οποίες, όμως, έτσι όπως τις προβλέπετε, για εμάς δεν έχουν κανένα ουσιαστικό αποτέλεσμα.

Για ποια οδική ασφάλεια μιλάτε, όταν η πολιτική που ανακοινώνετε αυτές τις μέρες -και την περιμένουμε να ανακοινωθεί- είναι αύξηση των εισιτηρίων μαζικής μεταφοράς.

Κάναμε και έναν υπολογισμό. Αν το εισιτήριο πάει στα 1,30 ή 1,40 ευρώ -που θα πάει- ο εργαζόμενος των 600 ευρώ, για είκοσι δύο εργάσιμες ημέρες, θέλει 5 ευρώ την ημέρα! Δύο επί πέντε, δηλαδή δέκα -σας βγάζω και τις δύο ημέρες- θέλει 100 ευρώ για να μετακινείται! Θα μπορεί να μετακινηθεί; Όχι! Διότι για λόγους οικονομίας και οικονομικού κόστους, θα περιστείλετε, θα περικόψετε, θα καταργήσετε τα δρομολόγια τα οποία δεν φέρνουν λεφτά. Άρα, για το δυστυχή που μένει σε περιοχή που δεν μένουν πολλοί εργαζόμενοι, δεν θα φτάνουν όχι μόνο τα 5 ευρώ, αλλά θα θέλει 45 ευρώ για να μετακινηθεί! Θα αναγκαστεί να πάρει μηχανάκι, ποδήλατο! Σε λίγο, δεν ξέρω, μπορεί να πάρει και άμαξες, γαϊδούρια! Το σανό κοστίζει λιγότερο! Δεν το ξέρω αυτό καθόλου!

Έτσι όπως την πάμε την πρόοδο για άλλα δεκαπέντε χρόνια, ο γιος μου που είναι δεκαπέντε ετών, του βάζετε καπέλο και άλλα δεκαπέντε έτη, ώστε στα τριάντα να αισθάνεται περήφανος, όπως είπε και ο κ. Σκίοπα! Ο κ. Σκίοπα είπε ότι ο γιος μου στα τριάντα θα πρέπει να αισθάνεται περήφανος για τη χώρα που θα έχει ξεχρεώσει! Δηλαδή, θα του έχετε πάρει δεκαπέντε χρόνια από τη ζωή του και θα πάτε να του τα αποτιμήσετε! Και θα μου πείτε τώρα εμένα ότι κάθομαι εδώ στο Βήμα της Βουλής να απαντώ στον κ. Σκίοπα! Και μέσα σε ένα κλίμα ευτυχίας!

Αλήθεια, τι ευτυχία σας έπιασε αυτό το Σαββατοκύριακο! Σας έπιασε μία ευτυχία ότι όλα δήθεν είναι ευτυχισμένα σ' αυτήν τη χώρα, γιατί παίρνουμε παράταση διογκώνοντας το χρέος, χρεώνοντας τους ανθρώπους; Και μιλώ για τα παιδιά, γιατί εγώ, σε τελευταία ανάλυση, είμαι πενήντα έξι χρονών. Αν προσθέσετε και δεκαπέντε χρόνια, πηγαίνω στα εβδομήντα ένα. Τη σύνταξη την προβλέπετε να πάει στα εβδομήντα δύο. Δεν πειράζει, μπορεί να έχω επιζήσει, μπορεί και όχι, το νεκροταφείο είναι γεμάτο από αναντικατάστατους!

Και έρχεστε στα νέα παιδιά και τι τους λέτε; Θα σας πω ένα καταπληκτικό παράδειγμα! Σ' ένα από τα άρθρα του νομοσχεδίου μετακυλύετε -ακούστε, ακούστε- το κόστος των αδειών οδήγησης από τα Υπουργεία στη νομαρχία! Αυτό θεωρείται τώρα μεγάλη πρόοδος! Γιατί; Διότι πρέπει να προβλεφθεί ότι η εκτός ωραρίου απασχόληση των υπαλλήλων των Υπουργείων, που μέχρι τώρα γινόταν και καλυπτόταν από το Υπουργείο και ήταν απαραίτητη λόγω της υποστελέχωσης των Υπουργείων και του όγκου των διπλωμάτων, θα καλύπτεται οικονομικά από τη νομαρχία! Και μιλάμε για μία νομαρχία και ένα σύστημα καινούργιο τώρα με τον «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ», όπου υποκλέπτετε από την Τοπική Αυτοδιοίκηση τουλάχιστον μισό δισεκατομμύριο και με το καινούργιο μνημόνιο θα πάτε στο ένα δισεκατομμύριο!

Λέτε εδώ μέσα, για παράδειγμα, κάτι καταπληκτικό, πολύ διδακτικό! Λέτε ότι πρέπει να υπάρχουν πολύ σοβαρά πρόστιμα για τα μηχανάκια που κάνουν θόρυβο! Αγορά! Θεοποιημένη αγορά! Ποιος έχει αντίρρηση να υπάρχει πρόστιμο για τα μηχανάκια που κάνουν θόρυβο; Την ίδια ώρα, επιτρέπετε στην αγορά την πώληση εξαρτημάτων που επαυξάνουν τα ντεσιμπέλ του θορύβου! Για ποια αγορά μου μιλάτε, γι' αυτήν που πουλά το θόρυβο ή γι' αυτόν που θα πληρώνει το πρόστιμο, γιατί δεν έκανε ορθή επιλογή στην αγορά; Τα αξεσουάρ για τα μηχανάκια που παράγουν περισσότερο θόρυβο, πωλούνται ελευθέρως και επηυξημένα! Να μου φέρνατε εδώ ότι το κράνος θα είναι δωρεάν και επιδοτούμενο, γιατί έχει φτάσει στα 300 ευρώ, να σας πω ότι νοιάζεστε για τα παιδιά! Δεν νοιάζεστε για τα παιδιά!

Εάν, λοιπόν, δει κάποιος πολιτικά αυτό το νομοσχέδιο, πέραν των προσέσεων -ακούστε, για το δυτικό άνθρωπο της Ευρωπαϊκής σας προέλευσης και για το δυτικό κόσμο δεν θα μιλήσω, διότι «ανήκωμεν εις την Δύσιν», όπως λέτε- θα διαπιστώσει ότι απαιτείται, όταν νομοθετείτε, ό,τι συμβαίνει και στην κοινωνιολογική προσέγγιση των πραγμάτων, δηλαδή εσείς να κρίνετε από τις προθέσεις και οι αντίπαλοι από τα αποτελέσματα.

Δηλαδή, εμείς θα κάνουμε ένα νομοσχέδιο με καλές προθέσεις -αυτό έρχεστε και μας λέτε κάθε φορά- και το αποτέλεσμα πολλές φορές είναι γεμάτο από πτώματα! Όμως, για τα αποτελέσματα φταίνε οι άλλοι! Εμείς θα κριθούμε για τις προθέσεις, αυτό ζητάτε ως Κυβέρνηση μονίμως, και εσείς και οι προηγούμενες κυβερνήσεις αυτού του τύπου!

Ακούστε: Ο συνολικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός της Κυ-

βέρνησης είναι ανύπαρκτος! Έλεγχος των δρόμων δεν υπάρχει! Η κατασκευή των οδικών αξόνων γίνεται με γνώμονα τη μεγιστοποίηση των κερδών των μεγάλων κατασκευαστικών εταιρειών. Σας είπα για τα Τέμπη και έχω άλλα τριάντα πέντε παραδείγματα να σας φέρω.

Η δυνατότητα ασφάλους, φθηνής, ποιοτικής, εύκολης και εύχρηστης μετακίνησης και μεταφοράς, που θα έπρεπε να είναι πρόθεση και ζητούμενο, δεν μπορεί να ικανοποιηθεί με το παρόν νομοσχέδιο, διότι όλο αυτό το μεταφέρετε στον ιδιωτικό τομέα! Και δεν το κάνετε «για την ψυχή της μάνας σας»! Το κάνετε για το κέρδος, με αποτέλεσμα να ταυτίζετε σε πάρα πολλά ζητήματα την οδική ασφάλεια, δηλαδή την υγεία και την ακεραιότητα, τον ελεγχόμενο, με τον ελέγχοντα! Αυτό κάνετε!

Θα ήθελα να μου πείτε, για παράδειγμα, όταν μία μεγάλη πολυεθνική αποσύρει ξαφνικά τριάντα πέντε χιλιάδες αυτοκίνητα, γιατί πάσχουν σ' αυτό, είκοσι δύο χιλιάδες αυτοκίνητα γιατί πάσχουν στο άλλο, από ποιο ΚΤΕΟ και με ποια πιστοποίηση είχατε διαπιστώσει το πρόβλημα πριν το διαπιστώσουν οι εταιρείες;

Ξέρετε πότε συμβαίνει αυτό; Όταν σκάσει ο αερόσακος και πνιγούν πέντε, όταν σπάσει το φάλιδο και διαλυθούν οκτώ, όταν δεν δουλεύει η ανάφλεξη στο ηλεκτρονικό αυτοκίνητο και μένει στη μέση του δρόμου. Μόλις θρηνήσουμε θύματα ξαφνικά κάβουμε μία ρύθμιση στην πιστοποίηση.

Βασικές αντιρρήσεις σ' αυτό το νομοσχέδιο από την πολιτική μας σκοπιά: Τι πάτε να ρυθμίσετε; Εδώ αναπτύσσετε τουριστικές περιοχές και καταργείτε την ασφάλεια πρόσβασης από και προς τις τουριστικές περιοχές, διογκούμενες για λόγους κέρδους, διότι δεν προβλέπετε τίποτα συγκοινωνιακό, μα τίποτα, παρά μόνο τα εισιτήρια.

Για την οδική ασφάλεια, περιλαμβάνοντας τα ΚΤΕΟ και τη λειτουργία συνεργείων επισκευής αυτοκινήτων, τη λειτουργία σταθμών υγρών καυσίμων και αερίων καυσίμων και την περαιτέρω ιδιωτικοποίηση των σταθμών της Θεσσαλονίκης, εμάς μας προνάτα την πεποίθηση ότι φυτεύετε σε κρίση της αγοράς, με προαναγγελλείσα την ανεργία στο 15% στη συγκεντροποίηση από μεγάλους έχοντες και κατέχοντες ήδη, την οικονομική δυνατότητα και ενδεχομένως και την τεχνογνωσία και στο τέλος - τέλος και τη γνώση ακόμα και της τσέπης του άλλου, που έχουν εκεί για να τον εκμεταλλεύονται, για να εξαφανιστεί οτιδήποτε θα απορροφούσε και τμήμα της δημιουργούμενης και διογκούμενης ανεργίας.

Γι' αυτό θα πάμε στο 15% την ανεργία, διότι θα έρθουν «τα μεγάλα ψάρια» νόμιμα και καλυμμένα, με τις απελευθερώσεις και τους πυλώνες και δεν θα αφήσουν τίποτα όρθιο.

Πιστεύετε δηλαδή για παράδειγμα ότι η «TOYOTA», η «MERCEDES» -αναφέρω τυχαία τα ονόματα- η «FORD» -πόσες θέλετε να αναφέρω για να μην θεωρηθεί και γκρίζα διαφήμιση από του Βήματος της Βουλής- δεν έχουν τη δυνατότητα να φτιάξουν ιδιωτικά ΚΤΕΟ; Πόσο γρήγορα; Κι έρχεστε και τους λέτε ότι το «γκαρζάκι» της γειτονιάς μπορεί να γίνει ΚΤΕΟ.

Ξέρετε τι μου θυμίζει αυτό; Στα αντισταθμιστικά οφέλη, στη μεγάλη συμφωνία που είχαμε κάνει με τις Ηνωμένες Πολιτείες, είχαμε υπογράψει ένα καταπληκτικό πράγμα, την Αρχή της Αμοιβαιότητας, που λέει ότι η φωνή της Αμερικής μπορεί να ανοίξει εδώ όσους σταθμούς θέλει. Κι έχετε υπογράψει τα δύο μεγάλα κόμματα ότι και η Ελλάδα μπορεί. Μπορεί δηλαδή να ανοίξει τη φωνή της η Ελλάδα όπου θέλει στην Αμερική φθάνει να μπει στη σειρά η ίδρυση ιδιωτικών ραδιοσταθμών. Δηλαδή, τώρα κοροϊδεύομαστε! Τους δίνουμε τη Σούδα και με βάση την Αρχή της Αμοιβαιότητας μπορούμε να φτιάξουμε κι εμείς δέκα Σούδες στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Το ίδιο πράγμα κάνετε. Εξαρθρώνετε κάθε μικρομεσαίο, κάθε μικρό και την ίδια ώρα φυτεύετε σε αποστάσεις πενήντα μέτρων -χωρίς καμμία επιστημονική προσέγγιση και ανάλυση, χωρίς τη σύγκλιση των αρμοδίων φορέων, για να σας πούνε με ποιους τρόπους θα γίνει- τις βόμβες των αερίων και των υγρών καυσίμων με συνθήκες, τρόπους και πράγματα που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν σε αποστάσεις πενήντα μέτρων.

Συστήνετε ιδιωτικά ΚΤΕΟ από συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων, που σημαίνει ότι θα επιταχύνετε συγκεντροποίηση και συγκεντροποίηση στον τομέα επισκευής των αυτοκινήτων, γιατί η

ίδρυση ΚΤΕΟ απαιτεί πολύ μεγαλύτερα κεφάλαια και αυτό έχει προφανείς επιπτώσεις στον τομέα της ιδιωτικής ασφάλειας, που δόθεν λέτε ότι προστατεύετε.

Πρωθεύτε τη συγκεντροποίηση και συγκεντροποίηση στα συνεργεία των αυτοκινήτων με περιοριστικούς όρους, που -προσέξτε- με αφορμή όρους λειτουργίας και που χωρίς να λαμβάνονται από το κράτος τα αναγκαία μέτρα για την υλοποίηση για την κατασκευή, διατήρηση οργανωμένων χώρων λειτουργίας και συλλειτουργίας σταθμών επισκευής, θα εξαφανιστεί όλα τα μικρά συνεργεία που θα εξαναγκαστούν σε κλεισμό, γιατί δεν θα έχουν τα χρήματα και δεν θα πληρούν τους όρους λειτουργίας.

Απλοποιείτε επί της υγραεριοποίησης των αυτοκινήτων σε τέτοιο βαθμό τις διαδικασίες και αίρετε τους περιορισμούς με τη διαδικασία του κατεπείγοντος, δηλαδή του τύπου: «Δεν έχω ασπρίνη τώρα που έχω πρόβλημα; Δεν πειράζει, πάρε και λίγο placebo». Ξέρετε τι μου θυμίζετε; Τον ρεβυθοκαφέ στην Κατοχή. Στην Κατοχή δεν είχαν καφέ κι έβαζαν μισή κουταλιά καφέ και τέσσερις κουταλιές ρεβίθι για να βγει καφές. Έτσι το κάνετε και με το υγραέριο. Έχει πρόβλημα και κρίση η αγορά τώρα; Βάλε κι αέριο μέσα, βάλε όπου να είναι, όπως να είναι, κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες. Δεν προβλέπετε ασφάλεια. Εδώ υπήρξαν ζητήματα για τον τρόπο αφαίρεσης των κινδύνων από τον αστικό ιστό κι εδώ προσθέτουμε.

Πρωθεύτε την απελευθέρωση της αγοράς των πετρελαιοειδών αίροντας περιορισμούς απόστασης για την ίδρυση των πρατηρίων καυσίμων και μειώνετε στο , δηλαδή από τα διακόσια μέτρα στα πενήντα.

Μιλούσαμε και στην επιτροπή για την ευθεία γραμμή. Κατά την άποψή μας, όταν μιλάτε για πενήντα μέτρα από χώρους συνάθροισης κοινού, απειλείτε ευθέως τη δημόσια ασφάλεια.

Και θα σας πω τι υπάρχει. Σ' ένα μεγάλο οδικό άξονα, όταν η απόσταση είναι πενήντα μέτρα, ο μεγαλοκαρχαρίας που έχει τη δυνατότητα φτιάχνει -μην πείτε ότι δεν το έχετε δει- το ένα πρατήριο στο ένα ρεύμα και το άλλο στο άλλο ρεύμα. Αυτά, διαγώνια σε ευθεία γραμμή, είναι πενήντα ένα και κάτι μέτρα. Έτσι θα τα μετράτε. Ο έχων και κατέχων θα μπορεί να μετράει. Φτιάχνει διαγωνίους όπως τις θέλει.

Και μη μου πείτε για ευρωπαϊκές προδιαγραφές, γιατί κάθε φορά που θα μιλάτε για ευρωπαϊκές προδιαγραφές, θα σας φέρνω το παράδειγμα του Βελγίου, του Λουξεμβούργου και πολλών άλλων για τον ποδηλατόδρομο. Δεν θα βρείτε ούτε μισό ποδηλατόδρομο στην Αθήνα ή στην Αττική που να προσομοιάζει με ποδηλατόδρομο ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Φέραμε στην επιτροπή τους ειδικούς και μας τα είπαν όλοι. Μας είπαν ότι είναι παρόνομοι και στο μήκος και στην κατασκευή κλπ. Επομένως, τι μου συζητάτε τώρα; Το κάνετε για να ενισχύσετε τους πετρελαιάδες; Ε, βέβαια! Έχει πέσει η ζήτηση. Και έχει πέσει η ζήτηση, γιατί η βενζίνη έφτασε στο 1,5 ευρώ! Στα 2 ευρώ θα φτάσει! Και τι θα κάνετε μετά; Θα βάλετε και ειδική υγραεριοκίνηση, όταν θα εξομοιωθεί το ένα με το άλλο. Να δούμε.

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

Μιλάτε για οδική ασφάλεια και την ίδια στιγμή, το σχέδιο νόμου παρέχει -προσέξτε με- τη δυνατότητα στον κάθε Υπουργό και στον Υπουργό Μεταφορών -και ας υποθέσουμε ότι έχει τις καλύτερες των προθέσεων και να το πιστέψουμε κιόλας και να πούμε τι καλός άνθρωπος που είναι και ότι αυτός θα το κάνει- να εκδίδει άδειες λειτουργίας για σταθμούς αυτοκινήτων του μετρώ, κατά παρέκκλιση όλων των σχετικών διατάξεων. Περθαίνω από την πολλή δημοκρατία, ρε παιδιά! Πολλή εξάτμιση δημοκρατίας μου ήρθε στο κεφάλι μ' αυτό το πράγμα! Ο κάθε Υπουργός θα παρέχει άδεια. Δηλαδή ορίζει, τιμολογεί, κατασκευάζει και λειτουργεί ως αφέντης -αναγκαστικά, γιατί ο νόμος σας το επιτρέπει- τη γη στο σταθμό του μετρώ, στην οποία υποχρεούται να παρκάρει κάποιος που θέλει να χρησιμοποιήσει το μαζικό μέσο μεταφοράς, που λέγεται μετρώ, γιατί μπορεί να μένει κάπου όπου δεν υπάρχει συγκοινωνία ή κάποιο άλλο μέσο. Σε ποιον θα τα δώσετε τα λεφτά; Στο λαό; Και αυτό το αφήνετε να είναι στη διακριτική ευχέρεια του Υπουργού; Βάζετε 5 το εισιτήριο, 7 το εισιτήριο, όσο θέλετε, όλα στο μαζικό μέσο και από δίπλα ο ίδιος θα αποφασίζω ποιος μάγκας θα φάει τα λεφτά από το πάρκινγκ,

για να πλησιάσω το μέσο μεταφοράς;

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω κάποια πράγματα, όσον αφορά το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης και το παρόν σχέδιο νόμου. Δεν ξέρω αν έχει συμβεί σε άλλο νομοσχέδιο, διά ενός νομοσχεδίου να κυρώνεται σύμβαση του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης με τον ΟΑΣΘ.

Ουσιαστικά και με πρόσχημα την καλύτερη μετακίνηση σε νέες περιοχές του αστικού ιστού της Θεσσαλονίκης, προωθείται η ιδιωτικοοικονομική λειτουργία του ΟΑΣΘ και συνδέει τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ακόμα στενότερα με τον ΟΑΣΘ.

Δηλαδή, εσείς για παράδειγμα, θα με διαβεβαιώσετε ότι μ' αυτά τα σχέδια και μ' αυτά τα μέτρα, όπως συμβαίνει στον ΟΑΣΘ, εις χείρας ιδιωτών θα αποκτήσει η ανατολική Αττική, Λούτσα, Βραυρώνα, Σπάτα, τη συγκοινωνία που δεν έχει στα όρη και στα βουνά! Θα φεύγουν από εκεί με το μηχανάκι ή με το αυτοκίνητο, θα πηγαίνουν στο σταθμό του μετρό, που ενδεχομένως θα ανήκει κατά το ήμισυ στο αφεντικό τους και σ' αυτόν από τον οποίο έβαλαν βενζίνη και θα περνούν από το ιδιωτικό ΚΤΕΟ αυτοί που τους έφτιαξαν το μηχανάκι.

Αν θέλατε να μιλήσετε για οδική ασφάλεια, θα έπρεπε να υποχρεώνατε, για παράδειγμα, τον εργοδότη των πιταδόρων –όσο κι αν σας φαίνεται αστείο- και των ντελιβεράδων να είναι δικά του τα μηχανάκια και να τα περνάει αυτός από ΚΤΕΟ και όχι να βάζουν οι δυστυχείς ντελιβεράδες από την τσέπη τους μηχανάκια οποιασδήποτε κατασκευής, προκειμένου να εξυπηρετούν τον εργοδότη και να κυκλοφορούν ανασφάλιστοι -να είναι και ως εργαζόμενοι ανασφάλιστοι- και να πρέπει να βρουν τα λεφτά να

αγοράσουν το όχημα, να το ασφαλίσουν και να το περάσουν από ΚΤΕΟ! Και έρχεστε και μου μιλάτε για λαϊκή προσέγγιση και ανακούφιση του πληθυσμού!

Με την ευχή ουδείς εξ ημών των παρισταμένων να μην αναγκαστεί να κάνει τη «μαύρη δουλειά» του ντελιβερά, σε χώρα που έχει αυτήν την προσέγγιση στην οδική ασφάλεια, σας παρακαλώ πάρα πολύ να εκλάβετε το «όχι» μας επί της αρχής του σχεδίου νόμου ως το ελάχιστο κράνος που μπορούμε να φορέσουμε πληροφοριακά στον πολίτη για τη βροχή των ροπαλιών που έρχεται στο κεφάλι του, σε σχέση με τη μετακίνηση, δηλαδή την εργασία του, δηλαδή την ψυχαγωγία του και τις ανάγκες του.

Οι ανάγκες του είναι τόσο σύγχρονες σήμερα όσο ήταν το μουλάρι, το γαϊδούρι και η άμαξα τον προηγούμενο αιώνα, όταν το προλεταριάτο δεν είχε ακόμη συνείδηση της δύναμής του. Τώρα και την έχει και έχει και την τεχνογνωσία και θα δούμε τι κυκλοφορεί, πώς κυκλοφορεί και με τι ασφάλεια σε αυτόν τον κόσμο τα αμέσως επόμενα χρόνια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστούμε την κυρία Κανέλλη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν ορισμένες ανακοινώσεις προς το Σώμα.

Η Εξεταστική Επιτροπή «για την πλήρη διερεύνηση της υπόθεσης των Ομολόγων» καταθέτει το πόρισμά της, το οποίο θα καταχωριστεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης.

Το προαναφερθέν πόρισμα έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Επίσης, η Διαρκής Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης καταθέτει την Έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων: «Εξορθολογισμός διαδικασιών και επιτάχυνση της διοικητικής δίκης και άλλες διατάξεις».

Τέλος, ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεώργιος Βλάχος ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό. Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Το λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής του ΛΑΟΣ κ. Γεώργιος Ανατολάκης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν η Κυβέρνηση έφερε αυτό το νομοσχέδιο, θεωρήσαμε ότι μπορεί, επιτέλους, να γίνει ένα ουσιαστικό βήμα στον πολύπαθο τομέα της οδικής ασφάλειας. Δυστυχώς, κάναμε ένα πολύ μεγάλο λάθος. Ο τίτλος του είναι παραπλανητικός. Φυσικά, δεν συζητάμε εδώ για την οδική ασφάλεια, όπως θα έπρεπε. Η χώρα μας βρίσκεται στις πρώτες θέσεις της Ευρώπης στα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα. Αυτή η μάστιγα είναι ένα μεγάλο εθνικό και κοινωνικό πρόβλημα.

Θα έπρεπε κάποτε να συσταθεί ένας ειδικός φορέας, που δεν θα μείνει μόνο στη γνώμη του, αλλά θα παίρνει και αποφάσεις, που θα ελέγχει όλα τα συναρμόδια υπουργεία, αν ακολουθούν τους κανόνες που βάζει, που θα μπορεί να συνεργαστεί με άλλες χώρες της Ευρώπης, οι οποίες έχουν μειωμένο αριθμό τροχαίων, που θα μεριμνά στην πράξη, για να περάσει στον κόσμο η ανύπαρκτη συνείδηση της οδικής ασφάλειας. Αυτός θα πρέπει να είναι ο ρόλος του εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας.

Δυστυχώς, τώρα δημιουργείτε άλλον ένα φορέα, που βγάζει μόνο κάποιες τυπικές ευχές και ανακοινώσεις. Πώς να γίνουν τα πράγματα σωστά, όταν δεν έχει καταστρώσει πρώτα τη νέα εθνική στρατηγική για την οδική ασφάλεια; Αυτή η στρατηγική θα καθόριζε με ακρίβεια τι αρμοδιότητες πρέπει να έχει το ΕΣΟΕ και τι αλλαγές πρέπει να γίνουν στα τμήματα του Υπουργείου.

Ξεκινάτε από το τέλος και αυτό είναι κακό. Η σύσταση της γενικής διεύθυνσης οδικής ασφάλειας γίνεται επιπόλαια, γιατί χωρίς στρατηγική μπορεί να χρειαστεί να αλλάξετε ξανά τα τμήματα του Υπουργείου. Ήδη υπάρχει μια Γενική Διεύθυνση Μεταφορών με τα ίδια σχεδόν αντικείμενα και μια Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος. Η ουσία δεν είναι στο όνομα που βάζουμε, αλλά στο τι μέτρα και πολιτικές παίρνουμε. Αυτή πρέπει πρώτα να καθορίσουμε και μετά να κάνουμε τις υπόλοιπες αλλαγές.

Φέρνεται ένα πολυνομοσχέδιο που προσπαθεί να ρυθμίσει ξαφνικά ένα σωρό διάφορα ζητήματα: τη ρύπανση, τον έλεγχο των αυτοκινήτων, τα πρατήρια, τα συνεργεία. Όλα αυτά είναι πολύ σοβαρά θέματα και δεν μπορεί να τα κολλάμε το ένα δίπλα στο άλλο, χωρίς να έχουμε πρώτα εθνική στρατηγική και όταν πάντα κάνετε ευκαιριακές ρυθμίσεις, για να εξυπηρετήσετε κάποια συμφέροντα, να βάλετε πρόστιμα ή να τακτοποιήσετε γρήγορα κάποιες απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αυτή είναι μια πραγματική ουσία του νομοσχεδίου σας, κύριε Υπουργέ. Δίνετε την εντύπωση πως δεν θέλετε ή δεν μπορείτε να πάρετε τις κρίσιμες αποφάσεις που χρειάζονται. Από τη μία συγχωνεύετε υπηρεσίες και οργανισμούς και από την άλλη δημιουργείτε νέους φορείς, που δεν μπορούν να πάρουν αποφάσεις. Απλά, συνεχίζετε την πολιτική σας πολυδιάσπαση και τη γραφειοκρατία. Το ίδιο έκανε και η Κυβέρνησή σας, διασπώντας τον αθλητισμό σε δύο Υπουργεία και το Λιμενικό Σώμα πάλι σε δύο Υπουργεία. Με τόσα Υπουργεία και υπηρεσίες θέλετε να κάνετε μεγαλύτερη την περιττή γραφειοκρατία;

Έτσι και στον τομέα της οδικής ασφάλειας δείχνετε ότι πάτε να κάνετε πρόχειρες δουλειές, «του ποδαριού». Δεν έχετε καταλάβει πόσο επείγον είναι να σταματήσει επιτέλους ο κόσμος να πεθαίνει στους δρόμους, λες και υπάρχει ένας πόλεμος.

Εμείς δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε σε μία σειρά από ρυθμίσεις που κάνετε. Είναι ξεκάθαρο πως τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ δεν μπορεί να είναι ταυτόχρονα και συνεργεία αυτοκινήτων. Δεν εξα-

σφαλίζετε έτσι τον αδιάβλητο έλεγχο. Αυτό το καταλαβαίνει ο καθένας.

Ζούμε, δυστυχώς, σ' ένα δυσάρεστο περιβάλλον διαφθοράς στην κοινωνία μας. Η εύκολη λύση είναι κάποιος να πληρώσει για να κάνει τη δουλειά του. Στα ενιαία συνεργεία ΚΤΕΟ θα γίνει πολύ εύκολη η συναλλαγή αυτή. Είναι αυτός τρόπος για να εξασφαλίσετε την ασφάλεια στους δρόμους; Θεωρώ πως όχι. Όλη η αγορά θα συγκεντρωθεί σε μερικούς μόνο επιχειρηματίες. Θα κάνετε ζημιά σε μικρά συνεργεία, στους μικρούς βιοπαλαιστές, που δεν θα μπορούν να ανταγωνιστούν τους μεγάλους.

Έχουν δοθεί πολλές παρατάσεις στα δημόσια ΚΤΕΟ, για να πιστοποιηθούν. Τώρα, πλέον, πρέπει να το κάνουν άμεσα και όχι σε δέκα οκτώ μήνες. Θα πρέπει πρώτα τα δημόσια ΚΤΕΟ να λειτουργούν υποδειγματικά και μετά τα ιδιωτικά.

Εμείς, σε μία τέτοια Δημόσια Διοίκηση θέλουμε –και το πιστεύουμε αυτό– ένα δημόσιο τομέα, που θα είναι πρότυπο και παράδειγμα για τον ιδιωτικό τομέα και όχι το αντίθετο. Είναι ντροπή να υπάρχουν δημόσια ΚΤΕΟ, κύριε Υπουργέ, που λειτουργούν σε τριτοκοσμικές συνθήκες συναλλαγής και από την άλλη να υπάρχουν ιδιωτικά που ντρέπεται να μπεις μέσα. Αυτό σημαίνει ότι το κράτος είναι άχρηστο και δεν μπορεί να ελέγξει τους υπαλλήλους και τις υπηρεσίες του.

Δεν συμφωνούμε σε αυτήν τη μεσοβέζικη λύση των ογδόντα μέτρων που πρέπει να υπάρχει ανάμεσα στα βενζινάδικα και τους πολυσύχναστους χώρους. Στη χώρα μας, έως τώρα, είχαμε την παράδοση να λειτουργούν πρατήρια καυσίμων κάτω από γραφεία και ξενοδοχεία. Αντίθετα, η απόσταση που επιβαλλόταν να υπάρχει ανάμεσα σε πρατήρια και χώρους συνάντησης κοινού ήταν έως τώρα διακόσια μέτρα. Ηλασθή δύο μέτρα και δύο σταθμά: ή καθόλου απόσταση ή αρκετά μακριά.

Φέρατε στην αρχή το νομοσχέδιο και η ρύθμιση ήταν στα πενήντα μέτρα και το κάνατε στα ογδόντα μέτρα, κύριε Υπουργέ. Είναι φανερό πως εξαφανίζετε την απόσταση των διακοσίων μέτρων, για να ευνοηθούν τα μεγάλα καταστήματα που θέλουν ναβάλουν τις αντλίες τους. Μετά από τις αντιδράσεις που υπήρξαν –και αυτό είναι ένα μικρό κομμάτι που κάνατε– το πήγατε στο όριο των ογδόντα μέτρων.

Εγώ έχω να πω, κύριε Υπουργέ, ο Θεός βοηθός. Σε πιθανή έκρηξη οι φλόγες φτάνουν στα ογδόντα μέτρα και το ωστικό κύμα στα εκατόν δέκα. Το όριο έπρεπε να είναι πάνω από τα εκατόν δέκα μέτρα και το ξέρετε πολύ καλά, εκτός αν δεν σας ενδιαφέρει πραγματικά η ασφάλεια. Το Μετσόβιο Πολυτεχνείο, που έχει κάνει τη μελέτη, λέει αυτά που λέμε εμείς.

Και σαν να μη φτάνει μόνο αυτό, αλλά καταργείτε την απόσταση ασφαλείας που πρέπει να έχουν τα πρατήρια καυσίμων μεταξύ τους. Ενώ, δηλαδή, θεωρούμε ότι τα πρατήρια διακινούν εύφλεκτα υλικά υψηλού κινδύνου και πρέπει να απομακρυνθούν από γραφεία και ξενοδοχεία, αντίθετα επιτρέπουμε να είναι κοντά σε άλλα πρατήρια. Μα, έτσι σ' ένα ατύχημα θα έχουμε αλυσιδωτές εκρήξεις.

Δεν θέλω να σκέπτομαι απαισιόδοξα, αλλά φανταστείτε να έχουμε ένα ατύχημα σε ένα πρατήριο που είναι σε έναν περιβάλλοντα χώρο ενός σούπερ μάρκετ και από την άλλη πλευρά του δρόμου να υπάρχει ένα άλλο πρατήριο. Τι θα γίνει τότε; Και ποιος θα έχει την ευθύνη για την καταστροφή που θα γίνει; Υπάρχουν πολλά παραδείγματα μέσα σε αυτό το νομοσχέδιο που δείχνουν ακριβώς τι είναι.

Βιάζεστε να εφαρμόσετε κάποιες ρυθμίσεις που επιβάλλει η Ευρώπη, με κάθε κόστος. Για να γίνουν πιο εύπεπτες, τις καλύπτετε με φρασολογία που παραπέμπει στην οδική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Δυστυχώς, η Ευρωπαϊκή Ένωση λειτουργεί πολλές φορές σαν μεσάζοντας που εξυπηρετεί το συμφέρον μεγάλων πολυεθνικών επιχειρήσεων.

Εδώ, όμως, στην Ελλάδα, έχουμε εκατοντάδες πρατήρια που κλείνουν από την οικονομική κρίση. Θέλετε να κλείσουν ακόμα περισσότερα, κύριε Υπουργέ; Όταν θαβάλουν όλα τα πολυκαταστήματα βενζινάδικα στις αυλές τους και θα πουλούν φτηνό καύσιμο, οι Έλληνες βενζινοπώλες τι θα απογίνουν; Άνεργοι, μετανάστες ή θα είναι υπάλληλοι στους ξένους;

Εμείς δεν μπορούμε να το επιτρέψουμε αυτό, γιατί είμαστε υπέρ της εθνικής οικονομίας.

Καλό είναι αυτό που συμφέρει το έθνος μας, το λαό μας και όχι τα πολυεθνικά συμφέροντα. Εσείς δεν έχετε καμμία δυσκολία να ρυθμίζετε χρονοβόρες και πολύπλοκες διαδικασίες, αρκεί να εξυπηρετούνται κάποια συμφέροντα.

Σας είπα και στην επιτροπή, κύριε Υπουργέ, για μία πρόταση που είχα κάνει για την εξυπηρέτηση των βαρήκοων και κωφάλαλων. Θεωρώ ότι δεν είναι τόσο πολύπλοκο και δύσκολο να επιτρέψετε σε αυτές τις εταιρείες της οδικής ασφάλειας να πάρουν ένα νούμερο, ένα κινητό -όχι λογισμικό, γιατί είναι όντως πολύπλοκο- να χρεωθούν ένα νούμερο κινητού και να μπορεί η εταιρεία και η ασφάλεια μαζί να δίνουν αυτό το νούμερο, γιατί είναι ένα σημαντικό βήμα και τους βοηθάμε ακόμα περισσότερο. Το λέω αυτό, γιατί δεν θεσμοθετείτε κάτι τόσο απλό για τους συνανθρώπους μας που το έχουν πάρα, μα πάρα, πολύ μεγάλη ανάγκη.

Όταν είναι να καθιερώσετε πρόστιμα, όμως, και φοροεπισπρακτικά μέτρα δεν έχετε απολύτως, μα απολύτως καμμία δυσκολία, όπως είναι η κάρτα θορύβου για τα μηχανάκια. Σωστό μέτρο σίγουρα, μπορεί να λειτουργήσει αποτρεπτικά για κάποιους φιγούρατζηδες, που είτε κόβουν την εξάτμιση είτε την αγοράζουν από το εμπόριο, αλλά το φέρντε ξεκομμένα για να βάλετε ακόμα ένα έσοδο στα ταμεία του κράτους.

Εμείς είμαστε υπέρ μιας άλλης φιλοσοφίας. Όλα ξεκινάνε από τη σωστή εκπαίδευση και την καλλιέργεια της κυκλοφοριακής συνείδησης. Θα πρέπει να μειωνίσετε να ξεκινήσει η συστηματική εκπαίδευση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας από τη δημοτικό, σχολείο. Δεν υπάρχει άλλος τρόπος για να μπορέσουμε να αλλάξουμε αυτήν τη νοοτροπία. Ο Έλληνας αντιδρά στα πρόστιμα και στις απαγορεύσεις. Πρέπει η οδική συμπεριφορά να γίνει κοινή συνείδηση του λαού σταδιακά και μεθοδικά.

Πρέπει να φτάσουμε στο σημείο, τα μικρά παιδιά, τα παιδιά μας να μας διορθώνουν όταν δεν συμπεριφερόμαστε άσφουα στο δρόμο. Πού είναι τα πάρα κυκλοφοριακής αγωγής; Γιατί δεν λειτουργούν; Έπρεπε τα σχολεία να πηγαίνουν υποχρεωτικά συγχές επισκέψεις σε αυτά.

Βλέπουμε ότι σωστές πρωτοβουλίες έχουν υπάρξει στο παρελθόν, αλλά έμειναν στη μέση. Βλέπουμε ότι ακόμα και σε αυτό το σχέδιο νόμου υπάρχουν θετικά μέτρα, τα οποία θα στηρίξουμε. Αυτό που δεν μπορούμε να υιοθετήσουμε είναι να συζητάμε όλα τα σοβαρά θέματα ευκαιριακά και περιστασιακά. Για εμάς όλο αυτό το νομοσχέδιο πρέπει να ξαναγραφτεί από την αρχή, αφού καταλήξουμε επιτέλους σε μία σωστή εθνική στρατηγική.

Πρέπει να θεσπίσουμε έναν ενιαίο νόμο-κώδικα οδικής ασφάλειας που θα ρυθμίζει συντονισμένα όλα τα θέματα, αλλιώς θα φέρντε συνέχεια νομοσχέδια που το ένα θα καταργεί τις διατάξεις του άλλου. Παράδειγμα, οι ρυθμίσεις για τα συνεργεία αυτοκινήτων. Πολύ σωστά προβλέπετε την ίδρυση συνεργείων υγραερίων, γιατί το υγραέριο είναι το πιο φιλικό στο περιβάλλον και λιγότερο επικίνδυνο από τη βενζίνη, αλλά δεν έχει γίνει καμμία πρόβλεψη για συνεργεία ηλεκτροκίνησης. Σε όλο τον πολιτισμένο κόσμο υπάρχει ανάπτυξη του κλάδου της ηλεκτροκίνησης. Είναι μια τεχνολογία που θα έρθει πολύ σύντομα και βλέπουμε ότι γίνονται μελέτες και από ελληνικά πανεπιστήμια. Δεν πρέπει η Ελλάδα να ακολουθεί σε όλους αυτούς τους τομείς; Θα πρέπει κάποτε να κοιτάξει και να προβλέψει το μέλλον.

Τόσα χρόνια το κράτος δανείζεται και δεν έχει καταφέρει να φτιάξει ένα οδικό δίκτυο της προκοπής. Ο ελληνικός λαός πληρώνει, πληρώνει, πληρώνει υπέρογκα ποσά σε διόδια για δρόμους που δεν έχουν κατασκευαστεί ακόμα. Φτάσαμε στο σημείο, ο Έλληνας οδηγός να σηκώνει τις μπάρες για να περνάει, χωρίς να πληρώνει. Με αυτήν την ευκαιρία πρέπει να πω ότι είναι απαράδεκτο να πληρώνουν διόδια οι κάτοικοι που πηγαίνουν κάθε μέρα στη δουλειά τους ή πηγαίνουν τα παιδιά τους στο σχολείο.

Στην Ελβετία παίρνεις μια κάρτα με 31 ευρώ, κύριε Υπουργέ, και κυκλοφορείς όλο το χρόνο που έχει ένα πολύ δύσκολο οδικό δίκτυο με βουνά, με τούνελ, αλλά έχουν πάρα πολύ καλούς δρόμους. Εμείς έχουμε ακόμα καρόδρομους καρμανιόλες και ο οδηγός τους πληρώνει, χωρίς να έχουν καν κατασκευαστεί. Το ίδιο ισχύει και στην Αυστρία. Με 45 ευρώ κυκλοφορείς όλο το χρόνο.

Εδώ, στην Ελλάδα, χρειάζονται 45 ευρώ για να πας από την

Αθήνα στη Θεσσαλονίκη και να γυρίσεις. Ο οδηγός που μένει στην Κατερίνη και δουλεύει στη Θεσσαλονίκη δίνει περίπου 1.300 ευρώ το χρόνο για να πάει στη δουλειά του, δηλαδή, δύο μισθούς το χρόνο, κύριε Υπουργέ. Αυτό πώς λέγεται; Θεωρώ ότι λέγεται κλοπή. Και δεν είναι κλοπή αυτό το πράγμα, κύριε Υπουργέ; Ίδια κλοπή δεν είναι να πληρώνει κάθε μέρα διόδια ο Αθηναίος που δουλεύει στα Οινόφυτα ή στα Μέγαρα;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει επιτέλους όλοι εδώ μέσα να βρούμε σοβαρές και μόνιμες λύσεις σε πάρα πολλά δύσκολα θέματα. Πρέπει η Κυβέρνηση να εκπονήσει ένα αποτελεσματικό σχέδιο οδικής ασφάλειας σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Σε αυτήν την πανεθνική προσπάθεια εμείς θα συνεργαστούμε με πάρα πολύ καλή πίστη. Τώρα, όμως, κύριε Υπουργέ, δεν μπορούμε να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο επί της αρχής, για τους λόγους που ανέφερα. Η άρνησή μας δεν είναι στείρα. Είναι αυτονόητο ότι θα στηρίξουμε κάποια θετικά σημεία που έχει αυτό το νομοσχέδιο και νομίζω ότι με τη θέληση που έχουμε όλοι μαζί θα πάνε όλα καλά.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Ανατολάκη.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Θεόδωρος Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Δεν θέλω να ανταποδώσω τα ίσα, αλλά εν πάση περιπτώσει, όταν έρχονται τροπολογίες για μια ακόμη φορά την τελευταία στιγμή άλλων Υπουργείων, άσχετων με το παρόν νομοσχέδιο, όπως αυτές για το ΕΣΥ ή για τους ημιυπαίθριους, δεν μπορώ να μη διαμαρτυρηθώ για μια ακόμη φορά και να μην αμυνθώ, κύριε Υπουργέ, ως κόμματα της Μειοψηφίας, γι' αυτόν τον αιφνιδιασμό και την αδυναμία να επεξεργαστούμε με αξιόπιστο τρόπο θέματα πάρα πολύ σοβαρά και κρίσιμα που ρυθμίζουν αυτές οι τροπολογίες. Επιτέλους, να τελειώνει αυτή η ιστορία!

Επομένως, μου δίνει και το δικαίωμα, κυρία Πρόεδρε, αυτή η αυθαιρεσία της Κυβέρνησης να «αυθαιρετήσω» και εγώ, σχολιάζοντας, πριν μπω στην ουσία του νομοσχεδίου, τα όσα έγιναν χθες στο λιμάνι του Πειραιά και στα άλλα λιμάνια της χώρας, δηλαδή την πολιτική επιστράτευση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι δυνατόν η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, με όλα τα πολυπληθή σωματεία του κλάδου των ναυτικών, με ομόφωνες αποφάσεις να βρίσκεται στην έκτη ημέρα απεργιακών κινητοποιήσεων για μια σειρά πολύ σοβαρών θεσμικών ζητημάτων, αλλά και για την υπογραφή συλλογικής σύμβασης εργασίας σ' αυτήν την κρίσιμη περίοδο, που ξέρουμε πολύ καλά ότι και η Κυβέρνηση προωθεί την κατάργησή τους και την αντικατάστασή τους με επιχειρησιακές συμβάσεις, δεν είναι δυνατόν να υπερασπίζεται όλα αυτά η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, που δεν μπορεί να κατηγορηθεί ούτε για κομματισμό ούτε για τίποτε, καθώς όλοι εκφράζονται, όλες οι πολιτικές αποχωρήσεις και δεν είναι ένας κλάδος συνηθισμένος στο να προχωρά σε απεργιακές κινητοποιήσεις τόσο εύκολα – όταν όμως προχωρά, κάνει σημαντικές και ιστορικές απεργίες και η Κυβέρνηση, ενώ έχει πάρα πολλούς τρόπους -που τους προβλέπει και ο νόμος- να εξυπηρετήσει τα νησιά, που πλήττονται προφανώς από αυτήν την απεργία, να ενεργοποιήσει διαδικασίες εκτόνωσης των πιεστικών καταστάσεων που δημιουργούνται, υγεία και πολλά άλλα ζητήματα, παρ' όλα αυτά, να τα αφήνει αυτά επίτηδες, να ενισχύει τον κοινωνικό αυτοματισμό και να καθιστά ενόχους ποιους; Τους εργαζόμενους ναυτικούς. Την έκτη ημέρα μιας απεργίας τόσο νόμιμης, τέτοιας εμβέλειας και ουσίας, αλλά και κρισιμότητας από άποψης διεκδικήσεων την καθιστά παράνομη και κηρύσσει πολιτική επιστράτευση. Δηλαδή, ποια είναι η δημοκρατία μας; Πού είναι το Σύνταγμα; Πού είναι το δικαίωμα της απεργίας;

Κύριε Υπουργέ, έχετε χρεωθεί εσείς προσωπικά την πρώτη χρήση της πολιτικής επιστράτευσης. Έρχεται ένας συνάδελφός σας τώρα και με πολύ πιο κρίσιμους όρους επιβάλλει αυτήν την επιλογή. Δεν είναι θέμα Υπουργών ούτε προσώπων, είναι θέμα κυβερνητικής πολιτικής και η Βουλή πρέπει να αντιδράσει.

Προχωρώ στο σχέδιο νόμου. Πράγματι, κύριε Υπουργέ, πολ-

λές φορές στη διαδικασία της συζήτησης στην επιτροπή είπατε ότι αυτές οι δύο ρυθμίσεις, τα δύο άρθρα, κατά βάση το άρθρο 1 και 2 που ρυθμίζουν ζητήματα που αναφέρονται στην οδική ασφάλεια, η σύσταση δηλαδή του εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας και η γενική διεύθυνση οδικής ασφάλειας, δεν αποτελούν νομοθετικές ρυθμίσεις που προσεγγίζουν και επιδιώκουν να ρυθμίσουν τη συνολική εθνική πολιτική για την οδική ασφάλεια. Μάλιστα. Το ακούσαμε πολλές φορές. Παρά ταύτα, και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας σήμερα αφιέρωσε μεγάλο μέρος της ομιλίας του στην πολιτική για την οδική ασφάλεια. Δεν είναι τυχαίο. Το ζήτημα είναι πάρα πολύ πιεστικό, εξαιρετικά πιεστικό.

Η Ελλάδα πεθαίνει από τα τροχαία εγκλήματα. Και είναι εδώ μια ευκαιρία να θέσουμε και αυτήν τη διάσταση. Είναι ειρωνεία τραγική να ονομάζονται «τροχαία ατυχήματα», άντε «τροχαία δυστυχήματα». Η πιο αντικειμενική και ουδέτερη προσέγγιση θα είναι «τροχαία συμβάντα». Αλλά, αν μιλήσουμε επί της ουσίας - έτσι το προβλέπει και ο Ποινικός Κώδικας - είναι εγκλήματα, δίδονται ποινικά τα περισσότερα από αυτά, η συντριπτική τους πλειοψηφία. Και αυτό αποκαθιστά και την ουσία του επείγοντος των ρυθμίσεων που απαιτούνται και της συνολικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια που διαρκώς εξαγγέλλεται, διαρκώς μεταφέρεται ως ευθύνη από την προηγούμενη στην επόμενη κυβέρνηση και τανάπαλιν και δυστυχώς, μόνο αν θέλουμε «να κρυφτούμε πίσω από το δάκτυλό μας», μπορούμε να πούμε ότι έχουμε κάνει πρόοδο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δύο πενταετή προγράμματα πολιτικής για την οδική ασφάλεια απέτυχαν. Μπορεί να έχουμε μία μείωση και δεν θα αναφερθώ εγώ στη συγκριτική αποτύπωση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες και μάλιστα των είκοσι επτά. Θα αναφερθώ στους στόχους αυτών των δύο πενταετών προγραμμάτων, που δεν ήταν και ιδιαίτερα φιλόδοξοι. Ήταν πάρα πολύ χαμηλές οι επιδόσεις, σε σχέση με τους στόχους που έθεσαν τα δύο αυτά πενταετή προγράμματα, εξαιρετικά χαμηλές. Επομένως δεν θα μιλήσουμε για αποτυχία; Και όταν διογκώνεται το πρόβλημα, δεν θα έχουμε μία επείγουσα στάση;

Το ανέφερα και στην επιτροπή, που ως μέλος της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας συμμετείχα και σήμερα αντικαθιστώ τον συνάδελφο κ. Παπαδημιούλη και τον κ. Λαφαζάνη, που είναι κατά βάση στην επιτροπή του αρμόδιου Υπουργείου. Είχα αναφερθεί και είχα προειδοποιήσει ότι «σε λίγες μέρες έρχεται η 21η Νοεμβρίου θεσμοθετημένη παγκοσμίως ως Ημέρα Μνήμης Θυμάτων Τροχαίων Δυστυχημάτων». Σε αυτήν την Ημέρα Μνήμης στην Ελλάδα εκδηλώθηκαν διάφορες πρωτοβουλίες μικρής κλίμακας, αλλά σημαντικές από άποψη ουσίας, περιεχομένου, ποιότητας και προσέγγισης των ζητημάτων αυτών.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ**)

Οργανώθηκαν ημερίδες, οργανώθηκε μια συγκέντρωση των συγγενών των θυμάτων στην Πλατεία Συντάγματος, οργανώθηκαν και άλλες εκδηλώσεις σε άλλες πόλεις της Ελλάδας. Δεν υπήρχε παρουσία του επίσημου κράτους ούτε με μία ανακοίνωση. Εκείνη την ημέρα ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ εξέδωσε ανακοίνωση, μήνυμα. Ο υπεύθυνος του κλάδου πρόληψης τραυματισμών της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας, επίσης. Πολλές άλλες χώρες είχαν σε πρώτη επικαιρότητα αυτήν την ημέρα κι εδώ κανείς. Μόνο προς τιμήν τους ο Νομάρχης Λασιθίου κ. Αναστασάκης, ο Διοικητής Τροχαίας Ρεθύμνου κ. Μοσχονάς και κάποιες τοπικές, πολιτικές και εκκλησιαστικές αρχές συμμετείχαν στις Βουκολιές Χανίων σε ανάλογες εκδηλώσεις, όπως αυτές που σας ανέφερα στην Αθήνα.

Αυτή είναι η παρουσία του ελληνικού κράτους στην επετειακή και συμβολική ανάδειξη του θέματος, που δεν φτάνει προφανώς. Δεν πρέπει να στείλει το κράτος ένα -έστω συμβολικά- μήνυμα όσον αφορά αυτήν την Παγκόσμια Ημέρα Μνήμης Θυμάτων Τροχαίων Δυστυχημάτων;

Αυτές οι δύο ρυθμίσεις, λοιπόν, δεν είναι απάντηση ότι αυτά θα ρυθμιστούν. Αυτές οι δύο ρυθμίσεις, κύριε Υπουργέ, ενδεχομένως να αποδειχθεί ότι εμποδίζουν την παραπέρα σωστή προσέγγιση του ζητήματος. Διότι δεν νομίζω ότι μπορούμε να έχουμε ιδιαίτερες προσδοκίες από αυτήν την ρύθμιση όταν συστήνεται το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας με τόσα καθήκοντα που

του αναθέτετε στο άρθρο 1, με τόσο μεγάλο αριθμό συμμετεχόντων και με το συμβουλευτικό ρόλο και την υπαγωγή του απευθείας στον Υπουργό.

Αντίθετα, έχετε ως θεσμοθετημένο συμβουλευτικό όργανο την αρμόδια επιτροπή της Βουλής, που πρέπει να ενισχυθεί. Αυτή διαρκώς συνδιαλέγεται με όλους τους κοινωνικούς φορείς, τις μη κυβερνητικές οργανώσεις, το πολυτεχνείο, το τεχνικό επιμελητήριο, τους φορείς υγείας, τη δικαιοσύνη, την Τροχαία κ.λπ.. Θα μπορούσε να υπάρχει μια συστηματική σχέση, η οποία να διευρυνθεί και να έχουμε μεγαλύτερη συμμετοχή κοινωνικών φορέων σ' αυτήν τη διαδικασία. Στην πραγματικότητα, μέσα από την εφαρμογή του άρθρου 1 ως προς τον Υπουργό, αυτό καταργείται.

Δεν έχω ασκήσει διοίκηση και δεν ξέρω, αλλά μου φαίνεται πολύ βαρύ όλο αυτό το οικοδόμημα, αναφορικά με τη γενική διεύθυνση οδικής ασφάλειας στο άρθρο 2. Δεν είναι ότι έχει ένα σωρό διευθύνσεις, επιμέρους τμήματα, αλλά ότι μεταξύ αυτών δεν υπάρχει αλληλουχία δράσεων. Δεν υπάρχει κάποιο σημείο συνάντησης όλων αυτών των δράσεων.

Διαβάζοντας κανείς την εικόνα που περιγράφει το άρθρο 2 - που είναι μεγάλο και σε έκταση - δεν μπορεί να βρει πουθενά το σημείο σύνδεσης όλων αυτών των επιμέρους διοικητικών δραστηριοτήτων που θεσμοθετούνται μ' αυτό το άρθρο.

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

Από αυτήν την άποψη, δεν είναι μόνο ότι ρυθμίζονται κάποια επείγοντα ζητήματα και θα έρθει το άλλο νομοσχέδιο και κυρίως η συνολική πολιτική για την οδική ασφάλεια. Είναι ότι μάλλον αυτό πάει πίσω τα πράγματα. Οδηγεί προς τα πίσω και όχι προς τα εμπρός. Δημιουργεί πρόσθετα εμπόδια, πρόσθετους αποπροσανατολισμούς και συγχύσεις.

Κύριε Πρόεδρε, θα επιταχύνω. Θα ήθελα ένα - δύο λεπτά ακόμα.

Περνάω στο θέμα των δημόσιων και ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Η ρύθμιση που αποτυπώνεται στο άρθρο 5, στην πραγματικότητα φαντάζει αντικειμενική, αλλά δεν είναι. Η διαπίστευση που απαιτείται για το δημόσιο ΚΤΕΟ, όπως και για τα ιδιωτικά, καλώς υπάρχει. Βεβαίως να διαπιστεύονται, αλλά για να ανταποκριθούν στις διαδικασίες της διαπίστευσης με θετικό τρόπο, απαιτείται εκσυγχρονισμός του τεχνολογικού τους εξοπλισμού, στελέχωσή τους, μια σειρά πράγματα.

Υπάρχουν πόροι από την ίδια τη διαδικασία, για να ενισχυθούν τα δημόσια ΚΤΕΟ και όχι να προβλέπει το άρθρο 5 ότι αν δεν υπάρχει αυτή η διαπίστευση, μετά την παρέλευση του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος, τα δημόσια ΚΤΕΟ θα πάψουν να λειτουργούν μέχρι να την αποκτήσουν. Μα, πώς θα την αποκτήσουν; Μ' αυτήν την πολιτική δεν θα την αποκτήσουν ποτέ. Επομένως, ανοίγει ο δρόμος για την κατάργηση των δημόσιων ΚΤΕΟ, με ό,τι σημαίνει αυτό.

Για τα διόδια δεν είναι τυχαίο ότι αναπτύσσεται σ' όλη την Ελλάδα το κίνημα «δεν πληρώνω, δεν πληρώνω». Και ορθά αναπτύσσεται. Και ας μην κάνουμε επίκληση νομιμότητας. Είναι το δικαίωμα των πολιτών να αντιδρούν και να αντιστέκονται στην παρανομία. Για τα διόδια μπορεί να έχει ο καθένας την άποψή του ή την κριτική του, αλλά όταν επιβάλλονται, έχουν αντισταθμιστικό χαρακτήρα. Αυτό δεν μπορεί να το αμφισβητήσει κανείς. Και εδώ έχουμε διόδια στους πιο πολλούς δρόμους της Ελλάδας, χωρίς οι δρόμοι να έχουν γίνει «θα» γίνουν - ή με δρόμους που είναι «καρμανιόλες». Επομένως, καμμία υποχρέωση καταβολής διοδίων δεν υπάρχει και νομίζω ότι είναι ένα πολύ σοβαρό ζήτημα και δεν πρέπει να ενισχυθούν.

Όσο για τα βενζινάδικα -θα τα πούμε και αύριο αναλυτικά όλα αυτά- είναι μια ρύθμιση που ευνοεί τα σούπερ μάρκετ και τις άλλες μεγάλες εμπορικές επιχειρήσεις.

Στο φυσικό αέριο απαιτούνται εγγυήσεις, ώστε μια σωστή κίνηση -είμαστε κι εμείς υπέρ του φυσικού αερίου- να μην πάει χαμένη. Δεν υπάρχουν οι εγγυήσεις στις ρυθμίσεις που προβλέπει αυτό το νομοσχέδιο, ώστε αυτή η διαδικασία ενίσχυσης των εγκαταστάσεων παροχής φυσικού αερίου στα αυτοκίνητα να έχει μια πραγματικά σωστά οργανωμένη βάση.

Απ' αυτήν την άποψη, το νομοσχέδιο αυτό και σε επιμέρους

ζητήματα, αλλά και στο κεντρικό πνεύμα του δεν προσεγγίζει τις ανάγκες που απαιτούνται για τους καιρούς αυτούς στα θέματα αυτά, που είναι πολύ σοβαρά και πολύ σημαντικά. Δίνει περισσότερο μια κατεύθυνση ρύθμισης των ισχυρών τάσεων της εποχής και όχι μιας ορθολογικής οργάνωσης του δημόσιου συμφέροντος και της δημόσιας λειτουργίας στα διάφορα ζητήματα που πραγματεύεται.

Θα το καταψηφίσουμε επί της αρχής και αύριο επί των άρθρων θα πούμε για ένα προς ένα την κριτική μας και, όπου υπάρχουν θετικά, θα τα αποτυπώσουμε και θα τα δεχτούμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα έξι μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί από το 2ο ΕΠΑΛ Κοζάνης από το 2ο Τμήμα.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το συζητούμενο νομοσχέδιο περριλαμβάνει, κατά την άποψή μου, ουσιαστικές ρυθμίσεις για θέματα που έχουν σχέση με την καθημερινότητα της ζωής μας, την ίδια τη ζωή μας και τη σωματική μας ακεραιότητα. Τέτοια θέματα είναι τα θέματα της οδικής ασφάλειας, αλλά και τα συναφή ζητήματα που έχουν σχέση με τα ΚΤΕΟ, τα συνεργεία αυτοκινήτων, τα πρατήρια καυσίμων, καθώς και την οδική βοήθεια.

Όσον αφορά τώρα ιδιαίτερα την οδική ασφάλεια, ασφαλώς – και αυτό το έχει τονίσει επανειλημμένα και ο Υπουργός – η αντιμετώπιση του ζητήματος δεν εξαντλείται με τα δύο άρθρα του νομοσχεδίου.

Το θέμα της οδικής ασφάλειας είναι μείζον, είναι πολυσύνθετο ζήτημα και πρέπει πάντα και σταθερά να είναι στο κέντρο του ενδιαφέροντος της κοινωνίας και της πολιτείας.

Εκείνο που θα μπορούσε να πει κανείς είναι ότι, παρ' όλο που τα τελευταία χρόνια, τις τελευταίες δεκαετίες έχουν γίνει θετικά βήματα και, πέραν μιας υποτροπής που έγινε το 2009 –αν θυμάμαι καλά–, έχουμε επιτύχει μια σταθερή τάση μείωσης των τροχαίων και των νεκρών, παρ' όλα αυτά, το επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα παραμένει χαμηλό, ανεπίτρεπτα χαμηλό. Η χώρα μας βρίσκεται δυστυχώς στις πρώτες θέσεις των εικοσι επτά μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά τον αριθμό των νεκρών. Έτσι δεν μπορεί να υπάρχει εφησυχασμός. Απαιτείται επαγρύπνηση, αλλά προπάντων πρωτοβουλίες και νέες δράσεις.

Είναι γνωστό ότι σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης προωθείται το νέο δεκαετές πρόγραμμα 2010-2020, με στόχο τη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στο ήμισυ. Είναι ένας στόχος στον οποίο πιστεύω ότι πρέπει και μπορεί να στοιχηθούμε! Και υπό αυτήν την έννοια, εκείνο που λέω εγώ –και προς τους συναδέλφους που άκουσα την κριτική τους– είναι ότι οι ρυθμίσεις του άρθρου 1 για το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας και του άρθρου 2 για τη γενική διεύθυνση οδικής ασφάλειας, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και Δικτύων, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Και είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, γιατί όλοι ξέρουμε ότι επικρατεί πολυδιάσπαση ρόλων, κατακερματισμός αρμοδιοτήτων, διάχυση ευθύνης στο ζήτημα. Και καθώς μάλιστα το ζήτημα της οδικής ασφάλειας δεν είναι μονοδιάστατο, είναι πολυπαραγοντικό –και θυμίζω ότι υπεισέρχονται σε αυτό και τα θέματα των οδηγών του αυτοκινήτου, του ανθρώπου γενικότερα, δηλαδή ως πεζού ή οδηγού του αυτοκινήτου, των δρόμων, της οργάνωσης της κυκλοφορίας– σε ένα τέτοιο πολυπαραγοντικό, πολυδιάστατο ζήτημα το συμβούλιο οδικής

ασφάλειας, που προβλέπεται να λειτουργήσει ως επιτελικό όργανο, για τις δράσεις και την πολιτική οδικής ασφάλειας, πιστεύω ότι θα προσφέρει.

Ουδείς ισχυρίζεται, όπως προείπα –ούτε ο Υπουργός– ότι ιδίως με αυτές τις ρυθμίσεις, με τα δύο άρθρα, καλύπτονται τα κενά. Αναφέρομαι στα δύο άρθρα, με την αρχική μορφή του νομοσχεδίου, αλλά είναι τώρα τρία νομίζω, γιατί στην επεξεργασία στην επιτροπή διασπάστηκαν, το άρθρο 1 για το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας και το άρθρο 2 για τη γενική διεύθυνση οδικής ασφάλειας. Υπάρχει, ασφαλώς, η ανάγκη για μια ολοκληρωμένη πολιτική οδικής ασφάλειας. Και τέτοια, θα προωθηθεί –και πιστεύω ότι αυτή η προετοιμασία, γίνεται– στο «Εθνικό Πρόγραμμα 2011-2020», που θα σχεδιαστεί και θα εφαρμοστεί με βάση τις αποφάσεις και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εκείνο, που εγώ θέλω να πω προκαταβολικά, είναι ότι σε αυτό το πρόγραμμα θα πρέπει να προβλέπονται στοχευμένες και συνδυασμένες οι παρεμβάσεις. Και τα επί μέρους προγράμματα και δράσεις, θα πρέπει να έχουν εσωτερική συνοχή και συμπληρωματικότητα. Έτσι, θα μεγιστοποιήσουμε το αποτέλεσμα.

Στα υπόλοιπα τρία λεπτά που έχω, θα ήθελα να πω λίγα λόγια, να κάνω ορισμένες επισημάνσεις, για τις άλλες ρυθμίσεις του νομοσχεδίου. Περισσότερα θα πούμε κατά τη συζήτηση και ψήφιση των άρθρων.

Πρώτον, οφείλω να αναγνωρίσω τη θετική στάση και αποδοχή από τον Υπουργό, προτάσεων που ακούστηκαν τόσο από φορείς, όσο και από Βουλευτές στην επιτροπή. Εύχομαι να ισχύσει το ίδιο, εφόσον υπάρξουν και βελτιωτικές προτάσεις και στην Ολομέλεια, κύριε Υπουργέ.

Δεύτερη επισήμανση για τα ΚΤΕΟ. Ετέθηκε θέμα: Διαπίστευση ή πιστοποίηση; Ορθώς, προτείνει πιστεύω το Υπουργείο τη διαπίστευση, γιατί παρέχει, για εμένα, περισσότερα εγγύα. Επίσης, καλώς προχωρεί και στο άνοιγμα, στην άρση του ασυμβίβαστου ιδιοκτησίας, συνεργείου και ΚΤΕΟ. Όμως εδώ, θα πρέπει να υπάρξουν ορισμένες δικλίδες στις αποφάσεις –κύριε Υπουργέ, μπορείτε να περιλάβετε τέτοιες, δικλίδες ασφαλείας– για να αποφύγουμε, τυχόν, ενδεχόμενο διαπλοκής των ρόλων και επομένως νόθευσης των ελέγχων.

Τρίτη επισήμανση, για τις μετεγκαταστάσεις ΚΤΕΟ, πρατηρίων βενζίνης, συνεργείων αυτοκινήτων. Ορισμένες προθεσμίες που υπάρχουν βελτιώθηκαν στην επιτροπή. Εκείνο, όμως που παίζει ρόλο και θέλω να το τονίσω –το τόνισα και στη διάρκεια της επιτροπής για τις μετεγκαταστάσεις– είναι η ύπαρξη ή όχι, χώρων υποδοχής. Γι' αυτό θα πρέπει να προχωρήσουν παράλληλα –και δεν είναι αρμοδιότητα μόνο του Υπουργείου, αλλά είναι συνολική η δουλειά της Κυβέρνησης– οι σχετικές πολεοδομικές ρυθμίσεις για τις χρήσεις γής. Αν δεν είμαστε σε θέση να πούμε στους ανθρώπους αυτούς, τους επαγγελματίες πού θα πάνε, να τους βρούμε τους συγκεκριμένους χώρους και περιοχές –δηλαδή να δώσουμε τις δυνατότητες για συγκεκριμένους χώρους με χρήσεις γης σε ορισμένες περιοχές– τότε οι ρυθμίσεις θα μείνουν ανενεργές.

Τέταρτη παρατήρηση, για την απόσταση των πρατηρίων καυσίμων και των χώρων συνάθροισης του κοινού. Εδώ, θέλω να επισημάνω, κύριε Υπουργέ, την παρατήρηση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής, γιατί γίνεται διαφορετική μεταχείριση, διαφοροποίηση στη ρύθμιση, όσον αφορά στις αποστάσεις των πρατηρίων μεταξύ τους και τις αποστάσεις από χώρους συνάθροισης κοινού.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Είναι στις βελτιώσεις, που καταθέσαμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Είναι στις βελτιώσεις σας; Δεν το πρόσεξα, παρ' όλο, που τις διέτρεξα. Καλώς.

Εν πάση περιπτώσει, εκείνο που θέλω εγώ να πω για την απόσταση, είναι ότι έγινε πολύ συζήτηση και προβληματιστήκαμε στην επιτροπή. Από τα πενήντα, πήγε στα ογδόντα μέτρα και είναι μια βελτιωμένη λύση.

Εγώ έχω μια προσωπική άποψη –την εξέφρασα στην επιτροπή– και θέλω να την επαναλάβω. Επειδή «καλύτερα να γαϊδουροδένουμε» στην Ελλάδα –ξέρουμε πώς λειτουργούν τα πράγματα–

μπορούσαμε να βάλουμε ίσως και τα εκατόν δέκα μέτρα. Τα εκατόν δέκα μέτρα είναι μια απόσταση που υποδεικνύει έμμεσα η μελέτη του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, και τα ογδόντα μέτρα είναι μια ισορροπημένη λύση.

Πέμπτη παρατήρηση, για την κάρτα ελέγχου του θορύβου. Δεν άκουσα να τονιστεί ιδιαίτερα. Η θέσπισή της με το άρθρο 6 είναι ένα σημαντικό βήμα. Ο θόρυβος αποτελεί μεγάλο, αλλά υποτιμημένο δυστυχώς κίνδυνο για τη δημόσια υγεία και ιδιαίτερα στις μεγαλουπόλεις. Άρα, αυτό είναι ένα πολύ θετικό βήμα για την προστασία της δημόσιας υγείας.

Όσον αφορά τις τροπολογίες, θα τοποθετηθώ αύριο. Δεν έχω χρόνο. Θέλω μόνο να πω μια κουβέντα για την τροπολογία του Υπουργείου Υγείας για τα πρόστιμα, σε σχέση με τις παραβάσεις για τις προμήθειες. Πιστεύω ότι η επιβολή προστίμων εκ των υστέρων δεν λύνει το πρόβλημα. Το ζητούμενο, εν προκειμένω, είναι να εφαρμόζεται η κοινοτική νομοθεσία, να ακυρώνονται τυχόν παράνομες αποφάσεις εγκαίρως και όχι να ερχόμαστε εκ των υστέρων με πρόστιμα.

Επ' ευκαιρία και επειδή το θέμα των προμηθειών, ιδιαίτερα στο χώρο της υγείας, έρχεται και ξανάρχεται στην επικαιρότητα και είναι πρώτης προτεραιότητας τώρα με βάση και το μνημόνιο, εκείνο που θέλω να πω –ο Πρόεδρος κ. Κακλαμάνης με κοιτά, ξέρει ότι το είπα και χθες σε μια σύσκεψη- είναι το εξής: Μην προσπαθούμε «να ανακαλύψουμε την πυρίτιδα» συνεχώς. Έχουν γίνει δυο, τρεις, τέσσερις, πέντε προτάσεις και κάποιοι νόμοι τελευταία. Κανένας δεν εφαρμόστηκε. Ας εφαρμόσουμε ένα δοκιμασμένο σύστημα από μια σύγχρονη και ευρωπαϊκή χώρα, για να τελειώνουμε. Να τελειώνουμε! Το να ερχόμαστε και να αλλάζει ο ένας Υπουργός το νόμο του άλλου, μια κυβέρνηση το νόμο της προηγούμενης και στο τέλος το ζήτημα να μη λύνεται, δεν μας οδηγεί πουθενά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Το θέμα είναι αν είμαστε σύγχρονη ευρωπαϊκή χώρα!

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ για την ανοχή σας.

Θέλω με την ευκαιρία αυτή που είμαι στο Βήμα να ξανατονίσω –έχω χρηματίσει Υπουργός, αντιμετώπισα το θέμα της οδικής ασφάλειας από τρία Υπουργεία, το ΥΠΕΧΩΔΕ, το Υγείας, το Δημόσιας Τάξης, έχω μια ευαισθησία στο θέμα- ότι είναι ένα εθνικό ζήτημα και οφείλουμε και σε αυτό να κινηθούμε όλοι για την αντιμετώπισή του σε σύγχρονους –για να αναφερθώ και σε αυτό που επεσήμανε ο Πρόεδρος κ. Κακλαμάνης- δρόμους πολιτικής, σύγχρονους δρόμους όχι μόνο πολιτικής, αλλά και συμπεριφοράς. Και προπάντων με συνέπεια, αλλά και με συναίνεση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κωνσταντίνο Γείτονα.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Νομού Αττικής της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανάσιος Μπούρας για επτά λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, πραγματικά πολύ μεγάλος ο τίτλος του σχεδίου νόμου, που σήμερα συζητάμε. Δεν ξέρω αν θα είναι μεγάλα και τα αποτελέσματα. Το ευχόμαστε όλοι γιατί το θέμα είναι πολύ σοβαρό και γι' αυτό το σοβαρό θέμα όλοι πρέπει να σταθούμε θετικά.

Βέβαια, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μητσοτάκης ήταν αναλυτικός, ήταν αποκαλυπτικός. Πραγματικά, έθεσε τα θέματα όπως τα βλέπουμε από τη δική μας πλευρά και σας είπε – και το ξαναλέω και εγώ- ότι εμείς θα σταθούμε σε πολλές από τις διατάξεις του παρόντος σχεδίου νόμου θετικά και θα τις ψηφίσουμε.

Όμως, στεκόμαστε αρνητικά επί της αρχής, όχι γιατί διαφωνούμε, αλλά γιατί θέλουμε να σας επισημάνουμε, ιδιαίτερα σε αυτήν την κρίσιμη για τη χώρα μας εποχή, ότι πρέπει να τολμήσετε περισσότερο. Και είναι πρώτη φορά που Αξιωματική Αντιπρόεδρος σας στηρίζει και σας ωθεί σε πιο τολμηρές πράξεις και εσείς αυτό δεν το τολμάτε.

Βεβαίως, πρέπει να αναγνωρίσω, κύριε Υπουργέ, ότι αυτήν τη

στιγμή, με τη σύμπτυξη Υπουργείων μάλιστα και με την οικονομική συγκυρία που διατρέχει η χώρα μας, έχετε το πιο δύσκολο Υπουργείο που προσπαθεί να λύσει τα πιο βασικά και σημαντικά θέματα και δεν είναι της στιγμής να το πω.

Όμως, κύριε Υπουργέ, αυτό το οποίο κάνετε με το παρόν σχέδιο νόμου, επιτρέψτε μου να πω ότι είναι ένα πολύ απλό συμβόλαιο. Παρατείνει επί της ουσίας μία εκκρεμότητα με μια αντίστοιχη νομοθετική ρύθμιση. Σας είπα για «ρυθμίσεις, ρυθμίσεις, ρυθμίσεις». Δεν ξέρω εάν υπάρχουν τολμηρές τομές. Πρέπει ζητήλους, ειδικά στη σημερινή οικονομική και κοινωνική συγκυρία, να φτάσουμε σ' ένα επίπεδο να νομοθετούμε με ρήξεις και με τομές.

Κατ' αρχάς, να αποσαφηνίσουμε ότι δεν πρόκειται περί ενός νομοσχεδίου οδικής ασφάλειας, για να μην υπάρχει και παραπλάνηση. Πρέπει να το ξεκαθαρίσουμε αυτό, για να μην πλανώνται εντυπώσεις που δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Σε καμία περίπτωση –το τονίζω αυτό, κύριε Υπουργέ- η σύσταση ενός εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας δεν συνιστά συνολική αντιμετώπιση της οδικής ασφάλειας.

Πολλές από τις απαντήσεις στα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι προφανείς και βασικά απαιτούν πολιτική βούληση και όχι τόσο εκπόνηση συγκεκριμένων στρατηγικών σχεδιασμών, που ενδεχομένως να εκπονήσει ένα εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας, το οποίο οφείλω να επισημάνω ότι είχε ξαναλειτούργήσει περίπου και στο παρελθόν ως εθνική επιτροπή οδικής ασφάλειας πριν από περίπου έντεκα χρόνια και δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Το ζητούμενο δεν είναι τόσο η εκπόνηση πολιτικών. Όλοι ξέρουμε τι πρέπει να κάνουμε, για να έχουμε λιγότερους νεκρούς. Το ζήτημα είναι να το κάνουμε. Εάν, παραδείγματός χάριν, σήμερα έχουμε έναν ακατάλληλο μηχανισμό χορήγησης διπλωμάτων, αυτό είναι κάτι που το γνωρίζουμε. Νομίζω ότι όλοι γνωρίζουμε το πώς μπορούμε να το διορθώσουμε. Αρκεί, κύριε Υπουργέ, να το τολμήσουμε. Αποφασίστε το και το ληψίστε το.

Στο δεύτερο άρθρο ως προς τη γενική διεύθυνση οδικής ασφάλειας αυτό που κάνετε, είναι ότι ενώ είχαμε τρεις γενικές διευθύνσεις, δημιουργείτε μία τέταρτη γενική διεύθυνση. Το ερώτημα είναι: είστε σίγουροι και βέβαιοι ότι κάνοντας τέσσερις τις γενικές διευθύνσεις, θα έχετε καλύτερα αποτελέσματα; Είναι μία τακτοποιητική υπόθεση, η οποία δεν ξέρω, εάν δημιουργεί και περισσότερη γραφειοκρατία. Αυτό θα φανεί στο χρόνο.

Έρχομαι τώρα, επειδή η κλεψύδρα του χρόνου είναι απέναντί μου, στο κεφάλαιο που αφορά τα ΚΤΕΟ. Εκεί πραγματικά, κύριε Υπουργέ, έχουμε μία βασική φιλοσοφική διαφορά με τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζετε το ζήτημα σε επίπεδο νομοθετικής πρωτοβουλίας.

Όπως γνωρίζετε –το λέω γιατί εσείς τα γνωρίζετε οπωσδήποτε, αλλά να μας ακούει η ελληνική Βουλή και ο ελληνικός λαός- από το 2001 λειτουργεί στη χώρα μας, θα έλεγα, με αρκετή επιτυχία ο θεσμός των ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Ο θεσμός αυτός δρα ανταγωνιστικά προς τα δημόσια ΚΤΕΟ. Μάλιστα, σύμφωνα και με τα τελευταία στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας, και τα έχετε καλύτερα από όλους εσείς, έχουν καταφέρει τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ μετά από σημαντικές επενδύσεις, τις οποίες έχουν κάνει –τα ανέφερε αυτά και ο κ. Μητσοτάκης- να πάρουν ένα πολύ μεγάλο κομμάτι της αγοράς του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.

Γνωρίζουμε πολύ καλά ότι δυστυχώς σήμερα στα δημόσια ΚΤΕΟ υπάρχει ένα service, μία εξυπηρέτηση, που δεν είναι ικανοποιητική. Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ είναι συνδεδεμένα, on line, με τη βάση δεδομένων του Υπουργείου σας. Στα δημόσια ΚΤΕΟ δεν γίνεται αυτό. Υπάρχει σήμερα ένα πραγματικό ζήτημα λειτουργίας των δημοσίων ΚΤΕΟ.

Μήπως πρέπει να σκεφθείτε, στο πλαίσιο μιας πραγματικά τολμηρής μεταρρύθμισης, να μην έχουμε ίσως καθόλου δημόσια ΚΤΕΟ, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το προσωπικό θα χαθεί; Διότι είναι απολύτως αναγκαίο και απαραίτητο στη σημερινή συγκυρία, στο νέο θεσμό των περιφερειών με τον «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ», να αξιοποιηθούν αυτά τα στελέχη, τα οποία υπάρχουν.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Υπάρχει εδώ πέρα κι ένα ζήτημα ανισομερούς μεταχείρισης μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Γνωρίζετε καλά ότι ο ν. 2963 2001 προέβλεπε τη διαπίστευση -και όχι την πιστοποίηση- ως αυστηρότερη διαδικασία πιστοποίησης και για τα δημόσια και για τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Λοιπόν, από το 2001 με τρεις διαφορετικές νομοθετικές ρυθμίσεις αυτή η διαδικασία διαπίστευσης των δημοσίων ΚΤΕΟ έχει παραταθεί και δίνεται άλλη μία παράταση σήμερα για δεκαοχτώ άλλους μήνες. Πού θα πάει αυτή η ιστορία; Εάν τα δημόσια ΚΤΕΟ δεν μπορούν να ανταποκριθούν, ανταγωνίζονται αθέμιτα τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ σήμερα.

Για να ανοίξει κάποιος σήμερα ένα ιδιωτικό ΚΤΕΟ, κύριε Υπουργέ -και το γνωρίζετε καλά- απαιτείται όλη η επένδυση να είναι έτοιμη, να έχει προσλάβει όλους τους υπαλλήλους και μπορεί να περιμένει ενδεχομένως τρεις και τέσσερις μήνες να έρθει το ΕΣΥΔ, το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης, για να κάνει την απαραίτητη διαπίστευση με κόστος για την επιχείρηση. Δεν είμαστε αντίθετοι σε μία τέτοια λογική να υπάρχει το ΕΣΥΔ και θα δεχόμαστε ενδεχομένως κι αυτήν την μικρή χρονική υστέρηση υπό την προϋπόθεση ότι η πιστοποίηση γίνεται σωστά.

Επειδή έχω κάνει κατάχρηση του χρόνου, θέλω να σας παρακαλέσω, παρά το γεγονός ότι κάναμε σημαντικές προτάσεις όσον αφορά τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, τουλάχιστον, κύριε Υπουργέ, να δεχθείτε τη μετατροπή μιας από τις υφιστάμενες λωρίδες. Παραδείγματος χάριν, αν κάποιο ιδιωτικό ΚΤΕΟ έχει τρεις ή τέσσερις λωρίδες, μία να μπορεί να τη μετατρέψει για έλεγχο δικύκλων.

Να σημειώσω δε, κύριε Υπουργέ, ότι στον αστικό ιστό του λεκανοπεδίου της Περιφέρειας Αττικής έτσι και αλλιώς δεν επιτρέπεται από τις πολεοδομικές ρυθμίσεις κάτι να γίνει. Αυτό -και ως Βουλευτής στην Περιφέρεια Νομού Αττικής να επιτραπεί μόνο στην Περιφέρεια Νομού Αττικής, δηλαδή στη γνωστή «πίσω αυλή» της Αθήνας, που ό,τι περισσεύει από το κεντρικό κλεινόν άστυ έρχεται να διαχειριστεί εκεί, με συνέπεια και την ταλαιπωρία των συμπολιτών, αφού τα δίκυκλα που κυκλοφορούν, εδώ στην Αθήνα κυκλοφορούν τα περισσότερα, αλλά και την επιβάρυνση των εχόντων τα δίκυκλα, που για μεγάλη απόσταση πρέπει να μεταφερθούν και κυριότερο την επιβάρυνση έτι περαιτέρω του περιβάλλοντος στην πολύπαθη περιφέρεια Νομού Αττικής.

Ευχαριστώ πολύ και για την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανάσιο Μπούρα.

Το λόγο έχει ο κ. Άγγελος Κολοκοτρώνης, Βουλευτής Α΄ Θεσσαλονίκης του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, για επτά λεπτά.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδυνηρή ελληνική πραγματικότητα με τους χίλιους πεντακόσιους νεκρούς το χρόνο στην ασφάλτο και τους δεκαέξι χιλιάδες τραυματίες φέρνει την Ελλάδα στη θλιβερή πρώτη θέση μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό είναι μία κοινή επισήμανση από όλους τους αρμόδιους φορείς. Οι αριθμοί άλλωστε είναι αμετάπειστοι.

Επομένως, επιτακτική ανάγκη, είναι η ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν την οδική ασφάλεια, να γίνει με σχεδιασμό τουλάχιστον δεκαετίας, ώστε να μη συμβεί και πάλι ό,τι συνέβαινε στο παρελθόν, οπότε οι όποιες αποφάσεις, ώπου να προγραμματιστούν και να υλοποιηθούν, είχαν ήδη ξεπεραστεί από την ταχύτητα εξελισσόμενη πραγματικότητα.

Κοινός τόπος είναι, επίσης, ότι η ανθρώπινη ζωή δεν είναι στατική οντότητα. Επομένως, στην όποια νομοθετική ρύθμιση, προκειμένου να μην αποτελέσει γράμμα κενό περιεχομένου, θα πρέπει να μελετηθεί και να αναλυθεί επισταμένα ο ανθρώπινος παράγοντας, καθώς και οι αιτίες και οι νοοτροπίες που καθορίζουν την οδική συμπεριφορά του.

Μέσα, λοιπόν, από το πρίσμα της νέας θεώρησης πραγμάτων, η κύρια ευθύνη για την οδική ασφάλεια ανήκει στους αρμοδίους, προκειμένου για το σχεδιασμό και τη λειτουργία της οδικής ασφάλειας και όχι στους χρήστες, όπως συνέβαινε μέχρι τώρα. Οι χρήστες είναι υπεύθυνοι να εφαρμόζουν τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, όχι όμως με το φόβητρο του προστίμου, αλλά με τη διαμόρφωση κυκλοφοριακής συνείδησης, για την οποία συζητάμε για πολλά χρόνια, χωρίς όμως να έχουμε ουσιαστικά αποτελέσματα.

Οι ευθύνες της πολιτείας είναι μεγάλες, σε σχέση με τη μελέτη, την κατασκευή, τη συντήρηση και την επιτήρηση της οδικής υποδομής, σε ό,τι αφορά τη διαμόρφωση ενός φιλικού και ασφαλούς οδικού περιβάλλοντος, εννοώντας ότι ένα ασφαλές οδικό περιβάλλον είναι αυτό που όταν συμβαίνουν ατυχήματα, δεν σημειώνονται θάνατοι ή σοβαροί τραυματισμοί.

Παρά το γεγονός ότι η χώρα μας εκπόνησε δύο στρατηγικά σχέδια ασφαλείας για τις περιόδους 2000-2006 και 2006-2010, κατέγραψε το 2008 χίλιους πεντακόσιους πενήντα νεκρούς στην ασφάλτο, παρουσιάζοντας απόκλιση σε ποσοστό 50% από το στόχο που είχε θέσει, στο πλαίσιο μίας πανευρωπαϊκής εκστρατείας για μείωση των θυμάτων από τροχαία δυστυχήματα.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, το συνολικό κόστος της οδικής ασφάλειας εκτιμάται περίπου στο 3% του Ακαθαρίστου Εθνικού Προϊόντος και σε τιμές 2008 ανήλθε σε 7,3 δισεκατομμύρια ευρώ.

Όμως, πέραν από τους αριθμούς, υψίστης σπουδαιότητας είναι η ανθρώπινη προσέγγιση του θέματος, όπου η απώλεια, έστω και μίας ανθρώπινης ζωής, επηρεάζει κατά τραγικό τρόπο την οικογένεια και το κοινωνικό περιβάλλον του θύματος.

Θα συνέβαλε αποφασιστικά, κατά την άποψή μας, η λειτουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος παρακολούθησης της τήρησης, αλλά και της επιτήρησης των προβλεπόμενων στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στη στενή συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων ελεγκτικών μηχανισμών.

Το Υπουργείο, εφ' όσον θέλει να έχει απτά αποτελέσματα, δεν μπορεί να μην προωθήσει αμέσως την τεχνολογική αναβάθμιση και την ουσιαστική λειτουργία του point system μέσω της on line διασύνδεσης με τις υπηρεσίες της Τροχαίας σε όλη τη χώρα. Θα ήταν ένα χρήσιμο εργαλείο στη διάθεση της γενικής διεύθυνσης οδικής ασφάλειας, διότι δεν μπορεί να της ανατίθενται αρμοδιότητες, χωρίς να της παρέχονται παράλληλα και όλες εκείνες οι δυνατότητες -τεχνικές, τεχνολογικές και άλλες- που θα συνδράμουν στην επιτυχή λειτουργία της, κάτι που δεν προβλέπει το συζητούμενο νομοσχέδιο.

Επίσης, η επισήμανση των επικινδύνων θέσεων πρέπει να γίνεται με επιστημονικές μεθόδους και όχι ερασιτεχνικά -όπως πολλοί ισχυρίζονται ότι συνέβαινε μέχρι τώρα- και να δοθεί η απαραίτητη προσοχή σε ό,τι αφορά τη συντήρηση και τη βελτίωση του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου, όπου σημειώνονται τα περισσότερα δυστυχήματα και ατυχήματα.

Σε ό,τι αφορά τώρα τη σύσταση εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας, κατά τη γνώμη μας δεν θα πρέπει να έχει μόνο συμβουλευτικό χαρακτήρα, όπως αναφέρεται στο σχέδιο νόμου, αλλά να αναλαμβάνει δράσεις και να έχει αποφασιστικές αρμοδιότητες παρακολούθησης και συντονισμού των θεμάτων της οδικής ασφάλειας.

Επίσης, πιστεύουμε ότι θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να γνωμοδοτεί για όλες τις δράσεις των συναρμοδίων Υπουργείων και υπηρεσιών, με δυνατότητα αξιολόγησης των αποτελεσμάτων και των συγκεκριμένων δράσεων και να μπορεί να εισηγείται διορθωτικά μέτρα και ενέργειες που είναι αναγκαίες. Έτσι, δεν θα χάνεται πολύτιμος χρόνος με την πολυδιάσπαση και την επικάλυψη αρμοδιοτήτων. Με τον τρόπο αυτό είναι πιθανό να αλλάξει το γκρίζο τοπίο που επικρατεί στη χώρα μας στο θέμα της οδικής ασφάλειας.

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

Πιστεύουμε ότι αν δεν δοθεί αποφασιστική αρμοδιότητα σ' ένα όργανο, δεν θα μπορέσει να υπάρξει ουσιαστική αλλαγή στην αντιμετώπιση των θεμάτων της οδικής ασφάλειας, δεδομένου ότι υπήρξαν και στο παρελθόν αρκετές επιτροπές και άλλα τόσα συμβούλια οδικής ασφάλειας με πενιχρά αποτελέσματα.

Πιστεύουμε ότι οι κυριότερες αδυναμίες στην αντιμετώπιση του προβλήματος των οδικών ατυχημάτων είναι ότι ενώ η οδική ασφάλεια είναι επιστήμη, πολλές φορές στην Ελλάδα αντιμετωπίζεται ερασιτεχνικά κι έτσι διαιωνίζεται το πρόβλημα.

Μέχρι τώρα δεν έχει δοθεί προτεραιότητα ανάλογη με τις απώλειες στην αντιμετώπιση των αιτιών που προκαλούν τα ατυχή-

ματα. Απαιτούνται συνεχείς βελτιώσεις στην εκπαίδευση και στις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών καθώς και των εκπαιδευτών, κάτι που δεν καθορίζεται επαρκώς από το σχέδιο νόμου.

Τα ΚΤΕΟ παράλληλα επιβάλλεται να ελέγχονται συστηματικά για την αδιάβλητη λειτουργία τους, διότι έχουν υπάρξει καταγγελίες.

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

Ολοκληρώνω κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι χωρίς αυτές τις προϋποθέσεις δεν είναι δυνατόν να αποδώσει η οποιαδήποτε νομοθετική ρύθμιση, όσο καλές προθέσεις κι αν υπάρχουν από πλευράς της Κυβερνήσεως. Να θυμίσω απλώς στο σημείο αυτό, ότι και ο δρόμος προς την κόλαση είναι κι αυτός σπαρμένος με καλές προθέσεις.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Άγγελο Κολοκοτρώνη, Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού.

Το λόγο έχει ο Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, κ. Γεώργιος Καρατσαφέρης για δεκαπέντε λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΣΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Κύριε Υπουργέ, ηγείστε ενός Υπουργείου που έχει ένα θλιβερό «ρεκόρ», τα περισσότερα κατά κεφαλήν τροχαία ατυχήματα με θανάτους. Είμαστε η χώρα που πουλάει τα περισσότερα αναπηρικά καροτσάκια από κάθε άλλη χώρα με ίδιο πληθυσμό. Τα νοσοκομεία μας είναι γεμάτα από ανθρώπους που τραυματίστηκαν καίρια σε οδικά ατυχήματα. Είναι μία μάστιγα. Για μένα, συναγωνίζεται την άλλη μάστιγα, αυτήν των ναρκωτικών. Οι αριθμοί δεν είναι σχεδόν ίδιοι.

Πρέπει να δούμε «τις πταίες». Μήπως είναι ο ελληνικός λαός, ένας λαός απροσάρμοστος, κρετίνος που δεν μπορεί να οδηγήσει καλά; Κάθε άλλο! Έχουμε έναν πανέξυπνο λαό που οδηγεί και πάρα πολύ καλά. Τι φταίει; Τα αυτοκίνητα; Μήπως τα αυτοκίνητα που εισάγονται στην Ελλάδα είναι ελαττωματικά; Δεν μπορεί να συμβαίνει αυτό το πράγμα! Μήπως οι νόμοι δεν είναι επαρκείς; Ναι, σε μεγάλο ποσοστό είναι έτσι. Μήπως οι δρόμοι δεν είναι της ποιότητας που απαιτείται για να μην έχουμε πρόβλημα οδικής ασφάλειας; Κι αυτό είναι ένα θέμα, κύριε Υπουργέ. Δεν μιλάμε για τους σύγχρονους αυτοκινητόδρομους που γίνονται τώρα, μιλάμε για όλους τους άλλους δρόμους που γίνονταν μέχρι πριν από μερικά χρόνια, που παίρναμε στροφές ανάποδες, που έριχναν τα αυτοκίνητα στο γκρεμό, έστω κι αν οδηγούσε ο Σουμάχερ!

Υπάρχουν σημεία, που συναντάει κανείς οδηγώντας προς την Πάτρα, όπου βλέπουμε στο δρόμο ταμπέλα να λέει: «Εδώ, σ' αυτό το χιλιόμετρο γίνονται θανατηφόρα ατυχήματα». Έγινε το πρώτο, έγινε το δεύτερο. Γιατί δεν το σταμάτησε κανείς; Έπρεπε να γίνουν τριακόσια πενήντα και μετά να σηματοδοτηθεί: «Εδώ, σ' αυτό το χιλιόμετρο γίνονται θανατηφόρα ατυχήματα»; Σε πολλές πτυχές.

Άρα, λοιπόν, για κάποια χρόνια η πολιτεία ήταν λίγο «μπίοσιχη». Παραλάμβαναν τα έργα κάποιοι και όλοι γνωρίζουμε πώς τα παραλάμβαναν κύριε Υπουργέ, με ποιους μηχανικούς τα παραλάμβαναν και με ποιες δουλειές τα παραλάμβαναν. Αυτό όμως είχε κόστος. Αυτοί πλούτιζαν, αυτοί ενθυλάκωναν τα μπαξίσια τους, αλλά το κόστος ήταν ανθρώπινες ζωές, παιδιά που σκοτώθηκαν, γιατί κάποιος δεν έκανε σωστά τη δουλειά του!

Νομίζω ότι όλοι αντιλαμβάνομαστε ότι το 2010 δεν μπορεί να υπάρχουν τέτοιες καταστάσεις. Είμαι σίγουρος ότι διάθεσή σας είναι να τις ελέγξετε αυστηρά, κύριε Υπουργέ.

Και έρχομαι στο θέμα των διοδίων, για το οποίο ακούω πολλή γκρίνια και για το οποίο ο λαϊκισμός περισσεύει. Κι εγώ θα μπορούσα να πω «Δεν είναι δυνατόν, κύριε Υπουργέ, να πηγαίνω Θεσσαλονίκη και να πληρώνω 22,5 ευρώ! Τι είναι αυτά που μας λέτε, κύριε Υπουργέ;». Τι ωραία που ακούγεται! Το λες και μαζεύεις και «ψηφάκια»!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Πληρώνουμε 38 ευρώ!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΣΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Να πας και να επιστρέψεις ή να πας μόνο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Να πας μόνο!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΣΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Πληρώνεις, λοιπόν, 38 ευρώ μόνο για να πας! Ακούγεται ωραία!

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Είναι 22,5 ευρώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΣΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Και εγώ τα έχω μετρήσει λιγότερα. Είναι μάλλον 22,5 ευρώ, όπως είπα, γιατί πηγαίνω συχνά προς τα πάνω.

Έρχομαι, λοιπόν, και λέω το εξής: Αλήθεια, έχει σκεφθεί κανείς πόσο γλιτώνει ο οδηγός μ' αυτό το νέο εθνικό δίκτυο; Εκεί που έχει φτάσει η βενζίνη, μια αλλαγή ταχύτητας να κάνεις, πληρώνεις 5 ευρώ. Με το να σταματήσεις και να βάλεις μπρος το αμάξι, πληρώνεις 5 ευρώ! Άρα, λοιπόν, κερδίζουμε λεφτά από τον αυτοκινητόδρομο. Κερδίζουμε και δεν χάνουμε.

Δεύτερο θέμα, κερδίζεις σε ασφάλεια. Κάποτε εγώ πήγα να στο χωριό μου, που είναι κοντά στο κυρίου Υπουργού και ήταν θέμα «vivere pericolosamente». Δηλαδή, κάνουμε και το σταυρό μας. Θα φτάσω; Θα μπορέσω να πάω; Θα περάσω τον Αχλαδόκαμπο; Θα στρίψω;

Προχθές, όμως, πήγα στο χωριό μου και έκανα μιάμιση ώρα, ενώ κάποτε έκανα τρεισήμιση ώρες. Αυτό αποτελεί βελτίωση του οδικού συστήματος. Ας τα δώσω, λοιπόν, τα 3 ή τα 3,5 ευρώ!

Και εν πάση περιπτώσει, για να σοβαρευτούμε επιτέλους σ' αυτήν την Αίθουσα και να λέμε σοβαρά πράγματα, όταν δίνεις 22,5 ευρώ για τη Θεσσαλονίκη και πηγαίνουν τέσσερα άτομα, σημαίνει κόστος 5,5 ευρώ για τον καθένα, προκειμένου να έχει ασφάλεια και να πάει και πιο γρήγορα. Αυτό είναι το κόστος. Εάν κάποιος θέλει να πάει μόνος του, ε, αυτός έχει, ας πληρώσει! Διότι ακούω για τα διόδια από διαφόρους να λένε ότι πρέπει να κλείσουμε τις πόρτες, να κλείσουμε τα διόδια. Αυτά τα πράγματα, εν πάση περιπτώσει, δεν νομίζω ότι συμβαδίζουν με τον πολιτισμό που θέλουμε να έχουμε.

Όσον αφορά τώρα τα ΚΤΕΟ, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να πω ότι είναι λάθος, γιατί εδώ θα γίνει «μπίζνα», εδώ θα πέσει πάρα πολύ χρήμα, «έλα, στο φτιάχνω, δώσε τόσα και έλα πάνω να σου δώσω την άδεια». Εδώ νομίζω ότι θέλει ιδιαίτερη προσοχή. Ο νομοθέτης μέχρι τώρα είχε βάλει κάποια ασυμβίβαστα. Δείτε το.

Εν πάση περιπτώσει, νομίζω ότι χάνετε και μια χρυσή ευκαιρία να πάρετε λεφτά. Πολλά λεφτά! Πόσα καινούργια ΚΤΕΟ χρειάζεστε επιπλέον αυτών που υπάρχουν; Εκατό; Διακόσια; Βγάλτε τα σε διαγωνισμό με ορισμένες προδιαγραφές και βάλτε παραδείγματος χάριν την «INTERAMERICAN», την «INTERΣΑΛΟΝΙΚΑ» και την «EXPRESS SERVICE» να «χτυπηθούν» στο διαγωνισμό και να τα πάρουν. Και λεφτά θα βγάλετε και θα είναι μιας συγκεκριμένης ποιότητας, σαν και αυτήν την οποία θέλετε. Εγώ σας δίνω λύση για να βγάλετε λεφτά το κράτος. Και μάλιστα, θα βγάλετε πολλά λεφτά, διότι πέρα όλων των άλλων, όλοι θα είχαν και κάποιο συμφέρον να αποκτήσουν αυτές τις προσβάσεις σε όλα αυτά τα ΚΤΕΟ.

Όσον αφορά τώρα το θέμα της χρηματοδότησης, δεν το έχετε στο σχέδιο νόμου σας, κύριε Υπουργέ, αλλά νομίζω ότι πρέπει να το επαναφέρω. Σας είπα και την άλλη φορά ότι μπορείτε να «δανειστείτε από το μέλλον». Σκεφθείτε να δώσετε μια πενταετία σε όλες αυτές τις εταιρείες. Δεν ξέρω ποιες είναι, όπως δεν ξέρω και ποιοι είναι. Και δεν είναι ένας. Αυτό το λέω, για να μη φανεί ότι υπηρετούμε ξαφνικά τα συμφέροντα.

Δώστε τους, λοιπόν, ένα συμβόλαιο μιας επιπλέον πενταετίας, να πάνε αυτό το συμβόλαιο στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα, να πάρουν το «παραδάκι» και να κάνουν δεκαπέντε δισεκατομμύρια έργα τώρα, τα οποία θα σας απορροφήσουν χιλιάδες άνεργους! Θα κινηθεί η αγορά, κύριε Υπουργέ, χωρίς να χαλάσετε ούτε 1 ευρώ και θα βοηθήσετε τον κ. Παπακωνσταντίνου, που δεν μπορεί να βρει από πουθενά μια δημόσια επένδυση. Ενώστε επιτέλους την Ελευσία με τη Θήβα που γίνονται όλα αυτά τα περιττά χιλιόμετρα. Θα πεις σ' έναν από αυτούς: σου δίνω πέντε χρόνια προέκταση και προχώρα το.

Υπάρχουν λύσεις τις οποίες δεν εφαρμόζετε και υπάρχουν προτάσεις. Δεν θέλουμε να βγει η χώρα από την ύφεση; Μιλάμε για έτοιμα και για ξένα λεφτά με πέντε χρόνια παραπάνω στα διόδια. Τι αλλάζει;

Ένα άλλο θέμα που σας αφορά, κύριε Υπουργέ, είναι ο φόρος

του διοξειδίου του άνθρακος. Κάθε διερχόμενο φορτηγό να πληρώνει τόσα. Είναι ο μόνος τρόπος –και το εδέχθη ο Πρωθυπουργός πριν από ένα χρόνο, που το είπα, και μου κάνει εντύπωση γιατί δεν το υλοποιήσατε, έστω και στραβά όπως υλοποιείτε κάποιες ιδέες μου- να υπάρξει ένας φόρος διοξειδίου του άνθρακος.

Έρχεται το φορτηγό από την Τουρκία και φέρνει κάποια προϊόντα. Με αυτόν το φόρο διοξειδίου του άνθρακος -που δημιουργεί τις συνθήκες κυκλοφορίας του στην Ελλάδα- θα εξισορροπήσουμε την τιμή του προϊόντος της Τουρκίας προς το ελληνικό.

Αυτήν τη στιγμή, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η δέκατη πέμπτη οικονομία του κόσμου είναι η Τουρκία. Αν θέλετε να μάθετε πού είμαστε εμείς, θα αρρωστήσετε. Μολαταύτα, η Ελλάδα εισάγει από την Τουρκία μια σειρά προϊόντων και δεν μπορούμε να εξισορροπήσουμε την τιμή. Δεν μπορεί να πουλήσει ο Έλληνας αγρότης.

Αν βάλετε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, αυτόν το φόρο του διοξειδίου του άνθρακος, που εξυπηρετεί από πολλές πλευρές το χώρο του Υπουργείου σας, αυτομάτως θα βοηθήσετε την ελληνική οικονομία. Δεν θα έχει ανάγκη η Ελλάδα να εισάγει πατάτες από την Τουρκία. Δεν θα έχει ανάγκη η Ελλάδα να εισάγει κρεμμυδάκια από την Τουρκία.

Ξέρετε –σας το είπα κανείς;- ότι η χώρα μας πέρυσι έφερε μαρούλια από την Ιταλία; Μαρούλια από την Ιταλία!

Ε, λοιπόν, κάποια στιγμή, αν δεν φροντίσουμε, συλλογικά να βρούμε λύσεις, θα παραπονιόμαστε μονίμως για την τρόικα. Λύσεις, ιδέες, σκέψεις, προτάσεις υπάρχουν, κύριε Υπουργέ. Βρείτε το θάρρος να μπορέσετε αυτές τις προτάσεις να τις υλοποιήσετε. Να τις πάτε ένα βήμα παραπέρα.

Πολύ φοβούμαι πως ή έχετε στερέψει ή έχετε κουραστεί ή, εν πάση περιπτώσει, είστε τόσο φοβισμένοι απ' αυτό που συμβαίνει γύρω σας, που είναι σαν να τα έχετε παρατήρει. Τον τελευταίο καιρό δεν έχω δει ένα, πράγματι, έξυπνο νομοσχέδιο που να πω, μπράβο, αυτό είναι ωραίο αυτό μου αρέσει. Ενοχλούμαι που δεν το σκέφθηκα εγώ. Μπράβο, ρε παιδιά! Δεν έχω δει κάτι που να είναι μπροστά και να πω ότι κάτι προχωράει. Τίποτα!

Τι συμβαίνει, επιτέλους, με το ΠΑΣΟΚ; Αντιλαμβάνεστε ότι όταν εσείς δείχνετε αυτήν την κόπωση, μέσα σε αυτήν την ατμόσφαιρα που υπάρχει, δεν προχωράει τίποτα. Είστε μια Κυβέρνηση δεκαεσάρων μηνών και μοιάζετε με μία Κυβέρνηση δεκαεσάρων ετών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Καλομελέτα και έρχεται!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Η σειρά μας; Το ξέρω. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Είπατε αυτό!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Ξέρω να εισπράττω ό,τι πρέπει να εισπράττω, κύριε Υπουργέ. Το θέμα είναι ότι εσείς δείχνετε πολύ κουρασμένοι.

Ακούμε την πρότασή σας για συναίνεση. Όμως, δεν ακούμε την πρόταση για ποια συναίνεση. Εμείς, τουλάχιστον, δείξαμε από την αρχή μια διάθεση. Σας είπαμε συγκεκριμένες προτάσεις. Να ακούσουμε: «Παιδιά, να συναινέσουμε σε αυτό το πνεύμα.» Όμως, να συναινέσουμε να εφαρμοστεί το πρόγραμμα που μονομερώς επιβάλλει η τρόικα και αποδέχστε εσείς δεν νομίζω να υπάρχει κάποιος που να το θέλει.

Κάντε προτάσεις σε αυτόν ή στον άλλον τομέα. Να βοηθήσουμε. Ναι, έχουμε διάθεση να βοηθήσουμε. Δεν είμαστε εμείς οι «έξαλλοι κάποιων χώρων, οι οποίοι τα αρνούνται όλα.

Κλείνω, κύριε Υπουργέ, με ένα άλλο θέμα που αφορά και εσάς. Έχουμε μια οικονομία η οποία πνίγεται. Τα μαγαζιά κλείνουν το ένα πίσω από το άλλο. Παρακαλώ, περπατήστε την Ερμού, περπατήστε τη Σταδίου, περπατήστε την Πανεπιστημίου, περπατήστε τη Συγγρού. Ένα στα δύο μαγαζιά έχει λουκέτο. Δεν μπορεί αυτά τα μαγαζιά να επιβαρύνονται και από εκατοντάδες διαδηλώσεις και πορείες. Νομοθετήστε, επιτέλους, ώστε αυτές οι δια-

δηλώσεις και οι πορείες, όπου είναι απαραίτητες, να γίνονται μέσα σ' ένα πλαίσιο νόμου. Να μην κλείνει η κυκλοφορία.

Σήμερα ήμουν σ' ένα γεύμα των νέων επιχειρηματιών. Ξέρετε τι μου είπαν; Ότι είχαν εκατόν είκοσι πορείες αυτόν το χρόνο που τους έκλεισαν τα μαγαζιά. Εσείς τους φορολογείτε για μείον εκατόν είκοσι μέρες, κύριε Υπουργέ ή μπαίνει η φορολογία για όλο το χρόνο; Γιατί, λοιπόν, τις εκατόν είκοσι μέρες αυτές να μην μπορεί να δουλέψει ο άλλος; Μπορεί να πει αυτός με μείον εκατόν είκοσι μέρες; «δεν πληρώνω ενοίκιο»; Μπορεί να πει ότι με μείον εκατόν είκοσι μέρες δουλειά δεν πληρώνει το μισθό του εργαζόμενου;

Δεν μπορείτε, επιτέλους, να νομοθετήσετε, ώστε να υπάρχει μία λωρίδα και ας προχωράει συγκεκριμένες ώρες και συγκεκριμένες οδούς. Εν πάση περιπτώσει, βάλτε εκ περιτροπής ότι τον ένα μήνα μπορεί να γίνονται πορείες στη Σταδίου, τον άλλο στην Ακαδημίας, τον άλλο στην Πανεπιστημίου και τον άλλο στη Συγγρού. Δεν μπορεί όλες οι πορείες να περνούν από τους τρεις-τέσσερις δρόμους, να παγώνει η αγορά και να κλείνουν καταστήματα!

Το βλέπετε: Θνήσκει η αγορά. Και από εδώ και πέρα, επειδή προβλέπω ότι η περίοδος θα είναι ιδιαίτερα σκληρή, κύριε Υπουργέ, αν δεν πάρετε πρωτοβουλίες να προστατέψετε την κοινωνία και την αγορά, να ετοιμάζεστε για περισσότερα λουκέτα, απότοκο της κακής οικονομικής πολιτικής που κάνετε, αλλά βεβαίως και όλων των εκδηλώσεων «λατρείας» που θα υπάρξουν τις προσεχείς ημέρες και εβδομάδες σε αυτόν τον τόπο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως έκανα και κατά τη συζήτηση των δύο προηγούμενων νομοσχεδίων που απασχόλησαν την ελληνική Βουλή, έτσι και στο παρόν νομοσχέδιο θα λάβω το λόγο, αφού ακούσω όλους τους συναδέλφους, οι οποίοι έχουν εγγραφεί στο σχετικό κατάλογο.

Θεωρώ, όμως, αναγκαίο να τιμήσω την παρουσία και την παρέμβαση του Προέδρου του ΛΑΟΣ κ. Καρατζαφέρη, ο οποίος είχε την πρωτοβουλία για ένα τόσο σημαντικό θέμα, όπως είναι αυτό της οδικής ασφάλειας, να παρέμβει στη συζήτησή μας.

Πράγματι, μπορούμε να μιλάμε ή πρέπει να μιλάμε όχι για τροχαία ατυχήματα, αλλά για «τροχαία εγκλήματα». Υιοθετώ τη δική σας έκφραση κύριε Δρίτσα. Η Ελλάδα έχει την τέταρτη χειρότερη επίδοση μεταξύ των είκοσι επτά χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι κάτι που όχι μόνο δεν μας τιμά, αλλά πιστεύω ότι μας καθιστά και αρνητικό πρότυπο.

Βεβαίως, θα έχω τη δυνατότητα να πω το ιστορικό της πολιτικής για την οδική ασφάλεια πώς εξελίχθηκε τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα. Το 2000 είχαμε δύο χιλιάδες εκατό νεκρούς το χρόνο. Με την εφαρμογή ενός προγράμματος με την κωδική ονομασία «Καθ' οδόν» φτάσαμε το 2004 να έχουμε χίλιους πεντακόσιους νεκρούς. Πολλούς! Το 2009 είχαμε χίλιους τετρακόσιους πενήντα με χίλιους τετρακόσιους εβδομήντα νεκρούς. Φαίνεται, ότι καθώς κλείνει το 2010, έχουμε πετύχει να έχουμε για την ώρα –και δεν είναι ευχάριστο, γιατί οι νεκροί είναι νεκροί και είναι πολλοί- περίπου διακόσιους λιγότερους νεκρούς σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο.

Αυτό το οποίο αξίζει να σημειώσω, είναι ότι η πολιτική για την οδική ασφάλεια, ασφαλώς δεν είναι μία πολιτική η οποία μπορεί να αποτυπωθεί σε όλες τις πτυχές και τις δράσεις που πρέπει να αναπτυχθούν σε ένα νομοσχέδιο. Είναι θέμα συνεχών πρωτοβουλιών. Και με αυτήν την έννοια, είναι μεγάλη προτεραιότητα για εμάς η πολιτική για την οδική ασφάλεια, γι' αυτό ακριβώς έχουμε αναλάβει σειρά δράσεων, στις οποίες θα αναφερθώ, όταν πάρω το λόγο αργότερα.

Είναι στις προθέσεις μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από αξιολόγηση όλων των δεδομένων, να εξετάσουμε τη δυνατότητα παράτασης του χρόνου παραχώρησης, με αντιστάθμιση την εκτέλεση συγκεκριμένων αναπτυξιακών έργων. Η πρόταση αυτή έχει ακουστεί και είναι μία πρόταση, η οποία μας απασχολεί και σύντομα θα πάρουμε τις αποφάσεις και θα

προβούμε σε ανακοινώσεις.

Όσον αφορά το θέμα των διοδίων, η εφαρμογή των διοδίων που ισχύουν σήμερα είναι συνέπεια των συμβάσεων που ψηφίστηκαν την περίοδο 2007. Τα διόδια είναι πυκνά, είναι υψηλές οι τιμές, αλλά βεβαίως είναι διόδια τα οποία σε κάποιες περιπτώσεις, μπορεί να πει κανείς, ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές χρήσης ενός αυτοκινητοδρόμου. Αυτό μπορεί να πει κανείς ότι είναι πολύ λογικό να πληρώνεται από το χρήστη.

Το πρόβλημα, κύριε Πρόεδρε –ιδίως σ' εσάς μιλάω, γιατί αναφερθήκατε στο θέμα αυτό– προκύπτει όταν οι πολίτες μετακινούμενοι καλούνται να καταβάλουν υψηλά διόδια, για δρόμους οι οποίοι είναι υπό κατασκευή. Κι αυτό είναι κάτι που δεν συνηθίζεται. Αλλά πρέπει να σας πω –επειδή μιλήσατε για το φόρο διοδεϊδίου του άνθρακος, που αφορά βεβαίως αρμοδιότητα άλλου Υπουργείου, του Υπουργείου Περιβάλλοντος– ότι είμαστε μία χώρα που μεταξύ των άλλων αντιφάσεων, τη χαρακτηρίζει και αυτή η αντίφαση. Έχουμε συχνά, πυκνά, υψηλά διόδια σε δρόμους υπό κατασκευή και έχουμε έναν ευρωπαϊκών προδιαγραφών μεγάλο αυτοκινητόδρομο, όπως η Εγνατία Οδός, που εδώ και αρκετά χρόνια λειτουργεί, χωρίς να έχουν εγκατασταθεί διόδια. Και τη χρησιμοποιούν και την καταπονούν μεγάλα φορτηγά, τα οποία έχουν την αφετηρία τους σε ξένες γειτονικές χώρες. Και όταν προσπαθούμε να αποκαταστήσουμε μία ορθή λειτουργία με την εγκατάσταση διοδίων και σε αυτόν τον αυτοκινητόδρομο κι εκεί συναντούμε αντιδράσεις.

Πρέπει να υπάρχει ένα μέτρο, μία ευθύνη. Πρέπει να σας πω ότι η ευθύνη αυτή πρέπει να αποδεικνύεται –επειδή αναφερθήκατε στις διαδηλώσεις στο κέντρο– με κάθε τρόπο και από όλους, προς όλες τις κατευθύνσεις. Ξέρετε, ότι πολλοί Έλληνες επιχειρηματίες χρησιμοποιούν Τούρκους μεταφορείς, επειδή τους στοιχίζουν φθηνότερα για τη μεταφορά προϊόντων, που οι ίδιοι παραγγέλνουν και παράγονται στην Τουρκία, για να διοχετευθούν στην ελληνική αγορά;

Σε μία περίοδο κρίσης, λοιπόν, πιστεύω ότι πρέπει να αναλαμβάνουμε τις αναγκαίες νομοθετικές πρωτοβουλίες. Πέραν αυτού, όμως, η καθημερινότητα πρέπει να αποτελεί για κάθε πολίτη, σε μία τέτοια κρίσιμη στιγμή για τη χώρα μας, και μία άσκηση ευθύνης.

Η Κυβέρνηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ΠΑΣΟΚ, που αυτό επέλεξε ο ελληνικός λαός να κυβερνά τον τόπο, έχει αίτηση αυτής της ευθύνης. Γι' αυτό είναι ξένη προς εμάς η έννοια του πολιτικού κόστους. Παίρνουμε τολμηρές, ριζοσπαστικές πρωτοβουλίες, προχωρούμε σε δημιουργικές ρήξεις και ανατροπές, επιζητούμε τη συνεννόηση και τη συναίνεση, που βεβαίως δεν σημαίνουν κατάργηση των όποιων ιδεολογικών και πολιτικών διαφορών ούτε κατάλυση της αυτοτέλειας των κομμάτων που συγκροτούν την ελληνική Βουλή. Σημαίνουν η συνεννόηση και η συναίνεση απόδειξη αυτής της ευθύνης όλων μας στην πράξη, στην καθημερινότητα.

Είμαστε, κύριε Πρόεδρε –σας διαβεβαιώ– όχι ακούραστοι, αλλά περισσότερο από ποτέ διατεθειμένοι να αναλώσουμε όλες τις δυνάμεις που έχουμε –και έχουμε, σας διαβεβαιώ, αστείρευτες δυνάμεις, γιατί οι δυνάμεις αυτές είναι δυνάμεις στην κοινωνία, στη ρίζα της Κυβέρνησής μας και του κινήματος που την στηρίζει– προκειμένου επιτέλους να αλλάξει προς το καλύτερο αυτός ο τόπος. Και η αλλαγή δεν συντελείται μόνο μέσω της αλλαγής της Κυβέρνησης –αυτό μπορεί να είναι το πρώτο και σημαντικό βήμα– ή μόνο μέσω της ψήφισης κάποιων νομοσχεδίων, συντελείται και προωθείται, όταν κάνουμε πράξη αυτά τα οποία εδώ μ' ένα λόγο δημόσιο, χρήσιμο, κοινωφελή επαγγελλόμαστε όλοι. Αυτό πρέπει να κάνουμε, το λόγο μας πράξη. Η Κυβέρνηση αυτό επιδιώκει, αυτό προσπαθεί.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κύριε Πρόεδρε, έχουμε παραβεί όλη τη διαδικασία. Κατά παρέκκλιση σας δώσαμε το λόγο προηγουμένως. Θα σας δώσω το λόγο, αλλά θα σας παρακαλέσω να είστε πολύ σύντομος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Για ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Το λόγο έχει ο Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Καρατζαφέρης για ένα λεπτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Κύριε Υπουργέ, δεν χωρά καμμία αμφισβήτηση ότι είναι μία νόμιμη Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση που έχουμε σήμερα. Όμως, πρέπει να ξέρετε ότι προσήλθαμε τότε στις κάλπες μέσα σ' εντελώς άλλο περιβάλλον, με άλλο πλαίσιο. Αυτά τα οποία ήρθαν στο δρόμο, όμως, όπως ήρθαν στο δρόμο, δεν τα έχει ψηφίσει ο ελληνικός λαός. Άρα, είστε μια Κυβέρνηση υπό την ανοχή του ελληνικού λαού και περιμένει ο ελληνικός λαός πρωτοβουλίες, για να τον βγάλετε από την κρίση.

Μπορεί να είστε και να ισχυρίζεστε ότι δεν είστε κουρασμένοι. Φλόγα μπορείτε να δώσετε εις τους επιχειρηματίες, εις τους νέους ανθρώπους, εις τη δημιουργία, εις τη δράση; Μπορείτε να το κάνετε, για να ξεκινήσει κάτι, για να φωτίσει κάτι; Εφόσον δεν μπορείτε να το κάνετε, εφόσον αδυνατείτε να το πράξετε, είστε κουρασμένοι και αυτό αποδεικνύεται εν τοις πράγμασι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κύριε Υπουργέ...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κλείνω, είναι η τελευταία παρέμβασή μου. Δώστε μου ένα-δύο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Το λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Ρέππας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεν είμαστε απλώς η νόμιμη Κυβέρνηση. Είμαστε η Κυβέρνηση η οποία –διαβεβαιωμένο είναι αυτό– έχει τη στήριξη του ελληνικού λαού. Ποιος αμφισβallest γι' αυτό; Εγείρει κάποιος θέμα αμφισβήτησης της Κυβέρνησης ή θέτει θέμα εκλογών; Ασφαλώς όχι, γιατί όλοι γνωρίζουν ποιος είναι ο συσχετισμός δυνάμεων στην ελληνική κοινωνία.

Κατά τα άλλα, και εμείς διαχειριζόμαστε, ετεροπροσδιορίζομε πολλές φορές ως προς την πολιτική μας, μία κρίση, της οποίας πτυχές προκύπτουν στην πορεία του κυβερνητικού έργου μας. Γνωρίζατε εσείς ή εμείς έξι μήνες, πέντε μήνες ή τρεις μήνες πριν γι' αυτήν την αναθεώρηση του ελλείμματος για το έτος 2009, που δημιουργεί νέα δεδομένα και μας αναγκάζει σε νέες προσαρμογές της πολιτικής μας; Συνέχεια νέα στοιχεία προκύπτουν. Τώρα, όμως, πιστεύω ότι αυτό αποτελεί οριστικά παρελθόν. Θα έχουμε αξιόπιστη καταγραφή στατιστικών δεικτών, το οποίο θα είναι διαφανές και σαφές για όλους και με γνωστά τα δεδομένα θα προχωρούμε.

Από εκεί και πέρα, κύριε Πρόεδρε και αγαπητέ μου συμπατριώτη, πρέπει να σας πω ότι εμείς θέλουμε τη δημιουργική φλόγα των Ελλήνων. Φωτιές δεν θέλουμε να ανάψουμε, γιατί δεν θέλουμε –και αυτό κάνουμε τώρα– να κληθούμε κάποια στιγμή πάλι να σβήσουμε τις φωτιές που ανάβουν οι άλλοι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Προχωρούμε στον κατάλογο των ομιλητών.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Δεν μπορούμε να προχωρήσουμε έτσι. Έχουμε παραβεί τον κατάλογο. Σας παρακαλώ, κύριε Κεφαλογιάννη, εάν έχετε την καλοσύνη, να προχωρήσουμε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Να γραφτεί στα Πρακτικά ότι δεν έμεινε ασχολίαστη η τελευταία αποστροφή του κυρίου Υπουργού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Το λόγο έχει η Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ στο Νομό Κορινθίας κ. Αικατερίνη Φαρμάκη-Γκέκη για επτά λεπτά.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΦΑΡΜΑΚΗ-ΓΚΕΚΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Δικτύων, το οποίο συζητάμε σήμερα, είναι μια νομοθετική πρωτοβουλία που επιχειρεί να βάλει τάξη στο χαώδη τομέα της οδικής ασφάλειας, ο οποίος αφορά και επηρεάζει την καθημερινότητα των πολιτών, την ασφάλειά τους, τη ζωή τους, αλλά και την οικονομία της

χώρας ακόμα-ακόμα και το περιβάλλον.

Σήμερα, παρ'όλα τα θετικά βήματα που έχουν γίνει κατά καιρούς και τα ανέφερε ο Υπουργός από το 2000, με αποτέλεσμα να έχουν περιοριστεί κατά πολύ τα τροχαία ατυχήματα, εν τούτοις, όμως, η Ελλάδα βρίσκεται σε μία από τις τέσσερις χειρότερες θέσεις στα είκοσι επτά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην οδική ασφάλεια.

Ετησίως χάνονται πάρα πολλοί συμπολίτες μας στην ασφάλτο, ενώ πολλοί μένουν ανάπηροι και με σοβαρά προβλήματα υγείας. Η νεολαία, τα παιδιά μας είναι αυτά που αποτελούν τα κατ' εξοχήν θύματα τροχαίων ατυχημάτων, ενώ πολλές φορές -και είναι ευθύνη μας μεγάλη- τους κληροδοτούμε και τη δική μας ανευθυνότητα στη χρήση των δρόμων είτε ως πεζοί είτε ως οδηγοί. Συνεπώς, η οδική ασφάλεια είναι και παραμένει ένας εθνικός στόχος για τη χώρα μας.

Φυσικά, μ' ένα νομοσχέδιο δεν μπορούν να γίνουν οι δρόμοι μας πιο ασφαλείς, οι οδηγοί πιο υπεύθυνοι, όλοι οι τεχνικοί έλεγχοι των οχημάτων να γίνουν πιο αξιόπιστοι, τα οδοστρώματα ως διά μαγείας να μεταλλαχθούν σε ευρωπαϊκών προδιαγραφών και η τροχαία να είναι συνεχώς πανταχού παρούσα ούτε μπορεί να υπερκεραστεί το εμπόδιο της επικάλυψης αρμοδιοτήτων από συναρμόδια Υπουργεία και φορείς, ο κατακερματισμός του στρατηγικού σχεδιασμού και η αποσπασματικότητα των δράσεων, η αναποτελεσματικότητα των νομοθετικών πρωτοβουλιών ή η δυσκολία στον έλεγχο και στον συντονισμό των μέτρων που λαμβάνεται.

Εν τούτοις, σίγουρα -και πρέπει να το παραδεχθούμε- το νομοσχέδιο είναι μια καλή αρχή, που αποδεικνύει πάνω από όλα την πολιτική βούληση του Υπουργείου να αντιμετωπίσει τα κακώς κείμενα στο συγκεκριμένο τομέα και ως τέτοια σαφώς είναι στο σωστό δρόμο.

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο, λοιπόν, γίνονται θεσμικές και οργανωτικές παρεμβάσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας, όπως είναι η σύσταση του ενιαίου εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας και η δημιουργία της γενικής διεύθυνσης οδικής ασφάλειας στο Υπουργείο Υποδομών, με στόχο τον καλύτερο προγραμματισμό και συντονισμό των δράσεων απανταχού στην Ελλάδα. Γίνονται συγκεκριμένες βελτιώσεις στο θεσμό του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων, που αποβλέπουν και στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και στη μείωση της οικονομικής επιβάρυνσης του πολίτη και στην προστασία του περιβάλλοντος, ενώ καθιερώνεται ο έλεγχος εκπομπών θορύβου μοτοσικλετών.

Αγαπητοί συνάδελφοι, πρέπει να κάνω μία παρέμβαση. Στο Νομό Κορινθίας αντιμετωπίζουμε το ζήτημα της οδικής ασφάλειας με ιδιαίτερο προβληματισμό. Βρισκόμαστε μ' έναν οδικό άξονα Κορίνθου-Πατρών, ο οποίος εδώ και κάποια χρόνια κατασκευάζεται. Οι οδηγοί καλούνται να πληρώσουν ακριβά και πολλά διόδια. Οι απαλλοτριώσεις δεν έχουν συντελεστεί. Ο άξονας αυτός είναι ένας άξονας πραγματική καρμανιόλα για τους οδηγούς.

Πρέπει άμεσα, κύριε Υπουργέ -και εκτιμώ ότι οι τροπολογίες, οι οποίες φέρατε είναι προς τη σωστή κατεύθυνση- να μπορέσουμε, και οι αποζημιώσεις να δοθούν γρηγορότερα σε αυτούς και να προβλέψουμε ότι οι απαλλοτριώσεις θα προχωρήσουν γρηγορότερα, να αποδοθούν τα τμήματα υπό κατασκευή, να προχωρήσει ο δρόμος και να αποδοθεί όσο το δυνατόν γρηγορότερα στους πολίτες.

Η οδική ασφάλεια, όμως, πάνω από όλα είναι και θέμα οδικής παιδείας. Μην ξεχνάμε ότι η παραβατική νοοτροπία μερικών οδηγών, που θεωρούν απόδειξη ικανότητας την επίδειξη επιθετικής οδικής συμπεριφοράς, η μη τήρηση των ορίων ταχύτητας, η οδηγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η μη χρήση της ζώνης ασφαλείας και του κράνους, αποτελούν τις βασικές αιτίες διατήρησης του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας σε υψηλό επίπεδο.

Η νέα γενιά πρέπει από το σχολείο να γαλουχείται σ' έναν πραγματικό οδικό πολιτισμό. Η οδική ασφάλεια όμως είναι και θέμα ποιότητας των δρόμων. Συνεπώς, οι νέοι θεσμοί που δημιουργούνται με το παρόν νομοσχέδιο πρέπει να συντονίσουν τους συναρμόδιους φορείς για την καλύτερη συντήρησή τους, τη δη-

μιουργία ασφαλέστερων οδικών υποδομών, την επισήμανση των επικίνδυνων σημείων στο αστικό και εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας, τον προγραμματισμό και τη χρηματοδότηση όλων των απαιτούμενων οδικών έργων, αλλά και τη χρησιμοποίηση της τεχνολογίας για τη διευκόλυνση της τροχαίας και των οδηγών. Η οδική ασφάλεια όμως είναι και θέμα ποιοτικότερης εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψήφιων οδηγών. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνω και το ζήτημα του ελέγχου των αλλοδαπών οδηγών, που κυκλοφορούν με αμφιβόλου νομιμότητας διπλώματα.

Είμαι σίγουρη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο αντιμετωπίζει σοβαρά, μακροπρόθεσμα και συντονισμένα συγκεκριμένα ζητήματα οδικής ασφάλειας. Η προσπάθεια εκ μέρους της Κυβέρνησης είναι συνεχής και σκοπεύει στη βελτίωση της καθημερινότητας του πολίτη, ακόμα και στις πολύ δύσκολες δημοσιονομικά συνθήκες που περνά η χώρα. Πιστεύω ότι για όλους αυτούς τους λόγους αξίζει το προτεινόμενο νομοσχέδιο την ψήφο μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε την κ. Φαρμάκη – Γκέκη Αικατερίνη, Βουλευτή Κορινθίας του ΠΑΣΟΚ, και για το σεβασμό στο χρόνο.

Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Μουσουρούλης, Βουλευτής Χίου της Νέας Δημοκρατίας, για επτά λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, επειδή προηγουμένως ακούσαμε για το θέμα των διοδίων στους αυτοκινητοδρόμους, συνεισφέρω στον προβληματισμό, με ερωτήματα. Πρέπει κάποτε να αποφασίσουμε: Ποιος πληρώνει; Ο χρήστης των υποδομών ή ο φορολογούμενος; Και πότε πληρώνει; Ποιος και πώς κατασκευάζει τα έργα; Το Υπουργείο Υποδομών ή ο παραχωρησιούχος. Αν δε τα απαντήσουμε αυτά, καλύτερα να μη λέμε πολλά για τα διόδια και ειδικά για την Εγνατία, που γνωρίζω ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σάς πιέζει εδώ και καιρό να εγκαταστήσετε σταθμούς διοδίων.

Προχωρώ στο νομοσχέδιο. Δημιουργείται ένα εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας, προφανώς για να διαμορφώνει στρατηγική, μία διυπουργική επιτροπή, προφανώς για να χαράσσει πολιτική και μία γενική διεύθυνση με προεδρικό διάταγμα -και ξέρουμε όλοι πόσο γρήγορα δημιουργούνται και πόσο σωστά στελεχώνονται οι γενικές διευθύνσεις στα Υπουργεία- για να σχεδιάζει, να παρακολουθεί και να υλοποιεί τις δράσεις. Πάρα πολύ ωραία. Αυτά, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, τα παρουσιάζετε ως μεταρρυθμίσεις. Κατά τη γνώμη μου, μεταρρύθμιση είναι μία καινοτομική αναμόρφωση ενός υφιστάμενου συστήματος με στόχο να απαλειφθούν οι αιτίες που δημιουργούν το πρόβλημα. Αυτό είναι το στοίχημα, που πρέπει να κερδίσετε.

Σύμφωνα με στοιχεία του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας, στη χώρα μας έχουμε εκατόν τριάντα περίπου νεκρούς ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους το χρόνο, σε αντίθεση με τη Μεγάλη Βρετανία, για παράδειγμα, που έχει τριάντα οκτώ. Αναφέρει, επίσης, το ινστιτούτο ότι τα τροχαία οφείλονται στις υποδομές, στα οχήματα και βέβαια, στην ανθρώπινη συμπεριφορά. Βέβαια, η ανθρώπινη συμπεριφορά αλλάζει πολύ πιο εύκολα και πιο ανέξοδα απ' ό,τι οι υποδομές και τα οχήματα.

Θέλω όμως να παραμείνω στις υποδομές. Κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε, οι οδικές μεταφορές καλύπτουν το 98% περίπου των χερσαίων μεταφορών στην Ελλάδα. Αυτό το ποσοστό είναι υψηλότερο κατά δώδεκα περίπου μονάδες σε σχέση με τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης -διορθώστε με, αν κάνω λάθος- για τις επιβατικές μεταφορές και κατά δεκαεννέα για τις εμπορικές. Μια ακόμη πληροφορία δίνει ο δείκτης αναλογίας οδικού μεταφορικού έργου προς το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν στην Ελλάδα. Αυτός ο δείκτης αυξάνεται, σε σχέση με το μέσο κοινοτικό όρο, είκοσι φορές πιο γρήγορα για τις εμπορικές και τρεις για τις επιβατικές, όπου στην Ευρωπαϊκή Ένωση το πρόσημο είναι αρνητικό. Και τέλος, ο δείκτης αναλογίας ΙΧ ανά κάτοικο στην Ελλάδα -προ της κρίσης- είναι πολλαπλάσιος από το μέσο κοινοτικό όρο, το δε ποσοστό της χρήσης ΙΧ σε βάρος των αστικών μαζικών μεταφορών είναι επίσης πολλαπλάσιο.

Προσέξτε τώρα το εξής: το ελληνικό δίκτυο αυτοκινητοδρό-

μων είναι μικρότερο σε αναλογία χιλιομέτρων ανά κάτοικο σε σχέση με το μέσο κοινοτικό όρο. Μέσα από αυτά τα στοιχεία προκύπτουν αυτά; Διότι είναι οι λόγοι που και περιβαλλοντική επιβάρυνση έχουμε και κυκλοφοριακή συμφόρηση, αλλά και τροχαία ατυχήματα με αποτέλεσμα οικονομικό και κοινωνικό κόστος.

Το πόσο μικρό ή μεγάλο είναι αυτό το κόστος εξαρτάται από τις πολιτικές του κράτους.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση πάντως, υπάρχει μία ισορροπία μεταξύ των μεταφορικών μέσων, λόγω της καλής γεωμορφολογίας που δεν έχουμε εμείς- λόγω των διασυνδέσεων που έχουν αναπτυχθεί μεταξύ των μεταφορικών μέσων και υποδομών- που, επίσης, δεν έχουμε εμείς, και λόγω της παραγωγής και της παροχής φθηνότερων μεταφορικών υπηρεσιών που έχουν εκείνοι, για λόγους που καλύτερα να μην αναπτύξω απόψε -εννοώ βεβαίως τα ακριβά δημόσια έργα- αλλά και τη μη ορθολογική χρέωση των μεταφορικών υπηρεσιών.

Επίσης, οι Ευρωπαίοι εταίροι μας διαμορφώνουν τη μεταφορική ζήτηση που επιθυμούν να έχει το κάθε μέσο, χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα εργαλεία πολιτικής, όπως τη φορολογία, την ανασχόληση, το περιβάλλον, το εμπόριο, τη χωροταξία, ακόμα και τη δημογραφία. Εμείς στην Ελλάδα, ως γνωστόν, ασχολούμαστε παραδοσιακά μόνο με την προσφορά και πολύ λίγο με τη ζήτηση.

Θέλω να σημειώσω εδώ ότι τη ζήτηση επηρεάζει και η τεχνολογία, δηλαδή η τηλεματική, το ηλεκτρονικό εμπόριο, η τηλεργασία. Τι κάνει ακριβώς η τεχνολογία; Μπορεί να μειώσει τον όγκο των μετακινήσεων και άρα το κόστος και τα ατυχήματα και βέβαια, να επιφέρει και μεγάλη περιβαλλοντική ελάφρυνση.

Το ερώτημα που τίθεται είναι λοιπόν, το εξής: Μπορείτε εσείς ως Κυβέρνηση, με συγκεκριμένες πολιτικές επιλογές να αντιμετωπίσετε τις αιτίες που δημιουργούν το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων; Μόνο τότε θα μιλάμε για πραγματική μεταρρύθμιση και εμείς τότε θα τη στηρίζουμε.

Συνεχίζω, αναφέροντας κάποια στοιχεία από τα αποτελέσματα ενός συμποσίου σχετικά με την οδική ασφάλεια, που έγινε στην ιδιαίτερη πατρίδα μου, τη Χίο, στα τέλη Σεπτεμβρίου. Στο συμποσίο αυτό παρουσιάστηκε μία έρευνα του Πανεπιστημίου Αιγαίου, η οποία πήρε το τρίτο βραβείο στην Ευρωπαϊκή Ένωση μεταξύ εβδομήντα πέντε υποψηφίων από τριάντα πέντε χώρες. Η έρευνα έγινε από την κ. Μαρία Καρκαγιάννη και αφορούσε στην οδική συμπεριφορά των εφήβων. Ακούστε τι προέκυψε από τα ερωτηματολόγια: ότι οι περισσότεροι έφηβοι που οδηγούν δίκυκλα δεν έχουν δίπλωμα, ότι άρχισαν να οδηγούν στα δεκατρία τους χρόνια και μάλιστα σε γνώση των γονιών τους και, τέλος ότι ορισμένοι είχαν την πρώτη εμπειρία οδήγησης δικύκλου στα οκτώ τους, στοιχεία που πράγματι εντυπωσιάζουν.

Σας προτρέπω πάντως, κύριε Υπουργέ, τέτοιες εθελοντικές πρωτοβουλίες -γιατί πρέπει να ξέρετε ότι η έρευνα αυτή δεν έλαβε καμμία κρατική χρηματοδότηση- να τις εντοπίζετε, να τις ενισχύετε και να δίνετε τα συμπεράσματά τους στα όργανα που σήμερα θεσμοθετούνται, προκειμένου να τα λαμβάνουν υπ' όψιν τους για τη χάραξη πολιτικών.

Στο συμποσίο αυτό έγιναν επίσης και κάποιες προτάσεις που θεωρώ ιδιαίτερα χρήσιμες. Πρώτον, να γίνει μία διοικητική κατάταξη των οδών, σε σχέση με τη νέα διοικητική διαίρεση της χώρας. Δεύτερον, να συνταχθεί ένα μητρώο οδών με ηλεκτρονική διαχείριση GIS. Τρίτον, να δημιουργηθεί μία τεχνική επιτροπή οδικής ασφάλειας σε επίπεδο αιρετής πλέον περιφέρειας και τέταρτον, να δημιουργηθεί ένα γραφείο οδικής ασφάλειας σε κάθε πρώην νομαρχιακή αυτοδιοίκηση για να καταγράψει όλα τα προβληματικά τμήματα του οδικού δικτύου, που λόγω του κακού τους σχεδιασμού προκαλούν ατυχήματα και κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Θέλω να αναφερθώ στο σημείο αυτό, στο γεγονός ότι στην τρίτη άτυπη συνεδρίαση του εθνικού συμβουλίου -το οποίο, αν έχω καταλάβει καλά, έχει κάνει ήδη τρεις συνεδριάσεις πριν ψηφιστεί ο νόμος, αυτό είναι fast track, μπράβο σας!- ο Γενικός Γραμματέας Δημοσίων Έργων ανακοίνωσε ένα πρόγραμμα 500 εκατομμυρίων ευρώ, εξήντα μελέτες μέσα στο 2011 και παρεμβάσεις σε 100 επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου στην Αττική. Πάρα πολύ ωραία!

Είπε μάλιστα -είδα τις σχετικές σημειώσεις- ότι το 50% των πόρων αυτών θα προέλθει από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Και επειδή «σκάλισα» λίγο το θέμα αυτό -γιατί είχα την τιμή να είμαι και μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων επί μία διετία -σας λέω ότι δεν βρήκα ίχνη της προσπάθειάς σας να επιτύχετε χρηματοδότηση από την τράπεζα. Αλλά αυτό είναι άλλο θέμα. Μακάρι πάντως, να βρείτε τα χρήματα.

Θέλω, επίσης, να πω ότι στο συμποσίο που σας ανέφερα, ο κ. Μουρατίδης -ο εξαίρετος καθηγητής και Πρόεδρος της «ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ», είπε ότι με πολύ μικρές αλλαγές στο οδικό δίκτυο μπορούμε να έχουμε πολύ σημαντικά αποτελέσματα στο θέμα της οδικής ασφάλειας. Ας το σημειώσουμε αυτό.

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

Σας προτείνω, λοιπόν, κύριε Υπουργέ και σας ζητώ να δεσμευθείτε, ει δυνατόν σήμερα ότι θα καταρτίσετε ένα περιφερειακό πρόγραμμα παρεμβάσεων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας. Μπορείτε μάλιστα, ως νομοτεχνική βελτίωση, να επιφυλάξετε στο νομοσχέδιο μία κοινή υπουργική απόφαση, σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις ενός τέτοιου προγράμματος! Και θα σας πω για ποιο λόγο το ζητώ αυτό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λόγω της οικονομικής κρίσης και της έλλειψης δημοσίων πόρων που την ακολουθεί, είναι βέβαιο ότι σύντομα, αν δεν έχει ήδη συμβεί, θα έχουμε μία μετατόπιση των επενδύσεων από την κατασκευή νέων έργων στην ανάταξη και βελτίωση υφιστάμενων χαράξεων. Κανείς δεν μπορεί να αμφιβάλλει γι' αυτό.

Άρα, λοιπόν, αν πρόκειται να κάνουμε παρεμβάσεις μικρής κλίμακας σε μεγάλη έκταση, πρέπει να τις εντάξουμε σε μία προγραμματική λογική για να αποφύγουμε την κλασσικού τύπου κολλυβοποίηση: «δίνω λίγα σε πολλούς από εδώ και από εκεί για μπαλώματα».

Αναθέστε, λοιπόν, σε κάποιο γραφείο -σας είπα ότι προτάθηκε γραφείο σε επίπεδο νομαρχίας- να καταγράψει όλα τα επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου και, στη συνέχεια, αναθέστε στην «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ», να τα αξιολογήσει με αυστηρά κριτήρια, τεχνικά και όχι πολιτικά, προκειμένου να συντάξει κατάλογο των παρεμβάσεων, που θα μπορούσαν να ενταχθούν στο πρόγραμμα αυτό. Είναι νομίζω μια καλή πρόταση που μπορείτε να την υιοθετήσετε γιατί και την αντικειμενικότητα διασφαλίζει αλλά και τον κατακερματισμό των πόρων αποφεύγει.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσα να έχω ένα λεπτό ακόμη για να κάνω κάποιες παρατηρήσεις;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Έχετε αυστηρά ένα λεπτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ.

Θέλω τώρα κλείνοντας να πω για το νομοσχέδιο, επιγραμματικά τα εξής:

Κύριε Υπουργέ, ενώ ο «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ» έχει ήδη ψηφιστεί και σχεδόν θα λειτουργήσει σε λίγο, εσείς αναφέρεστε στο νομοσχέδιο συνεχώς σε νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Έτσι πρέπει. Είναι το σωστό κατά το νόμο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Αν έτσι πρέπει για νομικούς λόγους αποσύρω το σχόλιο. Όμως, έστω και έτσι, δεν πρέπει να υπάρχουν επικαλύψεις της νέας γενικής διεύθυνσης οδικής ασφάλειας με τους νέους δήμους, όπως για παράδειγμα στις άδειες συνεργειών, ή επικαλύψεις με τις περιφέρειες, όπως για παράδειγμα, στις άδειες πρατηρίων και ιδιωτικών ΚΤΕΟ ή ακόμη και την εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών. Αυτά τα λίγα εντόπισα μεταξύ «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ» και νομοσχεδίου.

Δεύτερον, δίνετε μια «τελική» όπως λέτε, παράταση λειτουργίας ορισμένων συνεργειών. Είκοσι χρόνια δίνουμε παρατάσεις -το είπε και ο εισηγητής μας κ. Μητσοτάκης. Σας παρακαλώ, όμως, μη γράφετε στο νομοσχέδιο «τελικές παρατάσεις». Εκτίθεστε. Το ίδιο κάνετε και με νέα παράταση που δίνετε στα δημόσια ΚΤΕΟ προκειμένου να διαπιστευθούν, ενώ τους έχουν ήδη δοθεί δύο.

Τρίτον, συνεργεία μπορούν να εκδίδουν κάρτες εκπομπών θορύβου χωρίς διαπίστευση. Τα συνεργεία αυτά μπορούν ακόμα – έτσι το καταλαβαίνω εγώ – να ιδρύουν ιδιωτικά ΚΤΕΟ, επίσης χωρίς διαπίστευση, αρκεί να το ζητήσουν από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης. Αν κάνω λάθος, διορθώστε με.

Και κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με το εξής, μεγάλο, κατά τη γνώμη μου ζήτημα: Το ζήτημα της τροποποίησης των προστίμων για παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Και ενώ στο νομοσχέδιο αναφέρεστε σε μείωση των προστίμων του ν. 3534/2007 για βαρέως τύπου ΔΧ οχήματα, με τον ΚΟΚ δεν ασχολείστε καθόλου. Θέλω να αναφέρω στο Σώμα ότι στις αρχές Ιουνίου είχα υποβάλει μια ερώτηση σχετικά με το ενδεχόμενο μείωσης των προστίμων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας κατ' αναλογία των μειώσεων που επήλθαν σε μισθούς και συντάξεις. Προσοχή, δεν αναφέρομαι σε μείωση του ποσοστού. Θυμάμαι από την απάντησή που έλαβα ότι αμέσως μετά από τα ην ερώτησή μου αυτή το Αρχηγείο της Αστυνομίας σάς υπέβαλε μία ανάλογη πρόταση. Καλό θα ήταν, λοιπόν, να μας πείτε αν θα πάρετε κάποια σχετική απόφαση, γιατί είναι ένα πολύ σημαντικό ζήτημα, που απασχολεί όλους τους Έλληνες, που σήμερα υποφέρουν από την οικονομική κρίση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον Βουλευτή Χίου της Νέας Δημοκρατίας κ. Μουσουρούλη.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Λευκάδας του ΠΑΣΟΚ κ. Σπυροπάνος Μαργέλης για επτά λεπτά.

ΣΠΥΡΟΠΑΝΟΣ ΜΑΡΓΕΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα της οδικής ασφάλειας είναι ένα πολύ σοβαρό θέμα μεγάλης εθνικής σημασίας, με διαστάσεις κοινωνικές, οικονομικές, αναπτυξιακές, ποιότητας ζωής, αλλά αφορά και την ίδια τη ζωή μας, κυριολεκτικά την ίδια τη ζωή μας.

Είπε ο κύριος Υπουργός νωρίτερα για τους νεκρούς που έχουμε, σε σχέση με ευρωπαϊκές χώρες. Εγώ συγκράτησα ότι έχουμε περίπου διπλάσιους νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων απ' ό,τι είναι ο μέσος όρος των άλλων ευρωπαϊκών χωρών. Δυστυχώς, το ίδιο περίπου, σε διπλάσιο δηλαδή αριθμό έχουμε νεκρούς στις νεαρότερες ηλικίες, σε σχέση πάλι με τις ευρωπαϊκές χώρες. Κι αυτό είναι τραγικό, πραγματικά.

Σε μια ομιλία σας, κύριε Υπουργέ, πέρυσι το Δεκέμβριο -αν θυμάμαι καλά- στο Υπουργικό Συμβούλιο είχατε πει ότι στις ηλικίες από δεκαοκτώ μέχρι τριάντα εννιά ο πρώτος, ο κυριότερος λόγος θανάτου είναι τα τροχαία ατυχήματα. Αυτό πραγματικά είναι μια τραγωδία για τη χώρα μας. Και για να πούμε πόσοι σκοτώνονται κάθε μέρα, είναι περίπου τέσσερις συνάνθρωποί μας κάθε ημέρα που σκοτώνονται σε τροχαία ατυχήματα, πράγμα που σημαίνει ότι μια κωμόπολη μεσαίου μεγέθους αφανίζεται κάθε χρόνο.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι έχουμε χρέος, πραγματικά, να μη διαπιστώνουμε μόνον, να μη σχολιάζουμε μόνο, αλλά να παίρνουμε μέτρα. Γιατί δεν είμαστε ούτε δημοσιογράφοι για να σχολιάζουμε ούτε άνθρωποι στο καφενείο και κάνουμε κουτσομπολιό, για να περνάει η ώρα.

Αν θελήσουμε να διατυπώσουμε τις κυριότερες αιτίες όσον αφορά το γιατί συμβαίνει όλο αυτό το πράγμα, σίγουρα θα συμφωνήσουμε, πιστεύω, ότι οι πολιτικές που κατά καιρούς έχουν εφαρμοστεί δεν ήταν πλήρεις, ολοκληρωμένες πολιτικές, αλλά ήταν σπασμωδικές πολιτικές. Κυρίως όμως ο τρόπος που εφαρμόστηκαν αυτές οι πολιτικές δεν ήταν συστηματικός. Ήταν σπασμωδικός αυτός ο τρόπος. Θα πρέπει να πούμε ακόμα ότι η εκπαίδευση των οδηγών δεν είναι η καλύτερη και ότι διαπιστώνουμε και παρατυπίες στον τρόπο που χορηγούνται οι άδειες οδήγησης. Το ξέρουμε πάρα πολύ καλά και πρέπει να πάρουμε μέτρα και ως προς αυτό.

Να πούμε ακόμα ότι ο τρόπος που μεταφέρονται όσοι παθαίνουν τροχαία ατυχήματα, δεν είναι και ο καλύτερος και έχουμε οδυνηρά αποτελέσματα! Να πούμε ακόμα, κύριε Υπουργέ, ότι και τα λεφτά τα οποία διαθέτουμε για την οδική ασφάλεια, ο προϋπολογισμός τον οποίο καταρτίζουμε και διαθέτουμε για την οδική ασφάλεια, δεν είναι και ο καλύτερος, είναι πολύ λιγότερος από τον απαιτούμενο.

Και τέλος να πούμε ότι η κατάσταση των ελληνικών δρόμων, είναι πάρα πολύ κακή. Έχουμε κακά οδοστρώματα, φθαρμένα οδοστρώματα, έχουμε πολύ κλειστές στροφές, έχουμε επικλίσεις που δεν είναι σωστές, πολλές φορές λαθεμένες, ανάποδες. Έχουμε φθαρμένη και ανεπαρκή σήμανση στους δρόμους μας. Και πολλές φορές σήμανση, η οποία έχει κρυφθεί από την βλάστηση, η οποία φύεται στα πρηνή των δρόμων. Όλα αυτά, λοιπόν, σαν διαπιστώσεις θεωρώ ότι πολύ σωστά οδήγησαν το Υπουργείο να πάρει αυτήν την πρωτοβουλία, διότι έχουμε πει πάρα πολλές φορές ότι δεν είμαστε εδώ για να διαπιστώνουμε τα προβλήματα, αλλά με τόλμη να εφαρμόζουμε πολιτικές, να παίρνουμε πρωτοβουλίες και νομοθετικές πρωτοβουλίες, για να επιλύουμε αυτά τα προβλήματα.

Και νομίζω ότι πολύ καλά κάνουμε που δημιουργούμε αυτό το συμβούλιο, το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας, το οποίο επιτέλους θα είναι ένα όργανο, απ' ό,τι φαντάζομαι και το προβλέπει ο νομοθέτης, που θα συντονίζει όλες τις ενέργειες, θα προτείνει μέτρα, θα προτείνει πολιτικές, θα προτείνει νομοθετικές πρωτοβουλίες, θα συντονίζει διάφορους φορείς, ώστε, πραγματικά, να έχουμε καλύτερα αποτελέσματα. Θα αναθέσει, ενδεχομένως, μελέτες που θα χρειαστούν ή θα κοιτάξει μελέτες που υπάρχουν –πάρα πολλές μελέτες και προτάσεις υπάρχουν- και θα αξιοποιήσει τις προτάσεις και τα συμπεράσματα αυτών των μελετών.

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

Πολύ καλή πιστεύω είναι και η ρύθμιση, η πρόβλεψη που γίνεται με το νομοσχέδιο να δημιουργηθεί μία καινούργια γενική διεύθυνση οδικής ασφάλειας στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία θα συντονίζει όλους τους φορείς που εμπλέκονται, θα υλοποιήσει αυτές τις πολιτικές που θα αποφασίζει κάθε φορά το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας και βέβαια, θα υποβοηθάει στο έργο του και το εθνικό συμβούλιο.

Παραπέρα, θέλω να πω ότι με αυτό το νομοσχέδιο παίρνουμε πρωτοβουλίες για να αντιμετωπίσουμε προβλήματα τα οποία υπάρχουν στη λειτουργία των ΚΤΕΟ, στη λειτουργία των συνεργείων, στη λειτουργία των πρατηρίων υγρών καυσίμων. Είναι προβλήματα, τα οποία έχουμε δει όλα τα τελευταία χρόνια να δημιουργούνται. Οι προηγούμενες νομοθετικές πρωτοβουλίες ή δεν εφαρμόστηκαν σωστά ή δεν μπόρεσαν να προβλέψουν τις εξελίξεις, για να αντιμετωπίσουν όλα αυτά τα προβλήματα. Νομίζω, λοιπόν, ότι καλά κάνουμε και προσπαθούμε να αναβαθμίσουμε τη λειτουργία των ΚΤΕΟ, και των ιδιωτικών ΚΤΕΟ και των ΚΤΕΟ του δημοσίου. Και καλά κάνουμε που διατηρούμε τα ΚΤΕΟ του δημοσίου! Γιατί τα ΚΤΕΟ στο δημόσιο δεν είναι μια επιχειρηματική πρωτοβουλία, που λέμε: τι δουλειά έχει το δημόσιο να ανακατεύεται με επιχειρηματικές πρωτοβουλίες; Είναι ένας ελεγκτικός μηχανισμός που καλά κάνει να τον διατηρήσει το δημόσιο στη λειτουργία του. Μπορεί να αποτελεί και μέτρο σύγκρισης -και να βάλει τον πήχυ ψηλότερα- και για τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, αν λειτουργήσουν σωστά, που έχουμε χρέος να το κάνουμε.

Και καλά κάνουμε και επιβάλλουμε στα δημόσια ΚΤΕΟ και τους δίνουμε μια προθεσμία δεκαπέντε μηνών, αν θυμάμαι καλά, να διαπιστευθούν και αυτά. Βεβαίως, ειπώθηκε ότι ερχόμαστε και βάζουμε όρους και περιορισμούς στα δημόσια ΚΤΕΟ; Νομίζω καλά κάνουμε και δίνουμε και το παράδειγμα! Δηλαδή, δεν καταλαβαίνω: Θα βάλουμε περιορισμούς στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, ενώ τα ΚΤΕΟ του δημοσίου θα είναι ξέφραγο αμπέλι; Καλά κάνουμε και βάζουμε περιορισμούς.

Το στοιχείο που έχουμε να κερδίσουμε είναι, αν θα μπορέσουμε σε αυτούς τους δεκαοκτώ μήνες να ανταποκριθούμε, να εξοπλισουμε, να εκσυγχρονίσουμε τα δημόσια ΚΤΕΟ, για να μπορέσουν να διαπιστευθούν, με τις διαδικασίες που θα διαπιστευτούν και τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Καλά κάνουμε τέλος, που δίνουμε μια σειρά διευκολύνσεων και κυρίως όσον αφορά το χρόνο αδειοδότησης των ιδιωτικών ΚΤΕΟ, που μέχρι σήμερα υπήρχε μια πολύ μεγάλη καθυστέρηση.

Και βεβαίως, καλά κάνουμε και παίρνουμε μέτρα, γιατί δεν αρκεί να διαπιστώνουμε το πρόβλημα ότι περίπου το 30% μέχρι 50% στην Αττική φτάνει ο αριθμός των οχημάτων, που δεν έχουν περάσει από ΚΤΕΟ. Και ερχόμαστε εδώ να επιβάλλουμε διαδικα-

σίες και ελεγκτικούς μηχανισμούς, να δούμε και τα πρόστιμα και να τα μειώσουμε, γι' αυτούς που δεν έχουν πάει μέχρι σήμερα σε ΚΤΕΟ. Να είναι ένα πρόστιμο, το οποίο θα μπορεί να το πλησιάσει κάποιος για να πάει.

Γενικά, είναι πολύ σωστό αυτό που κάνουμε, που αναβαθμίζουμε αυτήν τη διαδικασία. Και καλά κάνουμε που δίνουμε και στα συνεργεία τη δυνατότητα να ιδρύουν και να λειτουργούν ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Διότι μέχρι σήμερα είχαμε την αντίληψη ότι πρέπει να βάλουμε αυστηρούς περιορισμούς όσον αφορά την αδειοδότηση και των ΚΤΕΟ και των πρατηρίων και των συνεργείων, αλλά στη συνέχεια δεν είχαμε ουσιαστικούς ελέγχους. Αυτό είναι το ζητούμενο και έτσι πρέπει να το δούμε. Πρέπει να δούμε δηλαδή, ότι θα πρέπει να έχουμε ισχυρούς ελεγκτικούς μηχανισμούς και ελεγκτικές διαδικασίες, για να αντιμετωπίσουμε αυτά τα προβλήματα.

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

Παρακαλώ, θα ήθελα λίγο χρόνο ακόμα, κύριε Πρόεδρε.

Τελειώνοντας, κύριε Υπουργέ –επειδή δεν έχω χρόνο– θα κάνω μια παρατήρηση. Με όλες αυτές τις πρωτοβουλίες που παίρνουμε, με το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας και τη γενική διεύθυνση οδικής ασφάλειας θα μπορέσουμε να κάνουμε καλύτερη την ασφάλεια στους δρόμους μας, για να μειώσουμε τα τροχαία ατυχήματα.

Όμως, θέλω να σας ρωτήσω το εξής, με αφορμή κάτι που πληροφορήθηκα σήμερα. Υπάρχει ένας δρόμος στη δική μου περιοχή, ο δρόμος από τη Λευκάδα προς τη Βόνιτσα, που περνά μέσα από ένα χωριό, τον Άγιο Νικόλαο, που κάθε χρόνο θρηγούμε θύματα και μάλιστα μικρά παιδιά, γιατί τα παιδιά περνούν από το ένα πεζοδρόμιο απέναντι στο άλλο. Γίνεται μια προσπάθεια δέκα ολόκληρα χρόνια να ολοκληρώσουμε τη μελέτη που χρειάζεται, προκειμένου αυτός ο δρόμος να φύγει έξω από το χωριό, να το παρακάμψει.

Μαθαίνω, λοιπόν, σήμερα ότι επειδή υπάρχει μια διαδικασία προστασίας μιας παράκτιας περιοχής, μιας λίμνης, μια κοινή υπουργική απόφαση που απαιτείται, η συνάδελφός σας Υπουργός του ΥΠΕΚΑ δυσκολεύεται ή αρνείται να υπογράψει.

Ρωτώ εγώ, κύριε Υπουργέ: Με ποιο εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας, με ποια διαδικασία τελικά θα μπορέσουμε να λύσουμε τέτοια προβλήματα, τα οποία θα μας οδηγήσουν στο να μειώσουμε τα τροχαία ατυχήματα και τελικά να γλιτώσουμε συνανθρώπους μας από αυτό που συμβαίνει σήμερα και αφήνουν την τελευταία τους πνοή στους δρόμους;

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Βουλευτής Κεφαλληνίας κ. Σπυριδών Μοσχόπουλος.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι η Ελλάδα έχει από τους υψηλότερους δείκτες ατυχημάτων μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είχαμε θθάσει στο σημείο, ενώ τα τροχαία ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση τις προηγούμενες δεκαετίες μειώνονταν κατά 9%, στην Ελλάδα να αυξάνονται κατά 34%. Οι νεκροί από τροχαία, ενώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση μειώνονταν κατά 22%, την αντίστοιχη περίοδο στην Ελλάδα αυξάνονταν κατά 64%. Ενώ οι τραυματίες μειώνονταν κατά 19% στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στην Ελλάδα η αύξηση που είχαμε ήταν 30%.

Είναι γεγονός ότι έχουν γίνει βήματα από τότε για τη βελτίωση και τη μείωση αυτών των δεικτών, βήματα που αφορούν τη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών, τη βελτίωση της κατάστασης του οδικού δικτύου, τον έλεγχο και στην αστυνόμευση, την ενημέρωση του κοινού για την οδική ασφάλεια, την ελλιπή ή και λανθασμένη σήμανση και σηματοδότηση, την παλαιότητα των οχημάτων, την άμεση αντιμετώπιση των συνεπειών των ατυχημάτων.

Η ζωή και η εμπειρία όμως έχουν δείξει ότι δεν είναι αρκετά. Δεν είναι επαρκή, είναι ελλιπή. Εξακολουθούν και σήμερα τα τροχαία ατυχήματα να είναι η σύγχρονη ελληνική τραγωδία με περίπου χίλια πεντακάσια θανατηφόρα ατυχήματα το χρόνο. Η πολιτεία, όλοι εμείς έχουμε χρέος να εγκύψουμε στο πρόβλημα

και να ασχοληθούμε με τον τομέα οδικής ασφάλειας, που έχει σημαντικές οικονομικές, κοινωνικές και αναπτυξιακές προεκτάσεις.

Μέσα, λοιπόν, στο πλαίσιο της σημαντικής μεταρρυθμιστικής πολιτικής που το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έχει δρομολογήσει –και γι' αυτό θα πρέπει να συγχαρούμε την πολιτική ηγεσία και τους συνεργάτες τους– συζητούμε σήμερα τη σύσταση εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας και γενικής διεύθυνσης οδικής ασφάλειας, καθώς και την εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι παράγοντες που επηρεάζουν καθοριστικά την οδική ασφάλεια είναι η οδός και το περιβάλλον της οδού, το τροχοφόρο, η κατάσταση και η ασφαλής λειτουργία του, ο χρήστης που είναι ο οδηγός, ο επιβάτης και ο πεζός και τέλος, ο έλεγχος, η επιτήρηση και η αστυνόμευση.

Θα πρέπει, λοιπόν, να παρέμβουμε και να βελτιώσουμε το οδικό δίκτυο της χώρας, να ελέγχουμε το τροχοφόρο για τη χωρίς ρύπους λειτουργία και την ασφαλή κυκλοφορία του, να επιμορφώσουμε οδηγούς και πολίτες για τη σωστή κυκλοφοριακή συμπεριφορά τους. Για να επιτευχθούν αυτά, θα πρέπει να δουλέψουν συντονισμένα Υπουργεία, υπηρεσίες και φορείς.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με το σημερινό νομοσχέδιο έχει σαν στόχο με θεσμικές παρεμβάσεις να προγραμματίσει και να συντονίσει τα έργα και τις δράσεις που γίνονται για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Για το σκοπό αυτό προχωρεί σε τρεις σημαντικές τομές. Δημιουργεί το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι κοινωνικών και επιστημονικών φορέων. Το συμβούλιο αυτό θα ασχολείται με όλους τους παράγοντες, που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια, θα ιεραρχεί τα προβλήματα, θα μελετά και θα διαμορφώνει θέσεις, θα προγραμματίζει δράσεις, θα προτείνει νομοθετικές πρωτοβουλίες και θα αξιολογεί την εξέλιξη της όλης πορείας.

Η δεύτερη τομή, δημιουργεί τη γενική διεύθυνση οδικής ασφάλειας στη Γενική Γραμματεία Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με στόχο τη μελέτη, την εισήγηση, την υλοποίηση και παρακολούθηση έργων και δράσεων, που γίνονται ή πρέπει να γίνουν και επηρεάζουν την οδική ασφάλεια. Συντονίζει τις δράσεις των διαφόρων υπηρεσιών και των εμπλεκόμενων φορέων. Ταυτόχρονα, όμως, υποστηρίζει το έργο του εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας.

Η τρίτη τομή αναβαθμίζει το σύστημα εποπτείας του θεσμού τεχνικού ελέγχου οχημάτων, συμβάλλοντας έτσι στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία του περιβάλλοντος. Για το σκοπό αυτό καθορίζει ημερομηνία διαπίστευσης των δημοσίων ΚΤΕΟ. Είναι μια διαπίστευση, που γίνεται με ευρωπαϊκά πρότυπα. Δημιουργεί εποπτικό μηχανισμό ελέγχου των ΚΤΕΟ και καθορίζει ποινές και διοικητικές κυρώσεις.

Εξάλλου, γνωρίζουμε όλοι μας, έχουμε διαβάσει ή ακούσει κατά καιρούς σε διάφορα μέσα για το τι συμβαίνει αρκετές φορές σε αυτές τις υπηρεσίες. Δίνει με σαφήνεια και επικαιροποιεί τους όρους ίδρυσης, λειτουργίας και επέκτασης των ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Δημιουργεί προϋποθέσεις για να ελαττωθεί ο μεγάλος αριθμός οχημάτων, που δεν έχουν περάσει από ΚΤΕΟ. Θεσπίζει κάρτα ελέγχου θορύβου μοτοοικημάτων. Προβλέπει τη χρηματοδότηση για τη δημιουργία κινητών ΚΤΕΟ. Απλοποιεί τις διαδικασίες έκδοσης της κάρτας ελέγχου καυσαερίων, αφού για να την πάρει κάποιος πλέον, δεν απαιτείται πρόσθετη αμοιβή.

Επίσης, ρυθμίζει θέματα συνεργείων αυτοκινήτων, πρατηρίων καυσίμων, σταθμών αυτοκινήτων στους Νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης. Προδιαγράφει τη δυνατότητα λειτουργίας μεικτών επιχειρήσεων οδικής βοήθειας στη χώρα μας. Μειώνει τα κατώτατα όρια προστίμων για τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις, που αναφέρονται σε ελαφρές παραβάσεις.

Άφησα τελευταίο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα της επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης οδηγών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Είναι ένα πολύ σοβαρό και σημαντικό θέμα. Συμβάλλει στη σωστή οδική συμπεριφορά, που με τη σειρά της συμβάλλει στην οδική ασφάλεια.

Πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να επεκταθεί και ιδιαίτερα στα σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Η

επιμόρφωση για την απόκτηση κυκλοφοριακής συνείδησης στους μαθητές, γίνεται σήμερα μόνο μέσω προγραμμάτων και νοτόμων δράσεων, όπου και όπως λειτουργούν. Αρκετά πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, που φτιάχτηκαν, έχουν χορταριάσει. Αλλού δεν υπάρχουν. Είναι επιτακτική ανάγκη να δούμε το θέμα και να το οργανώσουμε σωστότερα. Βέβαια, είναι ένα από τα θέματα που θα μελετήσει και θα αξιολογήσει το ενιαίο συμβούλιο οδικής ασφάλειας και η γενική διεύθυνση οδικής ασφάλειας.

Θα ήθελα να πω και κάτι τελευταίο. Χρησιμοποίησα στην ομιλία μου τον όρο «τροχαίο ατύχημα». Νομίζω ότι ο όρος αυτός είναι αδόκιμος, γιατί η τροχαία κάκωση, το τροχαίο συμβάν, το τροχαίο έγκλημα -όπως είπε προηγούμενα ο κύριος Υπουργός- δεν είναι σύμπτωση, δεν είναι ατυχία, δεν είναι μοιραίο, δεν είναι απρόβλεπτο. Όταν ρίχνουμε όλα στην τύχη, σημαίνει ότι αδυνατούμε να τα αντιμετωπίσουμε, ενώ δεν είναι έτσι.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα μέτρα τα οποία θεσπίζονται με το σημερινό νομοσχέδιο, είναι ένα πολύ σημαντικό βήμα. Με το συντονισμό των υπηρεσιών και των συναρμόδιων φορέων, τον έλεγχο και την εκτέλεση έργων και δράσεων, καθώς και την καθημερινή αξιολόγησή τους συμβάλλουμε στην προαγωγή της οδικής ασφάλειας.

Αποδεικνύουμε έτσι ότι δεν αφήνουμε τα προβλήματα στην τύχη τους. Αποδεικνύουμε ότι προσπαθούμε και ότι μπορούμε να τα αντιμετωπίσουμε. Γι' αυτό το νομοσχέδιο αυτό αξίζει και πρέπει να το ψηφίσουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει η Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ κ. Μαρία Σκραφνάκη.

ΜΑΡΙΑ ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάθε χρόνο στην Ελλάδα δεκάδες συνάνθρωποί μας χάνουν τη ζωή τους σε οδικά δυστυχήματα και πολλές εκατοντάδες τραυματίζονται, με αρκετούς από αυτούς να καταλήγουν με μόνιμες αναπηρίες για το υπόλοιπο της ζωής τους. Το γεγονός ότι τα περισσότερα θύματα είναι παιδιά και νέοι μέχρι τριάντα ετών προσδίδει στο πρόβλημα διαστάσεις μιας πραγματικά εθνικής τραγωδίας, μιας μάστιγας.

Στη χώρα μας οι στατιστικές είναι αμελίκτες. Για το έτος 2009, η Ελλάδα κατέχει μία από τις τελευταίες θέσεις στην οδική ασφάλεια μεταξύ των είκοσι επτά κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με περίπου εκατόν πενήντα νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων το χρόνο και με σύνολο θανάτων για το 2009 χίλια τετρακόσια πενήντα τρία άτομα, ενώ για το πρώτο εξάμηνο του 2010 ο συνολικός αριθμός θανάτων είναι πεντακόσιοι είκοσι πέντε.

Για την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, η αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης είναι δέσμευση. Γι' αυτό και ο Πρωθυπουργός έχει ήδη συστήσει από τον Ιανουάριο του 2010 διυπουργική επιτροπή για την οδική ασφάλεια, στην οποία προεδρεύει ο ίδιος. Στόχος μας είναι να διαμορφώσουμε και να εφαρμόσουμε μία συγκροτημένη πολιτική για την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων, που θα αξιοποιεί τη διεθνή εμπειρία και θα βασίζεται στο τρίπτυχο δρόμος-όχημα-οδηγός.

Με το παρόν νομοσχέδιο συστήνεται το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας, στο οποίο θα συμμετέχουν κοινωνικοί και επιστημονικοί φορείς και θα ασχολείται με όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια, και αποτελούν σήμερα αντικείμενο πολλών Υπουργείων και φορέων- για την ιεράρχηση των προβλημάτων για τη διαμόρφωση θέσεων, δράσεων και νομοθετικών πρωτοβουλιών με την αξιολόγηση των εν εξελίξει δράσεων, καθώς και την συνολική αποτίμηση του Εθνικού Προγράμματος Οδικής Ασφάλειας. Η σύσταση του εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας γίνεται για να αποφευχθούν οι δυσλειτουργίες και οι αδυναμίες που παρατηρήθηκαν όλα τα προηγούμενα χρόνια, αλλά και οι αλληλοκαλύψεις των Υπουργείων.

Παράλληλα, δημιουργείται η γενική διεύθυνση οδικής ασφάλειας, η οποία υπάγεται στη Γενική Γραμματεία Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με αποκλειστικό σκοπό τον αποτελεσματικό σχεδιασμό, τη μελέτη, εισήγηση, υλοποίηση και παρακολούθηση δράσεων, όσον αφορά τους παράγοντες δρόμος, οδηγός, όχημα.

Επίσης, με το παρόν νομοσχέδιο αναβαθμίζεται το υφιστάμενο

σύστημα εποπτείας του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων με την υποχρεωτική διαπίστευση των ιδιωτικών και των δημοσίων ΚΤΕΟ από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης ή άλλο φορέα διαπίστευσης κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Καθιερώνεται, επίσης, ειδικός έλεγχος θορύβου για τα κυκλοφορούντα μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες και τρίτροχα οχήματα, τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένα πλέον με την κάρτα ελέγχου-θορύβου.

Επίσης, με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο δίδεται τελική παράταση προσωρινής άδειας λειτουργίας για ορισμένες κατηγορίες συνεργείων, προκειμένου να προσαρμοστούν με την κείμενη νομοθεσία μέχρι το 2014.

Το πρόβλημα, όμως, των συνεργείων, κύριε Υπουργέ, δεν θα λυθεί, όσες παρατάσεις κι αν δίνουμε -κι έχουν δοθεί πολλές παρατάσεις- αν δεν προχωρήσουν τα γενικά πολεοδομικά σχέδια και οι χρήσεις γης, που θα πρέπει να καθοριστούν σε κάθε δήμο και να δοθούν στους επιχειρηματίες οικονομικά κίνητρα για τη μετεγκατάστασή τους μέσα από τις πόλεις. Και μάλιστα, νομίζω ότι θα πρέπει να προτείνουμε να ενταχθούν τέτοιες μετεγκαταστάσεις στο νέο αναπτυξιακό νόμο και βέβαια στις χρηματοδοτήσεις του ΕΣΠΑ.

Επίσης, παρατείνεται για ένα χρόνο η έκδοση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας συνεργείων ασχολούμενων με την τοποθέτηση, επισκευή και συντήρηση συσκευών και εξαρτημάτων υγραερίου αυτοκινήτων, καθώς και η χορήγηση αδειών άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη υγραερίου αυτοκινήτων. Το μέτρο αυτό θα βοηθήσει στην περαιτέρω διάδοση αυτών των συνεργείων και στην κατανάλωση εναλλακτικών καυσίμων και θα υπάρχει βέβαια, μία οικονομική ελάφρυνση των οδηγών.

Όσον αφορά τα πρατήρια, θεσπίζεται νέα απόσταση ασφαλείας τα ογδόντα μέτρα από εκκλησίες, νοσοκομεία, κτήρια, γραφεία κ.λπ.. Τα υφιστάμενα πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται κάτω από τα γραφεία πολυκατοικίας θα πρέπει να απομακρυνθούν εντός δώδεκα ετών, ενώ καταργούνται οι αποστάσεις ανάμεσα στα πρατήρια.

Επειδή, κύριε Υπουργέ, έχω σχετική εμπειρία από μία τεράστια πυρκαγιά που υπήρξε στην Κοζάνη, όταν ήμουν γενική γραμματέας, κάτω από γραφεία, δίπλα από τη Νομαρχία της Κοζάνης, θεωρώ ότι αυτή η νομοθετική ρύθμιση είναι σωστή. Βέβαια, πιστεύω ότι τα δώδεκα χρόνια είναι πολλά. Έχω την εντύπωση ότι πρέπει να μειωθεί ο χρόνος. Επίσης, θεωρώ ότι πρέπει να μεγαλώσει η απόσταση των ογδόντα μέτρων και να φθάσει τουλάχιστον στα εκατόν δέκα μέτρα, όπως λέει και το Πολυτεχνείο.

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

Κύριε Υπουργέ, το παρόν νομοσχέδιο ρυθμίζει κατά κύριο λόγο τα θέματα οδικής ασφάλειας που αφορούν τα οχήματα και όχι τα θέματα των υποδομών που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια. Γνωρίζετε, βέβαια, ότι υπάρχει σε ισχύ η οδηγία 96/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου για τη Διαχείριση της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών. Αυτή θα πρέπει να ενσωματωθεί στο εθνικό μας δίκαιο, για να συμπληρωθεί η διοικητική δομή του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ώστε να καλύπτονται και τα θέματα των υποδομών.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να δούμε πώς το εθνικό συμβούλιο για την οδική ασφάλεια θα συνεργάζεται και θα υποστηρίζει με τον καλύτερο τρόπο τη διυπουργική επιτροπή για την οδική ασφάλεια, όπου προΐσταται ο ίδιος ο Πρωθυπουργός.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, στις οδικές υποδομές, στη συντήρηση και στη σήμανση του οδικού δικτύου, έχουμε ακόμα πολλά προβλήματα, παρά την πρόοδο που έχει γίνει τα τελευταία χρόνια. Γι' αυτό και έχουμε τόσα ατυχήματα. Δεν έχουμε ένα αποτελεσματικό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών. Δεν αντιμετωπίζουμε άμεσα, με διαρθρωτικά μέτρα, τα οδικά τμήματα υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων.

Κύριε Υπουργέ, ως μάνα και ως Κρητικά, κάνω έκκληση στην ευαισθησία σας και σας ζητώ να προχωρήσετε με γρήγορους

ρυθμούς στην αναβάθμιση του συνόλου του ΒΟΑΚ, ο οποίος σήμερα είναι ένας από τους πιο επικίνδυνους δρόμους στην Ελλάδα και στην Ευρώπη, αν και είναι χαρακτηρισμένος «Διευρωπαϊκό Δίκτυο». Γνωρίζετε καλά ότι κάθε χρόνο θρηνούμε χιλιάδες θύματα, κύριε Υπουργέ και είναι κρίμα!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο είναι ένα σημαντικό βήμα για την οδική ασφάλεια. Γι' αυτό και το ψηφίζω και καλώ και εσάς να το ψηφίσετε.

Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστώ για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ κ. Μαγκούφης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΓΚΟΥΦΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδική ασφάλεια αποτελεί ουσιώδη συνιστώσα της ποιότητας ζωής και του πολιτισμού μας. Η αντιμετώπιση των τροχαίων και η οδική ασφάλεια είναι κατ' εξοχήν υπόθεση του κράτους και πρέπει να αποτελεί κυρίαρχο στοιχείο κάθε κυβερνητικής πολιτικής.

Η συνειδητοποίηση από την πολιτική ηγεσία, την επιστημονική κοινότητα και τους επικεφαλής των αρμοδίων υπηρεσιών ότι η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και των συνεπειών τους σε ποσοστό μεγαλύτερο του 30% είναι εφικτή, αποτελεί εχέγγυο για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος στον τόπο μας.

Υπ' αυτήν την έννοια, η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα συνεχώς διευρυνόμενο σύνολο πολιτικών και μέτρων που λαμβάνονται από την πολιτεία για να ελαχιστοποιηθεί ο δείκτης τροχαίων ατυχημάτων στο δημοτικό, επαρχιακό οδικό δίκτυο, στις εθνικές οδούς, αλλά και στους αυτοκινητοδρόμους, καθώς και στις διασταυρώσεις του οδικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.

Άλλωστε, η ίδια η δομή και λειτουργία της πολιτείας, καθώς και η συμπεριφορά του πολίτη ως μέρος του κοινωνικού συνόλου, αλλά και ο βαθμός ανάπτυξης και εν γένει ο πολιτισμός μίας χώρας, κρίνεται από το δείκτη των τροχαίων ατυχημάτων, των νεκρών και των τραυματιών.

Το Μάιο του 1996 είχα την τιμή ως Πρόεδρος της Διακομματικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για τη μελέτη του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων, να καταθέσω το πόρισμα της επιτροπής για τα τροχαία ατυχήματα και την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα.

Το ομόφωνα ψηφισθέν πόρισμα που εξέδωσε εκείνη η επιτροπή και στην οποία συμμετείχαν και εργάστηκαν εκτός των Βουλευτών και πολύ καλοί επιστήμονες από το σύνολο του φάσματος της επιστημονικής κοινότητας και φορέων, διατύπωσε την άμεση ανάγκη της απαρχής μίας συντονισμένης προσπάθειας από την πλευρά της πολιτείας.

Η συντονισμένη αυτή προσπάθεια περιελάμβανε ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων και νομοθετικών ρυθμίσεων, οι οποίες αποτέλεσαν από τότε και συνεχώς μέρος της εθνικής εκστρατείας για την οδική ασφάλεια στη χώρα, που με την έντονη συνεχή και αδιάκοπη παρέμβαση της πολιτείας οδήγησαν στη μείωση των παραγόντων που προκαλούν τα τροχαία ατυχήματα. Κυρίως, όμως, συνέβαλαν ουσιαστικά στη συνειδητοποίηση του προβλήματος εκ μέρους του κοινωνικού συνόλου, το οποίο εκτός από την εμπλοκή στα τροχαία, διαμορφώνει τελικά την πολιτική βούληση και εξασφαλίζει τη συνέχεια της δράσης.

Έτσι, η μέχρι τότε παθητική και μοιρολατρική αντιμετώπιση της οδικής ασφάλειας, υπεύθυνη για την ανοδική τάση ανάπτυξης της θνησιμότητας στη χώρα μας έναντι της καθοδικής τάσης άλλων ευρωπαϊκών χωρών, άλλαξε.

Σημαντικά βήματα έχουν γίνει από τότε και το τροχαίο ατύχημα αντιμετωπίστηκε σαν αποτέλεσμα της συνισταμένης τεσσάρων παραγόντων που συνθέτουν το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας και συγκεκριμένα, πρώτον του χρήστη ως υποκείμενο και συμπεριφορά, δεύτερον του οχήματος, τρίτον της οδικής υποδομής και του οδικού περιβάλλοντος και τέταρτον του ελέγχου του συστήματος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση του Γιώργου Παπανδρέου έδειξε από την πρώτη στιγμή τις προθέσεις της για τις πολιτικές που θα ακολουθούσε στην οδική ασφάλεια, αφού στην

αρχή ακόμα της θητείας της συστάθηκε η διυπουργική επιτροπή για την οδική ασφάλεια με έργο τη διαμόρφωση εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, την κατάρτιση βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων προγραμμάτων, το συντονισμό των αρμοδίων υπηρεσιών για τη συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών και άλλων στοιχείων για τη λήψη μέτρων, για τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων, την εμπέδωση της οδικής ασφάλειας και την παρακολούθηση της εφαρμογής της εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, την εποπτεία των επιμέρους δράσεων και την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων.

Παράλληλα πλήθος μέτρων υλοποιήθηκαν με θετικό αποτέλεσμα. Τα τροχαία ατυχήματα μειώθηκαν σημαντικά. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων το 2009 μειώθηκε κατά 38,45% σε σχέση με το 1999 δηλαδή από είκοσι τέσσερις χιλιάδες διακόσια τριάντα ένα ατυχήματα το 1999 σε δεκατέσσερις χιλιάδες εννιάκοσια δεκατέσσερα το 2009. Αντίστοιχα, ο αριθμός των νεκρών μειώθηκε κατά 31,33%, δηλαδή από δύο χιλιάδες εκατόν δεκαέξι νεκρούς το 1999 σε χίλιους τετρακόσιους πενήντα τρεις το 2009. Παρ' όλα αυτά, πρέπει να εντείνουμε τις προσπάθειες μας στο παζλ της οδικής ασφάλειας, ώστε να πάψει η χώρα μας να χάνει κάθε χρόνο τον πληθυσμό μίας κωμόπολης.

Κατά το προηγούμενο έτος, το 2009, τέσσερις συνάνθρωποι μας πέθαιναν κατά μέσο όρο την ημέρα στην ασφάλτο και ο αριθμός αυτός μπορεί να είναι και μεγαλύτερος, αφού δεν συμπεριλαμβάνονται στον αριθμό των νεκρών όσοι καταλήγουν μετά από ένα μήνα από τη στιγμή που σημειώθηκε το ατύχημα.

Τα τροχαία δυστυχήματα αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτου για τις ηλικίες μεταξύ δεκαοκτώ και τριάντα εννέα ετών, όπως επεσήμανε και ο Υπουργός Μεταφορών, κ. Ρέππας, κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης του Υπουργικού Συμβουλίου στις 22/12/2009.

Πρέπει, όμως, να κινηθούμε αποτελεσματικότερα, για να μειώσουμε ακόμα περισσότερο το φόρο αίματος που εξακολουθούμε να πληρώνουμε σαν κοινωνία. Υπάρχει περιθώριο για περαιτέρω αισθητή μείωση πλέον του 30%.

Με το παρόν νομοσχέδιο συμβάλλουμε στην άσκηση εφαρμοσμένης πολιτικής, αφού συμπληρώνεται το παζλ για την περαιτέρω προώθηση της αποτελεσματικότερης πολιτικής για την οδική ασφάλεια. Δημιουργείται ένα ενιαίο επιτελικό κέντρο για την οδική ασφάλεια, το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας και συγκροτείται μία νέα οργανωτική μονάδα στο Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, η γενική διεύθυνση οδικής ασφάλειας, η οποία θα σχεδιάσει, θα υλοποιήσει και θα παρακολουθήσει τις δράσεις για την οδική ασφάλεια με βάση το στρατηγικό πλαίσιο που θα καταρτιστεί από εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας.

Το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας άτυπα έχει ήδη συνεδριάσει τρεις φορές, όπως ανέφερε ο κύριος Υπουργός στην επιτροπή όπου συνεδριάσαμε, με εκπροσώπους της κοινωνίας, των κοινωνικών φορέων και επιστημονικών συλλόγων και εκπροσώπους των ομάδων των πεζών, πέραν των υπηρεσιακών παραγόντων.

Επιπρόσθετα, με το παρόν σχέδιο νόμου δημιουργείται ο θεσμός εποπτείας, ελέγχου και αναβάθμισης της λειτουργίας των ΚΤΕΟ, των κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων. Δίνονται κίνητρα για τη διεξαγωγή ελέγχων σε όλα τα οχήματα και καθιερώνεται ο έλεγχος εκπομπών θορύβου μοτοσικλετών, ενώ επιδιώκεται ο έλεγχος και του υπολοίπου 30% του στόλου των οχημάτων που δεν ελέγχεται σήμερα, πράγμα που πρέπει να αντιμετωπιστεί τάχιστα, καθ' ότι το αυτοκίνητο αποτελεί τον έναν από τους τέσσερις παράγοντες που συναποτελούν το σύστημα της οδικής ασφάλειας.

Το παρόν σχέδιο νόμου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν ολοκληρώνει όλες τις αναγκαίες πολιτικές για την αντιμετώπιση των τροχαίων και την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας. Αποτελεί, όμως, ένα σημαντικό βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση μέσω της δημιουργίας δομών και λειτουργιών, δηλαδή υπηρεσιών και διαδικασιών ελέγχου επιβολής κυρώσεων, προκειμένου να εξυπηρετηθεί η παραγωγή αυτής της πολιτικής.

Εκτός των ανωτέρω, δηλαδή της θέσπισης του ΕΣΟΑ και των

ρυθμίσεων που αφορούν τα ΚΤΕΟ και τα ΙΚΤΕΟ, με το παρόν σχέδιο νόμου κυρώνεται η σύμβαση μεταξύ ελληνικού δημοσίου και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

Κύριε Υπουργέ, θεωρώ θετικό το μέτρο για τους πολίτες της περιφέρειας Θεσσαλονίκης. Όμως, οφείλω να υπογραμμίσω, κύριε Υπουργέ, την αναγκαιότητα παρόμοιων μέτρων με αντίστοιχες ρυθμίσεις στο μέλλον χάριν των πολιτών όλης της χώρας και στο πλαίσιο που το Σύνταγμα ορίζει περί ισονομίας και ισπολιτείας.

Ψηφίζω το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, γιατί συμπληρώνει το παζλ της αντιμετώπισης της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας για μια συντονισμένη εθνική προσπάθεια, αδιάκοπη και συνεχή, που ελπίζουμε όλοι μας να οδηγήσει στην αναιρέση των παραγόντων που προκαλούν τα τροχαία ατυχήματα και προπάντων στη συνειδητοποίηση από όλους μας ότι ο σεβασμός στην ανθρώπινη ζωή και στον ίδιο τον άνθρωπο σε κάθε γωνιά αυτής της χώρας αποτελεί υποχρέωση και προτεραιότητα όλων μας.

Έχουμε χρέος απέναντι σε όλους και κυρίως απέναντι στις επόμενες γενιές.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

Το λόγο έχει ο κ. Παύλος Μαρκάκης, Βουλευτής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σίγουρα το σχέδιο νόμου που φέρνεται σήμερα δεν είναι από αυτά που περιμένει η τρόικα από το Υπουργείο σας. Όμως, δεν είναι και από αυτά που θέλει η κοινή γνώμη χρόνια τώρα, δηλαδή τη μείωση του δημοσίου.

Βέβαια, υπάρχουν Υπουργεία που διακηρύσσουν το συμμάζημα του δημοσίου τομέα με καταργήσεις υπηρεσιών και διευθύνσεων. Όπως διαβάζω και στην εφημερίδα «ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ», υπάρχουν Υπουργεία, όπως το Αγροτικής Ανάπτυξης στο οποίο οι γενικές διευθύνσεις από επτά γίνονται τέσσερις. Επίσης, στο Υπουργείο Πολιτισμού οι γενικές διευθύνσεις από τέσσερις γίνονται δύο, στο Υπουργείο Παιδείας οι γενικές διευθύνσεις από σαράντα γίνονται είκοσι και στο Υπουργείο Περιβάλλοντος οι γενικές διευθύνσεις από εννέα γίνονται πέντε. Παρ' όλα αυτά, δεν βλέπω το Υπουργείο σας να κινείται σ' αυτήν τη διαδικασία μείωσης των διευθύνσεων. Αντιθέτως, εσείς κινείστε σε μια διαφορετική κατεύθυνση και δημιουργείτε ένα ακόμα όργανο, το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας και μια γενική διεύθυνση με τρεις διευθύνσεις και έντεκα τμήματα.

Επιπλέον, μας φέρνεται για κύρωση μια σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του ΟΑΣΘ, πριν ακόμα εξυγιάνετε τους φορείς μεταφορών και τα ελλείμματα που δημιουργούν. Φέρνετε, δηλαδή μια προνομιακή μεταχείριση του ΟΑΣΘ με δαπάνη επί του κρατικού προϋπολογισμού 4 εκατομμυρίων ετησίως, σύμφωνα με την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους.

Επίσης, μας προκαλείτε με μια τροπολογία για τα διόδια, ενώ στην ουσία το πρόβλημα δεν λύνεται. Και το πρόβλημα δεν λύνεται, γιατί δεν υπάρχει παράπλευρο δίκτυο για να μπορούν να πεγαίνουν οι οδηγοί που δεν θέλουν να πληρώσουν διόδια. Σήμερα δεν εκτελείται κανένα έργο σε όλο το οδικό δίκτυο και υπάρχουν μόνο «νεκροταφεία» εργοταξίων, ενώ αυξάνονται οι σταθμοί των διοδίων και αντίστοιχα οι τιμές των διοδίων.

Το νομοσχέδιο για την οδική ασφάλεια ρυθμίζει ή μάλλον επικαιροποιεί κάποιες υπάρχουσες διατάξεις για τα βενζινάδικα, τα συνεργεία, τα ΚΤΕΟ –ιδιωτικά και δημόσια– αλλά δεν μπαίνει σε σοβαρά ζητήματα, όπως αυτά που επεξεργάστηκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2010. Ξέρετε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε προγράμματα για την οδική ασφάλεια, με στόχο να μειωθούν στο μισό ο αριθμός των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα μέχρι το 2020.

Τα προγράμματα αυτά είχαν και έχουν βάλει επτά στρατηγικούς στόχους:

Πρώτον, βελτίωση των μέτρων ασφαλείας για τα οχήματα, με πρόθεση να ενεργοποιηθούν μέτρα ενεργούς ασφαλείας και όχι παθητικής, όπως ήταν μέχρι σήμερα.

Δεύτερος στρατηγικός στόχος είναι να κατασκευάσουμε

ασφαλέστερους δρόμους, δηλαδή την οδική υποδομή, κάτι για το οποίο εμείς σήμερα έχουμε να κάνουμε πολλά βήματα.

Για την κατάσταση που βρίσκεται η οδική υποδομή μας σήμερα θα φέρω ως παράδειγμα κάτι το οποίο κουβεντιάσαμε με τον Υφυπουργό σας, την είσοδο της Μαγνησίας στον κόμβο του Βελεστίου, όπου το οδόστρωμα, όταν προχωράει κάποιος με το αυτοκίνητό του, αναταράσσεται από τη μορφή του οδοστρώματος, με κίνδυνο να χτυπήσει το κεφάλι του πάνω στο σασί του αυτοκινήτου. Αυτό γίνεται επί μία δεκαετία, χωρίς αυτός ο δρόμος να βελτιώνεται.

Επίσης, ένας από τους στρατηγικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι να προωθήσει την ευφυή τεχνολογία, ώστε να καθίσταται ευχερής η ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ οχημάτων, αλλά και μεταξύ οχημάτων και υποδομών.

Τέταρτον, ενίσχυση της εκπαίδευσης και κατάρτισης των χρηστών των οδών.

Πέμπτον, ασφαλέστερη εφαρμογή των νόμων.

Έκτον, καθορισμός στόχων όσον αφορά τους τραυματισμούς από τροχαία ατυχήματα.

Έβδομον, ανανεωμένο ενδιαφέρον για τους μοτοσικλετιστές.

Όμως, και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας έχει ασχοληθεί και έχει μελετήσει το θέμα επισταμένων και απορώ γιατί εμείς δεν μπορούμε να ακολουθήσουμε αυτά που στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι πλέον δεδομένα. Οι δείκτες θνησιμότητας, συνειρία των τροχαίων ατυχημάτων στον πληθυσμό στην Ελλάδα ανά εκατό χιλιάδες κατοίκους, είναι πολύ υψηλοί και μάλιστα σε σύγκριση με χώρες, όπως η Αλβανία, η Βουλγαρία, η Σερβία και η Μάλτα, έχουν καλύτερες επιδόσεις από εμάς.

Θέλω να κάνω και μία αναφορά στην ηλικιακή κατανομή του δείκτη θνησιμότητας για τα τροχαία στην Ελλάδα. Για τις ηλικίες είκοσι έως είκοσι τέσσερα ο δείκτης είναι 33%, για τις ηλικίες είκοσι πέντε έως είκοσι εννέα είναι 25% και για τις ηλικίες δεκαπέντε έως δεκαεννέα ο δείκτης είναι γύρω στο 19%.

Μιλάμε δηλαδή για ένα σύγχρονο «Μινώταυρο», χωρίς να έχουμε την πολυτέλεια σαν χώρα να θυσιάσουμε τους νέους μας, μια χώρα, που όντως απειλείται με πληθυσμιακή συρρίκνωση, αλλά δεν βλέπουμε να έχουμε και πολιτικές προώθησης εναλλακτικών μεταφορών της χρήσεως του αυτοκινήτου.

Δεν υπάρχει επένδυση στους πεζοδρόμους. Δεν υπάρχει επένδυση για ενίσχυση των ποδηλάτων, ακόμη και επένδυση για την κατασκευή ποδηλατοδρόμων, για να μην πούμε ότι όπου κατασκευάζονται ποδηλατόδρομοι αυτό γίνεται τόσο γρήγορα και βιαστικά. Το χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι ποδηλατόδρομοι που κατασκευάστηκαν στην πόλη του Βόλου τα τελευταία χρόνια, όπου στην ουσία έγιναν τείχη από σκυροδέματα μέσα στους δρόμους και κανένας ποδηλάτης δεν τους χρησιμοποιεί.

Επομένως, βλέπουμε από το νομοσχέδιο μόνο προώθηση δημοσίων μεταφορών μέσω της κάλυψης μεγαλύτερης γεωγραφικής ακτίνας και στην ουσία επιδότηση της τιμής του εισιτηρίου, που και αυτό σε λίγο θα αυξηθεί κατά 30 – 50%.

Εδώ, όμως, πρέπει να εξετάσουμε και το εξής, κύριε Υπουργέ: Ποιοι αποκλεισμοί έγιναν για την περιφέρεια, η οποία αδικείται, σε σχέση με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη; Διότι ξέρουμε ότι σε πόλεις, όπως είναι η Πάτρα, η Λάρισα, ο Βόλος και το Ηράκλειο, δεν έχουμε επιδότηση των δημοσίων συγκοινωνιών.

Πρέπει, λοιπόν, κατά την άποψή μας, η οδική ασφάλεια να εστιαστεί σε ευπαθείς ομάδες, δηλαδή πεζούς και δικυκλιστές, σε πληροφοριακά συστήματα, στη βελτίωση των θεσμικών θεμάτων και στη βελτίωση δεδομένων και κόστους.

Αυτές είναι μερικές παρατηρήσεις που είχα να κάνω, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, για το νομοσχέδιο το οποίο κινείται προς λανθασμένη κατεύθυνση, συμπληρώνοντας επί της αρχής και τις παρατηρήσεις του συναδέλφου, του Γιώργου Ανατολάκη. Γι' αυτό καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Η Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ, κ. Αντωνία Αντωνίου, έχει το λόγο.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το κοινωνικό, το οικονομικό, αλλά και το δημογραφικό κόστος που έχουν τα τροχαία ατυχή-

ματα στη χώρα μας είναι τόσο μεγάλο, ώστε όλοι κατανοούμε πλέον πως έχουμε να κάνουμε με ένα μείζον εθνικό πρόβλημα.

Η πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων και η ασφάλεια των οδικών μετακινήσεων είναι συνάρτηση τριών, κυρίως, προϋποθέσεων. Πρώτον, των υποδομών δεύτερον, του θεσμικού πλαισίου και τρίτον, είναι θέμα παιδείας και κυκλοφοριακής αγωγής. Σε αυτές μπορούν να προστεθούν και άλλες προϋποθέσεις, που έχουν να κάνουν με την προστασία της ανθρώπινης ζωής, όπως είναι τα μέσα και οι υποδομές άμεσης βοήθειας και έγκαιρης διακομίδης των τραυματιών σε σύγχρονες και επαρκώς στελεχωμένες μονάδες υγείας.

Δυστυχώς, η σοβαρή προσπάθεια που έχει ξεκινήσει από το 2001 έως το 2004 από την τότε κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ στον τομέα της οδικής ασφάλειας, με εθνική στρατηγική, με στόχους και με χρονοδιαγράμματα που τηρούνταν, εγκαταλείφθηκε, δυστυχώς, εντελώς τα επόμενα χρόνια από τις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας. Ακόμα και τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής είχαν χορταράσει. Είχαμε γίνει θεατές της σύγκρουσης ανάμεσα στον κ. Λιάπη και στον κ. Σουφλιά για το ποιος έχει την αρμοδιότητα και έτσι ζήσαμε από κοντά τραγελαφικές καταστάσεις, αλλά με θλιβερό αποτέλεσμα να μην ασχοληθεί κανείς επί της ουσίας με το θέμα της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας τα τελευταία έξι χρόνια.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα έρχεται να ρυθμίσει κυρίως θέματα που αφορούν το θεσμικό πλαίσιο της οδικής ασφάλειας. Και, πραγματικά, υπάρχουν σημαντικές διατάξεις, που δείχνουν την πολιτική βούληση της Κυβέρνησης να ασχοληθεί σοβαρά, επιτέλους, με αυτό το πρόβλημα.

Η δημιουργία του εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας είναι απαραίτητη. Πέρα από το κράτος και τις υπηρεσίες του χρειάζεται ένα γνωμοδοτικό όργανο, στο οποίο θα συμμετέχουν και οι κοινωνικοί φορείς, που ασχολούνται με το θέμα και έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και το οποίο θα καταρτίζει εθνική στρατηγική.

Είναι, επίσης, θετικό ότι δημιουργείται γενική διεύθυνση για τα θέματα αυτά στο αρμόδιο Υπουργείο, της οποίας ο ρόλος θα είναι να σχεδιάζει, να υλοποιεί και να παρακολουθεί τις δράσεις της οδικής ασφάλειας με βάση αυτό το στρατηγικό πλαίσιο.

Η δημιουργία εποπτικού μηχανισμού για τον έλεγχο των ΚΤΕΟ, είτε δημόσιων είτε ιδιωτικών, με τις διατάξεις που εισάγει το νομοσχέδιο είναι μια αναγκαιότητα, προκειμένου να εξαλειφθεί το φαινόμενο της κυκλοφορίας χιλιάδων οχημάτων που δεν έχουν ελεγχθεί.

Η θέσπιση της κάρτας ελέγχου θορύβου μοτοσικλετιστών είναι, επίσης, σημαντική για την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας για το περιβάλλον και για την ποιότητα ζωής.

Ένα, επίσης, θετικό μέτρο είναι οι ρυθμίσεις που εξασφαλίζουν την άμεση είσπραξη των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται στα ξένα φορτηγά που μπαίνουν στη χώρα μας. Μέχρι τώρα αυτά τα πρόστιμα δεν εισπράττονταν και αυτό λειτουργούσε εις βάρος του ανταγωνισμού και των Ελλήνων αυτοκινητιστών.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να αναφέρω σήμερα στην Ολομέλεια αυτό που είχα αναφέρει και στην επιτροπή, όταν συζητούσαμε το νομοσχέδιο. Πρέπει να μελετήσετε τη δυνατότητα να επιχορηγηθούν και οι αστικές συγκοινωνίες της περιφέρειας. Μέχρι σήμερα στηρίζονται οι αστικές συγκοινωνίες Αθήνας Θεσσαλονίκης και σωστά. Όμως, πλέον, με τις ανάγκες και των καλλικρατικών δήμων, θα πρέπει πλέον να το συζητήσει πολύ σοβαρά η Κυβέρνηση –άλλωστε ήταν και μία προεκλογική δεσμευση του ΠΑΣΟΚ- έτσι ώστε με σχετικά λίγους πόρους –αν θυμάμαι καλά, όταν ήμασταν αντιπολίτευση, είχαμε κάνει μία μελέτη και μία πρόταση γύρω στα 200.000.000 ευρώ- να στηριχθούν οι συγκοινωνίες και στην υπόλοιπη περιφέρεια.

Δεν θα επεκταθώ σε άλλες επιμέρους τεχνικές ρυθμίσεις που έρχονται να συμβάλουν στην εξυπηρέτηση των πολιτών ή να ικανοποιήσουν ανάγκες διαφόρων κλάδων.

Θέλω, όμως, κύριε Υπουργέ, να έρθω στο τελευταίο άρθρο του νομοσχεδίου, στο άρθρο 19, όπου γίνεται αναφορά σε ένα ζήτημα που έχει δημιουργήσει ένα μεγάλο κύμα αντίδρασης των πολιτών σε όλη την Ελλάδα. Αυτό, βέβαια, είναι το θέμα των νέων

διοδίων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προέρχομαι από ένα νομό, όπως είναι η Φθιώτιδα, που για δεκαετίες θρηνούσαμε νεκρούς στους δρόμους, στο γνωστό πέταλο του Μαλιακού, όπου υπήρχε ένα πολύ κακό οδικό δίκτυο. Οι καθυστερήσεις, οι παλινωδίες και τα προβλήματα στην κατασκευή του αυτοκινητόδρομου δημιούργησαν –και δικαίως- μία τεράστια κοινωνική πίεση για την ολοκλήρωσή του. Όμως, δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, ακόμη και σήμερα το πέταλο του Μαλιακού δεν έχει ολοκληρωθεί.

Οι πολίτες της Φθιώτιδας είναι αγανακτισμένοι, θυμωμένοι και οργισμένοι, διότι είναι ο μοναδικός νομός στην Ελλάδα που υφίσταται τεράστια αδικία σε σχέση με τους άλλους νομούς, καθώς έχει τα περισσότερα διόδια. Αυτήν τη στιγμή λειτουργούν τρία μετωπικά διόδια μέσα στο Νομό Φθιώτιδας, στην Πελασγία, στην Τραγάνα και στην Αγία Τριάδα, τρία πλευρικά, στην Τραγάνα, στις Θερμοπύλες και στο Μώλο, ενώ περιμένουμε να δημιουργηθεί τέταρτο στην ΠΑΘΕ και άλλο ένα ακόμη στο Λιανοκλάδι, όταν ολοκληρωθεί ο Ε65. Μιλούμε για οκτώ διόδια και η ενημέρωση που είχαμε από τις υπηρεσίες του αρμόδιου Υπουργείου είναι ότι παραχωρησιούχοι θα έχουν τη δυνατότητα να βάλουν, όπου επιθυμούν, παράπλευρα διόδια.

Αντιλαμβάνεστε ότι το πρόβλημα είναι τεράστιο αυτήν τη στιγμή στο νομό και θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, να παρθούν μέτρα. Γνωρίζετε πάρα πολύ καλά το αίτημα των πολιτών της Φθιώτιδας, ότι θα πρέπει επιτέλους να κατασκευαστούν οι παράπλευροι δρόμοι. Σε αυτό εδώ το Κοινοβούλιο, κύριε Υπουργέ, το 2007 ψηφίσαμε συμβάσεις, οι οποίες όμως είχαν τις εξής προϋποθέσεις: Πρώτον, να υπάρξει παράπλευρο δίκτυο, αλλά και εναλλακτικό –έτσι είναι οι ευρωπαϊκοί κανόνες- και δεύτερον, να πληρώνουμε με το χιλιόμετρο. Οι συμβάσεις, μάλιστα, έλεγαν για 0,040 λεπτά.

Σε ερωτήσεις που είχαμε κάνει προς τον κ. Σουφλιά, ο κ. Σουφλιάς είχε δεσμευθεί ότι θα πληρώνουμε διόδια, όταν θα ολοκληρωθεί το παράπλευρο δίκτυο. Αυτήν τη στιγμή έρχονται πολίτες σε όλη την Ελλάδα και πολύ περισσότερο στη Φθιώτιδα, όπου γνωρίζετε την κατάσταση και πληρώνουν διόδια μέσα στον ίδιο τους το δήμο. Πρέπει να σημειωθεί ότι πληρώνουμε, ενώ δεν έχουν κατασκευαστεί δρόμοι, διόδια για να κατασκευαστεί η Ιονία Οδός. Αντιλαμβάνεστε ότι αυτό το κόστος σήμερα είναι τεράστιο και αφορά όλους τους πολίτες της Φθιώτιδας που αναγκάζονται στα εκατόν ογδόντα χιλιόμετρα να έχουν τέσσερα κάθετα διόδια και άλλα τόσα αντίστοιχα παράπλευρα και θα πρέπει κάθε μέρα να μετακινούνται για τις ανάγκες τους, είτε είναι εκπαιδευτικοί είτε ανήκουν σε άλλες κατηγορίες.

Ό,τι είχε ψηφίσει αυτή η Βουλή, κύριε Υπουργέ, σήμερα δεν εφαρμόζεται. Είναι υποχρέωση της πολιτείας να υπάρχει παράπλευρο και εναλλακτικό δίκτυο. Αυτό δεν συμβαίνει. Ζητήσαμε από το Υπουργείο σας να υπάρχει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα όσον αφορά τη Φθιώτιδα, διότι είναι ο νομός που πληρώνει το μεγαλύτερο τίμημα –το πλήρωσε με το αίμα του και τώρα το πληρώνει με ευρώ- και θα πρέπει η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ να ασχοληθεί με αυτό το θέμα.

Θέλω να δεσμευθείτε από αυτό εδώ το Βήμα, σύμφωνα με τις προεκλογικές σας δεσμεύσεις. Είχατε πει ότι θα υπάρξει επαναδιαπραγμάτευση αυτών των απαράδεκτων συμβάσεων, όπως τελικά κατέληξαν μετά τις διαπραγματεύσεις του κ. Σουφλιά, ο οποίος άσκησε μία έντονα πελατειακή πολιτική και την «πληρώνουν» η Φθιώτιδα, η Πιερία και όχι, για παράδειγμα, ο Βόλος ή η Λάρισα.

Κύριε Υπουργέ, εδώ πρέπει να υπάρχει η αρχή της αναλογικότητας. Από την Αθήνα προς τη Θεσσαλονίκη θα έπρεπε τα διόδια να είναι ανάλογα με τα χιλιόμετρα. Υπάρχουν συγκεκριμένοι νομοί που πλήττονται και πρώτα απ' όλα, ο Νομός Φθιώτιδας. Εδώ χρειαζόμαστε, πρώτον, τη δική σας δεσμευση, να μας πείτε σήμερα εάν θα υπάρξει επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων, όπως είχατε υποσχεθεί και είχαμε υποσχεθεί προεκλογικά.

Δεύτερον, χρειαζόμαστε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για το πότε θα γίνουν οι παράπλευροι δρόμοι στο Νομό Φθιώτιδας. Το Υπουργείο σας είχε δεσμευθεί ότι θα τελειώσει ο παράπλευρος δρόμος στην Πελασγία, έκτασης περίπου ενάμιση χιλιομέτρων, αλλά εδώ και ένα χρόνο δεν έχει γίνει τίποτα.

Προχθές μπήκαν διόδια στο Μώλο και σας είπε ο Δήμαρχος του Μώλου ότι υπήρξε η δέσμευση από το Υπουργείο να δοθούν οι κάρτες ελεύθερης διέλευσης του νέου Δήμου Μώλου-Αγίου Κωνσταντίνου. Δεν μπορούμε να πηγαίνουμε από το ένα χωριό στο άλλο και να πληρώνουμε διόδιο, χωρίς παράπλευρο δρόμο! Μάλιστα, με τα έργα τα οποία γίνονται υπάρχει τεράστιο πρόβλημα στην τοπική κοινωνία.

Χρειαζόμαστε επιτέλους συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα από τους λίγους αυτούς πόρους που διαθέτει το Υπουργείο από το ΠΔΕ, διότι ακούμε εδώ κι ένα χρόνο ότι θα έρθουν οι παραχωρησιούχοι να φτιάξουν το παράπλευρο. Έχουμε έρθει πάνω από πέντε φορές με όλους τους αρμόδιους φορείς, δημάρχους και πολίτες, στο Υπουργείο εδώ κι ένα χρόνο και δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, δεν έχουμε δει καμμία δέσμευσή σας να υλοποιείται μέχρι στιγμής. Η Φθιώτιδα δεν μπορεί άλλο να σηκώνει αυτό το βάρος. Το πλήρωσε και το ξαναπληρώνουμε. Θέλουμε ειδική συζήτηση για τη Φθιώτιδα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Από το χειροκρότημα του Υπουργού φαίνεται ότι συναινεί με αυτά που είπε η κ. Αντωνίου.

Ολοκληρώνουμε τον κατάλογο των ομιλητών με τον Μανώλη Στρατάκη Βουλευτή του ΠΑΣΟΚ.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, οι δεσμεύσεις, που μας δώσατε στην επιτροπή, τηρούνται στο ακέραιο και οφείλω να το καταθέσω, διότι και η στάση σας απόψε να ακούσετε όλους τους ομιλητές πριν τοποθετηθείτε θεωρώ ότι είναι ένα δείγμα γραφής που περιποιεί τιμή σε σας από τη μία πλευρά, αλλά και από την άλλη αποδεικνύει το μεγάλο ενδιαφέρον σας για το πώς πράγματι το σχέδιο νόμου αυτό, που συζητάμε σήμερα, όπως και τα άλλα που έχουν έρθει μέχρι σήμερα από το Υπουργείο σας, θα γίνουν όσο γίνεται καλύτερα, θα γίνουν όσο γίνεται πιο αποτελεσματικά και με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσουν να συμβάλουν στο να λυθούν προβλήματα που σήμερα αντιμετωπίζουμε ως χώρα.

Άκουσα με πολύ ενδιαφέρον τις τοποθετήσεις των συναδέλφων και πραγματικά διερωτώμαι αν έχουν την αίσθηση ότι με το να ξαναπροσπαθήσουμε να λειτουργήσουμε σε μόνιμη βάση οργανισμούς, που λειτουργήσαν έστω πιλοτικά για κάποιο διάστημα και έδωσαν αποτελέσματα είναι μείον ή είναι συν. Γιατί μου δημιουργήθηκε η εντύπωση ότι πιστεύουν ότι αυτή η μόνιμη λειτουργία ίσως είναι μείον.

Όμως, εγώ πιστεύω, κύριε Υπουργέ, και είμαι σίγουρος γι' αυτό ότι η λειτουργία αυτών των θεσμών, ιδιαίτερα όταν θεσμοθετούνται με νόμο, είναι μία σημαντική εξέλιξη. Και είναι μία σημαντική εξέλιξη γιατί οφείλω να ομολογήσω και να σας καταθέσω την άποψή μου ότι αυτό δεν το λέω επειδή έτσι πρέπει να το πω επειδή κι εγώ κάποια περίοδο θήτευσα στο συγκεκριμένο Υπουργείο και έχω μία εμπειρία, αλλά γιατί το αποδεικνύουν τα ίδια τα στοιχεία που μόλις πριν από λίγο μας αναφέρατε.

Είπατε και είναι μία πραγματικότητα, ότι την περίοδο 2000-2004 είχαμε μία μείωση εξακοσίων εγκλημάτων, εξακοσίων νεκρών. Πέσαμε, δηλαδή, από το δύο χιλιάδες εκατό στο χίλια πεντακόσια κι αυτό έγινε όχι τυχαία. Επικαλεστήκατε το Πρόγραμμα «ΚΑΘ' ΟΔΟΝ». Εγώ μπορώ να σας πω δέκα άλλα πράγματα που είχαν να κάνουν με τον συνεχή προβληματισμό της κοινωνίας και των πολιτών και κυρίως των νέων ανθρώπων, είτε με τη δημιουργία εκείνη την περίοδο των εκατόν είκοσι περίπου πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής είτε με τα μηνύματα μέσω των κινητών για το τι πρέπει να προσέχουμε σε σχέση με την οδική ασφάλεια είτε με ένα σωρό άλλους ανθρώπους που αξιοποιήθηκαν εκείνη την περίοδο κατά κόρον είτε αν θέλετε με τις συνεχείς συσκέψεις των αρμοδίων Υπουργών την συγκεκριμένη περίοδο και της εθνογραφίας που περνούσε στην κοινωνία και στα μέσα επικοινωνίας, που προβλημάτιζε τους πολίτες. Όλα αυτά λειτουργήσαν θετικά.

Και έρχεται, κύριε Υπουργέ, η επόμενη πενταετία και από το 2004 μέχρι το 2009 έχουμε μείωση μόνο κατά πενήντα των τροχαίων εγκλημάτων, που σημαίνει δηλαδή στην πράξη ότι υπήρξε αδράνεια, γιατί αδράνησε η λειτουργία του εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας, δεν λειτούργησε κανένα συγκεκριμένο πρό-

γραμμα, δημιουργήθηκε δηλαδή, μια κατάσταση η οποία είχε άμεσα αποτελέσματα και τα άμεσα αποτελέσματα ήταν ότι φτάσαμε μόνο σε μείωση πενήντα νεκρών εκείνη την περίοδο, ενώ θα έπρεπε αν ακολουθούσαμε τους ρυθμούς των προηγούμενων χρόνων να είχαμε φτάσει στον αριθμό τους χίλιους. Άρα, λοιπόν, υπάρχουν δείγματα γραφής από την άσκηση πολιτικών, τα οποία δείγματα γραφής είναι προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας.

Και το κακό, κύριε Υπουργέ, είναι ότι τα τελευταία αυτά χρόνια ο αριθμός κυρίως των εγκλημάτων σε νέους ανθρώπους και χρησιμοποίησή τον όρο, γιατί πραγματικά αυτός ο όρος του «οδικού εγκλήματος» είναι που προσδιορίζει εκείνο που γίνεται στην πράξη- έχει αυξηθεί. Οι ηλικίες δηλαδή από δεκαοκτώ μέχρι τριάντα τέσσερα είναι οι ηλικίες που πληρώνουν το βαρύτερο φόρο αίματος στο Μολώχ της ασφάλτου. Άρα, λοιπόν, υπάρχει μεγάλο πρόβλημα και εγώ χαίρομαι, γιατί με το νομοσχέδιό σας αυτό συμβάλλετε στο να διαμορφωθεί ένα μόνιμο και σταθερό πλαίσιο, μέσα από το οποίο θα μπορέσουμε να αλλάξουμε τα δεδομένα, να δημιουργήσουμε τις καλύτερες δυνατός προϋποθέσεις.

Βεβαίως, είναι στα θετικά το ότι μέσα σε ένα χρόνο, εξαιτίας και όλων αυτών των θεμάτων εγώ πιστεύω, αλλά και της νέας αντίληψης που προσπαθεί να δώσει και να περάσει στην κοινωνία η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, ο αριθμός των οδικών εγκλημάτων μειώθηκε κατά διακόσια. Άρα, είναι ένα σημαντικό μέγεθος, το οποίο θα πρέπει να το προσέξουμε, γιατί εκτιμώ ότι, εάν δεν προσέχουμε τα θετικά και μόνο στα αρνητικά στεκόμαστε, δεν προβληματίζουμε προς τη σωστή κατεύθυνση την ελληνική κοινωνία και τους Έλληνες οδηγούς που θα πρέπει να ξεπεράσουν μία παρωχημένη αντίληψη της επιθετικής οδήγησης και να πάμε στην αντίληψη και τη λογική της αμυντικής οδήγησης. Θεωρώ ότι είναι πολύ σημαντικά ζητήματα και ιδιαίτερα όταν αναφερόμαστε σε μία παθολογία, γιατί για παθολογία πρόκειται, που εν πάση περιπτώσει δημιουργεί κάθε μέρα τέσσερα εγκλήματα. Και είναι πάρα πολύ σημαντικό, αν μπορέσουμε είτε μέσω των συζητήσεων στην Βουλή είτε μέσω από τις συνεδριάσεις των επιτροπών που τώρα θεσμοθετούνται σε μόνιμη βάση είτε μέσα από τα μέσα επικοινωνίας, να προβληματίσουμε σε καθημερινή βάση, θα έλεγα, τους Έλληνες πολίτες. Θεωρώ ότι είναι η σημαντικότερη συμβολή που έχουμε να προσφέρουμε προς την κατεύθυνση της συνειδητοποίησης ότι θα πρέπει η προσοχή να αυξηθεί, θα πρέπει να αλλάξουν τα δεδομένα, θα πρέπει όλοι να έχουμε το νου μας, όπως λέει ο λαός μας, τετρακόσια.

Πιστεύω, επίσης, ότι η διαμόρφωση μιας νέας κατάστασης σε σχέση με τον έλεγχο οχημάτων, που είναι το όχημα ένα μέσο ή μια αιτία της δημιουργίας των ατυχημάτων, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Η επαναφορά δηλαδή της αξιοποίησης του ISO 17020 έναντι του ISO 9001 θεωρώ ότι είναι μια πολύ σημαντική εξέλιξη, διότι και οι προδιαγραφές που τίθενται είναι αυξημένης ποιότητας εγγύησης από τη μία πλευρά, αλλά και από την άλλη διαμορφώνεται μία κατάσταση ότι πρέπει επιτέλους σαν χώρα να λειτουργήσουμε με συγκεκριμένα πρότυπα ποιότητας που συμβάλλουν στο να καλυτερεύσουν πολλά πράγματα που σήμερα είναι αρνητικά.

Βεβαίως, είναι πάρα πολύ θετικό επίσης αυτό που θεσπίζεται με τον έλεγχο εκπομπών θορύβου μοτοποδηλάτων. Υπάρχουν περιοχές σε πάρα πολλές πόλεις της χώρας μας με αυτό το πρόβλημα. Τουλάχιστον η εμπειρία του Ηρακλείου, όπου κατοικώ και απ' όπου προέρχομαι, μου λέει ότι ο θόρυβος που δημιουργείται ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες είναι ένα τεράστιο πρόβλημα για πάρα πολλούς κατοίκους και για πάρα πολλές περιοχές. Θέλω πραγματικά να τονίσω ότι θεωρώ ότι αυτό το μέτρο είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Κάτι άλλο, κύριε Υπουργέ, που νομίζω ότι πρέπει να αναφερθεί: Θεωρώ ότι είστε ένας τυχερός Υπουργός με την έννοια ότι έχετε στην αρμοδιότητά σας, όχι μόνο τα ζητήματα που άπτονται των μεταφορών, αλλά και τα ζητήματα που άπτονται των υποδομών και άρα μπορείτε να χαράξετε μέσα και από τα συγκεκριμένα όργανα, τα οποία τώρα θεσμοθετείτε εκείνες τις πολιτικές που πραγματικά πιάνουν το μεγαλύτερο μέρος του προβλήματος. Και το πρόβλημα είναι αυτό που εσείς χαρακτηρίζατε «τροχαίο έγκλημα». Εάν πράγματι προς αυτήν την κατεύθυνση καταφέρουμε να περάσουμε τη σωστή αντίληψη, να

περάσουμε την ποιότητα και στους τεχνικούς μας και σε όλους αυτούς που υλοποιούν έργα, να διαμορφώσουμε ένα άλλο περιβάλλον για το τι πρέπει να προσέξουμε, εγώ είμαι σίγουρος και πρέπει να είμαστε όλοι σίγουροι ότι τα αποτελέσματα θα είναι θεαματικά και θα είναι θεαματικά σε κάτι που αποτελεί μία γάγραινα της ελληνικής κοινωνίας, σε κάτι που σωστά το χαρακτηρίσατε, όπως είπα και πριν, έγκλημα, αλλά που πρέπει όμως με γρήγορους ρυθμούς να φτάσουμε στα πρότυπα και στα επίπεδα των άλλων χωρών. Εάν δεν το καταφέρουμε αυτό, τότε είμαστε άξιοι της τύχης μας, γιατί σκοτώνονται νέοι άνθρωποι, γιατί διαμορφώνεται ένα αρνητικό περιβάλλον στην κοινωνία με τεράστιο οικονομικό, κοινωνικό και οποιοδήποτε άλλο κόστος και που θεωρώ ότι δεν έχουμε την πολυτέλεια ως χώρα να πληρώνουμε αυτόν τον φόρο αίματος.

Είμαι σίγουρος, κύριε Υπουργέ, ότι -τουλάχιστον απ' ό,τι έχουμε δει μέχρι σήμερα με την αντίληψη που διακατέχει την πολιτική ηγεσία και εσάς προσωπικά να διαμορφώνονται νομοσχέδια που λύνουν πραγματικά προβλήματα της ελληνικής κοινωνίας- και στην πράξη θα αποδείξετε με την εφαρμογή αυτών των νομοσχεδίων ότι μπορείτε να συμβάλλετε στο να ξεπεραστούν αυτά τα μειζονα προβλήματα της ελληνικής κοινωνίας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Δημήτριος Ρέππας. Έχετε πολλούς τίτλους, Υπουργέ μου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητούμε περιέχει ρυθμίσεις οι οποίες αναβαθμίζουν, κάνοντας τις πιο αποτελεσματικές, κρατικές υπηρεσίες, ρυθμίσεις οι οποίες δημιουργούν νέα δεδομένα από την άποψη της επιχειρηματικότητας στην αγορά των μεταφορών υπό την ευρεία έννοια, ρυθμίσεις οι οποίες αντιμετωπίζουν εκκρεμίες επί σειρά ετών θέματα, ρυθμίσεις που κάνουν καλύτερη τη λειτουργία σε πολλές πτυχές της δημόσιας ζωής, της καθημερινότητας του πολίτη.

Ο τίτλος του νομοσχεδίου ασφαλώς αναφέρεται κατά κυρίαρχο τρόπο στην πολιτική για την οδική ασφάλεια. Υπάρχουν ρυθμίσεις σ' αυτό το νομοσχέδιο των οποίων η αναφορά δεν εξοικονομήθηκε στον τίτλο του νομοσχεδίου. Αυτό δεν σημαίνει, όμως, ότι οι ρυθμίσεις αυτές είναι λιγότερο σημαντικές. Άλλωστε λέω πάντα ότι κάθε ρύθμιση είναι η πιο σημαντική για το θέμα στο οποίο αναφέρεται, είναι η πιο σημαντική για τους πολίτες τους οποίους αφορά αυτή η ρύθμιση.

Υπάρχουν προηγούμενες νομοθετικές πρωτοβουλίες, όπως αυτή για την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με αναδιάρθρωση του ελληνικού σιδηροδρόμου. Εν όψει άλλων πρωτοβουλιών τις οποίες σχεδιάζουμε και ωριμάζουμε, όπως αυτή για την αναδιάρθρωση των Υπηρεσιών της Πολιτικής Αεροπορίας και την ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας ή την ανασυγκρότηση των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας ή την αναμόρφωση του συστήματος παραγωγής δημοσίων έργων και μελετών, οι οποίες ακολουθούν, είμαστε σήμερα εδώ για να συζητήσουμε μια νομοθετική πρωτοβουλία που έχει την αυτοτέλειά της και την προφανή αξία της.

Χαίρομαι γιατί οι συνάδελφοι αναφέρθηκαν με έναν τρόπο έγκυρο, αναλυτικό θα έλεγα, στα θέματα οδικής ασφάλειας. Είναι πολιτική προτεραιότητας για τη χώρα. Έχουμε την τέταρτη χειρότερη επίδοση μεταξύ όλων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των είκοσι επτά.

Η αλήθεια είναι πως είχαμε πετύχει να βελτιώσουμε την επίδοσή μας στον τομέα αυτόν την περίοδο 2000-2004, εφαρμόζοντας, όπως είπα ο μόλις κατελθών του Βήματος συνάδελφος, μια ειδική πολιτική. Πράγματι από τους δυο χιλιάδες εκατό νεκρούς τροχαίων ατυχημάτων, φτάσαμε στους χίλιους πεντακόσιους.

Σήμερα, πέντε χρόνια μετά, είμαστε πάλι σ' αυτό το ύψος νεκρών που χάνονται στα ατυχήματα χωρίς να υπολογίζονται οι νεκροί που καταλήγουν μέρες μετά στα νοσοκομεία, στο σπίτι τους ή αλλού. Μιλάμε για τους νεκρούς που προκύπτουν την ώρα που γίνεται το δυστύχημα.

Ευελπιστούμε ότι με τις πρωτοβουλίες που έχουμε αναλάβει η

επίδοσή μας θα βελτιώνεται. Ήδη το 2010 έχουμε περίπου διακόσιους νεκρούς λιγότερους σε σχέση με το 2009. Αυτό ασφαλώς δεν μας χαροποιεί. Ασφαλώς δεν μας ικανοποιεί το γεγονός ότι είναι τόσο πολλοί οι νεκροί. Αυτό κάτι δείχνει, όμως, ότι η πολιτική για την οδική ασφάλεια είναι ψηλά στην ατζέντα της Κυβέρνησης.

Μας απασχόλησε σ' ένα από τα πρώτα Υπουργικά Συμβούλια, στις 22 Δεκεμβρίου 2009. Αναπτύξαμε ένα πλαίσιο πολιτικής είκοσι δυο σημείων και σ' αυτό το πλαίσιο κινηθήκαμε, παίρνοντας αντίστοιχες πρωτοβουλίες μεγαλύτερης ή μικρότερης, θα μου επιτρέψετε να πω, εμβέλειας.

Πρώτα απ' όλα είναι η πρωτοβουλία για την αφαίρεση των παρόντων πινακίδων. Απέδωσε, χειροκροτήθηκε, επαινέθηκε και υποστηρίχθηκε από πολίτες, κάποιους εκ των οποίων είχαν θρηνησει θύματα. Είναι το πρόγραμμα που προετοιμάζουμε για την τοποθέτηση πεζογεφυρών μετά την ολοκλήρωση της μελέτης για τον εντοπισμό των σημείων που είναι αναγκαίο να τοποθετηθούν πεζογέφυρες. Είναι οι πολιτικές που αφορούν την αναβάθμιση του περιφερειακού οδικού δικτύου -θα το κάνουμε αυτό, το σχεδιάζουμε- σε μήκος δέκα χιλιάδων χιλιομέτρων σ' όλη την Ελλάδα.

Επίσης, είναι η λειτουργία του εθνικού συμβουλίου οδικής ασφάλειας που είναι πολύ σημαντικό. Έχει συνεδριάσει τρεις φορές. Είναι ένα πολύ σημαντικό όργανο, το οποίο σήμερα διά του νόμου αυτού θεσμοθετούμε, ώστε να έχει μια τυπική πλέον λειτουργία. Είναι όργανο γνωμοδοτικό, κοινωνικής αντιπροσώπευσης.

Συμμετέχουν σ' αυτό εκπρόσωποι της κοινωνίας των πολιτών, εκπρόσωποι των πεζών, των ποδηλατιστών, εκπρόσωποι των επιπλομικών φορέων, των συγκοινωνιολόγων, του τεχνικού επιμελητηρίου, εκπρόσωποι κρατικών υπηρεσιών, των Υπουργείων. Έχουμε πάρει σημαντικές αποφάσεις, κάποιες εκ των οποίων έχουμε αρχίσει να εφαρμόζουμε κιόλας, όπως αυτή για τα εγκυρίδια τα οποία θα πρέπει να εισαχθούν στην εκπαίδευση.

Και βεβαίως ένα εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας θα μου επιτρέψετε να πω ότι δεν θα λύσει το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας δεν θα το λύσει ένας νόμος. Είναι πολλές οι δράσεις εκείνες που πρέπει να αναληφθούν και δεν αποτυπώνονται σ' έναν νόμο. Η κατάρτιση των οδηγών ή η καλύτερη αστυνόμευση ή η βελτίωση του οδικού δικτύου δεν είναι θέμα νομοθετικής πρωτοβουλίας. Είναι θέμα πολλών επιμέρους πολιτικών, που πρέπει η μία να συνδράμει την άλλη, για να επιτύχουμε τον επιθυμητό στόχο. Και αυτό δεν χρειάζεται να το ψηφίσουμε. Είναι απολύτως αυτονόητο.

Η δε δημιουργία μιας γενικής διεύθυνσης, η οποία συγκεκριμένα κατακερματισμένες αρμοδιότητες σε διάφορα τμήματα και υποτμήματα, νομίζω ότι θα κάνει πιο αποτελεσματική τη Δημόσια Διοίκηση στην κατεύθυνση επίτευξης αυτού του στόχου. Δεν δημιουργούμε μεγαλύτερο αριθμό υπηρεσιακών μονάδων, αλλά μία γενική διεύθυνση. Το αναγνωρίζω. Όμως σ' αυτήν υπάγονται πλέον τμήματα, τα οποία υφίστανται και σήμερα και θεωρούμε ότι δεν έχουν τον καταλληλότερο συντονισμό, ώστε να δρουν αποτελεσματικά. Κι αυτό επιδιώκουμε με τη δημιουργία μιας Γενικής Διεύθυνσης οδικής ασφάλειας, αφού λέμε άλλωστε ότι αυτή η πολιτική είναι πολιτική κορυφαία, πολιτική προτεραιότητας.

Βεβαίως και τα άλλα θέματα, τα οποία ρυθμίζονται με αυτό το νομοσχέδιο, αμέσως ή εμέσως συνάπτονται με μία πολιτική για την οδική ασφάλεια. Επιτρέψτε μου να πω ότι η λειτουργία των ΚΤΕΟ, δηλαδή ο αξιόπιστος τεχνικός έλεγχος των οχημάτων, είναι σημαντικός παράγοντας προκειμένου να πετύχουμε τους στόχους βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στην πατρίδα μας. Επιλέγουμε λοιπόν τη λειτουργία των ΚΤΕΟ μέσω της διαδικασίας όχι της πιστοποίησης αλλά της διαπίστευσής τους, κατά το πρότυπο 17020, που απαιτεί αυστηρότερες εγγυήσεις και προϋποθέσεις και πιστεύουμε ότι αυτό είναι ορθό.

Επίσης -και απορώ για τη στάση της Νέας Δημοκρατίας, έτσι όπως τουλάχιστον διατυπώθηκε από τον εισηγητή της- δίνουμε τη δυνατότητα με συνθήκες ανοιχτής αγοράς, αγοράς που λειτουργεί με όρους ανταγωνισμού, να δραστηριοποιούνται επιχειρηματίες σ' αυτόν τον τομέα, υποκείμενοι πάντοτε στον έλεγχο

ως προς την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που έχει η δομή που τους ανήκει.

Δεν αντιλαμβάνομαι την πρόταση για την κατάργηση των δημόσιων ΚΤΕΟ. Από τα πενήντα οκτώ ΚΤΕΟ που ανήκουν στην αυτοδιοίκηση και δεν πρέπει να τα ονομάζουμε «δημόσια ΚΤΕΟ» -είναι ΚΤΕΟ της αυτοδιοίκησης- στα είκοσι τέσσερα έχει ήδη μέσα σ' αυτή τη εβδομάδα ολοκληρωθεί η τοποθέτηση του σχετικού σύγχρονου εξοπλισμού, ώστε να μην υπολείπονται σε τίποτα από τα αντίστοιχα κέντρα που λειτουργούν σε οποιαδήποτε χώρα της Ευρώπης και με ρυθμό δύο ΚΤΕΟ ανά εβδομάδα πιστεύουμε ότι θα ολοκληρωθεί τους επόμενους μήνες ο εξοπλισμός και των υπολοίπων ΚΤΕΟ, τα οποία βεβαίως θα διαπιστευθούν κάτω από τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις όπως και τα λεγόμενα «ιδιωτικά ΚΤΕΟ». Αν δεν το επιτύχουν μέσα σε δεκαοχτώ μήνες, αν δεν εξασφαλίσουν την αναγκαία διαπίστευση, θα σταματήσουν να λειτουργούν, δεν θα μπορούν να διενεργούν τεχνικό έλεγχο.

Πρέπει να πω ότι από τα στατιστικά στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας προκύπτει ότι τόσο για τα ΚΤΕΟ αυτοδιοίκησης όσο και για τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ το ποσοστό θετικής ή αρνητικής αξιολόγησης των οχημάτων που υπόκειται σε τεχνικό έλεγχο κυμαίνεται περίπου στο ίδιο επίπεδο. Το ποσοστό δηλαδή αυτοκινήτων που απορρίπτονται ή αυτοκινήτων που θεωρούνται αξιόπιστα, μετά τον σχετικό τεχνικό έλεγχο, είναι το ίδιο. Αυτός είναι ένας αξιόπιστος δείκτης, ενδεικτικός εν πάση περιπτώσει, για το ότι όλες οι δομές, είτε ανήκουν στον ιδιωτικό τομέα είτε όχι, εκτελούν το έργο με την ίδια συνέπεια. Ασφαλώς, επειδή δεν μπορεί να υπάρχει φραγμός στην πρόσβαση σ' ένα επαγγελματία, γι' αυτό και δεν μπορεί να γίνει δεκτή η πρόταση που ακούστηκε από τον Πρόεδρο του ΛΑΟΣ, προσδιορισμού ενός ορισμένου αριθμού ΚΤΕΟ που θεωρούμε ότι είναι αναγκαίος.

Καθένας, ο οποίος έχει τις σχετικές προϋποθέσεις που ο νόμος της χώρας προβλέπει, όπως και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα πρέπει να του επιτρέπεται να έχει πρόσβαση στην άσκηση αυτής της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Αλλά για λόγους που αντιλαμβάνεστε έχουμε δώσει μία μεταβατική περίοδο εικοσαετίας για την μετεγκατάσταση αυτών των δομών εκτός κέντρου, προκειμένου να επιτύχουμε σε αυτήν την περίοδο τις σχετικές αποσβέσεις που έχουν κάνει οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα.

Και άλλες ρυθμίσεις έχουν την αξία τους, παρά το ότι δεν έχουν βαρύνδουπους τους τίτλους, παραδείγματος χάριν το ότι θεωρούμε αναγκαίο να έχει ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου που οδηγείται σε τεχνικό έλεγχο, εξασφαλίσει κάρτα ασφάλισης για το αυτοκίνητό του και τότε θα γίνεται δεκτό το αυτοκίνητο για τον τεχνικό έλεγχο. Όπως επίσης για να αποκτήσει μάλλον ασφαλιστήριο, θα πρέπει να έχει την κάρτα τεχνικού ελέγχου. Και βέβαια για να λύσουμε το πρόβλημα της κότας και του αυγού, θα πρέπει πρώτα να εξασφαλίσει στην αρχή το ασφαλιστήριο του αυτοκινήτου και εν συνεχεία το αυτοκίνητο θα υποστεί τον τεχνικό έλεγχο. Είναι απαραίτητο. Χωρίς ασφαλιστήριο αυτοκινήτου, δεν γίνεται τεχνικός έλεγχος. Υπάρχει ρύθμιση με την οποία προβλέπεται πλέον και κάρτα ελέγχου θορύβου. Γνωρίζετε ότι αυτό έχει καταντήσει να είναι ένα μεγάλο πρόβλημα, ιδίως την τουριστική περίοδο σε ορισμένες περιοχές της χώρας. Το δελτίο τεχνικού ελέγχου, όπως προβλέπουμε θα επέχει και θέση κάρτας ελέγχου καυσαερίων, όταν χρονικά συμπίπτει ο έλεγχος που γίνεται άλλωστε με ενιαία, με μία διαδικασία, τόσο για το σύνολο των προβλημάτων των αυτοκινήτων, όσο και ειδικώς για τα καυσαέρια, ενώ μέχρι τώρα προβλεπόταν ειδική κάρτα και καταβολή του αντίστοιχου τέλους. Καταργείται αυτό.

Επίσης είναι οι ρυθμίσεις οι οποίες εκλογικεύουν πρόστιμα που προβλέπονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για κάποιον ο οποίος συλλαμβάνεται παραβάτης, επειδή το αυτοκίνητό του δεν έχει υποστεί τον σχετικό έλεγχο. Καλείται να πληρώσει ένα πρόστιμο 400 ευρώ, σήμερα. Τα όργανα της τάξεως που εντοπίζουν τον παραβάτη, αντιλαμβάνεστε ότι τις περισσότερες φορές, αποφεύγουν να προβούν στην επιβολή αυτού του προστίμου. Λέμε, λοιπόν, ότι ο παραβάτης αν σε δέκα ημέρες επανέλθει με δελτίο τεχνικού ελέγχου, τότε καλείται να πληρώσει μόλις το 1/8 του προστίμου, 50 ευρώ. Στη ρύθμιση αυτή, βεβαίως, δεν υπάγονται

οι παραβάτες οδηγοί ιδιοκτήτες οχημάτων που έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, όπως είναι τα λεωφορεία, τα ασθενοφόρα κ.λπ..

Μεγάλες αλλαγές γίνονται στον τομέα των συνεργείων και των πρατηρίων. Όσον αφορά τα συνεργεία, γνωρίζετε ότι και γι' αυτά δίνουμε μία μεταβατική περίοδο δωδεκαετίας -με αφετηρία το 2005 και με βάση το π.δ. 160 του 2005, άρα πάμε στο 2017- προκειμένου να μετεγκατασταθούν εκτός χώρων κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου, χωρίς μέχρι τότε να υπάρχει δικαίωμα μεταβίβασης ή επέκτασης, για να μην γίνονται νέες επενδύσεις, ώστε να είναι προφανέστατη η τάση της μετεγκατάστασης.

Εκτός των άλλων, αυτές οι μεταβατικές περίοδοι είναι αναγκαίες γιατί θα πρέπει -επιτρέψτε μου να πω- να υπάρξει αυτό που ειπώθηκε πριν ως αναγκαία προϋπόθεση, η σχετική πολεοδομία, η τακτοποίηση χωροταξικών προβλημάτων, προκειμένου κάποιος να επιλέξει ευκόλως ένα χώρο που θα μετεγκατασταθεί.

Η αλήθεια είναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι μέινουμε πίσω σε σχέση με άλλες χώρες, όσον αφορά τη δυνατότητα των ιδιοκτητών μέσων μεταφοράς να επιλέγουν μεταξύ πολλών καυσίμων. Η αγορά για τα λεγόμενα αέρια καύσιμα στην Ελλάδα, είναι ανύπαρκτη.

Με αυτό το νομοσχέδιο δημιουργούμε μία νέα αγορά με συνεργεία, τα οποία θα μπορούν να τοποθετούν, να συντηρούν και να επισκευάζουν συσκευές και εξαρτήματα υγραερίου με μια πολιτική, βάση της οποίας θα δίνεται η δυνατότητα άδειας άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη υγραερίου με πολύ εύκολο τρόπο, μέσα από ένα πρόγραμμα κατάρτισης και εξειδίκευσης, ενώ σήμερα θα πρέπει κάποιος για να αποκτήσει αυτήν τη δυνατότητα, να θητεύσει σε ένα από τα λειτουργούντα -δέκα σε όλη την Ελλάδα, παρακαλώ!- συνεργεία, από τα οποία θα πρέπει να πάρει, μετά από βασική εξάμηνη εμπειρία, τη σχετική πιστοποίηση. Πάρα πολύ δύσκολο.

Αυτή η αλλαγή είναι, επίσης, πάρα πολύ σημαντική και για τη μείωση του κόστους για τον ιδιοκτήτη του μέσου, που χρησιμοποιεί εναλλακτικά αέρια καύσιμα, αλλά βεβαίως και για τη μείωση της επιβάρυνσης από ρύπους της ατμόσφαιρας, του περιβάλλοντος.

Επιτρέψτε μου, επίσης, να αναφερθώ στο θέμα των πρατηρίων και να πω ότι εδώ γνωρίζετε πως η Ελλάδα έχει εγκληθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Έχει εγκληθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, γιατί συντηρεί ένα καθεστώς διακρίσεων, όσον αφορά πρατήρια, άλλα από τα οποία λειτουργούν σε άλφα απόσταση, άλλα από τα οποία λειτουργούν σε βήτα απόσταση, όχι μεταξύ τους, γιατί μεταξύ πρατηρίων δεν υπάρχει απόσταση. Μεταξύ χώρων εκμετάλλευσης δεν υπάρχει πλέον απόσταση. Υπάρχει απόσταση, η οποία προσδιορίζεται στα ογδόντα μέτρα, ανάμεσα σε ένα πρατήριο που διαθέτει καύσιμα -κάθε μορφής καύσιμα- κι ένα χώρο συνάθροισης κοινού, όπου κατά τεκμήριο συγκεντρώνονται περισσότεροι των πενήντα.

Αυτό ισχύει και αντιστρόφως. Αυτός που προϋπάρχει δεσμεύει αυτόν που ακολουθεί να εξασφαλίσει για την εγκατάστασή του ικανή απόσταση, την απόσταση των ογδόντα μέτρων. Αν προϋπάρχει το πρατήριο, δεν μπορεί ο κινηματογράφος ή το ξενοδοχείο να εγκατασταθεί σε μικρότερη απόσταση. Αν προϋπάρχει ο χώρος συνάθροισης κοινού, πενήντα και πλέον ατόμων, τότε ένα πρατήριο δεν μπορεί να πάρει άδεια να εγκατασταθεί σε μικρότερη των ογδόντα μέτρων απόσταση.

Και εδώ, επίσης, δίνουμε τη δυνατότητα, μέσα από μία μεταβατική περίοδο -επταετίας παρακαλώ- μετεγκατάστασης, προκειμένου να αντιμετωπίσουμε αυτά τα προβλήματα, τα οποία παρέμειναν εκκρεμεία και άλματα και διαμορφώνουν μια νέα αγορά. Πρατήρια τα οποία μπορεί να διαθέτουν και αεριώδη υπό πίεση καύσιμα -πέραν των υγρών καυσίμων- με προϋποθέσεις και τήρηση των κανόνων, που προβλέπονται μέσα σ' αυτό το νομοσχέδιο, με παραπομπή σε σχετικές διατάξεις, που ισχύουν στην πατρίδα μας και είναι ανάλογες με αυτές που προβλέπονται σε κοινοτικές οδηγίες και ισχύουν και σε άλλες χώρες της Ευρώπης.

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

Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα δύο - τρία λεπτά ακόμη σας παρα-

καλώς και κλείνω και παρακαλώ και τους συναδέλφους να δείξουν αυτή την ανοχή.

Επίσης, ρυθμίσεις σημαντικές θεωρώ ότι είναι αυτές, οι οποίες αφορούν την ταχύτατη έγκριση για την παράδοση στους χρήστες σταθμών αυτοκινήτων στους σταθμούς του μετρό, επειδή δεν υπήρχε εμπειρία, γιατί το μετρό είναι κάτι νέο στη ζωή μας και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, που ακόμη βεβαίως δεν λειτουργεί.

Πρέπει να σας πω ότι δεν υπήρχε ένα σαφές καθεστώς, βάσει του οποίου θα αδειοδοτούνται οι σταθμοί αυτοκινήτων στους σταθμούς του μετρό και το μετρό κατασκεύαζε τους σταθμούς για το μετρό, ενώ δίπλα είχε χώρους για να αναπτύξει σταθμούς αυτοκινήτων και αυτοί λειτουργούν παράνομα, χωρίς να έχουν σχετική άδεια. Λύνουμε και αυτό το θέμα.

Λύνουμε ένα θέμα –θα μου επιτρέψετε να πω– που αφορά επίσης σημαντική παράλειψη της Ελλάδας να εναρμονιστεί με το κοινοτικό πλαίσιο. Υπάρχει απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, η 3536/2009, με την οποία το ελληνικό δημόσιο θεωρείται ότι βρίσκεται εκτός συνταγματικού πλαισίου με την απόφαση Υπουργών που είχε εκδοθεί, όσον αφορά τη χορήγηση αδειών για φορτηγά ιδιωτικής χρήσης.

Με εκείνη την απόφαση συνδέθηκε ο όγκος μεταφερόμενων καυσίμων με τη δυναμικότητα, τη χωρητικότητα και τον αριθμό των αυτοκινήτων που διαθέτει μία εταιρεία πετρελαιοειδών. Τέθηκαν, δηλαδή, περιορισμοί. Οι περιορισμοί αυτοί δεν γίνονται παραδεκτοί.

Αλλάζουμε, δίνοντας τη σχετική εξουσιοδότηση στους αρμόδιους Υπουργούς, αυτό το πλαίσιο. Στην απόφαση που θα εκδοθεί, σας λέω εκ προοιμίου ότι θα ακολουθήσουμε ένα μοντέλο μεταβατικής περιόδου –όπως κάναμε και για τα φορτηγά δημόσιας χρήσης– προκειμένου έτσι να μεταβούμε σιγά-σιγά σε μία νέα αγορά, όσον αφορά πλέον τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα των συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης αλλά, όπως σωστά τέθηκε από αρκετούς συναδέλφους, των αστικών συγκοινωνιών σε πολλές πόλεις της Ελλάδος, είναι πολύ μεγάλο ζήτημα. Εάν θέλουμε, πράγματι, να ωθήσουμε τους πολίτες να χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, πρέπει το κράτος να στηρίξει τις αστικές συγκοινωνίες σε όλες τις μεγάλες περιοχές της Ελλάδος.

Το βήμα αυτό για τη Θεσσαλονίκη είναι σημαντικό. Καλύπτει και τους εννέα δήμους, οι οποίοι δεν είχαν συμπεριληφθεί στο συγκοινωνιακό πρόγραμμα, όταν σχεδιάστηκε. Καλύπτονται και αυτοί οι εννέα δήμοι του Νομού Θεσσαλονίκης. Θα μου επιτρέψετε να πω ότι καλύπτουμε και ένα κενό ή αντιμετωπίζουμε ένα παραδοξο που υπήρχε, δηλαδή δήμοι του Νομού Θεσσαλονίκης να μη συμπεριλαμβάνονται σε αυτό το πρόγραμμα αστικών συγκοινωνιών που επιδοτούνται, την ώρα που είχε γίνει σχετική συμφωνία και καλύπτοντο κάποιοι δήμοι του Νομού Πέλλης.

Είναι μία σωστή ρύθμιση, που αποτελεί ένα προηγούμενο. Το Πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ» που εφαρμόστηκε σε πολλούς δήμους με πρωτοβουλία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης μας έχει δώσει μία εμπειρία. Μπορούμε αξιοποιώντας τους σχετικούς πόρους να επαναλάβουμε –εάν θέλετε– τέτοιους είδους προγράμματα για να εξυπηρετήσουμε τις αστικές συγκοινωνίες σε πολλές πόλεις της Ελλάδος.

Κλείνω αναφερόμενος σε θέματα οδικής βοήθειας. Μένει το τελευταίο θέμα, που αφορά το άλλο τμήμα του Υπουργείου μας, το τμήμα των υποδομών. Θα μιλήσω μετά γι' αυτό.

Όσον αφορά την οδική βοήθεια, οι ρυθμίσεις στις οποίες προβαίνουμε, μπορεί να πει κανείς ότι έχουν έναν χαρακτήρα μεταβατικότητας. Κάνουμε μία ενδιάμεση ρύθμιση. Λέμε ότι οι μεικτές επιχειρήσεις δεν είναι αυτές που έχουν ίδια μέσα στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, αλλά αυτές που έχουν ίδια μέσα στην Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη. Κάθε συνεργάτης, κάθε τοπική εταιρεία μπορεί να συνεργάζεται όχι με έναν, αλλά με έως τρεις τέτοιες εταιρείες μεικτού χαρακτήρα.

Αυτό το κάνουμε γιατί χρειάζεται να αντιστρέψουμε τις συνέπειες, που προκύπτουν από μία αιφνιδιαστική ρύθμιση που έκανε το 2008 σε άσχετο νόμο η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και δημιούργησε πολλά προβλήματα σε πολλές μικρομεσαίες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ελληνική Περιφέρεια.

Θα μελετήσουμε το θέμα και δεσμευόμαστε να έλθουμε και πάλι στην ελληνική Βουλή με συνολική πρόταση για το θέμα της οδικής βοήθειας. Είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα. Θέλουμε έγκυρες εταιρείες, οι οποίες θα λειτουργούν με σύγχρονο τρόπο, θα εξασφαλίζουν ένα σύγχρονο, ποιοτικό εργασιακό καθεστώς στους εργαζόμενους σε αυτές τις εταιρείες.

Αλλά, από την άλλη θα πρέπει να φροντίσουμε, ώστε να μη ρίξουμε στον Καιάδα αυτές τις μικρές επαγγελματικές ομάδες ή οικογενειακές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται σήμερα στην ελληνική περιφέρεια. Είναι περίπου δύο χιλιάδες οικογένειες.

Πρέπει να πούμε, όμως, ότι καθ' όλη αυτή την περίοδο, που είπα ότι έχει ένα μεταβατικό χαρακτήρα, τόσο το Σώμα Επιθεωρητών Εργασίας θα έχουν με εγκύκλιό μας συγκεκριμένες κατευθύνσεις, ώστε να προβαίνουν στους αναγκαίους ελέγχους για να διαπιστώνεται ότι οι εταιρείες αυτές λειτουργούν σύμφωνα με τα όσα προβλέπει ο νόμος, ανταποκρινόμενες στις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει.

Σε τελευταία ανάλυση, στόχος δεν είναι οι εταιρείες. Οι εταιρείες είναι το εργαλείο, είναι το μέσο. Στόχος και σκοπός είναι ο πολίτης ο οποίος χρειάζεται οδική βοήθεια, να την έχει την κατάλληλη στιγμή στο ποιοτικό επίπεδο που απαιτείται.

Όσον αφορά το άρθρο 19 που σχετίζεται, τρόπον τινά, και με μία από τις τρεις τροπολογίες –που θα συζητήσουμε αύριο– και αναφέρεται σε πολιτικές του τομέα υποδομών του Υπουργείου μας, αρκούμαι να πω ότι καλούμεθα ουσιαστικώς να διαχειριστούμε την κρίση που έχει προκληθεί στα μεγάλα έργα των παραχωρήσεων, επειδή ακριβώς ξεκίνησαν χωρίς την αναγκαία μελετητική και διοικητική ωριμότητα.

Στις συμβάσεις εκείνες προβλέπονταν ότι οι απαλλοτριώσεις θα ολοκληρωθούν σε δώδεκα μήνες. Ήταν δυνατόν κάποιοι να εκτιμά ότι σε δώδεκα μήνες θα είχαν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις, ώστε να αποδοθούν οι χώροι στα εργοτάξια; Έχουν περάσει δυόμισι-τρία χρόνια, οι χώροι δεν έχουν αποδοθεί, είμαστε εκτεθειμένοι απέναντι σε αιτήματα για αποζημιώσεις και ταυτόχρονα, δεν προχωρούν έργα.

Αντιμετωπίζουμε το πρόβλημα αυτό με πράξεις Υπουργικού Συμβουλίου, προκειμένου να καταλάβουμε χώρους, να επιτάξουμε χώρους και να τους παραδώσουμε για να αναπτυχθούν εργοτάξια, σε τιμές που ορίζονται από το Σώμα Ορκωτών-Εκτιμητών, γιατί έχουμε και τα φαινόμενα κάποια πρωτοδικεία να αναβάλλουν όχι μία, όχι δύο, όχι τρεις, αλλά επτά φορές την εκδίκαση σχετικών υποθέσεων. Έχουμε τεράστιες καθυστερήσεις με κόστος για το δημόσιο.

Στις συμβάσεις εκείνες, επίσης, προβλεπόταν το ύψος των διοδίων και η δυνατότητα των παραχωρησιούχων να τα τοποθετούν κατά την επιλογή τους. Ως Αντιπολίτευση είχαμε καταγγείλει αυτήν την επιλογή της Κυβέρνησης. Αλλά, βεβαίως, οι συμβάσεις ψηφίστηκαν υπό τη μορφή κώδικα και δεν μπορούσε να είναι κάποιος αντίθετος στην εκτέλεση αυτών των έργων, στην κατασκευή αυτών των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων.

Οι αυτοκινητοδρόμοι είναι απαραίτητοι, επειδή αποτελούν συνεπεία ανάπτυξης, εφόσον, βεβαίως, υπόκεινται σε ένα σωστό σχεδιασμό και βελτιώνουν –αν θέλετε– και το επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Θέλουμε σύγχρονους αυτοκινητοδρόμους. Αλλά, η αλήθεια είναι ότι οι Έλληνες κλήθηκαν να πληρώσουν ένα υψηλό τίμημα για δρόμους που δεν έχουν. Άλλες χώρες, βεβαίως –αναφερθήκατε στην Αυστρία– όταν κατασκεύαζαν δρόμους ως αμιγώς δημόσια έργα, μπορούσαν να διαθέτουν τους δρόμους αυτούς στους πολίτες τους με πολύ χαμηλότερα διόδια. Όταν, όμως, δεν διαθέτεις ως κράτος τους πόρους και καλείς τον ιδιώτη να τοποθετήσει τα χρήματά του, ο οποίος τα αντλεί από τράπεζες, αντιλαμβάνεσαι ότι δεσμεύεσαι μέσω μίας σύμβασης για τον τρόπο με τον οποίο κι εκείνος θα εξοφλήσει τις υποχρεώσεις του.

Είχαμε, πράγματι, δηλώσει ότι επίκειται πρωτοβουλία για το ύψος των διοδίων. Θα σας πω, όμως, ότι η εκδήλωση της κρίσης σε όλες τις πτυχές της, μετά τους πρώτους μήνες της ανάληψης της Κυβέρνησης από εμάς, μας έκανε να προβληματιστούμε πάρα πολύ για το πώς θα προχωρήσουμε σ' αυτήν τη πρωτο-

βουλία με τόσο υψηλά επιτόκια. Είναι παρακινδυνευμένο να τιμολοποιείς, να προεξοφείς, δηλαδή, μελλοντικά έσοδα του δημοσίου, να παίρνεις ουσιαστικά δάνειο. Με ποιους όρους, όμως, όταν τα λεγόμενα spreads έχουν εξακοντιστεί στα ύψη;

Πρέπει να υπάρχει παράλληλο δίκτυο, το οποίο να εξυπηρετεί τον πολίτη για τις τοπικές μετακινήσεις του, ώστε να μη χρειάζεται να χρησιμοποιεί τον αυτοκινητόδρομο.

Το άρθρο 19, μας επιτρέπει να σχεδιάσουμε και πάλι την τοποθέτηση των διοδίων, έτσι ώστε να επιτρέπεται εκεί που δεν υπάρχει ακόμη παράλληλο δίκτυο στον πολίτη μιας περιοχής να χρησιμοποιεί τον αυτοκινητόδρομο, χωρίς απαραίτητως να περνά από ένα σταθμό διοδίων. Μετακινείται ο σταθμός διοδίων και εξουσιοδοτούμε τον Υπουργό με μία απόφασή του να προβλέψει, πως αυτός που εισπράττει το δίοδιο θα το αποδίδει στον δικαιούχο, αν αυτός που το εισπράττει δεν συμπίπτει με τον δικαιούχο, γιατί μπορεί ένα τμήμα του μεγάλου αυτοκινητόδρομου να αποτελεί αντικείμενο, το οποίο εκτελεί μία εταιρεία και ακολουθεί για ένα άλλο τμήμα αυτού του μεγάλου αυτοκινητόδρομου μία άλλη εταιρεία που έχει αναλάβει το αντίστοιχο αντικείμενο κ.ο.κ..

Γνωρίζει η κ. Αντωνίου, που μίλησε εμπειριστατωμένα για το θέμα αυτό, ότι, πράγματι, τα δίοδια που εισπράττονται στην περιοχή της στηρίζουν την κατασκευή της Ιόνιας Οδού, επειδή η Ιόνια Οδός είναι ένας δρόμος πολύ μεγάλος, αλλά η ίδια εταιρεία έχει και κομμάτι στο μεγάλο έργο της ΠΑΘΕ. Αυτά είναι θέματα, τα οποία θα τα συζητήσουμε και στο πλαίσιο της πολιτικής μας για τις υποδομές εν όψει της νέας νομοθετικής πρωτοβουλίας, για την οποία μίλησα.

Θέλω να πω μόνο ότι αυτήν την περίοδο καλούμαστε να διαχειριστούμε την απρονοησία, την επιπολαιότητα, τον κακό σχεδιασμό εκείνων, οι οποίοι εμπνεύστηκαν να κάνουν δρόμους, ενώ γνώριζαν ποια είναι η κατάσταση της χώρας. Και μας εγκαλούν τώρα γιατί δεν καταβάλλουμε τα δεκάδες ή εκατοντάδες εκατομμύρια, αυτά που ήξεραν ότι ίσως δεν θα υπήρχαν για τα επόμενα τουλάχιστον λίγα χρόνια, προκειμένου να κρατήσουμε ζωντανά αυτά τα έργα.

Εδώ υπάρχει ένα πολύ μεγάλο θέμα. Πρέπει να επιδείξουμε μεγάλη ευθύνη, να είμαστε πολύ προσεκτικοί στις κινήσεις μας. Οι τράπεζες, οι οποίες χρηματοδοτούν τους κατασκευαστές, με άλλους όρους δανείστηκαν, αλλά είναι υποχρεωμένες λόγω των συμβάσεων που έχουν με τους κατασκευαστές να συνεχίζουν να τους δανείζουν με τους όρους που τους δάνειζαν και τότε.

Τότε δανείζονταν και δάνειζαν. Τώρα δανείζονται πολύ ακριβότερα, αλλά συνεχίζουν να δανείζουν έτσι όπως δάνειζαν και τότε. Και αυτό δεν είναι ευχάριστο και αντιλαμβάνεστε ότι δεν μπορεί να μείνει έτσι χωρίς να επιχειρήσουν από τη δική τους πλευρά να αναζητήσουν προσχήματα για να θέσουν το θέμα.

Και εμείς δεν πρέπει να δίνουμε προσχήματα. Πρέπει να είμαστε συνεπείς στις υποχρεώσεις μας, εμείς όσον αφορά τη χρηματοδοτική συμβολή μας, τα δικαιώματα όσον αφορά την ταχεία έκδοση των αποφάσεων, οι υπηρεσίες όσον αφορά την έκδοση των περιβαλλοντικών αδειών, την ολοκλήρωση των αρχαιολογικών ανασκαφών και τη μετακίνηση των δικτύων. Αυτά είναι τεράστια θέματα, τα οποία βεβαίως δεν λύνονται, ούτε μόνο με νομοσχέδιο, ούτε μόνο με την ισχυρή βούληση που μπορεί να έχει μία κυβέρνηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό το νομοσχέδιο είναι ένα νομοσχέδιο όχι χαμηλής πτήσης, αλλά ένα νομοσχέδιο που δεν διεκδικεί μία θέση μεταξύ των νομοσχεδίων που θα μείνουν στην ιστορία. Ασφαλώς όχι. Όμως, επειδή αντιμετωπίζει σειρά πρακτικών θεμάτων που άπτονται της καθημερινότητας μικρών και μεσαίων επιχειρηματιών και πολλών επαγγελματικών κατηγοριών, θεωρώ ότι έχει υψηλή προστιθέμενη αξία και γι' αυτό σας καλώ να το ψηφίσετε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Άκουσα με ιδιαίτερη προσοχή και τους συναδέλφους Βουλευτές και τον κύριο Υπουργό στην τοποθέτησή τους. Μάλιστα, μπορώ να πω ότι είναι από τις καλές στιγμές της Βουλής, καθώς με σοβαρότητα και πληρότητα οι συνάδελφοι Βουλευτές άγγιξαν ένα πολύ ευαίσθητο θέμα. Οι Βουλευτές που πήραν το λόγο από όλες τις πτέρυγες της Βουλής, από τη Συμπολίτευση και από την Αντιπολίτευση, έκαναν συγκεκριμένες προτάσεις στον Υπουργό. Οφείλω να πω ότι και ο Υπουργός έκανε μία προσπάθεια να απαντήσει σε κάποιες απ' αυτές τις θέσεις των συναδέλφων του Κοινοβουλίου.

Κύριε Πρόεδρε, οι συνάδελφοι έθεσαν κατά κανόνα στις τοποθετήσεις τους το θέμα των υποδομών, το οποίο σχετίζεται άρρηκτα με την οδική ασφάλεια που διαπραγματεύεται το νομοσχέδιο. Και εκεί, ασφαλώς, η χώρα μας υστερεί. Γι' αυτό και βρίσκεται στη θέση που βρίσκεται ανάμεσα στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κράτησα πολλές από αυτές τις προτάσεις. Μου έκανε εντύπωση η πρόταση του κ. Μουσουρούλη, ο οποίος σας είπε να κάνετε μία μελέτη με τη συνεργασία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης –ίσως σ' αυτό το επίπεδο βοηθά και η νέα μεταρρύθμιση με τον «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ» και τους νέους περιφερειάρχες και δημάρχους ανά την Ελλάδα- και εκεί που υπάρχουν προβλήματα, εκεί γίνονται συνέχεια θανατηφόρα ατυχήματα, να βελτιώσουμε τις υποδομές.

Αυτό είναι πάρα πολύ εύκολο. Δεν είναι πρόβλημα η έλλειψη χρημάτων, αυτό στο οποίο δηλαδή αναφέρθηκε ο κύριος Υπουργός. Πολύ εύκολα θα μπορούσαν να εξοικονομηθούν χρήματα. Και αν το δει κανείς το ζήτημα και από την οικονομική του πλευρά, όταν σπουδάζεις τη νεολαία –αναφέρθηκε σ' αυτό και ο κ. Στρατάκης- μέχρι τα τριάντα, γιατί τα περισσότερα θύματα είναι αυτής της ηλικίας, όταν χρειάζεσαι τόσα μέσα για να αποκαταστήσεις αυτούς τους χίλιους εξακόσιους αναπήρους κάθε χρόνο λόγω των τροχαίων ατυχημάτων, όφελος θα έχει το κράτος ακόμα και στο οικονομικό επίπεδο.

Όμως, πολύ εύκολα μπορείτε να βρείτε τα χρήματα. Μόλις πρόσφατα, μόλις πριν από λίγες εβδομάδες, κύριε Κακλαμάνη, η Πλειοψηφία της Βουλής συνηγόρησε να ψηφιστεί διάταξη νόμου του συναδέλφου σας Υπουργού κ. Βενιζέλου να πάρουμε τέσσερα, αντί για δύο, υποβρύχια νέου τύπου τα οποία είχε υπογράψει η δική σας κυβέρνηση το 2000 –υποβρύχια τύπου 209- αντί να εκσυγχρονίσουμε τα ήδη υπάρχοντα, με τα ίδια ηλεκτρονικά μέσα, από την ίδια εταιρεία, που κοστίζουν στον ελληνικό λαό 500 εκατομμύρια ευρώ.

Αυτό δεν ψηφίσαμε, κύριε Ροντούλη; Αλλά αυτά τα 500 εκατομμύρια, χωρίς να δημιουργούμε προβλήματα στην άμυνα της χώρας, είναι κάτι το οποίο είχε σχεδιάσει η δική σας κυβέρνηση το 2000 και δεν μπορώ να καταλάβω γιατί πάλι η δική σας Κυβέρνηση το 2010 το άλλαξε.

Ή σημαίνει ότι εκείνη την εποχή οι μελέτες για την ασφάλεια της χώρας έγιναν στο γόνατο ή λόγω της οικονομικής κρίσης –στην οποία αναφερθήκατε εσείς- ασκήθηκαν πιέσεις από τη γερμανική μεριά λόγω του μνημονίου, να υπογράψουμε μια μεγαλύτερη σύμβαση και να πληρώσει ο ελληνικός λαός 500 εκατομμύρια παραπάνω;

Αυτά τα χρήματα σας λείπουν τώρα για να λύσετε το πρόβλημα των υποδομών της οδικής ασφάλειας. Γνωρίζω πολύ καλά την πολιτική σας συμπεριφορά και τον τρόπο με τον οποίο διαπραγματεύεστε τα θέματα κι ειδικά στον ευαίσθητο τομέα τον οποίο χειρίζεστε κι εσείς και ο αρμόδιος Υφυπουργός. Σας αξίζουν συγχαρητήρια –καλό είναι να λέμε από την Αντιπολίτευση κάποιες καλές κουβέντες- διότι δεν σας είδα να φύγετε ούτε ένα δευτερόλεπτο. Αυτό τιμά το Κοινοβούλιο κι εσάς που είστε εδώ. Να τι σας λείπει όμως, για να κάνετε αυτό που είμαι βέβαιος ότι και εσείς θέλετε να κάνετε, από άποψη οικονομική. Να γιατί χάνετε τα χρήματα.

Οι συνάδελφοι αναφέρθηκαν, ο καθένας στην περιοχή του. Αναφέρθηκε ο κ. Μαργέλης για τη Λευκάδα, αναφέρθηκε η κ. Σκραφνάκη, ο κ. Στρατάκης για το ΒΟΑΚ. Αυτό είναι το μεγαλύτερο δράμα. Πρόσφατα επισκεφθήκατε την Κρήτη και σας τα είπαν. Γίνεται ολόκληρη καμπάνια σε ολόκληρη την Κρήτη, στην οποία το καλοκαίρι διαβιούν περισσότεροι από δύομισι με τρία

εκατομμύρια πολίτες, Έλληνες και Ευρωπαίοι και γίνονται πολλά ατυχήματα.

Κάναμε μια καμπάνια -το γνωρίζει ο κ. Στρατάκης που παρευρίσκεται στη Βουλή- αλλά αυξάνονται με γεωμετρική πρόοδο τα ατυχήματα σε ένα δρόμο για τον οποίο δεν πρέπει να είμαστε υπερήφανοι. Μιας και εισηγητής μας ήταν ο κ. Μητσotάκης θα σας πω ότι αυτός ο δρόμος έγινε με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων επί Κωνσταντίνου Μητσotάκη του επιτίμου Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας εκείνη την εποχή και ολοκληρώθηκε δυστυχώς με αυτά τα χρήματα από τη δικτατορία. Κι εμείς ως δημοκράτες, με δημοκρατικό πολίτευμα και δημοκρατικό σύστημα δεν καταφέραμε τα επόμενα σαράντα χρόνια να ολοκληρώσουμε ένα δρόμο που σχεδιάστηκε το 1960 και σήμερα χρειάζεται μια χάραξη.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Θα ξανακάνουμε τη MOMA.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Και όποια κομμάτια έχουν γίνει από τη MOMA -που λέει ο κύριος Πρόεδρος κι έχει δικίωμα είναι τα καλύτερα κομμάτια του δρόμου.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Το εννοώ αυτό.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ό,τι κάναμε πρόσφατα είναι αυτές οι εργολαβίες που γνωρίζετε, που τις πληρώνουμε πενταπλάσιες και ουσιαστικά η ποιότητα του οδοστρώματος δεν είναι καλή.

Λοιπόν, να πεδίο δόξης λαμπρό. Δεν χρειάζεται να βάλετε στη φθιόπωδα διόδια για να κάνετε αυτόν το δρόμο. Η Κρήτη είναι ατάρκης και οικονομικά αυτόνομη και μπορεί να χρηματοδοτήσει το δρόμο μόνη της. Προχωρήστε.

Εδώ θέλω να σας πω και κάτι. Δεν ήταν σωστό να κατέβετε στην Κρήτη με τον αρμόδιο Υφυπουργό κ. Σηφονάκη και να καλέσετε μόνο τους Βουλευτές της Συμπολίτευσης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Πότε έγινε αυτό;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Σας είδα στη φωτογραφία στο αεροδρόμιο του Καστελίου. Οι Βουλευτές δεν είναι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ, του Συνασπισμού, του ΛΑΟΣ ή του Κομμουνιστικού Κόμματος. Είναι Βουλευτές του ελληνικού Κοινοβουλίου και εκπρόσωποι του ελληνικού λαού. Έχετε υποχρέωση να μας ενημερώνετε και να μας καλείτε στις διάφορες εκδηλώσεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Είχαν κληθεί όλοι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Αυτό έγινε προχθές. Φιγουράρει ο φίλος μου Μανώλης Στρατάκης πρώτος, πρώτος δίπλα σας στη φωτογραφία και οι άλλοι Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ. Δεν είδα, όμως, κανένα άλλο Βουλευτή και έχουμε δόξα τω Θεώ και της Νέας Δημοκρατίας και άλλους Βουλευτές του Συνασπισμού, οι οποίοι είναι Ηρακλειώτες και Κρητικοί και ενδιαφέρει ολόκληρη την Κρήτη σε τελική ανάλυση αυτό το θέμα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Είναι πολλοί οι Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ και δεν φαίνονταν οι άλλοι!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Πρέπει να είναι καλεσμένοι, κύριε Πρόεδρε. Και εσείς οφείλετε να αναδεικνύετε αυτό το θέμα, ως Πρόεδρος του ελληνικού Κοινοβουλίου για πάρα πολλά χρόνια και με ιδιαίτερες ευαισθησίες στο θέμα αυτό. Εάν τοποθετηθείτε επί του νομοσχεδίου, είμαι βέβαιος ότι θα συνηγορήσετε προς αυτήν την κατεύθυνση. Δεν έχω καμμία αμφιβολία γι' αυτό.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ναι, αλλά ο Υπουργός κ. Ρέππας είναι γνωστός κοινοβουλευτικός.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Η κ. Αντωνίου αναφέρθηκε σε ένα θέμα στο οποίο επιχειρήσατε να απαντήσετε. Αυτό είναι το θέμα των διοδίων.

Το θέμα των διοδίων, λοιπόν, είναι ένα άλλο θέμα το οποίο είχατε σηκώσει πολύ ψηλά προεκλογικά, αλλά βλέπω πως σήμερα χαμηλώνετε τους τόνους. Μάλιστα, βλέπω να είστε πολύ φοβισμένοι με την διάταξή σας στο άρθρο 19.

Υπάρχει πρόβλημα με τις ρυθμίσεις της Νέας Δημοκρατίας; Εάν ναι, αναδείξτε το! Υπάρχει θέμα με τα διόδια; Διαπραγματευτείτε τα ξανά! Όχι άλλα στην αντιπολίτευση και άλλα στην Κυβέρνηση! Εμείς, αν κάναμε λάθος, είμαστε έτοιμοι να το αποδεχθούμε. Εσείς, αν είχατε δικίωμα στην αντιπολίτευση, έχετε

τη βούληση να ανοίξετε το θέμα ή «ποιείτε την νήσσαν»; Αυτό είναι το θέμα μας. Εάν τα διόδια κακώς μπήκαν με τον τρόπο που μπήκαν, ανοίξτε το θέμα με όποιο τρόπο θέλετε, με όποια διαδικασία θέλετε, με όποια διαπραγμάτευση θέλετε και με όποια κοινοβουλευτική διαδικασία θέλετε. Ανοίξτε το! Θα το ανοίξετε; Ναι ή όχι;

Θα ήθελα να ακούσω τη θέση και των άλλων Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων, όπως θα ήθελα να ακούσω και τη θέση του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου του ΠΑΣΟΚ, αλλά και τη δική σας θέση στη δευτερολογία σας.

Αναφερθήκατε στις αστικές συγκοινωνίες και χάρηκα πολύ, γιατί θίγατε ένα θέμα που κουβεντιάζουμε στη Βουλή, ειδικά εμείς οι Βουλευτές που αντλούμε την καταγωγή μας από την επαρχία. Και τουλάχιστον σε επίπεδο προθέσεων, είπατε το αυτονόητο, αυτό δηλαδή που κάνουν όλες οι χώρες του κόσμου και κυρίως της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επιδοτούν δηλαδή τις αστικές συγκοινωνίες ως κοινωνικό μισθό -για να θυμηθώ και μια προσφιλή έκφραση του αείμνηστου Ανδρέα Παπανδρέου- στηρίζοντας τα χαμηλά εισοδηματικά στρώματα. Αυτό θα το κάνετε; Έχετε τα χρήματα;

Μετανιώνετε για την πολιτική των δικών σας κυβερνήσεων της δεκαετίας του '90, τότε που ο Κωνσταντίνος Μητσotάκης ήθελε να παραχωρήσει στους πολυτέκνους τις αστικές συγκοινωνίες, προκειμένου να μην πληρώνει ο ελληνικός λαός πλέον του 1 δι-σεκατομμυρίου ευρώ ετησίως με όλες αυτές τις συμβάσεις εργασίας, τις οποίες εσείς θεσμοθετήσατε ως κόμμα από το '82 με το γνωστό νόμο -έφυγε ο κ. Κακλαμάνης και γι' αυτό δεν αναφέρομαι και στο όνομά του- και με τους γνωστούς συνδικαλιστές του ΠΑΣΟΚ, τους «Κολλάδες» που ξεβράκωναν τους πολύτεκνους οδηγούς στην Πλατεία Συντάγματος;

Έχετε, λοιπόν, τα λεφτά να προσφέρετε αυτόν τον κοινωνικό μισθό στις μεγάλες πόλεις της Ελλάδος; Πείτε το! Όμως, δεν αρκεί μόνο να το πείτε, αλλά θα πρέπει να δεσμευθείτε κιόλας! Μας χαροποιεί που το αναδείξατε σε επίπεδο προθέσεων. Κάντε το, όμως, και πράξη και ζητήστε και ένα «συγγνώμη» από τον ελληνικό λαό και από το λαό της περιφέρειας, που με την χωρίς λογική πολιτική της εφηβικής ηλικίας του ΠΑΣΟΚ -της δεκαετίας του '80 και του '90- συνεχίσατε να λειτουργείτε τις αστικές συγκοινωνίες με τον τρόπο που λειτουργήσαν τουλάχιστον μέχρι σήμερα, με αποτέλεσμα να χαθούν τεράστιοι πόροι.

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

Το σχέδιο νόμου, το χαρακτηρίσατε μόνοι σας. Είπατε ότι είναι ένα σχέδιο νόμου «χαμηλής πτήσης» και ένα σχέδιο νόμου που δεν θα μείνει στην ιστορία. Είπατε, βεβαίως, ότι υπάρχει μια προσιθέμενη αξία. Ε, αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο δεν το ψηφίζουμε επί της αρχής.

Σας διαβεβαιώ ότι αυτό το σχέδιο νόμου είναι από τα λίγα νομοσχέδια που θέλαμε να ψηφίσουμε επί της αρχής, όπως και να ψηφίσουμε τα περισσότερα άρθρα, πολλά βέβαια από τα οποία θα ψηφίσουμε.

Θεωρούμε ότι Υπουργοί, όπως εσείς, τους οποίους θεωρούμε από τους καλούς Υπουργούς της Κυβέρνησης, αδικείτε τον εαυτό σας με το να φέρνετε μετά από ένα χρόνο ένα τέτοιο σχέδιο νόμου «χαμηλής πτήσης» για ένα τόσο σοβαρό θέμα. Περιμέναμε κάτι πιο φιλόδοξο και κάτι πιο ολοκληρωμένο.

Ιδρύετε αυτό το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας. Μα, αυτό, κύριε Υπουργέ -το γνωρίζετε πολύ καλά- έχει ξεκινήσει και έχει εκπονηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση από το 2000 και ουσιαστικά ολοκληρώνεται το 2010. Αυτό λέει ότι τα λέτε, για να τα πείτε. «Ωραία, δηλαδή, η πολιτική μας μέχρι το 2004, αλλά η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας την εγκατέλειψε».

Καλώς έγινε αυτή η πολιτική. Καλώς την ακολουθήσαμε. Θετικό είναι ότι μειώθηκαν τα τροχαία ατυχήματα. Όμως, δυστυχώς δεν πιάσαμε τους στόχους. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Το 2000 ο στόχος ήταν να μειωθούν κατά 50% τα τροχαία ατυχήματα. Εμείς καταφέραμε όλοι μαζί να τα μειώσουμε κατά 23% στους γνωστούς ελληνικούς ρυθμούς. Είναι καλό που η πολιτική αυτή δημιουργεί συνειδητοποιημένους πια πολίτες, οι οποίοι απέκτησαν και καλές συνήθειες, όπως να φορούν τη ζώνη, να φορούν το κράνος, να μη σβήνονται τα πρόστιμα. Είναι σωστή η

πολιτική που ακολουθήθηκε και από τη δική σας Κυβέρνηση. Χαίρομαι πάρα πολύ που την Ελλάδα, ενώ πριν από μια δεκαετία διαφημίζαν ότι είναι η χώρα στην οποία μπορείτε να ταξιδέψετε, να νοικιάσετε μηχανάκι και να οδηγείτε χωρίς την κάσκα – αυτό είναι διαφήμιση από τουριστικά πρακτορεία του εξωτερικού – σήμερα δεν βλέπω να την παρουσιάζουν με αυτόν τον τρόπο.

Σε μια περιοχή, όπου δεν μας αρέσει και πάρα πολύ η συμβατική συμμόρφωση με τους νόμους – την Κρήτη – χαίρομαι που δεν υπάρχουν νέοι άνθρωποι και παιδιά που να μη φορούν κράνος. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό. Όμως, αυτό δεν πάει να πει ότι το 23% είναι μια επιτυχία. Δεν είναι μια επιτυχία. Δεν είναι κολακεία για εμάς ότι είμαστε μαζί με τη Ρουμανία στην τελευταία θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Χρειάζονται και άλλες πολιτικές.

Να είμαστε ειλικρινείς. Οδική ασφάλεια δεν υπάρχει, εάν δεν δούμε τι γίνεται στην πόρτα μας. Δεν ξέρω ποιος από τους δυο σας στεγάζεται στο πρώην Υπουργείο Συγκοινωνιών. Όμως, δεν μπορώ να πιστέψω πως όλοι οι Υπουργοί που πέρασαν διαχρονικά από εκεί δεν ξέρουν αυτό που ξέρει και ο γιος μου, ότι δηλαδή δίπλα ακριβώς, στη μεσοτοιχία, εφραπτόμενοι με το Υπουργείο, υπάρχουν τα μικρομάγαζα της διαφθοράς.

Ό,τι θέλετε! Δεν έχετε φορολογική ενημερότητα; Θα πάμε εκεί και θα μας λύσουν το θέμα. Θα γίνει μεταβίβαση στου αυτοκινήτου. Έχει πρόβλημα το αυτοκίνητό σας; Θα το τακτοποιήσουν. Έχετε πρόβλημα αχρωματοψίας; Θα πάρετε δίπλωμα. Όλα έχουν τιμή. Ε, δεν μπορεί να μην το ξέρουν οι Υπουργοί!

Πηγαίνετε αύριο το πρωί σε αυτούς που είναι ακριβώς πάνω στα σύνορα, και μπορούν με τους ολίγους ή περισσότερους – για να μην τους κολακεύουμε και αυτούς – δημοσίους υπαλλήλους, που δημιουργούν αυτές τις διακομματικές συμμορίες, μέσα από τα κάγκελα να δίνουν το σημείωμα. Αυτή δεν είναι η πραγματικότητα; Γιατί αν δεν την ξέρετε και αν δεν την ξέρουμε, δεν κάνουμε για τη δουλειά που κάνουμε.

Εάν, λοιπόν, όλο αυτό το κύκλωμα είναι άρρωστο κύκλωμα, ξηλώστε το! Θα έχετε τη συμπαράσταση όλων των πτερύγων της Βουλής. Αυτό είναι μια πραγματικότητα. Υπάρχουν συμφέροντα; Βεβαίως. Όμως, ας τα χτυπήσουμε. Αν αλλάξουμε, να αλλάξουμε για τα καλά.

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

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε. Διαφωνούμε για λόγους ιδεολογίας με τη ρύθμιση για τα ΚΤΕΟ. Ο κ. Στρατάκης είναι ένας απ' αυτούς που υλοποίησαν – και μάλιστα με επιτυχία – μια πολιτική. Είναι μια από τις επιτυχημένες πολιτικές της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ από το 2001-2002. Εγώ δεν μπορώ να καταλάβω γιατί χρειάζεστε τα κρατικά ΚΤΕΟ, που εσείς τα είπατε «ΚΤΕΟ της Τοπικής Αυτοδιοίκησης».

Εάν περιμένετε να κλείσει η Τοπική Αυτοδιοίκηση, γιατί σπρώχνουμε τώρα την χρεοκοπία του ελληνικού δημοσίου στους δήμους και στις περιφέρειες, αυτό θα γίνει. Δεν χρειάζονται. Πάρτε τους υπαλλήλους, υπάρχουν παντού κενά, και αναδιαρθρώστε το σύστημα. Κι εκεί είναι κομμάτια διαφθοράς. Μην κρυβόμαστε πίσω από την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Αν τα αλλάξουμε, να τα αλλάξουμε όλα.

Διαφωνούμε με τις ρυθμίσεις για τα πρατήρια στο άρθρο 11. Σας το λέει και η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής. Κι αυτή διαφωνεί.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Το αλλάξαμε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Πολύ χαίρομαι. Γιατί το έφαξα και το είδα μετά με τον εισηγητή μας. Δεν είδαμε ακριβώς τι έχετε αλλάξει γι' αυτό το θέμα, θα έχουμε, όμως, την ευκαιρία να το συζητήσουμε επί των άρθρων, το άρθρο 11.

Αν αυτό είναι το θέμα, εάν δηλαδή υπάρχουν θέματα ασφαλείας, τότε να κάνουμε άλλες ρυθμίσεις. Εάν δεν υπάρχουν θέματα ασφαλείας, τότε για ποιο λόγο να υπάρχουν αυτές οι διαδικασίες και να είμαστε στα όρια της νομιμότητας και της συνταγματικότητας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ολοκληρώστε, παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Διαφωνούμε με τη διαχειριστική λογική στην πολιτική του αυτοκινήτου. Δεν μπορώ να καταλάβω, έξυπνοι άνθρωποι είστε και με πολύ πείρα πια στην πολιτική και συγκοινωνιολόγοι και οικονομολόγοι, γιατί δεν ξανασκέφτεστε το μέτρο της απόσυρσης. Και δημοσιονομικά έχει ενδιαφέρον, γιατί η πολιτεία παίρνει 5.000 ευρώ για το αμάξι κατά μέσο όρο, οπότε δώστε τα 2 στην απόσυρση και κρατείστε τα 3 και περιβαλλοντικά έχει πολύ μεγάλη σημασία και δημιουργεί κίνηση σε μία αγορά η οποία είναι τελειωμένη. Έχει, δηλαδή, ενδιαφέρον να ξαναδούμε το θέμα της απόσυρσης.

Πρέπει να δούμε συνολικά την πολιτική του αυτοκινήτου, η οποία είναι μία πολύ σημαντική πολιτική για όλους αυτούς τους λόγους που σας ανέφερα.

Διαφωνούμε με τη ρύθμιση που δίνει τη δυνατότητα στα συνεργεία να προσφέρουν υπηρεσίες τεχνικού ελέγχου – σας το είπε η κ. Κανέλλη – διότι δεν υπάρχει διάκριση μεταξύ ελέγχοντος και ελεγχόμενου. Αυτό δείτε το.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ποια είναι αυτή;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Διαφωνούμε με την απαξίωση της κάρτας καυσαερίων. Συμφωνούμε, όμως, σε άλλες διατάξεις, όπως η διάταξη αυτή που αναφέρετε στο άρθρο 12, για την αδειοδότηση των παρεκκλίσεων για τα πάρκινγκ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Θα τα πείτε στα άρθρα, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Συμφωνούμε με τη διάταξη την οποία έχετε θεσμοθετήσει για το υγραέριο και το συμπιεσμένο υγραέριο. Αυτές είναι θετικές ρυθμίσεις. Όμως, θα περιμέναμε κάτι πιο φιλόδοξο από εσάς. Περιμένουμε σε άλλη νομοθετική πρωτοβουλία να φέρετε συγκεκριμένη πολιτική. Ας είναι η πρωτοβουλία αυτή που αναφερθήκατε για την οδική βοήθεια, ώστε να υιοθετηθούν διατάξεις τέτοιες που να δίνουν μία συνολική, σφαιρική, θετική κατεύθυνση στην υλοποίηση ενός τόσο μεγάλου και κοινωνικά ευαίσθητου θέματος, που ταλαιπωρεί χιλιάδες συμπολίτες μας και αφορά την ασφάλεια της ζωής των παιδιών μας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Μου φαίνεται ότι θα πρέπει να βάουμε διόδια και στο λόγο τώρα! Χρονοχρέωση έπρεπε να έχουμε!

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Χρήστος Πρωτόπαπας, έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε και η ώρα και η σύνθεση αυτήν τη στιγμή της Αίθουσας δεν επιτρέπει πολλά λόγια. Θα προσπαθήσουμε, λοιπόν, να είμαστε σύντομοι, γιατί μόνο αν είμαστε σύντομοι, είμαστε περιεκτικοί, αλλιώς, χανόμαστε. Και φυσικά, δεν θα ακολουθήσω τη περιήγηση του αγαπητού μου συναδέλφου, του Μανώλη Κεφαλογιάννη, ούτε στην Κρήτη ούτε στις άλλες περιοχές ούτε στη Β' Αθηνών.

Ας πούμε συγκεκριμένα πράγματα. Εγώ πράγματι δεν κατανώ, γιατί η Νέα Δημοκρατία δεν ψηφίζει αυτό το νομοσχέδιο. Είναι ένα νομοσχέδιο, όπως είπε ο Υπουργός, συγκεκριμένο, που προσφέρει. Τώρα, αν προσφέρει πολλά ή λίγα, εμείς μπορούμε να πούμε ότι προσφέρει περισσότερα και κάποιοι άλλοι να πουν ότι προσφέρει λιγότερα. Έχει προστιθέμενη αξία ή δεν έχει προστιθέμενη αξία; Εάν λειτουργεί θετικά, πρέπει να το ψηφίσουμε.

Κατέβαλε φιλότιμη προσπάθεια ο κ. Κεφαλογιάννης να μας πείσει γιατί δεν μπορεί να το ψηφίσει. Δεν μας έπεισε. Δεν έπεισε κανέναν. Φοβάμαι ότι δεν έπεισε και τον ίδιο.

Δεν θέλω να πιστεύω ότι αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ίσως του έπεσαν βαριά του Αρχηγού της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης τα νομοσχέδια που ο ίδιος επικαλείται ότι ψήφισε μέχρι στιγμής. Αλλά, αν θέλουμε να έχουμε συνέπεια λόγων και έργων, πρέπει να είμαστε σαφείς. Ή το νομοσχέδιο έχει προστιθέμενη αξία, οπότε με την όποια άποψή μας το υπερψηφίζουμε, ή το νομοσχέδιο είναι αρνητικό – ουδείς το ισχυρίστηκε! – πέρα από τις επιμέρους διαφορές και παρατηρήσεις, οπότε λογικό είναι να μην ψηφιστεί.

Κάποια στιγμή θα πρέπει να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους, να λέμε το άσπρο άσπρο και το μαύρο μαύρο και όταν είναι άσπρο, να μην επιχειρούμε να το κάνουμε γκριζό, διότι το μόνο

που πετυχαίνουμε είναι να εντείνουμε τα φαινόμενα αναξιοπιστίας του πολιτικού συστήματος. Αυτό είναι το πρώτο που πρέπει να παρατηρήσουμε.

Το νομοσχέδιο, κατά τη γνώμη μου, είναι χρήσιμο νομοσχέδιο. Συμβάλλει σημαντικά στον τομέα της οδικής ασφάλειας, όχι με την έννοια των θέσεων ή των διακηρύξεων ή των προτεραιοτήτων, αλλά διότι δημιουργεί δομές, λειτουργίες, υπηρεσίες, διαδικασίες ελέγχου επιβολής κυρώσεων, που σήμερα δεν υπάρχουν, προκειμένου να εξασφαλίσει την προαγωγή αυτής της πολιτικής.

Είναι μέτρα θετικά; Είναι μέτρα θετικά. Επηρεάζουν τον πληθυσμό, βελτιώνουν τις συνθήκες οδικής ασφάλειας και σε ό,τι αφορά το όχημα και σε ό,τι αφορά την κυκλοφορία, βελτιώνουν την ποιότητα ζωής στο αστικό περιβάλλον με τη μείωση της όχλησης από το θόρυβο των μοτοσικλετών.

Αρα, λοιπόν, είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο στην κεντρική του κατεύθυνση λειτουργεί θετικά. Βεβαίως, μπορείτε να μου πείτε ότι χρειάζονται και άλλα πράγματα. Ναι, να σας πω εγώ ένα; Πρέπει να υπάρχει σύνδεση όλων αυτών των κινήσεων και με ειδικά νοσοκομεία που είναι για τα ατυχήματα. Σας λέω ένα παράδειγμα. Φαντάζομαι ότι η επιτροπή, η οποία θα συσταθεί, θα δει όλα αυτά τα θέματα, όπως είναι πολύ φυσικό. Να τα πούμε, λοιπόν, να τα επισημάνουμε, να τα ζητήσουμε αναμφίβολα, αλλά δεν έχει νόημα να μην ψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

Επώθηκε και μία σειρά από άλλα πράγματα. Κουβεντιάσαμε από το κέντρο και τις διαδηλώσεις μέχρι τα δρόμια. Θα επιχειρήσω να μειώσω, όσο μπορώ, για την οικονομία του χρόνου αυτήν την περιήγηση.

Πρώτα-πρώτα, θίχτηκαν ζητήματα που αφορούν τις αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα. Θα έχουμε τη δυνατότητα, όταν έρθει το σχετικό σχέδιο νόμου από το Υπουργείο Μεταφορών ή το σχετικό νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών γενικά για τις ΔΕΚΟ, να κουβεντιάσουμε αυτά τα ζητήματα. Θέλω, όμως, να επισημάνω τη διαφορά του στόχου της κυβέρνησης με την Κυβέρνηση Μητσοτάκη και τη Νέα Δημοκρατία, διότι ουσιαστικά η Νέα Δημοκρατία το ίδιο πράγμα υποστηρίζει και σήμερα, όπως φάνηκε από την τοποθέτηση του κ. Κεφαλογιάννη.

Ποια είναι η δική μας πρόθεση, όσο και αν αυτή δυσχεραστεί μερικούς, όσο και αν δημιουργεί διαμαρτυρίες, πιθανόν εντονότερες, το επόμενο διάστημα; Μία είναι η πρόθεσή μας: Να εξυγιανώμε τις δημόσιες συγκοινωνίες, να καταστήσουμε αποτελεσματικότερες τις δημόσιες συγκοινωνίες, να βελτιώσουμε την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών προς τον Έλληνα πολίτη με το οικονομικότερο κόστος, τουλάχιστον με το κόστος εκείνο που αντιστοιχεί στην πραγματική ποιότητα των υπηρεσιών, την οποία οι αστικές συγκοινωνίες προσφέρουν. Αυτός είναι ο στόχος μας.

Ο στόχος, όμως, κύριε Κεφαλογιάννη, της Νέας Δημοκρατίας δεν ήταν αυτός, ήταν οι νοικοκυραίοι. Αυτό προκάλεσε σύγκρουση. Εγώ θα ήθελα περισσότερο σεβασμό στους αγώνες που έγιναν εκείνη την εποχή, είτε έγιναν από τον Ανδρέα Κόλλα είτε από το μακαρίτη τον Σταμούλο για τον οποίο δημιουργήθηκε ιδιαίτερο επεισόδιο την προηγούμενη φορά με ανάλογη τοποθέτησή σας είτε σε σχέση με τις προσπάθειες που όλοι οι εργαζόμενοι κατέβαλαν. Και να σας πω κάτι; Δεν ήταν μόνο για τις δουλειές τους, διότι αυτό σε τελική ανάλυση τους προσέφερε και ο κ. Μητσοτάκης. Ήταν και για την προοπτική αυτής της επιχείρησης, για την προοπτική της προσφοράς σωστών υπηρεσιών στον ελληνικό λαό και πρέπει να τιμούμε αυτόν τον αγώνα.

Σήμερα η δική μας προσπάθεια δεν έχει αυτόν τον στόχο, δεν έχει στόχο να παραδώσει σε κάποιους, για να κερδοσκοπούν σε βάρος του ελληνικού λαού. Σήμερα η προσπάθειά μας έχει τον αντίθετο στόχο: Να προστατεύσει τον ελληνικό λαό, τον Έλληνα πολίτη. Έστω και αν χρειαστεί να αλλάξουμε κανονισμούς προσωπικού, έστω και αν χρειαστεί να αλλάξουμε παλαιού τύπου αντιλήψεις, έστω και αν χρειαστεί να δυσχεράσουμε μερικούς ή να ξεβολέψουμε κάποιους άλλους, αυτό γίνεται πάντα με γνώμονα καλύτερες υπηρεσίες, καλύτερη δημόσια επιχείρηση, καλύτερες αστικές συγκοινωνίες. Αυτή είναι η τεράστια διαφορά μας και αυτό θα προβάλλουμε το επόμενο διάστημα.

Όσον αφορά τα δρόμια, κύριε Κεφαλογιάννη, δεν είναι η Νέα Δημοκρατία το καταλληλότερο κόμμα, για να βάζει τέτοια ζητή-

ματα. Το τονίσατε και ο ίδιος, το υπαινιχθήκατε –και προς τιμήν σας– στην τοποθέτησή σας. Δεν το είπατε καθαρά, αλλά εξαγόταν εκ των συμφραζομένων.

Πώς μήκαν αυτά τα δρόμια, βρε παιδιά; Ποιος τα έβαλε; Έχει όνομα και επώνυμο. Ήταν ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ τότε, ο κ. Σουφλιάς, ο οποίος έβαλε αυτά τα δρόμια και δέσμευσε τη χώρα με τον τρόπο που έγινε εκείνη η σύμβαση. Δέσμευσε, επίσης, και τις επόμενες κυβερνήσεις.

Ο κ. Σουφλιάς όταν έβαζε αυτά τα δρόμια γνώριζε ποια ήταν η οικονομική κατάσταση της χώρας, διότι εξ' όσων πληροφορηθήκαμε και ο ίδιος ουδέποτε το αρνήθηκε, ήταν και από τους βασικούς εισηγητές, ίσως από εκείνους που έπεισαν τον τότε Πρωθυπουργό τον κ. Καραμανλή να προχωρήσει σε πρόωρες εκλογές. Αρα, ο κ. Σουφλιάς εν γνώσει των δυσκολιών της χώρας προχώρησε σε αυτές τις συμβάσεις, εν γνώσει των οικονομικών δυσκολιών και το τι θα επακολουθούσε, γνώση που δεν είχαμε όλοι οι υπόλοιποι, πιθανόν ούτε κι εσείς ο ίδιος ...

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Μου επιτρέπετε να πω κάτι για να σας προστατεύσω;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Σας επιτρέπω να μου πείτε. Δεν θέλω να με προστατεύσετε. Μην ανησυχείτε, προστατεύομαι και μόνος μου. Αλλά αν θέλετε να με διακόψετε, εγώ σας επιτρέπω. Δεν ξέρω αν επιτρέπει ο κύριος Πρόεδρος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ορίστε, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Θέλω να φέρετε στη μνήμη σας ότι αυτές τις συμβάσεις, τις οποίες επικαλείστε, τις ψήφισε και το κόμμα σας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Γιατί ψηφίστηκαν ως κώδικες.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Δέσμευσαν τη χώρα, όμως. Δεν τις διαπραγματευτήκαμε εμείς, κύριε Κεφαλογιάννη και το ξέρετε. Μας δεσμεύσατε, γιατί ψηφίστηκαν ως κώδικες, όπως έχει πει τρεις φορές ο Υπουργός Μεταφορών σε αυτήν την Αίθουσα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Τις ψηφίσατε, όμως!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Με συγχωρείτε, εμείς ψηφίσαμε να γίνουν τα έργα σε ενιαίο τρόπο, μη επιτρέποντάς μας δηλαδή να διαφοροποιηθούμε στο συγκεκριμένο άρθρο, διότι βάλατε επί τηδεν αυτού του είδους την ψηφοφορία; Δεν μας αφήσατε, εν γνώσει των συνεπειών και των προβλημάτων, που είχε η χώρα εκείνη την εποχή. Καταλαβαίνετε πάρα πολύ καλά τι κάνατε και γιατί δεν μπορούμε να το αλλάξουμε. Μακάρι να μπορούσαμε. Αυτή είναι, όμως, η πραγματικότητα.

Να σας πω και κάτι; Αυτήν τη στιγμή ποιο είναι το πρωτεύον ζήτημα; Το πρωτεύον ζήτημα είναι να αλλάξει η μορφή της χώρας, πρωτεύον ζήτημα είναι να γίνουν τα έργα.

Είπε κάτι πριν ο Υπουργός και τον άκουσα με προσοχή. Είπε ότι τα συγκεκριμένα δρόμια, τα οποία είναι σε μία περιοχή, χρησιμοποιούνται για να γίνει ένα πολύ μεγάλο έργο, απαραίτητο για την οικονομική ανάπτυξη αυτής της περιοχής σε μια άλλη περιοχή της χώρας. Σημείωσα την τοποθέτησή του. Η χώρα πρέπει να αλλάξει. Η χώρα πρέπει να γίνει ανταγωνιστική. Στη χώρα αυτή πρέπει πάνω από όλα οι υποδομές να συμβάλουν σε αυτήν, την ανταγωνιστικότητα. Όχι μόνο αυτές, είναι πολλά πράγματα, αλλά είναι και αυτές. Γι' αυτόν τον τρόπο «σκοτώθήκαμε» και πήραμε και πολιτικό κόστος με την απελευθέρωση των αδειών των φορτηγών πριν από λίγο καιρό, γι' αυτό κάνουμε και όλες τις αλλαγές που γίνονται σήμερα, γι' αυτό προχωρούμε στην αλλαγή πραγμάτων που για τριάντα χρόνια ταλαιπώρησαν και κατήλωσαν την πατρίδα μας. Αυτό κάνουμε. Αυτό κάνουμε και εδω και αυτός είναι ο στόχος μας. Εύκολο είναι να τα λέμε, εύκολο ακούγεται. Κατανού τα προβλήματα, δεν είναι ότι δεν τα ξέρω. Όλοι τα περνάμε και όλοι λέμε πιθανά εκείνη την ώρα ότι έχουμε πρόβλημα, αλλά πρέπει να συνειδητοποιούμε και τις συνθήκες και την πορεία την οποία έχουμε να ακολουθήσουμε το επόμενο διάστημα.

Θα έχουμε την ευκαιρία αύριο να συζητήσουμε τις τροπολογίες, δεν θέλω να αναφερθώ τώρα. Εξάλλου μία από αυτές αφορά και την κ. Μπιρμπίλη και μία άλλη αφορά το Υπουργείο Υγείας. Νομίζω, όμως, ότι μπορούμε να κλείσουμε συζητώντας το νομοσχέδιο.

Όσον αφορά στα ΚΤΕΟ, ούτε όλα τα ΚΤΕΟ μπορεί να είναι ιδιωτικά ούτε όλα τα ΚΤΕΟ πρέπει να είναι δημόσια ή έστω αυτοδιοικητικά. Εμείς λέμε κάτι και το λέμε πάντα, ότι υπάρχει χώρος για όλους και χώρος ανοικτού ανταγωνισμού με τους ίδιους κανόνες βεβαίως. Δεν μπορεί στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ να ζητάς να υπάρχει πιστοποίηση και να υπάρχει έλεγχος και τα δημόσια ΚΤΕΟ να τα αφήνεις ασύδοτα, έστω κι αν είναι των δήμων ή αύριο των περιφερειών.

Είναι σαφές ότι όλοι πρέπει να έχουν τους ίδιους τρόπους λειτουργίας, όλοι πρέπει να διέπονται από ενιαίους κανόνες. Μία σειρά από τέτοιους κανόνες ρυθμίζονται, έστω κι αν υπάρχουν οι μεταβατικές περίοδοι και νομίζω ότι και σε αυτό το θέμα γίνεται μία συγκροτημένη προσπάθεια με αυτό το νομοσχέδιο.

Κλείνοντας θέλω να πω ότι έχει κανείς πολλούς λόγους να ψηφίσει και δεν κατανόω για ποιους λόγους να καταψηφίσει. Ίσως έχει επιμέρους διαφορές. Μπορεί να καταψηφίσει ένα, δύο ή πέντε άρθρα. Ίσως έχει άλλες προτάσεις, σεβαστές, να τις δούμε. Ο διάλογος μέσα στη Βουλή είναι ανοιχτός. Πάρα πολλές φορές και στις επιτροπές ακόμη και στην Ολομέλεια και ο παρών Υπουργός, ο κ. Ρέππας, και γενικότερα η λογική της Κυβέρνησης είναι να δέχονται τροπολογίες και παρεμβάσεις. Τον κ. Ροντούλη επανειλημμένως σ' αυτήν την Αίθουσα τον έχουμε ακούσει να παρεμβαίνει, να κάνει τροπολογίες, οι οποίες έχουν γίνει αποδεκτές από σειρά Υπουργών μας. Αυτό είναι μια θετική συμβολή στο διάλογο.

Εκείνο που δεν κατανοώ, είναι γιατί πρέπει να διαφωνούμε χωρίς λόγο. Κάποια στιγμή πρέπει να αποφασίσουμε κάτι: Κανείς δεν είναι υπέρ της συναίνεσης χωρίς όρους, χωρίς προϋποθέσεις, χωρίς αμοιβαίες παραχωρήσεις. Το καταλαβαίνω. Αλλά δεν μπορεί να λειτουργεί το πολιτικό μας σύστημα και δεν μπορεί να λειτουργεί σοβαρά και αξιόπιστα, όταν δεν λέει το αυτονόητο.

Είμαστε στην εποχή του αυτονόητου. Είμαστε στην εποχή που τα πράγματα πρέπει να λέγονται με το όνομά τους. Όταν δεν λέγονται με το όνομά τους, δεν προσφέρουμε καλή υπηρεσία.

Εμείς ψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Έχουμε καθαρή τη συνείδησή μας ότι συμβάλει θετικά στον στόχο που καλείται να συμβάλει. Είναι σαφές ότι ανοίγει τον δρόμο για καλύτερες παρεμβάσεις με μεγαλύτερες δυνατότητες για τη χώρα αύριο. Θεωρούμε ότι έχει σοβαρή προστιθέμενη αξία. Δεν το ψηφίζουμε μόνο εμείς, με την πλειοψηφία μας, καλούμε και τις άλλες παρατάξεις έστω και την ύστατη ώρα, εκείνες που δεν το ψηφίζουν, να αναθεωρήσουν τη στάση τους.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο κ. Ροντούλης για έξι λεπτά.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Πρώτον, οφείλω μία απάντηση στον κ. Πρωτόπαπα, που είπε «γιατί κάποιοι δεν ψηφίζουν το νομοσχέδιο». Εμείς δεν το ψηφίζουμε, κύριε Πρωτόπαπα. Να σας πω γιατί; Γιατί, όπως είπατε, έχουμε τις δικές μας απόψεις, τις δικές μας θέσεις, τις δικές μας αντιρρήσεις που και αυτές έχουν προστιθέμενη αξία.

Στον κοινοβουλευτισμό μόνο μονόδρομοι δεν υπάρχουν. Εγώ να δεχθώ ότι υπάρχουν και θετικές ρυθμίσεις. Ναι, αλλά θεωρούμε τη δική μας άποψη καλύτερη. Άρα, λοιπόν, γιατί να υπερψηφίσουμε τη δική σας τη στιγμή που υπάρχει μία άλλη οπτική των πραγμάτων με μεγαλύτερη, κατά την ταπεινή μας άποψη, προστιθέμενη αξία που μεταφράζεται σε ωφέλεια για τον κόσμο; Άρα, λοιπόν, δεν θέλουμε μονοδρόμους, δεν θέλουμε παρωπίδες. Έχουμε το δικαίωμα από το Κοινοβούλιο, από τον Κανονισμό, από τη δημοκρατία μας να διαφωνούμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Δεν αφαιρούμε το δικαίωμά σας.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστούμε, αλλά πήγαμε να μας βάλετε σε μονόδρομο. Φαίνεται είναι πρακτική του ΠΑΣΟΚ αυτή να οδηγηθούμε σε μονοδρόμους. Όχι, υπάρχουν και άλλες θέσεις και άλλες λύσεις.

Είπε επίσης κάτι πολύ ενδιαφέρον ο κ. Πρωτόπαπας. Τον παρολοούθησα με προσοχή. Είπε ότι ζούμε στην εποχή του αυτονόητου. Ακούστε να σας πω ένα αυτονόητο, να το ακούσει και ο αξιότιμος Υπουργός και να συμφωνήσουμε –αφού μιλάμε για

αυτονόητο- αν αυτό που θα πω είναι κόλαφος για το ελληνικό κράτος, για την ελληνική πολιτεία, αν προκαλεί τη θυμωδία ή όχι και αν εγγίζει τα όρια του τραγέλαφου.

Κύριε Υπουργέ, γνωρίζουμε όλοι στην Αίθουσα ότι η υπηρεσία που έχει την αρμοδιότητα να κάνει έλεγχο σ' ένα όχημα αν πέρασε ΚΤΕΟ ή όχι είναι η Ελληνική Αστυνομία. Πείτε μου: Πώς είναι δυνατόν η Ελληνική Αστυνομία, κύριε Πρωτόπαπα, που επικαλείστε το αυτονόητο, να κάνει έλεγχο σ' ένα όχημα εάν πέρασε ΚΤΕΟ ή όχι και την ίδια στιγμή τα περιπολικά της ΕΛΑΣ να μην περνούν ΚΤΕΟ; Πείτε μου εσείς το αυτονόητο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Έχουν δική τους δομή. Περνούν δικό τους έλεγχο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, μην κάνετε αυτό το λάθος, θα εκτεθείτε!

Εμείς θα σας κάνουμε μία πρόταση πάλι. Λέμε τα πυροσβεστικά οχήματα ή τα περιπολικά της ΕΛΑΣ, χωρίς κανένα κόστος, να περνούν από τα αυτοδιοικητικά ΚΤΕΟ, γιατί είναι ντροπή για την ελληνική πολιτεία. Είναι άλλο η τεχνική υπηρεσία της ΕΛΑΣ που υπολείπεται, η υποδιεύθυνση τεχνικού ελέγχου και είναι άλλο το ότι τα οχήματα της Πυροσβεστικής και της ΕΛΑΣ δεν περνούν από τη διαδικασία ΚΤΕΟ. Αυτό το καταγγέλλουν οι ίδιοι οι αστυνομικοί. Λένε «επιβαίνουμε πάνω σε νεκροφόρες, επικίνδυνες και για τον πολίτη και για τη σωματική ασφάλεια και ακεραιότητα των ιδίων των ενστόλων».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Αν το λέγατε στην επιτροπή πιθανόν να το είχαμε αλλάξει.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Πείτε μου τώρα για τη λογική του αυτονόητου, κύριε Πρωτόπαπα. Αναγνωρίστε επιτέλους κάποια πράγματα. Πριν αγοράζετε για το αυτονόητο. Τώρα το ξεχάσατε; Δεν πέρασε ένα λεπτό. Δεν το γνωρίζει αυτό η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ;

Το καταγγέλλουν σωματεία αστυνομικών. Ο κ. Τσόγκας το γνωρίζει και συγκατένευσε όταν έθεσα το πρόβλημα. Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι θα επιληφθείτε του ζητήματος, μια που μιλάμε περί του αυτονόητου. Έτσι θα συμφωνήσω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Δεν έχω αντίρρηση.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Τώρα έρχομαι στο ζήτημα των ΚΤΕΟ. Έγινε μια αλλαγή. Ποια είναι αυτή η αλλαγή; Κάποιοι άνθρωποι που ασχολούνταν με την επισκευή και τη συντήρηση οχημάτων αποκτούν τη δυνατότητα να λειτουργήσουν και ιδιωτικά συνεταιριστικά ΚΤΕΟ. Σωστό κατά βάσιν; Σωστότατο. Διότι πυροδοτεί συνθήκες ανταγωνισμού. Θετικό. Πυροδοτεί μία επενδυτική διεργασία στην ελληνική οικονομία τη στιγμή που τόσο πολύ χρειαζόμαστε τις επενδύσεις. Εναρμονίζεται με εθνικό μας δίκαιο με την κοινοτική οδηγία 96/1996. Και τέλος, -και πάρα πολύ σημαντικό- δίνει τη δυνατότητα σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις να αποκτήσουν ένα δίκτυο συνεργατικών δομών και να αναπτυχθούν. Ποιος διαφωνεί σε όλα αυτά; Αναγνωρίζουμε το αυτονόητο, λοιπόν, και λέμε: «θετική παρέμβαση».

Όμως να δούμε και κάποια άλλα πράγματα. Η ίδια η κοινοτική οδηγία θέτει έναν προβληματισμό και λέει: τη στιγμή που ο ελεγχόμενος γίνεται και μηχανισμός ελέγχου πρέπει να διασφαλίσουμε κάποια πράγματα, όπως την αντικειμενικότητα, την αμεροληψία και την υψηλή ποιότητα των ελέγχων. Και συνεχίζει η ίδια η κοινοτική οδηγία και λέει: πρέπει να ληφθούν, λοιπόν, μέτρα, τα οποία θα διασφαλίζουν αυτά τα τρία πράγματα που προανέφερα.

Ερώτημα, κύριε Υπουργέ: Έχουμε λάβει αυτά τα μέτρα, τα οποία θα διασφαλίζουν την αξιοπιστία του ελέγχου που κάνουν τα ΚΤΕΟ, τα νεοϊδρυθέντα, αυτά που θα λειτουργήσουν από εδώ και πέρα, ή τα παλαιότερα; Δεν έχουμε.

Εδώ έχω ένα φάκελο που δίνει πολλές απαντήσεις. Είναι από το σύλλογο ιδιοκτητών ΚΤΕΟ. Θα το καταθέσω στα Πρακτικά. Κάβουν προτάσεις γιατί ξέρουν από μέσα το σύστημα, πώς μπορεί να κλείσει αυτό το κενό ελέγχου των ΚΤΕΟ, είτε είναι ιδιωτικά συνεταιριστικά είτε είναι απλά ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Θα το καταθέσω στα Πρακτικά.

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

Επίσης, εδώ κύριε Υπουργέ, θα καταθέσω και κάτι άλλο στα Πρακτικά. Είναι εκατοντάδες υπογραφές ανθρώπων της αγοράς που λένε: «Θέλουμε να εγκατασταθεί ένα μηχανογραφικό σύστημα στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, προκειμένου να ελεγχόμεθα εμείς, τα ΚΤΕΟ δηλαδή, απευθείας, σε πραγματικό χρόνο από το ίδιο το Υπουργείο». Είναι υπογραφές τους. Θα καταθέσω και αυτό.

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

Ξέρετε πώς μπορεί να επιλυθεί το θέμα αυτό και να υπερψηφίσουμε, κύριε Υπουργέ και κύριε Πρωτόπαπα, τώρα, να μεταβάλουμε στάση εμείς, κύριε Υπουργέ, και να υπερψηφίσουμε το νομοσχεδίο σας; Εάν μας υποσχεθείτε τώρα ότι εντός δύο ή τριών μηνών θα φέρετε μία υπουργική απόφαση που θα περιλαμβάνει αυτά τα μέτρα, τα οποία διασφαλίζουν τον έλεγχο των ελέγχων των ΚΤΕΟ Αν, λοιπόν, εσείς μας υποσχεθείτε ότι εντός δύο-τριών μηνών θα υλοποιήσετε αυτά τα μέτρα που λένε οι άνθρωποι που ασχολούνται με το αντικείμενο, τότε να είστε βέβαιοι ότι εμείς δεν έχουμε κανέναν λόγο να μην υπερψηφίσουμε το νομοσχέδιο, διότι θεωρούμε ότι δεν πάτε να προστατεύσετε συντεχνίες, συμφέροντα ή οτιδήποτε άλλο, αλλά θέλετε να βάλετε, πράγματι, το μαχαίρι βαθιά στο κόκκαλο.

Αρα, λοιπόν, να δώμε τώρα ποιος, κύριε Πρωτόπαπα, είναι ο υπηρέτης του αυτονόητου, που πράγματι λείπει απ' αυτήν τη χώρα και γι' αυτό οδηγηθήκαμε εδώ που οδηγηθήκαμε, με ευθύνη των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας - για να μην ξεχνιόμαστε, κύριε Πρόεδρε-, διότι αυτή η προσπάθεια διάχυσης των ευθυνών στο κοινωνικό σύνολο βλάπτει τη δημοκρατία και, αν θέλετε, πειράζει και το συναίσθημα του ελληνικού λαού. Γιατί οι ευθύνες έχουν ονοματεπώνυμο. Υπήρξαν πρωθυπουργοί, υπήρξαν κυβερνήσεις που οδήγησαν τη χώρα εδώ που την οδήγησαν μάλλον κυνηγώντας το αυτονόητο!

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο κ. Δρίτσας για μια μικρή δευτερολογία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, θα είμαι όσο γίνεται πιο σύντομος.

Θα ήθελα να πω δύο πράγματα. Δεν θα μιλούσα, αλλά η αυταρέσκεια με την οποία εκφράστηκε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Πλειοψηφίας, ο κ. Πρωτόπαπας, με υποχρεώνει να θέσω δύο ζητήματα.

ΚΤΕΟ: Οδηγούνται σε κλείσιμο τα δημόσια -τα αυτοδιοικητικά ΚΤΕΟ, είναι δημόσια ΚΤΕΟ- διότι δεν προβλέπεται ούτε ενίσχυση του μηχανολογικού τους εξοπλισμού ούτε της μηχανοργάνωσης ούτε της στελέχωσής τους. Επομένως, σιγά-σιγά και συν τω χρόνω θα πάψουν να έχουν την πιστοποίηση, την έγκριση, τη δυνατότητα να ανταπεξέλθουν και τότε θα πούμε «νίκησε η ιδιωτική πρωτοβουλία».

Το κυριότερο, οι αυτοκινητόδρομοι του κ. Σουφλιά, από το ΣΥΡΙΖΑ εκείνη την περίοδο κρίθηκαν σε τέσσερα επίπεδα, με πολύ αυστηρό τρόπο: Για το κόστος, για την υποβάθμιση του σιδηροδρόμου, για την κατάργηση των παράλληλων διαδρομών και για τα διόδια. Και δεν υπήρχε, τότε στο ΠΑΣΟΚ αντίστοιχη, αναβαθμισμένη πρόνοια, διορατικότητα και επιμονή, γιατί επί της ουσίας στην βασική κατεύθυνση των αυτοκινητοδρόμων ταυτιζόταν. Και περί αυτού πρόκειται.

Έτσι, λοιπόν, τώρα όταν εκατοντάδες, χιλιάδες άνθρωποι σε όλη την Ελλάδα, σηκώνουν την μπάρα και περνούν χωρίς να πληρώνουν, οι πληροφορίες λένε ότι κάποια Υπουργεία ετοιμάζουν νομοθετικές ρυθμίσεις, για να καλύψουν το νομικό κενό και, πράγματι, να ποινικοποιηθεί αυτή η καθ' όλα δημοκρατική και νόμιμη πράξη. Δεν υπάρχει ανταποδοτικότητα, δεν υπάρχει κανένας λόγος να πληρώνουν οι πολίτες. Ούτε εξέγερση είναι αυτό ούτε παρανομία ούτε τίποτα. Υπεράσπιση δικαιώματος στην πράξη είναι. Και αντί μια κυβέρνηση να το στηρίξει, να επανασταπραγματευθεί, να θέσει και να διαμορφώσει προς αυτήν την κατεύθυνση το νομικό πλαίσιο, οι πληροφορίες λένε ότι προς άλλη κατεύθυνση κινούνται: Να κλειστούν φυλακή όλοι αυτοί, να πάνε στα δικαστήρια.

Εδώ, λοιπόν, πρέπει να λυθούν τα ζητήματα, όχι του παρελθόντος, αλλά του μέλλοντος και της προστιθέμενης αξίας υπέρ των πολιτών επί της ουσίας.

Σας ευχαριστώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να λάβω το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Θα ανοίξετε κύκλο δευτερολογιών, κύριε Υπουργέ.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο τέλος αυτής της συζήτησης θα κάνω πολύ σύντομα σχόλια, τα οποία αφορούν, αν θέλετε, ζητήματα που τέθηκαν από τους συναδέλφους που έλαβαν το λόγο, αφού τους ευχαριστήσω όλους, εκείνους που με τις προτάσεις τους θα έλεγα ότι δημιούργησαν ένα πρώτο κρίσιμο υλικό για την επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία μας, όσον αφορά θέματα της πολιτικής της ευρύτερης αγοράς των μεταφορών.

Όσον αφορά την πολιτική για την οδική ασφάλεια, η αλήθεια είναι ότι δεν υπάρχει περιθώριο κομματικής αντιδικίας. Πρέπει να πούμε όμως για την ιστορική αλήθεια το ότι: Το 2004, είχαμε χίλιους πεντακόσιους νεκρούς, το 2009 έχουμε χίλιους πεντακόσιους νεκρούς, από τροχαία εγκλήματα. Αυτό σημαίνει ότι δεν βελτιώσαμε αυτήν την πενταετία καθόλου την επίδοσή μας στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

Και επειδή τα στρατηγικά σχέδια εκπονούνται με ορίζοντα δεκαετίας, στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδίου 2001-2010, έχουμε βελτιώσει την επίδοσή μας, όπως μαρτυρούν τα μέχρι τώρα γνωστά στοιχεία σε ποσοστό περίπου 28%, οφείλεται όμως στις πολιτικές που ασκήθηκαν από την προηγούμενη κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ...

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Μη μιλάτε για τους εαυτούς σας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): ... αφού το 2004 έως το 2009 έχουμε εισερχόμενο και εξερχόμενο αριθμό νεκρών από τροχαία, τον ίδιο αριθμό, χίλια πεντακόσια άτομα.

Δεύτερον, όσον αφορά τη λειτουργία των ΚΤΕΟ, πράγματι, η κοινοτική οδηγία 96/96 δίνει τη δυνατότητα για τη λειτουργία ΚΤΕΟ από φορείς, οι οποίοι μπορεί να δραστηριοποιούνται σε συναφείς δραστηριότητες. Σήμερα, στην Ελλάδα, με βάση παλαιότερες ρυθμίσεις, λειτουργούν ΚΤΕΟ, τα οποία ανήκουν σε κάποιους που έχουν συνεργεία, έξι στον αριθμό. Αυτό είναι καθεστώς διάκρισης, το οποίο δεν επιτρέπεται να συνεχιστεί.

Στο άρθρο 5 παράγραφος 4 προβλέπονται όλες εκείνες οι ρυθμίσεις, οι οποίες πιστεύουμε ότι διασφαλίζουν καθεστώς αμεροληψίας, αφού πέραν των αυτονόητων -μία και έγινε τόση χρήση αυτής της λέξης- που είναι η εγκατάσταση σε διαφορετικό χώρο -όχι στον ίδιο- η λειτουργία του ΚΤΕΟ είναι στο πλαίσιο αρμοδιότητας άλλου νομικού προσώπου άλλης εταιρίας, όχι της ίδιας, με έλεγχο -και αυτό προβλέπεται στις υπουργικές αποφάσεις που θα εκδοθούν- από το Σώμα Επιθεωρητών, από τις κινητές μονάδες που επιλαμβάνονται και πολλά άλλα ακόμη, ώστε να πετύχουμε αυτήν την αμεροληψία.

Πάντως, φορείς που διατυπώνουν κάποιες απόψεις αυτονόητο είναι -και το δέχεστε και εσείς- να διατυπώνουν απόψεις, οι οποίες περιφρουρούν τρόπον τινά τα δικά τους συμφέροντα, που όμως μπορεί να έρχονται σε σύγκρουση με τις απόψεις, αλλά και τα συμφέροντα άλλων ομάδων.

Πρέπει να σας πω ότι στον τομέα των ιδιωτικών ΚΤΕΟ, κύριε Ροντούλη, μία ομάδα που δραστηριοποιείται στον τομέα των ιδιωτικών ΚΤΕΟ έχει αυτές τις απόψεις. Άλλες ομάδες ιδιοκτητών ιδιωτικών ΚΤΕΟ έχουν άλλες απόψεις. Μην παίρνετε τοις μετρητοίς ως σωστές τις απόψεις κάποιων ομάδων. Φαντάζομαι ότι θεωρείτε πως είναι αυτονόητο πως αυτή η ομάδα προασπίζεται, κυρίως, τα δικά της συμφέροντα και προσπαθεί να αποκλείσει από μια αγορά κάποιους άλλους. Αυτό κατά βάση επιχειρείται.

Αυτό εμάς δεν μας ενδιαφέρει. Δεν θα υιοθετούμε συμπερόντα. Εμείς δεν είμαστε τροχονόμοι των διεκδικήσεων του ενός φορέα σε σχέση με τους άλλους. Εμείς θέλουμε κανόνες, οι

οποίοι εγγυώνται τον ανταγωνισμό και την εύρυθμη λειτουργία αυτών των δομών, για να εξυπηρετείται ο πολίτης, ο χρήστης αυτών των υπηρεσιών.

Σε τελευταία ανάλυση, πρέπει να σας πω ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση επιτρέπει στα Σώματα Ασφαλείας των κρατών-μελών να έχουν ένα δικό τους πρωτόκολλο για την επισκευή και τον έλεγχο των αυτοκινήτων που χρησιμοποιούν –των υπηρεσιακών, προφανώς- και βεβαίως δεν μπορεί να ισχύσει αυτό που είπατε δωρεάν τα αυτοδιοικητικά ΚΤΕΟ να ελέγχουν τεχνικά τα οχήματα των Σωμάτων Ασφαλείας ή άλλων τέτοιων ειδικών Σωμάτων, γιατί δεν επιτρέπεται αυτό το καθεστώς διάκρισης, γιατί τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ θα πουν: «Γιατί αναθέτεις αυτό το έργο εκεί; Διεκδικούμε και εμείς ένα μερίδιο αυτού του έργου.»

Έτσι είναι. Με διαγωνιστική διαδικασία, με ανοικτή διαδικασία γίνονται οι αναθέσεις αυτών των έργων. Όμως, αυτό –επαναλαμβάνω- έχει αντιμετωπιστεί, όπως προβλέπει η Ευρωπαϊκή Ένωση και, όπως ισχύει και σε άλλη κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπάρχει ένα πρωτόκολλο, το οποίο έχουν προβλέψει τα ίδια τα Σώματα Ασφαλείας για τον τρόπο, με τον οποίο επισκευάζουν, συντηρούν και ελέγχουν τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν. Τόσο απλό. Ας μην το κάνουμε, λοιπόν, τόσο μεγάλο θέμα.

Θέλω να πω ότι η συζήτηση για τα διόδια είναι μια συζήτηση δυσάρεστη. Ψηφίσαμε τις συμβάσεις γιατί ασφαλώς είμαστε υπέρ της κατασκευής μεγάλων έργων και δεν θα μπορούσαμε να μην κάνουμε κριτική και κάναμε αναλυτική και εμπεριστατωμένη κριτική, κύριε Δρίτσα, κατά τη συζήτηση αυτών των συμβάσεων –σας παρακαλώ να ανατρέξετε στα σχετικά Πρακτικά- ιδίως όσον αφορά το ύψος και την πυκνότητα των διοδίων. Δεν έχουμε αλλάξει θέση.

Αυτό που άλλαξε όμως επί το δυσμενέστερον είναι η οικονομική συνθήκη, το περιβάλλον μέσα στο οποίο κινούμεθα και καλούμεθα να πάρουμε τις τελικές αποφάσεις.

Σε τελευταία ανάλυση, εμείς –και θέλω να είμαι καθαρός, κύριε Κεφαλογιάννη, σας άκουσα με εξαιρετική προσοχή- δεν είμαστε εδώ για να κατανειόμαστε ευθύνες. Δεν προτιθέμεθα να δίνουμε μάχες οπισθοφυλακής. Είμεθα εδώ για να παίρνουμε χρήσιμες αποφάσεις και να επιτυγχάνουμε αποτελέσματα και στόχους. Γιατί αυτό το οποίο έχει αξία, σε τελευταία ανάλυση, δεν είναι το ιστορικό ή το ποιος είναι αυτός ο οποίος βαρύνεται με το πρόβλημα που σήμερα μας απασχολεί και καλούμεθα να λύσουμε. Το βέβαιο είναι ότι το πρόβλημα υπάρχει και πρέπει να το λύσουμε κατά κύριο λόγο εμείς.

Ζητούμε τη συμπαράστασή σας και τη στήριξή σας, ενώ βρισκόμαστε ενώπιον τέτοιων προβλημάτων, αν δεχθούμε ότι σε αυτήν την Αίθουσα συζητούμε για τα προβλήματα με σκοπό να τα λύνουμε. Και το πρόβλημα που έχουμε να αντιμετωπίσουμε τώρα έχει μόνο μια απάντηση, την οποία πρέπει να δούμε όλοι, πώς θα την κάνουμε να είναι όσο γίνεται πιο πλήρης: να στηρίξουμε τα έργα.

Εάν θέλουμε να στηρίξουμε τα έργα, θα βρούμε τη σωστή απάντηση. Εάν συζητούμε περί άλλων και αδιαφορούμε για το ότι πολλά έργα βρίσκονται πραγματικά στο μεταίχμιο, τότε η Κυβέρνηση θα πάρει τη χρήσιμη απόφασή της με τον ενδεδειγμένο τρόπο και εσείς, βεβαίως, θα επιχειρήσετε με αφορισμούς και συνθήματα να κατακεραυνώσετε την Κυβέρνηση.

Για να μείνει τελικά τι; Να μείνει η εντύπωση στους φίλους κάθε κόμματος για τις κραυγές και την «ηρωική» προσπάθεια που έκανε το κόμμα του, να αναδείξει ως σωστή τη δική του θέση. Στην καθημερινότητα του πολίτη, όμως, αυτό το οποίο θα μείνει είναι η λειτουργία του έργου, η οποία θα κάνει καλύτερη τη ζωή του.

Εμείς, λοιπόν, δουλεύουμε γι' αυτό. Δουλεύουμε για το έργο, που θα κάνει καλύτερη τη καθημερινή ζωή του πολίτη. Όλα τα άλλα, δεν μας ενδιαφέρουν ή μας ενδιαφέρουν ελάχιστα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ορίστε, κύριε Κεφαλογιάννη, έχετε το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Άκουσα, κύριε Πρόεδρε,

με πολλή προσοχή την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού.

Παίρνω το λόγο για να πω μόνο το εξής. Η συζήτηση για τα διόδια οριστικοποιήθηκε σήμερα από τα κόμματα. Ή οι συμβάσεις που υπέγραψε η Νέα Δημοκρατία ήταν σωστές και γι' αυτό τις υπέγραψε και το ΠΑΣΟΚ συμπεριλαμβανομένων και των διοδίων και άρα δεν ανοίγει το θέμα, παρά τα όσα έλεγε προεκλογικά το ΠΑΣΟΚ, ή είναι λάθος οι συμβάσεις, δεν υπηρετούν τα συμφέροντα των πολιτών και τότε η Κυβέρνηση πρέπει να εξηγήσει, για ποιους λόγους δεν ανοίγει το θέμα.

Άρα, σήμερα εγώ θεωρώ με την τοποθέτηση και του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου και του κυρίου Υπουργού, ότι το θέμα για τη Βουλή, τουλάχιστον όσον αφορά την Πλειοψηφία, έχει ληθεί και τέτοιο θέμα στην Αίθουσα να μην ξανατεθεί.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ορίστε, κύριε Πρωτόπαπα, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Επειδή αναφέρθηκε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας σε κάποια πράγματα, θέλω να τονίσω κάτι. Το θέμα δεν το άνοιξε ούτε η Κυβέρνηση, ούτε εμείς. Βεβαίως, ακούστηκε από πολλούς Βουλευτές ένας προβληματισμός, ο οποίος όμως είχε και άλλα χαρακτηριστικά. Ήταν σχετικά με τις παράπλευρες οδούς και άλλα τέτοια ζητήματα.

Ο Υπουργός ήταν σαφής. Εξάλλου, σαφείς ήμασταν και όλοι. Υπάρχει μία σύμβαση. Η σύμβαση αυτή ψηφίστηκε ως κώδικας. Αυτήν τη στιγμή πρέπει να επιλέξουμε, ή γίνονται τα έργα ή δεν γίνονται.

Εάν, ο κ. Κεφαλογιάννης θέλει το δεύτερο, μπορεί να το πει. Εάν ο κ. Κεφαλογιάννης –όπως φαντάζομαι και όπως φαντάζεται ο κάθε λογικός Έλληνας, όπως είναι ο κ. Κεφαλογιάννης- θέλει να γίνουν τα έργα, παρά το ότι έχει γίνει στο παρελθόν και παρά την κριτική που υπήρξε στο σημείο που φθάσαμε σήμερα, τότε είναι καθαρό ότι δίνει την εξουσιοδότηση στην Κυβέρνηση να προχωρήσει με τα σημερινά δεδομένα, όπως τα ανέφερε ο κ. Υπουργός. Τα υπόλοιπα είναι φτώχεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο κ. Ροντούλης.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρωτόπαπα, σας παρακαλώ πολύ!

Εγώ είμαι Βουλευτής από το 2007. Γι' αυτό θέλω να σας κάνω μία απλή ερώτηση. Υπάρχει κάποιος κανονισμός ή οτιδήποτε άλλο, που να σας εξαναγκάζει, ως κόμμα, να ψηφίσετε έναν κώδικα; Υπήρξαν κόμματα, τα οποία καταψήφισαν. Εσείς πήγατε και υπερψηφίσατε. Άρα, λοιπόν, μη δημιουργείτε λανθασμένες εντυπώσεις. Εκτίθεστε.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι αδικείτε κάποιους ανθρώπους, αποδίδοντάς τους στενά συντεχνιακά κίνητρα. Λέτε, δηλαδή, ότι ο τάδε σύλλογος προωθεί τα δικά του συμφέροντα, προσπαθώντας να πάρει ένα μερίδιο της αγοράς, να βγάλει από την αγορά κάποιον άλλο.

Θα μπορούσα να το καταλάβω αυτό. Αλλά σας κατέθεσα κάποια έγγραφα. Εάν κάνετε τον κόπο και τα διαβάσετε –εγώ έκανα τον κόπο και τα διάβασα όλα- θα δείτε ότι, πράγματι, οι άνθρωποι αυτοί ζητάνε να τοποθετηθεί στο Υπουργείο –και αυτό θέλω να καταλάβετε- ένα ολοκληρωμένο, σύγχρονο μηχανογραφικό σύστημα που θα ελέγχει σε πραγματικό χρόνο, δηλαδή όταν γίνονται οι εργασίες σε ένα ΚΤΕΟ, τον έλεγχο που κάνει το ΚΤΕΟ. Αυτό δεν είναι ένα συντεχνιακό αίτημα.

Αυτό –αν θέλετε- εκφράζει μία κοινωνική αγωνία –εγώ δεν θα πω την αγωνία κάποιων επαγγελματιών- εάν είναι οι έλεγχοι, που κάνουν τα ΚΤΕΟ, φερέγγυοι.

Άρα, λοιπόν, που υπάρχει ο συντεχνιασμός; Πού υπάρχει ένα κίνητρο –αν θέλετε- κομματικής ιδιοτέλειας; Εδώ ταιριάζει το «αυτονόητο», διότι και οι ελέγχοντες –τα ΚΤΕΟ- πρέπει να ελέγχονται. Και έρχονται αυτοί οι άνθρωποι που ξέρουν από μέσα την αγορά και σας λένε ότι για να μας ελέγξετε, πάρτε αυτά τα μέτρα, βγάλτε μία υπουργική απόφαση και πείτε ότι αυτά τα μέτρα θα ισχύσουν για τον έλεγχο μας. Να ελεγχθούν θέλουν.

Άρα, λοιπόν, μην τους αδικείτε. Μην τους αποδίδετε κίνητρα που δεν έχουν οι συγκεκριμένοι, ενώ κάποιες άλλες ομάδες

πράγματι –ναι, έχετε δικίο- μπορεί να έχουν. Αλλά, σας παρακαλώ πολύ, κάνετε τον κόπο, διαβάστε την τοποθέτησή τους και θα με δικαιώσετε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσα να έχω το λόγο για ένα λεπτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Θα δευτερολογήσετε δύο φορές, κύριε Κεφαλογιάννη; Τα έχετε παραβιάσει όλα. Εδώ χρειάζεται να βάλουμε ΚΤΕΟ στη Βουλή σε λίγο!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Εμένα μου αρέσει αυτός ο διάλογος, κύριε Πρόεδρε, και γι' αυτό δράττομαι της ευκαιρίας.

Ο Υπουργός απάντησε ότι ο έτερος της πολυκατοικίας που μετακόμισε στη δική μας πολυκατοικία από τη δική σας ο κ. Ροντούλης, οπότε ενδεχομένως να μη χρειαζόταν...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Μα ντε και καλά πρέπει να μας βάλουν σε πολυκατοικία;

Έχουμε μονοκατοικία δικιά μας, κύριε Πρόεδρε, ευάερη, ευήλια, με ανοιχτά παράθυρα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Παρακαλώ, συνεχίστε. Να σεβαστούμε το προσωπικό, γιατί είναι προχωρημένη η ώρα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ανεξαρτήτως πολυκατοικιών, η απάντηση δόθηκε από τον κ. Ροντούλη. Κανείς δεν υποχρεώνει κανέναν να ψηφίσει ούτε νόμο, ούτε κώδικα. Προφανώς, για να το ψηφίσει το ΠΑΣΟΚ σημαίνει ότι συμφωνούσε με τη βασική του φιλοσοφία.

Αλλωστε κι εμείς –για να ανοίξω κι ένα άλλο θέμα να απαντήσει και ο Υπουργός των Υποδομών- για θέματα που είχε φέρει το ΠΑΣΟΚ, όχι ως κώδικες, αλλά ως διεθνείς συμβάσεις, όπως, παραδείγματος χάριν, η Αττική Οδός, την εποχή της πρώτης κυβέρνησης μετά το 1993, του κ. Παπανδρέου, που υπήρχε διάταξη νόμου, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ –εσείς που είστε πιο νέοι στην κοινοβουλευτική σας παρουσία- όπως στο άρθρο 5 παράγραφος 1 έλεγε: «Ο παρών νόμος υπερισχύει κάθε ελληνικού νόμου και του ελληνικού Συντάγματος». Το θυμάμαι χαρακτηριστικά, γιατί εκεί στηρίζαμε όλη την αντιπολιτευτική μας στάση για να καταψηφίσουμε εκείνο το νομοσχέδιο. Το άρθρο 6, παράγραφος 6 αναφερόταν στη συνταγματική ρύθμιση περί εγγυήσεως των ξένων επενδύσεων, ακόμη και τη ζημία τους.

Είπαμε, λοιπόν, εμείς ότι ένα τέτοιο νόμο δεν μπορούμε να τον ψηφίσουμε κι ας ήταν και διεθνής σύμβαση. Δεν μπορούμε να ψηφίσουμε ένα νόμο, που ενώ είχε κοστολογηθεί 420 δισεκατομμύρια δραχμές τότε, τα παράλληλα έργα, αυτά, δηλαδή, που δόθηκαν απ' ευθείας από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, ήταν άλλα 440. Και πήγε 1 τρισεκατομμύριο, 100 δισεκατομμύρια δραχμές, δηλαδή 3 δισεκατομμύρια ευρώ. Να, που λείπουν τα λεφτά. Επίσης, εκεί υπήρχαν και διόδια.

Τέλος πάντων, για να κλείσει αυτή η συζήτηση, για να κλείσουμε το θέμα των διοδίων, εγώ κρατώ ότι πρώτον, το ΠΑΣΟΚ ψήφισε τη σύμβαση και δεύτερον, το ΠΑΣΟΚ δεν κρίνει, παρά τα όσα έλεγε προεκλογικά, ότι είναι μία σύμβαση, την οποία πρέπει να διαπραγματευτεί ξανά. Αυτά τα δύο στοιχεία μένουν και για τις συζητήσεις που θα γίνουν στο μέλλον.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για να κλείσουμε τη συζήτηση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευθύς εξ αρχής, πρέπει να αποσαφηνίσω ότι, όχι μόνο δεν υπενόησα κάτι αρνητικό για την ομάδα των επιχειρηματιών που έχουν στη δικαιοδοσία τους τα συγκεκριμένα ΚΤΕΟ, αλλά αντιθέτως θα έλεγα ότι διαθέτουν ΚΤΕΟ, τα οποία είναι από τα πλέον αξιόπιστα –και είναι γνωστό αυτό- εις την αγορά των ΚΤΕΟ.

Αυτό, όμως –επιτρέψτε μου να πω και αυτό είναι, πράγματι, αυτονόητο- επιβάλλει σε μένα και σ' εσάς, όμως και σε όλους τους συναδέλφους, να τηρούμε μία απόσταση από τα επιχειρήματα ή τις προτάσεις των φορέων, τις οποίες πάντως πρέπει να μελετούμε και να αναλύουμε. Σας διαβεβαιώ ότι έχουμε μελετήσει με πολλή προσοχή λέξη προς λέξη και αυτές και πολλές άλλες προτάσεις από άλλους φορείς που έχουν κατατεθεί για τα συναφή θέματα.

Αυτό το οποίο έχει αξία είναι τούτο: Εμείς πιστεύουμε ότι μπορεί να δημιουργηθεί αυτός ο αποτελεσματικός μηχανισμός που

διασφαλίζει την αμεροληψία και την αντικειμενικότητα και γι' αυτό ακριβώς ανοίγουμε την αγορά σε επαγγελματίες ή πολίτες οι οποίοι θέλουν να δραστηριοποιηθούν και στο χώρο των ΚΤΕΟ.

Ήδη έχουμε κάνει την ανάλογη προετοιμασία και να είστε σίγουροι ότι πολύ σύντομα –πιστεύω ότι θα το πετύχουμε μέσα στο 2011- σε ζωντανό χρόνο, σε άμεσο χρόνο, όλα τα ΚΤΕΟ θα συνδέονται με το τερματικό του Υπουργείου μας. Αυτό ήδη υπάρχει για τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Άλλο σύστημα υπάρχει για τα λεγόμενα «δημόσια ΚΤΕΟ». Θα πρέπει να υπάρχει συμβατότητα. Γίνονται οι αναγκαίες προσαρμογές, ώστε να πετύχουμε να ελέγχεται το σύνολο των ΚΤΕΟ σε άμεσο χρόνο, με τις πληροφορίες και τα στοιχεία τα οποία θα μεταδίδονται στο τερματικό του Υπουργείου μας. Άρα, αυτό το θέμα αντιμετωπίζεται.

Όσον αφορά το μεγάλο θέμα των συμβάσεων παραχώρησης, πρέπει να σας πω ότι είμαστε αναφανδόν υπέρ του τύπου των συμβάσεων παραχώρησης, διότι μπορεί το κράτος με τη μόχλευση ιδιωτικών κεφαλαίων να εξασφαλίσει σύγχρονες υποδομές. Ψηφίσαμε αυτές τις συμβάσεις, γιατί ανταποκρίνονται στο πνεύμα της πολιτικής μας και γιατί αφορούσαν συγκεκριμένα έργα υποδομής. Διατυπώσαμε την κριτική μας με έναν έντονο τρόπο και είμαστε συνεπείς προς αυτήν την κριτική.

Από την άλλη, αυτό το οποίο δεν μπορούσε να προβλέψει κανείς το 2007 –εμείς τουλάχιστον, γιατί εσείς ίσως το ξέρατε- ήταν η κατάσταση της χώρας όπως διαγραφόταν με βάση τα οικονομικά μεγέθη, τους μακροοικονομικούς δείκτες που η τότε κυβέρνηση έπρεπε να γνώριζε πάρα πολύ καλά.

Πάντως, το άρθρο 19 και μία από τις τρεις τροπολογίες που αφορά την πληρωμή του φυσικού αντικείμενου, ακόμα και αν δεν έχει ολοκληρωθεί το σύνολο του αντικείμενου που προβλέπεται να ολοκληρωθεί εντός συγκεκριμένης αποκλειστικής προθεσμίας, θα συζητηθούν αύριο. Είναι δύο παρεμβάσεις καίριες, οι οποίες θα διευκολύνουν την πρόοδο των έργων που γίνονται με τον τύπο της παραχώρησης και κατά τούτο συνιστούν αλλαγές στη σύμβαση που ψήφισε η Νέα Δημοκρατία για την εκτέλεση έργων με συμβάσεις παραχώρησης. Είναι δύο πολύ σημαντικές αλλαγές, οι οποίες θα μου επιτρέψετε να πω ότι αξιοποιούν αυτό για το οποίο γίνεται απόψε αρκετά λόγος, το αυτονόητο, την κοινή λογική.

Πάντως, για μονοκατοικίες και πολυκατοικίες θα συζητήσουμε αύριο που θα συζητάμε την τροπολογία για τους ημιυπαίθριους χώρους, όχι απόψε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού, του Τεχνικού Ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και την προστασία του Περιβάλλοντος. Κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού, του Τεχνικού Ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και την προστασία του Περιβάλλοντος, Κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 0.54' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα ημέρα Τετάρτη 1η Δεκεμβρίου 2010 και ώρα 10.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και

Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού, του Τεχνικού Ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και την προστασία του Περιβάλλοντος,

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

