

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΒ΄

Τετάρτη 1 Δεκεμβρίου 2010

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 2003
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το Γενικό Λύκειο Ψυχικού, το 3ο Γυμνάσιο Μεταμόρφωσης, το 48ο Δημοτικό Σχολείο Περιστερίου Αττικής, το 1ο Γενικό Λύκειο Ασπροπύργου και το 3ο Δημοτικό Σχολείο Τρίπολης, σελ. 2004,2013,2015,2021,2025,2033

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 2 Δεκεμβρίου 2010, σελ. 2003

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση επί των άρθρων και των τροπολογιών 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. 2003

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

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

ΑΙΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ.,	σελ.2022
ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ Ι.,	σελ.2004,2005
ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ Γ.,	σελ.2009
ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ Ε.,	σελ.2023
ΒΟΥΓΙΑΣ Σ.,	σελ.2011,2013
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ.,	σελ.2014
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ.,	σελ.2010
ΖΙΩΓΑΣ Ι.,	σελ.2026
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α.,	σελ.2027,2028,2030
ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ Σ.,	σελ.2015
ΚΑΝΕΛΛΗ Γ.,	σελ.2007,2008
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ Σ. (Ν.Δ.),	σελ.2016
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ Ά.,	σελ.2013
ΛΕΒΕΝΤΗΣ Α.,	σελ.2021
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Α.,	σελ.2017,2019
ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ Κ.,	σελ.2006
ΜΙΧΟΥ Μ.,	σελ.2025
ΡΕΠΠΑΣ Δ.,	σελ.2028,2029,2030, 2033
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α.,	σελ.2032
ΣΑΛΜΑΣ Μ.,	σελ.2017
ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ Ν.,	σελ.2019
ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ Ν.,	σελ.2024

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΓ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΑΒ'

Τετάρτη 1 Δεκεμβρίου 2010

Αθήνα, σήμερα την 1η Δεκεμβρίου, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.05' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της Ε' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΒΕΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Καλή σας μέρα και καλό μήνα!

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 30-11-2010 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΑΑ' συνεδριάσεώς του της Τρίτης 30 Νοεμβρίου 2010 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμων:

«1. «Κατάργηση και συγχώνευση υπηρεσιών, οργανισμών και φορέων του δημόσιου τομέα».

2. «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 5^{ης} Ιουλίου 2006 και άλλες συναφείς διατάξεις»)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Πέμπτης 2 Δεκεμβρίου 2010.

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

1. -Η με αριθμό 249/29-11-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Μιχαήλ Κατρίνη προς την Υπουργό Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις αλλαγές στο δικαίωμα μετεγγραφής των φοιτητών κ.λπ..

2. -Η με αριθμό 246/29-11-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνου Μαρκόπουλου προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με το νέο Υγειονομικό Χάρτη της Χώρας, την υποβάθμιση των Νοσοκομείων κ.λπ..

3. -Η με αριθμό 247/29-11-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Σπυριδώνος Χαλβατζή προς τον Υπουργό Εξωτερικών, σχετικά με τη διεκδίκηση των γερμανικών αποζημιώσεων και οφειλών προς τη Χώρα μας κ.λπ..

4. -Η με αριθμό 256/29-11-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Μαυρουδή Βορίδη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τη χορήγηση πολυτεκνικού επιδόματος στους ομογενείς της Βορείου Ηπείρου κ.λπ..

5. -Η με αριθμό 258/29-11-2010 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ηρούς

Διώτη προς τους Υπουργούς Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και Οικονομικών, σχετικά με την αντιμετώπιση των προβλημάτων του Οργανισμού Περίθαλψης Ασφαλισμένων Δημοσίου κ.λπ..

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

1. -Η με αριθμό 251-29-11-2010 επίκαιρη ερώτηση του Γ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ευάγγελου Αργύρη προς τους Υπουργούς Οικονομικών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την εξαγορά της ΕΛΒΙΖ Α.Ε. από την ΑΒΓΗ ΔΩΔΩΝΗ Α.Ε., τη στρατηγική διαχείρισης της περιουσίας της ΑΤΕ κ.λπ..

2. -Η με αριθμό 260/29-11-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Ιωαννίδη προς τον Υπουργό Πολιτισμού και Τουρισμού, σχετικά με τη διακοπή παροχής φυσικού αερίου στα κολυμβητήρια ΠΟΣΕΙΔΩΝΕΙΟ και ΕΘΝΙΚΟ της Θεσσαλονίκης κ.λπ..

3. -Η με αριθμό 263/29-11-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Άγγελου Τζέκη προς τους Υπουργούς Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, σχετικά με την κατασκευή της επαρχιακής οδού Καρδίας-Τριλόφου-Μηχανιώνας στο Δ.Δ. Τριλόφου κ.λπ..

4. -Η με αριθμό 257/29-11-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αστέριου Ροντούλη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την πιθανή κατάργηση των ΔΟΥ Τυρνάβου και Αγιάς στα πλαίσια του σχεδίου ανάπτυξης των ΔΟΥ κ.λπ..

5. -Η με αριθμό 259/29-11-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Μιχαήλ Κριτωτάκη προς τους Υπουργούς Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την ανάγκη δημιουργίας Τμήματος Υποδοχής 1 στο Γυμνάσιο των Ανωγείων, τη στελέχωση της μαθητικής εστίας κ.λπ..

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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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, Κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και

άλλες διατάξεις».

Στη χθεσινή συνεδρίαση ψηφίστηκε το νομοσχέδιο επί της αρχής. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθούν τα άρθρα και οι τροπολογίες ως μία ενότητα.

Πριν μπούμε, όμως, στη συζήτηση γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι εννέα μαθητές και μαθήτριες και τρεις εκπαιδευτικοί από το Γενικό Λύκειο Ψυχικού.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, επειδή τα άρθρα είναι πάρα πολλά και ογκώδες το νομοσχέδιο, θα προσπαθήσω να είμαι πιο σύντομος, αλλά δεν νομίζω ότι θα μου φθάσουν τα οκτώ λεπτά. Λίγα παραπάνω θα χρειαστώ, είναι σίγουρο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Θα υπάρξει για τους Εισηγητές, ως συνήθως, μια ανοχή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, συγκεκριμένα στο άρθρο 1, προβλέπεται η σύσταση στο Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας, που υπάγεται απευθείας στον Υπουργό και έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα. Στο άρθρο αυτό καθορίζεται η αποστολή του ΕΣΟΑ και το πλαίσιο λειτουργίας του, καθώς και η συγκρότηση και η θητεία των μελών του, η οποία είναι τριετής, με δυνατότητα ανανέωσης. Για το διορισμό των μελών του Εθνικού Συμβουλίου εκδίδεται αντίστοιχη υπουργική απόφαση.

Στο άρθρο 2 συνίσταται στο Υπουργείο Μεταφορών Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και καθορίζεται η αποστολή και η αρμοδιότητές της.

Στο άρθρο 3 έχουμε αναφορά στη διάθεση των υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών.

Στο άρθρο 4 καθορίζεται ο τρόπος λειτουργίας της Υπηρεσίας με τη διευκρίνιση των προϊσταμένων οργανικών μονάδων και των υπηρεσιών του αντίστοιχου Υπουργείου.

Στο Κεφάλαιο Β' και στο άρθρο 5 παρέχεται η δυνατότητα στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ να διαπιστώνονται κατά το πρότυπο του ΕΛΟΤ 17020, με πιστοποιητικό διαπίστευσης, ανεξαρτήτως τύπου, επαναφέροντας ουσιαστικά την αρχική διάταξη του ν. 2963/2001. Η έκδοση της άδειας λειτουργίας ενός ιδιωτικού ΚΤΕΟ είναι δυνατή και πριν τη διαπίστευσή της, εφόσον κατά την έκδοσή της έχει υποβληθεί αίτηση για διαπίστευση από τον αρμόδιο φορέα.

Σε κάθε περίπτωση, το πιστοποιητικό διαπίστευσης πρέπει να υποβληθεί υποχρεωτικά στην αρμόδια υπηρεσία εντός έξι μηνών από την έκδοση της άδειας, αλλιώς αυτή παύει να ισχύει αυτοδικαίως. Έτσι, δίνουμε μια δυνατότητα επιπλέον στην ταχύτατη λειτουργία των ιδιωτικών ΚΤΕΟ, για να μην υπάρξει καθυστέρηση. Υπάρχει, όμως, και η αντίστοιχη υποχρέωση των ίδιων μέσα σε έξι μήνες να έχουν ολοκληρώσει τη διαδικασία της έκδοσης αδειάς.

Στην παράγραφο 2 παρέχεται προθεσμία δεκαοκτώ μηνών για τη διαπίστευση των δημόσιων ΚΤΕΟ –και εδώ πάλι με το ίδιο σύστημα των ΕΛΟΤ 17020– από την ψήφιση του νομοσχεδίου. Μετά το πέρας αυτής της προθεσμίας, δεν θα μπορούν να διαπιστευτούν, δεν θα μπορούν να λειτουργούν τα ΚΤΕΟ.

Να πω εδώ, κύριε Υπουργέ, ότι εσείς είπατε πως τα ΚΤΕΟ ανήκουν στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Όμως, κανένας, πιστεύω ότι δεν μπορεί να αφαιρέσει σήμερα αρμοδιότητες από τη νέα Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση, όπως έγινε με το νέο Κώδικα. Μπορούμε σήμερα να αφαιρέσουμε την αρμοδιότητα των ΚΤΕΟ, να τα κλείσουμε, να τα σταματήσουμε; Είναι αρμοδιότητα δική μας; Ψηφίσαμε το νόμο του «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ» πριν λίγο καιρό. Σήμερα οι περιφερειάρχες θα τα έχουν στην αρμοδιότητά τους και σε ενάμιση μήνα θα τα λειτουργήσουν. Ακόμη και μέχρι να δημοσιευθεί ο νόμος, δεν θα προλάβουμε να αλλάξουμε κάτι. Άρα, νομίζω ότι είναι άστοχο να συζητάμε για μία αρμοδιότητα, την οποία έχουμε παραχωρήσει πριν λίγο καιρό και σήμερα θέλουμε να την αφαιρέσουμε.

Στην παράγραφο 3 προβλέπονται οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, που υποπίπτουν σε παραβάσεις και με εξουσιοδοτική διάταξη δίνεται η δυνατότητα να καθοριστούν τα όργανα και η διαδικασία επιβολής των ανωτέρω διοικητικών κυρώσεων και η διαδικασία είσπραξης των προστίμων.

Καταργείται στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου η απαγόρευση ίδρυσης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ από φυσικά και νομικά πρόσωπα μέλη ή μετόχων, των οποίων δραστηριοποιούνται στους τομείς επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών που έχει τεθεί στην περίπτωση α' της παραγράφου 11 του άρθρου 16 του ν.3534/2007.

Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι έχουμε μια ίση αντιμετώπιση, ισονομία, σε όλους όσους ενδιαφέρονται να μπουν στο επάγγελμα και έχουν την αντίστοιχη εμπειρία και την αντίστοιχη σχέση. Πάντα υπάρχουν κάποιες επιφυλάξεις, ότι θα μπορεί να υπάρχει κάποια παρασπονδία. Νομίζω ότι έχετε βάλει και τις δικλίδες. Κυρίως, όμως είναι ο έλεγχος που θα πρέπει να έχουν όλες αυτές οι διαδικασίες όχι για να καλύψουμε την ισονομία, όσον αφορά τα συμφέροντα των διαφόρων τάξεων, αλλά κυρίως για να προστατέψουμε την ασφάλεια του πολίτη. Τα οχήματα να έχουν πραγματικά εκείνη την αντιμετώπιση που πρέπει, οριζόντια σε κάθε φορέα και για το λόγο αυτό επιβάλλεται αυστηρότατος έλεγχος. Με αυτόν τον τρόπο θα είμαστε ισόνομοι και θα υπάρχει διαφάνεια στην αντιμετώπιση των νέων μορφών και των νέων δράσεων των επιχειρηματιών που θα δραστηριοποιηθούν πάνω στην ασφάλεια του αυτοκινήτου.

Στην παράγραφο 5 του ίδιου άρθρου προβλέπονται οι χρήσεις γης μέσα στις πόλεις όπου υπάρχουν ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Απαγορεύεται η επέκτασή τους και επιτρέπεται η μεταβίβαση της άδειας. Αυτά όμως δεν μπορούν να επεκταθούν, αν δεν προβλέπονται από τις χρήσεις γης. Με τον τρόπο αυτό, σε είκοσι χρόνια –που τους δίνουμε ένα περιθώριο– μπορεί να αποσβεστεί και η επένδυση –είναι ένας ικανός χρόνος– και παράλληλα να δημιουργήσουμε ένα περιβάλλον μέσα στις πόλεις, το οποίο θα αντιστοιχεί σε αυτό που επιδιώκουμε για τις βιώσιμες πόλεις.

Στην παράγραφο 6 του ίδιου άρθρου αυξάνεται το πλάτος εισόδου και εξόδου, αποκλειστικά και μόνο για τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ βαρέων οχημάτων για να υπάρχει ασφάλεια ως προς την έξοδο και την είσοδο, αλλά και στις κινήσεις που μπορεί να κάνει μπρος-πίσω, για να βγει από ένα ΚΤΕΟ.

Στην παράγραφο 7 ορίζεται ότι οι ιδιοκτήτες οχημάτων κάθε κατηγορίας, προκειμένου να διασφαλίσουν αυτά, υποχρεούνται να έχουν εφοδιαστεί με δελτίο τεχνικού ελέγχου, όταν αυτό απαιτείται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Άρα, έχουμε μία αμφίδρομη σχέση μεταξύ δελτίου τεχνικού ελέγχου και ασφάλισης αυτοκινήτου, όταν το ένα υποχρεώνει να υπάρχει και το άλλο. Με αυτόν τον τρόπο μπορούμε να καλύψουμε περισσότερο και τις δυο πλευρές: Και το θέμα της ασφάλισης των αυτοκινήτων, αλλά και το θέμα του ελέγχων των αυτοκινήτων.

Στην παράγραφο 8 διευρύνεται ο ορισμός των δημόσιων ΚΤΕΟ και προστίθεται στους φορείς που διενεργούν τεχνικούς ελέγχους σε οχήματα, το Ειδικό Εργαστήριο Καυσασερίων που υπάγεται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Στην παράγραφο 9 του ίδιου άρθρου τροποποιείται και βελτιώνεται η διάταξη, που ισχύει σήμερα για την καταβολή πρόσθετου ειδικού τέλους κατά την εκπρόθεσμη προσκόμιση οχήματος σε ΚΤΕΟ για τεχνικό έλεγχο.

Στην παράγραφο 10 προβλέπεται ότι μόνο τα έσοδα από τη διενέργεια περιοδικών τεχνικών ελέγχων από τις Κινητές Μονάδες Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων θα πηγαίνουν στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις και θα διατίθενται αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών μεταφοράς, λειτουργίας και συντήρησης του μηχανολογικού και λοιπού εξοπλισμού των Κινητών Μονάδων.

Στην παράγραφο 11 προβλέπεται η δυνατότητα επιβολής πρόσθετου τέλους στα δημόσια ΚΤΕΟ, μετά από απόφαση του οικείου νομάρχη και τώρα περιφερειάρχη, το οποίο δεν θα υπερβαίνει το 10% και θα αποτελεί έσοδο της οικείας Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης που λειτουργεί.

Στην παράγραφο 12, με την προτεινόμενη προσθήκη, διευκλύνεται η ίδρυση ιδιωτικών ΚΤΕΟ σε νησιωτικές περιοχές που

έχουν μικρότερο αριθμό κυκλοφορούντων οχημάτων σε γήπεδα άρτια μικρότερα των τεσσάρων στρεμμάτων, όπως προβλέπεται από το ν. 2963/2001, προκειμένου να μπορεί να ολοκληρώνεται ο τεχνικός έλεγχος σε κάθε περιοχή της χώρας. Ακόμη και στα πολύ μικρά νησιά, που κυκλοφορούν λίγα οχήματα, θα μπορεί να υπάρξει αυτή η δυνατότητα.

Στο άρθρο 6 καθιερώνεται για πρώτη φορά ο Ειδικός Έλεγχος Εκπομπών Θορύβου όλων των κυκλοφορούντων δικύκλων και τρικύκλων στη χώρα μας για την προστασία του περιβάλλοντος και ειδικά των πολιτών από τον εκπνεόμενο θόρυβο. Αυτό γίνεται για πρώτη φορά. Τα οχήματα αυτά θα πρέπει να έχουν κάρτα ελέγχου θορύβου. Δημιουργούμε έτσι ένα πολύ καλύτερο περιβάλλον μέσα στις πόλεις. Το ζούμε όλοι και το βιώνουμε καθημερινά. Με αυτόν τον τρόπο όμως, δίνουμε και τη δυνατότητα να δημιουργηθούν και νέες θέσεις εργασίας.

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

Κυρία Πρόεδρε, θα χρειαστώ λίγο χρόνο παραπάνω. Όπως σας είπα, είναι πάρα πολλά αυτά που έχω να πω. Θα χρειαστώ πάνω από δέκα λεπτά, για να τα διαβάσω μόνο επιγραμματικά.

Στο άρθρο 7, με την προτεινόμενη ρύθμιση, αποσκοπείται η μείωση της επιβάρυνσης του πολίτη, χωρίς να υπάρχει διαφοροποίηση στη διαδικασία του τεχνικού ελέγχου και στο χρόνο υποχρέωσης ελέγχου καυσαερίων ενός οχήματος, διότι σήμερα η ίδια μέτρηση καταχωρείται κατά τη διάρκεια του τεχνικού ελέγχου στα ΚΤΕΟ και στην κάρτα ελέγχου και στο δελτίο με επιπλέον κόστος για την έκδοση της κάρτας ελέγχου καυσαερίων. Τα οχήματα θα υποβάλλονται σε περιοδικό και τεχνικό έλεγχο από τα ΚΤΕΟ στον οποίο συμπεριλαμβάνεται υποχρεωτικά ο έλεγχος καυσαερίων. Τα δελτία τεχνικού ελέγχου θα επέχουν και κάρτα ελέγχου καυσαερίων. Με αυτόν τον τρόπο έχουμε και ταχύτητα χρόνου και οικονομία για τους οδηγούς.

Στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου προβλέπεται η συμπλήρωση του έργου των κινητών μονάδων ελέγχου πεδίου, όπως ορίζεται στο προεδρικό διάταγμα 363, με αυτό της οπτικής επιθεώρησης της κατάστασης του οχήματος σε θέματα οδικής ασφάλειας και λειτουργίας. Αυτό θα συμβάλλει στην ενίσχυση των μέτρων για την οδική ασφάλεια, η οποία αποτελεί κεντρικό σημείο αναφοράς των ρυθμίσεων του εν λόγω σχεδίου νόμου.

Στο άρθρο 8, χωρίς να αναφέρεται η σημασία του τεχνικού ελέγχου, δίνεται η δυνατότητα στους πολίτες, που για διάφορους λόγους δεν προσκόμισαν τα αυτοκίνητά τους για τεχνικό έλεγχο εμπρόθεσμα, να καταβάλουν το προβλεπόμενο από τον ΚΟΚ πρόστιμο, μειωμένο βέβαια στο 1/8, δηλαδή 50 ευρώ αντί 400 ευρώ, αν πάνε μέσα σε δέκα ημέρες το όχημά τους να περάσει από έλεγχο. Εξαιρούνται, βέβαια, τα σχολικά και λοιπά λεωφορεία, ασθενοφόρα και φορτηγά με μεικτό βάρος επάνω από 3,5 τόνους.

Στο άρθρο 9 ορίζεται η θεωρητική εξέταση των οδηγών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Διενεργείται εντός ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών. Σε περίπτωση που οι εξετάσεις πραγματοποιούνται είτε μετά το πέρας του ωραρίου είτε σε ημέρες αργιών, η αποζημίωση βαρύνει τον προϋπολογισμό της οικείας Νομαρχιακής ή Περιφερειακής τώρα Αυτοδιοίκησης.

Στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου προβλέπεται το δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης και περιοδικής κατάρτισης αποκλειστικά για οδηγούς εργαζόμενους σε συγκοινωνιακό φορέα, όταν οι φορείς αυτοί απασχολούν πάνω από τριακόσιους οδηγούς.

Με το άρθρο 10 η ισχύς των αδειών λειτουργίας των συνεργείων συντήρησης και επισκευής μοτοποδηλάτων παρατείνεται μέχρι το 2017. Όλο αυτό το χρονικό διάστημα, από το 1988 μέχρι σήμερα, είδαμε ότι γίνονται παρατάσεις των παρατάσεων, χωρίς να λύνεται κανένα ουσιαστικό πρόβλημα. Η τελευταία προθεσμία, η τελευταία χρονική παράταση, καλύπτει όλους. Από το 1988 μέχρι το 2017 είναι περίπου τριάντα χρόνια. Όποιος και να δραστηριοποιούνταν, θα είχε βγει στη σύνταξη. Άρα, σημαίνει ότι και επαρκή χρόνο δίνουμε και δημιουργούμε συνθήκες βιώσιμης πόλης και στα μικρά και στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Στην παράγραφο 2 επιτρέπει η έκδοση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας συνεργείων απασχολούμενων με τοποθέτηση και

επισκευή συσκευών και εξαρτημάτων υγραερίου αυτοκινήτων. Βάζουμε δηλαδή το υγραέριο πλέον στη ζωή μας. Δημιουργούμε καινούργιες δυνατότητες ως προς τους χώρους των συνεργείων, αλλά και των πρατηρίων υγρών καυσίμων, δημιουργούμε νέες θέσεις εργασίας, δημιουργούμε οικονομίες κλίμακας.

Στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου καταργείται το εδάφιο ε' της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του προεδρικού διατάγματος 78/1988, το οποίο θέσπισε συγκεκριμένες αποστάσεις ασφαλείας και αδειοδότησης συνεργείων υγραερίου, γενικότερα αερίων υπό πίεση καύσιμα. Αυτή την απόσταση τη φέρνουμε στα ογδόντα μέτρα.

Στην παράγραφο 4 μειώνουμε την απόσταση, από τα εκατόν πενήντα μέτρα στα ογδόντα μέτρα. Θεωρούμε ότι τα εκατόν πενήντα μέτρα είναι υπερβολικά μεγάλη απόσταση.

Στην παράγραφο 5 μειώνεται η ελάχιστη ωφέλιμη επιφάνεια των συνεργείων υγραερίου, από εβδομήντα, στα πενήντα μέτρα. Είναι ένα χρόνιο αίτημα και θεωρούμε ότι τα πενήντα μέτρα είναι μία ικανή επιφάνεια, για να μπορεί να λειτουργήσει με αρτιότητα το συνεργείο.

Στην παράγραφο 7 θεσπίζεται για τον μηχανοτεχνίτη και τον ηλεκτροτεχνίτη εναλλακτικός τρόπος απόκτησης πιστοποιητικού προϋπηρεσίας για τη χορήγηση άδειας επαγγέλματος τεχνίτη συσκευών υγραερίου ή τεχνίτη αερίων καυσίμων.

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

Του δίνει τη δυνατότητα, μ' ένα ταχύρυθμο πρόγραμμα, να μπορεί να πάρει αυτή την άδεια, γιατί σήμερα λειτουργούν ελάχιστες μονάδες, δομές φυσικού και υγρού αερίου για τον αριθμό των ανθρώπων που θέλουν να ασχοληθούν...

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, μόνο και για να το διαβάσω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Εσείς ψηφίσατε τον Κανονισμό. Τι να κάνουμε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Είπα ότι θα χρειαστώ ίσως και δεκαπέντε λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Είπαμε μία μικρή παράταση, αλλά όχι διπλάσιο χρόνο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Εισηγητής είμαι, κυρία Πρόεδρε, τουλάχιστον να διαβάσω τα άρθρα. Έχω σβήσει τα πάντα.

Στο άρθρο 11 θεσπίζεται νέα σημαντική μειωμένη ελάχιστη απόσταση ασφαλείας –το είπαμε και προηγουμένως– από τα διακόσια στα ογδόντα μέτρα, που μπορεί να απέχουν τα νεοϊδρυόμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων.

Στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου η προτεινόμενη ρύθμιση διευρύνει την απαγόρευση εγκατάστασης νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων κάτωθεν γραφείων και ξενοδοχείων για λόγους δημόσιας ασφάλειας, όπως ήταν και στα κτήρια που προβλέπονταν από τον νόμο. Είχαν εξαιρεθεί, για κάποιο λόγο, τα γραφεία και τα ξενοδοχεία. Προτείνουμε σήμερα να αφαιρεθεί και από εκεί.

Στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου σημειώνεται ότι διατηρούνται για λόγους οδικής ασφάλειας οι αποστάσεις μεταξύ πρατηρίων υγρών καυσίμων της παραγράφου 1 εδάφιο του βασικού διατάγματος 465/70, όπως ισχύει, οι οποίες διαφοροποιούνται ανάλογα με την κατηγορία της οδού, εθνική οδός, επαρχιακή οδός κ.λπ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Παρακαλώ, ολοκληρώστε. Έχετε και τη δευτερολογία σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Στην παράγραφο 5 παρέχεται το δικαίωμα εγκατάστασης λειτουργούντων πρατηρίων πιεσμένου φυσικού αερίου για την κίνηση οχημάτων, καθώς και του λοιπού απαιτούμενου εξοπλισμού.

Προχωρώ προς το τέλος. Μπαίνω στο κεφάλαιο που αναφέρεται στην εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής Λαγκαδά. Ενάντι δημόσιου εξυπηρετούνται με συνδυασμένες μεταφορές. Δίνεται η δυνατότητα μέσα από τη σύμβαση, η οποία προβλέπεται στο νομοσχέδιο, να μπορούν να εξυπηρετούνται οι κάτοικοι της

ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης.

Και για τα διόδια, κλείνοντας κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να πω όσον αφορά το άρθρο 19, που αναφέρεται στην ενοποίηση, ότι υπογράφηκε μία σύμβαση στο Ελληνικό Κοινοβούλιο το καλοκαίρι του 2007, λίγο πριν από τις εκλογές, με μειωμένο αριθμό Βουλευτών. Ήταν στο Θερινό Τμήμα, στο οποίο η τότε κυβέρνηση, αναφερόμενη στη Σύμβαση, έφερε και τη σχέση του αναδόχου του έργου με τη δαπάνη από πλευράς του δημοσίου. Ουμάμα τότε και διάβασα και από τα Πρακτικά, κύριε Υπουργέ, ότι το ΠΑΣΟΚ, στην Αντιπολίτευση τότε, ψήφισε το νομοσχέδιο, για να μην θεωρηθεί ότι είναι εναντίον των μεγάλων έργων στη χώρα μας. Όμως το θέμα της τοποθέτησης διοδίων ανά τη χώρα και του κόστους των διοδίων μέσα από τη Σύμβαση φάνηκε ότι ήταν μια ιστορία καθόλου προσεγγμένη. Δεν θέλω να πω ότι ήταν ηθελμένη, αλλά δεν ήταν καθόλου προσεγγμένη.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Κυριάκος Μητσοτάκης.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος και να αναφερθώ μόνο σε συγκεκριμένα άρθρα, τα οποία πιστεύω ότι χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής, καθώς είχα την ευκαιρία να τοποθετηθώ πολύ αναλυτικά και στις συνεδριάσεις της αρμόδιας επιτροπής.

Έρχομαι απευθείας στο άρθρο 5, κύριε Υπουργέ. Παρακολούθησα και τη χθεσινή ομιλία σας. Είναι σαφές ότι έχουμε μία διαφορετική θεώρηση σχετικά με το αν πρέπει ή δεν πρέπει το κράτος, εν τη ευρεία εννοία, να συμμετέχει στη διαδικασία του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων. Επαναλαμβάνω ότι εμείς πιστεύουμε πως χάνετε μια μεγάλη ευκαιρία να δείξετε ένα δείγμα γραφής σχετικά ανώδυνα, να μικρύνετε το κράτος και να αποσυρθεί αυτό από μία οικονομική δραστηριότητα στην οποία δεν έχει πραγματικό λόγο ύπαρξης. Επιτρέψτε μου να κάνω μία μόνο ευρύτερη πολιτική παρατήρηση, ότι αν δεν δείχνετε την απαιτούμενη τόλμη σε ζητήματα όπως η άμεση κατάργηση των δημόσιων ΚΤΕΟ, δεν ξέρω πού θα βρείτε την τόλμη να προωθήσετε πολύ σκληρές μεταρρυθμίσεις, οι οποίες θα σας φέρουν σε σύγκρουση και με ισχυρά συνδικάτα, τα οποία πρόσκεινται στο δικό σας χώρο. Δεν ξέρω πού θα βρείτε την τόλμη να απελευθερώσετε την αγορά ενέργειας και να πάτε κόντρα στις βουλήσεις της ΓΕΝΟΠ-ΔΕΗ, η οποία αντιλαμβάνομαι ότι έχει και την άνεση να επικοινωνεί και μέσω sms και γραπτών μηνυμάτων με τους Βουλευτές που ανήκουν στη Συμπολίτευση ή πού θα βρείτε την τόλμη να ανοίξετε τα κλειστά επαγγέλματα, προκαλώντας ένα σημαντικό επίπεδο κοινωνικής αναταραχής. Εύχομαι να βρείτε αυτή την τόλμη, εν πάση περιπτώσει. Εμείς έχουμε πει επανειλημμένως ότι θα στηρίζουμε τολμηρές διαρθρωτικές αλλαγές. Δεν την βλέπουμε στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Στο άρθρο 5 θα κάνω μόνο μία παρατήρηση και θα επαναλάβω κάτι το οποίο ανέφερε κι ο συνάδελφος κ. Μπούρας χθες. Κύριε Υπουργέ, γνωρίζετε ότι υπάρχει ένα αίτημα από τους ιδιοκτήτες ΚΤΕΟ να έχουν τη δυνατότητα να μπουν και στον τεχνικό έλεγχο δικύκλων, αντικαθιστώντας μία γραμμή ελέγχου οχημάτων, χωρίς δηλαδή να επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους. Θεωρώ ότι το αίτημα αυτό είναι λογικό. Θα ήθελα να το εξετάσετε κι ενδεχομένως να το κάνετε και δεκτό, διότι πράγματι δεν συνεπάγεται καμία ουσιαστική χωροταξική επέκταση της δραστηριότητας των υφιστάμενων ΚΤΕΟ.

Ως προς το άρθρο 7 συμφωνήσαμε, μετά από κάποιον προβληματισμό, σχετικά με την διάταξη η οποία προβλέπει ότι το δελτίο τεχνικού ελέγχου των ΚΤΕΟ επέχει και θέση κάρτας ελέγχου καυσαερίων, παρά το γεγονός ότι υπάρχει χρονική αναντιστοιχία. Θα πρέπει, βέβαια, να υπάρξει η κατάλληλη ενημέρωση των οργάνων της τάξης, της Τροχαίας, ώστε να ξέρουν τι ζητούν και να μην υπάρχει μία σύγχυση σχετικά με τους πολίτες, που όντως θα είναι νομοταγείς. Πιστεύουμε ότι αυτή η διάταξη, παρ' ότι έχει κάποια επιβάρυνση ο κρατικός προϋπολογισμός, είναι στη σωστή κατεύθυνση. Περιορίζει τη γραφειοκρατία και το κόστος, το οποίο χρειάζεται να δαπανήσουν οι πολίτες, συμπύσ-

σοντας αυτές τις δύο διαδικασίες.

Τώρα, ως προς το άρθρο 11 σας είχαμε καταθέσει και στην επιτροπή τις επιφυλάξεις μας σχετικά με την αύξηση των ορίων αποστάσεων από τα πενήντα στα ογδόντα μέτρα. Προσωπικά, θεωρούμε ότι δεν υπάρχει η απαραίτητη επιστημονική τεκμηρίωση, η οποία να δικαιολογεί ότι τα ογδόντα μέτρα είναι μια απόσταση τέτοια που να εξασφαλίζει, αν θέλετε, την τήρηση της ασφάλειας ως προς τις αποστάσεις μεταξύ πρατηρίων και χώρων συνάθροισης.

Νομίζω ότι βρήκατε μια μέση οδό μεταξύ των πενήντα μέτρων που είχατε προτείνει και των εκατόν δέκα μέτρων που εισηγείται η σχετική μελέτη του Πολυτεχνείου. Εγώ, όμως, θα προτιμούσα να παραμένουμε στα πενήντα μέτρα, να είχαμε ακόμα μικρότερες αποστάσεις, καθώς, κατά τη δική μου εκτίμηση, δεν τεκμαίρεται από πουθενά ότι υπάρχει πραγματικό ζήτημα ασφάλειας ως προς τις αποστάσεις. Έστω και τώρα, εγώ θα σας ζητήσω να επανέλθετε στα πενήντα μέτρα, καθώς πραγματικά δεν νομίζω ότι τεκμηριώνεται από πουθενά η ανάγκη να πάμε από τα πενήντα στα ογδόντα μέτρα.

Θα αφιερώσω λίγο χρόνο, κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, στο άρθρο 15. Είχαμε καταθέσει και στην αρμόδια επιτροπή τις ουσιαστικές μας επιφυλάξεις για την κεντρική λογική αυτού του άρθρου. Αντιλαμβάνομαι την ανάγκη να εναρμονιστεί με δικαστικές αποφάσεις, πλην όμως, σε επίπεδο κεντρικής λογικής, δεν βλέπω γιατί ο τρόπος λειτουργίας της αγοράς των φορτηγών ιδιωτικής χρήσης πρέπει να ρυθμίζεται με υπουργική απόφαση. Είδα και την αναφορά, την οποία κάνατε στην τοποθέτησή σας χθες το βράδυ, ότι με αυτόν τον τρόπο ενδεχομένως να θέλετε να δώσετε κάποια μεταβατική διάταξη για τη ρύθμιση αυτής της αγοράς, αλλά πραγματικά δεν βλέπω το λόγο, γιατί δεν προβαίνετε κατευθείαν σε μια πλήρη απελευθέρωση της αγοράς των φορτηγών ιδιωτικής χρήσης, η οποία δεν πρέπει να ρυθμίζεται από το Υπουργείο. Τελεία και παύλα.

Κύριε Υπουργέ, γιατί πρέπει να υπάρχει οποιαδήποτε ρύθμιση αυτής της αγοράς από το Υπουργείο; Δυσκολεύομαι πραγματικά να το αντιληφθώ. Νομίζω ότι σ' αυτό το σημείο μπορείτε να είστε λίγο πιο τολμηροί. Εδώ απελευθερώσαμε, έστω και με πολλές δυσκολίες και ενδεχομένως με τρόπο που θα μπορούσε να είναι και πιο τολμηρός, την αγορά των φορτηγών δημόσιας χρήσης, ας μην βάζουμε περιορισμούς και στην αγορά των φορτηγών ιδιωτικής χρήσης, η οποία, κατά την άποψή μου, δεν θα έπρεπε να αφορά καθόλου το Υπουργείο, εφόσον φυσικά τηρούνται οι βασικές προδιαγραφές ασφάλειας. Αυτές είναι οι βασικές μου παρατηρήσεις ως προς τα άρθρα του νομοσχεδίου.

Θα ήθελα, κυρία Πρόεδρε, στο λίγο χρόνο που έχω στη διάθεσή μου, να κάνω κάποια σχόλια σχετικά με τις τροπολογίες, οι οποίες έχουν κατατεθεί, αφού για άλλη μια φορά στηλιτεύσω με έντονο τρόπο και κατά παράβαση του Κανονισμού, τον οποίον και εσείς επικαλεστήκατε πριν από λίγο, την πρακτική να κατατίθενται τροπολογίες παντελώς άσχετες προς το περιεχόμενο του νομοσχεδίου. Είναι κάτι το οποίο έχει ταλαιπωρήσει τη Βουλή των Ελλήνων εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Ήθελα να πιστεύω ότι με το νέο Κανονισμό είχαμε φτάσει σ' ένα επίπεδο να μην υιοθετούμε πια τέτοιες πρακτικές. Δυστυχώς, όμως, βλέπουμε να συμβαίνει αυτό για άλλη μια φορά, οπότε αναγκάζομαι να τοποθετηθώ και επί της ουσίας των τροπολογιών.

Ως προς την τροπολογία των ημιυπαίθριων, θα ήθελα να πω ότι αυτή είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, κύριε Υπουργέ. Εμείς θα την στηρίζουμε, καθώς ενσωματώνει μάλιστα και κάποιες από τις επιφυλάξεις και τους προβληματισμούς, που και εμείς είχαμε εκθέσει στην αρχική συζήτηση του νομοσχεδίου, ειδικά ως προς τις ενδεχόμενες φορολογικές εκκρεμότητες που αυτή η ιδιότυπη τακτοποίηση των ημιυπαίθριων ενδέχεται να συνεπάγεται. Είναι καλό ότι ξεκαθαρίζεται πως δεν οφείλεται αναδρομικά κανένας φόρος για όσους Έλληνες πολίτες σπεύσουν να τακτοποιήσουν τους ημιυπαίθριους με τον τρόπο που καθορίζει ο νόμος. Είναι, επίσης, θετικό το γεγονός ότι παρατείνεται και η περίοδος ρύθμισης και αυξάνεται ο αριθμός των δόσεων.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να κάνω κάποια σχόλια σχετικά με τα ζητήματα των διοδίων, επειδή έγινε μεγάλη συζήτηση χθες στην Ολομέλεια και είχε την ευκαιρία και ο Πρόεδρος του Λαϊκού Ορ-

θόδοξοι Συναγερμού να αναφερθεί σε αυτό το ζήτημα. Πράγματι, προσυπογράφω την τοποθέτησή σας πως είναι παράδοξο το γεγονός ότι αναγκάζονται Έλληνες πολίτες να πληρώσουν υψηλά διόδια για δρόμους, οι οποίοι είναι υπό κατασκευή. Χρησιμοποιούνται, δηλαδή, τα ίδια τα διόδια, για να χρηματοδοτηθούν το κόστος κατασκευής αυτών των μεγάλων δρόμων. Πλην, όμως, θα ήθελα να τονίσω σε αυτήν εδώ την Αίθουσα ότι η προηγούμενη κυβέρνηση πέτυχε ένα σημαντικό άθλο, τον οποίο οι προηγούμενες κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ δεν είχαν καταφέρει να πετύχουν, να δρομολογήσει δηλαδή έξι σημαντικές συμβάσεις παραχώρησης για την κατασκευή μεγάλων οδικών αξόνων, οι οποίοι, όταν θα ολοκληρωθούν, θα έχουν πραγματικά αλλάξει την όψη της χώρας. Και όσο και αν όλοι μας δυσανασχετούμε για το ύψος των διοδίων, σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσα να υιοθετήσω αυτό το οποίο εννόησε ο κ. Δρίτσας στη χθεσινή του τοποθέτηση, ότι δηλαδή καλώς κάνουν οι πολίτες και δεν πληρώνουν τα διόδια. Οποιαδήποτε τέτοια πρακτική –και θέλω να το τονίσω αυτό, με κατηγορηματικό τρόπο– παραπέμπει σε λογικές μη οργανωμένων κοινωνιών και δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές και δεν μπορούν να ακούγονται σε αυτήν εδώ την Αίθουσα. Ο νόμος είναι νόμος, ισχύει για όλους και πρέπει να εφαρμόζεται. Αν δεν είναι καλός, να τον αλλάξουμε, αλλά δεν μπορούμε, σε καμία περίπτωση, να ενθαρρύνουμε πολίτες να μην υπακούουν το νόμο. Οδηγούμαστε σε πολύ επικίνδυνες ατραπούς, εάν ακολουθήσουμε αυτή τη λογική.

Τώρα, ως προς την επέκταση των συμβάσεων παραχώρησης, κύριε Υπουργέ, διακρίνω, μέσα από δημόσιες δηλώσεις που έχουν γίνει, μια διαφωνία μεταξύ του δικού σας Υπουργείου και του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σχετικά με την ανάγκη να κατασκευαστούν επεκτάσεις της Αττικής Οδού, οι οποίες είχαν δρομολογηθεί και από την προηγούμενη κυβέρνηση. Εύχομαι, στα πλαίσια και του καινούργιου ρυθμιστικού σχεδίου της Αθήνας, να ξεκαθαρίσει η στάση της Κυβέρνησης γύρω από αυτό το θέμα.

Εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει να υπάρχουν επεκτάσεις της Αττικής Οδού και η ενδεχόμενη επέκταση των συμβάσεων παραχώρησης, η επέκταση δηλαδή της χρονικής περιόδου να είναι ένας καλός τρόπος, για να μπορέσουν αυτά τα έργα να χρηματοδοτηθούν. Εγώ προσωπικά δεν είμαι αντίθετος στη λογική της επιμήκυνσης του χρόνου διάρκειας των συμβάσεων παραχώρησης. Νομίζω ότι είναι μια λογική, την οποία πρέπει να εξετάσετε με πολλή προσοχή.

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

Κλείνω, κυρία Πρόεδρε -και σας ευχαριστώ για την ανοχή σας- μ' ένα σύντομο σχόλιο, σχετικά με την πολύ παράξενη αυτή τροπολογία που αφορά στα νοσοκομεία, η οποία κατατέθηκε από τον αρμόδιο Υπουργό Υγείας και τον αρμόδιο Υπουργό Οικονομικών και με την οποία επιβάλλουμε πρόστιμα στα ίδια τα νοσοκομεία -δηλαδή σε νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου- σε περίπτωση που κάποιες επιτροπές δεν κάνουν καλά τη δουλειά τους και δεν συμπεριλαμβάνουν στους διαγωνισμούς τους προϊόντα, τα οποία είναι πιστοποιημένα με το σήμα CE. Αδυνατώ να καταλάβω τη λογική αυτής της τροπολογίας. Θα ήταν καλό, αν ήταν εδώ ο Υπουργός, να μας τα εξηγήσει λίγο παραπάνω με λεπτομέρεια. Δεν καταλαβαίνω όμως γιατί πρέπει στην ουσία να επιβαρύνουμε το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου μ' ένα πρόστιμο για το γεγονός ότι κάποια επιτροπή δεν έκανε καλά τη δουλειά της. Αν η επιτροπή δεν έκανε καλά τη δουλειά της, να την αλλάξει ο Υπουργός και να φροντίσει, η επόμενη επιτροπή να την κάνει καλύτερα, αλλά τέτοιου είδους τροπολογίες πραγματικά δεν νομίζω ότι λύνουν το πρόβλημα.

Περιμένω με ενδιαφέρον την τοποθέτησή σας, κύριε Υπουργέ, στις επιμέρους παρατηρήσεις, τις οποίες έκανα, και επιφυλάσσομαι να σας απαντήσω στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Μητσοτάκη.

Το λόγο έχει η ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Λιάνα Κανέλλη.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Δεν αντελήφθη, κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αν επί των άρθρων θα τοποθετηθούμε συνθετικά και συνολικά και για τις τροπολογίες. Αν τις συζητήσουμε χωρία, έχει καλώς. Εάν όχι, να τοποθετηθώ και εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Συνολικά.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Συνολικά, λοιπόν, θα τοποθετηθούμε και για τις τροπολογίες.

Εμείς θα καταψηφίσουμε τα άρθρα. Έχουμε καταψηφίσει το νομοσχέδιο και επί της αρχής. Μερικές επισημάνσεις μόνο θα κάνω. Άλλωστε, η πολιτική μας είναι γνωστή απέναντι στο νομοσχέδιο και γενικότερα απέναντι στην αντίληψη για προστασία και οδική ασφάλεια του πολίτη.

Θα αρχίσω αναγκαστικά από το κίνημα των διοδίων, αφού θέλετε να μιλήσουμε κατά των διοδίων. Είναι κίνημα πια, έχει αρχίσει και γενικεύεται. Γενικεύεται στη συνείδηση των πολιτών που πληρώνουν φόρο για το ΥΠΕΧΩΔΕ, φόρο για τη βενζίνη, φόρο για τους δρόμους, φόρο για την αστυνόμευση. Εξαντλούνται και ταυτόχρονα «προστιμοποιούνται».

Η βασική μας τοποθέτηση σ' αυτό το ζήτημα είναι γιατί φέρατε, για παράδειγμα, μια τροπολογία για τη συγχώνευση των σταθμών των διοδίων. Θεωρητικά ακούγεται καλή, μοιάζει σαν να λιγοστεύετε τα διόδια, όμως ξέρουμε τι είναι. Είναι η απάντησή σας έμμεση ως Κυβέρνηση. Για παράδειγμα, έχει ξεσηκωθεί ο κόσμος στις Αφίδνες. Θα το βγάλετε από τις Αφίδνες, θα το βάλετε λίγο πριν ή λίγο μετά για να καθισχάσετε για λίγο «το πόπολο» εκεί και πάει λέγοντας. Ήδη διογκώνεται στην Πελοπόννησο.

Δεν μου λέτε: Υπάρχει πρόστιμο για να ζεις στην Ελλάδα; Επιβάλλεται πρόστιμο για να ζεις στην Ελλάδα; Στην Ελλάδα, έτσι όπως έχει καταντήσει το πράγμα, υπάρχει πρόστιμο για όλα και πρόστιμο υπέρ ωφελείας μεγάλου κεφαλαίου είτε σας αρέσει είτε όχι.

Όταν για παράδειγμα μιλάτε στο άρθρο για τα μηχανάκια –που σας έλεγα εχθές- βλέπετε τι γίνεται στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Το πρόστιμο από εκεί πηγαίνει στον προϋπολογισμό. Υπάρχει σ' αλήθεια λογική σε μια χώρα που καταρτίζονται προϋπολογισμοί, όπου μεγάλο τμήμα των εσόδων είναι το πρόστιμο; Πού το βρίσκετε αυτό σαν πολιτική νομιμοποίηση; Δεν μιλάω για ηθική νομιμοποίηση, αλλά για πολιτική νομιμοποίηση στο βάθος, στην ουσία της πολιτικής απέναντι στους πολίτες. Εικάζετε συγκεκριμένη παραβατικότητα, την οποία προκαλείτε δια της αγοράς, πουλάτε εξαρτήματα στα μηχανάκια που κάνουν θόρυβο, εισπράττετε το ΦΠΑ και μετά βάζετε πρόστιμο σε αυτόν που τα χρησιμοποιεί.

Ορέ σύντροφοι και Βουλευτές και συνάδελφοι, αυτά τα πράγματα αν σας τα κάνει κάποιος στη γειτονιά, τον πηγαίνετε μέσα για εξαπάτηση. Στην καλύτερα των περιπτώσεων είσατε ήρεμοι. Στην χειρότερα των περιπτώσεων πλακώνεστε στο δρόμο με κάποιον που θα σας φερθεί έτσι. Και περιμένετε να μην υπάρχει κίνημα των διοδίων και να μην το στηρίζουμε;

Θα σας πω και κάτι άλλο, το οποίο δεν έχει καμία σχέση με τα χρήματα, αλλά κρατήστε το ως αντίληψη. Υπάρχει μια πολύ παλιά εγκύκλιος που έλεγε ότι τα βουλευτικά αυτοκίνητα –την εποχή που τους Βουλευτές δεν τους έπαιρναν με τις πέτρες ούτε φώναζαν «να καεί, να καεί το... η Βουλή», που είχαν ακόμη μια στοιχειώδη αξιοπρέπεια και κοινωνικό πρόσωπο- περνάνε δωρεάν από τα διόδια. Τα διόδια ήταν κρατικά, δεν ήταν για να γλυτώσει ο Βουλευτής το ένα ευρώ ή το μισό. Έλεος! Ήταν για την αντίληψη ελευθερίας διακίνησης του εκπροσώπου, με τα δικά σας αστικά δεδομένα. Ξέρετε τι είναι να είσαι Βουλευτής, να περνάς από ιδιωτικά διόδια και να ακούς την εκπληκτική φράση «μαντάμ, εδώ δεν είναι κρατικός ο δρόμος, είναι ιδιωτικός» με αυτό το ύφος, όπως σας το λέω, το διαβόητο ύφος των διατυμπανισμένων και διαφημισθέντων νταβατζήδων «μεγαλοκαρχαριών», υπέρ των οποίων λειτουργεί τμήμα απ' αυτά τα πράγματα; Και μην μου αρχίσετε λαϊκισμούς εξίσωσης των πολιτών, διότι οι πολίτες με τους Βουλευτές, όχι απλώς δεν έχουν εξισωθεί, αγαπητέ συνάδελφε της Νέας Δημοκρατίας, αλλά δεν έχουν εξισωθεί....

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ:(Δεν ακούστηκε)

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Δεν κάνω διάλογο μαζί σας, δεν το επιτρέ-

πει και ο Κανονισμός και δεν έχω και κανένα λόγο να κάνω διάλογο μαζί σας, γιατί ο διάλογος γίνεται στους δρόμους και τα πεζοδρόμια. Δεν γίνεται μόνο εδώ μέσα.

Αν θέλατε να μιλήσετε, όχι λαϊκίστικα αλλά λαϊκά, θα εξισώνατε το χρόνο παραγραφής των αδικημάτων Υπουργών και Βουλευτών και θα τους κάνατε ίσους με τους υπόλοιπους πολίτες.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Πού ήσασταν, κυρία Κανέλλη; Βουλευτής ήσασταν. Γιατί δεν το κάνατε με την αναθεώρηση του Συντάγματος;

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Δεν απαντώ σε σας. Δεν είναι δική σας η τροπολογία. Δική σας είναι η αντιλαϊκή στάση απέναντι στα πράγματα διότι θέλετε «και ολίγον έγκυος» και «καθόλου έγκυος». Και ολίγον να στηρίζετε το μνημόνιο και ολίγον να μην το στηρίζετε. Και ολίγον να στηρίζετε την Κυβέρνηση και ολίγον να μην τη στηρίζετε. Και τριάντα νομοσχέδιά της να ψηφίζετε και μετά να μας το παίζετε ξαφνικά και αντάρτες οι οποίοι αντιμετώπιζετε το ΠΑΣΟΚ. Αυτά αφήστε τα. Σε μας δεν περνάνε. Επομένως, σ' αυτήν την τροπολογία θα σας πούμε «όχι».

Η τροπολογία για το ΕΣΥ που φέρατε ξαφνικά για τα νοσοκομεία ξέρουμε τι είναι. Είναι η διαδικασία πιστοποίησης. Θα σας πούμε «όχι», γιατί αυτή τη διαδικασία πιστοποίησης τη μετακυλύετε ούτως ή άλλως και δεν μας βεβαιώνει κανένας, μα κανένας απολύτως, ότι αυτό θα συνεισφέρει σε κάτι. Ούτως ή άλλως είναι και άσχετη.

Έχετε μια ακόμη, αυτή που σας είπα για τους ημιυπαίθριους χώρους. Σε αυτήν θα έλεγε κάποιος «όχι» μόνο και μόνο γι' αυτό, αλλά έχει και αυτή εισπρακτικό χαρακτήρα. Δεν θα μπορείτε να μαζέψετε τα λεφτά. Δεν πάει ο κόσμος. Έχετε και στην αιτιολογική έκθεση την έλλειψη προσωπικού, εσείς που έρχεστε τώρα και απολύετε ό,τι μπορείτε και δεν μπορείτε από τις δημόσιες υπηρεσίες, αλλά από την άλλη μεριά οι πολεοδομίες αδυνατούν να αντιμετωπίσουν μέτρο που εσείς βγάλατε και γενικά όλες οι αρμόδιες υπηρεσίες, στην εποχή του 21ου αιώνα. Σ' αυτές τις αντιφάσεις δεν μπορούμε να παίζουμε και θα σας πούμε «όχι».

Τέλος, έχετε και μια, ειλικρινά, πολύ κυνική τροπολογία που μας φέρατε, μη και τυχόν καθυστερήσει εξαιτίας του δημοσίου - απαλλοτριώσεις, χίλια δύο άλλα πράγματα- την καταβολή του τιμήματος στον ΣΔΙΤ. Θα επιμένω να χρησιμοποιώ αυτόν τον όρο. Εσείς λέτε παραχωρησιούχο το συνεταιρό που έχετε κάνει ιδιώτη στο δημόσιο στην προσπάθειά σας να ιδιωτικοποιήσετε πλήρως το δημόσιο και να λειτουργεί το δημόσιο με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και η πατρίδα ως χωράφι, μη και πάθει το μεγάλο συμφέρον από αυτούς που φτιάχνουν τους δρόμους, οι οποίοι συνήθως έχουν και τις ασφαλιστικές εταιρείες και τις κατασκευαστικές εταιρείες και τις επικοινωνιακές εταιρείες να διαφημίζουν τους δρόμους τους. Έλεος! Ξέρετε τι είναι να παίζει είδηση σε αυτό;

Θα σας πούμε κατηγορηματικά «όχι» γιατί αυτές οι συμβάσεις παραχώρησης τακτοποιούν αυτήν τη στιγμή μόνο τις ευθύνες του δημοσίου και οι ευθύνες του δημοσίου είναι πολιτικές. Τις μετατρέπετε και σε οικονομικές κάνοντας τα πάντα με τις τροπολογίες, που φέρατε και με αυτό το νομοσχέδιο, για να διασφαλίσете κέρδη στο μεγάλο κεφάλαιο.

Ενδεικτικά, στο άρθρο 5 -που είναι 5 με την αναρίθμηση που κάνατε στο αρχικό κείμενο- αναφέρετε και προβλέπετε την άρση απαγόρευσης δημιουργίας ΚΤΕΟ από συνεργεία αυτοκινήτων. Τη θέση μας για τα ΚΤΕΟ την ξέρετε. Στην παράγραφο 4 η συγκεκριμένη άρση, έτσι όπως τη φέρατε, έχει διπλό αποτέλεσμα και είναι και τα δύο αποτελέσματα αρνητικά. Από τη μία θα ταυτίζει ελεγχόμενους με ελέγχοντες στο πρόσωπο του ιδιοκτήτη του συνεργείου και θα εξαρτιόμαστε από την υποκειμενική του υπόσταση, την τεχνογνωσία του και τα κέρδη της τσέπης του και ταυτόχρονα -τώρα αν αυτό έχει επίπτωση στον έλεγχο των αυτοκινήτων, το αφήνω στην κοινή νοημοσύνη-...

(Στο σημείο αυτό κυτπάει το κουδούνι λήξης χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Δύο λεπτά ακόμα, κυρία Πρόεδρε. Θα επανέλθω μετά και συζητάμε και τις τροπολογίες.

Θα έχετε από την άλλη μεριά «συγκεντροποίηση» και συγκέντρωση στα μεγάλα συνεργεία. Πάει το μικρό συνεργείο, ξεχάστε το. Δεν έχει τη δυνατότητα να κάνει τέτοιου είδους

επενδύσεις. Το ίδιο πράγμα το συναντάτε παρακάτω στην οδική ασφάλεια.

Σήμερα όλες οι μεγάλες εταιρείες, για να αντιμετωπίσουν και το πρόβλημα της υπερπαραγωγής αυτοκινήτων, που δεν μπορούν να τα πουλήσουν, έχουν αρχίσει και μπαίνουν στον ασφαλιστικό τομέα, έχουν μπει στον τομέα της οδικής βοήθειας και θα αναζητάς οδική βοήθεια από τη μάρκα σου, η οποία θα καταφέρει να διοχετεύει από κει τις δυνατότητες και ταυτόχρονα και από το ΚΤΕΟ της.

Υπόθεση κάνω, χολιγουντιανή: Ένας φτιάχνει ένα αυτοκίνητο και εισπράττει και ασφάλιστρα και συμμετέχει και στην κατασκευή του δρόμου και συμμετέχει και στην κατασκευή των διοδίων. Μη μου πείτε ότι δεν γίνονται αυτά. Σας ερωτώ: Έχει συμφέρον απρόσκοπτης κυκλοφορίας ή θα εισπράξει από παντού, αν όλα τα πράγματα είναι λάθος, ενίοτε και με τίμημα τη ζωή; Πρέπει να σας φέρω εδώ μάνα με τέσσερα παιδιά που έχασε το πέμπτο κι έχασε και τον άντρα της και ακόμα παλεύει να πάρει αποζημίωση. Αυτή είναι μια συζήτηση που θα την ανοίξουμε κάποια άλλη μέρα, κάποια άλλη ώρα και κάποια άλλη στιγμή.

Για τα μηχανάκια σας μίλησα. Στο άρθρο 7 -ενδεικτικά θα αναφερθώ, εφόσον θα τα καταψηφίσουμε- έχετε επιμέρους ρυθμίσεις. Θα μπορούσα να βρω μία ή δύο να συμφωνήσω. Τι νόημα έχει; Έτσι όπως είναι καταρτισμένο το νομοσχέδιο, δεν μπορεί γιατί είναι ολόκληρη η φιλοσοφία του άρθρου διαφορετική. Γι' αυτό σας έλεγα ότι είναι πολλά νομοσχέδια. Πώς να σας πω «να»; Μπορεί να υπάρχουν μία ή δύο ρυθμίσεις σωστές, συνολικά όμως είναι ατελέσφορες, γιατί δεν αλλάζουν τον πυρήνα του προβλήματος του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.

Στο άρθρο 8, σ' αυτόν τον εισπρακτικό χαρακτήρα των ελέγχων τύπου ΚΤΕΟ και ΚΟΚ που αποτυπώνεται -προσέξτε το πολιτικά- είναι το «τυράκι» η μείωση του προστίμου για να μεγιστοποιηθεί ο τζίρος των ΚΤΕΟ. Φαίνεται, θα το δείξει και η αγορά και η πράξη και σε λίγο δεν θα τα μαζεύετε. Φτιάχνετε «μικρο-μεγαλοκαρχαρίες».

Στο άρθρο 9 μετακυλύετε το κόστος των εξετάσεων για άδεια οδήγησης από το Υπουργείο στη νομαρχία. Θυμηθείτε με: πεντακόσιες τροπολογίες θα φέρετε γι' αυτό, πεντακόσια σκάνδαλα θα γεμίσουν οι εφημερίδες και οι κίτρινοι, πράσινοι, ροζ τύποι με ό,τι στοίχημα θέλετε, μεσούντος του μη υλοποιηθέντος «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ». Γιατί ο «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ» έχει μπροστά του πράγματα. Εκεί να σας δω! Στη νομαρχία και στα «τοπικά πρωθυπουργεία» που είναι η νομαρχίες! Εκεί να σας δω!

Στο άρθρο 10 -και τελειώνω- προβλέπετε την υποχρεωτική μετεγκατάσταση των συνεργείων αυτοκινήτων μέχρι το 2014. Πρόσχημα είναι τα υπαρκτά προβλήματα. Είναι υπαρκτά τα προβλήματα, η πυρασφάλεια στην κατοικημένη περιοχή και χίλια δύο άλλα πράγματα. Στην πραγματικότητα, είναι γρήγορο «σκούπισμα» και ξεκαθάρισμα της αγοράς από τους μικρούς, για να έρθουν οι μεγάλοι που έχουν τη δυνατότητα, τη γη, το χώρο, την τεχνογνωσία και τις επενδύσεις, γι' αυτό πρέπει να «ξηλωθούν» γρήγορα-γρήγορα με πρόσχημα την ασφάλεια.

Η απελευθέρωση της αγοράς πετρελαιοειδών στο άρθρο 11, με βάση τη Συνθήκη 43 -γιατί έχουμε κάνει κεντρικές επιλογές μαζί με τις αποστάσεις- στην πραγματικότητα θα ξαναρίξει τα λεφτά στις ήδη υπάρχουσες τσέπες. Αυτήν τη στιγμή, εσείς ψάχνετε να βρείτε χρήματα ως κράτος και ο ελληνικός λαός. Άμα δείτε τα κέρδη των εταιρειών πετρελαιοειδών -δεν χρειάζεται, τα είπε η τηλεόραση προχθές- ξέρετε πού πάνε.

Στο άρθρο 12 κάνετε δύο στους μονοπωλιακούς ομίλους κατασκευών τους σταθμούς αυτοκινήτων του μετρό, κατά παράβαση των σχετικών διατάξεων. Δεν χρειάζεται να σας πω γιατί το «κατά». Τα είπα χθες αναλυτικά.

Στο άρθρο 13 εμφανίζεται να πηγαίνετε τάχα να ανοίξετε την υπόθεση της οδικής ασφάλειας. Έχετε στοχοποιήσει -και φαίνεται- φωτογραφικότητα τα πράγματα και θέλετε να διευκολύνετε τις μεγάλες εταιρείες και τις ευρωπαϊκές και τους μεγάλους ομίλους σε αυτό το χώρο. Δεν ανοίγετε την αγορά. Την κλείνετε και την μονοπωλιοποιείτε, με επίφαση νομιμότητας.

Στο άρθρο 14 μόνο φοροεισπρακτικό είναι το μέτρο σας.

Στο άρθρο 15 με την περαιτέρω απελευθέρωση της αγοράς,

αίροντας τον περιορισμό των βυτιών που μπορούν να διατηρούν τα μονοπώλια του κλάδου, πού την περνάτε τη δουλειά; Στον μικρό; Πού την περνάτε αν αίρετε τον περιορισμό; Δηλαδή πώς θα τα βάλει ένας γκαραζιέρης διανομέας με την «ΒΡ»; Τι θα κάνει; Θα δώσει δουλειά σε οδηγούς; Μην κοροϊδεύομαστε. Τουλάχιστον να λέμε την αλήθεια, αυτό που φαίνεται. Και σας εξηγώ γιατί λέμε «κατά».

Στο άρθρο 16 ενισχύετε τη μετακύλιση στην πλάτη του οδηγού. Προωθείτε το διοικητικό πρόστιμο και στον οδηγό του οχήματος. Στην πραγματικότητα, τι κάνετε; Μεγιστοποιείτε το κέρδος από την κίνηση των οχημάτων με τα πρόστιμα. Δεν έχουν καν διδακτικό ή άλλο χαρακτήρα.

Στο άρθρο 17 αυτή η ιδιωτικοποίηση των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης είναι τόσο ορατή, τόσο ουσιαστική που μπορώ να κλείσω εδώ λέγοντας «όχι» σε όλα τα άρθρα και σε όλες τις τροπολογίες με μια φράση.

Σ' αυτόν εδώ το χώρο τα τελευταία χρόνια έχουμε ακούσει τον Πρωθυπουργό να θαυμάζει την Ιρλανδία, τον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να θαυμάζει την Ιρλανδία. Έχουμε ακούσει και για τους κέλτικους τίγρεις. Μόνο που δεν φέραμε μια ιρλανδική γκάιντα εδώ μέσα να παίζει το θαύμα της Ιρλανδίας. Τα μέτρα που παίρνουμε εμείς τα έχει πάρει η Ιρλανδία εδώ και δύο, τρία χρόνια, προ μνημονίου και προ μηχανισμών σταθερότητας. Κατάντησε το μαύρο πρόβατο. Δεν μπορείτε να πανηγυρίζετε, επειδή προστέθηκε ένα άλλο μαύρο πρόβατο και τάχα θα γίνει πιο αργά η σφαγή. Δεν μπορείτε να κάνετε κανέναν σήμερα στα πενήντα πέντε του και στα εξήντα του να πανηγυρίζει, γιατί επί δεκαπέντε χρόνια θα χρωστάει και στα εβδομήντα πέντε θα είναι περιήφανος με τη σύνταξη που δεν θα έχει.

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

Έρχεστε τώρα και μου φέρνετε και ένα νομοσχέδιο, το οποίο ξαναρίχνει τα λεφτά εκεί που τα έριξαν οι ξεδοντιασμένες τίγρεις. Και αυτές οι τίγρεις πού βρίσκονται σήμερα; Στην ίδια μοίρα που βρισκόμαστε εμείς. Στην πιο χρωμένη χώρα του κόσμου, μας χρεώσατε ένα πράγμα για το οποίο δεν θα συγχωρηθεί ποτέ ούτε αυτή ούτε η προηγούμενη ούτε καμμία Κυβέρνηση από το 1974 και μετά. Πρόκειται για μια πραγματικά –ας τον επικαλεστώ, για να μη λέτε ότι επικαλούμαι μόνο μαρξιστές και τέτοια- διαφθορική πολιτική, με μοναδική ισχύ του πολίτη την κατανάλωση. Την πλασάρατε, για να ενισχυθούν οι μεγάλοι όμιλοι, οι τραπεζικοί και οι παραγωγικοί. Κλείσατε κάθε στρόφιγγα ουσιαστικής παραγωγής της χώρας και μας φέρατε εδώ να ακούμε παράφωνα ευρωπαϊκά τραγούδια ιρλανδικού τύπου. Άλλο τα «MAC DONALDS», άλλο οι Mac της Ιρλανδίας που είναι στο δρόμο ως επαίτες. Τώρα ο «BIG MAC» ποιος είναι; Νομίζω το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, του οποίου εσείς σήμερα ασκείτε την πολιτική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Εμένα μου φωνάζατε από τα έντεκα λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας πέρασε μισό λεπτό. Μη νομίζετε ότι η Πρόεδρος χαρίζεται σε ορισμένους.

Το λόγο έχει ο κ. Ανατολάκης, ειδικός αγορητής του ΛΑΟΣ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα μπω κατευθείαν στα άρθρα.

Κύριε Υπουργέ, είμαστε αντίθετοι στο άρθρο 1, που δημιουργεί ένα σαφές όργανο, το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας που δεν έχει συγκεκριμένα μέλη. Στην ουσία λέτε ότι μπορούν να ενταχθούν σε αυτό κάποιοι από αυτούς που θα υποβάλουν πρόταση. Πόσοι και ποιοι θα είναι αυτοί; Με τι κριτήρια θα γίνει η επιλογή και κάθε πότε θα συνεδριάζουν; Μπορεί σε κάθε συνεδρίαση που γίνεται, η σύνθεσή του να είναι διαφορετική;

Το ζήτημα της οδικής ασφάλειας είναι ένα εθνικό ζήτημα, που με τόσους νεκρούς και ατυχήματα που έχουμε, χρειάζεται μια διαφορετική αντιμετώπιση. Γι' αυτό εγώ προτείνω να αναπτύξετε τη συμμετοχή του πολίτη σε αυτό μέσω της ηλεκτρονικής διαβούλευσης, για να μπορεί ο απλός πολίτης να υποβάλει διάφορες προτάσεις ή παράπονα που γίνονται.

Ομοίως, στα άρθρα 2 έως 4 αλλάζετε τη δομή του Υπουργείου Υποδομών, χωρίς να έχετε πρώτα εθνικό στρατηγικό σχέδιο.

Όταν θα εκπονηθεί το σχέδιο, θα ξαναχρηαστεί να γίνουν αναπροσαρμογές μέσα στο Υπουργείο.

Πάμε στο άρθρο 5, που αφορά τα ΚΤΕΟ. Εδώ ρυθμίζονται πολλά και διαφορετικά θέματα. Επιτέλους, τα δημόσια ΚΤΕΟ πρέπει να διαπιστευτούν. Είναι ντροπή να δίνονται συνέχεια παρατάσεις και να μην υπάρχουν αποτελέσματα. Περιμένουμε από την Κυβέρνηση να ασκήσει παρεμβάσεις και πιέσεις, για να γίνουν οι αλλαγές που χρειάζονται.

Εκεί που διαφωνούμε ριζικά είναι όσον αφορά τη συνύπαρξη ιδιωτικών ΚΤΕΟ και συνεργείων αυτοκινήτων. Ο ρόλος του ΚΤΕΟ είναι να ελέγξει φυσικά το όχημα, αλλά έμμεσα είναι σαν να λέτε να ελέγχει και το συνεργείο, αν έκανε καλά τη δουλειά του. Μέχρι τώρα τα συνεργεία και τα ΚΤΕΟ λειτουργούν εντελώς ξεχωριστά. Το συνεργείο δεν μπορεί να κάνει παρατυπίες. Εάν ενώσουμε συνεργεία και ΚΤΕΟ, χάνουμε αυτό το πλεονέκτημα. Είναι προφανές πως δεν θα μπορούμε να διασφαλίσουμε την αντικειμενικότητα του ελέγχου. Είναι ποτέ δυνατόν να μπει κάποιος στο συνεργείο και να πει ότι δεν έκανε καλά τη δουλειά του; Αφού είναι η ίδια η επιχείρηση. Ας μην κοροϊδεύομαστε.

Όσον αφορά το άρθρο 6 για την κάρτα θορύβου, πρέπει να πούμε ότι το μέτρο είναι πολύ θετικό και πρέπει να το παραδεχθούμε. Όμως, υπάρχει ένα πρόβλημα, κύριε Υπουργέ, εδώ πέρα. Λέμε ότι θα βγάλουμε την κάρτα θορύβου. Αν όμως πιάσουν κάποιον που ωστόσο έχει την κάρτα θορύβου, τι γίνεται;

Θα πρέπει να διπλασιαστεί το πρόστιμο, ενώ έχει την κάρτα θορύβου και αυτό εδώ το –εντός εισαγωγικών- «πρόστιμο» να πάει για σεμινάρια κυκλοφοριακής συνείδησης για τα νέα παιδιά, για τα σχολεία, για να μάθουν, γιατί από εκεί ξεκινάει τα πάντα. Άρα, ψηφίζουμε το άρθρο 6.

Συμφωνούμε με τα άρθρα 7 και 8. Υπάρχουν ΚΤΕΟ που ούτως ή άλλως δεν επιβάλλουν την κάρτα ελέγχου καυσαερίων μαζί με τον τεχνικό έλεγχο, για να μειώσουν το κόστος και να προσελκύσουν περισσότερους πελάτες. Έτσι, θεωρούμε σωστό ότι το κόστος της κάρτας ενσωματώνεται στον τεχνικό έλεγχο. Είμαστε σύμφωνοι για τα κινητά συνεργεία, γιατί δυστυχώς κυκλοφορούν πάρα, μα πάρα πολλά αυτοκίνητα, χωρίς να έχουν πληρώσει πρόστιμο.

Στο άρθρο 9 ασχολείστε με δύο μεμονωμένα θέματα που αφορούν την κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών. Δεν έχουμε κάποια αντίρρηση σε αυτά, γιατί βρίσκονται στη σωστή κατεύθυνση. Πρέπει όμως να παρατηρήσω, κύριε Υφυπουργέ, ότι η διαρκής επιμόρφωση των οδηγών μεταφοράς επιβατών είναι ένα πολύ μεγάλο θέμα και πρέπει να το εξετάσουμε αναλυτικά.

Στο άρθρο 10 επιμένουμε ότι ο όρος «υγραέριο» πρέπει να αντικατασταθεί από τον όρο «αέριο καύσιμο». Η εισαγωγή του αερίου στα συνεργεία θα αναζωογονήσει τη σχετική αγορά, γιατί όπως φαίνεται, η οικονομική κρίση έχει μειώσει τη χρήση του αυτοκινήτου. Παράλληλα, θα έχουμε μεγάλο όφελος για το περιβάλλον, αφού το αέριο καύσιμο είναι λιγότερο ζημιογόνο από τη βενζίνη.

Όμως, στο άρθρο 10 δεν γίνεται καμμία πρόβλεψη για τα συνεργεία μηχανών θαλάσσης. Οι επισκευαστές κινητήρων μικρών σκαφών μάς πληροφορούν ότι στο θαλάσσιο περιβάλλον τα αέρια καύσιμα είναι πιο ασφαλή από τα υγρά. Επίσης, είναι τεράστιας σημασίας η προστασία των περιβάλλοντος, της θάλασσας και των ακτών μας από τη βενζίνη.

Υπάρχει κάτι ακόμη που θέλω να συμπληρώσω στο άρθρο 10. Πρέπει η Κυβέρνηση να προχωρήσει στην επιμόρφωση ηλεκτροκίνητων.

Αντίθετα, το άρθρο 11, που αναφέρεται στην απόσταση των πρατηρίων, το καταψηφίζουμε για τους λόγους που ανέφερα και χθες, ότι έχουμε αυξημένο κίνδυνο από ατυχήματα δίπλα σε πολύ μεγάλα καταστήματα. Τα ογδόντα μέτρα είναι ανεπαρκή για την ασφάλεια. Μπορεί οι φλόγες τους να φθάνουν στα ογδόντα μέτρα, αλλά το ωστικό κύμα φθάνει στα εκατόν δέκα μέτρα.

Δεύτερον, δυσχεραίνουμε το ρόλο της Πυροσβεστικής, σε περίπτωση πυρκαγιάς. Τρίτον, ενισχύουμε τον αθέμιτο ανταγωνισμό εναντίον των Ελλήνων βενζινοπωλών. Τέταρτον, υπάρχει κίνδυνος για αλυσιδωτές εκρήξεις, εάν δεν υπάρχει καθόλου απόσταση μεταξύ των πρατηρίων.

Εν πάση περιπτώσει, στην Ελλάδα έχουμε πρόβλημα με την

τήρηση των κανόνων ασφαλείας. Γι' αυτό θα πρέπει πάντα να εξαντλούμε τα όρια συντελεστών ασφαλείας.

Στο άρθρο 12 συμφωνούμε για την κατασκευή χώρων πάρκινγκ στους σταθμούς του μετρό.

Στο άρθρο 13, για την οδική ασφάλεια, δεν συμφωνούμε καθόλου με τη ρύθμιση, γιατί κάθε νομός έχει τα δικά του πληθυσμιακά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά. Κάποιος τοπικός συνεργάτης που θα έχει τρεις μεγάλες εταιρείες σ' ένα μικρό νομό, θα τρέχει και δεν θα φθάνει. Η ποιότητα και ο χρόνος εξυπηρέτησης του οδηγού θα χειροτερεύσουν. Νομίζω, λοιπόν, ότι θα πρέπει να γίνει μία πιο προσεχτική μελέτη των αναγκών, πριν καταλήξουμε σ' αυτήν τη βιαστική διάταξη.

Θα καταψηφίσουμε το άρθρο 14, διότι δεν δίνει λύση στο πρόβλημα με τις απλήρωτες κλήσεις ξένων φορτηγών. Σύμφωνα με την Έκθεση του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του ΤΕΕ, από τους μεθοριακούς σταθμούς Αλβανίας, FYROM και Βουλγαρίας εισέρχονται βαρέα οχήματα, που χαρακτηρίζονται ως κινητές βόμβες. Παίρνουν μία κλήση στην Ελλάδα και μετά εξαφανίζονται. Οι οδηγοί τους ξαναπαίνουν στη χώρα με άλλα φορτηγά. Πρέπει να βρεθεί μία λύση σ' αυτό το πρόβλημα. Εμείς προτείνουμε, το πρόστιμο να πληρώνεται άμεσα, την ίδια μέρα, στο πλησιέστερο αστυνομικό τμήμα.

Στο άρθρο 15 είναι ασαφές: Καταργείτε τους περιορισμούς στον αριθμό των βυτιοφόρων ιδιωτικής χρήσεως ή όχι; Αυτό σας επιβάλλει η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας. Εδώ, ακολουθείτε δύο διαφορετικές πολιτικές. Πριν λίγο καιρό αποφασίσατε την απελευθέρωση των φορτηγών δημόσιας χρήσης. Για τα ιδιωτικά φορτηγά μεταφέρατε το θέμα σε μία μελλοντική υπουργική απόφαση. Οπότε και εμείς θα περιμένουμε, να δούμε τι θα αποφασίσετε.

Το άρθρο 16 θα το ψηφίσουμε, γιατί μειώνει τα κατώτατα όρια προστίμων και δεν επιβαρύνεται υπερβολικά ο οδηγός για ελαφρές παραβάσεις.

Διαφωνούμε στο άρθρο 17. Επιδοτείτε, κατ' εξαίρεση, έναν οργανισμό, τον ΟΑΣΘ, ενώ είναι κερδοφόρος. Θα πρέπει να ρυθμίσετε ισότιμα το πρόβλημα των συγκοινωνιών σε ολόκληρη την Ελλάδα και όχι μόνο σε επιλεγμένες περιοχές.

Δεν θα ψηφίσουμε το άρθρο 19, γιατί είμαστε αντίθετοι με την πολιτική που υπάρχει στο θέμα των διοδίων. Όπως είπα και χθες, κύριε Υπουργέ, ο Έλληνας οδηγός επιβαρύνεται υπέρμετρα, ακόμα και για τους δρόμους που δεν έχουν κατασκευαστεί. Ο οδηγός πρέπει να πληρώνει, εάν βγει στον αυτοκινητόδρομο για να ταξιδέψει και όχι για να πάει από την πόλη του στη δουλειά του ή στο σχολείο το παιδί του. Όπου υπάρχουν διόδια, θα πρέπει να κατασκευαστούν αξιόπιστοι παράπλευροι δρόμοι, για να σηκώσουν το βάρος της τοπικής κυκλοφορίας.

Όπως είδατε, κύριε Υπουργέ, να μην καταψηφίζουμε πολλά άρθρα, αλλά υπερψηφίζουμε μερικά, τα οποία, όμως, είναι τα πιο σημαντικά. Νομίζω, ότι στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας θα πρέπει να γίνει ακόμη περισσότερη συζήτηση γι' αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Ανατολάκη.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Θεόδωρος Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Νομίζω ότι στη χθεσινή επί της αρχής συνεδρίαση της Ολομέλειας, ειπώθηκαν σημαντικά πράγματα και αναδείχθηκαν σημαντικά θέματα. Γι' αυτό και κράτησε η συνεδρίαση μέχρι πολύ αργά. Μερικά απ' αυτά θα τα επισημάνω και τώρα στην ομιλία μου, αλλά κατ' ουσίαν, έχουν ήδη ειπωθεί στη χθεσινή συνεδρίαση. Αυτό που μένει είναι να αξιοποιηθούν στο μέλλον.

Η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής λειτουργεί. Ήδη αύριο συνεδριάζει. Μπορεί να γίνει το κέντρο, σε συνεργασία με το Υπουργείο και με οργανώσεις πολιτών και με επιστημονικές οργανώσεις για την επιτάχυνση, όχι μόνο της συγκρότησης ενός σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου, αλλά και την ανάδειξη και την εφαρμογή μιας επίκαιρης συνολικής εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια.

Αυτά ας πούμε και ας ελπίσουμε ότι είναι τα κέρδη από την χθεσινή συζήτηση. Μένει να γίνουν πολλές προσπάθειες προς αυτό.

Προχωρώ στην κατ' άρθρο συζήτηση.

Στο άρθρο 1, όσον αφορά τη σύσταση του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας -το είπα και εχθές- ενώ δεν προσδιορίζεται κάτι παραπάνω από τον συμβουλευτικό χαρακτήρα και την υπαγωγή απευθείας στον Υπουργό, εν τούτοις του αναθέτει ο νόμος του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας ένα πολύ μεγάλο φάσμα τομέων, που πρέπει να ασχοληθεί με αυτό και για τις αξιολογήσεις και για τις μελέτες και για την ενημέρωση και για τη συνεργασία και για την εκπόνηση ετήσιας έκθεσης και για όλα αυτά, που δεν νομίζω ότι με αυτή τη σύνθεση και με αυτό τον τρόπο μπορούμε να έχουμε εγγυήσεις ότι θα παραχθεί πραγματικά ένα σοβαρό έργο, παρά το γεγονός ότι οι φορείς θα σπεύσουν και θα καταθέσουν την ψυχή τους, τις γνώσεις τους, την επαρκή εμπειρία τους και τα βιώματα τους. Αυτά όμως, δεν συντονίζονται έτσι απλά με αυτές τις ρυθμίσεις, όπως τις προβλέπει το άρθρο 1.

Αντίθετα, η Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας, εκτός από το ότι περιγράφει το σύνολο των υπηρεσιακών ταξινομήσεων και δράσεων που προβλέπονται για να καλυφθεί το σύνολο των θεμάτων οδικής ασφάλειας από την πλευρά του Υπουργείου, δεν έχει κανένα μηχανισμό συντονισμού όλων αυτών των υπηρεσιών, παρά μόνο στα επίπεδα της κορυφής του Υπουργού. Δεν νομίζω ότι από αυτήν την άποψη μπορεί να έχει ευελιξία και παραγωγικότητα προς την κατεύθυνση της σύγκλισης, της συνέργειας δηλαδή των πολιτικών. Δεν είναι ένας μηχανισμός που μπορεί να επαγγελθεί ότι θα ανταποκριθεί στην ανάγκη της συνέργειας και της συνεργασίας προς την κατεύθυνση της αντιμετώπισης όλων αυτών των τεράστιων ζητημάτων.

Στο άρθρο 3, δεν θα σχολιάσω κάτι το ιδιαίτερο.

Στο άρθρο 4, για τους προϊστάμενους, υπάρχει ήδη από το Σεπτέμβριο μια διαμαρτυρία του Συλλόγου Υπαλλήλων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, ότι ενώ πρόκειται για ένα άρθρο που υπεισέρχεται σε ζητήματα του οργανισμού του Υπουργείου, δεν εκλήθησαν οι εργαζόμενοι, ενώ είναι κατ' εξοχήν τομέας που οι εργαζόμενοι έχουν λόγο γι' αυτού του είδους τις ρυθμίσεις. Και θα έλεγε κανείς ότι, όντως υπάρχει μια υπερβολή. Κατανοητό είναι ότι οι μηχανικοί έχουν τον πρώτο λόγο σε μια σειρά από τέτοιου είδους ευθύνες, αλλά παραείναι υπερβολική η συμμετοχή των μηχανικών, μονοσήμαντα υπερβολική, ενώ δεν αξιοποιούνται άλλοι κλάδοι, άλλες ειδικότητες, άλλες επιστημονικές γνώσεις, προς αυτήν την κατεύθυνση.

Το άρθρο 5 αναφέρεται στα ΚΤΕΟ και τον τεχνικό έλεγχο και το άρθρο 6 στον ειδικό έλεγχο εκπομπών θορύβου των κυκλοφορούντων μοτοποδηλάτων, κ.τ.λ.. Γίνεται μια προσπάθεια να ρυθμιστούν ορισμένα πράγματα για να λειτουργούν καλύτερα. Το κατανοούμε και πιθανότατα να υπάρχουν κάποιες πραγματικές βελτιώσεις με τις ρυθμίσεις που έρχονται. Όμως το κρίσιμο ζήτημα είναι ο ρόλος των δημοσίων ΚΤΕΟ, τα είπε ο κύριος Υπουργός «δημοτικά», να είναι δημοτικά, δημόσιας λειτουργίας. Το είπα και εχθές: δεν υπάρχει πρόβλεψη ενίσχυσης του ρόλου τους. Δηλαδή, από αυτά τα κονδύλια, από αυτά τα τέλη και τα διάφορα άλλα, που εισπράττονται για τον τεχνικό έλεγχο, θα μπορούσε να υπάρξει η βελτίωση του τεχνικού εξοπλισμού, η βελτίωση του συστήματος της ψηφιακής οργάνωσης των δημοσίων ΚΤΕΟ και φυσικά της στελέχωσης.

Χωρίς αυτά, η συζήτηση ότι ισότιμα αντιμετωπίζουμε τα ιδιωτικά και τα δημόσια ΚΤΕΟ δεν έχει βάση. Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ αυτήν την στιγμή αναπτύσσονται επειδή έκαναν επενδύσεις. Πήραν την άδεια από το νόμο και εν πάση περιπτώσει, τις έκαναν. Το δημόσιο, αν δεν κάνει επενδύσεις, δεν γίνεται να έχει ρόλο, θα είναι υπό κατάρρευση.

Από εκεί και πέρα, πρέπει να αντιμετωπίσεις αυτά τα διάφορα που ακούγονται για τις συναλλαγές, για το ένα, για το άλλο, που -απ' ό,τι είπα και ο κύριος Υπουργός- τα στοιχεία μέχρι τώρα δείχνουν ότι ίδιο έργο παράγουν και τα δημόσια και τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ και ίδιας ποιότητας «τεχνικές γνωμοδοτήσεις» για τα οχήματα -να το πω έτσι μέσα σε εισαγωγικά- δίνονται.

Όσον αφορά στο στόλο του δημοσίου, της Αστυνομίας κ.λπ.,

πρέπει να εξεταστεί, αν πραγματικά στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της οργάνωσης της Ελληνικής Αστυνομίας και των απορριμματοφόρων των δήμων ή των ασθενοφόρων πολύ περισσότερο και διάφορα άλλα, υπάρχει με το ισχύον καθεστώς τεχνικός έλεγχος ή πρέπει να ενταθούν και αυτά στη διαδικασία του τεχνικού ελέγχου.

Επισπεύδω, προχωρώ πιο γρήγορα και αφήνω ορισμένα άρθρα που δεν έχουν τόσο κρίσιμη σημασία.

Το άρθρο 9 αφορά την επιμόρφωση. Ξέρετε ότι είναι ένα πολύ κρίσιμο ζήτημα. Εδώ χρειάζεται να υπάρξει ξεχωριστή προσέγγιση. Κάνει κάποιες ρυθμίσεις το άρθρο 9, αλλά το ζήτημα της εκπαίδευσης, της μετεκπαίδευσης, της επιμόρφωσης, των οδηγών κάθε είδους είτε του δημοσίου είτε των φορτηγών, είτε για τους ερασιτέχνες οδηγούς, είναι το ανοιχτό ζήτημα-«πληγή» όλου του συστήματος της οδικής ασφάλειας. Εδώ πρέπει να κάνουμε τομές και πρέπει να συζητήσουμε πολύ περισσότερο.

Από εκεί και πέρα, γιατί η ρύθμιση αυτή να προβλέπει ότι μόνο όταν έχουν από τριακόσιους οδηγούς και πάνω, μπορούν να έχουν δικά τους ιδρύματα, εκπαιδευτικά κέντρα μετά από ειδική άδεια; Γιατί, για όλα να μην υπάρχει μία διαδικασία ενός εκπαιδευτικού κέντρου με αρμόδια εποπτεία από το Υπουργείο, με προδιαγραφές, με φορείς, μια σχολή, δηλαδή, η οποία πραγματικά να εκπαιδεύει όλους αυτούς τους οδηγούς; Γιατί αυτή η αποκέντρωση είναι καλύτερη από μία πραγματικά ελεγχόμενη εκπαιδευτική διαδικασία; αυτήν την κατηγορία των οδηγών;

Τα συνεργεία είναι μεγάλο θέμα αλλά, εν πάση περιπτώσει, το κρίσιμο ζήτημα είναι η δυνατότητα των προδιαγραφών να τηρείται, να ελέγχεται και να υπάρχει μια ισορροπία ανάμεσα σε χρήσιμες παραγωγικές δραστηριότητες μικρής κλίμακας και στο φυσικό περιβάλλον. Μπορούμε μέσα στον αστικό ιστό να έχουμε και τέτοιες λειτουργίες, αρκεί να πάρουμε τα κατάλληλα μέτρα.

Όσον αφορά τα συνεργεία υγραερίου, νομίζω ότι εκεί χρειάζεται να υπάρχουν περισσότερες κατοχυρώσεις. Είναι ένα θέμα πολύ σημαντικό, αλλά χωρίς τεκμηρίωση. Είναι αναγκαίο να προχωρήσουμε σε χρήση υδροποιημένου φυσικού αερίου -και φυσικά άλλο αυτό κι άλλο το υγραέριο- και να προχωρήσουμε με έναν τρόπο πολύ πιο οργανωμένο απ' ό,τι έχει συμβεί μέχρι τώρα. Εδώ είναι απλώς μία αποσπασματική ρύθμιση, που δεν καλύπτει το συνολικό πρόβλημα. Εμείς θα ήμασταν θετικοί, δηλαδή, για τα συνεργεία υγραερίου και για τα πρατήρια υγρών καυσίμων, αλλά θέλει πολύ περισσότερη και συνολικότερη ρύθμιση. Δεν έχω το χρόνο να επεκταθώ σ' αυτά. Και φυσικά, δεν συμφωνούμε με την απόσταση των ογδόντα μέτρων. Πρέπει να γίνει μεγαλύτερη.

Όσον αφορά το άρθρο 12 και την εγκατάσταση των αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των επιβατών του μετρό Αττικής και Θεσσαλονίκης λέτε: «κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων». Είναι, όμως, πολύ ευρύς ο όρος. Καταλαβαίνουμε την πιεστική ανάγκη. Είναι εξωφρενικό το ότι δεν έχουν ενταχθεί όλα αυτά στον αρχικό σχεδιασμό και έρχονται τώρα, αλλά εν πάση περιπτώσει είναι πάρα πολύ ευρύς αυτός ο όρος και αφήνει όλους αυτούς τους δρόμους ανοικτούς, για να πει κανείς ότι εντάσσεται στην κερδοσκοπική διαδικασία των μεγάλων εταιρειών που ελέγχουν και τις διαδικασίες κατασκευής του μετρό και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη.

Από εκεί και πέρα, θα μιλήσω σε άλλη ευκαιρία για τη σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και για τις τροπολογίες.

Θα τελειώσω, κυρία Πρόεδρε, με το άρθρο 19, την ενοποίηση των σταθμών εισπραχής τελών διέλευσης.

Κατ' αρχάς, γιατί δεν αναφέρονται οι συγκεκριμένοι σταθμοί στους οποίους επιχειρεί να κάνει αυτές τις αλλαγές ο κύριος Υπουργός; Δεν είναι πάρα πολλοί οι σταθμοί. Είναι πέντε, δέκα, είκοσι. Εν πάση περιπτώσει, δεν αναφέρεται ένας αριθμός συγκεκριμένων, ο οποίος θα έδινε και το πραγματικό στίγμα του περιεχομένου αυτών των ρυθμίσεων και δεν θα το άφηνε στην ελεύθερη προοπτική αξιοποίησης ένθεν και ένθεν, για τους γνωστούς κερδοσκοπικούς λόγους.

Ένα από τα θέματα που ανέδειξε η χθεσινή συζήτηση θορύβησε συναδέλφους. Και χαίρομαι που θορυβήθηκε ο κ. Μητσοτάκης και η Νέα Δημοκρατία, όπως έκανε και ο κ. Κεφαλογιάννης

και έσπευσε σήμερα να υπερασπιστεί τη νομιμότητα.

Κατ' αρχάς, να σας πω, κύριε Μητσοτάκη, ότι χθες και η Κυβέρνηση και το ΠΑΣΟΚ και εσείς από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας, με τον πιο υπεύθυνο τρόπο δηλώσατε, ότι δεν θα αγγίξετε τίποτα στις συμβάσεις που υπάρχουν. Οι συμβάσεις είναι συμβάσεις, μας δεσμεύουν όλους. Στείλατε τα μηνύματα εκεί που έπρεπε να σταλούν. Τα στείλατε τα μηνύματα εν αгаστή συνεργασία. Ως προς αυτό αποκαταστάθηκε η τάξη.

Ως προς τους πολίτες τώρα, ο κακός νόμος εγκαλεί εσάς, την Κυβέρνηση, την Αξιωματική Αντιπολίτευση. Πάρτε θέση! Είναι κακή αυτή η ρύθμιση; Είναι ληστεία σε βάρος του κόσμου; Δικαίως, λοιπόν, σηκώνουν τις μπάρες οι άνθρωποι και περνάνε; Παρανόμως λέτε εσείς και δεν μπορεί να γίνει δεκτή η παρανομία, πρέπει να τους ασκήσουμε και ποινικές διώξεις.

Για να μην ταλαιπωρούνται οι άνθρωποι με δικαστήρια -οσονούπω προς τα εκεί πηγαίνουμε- και επειδή πάρα πολλοί κάθε μέρα σηκώνουν την μπάρα και περνάνε δωρεάν -γιατί δεν έχουν άλλο τρόπο να αντιδράσουν- αλλάξετε το νόμο και σταματήστε να στέλνετε αυτές τις καθησυχαστικές διαβεβαιώσεις.

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

Ζητήστε το εσείς ως Αξιωματική Αντιπολίτευση και σταματήστε να στέλνετε τις καθησυχαστικές διαβεβαιώσεις προς τους εργολάβους ότι οι συμβάσεις θα μείνουν ανέπαφες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

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

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

Κύριοι συνάδελφοι, είναι μεγάλη τιμή για εμένα και αισθάνομαι υπερήφανος, που υπερασπίζομαι ένα νομοσχέδιο σχετικό με την οδική ασφάλεια, που ρυθμίζει αρκετά σημαντικά ζητήματα και στο επίπεδο του ολοκληρωμένου σχεδιασμού και στο επίπεδο της καλύτερης διοικητικής οργάνωσης και βεβαίως, στο επίπεδο της καλύτερης ρύθμισης τεχνικών ζητημάτων προς τη βελτίωση του ελέγχου της ποιότητας των οχημάτων κυρίως, αλλά και της συμπεριφοράς των οδηγών.

Κύριοι συνάδελφοι, κανένα νομοσχέδιο δεν μπορεί να λύσει μεμιάς το μεγάλο πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Είναι ένας αέναος, είναι ένας συνεχής στόχος προς την ουτοπία, που σημαίνει: κανένας νεκρός από οδικά ατυχήματα. Το έβαλαν οι Σουηδοί, το βάζει και η Ευρωπαϊκή Ένωση, θα το βάλουμε και εμείς ως ουτοπικό στόχο, που δεν προσεγγίζει κανείς ποτέ. Ακόμα και αν έφτιαχνε κανείς τους καλύτερους δρόμους, ακόμα και αν μπορούσε να επιβάλει κανείς τους καλύτερους ελέγχους και τον καλύτερο τεχνικό έλεγχο στα οχήματα, ακόμα και αν είχε κανείς τους καλύτερα εκπαιδευμένους οδηγούς, ατυχήματα θα συνέβαιναν πάντα και θα δημιουργούσαν θύματα και νεκρούς.

Κάνουμε μια μεγάλη προσπάθεια και το νομοσχέδιο αυτό συμβάλλει προς αυτήν την κατεύθυνση. Η ιστορική διαδρομή των τελευταίων χρόνων της πολιτικής παρέμβασης στο θέμα δίνει πολύ ουσιαστικά συμπεράσματα, που πολύ συνοπτικά θα επαναλάβω.

Το 2001 είχαμε ένα τεράστιο αριθμό νεκρών, δύο χιλιάδες εκατό και η ανάλυση των στοιχείων μας οδηγούσε στο γεγονός πως δεν ήταν τόσο ο αριθμός των ατυχημάτων, όσο η σοβαρότητά τους που δημιουργούσε αυτό το υψηλό ρεκόρ και που έδινε την Ελλάδα πρώτη, με μεγάλη διαφορά από τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. Αντί να έχουμε χίλιους νεκρούς το χρόνο, είχαμε δύο χιλιάδες εκατό.

Η κυβέρνηση της εποχής εκείνης λειτούργησε άμεσα. Συγκρότησε διυπουργική επιτροπή για ένα τόσο σύνθετο θέμα, από το Υπουργείο Υποδομών, το Υπουργείο Μεταφορών, το τότε Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, το Υπουργείο Εσωτερικών για να παρακολουθεί τους δήμους για τις ρυθμίσεις μέσα στις πόλεις, το Υπουργείο Υγείας ακόμη για τη γρήγορη μεταφορά των τραυματιών στα νοσοκομεία και την παρακολούθηση της πορείας τους εκεί, αλλά και το Υπουργείο Παιδείας βεβαίως, για την καλύτερη κυκλοφοριακή αγωγή των νέων ανθρώπων και νομίζω ότι έδωσαν τα πρώτα αποτελέσματα.

Από δύο χιλιάδες εκατό, με το στρατηγικό σχέδιο «ΚΑΘ' ΟΔΟΝ», ένα πρόγραμμα βήμα προς βήμα για τη μείωση του προβλήματος, φθάσαμε το 2004 στους χίλιους πεντακόσιους νεκρούς, δηλαδή εξακόσιοι νεκροί λιγότεροι μέσα σε τέσσερα χρόνια. Μία μείωση της τάξης του 27% ήταν ένα πολύ σημαντικό βήμα προς το στόχο, που θα τον πιάναμε μέχρι το 2010, μέχρι φέτος αν συνεχιζόταν αυτή η τακτική. Θα φθάναμε δηλαδή τους χίλιους νεκρούς σήμερα. Αντί για χίλιους τετρακόσιους εβδόμηντα, που παραλάβαμε πέρυσι, θα είχαμε χίλιους νεκρούς συνεχίζοντας αυτήν τη σταθερή πορεία.

Λες και συνέβη κάτι, όπως και σ' όλα τα θέματα τα πολιτικά, τα κοινωνικά, τα οικονομικά, τα πολιτισμικά στη χώρα κι από το 2004 ως το 2009 σταμάτησαν τα πάντα. Σταμάτησε το στρατηγικό σχέδιο, διαλύθηκε η διϋπουργική επιτροπή, σταμάτησε ο επιμέρους συντονισμός των δράσεων και το 2009 είχαμε χίλιους τετρακόσιους εβδόμηντα νεκρούς, περίπου όσους αφήσαμε το 2004.

Η προσπάθεια αυτή ξεκίνησε και πάλι από την αρχή. Έγινε ξανά διϋπουργική επιτροπή κι ο Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ, ο Πρόεδρος της Κυβέρνησης, κ. Γεώργιος Παπανδρέου στα πρώτα Υπουργικά Συμβούλια έθεσε το θέμα στην πιο ψηλή ιεραρχία των προτεραιοτήτων. Πέντε έξι διαφορετικοί Υπουργοί συντονίζονται στο στρατηγικό σχέδιο 2010-2020, ώστε να πάμε στον ευρωπαϊκό μέσο όρο, που είναι οι επτακόσιοι πενήντα νεκροί, που θα το πετύχουμε το 2020.

Γιατί, όπως είπε και χθες ο Υπουργός, το πρώτο βήμα μέσα σε μία χρονιά, που είναι διακόσιοι νεκροί λιγότεροι, είναι μία πολύ μεγάλη επιτυχία. Βασίζεται σε πολύ σκληρή και συντονισμένη δουλειά κάθε μέρα από το Υπουργείο Υποδομών, που στρατηγικά σχεδιάζει τις υποδομές για την αύξηση της οδικής ασφάλειας και τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και θυμάτων και από το Υπουργείο Μεταφορών που αυξάνει τους τεχνικούς ελέγχους, πιστοποιεί τα ΚΤΕΟ. Επίσης, βελτιώνει με το Υπουργείο Παιδείας την κυκλοφοριακή αγωγή για τους μαθητές, προσπαθεί με το Υπουργείο Υγείας και κυρίως με το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, για να μπω και στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Από το 1980, που άρχισα να εργάζομαι, θυμάμαι πως όλη η επιστημονική κοινότητα των ειδικών, όλη η ακαδημαϊκή κοινότητα, όλοι όσοι σχετίζονται με τα τροχαία ατυχήματα μιλούσαν για ένα φόρουμ στο οποίο η κοινωνία των πολιτών, οι χρήστες, οι πεζοί, οι ποδηλάτες, τα άτομα με ειδικές ανάγκες, οι επιβάτες των αστικών συγκοινωνιών -που κι αυτές θέλουν να αυξήσουν το επίπεδο ασφάλειας που προσφέρουν- οι οδηγοί με την ΕΛΠΑ, το Ινστιτούτο «Πάνος Μυλωνάς», το Ινστιτούτο Μεταφορών, το Πανεπιστήμιο, το Μετσόβιο, το Τεχνικό Επιμελητήριο, που έχει ειδικές επιτροπές, αλλά και η πολιτεία που πρέπει να ακούσει όλους αυτούς, ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας, το Υπουργείο Υποδομών, το Υπουργείο Μεταφορών, οι δύο διαφορετικές γραμματείες που επιτέλους ενώθηκαν σ' ένα ενιαίο Υπουργείο και δημιούργησαν αυτή τη Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας -απορώ πως ακούω πως δεν συντονίζει καλύτερα δεκαπέντε ως είκοσι διαφορετικές κατακερματισμένες διευθύνσεις και διαφορετικά τμήματα και προφανώς τα συντονίζει καλύτερα και τα αποτελέσματα θα φανούν στην πράξη- κάθονται μαζί σ' ένα τραπέζι και συζητούν. Η θεματολογία είναι σταθερή και είχε την τιμή να προεδρεύει στο τελευταίο Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, που είχε ως αντικείμενο τα ατυχήματα μέσα στις πόλεις. Γιατί καθώς ολοκληρώνεται το εθνικό, το υπεραστικό οδικό δίκτυο, κύριοι συνάδελφοι και κατασκευάζεται η μεσαία διαχωριστική νησίδα, αντιμετωπίσαμε στην καρδιά του σε μεγάλο βαθμό το πρόβλημα της σοβαρότητας των ατυχημάτων.

Ακόμα κι όταν κάποιος οδηγός δημιουργήσει ατύχημα -από δικό του σφάλμα- δηλαδή αν είναι κουρασμένος και κοιμηθεί, αν είναι μεθυσμένος και χάσει τον έλεγχο, δεν θα μπει στο αντίθετο ρεύμα, στο 80% του υπεραστικού δικτύου και δεν θα συμπαρασέρνεται στο έγκλημα, το οποίο έχει προετοιμάσει, άλλους αθώους ανθρώπους, που κινούνται προς την αντίθετη κατεύθυνση.

Το πρόβλημα μεταφέρθηκε από πέρσι, από πρόπερσι μέσα στις πόλεις και πρέπει να δουλέψουμε με τους καινούργιους εκλεγμένους δημάρχους, ώστε να συντονίσουμε μία ασπίδα προστασίας απέναντι στους μαθητές γύρω από τα σχολεία, απέναντι στους πεζούς στα πεζοδρόμια με διευκόλυνση της κίνησης

τους, για τα άτομα με αναπηρίες, για τους επιβάτες των αστικών συγκοινωνιών, να δημιουργήσουμε, δηλαδή, μία εντελώς διαφορετική κουλτούρα, τόσο για την κίνηση μέσα στις πόλεις των ατόμων που κινούνται μ' ένα ήπιο τρόπο κι όχι με επιθετικό τρόπο χρησιμοποιώντας το ΙΧ, όσο και για το πώς διασχίζουν τους δρόμους με διαβάσεις ασφαλείας και με ένα σωρό συγκεκριμένα μέτρα, τα οποία σιγά σιγά θα προωθήσουμε.

Την επόμενη εβδομάδα, στις 8 Δεκεμβρίου, μαζί με τη συνολική παραίτηση για λιγότερα ατυχήματα στις γιορτές των Χριστουγέννων, όπου η συνεργασία με τη Διεύθυνση Τροχαίας είναι απόλυτη και καθοριστική και έδωσε πολύ συγκεκριμένα αποτελέσματα, θα ασχοληθούμε με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τον κώδικα ο οποίος για πρώτη φορά εφαρμόστηκε από πέρυσι, μη επιστρέφοντας ούτε μία άδεια ούτε ένα δίπλωμα. Αυτός ο κώδικας υλοποίησε πρακτικές και αποφάσεις που επί χρόνια δεν υλοποιούνταν στην ουσία, γιατί ήξερε κανείς ότι θα πιάσει το Βουλευτή του ο οποίος θα πάρει τηλέφωνο το διευθυντή της Τροχαίας και θα πάρει πίσω τις πινακίδες ή την άδεια, αρκεί να πληρώσει το μισό πρόστιμο. Για πρώτη φορά, λοιπόν, εφαρμόστηκαν συγκεκριμένες και ολοκληρωμένες πολιτικές και γι' αυτό είχαμε συγκεκριμένα αποτελέσματα.

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

Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα λίγο χρόνο ακόμα.

Έρχεται, λοιπόν, ένα σχέδιο νόμου το οποίο διαμορφώνει αυτό το φόρουμ επαφής όλης της κοινωνίας των πολιτών με την πολιτεία, προκειμένου να μπορέσουμε να έχουμε άμεσα αποτελέσματα.

Με το δεύτερο άρθρο συγκροτεί μια Γενική Διεύθυνση που ενώνει τις κατακερματισμένες υπηρεσίες και τα τμήματα, δίνοντας πολύ καλύτερα αποτελέσματα σ' αυτόν τον τομέα. Επίσης, έχει πάρα πολλές και συγκεκριμένες ρυθμίσεις, οι οποίες στην ουσία αναβαθμίζουν το επίπεδο του τεχνικού ελέγχου στα ιδιωτικά και τα δημόσια ΚΤΕΟ, βάζουν το θέμα της υγραεριοκίνησης, το θέμα της μείωσης του θορύβου από τα μοτοποδήλατα, συσχετίζουν τους εποπτικούς μηχανισμούς με τον καλύτερο έλεγχο και τη συσχέτιση της ασφάλειας του αυτοκινήτου με τον τεχνικό έλεγχο και γενικά κάνουν πάρα πολλά βήματα προόδου προς τη σωστή κατεύθυνση. Κανένα ατύχημα δεν είναι απλό, κανένα ατύχημα δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί μόνο μ' ένα συγκεκριμένο μέτρο.

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

Επιτρέψτε μου, λοιπόν, σε μισό λεπτό να σας πω -για να καταλάβετε τη συνθετότητα του προβλήματος και για να αντιληφθείτε πως αυτό το σχέδιο νόμου, που ούτως ή άλλως δεν κομπορρημονεί, δεν δηλώνει στον τίτλο του πως λύνει στο σύνολό τους τα σχέδια της οδικής ασφάλειας- ότι αυτό το σχέδιο νόμου έχει μια πολύ συγκεκριμένη διατύπωση που αφορά τρία ζητήματα. Αφορά το Εθνικό Συμβούλιο και τη Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας, τη βελτίωση του τεχνικού ελέγχου οχημάτων με την καλύτερη πιστοποίηση των ΚΤΕΟ, δημόσιων και ιδιωτικών, αλλά και άλλα σχετικά ζητήματα που αφορούν τα συνεργεία, τα βενζινάδικα και την υγραεριοκίνηση.

Βέβαια, ρυθμίζει και μια μεγάλη εκκρεμότητα στο Νομό Θεσσαλονίκης με μία κύρωση που επιτρέπει στους κατοίκους όλου σχεδόν του νομού να κινούνται πολύ φθηνά με τις μαζικές μεταφορές.

Εύχομαι -και θα το προχωρήσουμε στο Υπουργείο- όλη η Ελλάδα να έχει ανάλογες δημόσιες συγκοινωνίες και να επιδοτηθούν και αυτές με έναν τρόπο που θα μπορέσουμε να διαμορφώσουμε όλοι μαζί στο Υπουργείο, ώστε να μην είναι μόνο η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη -που βέβαια συγκεντρώνουν το 60% του ελληνικού πληθυσμού και έχουν πολύ μεγάλα προβλήματα στις μαζικές μεταφορές και τεράστια κυκλοφοριακά προβλήματα- αυτές οι οποίες επιδοτούνται σήμερα.

Η ανάλυση, λοιπόν, των στοιχείων και η σοβαρότητα με την οποία προχωρούμε σ' αυτά τα θέματα είναι αυτά που μας δίνουν τη αισιοδοξία πως θα μπορέσουμε σταδιακά να πλησιάσουμε το μεγάλο στόχο. Αυτός ο στόχος είναι ποσοτικός και λέει πως μέχρι το 2020 θα πρέπει να μειώσουμε στο 50% τους χίλιους πε-

ντακόσιους νεκρούς που παραλάβαμε πέρυσι και να φτάσουμε τους επτακόσιους πενήντα το 2010.

Νομίζω πως το πρώτο βήμα το κάναμε, κατεβαίνοντας από τους χίλιους τετρακόσιους εβδομήντα νεκρούς στους χίλιους διακόσιους ογδόντα. Έχουμε ένα μήνα μπροστά μας και με κοινή προσπάθεια θα καταφέρουμε να μειώσουμε ακόμα περισσότερο τον αριθμό των νεκρών. Έχουμε κατέβει από το όριο των χιλίων τριακοσίων νεκρών.

Επιτρέψτε μου να πω, κάνοντας μια αισιόδοξη πρόβλεψη ίσως για πρώτη φορά, πως με τη λήξη της θητείας αυτής της Κυβέρνησης, θα κατέβουμε και το όριο των χιλίων νεκρών. Το 2014, δηλαδή, θα έχουμε κάτω από χίλιους νεκρούς το χρόνο. Και αυτοί, βέβαια, είναι πάρα πολλοί. Όμως, θα συνεχίσουμε την προσπάθεια, προκειμένου να φτάσουμε στον ουτοπικό στόχο των επτακοσίων και πεντακοσίων νεκρών.

Αυτόν το στόχο θα τον πετύχουμε, ολοκληρώνοντας συστήματα οδικών υποδομών, τα οποία δεν θα επιτρέπουν να συμβούν σοβαρά ατυχήματα, ώστε «να μην παίρνει κανείς στο λαμό του» με μετωπικές συγκρούσεις αθώους οδηγούς και επιβάτες που κινούνται στην αντίθετη κατεύθυνση.

Επίσης, θα προσπαθήσουμε να ολοκληρώσουμε τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής και να τους δώσουμε ζωντάνια. Πρόκειται για τα εκατόν τριάντα πάρκα που από το 2001 υλοποίησε η ίδια κυβέρνηση και σήμερα χορταριάζουν και δεν αξιοποιούνται από την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Επιπλέον, θα προσπαθήσουμε να έχουμε, σύγχρονα αυτοκίνητα και οδηγούς που να κινούνται χωρίς επιθετικό τρόπο και με σωστή οδική συμπεριφορά, οδηγούς που φορούν τη ζώνη ασφαλείας και μοτοσικλετιστές που φορούν το κράνος τους, κάνοντας όλα τα απαραίτητα βήματα.

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

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

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

Στο τέλος, στόχος μας είναι να διαμορφώσουμε πόλεις οι οποίες να κινούνται μ' έναν εντελώς διαφορετικό τρόπο -γιατί στο υπεραστικό δίκτυο προφανώς κινείται κάποιος περισσότερο με το ιδιωτικό του αυτοκίνητο- διαμορφώνοντας ελκυστικές εναλλακτικές προτάσεις για τη χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, για το ποδήλατο και για το περπάτημα σε ανθρώπινα, καθαρά και ελεύθερα πεζοδρόμια. Τότε μόνο θα έχουμε την ελπίδα πως θα πλησιάσουμε κάποια στιγμή τον ουτοπικό στόχο: Κανένα ατύχημα και κανέναν νεκρό στην Ελλάδα από τροχαία ατυχήματα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ξαναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα τέσσερις μαθήτριες και μαθητές και τρεις εκπαιδευτικοί από το 3ο Γυμνάσιο Μεταμόρφωσης.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Εισερχόμεστε τώρα στον κατάλογο των ομιλητών.

Πρώτος είναι ο Βουλευτής του ΛΑΟΣ κ. Άγγελος Κολοκοτρώνης. Υπενθυμίζω ότι ο χρόνος είναι ακριβώς οκτώ λεπτά. Η κάποια ανοχή του Προεδρείου προς τους εισηγητές τελείωσε.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αναφερθώ στο άρθρο 3 σε σχέση με τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, στο οποίο διαπιστώνεται η ασυνέπεια και η αφερεγγυότητα της πολιτείας, καθώς και η ασάφεια με την οποία αντιμετωπίζονται διατάξεις, που, όμως, καθορίζουν τις ζωές ανθρώπων και την επιβίωση ολοκληρώ του κλάδου.

Συγκεκριμένα, στην παράγραφο 5 αναφέρεται ότι απαγορεύεται εφεξής η ίδρυση ιδιωτικών ΚΤΕΟ σε περιοχές γενικής κατοικίας ή πολεοδομικού κέντρου, ενώ για τα ήδη λειτουργούντα

ιδιωτικά ΚΤΕΟ σημειώνεται ότι δεν επιτρέπεται να χορηγηθεί άδεια επέκτασης και ελέγχου σε δίκυκλα, σε μοτοσικλέτες, σε μοτοποδήλατα, σε τρίτροχα και σε βαρέα οχήματα.

Στη συνέχεια, αναφέρεται ότι σε είκοσι έτη από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου όλα τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ υποχρεούνται οριστικά και αμετάκλητα σε μετεγκατάσταση σε περιοχή εκτός γενικής κατοικίας ή πολεοδομικού κέντρου.

Με τη διάταξη αυτή δημιουργούνται ζητήματα αθέμιτου ανταγωνισμού και αποκλεισμού από το δικαίωμα ισότιμης ανάπτυξης μεταξύ ομοειδών επιχειρήσεων, δηλαδή μεταξύ των επιχειρήσεων, που λειτουργούν σε περιοχές γενικής κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου και αυτών που λειτουργούν εκτός των προαναφερθέντων περιοχών.

Πέραν αυτού, η πολιτεία εμφανίζεται αφερέγγυα απέναντι στους πολίτες, διότι, σύμφωνα με τον ιδρυτικό νόμο 2963/2001, για τους Νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης επετράπη η ίδρυση και λειτουργία ΚΤΕΟ σε εντός σχεδίου περιοχές. Από το 2001 μέχρι σήμερα ιδρύθηκαν και λειτουργούν αρκετά ΚΤΕΟ σε αυτές τις περιοχές.

Μετά από εννέα χρόνια η πολιτεία, αναιρώντας όλα όσα η ίδια είχε θεσπίσει, επιβάλλει σ' αυτούς τους ανθρώπους, οι οποίοι έχουν πραγματοποιήσει ακριβές επενδύσεις, ακολουθώντας ό,τι προέβλεπε ο νόμος, μέσα σε είκοσι χρόνια είτε να μετεγκατασταθούν είτε να κλείσουν.

Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι, κατά την άποψή μας, άδικη και αβάσιμη, διότι δημιουργεί επιχειρήσεις-ομήρους, θέτοντας ουσιαστικά ημερομηνία λήξης στη λειτουργία των επιχειρήσεων αυτών.

Η ρύθμιση είναι άδικη, αλλά και αντιπαραγωγική. Είναι αντιπαραγωγική, γιατί αποτρέπει τις θιγόμενες εταιρείες να προχωρήσουν σε περαιτέρω επενδύσεις και να εκσυγχρονίσουν το μηχανολογικό εξοπλισμό τους, αφού δεν τους εξασφαλίζεται ο απαιτούμενος χρόνος απόσβεσης των επενδύσεων, ενώ το κεφάλαιο «πελατεία» δεν λαμβάνεται καθόλου υπ' όψιν, με προδιαγεγραμμένη πορεία να οδηγηθούν οι επιχειρήσεις αυτές σε μαρασμό.

Οι λόγοι που επιβάλλουν τη ρύθμιση αυτή λέτε ότι είναι η προστασία του περιβάλλοντος στις περιοχές γενικής κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου, η ελάφρυνση του κυκλοφοριακού φόρτου, των ρύπων και του θορύβου. Την ίδια στιγμή που τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, βάσει νομοθεσίας, θεωρούνται εργαστήρια ελέγχου χαμηλής όχλησης, με ποια λογική αποκλείονται και εκδιώκονται από τις περιοχές αυτές, όταν σε αυτές τις ίδιες περιοχές λειτουργούν παντός τύπου συνεργεία αυτοκινήτων και μοτοσικλετών; Πολύ περισσότερο μάλιστα, που τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ δεν πραγματοποιούν εργασίες επισκευής και συντήρησης και κατά συνέπεια, δεν προκαλούν με τη λειτουργία τους ηχορρύπανση ή αέρια ρύπανση.

Προβάλλετε, επίσης, το λόγο της ελάφρυνσης του κυκλοφοριακού φόρτου. Μα, με το σκεπτικό αυτό, θα πρέπει να αποκλείονται από τα πολεοδομικά κέντρα και άλλες επιχειρήσεις, όπως υπερκαταστήματα λιανικής πώλησης, εμπορικά κέντρα και αυτά που συγκεντρώνουν γενικότερα εκατοντάδες οχήματα.

Για τους λόγους αυτούς, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, διά του Προέδρου του, χαρακτηρίζει πονηρή και φωτογραφική τη διάταξη αυτή. Να σας θυμίσω ότι το Σεπτέμβριο του 2008 η τότε Αξιωματική Αντιπολίτευση και σημερινή Κυβέρνηση είχε αντιπαθεί με σθεναρά επιχειρήματα στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου και απέτρεψε τον τότε Υπουργό Μεταφορών να περάσει τη συγκεκριμένη διάταξη.

Ερωτάται: τι άλλαξε εν τω μεταξύ; Θα πρέπει εντίμως ο Υπουργός να απαντήσει -όπως πράττει συνήθως- στους ιδιοκτήτες των ιδιωτικών ΚΤΕΟ, οι οποίοι θέτουν αυτά τα ερωτήματα. Όπως θα πρέπει να τους απαντήσει, γιατί δεν επιτρέπει σε αυτές τις επιχειρήσεις τη χορήγηση αδειάς επέκτασης για ελέγχους σε δίκυκλες μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα και τρίτροχα. Για τα βαρέα οχήματα το κατανοούμε, γιατί σαφώς δημιουργούν κυκλοφοριακό φόρτο σε πυκνοκατοικημένες περιοχές. Όμως, τα μοτοποδήλατα τα προβλήματα μπορούν να δημιουργήσουν;

Καταθέτω τις απόψεις του Πανελλήνιου Συνδέσμου Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, τις οποίες λάβατε κι εσείς, στα Πρακτικά.

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

Μόνο προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία της αγοράς μπορούν να προκαλέσουν τέτοιου είδους ρυθμίσεις, πλήττοντας τον υγιή ανταγωνισμό και δημιουργώντας νέες κατηγορίες προνομίων και μη.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να αναφερθώ σε μία ακόμη διάταξη, που επίσης θεωρώ ακατανόητη -και υπάρχουν πολλές τέτοιες στο νομοσχέδιο- και η οποία αφορά τη δυνατότητα του πρατηριούχου να έχει το δικό του μεταφορικό μέσο, όπως όλοι οι επαγγελματίες της χώρας. Εν προκειμένω, να μπορεί να διαθέτει βυτιοφόρο ιδιωτικής χρήσης σε τανάζ που δικαιούται, σύμφωνα με το τζίρο του, ώστε να μεταφέρει τα δικά του καύσιμα, αφού μάλιστα είναι ο ίδιος υπεύθυνος για την ποιότητα και ποσότητά τους.

Θα καταθέσω επίσης στα Πρακτικά -και θα ολοκληρώσω την παρέμβασή μου αυτή- τις απόψεις που εξέθεσε και σε άλλους -ελπίζω- συναδέλφους το Επαγγελματικό Σωματείο των Εμπόρων Καυσίμων και Εκμεταλλευτών Σταθμών Αυτοκινήτων Θεσσαλονίκης «Ο ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ», οι οποίες αναφέρονται στα κυρίαρχα ζητήματα που τους απασχολούν, σε σχέση βέβαια με το συζητούμενο σχέδιο νόμου.

Ευχαριστώ πολύ.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Κολοκοτρώνη.

Συνεχίζουμε με τον Βουλευτή του ΠΑΣΟΚ κ. Κωνσταντίνο Γεϊτονα.

Ο κ. Κολοκοτρώνης ήταν συνεπής στο χρόνο. Πιστεύω ότι και ο κ. Γείτονας θα είναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα είμαι συνεπής. Δεν χρειάζεται κάθε φορά να καταναλώνουμε πολύ χρόνο. Άλλωστε, εγώ είμαι -και ήμουν πάντα- υπέρ της άποψης να μειώσουμε τους χρόνους των ομιλιών στον Κανονισμό. Θεωρητικά, μέσα σε οκτώ λεπτά μπορείς να πεις τα πάντα συμπυκνωμένα. Εγώ έχω προλάβει τη Βουλή, όπου οι Βουλευτές μιλούσαν είκοσι, είκοσι πέντε λεπτά και ξενοχτούσαν. Περίμενε ο καθένας τη σειρά του μέχρι τις πρωινές ώρες, για να μιλήσει.

Εν πάση περιπτώσει, έρχομαι στο νομοσχέδιο, για να μην τρώω και το χρόνο μου.

Απευθύνομαι στον κ. Βούγια, αλλά και στον κ. Ρέππα προφανώς, γιατί θα συμμερίζεται, και εκείνος όπως και εγώ, την ευφρασθείσα αισιοδοξία, ότι μπορεί να είναι εφικτός ο στόχος να μειώσουμε στη δεκαετία τα ατυχήματα στο ήμισυ. Αυτό όμως προϋποθέτει δουλειά όχι μόνο από την Κυβέρνηση, αλλά και από όλη την κοινωνία, από όλους τους φορείς, μία συλλογική προσπάθεια, όπως είπα και χθες, την ανάγκη να κινηθούμε σε σύγχρονους δρόμους με συνέχεια και με συνέπεια. Και θα πρέπει να δούμε αυτά στο δεκαετές σχέδιο, το οποίο γίνεται και στο πλαίσιο των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την οδική ασφάλεια, με στόχο να μειωθούν οι νεκροί στο μισό. Ελπίζω ότι το πρόγραμμα θα περιλαμβάνει δράσεις, οι οποίες θα είναι συνδυασμένες. Έτσι ώστε με τη συμπληρωματικότητα να έχουμε μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και στις δράσεις και στις πρωτοβουλίες.

Όσον αφορά, τώρα, τα άρθρα του νομοσχεδίου και συγκεκριμένα τα πρώτα άρθρα για τη σύσταση του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και τη σύσταση της Γενικής Διεύθυνσης στο Υπουργείο Υποδομών: Όπως είπα και χθες, αυτά τα άρθρα δεν αρκούν βέβαια, ούτε ισχυρίστηκε κανείς ότι είναι πανάκεια. Δίνουν όμως προστιθέμενη αξία στην επιχειρούμενη πολιτική βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα μας, που παρά τα βήματα που έχουν γίνει -και όλοι το αναγνωρίζουμε- εξακολουθεί να παραμένει χαμηλό. Έτσι, λοιπόν, πρέπει να κινηθούμε σε νέους

δρόμους ως προς αυτό το ζήτημα.

Επομένως, στα άρθρα αυτά που συμβάλλουν πιστεύω ότι δεν θα έπρεπε να υπάρχει αντίρρηση από καμιά πτέρυγα της Βουλής.

Όσον αφορά το άρθρο 5, καθώς προκρίνεται η διαπίστευση έναντι της πιστοποίησης. Χρειαζόμαστε να έχουμε αυστηρά κριτήρια και όρους. Επίσης, η προσθήκη που έγινε στην παράγραφο 1 για να μπορούν να λειτουργήσουν για ένα εξάμηνο χωρίς πιστοποίηση, διευκολύνει το άνοιγμα. Και σκοπός μας είναι να ανοίξουμε την αγορά στον τομέα. Σ' αυτό συμβάλλει και η άρση του ασυμβίβαστου -και αναφέρομαι στην παράγραφο 4- της ιδιοκτησίας ΚΤΕΟ και συνεργείου.

Επιμένω σ' αυτό που είπα, και χθες ότι χρειάζεται να δούμε τις δικλίδες ασφαλείας και σε σχέση με αυτά τα δύο θέματα που έθιξα, ώστε να διασφαλίσουμε αντικειμενικότητα και ποιότητα στους ελέγχους.

Όσον αφορά τις μετεγκαταστάσεις, καθώς βελτιώθηκαν και οι προθεσμίες και οι ρυθμίσεις. Όμως, παραμένει το κύριο πρόβλημα. Και λυπάμαι που δεν είναι εδώ κάποιος εκπρόσωπος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Χωροταξίας για να ακούσει την επισήμανσή μου. Χρειάζεται να προχωρήσουμε στους πολεοδομικούς σχεδιασμούς ώστε μέσα από τις χρήσεις γης, να δημιουργήσουμε προϋποθέσεις για χώρους υποδοχής. Αλλιώς, οι διατάξεις περί μετεγκατάστασης είτε αφορούν τα ΚΤΕΟ είτε αφορούν πρατήρια είτε αφορούν συνεργεία, θα είναι ανενεργές.

Το άρθρο 7 αναφέρεται στην ενσωμάτωση της Κάρτας Καυσαερίων στον έλεγχο των ΚΤΕΟ και πιστεύω ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Και το λέω αυτό, γιατί στην επιτροπή ηγέρθησαν κάποιες ενστάσεις. Πιστεύω ότι η ρύθμιση είναι σωστή. Ελαφρύνεται οικονομικά και εξυπηρετείται καλύτερα ο πολίτης, χωρίς να θίγεται η ποιότητα των ελέγχων.

Όσον αφορά το άρθρο 11, έγινε η διόρθωση, κύριε Υπουργέ, για τις αποστάσεις με βάση και την παρατήρηση της επιστημονικής επιτροπής. Αυτό είναι θετικό. Εγώ επαναφέρω την πρότασή μου -μπορείτε να το ξανά σκεφτείτε- για τα εκατόν δέκα μέτρα, με βάση και την υπόδειξη του Πολυτεχνείου, έτσι ώστε να έχουμε μεγαλύτερο τον συντελεστή ασφαλείας. Ξέρουμε πώς λειτουργούν τα πράγματα στη χώρα. Και όπως είπα και χθες «κάλιο γαϊδουρόδενε παρά γαϊδουρογύρευε».

Όσον αφορά το άρθρο 13, οι αλλαγές στα θέματα της οδικής βοήθειας με τις συμπράξεις που προβλέπονται, φαίνονται αναγκαίες για να λειτουργήσει καλύτερα το σύστημα. Καλό θα ήταν σε τέτοιες περιπτώσεις πριν προχωρήσουμε σε αλλαγές ενός πρόσφατου νόμου, να έχουμε μια συνολική εκτίμηση του τι απέδωσε. Και το λέω γιατί είχα συμμετάσχει στη συζήτηση του ν.3651/2008. Είχε γίνει πολλή συζήτηση και είχαν εγερθεί πολλές ενστάσεις σε σχέση με το αν θα προσδώσει αυτός ο νόμος υπεραξία στο όλο σύστημα της οδικής βοήθειας. Καλό θα ήταν να είχαμε σήμερα μια αντικειμενική και ολοκληρωμένη αποτύπωση πώς «δούλεψε» αυτός ο νόμος, για να δούμε πώς προχωρούμε παραπέρα.

Αναφέρθηκα χθες στην τροπολογία που αφορά το Υπουργείο Υγείας. Επαναλαμβάνω την άποψή μου ότι σ' αυτές τις περιπτώσεις δεν αρκούν τα πρόστιμα. Καλό είναι -και μάλιστα όταν αφορά προμήθειες και έργα- να εφαρμόζεται αυστηρά η κοινοτική νομοθεσία. Θα πρέπει να ακυρώνονται παράνομες αποφάσεις, για να μην εμπλέκεται η χώρα και να μην «καλύπτουμε» μέσω προστίμων παρανομίες.

Όσον αφορά το θέμα των προμηθειών γενικότερα, αλλά και ειδικότερα στο χώρο της υγείας, που είναι και επίκαιρο -και λόγω των προβλέψεων στο μνημόνιο- είπα και επαναλαμβάνω, να σταματήσουμε να ψάχνουμε την πυρίτιδα, Υπουργοί και κυβερνήσεις. Επιτέλους να εφαρμόσουμε ένα δοκιμασμένο σύστημα από μια ευρωπαϊκή χώρα, το οποίο μας ταιριάζει καλύτερα.

Όσον αφορά την τροπολογία για την τμηματική καταβολή δόσεων της χρηματοδοτικής συμβολής του δημοσίου, αναλόγως με την πρόοδο του αντικειμένου της τμηματικής προθεσμίας -είναι περίπλοκοι οι όροι, αλλά όσοι ξέρουν κατανοούν περί τίνος πρόκειται- αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης σε αυτοκινητοδρόμους. Πιστεύω ότι η ρύθμιση αυτή είναι αναγκαία, δεδομένου των καθυστερήσεων, όπως λέει και η εισηγητική έκθεση και

προς αποφυγή περαιτέρω ζημιάς του δημοσίου.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ**)

Τίθεται, όμως, ζήτημα σε σχέση με τις καθυστερήσεις. Η καθυστέρηση, για παράδειγμα, στις απαλλοτριώσεις μεταφράζεται σε διόλου ευκαταφρόνητα ποσά και σε πρόστιμα που πρέπει να πληρώσει το δημόσιο.

Αυτό, κύριε Υπουργέ, πρέπει να το προσέξουμε. Γιατί φτάσαμε ως εδώ; Φαίνεται ότι δεν υπήρχε ωριμότητα των έργων. Εμείς, όταν ψηφίζονταν οι συμβάσεις, τα λέγαμε στον κ. Σουφλιά. Αποδεικνύεται πως δεν υπήρχε ωριμότητα.

Από εκεί και πέρα, όμως, θα πρέπει να δούμε πώς θα τρέξουμε τα χρονοδιαγράμματα και με ποιον τρόπο θα επισπεύδονται οι απαλλοτριώσεις. Με τον κλασικό τρόπο θα γίνονται ή θα εφαρμόσουν οι διαδικασίες που εφαρμόστηκαν στα Ολυμπιακά έργα; Να εφαρμόσουμε, λοιπόν, τέτοιες διαδικασίες που επισπεύδουν, έτσι ώστε να μην κινδυνεύει το δημόσιο από τις εμπλοκές με πρόστιμα αλλά και κυρίως να μην καθυστερήσουν τα έργα. Αλλιώς, αν δεν προχωρήσουμε έτσι, μία τέτοια ρύθμιση η οποία επιτρέπει τις τμηματικές καταβολές ανεξάρτητα του αν ολοκληρώθηκε το τμηματικό αντικείμενο και έγινε μόνο ένα μέρος του, μπορεί να γίνει άλλοι για νέες καθυστερήσεις. Και πρέπει να το προσέξουμε.

Κλείνω -ακριβώς στο χρόνο μου, κύριε Πρόεδρε- με την τροπολογία για τους ημιυπαίθριους. Στη σημερινή συγκυρία καλώς αυξάνεται ο αριθμός των δόσεων και η διάρκεια αποπληρωμής. Αυτό θα διευκολύνει. Ισχύει και για εμένα αυτό που είπα προηγουμένως, ότι -δεν είναι εδώ εκπρόσωπος από το Υπουργείο- καλό θα ήταν όταν έχουμε τροποποίηση σε πρόσφατο νόμο, όπως είναι εδώ ο νόμος για τους ημιυπαίθριους, να έχουμε μία πρώτη εκτίμηση και ενημέρωση της Βουλής για την πορεία μέχρι σήμερα. Για να δούμε τι ακριβώς έγινε, τα προβλήματα αλλά και πώς θα προχωρήσουμε και πού θα πάμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κωνσταντίνο Γεϊτονα, Βουλευτή του ΠΑΣΟΚ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό Πρόγραμμα «ΕΡΓΑΣΤΗΡΙ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, δεκαπέντε μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί από το 48ο Δημοτικό Σχολείο Περιστερίου Αττικής.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Σταύρος Καλαφάτης, Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης της Νέας Δημοκρατίας.

Κύριε Καλαφάτη, έχετε το λόγο για οκτώ λεπτά.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τη συζήτηση του σχεδίου νόμου που ολοκληρώνεται σήμερα, επιχειρείται μία προσπάθεια μεταρρυθμιστική από την πλευρά της Κυβέρνησης όσον αφορά τα ζητήματα της οδικής ασφάλειας. Ούτε, όμως, το πνεύμα ούτε η φιλοσοφία του σχεδίου νόμου φαίνεται να ανταποκρίνονται στα σημεία των καιρών, παρ' όλο που έστω και με καθυστέρηση αρκετών μηνών είχατε ευκαιρία, μέσα από ένα νομοθέτημα, να αξιοποιήσετε σε ένα μεγάλο βαθμό την εξαιρετική δουλειά που είχε γίνει στο ζήτημα της οδικής ασφάλειας από τη Νέα Δημοκρατία.

Θα πάρω ένα, δύο λεπτά από το χρόνο μου, για να θυμίσω τα σημαντικά κομμάτια της πολιτικής που εκπονήθηκε από τη Νέα Δημοκρατία όταν ήταν κυβέρνηση. Αναφέρω ενδεικτικά τη συγκρότηση της αρμόδιας Υπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας με συμμετοχή όλων των συναρμοδίων Υπουργείων. Αναφέρω την εισαγωγή και ψήφιση, το 2007, από τη Βουλή των Ελλήνων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, μέσω του οποίου θεσπίστηκαν αυστηρές διαδικασίες ασφάλισης και πρόστιμα σε παραβάτες, που θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή τη δική τους, αλλά και των συνανθρώπων τους.

Υπενθυμίζω τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό του συστή-

ματος εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών μέσω της θέσπισης δράσεων για τη διασφάλιση της διαφάνειας και αξιοπιστίας των σχετικών διαδικασιών, την εκπόνηση μελετών και τη δημιουργία πιστών εξέτασης υποψηφίων οδηγών σε συνεργασία με αρκετές Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της χώρας, με πρωτοπόρα αυτή της Θεσσαλονίκης, που ακολουθεί το επιτυχημένο παράδειγμα άλλων ευρωπαϊκών κρατών.

Υπενθυμίζω το ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Χρηματοδότησης Δήμων στο σύνολο της χώρας για τη δημιουργία και λειτουργία πάνω από εκατόν είκοσι πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, την πολύ σοβαρή δουλειά και στον τομέα του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων μέσω της αναβάθμισης του θεσμού με την εντατικοποίηση του Προγράμματος για τον τεχνικό έλεγχο και τη δημιουργία ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Μάλιστα, για την εντατικοποίηση των εκτάκτων ελέγχων σε όλη την επικράτεια, το πρώην Υπουργείο Μεταφορών διέθεσε σε διάφορες νομαρχίες της χώρας έξι μονάδες κινητών ΚΤΕΟ.

Σε όλα τα ανωτέρω είναι σκόπιμο να προστεθεί και η σημαντική προσπάθεια του πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ, του κ. Σουφλιά, να κατασκευάσει στα πεντέμισι χρόνια της θητείας του ένα εκτεταμένο ασφαλές οδικό δίκτυο με την υλοποίηση του μεγαλύτερου προγράμματος έργων οδικών υποδομών που γνώρισε ποτέ η χώρα συνολικού ύψους 18,5 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Η κατασκευή και ολοκλήρωση σημαντικών διεθνών και εθνικού χαρακτήρα οδικών αξόνων, όπως η Εγνατία Οδός και οι κάθετοι άξονες, το πέταλο του Μαλιακού Κόλπου στην ΠΑΘΕ, το οδικό τμήμα Κορίνθου - Τριπόλεως, ενίσχυσαν την οδική ασφάλεια, αφού, σύμφωνα με μετρήσεις, τα τροχαία ατυχήματα στους άξονες αυτούς, περιορίζονται πλέον στο 1/5.

Με βάση τα ανωτέρω, αποδεικνύεται ότι η Νέα Δημοκρατία ανέπτυξε κατά τη διακυβέρνησή της τα θεμέλια χάραξης μιας υπεύθυνης και αποτελεσματικής πολιτικής που αφορούσε στην αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας στη χώρα. Αυτό ήταν μια παρακαταθήκη, κύριε Υπουργέ, που σας άφησε η Νέα Δημοκρατία και δυστυχώς, δεν βλέπω να την αξιοποιείτε στο βαθμό που θα έπρεπε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το περιεχόμενο του συζητούμενου σχεδίου νόμου θέτει απλά κάποιες αποσπασματικές αρχές και δεν αποτελεί θεμέλιο μιας πραγματικής διαρθρωτικής τομής για την οδική ασφάλεια.

Προχωρώντας στην ουσία του νομοσχεδίου διαβλέπουμε αρχικά ρυθμίσεις σε θεσμικά και οργανωτικά ζητήματα, που αφορούν στη λειτουργία του σημερινού Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Ελπίζουμε η σύσταση του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας, που θα αντικαταστήσει την υφιστάμενη Εθνική Επιτροπή, να λειτουργήσει περισσότερο εποικοδομητικά, αναπτύσσοντας μια τεχνοκρατική φιλοσοφία ανάδειξης νέων εφαρμόσιμων πολιτικών σε συνεργασία με επιστημονικούς και θεσμικούς φορείς που διαθέτουν την απαραίτητη γνώση και εμπειρία.

Όσον αφορά στις ρυθμίσεις σε ζητήματα που αφορούν τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων θα πρέπει να ληφθούν τολμηρές πρωτοβουλίες για την οριστική παύση της άνισης μεταχείρισης μεταξύ ιδιωτικών και δημοσίων ΚΤΕΟ. Με τη νέα παράταση δεκαοκτώ μηνών, που προβλέπεται για τη διαπίστευση των δημοσίων ΚΤΕΟ, που δεν συμμορφώθηκαν με τα διεθνή πρότυπα, πέρα από την απαξίωση της έννοιας του υγιούς ανταγωνισμού, υποβαθμίζονται βασικά κριτήρια ασφάλειας και ποιότητας των ελέγχων.

Κατά τη διάρκεια της εν λόγω παράτασης τίθεται υπό αμφισβήτηση η τεχνική επάρκεια των δημοσίων φορέων ελέγχου, αλλά και η ικανότητά τους να λειτουργούν με διαφάνεια και απαλλαγμένοι από συντεχνιακά κυκλώματα. Σε κάθε περίπτωση, όπως ανέφερε και ο εισηγητής μας, εδώ χάσατε μια ευκαιρία για να μειώσετε το βαρύ κράτος, θωρακίζοντας παράλληλα και ενισχύοντας τον υγιή ανταγωνισμό.

Το καθεστώς επιθεώρησης και διαπίστευσης των ΚΤΕΟ από το ΕΣΥΔ ή άλλο εθνικό φορέα χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν πρέπει να απεμποληθεί. Πρέπει να διατηρηθεί, παράλληλα με την ενίσχυση της υγιούς ανταγωνιστικότητας μεταξύ των ιδιωτικών ΚΤΕΟ.

Το σχέδιο νόμου επικαλείται αύξηση της απασχόλησης λόγω καθιέρωσης του νέου θεσμού του ελέγχου θορύβων μοτοσικλετών και δεν μας τεκμηριώνει, όμως, με ποιο τρόπο αυτό το συγκεκριμένο έργο θα το επιτελεί το προσωπικό υφιστάμενων εξουσιοδοτημένων συνεργείων ή κέντρων τεχνικού ελέγχου, τα οποία σήμερα λόγω οικονομικής συγκυρίας απειλούνται, ήδη, με λουκέτο.

Μια χρήσιμη πρόταση, κύριε Υπουργέ, όσον αφορά στα ζητήματα διοικητικών κυρώσεων εκπρόθεσμης προσκόμισης οχήματος σε ΚΤΕΟ, επειδή πολλοί οδηγοί από αμέλεια αγνοούν τον ακριβή χρόνο επανελέγχου του οχήματός τους, θα ήταν να διερευνηθεί η δυνατότητα έγκυρης ειδοποίησής τους με κάθε πρόσφορο μέσο όπως επιστολή, sms, κ.τ.λ..

Θα ήταν σκόπιμος ο σχεδιασμός, η δημιουργία και η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος δικτύωσης όλων των ΚΤΕΟ της χώρας, ώστε στις κεντρικές ή περιφερειακές υπηρεσίες, πέρα από την άντληση δεδομένων τεχνικού ελέγχου για κάθε όχημα, να παρέχεται και η δυνατότητα έκδοσης σχετικών ειδοποιητηρίων.

Σε κανένα σημείο του σχεδίου νόμου, πλην του άρθρου 5, παράγραφος 2 που αναφέρονται ακροθιγώς ζητήματα κινητών μονάδων ελέγχου πεδίου, δεν λαμβάνεται μέριμνα για τη λειτουργία σταθμού ελέγχου επαγγελματικών οχημάτων και επικινδύνων εμπορευμάτων παρά την οδό. Η ανωτέρω, σύμφωνα με διατυπωμένες θέσεις του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, αποτελεί υποχρέωση, που δεν υλοποιεί η χώρα μας και απειλείται με πρόστιμο, ειδικά για ελέγχους που αφορούν σε βαρέα φορτηγά, λεωφορεία και σχολικά οχήματα. Σε αυτά τα οχήματα δεν επιτρέπεται καμμία ελαστικότητα ελέγχων.

Τέλος, όσον αφορά στο ζήτημα της επίλυσης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης δήμων της επαρχίας Λαγκαδά είναι γνωστό σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς ότι οι βασικές ενέργειες διερεύνησης της βέλτιστης λύσης διενεργήθηκαν κατά τη διάρκεια της κυβερνητικής θητείας της Νέας Δημοκρατίας.

Η συνεργασία του ΣΑΣΘ με τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση που οδήγησε στην πρώτη μελέτη προσέγγισης, η συμβολή της ΤΕΔΚ Νομού Θεσσαλονίκης με το Ινστιτούτο Μεταφορών, η συνεργασία ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ οδήγησαν στο σχετικό κείμενο σύμβασης που ήταν πλήρες από τον Ιούλιο του 2009 με την σύμφωνη γνώμη του συνεταιρισμού εργαζομένων αστικής συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης, καθώς και των εκπροσώπων των ΟΤΑ.

Η κωλυσιεργία του Υπουργείου, και σε αυτήν την περίπτωση, επέφερε συγκεκριμένα αποτελέσματα, κύριε Υπουργέ, όπως: πρόσθετο κόστος λειτουργίας για τον ΟΑΣΘ, το ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης, το ελληνικό δημόσιο και συνέχιση της άδικης οικονομικής επιβάρυνσης στις μετακινήσεις των πολιτών της περιοχής, διατήρηση και σταδιακή απαξίωση των, ήδη, δυσμενών συνθηκών συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης στην επαρχία Λαγκαδά, δημιουργία σύγχυσης και υπό πίεση αποσπασματικές ενέργειες, που θέτουν σε κίνδυνο την ορθολογική υλοποίηση του εγχειρήματος. Ποια είναι άραγε η τελική οικονομική επιβάρυνση για το ελληνικό δημόσιο από την παραπάνω καθυστέρηση;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρά τη συγχώνευση του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών σ' ένα Υπουργείο στο παρόν σχέδιο νόμου δεν διαπιστώσαμε καμμία αναφορά σε ζητήματα παρεμβάσεων χαμηλού κόστους και άμεσου αποτελέσματος σε επικίνδυνα σημεία του εθνικού, επαρχιακού και δημοτικού οδικού δικτύου.

Επίσης, το σχέδιο νόμου περιορίζεται σε θέματα προδιαγραφών κόμβων κυκλοφοριακής σύνδεσης πρατηρίων ή συνεργείων, αγνοώντας τη σύνταξη προδιαγραφών ασφαλείας στο σύνολο του επαρχιακού και οδικού δικτύου της χώρας. Σε γενικές γραμμές, η οδική ασφάλεια που επιχειρεί να μεταρρυθμίσει το παρόν σχέδιο νόμου δεν αναβαθμίζεται μόνο μέσα από τη θεσμοθέτηση Εθνικού Συμβουλίου, την οργανική επέκταση του Υπουργείου, τη θέσπιση κάρτας θορύβου μοτοσικλετών ή την αναθεώρηση και τον εκσυγχρονισμό του Δελτίου Οδικού Τροχαίου Ατυχήματος.

Μια σύγχρονη και αποτελεσματική πολιτική οδικής ασφαλείας προϋποθέτει ορθολογική διαχείριση της ασφαλείας των οδικών υποδομών μέσα από τη σύνταξη και εφαρμογή συγκεκριμένων

προδιαγραφών, εντατικοποίηση έκτακτων ελέγχων της τεχνικής κατάστασης φορτηγών επικίνδυνου φορτίου, λεωφορείων και σχολικών οχημάτων, ενίσχυση της αστυνόμευσης, εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού της Τροχαίας και βελτίωση της εκπαίδευσης του προσωπικού της, εκσυγχρονισμό και αυστηροποίηση του συστήματος εξετάσεων χορήγησης αδειών οδήγησης κυρίως των επαγγελματικών, τακτική ενημέρωση και προγράμματα πληροφόρησης των οδηγών για ζητήματα οδικής ασφαλείας, εισαγωγή της Κυκλοφοριακής Αγωγής στο σύνολο του προγράμματος διδασκαλίας της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, με αξιοποίηση του υπάρχοντος δικτύου των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, στοιχειά, δυστυχώς, που δεν βλέπουμε, κύριε Υπουργέ, να χαρακτηρίζουν τη δική σας πολιτική.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Σταύρο Καλαφάτη, Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης της Νέας Δημοκρατίας.

Το λόγο έχει ο κ. Σίμος Κεδίκογλου, Βουλευτής Εύβοιας της Νέας Δημοκρατίας, για οκτώ λεπτά.

ΣΙΜΟΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα από τα ζητήματα στο οποίο συμφωνούμε οι περισσότεροι στην Αίθουσα –τουλάχιστον τα δύο μεγάλα κόμματα– είναι ότι στη σημερινή συγκυρία περισσότερο παρά ποτέ πρέπει να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα και να συρρικνωθεί ο δημόσιος, ιδιαίτερα σε χώρους όπου έχει αποδειχθεί πως οι ιδιώτες μπορούν και λειτουργούν πιο αποτελεσματικά.

Ένα ιδανικό πεδίο είναι τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων, όπως έδειξε και η εμπειρία από τα ΙΧ. Και, όμως, η Κυβέρνηση συνεχίζει την επίμονη στήριξη του αθέμιτου ανταγωνισμού υπέρ του δημόσιου τομέα. Είναι χαρακτηριστικό ότι η διαφορά επιπέδου συμπεριφοράς, τεχνογνωσίας στα δημόσια και ιδιωτικά ΚΤΕΟ είναι χαώδης.

Αλλά θα σας φέρω ένα χειροπιαστό παράδειγμα. Συγκρίνετε το τεχνικό δελτίο ενός δημόσιου ΚΤΕΟ με τα κολλυβογράμματα, ένα μπακαλόχαρτο και ενός ιδιωτικού ΚΤΕΟ, το οποίο είναι on line, πληροφορείται άμεσα το Υπουργείο και πείτε μου το εξής: Έχουν σχέση αυτά τα δύο;

Κύριε Υπουργέ, του δημοσίου ΚΤΕΟ αφορά ασθενοφόρο. Θα νιώθατε σίγουρος να μετακινήσετε μ' ένα ασθενοφόρο ένα δικό σας άνθρωπο;

Πρέπει να έχετε αντίγραφα και εσείς, αλλά τα καταθέτω στα Πρακτικά, γιατί πραγματικά η αντίστιξη είναι πολύ ενδιαφέρουσα.

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

Αυτή την επίμονη στήριξη, αυτή τη στήριξη του δημοσίου ΚΤΕΟ, την επιτείνετε, την επεκτείνετε. Δίνετε δεκαοκτώ μήνες παράταση από την έκδοση του νόμου, από εδώ και πέρα, για τα δημόσια ΚΤΕΟ, που επιμένω ότι δεν είμαστε καθόλου σίγουροι για το επίπεδο των υπηρεσιών τους. Είναι η απαίτηση των συνδικαλιστών σας;

Το παράλογο είναι ότι ταυτόχρονα γίνεται μια άκριτη απελευθέρωση στον ιδιωτικό τομέα με νόθεση του ανταγωνισμού. Καταργείτε τη διαπίστευση, δίνονται αμέσως άδειες στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ και σε έξι μήνες ο έλεγχος. Και το εύλογο ερώτημα είναι το εξής: Τι θα γίνει εάν δεν περάσει τον έλεγχο σε έξι μήνες; Θα έχουν περάσει χιλιάδες οχήματα, τα οποία θα κυκλοφορούν στους δρόμους ελεγμένα από ένα ΚΤΕΟ, που τελικά κρίθηκε ακατάλληλο.

Καταργείτε το ασυμβίβαστο μεταξύ συνεργείου αυτοκινήτων και ΚΤΕΟ, ένα ασυμβίβαστο το οποίο καλώς υπήρχε. Πώς τα φαντάζεστε τα ΚΤΕΟ; Περίπτερα; Η αίσθηση ασφαλείας που θα υπάρχει θα είναι λιγότερη στους δρόμους. Ενάντια στις ανάγκες των καιρών, διατηρείτε τα προνόμια του παρωχημένου δημόσιου τομέα, νοθεύετε τον ανταγωνισμό υπέρ των μεγάλων εταιρειών, χαϊδεύετε τους συνδικαλιστές, ευνοείτε τις μεγάλες εταιρείες και καταδικάζετε τους μικρούς υγιείς ιδιώτες, ευνοώντας μονοπω-

λιακές καταστάσεις.

Και επειδή δεν θέλω να γενικολογώ, θα σας μιλήσω με συγκεκριμένο παράδειγμα, που αφορά τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ φορτηγών, που θα συμφωνείτε ότι είναι τα οχήματα που πρέπει κατ' εξοχήν να ελέγχονται.

Κύριε Υπουργέ, έχω μια συγκεκριμένη περίπτωση. Και θα μιλήσω με ονοματεπώνυμο. Είναι η περίπτωση του κ. Αποστόλη Βαρδακώστα, ενός οικογενειάρχη, μικρομεσαίου επιχειρηματία, που σε καιρούς χαλεπούς έκανε μια επένδυση πέραν των δυνάμεων του, δημιούργησε θέσεις εργασίας και ακούστε την τύχη του.

Τον Αύγουστο του 2009 ως γνωστό βγήκε ο νόμος που επιτρέπει την ίδρυση ιδιωτικών ΚΤΕΟ φορτηγών. Τον Ιανουάριο του 2010 δόθηκαν οι πρώτες άδειες ίδρυσης. Ο κ. Αποστόλης Βαρδακώστας έκανε την επένδυση, προσέλαβε το προσωπικό και τον Ιούνιο ζητάει έλεγχο για να του δοθεί άδεια λειτουργίας. Το Υπουργείο αδυνατεί να ελέγξει. Σε ερώτησή μου στη Βουλή, ο τότε Υφυπουργός κ. Σηφουνάκης ισχυριζόταν ότι υπήρχε το πρόβλημα του τεχνικού δελτίου, που αδυνατούσε να εκδώσει το Υπουργείο και διαβεβαίωνε ότι θα είναι σε δοκιμαστική λειτουργία από τις 2 Ιουλίου και σε παραγωγική λειτουργία από τις 15 Ιουλίου. Πέρασε ο καιρός και δεν συνέβη τίποτε.

Δεν ήθελα να φέρω ξανά το ζήτημα στη Βουλή, γιατί με ενδιέφερε να λυθεί το πρόβλημα. Έκανα παρέμβαση το Σεπτέμβριο στον Υφυπουργό τον κ. Βούγια, επειδή είχα πληροφορηθεί ότι κωλυσιεργούσε το κύκλωμα του Υπουργείου σας για την έκδοση άδειας σ' ένα μικρομεσαίο ιδιώτη, γιατί ήθελαν να ευνοήσουν και να μπει πρώτη στην αγορά των ιδιωτικών ΚΤΕΟ φορτηγών μία μεγάλη πολυεθνική αλυσίδα. Ανέφερα και την εταιρεία. Δεν συνέβη, όμως τίποτε. Συνέχιζαν να βρίσκουν προφάσεις, ζητώντας νέα στοιχεία, απαιτώντας επιπλέον εξέλιξη του μηχανογραφικού, που ήταν υποχρέωση του Υπουργείου.

Κύριε Υπουργέ, στις 26 Οκτωβρίου η πολυεθνική αλυσίδα πήρε άδεια για ιδιωτικό ΚΤΕΟ φορτηγών σε χρόνο ρεκόρ. Δύο εβδομάδες αργότερα, στις 13 Νοεμβρίου ζήτησαν στον τελευταίο έλεγχο στον μικρομεσαίο ιδιώτη ότι έπρεπε να υπάρχει εγκύκλιος για τα νταλκίφρενα. Με ερώτηση που έκανε ο ιδιώτης προς το Υπουργείο ζητούσε να μάθει πώς –αφού δύο εβδομάδες μετά ζητάνε από αυτόν να περιμένει να εκδοθεί η νέα εγκύκλιος του Υπουργείου– δόθηκε στην πολυεθνική αλυσίδα η άδεια δύο εβδομάδες νωρίτερα, χωρίς να υπάρχει αυτή η εγκύκλιος και γιατί συνεχίζεται η λειτουργία του ΚΤΕΟ της πολυεθνικής αλυσίδας, τη στιγμή που ανακάλυψε το Υπουργείο ότι υπάρχει και ένα επιπλέον στοιχείο πολύ σημαντικό, που πρέπει να τηρείται.

Μου απάντησε ένας σύμβουλος του Υφυπουργού και η απάντηση ήταν για γέλια και για κλάματα. Μου είπε αυτά ακριβώς που σας λέω. Ότι, δηλαδή, ξέρετε, ανακαλύψαμε ότι πρέπει να υπάρχει και αυτό. Μα, τότε γιατί συνεχίζει να λειτουργεί πολυεθνική εταιρεία;

Επιπλέον, θα ήθελα να σας πω να ελέγξετε τους υπαλλήλους σας, γιατί οι υπάλληλοί σας απειλούν τους απλούς πολίτες, όταν γίνονται αντικείμενο κοινοβουλευτικού ελέγχου. Δεν έχετε τον έλεγχό τους. Κινείστε αντίθετα με το πνεύμα των καιρών, χαϊδεύετε τους συνδικαλιστές σας, ευνοείτε σκανδαλωδώς τις μεγάλες εταιρείες και καταδικάζετε τους μικρομεσαίους επιχειρηματίες, που είναι η μόνη ελπίδα για την έξοδο της Ελλάδας από την κρίση.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κεδικόγλου, Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας στο Νομό Ευβοίας.

Το λόγο έχει ο κ. Μάριος Σαλμάς, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας.

ΜΑΡΙΟΣ ΣΑΛΜΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ζήτησα το λόγο για να τοποθετηθώ στην τροπολογία του Υπουργείου Υγείας, Διατροφής και Άθλησης, σχετικά με τη νομοθετική ρύθμιση που περιέχει αυτή η τροπολογία, για να γίνονται οι προμήθειες στα δημόσια νοσοκομεία με τρόπο συμβατό με τις κοινοτικές οδηγίες περί προμη-

θειών και δημοσίων συμβάσεων.

Είναι αλήθεια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι τα τελευταία επτά με οκτώ χρόνια τα νοσοκομεία και οι διοικήσεις τους προμηθεύονταν ιατροτεχνολογικό εξοπλισμό και ιατροτεχνολογικά προϊόντα, πολλές φορές με διαδικασίες που ήταν κατά παράβαση των κοινοτικών οδηγιών.

Και επαναλαμβάνω, μια και τώρα μπήκε ο Υπουργός στην Αίθουσα, ότι τα τελευταία επτά ή οκτώ χρόνια γίνεται αυτό.

Η χώρα βρέθηκε, από προσφυγή ενός προμηθευτή στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να είναι απολογούμενη και στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και να τιμωρείται, γιατί επί επτά ολόκληρα χρόνια οι διοικήσεις μερικών νοσοκομείων δεν προμηθεύονταν σύννομα με το Κοινοτικό Δίκαιο.

Τώρα, ο Υπουργός καλείται να ρυθμίσει αυτό το νομοθετικό πρόβλημα, αλλά και το πρόβλημα των προμηθειών των νοσοκομείων. Με τη συγκεκριμένη ρύθμιση έρχεται να βάλει ποινές στα νοσοκομεία και στους δημοσίους υπαλλήλους που είναι στις επιτροπές προμηθειών των νοσοκομείων, σε περίπτωση που δεν εφαρμοστεί ο νόμος, δηλαδή σε περίπτωση που απορρίπτουν προϊόντα που έχουν το «CE», τη σήμανση, την πιστοποίηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από κάποιο διαγωνισμό άνευ συγκεκριμένου λόγου. Με αυτήν τη διάταξη επιβάλλονται πρόστιμα στα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, δηλαδή στα νοσοκομεία, αλλά και στους δημοσίους υπαλλήλους για τη μη τήρηση του νόμου.

Οι παρατηρήσεις, κύριε Υπουργέ, που θα ήθελα να κάνω είναι πως θεωρείται αυτονόητη η υποχρέωση όλων των Ελλήνων πολιτών να εφαρμόζουν και να τηρούν τους νόμους, πόσω μάλλον δε των δημοσίων υπαλλήλων. Τα πρόστιμα στην προκειμένη περίπτωση, όταν επιβάλλονται στα νοσοκομεία, ουσιαστικά το κράτος τα επιβάλλει στο ίδιο το κράτος, μια και τα νοσοκομεία είναι πρόσωπα δημοσίου δικαίου και εξαρτώμενα από τον κρατικό προϋπολογισμό. Επομένως, θεωρώ ότι τα πρόστιμα δεν θα έπρεπε να μπαίνουν στα νοσοκομεία, αλλά στις διοικήσεις των νοσοκομείων.

Επίσης, έχουμε και το γεγονός ότι με αυτή τη διάταξη προβλέπονται πειθαρχικές κυρώσεις και πρόστιμα για τις επιτροπές και τα μέλη αυτών των επιτροπών, που είναι υπεύθυνα για τη διενέργεια και την αξιολόγηση των διαγωνισμών. Θα έλεγα στον Υπουργό ότι αυτές οι επιτροπές έχουν γνωμοδοτικό χαρακτήρα και είναι παράδοξο να επιβάλλει κανείς πρόστιμα στις επιτροπές που έχουν σκοπό να γνωμοδοτούν και να μην επιβάλλει στα όποια όργανα κάθε φορά είναι αρμόδια για την τελική διενέργεια και την κατοχύρωση του διαγωνισμού. Δηλαδή, ο αναθέτων φορέας, μπορεί είτε να ακολουθήσει είτε να αποστεί από τη γνώμη της επιτροπής. Συνεπώς, εάν κάποιος πρέπει να υφίσταται κυρώσεις, αυτός είναι ο αναθέτων φορέας που έχει την αποφασιστική αρμοδιότητα και όχι η γνωμοδοτική επιτροπή. Πιο συγκεκριμένα, θα έλεγα να είναι η διοίκηση του φορέα και όχι το ίδιο το κράτος, όπως συμβαίνει στην περίπτωση του νοσοκομείου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Μάριο Σαλμά.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κ. Ανδρέας Λοβέρδος, για οκτώ λεπτά.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ (Υπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω, επίσης, να ευχαριστήσω και το συνάδελφο, τομεάρχη της Νέας Δημοκρατίας για θέματα υγείας, τον κ. Σαλμά, για την εμπειροστατημένη τοποθέτησή του. Βέβαια, αυτό δεν είναι κάτι καινούργιο ή κάτι άγνωστο για εμάς. Είναι ένας πρώην Υπουργός Υγείας επ' ολίγον, που δεν πρόλαβε να φθαρεί, πάρα πολύ ενήμερος, Καθηγητής της Ιατρικής και πάρα πολύ πρακτικός άνθρωπος, που πάντα έχει κάτι να πει το οποίο μπορεί να βοηθήσει την Εθνική Αντιπροσωπεία. Ακόμη και όταν ο λόγος του είναι πολύ αιχμηρός, εμείς αισθανόμαστε ότι αυτό κάνει καλό στο Υπουργείο, γιατί έχω την τιμή να εποπτεύω ένα Υπουργείο, κύριε Πρόεδρε, που με τη σειρά του εποπτεύει το χώρο της νοσοκομειακής περιθαλψέως, που είναι πάρα πολύ εκτεταμένος, αχάνης, χαλαρός, δύσκολα διοικησιμος και το χώρο της δημόσιας υγείας, που στην Ελλάδα ποτέ δεν τον έχουμε προσέξει, αφού

ποτέ δεν έχουμε δώσει έμφαση στην προστασία της υγείας των ανθρώπων, πριν αυτοί ασθενήσουν. Και εδώ εκφράζουμε το εθνικό ταπεραμέντο, να τα βλέπουμε τα πράγματα, αφού χειροτερέψουν, αφού κάποιος δηλαδή ασθενήσει.

Έχουμε, λοιπόν, βαρύ καθημερινό έργο και συνεπώς η κριτική πάντα διευκολύνει, όσο σκληρή και αν είναι, γιατί ανοίγει μάτια, δημιουργεί αίσθηση απαραίτητων αντιδράσεων και ορισμένες φορές επαναφέρει και στο σωστό δρόμο.

Κύριε Πρόεδρε, θέλω επί της τροπολογίας να καταθέσω τρεις

τεχνικές παρατηρήσεις –μόνο τεχνικές, θα το δείτε- και προσθήκες. Αν θέλετε να τις αναγνώσω, θα τις αναγνώσω, αλλά θεωρώ ότι θα χάσω χρόνο. Είναι απολύτως τεχνικές, οι συνάδελφοι μπορούν να τις πάρουν και μέχρι το τέλος της ομιλίας μου, αν κάτι θέλουν να μου πουν, μπορώ να το συμπληρώσω. Έχω βγάλει και φωτοτυπίες, για να διανεμηθούν.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κ. Ανδρέας Λοβέρδος καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες διορθώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ (Υπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Πριν μιλήσω επί της ουσίας για το θέμα, κύριε Πρόεδρε, θέλω να σας πω ότι είχα τη χαρά και την τιμή σήμερα το πρωί να συνυπογράψω ως Υπουργός Υγείας την αποδοχή μίας δωρεάς-μαμούθ της Εθνικής Τραπεζής προς τον «Ευαγγελισμό», για τη δημιουργία δεκατεσσάρων νέων χειρουργείων, μία δωρεά την οποία αποφάσισε στο πλαίσιο της κοινωνικής της ευθύνης η Εθνική Τράπεζα, το 2008 επί κ. Αράπογλου.

Ευχαριστεί η ελληνική πολιτεία και συγχαίρει την τότε διοίκηση. Κατέστη αδύνατο, όμως, από αυτό το απaráδεκτο ελληνικό κράτος να πάρει γρήγορα τη δωρεά. Ήρθε η ώρα της νέας Κυβέρνησης και της νέας διοίκησης της τραπεζής. Όταν παρέλαβα το Σεπτέμβριο, ένας καθηγητής εκτός ορίων από την αναλγησία του ελληνικού κράτους, ο Καθηγητής κ. Ρούσσοσ –μάλιστα, μέσα από την επισημονική εταιρεία «ΘΩΡΑΞ» που έχει, προσπαθεί να συγκεντρώσει το ποσό του 1 εκατομμυρίου για να το προσθέσει στα 30, γιατί 31 είναι τα εκατομμύρια του κόστους αυτού στον «Ευαγγελισμό»- μου είπε: «Είναι δυνατόν τρία χρόνια να περιμένει η ελληνική πολιτεία, εν μέσω μάλιστα και κρίσης, για να παραλάβει το προϊόν μίας δωρεάς?».

Έκπληκτος παρακολούθησα ότι αυτό το δράμα συντελείται και σε άλλους ανθρώπους που θέλουν να δώσουν ο ένας 100.000 ευρώ, ο άλλος παραπάνω, για να φτιάξουν μία πτέρυγα σ' ένα νοσοκομείο του τόπου καταγωγής τους, οι ευεργέτες του 21ου αιώνα και το ελληνικό κράτος τους ταλαιπωρεί, τους απογοητεύει και τους εξευτελίζει. Αυτή είναι η κατάσταση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χωρίς να λειτουργούμε «ως ταύροι εν υαλοπωλείω», διότι ο ταύρος εν υαλοπωλείω στην ελληνική διοίκηση δεν έχει κανένα νόημα, γιατί θα σπάσει και το πρόσωπό του και το γυαλί –μία ωραία έκφραση του κ. Γείτονα χρησιμοποιώ, αλλά με τα απαραίτητα γαλλικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι- προσπαθήσαμε να το ξεκολλήσουμε και ξεκόλλησε.

Ευχαριστώ και από το Βήμα αυτό τη Γενική Γραμματέα του Υπουργείου Πολιτισμού, την κ. Μενδώνη και τον Υπουργό κ. Σηφουνάκη. Σήμερα, επιτέλους, υπογράψαμε την αποδοχή της δωρεάς, για να έχουμε σε δυόμιση περίπου χρόνια το έργο αυτό έτοιμο στην υπηρεσία των Ελλήνων.

Αξιοποιώ, λοιπόν, αυτήν την ευκαιρία που μου δίνει η σημερινή τροπολογία από το Βήμα της Βουλής, για να κάνω αυτήν την υπογράμμιση. Διότι πρέπει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι οι εποπτευόμενοι Υπουργοί, που στον τομέα τους εκδηλώνεται η επιθυμία ενός ιδιώτη να κάνει μία προσφορά για τους κατοίκους αυτής της χώρας, για τους Έλληνες πολίτες, αυτόν τον άνθρωπο επιτέλους, να τον επαινούμε και να σπεύδουμε να πάρουμε τη δωρεά του, να την αξιοποιήσουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, όχι να τον εξευτελίζουμε από πάνω και να τον κάνουμε να ταλαιπωρείται, να ζητάει ρουσφέτι για να αποδεχθείς τη δωρεά του. Αυτό είναι το ελληνικό κράτος, πώς θα γίνει; Και αυτό το ελληνικό κράτος πρέπει να διορθώσουμε, καθένας στον τομέα του.

Τώρα, επί της ουσίας. Μία παρόμοια εκδήλωση καθυστέρησεων για άλλο θέμα –έχετε δίκιο, συνάδελφε, κύριε Σαλμά- εκδηλώθηκε και στο θέμα της προσαρμογής του ελληνικού κράτους – βλέπε του Υπουργείου Υγείας, αυτού είναι η κύρια ευθύνη- σε μία απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου που καταδικάζει, κύριε Πρόεδρε, την Ελλάδα, διότι κατά τις διαδικασίες αξιολόγησης των προσφορών για την αγορά αναλωσίμων –η ένδειξη ότι ένα προϊόν προέρχεται από κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, άρα τηρεί τις γενικές κοινοτικές προδιαγραφές- επί αρνήσεως αποδοχής της συγκεκριμένης προσφοράς δεν τεκμηριώθηκε η άρνηση αυτή σε αδιάσειστα αντικειμενικά και εν πάση περιπτώσει πειστικά επιχειρήματα, δηλαδή δεν υπήρχε, επί τω νομικότερω, επαρκής αιτιολογία. Και καταδικάζεται η Ελλάδα, γιατί, λέει το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, δεν φρόντισε η ελληνική πολιτεία να προβλέπει την τιμωρία των μελών των επιτροπών και των νοσοκομείων όταν δι' αυτού του τρόπου παραβιάζουν το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό, σήμερα το Ενωσιακό, όπως το λέμε, Δίκαιο.

Έπρεπε να υπάρξει η σχετική προσαρμογή. Δεν υπήρξε η σχετική προσαρμογή. Άρχισε να δυσκολεύει η κατάσταση γιατί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή άρχισε να μας στέλνει μηνύματα ότι «ακόμη

και αν προσαρμοστείτε, θα το φάτε το πρόστιμο». Μίλησα την περασμένη Δευτέρα από το Βερολίνο που ήμουν με τον Επίτροπο Μπαρνιέ. Του είχα στείλει ήδη μια τροπολογία στην υφιστάμενη νομοθεσία, την οποία θεώρησε επιεική. Επιβάρινα τις προβλεπόμενες κυρώσεις για το νοσοκομείο και μια μικρή κύρωση για τα μέλη της Επιτροπής Αξιολόγησης την ξαναέστειλα. Του τηλεφώνησα αμέσως μετά. Το πνεύμα και η ουσία της τροπολογίας έγιναν δεκτές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που είναι ο «φύλακας» του Ενωσιακού Δικαίου. Επί μη τηρήσεως αποφάσεως του ΔΕΚ η Επιτροπή επιλαμβάνεται. Μου είπε ότι «εάν πράγματι πριν τα Χριστούγεννα θα είσαστε έτοιμοι» –ισχυρίστηκα ότι πριν τα Χριστούγεννα θα είμαστε έτοιμοι- «θα εισηγηθώ την αδρανοποίηση του σχετικού προστίμου». Είναι δυνατόν να ζητάς από τους Έλληνες πολίτες «να βάλουν πλάτη» κι εσύ να χάνεις προθεσμίες και να πληρώνεις πρόστιμα; Είναι κατάσταση αυτή;

Επειδή, λοιπόν, αυτή δεν είναι μια αρμόζουσα κατάσταση, είμαστε σήμερα εδώ -και ευχαριστώ τον Υπουργό κ. Ρέππα για την κατανόησή του να παρακάμψει άλλα θέματα της δικής του αρμοδιότητας και να δεχθεί το επείγον της δικής μας ανάγκης- να νομοθετήσουμε.

Κυρίες και κύριοι, δεν έχω άλλα να πω, παρά μόνο να υπογραμμίσω κάποια πράγματα. Η τροπολογία τι λέει; Ότι επί αυτής της παραβιάσεως του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Δικαίου τα νοσοκομεία θα πληρώνουν ένα πρόστιμο που μπορεί να φτάσει τα 200.000 ευρώ και ένα μικρό πρόστιμο μπορεί ο Υπουργός να επιβάλει και στα μέλη των επιτροπών.

ΜΑΡΙΟΣ ΣΑΛΜΑΣ: Στη διοίκηση.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ (Υπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Ναι, στη διοίκηση, όχι στα πρόσωπα.

ΜΑΡΙΟΣ ΣΑΛΜΑΣ: Λέτε «στα νοσοκομεία». Είναι δημόσια τα νοσοκομεία...

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ (Υπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Τα μέλη των επιτροπών. Καταλήξαμε σε αυτό, αγαπητέ συνάδελφε, αλλά αν πάει καλά η εφαρμογή της δικής σας επιλογής να είναι κεντρικό το σύστημα των προμηθειών, παρέλκει το θέμα κατά την κυρίως ουσία του. Εμείς επιμένουμε σε αυτό που έχετε κάνει με τον κ. Κακλαμάνη και τον κ. Αβραμόπουλο. Είναι σωστό να υπάρχει ένα κεντρικό σύστημα προμηθειών και από εκεί και πέρα, τα νοσοκομεία να κάνουν προμήθειες μικρής αξίας και όχι εντάσεως ιατρικής τεχνολογίας, αναλώσιμα.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, ενημερώνω το Σώμα ότι στο επόμενο Υπουργικό Συμβούλιο, το Υπουργείο Υγείας συζητά πολυνομοσχέδιο, με το οποίο κάνει οριζόντιες και κάθετες παρεμβάσεις σε ό,τι αφορά τη λειτουργία των νοσοκομείων. Δεν υπεισερχόμεθα καθόλου σε θέματα συγχωνεύσεων. Έχουμε εξηγήσει και στην Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων και εδώ ότι αυτά θα αρχίσουν να συζητούνται στο πλαίσιο κοινωνικού διαλόγου από την 1^η Απριλίου. Ό,τι γράφεται μέχρι στιγμής δεν είναι έγκυρο. Όλα τα υπόλοιπα θέματα και πάντως αυτό των προμηθειών πρώτο, όπως και το θέμα της ένταξης στο Εθνικό Σύστημα Υγείας των μονάδων των ασφαλιστικών ταμείων που παρέχουν ιατρικές υπηρεσίες –εδώ κυρίως μας ενδιαφέρουν τα πολυϊατρεία του ΙΚΑ- έρχονται προς τη Βουλή την επόμενη εβδομάδα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς της Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων θα κληθούμε, αλλά και όποιος άλλος συνάδελφος θέλει -γιατί όλοι προερχόμεθα από περιφέρειες που έχουν ζωντανό το θέμα- να συζητήσουμε με βάση αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Υγείας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και για την κατανόηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κ. Λοβέρδο.

Το λόγο έχει ο Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής κ. Νικόλαος Σηφουνάκης για οκτώ λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής): Θα είμαι πιο σύντομος, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, η τροπολογία για την ταυτοποίηση των ημιυπαίθριων χώρων κλείνει οριστικά ένα

μεγάλο ζήτημα που άνοιξε πριν από ενάμιση χρόνο κι αυτός ο χρόνος είναι πράγματι μεγάλος, όπως και ο πειρασμός για άσκηση κριτικής τόσο στη λογική όσο και στους χειρισμούς που προϋπήρξαν.

Ωστόσο, η τωρινή Κυβέρνηση και η τωρινή συγκυρία απαιτούν να ξεπεράσουμε την κλασική αντιπαράθεση και να κινηθούμε με πρακτικό και συναινετικό πνεύμα, για να αντιμετωπίσουμε μία πραγματικότητα, να οριστικοποιήσουμε μία διαδικασία και κυρίως να βάλουμε ένα τέλος στην οποία αβεβαιότητα νιώθει ο πολίτης που πηγαίνει στα πολεοδομικά γραφεία, για να ρυθμίσει του ημιυπαίθριους χώρους της ιδιοκτησίας του.

Όπως μαρτυρούν τα ποσοστικά στοιχεία που έχει στη διάθεσή του το Υπουργείο μας σε συνεργασία με το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, είναι πολύ μεγάλη η ανταπόκριση των πολιτών στο κάλεσμα της ρύθμισης. Περίπου από τα τέλη του Σεπτεμβρίου του 2010 μέχρι σήμερα ο αριθμός αύξησης της εβδομαδιαίας υποβολής αιτήσεων στα πολεοδομικά γραφεία της χώρας ξεπερνάει το 15% με 20%.

Σε απόλυτους αριθμούς, στα τέλη του Σεπτεμβρίου του 2010 είχαν κατατεθεί περίπου εβδομήντα πέντε χιλιάδες αιτήσεις, ενώ στα τέλη του Νοεμβρίου του 2010 οι αιτήσεις έφτασαν τον αριθμό των διακοσίων τριάντα οκτώ χιλιάδων, με μέσο ημερήσιο όρο αιτήσεων που πλησιάζει τις τεσσαρεσίσχισι χιλιάδες.

Θέλοντας να αποφορτίσουμε τις υπηρεσίες για να εξυπηρετηθεί καλύτερα ο πολίτης, εισηγούμαστε την παράταση κατ' αρχάς της ταχυδρομικής υποβολής των δικαιολογητικών έως τις 28-12-2010. Παράλληλα, λαμβάνοντας υπ' όψιν την πίεση που ασκεί η οικονομική κρίση στον προϋπολογισμό των νοικοκυριών, προτείνουμε την αύξηση των δόσεων και της διάρκειας αποπληρωμής του ειδικού προστίμου.

Συγκεκριμένα, για τα ακίνητα κατοικίας το ειδικό πρόστιμο θα καταβάλλεται σε δέκα δόσεις και όχι σε έξι όπως ίσχυε, ενώ η συνολική διάρκεια αποπληρωμής του προστίμου αυξάνεται από δεκαοκτώ, σε τριάντα μήνες. Για τα ακίνητα άλλης χρήσης πλην της κατοικίας, οι δόσεις του ειδικού προστίμου αυξάνονται από έξι σε οκτώ και η διάρκεια της συνολικής αποπληρωμής τους αυξάνεται από είκοσι τέσσερις σε τριάντα δύο μήνες. Διευκρινίζουμε, επίσης, ότι η ημερομηνία μετατροπής της χρήσης του χώρου πρέπει να είναι προγενέστερη της ημερομηνίας υποβολής της αίτησης.

Αγαπητοί συνάδελφοι, τους προηγούμενους μήνες είχε δημι-

ουργηθεί μία μεγάλη συζήτηση, ένα νεφελώδες τοπίο –θα έλεγα– γύρω από τις πιθανές φορολογικές επιβαρύνσεις που θα επέφερε η ρύθμιση. Επιθυμούμε για άλλη μία φορά να διαβεβαιώσουμε κάθε ενδιαφερόμενο ότι σεβόμαστε και εφαρμόζουμε την αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης του πολίτη απέναντι στο κράτος. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι πρώτον για τους χώρους που διατηρούνται δεν οφείλονται αναδρομικά οποιοδήποτε φόροι, δεύτερον για το φόρο ακίνητης περιουσίας και τη δήλωση στοιχείων ακινήτων λαμβάνονται υπ' όψιν οι χώροι, όπως και πριν την ταυτοποίησή τους και τρίτον, η αλλαγή χρήσης δεν λαμβάνεται υπ' όψιν για τον υπολογισμό των δημοτικών τελών.

Θα ήθελα ολοκληρώνοντας να τονίσω, επίσης, μία σημαντική παράμετρο αυτής της τροπολογίας, ήτοι γίνεται πιο συγκεκριμένος ο τρόπος, με τον οποίο η πολιτεία διασφαλίζει το περιβαλλοντικό ισοζύγιο. Στα συγκεντρωτικά στοιχεία που θα μας αποσταλούν από τις πολεοδομίες μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας θα περιλαμβάνεται και η συνολική αναγκαία γη.

Με άλλα λόγια, η καταγραφή των ημιυπαίθριων χώρων ανά δήμο θα αποτυπώσει την έκταση του ελεύθερου χώρου, που έχει ανάγκη κάθε δήμος της χώρας ή και ένα σύνολο όμορων δήμων. Η συνολική αναγκαία γη θα είναι η βάση του υπολογισμού για τους πόρους που θα διατεθούν από το Πράσινο Ταμείο, το καινούργιο ταμείο, που δημιουργήσαμε πριν από λίγο καιρό σε κάθε τοπική κοινωνία, ώστε να αυξηθούν οι κοινόχρηστοι χώροι και οι δράσεις περιβαλλοντικής και πολεοδομικής αποκατάστασης.

Ολοκληρώνοντας, θέλω και εγώ από την πλευρά μου, όπως έκανε ο κ. Λοβέδρος, να ευχαριστήσω τον αγαπητό συνάδελφο κ. Ρέππα που ούτως ή αλλιώς έχει συνεργαστεί στη διόρθωση αυτής της τροπολογίας και παλαιότερα βεβαίως, με την ιδιότητα του συνεργάτη του στο προηγούμενο Υπουργείο.

Θα ήθελα να κάνω και μια λεκτική διόρθωση επί της προσθήκης-τροπολογίας υπό γενικό αριθμό κατάθεσης 244/26.11.2010 και ειδικό αριθμό κατάθεσης 11/26.11.2010. Στον 5ο στίχο της αιτιολογικής έκθεσης που αφορά στην παράγραφο 5 της προτεινόμενης προσθήκης-τροπολογίας διαγράφονται οι λέξεις «φορολογικής και».

Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κлиматικής Αλλαγής κ. Νικόλαος Σηφουνάκης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα διόρθωση η οποία έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Να κατατεθεί και να διανεμηθεί.

Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας από τα άνω δυτικά θεώρεia, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, πενήντα μαθητές και μαθήτριες, καθώς και δύο εκπαιδευτικοί από το 1ο Γενικό Λύκειο Ασπροπύργου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Συνεχίζουμε τον κατάλογο των ομιλητών.

Το λόγο έχει ο Αθανάσιος Λεβέντης, Ανεξάρτητος Βουλευτής Αττικής.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς εκφράζω τη χαρά μου καθώς είμαι από την Ελευσίνα και οι μαθητές εδώ του Λυκείου Ασπροπύργου παρακολουθούν τις εργασίες της Βουλής σήμερα. Τους καλωσορίζω, όπως και οι άλλοι συνάδελφοι.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να πω ότι εκφράζω τη χαρά μου γι' αυτό που είπε ο κύριος Υπουργός Υγείας, ότι δηλαδή δημιουργούνται καινούργιες αίθουσες χειρουργείων στο Νοσοκομείο «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ». Ως γιατρός που έχει εργαστεί επί χρόνια σε αυτό το νοσοκομείο, ξέρω πόσο οξύ ήταν το πρόβλημα των χειρουργικών αιθουσών, καθώς γινόταν σκοτωμός κυριολεκτικά με εννέα αίθουσες να καλυφθεί ένα νοσοκομείο χιλίων κλινών, το μεγαλύτερο νοσοκομείο της χώρας. Και βέβαια, αυτό θα έπρεπε να έχει γίνει από χρόνια και από την πολιτεία. Τα δεκατέσσερα χειρουργικά τραπέζια δεν νομίζω ότι θα είναι αρκετά, αλλά τέλος πάντων θα υπάρξει μια σοβαρή βελτίωση.

Επίσης, επειδή συζητήσαμε αυτήν την τροπολογία, όπως ελέχθη και από άλλους συναδέλφους, έρχεται εκτός των συμφωνημένων. Έρχονται άσχετες τροπολογίες, όσον αφορά τα θέματα υγείας.

Δεν είναι βέβαια αυτήν τη στιγμή εδώ ο Υπουργός Υγείας, αλλά θα ήθελα να επισημάνω το εξής: Ασφαλώς πρέπει να τηρούνται προδιαγραφές στην προμήθεια των υλικών. Αυτές οι ποιότητες, όμως, κύριε Υπουργέ, τις οποίες πάμε να βάλουμε στα μέλη των επιτροπών, ξέρετε τι συνέπεια θα έχουν; Δεν θα θέλει κανένας. Ούτως ή άλλως δεν θέλουν οι γιατροί και το άλλο προσωπικό των νοσοκομείων να συμμετέχουν, γιατί είναι χρονοβόρο και ψυχοφθόρο έργο και υπάρχουν πολλά προβλήματα και πολλές «πεπονόφλουδες», που μπορεί κανείς κάποια στιγμή να αντιμετωπίσει και σε καμμία περίπτωση δεν θα ήθελε να βρεθεί μπλεγμένος και να πληρώνει και πρόστιμα. Έτσι κι αλλιώς πρέπει να υπάρξουν προδιαγραφές παρά το ότι ξέρουμε ότι οι μεγάλες εταιρείες εξασφαλίζουν αυτές τις δυνατότητες, ενώ άλλες εταιρείες, όπως είναι και οι ελληνικές εταιρείες, φαρμακοβιομηχανίες ή άλλων προϊόντων ιατρικών, δυσκολεύονται. Απ' αυτήν την άποψη, λοιπόν, έχουμε και κάποιον σκεπτικισμό.

Για το συζητούμενο νομοσχέδιο, συζητάμε για την οδική ασφάλεια και είναι ευπρόσδεκτο κάθε νομοσχέδιο που έρχεται εδώ και το οποίο προσπαθεί να βελτιώσει τα πράγματα όσον αφορά στην αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων. Υπάρχει δυστυχώς, μια ακατάσχετη «αιμορραγία».

Κύριε Υπουργέ, και εσείς χθες το βράδυ στην ομιλία σας το τονίσατε. Χάνουμε τουλάχιστον χίλιους πεντακάσιους ανθρώπους, νέους στην κυριολεξία σε μεγάλο ποσοστό, από δεκαέξι, δεκαοκτώ μέχρι είκοσι πέντε χρονών, που σκοτώνονται στον τόπο και σχεδόν άλλοι τόσοι, ίσως και περισσότεροι, πεθαίνουν μέσα στα νοσοκομεία τις επόμενες ημέρες ή εβδομάδες.

Αυτό πρέπει να σταματήσει. Πρέπει να κάνουμε τα πάντα. Ξέρουμε ότι όλα τα τροχαία ατυχήματα είναι ανθρωπογενή είτε φταίει ο οδηγός είτε φταίει το όχημα είτε ο δρόμος. Κάποιο απ' όλα, αυτά φταίει ή φταίει και ο άλλος που έρχεται από απέναντι και που μπορεί να προκαλέσει σύγκρουση. Ούτως ή άλλως όλα αυτά είναι ανθρωπογενή και θα πρέπει να αντιμετωπιστούν, ώστε να ελαττωθούν τα τροχαία στον υπέρτατο βαθμό και να φτάσουμε τουλάχιστον στους αριθμούς που έχει πετύχει η υπόλοιπη Ευρώπη και είναι τρεις φορές μικρότεροι από τους δικούς μας αριθμούς.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή σας στο ότι τα μισά σχεδόν θύματα των τροχαίων είναι μέσα στις πόλεις που δεν είναι μεγάλες οι ταχύτητες, αλλά βλέπουμε ότι δεν τηρούνται οι κανόνες. Παραβιάζεται συστηματικά το κόκκινο. Το κίτρινο κανείς δεν το σέβεται. Στις άλλες χώρες το κίτρινο σημαίνει ότι σταματάς. Εδώ σημαίνει ότι επιταχύνεις. Αν τυχόν εσύ σταματήσεις, ο άλλος που θα επιταχύνει από πίσω, θα έρθει και θα σφηνωθεί πάνω σου.

Επίσης, έχουμε την περίπτωση που ανάβει το πράσινο για τους πεζούς και υπάρχει και το σήμα που δείχνει ότι δυνητικά μπορούν να περάσουν και τα αυτοκίνητα. Στις άλλες χώρες αυτό είναι απαγορευτικό. Το αυτοκίνητο καθηλώνεται. Εδώ το αυτοκίνητο ορμάει πάνω στους πεζούς που περνούν με πράσινο.

Σχετικά με τα μηχανάκια, έχετε, βέβαια, ρύθμιση για τα καυσαέρια, το θόρυβο κλπ. Υπάρχει όμως και κάτι άλλο. Τα μηχανάκια δυστυχώς κάνουν σουλάτσο σ' όλους τους πεζοδρόμους, σ' όλα τα πεζοδρόμια της Αθήνας και όλης της χώρας. Κινδυνεύουν άνθρωποι, σκοτώνονται γυναίκες με μικρά παιδιά, άνθρωποι με αναπηρίες, ηλικιωμένοι, αλλά και νέοι άνθρωποι. Αυτά είναι θέματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν.

Είχαμε ψηφίσει παλιότερα, επί κ. Λιάπη, τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά το θέμα δεν είναι μόνο τι ψηφίζουμε είναι και τι εφαρμόζεται, γιατί εδώ μπορεί να ψηφιστούν, αλλά δεν εφαρμόζονται. Πρέπει να δούμε τι φταίει και πώς θα το αντιμετωπίσουμε.

Όσον αφορά τα άρθρα -επειδή ο χρόνος είναι πολύ περιορισμένος- θα ασχοληθώ με τρία, τέσσερα άρθρα για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, τα ΚΤΕΟ και τα συνεργεία. Είπαν και άλλοι συνάδελφοι ότι δεν είναι σωστό να βρίσκονται στον ίδιο χώρο, ίσως και από τον ίδιο άνθρωπο και το συνεργείο και το ΚΤΕΟ, γιατί δημιουργούνται διάφορες διαπλοκές και ξέρουμε πώς λειτουργούν όλα αυτά στον τόπο μας. Επομένως, εδώ πρέπει να έχουμε και άλλα πράγματα υπ' όψιν μας που αναφέρθηκαν και από άλλους συναδέλφους, ότι γίνονται «αλυσίδες» σε όλους τους τομείς και ειδικά στο χώρο αυτό. Έτσι εξαφανίζονται οι μικρότερες επιχειρήσεις.

Όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου και καυσαερίων των διτρώων, συμφωνούμε απόλυτα ότι πρέπει να παρθούν σοβαρά μέτρα, γιατί πολλές φορές ένα μικρό μηχανάκι, ένα «παπάκι» κάνει περισσότερο θόρυβο και βγάζει περισσότερα καυσαέρια από μια μεγάλη νταλικά. Η κάρτα ελέγχου καυσαερίων ασφαλώς πρέπει να ισχύει. Να δούμε, όμως, μήπως υπάρχουν παρασπονδίες μέσα απ' αυτά τα κέντρα ελέγχου, τα ΚΤΕΟ ή τα συνεργεία.

Όσον αφορά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είπα και νωρίτερα πως ασφαλώς πρέπει να υπάρξουν βελτιώσεις. Έχουμε εδώ κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις. Ο Κώδικας καλός, αλλά δεν εφαρμόζεται. Ενδεχομένως μπορεί σε κάποια σημεία να θέλει και άλλες αλλαγές.

Η επιμόρφωση και η κατάρτιση των οδηγών είναι απαραίτητη, αλλά αυτό που θα πρέπει πρώτα και κύρια να μάθουν όλοι οι οδηγοί είναι να πατάνε φρένο και όχι γκάζι. Από εκεί πρέπει να ξεκινάμε. Εδώ στη χώρα μας, σε πάμπολλες περιπτώσεις γίνεται το αντίθετο.

Είναι και τόσα άλλα που πρέπει να ενστερνιστούν όπως αυτά που ανέφερα, ιδιαίτερα πώς να σέβονται τους πεζούς μέσα στις πόλεις, στις διαβάσεις. Ακόμα και αν ο πεζός περνάει αφηρημένος ή κάνει ένα λάθος, δεν θα πρέπει να εφορμήσουμε πάνω του για να τον ισοπεδώσουμε.

Θα αναφερθώ τώρα στην ίδρυση και τη λειτουργία πρατηρίων καυσίμων, κύριε Υπουργέ. Εδώ πάλι έχουν δημιουργηθεί διάφορες μεγάλες εταιρείες, αλυσίδες εταιρειών, οι οποίες εξαφανίζουν τα μικρά πρατήρια, τις μικρές επιχειρήσεις και βλέπουμε ότι ανά τη χώρα έχουν κλείσει το τελευταίο διάστημα εκατοντάδες πρατήρια. Αυτό δεν είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να μας επαναπαύει και να μας ευχαριστεί. Επομένως, ναι μεν να βελτιωθούν τα πράγματα, αλλά όχι εις βάρος των μικρών πρατηριούχων.

Μιλάτε για διάθεση καυσίμων εντός των αμαξοστασίων της ΕΘΕΛ. Εδώ ασφαλώς θα πρέπει να παρθούν μέτρα, γιατί τα καύσιμα αυτά οπωσδήποτε έχουν και τους σχετικούς κινδύνους, ιδιαίτερα τα αέρια καύσιμα, τα οποία πάμε τώρα να προωθήσουμε περισσότερο.

Για τον έλεγχο νομιμότητας της κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων επίσης θα ήθελα να επαναλάβω αυτό που γίνεται με τις αλυσίδες των εταιριών που εξαφανίζουν τους μικρούς. Και βέβαια, μας απασχόλησε και πρόσφατα στη Βουλή το θέμα. Είχαμε κι αυτές τις μεγάλες απεργίες των ιδιοκτητών και των οδηγών φορτηγών. Νομίζω ότι εδώ πάρα πολλά πράγματα δυστυχώς, μένουν εκκρεμή και άνθρωποι που έχουν δεσμευθεί με τις άδειες, που έχουν καταχρεωθεί και που δεν έχουν περιθώρια, κινδυνεύουν αυτή τη στιγμή να ξεπουλήσουν, ότι έχουν και δεν έχουν.

Κι ένα τελευταίο, κύριε Υπουργέ: Θα ήθελα να πω για τα τέλη διοδίων. Πρόσφατα είχα πάει στη Θεσσαλονίκη. Έχουν αυξηθεί τουλάχιστον στο διπλάσιο οι σταθμοί διοδίων κι έχουν υπερδιπλασιαστεί ή υπερτριπλασιαστεί οι τιμές των διοδίων. Αυτό δημιουργεί μια κατάσταση ασφυκτική και δικαιολογημένα διαμαρτύρονται και ξεσηκώνονται οι πολίτες. Αυτό, λοιπόν, δεν πρέπει να το ξεχνάμε.

Ελέχθη εδώ από τον κ. Μητσotάκη ότι ασφαλώς δεν πρέπει να ενισχύεται η παρανομία και ότι πρέπει να είμαστε υπέρ της νομιμότητας. Ασφαλώς. Όμως και η νομιμότητα θα πρέπει να έχει κάποια όρια και να υπολογίζει τις αντοχές των πολιτών, οι οποίες έχουν εξαντληθεί κυριολεκτικά. Το τελευταίο διάστημα, με την κρίση αυτή που μαστίζει τη χώρα μας δεν υπάρχουν δυνατότητες. Ο καθένας σκέφτεται να κινηθεί, ακόμη και για δύο χιλιόμετρα. Υπάρχουν απανωτά διόδια σε ορισμένες περιοχές, όπως είναι η Αττική.

Κύριε Υπουργέ, εάν πάτε τώρα στα διόδια των Αφιδνών, υπάρχουν άνθρωποι που πηγαίνουν από τη μια μεριά του δρόμου στην άλλη. Πρέπει να περνάνε διόδια, δηλαδή, να περάσουν, όταν ξαναγυρίσουν να ξαναπεράσουν, για να πάνε το παιδί τους στο φροντιστήριο πρέπει να πληρώσουν, για να πάνε στο Κέντρο Υγείας του Καπανδριτίου -γιατί δεν υπάρχει κανένα άλλο- πρέπει να πληρώσουν. Αυτή είναι μία κατάσταση απαράδεκτη και εφιαλτική, απαγορευτική για την επιβίωση. Νομίζω, λοιπόν, ότι θα πρέπει αυτά να τα υπολογίσετε.

Θα ήθελα, επίσης, να κάνω έκκληση -μια και άκουσα να αναφέρονται εδώ καινούργιοι οδικοί άξονες - γι' αυτό που και άλλες φορές κι εγώ προσωπικά και άλλοι το έχουν αναφέρει, ότι δηλαδή ο μεγάλος οδικός άξονας Ελευσίνας-Υλίκης πρέπει να δρομολογηθεί, αλλά ως τότε -που δεν ξέρω πόσο χρόνο θα πάρει και τότε θα τελειώσει αυτός ο δρόμος- η παλαιά εθνική οδός Ελευσίνας-Θήβας θα πρέπει οπωσδήποτε να επιδιορθωθεί, ώστε τουλάχιστον να λειτουργεί σε στοιχειώδες επίπεδο για να μη θρηνούμε κάθε μέρα θύματα και για να μην υπάρχει και μια τεράστια ταλαιπωρία για χιλιάδες ανθρώπους.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον Ανεξάρτητο Βουλευτή Αττικής κ. Αθανάσιο Λεβέντη.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Β' Αθηνών του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Κωνσταντίνος Αϊβαλιώτης για οκτώ λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Περιέγραφε πριν από λίγο ο κ. Λοβέρδος την «Οδύσσεια» μιας δωρεάς. Όσοι προσπαθήσαμε να κάνουμε δωρεές σ' αυτό το «κράτος-αρλούμπα» πράγματι ξέρουμε ότι έτσι ακριβώς γίνεται. Με δύο προκατόχους του κ. Λοβέρδου πάλευα -με δύο διαφορετικές κυβερνήσεις- τον κ. Αβραμόπουλο και την κ. Ξενογιαννακοπούλου, και με την ευκαιρία τους ευχαριστώ και τους δύο διότι παρενέβησαν, για να γίνει επιτέλους τι; Το αυτονόητο, το απλό. Προσπάθησα να δωρίσω στη μνήμη του πατέρα μου ένα αυτοκίνητο στο Κέντρο Υγείας Ευδήλου Ικαρίας. Επί ένα χρόνο παλεύαμε για να γίνει δεκτή η δωρεά, όπως σωστά είπε ο κ. Λοβέρδος, σαν να ζητάμε ρουσφέτι. Αυτό το κράτος, λοιπόν, το οποίο δεν δέχεται ούτε καν τις δωρεές, κατά μείζονα λόγο δεν μπορεί να κάνει απολύτως τίποτα ή σχεδόν τίποτα στο θέμα των επενδύσεων. Θέλω να το ακούσει αυτό ο κύριος Υπουργός, γιατί θα απονεύω τα εύσημα στον κ. Ρέππα όπως και στον κ. Τσιόκα -διότι ήταν εδώ κι ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Υποδομών- για το γεγονός -το ξέρει ο Υπουργός- αυτής εδώ της επιχείρησης.

Επειδή όποιος είναι μηδενιστής, καταλήγει να γίνεται και γραφικός -βλέπει και ο κόσμος από την τηλεόραση- αυτή η επιχεί-

ρηση παράγει «Porsche» στην Κατερίνη, όχι συναρμολογεί, όχι επισκευάζει, αλλά παράγει από το μηδέν. Έχω καταθέσει στα Πρακτικά όλη την ιστορία αυτού του Έλληνα από τη Γερμανία που ήρθε, ακούμπησε τα λεφτά του εδώ και του «έχουν ψήσει το ψάρι στα χείλη», διότι δεν του έδιναν έγκριση τύπου. Ο κ. Ρέππας και ο κ. Τσιόκας, προς τιμήν τους, παρενέβησαν αμέσως και το πρόβλημα λύνεται.

Πρέπει, λοιπόν, ανεξαρτήτως, εάν είμαστε στην Αντιπολίτευση, να λέμε, να απονέμουμε εύσημα και να επαίνουμε αυτούς που δραστηριοποιούνται σ' ένα κράτος αχανές, σ' ένα κράτος το οποίο έχει αντανakλαστικά αργά και νωθρά και βρίσκει λύσεις. Έφτασε το θέμα στον Υπουργό, και ο κ. Ρέππας και ο κ. Τσιόκας δραστηριοποιήθηκαν αμέσως.

Για το ζήτημα της οδικής ασφάλειας που συζητάμε, ο μεγαλύτερος ίσως οδηγός αγώνων είναι ο Ιαβέρης. Είχα την ευκαιρία να του πάρω συνεντεύξεις του Ιαβέρη για τους τηλεοπτικούς σταθμούς για τους οποίους συνεργαζόμουν στο παρελθόν, αφού ο συγκεκριμένος οδηγός εκτός του ότι είναι κορυφαίος και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έχει αφιερώσει τη ζωή του στην ευαισθητοποίηση για τα ατυχήματα. Και προέβλεψε σοκ στους τηλεθεατές να ακούνε τον Ιαβέρη να λέει ότι ο ίδιος φοβάται να κυκλοφορήσει με μηχανάκι, βάζει πάντα τη ζώνη ασφαλείας, γιατί τρέμει στο δρόμο. Ποιος; Ο Ιαβέρης! Και είπε επίσης, ότι από το 1955 έως σήμερα, τρεις ή τέσσερις εκατομμύρια Έλληνες δεν γεννήθηκαν, ή έμειναν ανάπηροι, ή σκοτώθηκαν στους δρόμους. Τρεις ή τέσσερις εκατομμύρια Έλληνες! Μέσα σε πενήντα πέντε χρόνια ο πληθυσμός μας υπέστη πραγματική καθίζηση από τα τροχαία. Ξέρουμε όλοι τι γίνεται με τους σοβαρούς τραυματισμούς, με τους ελαφρά τραυματισμένους. Για φέτος που μιλάμε, είναι δεκατρείς χιλιάδες μέχρι σήμερα και με τους χιλιάδες νεκρούς. Και όλα αυτά, ενώ έχουμε υπογεννητικότητα, ενώ σε κάθε Έλληνα αντιστοιχούν ήδη έξι Τούρκοι και τα τροχαία είναι η πρώτη αιτία θανάτου στις μικρές ηλικίες, δεκαοκτώ με σαράντα τέσσερα, στους νέους, αυτούς που περιμένουμε να πάρουν την Ελλάδα στα χέρια τους, μετά από εμάς. Αυτοί, λοιπόν, οι νέοι πεθαίνουν στο δρόμο.

Φανταστείτε ότι από το 1965 ένας ολόκληρος νομός του μεγέθους του Νομού Δωδεκανήσου εξαφανίστηκε. Εκατόν πενήντα χιλιάδες είναι οι νεκροί από το 1965. Ένας νομός του μεγέθους του Νομού Δωδεκανήσου έφυγε από το χάρτη, χάθηκε από τον ελληνικό πληθυσμό.

Χορτάσαμε επιτροπές, χορτάσαμε να ακούμε για συνεδριάσεις με ειδήμονες, συζητήσεις κ.λπ.. Ξέρουμε ότι έχουμε κακούς δρόμους. Είναι δεδομένο. Ξέρουμε, όμως, ότι παράγουμε και παρά πολύ κακούς οδηγούς, διότι δουλεύει το φακελάκι, το γνωρίζουμε, πάει σύννεφο το φακελάκι για τα διπλώματα οδήγησης.

Μάλιστα, είναι εξαιρετικά δυσάρεστο να διαπιστώνει κανείς ότι όχι μόνο το κράτος είναι παράλυτο, αλλά είναι και η Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Μετέχω στην προηγούμενη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Επ' ευκαιρία, συγχαρητήρια στον κ. Σιούφα ο οποίος την καθιέρωσε, τον τώως Πρόεδρο της Βουλής. Στην προηγούμενη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας προήδρευε ένας γνώστης του αντικείμενου, ο κ. Άρης Σταθάκης. Εκεί, λοιπόν, προσήλθε ο τότε Νομάρχης Αθηνών και νυν Περιφερειάρχης Αττικής, ο Σγουρός, και συνειδητοποιήσαμε όλοι ότι τίποτα δεν γίνεται από τις νομαρχίες για το «μαύρο χάλι» για τις εξετάσεις των διπλωμάτων οδήγησης. Βρίθει, δηλαδή, ο τόπος από λαμόγια εξεταστές, από «λαμόγια» εκπαιδευτές, καθώς και από πανάσχετους υποψήφιους οδηγούς. Να πούμε την αλήθεια, είναι πανάσχετοι οι υποψήφιοι οδηγοί, όχι όλοι από αυτούς που προσέρχονται και ζητάνε μόνο να πάρουν άδεια οδήγησης, δηλαδή να πάρουν μία άδεια και να αρχίσουν να δολοφονούν στο δρόμο. Και οι κρατικές, όπως και οι αυτοδιοικητικές δομές -επαναλαμβάνω, είναι στα Πρακτικά της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας τότε που είχε γίνει η συνεδρίαση πρόπερσι- ζούσαν στον κόσμο τους και δεν ξεκαθάριζαν έναν τομέα όπου υπάρχει ατιμωρησία και λάδωμα των εξεταστών.

Είναι καλή η Κάρτα Ελέγχου Θορύβου για τα δίκυκλα, αφού ο καθένας κάνει με τις εξατμίσεις, ότι θέλει και περιφρονεί τους υπολοίπους, αλλά νομίζω ότι ο λόγος καθιέρωσης είναι μάλλον εισπρακτικός. Σωστή είναι και η σύνδεση του ασφαλιστηρίου με

την κάρτα ΚΤΕΟ. Πάλι, όμως, εισπρακτικού χαρακτήρα φαίνεται να είναι ο εντοπισμός των οχημάτων που δεν έχουν περάσει ΚΤΕΟ. Γιατί; Γιατί περίπου τρία εκατομμύρια οχήματα –χονδρικά– δεν έχουν πληρώσει παράβολο. Υποθέτω ότι δεν θα δημιουργηθούν συνεργεία τα οποία θα ψάχνουν τις πινακίδες των αυτοκινήτων να δουν αν έχει το ειδικό σημάκι ότι έχει περάσει το αυτοκίνητο ΚΤΕΟ, διότι αυτό είναι πρακτική ενός κράτους τύπου Μπαγκλαντές, δεν είναι πρακτική ενός ευρωπαϊκού κράτους. Έχεις υπολογιστές, έχει πληρώσει η Κοινότητα και ο κόσμος από το υστέρημά του, για να αγοράσουμε υπολογιστές. Θα πρέπει, λοιπόν, τα στοιχεία να είναι άμεσα, πολλά και εύκολα στην πρόσβαση, ώστε να βλέπουμε ποια οχήματα, εν πάση περιπτώσει, δεν έχουν περάσει ΚΤΕΟ.

Τελειώνω με δύο παρατηρήσεις. Το είχαμε πει και στην προηγούμενη συνεδρίαση, συζήτηση για το θέμα των φορτηγών. Στους ελληνικούς δρόμους, το ξέρουμε όλοι, έχει δημιουργηθεί ένα Ελ Ντοράντο για οχήματα που έχουν ξένα νούμερα και με ξένους επικίνδυνους οδηγούς. Πολλοί απ' αυτούς έχουν συλληφθεί να οδηγούν μεθυσμένοι στους ελληνικούς δρόμους. Ζούσα στο Βέλγιο δεκατέσσερα χρόνια. Το επικίνδυνο φορτηγό εντοπίζεται. Εδώ βλέπουμε αλβανικά, τούρκικα, βουλγάρικα, γερμανικά, περίεργα αυτοκίνητα να κυκλοφορούν με υπότροπους οδηγούς που έχουν πιαστεί μεθυσμένοι, με απaráδεκτα λάστιχα, με ελαττωματικά συστήματα διεύθυνσης, με στραβά φώτα, με ελαττωματικά συστήματα πέδησης. Κυκλοφορούν στο ελληνικό οδικό δίκτυο και σε κανέναν δεν καίγεται καρφί και για το ότι κάνουν παράνομες μεταφορές και για το ότι εμπλέκονται σε εκατοντάδες –στην κυριολεξία– ατυχήματα στους ελληνικούς δρόμους.

Είναι εδώ και ο κ. Βούγιας και θα αναφέρω αυτό που ευγενώς με πληροφόρησε. Έκανα ερώτηση στη Βουλή για τις βουλγάρικες και ρουμανικές νταλίκες σε πόσα ατυχήματα ενεπλάκησαν και πόσους νεκρούς είχαμε. Ακούστε τι μου γράφει ο κ. Βούγιας και θα το καταθέσω στα Πρακτικά.

Μου απάντησε, λοιπόν, ότι το 2008 οχήματα με βουλγάρικες πινακίδες ενεπλάκησαν σε εκατόν δύο τροχαία με είκοσι έξι νεκρούς και εκατόν είκοσι δύο τραυματίες –μόνο βουλγάρικα οχήματα, προσέξτε!– ενώ το 2009 ενεπλάκησαν σε εκατόν ένα ατυχήματα με είκοσι τρεις νεκρούς και εκατόν σαράντα ένα τραυματίες. Αυτά με τους Βούλγαρους.

Ερχόμαστε τώρα στους Ρουμάνους. Δεν έχουμε πιάσει καν τους Αλβανούς και τους Τούρκους. Πρόπερσι ενεπλάκησαν σε είκοσι οκτώ ατυχήματα με δύο νεκρούς και τριάντα τέσσερις τραυματίες. Πέρυσι ενεπλάκησαν σε σαράντα ατυχήματα με τρεις νεκρούς και πενήντα δύο τραυματίες.

Προσέξτε, επίσης και το εξής. Μου αναφέρει «στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα με υλικές ζημιές δεν τηρούνται από την υπηρεσία μας, αφού δεν υφίσταται καταγραφή σε σχετική βάση δεδομένων». Εδώ, δηλαδή, δεν περιλαμβάνονται οι υλικές ζημιές. Είναι μόνο αυτά που συμβαίνουν και έχουν νεκρούς και τραυματίες.

Καταθέτω για τα Πρακτικά την απάντηση του κ. Βούγια σε ερώτηση που έκανα στη Βουλή.

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

Ενώ, λοιπόν, υπάρχουν όλα αυτά, υπάρχουν κάποια παραρτήματα της Τροχαίας –και προσέξτε τι θα σας πω– τα οποία με λύσσα κυνηγούν Έλληνες μεροκαματιάρηδες και τους εξοντώνουν. Παράδειγμα, η Τροχαία Κιάτου, στην οποία Διοικητής είναι κάποιος Φωτόπουλος, ο οποίος θα πρέπει να μας ενημερώσει –και θα το κάνει γιατί υπέβαλα ερώτηση στη Βουλή– σε πόσους επικίνδυνους και μεθυσμένους οδηγούς που οδηγούσαν φορτηγά «κινητά φέρετρα» με τούρκικες, αλβανικές κ.λπ. πινακίδες, επέβαλε το εξοντωτικό πρόστιμο που έριξε η υπηρεσία του στον παρακάτω μεροκαματιάρη Έλληνα φορολογούμενο, ο οποίος είναι σιδεράς και λέγεται Αντώνης Γιαμπανής.

Θα σας διαβάσω, για να δείτε ένα εξοργιστικό γεγονός που δείχνει το σκληρό πρόσωπο ενός κράτους δύναστη που είναι «ακριβό στα πύτουρα και φθινό στο αλεύρι».

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ο κ. Γιαμπανής είναι σιδεράς. Στις 2 Οκτωβρίου, ενώ συνεχιζόταν το χάος με την απεργία, φόρτωσε ένα πλυντήριο και λίγα έπιπλα στο ιδιωτικής χρήσεως φορτηγό που διαθέτει, προκειμένου να το μεταφέρει στη Ναύπακτο, ώστε να επιπλώσει το δωμάτιο του γιού του που πέρασε στο ΤΕΙ της Ναυπάκτου.

Έκανε μεταφορά ο άνθρωπος από το σπίτι του στο γιο του ένα πλυντήριο και κάποια έπιπλα. Έκοψε κανονικά δελτίο αποστολής, αφού δεν εκτελούσε φυσικά μεταφορά με κόμιστρο –επαναλαμβάνω ότι είναι μεροκαματιάρης σιδεράς ο κ. Γιαμπανής– και είχε μαζί του και το ενοικιαστήριο του γιου του.

Η Τροχαία Κιάτου με Διοικητή τον κ. Φωτόπουλο τον σταμάτησε στην εθνική οδό, τον κατέβασε κάτω, του αφαίρεσε τις πινακίδες και του επέβαλε το εξοντωτικό πρόστιμο των 3.000 ευρώ, γιατί δεν κουβαλούσε σίδερα, παρ' ότι τους υπέδειξε τα έγγραφα που είχε μαζί του και τους εξήγησε ότι ήταν τα έπιπλα του γιου του και φυσικά δεν εκτελούσε μεταφορά με κόμιστρο.

Καταθέτω την ερώτηση στα Πρακτικά της Βουλής.

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

Μην αναρωτηθείτε, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, εάν η Τροχαία Κιάτου με Διοικητή αυτόν τον κ. Φωτόπουλο επέβαλε το ίδιο πρόστιμο σε επικίνδυνα ξένα οχήματα, την ίδια εκείνη ημέρα στις 2 Οκτωβρίου.

Δεν επέβαλε κανένα πρόστιμο σε ξένα οχήματα, γιατί σε γραπτή του απάντηση ο κ. Παπουτσής με ενημέρωσε ότι ο μόνος φουκαράς που την πλήρωσε από την Τροχαία Κιάτου ήταν ο Έλληνας φορολογούμενος –σιδεράς στο επάγγελμα– κ. Γιαμπανής, ο οποίος έκανε το απίστευτο έγκλημα να μεταφέρει το πλυντήριο από το σπίτι του, εκεί που σπουδάζει ο γιος του πλέον, στη Ναύπακτο. Εν μέσω απεργίας των φορτηγατζήδων, του πήραν τις πινακίδες και του έριξαν εν μέσω κρίσεως και 3.000 ευρώ πρόστιμο!

Θερμά συγχαρητήρια, λοιπόν, και για τα δύο φθαρμένα κόμματα για το κράτος που έφτιαξαν και για το ότι επιμένουν να διαιωνίζουν αυτό το αποκρουστικό πρόσωπό του.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κωνσταντίνο Αϊβαλιώτη, Βουλευτή Β' Αθηνών, του Λαϊκού Οργάνου Συναγερμού.

Το λόγο έχει ο κ. Ελευθέριος Αυγενάκης, Ανεξάρτητος Βουλευτής Ηρακλείου.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι μας αναγνωρίζουμε ότι τα τελευταία χρόνια η οδική ασφάλεια αποτελεί για τη χώρα μας ένα θέμα μείζονος σημασίας με ιδιαίτερες επιπτώσεις, τόσο στην οικονομική, αλλά και στην κοινωνική ζωή του τόπου μας.

Αναμφισβήτητα, η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας των μετακινήσεων μας αφορά όλους ανεξαιρέτως, ώστε πρέπει να βοηθήσουμε να γίνει η χώρα μας ασφαλέστερη και το γνωρίζουμε αυτό. Παρά το γεγονός ότι τα νομοθετικά μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι σήμερα στη χώρα μας είναι αρκετά αλλά και αυστηρά, αποδείχθηκαν αναποτελεσματικά, καθώς περιοριστήκαμε μόνο σε αυτά και δεν επενδύσαμε στη βελτίωση των υποδομών, την ενίσχυση της τεχνητής αστυνόμευσης και την οδική εκπαίδευση, ώστε ο αριθμός των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων παραμένει ακόμη και σήμερα ανεπίτρεπτα υψηλός.

Έχοντας ασχοληθεί εκτενώς με το θέμα της οδικής ασφάλειας, μέσα από μία αναλυτική και πολύμηνη έρευνα, σε επίπεδο τουλάχιστον Νομού Ηρακλείου, έχω διατυπώσει συγκεκριμένες, ρεαλιστικές, αλλά και εφαρμόσιμες προτάσεις. Μάλιστα, ορισμένες από αυτές έχουν ήδη υιοθετηθεί από Υπουργούς της Κυβέρνησης, κάτι το οποίο με τιμά. Τους ευχαριστώ.

Ταυτόχρονα, το γεγονός αυτό είναι ενδεικτικό, ότι και χώρος, αλλά και πεδίο για συνεννόηση υπάρχει. Περισσότερο, όμως,

αποδεικνύει ότι τα σημαντικά προβλήματα του τόπου μας δεν γνωρίζουν κομματικές διαχωριστικές γραμμές. Ως εκ τούτου, κάθε πρωτοβουλία που υποστηρίζει τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας, θα με βρει σύμμαχο.

Υποστηρίζω, λοιπόν, τις θεσμικές και οργανωτικές παρεμβάσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας, στις οποίες προχωρά το νομοσχέδιο, αλλά και τις όποιες προσπάθειες για την όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματική λειτουργία του θεσμού του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρ' ότι η σπουδαιότητα αυτού του νομοσχεδίου είναι τόσο μεγάλη, που δεν θα ήθελα υπό άλλες συνθήκες να αφιερώσω ούτε μία λέξη πέρα από αυτό, εν τούτοις, παίρνοντας το λόγο για πρώτη φορά ως Ανεξάρτητος Βουλευτής, μετά από τη διαγραφή μου από τον κ. Αντώνη Σαμαρά από την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας είμαι υποχρεωμένος να αναφερθώ σε αυτή την διαγραφή, όχι για να αναδείξω ένα προσωπικό θέμα, αλλά για να επισημάνω ένα βαθύτατο πολιτικό ζήτημα.

Όταν, πράγματι, από ένα μεγάλο κόμμα εξουσίας διαγράφεται ένας Βουλευτής, χωρίς να του ζητηθούν εξηγήσεις, χωρίς να του ζητηθεί αιτιολογία, εάν υποτίθεται ότι περιέπεσε σε σφάλμα, χωρίς καν να ενημερωθεί για τη διαγραφή του από το ίδιο του το κόμμα και τα κομματικά όργανα, αλλά αντίθετα από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, τότε έχουμε να κάνουμε με μία αυθαίρετη, αυταρχική, αλλά και αντιδημοκρατική διαγραφή.

Επομένως, όταν ένα κόμμα εξουσίας εκδηλώνει αντιδημοκρατικές διαδικασίες στο εσωτερικό του, τότε δεν μπορεί να εγγυηθεί τη λειτουργία της δημοκρατίας, όταν αυτό έρθει στην εξουσία.

Αλήθεια, πώς μπορούν να πεισθούν οι πολίτες ότι η νέα Νέα Δημοκρατία θα είναι εγγυητής της δημοκρατίας, αλλά και τις διαφάνειας, πολύ περισσότερο δε, ο κ. Σαμαράς, με όσα έχει πράξει δώδεκα μήνες τώρα, που βρίσκεται στο τιμόνι του κόμματος;

Πώς μπορούν να πεισθούν οι πολίτες, όταν για πρώτη φορά στη μακρά ιστορία του κόμματος εκδιώκονται οι δημοσιογράφοι από συνεδρίαση της Κοινοβουλευτικής Ομάδας και κλείνονται ερμητικά οι πόρτες για να μην ακουστεί άλλη άποψη, πέρα από αυτή του Προέδρου, όπως συνέβη την προηγούμενη Παρασκευή;

Εν πάση περιπτώσει, μπροστά στα προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα, οι πολίτες και ιδιαίτερα οι νέοι του τόπου αυτού, μπροστά στα προβλήματα που αντιμετωπίζει ολόκληρη η Ευρώπη και ο κόσμος, με μία οικονομική αστάθεια που τείνει να εξελιχθεί σε βαθύτατη κοινωνική κρίση, λυπούμαι ειλικρινά που η νέα Νέα Δημοκρατία αφιερώνει τόσο χρόνο, τόση ενέργεια, τόσο πολιτικό κεφάλαιο, για ένα ζήτημα, όπως είναι η ελεύθερη έκφραση των απόψεων ενός Βουλευτή, όταν μάλιστα αυτές δεν έρχονται σε αντίθεση με βασικές πολιτικές αρχές και αξίες της παράταξης.

Με αυτήν την ενέργεια, απέδειξαν ότι δεν αντέχουν τη δημοκρατία και ότι δυστυχώς στη νέα Νέα Δημοκρατία του κ. Σαμαρά, δεν υπάρχει χώρος για την ξεκάθαρη, αλλά και διαφορετική άποψη. Δεν υπάρχει καν σεβασμός στη συνταγματικά κατοχυρωμένη αρχή της δημοκρατίας και της ελευθερίας του λόγου, όταν οι απόψεις δεν είναι ευχάριστες στον ίδιο και στην παρέα που διαφεντεύουν την παράταξη αυτήν την ώρα.

Δεν υπάρχει ανοχή για ένα ανοικτό κόμμα, μπροστά στην αναγκαία –κατά ορισμένους μόνο– εσωτερική κάθαρση, την οποία μάλιστα διάφοροι στενοί συνεργάτες του Προέδρου της νέας Νέας Δημοκρατίας διατυπώνουν μέσω blogs, που διατηρούν και κρύβονται πίσω από την ανωνυμία τους.

Η μη τήρηση του καταστατικού και των κανόνων, όπως και η καταπάτηση της ελευθερίας του λόγου, βεβαίως, δεν μπορούν να αποτελούν χαρακτηριστικά ενός κόμματος εξουσίας.

Αλήθεια, πώς μπορεί αυτό να πείσει τους πολίτες για την αλλαγή; Πώς μπορεί να εμπνεύσει τους αυτοδημιούργητους νέους, που θέλουν να ασχοληθούν με τα κοινά και που, βεβαίως, δεν έτυχε να έχουν προηγούμενη σχέση ή κληρονομική υποχρέωση και που, βεβαίως, δεν προέρχονται από το ίδιο σύστημα;

Πώς μπορεί να πείσει τους πολίτες η αυστηρώς αντιμνημονιακή πολιτική θέση του κ. Σαμαρά και να τους κάνει να πιστέ-

ψουν σε αυτήν, όταν δεν κατάφερε να πείσει, έως και σήμερα, την ίδια την Κοινοβουλευτική ομάδα της Νέας Δημοκρατίας; Τυχαίνει αυτά να τα γνωρίζω πολύ καλά. Πώς μπορεί να πείσει ότι η πολιτική αυτή στάση λειτουργεί προς όφελος της χώρας και όχι προς ψηφοθηρικό και μόνο όφελος;

Δυστυχώς, σε μία δύσκολη για τη χώρα στιγμή, που οι πολιτικές δυνάμεις πρέπει επιτέλους να συνεννοηθούν, για να τη βγάλουν από αυτήν τη δύσκολη κατάσταση, ο προσωρινός Πρόεδρος της νέας Νέας Δημοκρατίας και οι συνεργάτες του οδηγούν το κόμμα, στο οποίο πίστεψαν εκατομμύρια Έλληνες, σε μία μοναχική, χωρίς επιστροφή, χωρίς αποτέλεσμα πορεία.

Μάλιστα, ο προσωρινός Πρόεδρος της νέας Νέας Δημοκρατίας, συμπληρώνοντας μόλις προχθές γενέθλια των δώδεκα μηνών που βρίσκεται στο τιμόνι του κόμματος, χωρίς αμφισβήτηση καμμία στο πρόσωπό του, έχει καταφέρει τη μεγαλύτερη ιστορικά συρρίκνωση του κόμματος. Και τούτο συμβαίνει, ενώ βρισκόμαστε σε μία ιδιαίτερη κρίσιμη πολιτική, αλλά και οικονομική συγκυρία, σε μία περίπτωση, δηλαδή, που η Αξωματική Αντιπολίτευση οφείλει να ασκεί κριτική και να ενισχύει, όταν χρειάζεται, αποφάσεις για το καλό της χώρας.

Όμως, η νέα γενιά αντιδρά και αντιστέκεται σε πολιτικές μικροπολιτικού οφέλους, γιατί σήμερα περισσότερο από κάθε άλλη στιγμή, η Ελλάδα χρειάζεται άρωμα πολιτικής, η Ελλάδα χρειάζεται όραμα, η Ελλάδα χρειάζεται συναίνεση, σύνθεση, αλλά και συσπευθυνότητα που απαιτείται. Χρειάζεται σύγχρονους πολιτικούς, που δεν φοβούνται να πουν την αλήθεια, με το όποιο κόστος και όχι μονόχοντες λαϊκίστικες κορώνες, απ' όπου κι αν προέρχονται.

Δυστυχώς, η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, κρατά την πρωτοκαθεδρία σ' αυτό και ακολουθεί πιστά και σταθερά η προσωρινή ηγεσία της νέας Νέας Δημοκρατίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Ελευθέριο Αυγενάκη.

Το λόγο έχει ο κ. Νίκος Τσούκαλης, Ανεξάρτητος Βουλευτής Αχαΐας.

Ορίστε, κύριε Τσούκαλη, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, πρέπει κάποια στοιχεία να επαναλαμβάνονται σ' αυτήν την Αίθουσα, προκειμένου, εκτός από την κοινωνία, να τρομοκρατηθεί και η πολιτική ηγεσία αυτής εδώ της χώρας όσον αφορά τον ακήρυχτο πόλεμο της ασφάλτου, που συμβαίνει σ' αυτόν τον τόπο.

Με την καταληκτική ημερομηνία του ευρωπαϊκού χάρτη για την οδική ασφάλεια –θυμίζω 2001-2010– καλούμαστε να κάνουμε τον απολογισμό. Ο απολογισμός αυτός λέει, ότι από το 2000 μέχρι το 2010 η Ελλάδα έχασε ένα μικρό «Καλλικρατικό» δήμο, περίπου δεκαπέντε χιλιάδες συμπολίτες. Εάν σ' αυτόν τον αριθμό προστεθεί κι εκείνος ο αριθμός των συμπολιτών μας, που έχουν καταστεί ανάπηροι, τότε πλέον το δράμα αυτής εδώ της χώρας μπορεί να γίνει κατανοητό –ελπίζω– και από την πολιτική ηγεσία.

Το ερώτημα, λοιπόν, που τίθεται είναι το εξής: Ωραία! Ενιαίος Φορέας Οδικής Ασφάλειας, Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, Γραμματεία, Διεύθυνση Ειδική στο Υπουργείο για την οδική ασφάλεια. Στο καταληκτικό έτος 2010, σε μία πορεία, η οποία ουσιαστικά έχει εκτρέψει εντελώς, έχει εκτροχιάσει τα πλάνα που είχε θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός των θυμάτων σ' όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, πρέπει να επισημανθεί ότι ζητάμε ενιαίο σχέδιο για την οδική ασφάλεια. Όμως, σας λέω ότι το πάρα πολύ εύκολο είναι να συστήσεις οργανισμούς και να εκπονήσεις στρατηγικά σχέδια για την οδική ασφάλεια. Αλήθεια, μπορείτε να μου εγγυηθείτε κι εσείς, ως πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, αλλά και ως Κυβέρνηση του τόπου αυτήν την περίοδο, ότι είσατε διατεθειμένοι να στηρίξετε με τους πόρους που απαιτούνται αυτό το σχέδιο, ούτως ώστε να υλοποιηθεί;

Επειδή θέλω να είμαι συγκεκριμένος, σας λέω πρώτα απ' όλα –και καταθέτω στα Πρακτικά– το εξής: το σχέδιο μόνο του Ραδιοφωνικού Ιδρύματος της Κύπρου όσον αφορά τη συμμετοχή του στο σχέδιο για την οδική ασφάλεια, είναι κάτι το οποίο, δυσ-

στυχώς, η χώρα δεν διαθέτει.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής, κ. Νικόλαος Τσούκαλης, κα-
ταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο
βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυν-
σης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ας δούμε, λοιπόν, τις υποδομές.

Πρόσφατα, κατέθεσα μία ερώτηση σε σχέση με το μέλλον των
ΔΕΣΕ όσον αφορά τη συντήρηση των δρόμων. Γνωρίζετε πάρα
πολύ καλά ότι όλο το επαρχιακό δίκτυο της χώρας -τουλάχιστον
σε εθνικό αλλά και επαρχιακό επίπεδο- συντηρείται από τη ΔΕΣΕ.
Η αγωνία που υπάρχει στους εργαζόμενους της ΔΕΣΕ, αλλά και
όλων των οργανισμών των τοπικών κοινωνιών, είναι δεδομένη. Η
στερεότυπη απάντηση, η οποία δόθηκε, είναι ότι μετά την κα-
τάργηση του ΤΕΟ πλέον δεν υπάρχει δυνατότητα χρηματοδότη-
σης της ΔΕΣΕ από την είσπραξη των διοδίων.

Η λύση είναι απλή: Πρέπει οι ΔΕΣΕ να χρηματοδοτηθούν μέσω
εγγραφής των απαραίτητων πιστώσεων στο πρόγραμμα δημο-
σίων επενδύσεων της περιφέρειάς τους. Οι δημόσιες επενδύσεις
έχουν περικοπεί και το γνωρίζετε παρά πολύ καλά. Ο προϋπο-
λογισμός του 2011 δεν προβλέπει σχεδόν τίποτα για τη χρημα-
τοδότηση. Πείτε μου, λοιπόν, εσείς από πού θα εξασφαλιστούν
οι χρηματοδοτήσεις, προκειμένου να συντηρηθεί αυτό το άθλιο
οδικό δίκτυο που έχουμε;

Και προκειμένου να γίνω σαφέστερος, σας λέω το εξής απλό:
Αυτή τη στιγμή κατά της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αιτωλοα-
καρνανίας εκκρεμεί αγωγή κληρονόμου κάποιου συμπολίτη για
το ποσό των 700.000 ευρώ, γιατί από μια λακούβα κάποιου ση-
μείου του επαρχιακού δικτύου της Αιτωλοακαρνανίας σκοτώθηκε
κάποιος συγγενής του.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, έχετε υπολογίσει πόσα εκατομμύρια
δαπανώνται για αποζημιώσεις θυμάτων στις οδούς από Οργανι-
σμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, δήμους, νομαρχίες και δημόσιο;
Μόνο αυτό το ποσό ίσως να αρκούσε για να χρηματοδοτηθούν
τα έργα αυτά.

Πάω σ' ένα άλλο κεφάλαιο, την οδική βοήθεια:

Κύριε Υπουργέ, μου έχει κάνει εντύπωση η προσπάθεια που
κάνετε με αυτό εδώ το νομοσχέδιο να τροποποιήσετε τη σχετική
ρύθμιση της Νέας Δημοκρατίας, όσον αφορά τις εταιρείες οδι-
κής ασφάλειας. Και μάλιστα, μου κάνει εντύπωση ο τρόπος, με
τον οποίο προσπαθείτε να την τροποποιήσετε. Από το ένα άκρο
της Νέας Δημοκρατίας πάτε στο άλλο, με το αιτιολογικό ότι έτσι
μπλοκάρετε και χτυπάτε τα μονοπώλια. Εγώ θα σας πω το αντί-
θετο, ότι με αυτήν τη ρύθμιση ενισχύετε τα μονοπώλια των εται-
ρειών, οι οποίες ουσιαστικά μονοπωλιακά οδηγούν τους πελάτες
τους σε συγκεκριμένες εταιρείες οδικής προστασίας.

Να σας αναφέρω ένα παράδειγμα ενός φίλου μου: Πρόσφατα
-και μάλιστα μέσα στην Πάτρα, όχι στην περιφέρεια- πήρε τηλε-
φωνο μία από αυτές τις εταιρείες γιατί «έμεινε» το αυτοκίνητό
του. Η εταιρεία έκανε δύο ώρες να φτάσει, χωρίς γερανοφόρο.
Επειδή, όμως, έπρεπε να μεταφερθεί το αυτοκίνητο, προστά-
θηκε να επικοινωνήσει με το γερανοφόρο, που ήταν πενήντα χι-
λιόμετρα μακριά, γιατί ο τοπικός συνεργάτης είχε μόνο ένα
γερανοφόρο. Παρέμεινε εκεί πέντε ώρες και βεβαίως, δεν εξυ-
πηρετήθηκε. Αναγκάστηκε, λοιπόν, και πήγε σε συνεργείο και δεν
εξυπηρετήθηκε από την εταιρεία αυτή. Γνωρίζετε ότι οι περισ-
σότερες από αυτές τις εταιρείες έχουν ένα και μοναδικό συνερ-
γάτη με έδρα την Αθήνα σε κάποιο διαμέρισμα μ' ένα τηλέφωνο
μπροστά, που προσπαθεί να συντονίζει όλους τους συνεργάτες
σε επίπεδο Ελλάδας;

Και μου κάνει κάτι εντύπωση, κύριε Υπουργέ, ότι στην έκθεση
αξιολόγησης των επιπτώσεων, στο άρθρο 11, για την οδική βοή-
θεια, λέει ότι εκτός των άλλων παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε
μεικτή πανελλαδική επιχείρηση οδικής βοήθειας για τη σύναψη
σύμβασης συνεργασίας με τρεις τοπικούς συνεργάτες, ενώ η
ρύθμιση του νομοσχεδίου είναι εντελώς αντίθετη. Δεν προβλέ-
πει σύναψη συνεργασίας με τρεις τοπικούς συνεργάτες, αλλά το
αντίθετο: ένας τοπικός συνεργάτης με τρεις. Ξέρετε ότι αυτό
έχει μπερδέψει παρά πολλούς και θεωρούν σωστή τη ρύθμιση
εξαιτίας αυτής εδώ της αναφοράς στην έκθεση επιπτώσεων;

Και τελειώνω εν τάξει με τα διόδια. Άκουσα τον κ. Μητσοτάκη
να αναφέρεται στην τήρηση νομιμότητας. Συμφωνούμε απολύ-

τως. Από τη Δημοκρατική Αριστερά δεν θα ακούσετε κάτι δια-
φορετικό. Τυχαίνει, όμως, να είμαι από την Αχαΐα και τυχαίνει να
κυκλοφορώ και να πηγαινοέρχομαι από την προσωποποίηση της
οδικής ανασφάλειας, που είναι η Εθνική Οδός Πατρών-Κορίνθου.
Είναι νομιμότητα το να πληρώνει κάποιος διόδια προκαταβολικά
για την κατασκευή του δρόμου; Υπογράφηκε, βέβαια, σύμβαση
σε αυτήν εδώ τη Βουλή και με τη σύμπραξη των δύο κομμάτων.
Είναι νομιμότητα κάποιος που ξεκινάει από την Αθήνα για να φτά-
σει στα Γιάννενα, μαζί με τα διόδια της Γέφυρας αυτήν τη στιγμή,
χωρίς αναπροσαρμογές, να χρειάζεται περίπου είκοσι πέντε με
τριάντα ευρώ, κινούμενος σε αυτόν το δρόμο, που δεν ξέρει κα-
νείς αν θα φτάσει στον προορισμό του;

Ξέρετε ότι αυτήν τη στιγμή αυτοί που δεν πληρώνουν τα διό-
δια, χωρίς να υπάρχει η παραμικρή διαμαρτυρία, είναι οι μετα-
φορείς, οι λεγόμενοι φορτηγατζήδες, οι αλλοδαποί, οι οποίοι
αρνούνται να πληρώσουν και κανένας δεν τους φέρνει αντίρ-
ρηση, γιατί αυτοί το θεωρούν αυτονόητο ότι σε αυτό το δρόμο
δεν πρέπει να πληρώνουν; Έτσι, λοιπόν, η νομιμότητα είναι σχε-
τική σε αυτές τις περιπτώσεις.

Όσον αφορά στην κατασκευή της Ολυμπίας Οδού υπάρχουν
καθυστερήσεις. Φαίνεται ότι το χρονοδιάγραμμα μετατοπίζεται
στα δύο χρόνια. Δύο χρόνια θα έχουμε καθυστέρηση. Αυτό θα
στοιχίσει πολύ στην περιοχή.

Όμως, πρέπει να δοθούν εξηγήσεις. Πρώτον, για ποιο λόγο
πρέπει να καταβάλει το ελληνικό δημόσιο τα πρόστιμα στην πα-
ραχωρησιούχο εταιρεία; Υπάρχουν ευθύνες γι' αυτό; Ο Έλληνας
πολίτης θα πληρώσει αυτά τα πρόστιμα. Δεύτερον, η καθυστέρη-
ση αυτή θα συνεπάγεται την καταβολή διοδίων γι' αυτά τα δύο
χρόνια; Υπήρχε υπόσχεση εκ μέρους σας -και από τον κ. Μα-
γκριώτη και από εσάς- ότι πρώτη προτεραιότητα της νέας Κυ-
βέρνησης του ΠΑΣΟΚ ήταν ότι θα βρει τρόπους μέσα από το
μερίδιο του δημοσίου, από τα διόδια, που ανέρχεται περίπου στο
63%, 64%, να υπάρξει μία μέριμνα ώστε να μειωθούν τα διόδια.
Ούτε προς αυτήν την κατεύθυνση κινηθήκατε.

Τελειώνω με τη σύμβαση που υπογράφετε με τον ΟΑΣΘ. Πολύ
καλά κάνετε. Δημόσιο αγαθό είναι οι συγκοινωνίες και για την
Αθήνα και για τη Θεσσαλονίκη. Ξέρετε, όμως, τι προβλήματα
ανακύπτουν όσον αφορά την ισότητα των πολιτών με τη μη χρη-
ματοδότηση των αστικών συγκοινωνιών των άλλων πόλεων της
Ελλάδας;

Σε αυτήν εδώ την Αίθουσα έχω φέρει επανειλημμένως ερωτή-
σεις προς αρμόδιους Υπουργούς και της Νέας Δημοκρατίας και
του ΠΑΣΟΚ γι' αυτό το θέμα. Η απάντηση είναι πανομοιότυπη,
«ναι, έχετε δίκιο, ναι, πρέπει να λυθεί». Η δημοσιονομική κατά-
σταση της χώρας, όμως, δεν επιτρέπει να μπορέσουμε να συμ-
μετάσχουμε και εμείς και να χρηματοδοτήσουμε τις αστικές
συγκοινωνίες της υπόλοιπης χώρας. Υπάρχει ομόφωνη απόφαση
συνεδρίου της ΚΕΔΚΕ γι' αυτήν την αδικία. Δεν πρέπει κάποια
στιγμή με μία αναλογική κατανομή των λίγων πόρων που έχετε να
υπάρξει μία ισότιμη μεταχείριση και των αστικών συγκοινωνιών
της υπόλοιπης Ελλάδας; Αυτά τα λίγα έχω να πω. Σας ευχαρι-
στώ για την ανοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον
κ. Νικόλαο Τσούκαλη, Ανεξάρτητο Βουλευτή Αχαΐας.

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 λειτουργί-
ας της Βουλής είκοσι έξι μαθητές και μαθήτριες, καθώς και
τρεις εκπαιδευτικοί-συνοδοί από το Γενικό Λύκειο Ψυχικού.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει η κ. Μαρία Μίχου, Βουλευτής Πιερίας του
ΠΑΣΟΚ, για οκτώ λεπτά.

ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, πριν ξεκι-
νήσω την ομιλία μου, θα ήθελα να συγχαρώ τον Υπουργό και την
πολιτική ηγεσία του Υπουργείου που συνέβαλε καθοριστικά στο
να διατηρηθεί μια καινοτόμος επιχείρηση στην Πιερία, βοηθώ-
ντας να απεμπλακεί από τα γρανάζια της γραφειοκρατίας.

Σας ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αλήθεια ότι στον τομέα της οδικής ασφάλειας το κράτος όλα αυτά τα χρόνια αποδείχτηκε ανεπαρκές. Την ανεπάρκεια αυτήν τη διαπιστώνουμε όλοι μας καθημερινά, είτε κυκλοφορούμε πεζοί είτε επιβαίνουμε σε κάποιο μεταφορικό μέσο. Κακοφτιαγμένοι δρόμοι, στενά πεζοδρόμια, ελλιπής σήμανση και φωτισμός είναι μερικά από τα πιο τρανταχτά παραδείγματα.

Όμως, για να αντιληφθούμε το μέγεθος και τις προεκτάσεις του προβλήματος, θα πρέπει να εστιάσουμε σε κάποια σοβαρά δεδομένα. Οι νεκροί από τα τροχαία ατυχήματα τα τελευταία είκοσι χρόνια ξεπερνούν τις τριάντα επτά χιλιάδες. Βλέπουμε, λοιπόν, ότι στο συγκεκριμένο τομέα η ανεπάρκεια του κράτους δεν σημαίνει απλώς κακή παροχή υπηρεσιών στον πολίτη. Μεταφράζεται σε ένα τραγικό απολογισμό με απίστευτες κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες.

Με μια πρώτη προσέγγιση θα έλεγε κανείς ότι, εάν εντοπίσουμε και διορθώσουμε τις αδυναμίες της κρατικής μηχανής στο συγκεκριμένο θέμα, θα λύσουμε το πρόβλημα ή τουλάχιστον θα βελτιώσουμε την κατάσταση. Όμως, όσοι γνωρίζουν σε βάθος το θέμα της οδικής ασφάλειας έρχονται να μας διαψεύσουν.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που διαθέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση κυριότερη αιτία θνησιμότητας θεωρείται η συμπεριφορά των οδηγών. Αυτό σημαίνει υψηλές ταχύτητες, κατανάλωση αλκοόλ ή άλλων ουσιών, κούραση, οδήγηση χωρίς ζώνη ασφαλείας ή χωρίς κράνος προστασίας και άλλα. Για να προχωρήσουμε, λοιπόν, μπροστά απαιτείται κοινή δράση κράτους και κοινωνίας. Χωρίς τους πολίτες οποιαδήποτε ρύθμιση δεν έχει καμία πιθανότητα να πετύχει. Αρκεί όμως αυτό; Απ' ό,τι φαίνεται όχι.

Πριν από δέκα χρόνια η Ευρωπαϊκή Ένωση σε μία προσπάθεια να αντιμετωπίσει το θέμα δημιούργησε το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, θέτοντας ένα φιλόδοξο στόχο, να έχουν μειωθεί τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα κατά 50% το 2010.

Κυρίες δράσεις του προγράμματος αποτελούν η ενθάρρυνση των χρηστών του οδικού δικτύου να υιοθετήσουν πιο υπεύθυνη στάση, η βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων με τη στήριξη της τεχνολογικής προόδου και η βελτίωση των οδικών υποδομών, ένας τομέας στον οποίο στην Ελλάδα βρισκόμαστε ακόμα πολύ πίσω, όπως γνωρίζουμε όλοι. Για να επιτύχουν, όμως, στην πράξη οι πρωτοβουλίες αυτές πρέπει να αναλάβουν τις ευθύνες τους όλα τα ενδιαφερόμενα μέλη, δηλαδή τα κράτη-μέλη, η Τοπική Αυτοδιοίκηση, η βιομηχανία, οι εταιρείες μεταφορών και οι ιδιώτες.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι η δυσκολία αντιμετώπισης του προβλήματος έγκειται σ' ένα μεγάλο βαθμό στον αριθμό των φορέων που πρέπει να συνεργαστούν, ώστε να υπάρξει αποτέλεσμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ανατρέχοντας κανείς στις ρυθμίσεις του παρόντος νομοσχεδίου βλέπει ότι η Κυβέρνηση αντιμετωπίζει σωστά το πρόβλημα. Για το λόγο αυτό επικεντρώνει την προσπάθειά της σε ζητήματα συνεργασίας, σύνθεσης απόψεων και συντονισμού δράσης.

Το πρώτο βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση περιλαμβάνει την ίδρυση του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας βάσει του άρθρου 1 του νομοσχεδίου. Πρόκειται για ένα νέο επιτελικό όργανο, το οποίο στελεχώνεται, τόσο από εκπροσώπους του κράτους, όσο και της κοινωνίας και θα είναι αρμόδιο για την χάραξη της δημόσιας πολιτικής οδικής ασφάλειας.

Εν συνεχεία η πολιτική αυτή θα εξειδικεύεται και θα υλοποιείται από ένα κεντρικό εκτελεστικό όργανο, τη Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας, βάσει του άρθρου 2, η οποία θα αναλάβει το συντονισμό της δράσης όλων των συναρμόδιων φορέων. Από τη μία λοιπόν έχουμε ένα επιτελικό όργανο που θα σχεδιάζει τις δημόσιες πολιτικές, ενώ η Γενική Διεύθυνση θα αναλάβει το πιο δύσκολο έργο, αυτό της υλοποίησης. Αυτός ο σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων στηρίζεται σε διεθνή επιτυχημένα πρότυπα διοίκησης και είναι κατά την άποψή μου, το κλειδί της αποτελεσματικότητας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου θα λέγαμε ότι δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τη χάραξη μιας ολοκληρωμένης δημόσιας πολιτικής για την οδική ασφάλεια η οποία θα χαρακτηρίζεται από συνοχή και πληρότητα. Γι' αυτό θεωρώ

ότι αποτελεί ένα σημαντικό βήμα, αλλά πρώτο βήμα.

Κατά την άποψή μου η προσπάθεια αυτή δεν πρέπει να σταματήσει εδώ. Πρέπει να συμπληρωθεί από σαφή μέτρα τα οποία θα κινούνται σε δύο κατευθύνσεις: Πρώτον, την αναβάθμιση του οδικού δικτύου της χώρας, έτσι ώστε να εναρμονιστεί με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Δεν μπορούμε να μιλάμε για ολοκληρωμένες πολιτικές και συνεργασίες κράτους-κοινωνίας, αν δεν εξασφαλίσουμε ως κράτος τις απαραίτητες υποδομές. Δεύτερον, τη χρηματοδότηση προγραμμάτων ενημέρωσης κυρίως νέων ανθρώπων για τη σημασία της σωστής οδικής συμπεριφοράς και τήρησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Η οδική συμπεριφορά είναι πάνω απ' όλα θέμα παιδείας. Όσες απαγορεύσεις κι αν επιβάλλουμε, όσο σκληρά κι αν είναι τα πρόστιμα των άρθρων 6, 7, 8, 16 για τους παραβάτες αυτών, δεν θα καταφέρουμε τίποτα, αν δεν γίνει συνείδηση σε όλους ότι η σωστή οδική συμπεριφορά σώζει ζωές και είναι δείγμα πολιτισμού.

Εάν καταφέρουμε αυτά τα δύο στοιχεία, θεωρώ ότι θα έχουμε κάνει ένα μεγάλο βήμα μπροστά.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Βουλευτής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννης Ζιώγας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, συζητάμε ένα θέμα, που για μας είναι σημαντικό και έχει αναπτυχθεί ολοκληρωμένα από την εισήγηση του κόμματός μας.

Με αφορμή την κύρωση της σύμβασης μεταξύ δημοσίου και ΟΑΣΘ που αφορά άμεσα την αστική συγκοινωνία της Θεσσαλονίκης, τίθεται ευθέως για μια ακόμα φορά το ζήτημα, τι συγκοινωνίες θέλουμε.

Όλοι θεωρούμε ότι το ζήτημα των συγκοινωνιών, το ζήτημα της μετακίνησης αφορά άμεσα, καθημερινά και εφ' όρου ζωής τη μεγάλη πλειοψηφία των εργαζομένων, των συνταξιούχων, των νέων, των μαθητών, των φοιτητών, των σπουδαστών και υποτίθεται ότι είναι ένα κοινωνικό αγαθό. Εάν θεωρούμε ότι έτσι είναι, τότε θα πρέπει να το προσεγγίσουμε και με την ανάλογη πολιτική οδόνη. Για κάποια κόμματα, όμως, αυτό αποτελεί μάταιο κόπο, αφού δεν είναι δυνατόν να αρνηθούν τη φύση τους.

Για το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ο δημόσιος χαρακτήρας αποτελεί και πάλι στόχο και μέτωπο σύγκρουσης με την άλλη πολιτική, την οποία εκφράζουν τα συγκεκριμένα κόμματα. Κατά τη δική μας άποψη, το κοινωνικοπολιτικό ζήτημα έχει σαφώς πολιτικές αφετηρίες και αίτια. Επομένως, θέλουμε να τονίσουμε πως δεν θεωρούμε ότι αυτό πρέπει να αντιμετωπίζεται απλά και μόνο ως ένα θέμα οικονομικής και τεχνοκρατικής διαχείρισης. Αφορά την παραγωγική δραστηριότητα μιας ολόκληρης περιοχής, ενός νομού και στη συγκεκριμένη περίπτωση της Θεσσαλονίκης. Όμως, η συγκοινωνία αφορά συνολικά όλη τη χώρα και εν τέλει αφορά την εξυπηρέτηση του λαού και την ποιότητα ζωής του. Επομένως, δεν μπορεί να είναι κάτω από την εκμετάλλευση μιας ιδιωτικής επιχείρησης και να επιδοτείται, να επιχορηγείται από το κράτος, δηλαδή από τους εργαζόμενους.

Ο ΟΑΣΘ πρέπει να αναπτυχθεί και να καλύπτει ολόκληρο το νομό, ολόκληρη την έκταση του νομού, όλη την περιοχή, να εξυπηρετεί όλους τους κατοίκους με μικρό κόστος, με συχνή συγκοινωνία, ασφαλή λεωφορεία, επαρκές προσωπικό.

Όσον αφορά τη συγκεκριμένη σύμβαση, κινείται και αυτή στο πλαίσιο των προηγούμενων συμβάσεων που θέλουν τη συγκοινωνία της Θεσσαλονίκης να έχει εργολάβο ιδιώτη, ο οποίος να επιδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό, ενώ θα μπορούσαν τα χρήματα αυτά από τα μερίσματα των μετόχων –τα οποία είναι 16 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο περίπου– να διατεθούν για την καλύτερευση της πολύπαθης συγκοινωνίας της πόλης μας, του νομού μας. Αυτό σημαίνει ότι, αν το πάρουμε λογιστικά, στα επόμενα έντεκα χρόνια θα είχαμε έναν άλλον ΟΑΣΘ. Και προφανώς, δεν θα είχαμε έναν επιπλέον ΟΑΣΘ, σαν και αυτόν που έχουμε σήμερα, αλλά στη θέση του σημερινού ΟΑΣΘ, θα είχαμε ένα δημόσιο φορέα.

Αφού ο προϋπολογισμός του οργανισμού για το 2011 προσδιορίζεται σε 175 εκατομμύρια ευρώ περίπου, αυτό το αυτόνομο προφανώς και δεν γίνεται ούτε και θα γίνει και καταλαβαίνουμε το γιατί. Από την άποψη αυτή, η κύρωση της σύμβασης και το πνεύμα στο οποίο κινείται -όπως αυτό περιγράφεται αντίστοιχα στα άρθρα 1, 3, 4 και 11- μας βρίσκει σαφώς αντίθετους.

Όσον αφορά το μεταφερόμενο προσωπικό που αναφέρεται στο άρθρο 5 και στους δείκτες προσωπικού που ορίστηκαν στο νόμο του 2001, δηλαδή 1,7 οδηγό ανά λεωφορείο και 0,5 λοιπό προσωπικό κ.λπ. -δεν θέλω να σας κουράσω με αριθμούς- έχουμε να επισημάνουμε ότι ειδικά για το τεχνικό προσωπικό, φάνηκε η μεγάλη έλλειψη τεχνικών, καθώς πολλά λεωφορεία -και αυτά είναι γεγονότα- μένουν από μικροβλάβες στα αμαξοστάσια, ενώ έχουμε διαρροές λαδιών -κάτι που είναι καθημερινό φαινόμενο σε όλη την έκταση της πόλης και ειδικά στα παλαιότερα λεωφορεία- αλλά και τη μη σωστή και αποτελεσματική λειτουργία των κλιματιστικών, γεγονός που απασχολεί όχι μόνο τους επιβάτες, αλλά και τον τοπικό τύπο κάθε καλοκαίρι.

Για παράδειγμα, από τις τριακόσιες εβδομήντα οκτώ οργανικές θέσεις -άρα, το απαιτούμενο προβλεπόμενο προσωπικό- που υπάρχουν στο τεχνικό προσωπικό, οι σαράντα εννέα είναι ελιγμο-οδηγοί, σαράντα ένα άτομα εργατικό προσωπικό που ασχολούνται με την καθαριότητα και το πλύσιμο των λεωφορείων, καθώς επίσης και είκοσι οκτώ διοικητικοί υπάλληλοι.

Αυτό σημαίνει, λοιπόν, ότι αυτοί που εργάζονται για τη συντήρηση, πραγματικά, είναι πολύ λιγότεροι -διακόσιοι εξήντα- από τον αριθμό που ορίζουν οι δείκτες προσωπικού και, άρα, αυτοί οι δείκτες πρέπει να τροποποιηθούν και να προσαρμοστούν. Το ίδιο ισχύει και για το άρθρο 6, που αναφέρεται στην κάλυψη των λοιπών αναγκών προσωπικού. Άμεση η αναγκαιότητα συμπλήρωσης.

Αν και πρόκειται για κύρωση οικονομικής συμφωνίας, θέλουμε να επαναλάβουμε ένα ζήτημα που έχει τεθεί από τους Βουλευτές του κόμματός μας και το 2001 και το 2008 και που αφορά τους εργαζόμενους στον οργανισμό.

Ούτε με τους δύο προηγούμενους νόμους που προαναφέραμε υπάρχει διασφάλιση της εργασίας των εργαζομένων μετά το πέρας της σύμβασης του ΟΑΣΘ με το ελληνικό δημόσιο, όπως υπήρχε στο νόμο του 1979, όπου στο τελευταίο άρθρο της σύμβασης αναφερόταν ότι το προσωπικό του οργανισμού εξακολουθεί να παρέχει υπηρεσίες στο διάδοχο φορέα, διατηρώντας τα πάσης φύσεως εργασιακά του δικαιώματα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Βεβαίως.

Ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής κ. Κακλαμάνης έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, τελειώνει η συζήτηση ενός πολύ σημαντικού νομοσχεδίου. Άκουσα και την κριτική -ελπίζω καλόπιστη- αλλά η εντύπωση η δική μου είναι πως οι πλευρές που άσκησαν κριτική στο νομοσχέδιο δεν συνέλαβαν τη μεγάλη σημασία που έχουν τα μέτρα, η οργάνωση και αυτή η γενική διεύθυνση που δημιουργείται.

Σε ό,τι αφορά τη σημερινή πραγματικότητα των δημοσιονομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουμε, πρέπει να πούμε ότι και το εθνικό συμβούλιο οδικής ασφάλειας θα συγκροτείται από πρόσωπα που, προφανώς, θα έχουν εκείνες τις γνώσεις και την εποπτεία, ώστε να είναι ο συμβουλευτικός τους ρόλος χρήσιμος, σε συνεργασία -υποθέτω, κύριε Υπουργέ, ότι θα το έχετε υπ' όψιν σας ως παλαιός κοινοβουλευτικός, αν και αρκετά νέος ακόμη- και με την Ειδική Επιτροπή της Βουλής για την αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων.

Όμως, όπως βλέπω και από την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, υπάρχει μια δαπάνη 43 χιλιάδων ευρώ για τη δημιουργία αυτής της θέσεως γενικού διευθυντή. Από εκεί και πέρα, βλέπω ότι αυτή η δαπάνη και κάποιες άλλες μικροδαπάνες, που αναφέρονται στη συνέχεια, αντισταθμίζονται από περισσότερα έσοδα που θα προκύψουν από την εφαρμογή αυτών των διατάξεων, που κατατείνουν, όχι βεβαίως στη συγκέντρωση εσόδων, αλλά στη συνειδητοποίηση -και με τον εξαναγκασμό

όσων δεν τον αντιλαμβάνονται αυτό- ότι πρέπει να λειτουργήσει σωστά ο τομέας των οδικών μεταφορών και σε ό,τι σχετίζεται με την κίνηση των τροχοφόρων είτε είναι τα καύσιμα είτε ο τεχνικός έλεγχος κ.ο.κ..

Πρέπει να αντιμετωπίσουμε αυτόν τον πόλεμο. Γιατί περί πο-λέμου ουσιαστικά πρόκειται, όταν είναι εκατοντάδες χιλιάδες, τα τελευταία χρόνια αυτοί που χάνουν τη ζωή τους, και αυτοί που καθίστανται ανάπηροι διά βίου, πέραν των οικονομικών επιπτώσεων, που έχει η μη κατάλληλη και παραγωγική λειτουργία του οδικού συστήματος της χώρας.

Θα ήθελα από την πλευρά μου, κύριε Υπουργέ, να πω -αφού υπενθυμίσω ότι σας αξίζει το εύγε γι' αυτό- ότι αμέσως μόλις αναλάβετε τα καθήκοντά σας, σπεύσατε να αποκαταστήσετε μια μεγάλη ντροπή, που οφείλονταν στο θράσος διαφημιστικών εταιρειών και διαφόρων επιχειρήσεων οπουδήποτε -σε εθνικές οδούς, μέσα στις πόλεις, σε επαρχιακούς δρόμους, σε κεντρικές λεωφόρους του Λεκανοπεδίου- να στήνουν πινακίδες, ουσιαστικά λαίμηττους, για εποχούμενους σε δίκυκλα, κυρίως, νέους. Μάλιστα, είναι χαρακτηριστικό ότι κατά ένα τρόπο περιέργο -και εδώ έχει να κάνει ο ρόλος και η σχέση των διαφημιστικών εταιρειών με τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης- αυτοί οι θάνατοι, εκατόμβη ουσιαστικά νέων ανθρώπων -και το γνωρίζω από την περιφέρειά μου- στον "Μολώχ των διαφημιστικών πινακίδων", δεν είχαν καμμία ανάλογη δημοσιότητα.

Θυμάμαι τον Φάτος Νάνο, που είχε σπάσει το δάκτυλό του κάπου και πήγε σε μια ιδιωτική επιχείρηση εμπορίας προϊόντων και υπηρεσιών υγείας για να του το φτιάξουν. Και ήταν πρώτη είδηση, σε μεγάλο κανάλι, διότι φυσικά το ΕΣΥ και γενικότερα το δημόσιο, δεν προβλέπει την προβολή, τη διαφήμιση, ας το πούμε έτσι, των υπηρεσιών που παρέχει. Έτσι, όλοι κατακεραυνώνουν το Εθνικό Σύστημα Υγείας. Και φυσικά, έχει φθάσει στο 55% η ιδιωτική δαπάνη στα διάφορα καταστήματα εμπορίας -όπως τα ονομάζω εγώ- υπηρεσιών υγείας.

Πρέπει αυτό, κύριε Υπουργέ, να το συνεχίσετε, διότι εγώ βλέπω ακόμη πινακίδες. Θα ήθελα, όταν μιλήσετε, να μας πείτε αν συνεχίζεται αυτή η προσπάθεια. Πιστεύω ότι συνεχίζεται, αλλά να μας ενημερώσετε κιόλας.

Έρχομαι σ' ένα άλλο θέμα, το οποίο είναι σοβαρό. Εδώ λίγο θα σας στεναχωρήσω, γιατί ξέρω ότι είστε από τους πολιτικούς, που απ' όπου κι αν περάσατε, αν δεν «φάτε» -και κυριολεκτώ- τα νομοσχέδια ο ίδιος, δεν τα φέρνετε στη Βουλή. Υπάρχουν, βέβαια, τεχνικά ζητήματα, που εκεί επωφελούνται οι λεγόμενοι μανδάρινοι και συνεχίζουν, να λειτουργούν με μία αντίληψη δεκαετιών.

Στο ν.3174/2003, στο άρθρο 9, αναφέρεται «όπου στις οικείες διατάξεις προβλέπεται κλάδος ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών, αυτός μετονομάζεται σε κλάδο ΤΕ Μηχανικών». Αυτά αναφέρει ο νόμος του 2003. Θυμάστε ότι είπαμε «τέρμα ανώτατη-ανώτερη εκπαίδευση». Η τριτοβάθμια εκπαίδευση ονομάζεται «ανώτατη» και τα πανεπιστήμια και τα ΤΕΙ είναι ανώτατη εκπαίδευση.

Ήδη, όμως, είχε καθοριστεί -βλέπω εδώ μεταξύ των άλλων Υπουργών και την υπογραφή του νυν Προέδρου της Βουλής, του κ. Πετσάλνικου- σχετικώς με την ονομασία των διαφόρων κλάδων. Εκεί που λέγαμε -και λέτε τώρα κι εσείς στο νομοσχέδιό σας, κάποιος προφανώς συνεργάτης σας το έγραψε...«ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών», θα ισχύει ΤΕ Μηχανικών.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του πρώην Προέδρου της Βουλής)

Κύριε Πρόεδρε, χρειάζομαι λίγα λεπτά, με τη συγκράτηση και των συναδέλφων.

Κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να επιπλήξετε τον όποιο συνεργάτη σας γιατί έπειτα από τόσα χρόνια δεν γνωρίζει ότι ο ακριβής τίτλος και η ακριβής ονομασία του κλάδου δεν είναι «Τεχνολογικών Εφαρμογών», αλλά όπως είναι «ΠΕ Μηχανικών», έτσι είναι «ΤΕ Μηχανικών». Το ίδιο είναι «ΤΕ Μηχανικών Πληροφορικής», «ΤΕ Μηχανικών Τεχνολογίας Ιατρικών Οργάνων», «ΤΕ Τοπογραφών μηχανικών» κ.λπ.. Αυτό λέει ο νόμος. Στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων δυστυχώς πολλές υπηρεσίες λειτουργούν ως η μακρά χειρ μιας συντεχνίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, που έχει συμβάλει τα μέγιστα στην υπανάπτυξη στην οποία έχει οδηγηθεί η χώρα. Και οι γονείς των μυριάδων παιδιών που αποφοιτούν από τη μέση εκπαίδευση πιστεύουν ότι θα έχουν λαμπρό

μέλλον τα παιδιά τους αν πάνε να γίνουν γιατροί, δικηγόροι, διπλωματούχοι μηχανικοί. Αν σταθείτε στην οδό Πανεπιστημίου και φωνάξετε «γιατρέ», θα γυρίσουν είκοσι.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Όχι πια!

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Παραπάνω!

Εάν φωνάξετε «κύριε δικηγόρε», θα γυρίσουν άλλοι τόσοι.

Προ ημερών, κάποιος κύριος έλεγε στο ραδιόφωνο ότι στην Αλεξανδρούπολη ήσαν πριν από δέκα χρόνια σαράντα δικηγόροι και τώρα είναι διακόσιοι εβδομήντα. Πώς θα απονεμηθεί η δικαιοσύνη; Γιατί; Διότι υπάρχει αυτή η συγκεκριμένη συντεχνία που καταδυναστεύει τα μέλη της εμφανιζόμενη ότι τάχα τα προστατεύει. Και ουσιαστικά πρόκειται για μία ελίτ, που συνδέεται με όλες τις μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες που έχουν γεμίσει με τσιμέντο και άσφαλτο την Ελλάδα. Γι' αυτά τα ιδρύματα επί είκοσι πέντε χρόνια υπολογίστε τι έχει ξοδέψει ο κρατικός προϋπολογισμός και πόσες χιλιάδες νέων ανθρώπων βρίσκονται χωρίς κανένα επαγγελματικό δικαίωμα, όταν μέσα σε λίγους μήνες δίνουμε δικαιώματα στους αποφοίτους των κολλεγίων, διότι εκείνοι έχουν «μπάρμπα» στις Βρυξέλλες που μας στέλνουν τελεσίγραφα.

Ή θα εμπεδωθεί η αίσθηση ότι λειτουργούμε σε μία πραγματική δημοκρατία ή θα περάσει και σε όλους αυτούς τους νέους η εντύπωση ότι εδώ «όποιος έχει γρόνθο, τρώει αυγό».

Με εκπλήσσει, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, να γράφει ο νόμος σας τίτλο «ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών». Σύμφωνα με το νόμο είναι «ΤΕ Μηχανικών», όπως «ΠΕ Μηχανικών», για να διακρίνετε αυτούς που τελειώνουν πανεπιστήμια ή πολυτεχνεία. Ένα είναι αυτό.

Δεύτερον, φέρει την υπογραφή όλων σας ο νόμος 2010 που εισηγήθηκε ο κ. Ραγκούσης, ο νυν Υπουργός Εσωτερικών. Εκεί, λοιπόν, αναφέρεται ότι «ως προϊστάμενοι διεύθυνσης ή ενδιάμεσου, μεταξύ διευθύνσεων και τμήματος, επιπέδου οργανικών μονάδων, επιλέγονται υπάλληλοι κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ». Δεν κάνει διάκριση.

Βέβαια, στο σύνολο της διοικήσεως κάτω από τους πολιτικά προϊσταμένους Υπουργούς ως γενικοί γραμματείς, ειδικοί γραμματείς, σύμβουλοι, παρασύμβουλοι ήταν επί χρόνια και συνεχίζουν και στη σημερινή Κυβέρνηση η οποία είναι, ως παράταξη, συνέχεια εκείνης που ίδρυσε τα ΤΕΙ, κυρίως καθηγητές Πανεπιστημίων.

Δεν θα βρείτε, όμως, πουθενά έναν καθηγητή ΤΕΙ, δεν θα βρείτε πουθενά έναν πτυχιούχο ΤΕΙ που έχει κάνει μεταπτυχιακές σπουδές, διότι όλοι αυτοί να ξέρετε, μπορούν οπουδήποτε στην Ευρώπη να πάνε να κάνουν διδακτορικά, οποιεσδήποτε άλλες σπουδές, έρευνα, για επαγγελματική αποκατάσταση εκτός από την Ελλάδα, στην οποία, όμως, με την επιταγή της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν θέση όσοι αποφοιτούν από αντίστοιχα πρός τα ΤΕΙ ιδρύματα χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παρακολουθώ, μάλιστα, τα βράδια κάποια εκσυγχρονισμένα μέσα ενημέρωσης που κόπτονται για την υπόθεση τώρα του μηνιού κ.λπ., που μιλάνε για συντεχνίες και θρασυτάτα ονομάζουν τους Υπουργούς ότι είναι όλοι τεμπέληδες. Έτσι, βοηθούν την προσπάθεια της χώρας διότι, βέβαια, ο στόχος τους είναι πως θα κάνουν και το ΠΑΣΟΚ δυό-τρία κομμάτια, όπως έκαναν τη Νέα Δημοκρατία, γιατί είναι τυφλοί. Θέλουν να συσσωρεύουν κέρδη και δεν καταλαβαίνουν πού οδηγούν τη Χώρα, γιατί δεν πιστεύουν σε τίποτα άλλο παρά μόνο στο κέρδος. Τα πράγματα έφτασαν εκεί που έφτασαν τώρα και ή θα τα χάσουν όλα και αυτοί -εκτός από εκείνα που έχουν βγάλει έξω- ή θα πρέπει να υποστούν κάποιο κόστος.

Φώναζα, τουλάχιστον εγώ, στη δεκαετία του '90 ότι ο εκσυγχρονισμός έχει κόστος. Το κόστος αυτό πρέπει κάποιοι να το αναλάβουν. Και εδώ, λοιπόν, η υπόθεση σήμερα έχει κόστος. Πρέπει να το καταλάβουν αυτό και οι μεγαλοκατασκευαστές και όλοι γιατί, όπως είπα χτες ο κ. Χατζηνικολάου -δεν ξέρω πως το εννοούσε, αλλά εγώ το εννοώ αυτό που έλεγε- τα μέσα ενημέρωσης μέχρι τώρα ήταν όχι για έσοδα από την ίδια τη λειτουργία τους, αλλά για τις άλλες δουλειές, για τις άλλες επιχειρήσεις που είχαν αυτοί οι ιδιοκτήτες των Μέσων Ενημέρωσης. Τώρα οι άλλες δουλειές έχουν κόψει και τα μέσα ενημέρωσης το ένα μετά το άλλο αρχίζουν να κλείνουν, διότι δεν είχαν ρίξει το βάρος εκεί, ως επιχειρηματίες των μέσων. Είχαν ρίξει το βάρος στις άλλες δουλειές που προωθούσαν είτε εκβιάζοντας είτε συναλλασσόμενοι

με τις διάφορες κυβερνήσεις, Υπουργούς κ.λπ..

Κύριε Υπουργέ, αυτό δεν μπορεί να περάσει. Εδώ σε διευθύνσεις δεν υπάρχουν ΤΕ. Εγώ σας καλώ να επαναλάβετε ότι λέει ο βασικός νόμος που πριν από μερικούς μήνες έφερε η Κυβέρνηση εδώ και ψηφίσαμε. Βέβαια, όταν συνεδριάζουν τα υπηρεσιακά συμβούλια -που ξέρω ποια είναι η σύνθεσή τους όπως προανέφερα- ως τους «σφάζουν», αλλά να τους «σφάζουν» αυτοί, όχι εσείς, όχι η Κυβέρνηση, όχι το Κοινοβούλιο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ο Υπουργός Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων έχει το λόγο, για δέκα λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα με ιδιαίτερη προσοχή όσους έλαβαν το λόγο και θέλω να τους ευχαριστήσω για τη συνεισφορά τους.

Ευθύς εξ αρχής δηλώνω ότι το νομοσχέδιο αυτό διατηρεί ρυθμίσεις, οι οποίες θεωρούμε ότι είναι οι σωστές ρυθμίσεις για το αντικείμενο το οποίο ρυθμίζουν.

Σε άλλες περιπτώσεις αναφέρθηκαν στο μεταβατικό χαρακτήρα που έχουν κάποιες ρυθμίσεις αυτού του νομοσχεδίου, εν όψει νέας πρωτοβουλίας που πρόκειται να αναλάβουμε για το αντίστοιχο θέμα και βεβαίως υπάρχουν και περιπτώσεις όπου προτάσεις που διατυπώθηκαν θεωρούμε ότι είναι λογικές, είναι σωστές και πρέπει να υιοθετηθούν.

Ευθύς εξ αρχής θέλω να αναφερθώ και πάλι στον Πρόεδρο κ. Κακλαμάνη, ο οποίος γνωρίζω πόσο μεγάλη ευαισθησία έχει για τα θέματα εκπαίδευσης, ιδίως εκπαίδευσης εκείνων των ανθρώπων, που δεν είχαν την άνεση την οικονομική να διατρέξουν όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης στα χρόνια της νιότης τους.

Κύριε Πρόεδρε, οι νομοτεχνικές βελτιώσεις που καταθέσαμε χτες -μεταξύ των άλλων η υπ' αριθμόν 6, η υπ' αριθμόν 7- αναφέρονται ακριβώς στην αλλαγή τη νομοτεχνική, τη βελτιωτική σύμφωνα με την οποία οι λέξεις «τεχνολόγοι εφαρμογών» αντικαθίστανται από τη λέξη «μηχανικός». Έχει γίνει αυτό, έγινε χτες.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Μπράβο!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όσον αφορά το άλλο θέμα που θέσατε, στις υπηρεσίες τις οποίες αναφερόμαστε, επειδή έχουν εξειδικευμένο αντικείμενο, είναι βέβαιο ότι θα αναζητηθούν προϊστάμενοι αυτών των υπηρεσιακών μονάδων, οι οποίοι είτε επειδή είναι συγκοινωνιολόγοι είτε επειδή έχουν μια εξειδικευμένη γνώση ή τριβή με το θέμα αυτό, είναι προτιμητέοι. Βεβαίως συμφωνούμε απολύτως και είναι κάτι το οποίο θα το αντιμετωπίσουμε -αυτήν την ώρα είναι λίγο δύσκολο, θα το κάνουμε όμως- με κάθε τρόπο, ο οποίος είναι σύμφωνος με τα θέσμια της Βουλής, ώστε να μην αποκλείσουμε αυτούς που είναι ισότιμοι, όπως σωστά θέσατε το θέμα, με εκείνους, οι οποίοι τώρα αυτοί και μόνο αναφέρονται ως οι επιλεγόμενοι.

Το θέμα της οδικής ασφάλειας στο οποίο αναφέρθηκαν όλοι οι συνάδελφοι και μάλιστα με τρόπο αναλυτικό, αποτελεί, όπως είπα, για εμάς πολιτική προτεραιότητα. Το συζητήσαμε στο Υπουργικό Συμβούλιο στις 22 Δεκεμβρίου του 2009 και ήταν εκ των πρώτων θεμάτων, που απασχόλησαν το Υπουργικό Συμβούλιο. Στις 8 Δεκεμβρίου, την επόμενη εβδομάδα, θα συνεδριάσει σε τέταρτη συνεδρίαση το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, το οποίο σήμερα θεσπίζουμε διά νόμου και το οποίο έχει συνεδριάσει ατύπως τρεις φορές.

Οι επιδόσεις της χώρας μας είναι οικτρές. Έχουμε την τέταρτη χειρότερη επίδοση στην Ευρώπη των είκοσι επτά. Το 2000-2001 είχαμε δυο χιλιάδες εκατό νεκρούς. Το 2009 έχουμε χίλιους πεντακόσιους νεκρούς από τροχαία εγκλήματα -υιοθετώ τη φράση του κ. Δρίτσα. Πρέπει να πω ότι το 2004 είχαμε χίλιους πεντακόσιους νεκρούς, μετά την εφαρμογή του Προγράμματος «ΚΑΘ' ΟΔΟΝ». Από τους δύο χιλιάδες εκατό, πήγαμε στους χίλιους πεντακόσιους. Το 2009, πέντε χρόνια μετά, έχουμε πάλι χίλιους πεντακόσιους. Καθώς κλείνει το 2010, έχουμε περίπου χίλιους τετρακόσιους νεκρούς. Έχουμε βελτιώσει την επίδοσή μας, όσο μπορεί κάποιος να χρησιμοποιήσει τον όρο, σε χίλιους διακόσιους εβδομήντα, περίπου διακόσιους λιγότερους. Χρησιμοποιώ τη λέξη «βελτίωση επίδοσης», όσο μπορεί να χρησιμοποιηθεί η λέξη αυτή για ένα τέτοιο τραγικό θέμα.

Πάντως, γνωρίζετε ότι με ορίζοντα δεκαετίας καταρτίζονται τα στρατηγικά σχέδια για την οδική ασφάλεια. Ολοκληρώνεται αυτό που εφαρμόζεται για την περίοδο 2001-2010. Μέχρι το τέλος του χρόνου, θα παρουσιάσουμε το στρατηγικό σχέδιο για την περίοδο 2011-2020. Ο κεντρικός στόχος είναι να μειώσουμε στο 50% τον αριθμό των θυμάτων από τροχαία εγκλήματα, σε σχέση με το επίπεδο, στο οποίο βρίσκεται σήμερα η χώρα.

Πιστεύω ότι οι δράσεις που έχουν αναληφθεί σε πολλές κατευθύνσεις και θα συνεχιστούν εμπλουτισμένες και διευρυνόμενες, οδηγούν στο να πετυχαίνονται, παρά το ότι θα θέλαμε μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, ταχύτεροι χρόνοι προσέγγισης των στόχων.

Η αποξήλωση παράνομων πινακίδων είναι μια πρωτοβουλία, η οποία απαιτεί τεράστια προσπάθεια και ισχυρή βούληση απέναντι στα τεράστια συμφέροντα τα οποία ανθίστανται και θέλω να το γνωρίζετε αυτό. Και θα συνεχιστεί αυτή η προσπάθεια, όπως επίσης άλλες πρωτοβουλίες οι οποίες έχουν αναληφθεί, για την ανάδειξη, για παράδειγμα, κάποιων οδικών κομβικών αξόνων ως δρόμων-προτύπων από άποψης οδικής ασφάλειας.

Αλλά –και αυτό παρακαλώ να το λάβουμε υπ' όψιν μας– ένα σημαντικό ποσοστό τροχαίων εγκλημάτων λαμβάνει χώρα μέσα στον αστικό ιστό, στο αστικό δίκτυο της χώρας. Αυτό ακριβώς κάνει εξαιρετική την περίπτωση της Ελλάδας. Αυτό μας απασχολεί, και γι' αυτό στην επόμενη συνεδρίαση θα συζητήσουμε θέματα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για να δούμε τί άλλες παρεμβάσεις πρέπει να γίνουν, πέραν των διοικητικών τις οποίες προχωρούμε, για να πετύχουμε βελτίωση της επίδοσής μας. Κι έχουμε κάνει παρεμβάσεις. Ετοιμάζουμε, παραδείγματος χάριν, όσον αφορά την εξέταση των οδηγών και τη χορήγηση των αδειών, να εγκαταστήσουμε ένα ηλεκτρονικό σύστημα, ώστε να είναι απρόσωπη η σχέση και αδιαμεσολάβητη, ανάμεσα στον εξεταστή και στον εξεταζόμενο, να κληρώνεται εκείνη τη στιγμή εκείνος, ο οποίος πρέπει να εξετάσει το συγκεκριμένο υποψήφιο οδηγό και άλλα πολλά μέτρα.

Είμαστε αντίθετοι στην κατάργηση των λεγόμενων δημόσιων ή αυτοδιοικητικών ΚΤΕΟ. Εγκαταλείφθηκαν από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας –αυτή είναι η αλήθεια– και υποβαθμίστηκε η αξία τους. Αρκεί να σας πω ότι μέσα από συνεχείς παρατάσεις λειτουργήσαν νομίμως, γιατί αυτό προέβλεπε η τελευταία παράταξη που είχε δοθεί, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2008. Από την 1η Ιανουαρίου του 2009 μέχρι τώρα, όλα αυτά τα ΚΤΕΟ λειτουργούν παράνομα. Σας το λέω αυτό, για να δείτε με ποιον τρόπο αντιμετωπίζονταν τα θέματα.

Εμείς εξοπλίζουμε με παραγγελίες που έγιναν την περίοδο που κυβέρνησε η Νέα Δημοκρατία. Αυτό είναι θετικό βεβαίως και έπρεπε να γίνει. Από τα πενήντα οκτώ αυτοδιοικητικά ΚΤΕΟ τα είκοσι τέσσερα ήδη έχουν εξοπλιστεί. Πιστεύω ότι τους επόμενους μήνες θα ολοκληρωθεί αυτό το έργο. Πρέπει να πω όμως, ότι ο ανταγωνισμός είναι κάτι θετικό. Γιατί να καταργήσουμε τα αυτοδιοικητικά ΚΤΕΟ; Πολύ δε περισσότερο –και αυτό δέλω να το λάβετε υπ' όψιν σας– που σε πολλούς νομούς της χώρας δεν έχουν δραστηριοποιηθεί επιχειρηματίες με ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Σε σπάνια τέσσερις νομούς της χώρας λειτουργούν ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Υπάρχουν νομοί της χώρας, όπως ο Νομός Ευρυτανίας, κύριε Μητσοτάκη, που ζητάτε την κατάργηση των δημοσίων ή αυτοδιοικητικών ΚΤΕΟ, όπου δεν υπάρχουν ιδιωτικά ΚΤΕΟ.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Μα δεν υπάρχει χώρος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Μου λέτε, λοιπόν, να αφήσουμε νομούς χωρίς να έχουν ΚΤΕΟ. Και κατά τα άλλα, μιλάμε για την οδική ασφάλεια ή για την κατάργηση μία δημόσιας δομής, χωρίς να έχουμε κάτι, το οποίο να είναι βέβαιο ότι θα καλύψει αυτό το κενό. Διότι βεβαίως, τα επιχειρηματικά συμφέροντα επιλέγουν χώρους όπου υπάρχει μία διαμορφωμένη αγορά ή οι προοπτικές για την άνθηση μίας αγοράς είναι βέβαιες. Δεν ενδιαφέρονται για την παροχή κοινωνικού έργου. Μη γελιόμαστε γι' αυτό. Συνδέουν την επαγγελματική παρουσία τους με την κερδοφορία, την οποία, αν δεν θεωρούν δεδομένη, δεν κάνουν την αντίστοιχη επιλογή που θα οδηγήσει σ' αυτή τη βέβαιη κερδοφορία. Βεβαίως, αυτή είναι η έννοια της επιχειρηματικότητας.

Από την άλλη πλευρά, μας λέτε να προχωρήσουμε μ' έναν

άμεσο τρόπο, όσον αφορά τη χορήγηση αδειών φορτηγών ιδιωτικής χρήσης, χωρίς περιορισμούς, χωρίς διατάξεις, χωρίς να παρεμβαίνει το κράτος με τον έναν ή άλλον τρόπο. Θυμίζω ότι όταν πετύχαμε τη μεταβατική περίοδο για την απελευθέρωση της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών, η παράταξή σας ζήτησε η μεταβατική περίοδος να μην είναι τριετής, αλλά πενταετής. Τώρα που εμείς θέλουμε να επαναλάβουμε αυτό το μοντέλο για τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης με μία μεταβατική περίοδο τριετούς ορίζοντα, μας λέτε «όχι» αμέσως. Γιατί; Πώς εξηγείται αυτή η αντίφαση;

Εμείς λέμε ότι πρέπει να υπάρχουν μεταβατικές περιόδους ώστε να προσαρμοζόμαστε στα νέα δεδομένα και καθένας να μπορεί να ενταχθεί στη νέα πραγματικότητα μ' έναν τρόπο ομαλό, υπερασπιζόμενος τα συμφέροντά του, αλλά ταυτόχρονα εξοικειωμένος με τις νέες συνθήκες που επικρατούν στην αγορά.

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

Είναι σωστό, στα ΚΤΕΟ, τα οποία παραμένουν σε χώρους του κέντρου να δώσουμε τη δυνατότητα να μετατρέψουν μία ήδη λειτουργούσα γραμμή για τον έλεγχο ελαφρών οχημάτων σε γραμμή για τον έλεγχο μοτοποδηλάτων, δίτροχων, τρίτροχων ή αντιστρόφως. Βεβαίως, δεν επιτρέπουμε την επέκταση σε άλλες γραμμές για τον έλεγχο ιδίων βαρέων οχημάτων. Αυτή, όμως, τη μετατροπή, την οποία πολλοί συνάδελφοι θεωρούν ότι πρέπει να επιτρέψουμε, βρίσκουμε κι εμείς ότι πρέπει να την επιτρέψουμε και είναι λογικό να υιοθετήσουμε αυτήν την πρόταση.

Όσον αφορά τώρα σειρά άλλων θεμάτων, στα οποία αναφέρθηκαν πολλοί συνάδελφοι, δεν έχω την άνεση του χρόνου να αναφερθώ. Επιγραμματικά, θα έλεγα ότι για την οδική βοήθεια, η ρύθμιση που κάνουμε έχει ένα χαρακτήρα ενδιάμεσο. Θα έρθουμε με νέα πρωτοβουλία, αφού μελετήσουμε το θέμα, διότι θέλουμε σύγχρονες εταιρείες στον τομέα αυτό, χωρίς να παραβλέπουμε τις ανάγκες που έχουν οι χιλιάδες των μικρών εταιρειών που δραστηριοποιούνται σήμερα στην Ελλάδα.

Και το λέω αυτό, γιατί αυτό το οποίο έχει σημασία για εμάς, δεν είναι η μία κατηγορία εταιρειών ή η άλλη κατηγορία εταιρειών. Αυτός που έχει σημασία για εμάς είναι ο χρήστης, ο πολίτης, που την ώρα που έχει ανάγκη των υπηρεσιών οδικής βοήθειας, πρέπει να τις βρίσκει εύκολα σε άριστη ποιότητα και σε χαμηλή τιμή. Και αυτό δεν συμβαίνει πάντα.

Όμως, επειδή έγινε κάποιο σχετικό σχόλιο, κάποιος συνάδελφος επεσήμανε μία διαφορά στη διατύπωση ανάμεσα στο κείμενο του νόμου και την αιτιολογική έκθεση, πρέπει να πω ότι βεβαίως κάθε τοπικός συνεργάτης μπορεί να συνεργάζεται με έως τρεις μεικτές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται με ίδια μέσα στην Αθήνα ή στη Θεσσαλονίκη, αλλά κάθε μεικτή επιχείρηση μπορεί να συνεργάζεται σε μια περιοχή με πολλούς τοπικούς συνεργάτες, όπως αναφέρει η αιτιολογική έκθεση. Ανοίγουμε, δηλαδή, τη δυνατότητα να συνεργάζονται όλοι με όλους, προβλέποντας περιορισμούς ως προς τις δυνατότητες συνεργασίας τοπικών συνεργατών με έναν ορισμένο αριθμό μεικτών επιχειρήσεων, που δεν είναι άλλωστε και τόσες πολλές αυτές στην Ελλάδα.

Όσον αφορά δύο θέματα τα οποία περιλαμβάνονται σε αυτήν τη νομοθετική πρωτοβουλία, το άρθρο 19 και μια από τις τρεις τροπολογίες που ρυθμίζουν την πολιτική στον τομέα των υποδομών, είπαμε πάρα πολλά χθες για το θέμα των διοδίων, των παραχωρήσεων, των αυτοκινητοδρόμων. Δεν θα επανέλθω σε αυτά, οι απαντήσεις δόθηκαν χθες. Πολλοί συνάδελφοι δεν ήταν παρόντες χθες εδώ και έθεσαν αυτά τα θέματα σήμερα. Θα τους παρακαλούσα να κάνουν τον κόπο να διαβάσουν το κείμενο της χθεσινής ομιλίας μου, όπου δώσαμε, νομίζω, αναλυτικές απαντήσεις.

Αρκούμαι να πω μόνο τούτο, ότι οι δύο αυτές παρεμβάσεις είναι σημαντικές. Η μία αφορά τη δυνατότητα μεταφοράς σταθμών διοδίων, ώστε ο νέος σταθμός, αυτός που βρίσκεται εγγύτερα σε αυτόν που καταργείται, να είναι αυτός ο οποίος θα εισπράττει το ύψος των διοδίων και θα ανταποδίδει στον δικαιούχο, όταν αυτός που εισπράττει δεν συμπίπτει με τον δικαιούχο. Αυτό το κάνουμε, για να βοηθήσουμε πολίτες να εκτελούν τις τοπικές μετακινήσεις τους, χωρίς να χρειάζεται να χρησιμοποιούν

απαραίτητως τον αυτοκινητόδρομο, πληρώνοντας διόδια. Βεβαίως, χρειάζεται ένα τοπικό δίκτυο, παράλληλο για μετακινήσεις, το οποίο δεν θα επιβαρύνει τους πολίτες με την καταβολή του αντιτίμου του διοδίου.

Η άλλη ρύθμιση αφορά την καλύτερη πρόοδο των έργων. Προβλέπεται, δηλαδή, η δυνατότητα του κράτους να πληρώσει το τίμημα που αντιστοιχεί στο φυσικό αντικείμενο του έργου που έχει εκτελεστεί, ακόμη και αν αυτό υπολείπεται του φυσικού αντικείμενου που προεβλέπετο να εκτελεστεί σε μια αποκλειστική προθεσμία, εφόσον αυτό δεν κατέστη δυνατό από την πλευρά του κατασκευαστή, επειδή ακριβώς δεν του αποδόθηκαν, όπως προβλέπει η σύμβαση, στους ορισμένους χρόνους οι χώροι, για να αναπτύξει τα εργοτάξιά του.

Το θέμα των απαλλοτριώσεων είναι ένα τεράστιο θέμα. Σας είπα ότι οι συμβάσεις πάσχουν σε πολλά σημεία. Μεταξύ των άλλων, σημαντικό είναι αυτό το οποίο προβλέπει, ότι θα έπρεπε δηλαδή σε δώδεκα μήνες να ολοκληρωθούν οι απαλλοτριώσεις και να παραδοθούν χώροι. Έχουν περάσει τρία χρόνια. Τρεις πράξεις Υπουργικού Συμβουλίου έχουμε υιοθετήσει στο Υπουργικό Συμβούλιο, προκειμένου να προχωρήσουμε σε άμεση κατάληψη χώρων, σε επίταξη χώρων και απόδοση για την ανάπτυξη των μετώπων των εργοταξίων, αλλά έχουμε να αντιμετωπίσουμε μια κατάσταση η οποία είναι πολυσύνθετη. Υπάρχει πρωτοδικείο, το οποίο ασχολήθηκε με τις απαλλοτριώσεις σ' έναν απ' αυτούς τους αυτοκινητοδρόμους, που έχει αναβάλει την εκδίκαση της σχετικής υπόθεσης για την έγκριση τιμής μονάδος επτά φορές! Υπάρχει κοινή υπουργική απόφαση που εκδόθηκε το 2008 για το συγκεκριμένο θέμα και το συγκεκριμένο πρωτοδικείο ακόμα δεν έχει λάβει απόφαση!

Όλα αυτά προσπαθούμε να τα διορθώσουμε, ώστε να διευκολύνουμε την εξέλιξη των έργων, γιατί για εμάς ο τύπος της σύμβασης παραχώρησης είναι ένα σωστό μέσο, ένα εργαλείο, για να εκτελούμε υποδομές, σημαντικά έργα, χωρίς το κράτος να διαθέτει πόρους, που δεν έχει άλλωστε. Από την άλλη, όμως, επιτρέψτε μου να πω ότι θα πρέπει, υπερασπιζόμενοι το δημόσιο συμφέρον, να πούμε ότι τώρα πια η κριτική, η κατηγορία για το ότι πληρώνονται υψηλά διόδια για δρόμους που δεν υπάρχουν πρέπει κάπως να υποχωρήσει, γιατί τμήματα δρόμων έχουν κατασκευαστεί και χρησιμοποιούνται αυτά τα μεγάλα τμήματα αυτοκινητοδρόμων, όπως ειπώθηκε χθες. Άρα, έχει αλλάξει η κατάσταση και αυτό επηρεάζει θετικά την προσπάθειά μας για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα.

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

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολλά θέματα τα οποία τέθηκαν από συναδέλφους αποτελούν, επιτρέψτε μου να πω, το πρώτο υλικό το οποίο εμείς θα αξιολογήσουμε, θα μελετήσουμε εν όψει μιας νέας νομοθετικής πρωτοβουλίας για αντίστοιχα θέματα. Μέχρι τότε, θεωρώ ότι το παρόν νομοσχέδιο έχει τη δική του αυτοτελή, καθόλου αμελητέα, προστιθέμενη αξία και με αυτήν την έννοια συνιστά ένα πολύ θετικό βήμα στο θεσμικό πλαίσιο της χώρας μας για τις αγορές μεταφορών γενικότερα.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή στο χρόνο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο, παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ορίστε, κύριε Πρόεδρε, έχετε το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να εκφράσω την ικανοποίησή μου για το πρώτο ζήτημα που έθεσα σε ό,τι αφορά τον τίτλο ΤΕ Μηχανικών. Σε ό,τι αφορά όμως το δεύτερο της ισοτιμίας των υπαλλήλων των ΠΕ και ΤΕ, αντιλαμβάνομαι ότι ο Υπουργός αυτήν τη στιγμή μπορεί να μην είναι σε θέση να δει ποιες είναι οι υπηρεσίες αυτές, τι ανάγκες έχουν κ.λπ.. Έχω άλλη άποψη βέβαια, αλλά κρατώ τη διαβεβαίωσή του -την οποία θεωρώ και δέσμευση- ότι θα δει επί της ουσίας το θέμα αυτό.

Επαναλαμβάνω ότι όταν έρχονται τα υπηρεσιακά συμβούλια να κρίνουν, «σφαγιάζουν» κατά κανόνα τους ΤΕ, διότι συγκροτούνται συνήθως από ΠΕ, αλλά ήταν ένα μεγάλο βήμα αυτό που έκανε η Κυβέρνηση με το νόμο που έφερε εδώ ο Υπουργός Εσωτερικών με τις υπογραφές όλων σας και ψηφίσαμε, ότι ΠΕ, ή ΤΕ

κρίνονται αδιακρίτως, ανάλογα με τον τίτλο που έχουν. Έτσι στις οικονομικές υπηρεσίες οι απόφοιτοι των σχολών Οικονομίας και Διοίκησης των ΤΕΙ πρέπει να συντρέχουν μαζί με τους αποφοίτους των οικονομικών σχολών των πανεπιστημίων -το λέω ως παράδειγμα- και εκεί θα κρίνονται επί των ουσιαστικών τους προσόντων εάν θα πρέπει να καταλάβουν τη θέση του διευθυντή ή του τμηματάρχη.

Επειδή εγώ σε κάποια θέματα αρχής θέλω να επιμένω, πιστεύω σ' αυτό που είπατε. Ελπίζω ότι θα το κάνετε, ότι θα σας αφήσουν να το κάνετε αυτοί που θεωρούν εαυτούς «κράτος εν κράτει». Αναφέρομαι στο Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος - και το τονίζω- διότι απέστειλαν, κύριε Υπουργέ, μία υβριστική επιστολή σε βάρος μου στο Προεδρείο της Βουλής για τις απόψεις που είχα εκθέσει εδώ σε άλλο νομοσχέδιο. Το λέω αυτό, για να καταλάβετε πώς αντιλαμβάνονται τη λειτουργία του κοινοβουλευτικού μας πολιτεύματος, την έστειλαν όχι σε εμένα, που ακόμη και υβριστική να ήταν, θα τη διάβαζα και θα απαντούσα, αλλά στον Πρόεδρο της Βουλής. Φαντάζονται δηλαδή ότι εδώ οι Αρχηγοί των κομμάτων, ο Πρόεδρος της Βουλής, ο Υπουργός μπορούν να πουν «εσύ μίλα, εσύ μη μιλάς, κάσε κάτω κ.λπ.». Έτσι νομίζουν οι συντεχνίες και οι συντεχνίες δεν είναι οι φουκαράδες που βαράνε όλοι που στρέφονται εναντίον του συνδικαλισμού. Μιλάνε για τα σωματεία ότι είναι οι μεγάλοι ολετήρες της οικονομίας. Άλλοι είναι υπεύθυνοι, αυτές οι κλειστές ομάδες που είτε «προστατεύουν» υποσύνολα της κοινωνίας είτε εν ψυχρώ, όπως είπα πριν, συναλλάσσονται ή εκβιάζουν τις κυβερνήσεις.

Γι' αυτόν το λόγο, κύριε Πρόεδρε, εγώ δεν θα ψηφίσω αυτήν τη διάταξη, παρά το γεγονός ότι πιστεύω πως ο κύριος Υπουργός θα ασχοληθεί, πράγματι, μ' αυτό το θέμα, αλλά δεν μπορώ να ψηφίζω κάτι το οποίο είναι καταφανώς άδικο και μάλιστα είναι αντίθετο με νόμο τον οποίο έχουμε ψηφίσει λίγους μήνες πιο πριν. Ευχαριστώ πολύ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Να μοιραστεί, κύριε Υπουργέ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: ...χωρίς καμμία αιχμή, κύριε Υπουργέ, προς εσάς.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όχι, σε άλλο θέμα αναφέρομαι, κύριε Πρόεδρε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Είμαι βέβαιος ότι θα καλέσετε και τους κυρίους του ΤΕΕ, αλλά θα καλέσετε και την άλλη πλευρά. Ο προκάτοχός σας, ο πολιτικός μηχανικός κ. Σουφλιάς, επί τρία χρόνια Υπουργός, δεν δέχθη καν σε ακρόαση την ΕΕΤΕΜ, την Επιστημονική Ένωση των Μηχανικών πτυχιούχων ΤΕΙ. Εδέχτο βέβαια καθημερινά, όταν το ήθελαν και για ό,τι ήθελαν, τη διοίκηση του ΤΕΕ πως και τους μεγάλους κατασκευαστές και έφερνε εδώ για κύρωση τις συμβάσεις των μεγάλων έργων. Αυτοί τις έφτιαχναν, εσείς θα πληρώνετε ρήτρες και ο ελληνικός λαός πληρώνει τώρα τα διόδια για έργα που δεν μπορεί να αξιοποιήσει για την εύκολη κίνησή του και την παραγωγική του λειτουργία.

Αυτά αν δεν σταματήσουν, κύριε Υπουργέ, η πολιτεία θα έχει εξαντλήσει τα τελευταία περιθώρια να σπάσει συντεχνίες, να σπάσει κατεστημένα, να σπάσει αποκλεισμούς. Δεν είναι μόνο τα κλειστά επαγγέλματα των φορτηγατζήδων το πρόβλημα. Στην περίπτωση αυτή εκκρεμεί προσφυγή, κύριε Πρόεδρε, στην Επιτροπή Ανταγωνισμού διότι το ΤΕΕ καθόρισε τα κατώτερα όρια αμοιβών σε τέτοιο ύψος, ώστε να τρέχουν οι φουκαράδες οι νέοι μηχανικοί στα μεγάλα μελετητικά γραφεία, να πουλάνε την υπογραφή τους, γιατί τα πολλά λεφτά δεν τα δίνει κανείς σ' έναν μόλις απόφοιτο του Πολυτεχνείου -θα πάει σ' ένα σοβαρό μελετητικό γραφείο- και η Επιτροπή Ανταγωνισμού αναβάλλει από συνεδρίαση σε συνεδρίαση τη συζήτησή της, διότι φοβάται να τα βάλει με το τεχνικό επιμελητήριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Θα απαντήσουν ο Υπουργός και η Κυβέρνηση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, δεν θα σχολιάσω τις απόψεις του κ. Κακλαμάνη, οι οποίες είναι απολύτως λογικές.

Αυτό το οποίο θέλω να κάνω είναι να διαβάσω την τροπολογία

στην οποία προχωρούμε στο άρθρο 5 παράγραφος 5, υιοθετώντας έτσι πρόταση που έγινε από πολλούς συναδέλφους.

Στην έβδομη σειρά από τη φράση «και δεν επιτρέπεται...» και έως το τέλος του εδαφίου, το κείμενο του νομοσχεδίου αντικαθίσταται ως εξής: «καθώς και η χορήγηση άδειας επέκτασης για ελέγχους σε δίκυκλες μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα και τρίτροχα οχήματα, με τη μετατροπή λειτουργουσών αυτομάτων γραμμών ελέγχου ελαφρών οχημάτων σε αντίστοιχες γραμμές ελέγχου δίκυκλων μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων και τρίτροχων οχημάτων και το αντίστροφο. Στα παραπάνω ιδιωτικά ΚΤΕΟ δεν επιτρέπεται να χορηγηθεί άδεια επέκτασης για ελέγχους σε βαρέα οχήματα και η προσθήκη αυτομάτων γραμμών ελέγχου ελαφρών και

τρίτροχων οχημάτων δίκυκλων μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων.».

Δεν επιτρέπεται δηλαδή η προσθήκη νέων γραμμών, δεν επιτρέπεται η επέκταση για τον έλεγχο βαρέων οχημάτων –αφού μιλάμε για χώρους κέντρου- και βεβαίως, το μόνο που επιτρέπεται είναι η δυνατότητα μετατροπής μίας γραμμής που ήδη λειτουργεί για τον έλεγχο ελαφρών οχημάτων δίκυκλων, τρίτροχων ή μοτοποδηλάτων προκειμένου να λειτουργήσει και να μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον έλεγχο ελαφρών οχημάτων.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Δημήτριος Ρέππας, καταθέτει για τα Πρακτικά της Βουλής την προαναφερθείσα τροποποίηση η οποία έχει ως εξής:

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

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, να αρχίσω θετικά κατ' αρχάς. Θα καταθέσω κάποιες πάρα πολύ απλές προτάσεις. Μπορείτε να τις υιοθετήσετε και να τις χρησιμοποιήσετε και ως υλικό επεξεργασίας στο επόμενο Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας.

Ζήτημα πρώτο: Δεν υπάρχει ένα πλαίσιο σε σχέση με τις πραγματογνωμοσύνες. Ο οποιοσδήποτε μπορεί να δηλώσει πραγματογνώμων. Γνωρίζετε όμως πολύ καλά ότι είναι μία πολύ σοβαρή δουλειά η πραγματογνωμοσύνη σε σχέση με οδικά ατυχήματα ή δυστυχήματα και ο πραγματογνώμονας θα πρέπει να έχει κάποια μίνιμουμ προσόντα, ένα επίπεδο εκπαίδευσης και επάνω απ' όλα πιστοποίηση. Άρα, να δούμε αυτόν τον τομέα της πραγματογνωμοσύνης.

Δεύτερον, πρέπει επιτέλους να δούμε το χρόνο ισχύος της άδειας οδήγησης -αναφέρομαι κυρίως στα ηλικιωμένα άτομα- ή να δούμε περιπτώσεις οδηγών που πάσχουν από ασθένειες που εξασθενούν τα αντανακλαστικά τους και έτσι οι άνθρωποι αυτοί εμπλέκονται συχνά σε τροχαία ατυχήματα. Πρόκειται για απλά πράγματα που, εάν τα δούμε και παρέμβουμε επ' αυτών, θα έχουμε θετικά αποτελέσματα χωρίς κανένα απολύτως κόστος.

Βεβαίως πρέπει να δούμε ξανά -νομίζω ότι έχει ωριμάσει το ζήτημα- τους σταθμούς ελέγχου επικινδύνων εμπορευμάτων και έναν κεντρικό φορέα που θα καθορίζει εν συνόλω τη λειτουργία αυτών των σταθμών ελέγχου επικινδύνων εμπορευμάτων.

Η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων έχει προχωρήσει και στην τυπολογία και στη χωροθέτηση αυτών των σταθμών. Γιατί, λοιπόν, δεν υλοποιούμε το σχεδιασμό αυτό, κύριε Υπουργέ; Βεβαίως, είναι πολύ σημαντικό το θέμα αυτό, κύριοι συνάδελφοι, γιατί η Τροχαία, επικαλούμενη λόγους ασφαλείας, δεν μπορεί να κάνει παρά την οδό, άρα δεν δίνουμε στους ευρωπαϊκούς θεσμούς τα φύλλα ελέγχου και έτσι υφίσταμε τον κίνδυνο προστίμου. Πρέπει, λοιπόν, να δούμε και αυτό το ζήτημα των σταθμών ελέγχου επικινδύνων εμπορευμάτων.

Έρχομαι τώρα στο ζήτημα των ημιυπαίθριων, μόνο που, κύριε Πρόεδρε, θα πρέπει να είναι εδώ και κάποιος εκπρόσωπος του ΥΠΕΚΑ, ο κ. Σηφουνάκης για παράδειγμα, για να ακούσει τι λέμε. Ο κ. Λοβέρδος μας έκανε την τιμή και παρέστη στην Αίθουσα και μίλησε για την τροπολογία του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Μα και ο κ. Σηφουνάκης ήρθε και μίλησε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Εντάξει.

Έρχομαι στο θέμα των ημιυπαίθριων, κύριε Πρόεδρε. Με τον προηγούμενο νόμο, το ν.3775/2009 του κ. Σουφλιά, το πρόστιμο, η εισφορά για τους ημιυπαίθριους μειωνόταν κατά 50%, σε περίπτωση που ο ιδιοκτήτης ήταν πολύτεκνος. Έγινε η τροποποίηση του νόμου Σουφλιά από το νόμο της κ. Μπιρμπιλί για τους ημιυπαίθριους, αγαπητοί συνάδελφοι, και η βασική διαφορά των δύο νομοθετημάτων ήταν ότι το ευεργέτημα αυτό για τους πολύτεκνους έπαψε να ισχύει.

Εμείς, λοιπόν, προτείνουμε το ευεργέτημα αυτό, δηλαδή της μείωσης κατά 50% όσον αφορά το πρόστιμο διατηρησιμότητας των ημιυπαίθριων και άλλων χώρων, να το επαναφέρει η Κυβέρνηση και ζητάμε την επαναφορά της μείωσης αυτής για τους εξής λόγους: Πρώτον, διότι το άρθρο 21 του Συντάγματος ορίζει ξεκάθαρα ότι θα πρέπει η πολύτεκνη οικογένεια να προστατεύεται και να έχει μια ειδική μεταχείριση. Δεύτερον, διότι ο αξιότιμος Πρωθυπουργός της χώρας, απευθυνόμενος με χαρτισμό στις πολύτεκνες οικογένειες, δήλωσε ότι θα πρέπει να τις συνδράμουμε, να τις στηρίξουμε, να τους δώσουμε κίνητρα περαιτέρω ανάπτυξης τους και τέλος πάντων να τις συγχαρούμε για την προσφορά τους στην ελληνική κοινωνία. Τρίτον και κυρίως, το ζητάμε και αυτό, κύριε Υπουργέ, γιατί θεωρούμε ότι κάποιος πολύτεκνος πατέρας ή μητέρα που χρησιμοποιεί ως δωμάτια το υπόγειο του σπιτιού του ή κλείνει έναν ημιυπαίθριο χώρο, δεν το πράττει για λόγους πολυτελείας. Το πράττει γιατί θέλει να στεγάσει -να το πω απλά- την οικογένειά του, για να ικανοποιήσει τις στεγαστικές ανάγκες της οικογενείας.

Άρα, λοιπόν, πώς καλούμε τους ανθρώπους αυτούς να κατα-

βάλουν πραγματικά δυσβάσταχτα πρόστιμα διατηρησιμότητας, όταν ζώντας μέσα και βιώνοντας μια τέτοια δύσκολη οικονομική συγκυρία δεν μπορούν να το πράξουν; Ζητάμε, λοιπόν, την επαναφορά της ευεργετικής διάταξης του νόμου Σουφλιά περί μείωσης στο 50% του προστίμου διατηρησιμότητας ημιυπαίθριων χώρων για τους πολύτεκνους.

Έρχομαι τώρα στα διόδια. Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι καταλάβατε πολύ καλά τρία πράγματα από τη συζήτηση που προηγήθηκε στην Αίθουσα απ' όλες τις παρατάξεις. Θα κάνω μια επιτομή των ουσιαστικών αυτών πραγμάτων, που νομίζω ότι είναι γενικά συμπεράσματα και τα αποδεχόμαστε όλοι. Τι μας ενοχλεί στην υπόθεση των διοδίων;

Μας ενοχλεί, πρώτον, ότι καλούμε τον πολίτη να καταβάλει προκαταβολικά διόδια για δρόμους, που δεν χρησιμοποιεί. Εμείς, παραδείγματος χάριν, στη Λάρισα, πληρώνουμε τον «Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου Α.Ε.» χωρίς να έχουμε ακόμη τις σήραγγες, το δρόμο έτοιμο, που θα κάνει τη ζωή μας ευκολότερη.

Δεύτερον, μας ενοχλεί το ότι πληρώνουμε διόδια χωρίς να υπάρχει ένα παράπλευρο δίκτυο και χωρίς να υπάρχει ένα εναλλακτικό δίκτυο, διότι άλλο το εναλλακτικό δίκτυο, άλλο το παράπλευρο δίκτυο.

Τρίτον, μας ενοχλεί πάρα πολύ ο προεκλογικός εμπαιγμός της ελληνικής κοινής γνώμης από τον κ. Μαγκριώτη ο οποίος όπου βρισκόταν και όπου στεκόταν προεκλογικά δήλωνε ότι η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ θα περιορίσει το κόστος των διοδίων. Γνωρίζατε ότι δεν μπορούσατε να το κάνετε. Κακώς, λοιπόν, πυροδοτήσατε ελπίδες και ψευδαισθήσεις στον ελληνικό λαό. Γνωρίζατε πολύ καλά ότι δεν μπορούσατε να το κάνετε, διότι αν πηγαίνατε να εφαρμόσετε αμέσως τη μείωση των διοδίων, θα έπρεπε να επιδοτήσετε τον παραχωρησιούχο. Με τι χρήματα; Δεν μπορούσατε να τα βρείτε. Διαφορετικά, αν προχωρούσατε στη λύση της προεξόφλησης των εσόδων του κράτους από τα διόδια απευθυνόμενοι στις τράπεζες, θα πληρώνατε πάρα πολύ υψηλά επιτόκια. Άρα, λοιπόν, δεν θα μπορούσατε να υλοποιήσετε αυτήν τη δέσμευσή σας και το γνωρίζατε.

Λέτε τώρα ότι συνεχίζετε, κάνετε διαπραγματεύσεις και από το 2012, γιατί από το 2012 και μετά λαμβάνει ποσοστό επί των διοδίων το κράτος...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Σε έναν αυτοκινητόδρομο όμως.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Θα προχωρήσετε σε μείωση ύψους περίπου 30%. Θέλω να σας βάλω ένα προβληματισμό, κύριε Υπουργέ. Έστω ότι το κάνετε. Θα λείψουν έσοδα στο κράτος, τα οποία θα μπορούσαν να διοχετευτούν για τη συντήρηση του επαρχιακού οδικού δικτύου για παράδειγμα;

Ξέρετε τι λένε οι συγκοινωνιολόγοι; Γιατί σας βάζω τον προβληματισμό αυτό; Διότι οι συγκοινωνιολόγοι λένε ότι όταν γίνονται σύγχρονοι δρόμοι, τα ατυχήματα φεύγουν από αυτούς τους σύγχρονους δρόμους, που είναι ασφαλέστεροι και πηγαίνουν στο άλλο οδικό δίκτυο, το παλαιό οδικό δίκτυο, γιατί μένει ασυντήρητο.

Εγώ σας ερωτώ τώρα. Μελέτη του ΤΕΕ έδειξε ότι για να συντηρηθεί ένα χιλιόμετρο δρόμου ετησίως χρειάζονται τριάντα χιλιάδες ευρώ. Πώς θα ανταποκριθείτε εσείς σ' αυτό το κόστος της συντήρησης του άλλου οδικού δικτύου -όχι των συγχρόνων αυτοκινητοδρόμων- όταν θα περιορίσετε κατά 30%, όπως ισχυρίζεστε, το κόστος των διοδίων;

Θέλω να σας πω, λοιπόν: Μήπως και πάλι έχουμε την πυροδότηση φρούδων ελπίδων στον ελληνικό λαό; Μήπως και πάλι κάνετε μία σπέκουλα γύρω από αυτό το ζήτημα των διοδίων, την οποία πρέπει επιτέλους να σταματήσετε; Να πείτε την αλήθεια στον ελληνικό λαό, διότι δεν είναι απλά τα ζητήματα και επειδή η ελληνική κοινωνία έχει ωριμάσει, περιμένει να ακούει αλήθειες και δεν θέλει να ζει με ψευδαισθήσεις. Όταν, λοιπόν, εσείς προτάσατε -και καλά κάνετε- και όταν όλοι προτάσσουμε το ζήτημα της οδικής ασφάλειας, μένει και ένα μείζον ζήτημα συντήρησης του οδικού δικτύου της χώρας. Για όλα αυτά τα ζητήματα εμάς θα μας βρείτε στο πλευρό σας σε λύσεις, σε προτάσεις, σε θέσεις που πραγματικά βελτιώνουν.

Είδατε ότι ξεκίνησα την ομιλία μου καταθέτοντας συγκεκριμένες απλές προτάσεις άμεσα υλοποιήσιμες. Ζητάμε όμως από την

Κυβέρνηση να κοιτάει κατάματα τον ελληνικό λαό και να του λέει αλήθειες και μόνο αλήθειες. Μπούχτισε ο ελληνικός λαός να ακούει τόσα χρόνια ανέξοδα ψέματα.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): 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 επτά μαθητές και μαθήτριες και δυο εκπαιδευτικοί από το Γ' Δημοτικό Σχολείο Τρίπολης.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Είναι πατριώτες σας τα παιδιά, κύριε Υπουργέ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Διπλό χειροκρότημα, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο, για να κλείσετε με την ομιλία σας τη συζήτηση του νομοσχεδίου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Νομίζω, επειδή μιλούμε για μαθητές, ότι η πολιτική για την οδική ασφάλεια απευθύνεται ιδίως στη νέα γενιά και έχουμε υποχρέωση, πέραν των μαθημάτων ή του διαπαιδαγωγικού χαρακτήρα που πρέπει να έχει αυτή η πολιτική, να εθιστούν οι νεότεροι πολίτες αυτής της χώρας στο να είναι συνεπείς στην εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και εμείς οι μεγαλύτεροι να αντιληφθούμε –όπως το είπαμε σε άλλη συζήτηση– ότι τα τροχήλατα εγκλήματα έχουν θύματα κυρίως νέους ανθρώπους. Γι' αυτό ακριβώς το χρέος μας είναι αυξημένο.

Κλείνω τη συζήτηση, που ήταν παρά πολύ ουσιαστική, λέγοντας ότι θα αξιοποιήσουμε όλα όσα ακούστηκαν και δεν μπορούν να περιληφθούν σ' αυτό το νομοσχέδιο σε μια επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία μας.

Όσον αφορά τους αυτοκινητόδρομους, το θέμα συζητήθηκε αρκετά χτες. Δεν πρόκειται να επανέλθω σ' αυτό το θέμα. Δεν θα συνθηματολογήσουμε. Οι συνάδελφοι αντιλαμβάνονται τη δυσκολία των οικονομικών περιστάσεων και βεβαίως, επειδή οι όποιες διαπραγματεύσεις περιλαμβάνουν και ένα στοιχείο δανεισμού σε μια εποχή που η χώρα, αν θελήσει να δανειστεί, θα πρέπει να υιοθετήσει τα πολύ υψηλά spreads, καλό είναι να είμαστε παρά πολύ προσεκτικοί πριν πάρουμε τέτοιες αποφάσεις.

Αυτό που έχει αξία είναι να πούμε ότι στόχος μας είναι να στηρίξουμε τα έργα. Θα στηρίζουμε τα έργα παίρνοντας κατάλληλες αποφάσεις. Οι δύο ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται σ' αυτό το νομοσχέδιο κατατείνουν σ' αυτήν την κατεύθυνση. Από εκεί και πέρα, θέλουμε να είμαστε χρήσιμοι. Δεν θα εξωραϊσουμε την πραγματικότητα που δεν είναι ευχάριστη, κάθε άλλο μάλιστα, αλλά από την άλλη πλευρά δικαιολογείται κάθε αισιοδοξία γιατί πιστεύω ότι, πράγματι, αλλάξαν οι καιροί, αλλάζουν και τα πράγματα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 1 έως 19 και των τροπολογιών 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 ασφαλείας και την προστασία του Περιβάλλοντος, Κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις» και θα γίνει η ψήφισή τους χωριστά.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 όπως τροποποι-

ήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 4 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 9 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 10 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 11, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 11 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 12 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Παρών.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 13 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 14 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 14 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 15 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 16 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 16 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 17 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 17 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 18 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 18 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 19 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το άρθρο 19 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 242 και ειδικό 9, η οποία εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο, ως έχει;

Υπενθυμίζω ότι αφορά την έγκριση καταβολής δόσεων χρηματοδοτικής συμβολής του Δημοσίου στις συμβάσεις παραχώ-

ρησης των αυτοκινητοδρόμων αναλόγων με την πρόοδο του έργου.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 242 και ειδικό 9 έγινε δεκτή ως έχει, κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 243 και ειδικό 10, η οποία εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό; Αφορά την επιβολή προστίμων στα νοσοκομεία του ΕΣΥ και στα μέλη των Επιτροπών αξιολόγησης και διενέργειας διαγωνισμών που απορρίπτουν προσφορές προϊόντων ή προϊόντα που διαθέτουν την σήμανση πιστοποίησης CE, κατά παράβαση της κείμενης νομοθεσίας.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 243 και ειδικό 10 έγινε δεκτή, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 244 και ειδικό 11, η οποία εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο, ως έχει; Αφορά τους ημιυπαίθριους.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 244 και ειδικό 11 έγινε δεκτή ως έχει, κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το ακροτελεύτιο άρθρο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

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 Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία επί της αρχής και επί των άρθρων. Η ψήφισή του στο σύνολο αναβάλλεται για άλλη συνεδρίαση.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 14.20', λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 2 Δεκεμβρίου 2010 και ώρα 09.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου της πρότασης νόμου προς τον Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας: «Εκσυγχρονισμός του Γενικού Εμπορικού Μητρώου και απλούστευση διαδικασίας ίδρυσης επιχειρήσεων», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

