

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ
ΘΕΡΟΥΣ 2013

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΑ'
Τετάρτη 25 Σεπτεμβρίου 2013

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 2009
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 2024, 2035, 2036, 2037, 2038, 2043, 2047, 2048, 2054, 2058, 2063
3. Αναφορά στην επιτροπή ελέγχου των οικονομικών των κομμάτων και των Βουλευτών, σελ. 2039
4. Αναφορά στο κόμμα «Λαϊκός Σύνδεσμος – Χρυσή Αυγή», σελ. 2026, 2039, 2041, 2045

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών, σελ. 2009 - 2012
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 2012 - 2022
3. Ανακοίνωση του δελτίου επικαιρών ερωτήσεων της Πέμπτης 26 Σεπτεμβρίου 2013, σελ. 2023

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: "Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών - Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις", σελ. 2024 - 2063

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Χ. , σελ. 2024 – 2026, 2041 - 2063
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. , σελ. 2026 - 2041

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ Β. , σελ. 2036
ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Χ. , σελ. 2024, 2043, 2047, 2048, 2054, 2058, 2063
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. , σελ. 2024, 2038
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. , σελ. 2035, 2036, 2037, 2038
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. , σελ. 2047, 2048

B. Επί της αναφοράς στην επιτροπή ελέγχου των οικονομικών των κομμάτων και των Βουλευτών:

ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. , σελ. 2039

Γ. Επί της αναφοράς στο κόμμα «Λαϊκός Σύνδεσμος – Χρυσή Αυγή»:

ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ Ε. , σελ. 2026
ΜΩΡΑΪΤΗΣ Ν. , σελ. 2039
ΠΕΤΡΑΚΟΣ Α. , σελ. 2041
ΠΑΝΤΖΑΣ Γ. , σελ. 2045

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

ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ Γ. , σελ. 2029
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ. 2034, 2038
ΒΛΑΧΟΣ Γ. , σελ. 2040
ΒΟΡΙΔΗΣ Μ. , σελ. 2035, 2037, 2038, 2058, 2059

ΓΙΑΝΝΑΚΑΚΗ Μ. , σελ. 2037, 2060
ΔΙΑΚΑΚΗ Μ. , σελ. 2046, 2047
ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ Β. , σελ. 2036, 2037, 2056, 2058, 2059
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 2037, 2038, 2062
ΚΥΡΙΑΚΑΚΗΣ Β. , σελ. 2053
ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ Ι. , σελ. 2045
ΜΑΚΡΗ Ρ. , σελ. 2042, 2043
ΜΩΡΑΪΤΗΣ Α. , σελ. 2028
ΜΩΡΑΪΤΗΣ Ν. , σελ. 2039
ΝΤΟΛΙΟΣ Γ. , σελ. 2036, 2059, 2060
ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ Α. , σελ. 2032
ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ Ε. , σελ. 2026
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ Η. , σελ. 2031
ΠΑΝΤΖΑΣ Γ. , σελ. 2044
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. , σελ. 2035, 2038, 2055, 2056, 2059
ΠΕΤΡΑΚΟΣ Α. , σελ. 2041, 2042, 2058
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. , σελ. 2024
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. , σελ. 2038
ΦΩΤΙΟΥ Θ. , σελ. 2046
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ Δ. , σελ. 2043
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. , σελ. 2047, 2048, 2054

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΕ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2013

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΑ'

Τετάρτη 25 Σεπτεμβρίου 2013

Αθήνα, σήμερα στις 25 Σεπτεμβρίου 2013, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.04' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Γ' Σύνοδος) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΧΡΗΣΤΟΥ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 24-09-2013 εξουσιοδότηση του Τμήματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προέδρου τα Πρακτικά της Κ' συνεδριάσεως του, της Τρίτης 24 Σεπτεμβρίου 2013, σε ό,τι αφορά στην ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμων:

«1. Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2002 στη Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, του 1974».

2. «Κύρωση του Κύριου Μνημονίου Συμφωνίας μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας (στο εξής αναφερόμενο ως: «ΥΠΕΘΑ») και του Υπουργείου Άμυνας του Κράτους του Ισραήλ (στο εξής αναφερόμενο ως: «ΥΑΚΙ») για τις Άμυντικές, Στρατιωτικές, Στρατηγικές και Τεχνολογικές Σχέσεις και Συνεργασίας μεταξύ του ΥΠΕΘΑ και του ΥΑΚΙ».

3. «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ρωσικής Ομοσπονδίας για την Αμοιβαία Προστασία Διαβαθμισμένων Πληροφοριών».

4. «Πρόληψη και καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων και προστασία των θεμάτων αυτής και άλλες διατάξεις»)

Παρακαλείται η κυρία Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Τμήμα.

(Ανακοινώνονται προς το Τμήμα από την κ. Ραχήλ Μακρή, Βουλευτή Κοζάνης, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Ευβοίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία αιτείται την άμεση λήψη μέτρων για την εύρυθμη λειτουργία των ειδικών σχολείων.

2) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΙΟΡΔΑΝΗΣ (ΔΑΝΗΣ) ΤΖΑΜΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Έδεσσας Νομού Πέλλας αιτείται τη συμμετοχή του στην πράξη «Κέντρα Διά Βίου Μάθησης-Προγράμματα Εθνικής Εμβέλειας και Προγράμματα Τοπικής Εμβέλειας» του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων.

3) Ο Βουλευτής Πιερίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία παραθέτει καταγγελίες πολιτών της βόρειας Πιερίας που αφορούν τα προβλήματα που δημιουργεί η διέλευση βαρέων οχημάτων στο παλαιό εθνικό δίκτυο Θεσσαλονίκης-Αθηνών.

4) Οι Βουλευτές, Β' Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ και Α' Θεσσαλονίκης κ. ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία αιτείται την άμεση λήψη μέτρων για την εύρυθμη λειτουργία των ειδικών σχολείων.

5) Ο Βουλευτής Πιερίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία αιτείται τη διατήρηση της λειτουργίας της Χημικής Υπηρεσίας Κατερίνης.

6) Η Βουλευτής Α' Πειραιώς κ. ΜΑΡΙΑ ΡΕΠΟΥΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας διαμαρτύρεται για την απόφαση κατάργησης οργανικών θέσεων, καθώς και για το χειρισμό διοικητικών διαδικασιών από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

7) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΗΛΙΑΣ ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Γενική Συνομοσπονδία Αναπήρων και Θυμάτων Πολέμου Ελλάδας αιτείται την άρση των εξοντωτικών οικονομικών μέτρων κατά των αναπήρων και θυμάτων πολέμου.

8) Ο Βουλευτής Α' Πειραιώς κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Υπαλλήλων Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου εκφράζει τη διαμαρτυρία του για την ένταξη των υπαλλήλων σε καθεστώς κινητικότητας.

9) Οι Βουλευτές, Β' Αθηνών κ.κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ, Α' Αθηνών ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ και Ηρακλείου ΜΙΧΑΗΛ ΚΡΙΤΣΩΤΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ανώτατη Διοίκηση Ενώσεων Δημοσίων Υπαλλήλων αιτείται την αποτροπή μετακίνησης της προέδρου του συλλόγου υπαλλήλων σε άλλη υπηρεσία, με αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της άσκησης των συνδικαλιστικών της καθηκόντων.

10) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Σταυρούλα Τσούτσα εκφράζει την αντίθεσή της στην υποβάθμιση του μαθήματος της Πληροφορικής στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

11) Ο Βουλευτής Αργολίδος κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΔΕΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων Αργολίδας αιτείται την ενίσχυση της Αστυνομικής Διεύθυνσης Αργολίδας με αστυνομικό προσωπικό, ώστε να διασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία των παρεχόμενων υπηρεσιών της.

12) Οι Βουλευτές, Β' Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ και Α' Θεσσαλονίκης κ. ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο κ. Αχιλλέας Τσεπίδης διαμαρτύρεται για την απόφαση διακοπής του βοηθήματος του ΟΓΑ σε ομογενείς υπερήλικες.

13) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Μηχανικών Τεχνολογικού Τομέα Ανώτατης Εκπαίδευσης Δημοσίων Υπαλλήλων εκφράζει τη δυσανεξία της για την ενδεχόμενη κατάργηση του κλάδου ΤΕ Μηχανικών στο Υπουργείο Τουρισμού.

14) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματιών-Βιοτεχνών και Εμπόρων Νομού Ηρακλείου αιτείται την άμεση θεώρηση των βιβλίων ασθενείας όσων ασφαλισμένων έχουν καταβάλλει τις εισφορές έστω και ενός διμήνου.

15) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Εκπαιδευτικών Πολυτέκνων εκφράζει την αντίθεσή της στις διατάξεις του νομοσχεδίου του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων που πλήττουν τις πολύτεκνες οικογένειες.

16) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Διομήδης Σπινέλλης, καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, εκφράζει τη διαμαρτυρία του για την υποβάθμιση του μαθήματος της Πληροφορικής στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

17) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Θεολόγων εκφράζει την αντίθεσή της στο νέο πρόγραμμα σπουδών του μαθήματος των Θρησκευτικών.

18) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Γενικός Γραμματέας της Πανελληνίας Ένωσης Δημοσίων Πολιτικών Υπαλλήλων ΥΕΘΑ/ΓΕΣ διαμαρτύρεται για τις απολύσεις και την εφαρμογή του μέτρου της κινητικότητας στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας.

19) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου παραθέτει στοιχεία που αφορούν το γενικό δείκτη τιμών καταναλωτή.

20) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η ένωση δανειοληπτών παραθέτει τις απόψεις του σχετικά με ενέργειες του πρώην εισαγγελέα κ. Ιωάννη Σακκά που αφορούν την ικανοποίηση γενικού όρου συναλλαγών των τραπεζών.

21) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Αθανάσιος Βόλαγκας καταγγέλλει την πολιτική της Κυβέρνησης σχετικά με τον αποκλεισμό των ατόμων με φάσμα αυτισμού από την εκπαίδευση.

22) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Στρατής Μπαλάσκας παραθέτει καταγγελίες της διοίκησης του Πανελληνίου Συνδέσμου Ανωτάτων Τεχνικών Εταιρειών, που αφορούν απευθείας αναθέσεις έργων στις διαδικασίες κατασκευής των κέντρων πρώτης υποδοχής μεταναστών.

23) Η Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΧΡΥΣΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ ΓΙΑ-

ΤΑΓΑΝΑ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Αγγελική Παπαγεωργίου αιτείται την επίλυση εργασιακού της θέματος.

24) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Ευαγγελία Σελούντου και άλλοι εκπαιδευτικοί Φυσικής Αγωγής διαμαρτύρονται για τις υποχρεωτικές μετατάξεις εκπαιδευτικών από τη δευτεροβάθμια στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση.

25) Η Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΞΟΥΛΙΔΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Ασημουργών-Μεταλλοτεχνιτών Νομού Ιωαννίνων «Η Γιαννίτικη Τέχνη» αιτείται την άμεση λήψη μέτρων για την επίλυση αιτημάτων του κλάδου.

26) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Διονύσιος Καρυώτης αιτείται την επανεξέταση θεμάτων που αφορούν συνταξιοδοτικά δικαιώματα των αξιωματικών της Ελληνικής Αστυνομίας.

27) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα στέγασης του δημοτικού σχολείου Νέας Μανωλάδας του Νομού Ηλείας.

28) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Ιδιωτικών Υπαλλήλων Ελλάδος παραθέτει την αντίθεσή της σε οποιαδήποτε απόπειρα κατάργησης της κυριακάτικης αργίας και της απελευθέρωσης του ωραρίου των καταστημάτων.

29) Οι Βουλευτές, Β' Πειραιώς κ. ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ, Νομού Αττικής κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΚΙΟΚΑΣ και Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Δασκάλων και Νηπιαγωγών Χίου αιτείται τον άμεσο διορισμό δασκάλων στα Ψαρά.

30) Η Βουλευτής Κοζάνης κ. ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Όλγα Αμανατιάδου αιτείται την επανεξέταση θέματος που αφορά τη μεταγραφή του υιού της.

31) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά πρώην Δήμαρχο της Αχαΐας, ο οποίος, αν και συνταξιούχος, εμφανίζεται ακόμη ως δημόσιος υπάλληλος.

32) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά στο ενδεχόμενο διαχωρισμού του Ενιαίου Δήμου Καλαβρύτων σε δύο δήμους.

33) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά στη δράση των παιδεραστών στην Πάτρα.

34) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε Αλβανίδα υπήκοο, κληρονόμο Τούρκου μπέη, που εμφανίζεται ως ιδιοκτήτρια χιλιάδων στρεμμάτων στην Πέλλα.

35) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε καταγγελίες για τη λειτουργία και την οικονομική διαχείριση της ανεξάρτητης αρχής.

36) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά σε διοργάνωση κινητοποίησης για τη διάσωση του Νοσοκομείου Καλαβρύτων.

37) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά στο ρόλο της Αστυνομίας στο τραγικό συμβάν στην περιοχή της Αγιάς.

38) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην ανεξέλεγκτη διακίνηση ναρκωτικών σε συγκεκριμένες πλατείες της Πάτρας.

39) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά στην ανυπαρξία ελέγχου των τροφίμων στην Αχαΐα, εξαιτίας της μείωσης του αριθμού των κτηνιάτρων που ασκούν ελέγχους σε μια σειρά βασικών σημείων της τροφικής αλυσίδας.

40) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά σε μετακινήσεις Υπουργών με αεροσκάφη του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

41) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην έλλειψη νευροχειρουργού στο Παιδιατρικό «Καραμανδάνειο» Νοσοκομείο.

42) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε οικονομικά ζητήματα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

43) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά σε ελλείψεις καθαριστριών στα σχολεία με άμεσο κίνδυνο της υγείας των μαθητών.

44) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην εναπόθεση τοξικών αποβλήτων στο Πολυδένδρι της Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας.

45) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά σε καταγγελίες για ατασθαλίες στον κλάδο οδικών μεταφορών.

46) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά σε καταγγελίες για επενδυτικά σχέδια για φωτοβολταϊκά πάρκα.

47) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά έρευνα του Τμήματος Εσωτερικών Υποθέσεων του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος στο λιμάνι της Πάτρας.

48) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΝΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Ζίτσας Νομού Ιωαννίνων αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά την επιχορήγηση σχολικών μονάδων της περιοχής.

49) Η Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας κ. ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων Ακαρνανίας αιτείται την ενίσχυση των υπηρεσιών της εν λόγω αστυνομικής διεύθυνσης με συμπληρωματικές μεταθέσεις.

50) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Μελισσοκομικός Συνεταιρισμός Έδεσσας Νομού Πέλλας αιτείται την επανεξέταση της οικονομικής διαφοράς που προέκυψε στο Κέντρο Μελισσοκομίας Δυτικής Μακεδονίας

51) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Φυσικών Προσώπων Ομολογιούχων Ελληνικού Δημοσίου αιτείται τη στήριξη της πολιτείας για την επίλυση των προβλημάτων των μελών του.

52) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Χημικών Βορείου Ελλάδος παραθέτει την αντίθεσή του στην υποβάθμιση του μαθήματος της Χημείας στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

53) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Παναγιώτης Μιλτιάδους, εκπρόσωπος της Κίνησης Πολιτών, επισημαίνει την ανάγκη απόδοσης πολιτικής δικαιοσύνης και την πιστή τήρηση του ελληνικού Συντάγματος.

54) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ανώτατη Συνομοσπονδία Πολυτέκνων Ελλάδος εκφράζει τη αντίθεσή του στις διατάξεις του πρόσφατου πολυνομοσχεδίου του Υπουργείου Οικονομικών που πλήττουν ιδιαίτερα τις πολύτεκνες οικογένειες.

55) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων Αθηνών αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά τις άδειες του αστυνομικού προσωπικού.

56) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων 5ου Γενικού Λυκείου Βόλου αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά το ενδεχόμενο μετακίνησης μαθητών σε άλλο λύκειο για την παρακολούθηση μαθημάτων θετικής και τεχνολογικής κατεύθυνσης.

57) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία κάτοικοι της πόλης Καλαβρύτων αιτούνται τη διατήρηση της λειτουργίας και τη μη υποβάθμιση του Νοσοκομείου Καλαβρύτων σε Κέντρο Υγείας.

58) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Πολιτικών Μηχανικών Ελλάδας- Τοπικό Τμήμα Νομού Αχαΐας εκφράζει την αντίθεσή του στην κατάργηση του ΤΑΣ Νομού Αχαΐας και τη διαθεσιμότητα των υπαλλήλων.

59) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Ιατρών ΕΟΠΥΥ καταγγέλλει φαινόμενα υπερσυνταγογράφησης στο χώρο της υγείας.

60) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Βασιλική Παπαθανασίου εκφράζει τη διαμαρτυρία της για τη μη εφαρμογή δικαστικών αποφάσεων που την αφορούν.

61) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Καπνοπωλών, Ψιλικών και Περιπτέρων Μακεδονίας αιτείται διευκρινίσεων σχετικά με την πώληση προϊόντων καπνού.

62) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Εργατοϋπαλλήλων Χημικής Βιομηχανίας Ελλάδος αιτείται τη λήψη μέτρων για τη διατήρηση της εύρυθμης λειτουργίας της αμυντικής βιομηχανίας.

63) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Βασίλειος Αλεξίου αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά τη μείωση της ελάχιστης απόδοσης στις σταφίδες.

64) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Λασιθίου επισημαίνει την ανάγκη επαρκούς στελέχωσης του υποκαταστήματος ΙΚΑ Αγίου Νικολάου Λασιθίου.

65) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΠΑΡΙΣΗΣ (ΠΑΡΙΣ) ΜΟΥΤΣΙΝΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά την πρόωπη νομοθετική ρύθμιση από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής για την καύση εισαγόμενων απορριμάτων τύπου SRF στο Βόλο.

66) Η Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΘΟΥΛΙΔΟΥ

κατέθεσε αναφορά με την οποία το Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας εκφράζει την αντίθεσή του στις προτάσεις του Υπουργείου Οικονομικών για τη φορολόγηση των αγροτεμαχίων.

67) Ο Βουλευτής Ημαθίας κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Συνεταιρισμός Ραδιοταξί Βέροιας «ο Ερμής» αιτείται την επίλυση θέματος που αφορά στο πρόσθετο δικαίωμα ραδιοταξί, σύμφωνα με τις διατάξεις του υπό συζήτηση σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

68) Ο Βουλευτής Ημαθίας κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Εργοληπτών Ηλεκτρολόγων Βέροιας αιτείται την παραμονή του τμήματος βιομηχανίας στην Περιφερειακή Ενότητα Ημαθίας.

69) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Πρόεδροι των Δημοτικών Διαμερισμάτων Άσσου-Λεχαιού του Δήμου Κορινθίων αιτούνται την επίλυση θέματος που αφορά τις αντικειμενικές αξίες των ακινήτων της περιοχής.

70) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργατοτεχνιτών-Ναυτεργατών και Υπαλλήλων Διώρυγος Κορίνθου αιτείται την επανεξέταση των προμηθειών και των συμβάσεων στις οποίες έχει προβεί η ΑΕΔΙΚ σε συνδυασμό με το πρόγραμμα «Διαύγεια».

71) Οι Βουλευτές, Δράμας κ.κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ, Β' Αθηνών ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ, ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ, Επικρατείας ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΑΣ, Βοιωτίας ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΘΑΣ, Α' Αθηνών ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΛΑΡΗ, Α' Θεσσαλονίκης ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ και Πρεβέζης ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΡΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Ειδικό Δημοτικό Σχολείο Τυφλών Καλλιθέας αιτείται τη στελέχωση των λειτουργικών κενών από ειδικούς εκπαιδευτικούς.

72) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις σοβαρές ελλείψεις σε ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό, καθώς και σε ιατρικό εξοπλισμό που παρουσιάζει το Κέντρο Υγείας Ζαχάρως.

73) Ο Βουλευτής Αργολίδος κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΔΕΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι κ. κ. Γαρυφαλλιά Καλκανάκου, Δήμητρα Κλεμπετσάνη, Δέσποινα Μαρκοπούλου, Δήμητρα Οικονόμου, Βασιλική Σταυροπούλου και Φωτεινή Ταραβίρα, εργαζόμενες σχεδιάστριες ΔΕ της Δ' ΕΠΚΑ, εκφράζουν την αντίθεσή τους σε ενδεχόμενη κατάργηση του κλάδου Σχεδιαστών ΔΕ.

74) Οι Βουλευτές, Δράμας κ.κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ, Β' Αθηνών ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ, ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ, Επικρατείας ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΑΣ, Βοιωτίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΘΑΣ, Α' Αθηνών ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΛΑΡΗ, Α' Θεσσαλονίκης ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ και Πρεβέζης ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΡΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο διευθυντής του Ειδικού Δημοτικού Σχολείου Τυφλών Καλλιθέας αιτείται τη στελέχωση με εκπαιδευτικούς της ομάδας εργασίας για τη διασκευή-προσαρμογή, ανάγλυφη εικονογράφηση και μεταγραφή στο σύστημα Braille των διδακτικών βιβλίων της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης στο Κέντρο Εκπαίδευσης και Αποκατάστασης Τυφλών Καλλιθέας.

75) Η Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΞΟΥΛΙΔΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Παραγωγών Ενέρ-

γιας με φωτοβολταϊκά αιτείται την απόσυρση της συμμετοχής των φωτοβολταϊκών από τη χρηματοδότηση του μεταβατικού τέλους ασφάλειας εφοδιασμού.

76) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΠΑΡΙΣΗΣ (ΠΑΡΙΣ) ΜΟΥΤΣΙΝΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων 5ου Γενικού Λυκείου Βόλου εκφράζει την αντίθεσή του σε ενδεχόμενη μετακίνηση μαθητών σε άλλο λύκειο για την παρακολούθηση σημαντικών μαθημάτων κατεύθυνσης.

77) Οι Βουλευτές Μαγνησίας κ.κ. ΠΑΡΙΣΗΣ (ΠΑΡΙΣ) ΜΟΥΤΣΙΝΑΣ, ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ και ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο πρόεδρος του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας εκφράζει τη διαμαρτυρία του για τη διαθεσιμότητα διοικητικού προσωπικού του ιδρύματος.

78) Οι Βουλευτές, Β' Αθηνών κ. ΟΛΓΑ-ΝΑΝΤΙΑ ΒΑΛΑΒΑΝΗ και Α' Πειραιώς κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος διαμαρτύρεται για την επιχειρούμενη ενοποίηση των ασφαλιστικών τους ταμείων.

79) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γεράσιμος Φεσιάν δισμαρτύρεται για την έλλειψη πρόσβασης απόμων με αναπηρία στο Δημοτικό Μουσείο Καλαβρυτινού Ολοκαυτώματος.

80) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία τα Σωματεία Ταξί Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης, Πτολεμαΐδας, Χαλκιδικής, Κορίνθου Λάρισας και Σπάρτης διαμαρτύρονται για την υποχρεωτική είσπραξη του πρόσθετου δικαιώματος από τους οδηγούς ταξί.

81) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι κ.κ. Λάμπρος Καραγεώργος και Χρυσούλα Μελλά αιτούνται την επίλυση θέματος που αφορά στους Έλληνες φοιτητές των δημόσιων πανεπιστημίων της Κύπρου.

82) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Σύλλογοι των ραδιοταξί Κορίνθου, Σπάρτης, Άρτας Κιάτου, Λουτρακίου, Ναυπλίου και Καλαμάτας εκφράζουν την αντίθεσή τους στην υποχρεωτική είσπραξη του «πρόσθετου δικαιώματος» από τους οδηγούς ταξί.

83) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Κορινθίας αιτείται την προτίμηση ή τουλάχιστον την ίση μεταχείριση των κορινθιακών επιχειρήσεων στο διαγωνισμό προμηθειών του Κέντρου Κράτησης Λαθρομεταναστών Κορίνθου.

84) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι εργαζόμενοι αρχαιοφύλακες και καθαρίστριες του Μουσείου της Αρχαίας Νεμέας παραθέτουν τις απόψεις τους σχετικά με δικαστική απόφαση ασφαλιστικών μέτρων που αφορά το εργασιακό τους καθεστώς.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 74/24-07-2013 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γερμενή Γεωργίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 107803/ΙΗ ΕΞ /02-08-2013 έγγραφο από τον Υφυπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ταχ. Δ/ση : Α. Παπανδρέου 37
Τ.Κ. – Πόλη : 151 80 ΜΑΡΟΥΣΙ
Ιστοσελίδα : www.minedu.gov.gr
e-mail : tke@minedu.gov.gr
Τηλέφωνο : 210-344 23 20
FAX : 210-344 32 45
GKOSK

Βαθμός Ασφαλείας: 0 1 8 0 0 2 0 1 3
Να διατηρηθεί μέχρι:
Βαθμός Προτεραιότητας:

Μαρούσι, 2- 8- 2013
Αρ.Πρωτ.: 107803 ΙΗ ΕΞ.
103366 εισ.

ΠΡΟΣ : Τη Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου
✓ Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ: 1. Υπουργείο
- Υγείας
(Γραφείο κ. Υπουργού)
2. Βουλευτή κ.
- Γεώργιο Γερμενή
(Δια της Βουλής των Ελλήνων)

ΘΕΜΑ : «Απάντηση στην Ερώτηση
με αριθμό 74/24-7-2013»

Απαντώντας στην Ερώτηση με αριθμό 74/24-7-2013, την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Γερμενής με θέμα: «Χιλιάδες ανασφάλιστα Ελληνόπουλα αδυνατούν να εκδώσουν βιβλιάριο υγείας για εισαγωγή τους στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση», και στα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας κάνουμε γνωστά τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με τις διατάξεις της § 2 του άρθρου 7 του Π.Δ. 200/1998 (ΦΕΚ 161^Α/13-7-1998), μεταξύ των απαιτούμενων δικαιολογητικών για την εγγραφή των μαθητών στο νηπιαγωγείο είναι και η επίδειξη του Βιβλιαρίου Υγείας ή η προσκόμιση άλλου στοιχείου, στο οποίο να φαίνεται ότι έγιναν τα προβλεπόμενα εμβόλια και η οδοντολογική εξέταση.

Επίσης, σύμφωνα με τις διατάξεις της § 3 του άρθρου 7 του Π.Δ. 201/1998 (ΦΕΚ 161^Α/13-7-1998), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 27 του Ν.3687/2008 (ΦΕΚ 159^Α), μεταξύ των απαιτούμενων δικαιολογητικών για την εγγραφή των μαθητών στην Α' τάξη του δημοτικού σχολείου είναι και τα εξής :

- α) Πιστοποιητικό οδοντολογικής εξέτασης,
- β) Πιστοποιητικό καρδιολογικής και οφθαλμολογικής εξέτασης.

Σύμφωνα με την αρ. Φ.6/369/65741 /Γ1/15-5-2013 εγκύκλιο της Δ/σης Σπουδών Π.Ε. του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, τα δικαιολογητικά που αφορούν

πιστοποιητικά υγείας (οδοντολογική εξέταση για το Νηπιαγωγείο- οδοντολογική, καρδιολογική και οφθαλμολογική εξέταση για την Α' τάξη του Δημοτικού Σχολείου) μπορούν να κατατεθούν στις σχολικές μονάδες έως τις 13 Σεπτεμβρίου 2013.

Με την αρ. Φ.6/238/41143/Γ1/26-3-2013 εγκύκλιο της Δ/νσης Σπουδών Π.Ε. του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, διαβιβάστηκε στις σχολικές μονάδες Π.Ε. της χώρας η αρ. Υ3γ/ΓΦ13.1/Γ.Π/οικ.28090/21-3-2013 εγκύκλιος του Υπουργείου Υγείας, με την οποία ορίζεται η συγκρότηση κλιμακίων ιατρών προς διευκόλυνση των διαδικασιών χορήγησης πιστοποιητικών υγείας, προκειμένου για τις εγγραφές των μαθητών.

Επιπλέον, σύμφωνα με την §2, εδ. α, β, δ και στ, και §5 της αρ. 58410/Γ4/14-6-2005 (ΦΕΚ 859^Β/23-6-2005) Κ.Υ.Α : [2. Το Α.Δ.Υ. :

- Έχει προληπτικό χαρακτήρα, αποσκοπεί αποκλειστικά στην προστασία της ζωής των μαθητών και μαθητριών και χρησιμοποιείται ως βασικό στοιχείο στήριξής τους κατά τη συμμετοχή τους στο μάθημα της Φυσικής Αγωγής και γενικότερα στις σχολικές δραστηριότητες.

- Καταρτίζεται - συμπληρώνεται, με τη φροντίδα των γονέων και κηδεμόνων των μαθητών- τριών, από ιατρούς των οικείων Κέντρων Υγείας ή Περιφερειακών Γενικών Νοσοκομείων ή των Ασφαλιστικών φορέων των γονέων και κηδεμόνων ή από ιδιώτες παιδιάτρους και ιατρούς που παρακολουθούν την κατάσταση της υγείας των μαθητών.

- Έχει ισχύ δύο (2) σχολικών ετών για το Δημοτικό Σχολείο και τριών (3) σχολικών ετών για το Γυμνάσιο και το Λύκειο, αποτελεί δε αναγκαίο συνοδευτικό της ατομικής καρτέλας του μαθητή-τριας. Για το Νηπιαγωγείο το Α.Δ.Υ. ισχύει για όλο το χρονικό διάστημα φοίτησης σε αυτό.

- Για τους ανασφάλιστους Έλληνες και ανασφάλιστους Αλλοδαπούς και στις περιπτώσεις που οι γονείς ή οι κηδεμόνες αδυνατούν για οικονομικούς λόγους να προσκομίσουν το Α. Δ. Υ. ο διευθυντής της σχολικής μονάδας, ύστερα από έγγραφη και σύμφωνη γνώμη του γονέα ή κηδεμόνα, παραπέμπει το μαθητή ή τη μαθήτριά στο πλησιέστερο Κέντρο Υγείας ή Περιφερειακό Γενικό Νοσοκομείο για δωρεάν συμπλήρωση του Α.Δ.Υ.

Η παράλειψη κατάθεσης του Α.Δ.Υ. συνεπάγεται τον αποκλεισμό του μαθητή - τριας από το μάθημα της Φυσικής Αγωγής, στο οποίο θεωρείται αδικαιολογήτως απών καθώς και από άλλες σχετικές σχολικές δραστηριότητες].

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με την αρ. Φ.6/451/ 115136 /Γ1/16 - 9 -2010 εγκύκλιο του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων «Για τις ευαίσθητες κοινωνικά ομάδες κρίνεται απαραίτητη η συνεργασία των Δ/ντών των Σχολικών μονάδων και των Προϊσταμένων των Νηπιαγωγείων με τους ανωτέρω φορείς καθώς και με τους Φορείς Κοινωνικής Στήριξης (ΚΕ.ΕΛ.Π.ΝΟ), προκειμένου να διευκολυνθεί ο εμβολιασμός των μαθητών των ανωτέρω ομάδων».



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ



Εσωτερική διανομή

1. Γραφείο κ. Υφυπουργού
2. Δ/ση Σπουδών Α/θμιας Εκπ/σης
3. Τ.Κ.Ε.

2. Στην με αριθμό 11341/04-06-2013 ερώτηση της Βουλευτού κ. Κόλλια - Τσαρουχά Μαρίας δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΓΚΕ

1122240 ΕΞ 2013 / 4394/02-08-2013 έγγραφο από τον Υπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

<<



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αθήνα, 02/08/2013 - 15:09
Αριθ. Πρωτ.: ΓΚΕ 1122240 ΕΞ 2013 / 4394

Σελίδες απαντήσεων: 1

05 ΑΥΓ. 2013

Ταχ. Δ/ση : Λεωχάρους 2
Ταχ. Κωδ. : 105 62 ΑΘΗΝΑ
Πληροφορίες :
Μ.Ε.Ευδωρίδου
Τηλέφωνο : 210.32.35.132
210.32 34 735
FAX : 210.32.35.135

ΠΡΟΣ Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ: -Βουλευτή κ.Μ.Κόλλια-Τσαρουχά
Δια της Βουλής των Ελλήνων

ΘΕΜΑ: Η αριθμ.πρωτ. 11341/4.6.2013 ερώτηση

Σε απάντηση της με αριθμ.πρωτ.11341/4.6.13 ερώτησης, που κατέθεσε η Βουλευτής κ.Μ.Κόλλια-Τσαρουχά, σας γνωρίζουμε ότι το Υπουργείο Οικονομικών στο πλαίσιο της φορολογικής μεταρρύθμισης εξετάζει διάφορα σενάρια για την προώθηση των συναλλαγών με κάρτες πληρωμών (κάρτες αναλήψεων, χρεωστικών και πιστωτικών), παράλληλα με τις κάρτες αποδείξεων ως ένα μέσο για την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής. Όταν ολοκληρωθεί η διερεύνηση των οικονομικών, τεχνικών και νομικών εκφάνσεων του θέματος το Υπουργείο θα ανακοινώσει τις πρωτοβουλίες που προτίθεται να αναλάβει.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Γ. ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

>>



α/α
ΚΩΝ/ΝΟΣ Φ. ΡΑΜΦΟΣ
Π.Ε./Α'

3. Στην με αριθμό 11667/10-06-2013 ερώτηση του Βουλευτή κ. Πολύδωρα Βύρωνος δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΓΚΕ 1121672 ΕΞ

2013/4500/02-08-13 έγγραφο από τον Υπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:



05 ΑΥΓ. 2013

Αθήν02/08/2013 - 08:54α,
Αριθ.Πρωτ:ΓΚΕ 1121672 ΕΞ 2013 /4500

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ταχ. Δ/ση : Λεωχάρους 2
Ταχ. Κωδ. : 105 62 ΑΘΗΝΑ
Πληροφορίες : Α. Χατζαλή
Τηλέφωνο : 210.33.75.066
210.32.24.878
FAX : 210.32.35.135

ΠΡΟΣ : Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων
Απάντηση 3 σελίδες
ΚΟΙΝ: Βουλευτή κ. Β. Πολύδωρα
Δια της Βουλής των Ελλήνων

ΘΕΜΑ: Σχετικά με την αριθ.11667/10-6-2013 ερώτησης

Σε απάντηση της με αριθ. πρωτ. **11667/10-6—2013** ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Β. Πολύδωρας, σας γνωρίζουμε ότι :

Α. Με τις Α.Υ.Ο. που δημοσιεύτηκαν στο ΦΕΚ Β'3067/20-11-2012 και στο ΦΕΚ Β'2604/25-9-2012, ανατέθηκε στο ΔΕΚ Αθηνών η διενέργεια τακτικού φορολογικού ελέγχου όλων των ανέλεγκτων χρήσεων των 24 εξωχώριων εταιρειών της Δ.Ο.Υ. Κύμης και των 161 εξωχώριων εταιρειών της Δ.Ο.Υ. Κρανιδίου αντίστοιχα.

Με αφορμή τις ανωτέρω υποθέσεις καταγράφηκαν οι off-shore εταιρείες με ακίνητα στην Ελλάδα και έχουν καταγραφεί συνολικά 6.575 αλλοδαπές εταιρείες εκμετάλλευσης ακινήτων στην Ελλάδα.

Περαιτέρω, στο πλαίσιο σχεδίου για το φορολογικό έλεγχο των εξωχώριων εταιρειών της χώρας, το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη, έχουν προτεραιοποιηθεί και αποσταλεί για έλεγχο σχετικές υποθέσεις στις αρμόδιες ελεγκτικές υπηρεσίες, για αρκετές από τις οποίες έχει ήδη ολοκληρωθεί ο έλεγχος και έχουν προκύψει οριστικά αποτελέσματα. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα μέχρι σήμερα διαθέσιμα στοιχεία από το ΟΠΣ ΕΛΕΝΧΙΣ και την ιστοσελίδα της Γενικής Διεύθυνσης Φορολογικών Ελέγχων και Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων, στο σύνολο της χώρας διενεργείται έλεγχος σε 315 εταιρείες, εκ των οποίων έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος σε τριάντα τέσσερις (34) υποθέσεις, για τις οποίες έχουν βεβαιωθεί συνολικά 40.068.785,61€.

Ο έλεγχος των υπολοίπων υποθέσεων βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη (σε διάφορα στάδια) και τα αποτελέσματα αυτών θα γνωστοποιηθούν με την ολοκλήρωσή τους, με την επιφύλαξη των διατάξεων περί φορολογικού απορρήτου.

Β. Η Ελλάδα έχει προχωρήσει στην υπογραφή Συμβάσεων Ανταλλαγής Φορολογικών Πληροφοριών (T.I.E.A's) με χώρες που έχουν συμπεριληφθεί στον κατάλογο μη συνεργαζόμενων χωρών για το έτος 2013 (ΦΕΚ 106/01-02-2012). Πιο συγκεκριμένα, έχουν υπογραφεί οι Συμβάσεις με το Γκέρνσεϋ, το Γιβραλτάρ και τις Νήσους Κουκ (οι οποίες δεν έχουν τεθεί σε ισχύ), ενώ έχουν μονογραφηθεί οι Συμβάσεις με τον Μαυρίκιο, το Τζέρσεϋ, τη Σαμόα, τις Νήσους Κέιμαν και τις Βερμούδες.

Το αίτημα ανταλλαγής πληροφοριών υποβάλλεται από την αρμόδια αρχή του ενός συμβαλλόμενου Κράτους προς το άλλο συμβαλλόμενο Κράτος, δυνάμει της οικείων διατάξεων, αφού προηγουμένως το αιτούν Κράτος εξαντλήσει τα εσωτερικά μέσα πληροφόρησης, που διαθέτει σύμφωνα με το εσωτερικό του δίκαιο. Το αίτημα διοικητικής συνδρομής δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι ενέργεια «αλίευσης» πληροφοριών από το συμβαλλόμενο Κράτος προς το οποίο αυτό αποστέλλεται.

Η Διεύθυνση Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων, του Υπουργείου Οικονομικών ως αρμόδια αρχή για την ανταλλαγή πληροφοριών, δύναται να ζητήσει πληροφορίες από αρμόδια φορολογική αρχή, κατόπιν αιτήματος της αρμόδιας ημεδαπής φορολογικής αρχής που διενεργεί τον έλεγχο συγκεκριμένου κάθε φορά φυσικού/νομικού προσώπου, βάσει συγκεκριμένων στοιχείων που προκύπτουν κατά τον έλεγχο αυτό και με δεδομένο ότι η επιφορτισμένη με τον έλεγχο αρχή έχει εξαντλήσει τα εσωτερικά μέσα πληροφόρησης.

Σε αυτό το πλαίσιο, οποιαδήποτε από μέρους μας διοικητική ενέργεια για τον εντοπισμό του μη φορολογηθέντος εισοδήματος ελλήνων φορολογικών κατοίκων που αποκτάται από εξωχώριες εταιρείες (offshore companies) περιβάλλεται τον τύπο αιτήματος ανταλλαγής πληροφοριών προς την αλλοδαπή, για την εξέλιξη του οποίου ενημερώνεται η εκάστοτε ημεδαπή ελεγκτική αρχή.

Γ. Τέλος, σας γνωρίζουμε ότι σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 του ν. 4172/2013 «φορολογία εισοδήματος, επείγοντα μέτρα εφαρμογής του ν. 4046 /2012 του ν. 4093/2012 και του ν. 4127/2013 και άλλες διατάξεις» ένα νομικό πρόσωπο ή μια νομική οντότητα είναι φορολογικός κάτοικος Ελλάδος για οποιοδήποτε φορολογικό έτος, εφόσον ο τόπος άσκησης πραγματικής διοίκησης είναι στην Ελλάδα οποιαδήποτε περίοδο στη διάρκεια του φορολογικού έτους.



Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ



4. Στην με αριθμό 12659/08-07-2013 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παπαδημούλη Δημητρίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4828 ΓΚΕ

1121831 ΕΞ 2013/02-08-2013 έγγραφο από τον Υπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

05 ΑΥΓ. 2013

Σελίδες απάντησης 1
Σελίδες συνημμένων 2
Σύνολο σελίδων 3
Αθήνα, 2.8.2013

Αριθ.Πρωτ: 4828 ΓΚΕ 1121831 ΕΞ 2013

Ταχ. Δ/ση : Λεωχάρους 2
Ταχ. Κωδ. : 105 62 ΑΘΗΝΑ
Πληροφορίες : Μ. Λυμπέρη
Τηλέφωνο : 210.33.75.247
210.32.34.735
FAX : 210.32.35.135

ΠΡΟΣ : Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ: Βουλευτή κ.Δ.Παπαδημούλη
Δια Βουλής των Ελλήνων

ΘΕΜΑ: Η με αριθμ.πρωτ. 12659/8.7.2013 ερώτηση.

Σε απάντηση της με αριθμ.πρωτ.12659/8.7.2013 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ.Δ.Παπαδημούλης, σας επισυνάπτουμε το με αριθμ.πρωτ.9177/19.7.2013 έγγραφο του ΤΑΙΠΕΔ.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



Ι.ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ



ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ
1.Γραφείο κ. Υπουργού
2.ΤΑΙΠΕΔ
3.Γραφείο Κοιν. Ελέγχου

5. Στην με αριθμό 12985/16-07-2013 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παππά Χρήστου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 107797/ΙΗ ΕΞ/02-08-13

έγγραφο από τον Υφυπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ταχ. Δ/ση : Α. Παπανδρέου 37
Τ.Κ. – Πόλη : 151 80 ΜΑΡΟΥΣΙ
Ιστοσελίδα : www.minedu.gov.gr
Email : tke@minedu.gov.gr
Τηλέφωνο : 210-344 23 20
FAX : 210-344 32 45
ΑΝΚΑ

Βαθμός Ασφαλείας:
Να διατηρηθεί μέχρι:
Βαθμός Προτεραιότητας:

2013
2013

Μαρούσι, 2- 8 - 2013

Αρ.Πρωτ. 107797/ΙΗ ΕΞ
96810 εισ

ΠΡΟΣ : Τη Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου
✓ Τμήμα Ερωτήσεων
ΚΟΙΝ: 1. Υπουργεία
- Δημόσιας Τάξης και Προστασίας
του Πολίτη
- Υγείας
(Γραφεία κ. κ. Υπουργών)
2. Βουλευτή κ.
- Χρήστο Παππά
(Δια της Βουλής των Ελλήνων)

ΘΕΜΑ : «Απάντηση στην Ερώτηση
με αριθμό 12985/16-7-2013»

Απαντώντας στην Ερώτηση με αριθμό 12985/16-7-2013, την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Χρήστος Παππάς σχετικά με τη χρήση εξαρτησιογόνων ουσιών από εφήβους και στα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας κάνουμε γνωστά τα ακόλουθα:

Το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων ευαισθητοποιημένο σε θέματα που αφορούν στην πρόληψη και προαγωγή της υγείας των μαθητών/τριών, υλοποιεί Προγράμματα Αγωγής Υγείας στα σχολεία, με έμφαση σε δύο από τους βασικούς άξονες, οι οποίοι αποτελούν και τη θεματολογία κορμού: «Πρόληψη Χρήσης Εξαρτησιογόνων Ουσιών» και «Διαπροσωπικές σχέσεις – Ψυχική Υγεία». Οι άξονες αυτοί επικεντρώνονται, ο πρώτος στην πρόληψη της χρήσης Ναρκωτικών, Αλκοόλ και Τσιγάρου και ο δεύτερος στην επεξεργασία ψυχοκοινωνικών παραγόντων που διαμορφώνουν τη συμπεριφορά. Συγκεκριμένα, η αρμόδια Υπηρεσία του Υ.ΠΑΙ.Θ. εφαρμόζει Προγράμματα Αγωγής Υγείας στις σχολικές μονάδες Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, για την υλοποίηση των οποίων, συνεργάζεται με κυβερνητικούς και μη κυβερνητικούς φορείς.

Κάθε σχολικό έτος πραγματοποιούνται 6000 προγράμματα Αγωγής Υγείας, από τα οποία το 25% αφορά την πρόληψη της χρήσης εξαρτησιογόνων ουσιών και στα οποία η συμμετοχή των μαθητών/τριών είναι προαιρετική, ενώ τα αντίστοιχα προγράμματα που υλοποιούνται από ομάδες μαθητών/τριών, συντονίζονται από επιμορφωμένους εκπαιδευτικούς υπό την εποπτεία των Υπευθύνων Αγωγής Υγείας Πρωτοβάθμιας & Δευτεροβάθμιας. Όλα τα προγράμματα που αφορούν μαθητές/τριες τα πραγματοποιούν εκπαιδευτικοί των οικείων Σχολικών Μονάδων, ενώ οι

Ειδικοί Επιστημονικοί φορείς επιμορφώνουν τους εκπαιδευτικούς οι οποίοι στη συνέχεια εφαρμόζουν τα προγράμματα.

Το Υ.ΠΑΙ.Θ συνεργάζεται με Κέντρα Πρόληψης για την εφαρμογή προγραμμάτων με σχετική θεματολογία, όπως τα εξής: 'ΑΡΗΞΙΣ', 'ΔΙΟΛΚΟΣ', 'ΟΚΑΝΑ', 'ΠΡΟΣΒΑΣΗ', 'ΠΥΞΙΔΑ', 'ΣΕΙΡΙΟΣ', 'ΚΕΘΕΑ', 'ΙΡΙΔΑ' κ.α.

Περαιτέρω, το Υ.ΠΑΙ.Θ. έχει δημιουργήσει εκπαιδευτικό υλικό με θέμα «Ψυχική Υγεία-Διαπροσωπικές Σχέσεις», το οποίο είχε εγκριθεί ως εργαλείο στήριξης των εκπαιδευτικών και των μαθητών που συμμετέχουν σε προγράμματα πρόληψης. Επίσης, τα θέματα «Ψυχικής Υγείας-Διαπροσωπικών Σχέσεων» είχαν διαβιβαστεί στα σχολεία με τα αρ.Φ.11.2/818/78436/Γ1/25-7-2002, Γ2/6006/7-11-2001, Γ2/43520/25-4-2002(ΦΕΚ 543/τ.Β'1-5-2002), Γ2/21072β (ΦΕΚ 304/13-3-2003τ.Β') έγγραφα.

Το εκπαιδευτικό υλικό (έντυπης και ηλεκτρονικής μορφής), το οποίο χρησιμοποιείται για την υλοποίηση προγραμμάτων Αγωγής Υγείας στηριζόμενο στις αρχές ενεργητικής-βιωματικής μάθησης, περιλαμβάνει εγχειρίδια για εκπαιδευτικό - μαθητή και επιπρόσθετως, πληροφοριακό υλικό, το οποίο φέρει την έγκριση και τα πνευματικά δικαιώματα του Υ.ΠΑΙ.Θ.

Επιπλέον, στους εκπαιδευτικούς έχουν κοινοποιηθεί τα ΦΕΚ:

- 262 τ.Α23/12/2008 – Νόμος 3730 «Προστασία ανηλίκων από τον καπνό και τα αλκοολούχα και άλλες διατάξεις»

- 1286 τ.Α30/06/2009 – Υπουργική Απόφαση σε εφαρμογή του άρθρου 3 του ν. 3730/2008 για την προστασία των ανηλίκων από τον καπνό και το αλκοόλ.

Τέλος, με την αρ. πρωτ. 93007/Γ7/10-08-2012 Υπουργική Απόφαση, προκηρύχθηκε η πλήρωση των θέσεων των 59 Συμβουλευτικών Σταθμών Νέων (Σ.Σ.Ν.) και βάσει της αρ. πρωτ. 93008/Γ7/10-08-2012 στελεχώθηκαν και λειτουργούν στις Διευθύνσεις Εκπαίδευσης της χώρας.

Οι Σ.Σ.Ν. υπάγονται διοικητικά στην αρμοδιότητα των αντιστοίχων Διευθύνσεων Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης και παρέχουν τις υπηρεσίες τους προς τους μαθητές τόσο της Δευτεροβάθμιας όσο και της Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης.

Έργο των Σ.Σ.Ν. είναι:

Α) Η εφαρμογή, στήριξη και παρακολούθηση προγραμμάτων Αγωγής Υγείας για τους μαθητές, η παραγωγή και διανομή εκπαιδευτικού υλικού, η συνεχής ενημέρωση – επιμόρφωση των εκπαιδευτικών, ιδιαίτερα αυτών που εφαρμόζουν σχετικά προγράμματα καθώς και η αξιολόγηση σε τακτά χρονικά διαστήματα των αποτελεσμάτων εφαρμογής των προγραμμάτων σε επίπεδο σχολείου και νομού.

Β) Οι Σ.Σ.Ν. έχουν τη δυνατότητα εντοπισμού, διάγνωσης, βραχείας ψυχολογικής παρέμβασης και παραπομπής των περιπτώσεων μαθητών που χρήζουν ιδιαίτερης ψυχολογικής αντιμετώπισης. Στο πλαίσιο αυτό, παρέχουν και Συμβουλευτική Γονέων. Παράλληλα ασκούν προληπτική παρέμβαση στο πλαίσιο στήριξης της οικογένειας και κινητοποίησης των λοιπών κοινωνικών φορέων μέσω του σχολείου.

Γ) Η ευαισθητοποίηση της ευρύτερης κοινότητας σε θέματα Αγωγής Υγείας. Οι Σ.Σ.Ν. μπορούν να συμβάλλουν στην ευαισθητοποίηση της κοινότητας οργανώνοντας και συντονίζοντας ομιλίες, συζητήσεις, δραστηριότητες και με τη διανομή εντύπου και λοιπού υλικού.



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ



- Εσωτερική διανομή**
1. Γραφείο κ. Υφυπουργού
 2. Δ/ση Σ.Ε.Π.Ε.Δ.
 3. Τ.Κ.Ε.

6. Στην με αριθμό 13138/19-07-2013 ερώτηση των Βουλευτών κ. Δημαρά Ιωάννη, Αβραμίδη Γαβριήλ δόθηκε με το υπ' αριθμ.

107801/ΙΗ/02-08-13 έγγραφο από τον Υφυπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ταχ. Δ/ση : Α. Παπανδρέου 37
Τ.Κ. – Πόλη : 151 80 ΜΑΡΟΥΣΙ
Ιστοσελίδα : www.minedu.gov.gr
Τηλέφωνο : 210-344 23 20
FAX : 210-344 32 45
GKOSK

Βαθμός Ασφαλείας: 1
Να διατηρηθεί μέχρι: 2013
Βαθμός Προτεραιότη.: 1

Μαρούσι, 2- 8- 2013
Αρ.Πρωτ.: 107801 /ΙΗ
101814 εισ.

ΠΡΟΣ :Τη Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου
✓ Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ: Βουλευτές κ.κ.
- Γιάννη Δημαρά
- Γαβριήλ Αβραμίδη
(Δια της Βουλής των Ελλήνων)

ΘΕΜΑ : «Απάντηση στην Ερώτηση
με αριθμό 13138/19-7-2013»

Απαντώντας στην Ερώτηση με αριθμό 13138/19-7-2013, την οποία κατέθεσαν οι Βουλευτές κ. κ. Γιάννης Δημαράς και Γαβριήλ Αβραμίδης σχετικά με τις Πανελλαδικές Εξετάσεις, σας κάνουμε γνωστά τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 13 (Σύσταση Οργάνων Εξετάσεων) του Π.Δ. 60/2006 (ΦΕΚ 65 Α'), όπως αντικαταστάθηκε μερικώς με την παράγραφο 2 του άρθρου 2 του Π.Δ. 21/2011 (ΦΕΚ 72 Α'), ορίζεται ότι:

«Έργο ...[της]... Κ.Ε.Ε. είναι η γενική εποπτεία και ο συντονισμός διενέργειας των απολυτηρίων εξετάσεων της Γ' τάξης των ημερήσιων και της Δ' τάξης των εσπερινών Ενιαίων Λυκείων αντίστοιχα, στα μαθήματα που εξετάζονται σε εθνικό επίπεδο, η επιλογή και τελική διαμόρφωση των θεμάτων των εξετάσεων αυτών.....και γενικά η λήψη κάθε αναγκαίου μέτρου για την ομαλή διεξαγωγή και ολοκλήρωση των διαδικασιών των εξετάσεων και της βαθμολόγησης των γραπτών δοκιμίων.

Τα μέλη των Κ.Ε.Ε. ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων μετά από γνώμη των Α.Ε.Ι. και Τ.Ε.Ι προκειμένου για τα μέλη ΔΕΠ ή ΕΠ αντίστοιχα και του Κεντρικού Υπηρεσιακού Συμβουλίου Δ.Ε. (ΚΥΣΔΕ) προκειμένου για τους σχολικούς συμβούλους και τους καθηγητές Δ.Ε. οι οποίοι πρέπει να έχουν διδάξει το οικείο μάθημα στην αντίστοιχη τάξη κατά το ίδιο σχολικό έτος.»

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 18 (Διαδικασία επιλογής, διατύπωσης και διαβίβασης των θεμάτων των απολυτηρίων εξετάσεων των μαθητών της Γ' τάξης στα μαθήματα που εξετάζονται σε εθνικό επίπεδο) του Π.Δ. 60/2006 (ΦΕΚ 65 Α'), ορίζεται ότι:

«1. Στα μαθήματα που εξετάζονται σε εθνικό επίπεδο τα θέματα των εξετάσεων καθορίζονται από την οικεία Κεντρική Επιτροπή Εξετάσεων του άρθρου 13 του παρόντος Διατάγματος. Για το σκοπό αυτό η Κ.Ε.Ε. συνέρχεται στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο του Υπουργείου Παιδείας πριν από την έναρξη των εξετάσεων. Με ευθύνη της Κ.Ε.Ε. γίνονται όλες οι αναγκαίες ενέργειες για να αποφευχθούν τυχόν λάθη, ελλείψεις ή ασάφειες στα θέματα και για να διασφαλισθεί ότι αυτά είναι κλιμακούμενου βαθμού δυσκολίας, περιλαμβάνονται στην εξεταστέα ύλη, ανταποκρίνονται στις δυνατότητες των μαθητών και μπορούν να απαντηθούν στο χρόνο που οι τελευταίοι έχουν στη διάθεσή τους. Η Κ.Ε.Ε. καθορίζει τις διευκρινίσεις και τις συμπληρωματικές πληροφορίες που πρέπει να δοθούν στους εξεταζομένους.»

Τα θέματα που επελέγησαν στις Πανελλαδικές εξετάσεις Μαΐου-Ιουνίου 2013 ήταν σαφώς εντός διδακτέας – εξεταστέας ύλης, όπως προβλέπεται από το άρθρο 14 του ίδιου Π.Δ. και ήταν διαμορφωμένα σύμφωνα με τον τρόπο εξέτασης των μαθημάτων (άρθρο 15 του ίδιου Π.Δ.)

Με βάση τα ανωτέρω, αρμόδια για όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με τη διεξαγωγή των πανελλαδικών εξετάσεων είναι η Κεντρική Εξεταστική Επιτροπή η οποία λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 60/2006 (ΦΕΚ 65 Α') και όποτε κρίνει, λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλιστεί ο αντικειμενικός και αξιόπιστος χαρακτήρας των εξετάσεων.

Στρατηγική επιλογή και επιδίωξη του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων είναι η αναβάθμιση του εκπαιδευτικού μας συστήματος και η πλήρωση του ρόλου του στην οικονομικοκοινωνική ανάπτυξη της χώρας.



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ

>>)

Εσωτερική διανομή

1. Γραφείο κ. Υφυπουργού
2. Δ/νση Οργάνωσης και Διεξαγωγής Εξετάσεων
3. Τ.Κ.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Πέμπτης 26 Σεπτεμβρίου 2013, που έχει ως εξής:

1. Η με αριθμό 47/23-9-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Μεσσηνίας της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Λαμπρόπουλου προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου «Πάτρα– Πύργος– Τσακώνα» της Ολυμπίας Οδού.

2. Η με αριθμό 49/23-9-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Νομού Αττικής του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς – Ενωτικού Κοινωνικού Μετώπου κ. Αλεξίου Μητρόπουλου προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την ενημέρωση του ελληνικού Κοινοβουλίου για τη γνωμοδότηση από το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους για θέματα που αφορούν τη χώρα μας.

3. Η με αριθμό 48/23-9-2013 επίκαιρη ερώτηση του Ε' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Χαλκιδικής του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ιωάννη Δριβελέγκα προς τον Υπουργό

Οικονομικών, σχετικά με τη ρύθμιση οφειλών ανωνύμων αθλητικών εταιρειών.

4. Η με αριθμό 51/23-9-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Γαβριήλ Αβραμίδη προς τον Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, σχετικά με την αντιμετώπιση της αύξησης του ποσοστού ανεργίας στην Ελλάδα.

5. Η με αριθμό 50/23-9-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Τρικάλων της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Γεωργίου Κυρίτση προς τους Υπουργούς Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Οικονομικών, σχετικά με το πιλοτικό πρόγραμμα για το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα.

6. Η με αριθμό 52/23-9-2013 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Α' Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Λιάνας Κανέλλη προς τον Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την αντιμετώπιση των προβλημάτων στα ειδικά σχολεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών - Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της, στις 20-9-2013, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής και στην αυριανή συνεδρίαση θα συζητηθούν τα άρθρα και οι τροπολογίες του νομοσχεδίου ως μία ενότητα.

Από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΠΑΣΟΚ μάς γνωστοποιείται ότι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος για τη σημερινή συνεδρίαση ορίζεται ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Ντόλιος και ειδικός αγορητής ο κ. Μωραΐτης.

Από τους Ανεξάρτητους Έλληνες απεστάλη επιστολή με την οποία ορίζεται ως ειδικός αγορητής ο κ. Γαβριήλ Αβραμίδης και ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο κ. Βασίλειος Καπερνάρος.

Από τη Χρυσή Αυγή απεστάλη επιστολή με την οποία ορίζεται ως ειδικός αγορητής ο Βουλευτής Β' Αθηνών Ηλίας Παναγιώταρος και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. Ηλίας Κασσιδιάρης.

Από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας απεστάλη επιστολή, με την οποία ορίζεται ως ειδικός αγορητής ο Βουλευτής κ. Νικόλαος Μωραΐτης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, κύριε Παπαδημούλη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θέλω εξ αρχής να θέσω ένα σοβαρό θέμα επί της διαδικασίας. Στο συζητούμενο νομοσχέδιο κατατέθηκε την τελευταία στιγμή, μετά το πέρας της πρώτης ανάγνωσης στην αρμόδια επιτροπή, μια τροπολογία η υπ' αριθμόν 828, σημείο 6, την οποία εμείς θεωρούμε φωτογραφική, σκανδαλώδη, με έντονη οσμή διαπλοκής. Καταγγείλαμε το θέμα κατά τη δεύτερη ανάγνωση στην αρμόδια επιτροπή και ο παρών Υπουργός, ο κ. Χρυσόχοϊδης, το παρέπεμψε στον Υπουργό Δικαιοσύνης, τον κ. Αθανασίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Επιτρέψτε μου να σας διακόψω. Ήδη με πληροφόρησαν ότι σε λίγο θα έρθει ο κ. Αθανασίου, ο οποίος θα αποσύρει την τροπολογία. Εάν θέλετε, λοιπόν, καλύτερα να ζητήσετε τον λόγο όταν θα είναι και ο κ. Αθανασίου, γιατί θα μπορεί να δώσει και απάντηση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Είναι θετικό αυτό το νέο που μας φέρνετε, γιατί μέχρι τώρα ο κ. Αθανασίου δεν έχει μιλήσει αλλά δεν αρκεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Όταν θα είναι εδώ να τα πείτε. Τότε θα έχει τη δυνατότητα να σας απαντήσει. Εγώ τώρα τι να σας πω;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Χαίρομαι που λέτε ότι ο κ. Αθανασίου, επιτέλους, θα εμφανιστεί. Θα ήθελα να συζητήσουμε –και να μην κουκουλωθεί με την απόσυρση– πώς παρήχθη αυτή η τροπολογία, για ποιο λόγο προτάθηκε, ποιους εξυπηρετεί. Είναι θετικό ότι η Κυβέρνηση την αποσύρει, όπως λέτε, μπροστά στο δεδομένο ότι όλα τα κόμματα στην επιτροπή, πλην της Χρυσής Αυγής που απουσίαζε σ' αυτήν τη συζήτηση, τάχθηκαν εναντίον και ζήτησαν την απόσυρση αλλά παραμένει το βαρύ θέμα του πώς παράγονται αυτές οι τροπολογίες και ποιους εξυπηρετούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Θα σας απαντήσει ο κ. Αθανασίου.

Ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, κ. Μάξιμος Σενετάκης, για δεκαπέντε λεπτά.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν από ένα μήνα χρόνο ο ελληνικός λαός μας έδωσε μια συγκεκριμένη εντολή να αποτρέψουμε τη χρεοκοπία της χώρας και να διασφα-

λίσουμε την παραμονή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτήν την εντολή υλοποιούμε ενάμιση χρόνο τώρα. Γνωρίζουμε, όπως πολύ καλά γνωρίζουν όσοι μας τίμησαν με την ψήφο τους, πως οι συγκεκριμένες πολιτικές επιλογές συνεπάγονται μια σειρά μεταρρυθμίσεων για τη χώρα.

Ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης η Ελλάδα έχει υποχρέωση να προσαρμόζει διαρκώς τη νομοθεσία της με την ευρωπαϊκή. Ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ελλάδα έχει υποχρέωση να βάλλει τάξη στα δημόσια οικονομικά και να περιορίσει την κρατική σπατάλη που δημιουργεί ελλείμματα και υποθηκεύει με χρέη από τα δανεικά το μέλλον των παιδιών μας.

Ως χώρα που υιοθετεί το δυτικό μοντέλο ανάπτυξης η Ελλάδα έχει υποχρέωση να περιορίσει και να εκσυγχρονίσει ένα κράτος δυσκίνητο και αναποτελεσματικό που αντί να σχεδιάζει στρατηγικές ανάπτυξης και να κατευθύνει την επιχειρηματικότητα, την ανταγωνίζεται κρατώντας το ρόλο του επιχειρηματία με τα γνωστά αποτελέσματα. Αυτά έχουμε το θάρρος και την αποφασιστικότητα να τα αλλάξουμε.

Ως Κυβέρνηση που θέλουμε η χώρα να παραμείνει στον πυρήνα των προηγμένων δυτικών χωρών του κόσμου, έχουμε υποχρέωση να αναπροσαρμόσουμε το οικονομικό μοντέλο ανάπτυξης, δίνοντας πραγματικά την ευκαιρία στην ιδιωτική πρωτοβουλία να δημιουργήσει νέο πλούτο, πάντα όμως με σεβασμό σε ένα αυστηρό θεσμικό πλαίσιο όπου το κράτος θα έχει ρόλο ρυθμιστή, επόπτη και ελεγκτή των κανόνων λειτουργίας της ελεύθερης αγοράς για να συγκεντρώνει και να μοιράζει δίκαια τον πλούτο που θα παράγεται.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που ψηφίζουμε σήμερα είναι μέσα στο πνεύμα και τη λογική της πολιτικής που ακολουθούμε. Κατ' αρχάς, μιλάμε για προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου των υπεραστικών οδικών μεταφορών στις διατάξεις του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης 1370/2007. Με βάση αυτόν, η χώρα μας δεσμεύεται μέχρι το Δεκέμβριο του 2019 να προσαρμόσει όλες τις εθνικές ρυθμίσεις που αφορούν τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές, οδικές, σιδηροδρομικές ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς.

Συνεπώς, από τη στιγμή που είμαστε μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν τίθεται θέμα να μην προχωρήσουμε στις απαιτούμενες προσαρμογές. Μάλιστα, προχωρούμε σε αυτές τις προσαρμογές εγκαίρως και όχι στο παρά πέντε, όπως συνηθίζαν τα προηγούμενα χρόνια, με αποτέλεσμα να δυσφημείται η χώρα και να χάνει την αξιοπιστία της έναντι των εταίρων της.

Με το παρόν σχέδιο νόμου, λοιπόν, ξεκινάμε και ρυθμίζουμε τον τρόπο ανάθεσης και παροχής των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. Όπως πολύ καλά γνωρίζετε, με το ισχύον σύστημα, το κράτος διαθέτει τις υπεραστικές επιβατικές μεταφορές σε ιδιώτες, διατηρώντας ωστόσο τις μεταφορές ως δημόσιο αγαθό. Αυτό με απλά λόγια σημαίνει ότι προστατεύεται το δικαίωμα της μετακίνησης σε όλους τους πολίτες, ακόμα και των πλέον απομακρυσμένων περιοχών ή των άγονων γραμμών, όπως θα έλεγε κάποιος.

Κατά συνέπεια, δεν απελευθερώνουμε μια αγορά για να την παραδώσουμε στις ορέξεις και τα συμφέροντα του κεφαλαίου, όπως υποστηρίζουν ορισμένοι, αλλά διατηρούμε τη δυνατότητα στο κράτος να ρυθμίζει και να εποπτεύει καλύτερα τους κανόνες της αγοράς του συγκεκριμένου κλάδου και τον προετοιμάζουμε για την ομαλή μετάβαση στο καθεστώς που θα ισχύει όταν διακαίωμα εκμετάλλευσης εμπορικών γραμμών θα έχουν και ιδιώτες, πέραν των σημερινών επιχειρήσεων των ΚΤΕΛ, που επιτελούν κατά αποκλειστικότητα το κοινωνικό έργο.

Απελευθέρωση, ωστόσο, δεν σημαίνει ότι καταργείται η χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης ή αποζημίωσης στις μη εμπορικές γραμμές. Αντιθέτως, αυτό το πλεονέκτημα, θα έλεγε κανείς ότι αναγνωρίζεται σε τέτοιου είδους επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος.

Συνεπώς, με το παρόν νομοσχέδιο δεν θα σημάνει καμμία αρνητική επίπτωση για τους κατοίκους απομακρυσμένων περιοχών. Γι' αυτούς θα ισχύει ότι ισχύει και με το παρόν θεσμικό πλαίσιο. Το κράτος, χωρίς να αντίκειται στους ευρωπαϊκούς κανόνες περί ανταγωνισμού διατηρεί την ευχέρεια να χορηγεί πλεονεκτήματα

σε ιδιώτες για το μεταφορικό τους έργο, δηλαδή, αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή αποζημίωσης, ενώ σε περίπτωση που δεν υπάρχει ενδιαφέρον από ιδιώτη, το μεταφορικό έργο θα μπορεί να παρέχεται από δημόσιες επιχειρήσεις.

Πέραν βεβαίως της υποχρεωτικής προσαρμογής στις διατάξεις του ευρωπαϊκού δικαίου, η συγκεκριμένη αλλαγή –ή προσαρμογή, αν θέλετε- θεωρείται επιβεβλημένη, προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες και ταυτόχρονα να μειωθεί το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, ώστε να επωφεληθεί διπλά το επιβατικό κοινό.

Αυτός είναι πάντα ο σκοπός επ' ωφέλεια του επιβατικού κοινού. Αντιλαμβάνεστε μάλιστα ότι μια τέτοια αλλαγή σε μια χώρα τουριστική, όπως η Ελλάδα, δεν ευνοεί μόνο το εγχώριο επιβατικό κοινό αλλά βελτιώνει ολιστικά το πακέτο των προσφερόμενων υπηρεσιών έναντι των χιλιάδων ξένων τουριστών που επισκέπτονται κάθε χρόνο τη χώρα μας.

Το πνεύμα του νομοσχεδίου, λοιπόν, είναι πρώτον, η προσαρμογή της εσωτερικής νομοθεσίας με το ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο, δεύτερον, η προστασία του δικαιώματος της μετακίνησης σε όλους τους πολίτες ανεξαιρέτως, τρίτον, η αναβάθμιση του επιπέδου των προσφερόμενων υπηρεσιών, τέταρτον, η εξασφάλιση χαμηλότερου τιμήματος για το επιβατικό κοινό και πέμπτον, εφαρμογή αρχών διαφάνειας και ισότιμης μεταχείρισης των ανταγωνιζόμενων φορέων και επιχειρήσεων.

Το πώς θα λειτουργήσει όλο αυτό το σύστημα και το κυριότερο το πώς θα εξασφαλισουμε τη διαφάνεια και την ισότιμη μεταχείριση των ανταγωνιζόμενων φορέων και επιχειρήσεων προσδιορίζεται στο νομοσχέδιο με μια νέα αλλαγή, την ίδρυση Ανεξάρτητης Αρχής με την επωνυμία «Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών», τη λεγόμενη ΡΑΕΜ. Αυτή, θα έχει τον κεντρικό ρόλο για το σχεδιασμό του δικτύου των υπεραστικών γραμμών και τη διενέργεια δημόσιων ανοικτών διαγωνισμών. Αυτή, θα είναι αρμόδια για την απευθείας ανάθεση υπηρεσιών δημοσίων υπεραστικών μεταφορών, με σκοπό τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών. Αυτή, θα καθορίζει τις γραμμές της ελεύθερης επιλογής, κατόπιν πρωτοβουλίας των ενδιαφερομένων ή μετά από πρόταση των περιφερειών. Αυτή, θα χορηγεί το αντιστάθμισμα για τις λεγόμενες άγονες γραμμές και γενικά όλο το πλαίσιο λειτουργίας των επιβατικών μεταφορών.

Το σκεπτικό ιδρύσεως μιας τέτοιας αρχής, είναι ο σχεδιασμός να γίνεται με πιο επιστημονικό τρόπο και το κυριότερο το βάρος της εύρυθμης λειτουργίας της αγοράς ενός τόσο ευαίσθητου κοινωνικά τομέα, να φύγει από μια διεύθυνση του Υπουργείου Μεταφορών που δικαιούται να εκτελεί υπουργικές αποφάσεις και να μεταφερθεί σε έναν ανεξάρτητο φορέα. Με τον τρόπο αυτό το κράτος επιτελεί καλύτερα το ρόλο του ως ρυθμιστής, επόπτης και ελεγκτής της συγκεκριμένης αγοράς και επιτελεί καλύτερα τα διοικητικά του καθήκοντα.

Αυτό διασφαλίζεται επιπλέον, καθώς η ΡΑΕΜ υποχρεούται να συνεργάζεται στενά με τις περιφερειακές ενότητες οι οποίες εξακολουθούν να είναι οι γεωγραφικές βάσεις οργάνωσης των δημόσιων οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

Οι περιφέρειες από την πλευρά τους γνωρίζοντας το υφιστάμενο δίκτυο γραμμών, τις ανάγκες του επιβατικού κοινού και τις τοπικές συνθήκες, θα υποβάλουν τις προτάσεις τους στη ρυθμιστική αρχή, καθώς και προτάσεις για την χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος ή και αποζημίωσης για κάθε γραμμή.

Πρέπει όμως να είναι προτάσεις τεκμηριωμένες με στοιχεία για τις ανάγκες του επιβατικού κοινού, την ιστορική εξέλιξη της επιβατικής κίνησης αλλά και εκτιμήσεις για τη μελλοντική εξέλιξη της επιβατικής κίνησης. Βάσει αυτών των προτάσεων, η ρυθμιστική αρχή θα καθορίζει το δίκτυο των υπεραστικών γραμμών, σε ποιες από αυτές θα χορηγεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης, σε ποιες θα χορηγεί και αποζημίωση, το οποίο στο εξής θα αποτελεί αντικείμενο δημόσιου διαγωνισμού.

Στο σημείο αυτό, είναι χρήσιμη η διάκριση των υπεραστικών γραμμών σε υπεραστικές γραμμές όπου χορηγείται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης στον ανάδοχο με ανώτατο κόμιστρο και καθορισμένο επίπεδο ελάχιστων απαιτήσεων, υπεραστικές γραμμές όπου η χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος δεν επαρκεί για την προσέλκυση ιδιωτικών επιχειρήσεων -εδώ

έχουμε τις λεγόμενες «άγονες γραμμές»- κι έτσι προβλέπεται παράλληλη χορήγηση αντισταθμίματος και υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής όπου υπάρχει εμπορικό ενδιαφέρον και στις οποίες, χωρίς να ανταγωνίζονται τους αναδόχους, δύναται να υπάρξει εμπλουτισμός του δικτύου και των επιλογών του επιβατικού κοινού.

Με απλά λόγια, μέσω της παραπάνω διάκρισης των υπεραστικών γραμμών, της σύγκρισης της ανεξάρτητης αρχής και της συνεργασίας της με τις περιφέρειες, επιτυγχάνεται η αξιολόγηση της κάθε γραμμής κατά τρόπο που το κράτος να μην επιβαρύνεται αδικαιολόγητα το έξοδο της αποζημίωσης ή να παρεμβαίνει στις συνθήκες του ανταγωνισμού παραχωρώντας αδικαιολόγητα αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης. Έτσι, με την αξιολόγηση μπαίνει τάξη, αποτρέπονται περιττές κρατικές δαπάνες ή αδικίες και εξασφαλίζεται η διαφάνεια.

Ειδικά δε για τη διενέργεια των διαγωνισμών, η ρυθμιστική αρχή υποχρεούται να δημοσιεύει πληροφορίες τουλάχιστον ένα χρόνο πριν, να προσδιορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις και το ανώτατο κόμιστρο ανά χιλιόμετρο και τις προσφερόμενες αποζημιώσεις και να κρίνει τους αναδόχους και με τη χαμηλότερη προσφορά στο κόμιστρο.

Επίσης κατ' εξαίρεση, η ΡΑΕΜ μπορεί να αναθέτει οδικές υπεραστικές επιβατικές μεταφορές χωρίς διαγωνισμό, για να διασφαλίσει τη συνεχή προσφορά μεταφορικού έργου όπου το αναγκαίο μεταφορικό έργο είναι περιορισμένο. Έτσι, εξασφαλίζεται πως κανείς κάτοικος αυτής της χώρας θα απολέσει το δικαίωμα της μετακίνησης.

Μια άλλη αρμοδιότητα της ρυθμιστικής αρχής αφορά στην ύπαρξη και λειτουργία των επιβατικών σταθμών. Ως γνωστόν, σήμερα οι υφιστάμενοι σταθμοί ανήκουν σε ιδιωτικούς φορείς και εξυμνητούν αποκλειστικά τα ΚΤΕΛ. Λόγω όμως του δημόσιου χαρακτήρα των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, το δίκτυο των σταθμών θα πρέπει να είναι δημόσιο και να εξασφαλίζει πρόσβαση σε όλους ανεξαρτήτως τους φορείς που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών.

Το νομοσχέδιο διαχωρίζει τη λειτουργία των σταθμών από το μεταφορικό έργο αλλά και από την ιδιοκτησία επ' αυτών. Νέοι σταθμοί, σταθμοί που ανήκουν σε φορείς του δημοσίου ή σταθμοί που κατασκευάζονται με ΣΔΙΤ εντάσσονται υποχρεωτικά στο δίκτυο δημοσίων σταθμών.

Οι υφιστάμενοι σταθμοί εντάσσονται κι αυτοί, εφόσον το επιθυμούν οι ιδιοκτήτες τους, και θα υπόκεινται στους γενικούς κανόνες που ισχύουν για τους δημόσιους, όσοι δε δεν ενταχθούν στο δημόσιο δίκτυο, θα μπορούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες με όρους του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Πάντως ο έλεγχος και η εποπτεία των σταθμών, όπως και των αναδόχων που εκτελούν μεταφορικό έργο, παραμένει στην αρμοδιότητα των περιφερειών, που επιβάλλουν κυρώσεις και αποδίδουν τα πρόστιμα ως έσοδα στη ρυθμιστική αρχή.

Έσοδο επίσης συνιστά το 0,5% επί των ακαθαρσιών εισπράξεων όλων των επιχειρήσεων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές, καθώς και επί των ακαθαρσιών εισπράξεων από τα τέλη χρήσης δημοσίων σταθμών. Αντίστοιχα, οι δαπάνες λειτουργίας υπολογίζονται στα 700.000 ευρώ ετησίως και η εφάπαξ δαπάνη εξοπλισμού στις 300.000 ευρώ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα μέλη της αρχής -ο πρόεδρος, ο αντιπρόεδρος και τα τρία μέλη- ορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, ότι οι αποφάσεις της αρχής υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, ότι οι πιστώσεις και η λειτουργία της εγγράφονται στον κρατικό προϋπολογισμό, ο οποίος συντάσσει κάθε οικονομική χρήση και ότι ο ισολογισμός της ελέγχεται από ορκωτούς λογιστές. Σε περίπτωση θετικού αποτελέσματος, το 80% αποδίδεται ως έσοδο στον κρατικό προϋπολογισμό.

Επιπλέον, η πλήρωση νέων θέσεων δεν θα γίνει με νέες προσλήψεις αλλά με μετάταξη δημοσίων υπαλλήλων από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Σχετικά με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, για την οποία υπάρχουν ορισμένες πρόνοιες στο Μέρος Τρίτο του νομοσχεδίου, επιτρέψτε μου να επισημάνω ότι επανακαθορίζονται ορι-

σμένες αρμοδιότητές της, όπως το να διενεργεί ακροάσεις για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, να εκδίδει κανονισμό ακροάσεων κ.ο.κ..

Επίσης, θα ήθελα να αναφέρω ότι με την υπουργική απόφαση εγκρίνεται η κατασκευή και εν γένει εκτέλεση έργων επί της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και έργων σύνδεσης βιομηχανικών, βιοτεχνικών, εμπορικών και συναφών χώρων με δαπάνες ενδιαφερόμενου φυσικού ή νομικού προσώπου.

Νομίζω ότι η συγκεκριμένη ρύθμιση είναι άλλη μια απόδειξη της αλλαγής αντίληψης για το νέο μοντέλο οικονομικής ανάπτυξης που πρέπει να επικρατήσει πλέον στη χώρα και να παράσχει κίνητρα και διευκολύνσεις σε ιδιώτες να επενδύσουν στη χώρα, ώστε και ανάπτυξη να δημιουργηθεί και νέες θέσεις απασχόλησης. Την ίδια άλλωστε λογική έχει και η πρόνοια του νομοσχεδίου με την οποία παρατείνεται η ισχύς των ορισμένων βεβαιώσεων εγγραφής εργοληπτικών επιχειρήσεων στο οικείο μητρώο, καθώς θα ανακουφίσει σημαντικά τον κατασκευαστικό κλάδο, ο οποίος έχει πληγεί σημαντικά από την οικονομική κρίση.

Μια σειρά από τροπολογίες που έχουν κατατεθεί και πρέπει να τις συζητήσουμε, θα συζητηθούν αύριο στη συζήτηση επί των άρθρων, οπότε κύριε Υπουργέ, περιμένουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΑΓΑΚΗΣ**)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Με επιστολή που πήραμε από τον Πρόεδρο της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Φώτη Κουβέλη ορίζεται ως ειδική αγορήτρια στο παρόν νομοσχέδιο η Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάρη και Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος η Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. Μαρία Γιαννακάκη.

Τον λόγο έχει η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ κ. Ευγενία Ουζουνίδου.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου προτού μπω στη ουσία του πολυνομοσχεδίου-ποτ πουρί που συζητάμε σήμερα, να αναφερθώ στα συγκλονιστικά γεγονότα των τελευταίων ημερών και στη δολοφονία του αντιφασίστα Παύλου Φύσσα από τους εγκληματίες του ναζιστικού μορφώματος της Χρυσής Αυγής.

Είναι λυπηρό να φτάνουμε στο «και πέντε», για να ανακαλύψουν κάποιοι ξαφνικά, η Κυβέρνηση και τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, αυτό που από καιρό προειδοποιούμε, ότι όταν κλωσάς αυγά φιδιών, μην περιμένεις να βγουν αηδόνια.

Δεν είναι ώρα για παιχνίδια εξουσίας ούτε μικροκομματικών υπολογισμών εκμετάλλευσης του φασιστικού φαινομένου. Είναι ώρα ισχυρών δεσμεύσεων για την εξάρθρωση των διασυνδέσεων της Χρυσής Αυγής στην Αστυνομία και στον κρατικό μηχανισμό. Είναι ώρα εφαρμογής της νομοθεσίας, ώστε να αντιληφθούν οι νεοναζί ότι δεν θα απειλούν ατιμώρητοι τη δημοκρατία και τη σωματική ακεραιότητα των πολιτών. Επιβάλλεται να γίνει συζήτηση στη Βουλή, όπως ζήτησε και ο Πρόεδρος μας, ώστε η καθεμιά πολιτική δύναμη και όλες μαζί να αναλάβουν δημοσίως τις ευθύνες τους.

Είναι ευχάριστο που ακούσαμε από τον κύριο Πρόεδρο, ότι θα αποσυρθεί το άρθρο 6 της τροπολογίας 828/6. Ελπίζω να μας δώσουν εξηγήσεις για ποιον λόγο κατέβηκε μια τέτοια τροπολογία.

Σε ό,τι αφορά το πολυνομοσχέδιο, όπως φάνηκε τόσο από τη δομή και τη φιλοσοφία του πολυνομοσχεδίου όσο και από τις καίριες σημασίας τροπολογίες που καταθέσατε μέσα στα μαύρα μεσάνυχτα, ακολουθείτε για άλλη μια φορά τη συνήθη πρακτική σας τα μνημονιακά αυτά χρόνια. Εξακολουθείτε να μη σέβεστε το θεσμό του Κοινοβουλίου και τη δημοκρατία, ενώ σαφής είναι η έλλειψη εθνικού σχεδιασμού και πολιτικής για θέματα ανάπτυξης και ζητήματα υποδομών. Ακόμα και αν έχετε οποιαδήποτε εθνική πολιτική, την υποστέλλετε μπροστά στις μνημονιακές επιταγές και τις προσαγές της τρόικας αδιαφορώντας για τις επιπτώσεις στο κοινωνικό σύνολο.

Πριν από τέσσερις μήνες, στο προσχέδιο του νομοσχεδίου που καταθέσατε για διαβούλευση δημιουργούσατε τη Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών μετεξελίσσοντας τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ενώ σήμερα με το παρόν νομοσχέδιο

δημιουργείτε τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και διατηρείτε τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Σε δύο μήνες τροποποιείτε το σχεδιασμό σας για τη διαχείριση των οδικών υπεραστικών μεταφορών καθώς και των σιδηροδρομικών. Είναι δυνατόν, κύριοι συνάδελφοι, να νομοθετούμε με ορίζοντα τετραμήνου;

Πολλά είναι τα θέματα που πραγματεύεται το παρόν νομοσχέδιο και οι κατατεθείσες υπουργικές τροπολογίες, όπως ζητήματα υπεραστικών οδικών μεταφορών, θέματα σιδηροδρομικά, θέματα αρμοδιότητας Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων, οδικής ασφάλειας, τηλεπικοινωνιών, εργασιακά και άλλα.

Αναφορικά με τις ρυθμίσεις για τις οδικές υπεραστικές μεταφορές, αντί να προωθήσετε ρυθμίσεις προκειμένου να επιλυθούν τα διαχρονικά και σημαντικά προβλήματα της σημερινής υφιστάμενης κατάστασης προς όφελος του κοινωνικού συνόλου, οδηγείτε στην πλήρη απελευθέρωση και φιλελευθροποίηση το σύστημα οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

Σαφής είναι ο στόχος σας να παραδώσετε τις υπεραστικές οδικές μεταφορές σε μεγάλους οικονομικούς κολοσσούς και να οδηγήσετε τον τομέα σε ολιγοπώλια.

Η πλήρης απελευθέρωση και φιλελευθροποίηση του συστήματος, προφανώς, δεν επιλύει τα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης και οδηγεί πρώτον, σε αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων. Σε αυτό, συνηγείται και το γεγονός ότι το 0,5% από τις ακαθάριστες εισπράξεις όλων των επιχειρήσεων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές θα μετακυλιστεί στο αντίτιμο του κόμιστρου και συνεπώς στην τσέπη του επιβατικού κοινού. Αξιοπρόσεκτο μάλιστα είναι ότι για πρώτη φορά οι επιβάτες θα κληθούν να πληρώσουν και για τις αποσκευές τους πέραν του επιτρεπόμενου ορίου. Αυτό, ξέρετε, γίνεται σε αεροπορικές εταιρείες, όπως για παράδειγμα στη «RYANAIR».

Δεύτερον, θα οδηγήσει σε επιδείνωση και ελαχιστοποίηση των υπηρεσιών μεταφοράς για τους κατοίκους απομακρυσμένων περιοχών, ορεινών και νησιωτικών περιοχών.

Τρίτον, θα οδηγήσει στην περιθωριοποίηση των σημερινών μεμονωμένων επαγγελματιών του χώρου.

Τέταρτον, θα οδηγήσει σε επισφάλεια, αν όχι σε απόλυση, χιλιάδες εργαζόμενους στο χώρο των οδικών υπεραστικών μεταφορών, των σιδηροδρόμων και της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.

Πέμπτον, θα οδηγήσει σε επισφάλεια τη μετακίνηση πληθυσμιακών ομάδων που χρήζουν ιδιαίτερης προστασίας και μνείας, όπως των ΑΜΕΑ, των πολυτέκνων, των μαθητών, των φοιτητών, των φαντάρων και των ανέργων.

Θα επαναλάβουμε για άλλη μια φορά ότι υιοθετείτε τους κανονισμούς, όπως και τον κανονισμό 1370/2007, κατά το δοκούν. Συγκεκριμένα. Πρώτον, ενώ στον κανονισμό 1370/2007 προβλέπεται μεταβατική περίοδος προσαρμογής μέχρι το 2019, η Κυβέρνηση σπεύδει ταχέως, με τη δικαιολογία ότι πρέπει να έχουμε αποτελέσματα το συντομότερο δυνατόν. Έχουν κάνει κάποιες επενδύσεις τα «ΚΤΕΛ Α.Ε.», έχουν κάνει σταθμούς, έχουν πάρει δάνεια, έχουν ανανεώσει το στόλο τους, υπολογίζοντας ότι το 2019 πρόκειται να γίνει αυτή η αλλαγή, η απελευθέρωση. Σήμερα τι κάνουν;

Δεύτερον, στο άρθρο 2 παράγραφος β' του κανονισμού 1370/2007, ορίζεται ως αρμόδια αρχή κάθε δημόσια αρχή ή ομάδα δημόσιων αρχών κράτους- μέλους ή κρατών- μελών, η οποία έχει την εξουσία να επεμβαίνει στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή ή κάθε άλλο όργανο στο οποίο έχει ανατεθεί τέτοια αρμοδιότητα.

Εσείς επιλέγετε τη δημιουργία ρυθμιστικής αρχής, απαξιωνοντας για άλλη μια φορά τη Δημόσια Διοίκηση, εκχωρώντας δημόσια κρατική εξουσία σε ρυθμιστική αρχή που λειτουργεί, όπως η μέχρι σήμερα εμπειρία δείχνει, ως φερέφωνο της πολιτικής εξουσίας, των οικονομικών ελίτ, αδυνατώντας να ανταποκριθεί στους στόχους που εσείς οι ίδιοι στο νεοφιλελεύθερο μοντέλο θέτετε.

Είναι, λοιπόν, απορίας άξιον, πώς σε καιρούς βαθιάς ύφεσης και κρίσης ιδρύεται η ανωτέρω ΡΑΕΜ σε εθνικό επίπεδο μόνο για τις υπεραστικές συγκοινωνίες στο εσωτερικό της χώρας, ενώ ως εθνική αρχή υφίσταται το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Με το νομοσχέδιο, δημιουργείται επιπλέον ένα σύστημα δημόσιων υπεραστικών μεταφορών περισσότερο συγκεντρωτικό παρά αποκεντρωτικό. Ο ρόλος της περιφέρειας, του κατ' εξοχήν για εμάς οργάνου σχεδιασμού και ελέγχου, υποβαθμίζεται σε υποστηρικτικό όργανο της ΡΑΕΜ και όργανο εποπτείας των φορέων που παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, χωρίς καμμία αρμοδιότητα λήψης αποφάσεων.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι η ΡΑΕΜ θα καθορίζει της αφετηρίες, τα δρομολόγια, τις ενδιάμεσες και τις τερματικές στάσεις σε δρομολόγια της περιφέρειας, η ΡΑΕΜ που θα είναι στο κέντρο, μακριά από την περιφέρεια. Για ποια αποκέντρωση, επομένως, μιλάμε;

Ο σχεδιασμός και η παροχή του μεταφορικού επιβατικού έργου θα καθορίζεται από την έχουσα υπερεξουσίες ΡΑΕΜ, που θα λάβει υπόψιν, πέραν των προτάσεων των περιφερειών, όλα τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, τις κοινωνικές και επιβατικές ανάγκες, την υφιστάμενη επιβατική κίνηση, καθώς και τα διαθέσιμα οικονομικά στοιχεία.

Τίθεται έτσι σε αμφιβολία εάν οι απομακρυσμένες περιοχές της χώρας θα εξακολουθήσουν να έχουν πρόσβαση στο υπεραστικό δίκτυο, παρά τις διαβεβαιώσεις της πολιτικής ηγεσίας, ενώ υποκριτικά και δίχως ίχνος ντροπής γίνεται αναφορά στην αιτιολογική έκθεση ότι με φειδώ πρέπει να προτείνουν οι περιφέρειες τις λεγόμενες «άγονες γραμμές», τις γραμμές με αποζημίωση.

Βέβαια, για εμάς δεν υπάρχουν άγονες γραμμές. Υπάρχουν επιβάτες και κάποιοι απομακρυσμένων περιοχών, που η πολιτεία υποχρεούται να τους παρέχει το αυτονόητο δικαίωμα της μεταφοράς.

Τέλος, αναφορικά με το δίκτυο δημόσιων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, στο μέλλον η ΡΑΕΜ θα αποφασίσει τους όρους ένταξης των υφιστάμενων σταθμών στο δίκτυο των δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, τα οποία σήμερα, όπως ξέρουμε όλοι μας, είναι ιδιωτικά.

Με τι ανταλλάγματα; Με τη λογική, λοιπόν, και την αντίληψη του ιδιωτικού ανταγωνισμού, εάν οι ιδιώτες πάροχοι αρνηθούν να ενταχθούν στο οδικό δίκτυο, για τους δικούς τους ιδιαίτερους οικονομικούς λόγους, πώς αλήθεια θα λειτουργήσει αυτό το εθνικό δίκτυο;

Στο χώρο των σιδηροδρόμων, προχωράτε σε διαμελισμό εσωτερικών εταιρειών των σιδηροδρομικών μεταφορών προκειμένου να είναι πιο εύκολη η ιδιωτικοποίησή τους. Για άλλη μια φορά αδιαφορείτε για την ευρωπαϊκή πρακτική και μάλιστα για χώρες, όπως παραδείγματος χάριν είναι η Γερμανία, η οποία προχώρησε σε λογιστικό μεν διαχωρισμό των εταιρειών του σιδηροδρομικού δικτύου αλλά όχι σε εταιρικό.

Επιπλέον, με το παρόν νομοσχέδιο παραδίδετε την προίκα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως τη συμπεριλάβατε και στην πρόσκληση ενδιαφέροντος στο ΤΑΙΠΕΔ, προκειμένου να ξεπουληθεί, ενώ τη συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την αναθέτετε στην μόλις πρόσφατα ιδρυθείσα Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, της οποίας μάλιστα το πλεονάζον προσωπικό θα βγάλετε και σε διαθεσιμότητα.

Διατηρείτε και αναβαθμίζετε την υφιστάμενη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, δίνοντάς της αρμοδιότητες σε θέματα ασφαλείας και χορήγησης αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Εκεί που προ δύο μηνών σχεδιάζατε να μετεξελιζόταν η ΡΑΣ σε ρυθμιστική αρχή χερσαίων μεταφορών, τώρα όχι μόνο τη διατηρείτε και την αναβαθμίζετε αλλά δημιουργείτε και τη νέα ΡΑΕΜ, εκχωρώντας δημόσια κρατική εξουσία σε ρυθμιστικές αρχές που δεν ελέγχονται, που εξυπηρετούν τις ανάγκες μιας νεοφιλελεύθερης αγοράς και στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Αναφορικά με τις ρυθμίσεις για τις επενδύσεις τρίτων στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή υπέρ του δημοσίου και υπέρ του διαχειριστή υποδομής έχοντας τον χαρακτήρα δωρεάς προς το ελληνικό δημόσιο, εμείς θεωρούμε ότι: Πρώτον, απαιτείται θεσμική θωράκιση που να διασφαλίζει τα συμφέροντα του δημοσίου. Δεύτερον, όπως τονίσαμε και στην επιτροπή, διατηρούμε σοβαρές επιφυλάξεις για τη γενικόλογη αναφορά ότι με την εισηγήση του διαχειριστή υποδομής, θα καθορίζεται ο φορέας υλοποίησης του έργου αυτού που θα εκτελείται με τη συγχρηματοδότηση ιδιώτη.

Όπως σημειώνουν και οι εργαζόμενοι της «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.», στην ουσία παραχωρείται απόλυτη πρωτοβουλία στην εκάστοτε διοίκηση, δημόσιας, ιδιωτικής ή και μεικτής σύνθεσης αλλά και στον αρμόδιο Υπουργό να επιλέγουν προς ποια κατεύθυνση δημοσίου, ιδιωτικού συμφέροντος θα κατευθύνουν τις μελέτες και τις κατασκευές της σιδηροδρομικής υποδομής και επιδομής. Η εποπτεία των έργων θα βρίσκεται ενδεχομένως σε εταιρείες ιδιωτικών συμφερόντων, οι οποίες θα επιβλέπουν και άλλες ιδιωτικές, πιθανόν κοινών συμφερόντων, με επακόλουθη καταστρατήγηση του διακριτού ρόλου ελεγκτή και ελεγχόμενου.

Αναιρείται, δηλαδή, στην πράξη ο ρόλος ελέγχου του δημοσίου τομέα επί του επιδιδόμενου και συνδεόμενου με το εθνικό δίκτυο έργου. Οι αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια, στην ποιότητα αλλά και στο οικονομικό τίμημα, προδιαγράφονται εξαιρετικά σοβαρές.

Αναφορικά με τις διατάξεις για τις αστικές μεταφορές, έχουμε να κάνουμε με σκανδαλώδεις φοροαπαλλαγές ΤΑΠ και οφειλόμενου φόρου εισοδήματος, ώστε η προς ιδιωτικοποίηση εταιρεία να πουληθεί καθαρή από στοιχειώδεις φορολογικές υποχρεώσεις. Έχουμε να κάνουμε ουσιαστικά με απαράδεκτες διατάξεις και πρωτοφανείς χαριστικές ρυθμίσεις.

Οι ανωτέρω ρυθμίσεις, σε συνδυασμό με τις διατάξεις για τον εκκαθαριστή της Ολυμπιακής Αεροπορίας και με τις ρυθμίσεις για την ΕΥΔΑΠ και την ΕΥΑΘ που προβλέπονται στην τροπολογία, διαμορφώνουν ένα ευνοϊκό περιβάλλον για τις σχεδιαζόμενες ιδιωτικοποιήσεις καθώς και για την προστασία του εκκαθαριστή.

Όσον αφορά τις τροποποιήσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αυτές αποτελούν αποσπασματικού και χαριστικού χαρακτήρα ρυθμίσεις -παραδείγματος χάριν, κατάργηση ρεζέρβας προς όφελος εισαγωγών εμπορών, παραπομπή στις καλές δεσές όσον αφορά τις προδιαγραφές για τα σχολικά λεωφορεία- και επ' ουδενί δεν είναι υπέρ της προστασίας των επιβατών.

Επίσης, για εμάς είναι πρώτιστο θέμα οδικής ασφάλειας το όριο ηλικίας των οδηγών, όπως εκφράστηκε και από φορείς στην επιτροπή.

Έχουμε καταθέσει σχετική τροπολογία επί του ζητήματος, καθορίζοντας το όριο ηλικίας των οδηγών λεωφορείων και των επιβατικών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων στα εξήντα πέντε έτη.

Αναφορικά με τις ρυθμίσεις για τα ΚΤΕΟ, σημειώνουμε τη στοχευμένη απαξίωση των δημόσιων ΚΤΕΟ. Επιμένετε να καταθέσετε την ίδια διάταξη. Και πέραν του ότι στερεί έσοδα από τον κρατικό προϋπολογισμό -τουλάχιστον 6 εκατομμύρια ετησίως- αποδεικνύετε συνεπείς στην προσπάθειά σας να διαλύσετε το δημόσιο τεχνικό έλεγχο της χώρας.

Σε ό,τι αφορά τα θέματα της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων, κρίνουμε αναγκαίο να σταματήσει η αποσπασματική αντιμετώπιση των θεμάτων του Κώδικα Δημοσίων Έργων όσο και των μελετών των δημοσίων έργων. Κρίνεται απαραίτητη η επαναξιολόγηση των εργοληπτικών εταιρειών και των πτυχίων που χρησιμοποιούνται.

Όσον αφορά τη διαδικασία επιλογής των μελών της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, αγαπητοί συνάδελφοι, κρίνετε το. Είναι δυνατόν ο πρόεδρος και αντιπρόεδρος να επιλέγονται και να διορίζονται από το Υπουργικό Συμβούλιο και τα λοιπά μέλη να διορίζονται από τον Υπουργό ο οποίος ασκεί την κατά νόμο εποπτεία της εν λόγω αρχής;

Η ΕΕΤΤ, παρά το γεγονός ότι δεν προβλέπεται και δεν εντάσσεται στην κατηγορία των ανεξάρτητων αρχών του Συντάγματος, είναι τελικά μια βασική, σπουδαία και πανίσχυρη εθνική ρυθμιστική αρχή.

Κλείνοντας, υπογραμμίζουμε ότι οι υπεραστικές μεταφορές στη χώρα μας δεν ανταποκρίνονται στη σύγχρονη πραγματικότητα. Οι αδυναμίες εντοπίζονται στη μέχρι σήμερα ασκούμενη πολιτική των κομμάτων του δικομματισμού, που αντί να αντιμετωπίσουν τα πραγματικά προβλήματα, κινήθηκαν στη λογική εξυπηρέτησης συγκεκριμένων συμφερόντων σε βάρος της κοινωνίας, της ανάπτυξης και του επιβατικού κοινού.

Για εμάς, ο σιδηρόδρομος αποτελεί τον κορμό του συστήματος μεταφορών και γι' αυτό πρέπει να ανασυρθεί από τη χειμερία νάρκη που τον καταδίκασαν οι μνημονιακοί εταίροι. Στην κατεύ-

θυνση αυτή, βασικό βήμα είναι η διασφάλιση του δημόσιου χαρακτήρα του και ο νέος επιχειρησιακός προσανατολισμός.

Η αντιστροφή της πραγματικότητας αυτής προϋποθέτει ανάπτυξη υπεραστικών μεταφορών με γνώμονα την ανάπτυξη της χώρας και της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, ανάδειξη του σιδηροδρομικού δικτύου ως κύριου και κατ'εξοχήν μεταφορικού μέσου για το υπεραστικό έργο, ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου, ολόπλευρη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού χωρίς διαθεσιμότητες.

Για τις τροπολογίες και τα άρθρα θα μιλήσουμε αύριο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Το Νόμο έχει ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ κ. Μωραΐτης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές αναμφίβολα αποτελούν ένα πολύ σημαντικό κομμάτι των δημόσιων μεταφορών. Ο στόχος είναι να υπάρχουν φθηνές και ποιοτικές υπηρεσίες για τους πολίτες. Η σημασία αυτού του στόχου, αναδεικνύεται ακόμη περισσότερο όλα αυτά τα χρόνια της κρίσης, στα οποία εκ των πραγμάτων σημειώθηκε μια στροφή των πολιτών προς τα δημόσια μέσα μεταφοράς και βέβαια προς τις υπεραστικές οδικές μεταφορές.

Με το παρόν νομοσχέδιο επιχειρείται ένα βήμα μπροστά σε μια διαδρομή που ξεκινά με το πρώτο διάταγμα για τη συγκοινωνία στην επαρχία το οποίο εκδόθηκε στη χώρα μας το 1912. Από τότε, λοιπόν, έχουμε μια σημαντική νομοθετική διαδρομή και εξέλιξη, με σταθμό το ν.2119/1952 με τον οποίο δημιουργούνται στη χώρα μας τα ΚΤΕΛ.

Με το παρόν νομοσχέδιο πάμε ένα ακόμα βήμα μπροστά προς τη μερική απελευθέρωση, η οποία, όμως, έχει και τις δεσμεύσεις που επιβάλλει το δημόσιο συμφέρον.

Έχουμε, λοιπόν, έναν Κοινοτικό Κανονισμό, τον 1370/2007 ο οποίος ορίζει ότι τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης οφείλουν μέχρι το τέλος του 2019 να προσαρμόσουν το Εθνικό Δίκαιο στις διαδικασίες που αυτός προβλέπει αναφορικά με τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές. Με το παρόν νομοσχέδιο γίνεται ένα πρώτο βήμα προσαρμογής σε αυτόν τον κανονισμό και ειδικά όσον αφορά τις υπεραστικές επιβατικές μεταφορές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει ένα ερωτηματικό -και έχουν ακουστεί αρκετά κυρίως στην επιτροπή, αλλά και σήμερα- για το χρόνο κατάθεσης του νομοσχεδίου, μιας και υπήρχε από τον ίδιο τον κανονισμό το περιθώριο προσαρμογής έως το 2019.

Θα ήθελα, λοιπόν, να σημειώσω τα εξής: Αγαπητοί συνάδελφοι, η χώρα έχει πληρώσει στην κυριολεξία πολλές φορές και την αργοπορία, αλλά και την αναβλητικότητα σε σχέση με την εφαρμογή ή την εναρμόνιση με το Κοινοτικό Δίκαιο. Σε καμία περίπτωση δεν ισχυρίζομαι ότι πρέπει να υπάρχει βιασύνη, πρόσκαιρα νομοσχέδια, γραμμένα «στο πόδι», προκειμένου να παρουσιάσουμε μια εικόνα ταχύτερης προσαρμογής. Υποστηρίζω, όμως, ότι πρέπει να βλέπουμε μπροστά και με σοβαρότητα, υπευθυνότητα και τεχνοκρατική, αλλά και πολιτική επάρκεια να φέρουμε νομοσχέδια νωρίτερα από τις προβλεπόμενες ημερομηνίες. Είναι ανάγκη η χώρα να βγαίνει πιο μπροστά και να μην είναι ο αιώνιος ουραγός στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ειδικά στην περίπτωση του παρόντος νομοσχεδίου, βάσει του Κανονισμού, το έτος 2019, όπως είπα και πριν, αποτελεί το απώτατο όριο προσαρμογής. Όμως, εάν δούμε τις νέες διαδικασίες που προβλέπονται, όπως και τα χρονοδιαγράμματα των διαγωνισμών, αλλά και της υποχρεωτικής ενημέρωσης για την προκήρυξη διαγωνισμού χρειάζεται μια έγκαιρη προετοιμασία, για να υλοποιηθούν όλα όπως πρέπει.

Η βασικότερη ρύθμιση του νομοσχεδίου είναι ο διαχωρισμός της λειτουργίας των ΚΤΕΛ. Θα υπάρχουν οι γραμμές αποκλειστικού έργου, δηλαδή εκείνες όπου ο ανάδοχος εξασφαλίζει την αποκλειστικότητα εκτέλεσης του έργου, θα υπάρχουν οι άγονες γραμμές, δηλαδή εκείνες για τις οποίες ο ανάδοχος εξασφαλίζει την αποκλειστικότητα και ταυτόχρονα λόγω μικρού οικονομικού ενδιαφέροντος και μια επιδότηση και τέλος, θα υπάρχουν οι γραμμές ελεύθερης επιλογής, όπου ο οποιοσδήποτε τηρεί τις

προϋποθέσεις θα μπορεί να εκτελεί δρομολόγια, αρκεί όμως να μην προκαλεί αθέμιτο ανταγωνισμό στις υπόλοιπες γραμμές.

Εγώ έθεσα έναν προβληματισμό για τη δυνατότητα του κρατικού προϋπολογισμού να στηρίξει την επιδότηση των άγονων γραμμών. Πιστεύω, όμως, ότι παρουσιάστηκε από τον Υπουργό μια συγκεκριμένη επιχειρηματολογία και θα είμαστε φυσικά εδώ, για να παρακολουθήσουμε και την εφαρμογή του νόμου σε τόσο ευαίσθητα σημεία.

Έχει γίνει μεγάλη συζήτηση εντός και εκτός της Αίθουσας για το κατά πόσο αυτό το μοντέλο που εισάγει το νομοσχέδιο ενισχύει τον ανταγωνισμό. Η αλήθεια είναι ότι δεν έχουμε μια στροφή προς έναν ελεύθερο ανταγωνισμό. Ουσιαστικά, στρέφουμε το υπάρχον σύστημα σε ένα μοντέλο με διαγωνιστικές διαδικασίες.

Ακούστηκαν, επίσης, διάφορα και στην επιτροπή και σήμερα. Σε ένα πλαίσιο ιδεολογικής σύγχυσης σήμερα ακούσαμε για μεγάλους οικονομικούς κολοσσούς, όπως και απόψεις ότι παραδίδονται σε μεγάλες εταιρείες και μονοπώλια οι υπεραστικές μεταφορές, αγνοώντας το γεγονός ότι σήμερα στη χώρα μας έχουμε ένα μεγάλο και ισχυρό μονοπώλιο.

Η εκτίμησή μας είναι ότι σημασία έχει αυτό το νέο πλαίσιο να μπορεί να επιφέρει διαφάνεια, μείωση στο κόστος μετακίνησης των επιβατών και βεβαίως, καλύτερες και ποιοτικές υπηρεσίες. Και αυτό σημαίνει, βέβαια, ότι θα επιτύχουμε πλήρη γεωγραφική κάλυψη της χώρας.

Εκτιμούμε ότι το νομοσχέδιο δημιουργεί αυτές τις προϋποθέσεις, ώστε να επιτύχουμε αυτούς τους στόχους. Θα δούμε εάν θα υπάρξει και επενδυτικό ενδιαφέρον. Γνωρίζουμε όλοι το δύσκολο οικονομικό περιβάλλον. Τα πράγματα δεν θα είναι εύκολα, τουλάχιστον σε αυτή την πρώτη φάση. Η προκήρυξη των διαγωνισμών ανά περιφερειακή ενότητα μπορεί ενδεχομένως να επιτρέψει σε μικρές εταιρείες να μπουν στο χώρο, αλλά δεν μπορούμε να κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλό μας. Θεωρώ πιο ισχυρό το ενδεχόμενο να υπάρχει μια αναπαράγωγη της δεσπόζουσας θέσης στην αγορά της σημερινής κοινοπραξίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την επίβλεψη του όλου συστήματος θα αναλάβει η νέα Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών που συστήνεται με το παρόν νομοσχέδιο. Θα προηγηθεί, βέβαια, η καταγραφή των αναγκών του κόσμου από τις περιφέρειες.

Έγινε μια μεγάλη κουβέντα για το ρόλο της PAEM. Ακούστηκε από πολλές πλευρές ότι δεν ήταν ανάγκη να κάνουμε μια ακόμη αρχή. Πιστεύω ότι μέσα από τη συζήτηση αναδείχθηκε, κατά τη γνώμη μας, η ορθότητα της επιλογής για τη δημιουργία μιας τέτοιας αρχής. Ωστόσο, επισημαίνουμε και εμείς από την πλευρά μας ότι χρειαζόμαστε επιτέλους ένα καλό υπόδειγμα. Αφήνουμε πίσω μας -και αυτό πρέπει να κάνουμε- ένα σύστημα το οποίο πολλές φορές λειτουργήσε ρουσφετολογικά. Δεν χρειαζόμαστε, όμως, να πάμε σε μια απρόσωπη αρχή. Δεν θέλουμε παραδείγματα αρχών οι οποίες, αντί να λύσουν, ήρθαν, δημιούργησαν, συσσωρεύσαν περισσότερα προβλήματα και γραφειοκρατία.

Το επισημαίνω αυτό, διότι με το νομοσχέδιο η ρυθμιστική αρχή επωμίζεται ένα πολύ μεγάλο βάρος συντονισμού, αλλά φυσικά και της τελικής ευθύνης των αποφάσεων.

Πολλά θα κριθούν από τη στελέχωση της αρχής, αλλά και από το μοντέλο συνεργασίας που θα έχει η αρχή με τις περιφέρειες, των οποίων ο ρόλος θα πρέπει να είναι πάρα πολύ σημαντικός. Οι περιφέρειες θα εποπτεύουν και θα επιβάλλουν κυρώσεις, θα προτείνουν στη PAEM το σχεδιασμό του δικτύου και θα εισηγούνται μέτρα για τη βελτίωση του συστήματος.

Άρα -επαναλαμβάνω- έχει κρίσιμη σημασία για την επιτυχία του συστήματος η λειτουργία και η συνεργασία μεταξύ των περιφερειών και αυτής της νέας αρχής.

Για εμάς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -το ανέφερα ήδη- είναι πρωτεύον θέμα το κόστος για τον πολίτη, το κόστος για τον επιβάτη. Η PAEM εδώ θα παίξει έναν καταλυτικό ρόλο. Η PAEM δεν θα υπάρχει για να ρυθμίζει απλώς το κόστος. Θα πρέπει να υπηρετεί το κοινωνικό σύνολο και να έχει ως ξεκάθαρο στόχο τις φθηνότερες υπηρεσίες.

Βέβαια, πάνω απ' όλα θα πρέπει να εξασφαλίζεται η διαφάνεια, μιας και καλείται να διενεργήσει δεκάδες διαγωνισμούς. Είναι

ένας ρόλος δύσκολος, μιας και η ΡΑΕΜ θα αποφασίζει η ίδια, παραδείγματος χάριν, για την ανάθεση, με αποκλειστικό δικαίωμα ή και με αποζημίωση, μιας υπεραστικής γραμμής.

Εδώ, λοιπόν, υπάρχει ένας δύσκολος δρόμος, ειδικά όταν επιφορτίζεται ακόμα και με τη δυνατότητα να αποκτά κατά κυριότητα ακίνητα για την κατασκευή έργων υποδομής, καθώς και να συμμετάσχει η ίδια σε ΣΔΙΤ. Και επιμένω ότι η διαφάνεια θα είναι ένα πεδίο στο οποίο θα κριθεί και η τύχη όλου αυτού του νομοσχεδίου.

Ένα σημαντικό θέμα το οποίο ακουμπά το νομοσχέδιο είναι οι υποδομές των υπεραστικών οδικών μεταφορών. Γνωρίζουμε όλοι ότι δεν υφίσταται ουσιαστικό δημόσιο δίκτυο υπεραστικών σταθμών. Είναι σε σωστή κατεύθυνση η παροχή κινήτρων, αλλά πιστεύω -και καταθέτω αυτή την αγωνία μου- ότι χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή η διαχείριση του υφιστάμενου δικτύου. Πιστεύω ότι εδώ χρειάζεται ειλικρινής συνεργασία από τα ΚΤΕΛ όλης της Ελλάδας. Κι είναι απαραίτητη αυτή η συνεργασία -ας μην κοροϊδεύμαστε- όταν το σύνολο σχεδόν των σταθμών ανήκει στην ιδιοκτησία των ΚΤΕΛ.

Βέβαια, η ΡΑΕΜ θα πρέπει να διασφαλίσει και τήρηση κανόνων για όλους.

Έρχομαι στο θέμα των διαγωνισμών, τους οποίους θα διενεργεί η ΡΑΕΜ. Επισήμανα ήδη το κρίσιμο ζητούμενο της διαφάνειας. Το νομοσχέδιο θέτει ως βασικό κριτήριο την έκπτωση επί του ανώτατου ορίου χρέωσης κι είναι απόλυτα λογικό. Όμως, δεν πρέπει να αφήνουμε σε δεύτερη μοίρα την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, η οποία πρέπει να προσμετράται και στη βαθμολογία.

Κλείνοντας, επαναλαμβάνω ότι η ΡΑΕΜ θα διαδραματίσει έναν κρίσιμο, έναν πάρα πολύ κρίσιμο ρόλο. Πιστεύω είναι ο κρίσιμος κρίκος για την επιτυχία όλου αυτού του εγχειρήματος και του νέου αυτού μοντέλου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο τρίτο μέρος του νομοσχεδίου περιλαμβάνονται οι λοιπές διατάξεις του νομοσχεδίου, με πρώτη τον επανακαθορισμό των αρμοδιοτήτων της ΡΑΣ. Πιστεύω πως είναι σε θετική κατεύθυνση το ότι με το παρόν νομοσχέδιο παρέχεται η δυνατότητα υλοποίησης επενδύσεων τρίτων στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή. Ξέρουμε όλοι τι συμβαίνει και νομίζω ότι είναι μια ρεαλιστική προσαρμογή στην πραγματικότητα το ότι δίνεται το δικαίωμα σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα να κατασκευάζουν και να εκτελούν έργα επί της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής με δικές τους δαπάνες.

Σε θετική κατεύθυνση για την αποφυγή της γραφειοκρατίας και καθυστερήσεων είναι, επίσης, η διάταξη με την οποία καταργείται η υποχρέωση κατάθεσης εγγυητικής επιστολής από τον ΟΣΕ για την κήρυξη απαλλοτρίωσης ως προς την εκποίηση τροχαίου υλικού από τον ΟΣΕ. Όπως αντιμετωπίζεται ένα μεγάλο γραφειοκρατικό πρόβλημα, όπου για να εκποιηθεί το άχρηστο τροχαίο υλικό, έπρεπε πρώτα να περιέλθει στο δημόσιο. Θα παραμείνουν πλέον στην εταιρεία ΟΣΕ και θα εκποιούνται από την ίδια.

Θετική είναι και η διάταξη με την οποία προβλέπεται ότι η κλοπή ή δολιοφθορά σιδηροδρομικού υλικού μετατρέπεται πλέον σε κακούργημα. Πιστεύω ότι ήταν επιτακτική ανάγκη να γίνει αυτό, για να αντιμετωπιστεί ένα καθημερινό πάρτι παρανομίας, που είχε ως αποτέλεσμα και την παρακώλυση της συγκοινωνίας, αλλά και ένα τεράστιο οικονομικό κόστος για το δημόσιο.

Σημαντική είναι πιστεύω και η διάταξη με την οποία επιχειρείται να ξεκαθαριστεί η κατάσταση με τις κτηριακές εγκαταστάσεις του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο και να μπει μία ομπρέλα νομιμότητας, η οποία είναι προϋπόθεση για την αξιοποίηση.

Κλείνοντας τα θέματα του ΟΣΕ, πιστεύω ότι στο παρόν νομοσχέδιο, θα μπορούσατε να αντιμετωπίσετε, κύριε Υπουργέ, ένα πρόβλημα το οποίο απασχολεί δικαίως πολλούς εργαζομένους. Είναι η ένταξη των υπαλλήλων των ΟΣΕ «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και ΕΕΣΣΤΥ στο ενιαίο μισθολόγιο του δημοσίου. Είναι κάτι το οποίο αναλυτικά το έθεσα και στην επιτροπή. Το θέμα αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε κρίσιμες για την κυκλοφορία και την ασφάλεια ειδικότητες, όπως είναι των σταθμαρχών, των μηχανοδηγών και των τεχνικών μηχανοστασίων. Αυτά ως προς τον ΟΣΕ.

Στα υπόλοιπα θέματα η μεταφορά της αρμοδιότητας για τον ορισμό των λεωφορειολωρίδων από τους ΟΤΑ στον ΟΑΣΑ είναι

ορθή. Ωστόσο, πιστεύω ότι πρέπει να λαμβάνεται και η άποψη των δήμων. Δεν μπορεί αυθαίρετα ο ΟΑΣΑ να αποφασίζει.

Σημαντικές είναι πιστεύουμε στην κατεύθυνση της ενίσχυσης του τουριστικού προϊόντος και οι διατάξεις με τις οποίες εισάγεται μία νέα κατηγορία οχημάτων, αυτή των ειδικών μεταφορών. Συμφωνούμε και με τις ρυθμίσεις που προσαρμόζονται στη δύσκολη πραγματικότητα των εργοληπτικών επιχειρήσεων όπου μειώνονται οι απαιτήσεις εγγραφής των μητρώων. Είναι μία ανάσα γι' αυτές τις επιχειρήσεις που επιτελούν έργα και πιστεύουμε ότι θα δώσει η ρύθμιση αυτή τη δυνατότητα χρήσης της εγγύησης καλής εκτέλεσης για τη λήψη της προκαταβολής και για τα συγχρηματοδοτούμενα έργα.

Σε σωστή κατεύθυνση, επίσης, επικαιροποιούνται και οι αποστάσεις ασφαλείας για την εγκατάσταση λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη χωροθέτηση πρατηρίων αερίων καυσίμων.

Κλείνω λέγοντας ότι κρατώ -για να μην επαναλάβω και εγώ αυτά τα οποία είπα στην επιτροπή για το θέμα της γνωστής τροπολογίας- αυτά τα οποία μας είπε ο κύριος Πρόεδρος και περιμένουμε όλοι τον Υπουργό Δικαιοσύνης να μας εξηγήσει για ποιο λόγο αυτή η τροπολογία κατατέθηκε και με αυτόν τον τρόπο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων, κ. Αβραμίδης.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων: «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών-Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Νιώθω την ανάγκη, όμως, πριν έρθω στο θέμα, στο συζητούμενο νομοσχέδιο, να κάνω μία σύντομη αναφορά στη μεθαιριανή μέρα, την 27η Σεπτεμβρίου, μία ημέρα σταθμό για τη νεότερη ελληνική ιστορία. Πριν από 182 χρόνια την 27η Σεπτεμβρίου του 1831 δολοφονήθηκε ο πρώτος Κυβερνήτης της χώρας μας, η μεγαλύτερη κατ' εμέ πολιτική φυσιογνωμία της νεότερης Ελλάδας, ο μέγας Ιωάννης Καποδίστριας, έξω από την εκκλησία του Αγίου Σπυρίδωνος στο Ναύπλιο, από τον Γεώργιο και Κωνσταντίνο Μαυρομιχάλη, τα δύο αδέρφια, με υποκίνηση της αγγλικής πρεσβείας.

Τότε ήταν το γνωστό θέμα της άρνησης του Ιωάννη Καποδίστρια να λάβει δάνειο από τον τραπεζικό οίκο των Ρότσιλντ της Αγγλίας, κάτι το οποίο βεβαίως είχε προκαλέσει την οργή και αξιοποίησε και τις σχετικές τότε αντιθέσεις του Κυβερνήτη με την οικογένεια αυτή των αγωνιστών του '21.

Όπως επίσης, να θυμίσω -γιατί αυτό είναι εξαιρετικά διδακτικό- ότι τότε και η γαλλική πρεσβεία θεωρούσε τον Ιωάννη Καποδίστρια ως φορέα ρωσικής επιρροής. Έχει κάνει τη σχετική έρευνα στα αρχεία του γαλλικού Υπουργείου των Εξωτερικών ο στρατηγός εν αποστρατεία ο Χάρης Τσιρκινίδης. Πρόκειται, λοιπόν, για ένα πρόσωπο για το οποίο αξίζει να κάνουμε την αναφορά αυτή, μία που όχι απλά ήταν ένας μέγας πατριώτης, ένας αυτοθυσιαστικός Έλληνας, ο οποίος διέθεσε στη χώρα, ως άτοκο δάνειο, σχεδόν όλη του την περιουσία. Πρόκειται για μία προσωπικότητα που αρνήθηκε να εισπράττει την αποζημίωσή του ως Κυβερνήτης της χώρας, που αρνήθηκε να εισπράττει τη σύνταξή του ως πρώην Υπουργός Εξωτερικών της ρωσικής αυτοκρατορίας και βεβαίως κλείνω αυτή την αναφορά για τον μέγα αυτόν Έλληνα, αναφερόμενος στο ρόλο που έπαιξε στη σύνταξη του Συντάγματος της Ελβετίας με τα δεκαεννέα καντόνια, εξ ου και σήμερα τον τιμά η Ελβετία.

Σήμερα βλέπουμε μια χώρα υπερχρεωμένη, κάτι στο οποίο συνέβαλαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις. Βλέπουμε μία χώρα και έναν λαό τραυματισμένο, γεγονός στο οποίο έχουν συμβάλει σημαντικά οι μνημονιακές κυβερνήσεις. Βλέπουμε μια χώρα με δύο εκατομμύρια εκατό χιλιάδες ανέργους, όπως δείχνουν τα στοιχεία τα οποία παρουσιάζει ο κ. Ρωμανός, με τέσσερις χιλιάδες αυτοκτονίες, με εκατομμύρια Έλληνες χωρίς καμμία ασφάλιση, με χιλιάδες ιδιωτικές επιχειρήσεις επαγγελματιών, μικρομεσαίων εμπόρων να κλείνουν. Αυτά είναι ζητήματα για τα οποία

θα πρέπει να ελεγχθεί αυτός που τα δημιουργήσε.

Κλείνω αυτή την αναφορά με την προεκλογική εξαγγελία του κ. Σαμαρά, του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας, του νυν Πρωθυπουργού, για την ανάγκη σύστασης μίας και μόνης επιτροπής, η οποία θα εξετάσει το πώς φτάσαμε στο μνημόνιο. Επιτέλους, πρέπει να αποδοθεί δικαιοσύνη και να λάμψει η αλήθεια!

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν νομοσχέδιο η Κυβέρνηση διατείνεται ότι προχωρά σε μία σημαντική μεταρρύθμιση: στο σχεδιασμό και την οργάνωση της διαδικασίας ανάθεσης και παροχής των δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών της χώρας.

Επιπλέον, με το παρόν νομοσχέδιο η Κυβέρνηση προχωρά στη σύσταση ανεξάρτητης αρχής με την επωνυμία Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών από τα αρχικά ΡΑΕΜ, η οποία και θα αναλάβει αποκλειστικά την εφαρμογή του νέου συστήματος που θέλει να προωθήσει το Υπουργείο Μεταφορών.

Στο τρίτο μέρος το νομοσχέδιο έχει περιλάβει τις διατάξεις που αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές και ειδικότερα αυτές που αφορούν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, τις τροποποιήσεις που αφορούν την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», τις απαλλοτριώσεις υπέρ του ΟΣΕ, τις αποσπάσεις προσωπικού στην Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, που είναι θέματα της «ΕΡΓΟΣΕ».

Στο παρόν νομοσχέδιο το Υπουργείο Μεταφορών έχει περιλάβει ακόμα διατάξεις με τις οποίες ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν τις αστικές συγκοινωνίες, διατάξεις που αφορούν τα δημόσια χρήσιμα οχήματα, αλλά και τα ενοικιαζόμενα επιβατικά αυτοκίνητα, ενώ τέλος έχει περιλάβει και διατάξεις που ρυθμίζουν θέματα της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ομολογουμένως πρόκειται για ένα νομοσχέδιο «σιδηρόδρομο» με 125 άρθρα, τα οποία περιλαμβάνουν διατάξεις για κάθε ζήτημα που θεώρησε καλό το Υπουργείο Μεταφορών να τακτοποιήσει, να «στριμώξει» σε αυτό το νομοσχέδιο.

Δυστυχώς, ακόμη και τώρα που πλήττεται το κύρος του Κοινοβουλίου από τις τακτικές που εφαρμόζει η συγκυβέρνηση και με τις πράξεις νομοθετικού περιεχομένου, το Υπουργείο Μεταφορών φέρνει ένα νομοσχέδιο, το οποίο δυσκολευόμαστε εξ αντικειμένου και λόγω του μεγέθους του να συζητήσουμε σε βάθος, ώστε να δούμε τα θετικά και τα αρνητικά σημεία του.

Κανείς δεν αμφιβάλλει ότι στις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές ζητούμενο πρέπει να είναι πάντα η παροχή των καλύτερων δυνατών υπηρεσιών στο χαμηλότερο δυνατό κόστος για το χρήστη των υπηρεσιών αυτών. Δεν είναι βέβαιο όμως ότι με το νομοσχέδιο που έχει καταρτίσει η Κυβέρνηση θα είναι δυνατόν να έχουμε το αποτέλεσμα που προσδοκά.

Κατ' αρχάς, είναι εξαιρετικά συγκεντρωτική η προσέγγιση που έχει το Υπουργείο σε σχέση με τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών. Προφανώς και δημιουργεί το νομοσχέδιο αυτή την αρχή από τη στιγμή που την απαιτεί ο Κανονισμός αλλά ουσιαστικά είναι η συγκεκριμένη ρυθμιστική αρχή η οποία θα λαμβάνει όλες τις τελικές αποφάσεις για τις γραμμές, ανεξάρτητα από την κατηγορία στην οποία αυτές ανήκουν.

Με τις διατάξεις του, το παρόν νομοσχέδιο επιφυλάσσει για τις περιφέρειες, τόσο έναν συμβουλευτικό ρόλο για τις γραμμές που εντάσσονται στα γεωγραφικά τους όρια, όσο και ένα ρόλο διεκπεραιωτή των τελικών αποφάσεων της αρχής. Έτσι όπως είναι διατυπωμένο το νομοσχέδιο, οι περιφέρειες, δηλαδή οι αρχές που γνωρίζουν καλύτερα τις ανάγκες των περιοχών τους, δεν μπορούν να παρέμβουν ριζικά στο σχεδιασμό των γραμμών, αφού τα κριτήρια καθορίζονται σε κεντρικό επίπεδο από τη ρυθμιστική αρχή.

Με την ιδιότητά μου ως Περιφερειακού Συμβούλου της Κεντρικής Μακεδονίας, της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, νιώθω την ανάγκη να σημειώσω ότι ολόένα και περισσότερο αφαιρούνται πόροι και αρμοδιότητες από την περιφερειακή αυτοδιοίκηση.

Πιστεύω ότι εδώ είναι το κομβικό σημείο και θα ζήσουμε πάλι συνθήκες, όπου μία κεντρική αρχή θα αποφασίζει για γραμμές σε περιοχές πολύ μακριά από αυτή, αντί να αποφασίζουν αυτοί που θα κάνουν τη συχνότερη χρήση αυτών και αυτοί που γνωρί-

ζουν καλύτερα από κάθε άλλον τις ανάγκες των μετακινούμενων πολιτών εντός και εκτός των ορίων της περιφέρειας που διοικούν.

Επιπλέον, ενώ η ρυθμιστική αρχή θα είναι υπεύθυνη για τις τελικές αποφάσεις, οι περιφέρειες θα έχουν το ρόλο του τοποτηρητή. Εκτιμώ ότι θα φτάσουμε σύντομα στο σημείο, άλλος να αποφασίζει κι άλλος να τα ακούει.

Συνεπώς, θα πρότεινα να δοθεί ένας πιο ενεργός και ίσως πιο δεσμευτικός και ουσιαστικός ρόλος στις περιφέρειες, πολύ περισσότερο όταν αυτές θα κληθούν να ελέγχουν και τους επιβατικούς σταθμούς, κάτι που όπως αντιλαμβανόμαστε όλοι καθορίζει σημαντικά και το ποιος απ' όσους συμμετέχουν στους διαγωνισμούς θα έχει το πλεονέκτημα.

Επιπλέον, εκτιμώ ότι θα υπάρξει πρόβλημα με τις γραμμές, ειδικά με αυτές που θα δοθούν μέσω ανταγωνισμού σε ανάδοχο, με αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης για οκτώ έως δέκα έτη. Κι αυτό το σημείο χρειάζεται αποσαφήνιση. Τι θα γίνει με τις υπάρχουσες γραμμές και μέχρι την κατάργησή τους; Τι θα γίνει με τις ελεύθερες γραμμές και πώς αυτές θα λειτουργούν όταν μπορεί να καλύπτουν γραμμές με αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης;

Αυτές είναι κάποιες παρατηρήσεις που πιστεύω ότι θα διευκρινιστούν στην πορεία από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως και το πώς θα λειτουργήσει το σύστημα με τους σταθμούς των υπεραστικών λεωφορείων.

Σε ό,τι αφορά τις διατάξεις για τις απευθείας αναθέσεις και το περιορισμένο μεταφορικό έργο, είναι ζητήματα που υπάρχουν μόνιμα στη νησιωτική μας χώρα, τόσο σε σχέση με τη μεταφορά επιβατών, όσο και σε σχέση με τη μεταφορά μαθητών στα σχολεία μας, σε όσα τουλάχιστον έχουν απομείνει στα νησιά μας.

Σε ό,τι αφορά τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, πρόκειται για μια ακόμη ανεξάρτητη αρχή. Έχουμε επισημάνει πολλές φορές ότι οι ανεξάρτητες αρχές παρουσιάζουν σημαντικές δυσκολίες -για διάφορους λόγους- προκειμένου να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους.

Και μόνο από το γεγονός ότι ο πρόεδρος, ο αντιπρόεδρος και τα μέλη της ανεξάρτητης αρχής διορίζονται από τον αρμόδιο Υπουργό αντιλαμβανόμαστε ότι διορίζεται μια αρχή πάνω από την οποία περνάει το σύνολο των αποφάσεων που αφορά τις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών. Υπάρχουν λίγα μέλη με μεγάλη εξουσία σε έναν τομέα που είναι ιδιαίτερος.

Το λέω αυτό χωρίς να αμφισβητώ τα μέλη της αρχής, μπορεί να είναι επιστημονες εγνωσμένου κύρους, γνώσεων και εμπειρίας. Πραγματικά πάντως χρειάζεται προσοχή το σημείο αυτό, κάτι που εξάλλου το παραδέχεται και το νομοσχέδιο με το άρθρο 57, όπου και περιγράφει τα ασυμβίβαστα για τα πρόσωπα αυτά, καθώς και στους συγγενείς τους εξ αίματος και εξ αγχιστείας μέχρι και δεύτερου βαθμού.

Σε ό,τι αφορά τα ζητήματα που αφορούν το σιδηρόδρομο, με τον ΟΣΕ που έχει διαιρεθεί σε πολλά κομμάτια, είναι προφανές ότι η συγκυβέρνηση προχωράει σε αντίστοιχες ρυθμίσεις για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», την ΕΕΣΣΤΥ, την «ΕΡΓΟΣΕ» με την προοπτική της ιδιωτικοποίησης, του ξεπουλήματος.

Ήδη, αυτή τη στιγμή που μιλάμε έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον από επενδυτές, οι οποίοι προφανώς σπεύδουν να επωφεληθούν από τις έτοιμες υποδομές και για ψίχουλα, όπως συνέβη και σε άλλες περιπτώσεις, να πάρουν στα χέρια τους μια τεράστια περιουσία, την οποία έχει δημιουργήσει και πληρώσει πολλαπλά ο ελληνικός λαός τα τελευταία κυρίως χρόνια. Ως προς αυτά, θα μιλήσουμε στη συζήτηση επί των άρθρων.

Από εκεί και πέρα, η Κυβέρνηση προχωράει και στις ρυθμίσεις για τη σύσταση εταιρειών ταξί. Πιστεύω ότι εδώ ανοίγει ο δρόμος για τη σύσταση εταιρειών. Δεν ξέρω αν θα μπορέσουν οι ίδιοι οι ιδιοκτήτες να προχωρήσουν σε κάτι τέτοιο, από τη στιγμή που η κρίση έχει χτυπήσει τον κλάδο τους σε πολύ μεγάλο βαθμό. Όλα αυτά θα τα δούμε στη συζήτηση επί των άρθρων, όπως και τη λειτουργία οχημάτων επτά επιβατών με προκαθορισμένο και προσυμφωνημένο μίσθωμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο περιλαμβάνει και διατάξεις για τα πρατήρια υγρών καυσίμων, ρυθμίσεις συνεργειών, αερίων καυσίμων και άλλες διατάξεις.

Σε κάθε περίπτωση όμως –επαναλαμβάνω– δεν είναι δυνατόν να συνεχίζεται αυτή η λογική της κατάθεσης νομοσχεδίων «σκουπά» ή «σιδηρόδρομων», όπως ανέφερα πιο πριν.

Θεωρούμε ότι το νομοσχέδιο πρέπει να καταψηφιστεί επί της αρχής, επειδή πρώτον, επισπεύδει παράλογα την προθεσμία της 31^{ης} Δεκεμβρίου 2019 που δίδει ο ευρωπαϊκός κανονισμός 1370/2007 για την αναμόρφωση των μεταφορών, προκειμένου να ακολουθήσει πιστά τις μνημονιακές υποχρεώσεις της συγκυβέρνησης.

Το νομοσχέδιο προχωράει στη δημιουργία μιας ακόμη ανεξάρτητης αρχής, της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών –ΡΑΕΜ– η οποία ουσιαστικά αναλαμβάνει όλο το σχεδιασμό των μεταφορών κατά τρόπο απόλυτα συγκεντρωτικό, περιορίζοντας το ρόλο των περιφερειών σε συμβουλευτικό και μόνο, ενώ αναλαμβάνουν να επιβλέπουν την τήρηση των αποφάσεων της ΡΑΕΜ.

Στο νομοσχέδιο περιλαμβάνονται ρυθμίσεις, οι οποίες δεν προστατεύουν το εργασιακό καθεστώς στα ΚΤΕΛ ούτε και κατά την περίοδο που θα προκύψουν νέα εταιρικά σχήματα.

Με τις ρυθμίσεις που προβλέπονται για το σιδηρόδρομο εξασφαλίζεται η ιδιωτικοποίησή του. Το οξύμωρο είναι ότι αναμένεται να δοθεί σε ξένες κρατικές εταιρείες, με την κατάτμηση του ΟΣΕ σε πολλές εταιρείες, ανάλογα με τη δραστηριότητά τους.

Οι Ανεξάρτητοι Έλληνες, με αίσθημα κοινοβουλευτικής ευθύνης και με γνώμονα πάντα το συμφέρον του λαού, θα στηρίξουν άρθρα του νομοσχεδίου που κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Παναγιώταρε, έχετε τον λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Σας ευχαριστώ.

Το έχουμε ξαναπεί αυτό. Βλέπουμε σε κάθε νομοσχέδιο, το οποίο έρχεται για συζήτηση είτε στις επιτροπές είτε στην Ολομέλεια, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ, να λένε συγκεκριμένες εκφράσεις, όπως: Είναι επιτακτική ανάγκη, είναι απαιτούμενο, είναι ειλημμένη απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πρέπει να την τηρήσουμε, προκειμένου να πάρουμε κάποια από τις δόσεις, για να μείνουμε στο ευρώ, για να μη μας πετάξουν έξω.

Επίσης, βλέπουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως λέει και ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας και οι της συγκυβέρνησης, έχει περιθώριο μέχρι το 2019 για να εφαρμοστεί, για να γίνουν κάποιες αλλαγές, όποιες είναι αυτές. Βλέπουμε μία ιδιαίτερη ανάγκη, τουλάχιστον μία εξαιτία πριν τη λήξη της προθεσμίας, η συγκυβέρνηση να φέρνει κάποια νομοσχέδια, κάποιες τροπολογίες, χωρίς να μπορούμε να καταλάβουμε και να εξηγήσουμε ακριβώς το γιατί. Με το εν λόγω νομοσχέδιο ανοίγει ένα παράθυρο για μεγάλες και ενδεχομένως αδιαφανείς πιέζνες –κάτι συνηθισμένο σε αυτό τον τόπο– μεταξύ περιφερειών, μιας νέας Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών και επιχειρηματιών, σχετικά με τους διαγωνισμούς των υπεραστικών γραμμών με πολλές διατάξεις, μάλλον φωτογραφικές διαδικασίες και διαγωνισμούς.

Όλοι αποδέχονται ότι τα εισιτήρια των ΚΤΕΛ είναι σχετικώς ακριβά και θα μπορούσαν να φθηνύνουν. Εμείς το υποστηρίζουμε και θεωρούμε ότι είναι υποχρεωμένο το Υπουργείο να κινηθεί προς αυτήν την κατεύθυνση. Όμως, το νομοσχέδιό σας δεν θα το πετύχει, διότι οι ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ πάλι θα καταφέρουν να κερδίσουν τους διαγωνισμούς στις περισσότερες των περιπτώσεων, γιατί είναι και φτιαγμένο έτσι το νομοσχέδιο και καταρτισμένο ώστε να μην μπορούν να μπουν «νέοι παίκτες» –όπως λέτε ότι θέλετε– στο παιχνίδι.

Επίσης, θα γίνουν μεγάλες πιέζνες με επιχειρηματίες που θα εκμεταλλεύονται τους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων. Θα είναι ή υπάρχοντες ή νέοι επιχειρηματίες σε συνεργασία με τους νυν. Είναι ζητήματα που θα έπρεπε να είναι απολύτως ξεκάθαρα, να υπάρχει στόχος και όλα αυτά να είναι προς όφελος του επιβατικού κοινού των Ελλήνων πολιτών και όχι συγκεκριμένων αν-θρώπων.

Φτιάχνετε ακόμα μια νέα Ανεξάρτητη Αρχή, τη ΡΑΕΜ. Βλέπουμε ότι προβλέπονται νέες θέσεις για διοικητικό συμβούλιο, για τριάντα τρεις υπαλλήλους και νέα έξοδα. Έχουμε απορία να δούμε από πού θα στελεχωθούν αυτές οι τριάντα τρεις θέσεις στο διοικητικό συμβούλιο. Θα είναι από κάποια Υπουργεία, από κάποιες άλλες υπηρεσίες ή θα είναι κάποια νέα golden boys, τα οποία με πολύ καλούς μισθούς –χρυσούς μισθούς– θα στελεχώσουν την εν λόγω νέα υπηρεσία; Έχουμε παραδείγματα, όπως έγινε με το ΤΑΙΠΕΔ, με το ΤΧΣ, που υπάρχουν παχυλότατοι μισθοί και αποτέλεσμα μηδέν, για τα δικά σας κριτήρια, για τους λόγους για τους οποίους συστήσατε αυτούς τους νέους οργανισμούς.

Προβλέπουμε ότι δεν θα μπορέσετε να υλοποιήσετε τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου και μετά από λίγους μήνες θα φέρνεται συνεχόμενες τροπολογίες με έκτακτες ρυθμίσεις κατά παρέκκλιση του νομοσχεδίου, προκειμένου να λειτουργήσουν οι υπεραστικές μεταφορές.

Θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό για τη Χρυσή Αυγή, αλλά πιστεύω και για ένα μεγάλο κλάδο, τον κλάδο των ταξιτζήδων, όπου βλέπουμε στα άρθρα 105 και 106, που μιλάνε για νέες άδειες και για αδειοδότηση οχημάτων πέντε και επτά θέσεων χωρίς ταξίμετρο, που βεβαίως το πιο πιθανό είναι ότι θα πάνε σε χέρια συγκεκριμένων επιχειρηματιών, συγκεκριμένων ανθρώπων και θα γίνουν νέες εταιρείες, οι οποίες θα πάρουν και τα καλύτερα δρομολόγια και θα εξοντώσουν τους ήδη εξαθλιωμένους Έλληνες ταξιτζήδες. Είναι μία ακόμα κλειστή κατηγορία όπως είναι οι ταξιτζήδες, η οποία κι αυτή λόγω του μνημονίου και της κρίσης βάλλεται σε πολύ μεγάλο βαθμό και εσείς της δίνετε το οριστικό χτύπημα για να καταστραφεί εντελώς προς όφελος λίγων.

Θα θέλαμε να αναφέρουμε ένα παράδειγμα πάνω σ' αυτό. Θα έχει κάποιο μεγάλο ξενοδοχείο κάποια καινούργια βανάκια –ας μην μιλήσουμε για τα πενταθέσια που είναι Ι.Χ., ενώ εσείς το βάζετε και μας λέτε πενταθέσια και τα επταθέσια, που δεν είναι ένας νέος τύπος οχήματος τα πενταθέσια ο οποίος δεν υπάρχει στην αγορά– και θα μπορούν να κάνουν με μία συγκεκριμένη συμφωνία δρομολόγια. Θα πηγαίνουν, παραδείγματος χάριν, από και προς το αεροδρόμιο με άλλη ταρίφα, συμφωνημένο κόμιστρο, την ίδια ώρα που οι χιλιάδες ταξιτζήδες είναι υποχρεωμένοι να μεταφέρουν τον κόσμο με συγκεκριμένο κοστολόγιο, πιο ακριβό απ' ό,τι τα καινούρια επταθέσια ή πενταθέσια οχήματα.

Ξαφνικά μια διαδρομή, η οποία είναι καλή, κερδοφόρα για τους ταξιτζήδες –«φιλέτο» θα μπορούσε να πει κανείς– χάνεται και πηγαίνει σε μία νέα κατηγορία ανθρώπων, αυτούς που θα έχουν τις νέες άδειες, οι οποίοι δεν θα χρειάζονται ούτε ταξίμετρο ούτε τίποτα απολύτως.

Όπως συμβαίνει σ' αυτήν τη χώρα τις τελευταίες δεκαετίες, το πιο πιθανό είναι και αυτή η καινούργια προσπάθεια με τις νέες εταιρείες πενταθέσιων ή επταθέσιων οχημάτων να καταλήξει πάλι στις γνωστές είκοσι-τριάντα οικογένειες, που λυμαίνονται αυτόν τον τόπο και παίρνουν όλες τις νέες ή τις παλαιότερες δουλειές.

Στο νομοσχέδιο του κ. Βορίδη είχε ανοίξει η κερκόπορτα όταν είχαν δοθεί λίγες άδειες και τώρα βλέπουμε ότι αυτή η κερκόπορτα άνοιξε διάπλατα, έτσι ώστε να συνεχιστεί αυτό το έγκλημα εις βάρος του κλάδου των οδηγών ταξί.

Σχετικά με τα ΚΤΕΛ, η μέχρι σήμερα δόμηση του συστήματος οδικών επιβατικών υπεραστικών μεταφορών είχε ως άξονα τις κοινοπραξίες ιδιωτών, γνωστές ως ΚΤΕΛ. Η ουσία της ύπαρξης των οδικών επιβατικών μεταφορών είναι η εξασφάλιση λειτουργικής διασύνδεσης μεταξύ των αστικών κέντρων και της περιφέρειας, καθώς και των μικρών πόλεων και χωριών μεταξύ τους με όμορες περιφέρειες και με τα κέντρα των κυριοτέρων πόλεων, πράγμα που σε μεγάλο βαθμό εξασφαλιζόταν με τα ΚΤΕΛ εδώ και δεκαετίες στην πατρίδα μας.

Παρά ταύτα, είναι γνωστό ότι σε περιπτώσεις που υφίσταται ως συγκρίσιμο μέγεθος μιας συγκεκριμένης διαδρομής και εναλλακτικό μέσο μεταφοράς, παραδείγματος χάριν το τρένο, οι κοινοπραξίες των ιδιωτών σπανίως είναι ανταγωνιστικές με αυτό, αφού, εκμεταλλευόμενες το μονοπώλιο καθεστώτος του καθορισμού του κομίστρου, έβρισκαν πάντα έτοιμη πελατεία.

Ακόμη χειρότερα ήταν τα πράγματα όταν δεν υπήρχε εναλλακτική στη μεταφορά, οπότε η τιμή που καθορίζεται από τα ΚΤΕΛ είναι και η μοναδική επιλογή του επιβάτη. Δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο που επικρατεί στην ελληνική επαρχία, η μίσθωση ταξί από περισσότερους του ενός συνήθως επιβάτες, που μεταβαίνουν στη διαδρομή της επιλογής τους ευκολότερα, γρηγορότερα και κυρίως με πιο ανταγωνιστική τιμή απ' αυτήν των ΚΤΕΛ.

Σε σχέση με την παροχή της μεταφορικής υπηρεσίας, δεν πρέπει να μας διαφεύγει και το γεγονός ότι παρεμπιπτόντως υφίστανται και άλλες ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στο χώρο των οδικών μεταφορών. Λέμε «παρεμπιπτόντως» γιατί οι επιχειρήσεις αυτές εκτελούν ένα παράνομο μεταφορικό έργο ελλείψει αξιόπιστου θεσμικού πλαισίου. Είναι τα λεωφορεία που εκτελούν διεθνείς επιβατικές μεταφορές και συνδέουν τις κύριες ελληνικές πόλεις με πρωτεύουσες των όμορων χωρών. Οι επιχειρήσεις αυτές ανταγωνίζονται ήδη έμμεσα τα ΚΤΕΛ, παραλαμβάνουν τους επιβάτες και από χωριά και κωμοπόλεις της επαρχίας στο δρόμο για το εξωτερικό και μάλιστα με τιμές απείρως πιο ελκυστικές απ' αυτές των ΚΤΕΛ για την αντίστοιχη διαδρομή, παρόλο που εκτελούν μεγαλύτερες διαδρομές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η γραμμή Αθήνα-Τίρνα για την οποία έχει γίνει και πάρα πολύς ντόρος. Έχουν δημιουργηθεί προστριβές, υπάρχει πολύ μεγάλο πρόβλημα με το ΚΤΕΛ των Ιωαννίνων, που είναι το πιο κοντινό.

Αυτό σημαίνει για εμάς ότι είναι προφανής η έλλειψη ορθολογισμού στο σύστημα των οδικών μεταφορών. Από τη μία είναι απαραίτητη η διασύνδεση όλων των χωριών, κωμοπόλεων με τις περιφέρειες στην επαρχία, από την άλλη πρέπει αυτή η συγκοινωνία να είναι φθηνή για τον πολίτη, περισσότερο μάλιστα στις άγονες διαδρομές, στις οποίες δεν υπάρχει οικονομικό όφελος και ανταγωνισμός. Αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί ούτε με το μονοπώλιο των ΚΤΕΛ, που διαστρεβλώνουν τις τιμές ούτε με την πλήρη απελευθέρωση που θα οδηγήσει σε απώλεια γραμμών στις άγονες περιοχές, όπως έγινε, για παράδειγμα, στο αεροπορικό έργο της Ολυμπιακής και που σίγουρα καμμία ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή, παρούσα ή παλιότερη, θα κάνει κάτι, γιατί έχει αποδειχθεί ότι όλες οι ανεξάρτητες αρχές δεν έχουν κάνει απολύτως τίποτα στο συγκεκριμένο ζήτημα.

Δεν θα ταχθούμε, επομένως ούτε με τα συμφέροντα εκείνων που έχουν βρει στις δημόσιες συγκοινωνίες την εξασφάλιση μιας επιδοτούμενης καριέρας ούτε με εκείνους που θέλουν να παραδώσουν τους επιβάτες βορά στα επιχειρηματικά συμφέροντα. Αυτό που θα κάνουμε είναι να στηρίξουμε μια ορθολογική και διαφανή διαχείριση των επιβατικών συγκοινωνιών, πιστεύοντας ότι κάθε ελληνική περιοχή, κάθε χωριό, κάθε πόλη έχουν δικαίωμα στη φθηνή διασύνδεση με την πρωτεύουσα του νομού και τις μεγάλες πόλεις προς όφελος της κοινωνίας και της οικονομίας κάθε περιοχής.

Επομένως, δεν είμαστε, για παράδειγμα, ως αρχή αντίθετοι με την πρωτοβουλία της θεσμοθέτησης μιας ρυθμιστικής αρχής, αλλά πολύ φοβούμεστε ότι θα έχει το ίδιο αναποτελεσματικό τέλος, όπως έχουν όλες.

Επαναλαμβάνουμε -και θα θέλαμε να μας πείτε- ότι το κόστος αυτής της ρυθμιστικής αρχής, το οποίο προϋπολογίζεται περίπου στα 2 εκατομμύρια ευρώ, είναι ένα πολύ μεγάλο ποσό, όπου μαζί με τα άλλα τεράστια ποσά που δίδονται συνεχώς σε άλλες ρυθμιστικές αρχές θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν εποικοδομητικά, προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

Για να γίνουν, όμως, όλα αυτά θα πρέπει όλα τα συμφέροντα που εμπλέκονται με τις οδικές μεταφορές να συντονιστούν υπό αυτές τις προϋποθέσεις που θα διασφαλίζει η αρχή αυτή: Δηλαδή, ποιοι θα συμμετέχουν στη διανομή των παρεχόμενων υπηρεσιών; Σε αυτό δεν μας δίνει καμμία απάντηση το νομοσχέδιο. Θα είναι μόνο τα ΚΤΕΛ, όπως το γνωρίζουμε σήμερα, που θα συμμετάσχουν στο μεταφορικό έργο; Και αν είναι, ποιος ο λόγος θεσμοθέτησης της αρχής αυτής; Θα συμμετέχουν κι άλλοι; Και αν ναι, ποιοι θα είναι αυτοί και με ποια κριτήρια; Θα είναι κοινοπραξίες, ιδιώτες μεμονωμένοι, πολυεθνικές επιχειρήσεις ή ακόμα και το δημόσιο; Και σε ποια έκταση θα συμμετέχουν αυτοί;

Η άποψή μας είναι ότι κριτήριο για όλα αυτά θα είναι το μεταφορικό έργο και ο πολίτης και όχι τα συμφέροντα ούτε η δημο-

σιούπαλληλία, που έχει δημιουργηθεί με τα χρόνια, ακόμα και σ' αυτές τις κοινοπραξίες, ανάλογα με το μεταφορικό έργο της κάθε περιφέρειας, ανάλογα με την πυκνότητα των γραμμών αυτών ή τις ανάγκες κάθε περιοχής. Παράδειγματος χάριν, άλλες είναι οι ανάγκες των νησιών και άλλες των ορεινών περιοχών. Θα πρέπει να σχεδιαστεί εξ αρχής ένα δίκτυο συγκοινωνιών, που θα λάβει υπόψη του, τόσο τις ήδη παρεχόμενες υπηρεσίες των ΚΤΕΛ, όσο και των άλλων υποψηφίων, που με συγκεκριμένες προδιαγραφές θα συναγωνιστούν στην παροχή καλύτερων και φθηνότερων υπηρεσιών για τον πολίτη της κάθε περιοχής.

Η προκήρυξη των διαγωνισμών αυτών από τη ρυθμιστική αρχή δεν ξεκαθαρίζει πώς ακριβώς θα συμβεί αυτό, καθώς και ποιοι θα συμμετέχουν. Δεν διευκρινίζει γενικές προϋποθέσεις, αλλά αφήνει στον εκάστοτε διαγωνισμό να προσδιορίσει τον τρόπο λειτουργίας του συστήματος παροχής υπηρεσιών. Αυτό είναι απαράδεκτα ασαφές και θα πρέπει να διευκρινισθεί. Με άλλα λόγια, δεν μπορούμε να θέσουμε αυτές τις σημαντικές λεπτομέρειες στην εντελώς άγνωστη για μας ρυθμιστική αρχή, χωρίς ο νομοθέτης να έχει προηγουμένως καθορίσει τον τρόπο λειτουργίας των συμβάσεων ανάθεσης, γιατί μία εκ των υστέρων ένσταση και πιθανή κατάδικη των αποφάσεων μιας αρχής, όποια κι αν είναι αυτή, θα έχει ήδη λειτουργήσει εις βάρος του μεταφορικού έργου, των πολιτών και των επιβατών.

Σχετικά με τα άρθρα που αφορούν τον ΟΣΕ: Η Χρυσή Αυγή είναι εντελώς αντίθετη με τη σαλαμοποίηση αυτού του οργανισμού, ο οποίος έχει μια τεράστια περιουσία, αλλά δυστυχώς προβλέπεται το ξεπούλημα, για εμάς, σε πολύ χαμηλό κόστος και με πολύ μεγάλη προίκα για τους μελλοντικούς ιδιοκτήτες του ΟΣΕ.

Τέλος -επανερχόμενοι στα ΚΤΕΛ- σχετικά με το κόστος όλων αυτών των ενεργειών και το κόστος των επιδοτήσεων, είναι εντελώς ασαφές πως μεγάλο μέρος της λειτουργίας των ΚΤΕΛ γίνεται, και με επιδοτήσεις γραμμών, στρατιωτών, μαθητών και άλλων. Όλα αυτά ποιος θα τα πληρώσει; Πόσο θα στοιχίσουν στον Έλληνα φορολογούμενο; Ποιο θα είναι το όφελος;

Η Χρυσή Αυγή καταψηφίζει το εν λόγω νομοσχέδιο επί της αρχής.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τον λόγο έχει η ειδική αγορήτρια της ΔΗΜΑΡ, κ. Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάρη.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το σχετικό σχέδιο νόμου, που συζητάμε σήμερα, αποτελείται από τρία μέρη: Τα δύο πρώτα, που χαρακτηρίζουν και το νομοσχέδιο, αφορούν στην πλήρη απελευθέρωση των οδικών μεταφορών επιβατών, που και σήμερα εκτελούνται από τα ιδιωτικά ΚΤΕΛ, καθώς και στη σύσταση, το ρόλο και τις αρμοδιότητες της σχετικής Ανεξάρτητης Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών.

Το τρίτο μέρος του νομοσχεδίου περιλαμβάνει μία σειρά κρίσιμων διατάξεων με σημαντικό ενδιαφέρον, όπως είναι οι συμπληρωματικές ρυθμίσεις για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και ειδικότερα την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», την Εταιρεία Συντήρησης Τροχαίου Σιδηροδρομικού Υλικού, οι οποίες σήμερα βρίσκονται στη διαδικασία της αποκρατικοποίησης. Αυτές δεν είναι τίποτε άλλο παρά ρυθμίσεις για τη συμπλήρωση του θεσμικού πλαισίου, προκειμένου να γίνει η πλήρης απελευθέρωση της διαχείρισης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Επίσης, υπάρχουν ρυθμίσεις που αφορούν σε ευνοϊκότερους όρους για την κατάταξη και την πιστοποίηση των εργοληπτικών επιχειρήσεων κατασκευής δημοσίων έργων, λαμβανομένων υπόψη των δυσμενέστατων συνθηκών που δημιούργησε η οικονομική κρίση, καθώς και άλλες διατάξεις, οι οποίες συνθέτουν τελικά τα είκοσι τέσσερα άρθρα αυτού του νομοσχεδίου, πολλά διαφορετικά μεταξύ τους, κάτι που, όπως πολλές φορές έχουμε επισημάνει, είναι ένα μεγάλο πρόβλημα στη νομοθετική μας διαδικασία.

Και φυσικά δεν λείπουν, όπως πάντα, οι τροπολογίες ετερόκλητων θεμάτων -συγκεκριμένα τέσσερις τον αριθμό- με διαφορετικά άρθρα μεταξύ τους. Μεταξύ αυτών και η απαράδεκτη διάταξη του άρθρου 6, η οποία ζητήσαμε όλοι να διαγραφεί και η οποία λέει να μη συμπεριλαμβάνεται στο «πόθεν έσχες» των

πολιτικών και λοιπών δημόσιων προσώπων η συμμετοχή τους σε ναυτιλιακές εταιρείες. Και να φανταστείτε ότι έρχεται σε μία τροπολογία, όπου το προηγούμενο άρθρο 5 αφορά την παράταση της φροντίδας στο σπίτι.

Πραγματικά, κύριε Πρόεδρε, αυτό, αν μη τι άλλο, υποβαθμίζει πάρα πολύ και την κοινοβουλευτική διαδικασία και τη νοημοσύνη μας.

Ας πάμε στο Πρώτο Μέρος του νομοσχεδίου, στις δημόσιες υπεραστικές μεταφορές. Με τις σχετικές ρυθμίσεις ανοίγει ο φάκελος της πλήρους απελευθέρωσης των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ.

Τα ΚΤΕΛ ιδρύθηκαν στη δεκαετία του 1950 και την τελική τους μορφή την πήραν με το προεδρικό διάταγμα του 1973, ενώ το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας τους ως ανώνυμης εταιρείας θεσπίστηκε αρκετά αργότερα με το ν. 2963/2001.

Οι επιχειρήσεις των ΚΤΕΛ ανήκουν μεν σε ιδιώτες, η οργάνωσή τους όμως, διέπεται από τις ρυθμίσεις που έχουν θεσπιστεί από την κείμενη νομοθεσία.

Σήμερα, υπό τη μορφή ανώνυμων εταιρειών υπάρχουν εξήντα περίπου ΚΤΕΛ με σύνολο λεωφορείων άνω των τεσσάρων χιλιάδων διακοσίων. Πρόκειται για μια αγορά σημαντική, ύψους 550 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως, αλλά το σημαντικότερο είναι ότι τριάντα χιλιάδες εργαζόμενοι απασχολούνται σε αυτήν είτε ως ιδιοκτήτες είτε ως οδηγοί και λοιπά.

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επιχειρούνται σημαντικές μεταρρυθμίσεις στο σχεδιασμό, την οργάνωση, τις διαδικασίες ανάθεσης και την παροχή των δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών της χώρας. Οι αλλαγές αυτές προσομοιάζουν στην ουσία με το θεσμικό πλαίσιο των υπεραστικών οδικών μεταφορών που περιλαμβάνεται στις διατάξεις του Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης 1370/2007.

Θέλω να σημειώσω ότι από την άποψη του Κοινοτικού Δικαίου δεν έχει σημασία αν οι δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών παρέχονται από δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Ο κανονισμός, όμως, βασίζεται στην αρχή της ιδιαιτερότητας όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς και περιέχει σημαντικές διατάξεις που αφορούν τα θέματα των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης, διατάξεις που δεν τηρούνται σε πολλές από τις διατάξεις του νομοσχεδίου.

Βάσει του κανονισμού ορίζεται ότι ως το Δεκέμβριο του 2009 θα πρέπει να ολοκληρωθεί όλη αυτή η διαδικασία προσαρμογής. Όμως, με το παρόν σχέδιο νόμου ρυθμίζεται μόνο ο τρόπος ανάθεσης και παροχής των δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών που θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ως το τέλος του 2015. Αυτό αποτελεί ένα σημείο τριβής και ενστάσεων από την Ομοσπονδία των ΚΤΕΛ.

Είναι ενδιαφέρον να αναφέρω ότι σε σχέση με τα παραπάνω, οι στόχοι της Λευκής Βίβλου της επιτροπής της 12^{ης} Σεπτεμβρίου του 2001 με τίτλο: «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010» είναι ότι θα πρέπει να εξασφαλίζονται με τις ανάλογες ρυθμίσεις ασφαλείς, αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μεταβατικών μεταφορών χάριν του ελεγχόμενου από το δημόσιο ανταγωνισμού, ο οποίος θα εγγυάται τη διαφάνεια, την απόδοση των δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, λαμβανομένων υπ' όψιν –και το τονίζω εδώ– ιδίως των κοινωνικών, περιβαλλοντολογικών παραγόντων και των παραγόντων περιφερειακής ανάπτυξης ή την προσφορά συγκεκριμένων όρων τιμολόγησης προς όφελος ορισμένων κατηγοριών επιβατών και το τονίζω και αυτό εδώ. Θα τα πούμε στη συζήτηση των άρθρων, γιατί δεν τα καλύπτουν οι διατάξεις του νομοσχεδίου, για να μην υπάρχει πράγματι στρέβλωση στον ανταγωνισμό και να διασφαλίζεται ότι όλες οι κατηγορίες των επιβατών να έχουν πρόσβαση σε αυτές.

Οι μελέτες θα πρέπει να έχουν τις κατάλληλες διασφαλίσεις για αυτόν τον ελεγχόμενο ανταγωνισμό, για να καταστούν έτσι οι υπηρεσίες ελκυστικές, καινοτόμες, λιγότερο ακριβές και να μην εμποδίζουν την εκτέλεση των συγκεκριμένων καθηκόντων που ανατίθενται στους φορείς δημόσιων υπηρεσιών.

Σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή του νέου συστήματος θα διαδραματίσει κατά το σχέδιο νόμου η ανεξάρτητη αρχή με την επω-

νυμία «Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών». Η PAEM συνοπτικά θα έχει κεντρικό ρόλο μαζί με τις περιφερειακές ενότητες στο σχεδιασμό του δικτύου των υπεραστικών γραμμών, στον καθορισμό των απαιτήσεων, των όρων και των προϋποθέσεων για την ανάθεση παροχής υπηρεσιών.

Επίσης, στη PAEM ανατίθεται και ένα μεγάλο μέρος των αρμοδιοτήτων που έχουν –και κατά τη γνώμη μας θα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν– οι περιφέρειες της χώρας, όπως είναι η διενέργεια των διαγωνισμών και η ανάθεση υπηρεσιών δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών και βασικά η επίβλεψη των σχετικών συμβάσεων.

Ο ρόλος των περιφερειών περιορίζεται κατά πολύ, γίνεται συμβουλευτικός και εποπτικός χωρίς εκτελεστικές αρμοδιότητες. Θα αναφερθώ αναλυτικότερα στη συνέχεια.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου βασίζεται στη διάκριση των υπεραστικών γραμμών σε τρεις τύπους:

Πρώτον, στις υπεραστικές γραμμές, όπου η χορήγηση στον ανάδοχο αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης, με ταυτόχρονο καθορισμό του ανωτάτου κομίστρου, εξασφαλίζει την παροχή της υπηρεσίας σε καθορισμένο επίπεδο ελάχιστων –δεν μου αρέσει ο όρος ελάχιστες– απαιτήσεων.

Δεύτερον, στις υπεραστικές γραμμές, όπου λόγω των προϋπολογιζόμενων εσόδων γίνεται η χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης, όταν δεν επαρκεί να προσελκύσει ιδιωτικές επιχειρήσεις. Πρόκειται για τις λεγόμενες «άγονες γραμμές». Στις περιπτώσεις αυτές το ανώτερο κόμιστρο ορίζεται από τη ρυθμιστική αρχή. Να σημειώσουμε εδώ ότι με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δεν υπήρχε αποζημίωση για τις άγονες γραμμές, καθότι αυτές παραχωρούνται μαζί με ένα πακέτο άλλων δρομολογίων –ελκυστικών κατά κάποιο τρόπο– στην κάθε περιφερειακή ενότητα.

Τρίτον, όπου κρίνεται ότι υπάρχει εμπορικό ενδιαφέρον και στο μέτρο που δεν έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή αποζημίωσης, είναι δυνατόν να καθορίζονται υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής είτε με πρωτοβουλία των ενδιαφερομένων είτε με πρόταση των περιφερειών είτε από την ίδια τη PAEM.

Η γεωγραφική βάση της οργάνωσης των δημόσιων οδικών υπεραστικών μεταφορών θα εξακολουθήσει να είναι η περιφερειακή ενότητα. Παρ' όλα αυτά, όπως τόνισα και θα τονίσω και παρακάτω, ο ρόλος και οι αρμοδιότητές τους περιορίζονται σημαντικά, ενώ δεν προβλέπονται πόροι για την άσκηση του σχεδιαστικού και του εποπτικού ρόλου, που συνίσταται και στην επιβολή των σχετικών κυρώσεων στους παραβάτες.

Αναλυτικότερα, το πρώτο κεφάλαιο του πρώτου μέρους στα άρθρα 1 και 2 αναφέρεται στο σκοπό, στο πεδίο εφαρμογής, που δίνει τους αναγκαίους ορισμούς για την εφαρμογή του νόμου. Επίσης, στο άρθρο 3 ορίζονται οι δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές. Στο άρθρο 5 το δίκτυο υπεραστικών οδικών μεταφορών και τις αρμόδιες αρχές. Στο άρθρο 6 τα πρόσωπα που μπορούν να εκτελούν δημόσιες υπεραστικές μεταφορές. Τέλος, το άρθρο 8 αναφέρεται στη διασφάλιση της επιτυχούς παροχής μεταφορών επιβατών.

Στο κεφάλαιο αυτό έχουμε διαφωνίες.

Πρώτον, ως προς τα άρθρα που καθορίζουν τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται για τις δημόσιες μεταφορές και για τον αδόκιμο όρο που χρησιμοποιείται «ελάχιστες απαιτήσεις». Εδώ και για πολλά σχετικά με αυτό το θέμα άρθρα και η Διεύθυνση Επιστημονικού Έργου αναφέρεται με έμφαση στην ασφάλεια που υπάρχει στο νομοσχέδιο ως προς τον καθορισμό αυτών των απαιτήσεων, ενώ ο Κανονισμός στα άρθρα 4 και 5 είναι σαφής.

Δεύτερον, έχουμε διαφωνία στο άρθρο 5, που αφορά τις αρμόδιες αρχές, σε σχέση με τις πρόσθετες αρμοδιότητες διενέργειας διαγωνισμών και ανάθεσης των σχετικών συμβάσεων που δίδονται στην ανεξάρτητη αρχή, αρμοδιότητες που αφαιρούνται από τις περιφέρειες που μέχρι σήμερα είχαν αυτήν την ευθύνη, όπως και οι αντίστοιχες διευθύνσεις του Υπουργείου για τις διανομαρχιακές οδικές μεταφορές και οι οποίες έχουν –υπηρεσίες και τοπική αυτοδιοίκηση– την κατάλληλη διοικητική δομή και την οργάνωση να επιτελούν το ρόλο της αναθέτουσας αρχής και της

επιβλέπουσας υπηρεσίας για μία μεγάλη σειρά άλλων, δημόσιων συμβάσεων είτε παροχής υπηρεσιών είτε εκτέλεσης έργων και υπόκεινται και γι' αυτό, μεταξύ των άλλων, και στον καταστατικό έλεγχο, στον έλεγχο δηλαδή του Ελεγκτικού Συμβουλίου κ.λπ..

Επίσης, έχουμε επιφυλάξεις για τις δυνατότητες που δίδονται –μεταξύ των άλλων– στο άρθρο 7 για τις κατ' εξαίρεση απευθείας αναθέσεις.

Το δεύτερο κεφάλαιο –είναι πολύ σημαντικό– άρθρα 9 έως 14, αναφέρεται στο σχεδιασμό, στον καθορισμό των δικτύων υπεραστικών μεταφορών, στις κατευθύνσεις του σχεδιασμού κ.λπ..

Θα σας πω τις διαφωνίες μας ως προς το άρθρο 7. Δεν διευκρινίζεται τι θα γίνει στην περίπτωση που ο σχεδιασμός και ο καθορισμός του δικτύου που μπορεί να κάνει η περιφερειακή ενότητα, με βάση τα κριτήρια και τις κατευθύνσεις που θα θέσει η ΡΑΕΜ, αλλά κυρίως με βάση τις συνθήκες και τις ανάγκες της γεωγραφικής της περιοχής, δεν υιοθετηθούν από τη ΡΑΕΜ, που θα έχει τελικά και τον καθοριστικό λόγο. Έτσι το σύστημα γίνεται συγκεντρωτικό, με τις πολλαπλές παρενέργειες που μπορεί να επιφέρει αυτό και βρίσκεται σε αντίθεση με τις αρχές του Ευρωπαϊκού Κανονισμού και της Λευκής Βίβλου για την πολιτική των μεταφορών, στην προκειμένη περίπτωση στους βασικούς παράγοντες των κοινωνικών αγαθών και της περιφερειακής προσαρμογής και ανάπτυξης.

Η Διεύθυνση Επιστημονικών Μελετών της Βουλής επισημαίνει αυτά τα θέματα, παραπέμποντας και στο Σύνταγμα και στη νομολογία, σε σχέση με τον καθοριστικό ρόλο της αυτοδιοίκησης για θέματα τοπικών κοινωνιών. Έτσι, βοηθάει με την κρίση της σ' αυτό που λέμε εμείς, ότι θέματα των τοπικών κοινωνιών θα πρέπει να τα διαχειρίζεται η αυτοδιοίκηση. Σ' αυτό που καλείται να κάνει, αν η άλλη ανεξάρτητη αρχή διαφωνεί, θα πρέπει να βρεθεί μία λύση για το τι θα εφαρμοστεί στο τέλος.

Αυτός ο συγκεντρωτικός χαρακτήρας στην ανεξάρτητη αρχή παραπέμπει και σε πολλές άλλες στρεβλώσεις και παρενέργειες. Είναι μία αρχή που δεν λογοδοτεί στο λαό, δεν είναι κοντά στις τοπικές κοινωνίες κ.λπ.. Αυτά πρέπει, αν μη τι άλλο, να διορθωθούν και άλλωστε δεν αλλοιώνουν το χαρακτήρα του νομοσχεδίου.

Στο άρθρο 10 είναι θετική η διάταξη ότι ο σχεδιασμός λαμβάνει υπ' όψιν του τις ειδικές ανάγκες μετακινήσεων μαθητών ή εκπαιδευόμενων προς τα κέντρα εκπαίδευσης, αλλά εμείς θέλουμε να προστεθούν και οι ανάγκες των ευπαθών ομάδων, όπως είναι οι ανάπηροι, οι άνεργοι, οι υπερήλικες κ.λπ.. Ως προς αυτό, θα σας θυμίσω και πάλι τις διατάξεις του Κανονισμού και της Λευκής Βίβλου για την κοινωνική προσαρμογή όλης αυτής της ελεγχόμενης απελευθέρωσης.

Στο άρθρο 13, ενώ επιβάλλεται στις περιφέρειες –και σωστά– η τεκμηρίωση των προτάσεών τους για το σχεδιασμό, δεν υπάρχει καμμία διασφάλιση ότι η ΡΑΕΜ θα τον υλοποιήσει ή τουλάχιστον θα τεκμηριώσει και αυτή τις τυχόν τροποποιήσεις που θα επιφέρει. Το Υπουργείο θα επιλύσει το θέμα. Η τοπική αυτοδιοίκηση δεν μπορεί να υποβαθμίζεται σ' αυτό, η οποία καλείται, με βάση τον Κανονισμό και τις διατάξεις, να διεκπεραιώσει όλα αυτά τα θέματα.

Και στο Κεφάλαιο Δ', για παρόμοιους λόγους, στα άρθρα 22, 23 και 24, έχουμε αντιρρήσεις για την πρόσθετη εκτελεστική αρμοδιότητα της ΡΑΕΜ για τη διενέργεια των διαγωνισμών κ.λπ..

Η ΡΑΕΜ έχει πλήθος αρμοδιοτήτων, κυρίως κανονιστικού, σχεδιαστικού χαρακτήρα, προτυποποίησης των συμβάσεων, κοστολόγησης των παρεχόμενων υπηρεσιών, αλλά και συντονιστικού και εποπτικού χαρακτήρα του όλου συστήματος. Δεν χρειάζεται ούτε συνάδει με τις αρχές της σύστασής της να μετατραπεί σε μία αναθέτουσα αρχή και διευθύνουσα υπηρεσία.

Στο Κεφάλαιο Ε', στα άρθρα 36 έως 40, υπάρχουν επιφυλάξεις για την απευθείας ανάθεση, με τον ασαφή χαρακτηρισμό «έκτακτο μέτρο», και ανησυχία μήπως η εξαίρεση γίνει σιγά-σιγά κανόνας, όπως φοβόμαστε ότι μπορεί να γίνει στο άρθρο 36.

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

Θέλω δύο λεπτά ακόμη, κύριε Πρόεδρε.

Στο Κεφάλαιο ΣΤ', στα άρθρα 41 έως 44 είναι σημαντικές οι

διατάξεις για τον καθορισμό των όρων και των προϋποθέσεων, ώστε η απελευθέρωση και ο ανταγωνισμός που θα υπάρξει, να μην αποβεί σε βάρος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Και εδώ είναι σημαντικός και καθοριστικός ο ρόλος της ΡΑΕΜ να το διασφαλίσει.

Υπάρχουν αρκετά σημαντικά θέματα στο Η' Κεφάλαιο και κυρίως η αδυναμία του άρθρου 50 να διασφαλίσει τα εργασιακά θέματα και ένα προστατευτικό πλαίσιο για τους εργαζόμενους. Εξαιρέθηκε μεν η παράγραφος 2, παρ' όλα αυτά είναι εύλογη η ανησυχία των δεκαπέντε χιλιάδων εργαζομένων στις οδικές μεταφορές πως όλες αυτές οι αλλαγές του νομικού πλαισίου και η πλήρης επικράτηση του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, χωρίς προστατευτικό πλαίσιο και δεσμεύσεις για τη διατήρηση των κλαδικών και επιχειρησιακών τους συμβάσεων, απειλούν τις θέσεις εργασίας τους.

Ως προς το Β' μέρος που αφορά τη ρυθμιστική αρχή, έγινε μεγάλη συζήτηση στην επιτροπή. Εμείς συμφωνήσαμε για τη χρησιμότητα μίας ακόμη ανεξάρτητης αρχής, έστω και εάν προσθέσει κόστος κ.λπ.. Συμφωνούμε με την ανάγκη σύστασης της ΡΑΕΜ, γιατί είναι καθοριστικός ο ρόλος και πολλαπλές οι αρμοδιότητες στο κανονιστικό, στο σχεδιαστικό μέρος, στον καθορισμό των απαιτήσεων κ.λπ.. Δεν συμφωνούμε, όμως, με το να γίνει τελικά η ρυθμιστική αρχή μία δημόσια υπηρεσία είτε της Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης είτε του Υπουργείου, η οποία θα διεξάγει τους διαγωνισμούς και θα κάνει την επίβλεψη. Θεωρούμε ότι αυτό το θέμα θα πρέπει να το επιλύσει αυτό το νομοσχέδιο.

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

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω όσον αφορά το Γ' μέρος ότι στο θέμα των σιδηροδρομικών μεταφορών θα εκφράσουμε ορισμένες διαφωνίες μας στη συζήτηση των άρθρων.

Όμως, θέλω να τονίσω από τώρα στην πρωτολογία μου ότι πρέπει να απαλειφθεί η υποπαράγραφος 2 του άρθρου 10, που δίνει τη δυνατότητα τα καθήκοντα του διαχειριστή του σιδηροδρομικού δικτύου να μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς και επιχειρήσεις. Αυτό δεν πρέπει να γίνει. Αυτά είναι στο δημόσιο και θα παραμείνουν στον ΟΣΕ κι άλλη στιγμή, αν αποφασίσει κάτι άλλο, θα είμαστε εδώ για να τα συζητήσουμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε. Ολοκληρώσατε. Θα έχετε και μετά τον λόγο και επί των άρθρων.

Ο Υπουργός κ. Αθανασίου έχει τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αφορμή τη διάταξη της τροπολογίας που κατατέθηκε στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για την οποία έγινε τόσο θόρυβος, θα ήθελα να εξηγήσω το σκεπτικό που οδήγησε στην πρόταση της διάταξης αυτής, για να μην υπάρξει από κανέναν καμμία απορία και καμμία σκιά.

Πριν όμως το κάνω αυτό, θα μου επιτρέψετε να κάνω μία σύντομη ιστορική νομική αναδρομή για το πώς η πολιτεία αντιμετωπίζει διαχρονικά ευνοϊκά τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εταιρείες και τους μετόχους, για λόγους βέβαια εθνικής σημασίας και ενίσχυσης της οικονομίας.

Να σας αναφέρω αυτές τις διατάξεις που διαχρονικά η Βουλή ψήφισε: Νόμος 814/1978 «Ειδική φορολόγηση στις εισφορές πλοίων αχρεωστήτως καταβληθείσες». Νόμος 1731/1987 «Μείωση της εισφοράς πλοίων». Νόμος 1892/1990 –τα λέω αυτά για να δείτε τι συνάφεια υπάρχει– «Εισαγωγή στο χρηματιστήριο των μετοχών ναυτικών εταιρειών με ειδικότερους όρους εισαγωγής και διαπραγμάτευσης». Νόμος 2515/1997 «Παράταση των χορηγηθεισών πενταετών αδειών εγκατάστασης». Νόμος 2987/2002 «Καθορισμός ελκυστικού ελαχίστου κεφαλαίου για ίδρυση ναυτικής εταιρείας». Νόμος 3182/2003 «Απαλλαγή για ναυτιλιακές επιχειρήσεις από φόρους, τέλη και οποιαδήποτε επιβάρυνση σε αυτούς και τους μετόχους». Νόμος 3522/2006 «Βεβαιωμένες οφειλές ναυτιλιακών εταιρειών». Νόμος 3783 – για να μην σας κουράσω – «Περί καθορισμού συντελεστή φόρων. Νόμος 4110/

2013 –πρόσφατος νόμος- «Απαλλαγή φόρου για μεταβίβαση από οποιαδήποτε αιτία μετοχών ή μεριδίων». Νόμος 4150 περί κατάργησης εγγυήσεων ναυτικών εταιρειών που επιτρέπει την κατ' εξαίρεση συμμετοχή πλοίων υπό ελληνική σημαία.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα λίγο χρόνο γιατί έγινε πολύς θόρυβος σχετικά με αυτό το θέμα.

Με το άρθρο 83 του ν. 3842/2010, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 36 του ν. 4143/2013 –πρόσφατα, στις 5 Απριλίου του 2013- για το Περιουσιολόγιο ορίζονται τα ακόλουθα:

Στο Περιουσιολόγιο περιλαμβάνονται ακίνητα, αυτοκίνητα, σκάφη, κατοχή μετοχών, αμοιβαία κεφάλαια κ.λπ.. Ρητώς ορίζεται –προσέξτε- ότι δεν περιλαμβάνονται οι τραπεζικές καταθέσεις, τα ομόλογα του ελληνικού δημοσίου, τα αμοιβαία κεφάλαια εσωτερικού και –κρατήστε αυτήν τη φράση- οι μετοχές σε εταιρείες που έχουν συσταθεί και λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 2687/1953 και του ν. 27/1975. Κρατήστε τις διατάξεις αυτές.

Τι λένε οι νόμοι αυτοί; Το ν.δ. 2687/1953 «Περί προστασίας επενδύσεων κεφαλαίων εξωτερικού» αναφέρει: «Άρθρο 1, κεφάλαια εξωτερικού κατά το παρόν νομοθετικό διάταγμα εννοούνται τα με οποιαδήποτε μορφή εκ του εξωτερικού εισαγόμενα είτε συνάλλαγμα κ.λπ.. Στις διατάξεις του παρόντος νομοθετικού διατάγματος υπάγονται υπό την άνω έννοια κεφάλαια εισαγόμενα στη χώρα από το εξωτερικό και τοποθετούνται σε παραγωγικές επενδύσεις».

Ας δούμε τώρα τι είναι παραγωγικές επενδύσεις και ποια είναι τα κεφάλαια εξωτερικού, σύμφωνα με το νόμο. «Παραγωγικές επενδύσεις είναι αυτές που αποβλέπουν στην ανάπτυξη της εθνικής παραγωγής και συμβάλλουν στην οικονομική πρόοδο της χώρας, τα κεφάλαια εξωτερικού –μεταξύ των άλλων που αναφέρονται- και τα νηολογημένα υπό ελληνική σημαία πλοία, τα οποία και δεν υπάγονται στο ν. 1676/1986», δηλαδή σε φορολόγηση δεν υπάγεται τίποτα από αυτά.

Ο δεύτερος νόμος, ο ν. 27/1975, στο άρθρο 2 προχωρεί ακόμα περισσότερο: «Εις ην περίπτωση ημεδαπή αλλοδαπή εταιρεία πλοιοκτήτρια πλοίων υπό ελληνική σημαία ασκεί πλην της εκμετάλλευσής του πλοίου και άλλες επιχειρήσεις απαλλάσσεται από φόρο εισοδήματος, εισφορών κ.λπ.».

Τι λέει η εισηγητική έκθεση του ν. 3842/2010, δηλαδή του Περιουσιολογίου; Λέει ότι ο σκοπός είναι ο καλύτερος έλεγχος και η αποκάλυψη της φοροδιαφυγής.

Εξαιρεί όμως, με το άρθρο 83, τις μετοχές του ν.δ. 2687/1953 και του ν. 27/1975 που ανέφερα, καθώς θέλει γι' αυτές και τους κατόχους τους ευνοϊκή μεταχείριση, δηλαδή να μην υπόκεινται σε εισφορές κ.λπ..

Ερχόμαστε τώρα στην επίμαχη διάταξη της τροπολογίας που εξαιρεί από το πόθεν έσχες τις μετοχές των εταιρειών, ακριβώς των ίδιων διατάξεων, του Περιουσιολογίου, δηλαδή του ν.δ. 2687/1953 και του ν. 27/1975, με το σκεπτικό και μόνο οι αυξήσεις κεφαλαίου να γίνονται ευκολότερα και με μεγαλύτερη ταχύτητα.

Έτσι, προσπαθήσαμε να γίνει μια εναρμόνιση των διατάξεων του Περιουσιολογίου, που ψήφισε η Βουλή, με αυτές του ν. 3213/2003. Αυτός είναι ο λόγος και δεν υποκρύπτεται καμμία υπόγεια διαδρομή και καμμία εύννοια σε κανέναν, όπως άστοχα αναφέρθηκε.

Όμως, πρέπει να αναγνωρίσω ότι μια τέτοια διάταξη δεν θα έπρεπε να έρθει ως τροπολογία, αλλά ως βασικό άρθρο νομοθετήματος, για να τύχει της δέουσας επεξεργασίας και συζήτησης και να ακουστούν αντιρρήσεις και επιφυλάξεις από όλες τις πλευρές. Γιατί αυτό είναι το νομοθετικό έργο. Μια διάταξη μπορεί να είναι άστοχη, μπορεί να έχει ελλείψεις και είμαστε εδώ για να τις διορθώσουμε.

Γι' αυτό, αποσύρεται η διάταξη και ενδεχομένως να επανέλθουμε, ύστερα από διαβούλευση με τα κόμματα, αλλά και με πλήρη αιτιολογία στο πλαίσιο και μόνο της ενθάρρυνσης των επενδύσεων για τη χώρα, για να μην υπάρχει καμμία υπόνοια ή σκιά, μακριά από σκοπιμότητες και σε καθεστώς πλήρους διαφάνειας.

Η Κυβέρνηση έχει δείξει δείγματα για τη διαφάνεια. Τόσο ο Πρωθυπουργός κ. Αντώνης Σαμαράς, όσο και ο Αντιπρόεδρος κ. Βενιζέλος, έχουν τονίσει κατ' επανάληψη τη μηδαμινή ανοχή στη διαφθορά. Αυτό είναι το πιστεύω μας, αυτή είναι η φιλοσοφία μας και θα έπρεπε ενδεχόμενες διαδρομές και εξαρτήσεις να αναζητηθούν σε άλλους χώρους.

Συνεπώς, με το σκεπτικό το οποίο είπα, για να μην υπάρχει καμμία απολύτως σκιά και σύμφωνα με τις διατάξεις που ανέπτυξα, αποσύρεται η διάταξη.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Αποσύρεται η τροπολογία ή η διάταξη;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Αποσύρεται το άρθρο 6, που έχει κατατεθεί στην τροπολογία, έτσι δεν είναι;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων): Ναι, το άρθρο 6.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Από τη στιγμή που αποσύρεται, όπως γνωρίζετε βάσει του Κανονισμού, δεν γίνεται η συζήτηση.

Κατά παράβαση του Κανονισμού, θα δώσω τον λόγο στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους, από δύο λεπτά ο καθένας, από τη στιγμή που πράγματι τοποθετήθηκε επ' ολίγον ο κύριος Υπουργός, γιατί το μεγαλύτερο διάστημα της ομιλίας του ήταν η αναφορά σε προγενέστερους νόμους.

Ορίστε, κύριε Παπαδημούλη, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ και ζητώ μια σχετική ανοχή, όπως δείξατε και στον Υπουργό.

Κύριοι της Κυβέρνησης, αναγκαστήκατε να αποσύρετε μια τροπολογία με οσμή διαπλοκής, γιατί σας πήραμε έγκαιρα χαμπάρι και ξεσηκώθηκαν και οι πέτρες! Και την απόσυρση τη ζητήσαν οι εισηγητές όλων των κομμάτων και της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, πλην της απούσας Χρυσής Αυγής, η οποία και τώρα απουσιάζει.

Παραμένει, όμως, για την Κυβέρνηση το ηθικό στίγμα, ότι προσπαθήσατε να περάσετε μια ύποπτη ρύθμιση, κρυμμένη σε μια τροπολογία κάτω ακριβώς από μια θετική ρύθμιση για το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι».

Παραμένουν, επίσης, κύριε Υπουργέ, αναπάντητα ερωτηματικά. Την ετοιμάσατε εσείς, το Υπουργείο Δικαιοσύνης, ή –όπως διάβασα κάπου- σας την έστειλαν έτοιμη από το Μέγαρο Μαξίμου; Ποια συμφέροντα θέλατε να ενυπολόγιστε; Πώς παράγονται οι τροπολογίες που έρχονται την τελευταία στιγμή εδώ; Πώς και γιατί έσπευσαν άλλοι συναρμόδιοι Υπουργοί να συνυπογράψουν αυτήν την τροπολογία και στη συνέχεια πήραν αποστάσεις; Δεν τη διάβασαν, όπως δεν είχαν διαβάσει κάποιοι και το μνημόνιο, ή υπέγραψαν κάτι που δεν κατάλαβαν και στη συνέχεια, μετά τον ορμηικό των αντιδράσεων, πήραν αποστάσεις;

Επίσης, αποσύρατε μόνο το μέρος της τροπολογίας ή όλη; Γιατί η τροπολογία, όπως μας μοιράστηκε, δεν φέρει τη συνυπογραφή του καθ' όλα συναρμόδιου Υπουργού κ. Στουρνάρα και κατά τούτο είναι άκυρη.

Τέλος, θα πω κάτι, για να ακούει και ο ελληνικός λαός, διότι όταν διαβάσει κάποιος δεκάδες διατάξεις νόμων, αυτό γίνεται για να υπερδευτεί ο κόσμος.

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

Τι επεδίωκε αυτή η τροπολογία; Επεδίωκε να ευνοήσει συγκεκριμένα εφοπλιστικά συμφέροντα, ιδιαίτερα αυτά που έχουν παρουσία και στο χώρο των ΜΜΕ, γιατί οι εκδότες και οι καναλάρχεις είναι υποχρεωμένοι να δηλώνουν «πόθεν έσχες». Επίσης, νομιμοποιεί τη μίζα για έναν πολιτικό που θα την πάρει και θα την «ξεπλύνει» με μετοχές ναυτιλιακών εταιρειών. Μετατρέπει το «πόθεν έσχες» σε παρωδία, καθώς καθιστά υποχρεωτικό για όλους μας –τους πολιτικούς, τους κρατικούς αξιωματούχους, τους εκδότες- να δηλώνουμε καταθέσεις λίγων χιλιάδων ευρώ ή ένα δυάρι, αλλά όχι τις μετοχές αν έχουμε καράβια!

Σημειώστε, συνάδελφοι και κύριοι της Κυβέρνησης, ότι αυτήν την τροπολογία δεν τη ζήτησε ούτε τη συζήτησε, κύριε Πρόεδρε, η αρμόδια για τον έλεγχο του «πόθεν έσχες» επιτροπή της Βουλής που έχει εκπροσώπους απ' όλα τα κόμματα και της οποίας τυχαίνει να είμαι μέλος.

Το «πόθεν έσχες», κύριε Αθανασίου, κύριε Υπουργέ, δεν υπάρ-

χει μόνο για λόγους φορολόγησης, αλλά για να ελέγχουμε αν αυτός που έχει κάποια περιουσία, την έχει αποκτήσει νόμιμα. Και τους ευνοείτε αυτούς. Το δε επιχείρημα της εισηγητικής έκθεσης είναι αστείο και ύποπτο, διότι λέτε ότι γίνεται για λόγους ίσης μεταχείρισης. Μας παρουσιάσατε επί μακρόν όλη τη λίστα των προκλητικών φοροαπαλλαγών που έχουν οι εφοπλιστές με δεκαετίες νομοθετικών ρυθμίσεων των κυβερνήσεών σας, της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ.

Μάλιστα, είναι μία καλή ευκαιρία να θυμίσουμε στον ελληνικό λαό ότι εμείς δεν δεσμευόμαστε απ' αυτές και θα τις επανεξετάσουμε και θα τις καταργήσουμε, όταν λέμε ότι υπηρετούμε το εθνικό συμφέρον και τη φορολογική δικαιοσύνη.

Όμως, η θεωρία περί ισότητας αντιστρέφεται, κύριε Υπουργέ, όταν κάνοντας κόσκινο το «πόθεν έσχες» καθιερώνει μία τεράστια ανισότητα ανάμεσα στη συντριπτική πλειοψηφία των Ελλήνων που πρέπει να καταθέσουν και το παραμικρό ευρώ που έχουν στην τράπεζα, το προικώ ακίνητο, κ.λπ. και τους εφοπλιστές που προσπαθήσατε να ευνοήσετε και να «ξεπλύνετε».

Αυτό, λοιπόν, το «θα την επαναφέρουμε ενδεχομένως» να το ξανασκεφτείτε. Να μην τη φέρετε, διότι δεν θα περάσει απ' αυτή τη Βουλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε.

Κύριε Ντόλιο, θα θέλατε να τοποθετηθείτε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε το λόγο για δύο λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ: Κατ' αρχάς, θέλω να πω ότι μία αντίρρηση από κόμματα που στηρίζουν την Κυβέρνηση σε συγκεκριμένη διάταξη έχει μεγαλύτερη πολιτική αξία από μία αντίρρηση της Αντιπολίτευσης. Δεν θέλω να την υποβαθμίσω τη στάση της Αντιπολίτευσης και τη θέση της, αλλά θέλω να εξάρω το ότι πολύ καθαρά ο εισηγητής μας στην επιτροπή, ζήτησε έγκαιρα την απόσυρση αυτής της τροπολογίας, διότι πραγματικά δημιούργησε κάποιες υπόνοιες.

Επίσης, θέλω να επισημάνω και να εξάρω το ρόλο του Κοινοβουλίου. Επειδή πέφτει πολλή λάσπη για την πολιτική ζωή του τόπου εδώ και πολλούς μήνες, εδώ και κάποια χρόνια, πρέπει να σημειώσουμε ότι δεν είναι η πρώτη φορά που το Κοινοβούλιο ζητά εξηγήσεις από την εκτελεστική εξουσία, από την Κυβέρνηση. Νομίζω ότι αυτό θα πρέπει να το εξάrouμε και να το σημειώσουμε.

Το τρίτο που θέλω να επισημάνω είναι η στάση της Κυβέρνησης και του κυρίου Υπουργού που ήρθε και μας είπε ότι αποσύρει την τροπολογία. Δεν επέμενε, δεν πίεσε –ο εισηγητής μας είναι εδώ– δεν υπήρξε τέτοια κίνηση, τέτοια πρόθεση. Αποσύρει την τροπολογία και πιθανόν να έρθει ως διάταξη σε κανονικό σχέδιο νόμου, έτσι ώστε να υπάρχει χρόνος για διαβούλευση, για ενημέρωση των κομμάτων, για συζήτηση, προκειμένου να δούμε το εάν είναι ύποπτη, γιατί και εγώ είμαι πλέον καχύποπτος στους καιρούς που ζούμε και μετά από κάποια χρόνια στη Βουλή. Όμως, η μεταφυσική υποψία σε κάθε τι το οποίο έρχεται στη Βουλή, χωρίς πραγματικά να έχουμε επιχειρήματα, χωρίς αποχρώσεις ενδείξεις, δεν είναι καλή για την πολιτική ζωή του τόπου.

Χαιρετίζουμε, λοιπόν, την απόσυρση της τροπολογίας. Λέμε ότι θα τη συζητήσουμε. Σαφώς και το «πόθεν έσχες» είναι ένα ζήτημα που αφορά πρωτίστως αυτούς που έχουν πάρα πολλά χρήματα.

Σαφώς και το «πόθεν έσχες» είναι ένα θέμα μέσω του οποίου θα πρέπει να ελέγξουμε και τα λεφτά τα οποία έρχονται απέξω για να επενδυθούν σε οποιαδήποτε εταιρεία. Εδώ ίσως θα πρέπει να πω –και ελπίζω να το κατάλαβα καλά, γιατί δεν ήμουν στην επιτροπή– ότι δεν αναφέρεται μόνο στους εφοπλιστές που είναι οι ιδιοκτήτες των ναυτιλιακών εταιρειών αλλά στον οποιονδήποτε θέλει να ξεπλύνει λεφτά, να τα φέρει απέξω για να επενδύσει στον ιδιωτικό τομέα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Καπερνάρος για δύο λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κύριε Υπουργέ, έχει γίνει αποδεκτό ότι σοφότερος θεωρείται ο άνθρωπος στη ζωή του οποίου

έμελλε να ζητάει όσο το δυνατόν λιγότερες συγγνώμες. Κάθε απόσυρση νομοσχεδίου ή τροπολογίας στη Βουλή είναι μια συγγνώμη. Εγώ σας δικαιολογώ για την απόσυρση του άρθρου 6 της τροπολογίας με γενικό αριθμό 828. Θεωρώ ότι δικαιολογημένα την αποσύρατε και απόλυτα αδικαιολόγητα την είχατε εισαγάγει. Σώσατε τον αυτοεξευτελισμό της Κυβέρνησης αυτήν τη φορά και θα σας παρακαλέσω να μην εισάγετε τέτοιες τροπολογίες στο μέλλον, διότι τότε δεν θα σώζετε και τον εξευτελισμό της Βουλής.

Και όσον αφορά το τελευταίο που είπατε, θέλω να σας ευχαριστήσω ιδιαίτερα γιατί σήμερα ήμουν στενοχωρημένος για ένα θέμα και είπατε ότι Σαμαράς και Βενιζέλος έχουν πει –το ιστορικό γνωμικό– ότι ουδεμία ανοχή στη διαφθορά. Εντάξει, για τον Σαμαρά το καταλαβαίνω. Όσον αφορά στον κ. Βενιζέλο, σας ευχαριστώ ιδιαίτερα που με κάνατε και διασκέδασα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει η κυρία...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο, γιατί χρειάζεται να δοθεί μια απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Απάντηση σε τί, κύριε Ντόλιο;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ: Σε ένα θέμα στο οποίο αναφέρθηκε ο κ. Καπερνάρος, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εννοείτε την εξαίρεση του κ. Βενιζέλου.

Ορίστε, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ: Μισό λεπτό χρειάζομαι, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θα σταθώ στην ουσία αυτών που είπε ο κ. Καπερνάρος και στην αιχμή πέρα κάθε ορίων την οποία έριξε. Θα σταθώ μόνο στη διαφορά της δικής μου τοποθέτησης και του κ. Καπερνάρου. Αυτήν την εποχή όποιος πλήττει το πολιτικό σύστημα δια των δηλώσεών του, ρίχνει νερό στο μύλο της αντίδρασης και κάποτε έτσι θα πρέπει να εξετάζονται τα πράγματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει η κ. Γιαννακάκη.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Καπερνάρο, ακούστε με. Κατ' αρχάς καθίστε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Ακούω και όρθιος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Όχι! Όταν μιλάει ο Πρόεδρος, παρακαλώ να καθίσετε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Θα μου δώσετε μετά τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Γιατί αν δεν σας δώσω τον λόγο, δεν θα καθίσετε; Καθίστε, σας παρακαλώ!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Τέλος πάντων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να γίνω κατανοητός, θα ήθελα να διευκρινίσω ότι η όλη συζήτηση είναι εκτός Κανονισμού και προήλθε βέβαια και από την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού. Αν ο κύριος Υπουργός έλεγε ότι αποσύρει το άρθρο 6 της τροπολογίας, δεν θα υπήρχε καμμία συζήτηση. Όμως, το άνοιγμα αυτού του θέματος από τον κύριο Υπουργό, δημιούργησε μια συζήτηση την οποία εγώ απεδέχθην –επαναλαμβάνω εκτός των ορίων του Κανονισμού– και είπα να τοποθετηθούν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

Όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θέλω να υπάρχουν αιχμηρά σχόλια μεταξύ συναδέλφων και ειδικά αυτήν την περίοδο, όπως σωστά επισημάνετε, κύριε Ντόλιο. Όμως, επειδή πράγματι αναφερθήκατε ονομαστικά στον κ. Καπερνάρο, ο κ. Καπερνάρος έχει τον λόγο για ένα λεπτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, που επιβεβαιώσατε ότι έχω δικίο.

Κύριε Πρόεδρε, επειδή μίλησε με αυτόν τον τρόπο ο κύριος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, θέλω να πω το εξής: Έχω πει να μην προκαλούμαι, γιατί έχω επιχειρήματα και απαντώ με επιχειρήματα.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι έχω δικαίωμα να αμφισβητώ ανθρώπους, οι οποίοι εκφέρουν και έχουν τέτοιες εντυπώσεις περί διαφθο-

ράς, περί μη ανοχής στη διαφθορά, όταν εγώ έχω πει ότι πρέπει να παρέμβουν εισαγγελείς, όσον αφορά τα 235 εκατομμύρια των δανειοδοτηθέντων κομμάτων –του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας- και όταν ξεκίνησαν πέντε ορκωτοί ελεγκτές να ερευνούν το θέμα του ΠΑΣΟΚ, το θέμα μπήκε στο συρτάρι. Ο ελληνικός λαός, η ελληνική Βουλή, η νομοθετική εξουσία, οι Βουλευτές δεν έχουν μάθει ακόμα τι έγινε με τα 235 εκατομμύρια, εκ των οποίων τα 120 εκατομμύρια αφορούν την «τρίπα» του ΠΑΣΟΚ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Καπερνάρο. Δεν υπήρξε προσωπικό θέμα. Καθίστε, σας παρακαλώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Εάν άλλοι έχουν συμφέροντα να τα καλύπτουν, εμείς είμαστε εδώ για να τα αποκαλύπτουμε. Συνεπώς, αυτό που είπα, το αποδεικνύω.

Και αν θέλετε, κύριε Πρόεδρε, μπορείτε να μου δώσετε άλλα πέντε λεπτά για να σας πω άλλα δέκα επιχειρήματα για ποιο λόγο επιμένω σ' αυτά που είπα. Δώστε μου χρόνο να δείτε τι θα γίνει. Εμείς εδώ δεν είμαστε για φιγούρα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Καθίστε, κύριε Καπερνάρο, ολοκληρώσατε.

Ορίστε, κυρία Γιαννακάκη, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΑΚΗ: Κύριε Υπουργέ, ως Δημοκρατική Αριστερά, αλλά και εγώ προσωπικά έχω συγκρουστεί μαζί σας πάρα πολλές φορές για θέματα πολιτικά, όπως ήταν το θέμα της ιθαγένειας ή τώρα πρόσφατα το ζήτημα της «Αγίας Βαρβάρας».

Όμως, γνωρίζετε ότι προσωπικά τρέφω εξαιρετική εκτίμηση στο πρόσωπό σας για τον τρόπο με τον οποίο υπηρετήσατε σε όλη σας τη ζωή τη δικαιοσύνη. Γι' αυτό, λοιπόν, σας παρακαλώ πάρα πολύ να μην υπερασπιζέστε το άρθρο 6 της συγκεκριμένης τροπολογίας, γιατί απλά δεν είναι υπερασπισίμο.

Ήρθατε εδώ και μας παραθέσατε τη νομοθεσία που αφορά στο αν χαρακτηρίζονται περιουσιακά στοιχεία αυτά που αφορούσαν μετοχές σε ναυτιλιακές εταιρείες. Όμως, το συγκεκριμένο άρθρο της τροπολογίας αυτής ασχολείται με άλλο πράγμα.

Αυτές οι μετοχές πρέπει να καταγράφονται στο «πόθεν έσχες», και το ξέρετε πάρα πολύ καλά. Και γι' αυτό δεν είναι υπερασπίσιμο. Και γι' αυτό καταλαβαίνω τη δύσκολη θέση στην οποία βρίσκεστε, διότι αυτό ανοίγει την πόρτα για το ξέπλυμα βρώμικου χρήματος.

Επειδή υπήρξε και μία σύγχυση, εμείς δεν θέλουμε να αποσυρθεί όλη η τροπολογία, θέλουμε να αποσυρθεί μόνο το συγκεκριμένο άρθρο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μόνο το συγκεκριμένο άρθρο αποσύρεται, το άρθρο 6 της τροπολογίας. Ήταν σαφές ο κύριος Υπουργός.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΑΚΗ: Πολύ ωραία.

Επίσης, θα ήθελα να αναφέρω ότι δεν είναι σκανδαλώδες μόνο το περιεχόμενο του συγκεκριμένου άρθρου, αλλά είναι και ο τρόπος με τον οποίο μπήκε. Ακολουθεί το άρθρο 5 που έχει μία πάρα πολύ ευνοϊκή ρύθμιση, την επέκταση του προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι».

Δεν μιλώ μόνο για εμένα, που είμαι μία άπειρη Βουλευτής. Ρώτησα πολλούς Βουλευτές, οι οποίοι είναι και πάρα πολύ προσεκτικοί και πάρα πολύ μελετηροί, και μου είπαν ότι στην πρώτη ανάγνωση του νομοσχεδίου πραγματικά δεν το πρόσεξαν.

Θα ήθελα να αναφέρω και κάτι άλλο. Είπατε ότι θα το επαναφέρετε, αλλά θα το επαναφέρετε με έναν άλλο τρόπο στη Βουλή, προκειμένου να εξηγηθεί, να συζητηθεί από τα κόμματα και να κατατεθούν απόψεις.

Ως Δημοκρατική Αριστερά σας λέμε -και επιμένουμε σε αυτό- να μην το φέρετε. Μην το φέρετε. Δεν πρόκειται να περάσει. Ανοίγεται την πόρτα για το ξέπλυμα βρώμικου χρήματος, ειδικά σε μία εποχή η οποία ταλανίζεται από την πολιτική απαξίωση και από τον πολιτικό κυνισμό.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Κύριε Καραθανασόπουλε, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Το σκάνδαλο ποιο είναι; Το διαχρονικό σκάνδαλο είναι αυτό στο οποίο αναφέρθηκε ο κύριος Υπουργός, η ασυλία την οποία έχει το εφοπλιστικό κεφάλαιο,

τα κίνητρα, οι παροχές και η σκανδαλώδης φορολογική ασυλία την οποία έχει. Αυτό είναι το σκάνδαλο, τη στιγμή που διαμορφώνεται το περιβάλλον μιας ολομέτωπης επίθεσης απέναντι στο βιοτικό επίπεδο των πιο φτωχών και εξαθλιωμένων λαϊκών στρωμάτων και συνολικά στο λαό μας και στην εργατική τάξη.

Αυτή η διαχρονική συμπεριφορά των κυβερνήσεων όλα αυτά τα χρόνια απέναντι στο εφοπλιστικό κεφάλαιο αποτελεί και έναν από τους παράγοντες της σημερινής κατάστασης, γιατί στο όνομα της εξυπηρέτησης των συμφερόντων της οικονομικής ολιγαρχίας και το πολιτικό σύστημα συνέβαλε στο να διαμορφωθεί ένα περιβάλλον ιδιαίτερα επώδυνο για τα πλατιά λαϊκά στρώματα. Αυτό είναι το πρώτο ζητούμενο.

Εμείς λέμε κατηγορηματικά ότι πρέπει να καταργηθούν όλα τα προνόμια και να παλέψει ο λαός για την κατάργηση των προνομίων απέναντι στο εφοπλιστικό κεφάλαιο και στα υπόλοιπα τμήματα του κεφαλαίου.

Το δεύτερο ζήτημα είναι το εξής. Αποτελεί πρόσχημα, κατά τη γνώμη μας, κύριε Υπουργέ, το ότι θα πρέπει να αντιστοιχηθεί το «πόθεν έσχες» με το ζήτημα του Περιουσιολογίου. Αυτό είναι το πρόσχημα. Βεβαίως, θα μου πείτε: «αν κάποιος δεν το δηλώνει στο Περιουσιολόγιο, τότε δεν θα το δηλώσει και στο «πόθεν έσχες»». Φαίνεται εδώ και η υποκρισία συνολικά της αστικής τάξης όταν μιλάει για διαφάνεια, για ισονομία, για ισοπολιτεία, για δίκαιο φορολογικό σύστημα, όταν επιβάλλει τέτοιου είδους διατάξεις.

Από αυτήν την άποψη είναι ξεκάθαρο ποιους θέλει να εξυπηρετήσει η συγκεκριμένη διάταξη: όλους αυτούς που έχουν υποχρέωση να κάνουν δήλωση «πόθεν έσχες» και ταυτόχρονα είναι και μέτοχοι ναυτιλιακών και εφοπλιστικών εταιρειών.

Εμείς από την πρώτη στιγμή είχαμε ζητήσει να αποσυρθεί η συγκεκριμένη διάταξη και όχι μόνο να μην επανέλθει, αλλά ταυτόχρονα απαιτούμε και τη συνολική κατάργηση των προνομίων του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Κύριε Βορίδη, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θα επιμείνω στο ζήτημα της τροπολογίας, με την έννοια ότι αυτή έχει αποσυρθεί, κύριε Πρόεδρε. Επομένως, προφανώς οι με σειρά επιμέρους ζητημάτων θα αντιμετωπιστούν με μια πιο ολοκληρωμένη ρύθμιση από τη στιγμή που θα επιλέξει η Κυβέρνηση να την επαναφέρει.

Όμως, κατά τη γνώμη μου, ανοίγει μία συζήτηση στην οποία πρέπει να τοποθετηθούν τα κόμματα. Ανοίγει μία συζήτηση με αφορμή αυτό. Η συζήτηση αυτή συνδέεται με την ανάπτυξη, συνδέεται με τις επενδύσεις, και συγκεκριμένα συνδέεται με την ανάπτυξη και τις επενδύσεις στο χώρο της ναυτιλίας.

Εδώ, λοιπόν, πρέπει να αποφασίσουμε τι θέλουμε. Υπάρχει μια στρατηγική, η οποία είναι διαμορφωμένη εδώ και δεκαετίες και η οποία, κατά τη γνώμη μου, κύριε Πρόεδρε, έχει αποδώσει. Και η στρατηγική αυτή λέει ότι θέλουμε την Ελλάδα ναυτιλιακό κέντρο. Τη θέλει η Αξιοματική Αντιπολίτευση ναυτιλιακό κέντρο ή δεν τη θέλει;

Ναυτιλιακό κέντρο δεν γίνεται επειδή κάνουμε ένα ευχέλαιο για να γίνει ναυτιλιακό κέντρο. Ναυτιλιακό κέντρο γίνεται γιατί προφανώς διαμορφώνονται οι προϋποθέσεις -και οι προϋποθέσεις είναι νομικές, είναι φορολογικές- προκειμένου να μετατραπεί σε ναυτιλιακό κέντρο.

Άλλη προϋπόθεση προκειμένου να γίνει η Ελλάδα ναυτιλιακό κέντρο είναι επίσης και η τοποθέτηση κεφαλαίων. Και μάλιστα αυτό έχει και μια αντικειμενική βάση, για να ξέρουμε πού μιλάμε. Ποια είναι η αντικειμενική βάση; Είναι το ότι έχουμε έναν μεγάλο ελληνικό στόλο εμπορικών πλοίων. Αυτή είναι η αντικειμενική βάση. Ναυτιλιακό κέντρο δεν μπορεί να γίνει ο οποιοσδήποτε. Δεν μπορεί να το αποφασίσει και να γίνει κάποιος που δεν έχει μια βασική προϋπόθεση. Εμείς έχουμε μια βασική προϋπόθεση, το ότι έχουμε έναν πολύ μεγάλο εμπορικό στόλο, και θέλουμε, έχουμε θελήσει εδώ και δεκαετίες να είμαστε και ένα μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο. Και γι' αυτό βεβαίως, πράγματι, υπάρχει προνομιακή μεταχείριση. Από την πλευρά του Κομμουνιστικού Κόμματος κριτικά επισημαίνεται αυτό, αλλά εγώ λέω ποια είναι η

λογική του.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Έχουμε διαφορετική στρατηγική. Εμείς μιλάμε για τη σοσιαλιστική ανάπτυξη.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Σωστά, προφανώς.

Απευθύνομαι σε όλους τους υπολοίπους που δεν μιλούν γι' αυτό που μιλάει το Κομμουνιστικό Κόμμα, και ρωτώ: Αναιρούμε αυτήν τη στρατηγική επένδυση δεκαετιών που έχει κάνει η Ελλάδα; Εδώ, λοιπόν, αυτό θα πρέπει να ενταχθεί -η συζήτηση αυτή και της συγκεκριμένης τροπολογίας- μέσα στη συγκεκριμένη στρατηγική. Την αναιρούμε, λοιπόν, ναι ή όχι; Η Κυβέρνηση απαντάει «Ναι, δεν την αναιρούμε. Επιμένουμε σ' αυτήν τη λογική». Όσον αφορά το ότι πρέπει ενδεχομένως αυτή η ρύθμιση να έρθει ολοκληρωμένα έτσι ώστε να μην δημιουργείται οποιαδήποτε υπόνοια, έτσι ώστε να μην θεωρείται λόγου χάριν ότι πάει να καλύψει πολιτικούς οι οποίοι έχουν τοποθετήσει χρήματα εκεί ότι πρέπει αυτές οι σκιές να φύγουν, ως προς αυτό ναι, συμφωνούμε. Όχι όμως ότι αυτό αναίρει τη βασική στρατηγική στόχευση και τη βασική κατεύθυνση την οποία έχουμε. Η Ελλάδα θέλουμε να είναι χώρος δραστηριοποίησης ναυτιλιακών εταιρειών, χώρος επενδύσεων στον τομέα της ναυτιλίας και επομένως θέλουμε να συγκεντρώνουμε ναυτιλιακό κεφάλαιο εδώ.

Αυτή, λοιπόν, νομίζω ότι είναι η στρατηγική στόχευση και εμείς τουλάχιστον είμαστε σύμφωνοι σ' αυτό.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Θα κλείσετε με μια κουβέντα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να λάβω τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Όχι, έχει κλείσει το θέμα. Δεν υπάρχει λόγος.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο, για να πείτε μια κουβέντα και να κλείσει το θέμα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο για ένα λεπτό διότι ο κ. Βορίδης αναφέρθηκε στην Αξιωματική Αντιπολίτευση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Παρακαλώ, καθίστε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Μα, σας ζητώ τον λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Όχι, δεν μπορείτε και δεν έχετε το δικαίωμα. Καθίστε παρακαλώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο για ένα λεπτό. Από τον Κανονισμό της Βουλής έχω δικαίωμα να ζητήσω τον λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Έχω δώσει τον λόγο στον κύριο Υπουργό.

Κύριε Υπουργέ, κλείστε το θέμα.

Καθίστε, κάτω, κύριε Παπαδημούλη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Πριν δώσετε τον λόγο στον κύριο Υπουργό να σας εξηγήσω γιατί, κατά τον Κανονισμό, ζητώ το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ανοίξαμε θέμα δίχως λόγο.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, σας έχω δώσει τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων): Εγώ, κύριε Πρόεδρε, όταν ζήτησα να δώσω μια εξήγηση το έκανα για να μην υπάρχει καμμία σκιά για το πού στόχευε η τροπολογία αυτή. Μακριά από εμένα και από την Κυβέρνηση τέτοιες σκοπιμότητες, ότι δηλαδή, κάποιον θέλουμε να καλύψουμε, ότι υπάρχει κάποια υπόγεια διαδρομή.

Ο λόγος ήταν ένας και μόνος. Διαβάζοντας όλη την προϊστορία των διατάξεων που σας ανέφερα -και θα παρακαλούσα, διότι έχετε πολύ καλούς νομικούς Βουλευτές, να διαβάσετε όλη τη σειρά και την αλληλουχία των διατάξεων αυτών- θα δείτε ότι σε καμμία περίπτωση δεν υπήρχε πρόθεση ούτως ώστε να ευνοηθεί κάποιος. Και φαντάζεστε, όσον αφορά, κυρίως, τις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται κυρίως στο εξωτερικό, τι κί-

νητρο θα υπήρχε να φέρνουν πιο γρήγορα τα κεφάλαιά τους εδώ, εάν επρόκειτο να τα δηλώσουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ωραία, ολοκληρώσατε. **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων):** Ένα τελευταίο. Είναι η ίδια διάταξη με το Περιουσιολόγιο. Θα ήθελα να κάνω μια ερώτηση και σκεφθείτε τη μετά: Γιατί εξαιρεί ακριβώς τις ίδιες εταιρείες από το Περιουσιολόγιο;

Δεν είναι ακριβές αυτό που είπατε, κύριε Παπαδημούλη, ότι γίνεται για φορολογικούς λόγους, γιατί θα μπορούσε κάλλιστα να λέει ο νομοθέτης: «Δηλώνονται στο Περιουσιολόγιο αλλά φορολογούνται». Εδώ δεν θέλει καθόλου να τις δηλώσει. Γιατί άραγε; Αν διαβάσετε τις διατάξεις που σας ανέφερα, θα βρείτε την απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ωραία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Παπαδημούλη, σας παρακαλώ, καθίστε κάτω!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ζητώ τον λόγο για ένα λεπτό!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Καθίστε κάτω να τον ζητήσετε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ορίστε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ακούστε να δείτε. Άνοιξε μία συζήτηση, κατά παραβίαση του Κανονισμού -την ανέχθηκα και συζητάμε ήδη τρία τέταρτα γι' αυτό το θέμα- επί μιας τροπολογίας που έχει αποσυρθεί. Άρα δεν δικαιούται κανένας να πάρει το λόγο για το συγκεκριμένο θέμα της συγκεκριμένης τροπολογίας.

Βέβαια, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, εσείς έχετε το δικαίωμα να ζητήσετε το λόγο. Θα ζητήσετε λοιπόν το λόγο, αφού ολοκληρώθηκε αυτό το θέμα.

Θα δώσω πρώτα τον λόγο στον αναμένοντα με στωικότητα τελευταίο ειδικό αγορητή κ. Μωραΐτη και μετά, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, μπορείτε και εσείς να ζητήσετε τον λόγο και να τοποθετηθείτε για οποιοδήποτε θέμα εκτός απ' αυτό που έκλεισε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τώρα τον λόγο για ένα λεπτό, επειδή αναφέρθηκε σ' εμένα προσωπικά ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μα τι πάει να πει «προσωπικά»; Και εγώ τώρα, αν σας δώσω τον λόγο, προσωπικά θα αναφερθώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ένα λεπτό μόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μία κουβέντα μόνο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Μη με κοιτάτε άγρια, κύριε Πρόεδρε! Ένα λεπτό ζήτησα.

Κύριε Υπουργέ, δεν συζητάμε για το Περιουσιολόγιο. Πριν από ένα χρόνο ψηφίστηκε απ' όλες τις πτέρυγες η τροποποίηση του νόμου περί «πόθεν έσχες» και η υποχρέωση να δηλώνονται και οι μετοχές ναυτιλιακών εταιρειών παρέμεινε με την ψήφο και των συγκεντρώνων κομμάτων. Πέρυσι έγινε, με πρόταση Κακλαμάνη. Αυτό πάτε να «ξηλώσετε».

Κύριε Βορίδη, δεν συζητάμε για το εάν η Ελλάδα θα είναι ναυτιλιακό κέντρο ή όχι, αλλά για να μη γίνει η Ελλάδα κέντρο για το ξέπλυμα μαύρου χρήματος! Ο ισχύων νόμος για το «πόθεν έσχες», που πάει να «ξηλώσει» αυτή η ύποπτη τροπολογία, δεν εμπόδισε την ανάπτυξη της ναυτιλίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Άρα συμφωνήσατε όλοι να είναι ναυτιλιακό κέντρο η Ελλάδα. Αυτό μετράει πάνω απ' όλα τώρα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Τέλος στα συγκεκριμένα ερωτήματα που έθεσα προς την Κυβέρνηση και προς υμάς, κύριε Υπουργέ, αποφύγατε να απαντήσετε. Ένα απ' αυτά το επαναφέρω: Την ετοίμασε το Υπουργείο Δικαιοσύνης ή σας την έφεραν έτοιμη από το Μαξίμου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το ξαναείπατε αυτό, κύριε Παπαδημούλη. Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Μωραΐτη, έχετε τον λόγο και με συγχωρείτε για την καθυστέρηση. Δείξατε ανοχή και στωικότητα.

Πάντως, επ' ευκαιρία, μιας και ανέβηκε ήδη ο κ. Μωραΐτης στο

Βήμα, θα τον παρακαλέσω να μου επιτρέψει για ένα λεπτό να τοποθετηθώ ως Προεδρεύων, σε κάτι πολύ σοβαρό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Ευχαρίστως, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Υπήρξα Πρόεδρος της Επιτροπής για το «πόθεν έσχες» των πολιτικών, επί τέσσερα ολόκληρα χρόνια. Θέλω λοιπόν να διαβεβαιώσω – ο κ. Παπαδημούλης είναι ήδη μέλος της επιτροπής και είναι γνώστης του πώς γίνεται ο έλεγχος του «πόθεν έσχες» των πολιτικών, για να καταρρεύσει και αυτός ο μύθος – ότι είναι ο μόνος έλεγχος προσώπων στη χώρα μας που είναι ενδεδειγμένος, εμπεριστατωμένος και δεν γίνεται από την επιτροπή του άρθρου 21. Να το καταλάβουμε. Γίνεται από το Σώμα Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών, όπως γίνεται ο έλεγχος από ορκωτούς ελεγκτές λογιστές σε όλες τις ΔΕΚΟ, σε όλες τις εταιρείες και στο δημόσιο. Άρα είναι αμερόληπτος και το «πόθεν έσχες» των Βουλευτών ελέγχεται πληρέστατα. Το λέω αυτό, για να καταρρίψω και αυτόν το μύθο που έχει δημιουργηθεί, ότι εμείς είμαστε ελεγκτές και ελεγχόμενοι.

Με συγχωρείτε, κύριε Μωραΐτη. Έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν αναφερθώ στο νομοσχέδιο και με αφορμή κάποιες προτάσεις για την αντιμετώπιση της δολοφονικής δράσης της Χρυσής Αυγής από τη συγκυβέρνηση, αλλά και προτάσεις από άλλα αστικά πολιτικά κόμματα για την αντιμετώπισή της, θέλω να τονίσουμε ότι η ύπαρξη και η εγκληματική δράση της Χρυσής Αυγής επιβεβαιώνει ότι ο φασισμός γεννιέται μέσα από τη μήτρα και από τη σαπίλα του καπιταλισμού. Γι' αυτό μόνο το λαϊκό κίνημα μπορεί να τον αντιμετωπίσει αποτελεσματικά.

Ο λαός και η νεολαία έχουν τη δύναμη να σταματήσουν τη δολοφονική δράση των ναζί, να συντονίσουν και να οργανώσουν την πάλη τους μέσα από τις γραμμές των εργατικών σωματείων και των λαϊκών οργανώσεων για την αντιμετώπιση και την απομόνωση των φασιστοειδών.

Τα συνδικάτα των εργαζομένων, οι μαζικοί φορείς σε πόλεις και ύπαιθρο, οι λαϊκές επιτροπές μπορούν να απομονώσουν τους θρασυδειλούς δολοφόνους και να προστατέψουν το λαό από το δηλητήριο και την εγκληματική τους δράση.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Βιάζεται η συγκυβέρνηση και προχωράει με γρήγορους ρυθμούς στην υλοποίηση των επιταγών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των δεσμεύσεων του μνημονίου και του μεσοπρόθεσμου για την πλήρη απελευθέρωση και στις οδικές και στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Έχετε δεσμευθεί – το ανέφερε άλλωστε ο κύριος Υπουργός στην επιτροπή – να ψηφιστεί το νομοσχέδιο μέχρι το τέλος του μήνα.

Βιάζεστε να παραδώσετε μία ώρα αρχύτερα τις μεταφορές στις μεγάλες εταιρείες.

Ακούστηκε κι εδώ σήμερα ότι το νομοσχέδιο που συζητάμε, είναι μόνο δέσμευση απέναντι στην τρόικα. Αυτή όμως είναι η μισή αλήθεια. Η άλλη μισή που κρύβεται από τα κόμματα του ευρωμονόδρομου είναι, ότι το παρόν νομοσχέδιο βρίσκεται στην κατεύθυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πλήρη απελευθέρωση των μεταφορών και πιο συγκεκριμένα στην προσαρμογή στον κανονισμό 1370/2007.

Η κοινή πολιτική για τα θέματα των μεταφορών προβλεπόταν από την ιδρυτική Συνθήκη της Ρώμης. Ενεργοποιείται όμως ουσιαστικά, με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ. Η Ευρωπαϊκή Ένωση με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ για την ανταγωνιστικότητα, χαρακτηρίζει τον τομέα των μεταφορών ως θεμελιώδη στρατηγικό τομέα. Θεωρεί καθοριστικό το ρόλο των μεταφορών στη διαδικασία ενοποίησης της ευρωενωσιακής αγοράς. Η πολιτική της και στον τομέα των μεταφορών καθορίζεται από το στόχο της ανταγωνιστικότητας και στο πλαίσιο της απελευθέρωσης των αγορών, αποσκοπεί δηλαδή στη διευκόλυνση της αναπαραγωγής, της μεγέθυνσης του κεφαλαίου, στην ενίσχυση της τάσης συγκέντρωσης, συγκεντρωποίησής του και στη διασφάλιση της κερδοφορίας του.

Αυτό ακριβώς κάνετε και με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα. Παραδίδετε βορά στους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους τους αυτοκινητιστές, τους μικροϊδιοκτήτες των λεωφορείων, των ταξί, το σιδηρόδρομο αλλά και το επιβατικό κοινό.

Με τις ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου θα επιτραπεί σε διάφορες ντόπιες και ξένες εταιρείες να εισβάλουν στο χώρο των υπερα-

στικών, των αστικών συγκοινωνιών, των σιδηροδρόμων, αξιοποιώντας μάλιστα και κρατικά κονδύλια για να αποκτήσουν νέους στόλους αυτοκινήτων και σταθμούς στάθμευσης.

Αδιαφορείτε που η πλειοψηφία των μικροϊδιοκτητών είναι καταχρεωμένη στις τράπεζες, στην εφορία, σε ασφαλιστικές εισφορές. Το μόνο που σας ενδιαφέρει, είναι η εξυπηρέτηση των μεγάλων μεταφορικών εταιρειών, που βιάζονται να καταλάβουν και το τελευταίο μερίδιο δουλειάς που έχει απομείνει στα χέρια των αυτοαπασχολούμενων, όπως κάνετε με τους διεθνείς διαγωνισμούς στις υπεραστικές συγκοινωνίες στο άρθρο 23 και 24 του νομοσχεδίου και στο άρθρο 106, όπου καθιερώνετε οχήματα ειδικής μίσθωσης των επτά ατόμων προς ικανοποίηση του πάγιου αιτήματος των επιχειρήσεων τουρισμού και των εταιρειών ενοίκιασης αυτοκινήτων, που θέλουν να καταλάβουν το τμήμα της δουλειάς, που έχει σχέση με τον τουρισμό – αεροδρόμια, λιμάνια, ξενοδοχεία – σε βάρος βέβαια των αυτοαπασχολούμενων και των οδηγών.

Τα νέα ταξί οχήματα ειδικής μίσθωσης θα είναι καινούργια, αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, ενώ οι οδηγοί θα υποχρεούνται να πιστοποιούνται και με σεμινάρια κατάρτισης που θα περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, αγγλικά ξενοδοχειακού επιπέδου.

Με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου θα έχουμε κακοπληρωμένους εργαζόμενους. Επιδίδεται το ξεκαθάρισμα του κλάδου και η ανεμπόδιστη εισβολή των επιχειρηματιών που θέλουν να επενδύσουν εκεί. Η επιλογή στήριξης του κεφαλαίου και της διευκόλυνσης κερδοφορίας του προκύπτει και από τη γενναία ενίσχυση των εταιρειών που θα καταλάβουν τον κλάδο, μέσα από τους λεγόμενους αναπτυξιακούς νόμους, για ανανέωση των αυτοκινήτων και των υποδομών, όπως αναφέραμε.

Από τη νέα κατάσταση που θα διαμορφωθεί, δεν θα βγουν ωφέληματα τα λαϊκά στρώματα, γιατί φθηνές και ποιοτικές υπηρεσίες δεν εξασφαλίζονται σε συνθήκες κυριαρχίας των μονοπωλίων και πολύ περισσότερο, δεν συμβιβάζονται με την κερδοφορία του κεφαλαίου.

Από την εφαρμογή των διατάξεων του σχεδίου νόμου θα υπάρξουν κερδισμένοι και χαμένοι. Κερδισμένοι θα είναι οι επιχειρήσεις που ήδη δραστηριοποιούνται στο χώρο κι όσοι θα επενδύσουν εκεί, οι διάφοροι επιχειρηματικοί όμιλοι που έχουν εκφράσει την επιθυμία να εισβάλουν και σε αυτόν τον κλάδο. Το υπό συζήτηση νομοσχέδιο τούς ανοίγει διάπλατα τις πόρτες. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες θα είναι επίσης οι ωφέλημένοι που, όπως αναφέραμε, θα κάνουν χρήση και των λεγόμενων αναπτυξιακών νόμων.

Χαμένοι θα είναι οι χιλιάδες αυτοαπασχολούμενοι, που θα χάσουν τη θέση εργασίας που έχουν ακριβοπληρώσει και θα οδηγηθούν είτε στην κακοπληρωμένη δουλειά είτε στην ανεργία, οι χιλιάδες οδηγοί, που γι' αυτούς προδιαγράφεται χειροτέρευση των συνθηκών δουλειάς και αμοιβής.

Έχουμε αύξηση των ορίων ηλικίας, δουλειά για τους οδηγούς μέχρι τα εξήντα εννέα χρόνια. Κατά τ' άλλα, νοιάζεστε για την ασφάλεια των επιβατών. Ρωτάμε: Ένας άνθρωπος εβδομήντα χρόνων μπορεί να κάνει το δρομολόγιο Αλεξανδρούπολη – Αθήνα;

Βέβαια ο μεγάλος χαμένος θα είναι το επιβατικό κοινό που θα ακριβοπληρώσει τις υπηρεσίες των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών και του σιδηροδρόμου, όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς, γιατί παρά την προπαγάνδα περί ανταγωνισμού και πτώσης των τιμών των εισιτηρίων, μόλις μονοπωληθεί ο κλάδος, θα επιβάλουν πανάκριβες μονοπωλιακές τιμές.

Για τους εργαζομένους θα έχουμε «τσακισμένους» μισθούς και δικαιώματα στις οδικές, σιδηροδρομικές και εμπορικές μεταφορές και κατάργηση συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Ήδη αυτό γίνεται σε πολλά ΚΤΕΛ της χώρας. Υπάρχουν μαρτυρίες, από τις συναντήσεις που είχαμε, από τους εργαζομένους στα ΚΤΕΛ.

Πραγματικά η μείωση μισθών γίνεται με καταγιστικούς ρυθμούς. Είναι όρος ώστε να ξεκαθαρίσει το έδαφος από εργατικές κατακτήσεις και να προχωρήσει η πολιτική της ανταγωνιστικότητας.

Για το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας οι συγκοινωνίες είναι δημόσιο αγαθό. Είναι κοινωνική υποχρέωση του κράτους να πα-

ρέχει αυτές τις υπηρεσίες στον εργαζόμενο λαό, στους άνεργους, τους συνταξιούχους, τους μαθητές, τους σπουδαστές, στις γυναίκες της εργατικής λαϊκής οικογένειας. Αντί γι' αυτό, οι συγκοινωνίες πάνε από το κακό στο χειρότερο, ενώ την ίδια στιγμή ο λαός υποφέρει και καλείται να πληρώσει πανάκριβα τις συγκοινωνίες και βάζει ακόμα πιο βαθιά το χέρι στην τσέπη, μέσα από τη θύελλα των χαρατσιών και της φοροληστείας, που «κατατρώνε» το λαϊκό εισόδημα.

Για ορισμένες κατηγορίες όπως οι άνεργοι, οι συνταξιούχοι, οι μερικά απασχολούμενοι, η αστική συγκοινωνία φαντάζει πολυτέλεια. Οι καθημερινές σκηνές ταλαιπωρίας αυξάνονται. Η αγανάκτηση μεγαλώνει και στο όνομα της λαθρεπιβίβασης βάζουν στο μάτι άνεργους, το φτωχό κόσμο που υποφέρει. Αυτή είναι η κατάσταση που αντιμετωπίζει σήμερα η εργατική λαϊκή οικογένεια αλλά και οι εργαζόμενοι στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Ταυτόχρονα για την αντιμετώπιση της περιβόητης «εισιτηριο-διαφυγής» θέλουν να βάλουν τους εργαζομένους στις συγκοινωνίες να κάνουν το χωροφύλακα στους άνεργους, στους χαμηλόμισθους, στους επιβάτες που η οικονομική τους κατάσταση τους επιτρέπει να παίρνουν μόνο τα μέσα των αστικών συγκοινωνιών.

Σήμερα ένας εργαζόμενος για να μετακινηθεί από και προς τη δουλειά του, μπορεί και να χρειαστεί έναν ολόκληρο μισθό τον χρόνο -ίσως και παραπάνω- για να πληρώσει το κόστος των εισιτηρίων. Οι άνεργοι δεν μπορούν να πληρώσουν το εισιτήριο. Πολλοί εργαζόμενοι που είναι για καιρό απλήρωτοι ή παίρνουν πενιχρούς μισθούς, δεν μπορούν να καταβάλουν το ποσό του εισιτηρίου για να μετακινηθούν και αναγκάζονται να στερηθούν άλλα αγαθά, για να μπορέσουν να πληρώσουν το μετρό, το λεωφορείο, τον ηλεκτρικό.

Τώρα ετοιμάζετε νέες αυξήσεις που θα κάνουν πραγματικά απλησίαστα τα μέσα μαζικής μεταφοράς για τις εργατικές λαϊκές οικογένειες. Γι' αυτό ζητάμε να ψηφιστεί η τροπολογία που κατέθεσε το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας που είναι ένα μέτρο ανακούφισης για τα λαϊκά νοικοκυριά και προβλέπει τη μείωση κατά 50% στην τιμή των εισιτηρίων στα μέσα σταθερής τροχιάς και στις αστικές οδικές συγκοινωνίες.

Δεύτερον, οι άνεργοι, οι φοιτητές, οι σπουδαστές και οι μαθητές να έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζονται δωρεάν στα παραπάνω μέσα μαζικής μεταφοράς με μόνη προϋπόθεση, την κατοχή του σχετικού αποδεικτικού εγγράφου, όπως είναι η κάρτα ανεργίας, η φοιτητική, η σπουδαστική και η μαθητική ταυτότητα.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας καταψηφίζει επί της αρχής το παρόν σχέδιο νόμου γιατί με την εφαρμογή του δεν θα λυθούν τα προβλήματα προς όφελος των εργαζομένων. Αντίθετα, θα φέρει παραπέρα μείωση των γραμμών, αφού κριτήριο δρομολόγησης θα είναι το εάν μία γραμμή είναι κερδοφόρα ή όχι. Ολόκληρες περιοχές θα μείνουν με ελάχιστα ή καθόλου δρομολόγια. Ήδη αυτό συμβαίνει στις ακτοπολικές συγκοινωνίες των λεγόμενων άγονων γραμμών, όπου κάτοικοι πολλών μικρών νησιών «κάνουν μαύρα μάτια» για να δουν πλοίο. Το ίδιο ακριβώς θα γίνει σε πολλές ορεινές περιοχές της ηπειρωτικής χώρας με τα ΚΤΕΛ. Οι συνθήκες δουλειάς για τους εργαζομένους στα μέσα θα χειροτερεύσουν, ενώ η συντήρηση των μέσων και των υποδομών θα μπαίνει στο ζύγι του κέρδους, σε βάρος φυσικά της ασφάλειας.

Η ιδιωτικοποίηση των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών και του σιδηροδρόμου θα οδηγήσει και τις τιμές των εισιτηρίων να εκτιναχθούν στα ύψη.

Επιβεβαιώνεται για ακόμα μια φορά, ότι η πολιτική της ανταγωνιστικότητας και των ιδιωτικοποιήσεων στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ενιαίων ευρωπαϊκών δικτύων είναι επικίνδυνη όχι μόνο για τους εργαζομένους στις μεταφορές, αλλά για ολόκληρο το λαό. Αποδεικνύεται ότι η λυκοσυμμαχία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι χώρος βαρβαρότητας και εκμετάλλευσης για όλους τους εργαζομένους. Δεν διορθώνεται. Δεν διαχειρίζεται προς όφελος των εργατών.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας δεν υπερασπίζεται τη σημερινή κατάσταση που υπάρχει στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας υποστηρίζει ότι η ανάπτυξη,

ο σχεδιασμός των μεταφορών και η πρόσβαση σε αυτές πρέπει να ικανοποιούν τις σύγχρονες και διευρυμένες λαϊκές ανάγκες, να εντάσσονται σε μία κεντρικά σχεδιασμένη οικονομία, κίνητρο της οποίας θα είναι η διευρυμένη ανάπτυξη της λαϊκής ευημερίας και όχι το καπιταλιστικό κέρδος.

Επομένως μια σχεδιασμένη ανάπτυξη των μεταφορών με στόχο την κοινωνική ευημερία, προϋποθέτει την κοινωνική ιδιοκτησία των μέσων μαζικής μεταφοράς και της παραγωγής τους, ζήτημα πολιτικό, το οποίο πρέπει να συνδέεται με τη ριζική αλλαγή και το χαρακτήρα της εξουσίας. Αυτή η πολιτική πρέπει να ταυτίζεται με τη γενικότερη λαϊκή ανάγκη για ενιαίο, αποκλειστικά, δημόσιο φορέα συγκοινωνιών, όπου οι αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, τα φορτηγά, οι σιδηροδρομικές, οι ακτοπλοϊκές και οι αεροπορικές γραμμές, οι μεγάλες επιχειρήσεις, θα μετατραπούν σε κοινωνική, λαϊκή ιδιοκτησία.

Οι εργαζόμενοι στα μέσα μαζικής μεταφοράς πρέπει να οργανώσουν τον αγώνα τους -είναι μονόδρομος!- για να παρεμποδίσουν τα βάρβαρα μέτρα, τις αντιλαϊκές μεταρρυθμίσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της συγκυβέρνησης, της τρόικας, που λαμβάνουν και εφαρμόζουν ασταμάτητα, για να υπηρετήσουν την κερδοφορία και την ανταγωνιστικότητα των μεγάλων επιχειρήσεων.

Για να είναι όμως ο αγώνας αυτός αποτελεσματικός και για να έχει προοπτική, εκτός από την οργανωμένη συμμετοχή των εργατών και των αυτοαπασχολούμενων χρειάζεται οι εργαζόμενοι να ξεμπερδέψουν από τις αυταπάτες και τα ιδεολογήματα των κομμάτων της πλουτοκρατίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι επιτακτική η ανάγκη να διαμορφώσουν τη δική τους συμμαχία, για να παλέψουν για ριζικές αλλαγές, διότι μόνο με την ανατροπή της εξουσίας των μονοπωλίων, με λαϊκή εξουσία, με αποδέσμευση από την Ευρωπαϊκή Ένωση θα υπάρξουν καλύτερες μέρες και ελπίδα για το λαό μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Βλάχος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ασφαλώς το νομοσχέδιο, το οποίο συζητάμε στη Βουλή μετά από την αναλυτική συζήτηση στην επιτροπή, έρχεται να θίξει και να λύσει αρκετά θέματα στον τομέα των μεταφορών. Όμως εκτός από αυτά που είπε ο εισηγητής μας, εγώ θέλω να επικεντρωθώ σε κάποιες παρατηρήσεις που έχουν γίνει και από φορείς, αλλά και που εγώ νομίζω ότι είναι σωστές, ούτως ώστε, τελειώνοντας αυτή η συζήτηση, πραγματικά να έχουν δοθεί λύσεις σε σημαντικά ζητήματα του συγκοινωνιακού έργου.

Το πρώτο που θέλω να πω, κύριε Πρόεδρε, είναι ότι είμαστε σύμφωνοι να ανοίξει η αγορά στο θέμα των συγκοινωνιών. Πρέπει όμως να είναι ξεκάθαρο ότι θα γίνεται κάθε φορά με διαγωνιστική διαδικασία.

Η διαγωνιστική διαδικασία πρέπει να είναι καθαρή για να μπορούμε, κύριε Υπουργέ, να ελπίζουμε ότι θα πέσουν οι τιμές, διότι αν γίνει με άλλο τρόπο, προφανώς δεν θα πέσουν.

Εγώ θέλω να σας ζητήσω να μην επιμείνετε στην επιδότηση. Θα βγει σε διαγωνισμό το μεταφορικό, το συγκοινωνιακό έργο ενός πρώην νομού, μιας περιφέρειας, θα προσέλθουν οι ενδιαφερόμενοι -οποιοι φορείς είναι αυτοί, είτε υπάρχουν σήμερα, είτε θα δημιουργηθούν στο μέλλον- και θα αναλάβουν ολόκληρο το έργο. Μην ανοίγουμε θέμα επιδοτήσεων σε μία περίοδο όπου πραγματικά, οι περικοπές των μισθών και των συντάξεων των συνανθρώπων μας φτάνουν στο σημείο που όλοι γνωρίζουμε. Δεν μπορούμε να λέμε για επιδότηση των άγονων γραμμών -που τώρα τις κάνουμε άγονες γραμμές, εμείς- ύψους 150 ή 200 εκατομμυρίων. Αυτό δεν πρέπει να γίνει. Όποιοι θέλουν να μπουν στην αγορά αυτή, ας μπουν και ας παλέψουν όλοι με τις δικές τους δυνατότητες και με τους ίδιους όρους και κανόνες. Αυτό πρέπει να είναι, όπως είπα, καθαρό.

Πρέπει επίσης να μην υπάρξουν γραμμές επιλεκτικές από άλλους φορείς που θα προκύψουν σήμερα και σε ένα κομμάτι που πραγματικά, όλοι πιστεύουμε ότι τα κέρδη δεν είναι σημαντικά.

Τα ΚΤΕΛ είναι χρεωμένα. Οι περισσότεροι αγοράζουν καινούργια λεωφορεία με δάνεια.

Εάν λοιπόν έμμεσα χτυπηθεί αυτή η διαδικασία, πιστεύω ότι

το πρόβλημα θα γίνει μεγαλύτερο.

Όσον αφορά τις άγονες γραμμές, θα ήθελα να πω το εξής: Όπως είπα, κύριε Υπουργέ, πιθανόν μετά από ένα, δύο χρόνια να μας θυμίζει αυτό που γίνεται με τις μεταφορές των μαθητών. Να μην έχουμε χρήματα να πληρώσουμε για τη μεταφορά των μαθητών, να μην έχουμε χρήματα να πληρώσουμε για τη μετακίνηση των ορεινών χωριών. Ας πάρουν όλοι το πακέτο με κέρδη και ζημιές, με τα εύκολα και τα δύσκολα. Να προσέλθουν όλοι, εφόσον έχουν τις προϋποθέσεις, τα λεωφορεία που προβλέπει η ευρωπαϊκή νομοθεσία, εφόσον έχουν τις κτηριακές εγκαταστάσεις που προβλέπει η ελληνική νομοθεσία και να χτυπήσουν την τιμή προς όφελος του καταναλωτή. Τότε ανοίγει η αγορά. Αλλιώς δεν ανοίγει.

Όσον αφορά αυτήν τη ρύθμιση, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να το διευκρινίσουμε: Πώς μπορείτε να επιβάλετε από τη μια μεριά, σε έναν να κάνει μια γραμμή επιλεκτική και κερδοφόρα και από την άλλη να υποχρεώνετε ένα ΚΤΕΛ να παίρνει οπωσδήποτε τον οδηγό του μετόχου; Δεν είναι ζημιά; Δεν έχει κάνει συμφωνία με το φορέα. Έχει κάνει συμφωνία προσωπική.

Για παράδειγμα, εγώ είχα ένα λεωφορείο και το πούλησα. Γιατί πρέπει μαζί με το λεωφορείο να «πουλήσω», να δώσω και τον υπάλληλο που είχα για να το δουλεύει; Τελείωσε! Το πήρε κάποιος άλλος, το αγόρασα εγώ και θέλω να το δουλεύω ο ίδιος. Γιατί πρέπει υποχρεωτικά να πάρω και τον υπάλληλο; Νομίζω ότι είναι λογικό αυτό και πρέπει να το δείτε.

Επίσης θέλω να αναφερθώ στην επιμονή σας στη ρυθμιστική αρχή: Εγώ προσωπικά, δεν έχω θετική εικόνα για τις ρυθμιστικές αρχές και μάλιστα, για τη σπουδή που πολλές φορές, πολλές κυβερνήσεις έχουν, για να τις συστήνουν συνεχώς. Δηλαδή το έργο των πολιτικών, της εκτελεστικής εξουσίας, το μεταθέτουμε στις ρυθμιστικές αρχές και εμείς απλώς, εισπράττουμε την κριτική, μην μπορώντας να παρέμβουμε, διότι ο κόσμος δεν καταλαβαίνει ότι δεν μπορούμε να παρέμβουμε στις ρυθμιστικές αρχές.

Έψαξα να βρω ρυθμιστικές αρχές. Πλην μίας, δύο σε βαλκανικές χώρες, δεν νομίζω ότι υπάρχει πουθενά ρυθμιστική αρχή. Εάν κάνω λάθος, να μου το πείτε. Άρα δεν καταλαβαίνω, γιατί επιμένετε να υπάρξει αυτή η αρχή.

Σε κάθε περίπτωση όμως, για να μη σας κουράζω, εάν επιμένετε -που άποψή μου είναι ότι και αυτό πρέπει να το ρυθμίσετε- θα πρέπει τον τελευταίο λόγο να τον έχει το Υπουργείο. Δίνουμε ένα συγκοινωνιακό έργο σε μια ρυθμιστική αρχή, σε κάποιον σοφό, που από την Αθήνα θα ξέρει πώς θα γίνει το συγκοινωνιακό έργο στη Μακεδονία και στην Κρήτη. Δεν έχει αποδειχτεί ότι υπάρχουν τέτοιοι σοφοί. Δεν υπάρχουν τέτοιοι γνώστες. Αυτό έχει αποδείξει η ζωή. Εμείς τις θέλουμε αυτό το έργο να το αναθέσουμε; Δηλαδή, δεν το ξέρουν οι υπηρεσίες του Υπουργείου, δεν το ξέρει η περιφέρεια και θα το ξέρει αυτή η ρυθμιστική αρχή; Και όπως είπα, ξέρουμε πώς δούλευαν μέχρι σήμερα, διότι με το να είναι ανεξέλεγκτες πολλές φορές οι ρυθμιστικές αρχές, κύριοι Υπουργοί, αρνούνται ή δυσανασχετούν -όταν υπάρχει αίτημα- να έρθουν να ενημερώσουν τις επιτροπές της Βουλής. Δεν καταδέχονται να έρθουν στη Βουλή. Είναι ο Θεός και αυτοί.

Εμείς λοιπόν, που ξέρουμε ποια είναι η πραγματικότητα, γιατί να επιμένουμε σε αυτό;

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

Κύριε Πρόεδρε, κλείνοντας, θα ήθελα να επικεντρωθώ στη διαγωνιστική διαδικασία, στους εργαζομένους και στη ρυθμιστική αρχή. Και θα πω μια κουβέντα για το εδάφιο 6, το άρθρο 6 της τροπολογίας, που πριν από λίγο, ο Υπουργός Δικαιοσύνης απέσυρε:

Εγώ πήρα ανοιχτά θέση στην επιτροπή. Και βεβαίως, είχα ξεκαθαρίσει τη θέση μου. Η αιτιολογική έκθεση δεν με έπεισε. Δεν κατάλαβα γιατί ερχόταν. Ούτε πείστηκα γι' αυτήν την περιφέρεια ισοτήτων. Όμως αυτή η απόσυρση ίσως και να μην είναι αρκετή και να χρειάζεται να δοθούν και κάποιες διευκρινήσεις περαιτέρω.

Το λέω αυτό, κύριε Πρόεδρε, γιατί είδα αυτές τις μέρες όλους αυτούς που τα ξέρουν όλα και μιλούν για όλα, να σιωπούν. Αυτό με προβλημάτισε. Γιατί άραγε, σιωπούν οι μόνιμα καταγγέλλοντες, αυτοί που τα ξέρουν όλα; Πέρασε απαρατήρητο; Ήταν απλό

ή συνέτρεχαν άλλοι λόγοι;

Ελπίζω -κι εγώ αλλά και όσοι άλλοι διαφοροποιηθήκαμε σε αυτό- να μην αποτελέσουμε στόχο στο επόμενο διάστημα, επειδή σε κάποιους χαλάσαμε κάποια σχέδια.

Διότι αν συμβεί αυτό, θα πρέπει να επανέλθουμε και να πούμε ονόματα. Να πούμε ονόματα και να δούμε ποιοι είναι αυτοί που ενοχλήθηκαν και γιατί ενοχλήθηκαν.

Σε κάθε περίπτωση, ας καταλάβουν όλοι ότι το παιχνίδι, αυτό που περνάει από την ελληνική Βουλή, θα είναι καθαρό και σε ό,τι αφορά τη δική μου επιλογή, γιατί για ο κόσμος, η κοινωνία, δεν αντέχει άλλο τα δήθεν, δεν αντέχει άλλο τη μισή αλήθεια. Για να προσπαθήσει η κοινωνία να βγει απ' αυτό το αδιέξοδο στο οποίο είμαστε σήμερα, πρέπει να γνωρίζει όλη την αλήθεια αλλά και να παλεύει με καθαρούς κανόνες. Και αυτούς τους καθαρούς κανόνες έχουμε χρέος να τους διασφαλίζουμε εμείς.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Αθανάσιος Πετράκος από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τη Χρυσή Αυγή δεν την ενισχύουν κριτικές απέναντι σε απαράδεκτες και ύποπτες τροπολογίες, ούτε απόψεις οι οποίες θέλουν να προστατέψουν την τιμή όσων δεν έχουν ευθύνες για όσα έχουν συμβεί στον τόπο. Τη Χρυσή Αυγή ενισχύουν οι μνημονιακές πολιτικές, οι οποίες εφαρμόζονται τρία χρόνια στη χώρα. Αυτές την ενίσχυσαν, καθώς και το καθεστώς της μη ατιμωρησίας, ο νόμος περί μη ευθύνης Υπουργών. Αυτοί την ενισχύουν.

Συνεπώς αυτή η απαράδεκτη τροπολογία δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται από τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους των κομμάτων, οι οποίοι στηρίζουν την Κυβέρνηση με απόψεις του στυλ, «Είναι μεταφυσική η υποψία μας», ή να «Πετάνε την μπάλα στην εξέδρα», λες και μιλάμε εδώ για το αν θα πρέπει να αναπτυχθεί η Ελλάδα, να αναπτυχθεί η ναυτιλία.

Εδώ μιλάμε γι' αυτούς, οι οποίοι είναι καναλάρχεις, έχουν ναυτιλιακές μετοχές, είναι υποχρεωμένοι να υποβάλουν «πόθεν έσχες» και τους οποίους πήγατε να εξαιρέσετε. Η τροπολογία αναφερόταν σε αυτούς, οι οποίοι είναι Υπουργοί, Βουλευτές, πρώην Υπουργοί, Γενικοί Γραμματείς και είναι υποχρεωμένοι να υποβάλουν «πόθεν έσχες». Άρα λοιπόν, γι' αυτό μιλάμε. Και σ' αυτό δεν έχουμε καμμία απάντηση.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο: Η νεοφιλελεύθερη μνημονιακή συγκυβέρνηση για άλλη μια φορά, θέλοντας να δείξει πόσο καλό παιδί είναι απέναντι στην τρόικα, βαφτίζει «μνημονιακή υποχρέωση» τη συμμόρφωση της χώρας μας στον κανονισμό 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις δημόσιες επιβατικές και σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η χώρα μας όμως, πρέπει να εναρμονιστεί με τον κανονισμό αυτό μετά την 31^η Δεκεμβρίου 2019, με δυνατότητα παράτασης, μάλιστα, για μια πενταετία, όπως έγινε στη Γαλλία. Εδώ γιατί τόση βιασύνη; Πιέζουν την Κυβέρνηση κάποιοι; Ποιοι; Έχετε δεσμευθεί απέναντι στην τρόικα; Αν ναι, γιατί; Οφείλετε να δώσετε εξηγήσεις.

Επίσης οφείλετε να δώσετε εξηγήσεις και στους ανθρώπους οι οποίοι έχουν τα ΚΤΕΛ και οι οποίοι με το ν. 2963/2001 έκαναν συστηματικά βήματα εκσυγχρονισμού των υποδομών αλλά και του στόλου των λεωφορείων. Και μάλιστα, με υποχρεωτικό τρόπο. Για τον εκσυγχρονισμό αυτό απαιτήθηκαν μεγάλα χρηματικά ποσά, τα οποία προήλθαν από εκποίηση περιουσιακών τους στοιχείων και κυρίως, από τραπεζικό δανεισμό. Όλα αυτά έγιναν, διότι το κράτος ανέθεσε στα ΚΤΕΛ την εκτέλεση του μεταφορικού έργου μέχρι το 2019. Τώρα τι θα πείτε σε αυτούς τους ανθρώπους; Πώς θα αποπληρώσουν τα χρέη τους με τις συμβάσεις που έχουν υπογραφεί;

Επίσης δημιουργείτε μια ακόμα ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή και παραχωρείτε εξουσίες που έχει το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Και, κύριε Υπουργέ, μην ταυτίζετε τις ανεξάρτητες ρυθμιστικές αρχές με το Συνήγορο του Πολίτη ή με τον Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης. Πρόκειται περί άλλου θέματος. Μιλάμε για ρυθμιστικές αρχές σαν την περίφημη ΠΑΕ -γιατί τέτοια θα είναι και αυτή- όπου η εμπειρία γύρω απ' αυτή είναι

άκρως αρνητική.

Η συγκεκριμένη ρυθμιστική αρχή, PAEM, καθώς και αυτή των λιμένων που έχετε δημιουργήσει, παίζουν το ρόλο του «στημένου διαιτητή» ανάμεσα στα συμφέροντα του πολίτη από τη μια μεριά και του ιδιώτη από την άλλη, υπέρ του ιδιώτη εννοείται.

Γι' αυτό, λοιπόν, είμαστε ριζικά αντίθετοι με αυτές τις ρυθμιστικές αρχές, διότι είναι ο «στημένος διαιτητής», για να περνάνε τα συμφέροντα των μεγαλοιδιωτών, όπως γίνεται στον τομέα της ενέργειας.

Επίσης λέτε με μία ιδεοληψία ότι ο ελεύθερος ανταγωνισμός θα ρίξει τις τιμές. Η εμπειρία όμως λέει ότι δημιουργούνται ολιγοπώλια που σε συνεννόηση μεταξύ τους, αυξάνουν τις τιμές προϊόντων και υπηρεσιών. Αυτό αποδείχθηκε περίτρανα –θέλω να πω- πάλι στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας, όπου ο καταναλωτής καλείται να χρηματοδοτήσει τους κρατικοδίαιτους μεγαλοπαραγωγούς ηλεκτρικού ρεύματος από φυσικό αέριο -και μάλιστα τελευταία η περίφημη ΡΑΕ διπλασίασε αυτά που τους έδινε πριν- με υπέρογκες χρεώσεις, για να γιγαντώσουν τα κέρδη τους και στην περίοδο της κρίσης, όπως τα είχαν γιγαντώσει στην περίοδο απ' αυτήν.

Οι βασικές αρχές όμως του σχεδιασμού των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών θα έπρεπε να έχουν ως γνώμονα την ασφαλή, φθηνή, άνετη και τακτική μετακίνηση του επιβατικού κοινού. Και βέβαια ένα κράτος που θέλει να λέγεται πολιτισμένο και ευρωπαϊκό, όπως μας λέτε, πρέπει να λαμβάνει μέριμνα για ειδικές πληθυσμιακές ομάδες, όπως οι πολύτεκνοι, οι μαθητές, οι ανάπηροι, ώστε να έχουν τη δυνατότητα μειωμένου εισιτηρίου και κάποιες κατηγορίες από αυτές και δωρεάν εισιτηρίου. Για το λόγο αυτό, στηρίζουμε και την τροπολογία που έχει καταθέσει η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΚΚΕ.

Δυστυχώς όμως, οι δικές σας αρχές είναι η εξυπηρέτηση με κύριο κριτήριο το κέρδος, δηλαδή της προσφοράς και της ζήτησης, με κόμιστρα που καμμία σχέση δεν έχουν με το διαθέσιμο εισόδημα των πολιτών, αλλά που θα αυξάνονται συνεχώς.

Με το νομοσχέδιο αυτό επιδιώκετε να καταπιέσετε το έργο των οδικών συγκοινωνιών και να δώσετε τα πιο κερδοφόρα κομμάτια του σε μεγάλα εταιρικά σχήματα. Άμεση συνέπεια αυτού θα είναι οι αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων, οι πρόσθετες χρεώσεις για τις αποσκευές επιβατών, η υποβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, η εξαφάνιση συγκοινωνιακών γραμμών σε απομακρυσμένες ορεινές και νησιώτικές περιοχές και φυσικά η περιθωριοποίηση των σημερινών μεμονωμένων επαγγελματιών του χώρου.

Γνωρίζετε πολύ καλά ότι τα τελευταία χρόνια, λόγω των μνημονιακών σας πολιτικών, έχετε καταργήσει πολλές δομές του κράτους στην περιφέρεια, όπως σχολεία, υπηρεσίες υγείας, ΔΟΥ, υποκαταστήματα ΙΚΑ, ταχυδρομεία, ειρηνοδικεία κ.ά. και αυτό έχει ως συνέπεια, την αύξηση της ανάγκης μετακίνησης του επιβατικού κοινού από απομακρυσμένα μέρη προς τις πρωτεύουσες των νομών, που τα ΚΤΕΛ επιτελούν αυτό το έργο.

Για παράδειγμα, στο νομό μου, στη Μεσσηνία, καταργήσατε το σιδηρόδρομο. Τώρα με αυτόν τον τρόπο, αν δοθεί το «φιλέτο» σε άλλα εταιρικά σχήματα, θα καταργηθούν και δρομολόγια στα χωριά.

Η επιδότηση επίσης μειωμένου εισιτηρίου, που τώρα λόγω της μεγάλης ανεργίας πρέπει να επεκταθεί και στους ανέργους, με το υπάρχον σύστημα δεν επιβάρυνε τον κρατικό προϋπολογισμό, αφού τα ΚΤΕΛ δεν έχουν εισπράξει ούτε ένα ευρώ από το 2007 και δεν έχουν κάνει καμμία αύξηση την τελευταία τετραετία.

Υπογραμμίζουμε ότι εδώ, με το νέο σύστημα, λέτε ότι θα δώσετε 200 εκατομμύρια. Θα δώσετε 140 εκατομμύρια για την επιδότηση των άγονων γραμμών και 60 εκατομμύρια για την επιδότηση μειωμένου εισιτηρίου για πολύτεκνους μαθητές και ανάπηρους. Σαν αυτά που δίνετε για τους μαθητές και έχουν να δοθούν εδώ και δύομισι χρόνια; Έτσι θα τα δίνετε; Και δεν θα καταργηθούν δρομολόγια;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε συνάδελφε, παρακαλώ, αν έχετε την καλοσύνη, συντομεύετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

Το νομοσχέδιο επίσης, προβάλλει και το ζήτημα της υποχρεωτικής είσπραξης του πρόσθετου δικαιώματος κομίστρου στα ραδιοταξί. Λόγω της οικονομικής κρίσης και της κατακόρυφης μείωσης των μηνιαίων κλήσεων, οι περισσότεροι επαγγελματίες -κυρίως της επαρχίας- έχουν μειώσει ή δεν εισπράττουν το κόμιστρο αυτό. Και έρχεστε εσείς και το επιβάλλετε υποχρεωτικά και μάλιστα με την απειλή προστίμου. Για ποιο λόγο γίνεται αυτό; Ποια είναι η εξήγηση την οποία μπορείτε να δώσετε στο επιβατικό κοινό, για το οποίο λέτε ότι ενδιαφέρεστε πάρα πολύ;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τα υπόλοιπα θα τα πείτε στη δευτερολογία σας, κύριε συνάδελφε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε. Τα υπόλοιπα θα τα πω στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τον λόγο έχει η κ. Ραχήλ Μακρή, συνάδελφος από τους Ανεξάρτητους Έλληνες.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Για μια ακόμη φορά η συγκυβέρνηση καταθέτει ένα νομοσχέδιο, που αποδεικνύει την προχειρότητα νομοθέτησης και την παντελή ανικανότητα να αντιληφθεί τα πραγματικά προβλήματα ενός τομέα και να τα επιλύσει, χωρίς να δημιουργεί καινούργια με ανούσιες και πολλές φορές ύποπτες διατάξεις.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση απορρυθμίζει τις μεταφορές, με κίνδυνο να δημιουργήσετε χάος και να θέσετε σε πιθανό κίνδυνο τη λειτουργία του μεταφορικού ιστού της χώρας και την ασφάλεια των Ελλήνων πολιτών.

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με επαγγελματίες αυτοκινητιστές, ιδιοκτήτες λεωφορείων της Κοζάνης, οι οποίοι έχουν στείλει υπόμνημα σε όλους τους Βουλευτές, το συγκεκριμένο νομοθέτημα αγνοεί κατά προκλητικό τρόπο τις προβλεπόμενες ρυθμίσεις του κανονισμού 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και ιδίως, αυτές των μεταβατικών διατάξεων του άρθρου 8.

Το άρθρο αυτό προβλέπει την υποχρέωση πλήρους συμμόρφωσης προς τον κανονισμό από τα κράτη, μέλη μετά τις 31-12-2019. Παρέχει ακόμα τη δυνατότητα παράτασης για άλλα πέντε χρόνια. Η Γαλλία βάσει του ίδιου κανονισμού παρέτεινε τις παραχωρήσεις ανάλογου έργου που έγινε στη χώρα αυτή, μέχρι 31-12-2024.

Εσείς, κύριε Υπουργέ, όχι μόνο βιάζεστε να εφαρμόσετε διατάξεις για τις οποίες δεν έχετε πράξει τις απαιτούμενες προπαρασκευαστικές ενέργειες, αλλά δηλώσατε ότι αποτελούν μνημονιακές υποχρεώσεις. Σας υποχρεώνουν, δηλαδή, οι δανειστές μας να εφαρμόσετε άρον – άρον ρυθμίσεις, για τις οποίες όμως οι ίδιοι λαμβάνουν παράταση μέχρι και το τέλος του 2014. Διαβάστε λοιπόν, επιτέλους, το μνημόνιο, για να δείτε τι υπογράψατε και δείτε περισσότερη σπουδή και σύνεση όταν διαπραγματεύεστε.

Η Ομοσπονδία των Ιδιοκτητών Λεωφορείων που εκτελεί οδικές επιβατικές μεταφορές, διαψεύδει τον ισχυρισμό σας για μνημονιακή υποχρέωση. Χαρακτηριστικά αναφέρει: «Η μνημονιακή υποχρέωση την οποία επικαλούνται συνεχώς όσοι επιδιώκουν τη βίαιη λήξη του έργου μας και τη διατάραξη της ισορροπίας των εθνικών επιβατικών μεταφορών, με αιτιολογία τη δήθεν απελευθέρωση, δεν συνάδει με τον ανωτέρω κανονισμό, ο οποίος σταδιακά εισάγει τις οδικές επιβατικές μεταφορές, αστικές, υπεραστικές, σιδηροδρομικές, εθνικές και διεθνείς, τον ελεγχόμενο ανταγωνισμό με τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων, με αποζημίωση ή χωρίς, κατόπιν διαγωνιστικών διαδικασιών».

Επιπρόσθετα, η ομοσπονδία αναφέρει: «Σύμφωνα με τη μελέτη για την κοστολόγηση των ενδονομαρχιακών γραμμών κάθε ΚΤΕΛ, προκύπτει ότι το έργο αυτό είναι κατά βάση, ελλειμματικό κατά 140 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, το οποίο σήμερα συντηρείται αντισταθμιστικά από τα ίδια τα ΚΤΕΛ και αδαπάνως για το κράτος, από το έργο των διανομαρχιακών γραμμών και εν μέρει, από το έργο της μεταφοράς των μαθητών των δημόσιων σχολείων της χώρας».

Επίσης με απώλειες εσόδων περίπου 60 εκατομμύρια ευρώ

ετησίως, επιβαρύνονται τα ΚΤΕΛ από τη δωρεάν ή με μειωμένο εισιτήριο διακίνηση διαφόρων κατηγοριών ανθρώπων, όπως: πολύτεκνοι, μαθητές, φοιτητές, κ.λπ..

Εσείς θέλετε να επιβαρύνετε με τα ποσά αυτά τον κρατικό προϋπολογισμό; Με ποια λογική; Μήπως αποσκοπείτε στην κατάργηση των ελαφρύνσεων μειωμένου εισιτηρίου από ορισμένες ομάδες που το έχουν ανάγκη; Αυτός ήταν ο λόγος απάλειψης των ΑΜΕΑ, των πολυτέκνων και των άλλων κατηγοριών από τη σχετική διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 27 αυτών των κατηγοριών, οι οποίες υπήρξαν, όταν το νομοσχέδιο βρισκόταν στη διαβούλευση;

Ελπίζουμε ειλικρινά πως δεν είναι αυτός ο στόχος σας. Θα θέλαμε όμως, να μας διασφαλίσετε με δεσμευτική σας δήλωση, ότι οι συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες θα συνεχίσουν και στο μέλλον να λαμβάνουν αυτά τα ελάχιστα ψήγματα κοινωνικής ευαισθησίας, τα οποία τους παρέχετε.

Μήπως στοχεύετε να δικαιολογήσετε την ίδρυση άλλης μιας άχρηστης και ανούσιας αρχής, που θα επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό με εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ ετησίως, χωρίς να προσφέρει απολύτως τίποτα, πέρα από το βόλεμα των «ημετέρων» και των δικών σας παιδιών;

Τελικά ο κ. Σαμαράς ευαγγελίζεται ότι θα πατάξει τις συντεχνίες. Τη συντεχνία όμως, των κομματικών «ημετέρων» την επιβραβεύει συνεχώς, με θέσεις υψηλού μισθού και μηδενικού οφέλους για την ελληνική κοινωνία.

Ιδρύετε τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών - ΡΑΕΜ στα πρότυπα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - ΡΑΣ. Για τη ΡΑΕΜ η Ομοσπονδία των ΚΤΕΛ αναφέρει χαρακτηριστικά: «Είμαστε κάθετα αντίθετοι και δεν κατανοούμε σε καιρούς λιτότητας και κρίσης την αναγκαιότητα ίδρυσης μιας νέας ρυθμιστικής αρχής, σε εθνικό επίπεδο, μόνο για τις υπεραστικές συγκοινωνίες στο εσωτερικό της χώρας, ενώ ως εθνική αρχή υφίσταται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».

Για τη θέσπιση της αρχής αυτής εγείρονται κυρίως, ζητήματα αντισυνταγματικότητας, λόγω της μεταφοράς των αρμοδιοτήτων από τις τοπικές αρχές που είναι οι περιφέρειες του ν. 3852/2010, καθώς και της λειτουργικότητας, αφού για την έγκριση μιας γραμμής ή για δρομολόγια -για παράδειγμα στα Κύθηρα, στη Σάμο ή στο Σουφλί Έβρου- θα πρέπει να επιλαμβάνεται η νέα εθνική αρχή.

Επίσης πρωτοτυπία αποτελεί η επιβολή εισφοράς 0,5 στις ακαθάριστες εισπράξεις από τις μεταφορές των ιδιωτών συγκοινωνιακών φορέων, καθώς και από τα τέλη χρήσης σταθμών ή άλλων εγκαταστάσεων τους για τη χρηματοδότηση δαπανών λειτουργίας της αρχής αυτής και μάλιστα άμεσα.

Η ομοσπονδία επιφυλάσσει να προσφύγει στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Το αν βέβαια εγείρονται ζητήματα αντισυνταγματικότητας, είναι ένα θέμα το οποίο θα το κρίνει το Συμβούλιο της Επικρατείας.

Βέβαια εμείς γνωρίζουμε ότι όλα όσα νομοθετείτε, παραβιάζουν το Σύνταγμα της χώρας. Αυτό βέβαια που δεν ξέραμε και αποκαλύφθηκε προχθές σε γνωστό ιστολόγιο, το e-reportage, ήταν ότι στις 12 Μαρτίου του 2011 ο κ. Παπακωνσταντίνου ως Υπουργός Οικονομικών, μια μέρα μετά τη Σύνοδο Κορυφής, με e-mail -τα οποία αγαπάτε πάρα πολύ τόσο εσείς όσο και οι προηγούμενοι κυβερνώντες, με τους οποίους βέβαια συγκυβερνάτε- ενημερώνει το επιτελείο και τους συνεργάτες του ότι ανάμεσα σε αυτά που πήραμε και δώσαμε, στα «δώσαμε» θα νομοθετείτε με δημοσιονομικούς κανόνες, όπως θέλετε εσείς, όχι απαραίτητα με το Σύνταγμα. Καταθέτουμε για τα Πρακτικά το e-mail, το οποίο έχει δημοσιευθεί.

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

Έχετε σκεφθεί πώς αν οι ιδιοκτήτες των λεωφορείων των ΚΤΕΛ δεν παραχωρήσουν τους λεωφορειακούς σταθμούς, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 17, το όλο εγχείρημά σας τινάζεται στον αέρα και θα καταδικάστε όλους τους κατοίκους της χώρας να στερηθούν τη μετακίνησή τους; Προφανώς κάτι τέτοιο δεν σας ενδιαφέρει, διότι φυσικά εσείς χρησιμοποιείτε τα υπουργικά

σας αυτοκίνητα.

Σας ενημερώνουμε όμως ότι υπάρχουν άνθρωποι των οποίων τόσο η ζωή όσο και η οικονομική δραστηριότητα εξαρτώνται από την εύρυθμη λειτουργία των μεταφορών αυτών. Το μόνο που σας ενδιαφέρει, είναι να θεσμοθετήσετε πόρους για τη ΡΑΣ με την παράγραφο 3 του άρθρου 85, με την οποία πιθανότατα θα μοιράσετε επιδόματα ή άλλες παροχές, μέσω του εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας της παραγράφου 4 του ίδιου άρθρου, στους εκλεκτούς σας, που οι κυβερνήσεις σας έχουν μετατάξει στη συγκεκριμένη υπηρεσία από τον ΟΣΕ και τις θυγατρικές του, προκειμένου να τους προφυλάξετε.

Απολύετε υπαλλήλους, για να μειώσετε δήθεν το δημοσιονομικό κόστος. Αποδυναμώνετε τον ΟΣΕ και τις θυγατρικές του, μετατάσσοντας προσωπικό σε μια αρχή, που επιβλέπει δήθεν τη σιδηροδρομική αγορά, όπου δραστηριοποιείται όμως, μόνο μια εταιρεία και όπου η μόνη γραμμή του βασικού σιδηροδρομικού άξονα δημιουργεί συνθήκες κορεσμένης χωρητικότητας, μην επιτρέποντας τη δραστηριοποίηση άλλης σιδηροδρομικής εταιρείας. Επιπρόσθετα γι' αυτήν τη συγκεκριμένη αρχή προβλέπεται να διατηρεί ιδίους πόρους.

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

Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ ένα λεπτό ακόμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργκιαννάκης): Ένα λεπτό είναι πολύ.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Τελικά η ιδέα σας για τη χρηστή διοίκηση ταυτίζεται με την ικανότητα νομοθέτησής σας και είναι και οι δύο ανύπαρκτες.

Ο ισχυρισμός σας επίσης ότι αποτελεί μνημονιακή υποχρέωση, δεν στέκει, γιατί το μνημόνιο δεν μιλάει για σιδηροδρομική υποδομή, αλλά για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Αυτό, δηλαδή τη σελίδα 184 του Δεύτερου Προγράμματος Οικονομικής Προσαρμογής για την Ελλάδα, τρίτη έκδοση, Ιούλιος του 2013 σας το καταθέτουμε στα Πρακτικά να το διαβάσετε.

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

Ως εκ τούτου η συγκεκριμένη πρωτοβουλία ανήκει σ' εσάς. Η στόχευσή σας, να απαξιώσετε τον ΟΣΕ και να δώσετε τη δυνατότητα σε ιδιώτες εργολάβους να αναλάβουν κομμάτια της υποδομής προκειμένου να τα συντηρούν και να τα παραδίδουν χωρίς κανέναν έλεγχο, είναι ξεκάθαρη αλλά και προφανής.

Ο περιορισμένος χρόνος δεν επιτρέπει να αναλύσουμε τις λοιπές διατάξεις, όπου η αποσπασματικότητα και η έλλειψη ορθού σχεδιασμού κυριαρχούν. Έγινε πλέον αντιληπτό ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο πρέπει να αποσυρθεί γιατί βλάπτει το συμφέρον του ελληνικού λαού.

Όποιος ψηφίσει γίνεται συμμέτοχός σας στη διάλυση των μεταφορών για χάρη μιας υποτιθέμενης δόσης που καταλήγει πάντα στην τσέπη των δανειστών και ποτέ στα δημόσια ταμεία, προκειμένου να ωφεληθεί τον ελληνικό λαό.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργκιαννάκης): Κύριοι συνάδελφοι, θα παρακαλούσα να τηρούμε τον χρόνο που προβλέπεται από τον Κανονισμό, ώστε να μην είμαι υποχρεωμένος να κάνω παρατηρήσεις και προτροπές από την Έδρα. Είναι επτά τα λεπτά, μια ανοχή για μισό λεπτό, το πολύ για ένα λεπτό, μπορεί να υπάρξει. Από εδώ και πέρα όμως λειτουργεί εις βάρος των υπολοίπων συναδέλφων.

Ο κ. Δημήτριος Χριστογιάννης από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριε και κύριοι συνάδελφοι, οι οδικές μεταφορές αποτελούν αναμφισβήτητο ένα αναπόσπαστο τμήμα της ανθρώπινης δραστηριότητας στην καθημερινή ζωή. Οι ανάγκες του ανθρώπου για τη μετακίνηση του ίδιου και τη μεταφορά αγαθών κυριαρχούσαν ήδη από το παρελθόν και συνεχώς αυξάνονται με ραγδαίους ρυθμούς. Σταδιακά, ο άνθρωπος έδειξε μεγάλο ενδιαφέρον στην εφεύρεση τρόπων μεταφοράς, ώστε να μπορέσει

να αντεπεξέλθει στη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση.

Η απότομη τεχνολογική ανάπτυξη κατά τον 20^ο αιώνα και κυρίως η ραγδαία εξέλιξη του αυτοκινήτου τα τελευταία τριάντα χρόνια δεν δημιούργησαν μόνο μια πρωτοφανή αύξηση των οδικών μεταφορών αλλά διαμόρφωσαν και καινούργιες κοινωνικές σχέσεις, ενώ μετέβαλαν ριζικά τον τρόπο ζωής του σημερινού πολίτη. Μια νέα κουλτούρα στον τομέα των μεταφορών έκανε την εμφάνισή της.

Η σημασία των οδικών μεταφορών γενικότερα και των δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών ειδικότερα είναι πολύ μεγάλη τόσο στην καθημερινή ζωή του ανθρώπου όσο και στην οικονομία κάθε χώρας γενικότερα.

Το παρόν νομοσχέδιο φιλοδοξεί να επιφέρει σημαντικές μεταρρυθμίσεις στο σχεδιασμό, την οργάνωση και τις διαδικασίες ανάθεσης και παροχής των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών και είμαι σίγουρος ότι θα το επιτύχει, εφόσον βασίζεται στην αξιολόγηση του υφιστάμενου συστήματος και στη μακρόχρονη διεθνή εμπειρία.

Ο σκοπός του παρόντος νομοσχεδίου είναι διττός: Πρώτον, η εναρμόιση και προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου των υπεραστικών οδικών μεταφορών στις διατάξεις του Ευρωπαϊκού Δικαίου -κανονισμός της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 1370/2007- και, δεύτερον, η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στον πολίτη παράλληλα με την ταυτόχρονη μείωση του κόστους τους.

Ιδιαίτερα σε μια περίοδο οικονομικής κρίσης πρέπει επιτέλους η χώρα μας από τη μια πλευρά να εναρμονιστεί με τους κανόνες της ευρωπαϊκής οικογένειας, στην οποία η συμμετοχή είναι στρατηγικής σημασίας και από την άλλη να φροντίσει για την προσφορά των βέλτιστων υπηρεσιών στον πολίτη, ο οποίος καλείται να πληρώσει φόρους και αναμένει το ανταποδοτικό όφελος από την πολιτεία.

Σύμφωνα με το ισχύον σύστημα, το έργο παροχής δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών το έχουν αναλάβει ιδιόκτητες μεταφορικές επιχειρήσεις, τα ΚΤΕΛ, όπως αποκαλούνται τα Κοινά Ταμεία Εισπραξών Λεωφορείων, βάσει των ν. 2119, 1952, 102/1973 και 2163/2001 ή μεμονωμένοι αυτοκινήτιστές σε περίπτωση άγονων γραμμών νησιωτικών περιοχών.

Η οργάνωσή τους διέπεται από την ελληνική νομοθεσία και κάθε μία από αυτές εκτελεί υπεραστικές επιβατικές μεταφορικές υπηρεσίες με αποκλειστικό δικαίωμα εντός γεωγραφικών ορίων ευθύνης εντός κάθε περιφερειακής ενότητας νομού και διαβιομηχανικών γραμμών προς άλλους προορισμούς. Η διάρκεια της κατ' αποκλειστικότητα ανάθεσης είναι μέχρι τις 31-12-2019.

Σύμφωνα με το νομοσχέδιο, θα συνεχιστεί η παροχή υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών από ιδιωτικούς φορείς, αλλά η Κυβέρνηση εισάγει τρεις κρίσιμες αλλαγές:

Πρώτον, η ανάθεση θα πραγματοποιείται με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και, δεύτερον, ύστερα από δημόσιους ανοιχτούς διαγωνισμούς, ενώ η απευθείας ανάθεση των παραπάνω υπηρεσιών, είτε σε δημόσιο είτε σε ιδιωτικό φορέα, θα επιτρέπεται μόνο κατ' εξαίρεση και σύμφωνα με τον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 1370/2007. Αυτή η αλλαγή αποδεικνύει την αποφασιστικότητα της Κυβέρνησης να προασπίσει τη διαφάνεια και να πατάξει τη διαφθορά σε όλα τα επίπεδα.

Τρίτον, ιδρύεται ανεξάρτητη αρχή, η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (ΡΑΕΜ), η οποία διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στο σχεδιασμό του δικτύου των υπεραστικών γραμμών και στη διενέργεια των διαγωνισμών, ενώ είναι αρμόδια και για την απευθείας ανάθεση υπηρεσιών δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών και για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών σύμφωνα με τον Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Επίσης, μπορεί να θεσπίζει γενικούς κανόνες για τη λειτουργία των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ένα υψηλό επίπεδο προσφερομένων υπηρεσιών, καθώς και η απρόσκοπτη λειτουργία των υπεραστικών γραμμών.

Το νομοσχέδιο καινοτομεί δημιουργώντας τρεις υπεραστικές γραμμές, μετά την αξιολόγηση συγκοινωνιακών και οικονομικών στοιχείων:

Πρώτον, δημιουργεί γραμμές αποκλειστικού έργου, όπου ο ανάδοχος θα αναλαμβάνει κατ' αποκλειστικότητα να εκτελεί το έργο χωρίς ανταγωνισμό σε όλες τις υπεραστικές γραμμές μιας

γεωγραφικής ενότητας που αποτελούν ένα δίκτυο γραμμών, κατόπιν δημοσίου ανοικτού διαγωνισμού και καθορισμού του ανώτατου κομίστρου, καθώς και των ελαχίστων απαιτήσεων.

Δεύτερον, δημιουργεί άγονες γραμμές, όπου ο ανάδοχος εξασφαλίζει αποκλειστικότητα εκτέλεσης έργου και ταυτόχρονα λόγω μικρού οικονομικού ενδιαφέροντος επιδότηση κατά το πρότυπο των άγονων αεροπορικών δρομολογίων. Το ανώτατο κόμιστρο ορίζεται από τη ρυθμιστική αρχή.

Τρίτον, δημιουργεί γραμμές ελεύθερης επιλογής. Πρόκειται για γραμμές με μεγάλο εμπορικό ενδιαφέρον, στις οποίες δεν έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή αποζημίωση και στις οποίες θα μπορεί να δραστηριοποιείται κάθε ενδιαφερόμενος, αρκεί να μη δημιουργείται ζήτημα αθέμιτου ανταγωνισμού.

Καθορίζονται είτε με την πρωτοβουλία των ενδιαφερομένων είτε με πρόταση των περιφερειών είτε από την ίδια τη ρυθμιστική αρχή, η οποία καθορίζει το πλαίσιο λειτουργίας της κάθε γραμμής. Οι επιχειρήσεις που θα λάβουν άδεια ορίζονται από τη ρυθμιστική αρχή, η οποία καθορίζει το πλαίσιο λειτουργίας τους και θα απευθύνονται στο επιβατικό κοινό με όρους ανταγωνισμού. Οι γραμμές αυτές δεν ανταγωνίζονται τους αναδόχους αλλά αντιθέτως ενισχύουν το δίκτυο των υπεραστικών γραμμών αλλά και τις επιλογές του επιβατικού κοινού.

Η γεωγραφική βάση της οργάνωσης των δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών είναι η περιφερειακή ενότητα. Οι περιφέρειες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο σύστημα δημοσίων οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών. Υποβάλλουν στη ρυθμιστική αρχή αναλυτικές, λεπτομερείς και τεκμηριωμένες προτάσεις που περιλαμβάνουν και οικονομικές αναλύσεις για τα δίκτυα υπεραστικών γραμμών εντός των γεωγραφικών ορίων των περιφερειακών ενότητων. Με βάση τις προτάσεις αυτές η ρυθμιστική αρχή καθορίζει το δίκτυο υπεραστικών γραμμών. Είναι αρμόδιες για την εποπτεία και τον έλεγχο των αναδόχων και όλων των φορέων που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, καθώς και των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων. Μπορούν να επιβάλλουν κυρώσεις στις παραβάσεις, ενώ τα πρόστιμα που απορρέουν από αυτές είναι έσοδα της ρυθμιστικής αρχής. Ελέγχουν την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα δικαιώματα των επιβατών.

Το γεγονός ότι βασικά κριτήρια ανάπτυξης των αναδόχων αποτελούν η φερεγγυότητα απρόσκοπτης παροχής των κατ' ελάχιστον παρεχόμενων υπηρεσιών και η επίτευξη του χαμηλότερου δυνατού κομίστρου για τον επιβάτη αποδεικνύει για άλλη μια φορά την πρόθεση της Κυβέρνησης να εφαρμόσει την αρχή της διαφάνειας και της ισονομίας. Είμαι σίγουρος ότι η Κυβέρνηση θα φροντίσει να διασφαλιστούν και οι υπάρχουσες θέσεις εργασίες.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να τονίσω ότι η σταδιακή απελευθέρωση της αγοράς δημοσίων μεταφορών στην Ευρώπη έχει ενθαρρύνει την ανάπτυξη των ιδιωτικών επιχειρήσεων του κλάδου που παρέχουν υπηρεσίες σε περισσότερες από μια χώρες. Οι ιδιωτικοί φορείς δημοσίων μεταφορών έχουν εισχωρήσει σε μεγάλες και μικρές χώρες και έχουν συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξή τους.

Ο ρόλος τους μπορεί να αποτελέσει διττή ευκαιρία ανάπτυξης για την Ελλάδα. Πρώτον, μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό και στη δημιουργία υπεραστικών υποδομών. Δεύτερον, μπορούν να ενεργοποιηθούν στο εξωτερικό, ιδιαίτερα στα Βαλκάνια, ενισχύοντας την οικονομική μας διπλωματία.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Πάντζας από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΤΖΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που κατά τη γνώμη μου έχει ένα και μόνο κύριο μέλημα, να εξυπηρετήσει τα ιδιωτικά συμφέροντα. Και εξηγώ γιατί.

Για να γίνει μια ουσιαστική μεταρρύθμιση στον τομέα των υπεραστικών οδικών μεταφορών χρειάζονται τρία πράγματα: Πρώ-

τον, ένα εθνικό οδικό δίκτυο, το οποίο θα είναι αποτέλεσμα ενός ολοκληρωμένου αναπτυξιακού σχεδιασμού. Δεύτερον, ένα σταθερό και αυξανόμενο εθνικό εισόδημα, το οποίο θα παράγεται σε μεγάλο ποσοστό στην περιφέρεια. Τρίτον, πολιτική βούληση βασισμένη σε μια αναπτυξιακή στρατηγική. Και τα τρία αυτά στοιχεία είναι απαραίτητα προκειμένου να εξυπηρετήσουν τον κανόνα της προσφοράς και της ζήτησης και να πέσουν οι τιμές όπως ισχυρίζεστε και φαντάζεστε ότι θα συμβεί.

Δυστυχώς, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν έχουμε τίποτα από αυτά τα τρία σημεία. Αντίθετα, έχουμε ένα εθνικό οδικό δίκτυο που στο μεγαλύτερο μέρος του αρχίζει και τελειώνει στην πρωτεύουσα με πολλά προβλήματα και αστοχίες που επηρεάζουν την ασφάλεια των πολιτών. Έχουμε ένα μεγάλο μέρος του οδικού δικτύου αποτυπωμένο μόνο στις μακέτες, ένα οδικό δίκτυο ανύπαρκτο με μπουλντόζες φαντάσματα. Έχουμε ένα ενδοπεριφερειακό και τοπικό οδικό δίκτυο σκέτο δράμα. Έχουμε ένα εθνικό εισόδημα, το 60% του οποίου όχι απλά παράγεται στην ίδια περιοχή, δηλαδή στην Αθήνα, αλλά είναι συνεχώς μειούμενο από τις μνημονιακές σας πολιτικές. Και έχουμε και μια πολιτική βούληση προσηλωμένη στην τρόικα και στους δανειστές μας.

Άρα, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μη μιλάτε για μείωση τιμών στα εισιτήρια ή για κάποιο αόρατο χέρι που θα έρθει και θα αυτορρυθμίσει την αγορά, όταν μάλιστα δεν υπάρχουν οι προϋποθέσεις που σας ανέφερα.

Όσο απέχει αυτή η θεωρία από την πράξη, άλλο τόσο ξεκάθαρη είναι η στόχευση αυτού του νομοσχεδίου. Σκοπός του νομοσχεδίου είναι να δημιουργηθεί ένα πλήρες, απελευθερωμένο σύστημα ιδιωτικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, ένα σύστημα που θα είναι υπό την ομπρέλα μιας παντοδύναμης ρυθμιστικής αρχής, η οποία θα ρυθμίζει και θα εγκρίνει συγκεντρωτικά τα πάντα. Μιας ρυθμιστικής αρχής η οποία με την εξουσία που θα έχει θα είναι φερέφωνο της πολιτικής εξουσίας των οικονομικών ελίτ, όπως άλλωστε συμβαίνει με τις περισσότερες ανεξάρτητες αρχές. Μιας ρυθμιστικής αρχής, η οποία δεν θα υποστέλλει ποτέ τη σημαία του αθέμιτου ανταγωνισμού, σε βάρος πάντα του επιβατικού κοινού της χώρας, της κοινωνίας, της οικονομίας και της ανάπτυξης.

Δεν πρόκειται, λοιπόν, για μία μεταρρύθμιση στις υπεραστικές και οδικές μεταφορές επιβατών, όπως διαρρηγνύετε τα μιάτια σας. Πρόκειται για ένα ακόμα προαπαιτούμενο της τρόικας, που δεν εξυπηρετεί φυσικά την κοινωνία αλλά μόνο το ιδιωτικό κεφάλαιο. Αυξήσεις στις τιμές εισιτηρίων, μείωση και επιδείνωση των υπηρεσιών μεταφοράς για τους κατοίκους απομακρυσμένων ορεινών και νησιωτικών περιοχών, καθώς και η εγκατάλειψη και περιθωριοποίηση των σημερινών επαγγελματιών του χώρου, συνθέτουν το δείγμα της πολιτικής σας σε αυτό το νομοσχέδιο.

Κανένας ανταγωνισμός δεν πρόκειται να λειτουργήσει για την κοινωνία, μόνο για το κεφάλαιο, μόνο για την τσέπη των εταιρειών και όλους αυτούς που θα μιζάρουν οι εταιρείες. Μίζες θα πέσουν και για το σιδηρόδρομο, εκεί που μια άλλη ανεξάρτητη αρχή θα λειτουργήσει για την επιτάχυνση της ιδιωτικοποίησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και της Εταιρείας Συντήρησης του Τροχαίου Υλικού.

Δεν σταματάτε, όμως, εδώ. Στα εκατόν είκοσι τέσσερα άρθρα του νομοσχεδίου εισάγετε σκανδαλώδεις φοροαπαλλαγές για τις αστικές μεταφορές, προκειμένου –τι άλλο– να ιδιωτικοποιηθούν καθαρές και απαλλαγμένες από φορολογικά βάρη. Απαξιώνετε τα δημόσια ΚΤΕΟ, εισάγετε σκανδαλώδεις τροπολογίες με τις οποίες νομιμοποιείτε κατ' ουσία το ξέπλυμα του χρήματος.

Αναφέρθηκε εδώ κάποιος συνάδελφος για την εμπορική ναυτιλία κ.λπ.. Το ερώτημα, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι αυτή η τεράστια εμπορική ναυτιλία που βοηθάει την ελληνική οικονομία; Έχουμε όλα τα ναυπηγία κλειστά. Έχουμε χιλιάδες εργαζόμενους άνεργους και απλήρωτους. Τι προσφέρει αυτή η τεράστια, όπως ισχυρίζεστε, εμπορική ναυτιλία στην Ελλάδα και στον Έλληνα εργαζόμενο;

Αυτή είναι η μεταρρυθμιστική σας πολιτική. Αυτήν τη συνταγή έχετε για την έξοδο από την κρίση. Με τη διαπλοκή, την απαξίωση και το ξεπούλημα κουνάτε τη σημαία του περίφημου success story. Με ένα υποτιθέμενο πρωτογενές πλεόνασμα νιώθετε

δικαιωμένοι για την πολιτική σας. Αλήθεια, πώς νιώθετε για τα δύο εκατομμύρια ανέργων, για την πείνα, για την εξαθλίωση, για τις αυτοκτονίες, για το διχασμό της ελληνικής κοινωνίας –διχασμό που εσείς έχετε δημιουργήσει με τις πολιτικές σας;

Πώς νιώθετε για τις εικόνες που κατακλύζουν το διαδίκτυο με μαθητές στοιβαγμένους στα αγροτικά προκειμένου να πάνε από τα χωριά τους στο σχολείο; Σχολεία που σήμερα είναι κλειστά, χωρίς βιβλία, χωρίς καθηγητές και δασκάλους. Δυστυχώς, γυρίσατε την Ελλάδα πενήντα χρόνια πίσω.

Ακούστε, κύριοι της συγκυβέρνησης. Η χώρα δεν έχει ανάγκη ούτε από αυτορρυθμιζόμενες αγορές ούτε από ανεξάρτητες αρχές τέτοιου τύπου. Δεν έχει ανάγκη ούτε από ξεπουλήματα ούτε από κοινωνικούς διχασμούς.

Η χώρα έχει ανάγκη από μία πολιτική δύναμη η οποία θα ενώσει και θα διεκδικήσει το χαμένο μέλλον των παιδιών μας. Έχει ανάγκη από μία πολιτική δύναμη η οποία θα δώσει προτεραιότητα στο νέο και στη νέα που σήμερα μεταναστεύει, στον ηλικιωμένο που εσείς με τις πολιτικές σας έχετε βάλει στο περιθώριο. Έχει ανάγκη από μία πολιτική δύναμη η οποία θα ενώσει την κοινωνία και θα δημιουργήσει όλες τις προϋποθέσεις για την παραγωγική ανασυγκρότηση του τόπου. Αυτά έχει ανάγκη η κοινωνία μας.

Επιπλέον, τώρα τελευταία συζητείται το θέμα της ναζιστικής, φασιστικής οργάνωσης, η οποία εδρεύει και μέσα στη Βουλή μας. Θα ήθελα να σας θυμίσω, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι πολλές φορές αυτό το αυγό του φιδιού ζεστάθηκε και ζεστάθηκε και μέσα εδώ στη Βουλή. Αργήσατε. Καθυστερημένα παίρνετε όλα αυτά τα μέτρα.

Το πρώτο που πρέπει να γίνει, είναι να καλέσει ο Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας τους πολιτικούς Αρχηγούς για να συζητήσουν αυτό το θέμα. Το δεύτερο είναι ότι πρέπει να το συζητήσουμε στην ελληνική Βουλή.

Και σας θυμίζω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι μέσα σε αυτήν τη Βουλή με την έναρξη των εργασιών της παρούσας Βουλής –αν θυμάστε– μετά την εκλογή Προέδρου ψηφίσαμε και τους Αντιπροέδρους της Βουλής. Ήταν σημειώστε επτά κάλπες εδώ μπροστά. Η τελευταία ήταν της Χρυσής Αυγής. Τα ψηφοδέλτια έλεγαν, «ΝΑΙ», «ΟΧΙ», «ΛΕΥΚΟ». Όταν άνοιξε η κάλπη για τη Χρυσή Αυγή –είναι γνωστό ότι η Χρυσή Αυγή έχει δεκαοκτώ Βουλευτές– βρέθηκαν σαράντα ένα «ΝΑΙ», τριάντα εννέα «ΛΕΥΚΑ», δηλαδή ανοχή. Και ερωτώ: Από πού προήλθαν αυτές οι ψήφοι;

Καθυστερήσατε πολύ και ζεστάνετε κατά κάποιον τρόπο το αυγό του φιδιού. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Και αυτή η πραγματικότητα συνέβη εδώ, μέσα στη Βουλή των Ελλήνων.

Έστω και αργά πρέπει να προστατεύσουμε την Ελληνική μας Δημοκρατία και να μην επαναλάβουμε τα λάθη της Δημοκρατίας της Βαϊμάρης.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Λαμπρόπουλος από τη Νέα Δημοκρατία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, σήμερα εισάγεται στη Βουλή ένα νομοσχέδιο αρκετά προσεγμένο, το οποίο φυσικά πιστώνονται η πολιτική ηγεσία και οι εκλεκτοί συνεργάτες του Υπουργού που θητεύουν τόσα χρόνια και τους παρακολουθούμε.

Είναι ένα νομοσχέδιο που εισάγει μεταρρυθμίσεις. Ποιος Έλληνας σήμερα δεν πιστεύει ότι χρειάζεται να γίνουν στον τόπο μας μεταρρυθμίσεις; Ποιος, κύριοι συνάδελφοι, που σε όποιο νομοσχέδιο έχει έρθει έχετε πει όχι; Έχετε συμφωνήσει σε ένα; Μα, δεν πρέπει να αλλάξει σε αυτόν τον τόπο τίποτα; Πρέπει να μείνουν τα ίδια, όλα αυτά που μας έχουν φέρει εδώ που μας έχουν φέρει; Δεν σας έχουμε ακούσει να συμφωνείτε ούτε σε ένα! Σε όλα όχι, σε όλα στείρα άρνηση και φυσικά πρόταση καμμία.

Όλοι κρινόμαστε. Και εσείς θα κριθείτε. Κρινόμαστε καθημερινά. Και θα έρθει η ώρα που ο λαός θα αποδώσει στον καθένα.

Εγώ ως Βουλευτής της περιφέρειας αισθάνομαι την υποχρέωση να πω –όπως όλοι μας, πιστεύω– δύο πράγματα για τα ΚΤΕΛ, τα οποία έχουν προσφέρει υπηρεσία για δεκαετίες, τα οποία έχουν οργανώσει τις μεταφορές κατά τέτοιον θαυμαστό τρόπο. Εξυπηρετούν το λαό μας με ασφάλεια, χωρίς να δημιουργείται

κανένα πρόβλημα. Επιτελούν, αν θέλετε, και κοινωνική αποστολή, αφού έχουν μισά εισιτήρια, καθώς και αναπηρικά, φοιτητικά και πολυτέκνων.

Σήμερα, λοιπόν, που ψηφίζεται το νομοσχέδιο που αφορά και-ρια τα ΚΤΕΛ, αυτό που πρέπει κυρίως το Υπουργείο και οι συνεργάτες να προσέξουν και να προσέξουμε, είναι να μην υπάρξει βιασύνη στην εφαρμογή αυτού του νόμου, που αύριο θα ψηφιστεί και θα τελειώσει. Θα πρέπει να υπάρξει εύλογος χρόνος προσαρμογής και για το ΚΤΕΛ και γενικότερα για ολόκληρο το σύστημα όπως θα διέπεται με τον καινούργιο νόμο.

Τονίζω, λοιπόν, ότι θα πρέπει να υπάρξει εύλογος χρόνος προσαρμογής με το δεδομένο ότι αυτοί οι άνθρωποι είχαν πιστέψει ότι η αλλαγή θα γινόταν μέχρι το 2019. Έχουν επενδύσει, έχουν διαθέσει χρήματα, έχουν πάρει καινούργια λεωφορεία και μεταφέρον με πολιτισμένο τρόπο τον κόσμο στον προορισμό του.

Πρέπει πάση θυσία να υπάρξει πλήρης, σωστή και καλή οργάνωση όλου του συστήματος, ούτως ώστε με αυτήν την αλλαγή ωφελημένος να είναι ο πολίτης. Και σε κάθε περίπτωση να υπάρχουν διαγωνιστικές διαδικασίες και να μην επιτραπεί ποτέ και σε κανέναν να λειτουργήσει με αθέμιτο ανταγωνισμό. Δεν θα πρέπει -και κυρίως να ξεχνάμε- να αδικηθούν οι του ΚΤΕΛ, οι οποίοι επαναλαμβάνω ότι για δεκαετίες έχουν προσφέρει και έχουν υπηρετήσει το λαό μας, έχουν οργανώσει το σύστημα έτσι και έχουν διαθέσει περιουσίες και πολλά χρήματα για να είναι στην υπηρεσία του απλού πολίτη.

Χρειάζεται, λοιπόν, ιδιαίτερη προσοχή για να συνεχιστεί απρόσκοπτα η εξυπηρέτηση του πολίτη, για να μπορεί το λεωφορείο να πηγαίνει και στο πιο απομακρυσμένο χωριουδάκι, για να μπορεί να εξυπηρετείται ο απλός πολίτης, που δεν διαθέτει σήμερα μέσο, σε όποιο χωριό και σε όποιο μέρος βρίσκεται σε κάθε νομό.

Χρειάζεται, λοιπόν, προσοχή και πιστεύω ότι η Κυβέρνηση, το Υπουργείο κυρίως, θα επιδείξει αυτήν την προσοχή, θα επιδείξει την ευαισθησία που πρέπει και θα υπάρξει και η συνεννόηση που πρέπει με τους ενδιαφερόμενους, για να έχουμε το καλύτερο αποτέλεσμα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η κ. Φωτίου από το Συνασπισμό Ριζοσπαστικής Αριστεράς.

ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, το παρόν νομοσχέδιο ακολουθεί, πιστεύω, τα δομικά χαρακτηριστικά όλων των νομοσχεδίων που φέρντε εδώ μέσα τους τελευταίους δεκαετίες μήνες, είτε μνημονιακού χαρακτήρα εφαρμοστικοί νόμοι είτε τα λεγόμενα μεταρρυθμιστικά, εκσυγχρονιστικά νομοσχέδια.

Πόσους νόμους έχουμε ψηφίσει, κύριοι συνάδελφοι, μέχρι σήμερα θυμάστε; Κύριε Πρόεδρε, μήπως μπορείτε να μου πείτε; Όμως, έχουν κοινά, δομικά χαρακτηριστικά. Σε αυτά θέλω να εντοπίσω την ομιλία μου σήμερα εδώ. Ποια είναι αυτά; Πιστεύω ότι το νομοσχέδιο που φέρντε για τις μεταφορές αποτελεί προνομιακό πεδίο ανάλυσης αυτών των δομικών χαρακτηριστικών.

Πρώτον, παντελής έλλειψη χαρτογράφησης της υφιστάμενης κατάστασης, στοιχεία ποσοτικά, ποιοτικά, τρόπος λειτουργίας σημαντικών οργάνων, απολογισμός, πεπραγμένα του αντίστοιχου Υπουργείου στον τομέα αυτόν, απολογισμός διοικητικών και οικονομικών υπηρεσιών, συμπεράσματα. Αυτό κάνει, κύριε Υπουργέ, και η τελευταία ιδιωτική εταιρεία όταν προγραμματίζει μία αλλαγή. Μας φέρατε αυτήν την εικόνα; Όχι βέβαια. Δεν γίνεται σε κανέναν τομέα αυτό.

Αντ' αυτού η ρητορεία, όχι της βίας εδώ, αλλά των εκσυγχρονιστικών αναγκών διαρθρωτικών αλλαγών, δηλαδή άμεσα μέτρα που έπρεπε να είχαμε πάρει χθες. Όταν κανείς δεν μας πιέζει γι' αυτό και όταν δεν μας δίνεται εικόνα για τα λάθη, μήπως μας πιέζει η Ευρωπαϊκή Ένωση ή οι δανειστές και επισπεύδουμε; Ούτε αυτό συμβαίνει, αφού το πλαίσιο είναι μέχρι το 2019.

Δεύτερο χαρακτηριστικό, είναι η ουσία βέβαια, δηλαδή η ιδιωτικοποίηση του δημόσιου αγαθού. Εδώ είναι οι μεταφορές. Πώς γίνεται αυτή η ιδιωτικοποίηση; Γίνεται με δύο σκέλη. Υπερσυγκεντρώσεις υπηρεσιών, ώστε να δημιουργείται μεγάλη οικονομική ύλη, δηλαδή οι διαγωνισμοί ανάθεσης να αφορούν μεγάλα

ποσά, ώστε να εξαφανίζονται οι πιθανοί μικροί ανάδοχοι και να διαγωνίζονται μεγάλοι όμιλοι, οι οποίοι πολύ γρήγορα γίνονται ολιγοπωλιακοί.

Τι μας διδάσκει η ιστορία των αερομεταφορών; Τι μας διδάσκει το ολιγοπώλιο Ολυμπιακής-Aegean; Σήμερα θέλουν να γίνουν μία εταιρεία. Δεν θέλω να σας εξηγήσω, κύριε Υπουργέ, διότι δεν πάτε στην Κεφαλλονιά όπως εγώ, όπου η πτήση είναι στις 5.30' το πρωί. Εξ ου και ο κ. Σταυρίδης πήρε το Learjet του κ. Μελισσανίδη ο άνθρωπος, για να μην ξυπνήσει έτσι πρωί. Αυτή είναι η κατάληξη αυτών των ιστοριών.

Τρίτο χαρακτηριστικό η δημιουργία δήθεν ανεξάρτητων ρυθμιστικών αρχών -εδώ η γνωστή ΡΑΕΜ. Αυτές τις ανεξάρτητες ρυθμιστικές αρχές -τις είδαμε και στην ΑΔΙΠ- τις διορίζει ο Υπουργός ή κάποιοι Υπουργοί που αναφέρονται

Τις διορίζουν από την κομματική τους δεξαμενή ευθέως. Είναι ενεργοί και έχουν τεράστιες αρμοδιότητες.

Στην περίπτωση μας, όπως λέει και η Νομική Υπηρεσία της Βουλής, συγκρούονται οι αρμοδιότητες που δίνετε εσείς με τις αρμοδιότητες του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου. Γιατί γίνεται αυτό; Γίνεται, ώστε εάν κάτι ξεφεύγει στο τέλος, να μπορούμε να το ξαναμαζεύουμε εκεί που θέλουμε ακριβώς να το «καναλιζάρουμε».

Τρίτο σημείο: Η ρητορεία για καλύτερες υπηρεσίες, για εκσυγχρονισμό, για μείωση των τιμών που πληρώνουν οι καταναλωτές πολίτες. Δεν ισχύει αυτό που λέμε «εδώ γελάμε», αλλά είναι πια κοινή πεποίθηση σε όλη την κοινωνία ότι δεν πρόκειται να φθύνει απ' αυτήν την ιστορία κανένα εισιτήριο, αλλά θα ακριβύνει. Το είδαμε σε όλα τα κοινά αγαθά που τους συνέβη αυτό το κακό πράγμα με τις ιδιωτικοποιήσεις.

Τέταρτο σημείο: Διαχείριση των παρεχόμενων υπηρεσιών με τρόπο ισοπεδωτικό. Όταν ακριβώς πρέπει να προδιαγράψουμε τους όρους για τους οποίους γίνονται ο διαγωνισμός και η ανάθεση, αναγνωρίζουμε την ιδιαιτερότητα της χώρας, δηλαδή της χαρτογράφησης της χώρας και των ειδικών υπηρεσιών. Εδώ τέτοιο πράγμα δεν υπάρχει. Δηλαδή, συμπεριφερόμαστε στην Ελλάδα σαν να είναι Ολλανδία, μία «σιωσιά» σε μία χώρα που έχει ένα ανάγλυφο τρομακτικό και που έχει νησιωτική χώρα. Τι σημαίνει αυτό; Αυτές οι οριζόντιες δράσεις σημαίνουν ότι πάλι κάποιος θα υποφέρει. Δυστυχώς, το ποιοι υποφέρουν και τις ταξικές επιλογές, τις έχουμε ήδη σημειώσει.

Το πέμπτο σημείο είναι το ενδιαφέρον. Συνήθως σε κάθε νομοσχέδιο υπάρχει μία ύλη που δεν το αφορά. Είναι εκτός ύλης τροπολογίες. Είναι σαν και αυτήν την πολύ ενδιαφέρουσα που ήρθε εδώ, τη σκανδαλώδη, την αποκαλυπτική των πάντων κ.λπ., που την αποσύρετε κάτω από ένα καθεστώς, νομίζω, μεγάλης αναταραχής και στις τάξεις σας, διότι φοβούνται τους πολίτες που τους εκλέγουν με αυτά τα σκανδαλώδη πράγματα που κά-νετε.

Υπάρχουν, όμως, και άλλες διατάξεις. Συγκεκριμένα εδώ, ενώ δεν μιλάμε για τον ΟΣΕ, υπάρχουν πολύ σημαντικές διατάξεις για τον ΟΣΕ στις οποίες θα αναφερθώ στην κατ' άρθρον συζήτηση και θα πω σε τι ακριβώς αποσκοπούν.

Είναι, όμως, και οι διατάξεις που αφορούν ευθέως τις ιδιωτικοποιήσεις και το ΤΑΙΠΕΔ. Σε κάθε νομοσχέδιο, λοιπόν, από το Παιδείας μέχρι το Υγείας, σε οτιδήποτε φέρντε, υπάρχει και αυτό. Αρκεί, λοιπόν, κανείς να διαβάσει με το κλειδί που δίνω όλα τα νομοσχεδιά σας, για να μπορεί να ξέρει πώς τοποθετείται και αν το απορρίπτει.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Σας ευχαριστούμε και για την τήρηση του χρόνου, όπως και τον κ. Λαμπρόπουλο που μίλησε προηγουμένως.

Τον λόγο έχει η κ. Διακάκη από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΚΑΚΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ θα αναφερθώ ιδιαίτερα στο θέμα της σύστασης της ρυθμιστικής αρχής, της ΡΑΕΜ. Θέλω να σας πω ότι εδώ εμείς έχουμε μία γενική και σαφή θέση. Για τη ρύθμιση, διαχείριση και διεύθυνση δημοσίων λειτουργιών απαιτούνται δημόσιοι θεσμοί δημοκρατικής και αντιπροσωπευτικής συγκρότησης, ανοικτοί και διαφανείς στον κοινωνικό έλεγχο. Οι ειδικές λειτουργικές απαι-

τήσεις, επιστημονικές και διαχειριστικές, δεν είναι ασύμβατες με την κοινωνική αντιπροσώπευση και συμμετοχή. Χρειάζεται η δημοκρατική μεταρρύθμιση των δημόσιων μηχανισμών του τυπικού κράτους, αλλά και η αναβάθμιση και ενίσχυση των λειτουργιών της αιρετής περιφερειακής αυτοδιοίκησης, με στόχο την κοινωνική αποτελεσματικότητα.

Η λογική που πρυτανεύει στην πρόταση ανασυγκρότησης του ΣΥΡΙΖΑ είναι εκ διαμέτρου αντίθετη με τη σύσταση κατ' επίφαση ανεξάρτητων αρχών που καθαγιάζονται ως αυθεντίες άνευ ελέγχου.

Στον ίδιο χρόνο που μεταπλάθετε το δημόσιο σε έναν ασταθή και δημοσιονομικά φθινό μηχανισμό, με τη διαθεσιμότητα-κινητικότητα και την περικοπή αρμοδιοτήτων και λειτουργιών μέσω της κατάργησης οργανικών θέσεων και υπηρεσιών, συγκροτείτε έναν άλλον κρατικό μηχανισμό ειδικών σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

Η μνημονιακή αναγκαιότητα των δημοσιονομικών περικοπών διευκολύνει το διαχρονικό νεοφιλελεύθερο πρόταγμα για συρρίκνωση του κοινωνικού ρόλου της Δημόσιας Διοίκησης και μετάλλαξη του σε τεχνοκρατικές, ρυθμιστικές αρχές τροχονόμων της εμπορευματοποίησης, με προσωπικό ιδιωτικού δικαίου και μειωμένης πολιτικής ευθύνης και δικαιωμάτων.

Η πρόταση συγκρότησης της ΡΑΕΜ εξασφαλίζει εκ προοιμίου την κυβερνητική πλειοψηφία με τον ορισμό των κυρίαρχων θέσεων του προέδρου και αντιπροέδρου από τον Υπουργό και το συμπληρωματικό ρόλο της Βουλής.

Περαιτέρω, η ρύθμιση της υπηρεσιακής κατάστασης των διορισμένων, προέδρου και αντιπροέδρου, ως πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης, ενώ θα μπορούσε να θεωρηθεί αυτονόητη, για την περίπτωση των πανεπιστημιακών τίθεται ως επιλογή τους. Το ερώτημα είναι: Σε τι διευκολύνει αυτή η παρέκκλιση από τον γενικό κανόνα; Πώς θα διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία της αρχής, αν εξαρτάται από τις προσωπικές επιλογές ενός προέδρου ή αντιπροέδρου, που θα ασκεί ταυτοχρόνως τα ακαδημαϊκά του καθήκοντα; Πώς μπορείτε να επιτρέψετε την αντιμετώπιση των ακαδημαϊκών καθηκόντων, διδακτικών, ερευνητικών και διοικητικών, εκ του προχείρου; Τι νομίζετε πως οφείλει να κάνει ένας πανεπιστημιακός, να παρίσταται απλώς σε κάποιο αμφιθέατρο για κάποια μαθήματα και μετά να οδεύει προς τα «σοβαρά» καθήκοντα της διεύθυνσης μιας ανεξάρτητης αρχής; Αν αυτή είναι η ιδέα που έχετε για τους πανεπιστημιακούς δασκάλους, τουλάχιστον γι' αυτούς που ζουν υπηρετώντας στα ιδρύματα που ανήκουν, τότε αυτό είναι προσβλητικό.

Νομιμοποιείτε μια πρακτική αποξένωσης των καθηγητών από την ακαδημαϊκή τους ευθύνη. Θεσμοθετείτε την απρόσκοπτη συγκρότηση ενός στρώματος διανοουμένων, οργανικά συνδεδεμένων με την εξουσία. Ισχύει ίσως το ίδιο και για άλλες ανεξάρτητες αρχές;

Αν το επιθυμητό είναι η στελέχωση των θέσεων με πρόσωπα επιστημονικού κύρους, αυτά δεν εξαντλούνται στο πανεπιστημιακό επιστημονικό προσωπικό. Αν το ζητούμενο είναι η επιστημονική στήριξη στη λειτουργία της αρχής, με την κοινωνική και επιστημονική εγκυρότητα που εγγυάται η πανεπιστημιακή ιδιότητα, αγνοείτε πως οι καθηγητές πανεπιστημίων αντλούν το κύρος τους από το συλλογικό κύρος των ΑΕΙ. Δεν είναι ελεύθεροι επαγγελματίες.

Υπάρχει η λύση της συνεργασίας με τα ΑΕΙ για ζητήματα που η επιστημονική και ερευνητική τους εμπειρία θεωρείται αναγκαία και χρήσιμη, αλλά αυτή απαιτεί συλλογικές αποφάσεις και όχι προσωπικές επιλογές που εμπεδώνουν προνομιακές σχέσεις με τους εκάστοτε κυβερνώντες και ιδιοτελείς συμπεριφορές, όπως έχει αποδειχθεί πολλάκις στο παρελθόν.

Υπενθυμίζουμε δε στους συντάκτες του κειμένου του νομοσχεδίου πως δεν υπάρχουν πλέον «μέλη ΔΕΠ» στα ΑΕΙ, αλλά σύμφωνα με το άρθρο 16 του ν. 4009/2011 «καθηγητές». Χρήσιμο θα ήταν να διαβάζετε κι εσείς τους νόμους που έχετε ψηφίσει. Είναι ειρωνεία να τους ξέρουμε καλύτερα εμείς που τους καταψηφίσαμε.

Επιπλέον, συνεχίζετε την अपαραδέκτη πρακτική των τηλεδιασκέψεων. Εδώ το θέμα δεν αφορά την αντιμετώπιση τυπικών απαιτήσεων καθημερινής λειτουργίας, αφορά στη δημοκρατική

θεσμική λειτουργία που προϋποθέτει τη δια ζώσης συμμετοχή. Φανταστείτε να λειτουργούσε έτσι η Βουλή! Τα ηλεκτρονικά μέσα συνδράμουν στην ταχεία μετάδοση πληροφοριών και στην επικοινωνία, αλλά δεν υποκαθιστούν την απαίτηση του ζωντανού διαλόγου. Έχετε αποθεώσει την τεχνολογία του «skype», έστω με τους κανόνες ασφαλείας που απαιτούνται σε αυτές τις τηλεδιασκέψεις.

Με τη δυνατότητα συνεδρίασης και εκτός έδρας δεν είναι ότι θεσμοθετείτε τη μη συνεδρίαση, αλλά την τυπική επικύρωση αποφάσεων και την πλήρη αδυναμία ελέγχου της αρχής.

Η διαδικασία πρόσκλησης επιβεβαιώνει τον κλειστό χαρακτήρα της αρχής, αφού δεν διασφαλίζεται ούτε η δημοσιότητα ούτε η διαφάνεια στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Οι σαράντα οκτώ ώρες ελαχίστου χρόνου για τη νομοτυπη σύγκληση συνεδρίασης της επιτροπής, είναι ενδεικτική του τυπικού χαρακτήρα των συνεδριάσεων και του επικυρωτικού χαρακτήρα τους. Πότε ενδεχομένως να προλάβουν να μελετήσουν και να επεξεργαστούν κριτικά τα κοινοβουλευτικά οριζόμενα μέλη τις σχετικές μελέτες των περιφερειών ή το λοιπό υλικό τεκμηρίωσης;

Η υποχρεωτική σύγκληση της αρχής αποτελεί αποκλειστικά προνόμιο των μελών της. Αν μία περιφέρεια διαπιστώσει προβλήματα στο σχεδιασμό ή στη λειτουργία των γραμμών, δεν προβλέπεται καμμία διαδικασία ή υποχρέωση σύγκλησης της αρχής. Εναπόκειται στη μεγαθυμία του προέδρου η έκτακτη συνεδρίαση με θέματα από την αποκλειστική του κρίση.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Η σύνταξη πρακτικού των συνεδριάσεων και όχι πρακτικών, επίσης, αναβιώνει τις καλύτερες παραδόσεις των παλαιών κοινοτικών συμβουλίων. Μετά από διεξοδική συζήτηση και κατά πλειοψηφία ενεκρίθη η εισήγηση του προέδρου. Εδώ φαίνεται πως η χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας καταγραφής πρακτικών είναι άγνωστη.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να σας πω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τα υπόλοιπα στη συζήτηση επί των άρθρων, κυρία συνάδελφε.

ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΚΑΚΗ: Έχω και άλλα πράγματα να πω, αλλά θα τα πούμε και αύριο στη συζήτηση επί των άρθρων.

Να αναφερθώ και στα φαινόμενα των τελευταίων ημερών και κλείνω με αυτό κύριε Πρόεδρε.

Αυτές τις ημέρες είναι δύσκολο να συγκεντρωθεί κάποιος, για να μπορέσει να μελετήσει ένα νομοσχέδιο με την κοινωνία όλη στους δρόμους, με την έξαρση του ρατσισμού και του φασισμού, από τις κλωτσιές στα μικρά παιδιά του δρόμου, μέχρι το μαχαίρι στο στήθος του Παύλου Φύσσα από δυνάμεις του παρακράτους. Και εδώ πρέπει να πω ότι η ανοχή σε τέτοια φαινόμενα είναι ανοχή ένοχη.

Η χώρα έχει φτάσει στον πυθμένα. Κάποιοι, όμως, βάλθηκαν να κάνουν γεωτρήσεις. Φαινόμενα όπως αυτά δεν αντιμετωπίζονται ούτε με ημίμετρα ούτε απλά με φραστικές καταδίκες ούτε βέβαια κατόπιν εορτής. Τα αυγά των φιδιών ή του φιδιού –όχι δεν σπάνε, αλλά– ούτε καν γεννιούνται, όταν το κεφάλι του φιδιού το κόψεις μια για πάντα και ευθύς εξαρχής, αν πραγματικά πιστεύεις και υπηρετείς τη δημοκρατία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τον λόγο έχει ο κ. Κυριακάκης από το ΣΥΡΙΖΑ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Με συγχωρείτε κύριε Κυριακάκη.

Ο κύριος Υπουργός έχει τον λόγο για να κάνει μία παρέμβαση.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να κάνω ορισμένες βελτιώσεις, νομοτεχνικού κυρίως χαρακτήρα, στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου και παρακαλώ να τις λάβουν υπ' όψιν τους οι κύριοι συνάδελφοι κατά τη συζήτηση.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Να τις ακούσουμε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Δεν μας λέτε σε τι αφορούν;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργκιαννάκης): Κύριε Υπουργέ, να το αναγνώσετε. Τι ακριβώς είναι αυτό...

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όχι, όχι δεν έχω τη διάθεση να το αναγνώσω, γιατί είναι πάρα πολύ μεγάλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργκιαννάκης): Τότε να διανεμηθεί.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Για να ξέρουμε...

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κοιτάξτε, η πιο σημαντική αλλαγή που γίνεται, αφορά το άρθρο 106. Αναφέρεται πρώτα-πρώτα στην ίδρυση ραδιοταξί και τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την ίδρυση ραδιοταξί στη χώρα, στις έδρες των διοικητικών μονάδων ανά νομό και ανά πόλη, όπου υπάρχουν έδρες ταξί και, δεύτερον, στο θέμα

του επικομίστρου, γιατί είδα και μία δική σας τροπολογία, όπου ουσιαστικά καθιερώνεται προαιρετικό επικόμιστρο με τη δυνατότητα του Υπουργού να το βάζει από μηδέν έως κάποιο ανώτατο πλαφόν, ούτως ώστε να μη δημιουργούνται προβλήματα. Αυτό είναι το πιο σημαντικό, τα υπόλοιπα θα έλεγα ότι είναι τρεχούσης φύσεως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργκιαννάκης): Παρακαλώ να κατατεθεί και να διανεμηθεί στους κυρίους συναδέλφους.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Βεβαίως, κύριε Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχαήλ Χρυσοχοΐδης καταθέτει για τα Πρακτικά της Βουλής τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ-ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ
ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

25-9-2013

1. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 3 αντί της φράσης «σύμφωνα με το άρθρο 16 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας» τίθεται η φράση «σύμφωνα με το άρθρο 14 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης».
2. Στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου 7 προστίθεται η φράση «τηρώντας τις αρχές της διαφάνειας, της αμεροληψίας και της αναλογικότητας».
3. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 8 αντί της φράσης «σύμφωνα με το άρθρο 5 § 5 του Κανονισμού και τις διατάξεις του παρόντος νόμου» τίθεται η φράση «σύμφωνα με το άρθρο 5 § 5 του Κανονισμού, όπως εξειδικεύεται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου».
4. Στο τέλος της παραγράφου 4 του άρθρου 26 τίθεται κόμμα αντί της τελείας και προστίθεται η φράση «όπως αυτό προσδιορίζεται στην παράγραφο 6 του Παραρτήματος του Κανονισμού 1370/2007.».
5. Η παράγραφος 2 του άρθρου 27 αντικαθίσταται ως εξής: «2. Απώλειες εσόδων λόγω εκδόσεως μειωμένων ή δωρεάν εισιτηρίων επιβατών ειδικών κατηγοριών, όπως μαθητές, σπουδαστές, φοιτητές, λουποί μαθητευόμενοι, πολύτεκνοι και ΑμεΑ, λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό της χορηγούμενης αποζημίωσης».
6. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 43 αντικαθίσταται ως εξής: «Οι ενδιαφερόμενοι φορείς λαμβάνουν άδεια διάρκειας μέχρι πέντε (5) ετών, στην οποία καθορίζονται οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματά τους.».
7. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 9^α του ν. 3891/2010, που προστίθεται με την παράγραφο 1 του άρθρου 86, προστίθενται εδάφια ως εξής: «Η μελέτη και κατασκευή των έργων γίνεται με την έγκριση και την επίβλεψη της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ με βάση τις ισχύουσες διατάξεις. Για τις αναγκαίες προς τούτο απαλλοτριώσεις εφαρμόζονται οι διατάξεις που ρυθμίζουν τις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις για έργα της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ. Οι αποζημιώσεις για τις απαλλοτριώσεις αυτές βαρύνουν το ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο.».
8. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 76 η φράση «των ακαθαρίστων εισπράξεων όλων των επιχειρήσεων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών» αντικαθίσταται από τη φράση «του εκάστοτε ισχύοντος κομίστρου για τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών».
9. Η παράγραφος 4 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Η παράγραφος 1 του άρθρου 31 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Σ., θεσπίζεται ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της εν λόγω Αρχής. Με τον εν λόγω κανονισμό ρυθμίζονται ιδίως:

α) η εσωτερική διάρθρωση και λειτουργία της Ρ.Α.Σ., η περιγραφή των αρμοδιοτήτων των μονάδων της και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού

β) ο συνολικός αριθμός των οργανικών θέσεων του προσωπικού και η κατανομή τους σε κατηγορίες θέσεων Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού και σε κατηγορίες θέσεων Τακτικού Προσωπικού, καθώς επίσης και κατά κλάδους και ειδικότητες,

γ) ο τρόπος διαχείρισης των πόρων της,

δ) ζητήματα προμηθειών και

ε) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Ρ.Α.Σ. και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.».

10. Στην παράγραφο 7 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010, που προστίθεται με την παράγραφο 3 του άρθρου 86 του σχεδίου νόμου, αντικαθίσταται ως εξής: «7. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. αναθέτει τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στην «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Τροχαίου Υλικού» («ΕΕΣΣΤΥ») για διάρκεια δέκα (10) ετών, με όρους αγοράς. Για τη σύναψη της σύμβασης έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 4.»

11. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 7 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 που προστίθεται με την παράγραφο 4 περίπτωση β) του άρθρου 86 του σχεδίου νόμου, αντικαθίσταται ως εξής: «Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2014 έως και 2018 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Σχετικά υπογράφεται σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπούμενου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με την οποία ορίζεται μεταξύ άλλων το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση, η μεθοδολογία υπολογισμού της αποζημίωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο τρόπος παρακολούθησης της εκτέλεσης της σύμβασης, οι μηχανισμοί ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα.».

12. Στο τέλος των εδαφίων που προστίθενται στην παράγραφο 7 του άρθρου 23 του ν. 4111/2013 με το άρθρο 96 του σχεδίου νόμου προστίθεται η φράση: «Οι αποσπάσεις λύονται αυτοδικαίως και ο αποσπώμενος επιστρέφει στην οργανική του θέση, μόλις η Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. πάψει να ανήκει στον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Ο χρόνος διάρκειας της απόσπασης λογίζεται, για κάθε συνέπεια, ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας του αποσπώμενου στη θέση που οργανικά κατέχει.»

13. Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 5 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012, όπως αντικαθίσταται με την περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 106, μετά τη φράση «με καταβολή του προβλεπόμενου αντιτίμου και της» τίθεται η λέξη «τυχόν».

14. Το τελευταίο εδάφιο της αντικαθιστώμενης με την περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου

106 παραγρ. 8 του αρ. 82 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «Η προμίσθωση για τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ είναι υποχρεωτική.».

15. Η παράγραφος 2 του άρθρου 106 αντικαθίσταται ως εξής: «2. Οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 84 του ν. 4070/2012 (Α' 82) καταργούνται.».

16. Οι προστιθέμενες με την παράγραφο 5 του άρθρου 106 παράγραφοι 4 και 5 στο άρθρο 87 του ν. 4070/2012 αντικαθίστανται ως εξής:

«4. Επιτρέπεται η σύσταση και η λειτουργία ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων με αποκλειστικό σκοπό την εκμετάλλευσή τους. Η χορήγηση άδειας σύστασης ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών γίνεται από τον Περιφερειάρχη της έδρας της εταιρείας ή του συνεταιρισμού.

5. Σε περίπτωση συνιδιοκτησίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, απαιτείται η συμμετοχή όλων των συνιδιοκτητών στην ανάληψη του κεφαλαίου με αντίστοιχη καταβολή μετρητών. Η μεταβίβαση των μετοχών της ανώνυμης εταιρείας γίνεται προς τους μετόχους αυτής, καθώς και σε άλλα φυσικά πρόσωπα, που πληρούν τις περί των προσώπων προϋποθέσεις μεταβίβασης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του άρθρου 102 του παρόντος νόμου. Στην περίπτωση αυτή η μεταβίβαση των μετοχών πραγματοποιείται ταυτόχρονα με τη μεταβίβαση του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και με την αποδοχή όλων των υποχρεώσεων του μετόχου ή εταίρου.».

17. Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 88 του ν. 4070/2012, όπως αντικαθίσταται με την παράγραφο 6 του άρθρου 106, μετά τη φράση «με καταβολή του προβλεπόμενου αντιτίμου και της» τίθεται η λέξη «τυχόν».

18. Το άρθρο 92Α του ν. 4070/2012, που προστίθεται με την παράγραφο 9 του άρθρου 106, αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 92Α

Ε.Δ.Χ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ (ΕΙΔΜΕΤ)

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις της κυκλοφορίας των Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΕΤ αυτοκινήτων, η διαδικασία και το ποσοστό μετατροπής των κυκλοφορούντων Ε.Δ.Χ. τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους και το μεταφορικό τους έργο, τα προσόντα των οδηγών, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Επιτρέπεται η αντικατάσταση κυκλοφορούντων επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, με καινούργια ή μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου, επιβατηγά οχήματα άνω των 2.500 κυβικών εκατοστών. Η μετατροπή των κυκλοφορούντων επιβατηγών δημόσιας χρήσης οχημάτων στην κατηγορία ΕΙΔΜΕΤ είναι αμετάκλητη για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών».

19. Στο άρθρο 106 η περίπτωση β) της παραγράφου 11 διαγράφεται και η περίπτωση γ) αναριθμείται σε β).

20. Η παράγραφος 14 του άρθρου 106 αντικαθίσταται ως εξής: «14. Στην δεύτερη παράγραφο του άρθρου 105 του ν. 4070/2012 προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Με την ίδια απόφαση δύναται να καθορίζεται ανώτατο όριο προαιρετικής προσαύξεσης του κομίστρου σε κάθε περίπτωση προμίσθωσης.».

21. Μετά την παράγραφο 15 του άρθρου 106 προστίθενται παράγραφοι 16 και 17 ως εξής:

«16. Επιτρέπεται η λειτουργία ενός (1) Ραδιοταξί σε κάθε έδρα - διοικητική μονάδα του άρθρου 83 του ν.4070/2012 (Α' 82) εφόσον στο Ραδιοταξί έχει ενταχθεί το 50 % του συνολικού αριθμού των Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτων της έδρας- διοικητικής μονάδας.

17. Δεύτερο Ραδιοταξί δύναται να λειτουργεί εφόσον σε αυτό έχει ενταχθεί τουλάχιστον το 30 % του συνολικού αριθμού των Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτων, για τις έδρες- διοικητικές μονάδες της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 83 του ν.4070/2012, ή τουλάχιστον 150 ΕΔΧ-ΤΑΞΙ αυτοκίνητα, για τις έδρες- ενιαίες διοικητικές μονάδες της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 του ίδιου ανωτέρω άρθρου του ν.4070/2012.» και οι λοιπές παράγραφοι αναριθμούνται από 18 έως και 23.

22. Η αναριθμούμενη ως άνω παράγραφος 18 του άρθρου 106 αντικαθίσταται ως εξής: «18. Οι διατάξεις των παραγράφων 15, 16 και 17 του παρόντος άρθρου και κάθε άλλη διάταξη περί Ραδιοταξί της κείμενης νομοθεσίας δεν εφαρμόζονται στις περιπτώσεις νομικών προσώπων, τα οποία εφαρμόζουν συστήματα ηλεκτρονικών επικοινωνιών οποιασδήποτε μορφής για την εξυπηρέτηση Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης αυτοκινήτων, πλην ραδιοσυχνοτήτων.».

23. Στην Τροπολογία – Προσθήκη με γενικό αριθμό 828 και ειδικό αριθμό 6 διαγράφεται το άρθρο 2.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ


ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

>>)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, κύριε Κυριακάκη, έχετε τον λόγο και ζητώ συγγνώμη για τη διακοπή.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΑΚΗΣ: Παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, συζητάμε το νομοσχέδιο «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις». Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που απελευθερώνει το καθεστώς των οδικών μεταφορών, μεταφέροντας κρατική εξουσία σε ρυθμιστικές αρχές, ένα νομοσχέδιο-βήμα για ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων και την είσοδο μεγάλων εταιρειών στο χώρο των οδικών μεταφορών.

Θα ξεκινήσω με κάποιες επισημάνσεις για ορισμένα σοβαρά ιδεολογικοπολιτικά ζητήματα σχετικά με το νομοσχέδιο, τα οποία αναδείχτηκαν από τη συζήτηση στην επιτροπή και τα έθεσε ο κύριος Υπουργός στη συζήτηση.

Πρώτον, είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι ζούμε σε ένα διεθνές περιβάλλον και όποιος το ξεχνάει αυτό κάνει λάθος. Κατηγορήσατε μάλιστα το ΣΥΡΙΖΑ για απομονωτισμό, ότι επιδιώκουμε την κλειστή αγορά, την κλειστή χώρα και είπατε πολλά «ηχηρά» όπως για οικονομίες Αλβανίας κ.λπ..

Ποιος ξεχνάει, κύριε Υπουργέ, το παγκόσμιο περιβάλλον; Ποιος με δογματική εμμονή εμμένει σε ξεπερασμένα αποτυχημένα δόγματα και όχι μόνο απομονώνει αλλά διαλύει μία χώρα; Ποια χώρα έχει παραχωρήσει μεγάλο μέρος της εθνικής κυριαρχίας της και επιτρέπει σε τρόικες να εντέλλουν με e-mails χιλιάδες ανθρωποθυσίες, ξεπούλημα δημόσιας περιουσίας; Ποια χώρα ετοιμάζεται να υφαρπάξει την ιδιωτική περιουσία Ελλήνων πολιτών; Ποια χώρα; Ξέρετε κάποια άλλη; Μήπως είμαστε η μοναδική ή από τις ελάχιστες; Αυτά, για να δούμε το παγκόσμιο περιβάλλον και τα παραδείγματα που αναφέρετε.

Για τις ανθρωποθυσίες και τη διάλυση του δημόσιου τομέα, ξέρετε κάποια χώρα που, για παράδειγμα, σε καιρό ειρήνης και σε καιρό οικονομικής κρίσης, όπου οι ανάγκες υγείας αυξάνουν, κλείνει νοσοκομεία και κέντρα υγείας, αντί να τα ενισχύει; Ξέρετε κάποια χώρα να απολύει υγειονομικούς, όταν οι ίδιοι παραδέχονται τις δεκάδες χιλιάδες κενά σε νοσηλευτές και γιατρούς; Ξέρετε καμιά χώρα που σε καιρό ειρήνης να έχει κλείσει τη δημόσια ραδιοτηλεόραση; Ξέρετε καμιά χώρα που να οδηγεί τα πανεπιστήμια σε αναστολή της λειτουργίας τους σε καιρό ειρήνης; Το Πανεπιστήμιο Αθηνών ανακοίνωσε ότι αδυνατεί να λειτουργήσει για φέτος, για πρώτη φορά στην ιστορία του σε καιρό ειρήνης.

Καμμία χώρα, κύριε Υπουργέ! Άρα εσείς αντιστρέφετε μάλλον την πραγματικότητα και έχετε άλλη αντίληψη για το παγκόσμιο περιβάλλον.

Και για να πούμε και για τα δικά σας, του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, διαλύετε τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων με το 25% των χιλίων οκτακοσίων εργαζόμενων να είναι σε διαθεσιμότητα. Υπηρεσίες αρμόδιες για τους αυτοκινητόδρομους, για τα έργα υποδομής που βρίσκονται σε εξέλιξη, για προγράμματα αποκατάστασης σεισμοπλήκτων διαλύονται με ξαφνικό θάνατο.

Και εδώ θέλω την προσοχή σας, κύριε Υπουργέ, γιατί οι κάτοικοι στην Αμφίκλεια, στην Ελάτεια, στο Ρεγγίνι, στη Μενδενίτσα ακόμα κουνιούνται από τους μετασεισμούς του καλοκαιριού. Και έρχεται χειμώνας και αυτή η υπηρεσία, οι τριακόσιοι σαράντα πέντε έμπειροι υπάλληλοι είναι σε διαθεσιμότητα. Ποιος, αλήθεια, θα αναλάβει την αποκατάσταση των σεισμοπαθών σε αυτές αλλά και στις άλλες περιοχές, φυσικά, της χώρας; Προφανώς, ετοιμάζετε το έδαφος για ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες θα είναι ελέγχοντες και ελεγχόμενοι, για τα έργα και για το πρόγραμμα των σεισμοπλήκτων.

Πρέπει να δούμε επίσης στο παγκόσμιο περιβάλλον και τις συνέπειες της πορείας των ιδιωτικοποιήσεων. Αλήθεια, ξέρετε ότι σε μια σειρά από χώρες που είχαν ιδιωτικοποιήσει το νερό, την ενέργεια αναγκάστηκαν να επανακρατικοποιήσουν αυτές τις εταιρείες, διότι ήταν όχι μόνο οικονομικά ασύμφορες, αλλά και ανασφαλείς όσον αφορά την παροχή των δημόσιων αγαθών στους πολίτες;

Και για τους σιδηροδρόμους, μιας που μιλάμε για αυτό το νομοσχέδιο, γνωρίζετε αλήθεια πού κατέληξαν τα πορίσματα των

Βρετανών χρόνια μετά την ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων και με τα πολλαπλά ατυχήματα; Κατέληξαν στο ότι μειώνεται η ποιότητα, μειώνεται η ασφάλεια, αυξάνεται το εισιτήριο και το κόστος για τους χρήστες και δεν συμφέρει την κοινωνία. Αυτό, λοιπόν, είναι το παγκόσμιο περιβάλλον και εσείς πρέπει να διαδραχτείτε από αυτό.

Δεύτερον, μιλήσατε, κύριε Υπουργέ, για κοινωνική δικαιοσύνη στις μεταφορές. Ποια κοινωνική δικαιοσύνη όταν σε αυτήν τη χώρα κάποιοι έχουν τη δυνατότητα να κυκλοφορούν με Learjet – και μάλιστα μεταφέρουν ενίοτε και κρατικούς λειτουργούς σε αυτά – και κάποιοι χάνουν τη ζωή τους για ένα εισιτήριο, επειδή δεν μπορούν να το πληρώσουν; Και είναι πολλοί σε αυτήν τη χώρα που δεν μπορούν σήμερα να πληρώσουν το εισιτήριο, ούτε καν για να πάνε στο γιατρό τους, είτε από χωριά είτε και από μεγάλες πόλεις.

Μαθητές δεν μπορούν να πάνε στα σχολεία τους. Αυτή είναι η κοινωνική δικαιοσύνη;

Μιλήσατε για ανάπτυξη, όμως, και επιχειρηματικότητα, κύριε Υπουργέ. Αναρωτιέμαι, για ποια ανάπτυξη μιλάτε; Μιλάτε για εκείνη την ανάπτυξη της διαπλοκής και της διαφθοράς, που μας οδήγησε στην τρόικα; Δεν δικαιούστε να μιλάτε εσείς για ανάπτυξη.

Τέλος πάντων, σε όφελος ποιου θα είναι η ανάπτυξη; Θα είναι σε όφελος του λαού ή θα είναι για τα «ημέτερα» επιχειρηματικά λόμψι;

Δεν υπάρχει χώρα στον κόσμο στην οποία να μιλάει κανείς για ανάπτυξη, όταν ξεπουλάει τα πάντα σε αυτήν. Φυσικά, εσείς λέτε ότι την ανάπτυξη την καταδίδει ο ΣΥΡΙΖΑ. Όταν φεύγει η μια επιχείρηση μετά την άλλη –σας θυμίζω την «3^ε», τη «ΦΑΓΕ», τα «ΤΣΙΜΕΝΤΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ», τη «ΒΙΟΧΑΛΚΟ»– προφανώς ο ΣΥΡΙΖΑ τα έχει κάνει όλα αυτά, απ' ό,τι φαίνεται! Πάλι εκτός πραγματικότητας είστε.

Δεύτερον, μιλάτε για ανάπτυξη και επιχειρηματικότητα στα ΚΤΕΛ. Είναι επιχειρηματικότητα τα ΚΤΕΛ; «Ναι», απαντάτε. Άρα δεν μπορεί να τηρηθεί καμμία προστασία παρ' ότι ασκούν, όπως λέτε εσείς, κοινωνικό έργο. Εσείς το παραδέχεστε.

Αλήθεια, να σας θυμίσω το παρελθόν σας; Γίνατε τόσο νεοφιλελεύθερος φαίνεται, ώστε ακόμη και υπηρεσίες που παρέχουν κοινωνικό έργο δεν μπορεί το κράτος να τις προστατεύσει.

Λέτε ακόμη ότι οι φορολογούμενοι υποχρεούνται να δείξουν αλληλεγγύη στους πολίτες ορεινών περιοχών, μέσα από το εισιτήριό τους. Μα, οι φορολογούμενοι πληρώνουν για να έχουν αυτές τις υπηρεσίες. Το κράτος οφείλει να τις εγγυηθεί και να τις εξασφαλίσει απρόσκοπτα. Πρέπει να υπάρχει ασφάλης, φθηνή και ποιοτική μεταφορά κάθε κατοίκου, όπου κι αν βρίσκεται. Διότι σήμερα στα χωριά, ακόμη κι αν απέχουν μια ώρα από τις πόλεις –όπως συμβαίνει στο νομό μου και σε άλλους νομούς– δεν μπορούν να πάνε οι μαθητές στα σχολεία τους. Οι ασθενείς δεν μπορούν να πάνε στο γιατρό τους. Χρωστάτε εκατόν δέκα εκατομμύρια, για τη μεταφορά μαθητών, στα ΚΤΕΛ.

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

Ολοκληρώνω σε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Όσον αφορά την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και τους σιδηροδρόμους, ποτέ δεν είχατε ως προτεραιότητα να είναι συγκοινωνιακό μέσο οι σιδηρόδρομοι. Αντίθετα, κατασκεύασατε φαραωνικά οδικά έργα, τα οποία ακόμη δεν έχετε ολοκληρώσει. Δεν σας ενδιέφερε ποτέ –ούτε τώρα το κάνετε, με αυτό το νομοσχέδιο– η ποιότητα και ο εκσυγχρονισμός. Αντίθετα, προχωράτε στην ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Μάλιστα, επικαλείστε το χρέος –δήθεν– που το κράτος οφείλει στον ΟΣΕ, γιατί τον ανάγκασε να πάρει δάνεια με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου.

Μιλάτε για ζημιές, όταν το 2011 και το 2012 ο προϋπολογισμός του ΟΣΕ είναι πλεονασματικός. Αγνοείτε τη διεθνή εμπειρία, όπως είπα προηγουμένως. Αποκαλείτε προνομιούχους τους εργαζόμενους, που έχουν μειωθεί κατά 60% σε προσωπικό και έχουν μείωση 50% στους μισθούς και σήμερα πολλοί από αυτούς δουλεύουν είκοσι τέσσερις ώρες.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι εμείς μόνο μπορούμε να εγγυηθούμε στην πράξη τη σύγχρονη, ποιοτική, ασφαλή, φθηνή μεταφορά κάθε κατοίκου σε αυτήν τη χώρα, όπου κι αν βρίσκεται.

ται, διότι μόνο με την ανάληψη ευθύνης από το κράτος και όχι από τις αγορές και μέσα από τη δημιουργία και δημόσιου φορέα υπεραστικών οδικών μεταφορών -αλλά και κάθε άλλης μορφής μεταφορών, όπως αεροπολικών, ακτοπολικών, σιδηροδρομικών- μπορεί να επιτευχθεί αυτό.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ- ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

Θα εξαντλήσετε και τα δεκαοκτώ λεπτά; Διότι οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι μου διεμήνυσαν ότι δεν θα εξαντλήσουν τα δώδεκα λεπτά.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θα προσπαθήσω κι εγώ να μην εξαντλήσω το χρόνο μου, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να ξεκινήσω την τοποθέτηση και την απάντησή μου σε όλα όσα ακούστηκαν από τις αγαπητές συναδέλφισσες και τους αγαπητούς συναδέλφους με ένα ρητορικό ερώτημα που τέθηκε από την αρχή και αφορούσε στο γιατί βιαζόμαστε τόσο πολύ.

Ειλικρινά, έχουν δίκιο οι πολίτες, όταν μας κατηγορούν ότι δεν λαμβάνουμε τα μηνύματα των καιρών και δεν προσαρμόζομαστε στις ανάγκες τους.

Ο κανονισμός 1370, τον οποίο ψήφισαν υποθέτω και κάποιοι από τα κόμματα της Αριστεράς που είναι μέσα σε αυτήν την Αίθουσα, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, υπάρχει από το 2007. Τόσο γρήγορα κάναμε εμείς! Από το 2007 ερχόμαστε σήμερα, μετά από έξι ολόκληρα χρόνια, να προσαρμόσουμε τη νομοθεσία μας στον κοινοτικό κανονισμό που ψήφισε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Αυτό είναι βιασύνη!

Το δεύτερο ρητορικό ερώτημα είναι το εξής. Δεν αντιλαμβάνομαι πώς ορισμένοι μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα αντιλαμβάνεστε την παρουσία μας στον ευρωπαϊκό χώρο. Κατά βούληση, δηλαδή, θα εισάγουμε το ευρωπαϊκό κεκτημένο στη χώρα;

Έτσι λένε οι κανονισμοί; Αυτά λέει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο; Αυτά ψηφίζουν οι δικοί σας εκπρόσωποι στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο; Ο λαϊκισμός και η ανευθυνότητα έχουν και όρια! Δεν μπορούν να ακούγονται αυτά τα πράγματα εδώ μέσα και να λέτε μάλιστα ότι βιαζόμαστε κιόλας.

Το τρίτο στοιχείο που θέλω να επισημάνω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι λυπάμαι πολύ, αλλά υπάρχει μια σύγχυση γύρω από το θέμα της ρυθμιστικής αρχής, το ζήτημα που συνδέεται με την κοινωνική αλληλεγγύη και την επιδότηση. Δηλαδή, κατά ποία έννοια σήμερα οι πολίτες όλης της χώρας επιδοτούν τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας; Γιατί τις επιδοτούμε; Διότι πρέπει. Κατά ποία έννοια οι πολίτες όλης της χώρας επιδοτούν μια ιδιωτική εταιρεία, τον ΟΑΣΘ της Θεσσαλονίκης με 100.000.000 το χρόνο περίπου, γιατί κερδίζουν και πολλά λεφτά από τις διαιτησίες; Από πού προκύπτουν αυτά; Γιατί δεν μιλάμε γι' αυτά, δηλαδή;

Κατά ποία έννοια για τριάντα -σαράντα χιλιάδες νησιώτες σε ακριτικά νησιά, για ελάχιστους συμπολίτες μας που ζουν στα ακριτικά νησιά, ο κρατικός προϋπολογισμός πληρώνει 100.000.000 το χρόνο; Γιατί έτσι πρέπει.

Τέλος, κατά ποία έννοια πληρώνει το ελληνικό δημόσιο κάποιες δεκάδες εκατομμύρια σε άγονες αεροπορικές γραμμές; Τι είναι αυτά που λέμε εδώ μέσα, λοιπόν; Γιατί δεν πρέπει όπου υπάρχουν άγονες γραμμές, όπου δεν εξυπηρετούνται οι άνθρωποι από κερδοφόρες εμπορικές γραμμές, να συνδράμει ο κρατικός προϋπολογισμός;

Προφανώς, βρισκόμαστε σε σύγχυση, γιατί ακούμε τη μία πλευρά. Άκουσα και τη συνάδελφο προηγούμενως. Ακούμε τους εκπροσώπους των ΚΤΕΛ, οι οποίοι έχουν κι αυτοί μια άποψη για το πρόβλημα, φοβούνται για το αύριο, αλλά εμείς δεν υπηρετούμε εδώ τους εκπροσώπους των ΚΤΕΛ. Τα ΚΤΕΛ είναι επιχειρηματίες, συνάδελφοι. Εδώ τους κάνατε ότι είναι ιεραπόστολοι! Επιχειρηματίες είναι. Περίπου 500.000.000 το χρόνο διαχειρίζονται οι άνθρωποι αυτοί με τους εργαζόμενους, τα λεωφορεία τους, την περιουσία τους. Είναι ιεραπόστολοι; Τι υπερασπίζεστε, λοιπόν; Δεν καταλαβαίνω.

Επίσης, οι άνθρωποι αυτοί έχουν μία μονοπωλιακή σχέση στην

πραγματικότητα σήμερα, η οποία τι κάνει; Βάζει σε έναν κουβά, σε κάθε νομό, σε κάθε περιοχή, το έργο τους, αυτό το έργο είναι ορισμένες φορές κερδοφόρο κι αλλού ζημιογόνο και έτσι μπορούν οι άνθρωποι και βγάζουν κερδοφόρες ή έστω μη ζημιογόνες τις επιχειρήσεις τους. Τίμια και σωστά, αλλά με μια πολύ μεγάλη διαφορά, που πρέπει να την τονίσουμε εδώ τώρα. Η διαφορά είναι ότι σε ένα κερδοφόρο δρομολόγιο, από την Αθήνα στην Τρίπολη, για παράδειγμα, ή από την Αθήνα στην Κοζάνη, που είναι η περιφέρεια της εισιγήτριας του ΣΥΡΙΖΑ κ. Ουζουνίδου, και σε μια σειρά από άλλες περιφέρειες- όπως στην πρώην δική μου Περιφέρεια Ημαθίας ή στη Θεσσαλονίκη- που βεβαίως είναι όλες κερδοφόρες, πόσο πληρώνει παραπάνω σήμερα ο καταναλωτής, ο επιβάτης, όταν πάει σε αυτήν τη γραμμή; Πληρώνει πολύ παραπάνω, για να επιδοτεί τη γραμμή που είναι ζημιογόνα. Αυτό είναι σωστό και δίκαιο; Αφού στην Αθήνα το πληρώνουμε όλοι μαζί, στη Θεσσαλονίκη το πληρώνουμε όλοι μαζί, τα πλοία τα πληρώνουμε όλοι μαζί, τα αεροπλάνα τα πληρώνουμε όλοι μαζί, εδώ όμως τα ΚΤΕΛ θέλουμε να τα πληρώνουν οι άνθρωποι που ταξιδεύουν με τα λεωφορεία! Ποιοι είναι αυτοί οι οποίοι ταξιδεύουν καθημερινά με τα λεωφορεία; Μήπως είναι οι «έχοντες»; Μήπως είναι οι άνθρωποι οι οποίοι διαθέτουν άλλα μέσα και πάνε με τα λεωφορεία; Προφανώς είναι οι εργαζόμενοι, οι συνταξιούχοι, οι φοιτητές.

Γιατί, λοιπόν, διαμαρτυρόμαστε; Διότι έχουμε σύγχυση σήμερα ή γιατί δεν θέλουμε να ξεφύγουμε από τη σύγχυση, διότι θέλουμε να συνεχίζονται καθεστώτα τα οποία βλάπτουν τελικώς το κοινό συμφέρον και βλάπτουν αυτό που όλοι θέλουμε να υπηρετήσουμε, δηλαδή την κοινωνική δικαιοσύνη;

Στο πλαίσιο αυτό, λοιπόν, ξεκινάνε κάποιοι διαγωνισμοί. Γίνονται απελευθέρωση των οδικών μεταφορών το 2019, όπως πολύ σωστά ειπώθηκε, αλλά πρέπει να υπάρξει μια προετοιμασία. Πώς θα πάμε, δηλαδή; Χωρίς προετοιμασία;

Πρέπει να υπάρχει μία προετοιμασία, για να οδηγηθούμε στους διαγωνισμούς αυτούς. Το διαγωνισμό τον προετοιμάζει η περιφέρεια. Κάνει προτάσεις. Ο διαγωνισμός, επίσης, γίνεται σε επίπεδο νομού, για να μπορούμε να υπηρετήσουμε τα συμφέροντα, τις επιδιώξεις, τη δυνατότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων να αναλάβουν συγκοινωνιακό έργο. Πού είναι τα μεγάθηρια σε μία αγορά πεντακοσίων εκατομμυρίων; Για όνομα του Θεού! Τι μεγάθηρια θα έρθουν στα εννοούμενα εκατομμύρια, άραγε; Ας μη λέμε τέτοιες κουβέντες, γιατί ουσιαστικά ξεφεύγουμε από το πρόβλημα.

Κανένα, λοιπόν, μεγάθηριο. Απλά, σε κάθε περιοχή υπάρχουν μεταφορικές επιβατικές επιχειρήσεις, όπως είναι τα ΚΤΕΛ. Και σε επίπεδο νομού αναλαμβάνεται αυτό το έργο κανονικά, με διαγωνισμό. Και έτσι υπάρχει ένας συνολικός σχεδιασμός του μεταφορικού έργου στη χώρα, ο οποίος προτείνεται από τις περιφέρειες, των οποίων οι κατά τόπον υπηρεσίες είναι οι καθ' ύλην αρμόδιες για κάθε περιοχή. Όλη αυτή η διαδικασία εποπτεύεται και τελικώς αποφασίζεται από τη ρυθμιστική αρχή, για την οποία τόσα πολλά ειπώθηκαν.

Είναι πεποίθησή μου ότι, κάθε φορά που φθάνουν τέτοια θέματα στη διοίκηση, δυστυχώς, κάθε φορά, υπάρχουν αυτές οι λογικές που κουβεντιάζουμε εδώ μέσα -«να το πάμε προς τα πίσω, να μην το κάνουμε, αφήστε το για αύριο»-, με αποτέλεσμα η χώρα να μην προσαρμόζει την οικονομία της και το κράτος της στις ανάγκες που έχει η κοινωνία και η οικονομία. Αυτό είναι το μεγάλο ζητούμενο σήμερα. Και ό,τι κάνουμε εδώ μέσα, κατά τη γνώμη μου, πρέπει να βοηθάει προς την κατεύθυνση αυτή και όχι στην εξυπηρέτηση κάποιων κακών εννοούμενων συμφερόντων ή στο να διατηρήσουμε λογικές και κεκτημένα που, δυστυχώς, έχουν οδηγήσει και οδηγούν καθημερινά ανθρώπους των ιδίων κλάδων- τους οποίους φαίνεται ότι εμείς υπερασπιζόμαστε- σε ζημιές. Θα αναφερθώ στη συνέχεια.

Η ΡΑΕΜ, λοιπόν, είναι μία υπόθεση που κοστίζει περίπου 2 εκατομμύρια το χρόνο -ως κράτηση το 0,5%, στα 500 εκατομμύρια- δεν έχει δαπάνες για επιπλέον προσωπικό και θα προσπαθήσει να κάνει αυτήν τη δουλειά. Το ζήτημα είναι να την κάνει σωστά. Και αυτό θέλουμε. Γιατί, άραγε, την αναθεματίζουμε; Για ποιο λόγο; Αυτό που πρέπει να επιδιώξουμε όλοι μας, μέσα από τη νομοθέτηση, είναι να κάνει καλά τη δουλειά της. Και να υπε-

ρασιζόμαστε τόσο πολύ το καλό κράτος, που κάνει καλά τη δουλειά του, όχι όταν δεν την κάνει καθόλου καλά, δυστυχώς ακόμα. Και όσοι υπερασπίζονται αυτό το κράτος και λένε ότι θέλουν αύριο να το αλλάξουν, υπερασπιζόμενοι το σημερινό, προφανώς ψεύδονται.

Σε ό,τι αφορά τα ζητήματα που τέθηκαν από ορισμένους συναδέλφους. Άκουσα κάποιο συνάδελφο να προτείνει να απολύονται οι οδηγοί, όταν πωλείται το λεωφορείο και το παίρνει κάποιος άλλος, χωρίς, όμως, να καταβάλλεται αποζημίωση. Τι είμαστε; Πώς θα τα κάνουμε όλα αυτά; Πάλι για να κάνουμε το χατίρι κάποιων; Για όνομα του Θεού!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να ολοκληρώσουμε το κεφάλαιο. Οι μεταφορές είναι κοινωνικό αγαθό, το οποίο υπηρετείται από τις υποδομές της χώρας, που η ίδια η χώρα, ο ελληνικός λαός, χρηματοδοτεί. Θέλουμε να έχουμε παροχές υπηρεσιών μεταφορών υψηλής ποιότητας. Πρέπει να έχουμε ασφαλείς μεταφορές και πρέπει να έχουμε και συνεπείς χρονικά μεταφορές. Σε αυτούς τους στόχους πρέπει να οδηγήσουμε το επόμενο χρονικό διάστημα τις μεταφορές της χώρας και όλα τα κοινωνικά αγαθά.

Μέσα από εδώ, λοιπόν, περνάει η επιχειρηματικότητα. Τα ΚΤΕΛ σήμερα είναι μία επιχείρηση και πιστεύω, σε πολλές περιπτώσεις και μετά από πολλές περιπέτειες, ότι είναι καλές επιχειρήσεις και μέσα από τον ανταγωνισμό θα γίνουν ακόμη καλύτερες, με καλύτερες υπηρεσίες, με καλύτερο τροχαίο υλικό, με καλύτερη συμπεριφορά, με υψηλότερη ποιότητα. Αυτός είναι ο στόχος μας και αυτόν το στόχο υπηρετεί ακριβώς η παρούσα νομοθετική πρόταση που έρχεται στη Βουλή.

Σε ό,τι αφορά τα υπόλοιπα ζητήματα που έχουν σχέση με τις αρμοδιότητες του Υπουργείου και κατ' αρχάς τα ζητήματα του ΟΣΕ. Υπάρχουν μια σειρά από ρυθμίσεις που βοηθούν στην ιδιωτικοποίηση του και συγκεκριμένα στην ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Το έργο της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως είναι σήμερα, είναι υποτυπώδες. Χρειάζονται επενδύσεις και στο τροχαίο υλικό και στις βασικές υποδομές της χώρας. Οι βασικές υποδομές προετοιμάζονται να γίνουν. Το τροχαίο υλικό είναι αυτό που είναι, εν πάση περιπτώσει είναι κάτι που θα απασχολήσει το νέο ιδιοκτήτη ή τους νέους ιδιοκτήτες και με αυτό εννοώ όσους θα χρησιμοποιήσουν τα επόμενα χρόνια την υποδομή της χώρας, πληρώνοντάς τη, νοικιάζοντάς τη, χρησιμοποιώντας τη με όποιον τρόπο επιτρέπεται από το νόμο. Άρα είναι χρήσιμο να προχωρήσουν γρήγορα οι διαδικασίες για την ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Η υποδομή ανήκει στη χώρα, στον ελληνικό λαό. Η κίνηση, το τροχαίο υλικό και η συντήρησή του θα ανήκει σε ιδιώτες. Το αγαθό των μεταφορών είναι δημόσιο αγαθό. Το ποιος το διαχειρίζεται κάτω από συγκεκριμένους κανόνες είναι ένα άλλο ζήτημα.

Το μεγάλο ερώτημα, το ζήτημα, ξέρετε ποιο είναι; Υπάρχουν εμπορεύματα από τον Πειραιά για την Ευρώπη; Εμπορεύματα υπάρχουν από τη Θεσσαλονίκη για την Ευρώπη; Υπάρχει, δηλαδή, η εμπορευματική κίνηση εκείνη, η οποία θα αποφέρει κέρδη, θέσεις εργασίας, απασχόληση και φόρους τελικά στη χώρα; Αυτό είναι το ζητούμενο και όχι το αν θα ιδιωτικοποιηθεί ή όχι.

Όλοι οι σιδηρόδρομοι σε όλη την Ευρώπη είναι σε καθεστώς με μια μορφή ιδιωτικής συμμετοχής και επενδύσεων, γιατί διαφορετικά δεν γίνονται επενδύσεις.

Συνεπώς αυτό το οποίο έρχεται και κάνει το παρόν νομοσχέδιο είναι ότι βοηθά να τεθούν κανόνες, να λυθούν προβλήματα, έτσι ώστε πολύ γρήγορα να γίνει ιδιωτικοποίηση.

Επίσης, σε αυτό το πλαίσιο υπάρχουν διατάξεις που αφορούν την επέκταση της υποδομής του ΟΣΕ, των γραμμών δηλαδή, σε παρακείμενες προς τη γραμμή επιχειρήσεις με ευθύνη, εποπτεία, επιμέλεια και πρωτοβουλία της «ΕΡΓΟΣΕ», ούτως ώστε παρακείμενες βιομηχανίες, εμπορικές επιχειρήσεις, αύριο logistics, να έχουν πρόσβαση στη σιδηροδρομική γραμμή που θα μεταφέρει τα προϊόντα προς κάθε γωνιά της χώρας και της Ευρώπης.

Τέλος, στο νομοσχέδιο έχουν κατατεθεί τρεις τροπολογίες από την πλευρά του Υπουργείου και θα τις συζητήσουμε αύριο, βεβαίως.

Η πρώτη αφορά την κινητικότητα και αφορά κυρίως τα Τμήματα Αποκατάστασης Σεισμοπλήκτων, τα οποία υπάγονται σήμερα στην κεντρική υπηρεσία και μεταφέρονται στις αποκεντρωμένες διοικήσεις. Αυτό είναι σωστό, γιατί οι αποκεντρωμένες διοικήσεις και οι περιφέρειες έχουν εικόνα και γνώση των τοπικών προβλημάτων. Παραμένει η Κεντρική Υπηρεσία Αποκατάστασης Σεισμοπλήκτων, που έχει πια έναν επιτελικό ρόλο, με ένα μικρό αριθμό ατόμων.

Η δεύτερη τροπολογία αφορά την εξάλειψη κάποιων γραφειοκρατικών ρυθμίσεων, σε σχέση με τη μεταβίβαση των φορητών ιδιωτικής χρήσης, έτσι ώστε να έχουμε λιγότερη γραφειοκρατία.

Η τρίτη αφορά ένα γνωστό ζήτημα, τη συγχώνευση του ΟΣΚ, της ΔΕΠΑΝΟΜ και της «ΘΕΜΙΔΑΣ», τριών εταιρειών του δημοσίου που ασχολούνται με κατασκευαστικά, οι οποίες ανήκουν πια εδώ και καιρό στο Υπουργείο Υποδομών, έτσι ώστε αυτές να αποτελέσουν μια ισχυρή δημόσια εταιρεία, που θα έχει την εποπτεία των δημοσίων κατασκευών.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο έχει ο κ. Δημήτριος Παπαδημούλης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ.

Ορίστε, κύριε Παπαδημούλη, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, έχουμε μπροστά μας για μία ακόμη φορά ένα νομοσχέδιο με ένα βασικό θέμα, τις υπεραστικές οδικές μεταφορές, και ένα σωρό ετερόκλητες διατάξεις, που δεν έχουν καμμία απολύτως σχέση με το αντικείμενο του νομοσχεδίου, ορισμένες ως «μπαλώματα» εξαρχής στο νομοσχέδιο και ορισμένες με τη μορφή τροπολογιών.

Συνεχίζεται μία αντικοινοβουλευτική τακτική, που εμποδίζει το Κοινοβούλιο, όλες τις πτέρυγες να κάνουν τη δουλειά τους.

Όσον αφορά την τροπολογία κομμάτι της οποίας απεσυρθη, γιατί ήταν όντως ύποπτη και σκανδαλώδης η ρύθμιση, επειδή είχε και άλλα θέματα για τα οποία ήταν συναρμολογός ο ίδιος, ο κ. Αβραμόπουλος κλπ., είχε τέσσερις, πέντε υπογραφές. Την ανακάλυψε το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, έβαλε τις φωνές, όπως και μερίδα του Τύπου. Και όλοι οι συνάδελφοι, όλων των κομμάτων, όρθωσαν ένα τείχος, με εξαίρεση τη Χρυσή Αυγή όπου σε όλες τις κρίσιμες φάσεις της συζήτησης ήταν απύσχα και παραμένει. Και η Κυβέρνηση αναγκάστηκε να την αποσύρει.

Θέλω, λοιπόν, να ρωτήσω τον κύριο Υπουργό το εξής: Πέρα από τα ερωτήματα που δεν απαντήθηκαν -ποιος την ετοίμασε, τι ήθελε να εξυπηρετήσει κ.λπ., γιατί έχει μείνει «ορφανή», παραμένει το θέμα, που αφορά και στην Κυβέρνηση και στο Κοινοβούλιο, του πώς νομοθετούμε. Εάν δεν την είχαμε πάρει χαμπάρι, θα είχε περάσει και με την υπογραφή του κ. Χρυσόχοιδη, ο οποίος, όταν ασκήθηκε κριτική είπε «δεν έχω καμμία σχέση με το θέμα». Δεν θέλω να του τη φορτώσω, αλλά έχει την υπογραφή του. Με τον ίδιο τρόπο θα μπορούσε να έχει και την ψήφο μας. Μπορεί να βλέπαμε το «Βοήθεια στο Σπίτι», που ήταν μία θετική διάταξη ή για την ΕΛΒΟ κ.λπ., να μην το προσέχαμε και να λέγαμε «ας πάει και το παλιάμπελο». Θα συνεχίσουμε να νομοθετούμε έτσι; Είναι αυτή η κριτική λαϊκισμός; Είναι αυτή η κριτική ανευθυνότητα;

Και επειδή επικαλέστηκε ο Υπουργός την ευρωπαϊκή εμπειρία, υπάρχουν άλλα κοινοβούλια ή το Ευρωκοινοβούλιο που να νομοθετούν έτσι, επί τροπολογιών;

Να θυμηθώ την τροπολογία για την άρση της ποινικής ασυλίας των τραπεζιτών που έδωσαν δάνεια σε κόμματα και άλλα ιδρύματα κομμάτων ή άλλα ευαγή ιδρύματα, με την οποία ήρθη η δυνατότητα να διωχθούν ποινικά με βάση τα άρθρα του Ποινικού Κώδικα; «Στη ζούλα» πέρασε.

Να θυμηθώ την τροπολογία που έλεγε για το ΤΑΙΠΕΔ, ότι είναι υποχρεωμένο να δίνει όλα τα απόρρητα -ακόμη και εθνικά, για αμυντικές βιομηχανίες- σε όλους τους υποψήφιους επενδυτές; Και βάλαμε τις φωνές και την αποσύρατε μια, την αποσύρατε

δου και στο τέλος την περάσατε με ελαφρά παραλλαγή, με «στολή παραλλαγής» –μιας και είναι και της μόδας- την Τσινοπέμπτη, κύριοι της Κυβέρνησης.

Αυτό πρέπει να αλλάξει. Διότι, εάν δεν αλλάξει, δεν μπορεί απλώς να σας πιάνουμε με τη γίδα στην πλάτη και να λέτε «με συγχωρείτε, λάθος, ενδεχομένως θα το επαναφέρω». Από τότε που εφευρέθηκε αυτή η ιδιότυπη «συγγνώμη», χάθηκε το φιλότιμο, όπως λέει ο λαός. Εξηγήσεις χρειάζονται, αλλαγή του τρόπου με τον οποίο νομοθετούμε και αλλαγή του Κανονισμού. Και το Προεδρείο πρέπει να είναι αυστηρότερο και στην τήρηση του Κανονισμού. Και να σταματήσουν και οι «ζαβολιές».

Δεν αφορά αυτό εσάς, κύριε Υπουργέ. Αφορά το σύνολο της Κυβέρνησης. Κατατίθενται ουσιαστικές τροπολογίες Παρασκευή μεσημέρι, αφού έχει τελειώσει η πρώτη ανάγνωση. Μα, εάν είστε τόσο σίγουροι ότι είναι σωστά πράγματα αυτά και επιβάλλονται και δεν πρέπει να καθυστερούμε γιατί πρέπει να αλλάξει η χώρα, γιατί δεν τα βάζετε στη βάση των επιτροπών, ώστε να συμβάλουμε και εμείς να γίνουμε καλύτερα; Αν νομοθετείτε έτσι πονηρά, προκαλείτε μία δυσπιστία. Δεν το καταλαβαίνετε;

Με εντυπωσίασε η ομιλία του κ. Βλάχου, ο οποίος είναι και Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, ο οποίος είπε τα εξής: «Κάποιοι ενοχλήθηκαν. Σιωπούν γι' αυτήν τη σκανδαλώδη ρύθμιση. Δεν τους άρεσε.». Και προειδοποίησε όσους αντέδρασαν στη ρύθμιση να μην πολεμήσουν -συμφέροντα εννοούσε- γιατί θα αναγκαστούμε να πούμε ονόματα. Οφείλτε να πείτε εσείς τα ονόματα -εννοώ η Κυβέρνηση-, ποιους θέλατε να εξυπηρετήσετε.

Έρχομαι τώρα στο βασικό περιεχόμενο του νομοσχεδίου, που είναι οι υπεραστικές οδικές μεταφορές.

Η επιχειρηματολογία του Υπουργού, «το κάνουμε και δεν περιμένουμε την προθεσμία του 2019, γιατί πρέπει να αλλάξουμε τη χώρα, πρέπει να βιαστούμε και να μην καθυστερούμε», θα ήταν βάσιμη αν ήταν η πρακτική με την οποία τα συγκυβερνώντα κόμματα λειτουργούν σε σχέση με την προσαρμογή του Ελληνικού Δικαίου στην ελληνική νομοθεσία. Έλα, όμως, που δεν είναι! Σε άλλα θέματα έχετε ταχύτητα λαγού και σε άλλα ταχύτητα χελώνας.

Με τα θέματα της λεγόμενης απελευθέρωσης, που διευκολύνει τις ιδιωτικοποιήσεις κ.λπ., ασχολείστε έξι χρόνια νωρίτερα, αλλά μπορεί να σας δώσω κατάλογο αποφάσεων και νομοθετημάτων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, κύριε Υπουργέ, για τα οποία η Ελλάδα έχει συρθεί και καταδικαστεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, διότι είτε δεν εφάρμοσε την ευρωπαϊκή νομοθεσία είτε παραβίασε τις χρονικές προθεσμίες είτε την εφάρμοσε με έναν τρόπο πλημμελή και λανθασμένο και πληρώνει ο Έλληνας φορολογούμενος πρόστιμα εξαιτίας των πολιτικών ευθυνών των κυβερνήσεων.

Αν ήσασταν γρήγοροι σαν λαγούς, ας πούμε, σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος ή στα θέματα προστασίας του καταναλωτή, τότε να το δεχθώ. Εδώ, όμως, είστε ακριβοί στα πύθουρα και φθηνοί στο αλεύρι!

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Τι κάνει; Καθιερώνει έναν τρομακτικό συγκεντρωτισμό σε μια ρυθμιστική αρχή που είναι εκτός Δημόσιας Διοίκησης, την οποία ουσιαστικά διορίζει ο Υπουργός. Περνάει και για μια γνώμη από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, όσον αφορά τους επικεφαλής της, αλλά το κουμάντο το κάνει ο Υπουργός.

Τι κάνει αυτή η ρυθμιστική αρχή; Κανονίζει τα πάντα, ακόμη και τις αφετηρίες, τις στάσεις, το τέρμα των δρομολογίων, περιθωριοποιώντας εντελώς το ρόλο των περιφερειών. Είναι ένας υπερσυγκεντρωτισμός, που καταργεί κάθε έννοια αποκέντρωσης. Αφήνει στις περιφέρειες μόνο ένα ρόλο εποπτείας, δηλαδή η περιφέρεια λειτουργεί ως βοηθός της ΡΑΕΜ και όλα τα άλλα τα κάνει η από τον Υπουργό πλήρως ελεγχόμενη ρυθμιστική αρχή με μια απόλυτη ισχύ.

Υπάρχει εθνικό σχέδιο, στο οποίο φυσικά θα υπάρχει ρόλος και για τον κοινωνικό ή τον ιδιωτικό τομέα όσον αφορά τις υπεραστικές μεταφορές; Όχι. Εμείς λέμε -και το είπε και η εισηγήτριά μας, η κ. Ουζουνίδου- ότι η απεξάρτηση από το μονοπώλιο των ΚΤΕΛ, όπως λειτουργούσε, δεν είναι μια αρνητική εξέλιξη. Πού είναι, όμως, το εθνικό σχέδιο για τις υπεραστικές μεταφορές;

Κατ' αρχάς, επειδή επικαλεστήκατε την ευρωπαϊκή εμπειρία, παντού στην Ευρώπη τον κεντρικό ρόλο τον παίζουν οι σιδηρόδρομοι. Οι οδικές μεταφορές λειτουργούν περισσότερο συμπληρωματικά και λιγότερο ανταγωνιστικά. Καλύπτουν αυτά που δεν μπορεί να καλύψει το τρένο.

Στην Ελλάδα έχουμε ένα σιδηρόδρομο συρρικνωμένο, αναχρονιστικό -υπάρχουν περιοχές που είναι στην εποχή του Τρικούπη ακόμη- και ιδιωτικοποιούμενο. Κάποιες ρυθμίσεις, όπως είπε και ο Υπουργός, για τη ρυθμιστική αρχή για τα τρένα απλώς επιταχύνουν, με το κομμάτισμα, την ιδιωτικοποίηση.

Υπάρχουν τρεις κατηγορίες που καθιερώνονται: οι κερδοφόρες γραμμές- φιλέτα, οι γραμμές που έχουν έναν ανάδοχο και οι γραμμές που λειτουργούν και με κάποια επιδότηση συμπληρωματικά. Πώς, όμως, εγγυώμαστε τις διαγωνιστικές διαδικασίες, ότι τα λεφτά από τον κρατικό προϋπολογισμό θα πιάσουν τόπο;

Έχουμε την εμπειρία της επιδότησης στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Είστε ικανοποιημένοι από τα λεφτά που παίρνουν οι Αγούδημοι και οι επίγονοί τους πολλές φορές με «μαϊμού» διαγωνισμούς, πολλές φορές με εκβιασμούς, με το να επικαλούνται βλάβες, με ελλιπή εξυπηρέτηση των ακριτικών νησιών, των ταξιδιωτών; Τι διδάσκει αυτό; Δεν διδάσκει ότι εδώ πρέπει να μπουρφήτρε, να μπουρφήτρε;

Αναφέρθηκε αναλυτικά η εισηγήτριά μας, η κ. Ουζουνίδου. Θα μιλήσουμε αύριο αναλυτικά και για τα άρθρα και τις τροπολογίες.

Κύριε Πρόεδρε, αν είναι σύμφωνοι και οι εισηγητές και οι άλλοι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, προτείνω, επειδή είναι πάρα πολλά τα άρθρα και το νομοσχέδιο είναι «κουρελού», αντί για δευτερολογίες σήμερα να μας δοθεί περισσότερος χρόνος -και κυρίως στους εισηγητές- αύριο, για να αναφερθούμε στα άρθρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ήδη έχει υπάρξει μία σχετική συμφωνία, κύριε Παπαδημούλη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Χαίρομαι και γι' αυτό δεν θα καταχραστώ το χρόνο.

Θα ήθελα να πω ότι καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής, για τους λόγους που ανέφερα και πληρέστερα ανέφερε η εισηγήτριά μας.

Υπάρχει κι ένα θέμα που θέλω να θέσω τελειώνοντας και παρακαλώ να με ακούσει ο Υπουργός. Δεν είναι στο νομοσχέδιο, αλλά απασχολεί πάρα πολύ τους Έλληνες, γιατί μιλάμε για οδικές μεταφορές: οι εθνικοί αυτοκινητόδρομοι. Πρόκειται για ένα έργο σταματημένο εδώ και χρόνια, με όλους τους τελευταίους Υπουργούς να έχουν κηρύξει την επανέναρξη των αυτοκινητοδρόμων, άλλοι πιο σεμνά και άλλοι πιο ανοιχτά. Τι θα γίνει με αυτούς, κύριε Υπουργέ;

Η τελευταία «φιέστα» που θυμάμαι είναι αυτό το σόου στην Πελοπόννησο, με παρόντες τον κ. Σαμαρά, τον κ. Βενιζέλο, τον κ. Χατζηδάκη, με δανεικά μηχανήματα, με εργαζόμενους που δεν δούλευαν στα εργοτάξια, αλλά ήρθαν από άλλα εργοτάξια, να κοβέτε κορδέλες και να λέτε ότι ξεκίνησαν τα έργα. Δεν ήσασταν εσείς. Η Κυβέρνησή σας ήταν. Δεν θέλω να το φορτώω σε εσάς, αλλά έχω ακούσει ότι ξεκινούν οι αυτοκινητόδρομοι από την εποχή που ήταν ο Ρέππας και ο Ραγκούσης.

Αυτός που έλεγε λιγότερο ότι ξεκίνησαν, ότι όπου να είναι ξεκινούν, είναι ο Βορίδης. Μπορεί να έχω χίλιες διαφορές μαζί του, αλλά θέλω να είμαι δίκαιος.

Πότε θα τελειώσει αυτό το σόου; Ως πότε ο πολίτης θα πληρώνει ακριβά διόδια για δρόμους που δεν υπάρχουν και θα ανέχεται να τον κοροϊδεύουν για τα ψηφαλάκια, πολιτικάντικα πολιτικοί Αρχηγοί, Πρωθυπουργοί, Υπουργοί Εξωτερικών, Υπουργοί, για έργα που δήθεν έχουν ξεκινήσει;

Γι' αυτό, αν όχι σήμερα, αύριο θα θέλαμε να μας πείτε κάτι.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει ο κ. Καπερνάρος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος των Ανεξαρτήτων Ελλήνων.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κύριε Υπουργέ –διά του κυρίου Προέδρου πάντα, γιατί απευθείας ο λόγος στο πρόσωπο του Υπουργού απαγορεύεται κατά τον Κανονισμό- εμείς θεωρούμε

απαραίτητο να καταψηφίσουμε επί της αρχής αυτό το νομοσχέδιο, διότι δεν μπορούμε να δικαιολογήσουμε με μηδενικά επιχειρήματα, αυτά στα οποία στηρίζεστε -στα μηδενικά- για ποιο λόγο έρχεται τόσο σύντομα αυτό το νομοσχέδιο προς ψήφιση, όταν έγινε αυτό γνωστό από προηγούμενους ότι μπορεί να έχει μία παράταση μέχρι το 2019. Δώσαμε, όμως, μία εξήγηση.

Κύριε Υπουργέ, μέσα στο πλαίσιο της υποταγής και της υποτέλειάς σας, έχετε δεσμευτεί. Πιστεύω -σας το έχω αναγνωρίσει σε μία έξαρση ειλικρίνειας που είχατε, σας το αναγνωρίζω πάντα και το έχω εξωτερικεύσει- ότι είσατε από τους ειλικρινείς πολιτικούς άντρες, που είχατε παραδεχτεί ότι ψηφίσατε το μνημόνιο χωρίς να το διαβάσετε. Και αυτό γιατί; Όταν αποπνέεις την ειλικρινή θέση, δίνεις στον άλλο να δεχθεί ότι είσαι ειλικρινής και να σου έχει εμπιστοσύνη, έστω και με οποιονδήποτε τρόπο το πεις αυτό.

Πρέπει, όμως, να αποδεχτείτε ότι έχετε συμφωνήσει με τους έξωθεν προϊστάμενούς σας -δώστε εσείς στους Γερμανούς όποιο χαρακτηρισμό θέλετε, δώστε στον Ράιχενμπαχ όποιο χαρακτηρισμό θέλετε- να καταργηθεί η νομοθετική εξουσία και να καταργηθούν αυτοί οι οποίοι δίνουν λόγο σε αυτούς που τους έστειλαν εδώ μέσα. Θέλετε να καταργήσετε και τη νομοθετική εξουσία. Θέλετε να καταργήσετε και όσα αιρετά πρόσωπα θα μπορούσαν να αναλάβουν αυτές τις αρμοδιότητες και να διεκπεραιώσουν αυτές τις ανάγκες.

Γι' αυτό κι έχετε κάνει το εξής καταπληκτικό, παγκοσμίως πρωτόγνωρο: να αποδυναμώνετε, να αποψιλώνετε κάθε αρμόδιο -όπως λέει το Σύνταγμα- όργανο και να δημιουργείτε αυτές τις περιβόητες ανεξάρτητες αρχές.

Αυτό το κόλπο που ήρθε από την Ευρώπη -πάλι, αν δεν απαύμαι, διά του κ. Βενιζέλου- αυτός ο θεσμός των ανεξάρτητων αρχών, αυτός ο θεσμός των επαγγελματικών επιτροπών -ή ανεξάρτητη επιτροπή κ.λπ.- να παίρνουμε εξωθεσμικούς και να δημιουργούμε εξωθεσμικά όργανα, τα οποία ουσιαστικά διακυβερνούν τη χώρα, έγινε και σε αυτήν την περίπτωση.

Διότι, πώς μπορεί να εξηγηθεί ότι αυτή η περιβόητη PAEM - η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών- στοιχίζει δύο εκατομμύρια;

Εγώ δέχομαι την ομολογία σας, ότι δεν είναι ικανό ακόμα το κράτος -«τουλάχιστον ακόμα», είπατε, το σημείωσα- να κάνει καλά τη δουλειά του. Ακόμα δεν μπορεί να κάνει το κράτος τη δουλειά του, θα την κάνει η PAEM με δύο εκατομμύρια, την ίδια ώρα που απολύετε υπαλλήλους; Δηλαδή, είναι ανίκανο το κράτος, είναι ανίκανο το Υπουργείο Μεταφορών και οι ανώτεροι υπάλληλοί του και δεν μπορούν να υποκαταστήσουν τη PAEM, που πρέπει να διοριστούν και καθηγητές; Ποιοι καθηγητές; Με ποιους όρους; Κάτω από ποιες συνθήκες;

Άρα συνεχίζετε αυτό το ενδοτικό και δεδομένο, ότι εμείς θα βάζουμε αυτούς τους ανθρώπους οι οποίοι δεσμεύονται. Η εκτίμησή μου στους καθηγητές, τουλάχιστον στους περισσότερους, δεν είναι μεγάλη. Για ποιο λόγο, όμως, υποκαθιστούν εξωθεσμικά όργανα αυτούς που έχουν τοποθετηθεί με τη θέληση του ελληνικού λαού;

Ποια είναι η PAEM και τι θα κάνει με τέτοιες αρμοδιότητες; Γιατί δεν μπορεί το Υπουργείο Μεταφορών; Και γιατί κάνετε μπιστικούς βοηθούς τις περιφέρειες; Γιατί φτιάξατε τις περιφέρειες; Γιατί εκλέγονται οι περιφερειάρχες; Γιατί τους κάνετε συμβουλάτορες; Από πού και ως πού για τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών λαμβάνονται υπ' όψιν οι προτάσεις των περιφερειών; Γιατί, δηλαδή, από πρωταγωνιστικά όργανα οι περιφερειάρχες να είναι προτείνοντες, να είναι συμβουλευόντες και να αποφασίζει η PAEM, πρόσωπα πανταχόθεν άγνωστα; Και το ερώτημα είναι το εξής: Από ποιους είναι διορισμένα;

Και μη μου πείτε ότι σε αυτόν τον «αγνό τόπο» αυτοί που θα διοριστούν δεν θα είναι ελεγχόμενοι και δεν θα έχουν τοποθετηθεί απ' έξω. Εδώ ο Υπουργός των Οικονομικών διορίστηκε με sms! Βιβλίο παρουσίαζε στον «Ιανό» και του είπαν «βγες έξω, αναλαμβάνεις το Υπουργείο Οικονομικών»!

Τι έχετε να απαντήσετε; Ασφαλώς τα επιχειρήματά σας είναι μηδενικά. Γι' αυτό σας είπα ότι και εμείς θα το καταψηφίσουμε.

Ένα άλλο παράδειγμα και τελειώνω, γιατί ο χρόνος, τουλάχισ-

στον ως προς εμένα, εναντίον μου, είναι αμελείκτος.

Παίρνω το θέμα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Έχω κάνει ερώτηση, κύριε Πρόεδρε, προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η ερώτηση αυτή έχει αριθμό 1078/149 με ημερομηνία 29 Αυγούστου 2013. Εκκρεμεί η απάντηση. «Με πράξη νομοθετικού περιεχομένου ιδρύθηκε η Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, η γνωστή «ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.», η οποία και αποσχίστηκε από τον ενιαίο ΟΣΕ. Αν και η ΕΕΣΣΤΥ έχει την ευθύνη της συντήρησης των αμαξοστοιχιών, δεν είναι πιστοποιημένη με ISO, δεν έχει οργανόγραμμα και επιτελικές υπηρεσίες και δεν μπορεί να επιτελέσει το έργο του υπεύθυνου φορέα συντήρησης για κανένα είδος τροχαίου υλικού. Δεν μπορεί, επίσης, να λειτουργήσει ούτε ως συντηρητής σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, αφού δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία. Στις 19 Αυγούστου 2013 εκδόθηκε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την πώληση της ΕΕΣΣΤΥ. Η παράδοση της δραστηριότητας του τροχαίου υλικού στους ιδιώτες άνευ του υπεύθυνου φορέα συντήρησης, συνεπάγεται ασφάλεια ίση με αυτήν που θα είχαμε εάν τα πλοία ταξίδευαν χωρίς νηογνώμονα». Και ακολουθούν ερωτήσεις. Εκπροθέσμως δεν μου έχετε απαντήσει.

Το θέμα είναι ότι αυτή η εταιρεία, όπως θα ερμηνεί, με αυτά που λέτε, είναι πραγματικά η αναβίωση του πλέον αποτυχημένου μοντέλου της Θάσσερ. Η ιδιωτικοποίηση του αντίστοιχου ΟΣΕ στην Αγγλία έφερε δυστυχήματα από την έλλειψη προσωπικού και ανυπαρκτους ελέγχους ασφαλείας. Άρον-άρων η Θάσσερ τα πήρε πίσω και άλλαξε το πλάνο της Αγγλίας. Εγκατέλειψαν αυτήν την προσπάθεια και επανήλθαν στα προηγούμενα. Εμείς πάμε να δημιουργήσουμε αυτό το αποτυχημένο μοντέλο της Αγγλίας.

Κύριε Υπουργέ, το θέμα της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας πιστεύουμε ότι είναι πάρα πολύ σοβαρό -θα τα πούμε, βέβαια, ιδιαιτέρως στα άρθρα- γιατί ο σκοπός που δεν διαφαίνεται είναι καθορισμένος. Το πήραμε χαμπάρι και γι' αυτό το λόγο θα σας εκθέσουμε συνεχώς ως Κυβέρνηση. Είστε εσείς οι ενδοτικοί και δεδομένοι που θέλετε να αποψιλώσετε -ήδη έχετε αρχίσει να το κάνετε με τις πράξεις νομοθετικού περιεχομένου- και να καταργήσετε τη νομοθετική εξουσία, να παίρνετε αποφάσεις και να εκτελούν μη αιρετά όργανα.

Θα σας εκθέσουμε, όχι μόνο στον ελληνικό λαό, αλλά και όπου αλλού μπορούμε, διότι γι' αυτό είμαστε εδώ. Σας απαγορεύουμε να είστε τόσο πολύ υποταγμένοι. Να είστε. Επιτελείτε κάποιες σκοπιμότητες, κάποιους σκοπούς. Εσείς -και όχι εμείς, όπως είπατε νωρίτερα- εξυπηρετείτε συμφέροντα.

Σας λέω, λοιπόν, το εξής. Αφού τα λέμε, πρέπει να έχουμε και επιχειρήματα, για να τεκμηριώνουμε του λόγου μας το ασφαλές. Θα σας διαβάσω αυτό που με ερώτηση έχει ήδη καταθέσει στα Πρακτικά η συνάδελφος των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Μακρή.

Όσον αφορά το θέμα της διαφθοράς, αφού το συζητήσαμε νωρίτερα και αντέδρασε και ο κ. Ντόλιος, θα σας πω τι λέει ο κ. Παπακωνσταντίνου στις 12 Μαρτίου 2011, κύριε Ντόλιο, κύριε Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπε του ΠΑΣΟΚ, τότε που ήρσαν εσείς κυβέρνηση. Επαιρείται ο κ. Παπακωνσταντίνου, ειδοποιεί το γραφείο του και λέει, είναι κατατεθειμένο στα Πρακτικά: «Πρώτον, δώσαμε δέσμευση ότι θα συνεχίσουμε τις διαρθρωτικές αλλαγές, δεύτερον ότι θα νομοθετήσουμε δημοσιονομικούς κανόνες (όπως θέλουμε εμείς, όχι απαραίτητα στο Σύνταγμα), τρίτον ότι (όπως έχει αποφασίσει η ελληνική Κυβέρνηση) θα αξιοποιήσουμε το Πρόγραμμα Αποκρατικοποιήσεων και ακίνητης περιουσίας για 50 δισεκατομμύρια ευρώ έως το 2015».

Γι' αυτό επισημαίνουμε -πάντοτε με επιχειρήματα- να μη μιλάτε στο σπίτι του κρεμασμένου για σκονί, όταν έχουμε ως περιεχόμενο των ομιλιών σας τη λέξη «διαφθορά». Αυτός είναι ο σκοπός και ο στόχος, δηλαδή να αποδυναμώσετε το Σύνταγμα και τις δυνατότητες που παρέχει στους Βουλευτές.

Εμείς δεν θα σας το επιτρέψουμε. Επαναλαμβάνω ότι αύριο στην κατ' άρθρον συζήτηση θα σας αποδείξουμε ενδεικτικώς πώς θα διαλύσουμε αυτές τις σκοπιμότητες που τείνουν να εξυπηρετηθούν μ' αυτό το φαύλο νομοσχέδιο, όσον αφορά αυτά τα θέματα, διότι σε ορισμένα έχουμε κάποιες επιμέρους συμφωνίες. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ANEL)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τον λόγο έχει

ζητήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μάκης Βορίδης.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τα θέματα επί της αρχής, νομίζω ότι και πάλι δεν έχω καταλάβει την αντίρρηση. Ποια είναι η αντίρρηση επί της αρχής; Εκείνο το οποίο κάνει αυτήν τη στιγμή η συγκεκριμένη πρόταση για το συγκεκριμένο σχέδιο, το οποίο βρίσκεται ενώπιόν μας για να το κρίνουμε, είναι ότι ανοίγει μία ανταγωνιστική διαδικασία στο συγκεκριμένο μεταφορικό έργο.

Θέλω εδώ να πω ότι ο τρόπος με τον οποίο είχαμε οργανώσει μέχρι σήμερα τις συγκεκριμένες μεταφορές ήταν ότι ουσιαστικά με ένα μονοπωλιακό καθεστώς αυτό το έργο ανετίθετο σε ιδιώτες. Αυτό το οποίο είχαμε σήμερα είναι ιδιωτικά μονοπώλια. Για να συνεννοηθούμε, αυτό το υποστηρίζει η Αριστερά; Σας αρέσει, να ή όχι;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Όχι.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Όχι; Ωραία. Άρα συμφωνούμε ότι πρέπει να το πάμε αλλού. Συμφωνήσαμε κατ' αρχάς σε κάτι. Κερδίσαμε κάτι σήμερα.

Προχωρούμε παρακάτω. Αν συμφωνούμε, λοιπόν, ότι δεν πρέπει να το έχουμε σε ιδιωτικά μονοπώλια, ποια είναι η δική σας πρόταση; Να είναι κρατική εταιρεία μεταφορών, δηλαδή να το αναλάβει το κράτος; Εγώ θέλω να ακούσω ποια είναι η άποψη. Αυτό θα το κάνει το κράτος; Θα την πάρει όλη αυτή τη συγκεκριμένη υπηρεσία και θα την προσφέρει με κρατικά λεωφορεία, με κρατικά ΚΤΕΛ;

Αυτό λέτε; Αν λέτε αυτό, τότε πείτε το, για να συνεννοηθούμε ποια είναι η πρότασή σας. Διότι αν δεν λέτε αυτό και καταλαβαίνετε ότι δεν μπορούμε να συνεχίσουμε να έχουμε ουσιαστικά ιδιωτικά μονοπώλια, όπως έχουμε σήμερα, τότε πρέπει να βρούμε έναν τρόπο με τον οποίο να ανοίξουμε αυτήν την αγορά στον ανταγωνισμό. Συμφωνείτε σ' αυτό ή όχι; Επ' αυτού θα πρέπει να τοποθετηθούμε, γιατί αυτή είναι η αρχή. Αν συμφωνούσατε σ' αυτό, μετά θα ανοίγαμε και μια κουβέντα, σχετικά με το πώς θα κάνουμε αυτό το άνοιγμα. Εκεί πράγματι υπάρχουν διαφορετικές επιλογές, τις οποίες μπορεί να χρησιμοποιήσει κανείς για να κάνει το άνοιγμα. Εκεί ανοίγει μια συζήτηση, σχετικά με το δεν το θέλω έτσι, το θέλω διαφορετικά, το θέλω με ενιαίο εθνικό σχεδιασμό, το θέλω με τοπικό σχεδιασμό, με περιφερειακό σχεδιασμό, το θέλω με ρυθμιστική αρχή ή χωρίς ρυθμιστική αρχή, το θέλω να πηγαίνει στη γενική διεύθυνση του Υπουργείου ή να μένει στη ρυθμιστική αρχή.

Όμως, επί της αρχής έχουμε συμφωνήσει ότι πρέπει να ανοίξουμε, ότι πρέπει να ενισχύσουμε τον ανταγωνισμό και ότι τελικά, μέσα από αυτό το άνοιγμα του ανταγωνισμού, προσδοκάμε καλύτερες και φθηνότερες υπηρεσίες για εκείνον τον οποίο, κατά τη γνώμη μου, πρέπει να κοιτάμε και αυτός είναι ο χρήστης των συγκεκριμένων υπηρεσιών. Αυτόν κοιτάμε. Δεν κοιτάμε όποιον δραστηριοποιείται στη συγκεκριμένη αγορά, δεν κοιτάμε συμφέροντα οποιουδήποτε είδους, που, παρεμπιπτόντως, προφανώς υπάρχουν. Άλλωστε, σε κάθε ρύθμιση υπάρχουν συμφέροντα μ' αυτήν την έννοια. Όμως, εκείνο το οποίο φαντάζομαι ότι κοιτάει το ελληνικό Κοινοβούλιο είναι όχι τα συμφέροντα, αλλά το χρήστη των υπηρεσιών, ο οποίος περιμένει να έχει καλύτερες και φθηνότερες υπηρεσίες.

Ας δούμε τώρα, λοιπόν, ποιο είναι το ζήτημα που υπάρχει πάντοτε σε όλες αυτές τις αγορές. Υπάρχει ένα κλασικό ζήτημα το οποίο αντιμετωπίζουμε. Το μεγάλο θέμα είναι η λεγόμενη «παροχή καθολικής υπηρεσίας». Το θέμα αυτό το έχουμε αντιμετωπίσει στις ρυθμίσεις για τα ταχυδρομεία, στις ρυθμίσεις της ενέργειας, στις ρυθμίσεις κυρίως τις τηλεπικοινωνιακές και στις ρυθμίσεις των σιδηροδρομικών μεταφορών -παντού υπάρχει το μεγάλο ζήτημα- και φυσικά στις ναυτιλιακές γραμμές.

Το έχουμε αντιμετωπίσει, γιατί λέμε -και σωστά το λέμε- ότι υπάρχουν κομμάτια που, αν τα ανοίγαμε απολύτως στην αγορά -να, λοιπόν, ένα στοιχείο προνοιακού χαρακτήρα που παρεμβαίνει εδώ και πράγματι χρειάζεται να ρυθμιστεί- προφανώς η αγορά θα έκανε επιλογές οι οποίες θα απέκλειαν από την παροχή αυτής της υπηρεσίας συγκεκριμένα τμήματα συμπολιτών μας. Πρόκειται για τις λεγόμενες -και το λέμε τώρα γενικά- «άγο-

νες γραμμές». Αυτό είναι. Πρόκειται, δηλαδή, για περιοχές που, ειδικά στο κομμάτι των μεταφορών, δεν έχουν οικονομικό ενδιαφέρον, γιατί κατοικούνται από λίγους ανθρώπους, γιατί είναι εξαιρετικά δύσβατες, γιατί η μετακίνηση είναι δύσκολη και για όλους αυτούς τους λόγους.

Ισχύει άραγε μόνο για τις μεταφορές; Όχι. Μήπως αυτό δεν ισχύει, για παράδειγμα, για τα ενεργειακά δίκτυα; Ισχύει. Αν πρέπει να ηλεκτροδοτήσεις ένα χωριό κάπου, προφανώς αυτή η επένδυση δεν συμφέρει μ' αυτήν την έννοια.

Για την ευρυζωνικότητα δεν ισχύει; Όταν πρέπει, για παράδειγμα, να παρέχεις υπηρεσίες ευρυζωνικότητας σε ένα μέρος όπου η χρήση του διαδικτύου είναι πάρα πολύ περιορισμένη, προφανώς η επένδυση δεν συμφέρει. Επομένως παντού, σε όλες αυτές τις υπηρεσίες, αναφύεται το θέμα του κόστους της καθολικής υπηρεσίας.

Ας δούμε, λοιπόν, τι είναι το κόστος της καθολικής υπηρεσίας. Έχουμε κερδοφόρες, ας το πω, δραστηριότητες, αλλά έχουμε και δραστηριότητες, που, είτε από πλευράς επενδύσεως είτε και από πλευράς λειτουργίας, δεν συμφέρουν. Εκεί, λοιπόν, αρχίζει μια συζήτηση. Παρεμπιπτόντως, δεν είναι ανάγκη να ανακαλύπτουμε την πυρίτιδα στην Ελλάδα. Η συζήτηση αυτή γίνεται συνεχώς και διεθνώς.

Ανοίγει, λοιπόν, μια συζήτηση σχετικά με το πώς και ποιος καλύπτει αυτό το κόστος της καθολικής υπηρεσίας, πώς επιμερίζεται, με ποιον τρόπο, ποιος το αποφασίζει, ποιος το πληρώνει και πώς προσδιορίζεται. Και θα πρέπει να ξέρετε ότι πάρα πολλές φορές αυτό είναι μια εξαιρετικά δύσκολη τεχνική εξίσωση. Είναι δύσκολα δεδομένα. Δεν είναι εύκολο να προσδιοριστούν όλα αυτά τα δεδομένα. Όμως, κάποιος πρέπει να κάνει αυτήν τη δουλειά.

Ας δούμε λοιπόν τι επιλογές γίνονται συνήθως. Οι επιλογές που γίνονται συνήθως είναι, πράγματι, οι ρυθμιστικές αρχές. Εδώ λοιπόν η ευρωπαϊκή πρακτική λέει ότι όπου έχουμε να μετρήσουμε την καθολική υπηρεσία και ταυτόχρονα να διακρίνουμε αυτές τις υπηρεσίες -οι οποίες είναι κατ' εξοχήν κερδοφόρες ή επωφελείς- στην πραγματικότητα για να γίνει αυτή η διάκριση, έχουμε δύο λύσεις, δηλαδή ή τις κρατάει το κεντρικό κράτος ή οι αποκεντρωμένες διοικήσεις -δηλαδή ουσιαστικά η πολιτική δομή- ή δημιουργείται μια άλλη δομή που κάνει αυτήν τη δουλειά, όπως συνήθως είναι οι ρυθμιστικές αρχές.

Είναι πάντοτε επιτυχημένη η επιλογή του συγκεκριμένου μοντέλου; Απάντηση: Όχι, δεν είναι πάντοτε επιτυχημένη. Αλλά υπάρχουν και πολύ επιτυχημένα παραδείγματα σε πάρα πολύ δύσκολα ζητήματα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Παραδείγματος χάριν;

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Τηλεπικοινωνίες.

Μην κάνετε έτσι γιατί αυτό είναι από τα δυσκολότερα ζητήματα που υπάρχουν στην Ευρώπη με συγκρούσεις κολοσσών, με επιλογές που εμπλέκουν συμφέροντα. Όταν λέμε συμφέροντα, νομίζω ότι δεν αντιλαμβανόμαστε καν το μέγεθος στην περίπτωση των τηλεπικοινωνιών. Όχι τώρα στην περίπτωση των ΚΤΕΛ...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Για την Ελλάδα μιλάμε.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Για την Ελλάδα μιλά κι εγώ. Εσείς πιστεύετε ότι οι τηλεπικοινωνίες για την Ελλάδα δεν έχουν ενδιαφέρον; Τεράστιο. Τεράστιο. Και ξαναλέω, με συγκλονιστικές...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Για τις ανεξάρτητες αρχές σε σχέση με αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Σας παρακαλώ, μη διακόπτετε τον ομιλητή.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Εντάξει, κύριε Πρόεδρε, έχετε δικιο.

Έχω απαίτηση ο κύριος Βορίδης να εξηγήσει και να επιχειρηματολογήσει.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Προσπαθώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεχίστε, κύριε Βορίδη.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Λέω λοιπόν ότι παραδείγματος χάριν -και βέβαια εδώ είναι μια αξιολογική κρίση με την οποία κάποιος μπορεί να συμφωνεί ή να διαφωνεί- εγώ θεωρώ ότι η Εθνική Επι-

τροπή Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών που λειτουργεί ως ρυθμιστική αρχή στο συγκεκριμένο χώρο κάνει μια καλή δουλειά στη ρύθμιση. Μπορεί όμως να ακούσει κανείς και κριτικές παρατηρήσεις για τις ρυθμιστικές αρχές, όπως σε όλα στη ζωή. Εξαρτάται από τους ανθρώπους, εξαρτάται από τις τοποθετήσεις που γίνονται, εξαρτάται από τις συγκεκριμένες επιλογές, εξαρτάται από το ανταγωνιστικό περιβάλλον, εξαρτάται από πάρα πολλά πράγματα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Συνήθως από τον πρόεδρο του Αρείου Πάγου.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Εδώ ο καθένας μπορεί να έχει την άποψή του. Εγώ μπορώ να ακούσω επιχειρήματα ένθεν και ένθεν. Το μόνο ζήτημα είναι -εγώ έτσι το θέτω μάλλον ως προβληματισμό- κατά πόσον για τη συγκεκριμένη αγορά η επιλογή της ρυθμιστικής αρχής είναι ένα βαρύ σχήμα. Θεωρώ, δηλαδή, ότι εδώ η αγορά είναι σχετικά μικρή για να κάνουμε μια τόσο σύνθετη επιλογή. Δεν λέω ότι είναι κακή επιλογή, ούτε λέω ότι κακώς θα γίνει η ρύθμιση. Λέω απλώς ότι είναι μια μικρή αγορά. Μιλάμε ουσιαστικά για μισό δισεκατομμύριο το οποίο κάπως θα κατανεμηθεί. Είναι μια σχετικά μικρή δουλειά.

Εν πάση περιπτώσει γίνεται μια επιλογή. Μετά βεβαιότητα η επιλογή αυτή ούτε αδόκιμος είναι ούτε περίεργη είναι ούτε πρωτότυπη είναι ούτε πρέπει να μας ξενίζει. Είναι μια κεντρική επιλογή η οποία εν πάση περιπτώσει θα δούμε πού θα οδηγήσει.

Το δεύτερο μεγάλο ζήτημα είναι ποιος πληρώνει το κόστος της παροχής καθολικής υπηρεσίας. Μεγάλο ζήτημα αυτό. Πού μετακυλιέται το κόστος; Επίσης, εδώ υπάρχει μια μεγάλη συζήτηση. Υπάρχουν διαφορετικές επιλογές. Το κόστος λόγω χάρη της παροχής καθολικής υπηρεσίας στις τηλεπικοινωνίες, το πληρώνουν οι εμπλεκόμενοι ιδιώτες στην παροχή τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών. Δεν μεταφέρεται.

Ακούστε για να δείτε πώς πάει το επιχείρημα. Αν είχαμε μαζί μας εδώ τους παρόχους υπηρεσιών, ξέρετε τι θα λέγανε; «Μας συγχωρείτε, εμείς είμαστε ιδιωτικές εταιρείες, δραστηριοποιούμεστε με σκοπό το κέρδος. Ο στόχος μας είναι η παροχή καλών υπηρεσιών σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Έρχεστε εσείς, το ελληνικό δημόσιο, και μας λέτε ότι θέλετε και κάτι παραπάνω. Ποιο είναι το κάτι παραπάνω που θέλετε; Να παρέχετε υπηρεσίες οι οποίες εξ αντικειμένου είναι ζημιογόνες. Δεν μπορούν να σταθούν σε επίπεδο ιδιωτικής οικονομίας. Θεμιτός ο σκοπός; Θεμιτός. Να τον επωμισθείτε στον κρατικό προϋπολογισμό», θα σας έλεγαν οι πάροχοι αυτοί. «Γιατί δεν είναι δική μας δουλειά να παρέχουμε κοινωφελείς υπηρεσίες. Δική μας δουλειά είναι να λειτουργούμε σε κερδοφόρο περιβάλλον. Άρα, αναλάβετε το κόστος στον προϋπολογισμό εσείς που θέλετε να κάνετε αυτήν την παροχή».

Υπάρχει μια αντίθετη απάντηση που δίνει το δημόσιο συχνά σε αυτό το επιχείρημα. «Ναι, αλλά εμείς σας φτιάχνουμε ένα θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο δραστηριοποιείστε. Και πρέπει σε τελική ανάλυση και εσείς να δεχθείτε να πάρετε ένα μέρος του κόστους αυτού το θεσμικού πλαισίου το οποίο ενα φτιάχνουμε. Δε λειτουργείτε στο κενό. Λειτουργείτε μέσα σε ένα οργανωμένο περιβάλλον. Εμείς, το ελληνικό δημόσιο, σας οργανώνουμε το περιβάλλον. Άρα, θα αναλάβετε ένα κόστος».

Τώρα, η συζήτηση για το πού πρέπει να μεταφερθεί αυτό το κόστος πάντοτε έχει να κάνει με το μέγεθος της αγοράς. Σε μικρές αγορές, όταν το κόστος της άγονης γραμμής είναι μεγάλο, το κόστος δηλαδή της παροχής καθολικής υπηρεσίας είναι μεγάλο, τότε αν το μεταφέρετε στον ιδιώτη, σκοτώνεις εντελώς την αγορά, διότι δεν θα υπάρχει ενδιαφέρον. Είναι πάρα πολύ απλό. Αν πούμε ότι το κόστος -για να πω ένα παράδειγμα με επιφύλαξη στους αριθμούς- παροχής της καθολικής υπηρεσίας, δηλαδή το κόστος των άγονων γραμμών εδώ, σε αυτό το συγκεκριμένο μοντέλο που συζητάμε τώρα, στις μεταφορές αυτές, είναι εκατόν πενήντα εκατομμύρια και πούμε ότι η δουλειά είναι πεντακόσια, αν πεις «Ωραία, εσείς που δραστηριοποιείστε, πάρτε το» τότε κάνεις δύο πράγματα: ή τους αποκλείεις τελείως από τη δουλειά -δεν τους συμφέρει- ή τους οδηγείς σε ένα πάρα πολύ ακριβό εισιτήριο, γιατί αυτό το κόστος θα μετακυλιθεί ουσιαστικά στον καταναλωτή.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομι-

λίας του κυρίου Βουλευτή)

Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσα να έχω ένα λεπτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεχίστε.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Άρα λοιπόν, εκεί πρέπει να υπάρξει ένας συμβιβασμός ο οποίος θα συνδέει το κόστος αυτό με την παροχή της υπηρεσίας, με το κόστος του εισιτηρίου. Αυτό είναι το σχήμα.

Τώρα, εμένα θα μου επιτρέψετε να πω το εξής, ότι ακριβώς επειδή θα ανακύψουν αυτά τα ζητήματα -δεν ανακύπτουν τώρα, επομένως δεν πάσχει εδώ, δεν έχει ελάττωμα η πρόταση η οποία έρχεται μπροστά μας...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Αλλά όχι και η απάντηση.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ναι, αυτά θα ανακύψουν βέβαια. Θα ανακύψουν τότε; Θα ανακύψουν στη λειτουργία. Θα ανακύψουν ως ζητήματα που θα πρέπει να αντιμετωπίσει η ρυθμιστική αρχή και θα πρέπει να γίνουν επιλογές.

Για τα ζητήματα αυτά εγώ θα πρότεινα -και το προτείνω στην Κυβέρνηση- να υπάρξει η προσθήκη μιας δικλίδας ασφαλείας στο θέμα της ρυθμιστικής αρχής εδώ. Δηλαδή, εκεί που θα παίρνει τις αποφάσεις της η ρυθμιστική αρχή να δοθεί η δυνατότητα μιας προσφυγής κατά των αποφάσεών της ενώπιον του Υπουργού, προκειμένου να υπάρχει ένα δεύτερο κεντρικό μάτι που θα εξετάσει τα στοιχεία αυτά. Γιατί; Για να παρθεί μια πολιτική απόφαση η οποία θα έχει κάνει τη στάθμιση, έχοντας όμως την προεργασία την οποία θα έχει κάνει η ρυθμιστική αρχή.

Επομένως, νομίζω ότι και με αυτό το νομοσχέδιο -και τελειώνω σε δέκα δευτερόλεπτα, κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ για την ανοχή σας- γίνεται ένα βήμα στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, και πράγματι η Κυβέρνηση στοχεύει στην παροχή φθηνότερης και καλύτερης υπηρεσίας προς το επιβατικό κοινό, στην ενίσχυση της αγωνιστικότητας δι' αυτής στη διεύρυνση σε τελική ανάλυση ακόμα και της ίδιας της αγοράς. Θεωρώ ότι εν γένει το σχήμα, έτσι όπως διαμορφώνεται, είναι ένα σχήμα το οποίο, εν πάση περιπτώσει, ξέρουμε ότι έχει εφαρμοσθεί και αλλού, έχουμε εμπειρία αυτής της εφαρμογής, το έχουμε εφαρμόσει στην Ελλάδα και θα δούμε βεβαίως τις βελτιωτικές δυνατότητες που υπάρχουν και θα προκύψουν μέσα από όλη αυτήν την εφαρμογή.

Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Βορίδη.

Τον λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Ντόλιος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, υπάρχει ένα θέμα το οποίο αφορά τον τρόπο με τον οποίο νομοθετεί η Βουλή. Πολλοί συνάδελφοι το έχουν θέσει και σήμερα ετέθη από Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους και από εμένα προσωπικά έχει τεθεί.

Την προηγούμενη περίοδο είδαμε πολλές πράξεις νομοθετικού περιεχομένου. Κάποιες εξ αυτών ήταν αναγκαίες λόγω του κατεπείγοντος των θεμάτων τους, κάποιες δεν ήταν αναγκαίες γιατί δεν φρόντισε έγκαιρα η Κυβέρνηση, κάποια Υπουργεία, να προετοιμάσει ένα σχέδιο νόμου για να αντιμετωπίσει εκείνα τα ζητήματα.

Εκτός από αυτό το ζήτημα, κύριε Πρόεδρε, υπάρχει και το θέμα των πολλών τροπολογιών. Γίνεται κατάχρηση. Αυτό αφορά και το Προεδρείο, αφορά και την Κυβέρνηση. Νομίζω ότι υπάρχει καλοπροαίρετη διάθεση στα κόμματα, κάποιες φορές, να αποδεχθούν τη συζήτηση κάποιων τροπολογιών, αλλά δεν μπορεί αυτό να είναι ο κανόνας, δεν μπορεί να γίνεται κατάχρηση. Νομίζω ότι θα προσπατήσουμε το κύρος του Κοινοβουλίου, εάν αυτά τα καταχρηστικά φαινόμενα που υπήρξαν κατά την προηγούμενη Περίοδο δεν θα υπάρξουν και στην επόμενη Περίοδο που αρχίζει εντός δέκα ημερών περίπου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Στη Σύνοδο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ: Ναι, στην επόμενη Σύνοδο.

Τώρα, για τα θέματα τα οποία συζητάμε, επειδή αναφέρθηκαν στις τροπολογίες, θέλω να κάνω μια διαφορετική προσέγγιση στο θέμα της τροπολογίας η οποία αποσύρθηκε.

Είναι μία θετική προσέγγιση η απόσυρση της τροπολογίας από την πλευρά της Κυβέρνησης. Είναι ένα θετικό γεγονός. Αναδείχθηκε, θα έλεγα, με ένα θετικό τρόπο ο ρόλος του Κοινοβουλίου.

Θέλω να επισημάνω –εκτός από την Αντιπολίτευση, που όφειλε να το κάνει- την πολύ έγκυρη και καθαρή θέση επί του θέματος της τροπολογίας αυτής που είχαν τα κόμματα που στηρίζουν την Κυβέρνηση. Αυτό είναι ένα δείγμα γραφής, το οποίο μας κατευθύνει στην αναβάθμιση του ρόλου του Κοινοβουλίου.

Σε σχέση με το σχέδιο νόμου θα έλεγα ότι επιδιώκει την απελευθέρωση, τον υγιή ανταγωνισμό και τις διαφανείς αγωνιστικές διαδικασίες. Ωστόσο, θα έλεγα ότι δεν μπορεί πρακτικά να κάνει και σπουδαία πράγματα. Γιατί; Διότι δεν υπάρχει περιβάλλον. Εγώ δηλαδή δεν καταλαβαίνω ποιος συνάδελφος που κατοικεί σε επαρχία σήμερα μπορεί να φανταστεί ένα διαγωνισμό σε ένα νομό, στον οποίο δεν θα έχει τον καθοριστικό, σχεδόν το μοναδικό ρόλο το ΚΤΕΛ.

Σε ποιον επαρχιακό νομό, κύριε Υπουργέ, θα υπάρξουν συνενώσεις τουριστικών γραφείων, θα υπάρξουν στόλοι λεωφορείων, οι οποίοι θα μπορούσαν να συμμετέχουν σε ένα διαγωνισμό επί ίσοις όροις με το ΚΤΕΛ; Θα είναι η εξαίρεση στον κανόνα –εάν υπάρχει- και μάλιστα εάν υπάρξει εξαίρεση. Στην ουσία θα συνεχίσουμε το ίδιο καθεστώς.

Γι' αυτόν το λόγο, παρ' ότι χαρακτηρίστηκε βιαστική η προσαρμογή προς την κοινοτική οδηγία, θα έλεγα ότι έγινε έγκαιρα, αλλά στην ουσία αναθέτει μέσω αγωνιστικών διαδικασιών –κι εκεί είναι το κρίσιμο ζήτημα, πώς δηλαδή θα πετύχουμε πραγματικά αγωνιστικές διαδικασίες- το συγκοινωνιακό έργο στα ΚΤΕΛ της χώρας, γιατί δεν υπάρχουν άλλοι φορείς. Δεν υπάρχουν και δεν θα υπάρξουν.

Ο κύριος συνάδελφος με φωτογράφησε όταν μίλησε για μεταφυσική προηγούμενος. Θα ξαναπώ λοιπόν ότι μεταφυσικός είναι ο φόβος, κύριε συνάδελφε. Δεν θα υπάρξουν. Εγώ έχω και την εμπειρία του νομάρχη παλιά...

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΕΛΑΛΗΣ: Για το άλλο...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ: Ναι, σας λέω ότι κι αυτός ο φόβος είναι μεταφυσικός. Είπε και ο κύριος Υπουργός ότι δεν υπάρχει το ενδεχόμενο να γίνει ένας μεγάλος φορέας στην Ελλάδα που θα διεκδικήσει τις υπεραστικές συγκοινωνίες.

Υπάρχει σειρά ζητημάτων που ετέθησαν. Ως προς τις άγονες γραμμές, θα σας πω ότι η άφιξη του λεωφορείου στα χωριά μας είναι γεγονός. «Ήρθε το λεωφορείο» λέμε στα χωριά μας. Ήδη το λεωφορείο δεν πηγαίνει τα Σαββατοκύριακα. Και δεν πηγαίνει τα Σαββατοκύριακα γιατί οι γραμμές είναι πραγματικά άγονες και γιατί δεν υπάρχει επιδοτούμενο δρομολόγιο, γιατί δεν μετακινούνται μαθητές. Υπήρχε μία έμμεση επιδότηση αυτών των άγονων γραμμών μέχρι τώρα μέσω των μαθητικών λεωφορείων, όπου ανέβαιναν και διάφοροι συνταξιούχοι κυρίως, οι οποίοι πληρωναν κόμιστρο παρατύπως, για να μη χρησιμοποιήσω τον όρο «παρανόμως».

Δείτε, κύριε Υπουργέ –και συζητήστε το με το Υπουργείο Εσωτερικών και με το Υπουργείο Παιδείας- το ότι η στέρηση, η περικοπή σε πολύ μεγάλο βαθμό, των πιστώσεων για τη μεταφορά των μαθητών θα έχει σαν αποτέλεσμα την περικοπή των δρομολογίων στα χωριά μας, εκεί όπου οι ανάγκες είναι πολύ μεγάλες. Συνήθως μετακινούνται συνταξιούχοι που δεν έχουν –όχι αυτοκίνητο- ούτε καν δίπλωμα οδήγησης. Και βεβαίως θα δημιουργηθεί πολύ μεγάλο θέμα.

Λέτε ότι τις άγονες γραμμές θα τις καλύψει ο προϋπολογισμός. Εγώ βάζω ένα ερωτηματικό, έχω έναν ενδοιασμό κατά ποσό στην κατάσταση την οποία βρισκόμαστε θα μπορούμε να ανταποκριθούμε πάντα σε αυτού του είδους τις επιδοτήσεις. Πάντως, χωρίς επιδότηση δρομολόγιο στην ύπαιθρο της χώρας δεν μπορεί να υπάρξουν.

Σε σχέση με τα ΚΤΕΛ και με τις περιφέρειες –γιατί έγινε πολύ μεγάλη αναφορά στη ΡΑΕΜ- πελατειακές ήταν οι σχέσεις –καθάρς κουβέντες- ξεκάθαρα πελατειακές. Δείτε και συγκρίνετε τα στοιχεία του 2009 να δείτε το κόστος της μεταφοράς των μαθητών σε διάφορους νομούς της χώρας. Σε ίδιους νομούς, πανομοιότυπους, υπάρχουν έως και τριπλάσια κόστη.

Κύριε Υπουργέ, είχε παρατηρηθεί παραδείγματος χάριν ένας ταξιτζής να γραφτεί μαθητής σε λύκειο, ο οποίος βέβαια κόπηκε από απουσίες, αλλά έπαιρνε επιχορήγηση για τη μεταφορά του στο σχολείο. Μετέφερε τον εαυτό του. Αυτά τα φαινόμενα ήταν ο κανόνας. Έγινε αποδεκτός αυτός ο κανόνας; Βεβαίως. Τον

αποδέχθηκαν τα ίδια τα ΚΤΕΛ για τα οποία θέλω να πω ότι στην ουσία είναι εταιρείες λαϊκής βάσης, δηλαδή είναι δεκάδες οι μέτοχοι σε κάθε ΚΤΕΛ. Συνήθως διά της μετοχής τους εξασφαλίζουν δουλειά και στην οικογένειά τους, είτε στον εαυτό τους είτε στα παιδιά τους είτε σε συγγενείς τους. Πρόκειται για εταιρείες λαϊκής βάσης οι οποίες θα έλεγα ότι λειτούργησαν πολύ επιτυχημένα όσον αφορά την ποιότητα της παροχής των υπηρεσιών. Σαφώς και θα πρέπει να δούμε τη δυνατότητα να δουλεύουν και να είναι κερδοφόρες οι επιχειρήσεις αυτές, αλλά υπάρχει θέμα σε σχέση με τον τρόπο με τον οποίο γίνονταν οι διαγωνισμοί, μια σειρά διαγωνισμών όλα αυτά τα χρόνια. Υπάρχει θέμα ελέγχου των διαγωνισμών αυτών.

Η Κυβέρνηση έκανε την επιλογή της ΡΑΕΜ, μιας ρυθμιστικής αρχής. Θα μπορούσε να μην υπάρχει; Κατ' αρχάς, θέλω να πω ότι μάλλον, ότι εν πολλοίς θα είναι άνεργη η ΡΑΕΜ μέχρι το 2019. Αυτό είναι το ένα ζήτημα το οποίο θέτω.

Το δεύτερο ζήτημα το οποίο θέτω είναι το εξής: Δεν είναι εύκολο, έτσι όπως είναι οι διατάξεις του νομοσχεδίου, να αυτονομηθεί η ΡΑΕΜ και να κάνει –επιτρέψτε μου τη λέξη- «παιχνίδι», λόγω του ότι είναι καίριας, καθοριστικής σημασίας η γνωμοδότηση της περιφέρειας, των περιφερειακών συμβουλίων. Είναι πολιτικά όργανα υψηλού κύρους, μεγάλου βάρους. Δεν είναι εύκολο χωρίς τη θετική τους γνώμη να κάνει δικές της παρεμβάσεις και ρυθμίσεις στους νομούς.

Όσον αφορά τη μείωση του ρόλου των περιφερειών, θέλω να σημειώσω –είναι και μία προσωπική επιθυμία, αν θέλετε- ότι μια μεγάλη αλλαγή που έγινε στη χώρα μας είναι ότι περάσαμε τη διαχείριση των πιστώσεων των Κοινοτικών Πλαίσιας Στήριξης σε όλη την ελληνική περιφέρεια, στους φυσικούς θεσμούς της ελληνικής περιφέρειας, δηλαδή στα περιφερειακά συμβούλια, ενώ μέχρι τότε, μέχρι τον «Καλλικράτη», όλη τη διαχείριση γίνονταν από τα Υπουργεία. Έτσι επιτυγχάνετο στην ουσία ο πολιτικός έλεγχος όλων των δυνάμεων της ελληνικής περιφέρειας, καθώς οι Υπουργοί είχαν τη δυνατότητα να κάνουν ξαναεπιτρέψτε μου την λέξη- «παιχνίδι», μοιράζοντας πιστώσεις και διαθέτοντάς τις κατά το δοκούν.

Ο ρόλος των περιφερειών είναι αναβαθμισμένος. Θεωρώ ότι αυτός ο ρόλος αποτελεί ασφαλιστική δικλίδα και στον τρόπο με τον οποίο θα λειτουργήσει η ΡΑΕΜ και νομίζω ότι αυτό το οποίο θα πρέπει όλοι να τονίσουμε και να επισημάνουμε είναι ότι τα ΚΤΕΛ στην Ελλάδα προσφέρουν μέχρι τώρα υψηλής ποιότητας υπηρεσίες.

Εκείνο το οποίο θα πρέπει να προσέξουμε είναι να φροντίσουμε αυτές τις υψηλής ποιότητας υπηρεσίες να τις διατηρήσουμε και, βεβαίως, να εξασφαλίσουμε διαφανείς αγωνιστικές διαδικασίες και να προωθήσουμε τον ανταγωνισμό όσο γίνεται, αν και προσωπικά εκτιμώ ότι δεν υπάρχουν οι απαραίτητες συνθήκες, οι δομές, οι φορείς, οι ιδιότητες αυτές οι οποίες θα συνδράμουν σ' αυτόν τον ανταγωνισμό ο οποίος θα βοηθούσε πολύ.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργκιαννάκης): Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει η κ. Γιαννακάκη, Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Δημοκρατικής Αριστεράς.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, όσον αφορά την επίμαχη τροπολογία στο άρθρο 6, τοποθετήθηκα. Μετά από τις εξηγήσεις για την απόσυρση που έδωσε ο κύριος Υπουργός, θέλω μόνο να πω ότι, όπως προκύπτει από τα Πρακτικά της αρμόδιας επιτροπής, σύστημα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης εξέφρασαν τις αντιρρήσεις τους και δεν νομίζω πως είναι πολιτικά ορθό να προσπαθεί να το καρπωθεί αυτό μόνο ένα κόμμα.

Θα επαναλάβω όμως, όπως είπα και στον Υπουργό Δικαιοσύνης, τον κ. Αθανασίου, ότι δεν θεωρώ ότι θα ήταν μία σωστή επιλογή το να επανέλθει το συγκεκριμένο θέμα. Ας μην προσπαθεί να το υπερασπίσει, γιατί απλά δεν είναι υπερασπίσιμο.

Από εκεί και πέρα, πριν μιλήσω για την ουσία του νομοσχεδίου θα ήθελα να πω ότι οι τροποποιήσεις οι οποίες έχουν επέλθει, είναι προς την ορθή υιοθέτηση του Κανονισμού και είναι απόρροια των παρατηρήσεων που έκανε και η εισηγητριά μας στην επιτροπή αλλά και της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής.

Το νομοσχέδιο που έχουμε σήμερα ουσιαστικά είναι μια προσπάθεια εναρμόνισης του θεσμικού πλαισίου που υπάρχει αυτήν τη στιγμή στη χώρα και διέπει το συγκεκριμένο θέμα με τον κανονισμό 1370/2007.

Όμως, θα πρέπει να συνομολογήσουμε πολύ πράγματα. Για παράδειγμα, βάσει του άρθρου 2995 της συνθήκης προβλέπεται η αρχή της ουδετερότητας του ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Επίσης, βάσει του άρθρου 16 προβλέπεται η αρχή της ελευθερίας των κρατών-μελών να ρυθμίζουν και να ορίζουν τα ίδια τις υπηρεσίες γενικού συμφέροντος. Ακόμα, σύμφωνα με το άρθρο 5 υπάρχει η αρχή της αναλογικότητας και της επικουρικότητας που –όπως είπε με πολύ μεγάλη λεπτομέρεια και επιμέλεια η εισηγήτριά μας κ. Ξηροτύρη– σε πάρα πολλά άρθρα του σχεδίου νόμου που έχουμε μπροστά μας, παραβιάζεται.

Επίσης, πρέπει να συνομολογήσουμε και το ότι η διεθνής πρακτική έχει αποδείξει ότι η προσφορά χερσαίων επιβατικών μεταφορών παρά το γεγονός ότι είναι ένα ιδιαίτερα ευαίσθητο κοινωνικής σημασίας για τους πολίτες γεγονός, σε πολλές περιπτώσεις δεν θα παρεχόταν καθόλου ή θα παρεχόταν με πάρα πολύ μεγάλες ελλείψεις, αν δεν υπήρχε η παρέμβαση του δημοσίου για τη διασφάλιση ενός ελαχίστου επιπέδου παροχής των υπηρεσιών αυτών.

Αυτό με τη σειρά του οφείλεται στην ύπαρξη άγονων γραμμών, οι οποίες έχουν ένα πολύ μικρό εμπορικό –δηλαδή οικονομικό– συμφέρον, ενώ παράλληλα λόγοι δημοσίου συμφέροντος επιβάλλουν να εξασφαλιστεί το δικαίωμα του κάθε πολίτη στη μετακίνηση ανεξάρτητα από το πόσο αποδοτική είναι αυτή ή όχι.

Βάσει όσων έχω πει μέχρι τώρα λοιπόν καλό είναι να συμβουλευτούμε και τη λευκή βίβλο για τις μεταφορές. Σας διαβάζω ένα απόσπασμα με ημερομηνία 17 Σεπτεμβρίου 2001 για το συγκεκριμένο θέμα: «Στόχος της λευκής βίβλου είναι να εξασφαλίσουν ασφαλείς, αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών χάρη στον ελεγχόμενο ανταγωνισμό, ο οποίος όμως θα εγγυάται τη διαφάνεια και την απόδοση των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών λαμβανόμενων υπ' όψιν ιδίως των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και περιφερειακής ανάπτυξης παραγόντων ή την προσφορά συγκεκριμένων όρων τιμολόγησης προς όφελος ορισμένων κατηγοριών επιβατών και την εξάλειψη των ανομοιοτήτων μεταξύ μεταφορικών επιχειρήσεων των διαφόρων κρατών-μελών, οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν σημαντική στρέβλωση στον ανταγωνισμό».

Οι πραγματοποιηθείσες μελέτες και οι εμπειρίες κρατών-μελών στα οποία ο ανταγωνισμός στον τομέα των δημόσιων μεταφορών υφίσταται εδώ και πάρα πολλά χρόνια –σημειώνει η λευκή βίβλος– δείχνουν ότι με τις κατάλληλες διασφαλίσεις η καθιέρωση ελεγχόμενου ανταγωνισμού μεταξύ φορέων καθιστά τις υπηρεσίες πιο ελκυστικές και καινοτόμες και λιγότερο ακριβές, χωρίς να παρεμποδίζει την εκτέλεση των συγκεκριμένων καθηκόντων που ανατίθενται στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών».

Ένα πολύ μεγάλο μέρος της συζήτησης σήμερα αφιερώθηκε στη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, για τη χρησιμότητα η μη μιας ακόμη ανεξάρτητης αρχής, το κόστος και τις επιπτώσεις που θα προσθέσει ή στην απομείωση του ρόλου των σχετικών υπηρεσιών και αυτού της περιφερειακής αυτοδιοίκησης.

Όπως εξήγησε και η εισηγήτρια μας κ. Ξηροτύρη, εμείς συμφωνούμε με την ανάγκη σύστασης της συγκεκριμένης ανεξάρτητης ρυθμιστικής αρχής γιατί πιστεύουμε ότι ο ρόλος της και οι πολλαπλές αρμοδιότητές της –οι οποίες είναι και θα πρέπει να είναι κυρίως κανονιστικού, σχεδιαστικού χαρακτήρα– είναι απαραίτητες και με πολύ μεγάλη λεπτομέρεια περιγράφονται στα σχετικά άρθρα.

Όμως, δεν συμφωνούμε –και ούτε συνάδει με τις αρχές σύστασής της– να μετατραπεί σε αναθέτουσα αρχή και σε διευθύνουσα υπηρεσία.

Αυτές τις αρμοδιότητες και το έργο θα πρέπει να συνεχίσουν να τις ασκούν οι περιφέρειες αλλά και οι αντίστοιχες υπηρεσίες του Υπουργείου.

Επειδή ακούσαμε από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ να «πλέκεται το εγκώμιο» των ρυθμιστικών αρχών, πρέπει να βάλουμε στη συζήτηση όλη τη ρητορική που αφορά τις ανε-

ξάρτητες διοικητικές αρχές, γιατί ξέρουμε ότι η απάντηση στο αν είναι χρήσιμες ή όχι και αν πραγματικά συνάδουν με τις αρχές της δημοκρατίας, είναι λίγο περίπλοκη.

Ας πάρουμε τη θετική προσέγγιση, καθώς –όπως σημείωσα και προηγουμένως– εμείς στη Δημοκρατική Αριστερά είμαστε υπέρ της θετικής προσέγγισης και πιστεύουμε ότι είναι όργανα με δημοκρατική νομιμοποίηση, αφού προβλέπονται και μέσα στο Σύνταγμα.

Σύμφωνα λοιπόν με την άποψη που εμείς προσβέβουμε, η επέκταση του θεσμού όχι μόνο δεν υποσκάπτει τη λαϊκή κυριαρχία και το ρόλο των δημοκρατικά νομιμοποιημένων αρχών –όπως είναι ο ρόλος που πρέπει να επιτελεί το Κοινοβούλιο, για παράδειγμα– αλλά αντίθετα θωρακίζουν το δημοκρατικό πολίτευμα και τις δικαιοκρατικές εγγυήσεις.

Όμως, εξίσου πειστικά μπορεί να είναι και τα επιχειρήματα της άλλης πλευράς, αυτοί δηλαδή που θεωρούν ότι όχι μόνο δεν είναι χρήσιμες, αλλά ότι υποσκάπτουν και τα θεμέλια της δημοκρατίας. Για παράδειγμα, αυτή η άποψη –παρ' όλο που αναγνωρίζει ότι είναι φορείς σημαντικών και ποικίλων δημόσιων εξουσιών– υποστηρίζει ότι οι ανεξάρτητες διοικητικές αρχές δεν διαθέτουν μία άμεση νομιμοποίηση και κυρίως –αυτό είναι αρκετά σημαντικό– δεν λογοδοτούν στο λαό.

Επιπλέον, υποκαθιστούν σε σημαντικές αρμοδιότητες δημοκρατικά νομιμοποιημένα όργανα και εδώ είναι και τα επιχειρήματα τα οποία ανέπτυξε η κ. Ξηροτύρη, αναφορικά με το ρόλο τους και τη σχέση τους με τις περιφέρειες και τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου.

Όλα όσα προείπα καθιστούν, σύμφωνα με τη σχετική άποψη, θεσμική και πολιτική αλλοίωση της δημοκρατικής αρχής και της αρχής διάκρισης των εξουσιών. Έτσι, αυτή η άποψη πιστεύει ότι πρέπει αν όχι να καταργηθεί ο ρόλος των ανεξάρτητων διοικητικών αρχών –και να μην υπάρχουν– τουλάχιστον να είναι πολύ περιορισμένος.

Στο σημείο αυτό, θα σταθώ σε δύο ακόμη άρθρα. Για παράδειγμα, στο άρθρο 10, θεωρούμε ότι είναι θετική η διάταξη ότι ο σχεδιασμός του δικτύου λαμβάνει υπ' όψιν του τις ειδικές ανάγκες μετακινήσεων μαθητών ή εκπαιδευόμενων προς τα κέντρα εκπαίδευσης και των εργαζόμενων προς τους χώρους εργασίας, αλλά θεωρούμε ότι είναι απαραίτητο να προστεθούν εδώ και οι ανάγκες των ευπαθών ομάδων, όπως είναι τα ΑΜΕΑ, οι άνεργοι, οι υπερήλικες κ.λπ..

Επίσης, στο άρθρο 13, ενώ επιβάλλεται στις περιφέρειες –και σωστά κατά τη γνώμη μας– η τεκμηρίωση των προτάσεών τους για το σχεδιασμό, δεν υπάρχει καμία διασφάλιση ότι η ρυθμιστική αρχή θα τον υλοποιήσει ή τουλάχιστον θα τεκμηριώσει και αυτή τις τυχόν τροποποιήσεις που θα επιφέρει.

Ακόμη, όπως είπε και η κ. Ξηροτύρη, είμαστε εξαιρετικά επιφυλακτικοί σε ό,τι αφορά το άρθρο 14 και τη δυνατότητα εκτός από την ανάθεση με αποκλειστικό δικαίωμα, να δίδεται και αποζημίωση.

Τέλος, όσον αφορά στο Κεφάλαιο Η' και συγκεκριμένα στα άρθρα 47-51, που αφορούν μεταβατικές διατάξεις που συμπεριλαμβάνουν ρυθμίσεις εργασιακών θεμάτων και την προσωρινή άδεια λειτουργίας υφισταμένων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, υπάρχουν πολύ μεγάλες αδυναμίες, ειδικά στο άρθρο 50, που αφορά τη ρύθμιση των εργασιακών θεμάτων και τη διασφάλιση ενός προστατευτικού πλαισίου για τους εργαζόμενους.

Ευτυχώς, από την αρχή απαλείφθηκε η παράγραφος 2, αλλά παρ' όλα αυτά νομίζω –και πιστεύω θα συμφωνήσετε κι εσείς μαζί μου– ότι είναι εξαιρετικά εύλογη ειδικά στις σημερινές συνθήκες η ανησυχία δεκαπέντε χιλιάδων εργαζομένων στις οδικές μεταφορές ότι όλες αυτές οι σημαντικές αλλαγές νομικού πλαισίου λειτουργίας, σε συνδυασμό με την πλήρη επικράτηση του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος χωρίς προστατευτικό πλαίσιο και δεσμεύσεις για τη διατήρηση των κλαδικών κι επιχειρησιακών συμβάσεων, απειλούν σοβαρά τις θέσεις εργασίας τους.

Όσον αφορά τα επιμέρους άρθρα και τις τροπολογίες που έχουν καταταθεί, θα αναφερθούμε αναλυτικά αύριο.

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να τονίσω το εξής για μία ακόμη φορά. Εμείς ως Δημοκρατική Αριστερά δεκαπέντε μήνες τώρα –και δεν θα κουραστούμε να το λέμε– είμαστε αντίθετοι στις τρο-

πολογίες της τελευταίας στιγμής, ειδικά σε τροπολογίες που από τη μία μεριά είναι άσχετες με το νομοθέτημα που έρχεται προς συζήτηση και ειδικά ένα νομοθέτημα που είναι και σοβαρό -σαν αυτό που συζητάμε σήμερα- αλλά είναι και μεγάλο από μόνο του, όπου καθεμία θα μπορούσε να αποτελέσει ένα ξεχωριστό νομοσχέδιο, αν θέλαμε πραγματικά να γίνει μία σοβαρή συζήτηση και να δούμε όλες του τις διατάξεις. Αυτό, πραγματικά, είναι η πλήρης υποτίμηση του Κοινοβουλίου.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Καραθανασόπουλος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, για δώδεκα λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι φανερό -άλλωστε το παραδέχτηκε και η ίδια η Κυβέρνηση και διά στόματος του κυρίου Υπουργού- ότι με το παρόν νομοσχέδιο η Κυβέρνηση θέλει να προσαρμόσει το περιβάλλον που αφορά ιδιαίτερα τις επιβατικές μεταφορές στο ευρωπαϊκό περιβάλλον, με βάση τον συγκεκριμένο κανονισμό, τον 1370/2007.

Άρα, δηλαδή, εντάσσεται η νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης στην συνολικότερη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία και στον τομέα των μεταφορών εστιάζεται στην απελευθέρωση των αγορών. Αυτή είναι στρατηγική επιλογή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία δεν σχετίζεται με την καπιταλιστική κρίση, ούτε με το μνημόνιο και την τρόικα, μην τρελαθούμε τώρα. Είχε ξεκινήσει από τις αρχές της δεκαετίας του '90 και θέλει ακριβώς να διασφαλίσει ότι τα υπερασσωρευμένα κεφάλαια -βεβαίως αυτή η υπερασσωρευση κεφαλαίου ευθύνεται για την καπιταλιστική κρίση- θα μπορούν να βρουν νέους τομείς κερδοφόρους, για να μπορέσουν να κάνουν επέκταση της δραστηριότητάς τους.

Από αυτήν την άποψη, λοιπόν, όλο αυτό βασίζεται στη συνθήκη του Μάαστριχτ. Αυτή η απελευθέρωση δεν είναι καλή και κακή, όπως λένε άλλα κόμματα, ότι δηλαδή αυτά που κάνει η Κυβέρνηση είναι κακά κι «αυτά που θα κάνουμε εμείς», όπως λέει ο ΣΥΡΙΖΑ, «θα είναι καλή και υγιής απελευθέρωση». Η απελευθέρωση εξυπηρετεί τα συμφέροντα των μονοπωλίων, των επιχειρηματικών ομίλων, του κεφαλαίου. Για να εξυπηρετηθούν αυτά τα συμφέροντα θυσιάζεται η ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών, θυσιάζονται τα εργατικά δικαιώματα. Άρα, πρέπει να αποφασίσουμε με ποιον θα πάμε και ποιον θα αφήσουμε. Εμείς έχουμε πάρει απόφαση ότι δεν μπορούμε να είμαστε με το κεφάλαιο -είμαστε απέναντι- άρα δεν μπορούμε να συμφωνούμε και με τις στρατηγικές πολιτικές επιλογές, όπως είναι η απελευθέρωση των αγορών.

Από αυτήν την άποψη η βασική επιλογή της Κυβέρνησης και για τις επιβατικές μεταφορές είναι καθαρή. Λέει στην εισηγητική έκθεση: Βασική επιλογή του νομοσχεδίου είναι ότι οι υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών ως παροχή δημόσιας υπηρεσίας θα συνεχίσουν να παρέχονται από ιδιωτικούς φορείς, δηλαδή από επιχειρήσεις. Αυτή είναι η βασική επιλογή την οποία κάνει η Κυβέρνηση και σε αυτήν είναι σταθερή.

Από τη συζήτηση, όμως, μπορούμε να βγάλουμε μια σειρά βασικά συμπεράσματα, τα οποία δεν μπορεί η Κυβέρνηση να τα απαντήσει, ούτε να τα αποκρύψει. Ποια είναι αυτά; Είναι ότι η επιχειρηματική δραστηριότητα και οι λαϊκές ανάγκες και η ικανοποίησή τους είναι ασύμβατα πράγματα. Το λέτε μέσα. Αν είχαμε αφήσει αυτήν την κατάσταση να τη διαμορφώσει μόνο η επιχειρηματική δραστηριότητα, δεν θα μπορούσε να καλύπτεται το σύνολο των αναγκών όσον αφορά τις μεταφορές, γιατί όπως λέτε και εσείς, υπάρχουν κερδοφόρες γραμμές που ενδιαφέρουν τους επιχειρηματίες και μη κερδοφόρες.

Άρα, το αστικό κράτος παρεμβαίνει επικοινωνικά για να κάνει τι; Παρεμβαίνει για να διασφαλίσει όχι την ικανοποίηση αυτών των αναγκών, αλλά ένα ελάχιστο επίπεδο -για το ελάχιστο πάτε και όχι για το μέγιστο- παροχής των υπηρεσιών αυτών. Άρα, επιχειρηματική δραστηριότητα και ανταγωνισμός δεν έχουν καμμία σχέση με την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών. Με το μόνο που

σχετίζονται είναι με το κέρδος των καπιταλιστών, των επιχειρηματικών ομίλων.

Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο παρεμβαίνει το αστικό κράτος, για να διασφαλίσει ένα ελάχιστο επίπεδο, και αυτήν την ανάγκη της κρατικής παρέμβασης την μεταφέρετε στην ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή, με το συμπληρωματικό, βοηθητικό ρόλο των περιφερειών. Από αυτήν την άποψη είναι κάλπικη η αντιπαράθεση για το αν θα είναι η ΡΑΕΜ που θα καθορίζει ή οι περιφέρειες. Γιατί οι περιφέρειες πρόκειται να έχουν τα εργαλεία στα χέρια τους για να καλύψουν τις ανάγκες του λαού; Μην λέμε τώρα τρελά πράγματα.

Άρα, ποιο είναι το αδιαμφισβήτητο συμπέρασμα; Πρώτον, ότι η ικανοποίηση των κοινωνικών αναγκών και ο καπιταλισμός δεν πάνε μαζί.

Από αυτήν την άποψη αν κάτι μπορούμε να πούμε με καθαρότητα, είναι η τεράστια υπεροχή που έχει η σοσιαλιστική οικοδόμηση και σε αυτά τα ζητήματα και στις μεταφορές, η οποία είχε διασφαλίσει για το σύνολο του πληθυσμού, για το σύνολο του λαού το να ικανοποιούνται οι ανάγκες πολύ φθηνά, με ασφάλεια και προσαρμία στο περιβάλλον, βασισμένη πάνω από όλα στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Άρα, να η υπεροχή του σοσιαλιστικού συστήματος απέναντι στον καπιταλισμό.

Δεύτερο ζήτημα. Εμείς το λέμε καθαρά, κύριε Υπουργέ: δεν υπερασπιζόμαστε το σημερινό καθεστώς που διέπει τις επιβατικές μεταφορές είτε αυτές είναι χερσαίες -οδικές ή σιδηροδρομικές- είτε είναι αεροπορικές είτε είναι ακτοπλοϊκές. Δεν μας ικανοποιεί, δεν μας καλύπτει, γιατί ακριβώς και τις ανάγκες του λαού δεν εξυπηρετεί και πολύ ακριβές είναι αυτές οι μεταφορές αλλά και διότι οι εργαζόμενοι στις μεταφορές βιώνουν έναν εργασιακό μεσαίωνα.

Από αυτήν την άποψη, λοιπόν, εμείς λέμε καθαρά ότι δεν πρόκειται να υπερασπιστούμε τη σημερινή κατάσταση ούτε βεβαίως όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, τα ΚΤΕΛ μια ανώνυμη εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται μέχρι τώρα. Γι' αυτό και η κριτική μας δεν γίνεται από τη σκοπιά του να συνεχιστεί το ίδιο καθεστώς που ίσχυε μέχρι τώρα στο σύνολο των μεταφορών. Διότι είναι ακριβώς τα εισιτήρια, οι μεταφορές δεν μπορούν να καλύψουν τις λαϊκές ανάγκες και οι εργαζόμενοι -το είτε και ο ίδιος ο πρόεδρος της ομοσπονδίας των εργαζομένων στην επιτροπή- υπόκεινται σε απολύσεις, εκβιασμούς, απειλές, πιέσεις για να υπογράψουν ατομικές συμβάσεις με 590 ευρώ μισθό. Αυτό το καθεστώς θα υπερασπιστούμε;

Ταυτόχρονα οι αυτοαπασχολούμενοι, οι μικροϊδιοκτήτες είναι χρεωμένοι μέχρι το λαιμό και δεν μπορούν να τα βγάλουν πέρα. Από την άλλη μεριά υπάρχει μια σκανδαλώδης ευνοία του αστικού κράτους απέναντι στα ΚΤΕΛ όλα αυτά τα χρόνια.

Με δεδομένο αυτό λοιπόν αυτά που είπατε, κύριε Υπουργέ, όσον αφορά τα ΚΤΕΛ, βρίσκονται σε απόσταση από τα έργα των προηγούμενων κυβερνήσεων αλλά και της σημερινής και του νομοσχεδίου το οποίο φέρνεται εδώ.

Ποιος το έκανε μονοπώλιο το ΚΤΕΛ στις οδικές μεταφορές; Οι κυβερνήσεις δεν το έκαναν μονοπώλιο; Γιατί καταργήθηκαν τα λεωφορεία του ΟΣΕ; Γιατί συρρικνώθηκε το σιδηροδρομικό δίκτυο; Ποιον εξυπηρετούσε; Τα ΚΤΕΛ.

Γιατί υπήρχαν σκανδαλώδη νομοθετήματα προς όφελος των ΚΤΕΛ; Ακόμη οι επιβάτες πληρώνουν στο εισιτήριο του ΚΤΕΛ αυτό το τέλος για την ανανέωση του στόλου, που είχε μπει για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Συνεχίζουν ακόμα να το πληρώνουν. Αλλάζουν τα λεωφορεία, τα εκσυγχρονίζουν με τα λεφτά που παίρνουν από τους επιβάτες. Επενδύσεις, κίνητρα για να φτιάξουν σταθμούς.

Από αυτήν την άποψη σας ρωτάμε, μιας και λέμε για τους σταθμούς των υπεραστικών ΚΤΕΛ: Με το άρθρο 53 ποιον φωτογραφίζετε, κύριε Υπουργέ; Θα μας δώσετε αύριο το πρωί μια απάντηση; Εμείς έχουμε υπ' όψιν μας έναν σταθμό που φωτογραφίζετε και για τον οποίο ο προηγούμενος Υπουργός, ο κ. Ρέππας, είχε πάρει αρνητική απόφαση. Υπάρχει και άλλος εκτός από αυτόν τον έναν ή είναι γι' αυτόν; Αν είναι μια φωτογραφική διάταξη -όπως και είναι-, θα πρέπει να το πάρετε πίσω το άρθρο 53, κύριε Υπουργέ. Θέλουμε αύριο να συγκεκριμενώνουμε, σταράτη απάντηση, γιατί έχουμε και τις υποψίες μας τις οποίες θα αναφέρουμε

και αναλυτικά αύριο.

Βεβαίως αυτές οι λογικές, οι οποίες διαπνέουν τα νομοσχέδια σας, χαρακτηρίζονται και από μια σπατάλη οικονομικών πόρων. Τη στιγμή που υπάρχει ένα δίκτυο ιδιωτικών σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, θα φτιάξετε, όπως λέτε εσείς, ένα δημόσιο δίκτυο. Νέους σταθμούς λοιπόν, νέα χρήματα μέσα από συμπράξεις ή θα αξιοποιήσετε το ήδη υπάρχον ιδιωτικό δίκτυο με ακριβό ενοίκιο. Αν αυτό δεν είναι τεράστια σπατάλη πόρων, τότε τι είναι;

Άρα, με την απελευθέρωση, με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και τις διατάξεις που υπάρχουν σε αυτό, διευκολύνετε την περαιτέρω ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρομικών μεταφορών και βεβαίως την απελευθέρωση των οδικών μεταφορών.

Δεν έχουμε αυταπάτη ότι θα έρθει η πολυεθνική και το μονοπώλιο και θα πάρει τη γραμμή Πάτρα-Δάφνη-Καλάβρυτα. Δεν έχουμε τέτοια αυταπάτη, για να είμαστε καθαροί.

Άρα, τα φιλέτα που υπάρχουν θα τα διεκδικήσουν τέτοιοι όμιλοι. Το δρομολόγιο Πάτρα-Αθήνα, στο οποίο εμπεριέχονται πάρα πολλά λεφτά, βεβαίως θα το διεκδικήσουν τέτοιοι όμιλοι.

Βεβαίως, προσπαθείτε με κάποιο τρόπο να απαντήσετε στον ανταγωνισμό, δηλαδή στην αντίθεση που υπάρχει ανάμεσα στα ΚΤΕΛ και στα τουριστικά λεωφορεία. Σου λένε οι πράκτορες: «Έχουμε πεντέμισι χιλιάδες λεωφορεία που κάθονται τον περισσότερο χρόνο. Γιατί να μην τα βάλω να μου κάνουν ένα μεροκάματο, να έχουμε και πεντέμισι χιλιάδες οδηγούς».

Σ' αυτήν την αντίθεση προσπαθείτε να απαντήσετε, όμως, δεν μπορείτε. Ή την απαντάτε πάλι προς όφελος των ΚΤΕΛ. Διότι ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ το είπε: «Μα, τα ΚΤΕΛ θα είναι πάλι σε κυρίαρχη και προνομιά θέση. Έχουν και τους σταθμούς, έχουν και το ένα και το άλλο».

Άρα, προς όφελος πάλι των ΚΤΕΛ προσπαθείτε να ρυθμίσετε αυτήν την απελευθέρωση της αγοράς.

Κύριε Υπουργέ, δεύτερο ζήτημα είναι η σπατάλη τεράστιων ποσών μέσα από τα κίνητρα και τις επιδοτήσεις άγονων γραμμών. Αναφέρατε κάποια στοιχεία. Θα θέλαμε αύριο το πρωί, αν τα έχετε εύκαιρα, να μας πείτε συγκεκριμένα στοιχεία. Πόσο είναι η επιδότηση για τις άγονες ακτοπλοϊκές γραμμές, για τις αεροπορικές, για τη μεταφορά των μαθητών και για τον οργανισμό της Θεσσαλονίκης; Απ' ό,τι λέτε, γύρω στα 400 εκατομμύρια το χρόνο πρέπει να είναι αυτά.

Με 400 εκατομμύρια το χρόνο, αν τα διαθέτατε για να αναπτύξετε μια δημόσια υπηρεσία, θα είχατε λύσει όλα αυτά τα χρόνια τα προβλήματα με τεράστια επάρκεια των αναγκών αυτών και με πολύ φτηνά κόμιστρα.

Αυτή όμως είναι μια τεράστια σπατάλη πόρων -ζεστό χρήμα- προς όφελος των επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται.

Τρίτο ζήτημα, είναι ότι θα έχουμε μεγαλύτερες δυσκολίες στο να ικανοποιηθούν οι ανάγκες, που διευρύνονται. Κλείνουν σχολεία. Κλείνουν κέντρα υγείας. Άρα, πρέπει να κάνουν μεγαλύτερες αποστάσεις οι κάτοικοι της υπαίθρου.

Βεβαίως, προβλέπονται πολύ πιο ακριβές συγκοινωνίες και ένα χειρότερο εργασιακό περιβάλλον. Αυτό φαίνεται πολύ καθαρά από το άρθρο 106. Εξήντα εννέα χρόνων ο άλλος θα είναι πάνω στο τιμόνι, θα οδηγεί λεωφορείο και θα έχει πενήντα άτομα στην πλάτη του; Με ποια λογική προβλέπεται στο άρθρο 106 οδηγός εξήντα εννέα χρόνων;

Έτσι, λοιπόν, η αντίθεσή μας δεν είναι από την ίδια σκοπιά με αυτήν του ΣΥΡΙΖΑ ή των άλλων κομμάτων της Αντιπολίτευσης. Εμείς απαντάμε πολύ καθαρά στο πώς θα αντιμετωπιστεί το πρόβλημα των μεταφορών.

Αυτό που εμείς λέμε πολύ καθαρά είναι ότι χρειάζεται ένας ενιαίος κρατικός φορέας μεταφορών, όπου το κάθε μέσο θα είναι συμπληρωματικό και όχι ανταγωνιστικό, με κύριο βάρος στο σιδηρόδρομο. Αυτό θα διασφαλίζει φτηνό εισιτήριο, κάλυψη όλων των αναγκών των μεταφορών, προστασία του περιβάλλοντος,

υψηλό επίπεδο προστασίας των εργαζομένων και βεβαίως θα διασφαλίζει στους σημερινούς αυτοαπασχολούμενους και μικροϊδιοκτήτες απαλλαγή από το άγχος της επιβίωσης και από το βραχνά των χρεών.

Από την άποψη αυτή, τα κοινωνικά, τα λαϊκά στρώματα πρέπει να αποτελέσουν τη βάση της λαϊκής συμμαχίας, μιας λαϊκής συμμαχίας που θα έχει αντικαπιταλιστικό και αντιμονοπωλιακό περιεχόμενο, για να διαμορφώσει μέσα από την πάλη τις προϋποθέσεις της δημιουργίας ενός άλλου κράτους, μιας άλλης εξουσίας, της λαϊκής, που θα οργανώσει με άλλο τρόπο την οικονομία, όχι με βάση το καπιταλιστικό κέρδος αλλά με βάση την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών.

Άρα, απαιτείται κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής, κεντρικός σχεδιασμός, εργατικός έλεγχος, αποδέσμευση από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τους άλλους ιμπεριαλιστικούς οργανισμούς και μονομερής διαγραφή του χρέους.

Αύριο βεβαίως θα αναφερθούμε αναλυτικά, αλλά θα ήθελα να πω και κάτι τελευταίο όσον αφορά τη συμπεριφορά την οποία έχετε απέναντι στην Υπηρεσία Αποκατάστασης των Σεισμών. Αντί να την αναβαθμίζετε, την μοιράζετε σε εκατό κομμάτια, την υποβαθμίζετε. Αντί να πάρετε μέτρα για να δείτε πώς αυτή η Υπηρεσία θα αναβαθμιστεί για να λειτουργεί όχι μόνο ως προς το θέμα της αποκατάστασης αλλά και της πρόληψης και της θωράκισης, εσείς πάτε στην κατάτμηση, στην υποβάθμισή της, για να παραχωρηθεί στους ιδιώτες οι οποίοι δραστηριοποιούνται στο χώρο της αποκατάστασης των σεισμών και βεβαίως για να προχωρήσει η λογική της διαθεσιμότητας και των απολύσεων.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κύριοι συνάδελφοι, όπως είπα και προηγουμένως, έχει υπάρξει μια συμφωνία να ψηφιστεί τώρα επί της αρχής το νομοσχέδιο και ο χρόνος ο οποίος αναλογεί για τις δευτερολογίες όλων των συναδέλφων -εισηγητών, ομιλητών, Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων- να μπορεί να χρησιμοποιηθεί αύριο στη συζήτηση επί των άρθρων, όπου εκτιμώ ότι θα είναι και πιο χρήσιμη η ανάλυση του χρόνου αυτού. Αυτή η συμφωνία βλέπω ότι επικαιροποιείται.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών - Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών - Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 15.15' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 26 Σεπτεμβρίου 2013 και ώρα 09.30', με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επίκαιρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών - Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

