

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ
ΘΕΡΟΥΣ 2013
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΒ'

Πέμπτη 26 Σεπτεμβρίου 2013

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν είκοσι ένας εκδρομείς από τη Θεσσαλονίκη, σελ. 2126
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 2065, 2069, 2070, 2071, 2082, 2083, 2085, 2086, 2092, 2093, 2095, 2096, 2099, 2101, 2105, 2109, 2110, 2113, 2114, 2115, 2117, 2118, 2119
3. Αναφορά στο κόμμα «Λαϊκός Σύνδεσμος – Χρυσή Αυγή», σελ. 2098, 2099, 2106, 2108, 2109, 2117, 2119

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:

- α) Προς τον Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας:
 - i. σχετικά με την αντιμετώπιση της αύξησης του ποσοστού ανεργίας στην Ελλάδα, σελ. 2065
 - ii. σχετικά με το πιλοτικό πρόγραμμα για το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα, σελ. 2065
- β) Προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου "Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα" της Ολυμπίας Οδού., σελ. 2068

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση επί των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: "Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών - Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις", σελ. 2071 - 2127

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Χ. , σελ. 2065 – 2076, 2090 – 2102, 2103-2127
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. , σελ. 2076 – 2090, 2102 - 2103

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ Α. , σελ. 2110, 2113, 2118
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 2118, 2119
ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Χ. , σελ. 2065, 2069, 2070, 2071, 2092, 2093, 2095, 2096, 2099, 2101, 2105, 2109, 2110, 2113, 2114, 2115, 2117, 2118, 2119
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. , σελ. 2082, 2083, 2085, 2086

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

ΒΟΡΙΔΗΣ Μ. , σελ. 2099, 2108
ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ Η. , σελ. 2106, 2108
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 2106
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. , σελ. 2098, 2113
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. , σελ. 2109, 2119
ΦΩΤΙΟΥ Θ. , σελ. 2117

Γ. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ Γ. , σελ. 2065, 2067, 2068
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 2066, 2067, 2068
ΚΥΡΙΤΣΗΣ Γ. , σελ. 2065, 2067
ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ Ι. , σελ. 2068, 2069
ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Χ. , σελ. 2069
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. , σελ. 2068, 2069, 2070

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

ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ Γ. , σελ. 2077, 2115
ΒΑΛΑΒΑΝΗ Ό. , σελ. 2082, 2118
ΒΟΡΙΔΗΣ Μ. , σελ. 2099, 2101, 2108
ΓΙΑΝΝΑΚΑΚΗ Μ. , σελ. 2105
ΓΛΕΖΟΣ Ε. , σελ. 2071
ΔΙΑΚΑΚΗ Μ. , σελ. 2085
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α. , σελ. 2110, 2111
ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ Β. , σελ. 2091, 2095, 2101, 2103, 2105, 2109, 2110, 2113, 2114, 2115

ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 2101, 2106, 2107

ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ Η. , σελ. 2106, 2108
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 2083, 2085, 2111

ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 2093, 2109, 2117

ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Χ. , σελ. 2071
ΜΩΡΑΪΤΗΣ Α. , σελ. 2075, 2105, 2115
ΜΩΡΑΪΤΗΣ Ν. , σελ. 2081, 2082, 2085, 2116
ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 2092, 2093
ΝΤΟΛΙΟΣ Γ. , σελ. 2101

ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ Α. , σελ. 2079, 2101, 2114, 2116

ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ Ε. , σελ. 2073, 2075, 2114

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ Η. , σελ. 2078

ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. , σελ. 2098, 2099, 2113

ΠΕΤΡΑΚΟΣ Α. , σελ. 2090, 2091, 2098

ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. , σελ. 2071, 2072, 2091, 2101, 2114, 2115, 2118

ΦΩΤΙΟΥ Θ. , σελ. 2117

ΧΑΤΖΗΛΑΜΠΡΟΥ Β. , σελ. 2091

ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. , σελ. 2086, 2094, 2095, 2096, 2109, 2110, 2113 2114, 2119

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΕ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2013

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΒ'

Πέμπτη 26 Σεπτεμβρίου 2013

Αθήνα, σήμερα στις 26 Σεπτεμβρίου 2013, ημέρα Πέμπτη και ώρα 09.38' 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.
Εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Πρώτη θα συζητηθεί η τέταρτη με αριθμό 51/23-09-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης των Ανεξαρτήτων Ελλήνων, κ. Γαβριήλ Αβραμίδη, προς τον Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, σχετικά με την αντιμετώπιση της αύξησης του ποσοστού ανεργίας στην Ελλάδα.

Επειδή είναι απολύτως συναφής και η πέμπτη με αριθμό 50/23-9-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Τρικάλων της Δημοκρατικής Αριστεράς, κ. Γεωργίου Κυρίτη, προς τους Υπουργούς Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Οικονομικών σχετικά με το πιλοτικό πρόγραμμα για το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα, θα συζητηθούν μαζί. Θα αναπτύξουν και οι δύο συνάδελφοι, στο χρόνο που προβλέπεται, την ερώτησή τους και θα έχουμε ενιαία απάντηση από τον κύριο Υπουργό.

Τον λόγο έχει ο κ. Αβραμίδης για δύο λεπτά.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το 1998 μία ομάδα πολιτών με αφετηρία τη Θεσσαλονίκη, αλλά και συμπολίτες μας σε όλη την Ελλάδα, αλλά και Έλληνες μετανάστες στο εξωτερικό, είχαν πάρει την πρωτοβουλία για τη συγκρότηση ενός κινήματος ανέργων, προβάλλοντας την εφαρμογή και την υιοθέτηση από τη χώρα μας μιας πολιτικής αναλογικά ίσης της ευρωπαϊκής και τονίζοντας την ανάγκη υλοποίησης, καθιέρωσης, θεσμοθέτησης του ελάχιστου εισοδήματος.

Μάλιστα τότε, προκειμένου να ενισχύσουμε αυτήν τη θέση στην πολιτική ατζέντα, είχαμε κατεβάσει ψηφοδέλτιο στις ευρωεκλογές του 1999.

Το πρόβλημα της ανεργίας σήμερα σε σχέση με τότε είναι δραματικά υψηλότερο και αυξημένο. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Ινστιτούτου Εργασίας της ΓΣΕΕ, όπως αποτυπώθηκαν στην ετήσια έκθεσή του για την ελληνική οικονομία, τα μετρήσιμα αποτελέσματα από τις ασκούμενες μνημονιακές πολιτικές λιτότητας στην Ελλάδα, που επιβάλλει η τρόικα, την περίοδο 2010-2013 έχουν διαμορφώσει για την ελληνική οικονομία και κοινωνία μια κατάσταση πλήρους απαξίωσης της εργασίας και συρρίκνωσης των κοινωνικών δαπανών.

Παράλληλα, η συγκεκριμένη έκθεση έρχεται να διαψεύσει τις προσδοκίες που καλλιεργεί η Κυβέρνηση και τους ισχυρισμούς της για την επιτυχία των πολιτικών της, επισημαίνοντας πως η ανεργία στο τέλος του έτους θα φτάσει στα επίπεδα του 1961 με ποσοστό 29% έως 30%. Σε δύο εκατομμύρια εκατό χιλιάδες υπολογίζει ο κ. Γιώργος Ρωμανιάς τους ανέργους.

Την ίδια στιγμή, οι μισθοί, οι κοινωνικές δαπάνες, οι συντάξεις, οι δαπάνες για την υγεία κ.λπ. μειώνονται δραματικά και η Κυβέρνηση δείχνει αδύναμη να στηρίξει την ελληνική κοινωνία. Καταργεί κάθε έννοια του κράτους πρόνοιας, προκειμένου να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις των δανειστών μας, οδηγώντας ολόένα και περισσότερους συμπατριώτες μας στη φτώχεια και την ανέχεια.

Επιπροσθέτως, το γενικότερο αρνητικό κλίμα επιτείνει το γεγονός ότι με βάση τα στοιχεία της έκθεσης το επίπεδο ζωής των πολιτών θα μειωθεί κατά 50% συγκριτικά με το 2008, εξαιτίας των αλλεπάλληλων μειώσεων σε μισθούς και συντάξεις και των αυξανόμενων φορολογικών επιβαρύνσεων.

Ήδη ο δείκτης που αφορά τη σχέση των πραγματικών μισθών στη χώρα μας έναντι του μέσου όρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει υποχωρήσει δραματικά φθάνοντας στα επίπεδα του 1980.

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

Με βάση τα ανωτέρω, ερωτάσθε, κύριε Υπουργέ:

Πρώτον, αντιλαμβάνεστε την αναγκαιότητα για σχεδιασμό και άσκηση πολιτικών, οι οποίες αντί να ματώνουν περαιτέρω την ελληνική κοινωνία, να υπηρετούν το στόχο της στήριξης και ενίσχυσης των σκληρά πληττόμενων Ελλήνων πολιτών;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνοτομεύετε, κύριε συνάδελφε.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Δεύτερον, εξετάζετε την καθιέρωση, ευρύτερα, του ελάχιστου εγγυημένου εισοδήματος ενόψει της τρομακτικής αύξησης της ανεργίας και των χιλιάδων οικογενειών χωρίς κανένα εισόδημα, όπως επίσης και των ανασφάλιστων χιλιάδων υπερηλίκων οι οποίοι με την εφαρμογή του ν.4093/2012 οδηγούνται σε εξόντωση;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Κυρίτη, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά για να αναπτύξετε την ερώτησή σας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΗΣ: Και λίγο παραπάνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τη σχετική ανοχή δεν θα σας τη στερήσουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΗΣ: Κύριε Υπουργέ, η χώρα μας τα τελευταία χρόνια διέρχεται μια πρωτοφανή σε ένταση και σε διάρκεια κρίση που έχει πλήξει ιδιαίτερα τους οικονομικά ασθενέστερους.

Με βάση τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, πάνω από το 20% του πληθυσμού βρίσκεται σε κίνδυνο ακραίας φτώχειας. Ωστόσο, η κρίση ανέδειξε την ανεπάρκεια των μηχανισμών κοινωνικής προστασίας που αποδείχθηκαν αναποτελεσματικοί και χωρίς ουσιαστική στόχευση. Οι κοινωνικές παροχές, που υπήρχαν, δεν κατάφεραν να δημιουργήσουν ένα ισχυρό δίκτυ ασφαλείας για την προστασία των πλέον ευπαθών ομάδων. Τα μέτρα στήριξης τους αποδείχθηκαν αποσπασματικά, ασύνδετα και εφαρμόστηκαν χωρίς ουσιαστικό συντονισμό.

Η αναδιοργάνωση του συστήματος κοινωνικής προστασίας δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς την καθιέρωση του ελάχιστου εγγυημένου εισοδήματος, που θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις αξιοπρεπούς διαβίωσης, ιδιαίτερα αυτών που απειλούνται από ακραία φτώχεια. Το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα αποτελεί στοχευμένη κοινωνική παροχή που χορηγείται με εισοδηματικά κριτήρια και συνδυάζεται με δράση κοινωνικής επανένταξης και παροχές, όπως για παράδειγμα υπηρεσίες ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, πρόσβαση σε μέσα μεταφοράς.

Η Ελλάδα, με καθυστέρηση πολλών ετών σε σχέση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, θέσπισε με τον ν. 4093/2012 ένα πολιτικό πρόγραμμα ελάχιστου εγγυημένου εισοδήματος προϋπολογισμού 20 εκατομμυρίων ευρώ από την 1^η Ιανουαρίου του 2014. Το πρόγραμμα θα εφαρμοστεί σε δύο περιοχές της επικράτειας με διαφορετικά κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά.

Ωστόσο, οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι διαδικασίες ένταξης στο πρόγραμμα, η βάση υπολογισμού, το ύψος του ελάχιστου εγγυημένου εισοδήματος και οι περιοχές που θα μετασχούν στο πρόγραμμα θα οριστούν με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργείων Εργασίας και Οικονομικών. Μέχρι στιγμής, όμως, η υπουργική απόφαση δεν έχει εκδοθεί. Ωστόσο, τα υψηλά ποσοστά ανεργίας καθιστούν αναγκαία την επίτευξη των διαδικασιών για την εφαρμογή του προγράμματος.

Σας ερωτώ, λοιπόν, κύριε Υπουργέ: Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα για την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης; Σε ποια φάση βρίσκονται οι διαδικασίες για την έκδοσή της; Ποιες οι γενικές κατευθύνσεις που θα περιλαμβάνει;

Έχει συσταθεί η ειδική επιτροπή που θα επεξεργαστεί τις επιμέρους ρυθμίσεις;

Μπορείτε να δεσμευτείτε, κύριε Υπουργέ, ότι θα υπάρξει έγκαιρος προγραμματισμός για να εφαρμοστεί το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για πέντε λεπτά.

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

Με τις δύο ερωτήσεις τίθεται το μεγάλο θέμα που έχει ανακύψει από τη συνεχιζόμενη, παραπεταμένη κρίση, η οποία έχει προκαλέσει πλείστα όσα προβλήματα, κυρίως στους αδύναμους, δηλαδή σε ένα σημαντικό ποσοστό της κοινωνίας μας.

Θέλω να πω ότι προβλήματα που έχουν να κάνουν με το κράτος πρόνοιας υπήρχαν πάντα. Και την περίοδο της ευημερίας υπήρχαν άνθρωποι οι οποίοι δεν ετύγχαναν της κοινωνικής προστασίας. Όμως, ήταν μεμονωμένες κοινωνικές ομάδες και ζητήματα τα οποία αντιμετωπίζονταν με διάφορους τρόπους.

Σήμερα έχουμε ένα κορυφαίο ζήτημα: Να αντιμετωπίσουμε τα φαινόμενα ακραίας φτώχειας. Βεβαίως, το πρόβλημα συνδυάζεται και με την ανεργία, συνδυάζεται με όλες τις κοινωνικές πολιτικές, τις πολιτικές προστασίας και την ίδια την κοινωνία.

Θα αναφερθώ επιγραμματικά στην πρωτομιλία μου στις πολιτικές που εφαρμόζονται, τους σχεδιασμούς, αλλά και την ανάγκη να συνεργαστούμε, προκειμένου να προχωρήσουμε παρακάτω.

Πρώτα απ' όλα, να σας πω ότι εκπονήσαμε ένα διετές σχέδιο για την απασχόληση για να αξιοποιήσουμε τα υπόλοιπα του ΕΣΠΑ, την νέα πρωτοβουλία από την Ευρωπαϊκή Ένωση «Εγγύηση για τη νεολαία», τους πόρους του ΣΕΣ και ασφαλώς τους εθνικούς πόρους, προκειμένου να ενισχύσουμε τις ενεργητικές πολιτικές απασχόλησης, πέρα από τα επιδόματα ανεργίας.

Το πρώτο πρόγραμμα κιάλας της κοινωφελούς εργασίας, το οποίο ψήφισε η Βουλή των Ελλήνων τον Απρίλιο για πενήντα χιλιάδες θέσεις εργασίας, ξεκινάει σήμερα με δέκα χιλιάδες υποχρεωτικής εκπαίδευσης, οι οποίοι θα πρέπει από σήμερα μέχρι 11 Οκτωβρίου να υποβάλουν τις αιτήσεις τους προκειμένου να απασχοληθούν στους δήμους και στις περιφέρειες. Θα ακολουθήσουν άλλες τρεις προκηρύξεις τις αμέσως επόμενες μέρες και εβδομάδες για να καλύψουμε τον αριθμό των πενήντα χιλιάδων.

Δεν είναι, όμως, μόνο αυτό. Είναι το πρόγραμμα για τους δύο χιλιάδες διακόσιους απόφοιτους τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, που εξαντλήθηκε μέσα σε τρεις μέρες. Αυτό δείχνει ότι θα πρέπει το είκοσι χιλιάδες, που έχουμε βάλει ως στόχο, να το εξαντλήσουμε με νέες προκηρύξεις, διότι είναι ένα πρόγραμμα που το ζητάει και η επιχειρηματικότητα και οι άνεργοι. Είναι πολύ καλό. Είναι είκοσι επτά μήνες απασχόληση.

Αναφέρω αυτά τα δύο απ' όλο το διετές σχέδιο που έχει μέσα διάφορες δράσεις, για να αντιμετωπίσουμε και να ανασχεύουμε την ανεργία –και το τονίζω ξανά– με ενεργητικές πολιτικές. Το δεύτερο είναι ότι επιμένουμε, παρά την κρίση, ως χώρα να διατηρούμε αναμορφούμενες, βεβαίως, κοινωνικές πολιτικές προστασίας.

Κατ' αρχάς, θα αναφερθώ στην οικογένεια. Ο νέος θεσμός των επιδομάτων τέκνων, που ψήφισε η Βουλή των Ελλήνων με το ν. 4093, είναι πραγματικά ένα στοχευμένο πρόγραμμα που αφορά τις αδύναμες οικογένειες, διότι είναι με εισοδηματικά κριτήρια από το πρώτο παιδί. Και αυτό συμβαίνει για πρώτη φορά στην Ελλάδα. Πάντα μιλούσαμε μόνο για τις πολυμελείς οικογένειες, οι οποίες, βέβαια, έχουν πρόσθετη στήριξη –διότι ειδικό επίδομα τριτέκνων και πολυτέκνων. Μέχρι στιγμής έχουν γίνει πάνω από εξακόσιες πενήντα χιλιάδες αιτήσεις για ένταξη στο πρόγραμμα. Μέχρι 4 ή 7 Οκτωβρίου –ανάλογα αν υπάρξει απεργία– θα καταβληθούν και η πρώτη και η δεύτερη δόση –διότι ορισμένοι έχουν πάρει την πρώτη δόση– για τετρακόσιες σαράντα πέντε χιλιάδες οικογένειες, κάτι πάρα πολύ σημαντικό με την έναρξη, μάλιστα, της σχολικής χρονιάς που είναι αυξημένες οι ανάγκες για όλες τις οικογένειες. Δικαιούχοι είναι ασφαλισμένοι όλων των ταμείων και μη. Δεν υπάρχει κανείς που να μην είναι δικαιούχος. Αρκεί, για παράδειγμα, να έχει ο τρίτεκνος εισόδημα 45.000 ευρώ και κάτω ή να είναι πολύτεκνος, ανάλογα και με τα παιδιά, που προσδιορίζεται από το νόμο.

Επιμένουμε, λοιπόν, σε αυτό. Και δεν είναι κατάρρευση. Αυτό είναι μια στοχευμένη ανακατανομή. Είναι σημαντικό ποσό. Πρόκειται για 650 εκατομμύρια. Θα είναι ενισχυμένο, βεβαίως, εφόσον υπάρξει ανάγκη –αν ο αριθμός είναι μεγαλύτερος– και με άλλα ποσά μέχρι τα 750 εκατομμύρια. Πάω σε ένα δεύτερο που έχει να κάνει με τους παιδικούς σταθμούς: Είδατε που λέγαμε ότι δεν θα μπει κανένα παιδί, δεν θα γίνει τίποτα κ.λπ.. Ενισχύσαμε μέσα από το ΕΣΠΑ εβδομήντα μία χιλιάδες οικογένειες να εντάξουν τα παιδιά τους στους παιδικούς σταθμούς. Και, βεβαίως, είναι πολύ περισσότερα τα οποία πρέπει να καλύψουν οι ίδιοι οι δήμοι.

Θα πάω στην τρίτη ηλικία. Εκτός από το ότι ολοκληρώθηκε τώρα, μέσα στο Σεπτέμβριο, η διαδικασία ένταξης των Κέντρων Ημερήσιας Φροντίδας Ηλικιωμένων και των ΚΔΑΠ για τα παιδιά με αναπηρία στο πρόγραμμα, για να έχει απρόσκοπτη χρηματοδότηση, έχουμε την τιμή σήμερα, ως Βουλή των Ελλήνων, να συζητήσουμε την αναβάθμιση του προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι» που αφορά τους ανήμπορους.

Δεν θέλω να επεκταθώ παρακάτω. Θα τα πω και στην ομιλία μου για την τροπολογία. Θέλω να πω μόνο ότι η θεσμοθέτηση με το ν. 4093 του ελάχιστου εγγυημένου εισοδήματος ήταν μια καίρια πολιτική πρωτοβουλία και καινοτομία για την Ελληνική Βουλή και για την Κυβέρνηση, γιατί πραγματικά μπορεί, εφόσον το θεσμοθετήσουμε σωστά και με τις απαραίτητες αποφάσεις, να δώσει απάντηση στο ερώτημα, όλοι αυτοί που δεν αντιμετωπίζονται και δεν προστατεύονται από το υπάρχον σύστημα κοινωνικής προστασίας, πού μπορούν την κεφαλή κλίνας. Δηλαδή, το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα, το οποίο δεν είναι μόνο οικονομική ενίσχυση, αλλά είναι ουσιαστικά ελάχιστη εγγύηση διαβίωσης, γιατί αφορά και παροχή υπηρεσιών και είναι ασφαλώς απαραίτητη προστασία για τη διαβίωση, θα δούμε πώς θα θεσμοθετηθεί, με ποιον τρόπο, ούτως ώστε να αποτελέσει το δίκτυο ασφαλείας για όλους εκείνους οι οποίοι δεν ακουμπούν σε κανένα από τα πολλά

προγράμματα που λειτουργούν στον τόπο μας.

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

Θα αναφερθώ αναλυτικά στη δευτερομιλία μου ουσιαστικά μόνο για το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα και την εφαρμογή του. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τον λόγο έχει ο κ. Αβραμίδης για τρία λεπτά.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, είμαι ένας από τους τρεις Βουλευτές που ως άνεργοι εκλέχθηκαν στο Ελληνικό Κοινοβούλιο και είμαι σε θέση προσωπικά να γνωρίζω τα ζητήματα, να τα έχω βιώσει, αλλά και να ζω στη Δυτική Θεσσαλονίκη που ονομάζεται και από το Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης ως πρωτεύουσα της ανεργίας.

Δυστυχώς, αυτά τα οποία μας είπατε, παρ' όλο που έχουν κάποια καλά σημεία, δεν λύνουν το πρόβλημα. Δηλαδή, για τους δέκα χιλιάδες που μας είπατε ότι θα ξεκινήσει σήμερα η διαδικασία πρόσληψής τους είναι ουσιαστικά σαν να μιλούμε για δέκα μέρες νέων ανέργων. Κάθε μέρα είναι πάνω από χίλιοι οι άνεργοι. Δηλαδή, ουσιαστικά μας λέτε για μια επιβράδυνση του ρυθμού της ανεργίας και όχι μείωσή της.

Βεβαίως, πρέπει να υπάρξει το εγγυημένο εισόδημα και να επεκταθεί. Και αυτό δεν πρέπει να γίνει μόνο πιλοτικά. Δηλαδή, σε μία περιοχή θα στηριχθούν και στην άλλη θα πρέπει να πεθάνουν από την πείνα; Αυτό αποτελεί ένα εισόδημα αξιοπρέπειας, το οποίο υποστηρίξαμε από τη δεκαετία του '90.

Η παντελής έλλειψη πολιτικών ενίσχυσης της απασχόλησης, λοιπόν, αποκαλύπτει τελικά την απουσία κεντρικού σχεδιασμού, πραγματικού ενδιαφέροντος για την κοινωνία και την ελληνική οικονομία.

Για να εξέλθει, κύριε Υπουργέ, η χώρα από την κρίση δεν αρκεί η παρακολούθηση των οικονομικών δεικτών. Η μείωση του ελλείμματος του προϋπολογισμού, η πολιτική της βίαιης προσαρμογής δεν λαμβάνουν υπ' όψιν το κοινωνικό κόστος και την προοπτική της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας. Δεν είναι μόνο η εξαθλίωση του εργαζόμενου και της ελληνικής οικογένειας, η οποία τελικά, όπως γνωρίζετε πολύ καλά, έχει αναλάβει το ρόλο του κοινωνικού κράτους. Έχει υποκαταστήσει το κράτος η πυρηνική ελληνική οικογένεια, η οποία αιμορραγεί παράλληλα με την άκρατη φορολογική πολιτική. Είναι οι συντάξεις των παππούδων και των γιαγιάδων που στηρίζουν παιδιά και εγγόνια και από την άλλη, γνωρίζετε πολύ καλά ότι οι άνεργοι, χωρίς κανένα εισόδημα, σήμερα φορολογούνται με βάση τη λογική του τεκμαρτού εισοδήματος.

Το μέλλον, δυστυχώς, προδιαγράφεται δυσόιωνα, τόσο από τις προβλέψεις του ΙΝΕ και της ΓΣΕΕ, όσο και από τις αναφορές των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ακατάπαυστη φυγή του εργατικού δυναμικού, που είναι επιστημονικό προσωπικό υψηλής εξειδίκευσης, μία νεομετανάστευση, μειώνει τις παραγωγικές δυνατότητες της χώρας και υποσκάπτει δραματικά το μέλλον μας.

Γνωρίζετε τις δηλώσεις του Προέδρου της Ομάδας Σοσιαλιστών και Δημοκρατών στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κ. Χάνες Σβόμποντα, ο οποίος υπογράμμισε ότι αυτό που ενδιαφέρει είναι να μειώνεται η ανεργία και να αυξάνεται η απασχόληση, ότι αυτό είναι το κατ' εξοχήν κριτήριο για την έξοδο από την κρίση στην Ελλάδα, δηλαδή η αύξηση της απασχόλησης και αυτό θα πρέπει να είναι βασική προϋπόθεση της Ελληνικής Προεδρίας.

Βεβαίως, δεν είναι μόνο ότι τα λέει ο κ. Σβόμποντα, αλλά για κάθε χεφφρονα άνθρωπο που κατανοεί την πολιτική, την πραγματικότητα, οι πολιτικές ενίσχυσης της απασχόλησης είναι το ζητούμενο.

Η απάντηση που περιμένουμε από εσάς, κύριε Υπουργέ, είναι η ανάληψη συγκεκριμένων πολιτικών που να αυξάνουν την απασχόληση, να μειώνουν την ανεργία, αλλά και να δημιουργούν αυτό το δίκτυο κοινωνικής προστασίας.

Τέλος θα ήθελα να ρωτήσω εάν, πέρα από αυτά τα οποία μας είπατε, προτίθεστε να φέρετε κάποιο νομοσχέδιο προσεχώς για τη ριζική αντιμετώπιση, από την μεριά της κοινωνίας, του προβλήματος της ανεργίας και των πολιτών, των οικογενειών χωρίς κανένα εισόδημα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Κυρίτσης για τρία λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΗΣ: Κύριε Υπουργέ, είναι θετικά τα όσα μας είπατε.

Η εφαρμογή του προγράμματος, όμως, έστω και καθυστερημένα, στη χώρα μας αποτελεί βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση. Ως Δημοκρατική Αριστερά -το γνωρίζετε αυτό- εμμένουμε στην ανάγκη εφαρμογής του ελάχιστου εγγυημένου εισοδήματος, που θα λειτουργήσει ενάντια στη φτώχεια και τον κοινωνικό αποκλεισμό. Μάλιστα, είχαμε ζητήσει και την επίσχευση των διαδικασιών, ούτως ώστε να εφαρμοσθεί πιλοτικά εντός του 2013.

Το πρόγραμμα αποτελεί μια σημαντική ευκαιρία να αναδιοργανώσουμε το σύστημα κοινωνικής προστασίας στη χώρα μας προς όφελος των κοινωνικά ασθενέστερων. Αυτό προϋποθέτει ότι θα υπάρξει προσεκτικός συντονισμός στην υλοποίησή του, ο μέγιστος δυνατός συντονισμός και γνώση των εμπλεκόμενων φορέων, ευέλικτες διοικητικές δομές και συνεχής παρακολούθηση. Άλλωστε, το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα δεν αποτελεί παθητικό μέτρο αντιμετώπισης της φτώχειας -το είπατε κι εσείς αυτό- αλλά συνδυάζεται με πολιτικές κοινωνικής και οικονομικής επένταξης.

Βέβαια, είναι πολλά τα ζητήματα που δεν έχουν ακόμη διευκρινισθεί. Σύμφωνα με τις μέχρι στιγμής ανακοινώσεις του Υπουργείου, το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα θα επιδιώξει τη συγκέντρωση πενήντα περίπου προνοιακών παροχών σε ένα ενιαίο επίδομα. Εμείς, κύριε Υπουργέ, πιστεύουμε ότι θα πρέπει να λειτουργήσει συμπληρωματικά και ενισχυτικά σε σχέση με τις υφιστάμενες κοινωνικές παροχές.

Επίσης, δεν έχει διευκρινισθεί το όριο του εγγυημένου εισοδήματος. Στη Γερμανία το όριο έχει ορισθεί στα 1.113 ευρώ, στη Γαλλία στα 966 ευρώ και στην Πορτογαλία στα 528 ευρώ. Θα επικαλεστώ μια μελέτη του καθηγητή κ. Ματσαγγάνη, που προσδιορίζει το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα στο ύψος του επιδόματος ανεργίας για έναν άνθρωπο, ενώ για ένα ζευγάρι με δύο παιδιά το προσδιορίζει στα 972 ευρώ.

Σε κάθε περίπτωση, οφείλουμε να διασφαλίσουμε την επιτυχία του προγράμματος και να επισπεύσουμε τις διαδικασίες γενίκευσης της εφαρμογής του, προκειμένου το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα να λειτουργήσει προς όφελος όσων απειλούνται με ακραία φτώχεια. Κάτι τέτοιο είναι αναγκαίο για τη χώρα μας, όπου η κοινωνική συνοχή ολόένα και περισσότερο απειλείται από τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης.

Πέραν, λοιπόν, του πιλοτικού προγράμματος, σκέφτεστε, κύριε Υπουργέ, να επιταχύνετε τις διαδικασίες για τη γενικευμένη εφαρμογή του ελάχιστου εγγυημένου εισοδήματος και από πότε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

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

Κατ' αρχάς, να πω ότι δέχομαι τη δημιουργική κριτική του κυρίου Κυρίτση, της οποίας άλλωστε είμαι οπαδός και έτσι πολιτεύθηκα εννιά χρόνια ως Βουλευτής σε αυτήν την Αίθουσα.

Δεν μπορώ, ωστόσο, να αποδεχθώ και τη μηδενιστική αντίληψη, η οποία διακατέχει τον κύριο συνάδελφο των Ανεξαρτήτων Ελλήνων, ο οποίος πολύ σωστά επικαλέστηκε την αντίληψη των Ευρωπαίων σοσιαλιστών και σοσιαλδημοκρατών για τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να κινηθεί η Ευρώπη το επόμενο διάστημα, προκειμένου να αντιμετωπίσει το μεγάλο πρόβλημα της ανεργίας και της υποαπασχόλησης.

Βεβαίως, δεν την αποδέχομαι και για έναν άλλο λόγο, ότι δεν έχει ψηφίσει ούτε την πρωτοβουλία για το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα ούτε την πρωτοβουλία για το πρόγραμμα κοινωφελούς εργασίας ούτε άλλες πρωτοβουλίες, που μπορεί να μην είναι αρκετές -και το δέχομαι, γιατί δεν μπορούμε να αντιμετωπίζουμε με ένα μεμονωμένο πρόγραμμα το πρόβλημα- αλλά είναι θετικές και σε μια κατεύθυνση που πρέπει να ενισχυθεί. Εγώ, λοιπόν, καλώ όλους τους συναδέλφους να συνδράμουν την προσπάθεια ενίσχυσης ακριβώς αυτής της προοπτικής, προκειμένου να έχουμε καλύτερα αποτελέσματα.

Για το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα, θα πρέπει να πούμε ακριβώς ότι θα πρέπει να αποτελέσει το δίκτυ ασφαλείας για την αντιμετώπιση της ακραίας φτώχειας, για τους ανθρώπους που δεν έχουν αποκούμπι από άλλη πολιτική-συμπληρωματικά δηλαδή- να καλύψει τουλάχιστον μέρος του εισοδήματος, όπως αυτό προσδιορίζεται από το όριο φτώχειας. Αυτό ισχύει για την πρώτη φάση τουλάχιστον, ανάλογα και με τα δημοσιονομικά δεδομένα.

Εννοείται ότι στην εξέλιξη του θα πρέπει να έχει όσο το δυνατόν περισσότερο αυξημένο οικονομικό στοιχείο, χωρίς όμως αυτό να αποτελεί αντικίνητρο για την κοινωνική επανένταξη και την προσπάθεια εξεύρεσης εργασίας. Σε καμία περίπτωση –και το ξεκαθαρίζουμε αυτό– δεν μπορεί να αποτελέσει αντικίνητρο. Θα πρέπει, όμως, να συνδυαστεί και με άλλες παροχές, οι οποίες έχουν να κάνουν με την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη –ο άπορος και η ιατροφαρμακευτική του περίθαλψη- και βεβαίως με παροχές, όπως το «Βοήθεια στο Σπίτι» και άλλες που επεξεργαζόμαστε στο Υπουργείο.

Δεν έχουμε καθυστερήσει για την ΚΥΑ, το Νοέμβριο είναι το όριο. Το πρόβλημα είναι να δούμε πώς ακριβώς θα κουμπώσει με το υπάρχον σύστημα, ούτως ώστε να κάνουμε την αξιολόγηση στο πιλοτικό. Δεν υπάρχει ανάγκη να αντικατασταθούν αυτά που είπατε. Κάποια μεμονωμένα, ούτως ή άλλως, έχουν καλυφθεί από το επίδομα τέκνου. Υπήρχε παλιά το επίδομα απροστάτευτου τέκνου, το οποίο είναι μέχρι 2.400 εισόδημα. Εισομοθετήσαμε τώρα το επίδομα τέκνου με υψηλότερο εισοδηματικό κριτήριο. Άρα, ουσιαστικά αυτό έχει γίνει ανενεργό, δεν χρειάζεται.

Θα προσπαθήσουμε, λοιπόν, να έχουμε μία πιλοτική εφαρμογή, η οποία θα μας δώσει τέτοια στοιχεία αξιολόγησης που να εφαρμοστοί καθολικά το 2015 με έναν ολοκληρωμένο τρόπο. Βεβαίως, το πρόβλημα που θέτετε και οι δύο για την εφαρμογή του προγράμματος καθολικά από το 2014 έχει να κάνει, κατά την άποψή μου, και με το δημοσιονομικό. Εγώ δεν έχω καμμία αντίρρηση, εφόσον υπάρχουν οι πόροι, να το εφαρμόσουμε από τον Οκτώβριο. Ο νόμος που ισχύει βεβαίως μιλάει για 1-1-2014 πιλοτικά. Εάν αναληφθεί πρωτοβουλία και από τα Κόμματα που το ψήφισαν και από τα κόμματα που δεν το ψήφισαν και υπάρξει μία θεσμική παρέμβαση σε άλλο επίπεδο, ούτως ώστε να δοθεί η δυνατότητα, με συνεννόηση των κομμάτων, όχι να μη το ψηφίσουμε και ύστερα να ερχόμαστε να ζητούμε τα ρέστα...

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Αυτό είναι ανεξάρτητο νομοσχέδιο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Όχι, δεν είναι ανεξάρτητο. Καθώς να αναλαμβάνει τις ευθύνες του εδώ μέσα.

Προχωρούμε, λοιπόν, σε μία συνεννόηση –και τότε δεν θα είναι ανεξάρτητο– να πούμε ότι οι ανάγκες δεν είναι το 2015, δεν μετρίθενται. Οι ανάγκες είναι το 2014, οι ανάγκες είναι το 2013 και άρα μέσα από τη συνεννόηση να βρούμε τρόπους και με την ευκαιρία της δημιουργίας πλεονάσματος –εάν υπάρξει– ούτως ώστε να καλύψουμε περισσότερες περιοχές. Μπορεί να μην έχει καθολική εφαρμογή, αλλά να καλύψουμε περισσότερες περιοχές από αυτές που προβλέπονται. Να καλύψουμε περισσότερο κόσμο. Αυτό θα ήταν μία θετική συμβολή των πολιτικών δυνάμεων κι αυτό καλώ τις πολιτικές δυνάμεις σε αυτήν την Αίθουσα και όλους τους Βουλευτές που είναι υπεύθυνοι να πράξουν.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ.

Θα συζητηθεί τώρα η πρώτη 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.

Στην ερώτηση θα απαντήσει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Χρυσόχοϊδης.

Ο συνάδελφος κ. Λαμπρόπουλος έχει τον λόγο για δύο λεπτά για να αναπτύξει την ερώτησή του.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, όπως είναι γνωστό, το 2007 εδω στην Βουλή κυρώθηκε η σύμβαση για την κατασκευή του δρόμου Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα στη Μεσσηνία.

Όλοι τότε και σχεδόν όλα τα κόμματα χαιρέτισαν την κατασκευή αυτού του δρόμου ως ένα μεγάλο αναπτυξιακό έργο για ολόκληρη τη Δυτική Ελλάδα, όχι μόνο για το Νομό Μεσσηνίας ή για το Νομό Ηλείας, αφού θα συνδέει τη Μεσσηνία με το κυριότερο λιμάνι, είσοδο-έξοδο προς την Ευρώπη, αλλά και μέχρι τα Ιωάννινα. Ένας οδικός άξονας που θα συνδέει το νότιο με το βορρά.

Το 2009, όμως, οι τράπεζες σταμάτησαν να χρηματοδοτούν αυτό το μεγάλο αναπτυξιακό έργο με την οικονομική κρίση που ξέσπασε διεθνώς. Γιατί προφανώς έβλεπαν ότι θα κερδίσουν λιγότερα απ' ό,τι είχαν υπολογίσει. Από τότε άρχισαν οι συζητήσεις, όπου ζητούσαν και αποζημίωση και να σταματήσει ο δρόμος στην Πάτρα. Εμείς μιλάμε για ανάγκη ανάπτυξης της περιοχής και όταν μιλάμε για ανάπτυξη δεν μπορούμε να μην κάνουμε κάθε προσπάθεια για να γίνει αυτός ο δρόμος.

Γνωρίζω, κύριε Υπουργέ, ότι καταβάλλετε πολύ μεγάλη προσπάθεια, που ίσως τα προηγούμενα χρόνια –από το 2009 μέχρι πρότινος– δεν είχε καταβληθεί. Το γνωρίζω προσωπικά αυτό και έχουμε κουβεντιάσει πάνω σε αυτό.

Πιστεύω ότι θα κάνετε το παν, αυτή η σύμβαση να υπάρξει και ο δρόμος να γίνει μέχρι την Τσακώνα. Θα έχουμε όλοι μας –και εσείς προσωπικά που σας έχει τύχει να είσαστε σήμερα σε αυτήν τη θέση– συμβάλει στην ανάπτυξη ολόκληρης της Δυτικής Ελλάδας.

Θα μας κρίνουν οι επόμενες γενιές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Υπουργέ, έχειτε τον λόγο για τρία λεπτά.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ζήτημα της δημιουργίας υποδομών στη χώρα είναι μία υπόθεση που συζητάμε τα τελευταία σαράντα χρόνια με αφορμή και τα προγράμματα των κοινοτικών πόρων με τα οποία ενισχύεται η χώρα.

Υπάρχει μία μεγάλη –οφείλω να πω– προσπάθεια από όλα τα κόμματα μέσα στη Βουλή –και από τα κυβερνητικά κόμματα που κυβερνήσαν τον τόπο τα μεταπολιτευτικά χρόνια– ούτως ώστε να ολοκληρωθούν οι υποδομές στη χώρα.

Συζητούσα προηγουμένως φιλικά με τον κ. Γλέζο και μου επισημάνει κάτι το οποίο πραγματικά και εγώ προσωπικά χρώνια πολλά επισημαίνω και στις μεταξύ μας συζητήσεις, ότι αφήσαμε ορισμένες υποδομές ως μεγάλες πολιτικές επιλογές πίσω, όπως είναι για παράδειγμα ο σιδηρόδρομος, σε μια χώρα δύσβατη και ορεινή, όπως είναι η Ελλάδα. Κάναμε μία επιλογή κυρίως για να ενισχύσουμε τις οδικές μεταφορές, είτε επιβατικές είτε εμπορευματικές. Αυτό βεβαίως έχει και το κόστος του, κόστος οικονομικό, κόστος κοινωνικό, κόστος πολιτικό, κόστος συνολικά εθνικό ή και ωφέλεια αντίστοιχα θα έλεγα.

Ωστόσο, είναι μία επιλογή η οποία αυτήν τη στιγμή για να ολοκληρωθεί απαιτεί πόρους, έχει ως συνέπεια τη μόλυνση του περιβάλλοντος και έχει περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Νομίζω ότι είναι στιγμή να αναστοχαστούμε και να ανασχεδιάσουμε, κυρίως για να ενισχύσουμε σημαντικά το σιδηρόδρομο της χώρας, ο οποίος αυτήν τη στιγμή ακόμα δεν έχει ολοκληρώσει το βασικό του άξονα. Για το λόγο αυτό, ήδη αυτήν τη στιγμή –για να καλύψω αυτό το κεφάλαιο που ξεκίνησα– γίνεται μία προσπάθεια να ολοκληρωθεί ο κεντρικός σιδηροδρομικός άξονας της χώρας, ούτως ώστε να συνδεθεί με τα λιμάνια και στη συνέχεια με τα μεγάλα εμπορευματικά κέντρα της Ευρώπης, προκειμένου ο σιδηρόδρομός μας να γίνει ο διαβιβάστης εμπορευμάτων, ο μετακομιστής εμπορευμάτων από τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη προς την Κεντρική Ευρώπη.

Σε ό,τι αφορά τους αυτοκινητόδρομους θα ήθελα να πω το εξής: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ έχουμε μία περιπέτεια, περιπέτεια οικονομική, περιπέτεια τεχνική, περιπέτεια μεγάλων καθυστερήσεων που οφείλεται στην κρίση. Είναι γνωστό ότι τα έργα σταμάτησαν το 2010 και το 2011 λόγω της αδυναμίας δαμισμού τους και λόγω αδυναμίας ρευστότητας με αποτέλεσμα σήμερα να βρισκόμαστε προ μιας νέας απόφασης προκειμένου να επανεκκινήσουν ολοκληρωτικά. Το έργο του Μορέα, που αφορά τη δική σας περιοχή, κύριε Λαμπρόπουλε, είναι ένα έργο πραγματικά πολύ σημαντικό που έχει μειώσει αρκετά το χρόνο της μετάβασης από την Αθήνα στην Καλαμάτα, αλλά και έχει αυ-

έχσει σημαντικά την ασφάλεια των επιβαινόντων σε αυτοκίνητα. Πρέπει να πω ότι είναι -σε γενικές γραμμές- σε καλούς ρυθμούς ανάπτυξης αυτό το έργο. Τα υπόλοιπα σταμάτησαν.

Θα μου δώσετε λίγο χρόνο ακόμα, κύριε Πρόεδρε; Θα τελειώσω γρήγορα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Εντάξει, δεν σας διέκοψα, αλλά συντομεύετε παρακαλώ.

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

Τα έργα λοιπόν σταμάτησαν για τους λόγους που σας ανέφερα και βρισκόμαστε προ της επανεκκίνησής τους. Υπάρχουν πάρα πολλά προβλήματα για τα οποία δυστυχώς ευθύνεται και το δημόσιο, πέραν όλων των άλλων, που έχουν να κάνουν με την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων, με την έλλειψη δανειοθαλάμων, με τις καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις. Υπάρχουν πάρα πολλά προβλήματα λόγω της μελετητικής ανωριμότητας που έχουν τα έργα και ταυτόχρονα πάρα πολλά προβλήματα, κυρίως χρηματοδοτικά, από την πλευρά των επιχειρήσεων και των τραπεζών.

Για να μην σας κουράζω, όμως, αυτό που έχει σημασία είναι τι θα γίνει αύριο. Θέλω να σας πω σε σχέση με τον άξονα αυτό, κύριε συνάδελφε, κύριε Λαμπρόπουλε, ότι αύριο ξεκινάει μια προσπάθεια κατασκευής του δρόμου. Πολύ σύντομα θα τη συζητήσουμε στη Βουλή. Δεν θέλω να προσδιορίσω τον ακριβή χρόνο ούτε να προβώ σε ανακοινώσεις. Θέλω όμως σε αυτήν την Αίθουσα να σας πω ότι γίνεται μία τιτάνια προσπάθεια σε πολλά πεδία: στο τραπεζικό πεδίο, στο πεδίο των διαπραγματεύσεων με τους παραχωρησιούχους και τους κατασκευαστές, στο ευρωπαϊκό πεδίο και συγκεκριμένα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου δίνεται μια πραγματικά μεγάλη μάχη, προκειμένου να καταλήξουμε στην απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της Ολομέλειας των Επιτρόπων, που θα δώσουν το πράσινο φως για την επανέναρξη των έργων.

Θέλω να σας πω ότι έχει αποφασιστεί, το έργο Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος να γίνει τμηματικά, διότι υπάρχουν χρηματοδοτικά αλλά και περιβαλλοντικά και τεχνικά προβλήματα. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι ορισμένες περιβαλλοντικές μελέτες που αφορούσαν το κομμάτι στο οποίο αναφερόμαστε και που αντιστοιχεί στο Δήμο Ζαχάριω, έχει ακυρωθεί με αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας κατόπιν προσφυγής κατοίκων. Υπάρχουν και πολλά άλλα προβλήματα, να μην σας κουράζω.

Σημασία έχει το εξής, ότι σύντομα στην Αίθουσα αυτή θα συζητήσουμε για όλες αυτές τις μεγάλες εθνικές αναπτυξιακές επιλογές, έτσι ώστε το επόμενο χρονικό διάστημα να ξαναρχίσουν τα έργα, τα οποία θα δώσουν πάρα πολλές θέσεις απασχόλησης και ταυτόχρονα θα δημιουργήσουν σημαντικές υποδομές στη χώρα που είναι αναγκαίες για την ανάπτυξή της.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, κύριε Λαμπρόπουλε, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, χαίρετιζω με πολύ μεγάλη ευχαρίστηση την αναφορά σας και το πόσο σταθήκατε στο θέμα του σιδηροδρόμου.

Εμείς είμαστε ένας Νομός που υπήρχε επί εκατό και πλέον χρόνια ο σιδηρόδρομος. Έγινε μάλιστα και εκσυγχρονισμός της γραμμής από την Κόρινθο μέχρι την Καλαμάτα με κοινοτικά χρήματα και ο σιδηρόδρομος έχει σταματήσει.

Θέλουμε -όχι απλώς θέλουμε, αλλά επιθυμούμε διακαώς- όλοι, οι φορείς, οι πάντες- να λειτουργήσει ξανά ο σιδηρόδρομος, ο οποίος έχει μια ιστορία με το νομό, με την παραγωγή, με την ανάπτυξή του. Και είναι μια ευκαιρία σήμερα να ξαναξεκινήσουμε τη λειτουργία του. Αν μαζί με το οδικό δίκτυο που τέλειωσε από την Τρίπολη μέχρι την Καλαμάτα γίνει και ο σιδηρόδρομος, αυτό θα φέρει πολύ μεγάλη ανάπτυξη στο νομό και στον τουρισμό και στα προϊόντα μας και σε όλους τους τομείς.

Όσον αφορά στα προβλήματα που είπαμε ότι παρουσίασαν οι παραχωρησιούχοι κατασκευαστές και οι τραπεζίτες για το τμήμα από την Κόρινθο-Πάτρα μέχρι την Τσακώνα, δεν ευσταθούν τα περισσότερα. Εγώ σας φέρνω ως παράδειγμα το τμήμα Καλό Νερό μέχρι την Τσακώνα. Πρόκειται για ένα έργο που είναι μελετητικά ώριμο. Δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα. Έχουν εγκριθεί

όλα, τα πάντα, και όχι τώρα, εδώ και χρόνια και έχουν γίνει οι απαλλοτριώσεις. Γιατί δεν ξεκίνησαν το έργο; Δεν ήθελαν οι τραπεζίτες να φτιάξουν το έργο. Ήθελαν να σταματήσουν στην Πάτρα, γιατί δεν θα κέρδιζαν. Άλλαξαν οι προϋποθέσεις. Πρέπει να υποχρεωθούν, όμως, πάση θυσία.

Αναφέρατε και δώσατε ελπίδα ότι ο δρόμος θα φτάσει μέχρι τον Πύργο. Δεν πρέπει να σταματήσει ο δρόμος στον Πύργο. Δεν πρέπει η Μεσσηνία να μείνει έξω από αυτό το μεγάλο οδικό άξονα. Δεν πρέπει να μείνουν απ' έξω το λιμάνι της Καλαμάτας και το λιμάνι της Πάτρας, που είναι είσοδος-έξοδος προς την Ευρώπη.

Μπορεί το λιμάνι της Καλαμάτας να γίνει η αφετηρία μιας μεγάλης ναυτιλιακής γραμμής, η οποία να συνδέεται με την Κρήτη ή με τη Ρόδο ή με τη Μέση Ανατολή, για να μην πηγαίνουν τα προϊόντα της Κρήτης μέσω Αθηνών στην Πάτρα, αλλά να φεύγουν κατευθείαν από Καλαμάτα ή Πάτρα για το εξωτερικό και να διευκολύνονται οι εμπορικές συναλλαγές. Θα πρέπει, λοιπόν, πάση θυσία να βρεθεί τρόπος να προχωρήσει ο δρόμος.

Ναι, αποδεχόμαστε στην περιοχή του Καϊάφα -τα είκοσι χιλιόμετρα από το Συμβούλιο της Επικρατείας- να υπάρξει λύση, να γίνουν οι οποιεσδήποτε παρεμβάσεις.

Σε καμία περίπτωση, όμως, δεν θα πρέπει να μείνει έξω το έργο Τσακώνα-Καλό Νερό. Και για το νομό αποτελεί εσωτερικό δίκτυο, αλλά είναι και τμήμα του μεγάλου οδικού άξονα, που θα συνδέει την Καλαμάτα με την Πάτρα και τα Ιωάννινα.

Με το δρόμο αυτό η Καλαμάτα θα απέχει τρεις ώρες από τα Ιωάννινα. Σκεφθείτε, λοιπόν, τι μπορεί να σημαίνει αυτό για όλη τη Δυτική Ελλάδα.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για λίγο.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Εγώ θα σας δώσω τρία λεπτά κι επαφίστε στον πατριωτισμό, όσον αφορά τον χρόνο.

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

Θα χρειαστώ ένα λεπτό.

Χαίρομαι που ο κ. Λαμπρόπουλος, παλιός και εκλεκτός συνάδελφος εδώ στη Βουλή είναι τόσο μαχητικός με τα καλώς εννοούμενα περιφερειακά συμφέροντα της Πελοποννήσου. Εγώ νομίζω ότι τα συμφέροντα αυτά είναι και εθνικά αναπτυξιακά συμφέροντα.

Πιστεύω, κύριε συνάδελφε, ότι θα βρεθούν λύσεις και μάλιστα σύντομα. Χαίρομαι πάρα πολύ που ένα σημαντικό όραμα, ένα σχέδιο μεγάλο που πολλοί άνθρωποι στη Μεσσηνία και στη Δυτική Πελοπόννησο σχεδίασαν, αυτήν τη στιγμή γίνεται σιγά-σιγά πραγματικότητα.

Το αεροδρόμιο της Καλαμάτας που πριν ορισμένα χρόνια ήταν νεκρό, αυτήν τη στιγμή παρουσιάζει μια εκπληκτική αύξηση στις πτήσεις, στις αφίξεις και στις αναχωρήσεις. Είναι ένα πολύ καλό δείγμα για το τι δυνατότητες υπάρχουν στην περιοχή και στη χώρα.

Βέβαια, υπάρχουν οι οδικοί άξονες και ο σιδηρόδρομος, ο οποίος είναι έτοιμος. Υπάρχει ο Σιδηρόδρομος Δυτικής Ελλάδας, ο οποίος όμως είναι νεκρός. Μέσα από την αξιοποίησή του, την τουριστική και την εμπορευματική, θα δώσει τη δυνατότητα για εναλλακτικές μορφές εμπορευματικών μεταφορών. Εύχομαι να γίνει η κύρια μορφή εμπορευματικής μεταφοράς.

Θα βρεθούν, λοιπόν, λύσεις σύντομα. Ας δώσουμε ραντεβού στην Αίθουσα αυτή για να αντιμετωπίσουμε όλα αυτά τα ζητήματα, μέσα από τη συζήτηση που θα προκύψει.

Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Πάντως, ευχάριστο είναι να συζητάμε για τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρόμων και για την επανεκκίνηση κατασκευής των μεγάλων οδικών αξόνων.

Εμείς, κάτω στην Κρήτη με πολλή μελαγχολία τα βλέπουμε όλα αυτά, περιοριζόμενοι στους κατσικόδρομους.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Μου δίνετε για λίγο τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Βεβαίως, σας τον δίνω και θέλω και απάντηση. Συντόμως θα συζητήσουμε κι επισήμως το θέμα.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, ορθά θέτετε το ζήτημα.

Εγώ πραγματικά ως πολιτικός δεν αισθάνομαι καλά με το θέμα κυρίως του ΒΟΑΚ του βορείου, δηλαδή, άξονα της Κρήτης.

Θέλω να πω όμως, ότι πρέπει να υπάρξει και μια συνολική αυτοκριτική και αναστοχασμός όλων των συναδέλφων της Κρήτης για τις προτεραιότητες που δώσαμε όλα αυτά τα χρόνια.

Πιστεύω ότι εάν υπάρχει ένα μεγάλο έλλειμμα στις πολιτικές μας μεταπολιτευτικά, ήταν η μη ολοκλήρωση έστω και ενός κεντρικού άξονα, του βόρειου άξονα στην Κρήτη.

Θα έχουμε νέα σύντομα και ίσως βρούμε μια ευκαιρία να τα συζητήσουμε και στην Αίθουσα αυτή.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε.

Η δεύτερη με αριθμό 49/23-9-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βου-

λευτή Αττικής του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς – Ενωτικού Κοινωνικού Μετώπου κ. Αλεξίου Μητρόπουλου προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη ενημέρωση του Ελληνικού Κοινοβουλίου για τη γνωμοδότηση από το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους για θέματα που αφορούν τη χώρα μας, δεν συζητείται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού, και διαγράφεται.

Η τρίτη 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 Αωνύμων Αθλητικών Εταιρειών, δεν συζητείται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού, και διαγράφεται.

Ωσαύτως, η έκτη 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, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού, και διαγράφεται.

Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επίκαιρων ερωτήσεων.

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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

Στη συνεδρίαση της Τετάρτης 25-9-2013, δηλαδή στη χθεσινή συνεδρίαση, συζητήθηκε και ψηφίστηκε το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθούν τα άρθρα και οι τροπολογίες του νομοσχεδίου ως μία ενότητα.

Όπως ενθυμείστε, επειδή είχαν παραιτηθεί οι συνάδελφοι της δευτερολογίας χθες, είπαμε πως θα επιδεικνύεται μία σχετική ανοχή στην ανάπτυξη των τοποθετήσεων γύρω από τα άρθρα, οπότε εγώ μεν θα δίνω το χρόνο που προβλέπει ο Κανονισμός, αλλά αυτός θα είναι ενδεικτικός, η ανοχή θα είναι ουσιαστική.

Ευχαριστώ πολύ.

Ορίστε, κύριε Σενετάκη, έχετε τον λόγο για οκτώ λεπτά με τη σχετική ανοχή.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Αγαπητέ Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Γλέζο, θέλετε κάτι;

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Θα ήθελα, αν επιτρέπει ο συνάδελφος, να τοποθετηθώ για δύο λεπτά.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Βεβαίως, κύριε Γλέζο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, κύριε Γλέζο, έχετε τον λόγο.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Προηγουμένως, ο αρμόδιος Υπουργός αναφέρθηκε σε μία ειδική συνομιλία που είχαμε γύρω από το θέμα των συγκοινωνιών στο σύνολό του.

Μου δίνεται η ευκαιρία, πέρα από όσα είπα στον Υπουργό, να τονίσω ότι ο άξονας από πλευράς οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής με στόχο τον αυτοκινητόδρομο είναι εντελώς έξω από την πραγματικότητα στη χώρα μας, γιατί μας υποτάσσει οικονομικά, πολιτικά, κοινωνικά και εθνικά.

Αναφέρομαι σε ένα συγκεκριμένο στοιχείο. Είναι άγνωστο στους συναδέλφους ότι ένα αυτοκίνητο για να μεταφέρει οκτώ επιβάτες, καταναλώνει την ίδια βενζίνη που μπορεί να καταναλώσει μια σιδηροδρομική άμαξα που μεταφέρει διακόσιους. Αυτό και μόνο τα λέει όλα. Εάν, όμως, η μεταφορά σε γραμμή, σταθερής τροχιάς είναι και ηλεκτροκίνητη, κατανοείτε πόσο απελευθερωνόμαστε όχι μονάχα οικονομικά, αλλά και πολιτικά από τους ξένους, πέρα από το τεράστιο θέμα το περιβαλλοντικό, διότι ο σιδηρόδρομος χρησιμοποιεί στην πιο μεγάλη του ανάπτυξη διπλές και τριπλές γραμμές, το μισό έδαφος από ό,τι χρησιμοποιούν οι αυτοκινητόδρομοι.

Επίσης, για λόγους περιβαλλοντικούς θα αναφέρω –είναι ίσως κάπως περίεργο– ότι ο αυτοκινητόδρομος «ταπώνει» τη γη, ενώ ο σιδηρόδρομος αφήνει τη γη και αναπνέει.

Πέρα από τα πλημυρογενετικά δημιουργήματα που δημιουργεί, πλημυρογενέσεις και λοιπά, καταστροφή του εδάφους, έχουμε και το τεράστιο κοινωνικό θέμα. Ο πατέρας λέει στο παιδί: «Πέρασε στις εξετάσεις και θα σου δώσω ένα αυτοκίνητο». Η νέα για να πέσει στις αγκάλες του νέου ζητάει από το νέο ή μία Porsche ή μία BMW. Τελευταία, βέβαια, σε ένα σχολείο μού είπαν μαθήτριες: «έπαψε αυτό να ισχύει, διότι καταλάβαμε το ρόλο που παίζει το αυτοκίνητο στον νέο». Ποιο είναι το κοινωνικό ιδανικό που δίνουμε στους νέους; Δηλαδή οι τέσσερις τροχοί σου δίνουν υπαρκτική υπόσταση, οντότητα ως κοινωνικό άτομο; Οι τέσσερις τροχοί στη δίνουν ή η δύναμή σου η πνευματική και η ηθική;

Γι' αυτό τον λόγο, έχω τη γνώμη –και μιλάω ειδικά τώρα και προς τον Υπουργό, ας μην τον ενοχλούν οι συνάδελφοι– ότι είναι ευκαιρία να γίνει η επανάσταση.

Εμπρός για τους σιδηροδρόμους στην Ελλάδα, που μας απελευθερώνουν οικονομικά, πολιτικά και από τα δέσνια τα κοινωνικά, τα κακουργήματα εναντίον της κοινωνικής συνοχής!

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ. Είναι πάντα χρήσιμες και ευχάριστες οι παρααινέσεις και οι παρεμβάσεις σας. Όμως, ίσως θα χρειαζόταν μια γενικότερη συζήτηση μέσα στο Κοινοβούλιο, η οποία θα μπορούσε να αποτελέσει και το εφαλτήριο μιας νέας πολιτικής γύρω από τις συγκοινωνίες.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Ειδικά για εσάς, θέλω να πω ότι υπάρχει από χρόνια πολλά μελέτη για ύπαρξη σιδηροδρόμου στην Κρήτη και στο βόρειο άξονα και στο νότιο και ενδιαμέσα και επαφή με την Πελοπόννησο. Υπάρχει η μελέτη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Γλέζο.

Κύριε Σενετάκη, έχετε τον λόγο παρακαλώ.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως γνωρίζετε, το σχέδιο νόμου για τις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές, που συζητήσαμε χθες επί της αρχής και συνεχίζουμε σήμερα κατ' άρθρον, χωρίζεται σε τρία μέρη. Στο πρώτο περιλαμβάνονται οι διατάξεις σχετικά με τις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές. Εξετάζεται όλο το πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας.

Εδώ πρέπει να πούμε ότι μιλάμε για δημόσιες μεταφορές. Το δικαίωμα της μετακίνησης είναι αγαθό που απολαμβάνουν όλοι οι πολίτες. Από εκεί και πέρα, συζητάμε τον καλύτερο τρόπο διασφάλισης αυτού του δικαιώματος. Έχουμε, δηλαδή, το γιατί φέρνουμε εδώ προς ψήφιση το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και πώς θα το πετύχουμε.

Το νέο στοιχείο εδώ είναι η ίδρυση της Ανεξάρτητης Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών μεταφορών, η οποία θα είναι ο ρυθμιστής του όλου συστήματος από την πλευρά της πολιτείας.

Στο πρώτο μέρος, λοιπόν, αναλύονται διεξοδικά οι αρμοδιότητες και ο σκοπός ίδρυσής της, ενώ στο δεύτερο μέρος περιγράφεται αναλυτικά ο τρόπος εσωτερικής λειτουργίας της, κάτι σαν καταστατικό θα λέγαμε. Το τρίτο μέρος αυτού του νομοσχεδίου περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν σε διάφορα θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μεταξύ άλλων ο επανακαθορισμός των αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, τρόποι ανάπτυξης, οργάνωσης και εκμετάλλευσης του συμπληρωματικού οδικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, ζητήματα που αφορούν στον ΟΣΕ, τροποποιήσεις που αφορούν στα επιβατικά οχήματα δημόσιας χρήσης, θέματα που αφορούν τις εργοληπτικές επιχειρήσεις, επανακαθορισμός του πλαισίου ασφαλείας για την εγκατάσταση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων, επανακαθορισμός των υποχρεώσεων των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας, καθώς, επίσης, τροποποιήσεις και συμπληρώσεις ορισμένων διατάξεων που αφορούν σε επιβατικά δημόσιας χρήσης αυτοκίνητα.

Πιο συγκεκριμένα, θέλω να αναφέρω ότι στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου γίνεται σαφές ήδη από τα άρθρα 1, 2, 3 ότι δεν απελευθερώνονται οι οδικές μεταφορές επιβατών για να παραδοθούν στις ορέξεις και τα συμφέροντα του κεφαλαίου. Ο σχεδιασμός, η οργάνωση και η λειτουργία των δικτύων παραμένει υπό κρατικό έλεγχο, ενώ οι δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις. Έτσι, εξασφαλίζουμε σε όλους τους πολίτες το δικαίωμα στη μετακίνηση, ανεξάρτητα από το πόσο αποδοτική ή μη μπορεί να είναι μια επιβατική γραμμή.

Στα άρθρα 4 και 6 γίνεται σαφές ότι ούτε οι τιμές απελευθερώνονται ούτε το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών ή το κόστος είναι καθορισμένο και η ρυθμιστική αρχή έχει την ευθύνη να καθορίζει και τις ελάχιστες απαιτήσεις μεταφορικού έργου και τις ανώτατες τιμές χρέωσης των επιβατών.

Στα άρθρα 7 και 8 γίνεται σαφές ότι η ρυθμιστική αρχή, που εκπροσωπεί την πολιτεία, είναι αυτή που παραχωρεί το δικαίωμα εκμετάλλευσης στους ιδιώτες και αυτή που αποφασίζει πού και πώς θα χορηγείται το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών ή και αποζημίωση.

Στα άρθρα 9 και 14 γίνεται σαφές ότι η ρυθμιστική αρχή, ενώ έχει κυρίαρχο ρόλο, δεν λειτουργεί μόνη της, αλλά συνεργάζεται με τις περιφέρειες για το σχεδιασμό του δικτύου, τον καθορισμό των γραμμών και των ελάχιστων υποχρεωτικών δρομολογίων.

Όμως, απαιτείται από τις περιφέρειες τεκμηριωμένες προτάσεις, βάσει του υφιστάμενου οδικού δικτύου, τις πληθυσμιακές μεταβολές, τις κοινωνικές και επιβατικές ανάγκες κ.ο.κ..

Στα άρθρα 15 και 20 αποσαφηνίζεται το καθεστώς αναφορικά με την ύπαρξη και λειτουργία των επιβατικών σταθμών. Ως γνωστόν, σήμερα οι υφιστάμενοι σταθμοί ανήκουν σε ιδιωτικούς φορείς και εξυπηρετούν αποκλειστικά τα ΚΤΕΛ. Λόγω, όμως, του δημοσίου χαρακτήρα των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, το δίκτυο των σταθμών θα πρέπει να είναι δημόσιο και να εξασφαλίζει πρόσβαση σε όλους 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 επί αυτών.

Νέοι σταθμοί, σταθμοί που ανήκουν σε φορείς του δημοσίου ή σταθμοί που κατασκευάζονται με ΣΔΙΤ εντάσσονται υποχρεωτικά στο δίκτυο δημοσίων σταθμών. Οι υφιστάμενοι εντάσσονται και αυτοί στο δίκτυο, εφόσον το επιθυμούν οι ιδιοκτήτες τους και θα υπόκεινται στους γενικούς κανόνες για τους δημόσιους παρόχους, με ισότιμη πρόσβαση σε όλους τους φορείς δημοσίων υπεραστικών μεταφορών και τέλη χρήσης που θα εγκρίνει η ΡΑΕΜ. Όσοι 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 των αναδόχων που εκτελούν μεταφορικό έργο, παραμένει στην αρμοδιότητα των περιφερειών, οι οποίες επιβάλλουν κυρώσεις και αποδίδουν τα πρόστιμα ως έσοδα στη ρυθμιστική αρχή.

Εδώ πρέπει να δούμε το θέμα πώς η περιφέρεια θα επιτελεί αυτόν τον εποπτικό ρόλο και ποιο μέρος των εσόδων θα πηγαίνει για τη δημιουργία της εποπτικής αυτής αρχής στις περιφέρειες.

Στο άρθρο 21 επαναλαμβάνεται ρητά ότι οι υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών αποτελούν παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος. Ορίζεται ότι η ανάθεση σε τρίτους για την παροχή αυτής της υπηρεσίας θα γίνεται με δημόσιο ανοιχτό διαγωνισμό, με κάποιες εξαιρέσεις που περιγράφονται παρακάτω.

Στο άρθρο 22 ορίζεται ως αρμόδια για την προκήρυξη των διαγωνισμών ανάθεσης η ρυθμιστική αρχή και καθορίζει τις περιφέρειες ως αρμόδιες για την εποπτεία των φορέων που εκτελούν τις δημόσιες μεταφορές, την παρακολούθηση της εκτέλεσης των συμβάσεων και την επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων.

Στα άρθρα 23 έως 35 περιγράφονται οι όροι, οι προϋποθέσεις προκήρυξης και διενέργειας των διαγωνισμών, οι κανόνες αξιολόγησης κ.ο.κ..

Τα άρθρα 36 έως 38 περιγράφουν την περίπτωση που παρέχεται στη ρυθμιστική αρχή η δυνατότητα να λαμβάνει έκτακτα μέτρα –περιπτώσεις δηλαδή διακοπής των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών– και να αναθέτει σε τρίτους το έργο χωρίς διαγωνισμό. Υπάρχει, επίσης, πρόβλεψη, στην περίπτωση που δεν εξευρεθεί ιδιώτης ανάδοχος, η ανάθεση του μεταφορικού έργου να επιβληθεί σε φορείς, που είναι σε θέση να ανταποκριθούν στο έργο αυτό. Μάλιστα, χωρίς διαγωνισμό δύναται να ανατίθεται το μεταφορικό έργο σε επιχειρήσεις που πληρούν τις οριζόμενες προϋποθέσεις, εφόσον η μέση ετήσια αξία των παρεχομένων υπηρεσιών υπολογίζεται σε ποσό κάτω του 1 εκατομμυρίου ευρώ. Σε κάθε περίπτωση, τα άρθρα αυτά προνοούν, ώστε να μην υπάρξει καθ' οιονδήποτε τρόπο κενό στην απρόσκοπτη μεταφορά επιβατών σε όλη την επικράτεια της χώρας.

Με τα άρθρα 39 και 40 η ρυθμιστική αρχή υποχρεούται, μεταξύ άλλων, να δημοσιεύει τις οριζόμενες πληροφορίες ενός έτους πριν από την απευθείας ανάθεση δημοσίων υπεραστικών μεταφορών.

Με τα άρθρα 41 έως 44 νομίζουμε ότι μπαίνουμε στην καρδιά του νομοσχεδίου, καθώςσον εγκαινιάζεται ο όρος των «γραμμών ελεύθερης επιλογής».

Γενικά, θα λέγαμε ότι το νομοσχέδιο διακρίνει τις υπεραστικές διαδρομές σε τρεις τύπους: Πρώτον, υπεραστικές γραμμές, για τις οποίες χορηγείται αποκλειστικό δικαίωμα στον ανάδοχο με ανώτατο κόμιστρο και καθορισμένο επίπεδο ελαχίστων απαιτήσεων.

Δεύτερον, υπεραστικές γραμμές, για τις οποίες η χορήγηση

αποκλειστικού δικαιώματος δεν επαρκεί για την προσέλκυση ιδιωτικών επιχειρήσεων –άγονες γραμμές– και προβλέπεται παράλληλα χορήγηση αντισταθμίσιματος.

Τρίτον, υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής, για τις οποίες υπάρχει εμπορικό ενδιαφέρον και στις οποίες, χωρίς να ανταγωνίζονται τους αναδόχους, δύναται να υπάρξει εμπλουτισμός του δικτύου και των επιλογών του επιβατικού κοινού με νέες γραμμές.

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

Κύριε Υπουργέ, γι' αυτές τις γραμμές της ελεύθερης επιλογής γίνεται μία μεγάλη συζήτηση. Οι φορείς ζητούν, αυτές οι γραμμές να ενταχθούν και οι ίδιες στη διαγωνιστική διαδικασία, προκειμένου να μην υπάρξει πρόβλημα, καθ' ότι υπάρχει μία ανασφάλεια για το τι θα θεωρείται ελεύθερη γραμμή και για το κατά πόσον αυτή θα είναι ανταγωνιστική με ένα δίκτυο που έχει δοθεί σε αποκλειστική χρήση.

Στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, στα άρθρα 55 έως 84, που αναφέρονται στη ΡΑΕΜ, αξίζει να σημειωθεί ότι τα μέλη της αρχής, ο πρόεδρος, ο αντιπρόεδρος και τα τρία μέλη της επιτροπής, ορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από Γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής.

Οι αποφάσεις της αρχής υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο. Και εδώ γίνεται μία κουβέντα για την ανεξαρτησία της ρυθμιστικής αρχής. Είπε χθες και ο εκπρόσωπος ότι είναι ένα θέμα εάν για τις αποφάσεις αυτής της αρχής μπορεί να προσφεύγει και στον Υπουργό, προκειμένου να μην περιμένει δικαστική απόφαση, η οποία μπορεί να εκδοθεί και μετά από πέντε χρόνια. Είναι και αυτό ένα θέμα το οποίο πρέπει να εξεταστεί για την ανεξαρτησία αυτής της ρυθμιστικής αρχής.

Τέλος, σε περίπτωση θετικού αποτελέσματος των εσόδων, το 80% αποδίδεται ως έσοδο στον κρατικό προϋπολογισμό.

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

Σε ό,τι αφορά δε στους πόρους της ρυθμιστικής αρχής, να σημειώσουμε ότι κυρώσεις και πρόστιμα που επιβάλλονται από τις περιφέρειες αποδίδονται ως έσοδα στη ρυθμιστική αρχή. Έσοδο επίσης συνιστά το 0,5% επί των ακαθάριστων εισπράξεων όλων των επιχειρήσεων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές, καθώς και των ακαθάριστων εισπράξεων από τέλη χρήσης δημοσίων σταθμών. Αντίστοιχα, οι δαπάνες λειτουργίας υπολογίζονται στις 700.000 ευρώ ετησίως και η εφάπαξ δαπάνη εξοπλισμού στις 300.000 ευρώ.

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

Σχετικά με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων –τώρα πάμε στο τρίτο μέρος του νομοσχεδίου– για την οποία έγινε αναφορά παραπάνω και υπάρχουν ορισμένες προνοιές στο τρίτο μέρος του νομοσχεδίου, επιτρέψτε μου να επισημάνω ότι επανακαθορίζονται ορισμένες αρμοδιότητές της που καθορίζονται από το άρθρο 85, όπως το να διενεργεί ακροάσεις για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων στις σιδηροδρομικές νομοθεσίες, να εκδίδει κανονισμούς ακροάσεων κ.ο.κ..

Κύριε Πρόεδρε, έχω λίγο χρόνο ακόμη, βάσει αυτών που είχαμε πει χθες;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ναι, παρακαλώ.
ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Επίσης, να αναφέρω ότι στο άρθρο 86 με υπουργική απόφαση εγκρίνεται η κατασκευή και η 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 μία απόδειξη της αλλαγής αντίληψης του μοντέλου οικονομικής ανάπτυξης που πρέπει να επικρατήσει πλέον στη χώρα, το οποίο πρέπει να παράσχει κίνητρα για διευκολύνσεις σε ιδιώτες να επενδύουν στη χώρα, ώστε και ανάπτυξη να δημιουργηθεί και νέες θέσεις απασχόλησης.

Το άρθρο 106 είναι ένα άλλο σημείο που θα ήθελα να σταθώ.

Αφορά τροποποιήσεις και συμπληρώσεις ορισμένων διατάξεων του ν. 4070/2012 που αφορά στα επιβατικά δημοσίας χρήσης αυτοκίνητα, για τα οποία θεσπίζεται μία νέα κατηγορία ειδικών μεταφορών από πέντε ως επτά θέσεις χωρίς μετρητή.

Κλείνοντας, επιτρέψτε μου να σταθώ στα άρθρα 107 με 111, τα οποία αφορούν τις εργοληπτικές επιχειρήσεις. Θεωρώ ότι είναι συγκεκριμένες τροποποιήσεις που διευκολύνουν και ανακουφίζουν το έργο αυτών των επιχειρήσεων, επιχειρήσεις που έχουν πληγεί σημαντικά από την οικονομική κρίση.

Έχουν κατατεθεί διάφορες τροπολογίες. Θέλω να σταθώ στην τροπολογία 830 που αφορά τη μεταφορά υπαλλήλων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων στις Περιφέρειες. Έχουν δοθεί κάποιες προσθήκες, κύριε Υπουργέ, στους συνεργάτες σας για να γίνουν αποδεκτές. Πρέπει να δοθεί χρόνος, γιατί υπάρχει ο κίνδυνος αυτές οι υπηρεσίες με την καθυστέρηση της μεταφοράς των εργαζομένων να καθυστερήσουν τα έργα και να έχουμε πρόβλημα στις απορροφήσεις των έργων.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Η κ. Ουζουνίδου, εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ, έχει τον λόγο για οκτώ λεπτά.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μας είπε εχθές ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας ότι δεν κατανοεί την άρνησή μας επί της αρχής. Πραγματικά, από τη πλευρά μου αναρωτιέμαι αν άκουσε τα όσα αναφέραμε. Αν άκουγε τις τοποθετήσεις μας, είναι βέβαιο ότι θα καταλάβαινε την άρνησή μας.

Αλήθεια, δεν μπορεί να κατανοήσει την αντίρρησή μας στη δημιουργία της ΡΑΕΜ και της υπερεξουσίας που λαμβάνει, κάτι που εξάλλου εξέφρασαν και ορισμένοι Βουλευτές του κόμματός του; Δεν μπορεί να κατανοήσει ότι η περαιτέρω φιλελευθεροποίηση αντί να επιλύσει τα υφιστάμενα προβλήματα, θα δημιουργήσει περισσότερα, με συνέπεια την παραπέρα υποβάθμιση των οδικών επιβατικών υπηρεσιών και την αύξηση του κομίστρου;

Τόσο δύσκολο είναι να αντιληφθεί ότι με τις παρούσες διατάξεις σε περίοδο βαθιάς ύφεσης και την ώρα που κόβονται συντάξεις των 360 ευρώ, το δημόσιο θα επιβαρυνθεί με ένα ποσό της τάξης τουλάχιστον των 200 εκατομμυρίων ευρώ;

Αδυνατεί να κατανοήσει την άρνησή μας στην υποβάθμιση του ρόλου των περιφερειών και τον διμελισμό των εταιρειών του σιδηροδρόμου; Ούτε αντιλαμβάνεται πως όσα ρυθμίζονται στο νομοσχέδιο που συζητάμε αποτελούν πιστή εφαρμογή μνημονιακών ρυθμίσεων και των όσων επιτάσσει η τρόικα;

Να υπενθυμίσουμε ότι ο κύριος Υπουργός είχε καλέσει την επιτροπή να εγκρίνει τη σύντηξη του χρόνου, διότι το συζητούμενο νομοσχέδιο περιλαμβάνει διατάξεις μνημονιακού χαρακτήρα και υφίσταται δέσμευση ψήφισής τους ως το τέλος του μήνα.

Επιτέλους, ενημερωθείτε πώς εννοεί το δημόσιο ο ΣΥΡΙΖΑ κάθε φορά που το επικαλείται, διότι είναι απαράδεκτο να αναφέρετε τα κακώς κείμενα αυτού του δημοσίου που εσείς φτιάξατε με τις πολιτικές σας και τις επωμίζεται σήμερα ο ΣΥΡΙΖΑ.

Εμάς, λοιπόν, κύριοι της Κυβέρνησης, η απελευθέρωση της αγοράς που οδηγεί στη δημιουργία ολιγοπωλίων και τελικά μονοπωλίων, θα μας βρίσκει πάντα αντίθετους. Η θέση του ΣΥΡΙΖΑ είναι ξεκάθαρη: δημόσιο δίκτυο οδικών υπεραστικών μεταφορών υψηλών προδιαγραφών και ταχυτήτων, που θα στηρίζεται και σε συνεταιριστικές μορφές.

Με το παρόν νομοσχέδιο δημιουργείται ένα πλήρως απελευθερωμένο σύστημα ιδιωτικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, με μια παντοδύναμη ρυθμιστική αρχή, η οποία θα ρυθμίζει και θα εγκρίνει συγκεντρωτικά τα πάντα, χωρίς να υποστέλλει ποτέ τη σημαία του αθέμιτου ανταγωνισμού, σε βάρος του επιβατικού κοινού, της χώρας, της κοινωνίας, της οικονομίας και εν τέλει της ανάπτυξης.

Κυρίες και κύριοι, θα ήθελα να σταθώ σε μια σειρά από άρθρα, προκειμένου να υποστηρίξω τα όσα προανέφερα.

Συγκεκριμένα, σχετικά με το άρθρο 4, σημειώνουμε το πασίγνωστο, ότι το μοναδικό δίκτυο υπεραστικών μορφών που υπάρ-

χει στη χώρα μας είναι ιδιωτικό. Η γνωστή σε όλους μας εταιρεία ΚΤΕΛ Α.Ε., που παρά το μεγάλο της έργο, όχι μόνο δεν μπορεί να καλύψει με επάρκεια το υπεραστικό οδικό μεταφορικό έργο, αλλά εξακολουθεί να έχει διαχρονικά προβλήματα, που έως σήμερα παραμένουν άλυτα.

Οι βασικές αρχές του σχεδιασμού στις υπεραστικές οδικές μεταφορές έχουν ως γνώμονα, όχι τη διαρκή εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων του επιβατικού κοινού, αλλά την εξυπηρέτησή του με βάση τη λογική του κέρδους, της προσφοράς και της ζήτησης και τα κόμιστρα, που δεν προβλέπεται ποτέ να παραμένουν σε σταθερά επίπεδα.

Σχετικά με τις προβλέψεις για ελάχιστες απαιτήσεις μεταφορικού έργου, τις ανώτατες τιμές χρέωσης επιβατών και αποσκευών –σημειώνουμε μάλιστα πως για πρώτη φορά θα επιβαρυνθούν οι επιβάτες με κόμιστρο για τη μεταφορά αποσκευών πέραν του επιτρεπόμενου ορίου– θεωρούμε πως είναι κοροϊδία να επιχειρηματολογείτε ότι αποσκοπούν στη βελτίωση της ποιότητας του μεταφορικού έργου προς όφελος του επιβατικού κοινού.

Δεν δεχόμαστε καμία επιχειρηματολογία ότι αυτό θα λειτουργήσει υπέρ της τουριστικής ανάπτυξης και της μετακίνησης των τουριστών. Ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, που καταργήσατε πλήθος υπηρεσιών σε επίπεδο περιφέρειας, είναι ντροπή να μην αντιλαμβάνεστε ότι οι υπεραστικές οδικές μεταφορές είναι καθημερινή ανάγκη για τους κατοίκους της και είναι υποχρέωση της πολιτείας να καλύψει με ασφάλεια αυτή την ανάγκη.

Ως προς το άρθρο 5, είπαμε και εχθές αναλυτικά για την ΡΑΕΜ και σήμερα τονίζουμε μόνο ότι η δημιουργία της θα βοηθήσει να λειτουργήσει το υπεραστικό μεταφορικό έργο με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και πλήρως απελευθερωμένο.

Ως προς το άρθρο 9, οι περιφερειακές αυτοδιοικήσεις χρησιμοποιούνται ως προπέτασμα καπνού, προκειμένου να προχωρήσει η απελευθέρωση του υπεραστικού επιβατικού έργου, εντός των γεωγραφικών ορίων τους. Τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα της κάθε περιοχής, αλλά και η ανάγκη μετακίνησης των επιβατών στις απομακρυσμένες περιοχές τίθενται στην υπηρεσία της αγοράς αντίληψης και του αθέμιτου ανταγωνισμού.

Ο σχεδιασμός για εμάς πρέπει να είναι δημόσιος αποκεντρωμένος, προκειμένου να εξυπηρετήσει τις πραγματικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου, διαφορετικά δεν μπορεί να ανταποκριθεί και να λειτουργήσει προς όφελος της κοινωνίας μέσα από τις διαδικασίες της απελευθέρωσης και του αθέμιτου ανταγωνισμού.

Για το άρθρο 12 θα ήθελα να πούμε ότι η αναφορά για τον ελάχιστο αριθμό υποχρεωτικών δρομολογίων, για εμάς πρέπει να αλλάξει σε αναγκαίο αριθμό δρομολογίων.

Στο άρθρο 14 εγείρονται ζητήματα αντισυνταγματικότητας, λόγω της μεταφοράς των αρμοδιοτήτων από τις τοπικές αρχές που είναι οι περιφέρειες του ν. 3852/2010, καθώς και της λειτουργικότητας. Αυτό το έχει σημειώσει και στη σχετική έκθεση η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής.

Στο άρθρο 26 είναι προβληματικό –αν όχι ψευδές– το ότι μπορεί να καθοριστεί ανώτατο όριο χρέωσης των επιβατών σε συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού, όταν το πραγματικό κόστος του φορέα εκτέλεσης του μεταφορικού έργου της απαιτούμενης ελάχιστης δημόσιας υπηρεσίας οδικών υπεραστικών μεταφορών, περιλαμβανομένων των αποσβέσεων, αλλά και ενός εύλογου κέρδους, θα ξεπεράσει κατά πολύ τον καθορισμό των ανώτατων ορίων χρέωσης που καθορίζεται από τη ρυθμιστική αρχή.

Πρακτικά, αυτό σημαίνει ότι τα κόμιστρα θα αυξάνονται κάθε τόσο και ορισμένες φορές θα απογειώνονται, αφού ο μοναδικός πόρος εσόδων θα είναι οι επιβάτες και επίσης οι άνω του επιτρεπόμενου ορίου αποσκευές τους. Και αν αυτό στην πραγματικότητα δεν συμβεί, τότε μπορεί να συμβεί μέσω αυτού ακριβώς του σημείου η παραπάνω χρέωση για τις άνω του επιτρεπόμενου ορίου αποσκευές τους.

Όσον αφορά στο άρθρο 27, θα προτείναμε να συμπεριληφθούν, επίσης, στις ειδικές κατηγορίες των μειωμένων ή δωρεάν εισιτηρίων οι άνεργοι και οι φαντάροι.

Ως προς το άρθρο 37, θα θέλαμε να πούμε ότι η απευθείας ανάθεση του ενός εκατομμυρίου ευρώ δεν είναι μικρού οικονομι-

κού αντικειμένου στην Ελλάδα. Ο Κανονισμός στο συγκεκριμένο σημείο ορίζει ότι αυτό μπορεί να γίνει, μόνο εάν το επιτρέπει το Εθνικό Δίκαιο. Εσείς δώσατε αυτήν τη δυνατότητα με το άρθρο 21 του παρόντος νόμου. Έχουμε σοβαρές επιφυλάξεις για το πώς και σε ποιους θα δοθούν οι απευθείας αναθέσεις.

Όσον αφορά το άρθρο 41, δεν αναμένεται μείωση του κόμινου στις γραμμές ελεύθερης επιλογής. Η μέχρι τώρα εμπειρία του ελεύθερου ανταγωνισμού οδηγεί σε αύξηση τιμών. Σ' αυτό συνηγορεί και η διάταξη του άρθρου 76 ότι το ποσοστό 0,5% του κομίστρου θα πηγαίνει στη ΡΑΕΜ. Στο άρθρο 76, μάλιστα, η προτεινόμενη νομοτεχνική βελτίωση του κυρίου Υπουργού λειτουργεί υπέρ των επιχειρήσεων που εκτελούν οδικές υπεραστικές μεταφορές και σε βάρος του επιβατηγού κοινού.

Στο άρθρο 45 για την ελεγκτική διαδικασία των διατάξεων Κανονισμού 181/2011, ορίζεται προκλητικά ως αρμόδια αρχή η ΡΑΕΜ, για να διαφυλάξει τα ιερά και τα όσια των ιδιωτικών μεταφορικών επιχειρήσεων.

Όσον αφορά το άρθρο 57, σε σχέση με τα θέματα του ασυμβίβαστου, παρ' ότι εμείς δεν το ψηφίζουμε, προτείνουμε να συμπεριληφθεί ότι τα μέλη των ρυθμιστικών αρχών δεν πρέπει να έχουν καμία σχέση με επιχειρήσεις του τραπεζικού τομέα.

Όσον αφορά το άρθρο 86, απαιτείται θεσμική θωράκιση που να διασφαλίζει τα συμφέροντα του δημόσιου με τις ρυθμίσεις για τις επενδύσεις τρίτων στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή. Παραδίδεται και η προίκα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όπως έχει περιληφθεί και στην πρόσκληση ενδιαφέροντος του ΤΑΙΠΕΔ, προκειμένου να ξεπουληθεί.

Κύριε Υπουργέ, με τη νομοτεχνική βελτίωση που φέρατε στο άρθρο 86, ουσιαστικά διευρύνετε το αντικείμενο της δραστηριότητάς της πέραν των 50 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως. Γιατί, όμως, το κάνετε αυτό; Έχετε καταλήξει στο ποιος θα είναι ο ανάδοχος της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»;

Ταυτόχρονα, μέσω του νομοσχεδίου η συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ανατίθεται στη νεοϊδρυθείσα «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού».

Ιδιαίτερα στο άρθρο 96 και με τη νομοτεχνική βελτίωση που φέρατε, λαμβάνετε μία σχετική μέριμνα για το προσωπικό που θα αποσπαστεί από το δημόσιο και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα και προφανώς μετά τη λήξη της απόσπασης θα επιστρέψει στην οργανική του θέση. Όμως, τι γίνεται με το πλεονάζον προσωπικό που λέτε στην αρχή, στην πρώτη παράγραφο; Αυτό το προσωπικό παραμένει στη διαθεσιμότητα και, όπως ξέρουμε, είναι και πάρα πολύ έμπειρο. Αν πουληθεί η συγκεκριμένη ανώνυμη εταιρεία, ποιος θα αναλάβει τη συντήρηση του τροχαίου υλικού; Θα περάσει στο ιδιωτικό κεφάλαιο;

Αναφερόμενη στο άρθρο 98, θα έλεγα ότι ουσιαστικά αυτή η μνημονιακή διάταξη λειτουργεί ως πολεοδομικό γραφείο. Όπως ξέρετε, είναι για το Θριάσιο.

Όσον αφορά τα άρθρα 99 και 100, έχουμε να κάνουμε με σκανδαλώδεις φοροαπαλλαγές, ώστε η προς ιδιωτικοποίηση εταιρεία να πουληθεί καθαρή από στοιχειώδεις φορολογικές υποχρεώσεις.

Θα θέλαμε, επίσης, να ρωτήσουμε το εξής: Προετοιμάζεται και η πώληση του ΟΑΣΑ;

Στο άρθρο 101 καταργείτε την υποχρέωση της ρεζέρβας, υποκειπόντας στις πιέσεις των εισαγωγών αυτοκινήτων. Παραπέμπετε στις καλές τις προδιαγραφές για τα σχολικά λεωφορεία.

Θα ήθελα τώρα να αναφερθώ στο άρθρο 106. Όσον αφορά τις ρυθμίσεις για τα επιβατηγά δημόσιας χρήσης, κατ' εμάς δεν ξεκαθαρίζεται επαρκώς η έδρα τους. Αναφορικά με τη δυνατότητα ίδρυσης ανώνυμων εταιρειών, διατηρούμε σοβαρές επιφυλάξεις γιατί αφ' ενός μπορεί να οδηγήσει στην επικράτηση οικονομικών κολοσσών στο χώρο –επειδή, μάλιστα, δεν είναι ξεκάθαρο και το θέμα των εδρών– και αφ' ετέρου ο αριθμός των ελάχιστων αναγκαίων επιβατικών μπορεί να δημιουργεί προβλήματα σε κάποιες περιοχές. Εμάς, μας καλύπτει η δυνατότητα που παρέχεται για τη δημιουργία συνεταιρισμών.

Σημειώνουμε ότι η απελευθέρωση στο χώρο των ταξί που ξεκίνησε με το ν. 4070/2012 και που παρέχει τη δυνατότητα κατοχής αδειών όχι μόνο σε φυσικά, αλλά και σε νομικά πρόσωπα ή

σε μη κατόχους αδειών ταξί, όχι μόνο των συμβατικών ταξί, αλλά και των ειδικών μισθώσεων, έχει ως συνέπεια ειδικά στις τουριστικές περιοχές, πρώτον, ξενοδοχειακές επιχειρήσεις να κατέχουν αριθμό αδειών ειδικών μισθώσεων και συμβατικών ταξί, δεύτερον να υπάρχει μεγάλος αριθμός αδειών ταξί που έχει ως συνέπεια το ίδιο κομμάτι πίτας να το μοιράζονται πολλοί ως ψίχουλα.

Βέβαια, αυτό οφείλεται στο μαθηματικό τύπο που λαμβάνει υπ' όψιν του τις διανυκτερεύσεις και όχι μόνο τον αριθμό κατοίκων.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, με τις παρούσες διατάξεις, δεν βλέπουμε να θεραπεύετε προβλήματα που δημιούργησε η απελευθέρωση. Ίσα-ίσα ο κλάδος οδηγείται και σε περαιτέρω περιθωριοποίηση και ανοίγει ο δρόμος για την επικράτηση μεγάλων εταιριών και ολιγοπωλών.

Αναφορικά με την παράγραφο 20, το όριο ηλικίας των οδηγών δεν μπορεί να κυμαίνεται στα εξήντα πέντε με εξήντα εννέα έτη, διότι τίθενται και ζητήματα οδικής ασφάλειας. Καταθέσαμε και σχετική τροπολογία.

Σχετικά με το άρθρο 117 θα προσαρμοστούν οι χάρτες υποχρεώσεων των καταναλωτών των ΟΟΣΑ, ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ; Θα οριστούν οι διευθύνσεις μεταφορών της χώρας σαν φορείς ελέγχου;

Δεν αναφέρεται κανένα επιχείρημα στην αιτιολογική έκθεση ή αλλού γιατί παρατείνεται την περίοδο εφαρμογής του κανονισμού για τις διεθνείς τακτικές μεταφορές επιβατών, μεταξύ Ελλάδας και τρίτων χωρών, ακόμα τέσσερα χρόνια. Το ότι το επιτρέπει ο Κανονισμός δεν εκτιμάμε ότι είναι επαρκές επιχείρημα που τεκμηριώνει τη διάταξη αυτή.

Σχετικά με το άρθρο 120 για τα ΚΤΕΟ, το ανέλυσα χθες και σας είπα αρκετά.

Έρχομαι τώρα στις τροπολογίες, επειδή έχει περάσει και ο χρόνος μου.

Στην τροπολογία υπ' αριθμόν 828, αναφορικά με την ΕΛΒΟ, το άρθρο 1, παράγραφος 2 θεωρούμε ότι κινείται σε θετική κατεύθυνση.

Στο άρθρο 3 της τροπολογίας είναι σκανδαλώδες για εμάς η κατάργηση θέσεων ανά κατηγορία, κλάδο κ.λπ. να γίνεται με απλή υπουργική απόφαση. Το είχαμε τονίσει και στη ψήφιση του ν. 4172/2013, το επαναλαμβάνουμε και τώρα.

Σχετικά με το άρθρο 5 παράγραφος 1, για την παράταση του Προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι», είναι θετικό ότι παρατείνεται η διάρκειά του, έστω μέχρι το Σεπτέμβριο του 2014.

Στους ωφελούμενους του νέου Προγράμματος που θεσμοθετείται «Κατ' Οίκον Κοινωνική Φροντίδα», με ποιο σκεπτικό δεν συμπεριλαμβάνονται, παραδείγματος χάριν, συνταξιούχοι ασφαλισμένοι του ΙΚΑ, του ΟΓΑ και άλλων ταμείων; Δηλαδή, εκτιμάτε ότι με 400 ευρώ και 500 ευρώ μπορούν να αντεπεξέλθουν και δεν χρήζουν υποστήριξης από το πρόγραμμα;

Επίσης, στην Εθνική Επιτροπή Πρωτοβάθμιας Κοινωνικής Φροντίδας που συγκροτείται, δεν θα έπρεπε να εκπροσωπούνται και οι ηλικιωμένοι, καθώς και οι εργαζόμενοι σε ηλικιωμένους και αναπήρους;

Αναφορικά με τη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 5, θα επιθυμούσαμε να μας απαντήσετε στα εξής ερωτήματα: Έχει ολοκληρωθεί το έργο της μηχανογράφησης των συνταξιούχων από όλα τα ασφαλιστικά ταμεία; Έχετε σαφή εικόνα σήμερα του αριθμού αυτών που λαμβάνουν σύνταξη από περισσότερα του ενός ασφαλιστικά ταμεία; Όταν κάποιος λαμβάνει από δύο ασφαλιστικά ταμεία σύνταξη 550 ευρώ, πώς θα επιμερίσετε την παρακράτηση;

Αυτή η τροπολογία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ποτ' πομπή. Έχει άρθρα θετικά που θα τα ψηφίζαμε εάν ήταν ξεχωριστές τροπολογίες, αλλά έχει και άρθρα με τα οποία είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι. Έτσι χάνεται η ευκαιρία να συμβάλουμε δημιουργικά στο νομοθετικό έργο.

Σχετικά με την τροπολογία υπ' αριθμόν 830 στο άρθρο 1, για την μεταφορά αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Δημοσιών Έργων στη Αποκεντρωμένη Διοίκηση: Πρώτον, το Υπουργείο έχει αποτυπωμένο συνολικό σχεδιασμό, μέσω αρμόδιας επιτροπής που είχε συστήσει στη Γενική Γραμματεία, στο οποίο είχε προταθεί η Γενική Διεύθυνση Φυσικών Καταστροφών –σεισμοί,

κατολισθήσεις, πλημμύρες, πυρκαγιές. Το Συμβούλιο Κυβερνητικής Μεταρρύθμισης ενέκρινε τον Απρίλιο τρεις υπηρεσίες αποκεντρωμένων φυσικών καταστροφών. Αυτός ο σχεδιασμός δεν λήφθηκε υπ' όψιν.

Με το παρόν άρθρο δεν έρχεστε να αντικαταστήσετε το υφιστάμενο με ένα συνολικό αποκεντρωμένο σύστημα, αλλά έρχεστε ευκαιριακά και χωρίς λόγο να διαλύσετε το υφιστάμενο δίκτυο, το οποίο αποδίδει μέχρι τώρα -με προβλήματα μεν, αλλά αποδίδει- με μόνο σκοπό τη διαθεσιμότητα του προσωπικού στις υπηρεσίες αυτές.

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

Τελειώνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε.

Δεύτερον, εύκολα μπορεί να διαπιστώσει κανείς την τραγική προχειρότητα των αποφάσεων και την έλλειψη παντός είδους σχεδιασμού και στρατηγικής. Με τις διατάξεις αυτές εντείνεται η γραφειοκρατία, με την εμπλοκή περισσότερων πολιτικών παραγόντων, όπως οι Γενικοί Γραμματείς των Αποκεντρωμένων Περιφερειών και οι αντίστοιχοι Υπουργοί.

Επίσης, αποδομείται το υπάρχον δίκτυο αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών και το δίκτυο αποκατάστασης σεισμόπληκτων σε μια περίοδο που είναι σε εξέλιξη το πρόγραμμα αποκατάστασης από σεισμούς και πυρκαγιές στη Δυτική Ελλάδα, ενώ συγχρόνως υπάρχει έντονη σεισμική δραστηριότητα σε όλη τη χώρα, όπως και στη δική μου περιοχή και στην Αμφίκλεια.

Τίθεται σε διαθεσιμότητα εξειδικευμένο προσωπικό και χάνεται πολύτιμη τεχνογνωσία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, αλλά και στόχο, την απαξίωση του ρόλου του δημόσιου τομέα, ώστε να περάσει στα χέρια των ιδιωτικών εταιρειών το θέμα της αποκατάστασης με τη θεσμοθέτηση της ιδιωτικής ασφάλισης των κτηρίων, σύμφωνα και με πληροφορίες που είδαν πρόσφατα το φως της δημοσιότητας. Και αναφέρομαι φυσικά στο σεισμόσημο.

Είναι επίσης ανεξήγητη και απαράδεκτη η μείωση κατά 25% -μας λέγατε για 4% και γι' αυτό το σημειώνω, δηλαδή μιλάμε για τετρακόσιους πενήντα επί χιλίων εννιάκοσιων υπηρετούντων- στο ανθρώπινο δυναμικό της Γενικής Γραμματείας, η οποία έχει την αρμοδιότητα της αποπεράτωσης έργων συνολικού προϋπολογισμού 11,98 δισεκατομμυρίων ευρώ, συγχρηματοδοτούμενων αλλά και από εθνικούς πόρους.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να πούμε ότι αυτή η Γενική Γραμματεία είχε τρεις χιλιάδες εκατό υπαλλήλους. Μέγα ζήτημα αποτελεί ότι από τα τέλη του Οκτωβρίου αυτό το προσωπικό υψηλής εξειδίκευσης και εμπειρίας -δηλαδή οι τετρακόσιοι πενήντα- τίθεται σε διαθεσιμότητα. Πώς θα διασφαλιστούν οι θέσεις και οι ειδικότητες εργασίας εμπειριού προσωπικού μέσα σε έναν χρόνο έντονων φυσικών καταστροφών;

Αποδομείτε το ΤΑΣ Κοζάνης, Μεσσηνίας, Αχαΐας και την ΥΑΣ Θεσσαλονίκης, την ώρα και τη στιγμή που τις επιφορτίζετε συνέχεια με νέο έργο. Ξέρετε, δεν μπορεί κανείς να ελέγξει τις φυσικές καταστροφές.

Αναδρομικά κόβετε τις μετατάξεις που οι ίδιοι οι εργαζόμενοι ζήτησαν και πήραν -δηλαδή οι περιφέρειες τις αποδέχθηκαν- και έρχεστε σήμερα να τις ανακαλέσετε. Γιατί; Τι θα πετύχετε μ' αυτό;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συντομεύετε, σας παρακαλώ, κυρία Ουζουνίδου.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κινδυνεύουν να απενταχθούν μια σειρά σημαντικών έργων εξαιτίας των ενεργειών σας. Παράδειγμα αποτελεί η αναβίωση της Κάρλας. Ποιος θα πληρώσει το κόστος πιθανής απένταξης των έργων με τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων των ΕΥΔΕ στις περιφέρειες και της επιστροφής εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση; Μόνο για το έργο «Κατασκευή Υπολειπόμενων Εργασιών Έργου Επαναδημιουργίας της Λίμνης της Κάρλας» απαιτούνται 184 εκατομμύρια ευρώ.

Επίσης, ποιος θα έχει την ευθύνη για τα ατυχήματα που μπορεί να συμβούν λόγω μη συντήρησης των έργων, τα οποία συνοδεύονται πάντα με ποινικές ευθύνες και αγωγές αποζημιώσεων κατά του δημοσίου;

Αναφορικά με το άρθρο 3 της τροπολογίας με γενικό αριθμό 830 που αφορά τη ρύθμιση θεμάτων ΕΥΔΑΠ, ΕΥΑΘ και ΕΥΑΘ Παγίων, θα ήθελα να πω ότι ουσιαστικά με αυτήν τη ρύθμιση βάζετε τις τελευταίες πινελιές για την εκποίηση και της ΕΥΔΑΠ -δεν απομένει τίποτα άλλο να ρυθμιστεί- προκειμένου να μείνει ελεύθερη και καθαρή από υποχρεώσεις και χρέη και να δοθεί σε εξελεγκτική τιμή στον ιδιώτη. Μετά κατηγορείτε εμάς για λαϊκισμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρία Ουζουνίδου, μπορείτε να συνεχίσετε και στη δευτερολογία σας.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Ομοίως πράττετε και με τις ρυθμίσεις για την ΕΥΑΘ Α.Ε. και την ΕΥΑΘ Παγίων. Είναι ξεκάθαρο για μας ότι τη θέλετε ελεύθερη, «καθαρή» για να δοθεί σε ιδιώτη.

Για τις τροπολογίες μας θα μιλήσουν οι συνάδελφοί μου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ κ. Αθανάσιος Μωραΐτης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι και χθες αλλά και στις συνεδριάσεις της επιτροπής, έγινε μια διεξοδική συζήτηση η οποία ανέδειξε τη σημασία αυτού του σχεδίου νόμου. Βεβαίως ακούστηκαν και επιχειρήματα τα οποία ήταν αφοριστικά και πιστεύω ότι αδικούν ένα σχέδιο νόμου το οποίο επιχειρεί και πιστεύω πως ωθεί ένα βήμα μπροστά τις υπεραστικές οδικές μεταφορές. Εγώ μίλησα και στην επιτροπή αλλά και χθες για μερική απελευθέρωση.

Έχουμε ένα σχέδιο νόμου το οποίο μπορεί να υπηρετήσει τους στόχους για φθηνότερες και ποιοτικότερες υπηρεσίες προς τους πολίτες καλύπτοντας γεωγραφικά όλη τη χώρα και όλα αυτά μέσα σε ένα πλαίσιο διαφάνειας, όπου εκεί ακριβώς θα κριθεί σε μεγάλο βαθμό και η τύχη του σχεδίου νόμου.

Έχουμε, λοιπόν, τις βασικότερες διατάξεις του σχεδίου νόμου στο Μέρος Πρώτο, άρθρα 1-54. Εκεί ακριβώς έχουμε το διαχωρισμό της λειτουργίας των ΚΤΕΛ σε τρεις κατηγορίες: στις γραμμές αποκλειστικού έργου, στις άγονες γραμμές και στις γραμμές ελεύθερης επιλογής.

Ακούστηκαν χθες ξανά, όπως και στην επιτροπή, απόψεις ότι το νομοσχέδιο θα παραδώσει τις υπεραστικές μεταφορές σε μεγάλες εταιρείες και μονοπώλια. Πιστεύω, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι θα πρέπει να είμαστε πιο προσεκτικοί. Το μεγάλο μονοπώλιο στις οδικές μεταφορές στη χώρα μας το έχουμε σήμερα. Όμως, εδώ στο νομοσχέδιο στο άρθρο 24 έχουμε μια ορθή επιλογή, που είναι η προκήρυξη διαγωνισμών σε περιφερειακές ενότητες. Αυτό το «σπάσιμο» των διαγωνισμών μπορεί να επιτρέψει σε μικρές εταιρείες να μπουν στο χώρο. Επισήμανα και χθες όμως ότι στην παρούσα φάση είναι δύσκολο να γίνουν τέτοιες επενδύσεις αυτού του μεγέθους στη χώρα έστω και για να καλύψουν ανάγκες μικρής περιφερειακής κάλυψης.

Σημασία έχει όμως ότι η χώρα βάζει ένα διαφορετικό πλαίσιο το οποίο εναρμονίζει έγκαιρα το Κοινωνικό Δίκαιο. Και πραγματικά δεν μπορεί να ακούγονται επιχειρήματα ότι έπρεπε να περιμένουμε ή «γιατί βιαστήκαμε;» ή γιατί το φέραμε τώρα. Το είπα και χθες ότι είναι ανάγκη η χώρα -και ειδικά σε αυτήν την κρίσιμη περίοδο- να βγει μπροστά. Πιστεύω ότι έχουμε πληρώσει αρκετά και από την αναβλητική λογική που κυριάρχησε για χρόνια, να κρύβεται η χώρα σαν στρουθοκάμηλος από τις κοινωνικές της υποχρεώσεις.

Στα άρθρα 9 και 13 οριοθετείται ορθά πιστεύω ο ρόλος που πρέπει να παίξουν οι περιφέρειες από εδώ και πέρα. Οι προτάσεις τους πράγματι, δεν θα είναι δεσμευτικές. Όμως επισημαίνω ότι η ΡΑΕΜ πρέπει να έχει μια ειλικρινή συνεργασία με τις περιφέρειες, γιατί αν δεν υπάρξει αυτή η ειλικρινής συνεργασία, πιστεύω ότι δεν θα έχουμε κανένα ουσιαστικό και θετικό αποτέλεσμα. Οι τελικές αποφάσεις θα λαμβάνονται από την ΡΑΕΜ αλλά θα πρέπει να λαμβάνει σοβαρά υπ' όψιν τις προτάσεις που έρχονται και γίνονται από την αυτοδιοίκηση. Αυτό βέβαια σημαίνει ότι οι περιφέρειες θα πρέπει να σταθούν στο ύψος των περιστάσεων και να αφήσουν πίσω αυτήν τη λογική και την πρακτική που είδαμε για

πάρα πολλές δεκαετίες, όπου κυριαρχούσαν πάνω απ' όλα οι ρουσφετολογικές διευθετήσεις όσον αφορά το πώς και πού θα πάνε τα δρομολόγια. Εδώ χρειάζεται μια ειλικρινής και στενή συνεργασία μεταξύ των δύο, μια ουσιαστική συνεργασία και όχι μια λειτουργία για το θεαθήναι.

Σε αυτά τα άρθρα υπάρχουν και μια βασική κοινωνική παράμετρος, που είναι τα κόμιστρα. Ο στόχος είναι, όπως είπε και χθες ο Υπουργός, να έχουμε φθηνότερες υπηρεσίες. Εκεί, λοιπόν, είναι που η ΡΑΕΜ θα παίξει έναν πάρα πολύ σημαντικό ρόλο, κομβικό ρόλο για εμένα.

Για τις άγονες γραμμές εξέφρασα και χθες αλλά και στην επιτροπή πολύ περισσότερο, τον προβληματισμό μου για το κόστος επιβάρυνσης του προϋπολογισμού. Δεν μπορώ όμως να μην τονίσω και να μην υπογραμμίσω και σήμερα όλη την επιχειρηματολογία η οποία ακούστηκε στην Αίθουσα από τον κύριο Υπουργό και η οποία πιστεύω ότι έχει μια ορθή βάση και απαντά σε αυτούς τους προβληματισμούς και σε αυτά τα ερωτήματα. Γι' αυτό και επισημαίνω ότι σε αυτό το νέο πλαίσιο θα πρέπει η ΡΑΕΜ, με την πολιτική που θα ασκήσει για τα κόμιστρα, να έρθει και να εξορθολογίσει πλέον την κατάσταση και να έχουμε φθηνότερες υπηρεσίες για τον πολίτη.

Ένα σημαντικό θέμα το οποίο ακουμπά το νομοσχέδιο στα άρθρα 15 έως 20 είναι οι υποδομές των υπεραστικών οδικών μεταφορών. Πιστεύω ότι εδώ χρειάζεται μια ειλικρινής συνεργασία των ΚΤΕΛ σε όλη τη χώρα. Είναι απαραίτητη -και ας μην κοροϊδεύμαστε- όταν το σύνολο σχεδόν των σταθμών των υπεραστικών λεωφορείων στη χώρα ανήκουν στα ΚΤΕΛ. Βέβαια η ΡΑΕΜ πρέπει και καλείται να μπορέσει να διασφαλίσει την τήρηση των κανόνων για όλους.

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

Τα άρθρα 21 έως και 35 αφορούν στις διαδικασίες ανάθεσης των υπηρεσιών των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών με διαγωνισμό. Το νομοσχέδιο θέτει ως βασικό κριτήριο την έκπτωση επί του ανωτάτου ορίου χρέωσης και πιστεύω ότι είναι απόλυτα λογικό. Όμως δεν πρέπει να αφήνουμε σε δεύτερη μοίρα την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και -το τονίζω για δεύτερη φορά- χαιρόμαι που και ο Υπουργός χθες το έθεσε ως προτεραιότητα και στόχο.

Τα άρθρα 36 έως και 40 αφορούν στις αναθέσεις δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών χωρίς διαγωνιστική διαδικασία. Ειδικότερα προβλέπεται ως έκτακτο μέτρο η απευθείας ανάθεση των μεταφορών επιβατών από τη ΡΑΕΜ. Και εδώ ακριβώς για λόγους διαφάνειας θα ήταν σκόπιμο -και πρέπει να γίνει, κύριε Υπουργέ- να περιγραφούν ρητά από τη ΡΑΕΜ ποιες είναι οι εξαιρετικές περιπτώσεις υπό τις οποίες δύναται να γίνει από τη ΡΑΕΜ μια απευθείας ανάθεση.

Στα άρθρα 42 έως 44 περιγράφεται η διαδικασία καθορισμού της γραμμής ελεύθερης επιλογής. Υπάρχει ένα σοβαρό θέμα και στις γραμμές αυτές: Είναι ο κίνδυνος να υπάρχουν παρανομίες με δρομολόγια, τα οποία ουσιαστικά θα λειτουργούν μεταφέροντας κόσμο σε ενδιάμεσους σταθμούς. Και εδώ ακριβώς θα πρέπει η ΡΑΕΜ -δεν ξέρω και ποιος άλλος μηχανισμός- να δει την εποπτεία αυτής ακριβώς της διαδικασίας.

Στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, από τα άρθρα 55 έως 84, υπάρχουν όλα τα θέματα αυτής της νέας ρυθμιστικής αρχής. Έγινε μια πάρα πολύ μεγάλη κουβέντα και στην επιτροπή και εδώ στο Τμήμα. Σε κάθε περίπτωση, βέβαια, δεν πρέπει να πάμε σε ένα σύστημα -το τονίζω και πάλι- όπου θα έχουμε ρυθμιστικές αρχές στη χώρα διά πάσαν νόσον. Εγώ χθες επεσήμανα τον κίνδυνο υπερφόρτωσης αρμοδιοτήτων στη ΡΑΕΜ. Είναι μεγάλο το φορτίο. Ο τζίρος που μπορεί να διαχειριστεί μπορεί πράγματι να είναι μικρός -500 εκατομμύρια- αλλά καλείται να σηκώσει ένα πάρα πολύ μεγάλο βάρος σε μια εποχή που η δημόσια διοίκηση για λόγους, που όλοι καταλαβαίνουμε, περνάει δύσκολες στιγμές. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν είναι ορθή η συγκεκριμένη επιλογή.

Κατά τη γνώμη μου, έχει σημασία να πάμε σε ένα μοντέλο ρυθμιστικής αρχής η οποία δεν θα αναπαράγει γραφειοκρατία, παθογένειες και ταχύτητες του κλασικού δημοσίου με συγκεκριμένες λογικές και πρακτικές που ζήσαμε για δεκαετίες στη χώρα. Πιστεύω ότι το νομοσχέδιο θέτει στέρεες βάσεις και φυσικά πολλά

θα κριθούν από τα πρόσωπα που θα κληθούν να στελεχώσουν αυτή τη ρυθμιστική αρχή.

Τέλος, στα άρθρα 70 έως 75 καθορίζονται όλες οι κανονιστικές ρυθμίσεις και λοιπές αρμοδιότητες της ΡΑΕΜ.

Για τα άρθρα 85 έως και 98 πιστεύω ότι αναλυτικά και στην επιτροπή αλλά και χθες, έχουμε αναφερθεί. Έχουμε διάφορες ρυθμίσεις για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, για τον ΟΣΕ, για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για το Θριάσιο Πεδίο. Όλα αυτά βρίσκονται σε μια θετική κατεύθυνση.

Στο άρθρο 107 πολύ σωστά έρχονται οι ρυθμίσεις που προσαρμόζονται στη δύσκολη πραγματικότητα των εργοληπτικών επιχειρήσεων. Είναι ένα θετικό βήμα και πιστεύω ότι τους βοηθάμε σ' αυτήν τη δύσκολη περίοδο.

Κύριε Πρόεδρε, θέλω μόνο δύο λεπτά για να αναφερθώ και στις τροπολογίες, από τις οποίες κάποιες είναι πάρα πολύ σημαντικές και θα φέρουν ένα θετικό αποτέλεσμα.

Έρχομαι στην υπ' αριθμόν 828/6 τροπολογία. Το σημαντικό άρθρο αυτής της τροπολογίας αφορά αφ' ενός την παράταση του προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι» ως το Σεπτέμβριο του 2014 και αφ' ετέρου τη μετεξέλιξη του και την προώθηση ενός νέου σχεδιασμού αυτού του προγράμματος.

Είναι όντως ένα πρωτοποριακό πρόγραμμα που προσφέρει στήριξη και συνθήκες αξιοπρεπούς διαβίωσης σε ανθρώπους που έχουν ανάγκη σε κάθε γειτονιά της πόλης, αλλά κυρίως σε κάθε χωριό της χώρας. Θέλω, όμως, πραγματικά απ' αυτό το βήμα να στελνουμε ένα μήνυμα στήριξης σε αυτούς τους νέους ανθρώπους που δουλεύουν γι' αυτό το πρόγραμμα μέσα από πάρα πολύ μεγάλες δυσκολίες όλα αυτά τα χρόνια. Γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά ότι η χρηματοδοτική ροή πολλές φορές είναι προβληματική και ότι πολλές φορές οι άνθρωποι αυτού του προγράμματος δούλευαν με αυταπάρνηση και πέραν των υποχρεώσεών τους, χωρίς να έχουν πληρωθεί για μήνες.

Πιστεύω ότι με τη ρύθμιση αυτή όλα πλέον μπορούν να μπουν σε πιο στέρεες βάσεις και να έχουμε ένα καλύτερο και πιο θετικό αποτέλεσμα. Το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι», σύμφωνα με την προτεινόμενη ρύθμιση, θα προσφέρει υπηρεσίες στους δικαιούχους τριών επιμέρους προγραμμάτων: του «Κατ' Οίκον Φροντίδα Συνταξιούχων», του «Κατ' Οίκον Κοινωνική Φροντίδα» και του «Κατ' Οίκον Νοσηλεία». Πιστεύω ότι η μετεξέλιξη αυτού του προγράμματος, που στηρίζει χιλιάδες συμπατριώτες μας, είναι σε θετική κατεύθυνση και θέτει τις βάσεις, ώστε να υπάρξει και μια οριστική λύση για το μεγάλο πρόβλημα αυτών των προγραμμάτων πρόνοιας, που είναι η χρηματοδότησή τους.

Όσον αφορά στην υπ' αριθμόν 830/8 τροπολογία, που αφορά μεταξύ άλλων και τη μεταφορά αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων στην αποκεντρωμένη διοίκηση και στις περιφέρειες, εκφράζω έναν προβληματισμό ως προς το χρονοδιάγραμμα και το πλάνο ολοκλήρωσης αυτής της διαδικασίας, κύριε Υπουργέ.

Δεν πρέπει σε καμμία περίπτωση να δημιουργηθούν προβλήματα στη διοίκηση και σε τομείς ευαίσθητους, όπως είναι αυτοί που χειρίζεται το Ταμείο Σεισμοπληκτών. Έχετε μια πολύ μεγάλη εμπειρία. Είδατε μόνοι σας τι αποτελέσματα φέρνει η συγκεκριμένη υπηρεσία με αφορμή τον τελευταίο σεισμό και την κινητοποίηση όλου του μηχανισμού. Και το λέω αυτό γιατί διακόσιοι εβδομήντα επτά υπάλληλοι προέρχονται από το Ταμείο Αποκατάστασης Σεισμοπληκτών.

Θα ήθελα να εξετάσετε το ενδεχόμενο, κύριε Υπουργέ, με βάση και τις προτάσεις των εργαζομένων, μιας πιο σφιχτής και μιας πιο οριοθετημένης διαδικασίας, ώστε να μην διακινδυνεύουμε να υπάρξουν προβλήματα. Ίσως και πρέπει να υπάρξει μία κοντινή καταληκτική ημερομηνία, δηλαδή, να ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία ως τα τέλη του χρόνου.

Σε σωστή κατεύθυνση είναι και η τροπολογία με γενικό αριθμό 831 -η δική σας- που ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη συγχώνευση των εταιρειών ΔΕΠΑΝΟΜ, «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ» και ΟΣΚ.

Εδώ, όμως, όσον αφορά στον ΟΣΚ πρέπει να δείτε, κύριε Υπουργέ, ένα θέμα -το έχω θέσει και στους συνεργάτες σας- που θέτουν οι εργαζόμενοι σχετικά με τον ειδικό λογαριασμό στον οποίο έχουν καταβάλλει εισφορές. Πιστεύω ότι είναι δίκαιο

το αίτημα της απόδοσης των εισφορών σε αυτούς που τις κατέβαλαν και νομίζω ότι πρέπει να το δείτε.

Τα υπόλοιπα θα τα πω στη δευτερολογία μου.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Αβραμίδης.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο παρόν σχέδιο νόμου διαπιστώνεται η παντελής έλλειψη εθνικού σχεδιασμού. Είναι ένα συνονθύλευμα διαφορετικών και ασύνδετων θεμάτων. Γίνεται προφανές πως για μια ακόμη φορά εκτελείτε εντολές μεθοδικά υπαγορευμένες, με σκοπό το ξεπούλημα της εθνικής περιουσίας μέσω του ΤΑΙΠΕΔ, με τρανταχτό παράδειγμα το διαμελισμό του ΟΣΕ και την πώληση των εταιρειών του σε τιμή ευκαιρίας.

Μήπως έχετε ήδη έτοιμες τις συμβάσεις πώλησης της «ΤΡΑΙ-ΝΟΣΕ», της ΕΕΣΣΤΥ και της «ΕΡΓΟΣΕ» για να τις φέρετε προς ψήφιση με κατεπείγουσα διαδικασία, αντίστοιχη της πώλησης της «Ολυμπιακής»;

Ως προς τα άρθρα του νομοσχεδίου επιτρέψτε μου να ξεκινήσω κατά ενότητα, από το άρθρο 1 έως το άρθρο 8.

Στο σημείο που μπορούμε να σταθούμε είναι η διευκρίνιση που χρειάζεται το άρθρο 4 παράγραφος 2, όπου νομίζω ότι είναι λογική η προσθήκη που έχει ζητηθεί, για να είναι ρητή η αναφορά στις ανώτατες τιμές για δέματα και εμπορεύματα.

Από εκεί και πέρα, εμείς πιστεύουμε ότι στα άρθρα αυτά προδιαγράφεται η κυρίαρχη θέση της ΡΑΕΜ εις βάρος των περιφερειών, της Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης, τη στιγμή που το ρόλο της ΡΑΕΜ θα μπορούσαν να τον αναλάβουν οι περιφέρειες, οι οποίες και λογοδοτούν στους πολίτες, σε αντίθεση με τις ανεξάρτητες αρχές οι οποίες, όπως έχει δείξει η εμπειρία, λογοδοτούν μόνο στον εαυτό τους.

Η ΡΑΕΜ δηλαδή, αναλαμβάνει ρόλο αποφασιστικό, επιτελικό για ζητήματα που αφορούν αρμοδιότητες άλλων οργάνων της διοίκησης που αντιλαμβάνονται πιο αποτελεσματικά τις ιδιαίτερες συνθήκες, κυρίως των νησιωτικών και ορεινών περιοχών. Επιτρέψτε μου να το γνωρίζω πολύ καλά αυτό με την ιδιότητά μου ως αιρετού περιφερειακού συμβούλου της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Είναι ένα γεγονός που δημιουργεί αγκυλώσεις και δυσλειτουργίες, αφού για έγκριση ακόμα και τοπικών δρομολογίων θα πρέπει να επιλαμβάνεται η ΡΑΕΜ.

Επίσης, στο άρθρο 12 ζητούνται αναλυτικά στοιχεία από τις περιφέρειες τόσο για την επιβατική κίνηση όσο και για τη χρονική κατανομή δρομολογίων, χωρίς να παρέχει η Κυβέρνηση την απαιτούμενη στελέχωση και τους πιθανούς οικονομικούς πόρους στις περιφέρειες. Αντίθετα, είναι ιδιαίτερα γενναιόδωρη στις αντίστοιχες παροχές προς τη ΡΑΕΜ, όπως αναλύεται στη συνέχεια του άρθρου.

Ο διακοσμητικός ρόλος των περιφερειών αποτυπώνεται και στις αρμοδιότητες που τους ανατίθενται στα άρθρα 5 και 9, όπου το κύριο έργο τους είναι η υποβολή προτάσεων προς τη ΡΑΕΜ.

Εκτός του υποβαθμισμένου ρόλου των περιφερειών, η συγκυβέρνηση υποστηρίζει ότι ο ανταγωνισμός θα λειτουργήσει υπέρ των επιβατών, τη στιγμή που οι επιβάτες θα επιβαρύνονται με κόμιστρο για τη μεταφορά αποσκευών πέραν του επιτρεπόμενου ορίου. Η ρύθμιση αυτή τίθεται για πρώτη φορά στις οδικές επιβατικές μεταφορές και υπό καμμία έννοια δεν δύναται να θεωρηθεί υπέρ του επιβατικού κοινού.

Αναλυτικότερα, στο άρθρο 4 προβλέπεται ότι η ΡΑΕΜ θα ρυθμίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις μεταφορικού έργου, καθώς και τις ανώτατες τιμές χρέωσης επιβατών και αποσκευών.

Εκτιμούμε ότι το παρόν νομοσχέδιο περισσότερο κινείται προς την κατεύθυνση του να δείξει στην τρόικα ότι η Κυβέρνηση είναι συνεπής προς τις υποχρεώσεις της. Άλλωστε και ο κανονισμός 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν απαιτεί ούτε επιβάλλει τη σύσταση ανεξάρτητης αρχής για τις μεταφορές. Εδώ εδράζεται και η βασική μας αντίρρηση.

Από το άρθρο 1 έως και το 54 περιλαμβάνονται οι ρυθμίσεις για τις δημόσιες υπεραστικές μεταφορές επιβατών.

Εμείς πιστεύουμε ότι με το παρόν νομοσχέδιο δεν δίδονται λύ-

σεις. Αντίθετα απ' αυτά που ειπώθηκαν και από τους φορείς, ούτε ο ανταγωνισμός ενισχύεται, μια και η εισδοχή άλλων εταιρικών σχημάτων είναι δύσκολη.

Την ίδια στιγμή τα ΚΤΕΛ θα βρεθούν και αυτά υπό πίεση, πολύ περισσότερο έχοντας ως ορίζοντα το τέλος του 2019, την καταληκτική ημερομηνία που δίδει ο ευρωπαϊκός διαγωνισμός 1370/2007 και η οποία μπορεί να παραταθεί -όπως έγινε στη Γαλλία- κατά πέντε χρόνια.

Έχουν, λοιπόν, ήδη προβεί σε σημαντικές επενδύσεις και θα μείνουν χωρίς αντίκρισμα τα ΚΤΕΛ.

Φαίνεται εδώ ότι η σπουδή της Κυβέρνησης θα δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα, όπως, για παράδειγμα, με τους σταθμούς που ήδη υπάρχουν και οι οποίοι είναι ιδιωτικοί, πώς θα ενταχθούν σε ένα δημόσιο δίκτυο σταθμών.

Η προχειρότητα στο σχεδιασμό της Κυβέρνησης, της κυβερνητικής πολιτικής, αποκρυσταλλώνεται από την απουσία πρόβλεψης στο άρθρο 17 για το τι θα συμβεί εάν οι ιδιώτες πάροχοι αρνηθούν να ενταχθούν στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

Σε αυτήν την περίπτωση, σε σχέση με τα άρθρα 9 έως 20, εκτιμούμε ότι θα υπάρξει πρόβλημα.

Είπαμε ότι ο καθορισμός των κριτηρίων για τις γραμμές από τη ΡΑΕΜ, ουσιαστικά αφαιρεί το στρατηγικό σχεδιασμό από τις περιφέρειες. Αυτό το τονίζουμε, γιατί στα νησιά μας και στις απομακρυσμένες ορεινές περιοχές εκτιμούμε ότι θα υπάρξει πρόβλημα.

Εδώ δεν μπορούμε να πούμε ότι τα δρομολόγια στις περιφέρειες θα τα προτείνουν με βάση ψηφοθηρικούς λόγους. Αντικειμενικά κριτήρια πάντα μπορούν να τεθούν. Το βέβαιο είναι ότι δεν μπορεί να γίνει σωστός σχεδιασμός από μία αρχή που θα βρίσκεται στην Αθήνα. Τονίζω ότι θα έχουμε στο απυρόβλητο τη ΡΑΕΜ, όπως έχουμε και κάθε ανεξάρτητη αρχή και το μάρμαρο θα το πληρώσουν οι περιφέρειες.

Ποιος μας λέει ότι δεν θα είναι η ΡΑΕΜ που θα μπει στον πειρασμό να λειτουργήσει ψηφοθηρικά; Εάν δεν της αρέσει η εκάστοτε περιφερειακή αρχή, τότε τι γίνεται; Αυτό είναι ένα θέμα.

Στο άρθρο 27 θα πρέπει να προστεθούν και τα άτομα με ειδικές ανάγκες, οι πολύτεκνοι και οι άνεργοι.

Στα άρθρα 21 και 37 αναφέρεται η δυνατότητα απευθείας ανάθεσης βάσει του ευρωπαϊκού κανονισμού, χωρίς να αναφέρεται ότι επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια του κράτους-μέλους να θεσπίσει δυνατότητα απευθείας ανάθεσης με νομοθετική του ρύθμιση. Εν ολίγοις, δεν υποχρεώνει ο κανονισμός την ελληνική Κυβέρνηση να προχωρά σε απευθείας ανάθεση, αλλά η συγκυβέρνηση επιλέγει αυτήν τη δυνατότητα.

Στα άρθρα 36 έως 39 θα τοποθετηθούμε θετικά, διότι πρέπει να διασφαλιστεί η συνεχής εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, ειδικότερα στις νησιωτικές και ορεινές περιοχές, με τους όρους των άρθρων αυτών.

Στο άρθρο 50 γίνεται αναφορά στα εργασιακά θέματα των ΚΤΕΛ. Τα εργασιακά θέματα πρέπει να τα δει η Κυβέρνηση με ιδιαίτερη προσοχή, ειδικά όταν έχουν να κάνουν με την ασφάλεια των επιβατών. Για το άρθρο αυτό έχουν κατατεθεί προτάσεις και αφορούν στην προστασία της εργασίας των οδηγών των ΚΤΕΛ, ακόμα και μετά την ανάδειξη του νέου αναδόχου, όπως παραδείγματος χάριν το όριο ηλικίας.

Στα άρθρα 55 έως 84, που αφορούν την ίδρυση, το οργανωτικό πλαίσιο και τις αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών, εκφράζουμε τους προβληματισμούς μας για τη σκοπιμότητα ίδρυσής της. Δεν είναι δυνατόν σε μια εποχή που οι δανειστές μας ζητούν τη μείωση του δημόσιου τομέα και επιβάλλουν χιλιάδες απολύσεις, να έρχεται η Κυβέρνηση και να δημιουργεί μια νέα ανεξάρτητη αρχή, ακόμα και εάν το προσωπικό της λέει ότι θα το αντλήσει από μετατάξεις και αποσπάσεις. Η πραγματικότητα είναι ότι οι αρμοδιότητες της ΡΑΕΜ θα μπορούσαν να ανατεθούν σε υπηρεσία του ίδιου του Υπουργείου Μεταφορών ή ακόμα και στις περιφέρειες, όπως έχουμε τονίσει.

Κατά το άρθρο 76, ο προϋπολογισμός της ΡΑΕΜ προσαρτάται στον κρατικό προϋπολογισμό και σύμφωνα με την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους τον επιβαρύνει με ποσό μεγαλύτερο του 1 εκατομμυρίου ευρώ, ποσό που θα αγγίζει τα 2 εκα-

τομύρια ευρώ κατά χθεσινή δήλωση του κυρίου Υπουργού.

Θα ήθελα, επίσης, να αναφερθώ και λίγο στις διατάξεις για τα οχήματα δημόσιας χρήσης και τα ενοικιαζόμενα επιβατικά αυτοκίνητα. Υπάρχουν ενστάσεις σε σχέση με τη σύσταση εταιρειών. Οι ενστάσεις αναφέρονται στο γεγονός ότι ο κλάδος έχει χτυπηθεί από την κρίση. Και το ερώτημα είναι κατά πόσο οι τωρινοί ιδιοκτήτες θα μπορέσουν να ανταποκριθούν.

Για το άρθρο 85 έχει κατατεθεί αρμοδίως υπόμνημα της Πα- νελληνίας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών.

Το άρθρο 86 διευκολύνει το ξεπούλημα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» μέσω του ΤΑΙΠΕΔ.

Στα άρθρα 99 και 100 η συγκυβέρνηση προβλέπει σκανδαλώ- δεις φοροαπαλλαγές, ώστε η προς ιδιωτικοποίηση εταιρεία να πουληθεί καθαρή από στοιχειώδεις φορολογικές υποχρεώσεις.

Άρθρο 101: Παρακάμπτει τη Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή Αναθεώρησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Επίσης, στην παράγραφο 2, καταργείται η υποχρέωση της ρεζέρβας, υποκύ- πτοντας η Κυβέρνηση στις πιέσεις των εισαγωγέων αυτοκινήτων.

Με την παράγραφο 3 ουσιαστικά καταργεί την υπουργική από- φασή του Μαΐου του 2013 που η ίδια η συγκυβέρνηση εξέδωσε για χάρη της οδικής ασφάλειας. Τα κυκλοφορούντα σχολικά, στα οποία η Κυβέρνηση παρέτεινε τη διάρκεια ζωής από είκοσι πέντε σε είκοσι επτά χρόνια, θα κυκλοφορούν με τις ουσιαστικά ανύ- παρκτες προδιαγραφές, ενώ χρήζουν άμεσου εκσυγχρονισμού.

Ένα σημείο, επίσης, που έχει επισημανθεί, είναι η παράγρα- φος 6 του άρθρου 106, η οποία επιβάλλει την υποχρεωτική κα- ταβολή επικόμιστρου στα ραδιοταξί. Έχουμε λάβει επιστολή από συνεταιρισμό ραδιοταξί, η οποία αναφέρει ότι οι ίδιοι δεν την επι- βάλλουν προκειμένου να κρατούν το κόμιστρο χαμηλό. Αυτό είναι ένα σημείο που πρέπει να το δούμε.

Στο άρθρο 118 ο Υπουργός δίνει εξουσιοδότηση στον εαυτό του να βγάλει κάποτε υπουργική απόφαση, όπου θα προσαρμο- στούν οι κάρτες υποχρεώσεων καταναλωτών του ΟΣΥ, ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ, ενώ σύμφωνα με τον κανονισμό 118/2011, που αναφέρεται στα δικαιώματα των επιβατών, θα έπρεπε να εφαρμόζονται τα δι- καιώματα αυτά από 1-1-2013.

Με την παράγραφο 3 του άρθρου 120 διαμορφώνεται ένα πλέγμα προστασίας του εκκαθαριστή και των υπ' αυτού εξουσιο- δοτημένων οργάνων ώστε να μην έχουν οποιαδήποτε ποινική, δι- οικητική, αστική ή άλλη ευθύνη, για να μπορούν να υλοποιήσουν χωρίς κινδύνους τις κυβερνητικές εντολές συγκάλυψης του ξε- πουλήματος της εταιρείας.

Άρθρο 121: Η συγκυβέρνηση αφού έκλεισε τα περισσότερα δημόσια ΚΤΕΟ, καταργεί ακόμα και την υποχρέωση κοινοποί- ησης στο Υπουργείο του τιμοκαταλόγου που εκδίδουν τα ιδιω- τικά ΚΤΕΟ.

Με το άρθρο 124 περιορίζεται η εξουσία των οργάνων της Βουλής, καταργώντας την απαίτηση απόφασης της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής με πλειοψηφία 4/5. Επιπλέον, τα επτά από τα εννέα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της ΕΕΤ διορί- ζονται, πλέον, απευθείας από τον Υπουργό.

Τέλος, σε σχέση με τα μισθωμένα βανάκια -για να το πω απλά- υπάρχει ένα ζήτημα -με δεδομένο ότι έρχονται σε απευθείας ανάθεση- με το μεταφορικό έργο των ταξί, ειδικά σε προκαθορι- σμένες διαδρομές από και προς λιμάνια, αεροδρόμια και ξενο- δοχεία. Αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο αναμένεται να επηρεάσει τη λειτουργία των ταξί, ειδικά στα μικρά νησιά.

Παρ' όλα αυτά, σε ορισμένες μεγάλες τουριστικές περιοχές προσφέρουν έναν εναλλακτικό τρόπο μετακίνησης.

Μπορεί, λοιπόν, να έχουν χρησιμότητα, αλλά σε κάθε περι- πτωση θα επανακαθορίσουν το μεταφορικό έργο και τις συνθή- κες του ανταγωνισμού. Είναι και αυτό ένα θέμα που πρέπει να το δούμε με προσοχή.

Για μας είναι σημαντικό να μεγαλώσουμε την πίτα και όχι την ίδια, μικρή πίτα να την τρώνε ολοένα και λιγότεροι.

Για τις τροπολογίες θα μιλήσω στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει τώρα ο συνάδελφος κ. Παναγιώταρος.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η Χρυσή Αυγή καταψήφισε επί της αρχής το συγκεκριμένο νο- μοσχέδιο και καταψηφίζει και τα άρθρα του. Όπως είπαμε και χθες, θεωρούμε ότι δεν γίνεται καμμία ουσιαστική αλλαγή στο καθεστώς των ΚΤΕΛ. Τα κακώς κείμενα, δυστυχώς, παραμένουν ως έχουν και μάλλον θα υπάρξει και διεύρυνση αυτών.

Ενώ ο συγκεκριμένος θεσμός είναι πυλώνας για τη μεταφορά των Ελλήνων πολιτών από τα πιο απομακρυσμένα χωριά και τις μικρές πόλεις προς τις πρωτεύουσες νομών, προς την πρω- τεύουσα της Ελλάδας και θα έπρεπε το δίκαιο αυτό να έχει βελ- τιωθεί και να μην έχει καμμία απολύτως παράλειψη, βλέπουμε ότι υπάρχουν πάρα πολλές ασάφειες, κάποια νέα trust τα οποία θα δημιουργηθούν μαζί με τα ήδη υπάρχουσα trust μέσα στα ΚΤΕΛ. Δεν δίνεται, δηλαδή, η δυνατότητα υγιούς ανταγωνισμού.

Το γεγονός ότι υπάρχει μία καινούργια ανεξάρτητη αρχή, η οποία θεσπίζεται κι αυτή με εντελώς ασαφείς κανόνες, ορισμούς και ρόλο ύπαρξης κι έχοντας ως παράδειγμα διάφορες ανεξάρ- τητες αρχές που έχουν δημιουργηθεί κατά το πρόσφατο παρελ- θόν στην ελληνική κοινωνία, οι οποίες -βλέποντας τα αποτελέ- σματά τους- μόνο μεγάλα κονδύλια στοιχίζουν στον ελληνικό λαό για τη διατήρησή τους και τα αποτελέσματα τα οποία φέρνουν είναι από πενιχρά έως ανύπαρκτα, μας δημιουργεί την αίσθηση ότι δεν θα υπάρξει τίποτα με το εν λόγω νομοσχέδιο.

Βλέπουμε δυο άρθρα τα οποία αναφέρονται σε κάποιες και- νούργιες άδειες ταξί που θα δοθούν. Η κερκόπορτα έχει ανοίξει με ένα νομοσχέδιο του κ. Βορίδη. Είχαν δοθεί τότε κάποιες λίγες άδειες σε κάποια επταθέσια. Τώρα γίνονται και πενταθέσια. Δη- λαδή, μπορεί να έχει και απλό ταξί μια ξενοδοχειακή μονάδα.

Να δώσουμε ένα παράδειγμα: Φανταστείτε μια ξενοδοχειακή μονάδα, μια επιχείρηση η οποία χρωστάει εκατοντάδες εκατομ- μύρια ευρώ στο ΙΚΑ και σε λοιπά ασφαλιστικά ταμεία. Θα έπρεπε θεωρητικά αυτές οι ξενοδοχειακές μονάδες να έχουν κατασχεθεί από το δημόσιο. Όταν κάποιος χρωστάει 700 και 800 εκατομμύ- ρια ευρώ στα ασφαλιστικά ταμεία, δεν υπάρχει περίπτωση στο μέλλον να τα αποπληρώσει ποτέ. Μπορεί πολύ εύκολα να πάρει αυτά τα ξενοδοχεία το κράτος και επειδή είναι ξενοδοχεία - φι- λέτα να μπορέσει από τα κέρδη αυτών των ξενοδοχείων να πάρει τα λεφτά για τα χρέη στα ασφαλιστικά ταμεία. Αντί να γίνει αυτό, βλέπουμε ότι θα έχουν και κάποιες άδειες, θα μπορούν να έχουν και κάποια βανάκια ή πενταθέσια, θα μπορούν να κάνουν κάποιες ειδικές διαδρομές φιλέτα και να κάνουν έργο από τους ήδη κα- τατρεγμένους, καταπιεσμένους ταξιτζήδες.

Βλέπουμε, δηλαδή, ότι υπάρχει μια απελευθέρωση του κλάδου των οδηγών ταξί, χωρίς όμως να διευρύνεται το έργο. Στην ήδη πολύ μειωμένη πίτα προστίθενται και άλλοι παίκτες και μάλιστα με άνιστους όρους.

Είδαμε, επίσης, ότι υπάρχουν τεράστιες ασάφειες ως προς τις επιδοτήσεις των ΚΤΕΛ. Το συζητήσαμε. Γενικώς είναι ένα νομο- σχέδιο που βασίζεται πάνω σε απόλυτες ασάφειες, οι οποίες πάλι στο τέλος θα είναι εις βάρος του ελληνικού λαού.

Θα θέλαμε να μιλήσουμε για τις τροπολογίες.

Καταψηφίζουμε την τροπολογία 829, διότι παρέχει τη δυνατό- τητα επέκτασης με υπουργική απόφαση, της κατάργησης του βι- βλιαρίου κυριότητας και σε άλλες κατηγορίες οχημάτων χωρίς να λείει τις ποίες. Πάλι υπάρχουν ασάφειες. Όπως όλοι γνωρί- ζουμε, στην πατρίδα μας χρησιμοποιούνται συνήθως προς όφε- λος όχι νόμιμων, όχι σωστών ενεργειών.

Το άρθρο 2 της τροπολογίας 830 είναι πολύ σωστό. Συμφω- νούμε σχετικά με το ότι αντί για τα 2/3 των μετοχών θα απαιτείται το 95% επί του συνόλου των δικαιωμάτων ψήφου της εκδότης εταιρείας για τη διαγραφή των μετοχών της από το χρηματιστή- ριο, όπως και στην περίπτωση εταιρικών μετασχηματισμών των οποίων οι μέτοχοι της απορροφώμενης διασπώμενης και μετα- τρεπόμενης εταιρείας λαμβάνουν εισηγμένες μετοχές σύμφωνα με τους όρους του μετασχηματισμού. Έτσι θα υπάρχουν κάποια χαλινάρια για όσες εταιρείες θέλουν να φύγουν στο εξωτερικό.

Στο άρθρο 3, όμως, βλέπουμε ότι γίνεται ταυτοποίηση στην ΕΥΔΑΠ και την ΕΥΑΘ προκειμένου να είναι πιο ελκυστική η ιδιωτι- κοποίησή τους. Γι' αυτό το λόγο καταψηφίζουμε την τροπολογία 830.

Καταψηφίζουμε την τροπολογία 839/9. Η τροπολογία αυτή κι- νείται στο πλαίσιο της προσπάθειας μείωσης του δημόσιου

τομέα. Ωστόσο, από πουθενά δεν προκύπτει πώς θα επέλθει κάποιο τέτοιο αποτέλεσμα. Πάλι γενικότητες και ασάφειες. Δε γίνεται μείωση προσωπικού και είναι σωστό. Ενοποιούνται εταιρείες με διακριτικό αντικείμενο. Αυτό θα έχει συνέπεια στην ακριβή εκτέλεση των αρμοδιοτήτων. Επίσης, δε διαφαίνεται από κάπου βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων των φορέων της νέας εταιρείας.

Επιπλέον, όλες οι διατάξεις της τροπολογίας διαπνέονται από την ανάγκη ταχείας επίλυσης των εκκρεμοτήτων, με αποτέλεσμα σε πολλές περιπτώσεις να γίνεται ρητά παρέκκλιση από την κείμενη νομοθεσία περί συγχωνύσεων. Χαρακτηριστικά στην πέμπτη παράγραφο του τέταρτου άρθρου αναφέρεται πώς δεν πρόκειται να ληφθεί υπ' όψιν ούτε η γνώμη των εταιρικών οργάνων των συγχωνευομένων εταιρειών επί του ζητήματος.

Επίσης, όπως προαναφέρθηκε, δε γίνεται καμμία διευκρίνιση σχετικά με το ποια ήταν ακριβώς τα πρακτικά προβλήματα και οι δυσλειτουργίες που δεν επέτρεψαν μέχρι σήμερα την ολοκλήρωση της συγχώνευσης. Φυσικά δεν προκύπτει πώς σήμερα έχουν εκλείψει.

Τέλος, η πρόβλεψη της τέταρτης παραγράφου του τέταρτου άρθρου της τροπολογίας μας βρίσκει ιδιαίτερα επιφυλακτικούς, καθώς είναι γνωστό πώς γίνεται εδώ και δεκαετίες η στελέχωση του διοικητικού προσωπικού των ΔΕΚΟ. Και η φράση «πρόσωπα ειδικών γνώσεων και εμπειρίας που μπορούν να συμβάλουν αποτελεσματικά στην επίτευξη των σκοπών της νέας εταιρείας», δεν μας πείθει καθόλου για το αδιάβλητο της σχετικής διαδικασίας.

Η τροπολογία 828/6 έχει θετικά στοιχεία. Αφορά κυρίως σε ζητήματα στρατιωτικών.

Και όλοι γνωρίζουμε ότι οι στρατιωτικοί είναι από τις κατηγορίες πληθυσμού, οι οποίες έχουν δεχτεί πολλά πλήγματα. Σαφώς και αποκαθίσταται στο πρώτο άρθρο μία αδικία σε βάρος των πολιτικών υπαλλήλων, ναρκαλιευτών, οι οποίοι κινδυνεύουν καθημερινά και προσφέρουν τεράστιο εθνικό και κοινωνικό έργο, όπως οι στρατιωτικοί του ΤΕΝΕ, με κίνδυνο τη ζωή τους.

Να επισημάνουμε ότι πρόκειται για μία κατηγορία που η προσφορά της δεν έχει τονιστεί όσο θα έπρεπε στην ελληνική κοινωνία.

Όσον αφορά στο ζήτημα της ΕΛΒΟ, κρίνεται θετική η χορήγηση ασφαλιστικής και φορολογικής ενημερότητας, προκειμένου να εισπραχθούν τα οφειλόμενα στην ΕΛΒΟ. Ελπίζουμε ότι θα παραμείνει υπό κρατικό έλεγχο, εν ζωή, ώστε να μπορεί να παράγει όπλα και οχήματα για τον Ελληνικό Στρατό.

Όσον αφορά το ζήτημα της ανακατάταξης, ήταν κάτι που θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί καιρό πριν και ειδικά το θέμα της διεκδίκησης υποβρύχιων καταστροφών. Με το σύστημα της ανακατάταξης θα δοθεί η δυνατότητα στους προερχόμενους από τις Ειδικές Δυνάμεις -και εκτός απ' αυτές- να μπορούν να ανακατατάσσονται και να εντάσσονται στη Διοίκηση Υποβρυχίων Καταστροφών του Πολεμικού Ναυτικού ή στις Ειδικές Δυνάμεις του Στρατού Ξηράς.

Στο άρθρο 5, σχετικά με το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι», πιστεύουμε ότι υπάρχει ανάγκη όχι απλώς να επεκταθεί η χρονική διάρκεια ισχύος του αλλά και να στηριχτεί με κάθε τρόπο, χωρίς περιττές διαδικασίες και χρονοβόρες γραφειοκρατικές πρακτικές.

Γι' αυτό και υπερψηφίζουμε την εν λόγω τροπολογία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Παναγιώταρε.

Τον λόγο έχει η κ. Ξηροτύρη.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Με τις ρυθμίσεις του πρώτου και δεύτερου μέρους του σχεδίου νόμου επέρχονται σημαντικές μεταρρυθμίσεις στο σχεδιασμό, στην οργάνωση, στις διαδικασίες ανάθεσης και την παροχή των δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών της χώρας. Οι αλλαγές αυτές στην ουσία προσαρμόζονται στο θεσμικό πλαίσιο των υπεραστικών οδικών μεταφορών και στις διατάξεις του κανονισμού ΕΚ1370/2007.

Η βασική επιλογή του νομοσχεδίου είναι ότι οι υπεραστικές οδικές μεταφορές των επιβατών, ως παροχή δημόσιας υπηρε-

σίας, θα συνεχίσουν να παρέχονται μεν από ιδιωτικούς φορείς, όμως η ανάθεσή τους, η επίβλεψή τους και όλα τα κριτήρια θα ελέγχονται από τους δημόσιους φορείς.

Πραγματικά, η Ευρωπαϊκή Ένωση και ιδιαίτερα με τη Λευκή Βίβλο το Σεπτέμβριο του 2007, που αναφέρεται στην ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010, έχει θέσει πάρα πολύ σωστές παραμέτρους και δικλίδες ασφαλείας για τη λειτουργία και τη διαχείριση όλου αυτού του μεταφορικού και επιβατικού έργου. Παρέχονται αποτελεσματικές, ασφαλείς, υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. Και η διαχείριση με τον έλεγχο του δημοσίου θα εγγυάται τη διαφάνεια, την απόδοση των δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και θα λαμβάνονται υπ' όψιν -και αυτό θέλω να τονίσω και θα το τονίσω και στην κατ' άρθρο ομιλία μου- τα κοινωνικά και περιβαλλοντικά θέματα και οι παράγοντες της περιφερειακής ανάπτυξης. Επομένως, εδώ, στο κείμενο αυτό του σχεδίου νόμου, θα έπρεπε να είχαμε κάνει ορισμένες αλλαγές.

Σημαντικό ρόλο καλείται να παίξει η ανεξάρτητη αρχή με την επωνυμία Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών. Έχει κεντρικό ρόλο στο σχεδιασμό του δικτύου υπεραστικών γραμμών, μαζί με τις περιφερειακές ενότητες, στον καθορισμό των απαιτήσεων, των όρων και των προϋποθέσεων, στη διασφάλιση των όρων του κανονισμού κ.λπ..

Επίσης, στη ΡΑΕΜ ανατίθεται κι ένα μεγάλο μέρος των αρμοδιοτήτων που έχουν σήμερα -και κατά τη γνώμη μας έπρεπε να συνεχίσουν να έχουν- οι περιφέρειες της χώρας, όπως είναι η διενέργεια των διαγωνισμών και η ανάθεση υπηρεσιών δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών και η βασική επίβλεψη των σχετικών συμβάσεων. Βέβαια, ο ρόλος στο σχεδιασμό δεν θα πρέπει να είναι συμβουλευτικός, αλλά καθοριστικός.

Ας πάμε, λοιπόν, αναλυτικά στα θέματα των άρθρων.

Στο πρώτο κεφάλαιο, που αφορά τα άρθρα 1 έως 8, υπάρχουν, όπως σε όλα τα νομοσχέδια, ο σκοπός και το πεδίο εφαρμογής.

Στο άρθρο 2 αναφέρονται οι ορισμοί.

Στους ορισμούς, λοιπόν, όπως είχα τονίσει, δεν προσδιορίζεται ο όρος «ελάχιστες απαιτήσεις». Τι είναι οι «ελάχιστες απαιτήσεις»; Θα δούμε παρακάτω ότι και η Διεύθυνση Επιστημονικού Έργου της Βουλής θέτει ως προϋπόθεση ότι πρέπει να υπάρξει ένα πλαίσιο αναφοράς του τι θεωρούμε «ελάχιστες απαιτήσεις», για να μπορούμε να συνεννοηθούμε και ως προς το τι θα περιλαμβάνεται και στα τεύχη των διαγωνισμών για να μην κρίνεται μια προσφορά μόνο από την οικονομική της πλευρά, αλλά και από τις συνθήκες ασφάλειας και ποιότητας, δηλαδή να είναι μια συμφέρουσα προσφορά και οικονομικά και κοινωνικά.

Το άρθρο 3 αναφέρεται γενικότερα στις δημόσιες οδικές μεταφορές σχεδιασμών, που πρέπει να προσφέρονται χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση και θα πρέπει το εθνικό σύστημα των δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών να αποτελείται από το δίκτυο των υπεραστικών γραμμών και από τις αναγκαίες υποδομές. Κύριοι συνάδελφοι, αυτό ως το κρατήσουμε καλά στο μυαλό μας για να μπορούμε να το κρατήσουμε και να το διορθώσουμε και σ' αυτό το νομοσχέδιο. Είναι δημόσιο εθνικό το σύστημα οδικών μεταφορών και δημόσια η διαχείρισή του.

Στο άρθρο 4, «δίκτυο υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών», διατυπώσαμε -όπως και η έκθεση της Διεύθυνσης Επιστημονικού Έργου- τη διαφωνία μας ή την ανησυχία μας για το ότι υπάρχει μια ασάφεια στον όρο των ελάχιστων απαιτήσεων.

Για τις αρμόδιες αρχές ορίζεται η ρυθμιστική αρχή, η ΡΑΕΜ και οι περιφέρειες στις οποίες ανατίθεται ο ρόλος του σχεδιασμού. Όλο συμφωνήσαμε σ' αυτήν την Αίθουσα ότι η συμμετοχή των περιφερειών στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση του έργου των δημόσιων οδικών μεταφορών είναι επιβεβλημένη και πρέπει να είναι καθοριστική, δεδομένου ότι είναι οι πλέον αρμόδιες για το εν λόγω έργο, λόγω εγγύτητας και γνώσης των ιδιοτεροτήτων των περιφερειών τους.

Παρ' όλα αυτά και από το άρθρο 5 και από πολλά επόμενα άρθρα του σχεδίου νόμου προκύπτει ότι στο σχεδιασμό ο ρόλος τους είναι συμβουλευτικός και στην εκτέλεσή του είναι εποπτικός. Σ' αυτό το θέμα έχουμε σημαντικές αντιρρήσεις. Άλλωστε γι' αυτό το θέμα και η έκθεση της Διεύθυνσης Επιστημονικού Έργου της Βουλής διαπιστώνει τον προβληματισμό της, υποδεικνύοντας το άρθρο 102 του Συντάγματος για την τοπική αυτοδι-

οίκηση. Εμείς υποδεικνύουμε και τον «Καλλικράτη», για να υπενθυμίσουμε κάποια ζητήματα, όπως στην προκειμένη περίπτωση ότι οι οδικές μεταφορές μέσα στην ίδια την περιφερειακή ενότητα είναι προεχόντως τοπικού ενδιαφέροντος και πρέπει η αρμοδιότητα να παραμένει σ' αυτή.

Αυτές οι παρατηρήσεις ισχύουν και για το άρθρο 14.

Στο άρθρο 16, για την εκτέλεση δημόσιων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, δεν έχουμε κάποιο πρόβλημα.

Κάποιο πρόβλημα υπάρχει στο άρθρο 7, «χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων ή και αποζημίωσης». Εδώ μπορεί να δίδονται τα αποκλειστικά δικαιώματα με διαγωνισμό, αλλά το θέμα της αποζημίωσης νομίζω ότι δεν χρειάζεται και δεν διαφαίνεται εδώ πώς θα μπορέσουμε να διασφαλίσουμε διαφάνεια και αντικειμενικότητα σε αυτήν την πρόσθετη παροχή που θα δώσουμε. Θα ήθελα να πω ότι εδώ πάλι ισχύει η παρατήρησή μας, όπως και της Διεύθυνσης Επιστημονικού Έργου της Βουλής, για την ανάγκη να διευκρινιστεί το πλαίσιο αναφοράς σε σχέση με το οποίο η ΡΑΕΜ θα θεσπίζει κανόνες ως προς τις ελάχιστες απαιτήσεις. Επίσης για το άρθρο αυτό εκφράσαμε επιφυλάξεις για τις δυνατότητες που δίνονται μεταξύ των άλλων στη ΡΑΕΜ για τις κατ' εξαίρεση απευθείας αναθέσεις.

Στο σχεδιασμό των υπεραστικών οδικών μεταφορών επαναφέρω τη διαφωνία σε σχέση με τις περιφέρειες, ότι πρέπει στην περιφερειακή ενότητα να είναι καθοριστικό και το θέτω και το έχω θέσει από την αρχή το ερώτημα.

Θα πω και για μια σκέψη που έκανε ο κ. Βορίδης. Θα καθοριστεί ο σχεδιασμός, με τις απαιτήσεις βέβαια που θέτει η ΡΑΕΜ και τα πάντα, με το περιφερειακό συμβούλιο, με την περιφερειακή ενότητα, με τους φορείς που εκεί θα πουν τις προτάσεις τους, με τους ειδικούς επιστήμονες σε τοπικό επίπεδο. Αυτός ο σχεδιασμός θα πάει στη ΡΑΕΜ. Η ΡΑΕΜ από το νομοσχέδιο αποφασίζει για το σχεδιασμό ακόμη και αν τον τροποποιήσει χωρίς να δίνει λόγο σε κανέναν.

Έκανε μια σκέψη ο κ. Βορίδης ότι εν πάση περιπτώσει αν υπάρχει ένα άλλο όργανο που θα δει αυτή τη διαφοροποίηση. Δεν απαντάτε σ' αυτό. Τι θα κάνουν οι υπεύθυνοι της περιφερειακής ενότητας, δηλαδή αυτό που λέγαμε στο σχολείο, ότι θα διαβάζουμε για να διαβάζουμε.

Εδώ πρέπει να το λύσετε αυτό το θέμα. Διότι και η Διεύθυνση Επιστημονικού Έργου της Βουλής σας λέει ότι λίγο-πολύ, υπενθυμίζοντας το άρθρο 102 του Συντάγματος ότι όταν είναι προεχόντως τοπικά τα θέματα, έχει αρμοδιότητα η αυτοδιοίκηση. Ούτε στο σχεδιασμό; Άντε και στο άλλο που εμείς διαφωνούμε να κάνει τους διαγωνισμούς η ΡΑΕΜ κ.λπ.. Δεν είναι οι ραδιοσυχνότητες. Εδώ είναι ολόκληρο μεταφορικό έργο, είναι ένα σωρό παράγοντες.

Υπάρχει πρόβλημα σε αυτές εδώ τις διατάξεις, αλλά δεν έχετε βοηθήσει καθόλου και δεν μας απαντήσατε, δεν κάνατε διάλογο στο θέμα αυτό. Ο Υπουργός δεν μου απαντά. Βέβαια, όταν μιλάω, τις περισσότερες φορές δεν είναι εδώ.

Είσαστε εσείς, κύριε Υφυπουργέ, και σέβομαι την παρουσία σας. Εν πάση περιπτώσει.

Δεν έχουμε επιλύσει αυτό το θέμα. Πρέπει, έστω και τελευταία στιγμή, να δούμε τι θα κάνουμε.

Έχω πει ότι η ρυθμιστική αρχή για μας είναι απαραίτητη. Διότι τα πολλά θέματα που βάζει ο ευρωπαϊκός κανονισμός και η Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πολιτική των μεταφορών είναι πολλά. Πρέπει να διασφαλίζουμε πάρα πολλά θέματα, όπως απαιτήσεις και προδιαγραφές, τα οποία μπορεί να τα κάνει η Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας.

Εγώ προέρχομαι από το δημόσιο τομέα και πιστεύω ότι θα μπορούσαν οι υπηρεσίες και της περιφέρειας και του κεντρικού Υπουργείου να τις κάνουν. Γιατί, ξέρετε τελικά πώς καταλήγουμε με τις ρυθμιστικές αρχές; Ασυμβίβαστο για τον έναν, ασυμβίβαστο για τον άλλο καταλήγουμε στους πανεπιστημιακούς. Βέβαια, δεν υποτιμώ καθόλου τους καθηγητές πανεπιστημίου. Δεν είναι όμως γνώστες της διοίκησης. Δεν εκτελούν έργο. Ο διευθυντής συγκοινωνιακών έργων, ο διευθυντής του προγραμματισμού στην Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση, στα δημόσια έργα, ξέρει πάρα πολύ καλά όλα αυτά τα θέματα. Γιατί να μην μπορεί να είναι και στο διοικητικό συμβούλιο της ανεξάρτητης αρχής και να μπο-

ρούν να είναι μόνο οι θεωρητικοί;

Αν θέλετε, λοιπόν, να της δώσετε προγραμματικό και σχεδιαστικό έργο τυποποίησης των μεταφορών, αφήστε αυτό. Το έργο όμως του καθοριστικού σχεδιασμού και της εκτέλεσης των διαγωνισμών κτλ. πρέπει να το αφήσετε στις υπηρεσίες οι οποίες είναι γι' αυτό το λόγο οργανωμένες.

Επίσης, σας έχει ξεφύγει και κάτι άλλο, ότι έχουν τον καταστατικό έλεγχο, δηλαδή έχουν το Ελεγκτικό Συνέδριο από πάνω τους για όλες τις ενέργειες. Η ρυθμιστική αρχή γι' αυτά τα θέματα έχει μόνο τον έλεγχο του Συμβουλίου της Επικρατείας και τον έλεγχο του προϋπολογισμού για τις δικές της δαπάνες και όχι για άλλα θέματα που καλείται να διαχειριστεί.

Συνεχίζοντας θα ήθελα να πω ακόμα ότι διορθώθηκε το θέμα που έθεσα για το ότι πρέπει μαζί με το ενδιαφέρον μας για τις μετακινήσεις των μαθητών, των εκπαιδευομένων κτλ. να προσθέσουμε και άλλες ευπαθείς ομάδες. Έχει γίνει μια ικανοποιητική προσθήκη. Νομίζω ότι σε αυτήν την κατεύθυνση υπάρχει μια διόρθωση.

Όπως όμως καταλαβαίνετε, στα άρθρα 22, 23 και 24 του Κεφαλαίου αυτού, όπως και στο άρθρο 9, και για το σχεδιασμό αλλά και για την διενέργεια των διαγωνισμών και την επίβλεψη των έργων εμείς διαφωνούμε να τίθενται στην αρμοδιότητα της ρυθμιστικής αρχής. Η ρυθμιστική αρχή έχει να κάνει πάρα πολλά πράγματα και δεν μπορεί να γίνει διευθύνουσα υπηρεσία. Δεν μπορεί τελικά να απομειώνεται έτσι αυτή η ιεραρχική και η διοικητική δομή της Δημόσιας Διοίκησης.

Κύριε Πρόεδρε, θα πάω στο Κεφάλαιο Β' που είναι πολύ σημαντικό, όσον αφορά τα θέματα σιδηροδρομικών μεταφορών κ.τ.λ. στη δευτερολογία μου, γιατί θέλω να θέσω κάποια βασικά θέματα στην πρωτολογία μου για τις τροπολογίες.

Προχθές κάναμε μια πολύ μεγάλη συζήτηση για το άρθρο 6, το οποίο απεσύρθη. Υπάρχει και ένα άλλο πρόβλημα για εμένα, πολύ σημαντικό, που πρέπει να αποσυρθεί. Συγχωνεύετε τη ΔΕ-ΠΑΝΟΜ, του ΟΣΚ και τη «ΘΕΜΙΣ» σε μια εταιρεία. Εγώ συμφωνώ με τη συγχώνευση. Δεν καταλαβαίνω, όμως, γιατί η «ΘΕΜΙΣ» παραμένει μέχρι το τέλος του 2015. Εγώ λέω ότι αυτό πρέπει να το απαλείψετε. Όλες μαζί ταυτόχρονα θα συγχωνευτούν. Η «ΘΕΜΙΣ» δε, έχει να απολογηθεί για αρκετά θέματα, παραλείψεις κ.λπ. που τις καταλογίζουν.

Τι πάτε να καλύψετε με αυτό; Εγώ ποτέ δεν κινδυνολογώ, ούτε επιτίθεμαι, αλλά λέω ότι εδώ υπάρχει πρόβλημα. Κάτι πάει να καλυφθεί. Δεν μπορεί. Γιατί; Ποια ανάγκη υπάρχει; Έχουμε κάνει και ερωτήσεις για τους πρόσφατους διαγωνισμούς, για τις φυλακές κ.τ.λ.. Αυτό θα σας παρακαλούσα πάρα πολύ να το τροποποιήσετε.

Όσον αφορά το θέμα -θα αναφερθώ και στα υπόλοιπα, αλλά αυτό είναι σοβαρό- της μεταφοράς των υπηρεσιών που ασχολούνται με την αντισεισμική προστασία, δυστυχώς η χώρα μας είχε και θα έχει σεισμούς και θα έχει ανάγκη από εξειδικευμένες υπηρεσίες. Πρέπει τη μεταφορά που κάνετε εκεί να την κάνετε με ολοκληρωμένο σχέδιο.

Πρέπει να υπάρξει ταχύτητα ή αλλιώς να υπάρχει ένα μεταβατικό διάστημα, γιατί σεισμούς θα έχουμε συνέχεια και θα πρέπει να διασφαλιστεί -και θα καταθέσουμε μία πρόταση- ότι το προσωπικό αυτό θα πάει στις ισάριθμες θέσεις που δημιουργούνται, θα έχει πρόσθετη μοριοδότηση για τα χρόνια στα οποία ήταν στις υπηρεσίες αυτές και ότι εν πάση περιπτώσει, θα κρατήσετε τη Γενική Διεύθυνση Αντισεισμικού Σχεδιασμού και θα κρατήσετε στις αποκεντρωμένες διοικήσεις όλο αυτό το πλαίσιο. Οι ανάγκες της χώρας μας γι' αυτό το θέμα είναι πάρα πολύ μεγάλες και δεν πρέπει να αποδυναμώσουμε ένα πλαίσιο για την αντιμετώπιση των καταστροφών που λόγω της πολύχρονης εμπειρίας είναι πολύ καλό και έχει αξιολογους υπαλλήλους με επιστήμονες που το υπηρετούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε, κυρία συνάδελφε.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ολοκλήρωσα, κύριε Πρόεδρε.

Τα υπόλοιπα θα τα πω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Μωραϊτης εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος

Ελλάδας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αναφερθήκαμε και χθες στη συζήτηση επί της αρχής στο ότι βιάζεται η Κυβέρνηση να παραδώσει τα μέσα μαζικής μεταφοράς στις μεγάλες επιχειρήσεις, παρά το αντίθετο που σήμερα οι εισηγητές εδώ των κομμάτων της συγκυβέρνησης προσπαθούν να μας πείσουν. Είναι κατεύθυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα μνημόνια απλώς επισπεύδουν αυτήν την κατάσταση που έχει στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας στο πλαίσιο απελευθέρωσης των αγορών. Βγάζετε στο σφυρί με ταχύτατους ρυθμούς λιμάνια, αεροδρόμια, τον σιδηρόδρομο, την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες. Παραδίδετε την κρατική υποδομή σε μονοπωλιακούς ομίλους διασφαλίζοντας τα κέρδη τους. Ταυτόχρονα επιβάλλετε απολύσεις, ανεργία, μισθούς πείνας. Σαρώνετε κατακτήσεις, δικαιώματα των εργαζομένων.

Η συγκυβέρνηση έρχεται να υλοποιήσει τις ευρωενωσιακές οδηγίες, την προσαρμογή στον κανονισμό 1370/2007. Εδώ θα ήθελα να αναφερθώ στην τοποθέτηση της εισηγήτριας του ΣΥΡΙΖΑ. Δεν υπάρχουν δημόσιες συγκοινωνίες μέσα στη «λυκοσυμμαχία» της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μέσα από τη Συνθήκη του Μάαστριχτ που ψήφισαν τα κόμματα του ευρωμονόδρομου χαρακτηρίζεται ο τομέας των μεταφορών σαν θεμελιώδης στρατηγικός τομέας για την κερδοφορία του κεφαλαίου.

Η συγκυβέρνηση με το νομοσχέδιο υλοποιεί την αντιλαϊκή φιλομονοπωλιακή πολιτική που θέλει να παραδώσει ολόκληρους κλάδους στο μεγάλο κεφάλαιο. Είναι κομμάτι της αντιλαϊκής πολιτικής που φορτώνει τα βάρη της καπιταλιστικής οικονομικής κρίσης στις πλάτες των λαϊκών στρωμάτων, για να ενισχύσει την κερδοφορία του κεφαλαίου.

Έρχομαι τώρα στα άρθρα του νομοσχεδίου.

Τα άρθρα 1 έως 54 είναι, όπως αναφέραμε, στην κατεύθυνση υλοποίησης του κανονισμού 1370/2007. Από τις ρυθμίσεις, από την αιτιολογική έκθεση προκύπτει ότι πρόκειται για μέτρα ενταγμένα στη λογική της ανταγωνιστικότητας με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Αυτό φαίνεται από τα άρθρα 23 και 24 με τους διεθνείς διαγωνισμούς, που ανοίγουν διάπλατα τις πόρτες για την εισβολή των μεγάλων επιχειρήσεων.

Τώρα σε ό,τι αφορά τα άρθρα 55 έως 84, είναι άρθρα που αφορούν τη δημιουργία και τη λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών. Τα πιο πολλά από αυτά τα άρθρα είναι διαδικαστικά για τη δημιουργία αυτής της αρχής. Βέβαια, είναι αρχές που τις έχουμε γνωρίσει παντού, που στοχεύουν στην παρέρα συγκέντρωση. Το παρόν νομοσχέδιο με τη ρυθμιστική αρχή σκοπεύει και στοχεύει στη συγκέντρωση στο Υπουργικό Συμβούλιο, στον ασφυκτικό κλοιό και έλεγχο της ΡΑΕΜ.

Τώρα το τρίτο μέρος, που αναφέρεται στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, στις αστικές συγκοινωνίες, στα ταξί, στα συνεργεία αυτοκινήτων, στα πρατήρια καυσίμων, στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, θεωρώ ότι δείχνει πραγματικά τον αντιδραστικό χαρακτήρα αυτού του νομοσχεδίου.

Για παράδειγμα, στο άρθρο 85 τροποποιεί διατάξεις που δίνουν μεγαλύτερη αυτονομία κίνησης στη Ρυθμιστική Αρχή των Σιδηροδρόμων. Γενικά, οι αλλαγές στο εν λόγω άρθρο έχουν στόχο την προώθηση της ιδιωτικοποίησης του ΟΣΕ και της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Περιέχουν διατάξεις απαραίτητες για να παίξει η ΡΑΣ το ρόλο της ρυθμιστικής αρχής.

Όσον αφορά το άρθρο 86, είναι ένα άρθρο που οι ρυθμίσεις του αποτελούν μπουναμά προς την ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Δίνεται η δυνατότητα στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» να φτιάξει κομμάτι οδικών μεταφορών και αντανάκλαται η ανάγκη του κεφαλαίου να τοποθετείται όπου διασφαλίζει μεγαλύτερη κερδοφορία. Δείχνει πως η ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δεν θα σημαίνει αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών, αλλά θα αξιοποιήσει την εκτόξευση των κερδών των ομίλων οι οποίοι θα πάρουν την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Όσον αφορά τα άρθρα 87 και 89, είναι άρθρα σχετικά με τους φορείς συντήρησης των εμπορευματικών βαγονιών και προωθούν και αυτά την απελευθέρωση.

Στο άρθρο 90 είναι η απαλλαγή του ΟΣΕ από την κατάσταση

εγγυητικών επιστολών για τα έργα των απαλλοτριώσεων.

Στο άρθρο 92 έχουμε την πιστοποίηση των μηχανοδηγών.

Στο άρθρο 93 έχουμε την ποινικοποίηση της κλοπής του υλικού από το δίκτυο.

Όσον αφορά το άρθρο 94, είναι ένα άρθρο κλειδί για την προώθηση της απελευθέρωσης. Προβλέπει συμφωνίες του ομίλου που θα αγοράσει το δίκτυο του ΟΣΕ με το δημόσιο, με στόχο την ενίσχυση της κερδοφορίας του ομίλου. Φωτίζει τον πραγματικό στόχο της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Στο άρθρο 95 έχουμε ρυθμίσεις ενίσχυσης της κερδοφορίας του ΟΣΕ. Προβλέπεται ότι, σε περίπτωση όπου η οριστική τιμή απαλλοτρίωσης είναι μικρότερη από την προσωρινή, η καταβολή της διαφοράς από τους δικαιούχους της αποζημίωσης θα γίνεται με κώδικα είσπραξης των δημοσίων εσόδων και δεν θα χρειάζεται δικαστήριο. Είναι ρύθμιση καταπέλτης για χιλιάδες δικαιούχους αποζημίωσης.

Στο άρθρο 96 εντάσσετε την κινητικότητα των δημοσίων υπαλλήλων. Προβλέπεται η δυνατότητα μετακίνησης υπαλλήλων του δημοσίου στην Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Υλικού. Πρόκειται για ρύθμιση που εντάσσεται στην πολιτική των απολύσεων, δεν υπολογίζει τις ανάγκες των εργαζομένων που μετακινούνται κ.λπ..

Στο άρθρο 98, η διάταξη αυτή περιέχει την εξής ρύθμιση που στοχεύει στην ενίσχυση κερδοφορίας των ΟΣΕ και «ΕΡΓΟΣΕ»: Πρώτον, δίνει τη δυνατότητα στην αναθέτουσα αρχή ενός έργου να αποφασίζει για την προσθήκη ειδικών όρων. Οι ειδικοί όροι αποτελούν τη βασική μέθοδο με την οποία στήνονται φωτογραφικοί διαγωνισμοί. Δεύτερον, σπλίζει τον ιδιωτικοποιημένο σιδηρόδρομο με νομικό οπλοστάσιο του δημοσίου για τα θέματα των απαλλοτριώσεων, επιταχύνοντας την εκτέλεση των σχετικών έργων.

Όσον αφορά το άρθρο 98, είναι ένα εφαρμοστικό άρθρο του προηγούμενου νόμου για τις εγκαταστάσεις του σταθμού των εμπορευματοκιβωτίων στο Θριάσιο, αναφορικά με το μηχανισμό έγκρισης και όρων δόμησης.

Στα άρθρα που αναφέρονται στις αστικές συγκοινωνίες, άρθρα 99 και 100, έχουμε ρυθμίσεις ενίσχυσης της κερδοφορίας των επιχειρήσεων των αστικών συγκοινωνιών, με στόχο την ευκολότερη προώθηση της ιδιωτικοποίησής τους. Στόχος είναι να παραδοθούν στους ιδιώτες οι αστικές συγκοινωνίες, καθαρές από χρέη και με ευεργετικές διατάξεις.

Επιπλέον, οι διατάξεις αυτές δεν έχουν κανένα θετικό αποτέλεσμα για τις λαϊκές κοινωνιακές ανάγκες. Δεν θα πληρώνουν τέλη στους δήμους για τις υπαίθριες διαφημίσεις. Οι δήμοι θα στερούνται από ένα σημαντικό έσοδο που θα μετακυληστεί, μέσα από τη φορομπηχτική πολιτική της τοπικής διοίκησης, στους δημότες. Οι εταιρείες των αστικών συγκοινωνιών δεν θα πληρώνουν φόρους και τέλη ακίνητης περιουσίας, για να προωθηθεί η εξυγίανσή τους.

Στο άρθρο 100, θεωρούνται ως δημόσιος τομέας και προτείνονται ειδικές φορολογικές διατάξεις για τις εταιρείες οι οποίες θα εισβάλουν στο χώρο.

Στο άρθρο 102 έχουμε αυτόματη χρηματοδότηση του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Εκεί, πραγματικά, φαίνεται η πολιτική για τα αστικά μέσα μαζικής μεταφοράς.

Το άρθρο 103 αφορά ρυθμίσεις που πηγάζουν από την είσοδο της Κροατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι ρυθμίσεις για την ενσωμάτωση των οδηγιών στο Ελληνικό Δίκαιο.

Στο άρθρο 107 έχουμε κραυγαλέες ρυθμίσεις υπέρ των μονοπωλιακών κατασκευαστικών ομίλων. Ο τζίρος υπολογίζεται με βάση την προηγούμενη περίοδο. Με τον τρόπο αυτό κατασκευαστικοί όμιλοι με πτωχία μεγάλης τάξης παραμένουν στις υψηλές τάξεις παρά την πτώση του τζίρου. Η επίκληση μικρότερων εταιρειών είναι προσχηματική. Για παράδειγμα ο υπολογισμός του τζίρου στα έργα των εξωτερικού μέσω θυγατρικών είναι φωτογραφική διάταξη για τους μεγάλους ομίλους που έχουν έργα στο εξωτερικό και έτσι θα πεταχτούν έξω πάρα πολλές μικρές εταιρείες.

Θα ήθελα να αναφερθώ στα άρθρα τα οποία αφορούν τα ταξί που είναι πραγματικά η ολοκλήρωση αυτού του εγκλήματος που συντελείται στο χώρο των αυτοαπασχολούμενων.

Στα άρθρα αυτά έχουμε για παράδειγμα τη δημιουργία μιας ακόμα κατηγορίας επιβατικών δημοσίας χρήσης, της λεγόμενης ειδικής μεταφοράς χωρίς ταξίμετρο, με πέντε έως επτά θέσεις, δηλαδή λιγότερες από τα ταξί ειδικής μίσθωσης αλλά ουσιαστικά με τους ίδιους όρους λειτουργίας. Ένα ακόμη μερίδιο δουλειάς, που σήμερα είναι ακόμα στα χέρια μικροϊδιοκτητών αυτοαπασχολούμενων, θα μεταφερθεί σε επιχειρηματικά σχήματα.

Επίσης, έχουμε τη ρύθμιση που επιτρέπει στους ιδιοκτήτες επιβατικών δημοσίας χρήσης να συμμετέχουν στη σύσταση και εκμετάλλευση των ραδιοταξί. Σήμερα σχεδόν σε όλους τους συνεταιρισμούς των ταξί έχουν δικαίωμα και συμμετέχουν και οι οδηγοί που έχουν μισθώσει ή εκμεταλλεύονται αυτά τα ταξί. Να δοθεί και σε αυτούς η δυνατότητα να έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν, γιατί πραγματικά βλάπτονται.

Σε ό,τι αφορά κάποια ζητήματα για τα πρατήρια υγρών καυσίμων στα άρθρα 115 και 112 θα τα ψηφίσουμε και σε ό,τι αφορά και τα συνεργεία των αυτοκινήτων. Επίσης, τη ρύθμιση για τα φορτηγά δημοσίας χρήσης θα την ψηφίσουμε γιατί αφορά κυρίως χιλιάδες αυτοαπασχολούμενους ιδιοκτήτες φορτηγών δημοσίας χρήσης που έχουν ένα φορτηγό και παλεύουν για μεροκάματο, αλλά αντιμετωπίζουν προβλήματα επιβίωσης εξαιτίας της οικονομικής κρίσης. Είναι ένα από τα αιτήματα του συνδικαλιστικού τους χώρου.

Βέβαια εδώ, για όσο διάστημα αυτά τα οχήματα θα είναι σε ακινησία ζητάμε, όταν θα υπάρχει και η διακοπή ασφαλιστικών εισφορών, να έχουν πλήρη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και αυτοί και τα μέλη των οικογενειών τους.

Σε ό,τι αφορά τις τροπολογίες θα αναφερθούμε στη δευτερολογία μας.

Θα θέλαμε μόνο να επισημάνουμε για την τροπολογία που αφορά την παράταση της διάρκειας του προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι», πως παρ' ό,τι εδώ φαίνεται ότι πραγματικά δίνει μια ανάσα και υπάρχει μια παράταση μέχρι το 2014, κατά τη γνώμη μας μπαίνουν σοβαρά ζητήματα.

Ένα από τα κυριότερα ζητήματα είναι η χρηματοδότηση. Θα γίνεται από τους ΚΑΠ, τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους των δήμων. Δηλαδή, θα γίνεται από τον φόρο εισοδήματος φυσικών προσώπων, τον ΦΠΑ, από τον φόρο ακίνητης περιουσίας, δηλαδή από τους βασικούς μηχανισμούς της φοροληστείας των λαϊκών στρωμάτων, από την εισφορά αλληλεγγύης συνταξιούχων που αποτελεί έναν από τους μηχανισμούς και τα μέτρα πετσοκόμματος των συντάξεων, από την παρακράτηση μέρους των ασφαλιστικών εισφορών των εργαζόμενων ειδικά στο πρόγραμμα «Κατ' Οίκον Φροντίδα».

Λέει η κυβερνητική τροπολογία για ποσά που θα μεταφερθούν από τον ΕΚΑΓΕ και από τους ΚΑΠ στο πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι». Ενδέχεται παρά την πρόβλεψη του νόμου, στην πράξη να μην μπορεί να υλοποιηθεί η χρηματοδότησή του. Διότι, για παράδειγμα την τριετία 2009-2012 η κρατική χρηματοδότηση των δήμων έχει μειωθεί κατά 60%. Γεννιέται το ερώτημα, πώς είναι δυνατόν χρεοκοπημένοι δήμοι να μπορέσουν να χρηματοδοτήσουν αυτό το πρόγραμμα;

Η συνέχιση του προγράμματος, ακόμα και αν πραγματοποιηθεί κατά 100% με τους όρους που βάζει η συγκυβέρνηση, με τον αριθμό του προσωπικού, με το ύψος της χρηματοδότησης όχι μόνο δεν πρόκειται κατά τη γνώμη μας να καλύψει τις ανάγκες που έχουν εκατοντάδες χιλιάδες πανελλαδικά από τέτοιες υπηρεσίες, αλλά ούτε καν τον αριθμό των απολύτως εξασθεμένων που διευρύνονται με γεωμετρική πρόοδο.

Είναι πολλά τα παραδείγματα μέχρι σήμερα που προκειμένου να χωρέσουν στο πρόγραμμα περισσότεροι ηλικιωμένοι, δήμοι μείωσαν τις παρεχόμενες υπηρεσίες σε αριθμό ημερών. Τις έκαναν μία ημέρα την εβδομάδα, αντί τρεις μέρες που ήταν αρχικά. Έτσι περιοριζόταν το φάσμα των υπηρεσιών που παρείχαν. Επομένως, δεν είναι μόνο ζήτημα της συνέχειας του προγράμματος, αλλά και του περιεχομένου αυτού του προγράμματος.

Κλείνοντας θα ήθελα να τονίσω ότι το ΚΚΕ υποστηρίζει μια πολιτική με κρατικές και δωρεάν υπηρεσίες κοινωνικής και ιατρικής φροντίδας στο σπίτι για να ανταποκρίνονται στις ανάγκες όλων των ηλικιών, των αναπήρων, των χρονίως πασχόντων και όσων άλλων έχουν ανάγκη χωρίς κανέναν αποκλεισμό και καμμία

οικονομική επιβάρυνση των ιδίων καθώς και των ασφαλιστικών ταμείων. Πυρήνας αυτής της δραστηριότητας θεωρούμε ότι πρέπει να είναι το δημόσιο κέντρο υγείας στην πόλη, στο χωριό στο πλαίσιο ενός ενιαίου, καθολικού, αποκλειστικά δημόσιου και δωρεάν συστήματος υγείας και πρόνοιας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να αναφερθώ στις τροπολογίες που αφορούν τα ζητήματα των μετατάξεων στο 3 και 4 της παραπάνω τροπολογίας.

Θα ψηφίσουμε «ΠΑΡΩΝ» στη συγκεκριμένη τροπολογία, αλλά θεωρούμε ότι βρίσκεται στην κατεύθυνση υλοποίησης του νόμου της διαθεσιμότητας. Δεν μπορεί να αγνοήσουμε τα διαδικαστικά ζητήματα τα οποία μπαίνουν. Βέβαια μπορεί να φαίνεται σε αυτήν την τροπολογία, ιδιαίτερα στην 4, ότι άνθρωποι ικανοί μπορεί να πάνε σε υπηρεσίες που μπορεί να προσφέρουν καλύτερα, αλλά κατά τη γνώμη μας, αυτό το οποίο επιδιώκει η Κυβέρνηση είναι να ανοίξει την πόρτα των απολύσεων και σε αυτόν τον τομέα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εξυπακούεται ότι πήρατε και τον χρόνο της δευτερολογίας σας, όλοι οι ομιλήσαντες πέραν των οκτώ λεπτών. Ήταν διπλάσιος ο χρόνος σας.

Τον λόγο έχει η κ. Βαλαβάνη.

ΟΛΓΑ - ΝΑΝΤΙΑ ΒΑΛΑΒΑΝΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριες και κύριοι Βουλευτές, θα αναφερθώ μόνο στην πτυχή του νομοσχεδίου που αφορά στην υπό εξέλιξη επιχείρηση ιδιωτικοποίησης του ελληνικού σιδηρόδρομου, προκειμένου να παραδοθεί «καθαρός», χωρίς βάρη και με εγγυημένα μελλοντικά κέρδη, στο ξένο μεγάλο κρατικό κεφάλαιο.

Διότι ο μέχρι σήμερα δημόσιος ελληνικός σιδηρόδρομος βρίσκεται σε διαδικασία κατ' όνομα ιδιωτικοποίησης, στην πραγματικότητα, όμως, περάσματος από τον έλεγχο του ελληνικού δημόσιου στον έλεγχο άλλων κρατών, πιθανόν του γαλλικού, ρωσικού ή και κινεζικού δημοσίου.

Η αλήθεια είναι, επίσης, ότι ως προς το σιδηρόδρομο οι ελληνικές κυβερνήσεις της τελευταίας δεκαετίας αποδείχθηκαν διαχρονικά «πρωτοπόρες». Για παράδειγμα, ενώ ακόμα σήμερα δεν έχει ολοκληρωθεί η συζήτηση για το Τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο, ήδη από το 2004 πέρασαν στον εταιρικό «κατατεμαχισμό» του μέχρι τότε ενιαίου ΟΣΕ, ενώ η ευρωπαϊκή νομοθεσία -όπως επιβεβαιώθηκε πρόσφατα και με τη νίκη της Γερμανίας που είχε παραπεμφθεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επειδή όπως και όλα τα μεγάλα ευρωπαϊκά κράτη διατηρεί ενιαία τη δημόσια εταιρική μορφή των γερμανικών σιδηροδρόμων- απαιτεί μόνο το λογιστικό και λειτουργικό, και όχι και τον εταιρικό διαχωρισμό των εθνικών σιδηροδρόμων.

Σε αντίθεση με αυτό, η τρόικα επέβαλλε και η Κυβέρνηση αποδέχθηκε πρόθυμα ως μνημονιακή δέσμευση, την πλήρη παράδοση του κατακερματισμένου πλέον ομίλου των ελληνικών σιδηροδρόμων στο μεγάλο ξένο κρατικό κεφάλαιο. Και βιάζεται να προχωρήσει στο ξεπούλημα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και ΕΕΣΣΤΥ, της επονομαζόμενης και ROSCO, των οποίων οι μετοχές έχουν περάσει στο ΤΑΙΠΕΔ και βρίσκονται στη διαδικασία του διεθνούς διαγωνισμού.

Μαθαίνουμε, βέβαια, από δημοσιεύματα μετά το άνοιγμα της πρώτης φάσης των προσφορών, ότι οι ρωσικοί κρατικοί σιδηρόδρομοι, οι μεγαλύτεροι στον κόσμο, ενδιαφέρονται για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» μόνο εφόσον πάει «πακέτο» μαζί της και ο ΟΛΘ ή το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Η δε «COSCO», που δεν υπέβαλε προσφορά, αλλά μπορεί να μπει στη δεύτερη φάση, θα το κάνει μόνο αν «πακέτο» με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» πάει τόσο η ΕΕΣΣΤΥ όσο και ο ΟΛΠ.

Δίνουν, και οι μεν και οι δε, μαθήματα σε όλους μας για το τι σημαίνουν γεωπολιτικά συμφέροντα, προειδεάζοντάς μας σχετικά με το τι σημαίνει για τη χώρα και το λαό μας να παραδίδει σε άλλα κράτη όχι μόνο το παρόν, αλλά και το μέλλον του.

Η Κυβέρνηση με τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου επείγεται να ξεκαθαρίσει όπως-όπως τις τελευταίες λεπτομέρειες για τη διεύθυνση της ιδιωτικοποίησης του ελληνικού σιδηροδρόμου, συμπεριλαμβάνοντας για πρώτη φορά σε αυτήν και την εκποίηση

της διαχείρισης της υποδομής. Και ενώ, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 41/2005, «διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής» μέχρι σήμερα είναι ο μικρός- πλέον-ΟΣΕ, όπως σημειώνεται στο παρόν νομοσχέδιο, «τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ενός δικτύου ή μέρος ενός δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις». Δηλαδή, το εξαιρετικά περιορισμένο εθνικό δίκτυο κατακερματίζεται και κάθε ιδιωτική εταιρεία-εργολάβος θα μπορεί να αναλάβει τη συντήρηση τμήματος της γραμμής και να αποκτά τον κομβικό τίτλο του «διαχειριστή υποδομής», με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη λειτουργία, αλλά και την ασφάλεια των ελληνικών σιδηροδρόμων.

Στην Ευρώπη αυτό εφαρμόζεται σε μια και μόνη χώρα, γι' αυτό και αποκαλείται «αγγλικό μοντέλο για το σιδηρόδρομο». Με άλλα λόγια, ως μοίρα του ΟΣΕ επιλέχθηκε το πιο ακραίο μοντέλο στην Ευρώπη, αυτό που έχει κάνει τους αγγλικούς σιδηρόδρομους τους πιο επικίνδυνους σε ολόκληρη την ευρωπαϊκή ήπειρο.

Σε σχέση με το προσωπικό: Λόγω του αποδεκατισμού του εξειδικευμένου προσωπικού του ΟΣΕ που συντελέστηκε από το 2011, είναι ντροπή σήμερα να υπάρχουν στα μουσεία φύλακες, που υπήρξαν δήθεν «πλεονάζοντες» μηχανοδηγοί ή συνοδοί αμαξοστοιχιών, ενώ λείπουν σήμερα από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» τόσο δραστικά, ώστε σχεδόν κατά κανόνα ο ίδιος εργαζόμενος να αναγκάζεται να οδηγεί ή να συνοδεύει αμαξοστοιχία σε δυο βάρδιες μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο, προκειμένου να μπορέσουν να εκτελεστούν τα δρομολόγια.

Η ίδια η διεύθυνση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» σε συνάντηση που είχαμε μαζί της την άνοιξη, μας διαβεβαίωσε ότι θα ζητήσει με ονομαστικές καταστάσεις μετάταξη τέτοιων «φυλάκων» πίσω στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Στο κλίμα, όμως, των σημερινών δεσμεύσεων προς την τρόικα για τη δημιουργία ενός δημοσίου 450.000 ή 400.000 ή ακόμη και 360.000 δημοσίων υπαλλήλων, το πιθανότερο είναι να βρεθεί σε διαθεσιμότητα προς απόλυση και μέρος από τους υπάρχοντες μηχανοδηγούς και συνοδούς τρένων.

Σε αυτό το κλίμα και η ρύθμιση του άρθρου 96 του θέματος τυχόν «πλεονάζοντων» -με τον τρόπο που η Κυβέρνηση βλέπει και δημιουργεί «πλεονάζοντες», δηλαδή αλά «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»- του προσωπικού της ΕΕΣΣΤΥ, θέτοντάς τους σε διαθεσιμότητα, αντί να τους μετατάξει στον ΟΣΕ, που επίσης πλήττεται από έντονες ελλείψεις προσωπικού και ενώ υπήρχε τέτοια συμφωνία με την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών, που σήμερα με το παρόν νομοσχέδιο αθετείται, οδηγεί στην απόλυση τεχνικό προσωπικό που κατέχει ειδική τεχνογνωσία και εργασιακή εμπειρία μοναδική στην Ελλάδα, ενώ η εφαρμογή του ενιαίου μισθολογίου, μια σύλληψη για δημόσιους υπαλλήλους στα γραφεία σε ωράριο 8.00' με 16.00', οδηγεί στη διάλυση των παραγωγικών τμημάτων στα μηχανοεργοστάσια της ΕΕΣΣΤΥ που δουλεύουν με βάρδιες και Σαββατοκύριακα και σε δωρεάν εργασία -απλήρωτες υπερωρίες, νυχτερινά και Σαββατοκύριακα- στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Με τις σχετικές διατάξεις του νομοσχεδίου για τον ΟΣΕ είναι φανερό ότι η σιδηροδρομική σύνδεση Ικονίου-Θριασίου, η προστασία της σιδηροδρομικής υποδομής, η ενεργοποίηση της ηλεκτροκίνησης, η επιτάχυνση των έργων - δηλαδή, όσες ενέργειες θα καθιστούσαν τον ΟΣΕ όχι απλώς βιώσιμο και λειτουργικό, αλλά κερδοφόρο και κομβικό, εθνικό, δημόσιο σιδηροδρομικό μέσο- γίνονται «στο πόδι» και στο «παρά πέντε» του ξεπουλημένου, αποκλειστικά για να δοθούν προίκα σε ξένους κρατικούς σιδηροδρόμους που προσέφεραν, κατά πληροφορίες, στην πρώτη φάση του διαγωνισμού για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» μόλις 35 έως 45 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή κυριολεκτικά ένα τίποτα, όχι μόνο σε σχέση με όσα δισεκατομμύρια έχει επενδύσει μέχρι σήμερα στον ελληνικό σιδηρόδρομο ο ελληνικός λαός, αλλά και σε σχέση με όσα θα πρέπει να πληρώσει το επόμενο διάστημα για αυτά τα σχέδια «προικοδότησης» της τελευταίας στιγμής.

Φοβόμαστε επίσης ότι όχι τυχαία, πριν από δύο Σαββατοκύριακα, πλημμύρισε ο τόπος με φήμες περί «ξαφνικού θανάτου» του εναπομείναντος μικρού δημοσίου ΟΣΕ.

Για όλους αυτούς τους λόγους, θα μας βρείτε μπροστά σας στην προώθηση των σχεδίων σας για τις εταιρείες των ελληνικών σιδηροδρόμων, ενώ σήμερα θα καταψηφίσουμε όλα τα άρθρα, στα οποία ήδη έχω αναφερθεί.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία συνάδελφε.

Κύριε Υφυπουργέ, θέλετε να κάνετε παρέμβαση για την τροπολογία που έχετε καταθέσει;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Ναι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ωραία, έχετε τον λόγο για οκτώ λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μιλήσω για την τροπολογία που αφορά το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι», προκειμένου να την υποστηρίξω και να την αναλύσω.

Πριν απ' αυτό, όμως, θα ήθελα να αναφερθώ επιγραμματικά στο σχεδιασμό του Υπουργείου Εργασίας για την κοινωνική προστασία και πρόνοια, η οποία στοχεύει στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που ταλανίζουν την κοινωνία και ιδιαίτερα τους αδύναμους της κοινωνίας. Η παρατεταμένη κρίση επιβαρύνει ακόμη περισσότερο αυτούς τους ανθρώπους. Επομένως, η προτεραιότητα για την άμεση αντιμετώπιση των φαινομένων της ακραίας φτώχειας και η υποχρέωση της πολιτείας και της κοινωνίας να διασφαλίσει στους αδύναμους ένα ελάχιστο επίπεδο διαβίωσης θεωρώ ότι είναι, από άποψη αρχής, μια πολιτική που και θα αποδώσει και την έχει ανάγκη η κοινωνία.

Εκτός από τις πολιτικές ανασχεσης της ανεργίας και το διετές σχέδιο που έχουμε βάλει μπροστά, οι πολιτικές κοινωνικής προστασίας χρειάζονται πραγματικά μια αναμόρφωση, προκειμένου να ανταποκριθούν σε αυτές τις συνθήκες. Γι' αυτό συνεργαζόμαστε όχι μόνο με τα συναρμόδια Υπουργεία αλλά και με τους φορείς της αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και κάθε φορέα που έχει δραστηριοποίηση σε αυτόν τον τομέα, τον τομέα της κοινωνικής φροντίδας στην αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να πω πως το γεγονός ότι στο ΣΕΣ το 20% των πόρων θα μπορέσει να διατεθεί για την αντιμετώπιση της φτώχειας και των προβλημάτων που προκαλεί είναι ένα θετικό γεγονός. Δεν θα έχουμε μόνο το ΕΚΤ, θα έχουμε πόρους και από το ΕΤΠΑ. Αυτό είναι πολύ σημαντικό και επιβάλλει ένα επιπλέον καθήκον στον καθένα μας αλλά πρωτίστως στο Υπουργείο Εργασίας να μπορέσει με αποτελεσματικές προτάσεις να αξιοποιήσει αυτούς τους πόρους.

Όσον αφορά το σχέδιο για την ανεργία, θα πρέπει να πω ότι σήμερα ξεκινάει η εφαρμογή του Κοινωνικού Προγράμματος Εργασίας για πενήντα χιλιάδες ανέργους. Σήμερα ξεκινάει η υποβολή για την πρώτη προκήρυξη, για δέκα χιλιάδες ανέργους, και θα διαρκέσει έως τις 11 Οκτωβρίου. Θα ακολουθήσουν και οι υπόλοιπες μέχρι να συμπληρωθεί ο αριθμός των πενήντα χιλιάδων ανέργων.

Έχουμε μια πολιτική για τη στήριξη της οικογένειας, η οποία έχει ουσιαστικές πυλώνες. Θέλω να τα θυμίζω αυτά, γιατί πολλές φορές στη ρητορική μας μιλάμε για την «κατάρρευση του κοινωνικού κράτους» κ.λπ.. Με τα δημοσιονομικά προβλήματα που υπάρχουν θεωρώ ότι οι πολιτικές μπορεί να μην αρκούν και να χρειάζονται ενίσχυση, αλλά είναι πάρα πολύ σημαντικές.

Είχα και την ευκαιρία το πρωί, με αφορμή μια ερώτηση, να αναφερθώ στα νέα επιδόματα για τα τέκνα, από το πρώτο κιόλας, που δεν υπήρχε ποτέ στη χώρα, και να πω ότι εξακόσιες πενήντα χιλιάδες και πάνω έχουν υποβάλει αίτημα. Έχουμε ενισχύσει ήδη και θα καταβληθούν έως τις 4 Οκτωβρίου, για τετρακόσιες σαράντα πέντε χιλιάδες οικογένειες. Είναι πάρα πολύ σημαντικό αυτό και ιδιαίτερα με την έναρξη της σχολικής χρονιάς.

Διασφαλίσαμε φέτος για οικονομικά αδύναμες οικογένειες την ένταξη στους παιδικούς σταθμούς μέσω του ΕΣΠΑ σε εβδομήντα μία χιλιάδες παιδιά. Είναι σημαντικό. Δεν αρκεί, αλλά είναι όμως πολύ περισσότερο από αυτό που υπήρχε το 2011, παραδείγματος χάριν, που ήταν μόνο σαράντα έξι χιλιάδες διακόσια παιδιά. Προσπαθούμε επομένως σε αυτήν την κατεύθυνση.

Όσον αφορά την τρίτη ηλικία και τα ΑΜΕΑ, θα ήθελα να πω ότι ολοκληρώθηκε η διαδικασία ένταξης των Κέντρων Ημερήσιας Φροντίδας Ηλικιωμένων και των ΚΔΑΠ-ΜΕΑ στο πρόγραμμα για να χρηματοδοτηθούν απρόσκοπτα και να μην υπάρχει κανένα

πρόβλημα στη χρηματοδότησή τους.

Διασφαλίζονται προνοιακά επιδόματα, τα οποία καταβάλλονται ανά δήμενο -είναι συνολικά ετησίως 720 εκατομμύρια ευρώ. Για την προστασία των πραγματικών δικαιούχων συνεχίζεται ο επανέλεγχος.

Επίσης, να πω ότι υπογράψαμε συμβάσεις με τους συγκοινωνιακούς φορείς, προκειμένου να έχουμε τη μετακίνηση των ΑΜΕΑ με την έκδοση κάρτας για τις αστικές και τις υπεραστικές συγκοινωνίες αλλά και σε όλη τη χώρα.

Συνεχίζουμε και αναβαθμίζουμε το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι», για να ανταποκριθεί στην περίοδο κρίσης και θα αναφερθώ παρακάτω. Αυτό αφορά τους ηλικιωμένους, τους ανήμπορους, τους αδύναμους.

Θεσμοθετήσαμε το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα που θα εφαρμοστεί το 2014 πιλοτικά και το 2015 καθολικά, ανασυγκροτούμε τα Κέντρα Κοινωνικής Προστασίας, αλλά κυρίως ενισχύουμε την εξωστρέφειά τους. Δεν αρκεί να δραστηριοποιούνται μόνο σε σχέση με τους ανθρώπους που είναι μέσα στο ίδρυμα, θα τα συνδέσουμε και με τις ανάγκες που υπάρχουν στην κοινωνία και θα τα στηρίξουμε προς αυτήν την κατεύθυνση.

Αναμορφώνουμε τη διαδικασία έκδοσης βιβλιαρίου για την ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη του ανασφάλιστου και οικονομικά αδύναμου, προκειμένου και να είναι πιο σωστή αυτή η διαδικασία από άποψη απλούστευσης, αλλά και από άποψη δικαιοσύνης και βεβαίως για να καλύψουμε τις αυξημένες ανάγκες που υπάρχουν, πέρα από το πρόγραμμα του Υπουργείου Υγείας.

Τέλος, θέλω να αναφερθώ σε επικείμενη νομοθετική πρωτοβουλία που θα θεσμοθετήσει το εθνικό δίκτυο για την κοινωνική ένταξη και την αντιμετώπιση της φτώχειας, για την οποία αναφέρθηκε προηγουμένως και για τους πόρους που θα έχουμε στη διάθεσή μας, η οποία θα έχει πόδια στήριξης σε κάθε δήμο με την κοινωνική σύμπραξη.

Τι θα είναι η κοινωνική σύμπραξη; Θα είναι η συνεργασία όλων των φορέων που ασκούν κάθε μορφή δράση κοινωνικής αλληλεγγύης σε ένα συγκεκριμένο χώρο που σήμερα δεν συνεννοούνται μεταξύ τους, δεν υπάρχουν. Αυτή η κοινωνική σύμπραξη επιμελείται από το δήμο. Θα είναι πραγματικά αυτό που θα μπορέσει να δώσει απάντηση, γιατί και καλύτερη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων θα υπάρξει και νέοι πόροι θα μπορέσουν να έρθουν για να τους διαχειριστεί.

Έρχομαι τώρα στην τροπολογία αυτή καθ' αυτή και νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό να συζητάμε στη Βουλή των Ελλήνων, για το θέμα της «Βοήθειας στο Σπίτι». Αυτό αφορά βέβαια κυρίως τους ανήμπορους συμπολίτες μας, τους δικαιούχους και βεβαίως τους εργαζόμενους του προγράμματος.

Όπως γνωρίζετε το πρόγραμμα λειτουργεί δώδεκα και πλέον χρόνια, έχει αξιολογηθεί ως ένα από τα καλύτερα προγράμματα που έχει προσφέρει πάρα πολλά. Σήμερα με την κατάσταση η οποία υπάρχει στην κοινωνία, δύο πράγματα πρέπει να γίνουν: Αφ' ενός μεν να συνεχιστεί και όχι να παταθεί η λειτουργία του, όπως λανθασμένα είπε κάποιος συνάδελφος προηγουμένως και αφ' ετέρου να αναβαθμιστεί, για να μπορεί να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες. Αυτό όλοι κάνουμε με την τροπολογία.

Το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι» πλέον στο καινούργιο πλαίσιο θα παρέχει τις υπηρεσίες συμβουλευτικής και συναισθηματικής στήριξης, ιατρικής φροντίδας, νοσηλευτικής φροντίδας, φυσικοθεραπείας και εργοθεραπείας, οικιακής βοήθειας, ενημέρωσης των εξυπηρετούμενων για τα δικαιώματά τους, υποστήριξη κατά τις επαφές τους με τις αρμόδιες υπηρεσίες και κυρίως με τις υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας και συνοδεία για μικροαγορές ή οτιδήποτε άλλο ή πραγματοποίηση των μικροαγορών για λογαριασμό των ωφελουμένων.

Ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα που θέλουμε να έχει μέσα όλα αυτά, μπορεί να απαντήσει στις ανάγκες της κοινωνίας σήμερα. Έτσι δημιουργούμε τρία επί μέρους προγράμματα, τα οποία θα εξυπηρετεί το «Βοήθεια στο Σπίτι».

Ποια είναι τα τρία επί μέρους προγράμματα: Το «Κατ' Οίκον Φροντίδα Συνταξιούχων», το οποίο είναι γνωστό και αφορά τους συνταξιούχους με συγκεκριμένα κριτήρια, τα οποία είναι σφικτά -είναι γεγονός- και το οποίο είναι ουσιαστικά ανταποδοτικό με

πόρους από το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης.

Το δεύτερο Πρόγραμμα αφορά την «Κατ' Οίκον Κοινωνική Φροντίδα». Θεσμοθετείται για πρώτη φορά και θα αφορά τους ηλικιωμένους που δεν καλύπτονται από το προηγούμενο πρόγραμμα, τους ανασφάλιστους, τους άπορους και τα ΑΜΕΑ που δεν καλύπτονται από το προηγούμενο πρόγραμμα.

Αυτή, λοιπόν, η νέα παρέμβαση με τη θεσμοθέτηση του «Κατ' Οίκον Κοινωνική Φροντίδα», θα μας δώσει τη δυνατότητα να δημιουργήσουμε συνθήκες αυτόνομης διαβίωσης των ηλικιωμένων με την ανάλογη στήριξη στο χώρο της κατοικίας τους. Έτσι θα αποφύγουμε την ένταξή τους σε κάποιο ίδρυμα ή την περιθωριοποίησή τους και την απομόνωσή τους.

Θεσμοθετούμε και ένα τρίτο πρόγραμμα. Το τρίτο πρόγραμμα αφορά την «Κατ' Οίκον Νοσηλεία», το οποίο θεσμοθετεί σε συνεργασία με το Υπουργείο Υγείας και θα εφαρμοσθεί κατ' αρχάς πιλοτικά, με σκοπό, αφ' ενός την υποστήριξη της πρωτοβάθμιας περίθαλψης, σε συνεργασία με τα κέντρα υγείας και τα νοσοκομεία, αλλά κυρίως θα αφορά τη μετανοσοκομειακή υγειονομική φροντίδα και αρωγή του ασθενούς στο δικό του χώρο, προκειμένου να μπορέσει έτσι να επανενταχθεί πολύ γρηγορότερα μετά από κάποια επέμβαση ή κάποια θεραπεία που θα έχει δεχθεί στο νοσοκομείο.

Αυτό το καινούργιο πρόγραμμα θα προσδιοριστεί και σε σχέση με τη διαδικασία και τον τρόπο εφαρμογής σε συνεργασία με το Υπουργείο Υγείας και τον ΕΟΠΥΥ με κοινή υπουργική απόφαση, αφού συζητηθούν διεξοδικά τα θέματα που το αφορούν. Μετά από συνεννόηση με τον Πρόεδρο της Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων, τον κ. Κρεμαστινό, θα φέρουμε στην αρμόδια επιτροπή και το θέμα που αφορά το πρόγραμμα «Κατ' οίκον Νοσηλεία» αναλυτικά και το θέμα που αφορά το πρόγραμμα «Κατ' οίκον Κοινωνική Φροντίδα», για να δούμε τα κριτήρια και τις λεπτομέρειες εφαρμογής του.

Θα ήθελα να πω ότι στο πρόγραμμα εκτός από ενιαίο πλήρες ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό μητρώο, στο οποίο θα φαίνονται οι ωφελούμενοι και όλα τα στοιχεία που τους αφορούν, δηλαδή σε ποιο πρόγραμμα είναι δικαιούχοι και τα σχετικά, θα υπάρξει και ένα ολοκληρωμένο σύστημα για την παρακολούθηση τήρησης του προγράμματος για πρώτη φορά, για την υποστήριξη των διαδικασιών και για την παρακολούθηση της υλοποίησης του προγράμματος ανά δήμο και ανά δομή για την αποτύπωση των παρεχομένων υπηρεσιών, ανά επιμέρους πρόγραμμα και ωφελούμενου για τα στατιστικά στοιχεία και τους δείκτες απόδοσης, που θα μας δώσουν τη δυνατότητα να κάνουμε αξιολόγηση του προγράμματος και να διορθώνουμε λάθη.

Βεβαίως υπάρχουν και άλλα στοιχεία και άλλες δράσεις που θα γίνουν στο πλαίσιο του προγράμματος, προκειμένου να αναβαθμιστεί, όπως η ηλεκτρονική αποτύπωση και διαχείριση, καλύτερα, της κίνησης των αυτοκινήτων και άλλα πράγματα που αναφέρονται στο επιχειρησιακό πρόγραμμα. Όμως σχετικά με αυτό, δεν θα ήθελα να απασχολήσω το Τμήμα της Βουλής.

Θα ήθελα να πω ότι δεν δίνουμε μία ακόμη παράταση, όπως ειπώθηκε από συνάδελφο. Το πρόγραμμα συνεχίζεται και υπάρχει πρόβλεψη για τη συνέχισή του στο διηνεκές ή -αν θέλετε καλύτερα- όσο υπάρχουν ανάγκες. Γίνεται για πρώτη φορά αυτό με νομοθετική παρέμβαση και μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου, προσδιορίζονται συγκεκριμένα πώς θα λειτουργήσει.

Θα υπάρξει ένα μεταβατικό διάστημα, προκειμένου να προσαρμοστούμε στα νέα επιμέρους προγράμματα με τις απαραίτητες διαδικασίες που χρειάζονται, οι οποίες θα μπορούσαν να είχαν γίνει βέβαια και μέχρι τώρα, αλλά δεν αφορά μια απλή παράταση. Είναι συνέχιση, μετεξέλιξη, διεύρυνση και αναβάθμιση, προκειμένου να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες.

Γι' αυτό ζητώ από όλα τα κόμματα που βρίσκονται στην Αίθουσα να στηρίξουν και να ψηφίσουν αυτήν την τροπολογία καθάροντας φυσικά και τις απόψεις του το κάθε κόμμα. Έχουμε διασφαλίσει τη χρηματοδότηση από συγκεκριμένους πόρους. Αν ο ετήσιος προϋπολογισμός είναι 60 εκατομμύρια, η συμμετοχή του Υπουργείου Εσωτερικών είναι 5 εκατομμύρια. Το αναφέρω για τον κύριο συνάδελφο του Κομμουνιστικού Κόμματος ο οποίος, προφανώς -απ' ό,τι είπα- δεν συμφωνεί με την τροπολογία, για να δούμε ότι είναι μια πολύ μικρή συμμετοχή. Είναι πολύ

μικρή η συμμετοχή, κύριε συνάδελφε, αλλά δεν μπορείτε...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Έχει ημερομηνία λήξης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Όχι, είναι χωρίς ημερομηνία λήξης. Η διάταξη γράφει σαφώς τον τρόπο με τον οποίο συνεχίζεται. Αλλάζει μόνο ο τρόπος της σύμβασης. Ο κάθε δήμος από του χρόνου θα μπορεί να το κάνει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε την παρέμβασή σας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Ολοκληρώνω κύριε Πρόεδρε.

Για την πληρωμή των εργαζομένων στο πρόγραμμα, που είναι απλήρωτοι εδώ και εννέα μήνες, μετά την προώθηση της προνοιακής συμφωνίας, την οποία υπογράψαμε και τον έλεγχο της από το Ελεγκτικό Συνέδριο, ανακοινώθηκε προχθές από την ΕΕΤΑΑ ότι θα πρέπει οι δήμοι να υποβάλουν τα στοιχεία μέχρι τις 2 Οκτωβρίου για τη λειτουργία του προγράμματος, προκειμένου να καταστεί δυνατή η πληρωμή στα μέσα του Οκτωβρίου, δηλαδή σε δεκαπέντε περίπου –και πλέον– ημέρες από σήμερα.

Το ίδιο αφορά και τους πόρους που προέρχονται από το Υπουργείο Εξωτερικών για το ίδιο διάστημα και αυτό είναι κάτι το οποίο δεν έπρεπε να συμβαίνει και μπορεί να μη συμβαίνει αν λειτουργεί η Δημόσια Διοίκηση, τα πολιτικά στελέχη και αν στην βούλα τους –και όχι ετεροχρονισμένα– φέρνουμε διατάξεις στη Βουλή για να τα ψηφίζουμε.

Τέλος υπάρχει μία τροπολογία δύο συναδέλφων, του κ. Σαλτούρου και του κ. Κεφαλογιάννη, η οποία αφορά τα νυχτερινά και εξαιρέσιμα στα ιδρύματα δημοσίου δικαίου, τα γνωστά προνοιακά ιδρύματα της Πρόνοιας του Υπουργείου. Οι άνθρωποι έχουν να πληρωθούν από το 2012, στα νυχτερινά και εξαιρέσιμα, και είναι άνθρωποι που πασχίζουν και δίνουν τη ζωή τους για τη στήριξη αυτών των ιδρυμάτων και λόγω ολιγωριών της διοίκησης ή δεν ξέρω ποιων άλλων, δεν έχουν πληρωθεί.

Με την τροπολογία αυτή, με την οποία συμφωνούμε απόλυτα, λύνεται το θέμα. Και για αυτό καλώ τον Υπουργό, τον κ. Χρυσόχοϊδη, να κάνει δεκτή την τροπολογία που αφορά τα προνοιακά ιδρύματα. Είμαστε σε συνεννόηση με τον κ. Βρούτση και επομένως θα λύσουμε αυτό το θέμα άμεσα, χωρίς να χρονοτριβούμε με άλλες διαδικασίες. Ζητώ τη στήριξή σας, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώσατε, κύριε Υφυπουργέ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Επίσης, κύριε Πρόεδρε, θα ετοιμάσω δυο-τρεις νομοτεχνικές βελτιώσεις. Ζητώ την κατανόησή σας να τις καταθέσουμε, για να διορθώσουμε αβλεψίες, οι οποίες εντοπίστηκαν μετά τη συνάντησή που είχαμε με τους εργαζομένους σήμερα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ωραία, επεξεργαστείτε τις νομοτεχνικές βελτιώσεις και καταθέστε τις.

Τον λόγο έχει η κ. Διακάκη για οκτώ λεπτά.

ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΚΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, ακούγοντάς σας πριν από λίγο, μου ήρθε στο μυαλό μια παροιμία που λέει ο λαός μας: «Να σε κάψω Γιάννη, να σε αλείψω λάδι».

Εν πάση περιπτώσει, επί του νομοσχεδίου, σε συνέχεια της χθεσινής τοποθέτησης και επειδή έγινε και μια εκτενής αναφορά σε όλα τα άρθρα, εγώ θέλω να αναφερθώ σε τρία συγκεκριμένα από αυτά.

Κατ' αρχάς, όσον αφορά στο άρθρο 9, θέλω να πω ότι, κατά τη γνώμη μας, οι υπεραστικές γραμμές δεν μπορεί να καλύπτουν μόνο τις βασικές ανάγκες της μετακίνησης του πληθυσμού. Πρέπει να εξυπηρετούνται όλες οι περιοχές της χώρας.

Η Ελλάδα, λόγω και της μορφολογίας του εδάφους της, έχει πολλές απομακρυσμένες και ορεινές περιοχές, στις οποίες η πρόσβαση δεν είναι και τόσο εύκολη. Το δίκτυό τους, βέβαια, είναι το λιγότερο επικίνδυνο. Αυτές οι περιοχές μένουν ακόμη και σήμερα χωρίς συγκοινωνία, με αποτέλεσμα την ταλαιπωρία των κατοίκων των περιοχών αυτών, και ιδίως των ηλικιωμένων, οι οποίοι για να μετακινηθούν, πρέπει να υποχρεωθούν σε όποιον διαθέτει μεταφορικό μέσο.

Πώς πιστεύετε εσείς ότι θα λυθεί το πρόβλημα αυτών των περιοχών από τη στιγμή που επιτρέπεται την εισβολή αθέμιτου ανταγωνισμού; Και επιπλέον πόσοι από αυτούς τους κολοσσούς νομίζετε ότι θα δεχτούν να κάνουν δρομολόγια σε ένα απαρχαιωμένο οδικό δίκτυο και μάλιστα χωρίς οικονομικό όφελος;

Και εδώ τίθεται και ένα θέμα όσον αφορά τις γραμμές ελεύθερης επιλογής. Εδώ παραδίδεται ένα φιλέτο των υπεραστικών μεταφορών σε μεγάλες εταιρείες. Αυτό σημαίνει αυξήσεις στην τιμή των εισιτηρίων και εγκατάλειψη ουσιαστικά των κατοίκων αυτών των ορεινών και δύσβατων περιοχών.

Με αυτόν τον τρόπο οι μεμονωμένοι επαγγελματίες του χώρου, οι οποίοι είναι οι ίδιοι ή τα παιδιά τους, οδηγοί και ιδιοκτήτες μέσα σε αυτόν το συγκεκριμένο χώρο, μπαίνουν σαφώς στο περιθώριο. Αφήνεται λοιπόν άπλετο χώρο σε κολοσσούς και χαντακώνετε τους μεμονωμένους επαγγελματίες. Για εμάς αυτές οι διαγωνιστικές διαδικασίες θα πρέπει να είναι για όλους ίσες.

Και επειδή αναφερθήκαμε προηγουμένως και στο απαρχαιωμένο οδικό δίκτυο, εγώ θέλω να τονίσω σε ό,τι αφορά το Νομό Ηρακλείου και το θέμα της κατασκευής του δρόμου που ενώνει το βόρειο με το νότιο τμήμα του νομού πως η υπόθεση ξεπερνά κατά πολύ την υπόθεση με το γεφύρι της Άρτας. Πάνω από σαράντα χρόνια βρίσκεται υπό κατασκευή, χωρίς να τελειώνει ποτέ. Δεν ξέρω πόσοι από τους συναδέλφους έχουν κάνει το ταξίδι από το Ηράκλειο μέχρι τις Μοίρες αλλά οι άνθρωποι που είναι υποχρεωμένοι να το κάνουν καθημερινά, πραγματικά δεινοπαθούν και το κάνουν βεβαίως και με κίνδυνο της ζωής τους.

Το οδικό δίκτυο της Κρήτης και ιδιαίτερα ο δρόμος Ηρακλείου-Μοιρών θυμίζει τριτοκοσμικές καταστάσεις. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή του αντιστοιχούν σε ανάγκες και προδιαγραφές που ίσχυαν σαράντα χρόνια πριν. Το αποτέλεσμα αυτών είναι και να έχει μετατραπεί σε καρμανιόλα, αλλά και να εμποδίζει την περαιτέρω τουριστική και εμπορική ανάπτυξη της Κρήτης.

Ξέρουμε ότι απ' αυτόν το δρόμο μεταφέρονται όλα τα προϊόντα από την περιοχή του Τυμπακίου, που διοχετεύονται στην υπόλοιπη Ευρώπη. Δεν είναι, λοιπόν, μόνο αυτό που είχαν πει κάποιιοι συνάδελφοι κάποτε της Νέας Δημοκρατίας, να απομακρύνουμε από αυτόν τον δρόμο αντικείμενα ή σκοτωμένα ζώα κ.λπ.. Εδώ χρειάζεται ένα σύγχρονο, άνετο δίκτυο, που θα εξυπηρετεί όλες τις ανάγκες, τις αυξημένες ανάγκες, μάλιστα, του πληθυσμού και θα μπορεί να συνεισφέρει στην εμπορική και τουριστική ανάπτυξη του τόπου.

Κάποια τμήματα του δρόμου αυτού, που έχουν δοθεί στην κυκλοφορία, δυστυχώς, δεν λύνουν το πρόβλημα. Επιβάλλεται η άμεση μέριμνα για την αποπεράτωση του δικτύου αυτού, περισσότερο απ' όλα, για την ασφαλή μετακίνηση των κατοίκων.

Όσον αφορά το άρθρο 53, η ρύθμιση μείωσης της απόστασης των σταθμών των υπεραστικών λεωφορείων σε πενήντα από εκατό μέτρα είναι χαρακτηριστική της ακύρωσης της δεσμευτικότητας του πολεοδομικού σχεδιασμού και της άτυπης οργάνωσης χρήσεων γης μέσω αγοραίων κριτηρίων. Η απουσία ή η ακύρωση καθολικών κανόνων αναιρεί και την εμμονή στους κανόνες του ανταγωνισμού, που σταθερά επικαλούνται οι νεοφιλελεύθεροι.

Εν ονόματι αγνώστου αριθμού περιπτώσεων αγοράς ανεκμετάλλευτων μέχρι σήμερα οικοπέδων ακυρώνεται η ισχύς του π.δ. 79 2004, στις διατάξεις του οποίου όφειλαν να συμμορφωθούν εδώ και εννιά χρόνια. Ουσιαστικά αναγορεύονται ως κυρίαρχης σημασίας, τα σημαντικά χρηματικά ποσά αγοράς των οικοπέδων, ως άκαμπτο μέγεθος, παρά το δημόσιο συμφέρον και τη δημόσια ασφάλεια.

Όσον αφορά το άρθρο 75, η δυνατότητα της ΡΑΕΜ που λέγαμε και εχθές να αποκτά την κυριότητα ακινήτων για την κατασκευή έργων υποδομής των υπεραστικών οδικών μεταφορών, σε συνδυασμό με το διαχωρισμό της ιδιοκτησίας από τη λειτουργία, αποτελεί απαράδεκτη πράξη που συντείνει στη μεταφορά του κόστους των υποδομών των ιδιωτικών εταιρειών μεταφορών στο δημόσιο. Πρακτικά, μειώνει τις απαιτήσεις επενδύσεων παγίου κεφαλαίου των επιχειρήσεων μεταφορών, αυξάνοντας τεχνητά την κερδοφορία τους με δημοσιονομικές επιβαρύνσεις, άμεσες ή έμμεσες, μέσω των ΣΔΙΤ.

Ειδικότερα μέσω των ΣΔΙΤ, υποθηκεύονται δημόσιες υποδομές στο αδηφάγο, όπως αποδείχθηκε, χρεοκοπημένο ιδιωτικό

τραπεζικό σύστημα. Μέσω της συμμετοχής των τραπεζών στα χρηματοδοτικά σχήματα των ΣΔΙΤ και της αποδεδειγμένης κερδοσκοπίας του κατασκευαστικού κεφαλαίου, νέες δημόσιες υποδομές μπορούν ανέξοδα σχεδόν να μεταφερθούν σε ιδιωτικά χαρτοφυλάκια.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να αναφερθώ σε ένα έγγραφο, που έχει έρθει από το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας και το οποίο σημειώνει ότι η εταιρεία «ΤΕΟ Α.Ε.» και μετά τις παραχωρήσεις του 2008, είναι μια από τις ελάχιστες ΔΕΚΟ που παρουσιάζει συνεχή αυξημένη κερδοφορία. Τα τελευταία χρόνια το ποσό που διέθεσε για τη συντήρηση των δρόμων, ξεπερνάει τα 500 εκατομμύρια ευρώ. Επίσης είναι η μόνη εταιρεία του ελληνικού δημοσίου με υψηλή τεχνολογία και τεχνογνωσία, η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη διαλειτουργικότητα και για το κέντρο ελέγχου ανταλλαγής πληροφοριών πληρωμών.

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

Θα ήθελα δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε και τελειώνω.

Όπως είναι αντιληπτό, ο ρόλος της εταιρείας «ΤΕΟ Α.Ε.» είναι στρατηγικός για το ελληνικό δημόσιο. Με την κατάργηση αυτής τώρα, πώς θα διασφαλίσει το ελληνικό δημόσιο τα ήδη λαμβανόμενα μεγάλα έσοδα, αλλά κυρίως πώς θα διασφαλίσει και θα ελέγξει τα προβλεπόμενα μελλοντικά έσοδα από τις παραχωρήσεις, τα οποία θα ενισχύουν στο μέγιστο βαθμό την ελληνική οικονομία; Εδώ θέλουμε μια απάντηση.

Επίσης θέλω να πω ότι έχει κατατεθεί και από εμάς και από τους συναδέλφους συντοπίτες μου της Νέας Δημοκρατίας μια τροπολογία, η οποία αφορά μια αδικία που είναι σε βάρος των επιβατηγών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων στην περιοχή της Χερσονήσου.

Νομίζω ότι υπάρχει αυτή η τροπολογία και μπορείτε να τη δείτε.

Θεωρώ ότι θα πρέπει πραγματικά ο οικείος περιφερειάρχης να εκδώσει απόφαση με την οποία θα μεταφέρονται οριστικά όλα τα επιβατηγά δημοσίας χρήσης αυτοκίνητα, που περιλαμβάνονται στις παραπάνω αποφάσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

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

Θα ήθελα να ξεκινήσω από το τελευταίο θέμα, στο οποίο αναφέρθηκε η κυρία συνάδελφος.

Το περιεχόμενο της τροπολογίας με γενικό αριθμό 824 και ειδικό αριθμό 2 γίνεται δεκτό, είναι συνολική πρόταση των συναδέλφων του Νομού Ηρακλείου.

Έχουν κατατεθεί δυο τροπολογίες. Βάζω τη μια για λόγους κοινοβουλευτικής τάξης. Το περιεχόμενο όμως, είναι ακριβώς το ίδιο.

Επίσης, κύριε Πρόεδρε, αποδέχομαι την πρόταση του Υφυπουργού Εργασίας. Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 825 και ειδικό 3 που αναφέρεται στα προνοιακά ιδρύματα, αν το λέω σωστά, κύριε Κεγκέρογλου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σωστά το είπατε.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Επίσης, κύριε Πρόεδρε, θέλω να κάνω ορισμένες βελτιώσεις νομοτεχνικού, κυρίως, χαρακτήρα στο σχέδιο νόμου που συζητάμε, οι οποίες αναφέρονται λεπτομερώς στο σημείωμα το οποίο θα καταθέσω.

Παρακαλώ πολύ να διανεμηθεί.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχαήλ Χρυσόχοϊδης καταθέτει 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

26-9-2013

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 49 αντικαθίσταται ως εξής: «1. Η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών συγκροτείται και στελεχώνεται μέχρι την 31η Μαρτίου 2014.».
2. Το εσφαλμένα αναφερόμενο άρθρο 82 αντικαθίσταται από το ορθό άρθρο 81 στην παράγραφο 5 του άρθρου 76, στην παράγραφο 1 του άρθρου 79 και στην παράγραφο 1 του άρθρου 80.
3. Η παράγραφος 4 του άρθρου 83 αντικαθίσταται ως εξής: «Η ΡΑΕΜ διατηρεί παράλληλη δυνατότητα ελέγχου εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος νόμου και των διατάξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του. Επίσης η ΡΑΕΜ έχει την αρμοδιότητα επιβολής κυρώσεων στις περιπτώσεις παραβίασης των υποχρεώσεων από τους κατόχους αδειών για εξυπηρέτηση των γραμμών ελεύθερης επιλογής.».
4. Η παράγραφος 2 του άρθρου 106 αναδιατυπώνεται ως εξής:
"2. Οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 14 του ν.4070/2012 (Α' 82) καθώς και οι διατάξεις της παραγράφου 10β του άρθρου 6 του ν.3109/2003 (Α' 38) καταργούνται.
5. 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. ανά Περιφέρεια, 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 δυο (2) ετών».

6. Στην παράγραφο 23 του άρθρου 106 το "122" αντικαθίσταται σε "121".
7. Στην περίπτωση ιν της εσωτερικής παραγράφου 2δ της παραγράφου 4 του άρθρου 107 μετά τις λέξεις "δυο εκατομμύρια πεντακόσιες" ακολουθεί η λέξη "χιλιάδες".
8. Στο άρθρο 114 ο αριθμός του ν.δ. 580/1970 αντικαθίσταται στο ορθό ν.δ. 570/1970.
9. Στο εσωτερικό άρθρο 5Α της παραγράφου 1 του άρθρου 121 η φράση "Εργασίας και

Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας” αντικαθίσταται από τη φράση “Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας”

10. Στην παράγραφο 9 του άρθρου περί Μεταφοράς αρμοδιοτήτων και υπηρεσιών της ΓΓΔΕ στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση και τις Περιφέρειες της **Τροπολογίας – Προσθήκης** με γενικό αριθμό **830** και ειδικό αριθμό **8** μετά τις λέξεις «συστήνονται από την 31^η Οκτωβρίου 2013 ισάριθμες» προστίθεται η φράση «και αντίστοιχες». Επίσης στην ίδια παράγραφο μετά τη λέξη «προσωπικού» τίθεται εντός κομμάτων η φράση «οι οποίες πληρούνται μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 2013».

11. Στο τέλος της περίπτωσης α) της παραγράφου 2.3 της **Τροπολογίας** με γενικό αριθμό **831** και ειδικό αριθμό **9** προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Μέχρι την 31.07.2015 το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας αποτελείται από το άθροισμα των μετοχικών κεφαλαίων της ΔΕΠΑΝΟΜ ΑΕ και της ΟΣΚ ΑΕ».

12. Η παράγραφος 1 του άρθρου 1 της τροπολογίας με γενικό αριθμό κατάθεσης 828 και ειδικό αριθμό κατάθεσης 6/20-9-2013 αναδιατυπώνεται ως εξής:

“1. Α. Στο Στρατιωτικό και Πολιτικό Προσωπικό του Τάγματος Εκκαθάρισης Ναρκοπεδίων Ξηράς, ΤΕΝΞ, ειδικότητας ναρκαλιευτή, για κάθε ημέρα εργασίας σε ναρκοπέδιο ή ύποπτο χώρο, χορηγείται ειδική αποζημίωση ύψους 90,00 Ευρώ. Οι όροι και προϋποθέσεις χορήγησης της παραπάνω αποζημίωσης, καθώς και ο αριθμός των δικαιούχων αυτής, καθορίζονται με Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εθνικής Άμυνας.

Β. Από την ημερομηνία ισχύος της παρούσης, για μεν το στρατιωτικό προσωπικό του ΤΕΝΞ ειδικότητας ναρκαλιευτή, καταργούνται το εδάφιο V, της παρ. 6 του άρθρου 3 του ΠΔ 904/ 78 (ΦΕΚ Α' 217), καθώς και οι παρ. 2 και 4 του άρθρου 5 του ΝΔ 1033/ 71 (ΦΕΚ Α' 232), για δε το πολιτικό προσωπικό του ΤΕΝΞ ειδικότητας ναρκαλιευτή, απαλείφεται η ειδικότητα «ναρκαλιευτές» από την παρ. στ' της ΥΑ 2/31081/0022/30-04-2012 (ΦΕΚ Β' 1399), που εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 15 του Ν.4024/ 2011 (ΦΕΚ Α'226) και καταργείται η παρ.5 του άρθρου 5 ΝΔ 1033/ 71 (ΦΕΚ Α'232).

Γ. Η διάταξη της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου ισχύει από 01/01/2013.

Δ. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 25 του ν.3187/2003 (Α' 233), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 11 του ν. 3413/2005 (Α' 278), την παράγραφο 23 του άρθρου 88 του ν.3883/2010 (Α' 167)

και την παράγραφο 4 του άρθρου 51 του ν.4186/2013 (Α' 193) προστίθεται τελευταίο εδάφιο ως εξής:

“Σε περίπτωση που ο διοικητής δεν προσεπικυρώσει την απόφαση του ως άνω αρμοδίου οργάνου ή σε περίπτωση που υποβληθεί από υποψήφιο ένσταση κατά της ως άνω απόφασης, αποφασίζει τελεσίδικα επί της υπόθεσης πενταμελής επιτροπή, αποτελούμενη από τον Α' Υπαρχηγό του ΓΕΣ, προκειμένου για τη Σ.Σ.Ε. ή τον Υπαρχηγό του ΓΕΝ ή του ΓΕΑ, προκειμένου για τη Σ.Ν.Δ. και τη Σ.Ι., αντίστοιχα, δυο αξιωματικούς βαθμού Υποστράτηγου ή αντιστοίχων του Κλάδου Ενόπλων Δυνάμεων, στον οποίο υπάγεται το Α.Σ.Ε.Ι., που ορίζονται από τον Αρχηγό του οικείου Γενικού Επιτελείου, καθώς και δυο καθηγητές, μέλη Διδακτικού Ερευνητικού Προσωπικού, που ορίζονται από την Ακαδημαϊκή Συνέλευση του οικείου Α.Σ.Ε.Ι., πλην εκείνων, που συμμετείχαν στο αρχικό όργανο. Χρέη προέδρου της επιτροπής ασκεί ο αρχαιότερος αξιωματικός.”

13. Το άρθρο ... με τίτλο «Τροποποίηση του άρθρου 5 του ν. 3371/2005» της με Γενικό αριθμό κατάθεσης 830 και ειδικό αριθμό κατάθεσης 8 της από 20/9/2013 τροπολογίας αναδιατυπώνεται ως εξής:

“Άρθρο ...

Τροποποίηση της παραγράφου 5 του άρθρου 17 του ν. 3371/2005

Το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 5 του άρθρου 17 του ν. 3371/2005 (Α' 178) τροποποιείται και προστίθεται τέταρτο εδάφιο ως εξής:

«Εάν, συνεπεία των εταιρικών μετασχηματισμών, οι μέτοχοι της απορροφώμενης, διασπώμενης ή μετατρεπόμενης εταιρίας λαμβάνουν εισηγμένες μετοχές σε οργανωμένη αγορά κράτους άλλου πλην της Ελλάδας, σύμφωνα με τους όρους των ανωτέρω μετασχηματισμών, το ποσοστό της απαιτούμενης πλειοψηφίας του πρώτου εδαφίου ορίζεται σε 90%. Τα προηγούμενα εδάφια της παρούσας παραγράφου δεν εφαρμόζονται εάν, συνεπεία εταιρικών μετασχηματισμών, οι μέτοχοι της απορροφώμενης, διασπώμενης ή μετατρεπόμενης εταιρίας λαμβάνουν μετοχές εισηγμένες σε οργανωμένη αγορά στην Ελλάδα.»

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

»»)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τον λόγο έχει ο συνάδελφος ο κ. Πετράκος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο κύριος Υπουργός άλλαξε τη σειρά της ομιλίας μου. Θα ζητήσουμε κι εμείς από τον κύριο Υπουργό να ξαναδεί και να κάνει δεκτές τις τροπολογίες, τις οποίες έχουμε καταθέσει.

Συγκεκριμένα, θέλουμε να κάνει δεκτή την τροπολογία με γενικό αριθμό 833, η οποία είναι προσθήκη στο άρθρο 50. Διότι θεωρούμε –και νομίζω ότι πρέπει να το θεωρούν όλοι οι Βουλευτές– ότι είναι αυτοδίκαιο να αναλάβουν οι νέοι φορείς το προσωπικό, αλλά και να διατηρήσουν ως διάδοχοι εργοδότες, τους όρους αμοιβής και εργασίας που έχουν διαμορφωθεί μέχρι σήμερα με κλαδικές επιχειρησιακές συμβάσεις. Μιλώ για τους διαδόχους των ΚΤΕΛ που θα έχουν ευθύνη στην περιοχή στην οποία θα δραστηριοποιηθούν όσες επιχειρήσεις αναδειχθούν ανάδοχοι του συγκοινωνιακού έργου.

Επίσης να κάνετε δεκτή, κύριε Υπουργέ, την τροπολογία με γενικό αριθμό 834 για τα όρια ηλικίας των οδηγών, έτσι ώστε να είναι ενιαίο όριο ηλικίας τα εξήντα πέντε έτη για όλα τα οχήματα στα οποία διενεργούνται επιβατικές μεταφορές, γιατί είναι θέμα ασφαλείας των επιβατών. Ως κράτος και ως Κοινοβούλιο πρέπει να προστατεύσουμε τους πολίτες και τους επιβάτες. Δεν μπορείτε να αυξάνετε τα όρια ηλικίας για τους επαγγελματίες οδηγούς.

Τρίτον, πρέπει να κάνετε δεκτή, κύριε Υπουργέ, την τροπολογία με γενικό αριθμό 827, που κατέθεσαν και οι συνάδελφοι του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, για τη μείωση του κομίστρου στα μέσα σταθερής τροχιάς, στις αστικές οδικές συγκοινωνίες, διότι και θα μειώσετε την κίνηση των ΙΧ και θα μειώσουμε την εισαγωγή υγρών καυσίμων και άρα θα βελτιωθεί το εμπορικό ισοζύγιο, αλλά κυρίως θα δοθεί ανάσα στη λαϊκή οικογένεια.

Τέλος θα πρέπει να κάνετε δεκτή και την τροπολογία μας με γενικό αριθμό 826 –είναι απλή τροπολογία αυτή– για το ιατρικό πιστοποιητικό του προσωπικού κίνησης των ΚΤΕΛ. Αν δεν γίνει δεκτή αυτή η τροπολογία, όλες οι συμβάσεις των εργαζομένων στο προσωπικό κίνησης –και ιδίως των οδηγών– είναι μετέωρες και θεωρούνται άκυρες, αφού δεν έχει ζητηθεί ποτέ μέχρι σήμερα από τα ΚΤΕΛ τέτοιο πιστοποιητικό. Είναι παράλογο η παράλειψη της προαναφερθείσας ιατρικής εξέτασης να οδηγήσει σε ακρότητα της εργασιακής σύμβασης.

Θέλουμε να πούμε βέβαια, ότι είναι θετικό το ότι έγινε δεκτή η τροπολογία μας, η με γενικό αριθμό 835, για τη κατάργηση του επικόμιστρου στα ραδιοτάξι.

Έρχομαι στην τοποθέτησή μου.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι μας είπατε χθες και μας εγκατέστησε ότι όποιος δεν υπερασπίζεται τις ρυθμιστικές αρχές, υπερασπίζεται το σημερινό κράτος το οποίο καταγγέλλουμε. Επιτρέψτε μου να πω, κύριε Υπουργέ, ότι καταλάβατε λάθος ή κάνατε συνδικαλισμό. Αρνούμαστε τις ρυθμιστικές αρχές, γιατί υπερασπιζόμαστε την κοινοβουλευτική δημοκρατία και το Κοινοβούλιο. Υπερασπιζόμαστε, δηλαδή, τη δυνατότητα του λαού και του Κοινοβουλίου να ελέγχει την πολιτική εξουσία, η οποία εκλεγμένη από τον ελληνικό λαό δεν έχει κανένα δικαίωμα να μεταβιβάζει τις ευθύνες της σε ανεξέλεγκτες αρχές.

Όπως έχω πει πεντακόσιες φορές σε αυτήν την Αίθουσα, η ΠΑΕ έχει κατ' επανάληψη προσβάλει το ελληνικό Κοινοβούλιο και την Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, η οποία ομοφώνως της έχει ζητήσει να έρθει και να παρευρεθεί σε συνεδριάσεις. Αντίθετα, αυτή πηγαίνει και υπογράφει χαριστικές συμβάσεις σε υπόδικους και προχθές διπλασίασε τα ποσά που δίνει στους ιδιώτες παραγωγούς ρεύματος από φυσικό αέριο, την ώρα που η «ΛΑΡΚΟ» και οι εργαζόμενοί της φωνάζουν και θα κλείσει η «ΛΑΡΚΟ», επειδή δεν μειώνεται το ενεργειακό κόστος. Όμως σε έξι ιδιώτες παραγωγούς η ΠΑΕ χαρίζει. Αυτό υπερασπιζόμαστε, δηλαδή τη δυνατότητα του Κοινοβουλίου να ασκεί το ρόλο του και να ελέγχει εσάς, ως Υπουργό και τον κάθε Υπουργό, και όχι να είναι ανεξάρτητος κάποιος κ. Βασιλάκος, ο οποίος ποτέ δεν θα έρχεται στο Κοινοβούλιο.

Το σχέδιο νόμου, κύριε Υπουργέ, προετοιμάζει το κλίμα, κατά τη γνώμη μας, για τον ξαφνικό θάνατο του ΟΣΕ, ο οποίος υπάρχει ως ενδεχόμενο από το 2008 επί υπουργίας του κ. Χατζηδάκη.

Αυτά τα σχέδια στοχεύουν πέραν των άλλων και στο κουκούλωμα των όποιων πολιτικών και ποινικών ευθυνών στελεχών των κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ για την κατασπατάληση επενδύσεων στον ΟΣΕ, ύψους πάνω από δέκα δισεκατομμύρια.

Στην Πελοπόννησο –το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά– στο κομμάτι Κόρινθος-Καλαμάτα έγινε εκσυγχρονισμός της γραμμής και δαπανήθηκαν ογδόντα εκατομμύρια τότε και όταν τελείωσε κλείσατε το δίκτυο, ακόμα και τις εσωτερικές γραμμές Καλαμάτα-Μεσσήνη και Καλαμάτα-Ζευγολατιό-Κυπαρισσία, που ήταν κερδοφόρα κομμάτια, με συνέπεια οι κάτοικοι των περιοχών αυτών να μην έχουν επαρκή συγκοινωνιακή σύνδεση με την Καλαμάτα.

Δεν στηρίζετε ούτε καν το σιδηροδρομικό τουρισμό, που με επιμονή προωθούν οι εργαζόμενοι της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και οι σύλλογοι «Φίλων του Σιδηροδρόμου» και ο οποίος σιδηροδρομικός τουρισμός έχει πάνω από πενήντα εκατομμύρια ανθρώπους, που ασχολούνται με αυτόν σε όλο τον κόσμο και που θα μπορούσαν να δουν τα τοπία της Πελοποννήσου. Έχουμε καταθέσει πρόταση με ερώτησή μας και απάντηση δεν έχουμε πάρει. Και όλα αυτά γιατί; Το είπατε καθαρά βέβαια –και αυτό τιμάει την ειλικρίνειά σας– ότι σκοπός σας είναι η ιδιωτικοποίηση και αυτό προετοιμάζει το παρόν νομοσχέδιο.

Λέτε συνεχώς ότι ο ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος υπερασπίζεται το δημόσιο χαρακτήρα μιας σειράς νευραλγικών για τη χώρα επιχειρήσεων, βρίσκεται εκτός πραγματικότητας και διεθνούς κατάστασης. Ισχυρίζεστε, δηλαδή, εσείς ότι οι ιδιωτικοποιήσεις θα γιатρέψουν πάσαν νόσον. Έχετε όμως αναρωτηθεί και μπορείτε να μας απαντήσετε γιατί τις δικές μας δημόσιες επιχειρήσεις, που εσείς ξεπουλάτε, έρχονται να τις αγοράσουν δημόσιες επιχειρήσεις του εξωτερικού, όπως εν προκειμένω τον ΟΣΕ, αλλά και το ΔΕΣΦΑ, κ.λπ.;

Και το ερώτημα που προκύπτει, είναι προφανές: Γιατί αυτές οι δημόσιες εταιρείες των άλλων χωρών είναι κερδοφόρες και μάλιστα θέλουν να προχωρήσουν σε επενδύσεις στο εξωτερικό και εσείς καταφέρατε και χρεοκοπήσατε όλες τις δημόσιες επιχειρήσεις μας; Δεν εννοώ προσωπικά εσάς, εννοώ τις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, που αδιαλείπτως κυβερνούν τη χώρα από το 1974. Πώς καταφέρατε να χρεοκοπήσατε όλες τις δημόσιες εταιρείες και στην προκειμένη περίπτωση τον ΟΣΕ και τώρα έρχεστε και λέτε ότι τον ξεπουλάτε, με πρόσχημα τη βελτίωση των υπηρεσιών του και της απαλλαγής από τα χρέη που δημιουργήσατε εσείς;

Γνωρίζουμε εμείς βέβαια, ότι το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο από όποια χώρα πέρασε την κατέστρεψε. Όμως δεν ξεπουλήσαν όλες οι χώρες τα δίκτυά τους και τις υποδομές τους, όπως κάνατε εσείς. Και μάλιστα το σιδηρόδρομο τον ξεπουλάτε για ένα δισεκατομμύριο, όταν μόνο η ακίνητη περιουσία του εκτιμάται στα 13 δισεκατομμύρια. Αν μάλιστα ληφθεί υπ' όψιν ότι η αξία του θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο με την ολοκλήρωση της ηλεκτροδότησης της γραμμής Αθήνα-Θεσσαλονίκη, καταλαβαίνετε πού πάνε τα πράγματα.

Κύριε Υπουργέ, στον αντίποδα της νεοφιλελεύθερης λογικής του νομοσχεδίου, εμείς θεωρούμε ότι ο σιδηρόδρομος πρέπει να είναι ενιαίος και δημόσιος, γιατί μπορεί να αποτελέσει ένα σύγχρονο, ασφαλές, φθηνό και οικολογικό μέσο.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, μπορείτε να μου απαντήσετε γιατί η Γερμανία προχώρησε σε λογιστικό διαχωρισμό των εταιρειών του σιδηροδρομικού δικτύου και όχι σε εταιρικό διαγωνισμό, όπως κάνατε εσείς;

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

Μπορείτε να μας απαντήσετε τι λέει η διεθνής εμπειρία, παραδείγματος χάριν από την ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων στη Βρετανία;

Βεβαίως η υπεράσπιση του δημόσιου χαρακτήρα –για να το πούμε μια ακόμη φορά εδώ, για να μη γίνονται παρερμηνείες– δεν συνδέεται για εμάς με την αναπαραγωγή του σημερινού μοντέλου διοίκησης και λειτουργίας των δημόσιων επιχειρήσεων.

Ο ΣΥΡΙΖΑ προτείνει και αγωνίζεται για ένα εντελώς διαφορετικό, για ένα άλλο μοντέλο λειτουργίας με όρους κοινωνικού και

εργατικού ελέγχου, έτσι ώστε αυτές οι δημόσιες επιχειρήσεις να παίξουν κεντρικό ρόλο σε μια πολιτική ανασυγκρότηση της χώρας.

Παράλληλα, έχουν πραγματοποιηθεί επενδύσεις 8 δισεκατομμυρίων. Αυτά είναι χρήματα του ελληνικού δημοσίου και εσείς θα τα δώσετε για ένα κομμάτι ψωμί;

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

Τέλος θα ήθελα –σεβόμενος το χρόνο, κύριε Πρόεδρε– να τονίσω ότι με τις διατάξεις που αναφέρονται στα άρθρα 99 και 100 για τις αστικές μεταφορές, έχουμε να κάνουμε με σκανδαλώδεις φοροαπαλλαγές, ώστε η προς ιδιωτικοποίηση εταιρεία να πωληθεί καθαρή από φορολογικές υποχρεώσεις.

Σε σχέση με την τροπολογία με αριθμό 830 που έχετε καταθέσει, πέραν των θεμάτων που τόνισε η εισηγήτριά μας, θέλω να επισημάνω ότι αποδομείται το υπάρχον δίκτυο αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών και το δίκτυο αποκατάστασης σεισμοπλήκτων, σε μία χώρα τόσο πολύ σεισμογενή και με τόσες πολλές φυσικές καταστροφές, με συνέπεια την απαξίωση του δημόσιου τομέα, ώστε να περάσει στα χέρια των ιδιωτικών εταιρειών.

Κάτι ακούστηκε, διαψεύστηκε βέβαια, αλλά επανήλθε για την άρση του πλειστηριασμού πρώτης κατοικίας. Δημιουργείται και εδώ αυτό το ερώτημα, μήπως θέλετε όσον αφορά το δίκτυο αποκατάστασης φυσικών καταστροφών να βάλετε ένα σεισμόσημο ή ένα πυρόσημο και να περάσει στα χέρια ιδιωτικών εταιρειών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συντομεύετε, κύριε συνάδελφε, τελειώνετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Τελιώνω, κύριε Πρόεδρε.

Χθες δεν χρησιμοποίησα τη δευτερολογία μου, όπως ξέρετε, γι' αυτό είπατε ότι θα μου δώσετε ένα λεπτό ακόμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Εντάξει, γι' αυτό και έχετε την ανοχή του Προεδρείου.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Επίσης οφείλετε να απαντήσετε, κύριε Υπουργέ, για τις εκκρεμείς υποθέσεις, γιατί υπάρχει μεγάλη ανησυχία και στην Ηλεία και στη Μεσσηνία. Στη Μεσσηνία, στην Ηλεία και στην Αχαΐα αλλά και στους υπόλοιπους νομούς της Πελοποννήσου, οι πολίτες είναι ιδιαίτερα ανήσυχοι για το τι θα γίνει με τις εκκρεμείς υποθέσεις, οι οποίες προχωρούσαν είτε για τις αποζημιώσεις που ήταν να δοθούν για τα πυρόπληκτα από το 2007 και ακόμα δεν έχουν δοθεί είτε για τα σεισμόπληκτα.

Πρέπει να προχωρήσετε γρήγορα αυτό το πράγμα και να τελειώσει, έτσι ώστε να μην έχουμε καινούργιες καθυστερήσεις στους ανθρώπους της Πελοποννήσου, που έχουν υποστεί και από τις πυρκαγιές και από τους σεισμούς τόσο μεγάλες καταστροφές κατά καιρούς.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Βασίλειος Χατζηλάμπρου, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΑΤΖΗΛΑΜΠΡΟΥ: Κύριοι συνάδελφοι, ένα πρώτο σχόλιο είναι η δουλειά που κάνουμε εδώ και το πώς νομοθετούμε. Μια πρώτη μεγάλη μεταρρύθμιση θα ήταν να αλλάξει ο τρόπος αυτός.

Φαντάζεστε ότι εγώ έρχομαι να μιλήσω για ναρκαλιευτές, ΟΥΚ, ΕΛΒΟ –σας τα λέω μόνο ως τίτλους– ΤΑΣ, ΤΑΠ και υπάρχουν άλλα δέκα θέματα, όπως το πρόγραμμα «Βοήθεια Στο Σπίτι», αυτό που αποσύρθηκε για τις ναυτιλιακές μετοχές κ.λπ.; Αυτά όλα τι ενόητα αποτελούν; Εγώ μπορώ να τους βρω κοινούς παρονομαστές, αλλά αποτελεί αυτό τρόπο θέσμισης; Υπάρχει τρόπος τέτοιος, έτσι ώστε ο κόσμος μεθαύριο να πάρει ένα νόμο και να είναι σίγουρος ότι διαβάσει το νόμο και όχι να έχει καταρνηθεί στο επόμενο εδάφιο; Αυτό θα ήταν μια μεγάλη μεταρρύθμιση, και αναφέρομαι σε αυτό που οι εφημερίδες «παίζουν» ως μεταρρυθμιστικό μπλοκ.

Εξηγήστε μου κάτι. Τι μεταρρύθμιση είναι αυτή που γίνεται σε όλα αυτά, στο Ταμείο Αποκατάστασης Σεισμοπλήκτων, στο Ταμείο Αποκατάστασης Πυροπλήκτων; Το 2007 ήταν οι φωτιές, το 2008 ήταν οι σεισμοί και ακόμα υπάρχει κόσμος ο οποίος δεν έχει ικανοποιηθεί. Είναι χρόνια μετά.

Και ερχόμαστε να κάνουμε μία ρύθμιση, όπου γίνεται τι; Γίνεται πιο ευέλικτο; Πήγαν προχθές στην Αμφίκλεια μηχανικοί από την Πάτρα και από την Αθήνα και αντιμετώπισαν τα πράγματα, αντιμετώπισαν τις καταστάσεις. Σήμερα ποια είναι η ρύθμιση; Τους περνάμε στις Αποκεντρωμένες Διοικήσεις.

Τι χρειάζεται εκεί; Χρειάζεται να φτιάξουμε –και βλέπω ότι οι νομοτεχνικές βελτιώσεις του κυρίου Υπουργού είναι σε μία ορισμένη κατεύθυνση– ένα σύνθετο διοικητικό σχήμα, για να υπογράφουν εκτός του αρμόδιου Υπουργού και ο Υπουργός Εσωτερικών και να απαιτείται και η έγκριση του περιφερειάρχη στις Αποκεντρωμένες Διοικήσεις.

Δεν είναι μεταρρύθμιση αυτό το πράγμα. Δεν έχει μία λογική. Δεν εξηγείται ότι έτσι θα γίνει πιο ευέλικτο το σύστημα. Υπαγορεύεται από άλλα πράγματα. Λέω λοιπόν ότι αυτό μια και το κάνετε, τελειώστε το καλά. Ξεκινήσατε να το κάνετε, κάνετε κάποιες βελτιώσεις και αναγκάζομαι και κάνω και εγώ κάποιες παρατηρήσεις: «...και τυγχάνει αυξημένης μοριοδότησης που αντιστοιχεί σε τέσσερα μόρια ανά έτος απασχόλησης στις υπηρεσίες». Βάλτε το μέσα, για να τους εξασφαλίσετε. Θέλετε να τους εξασφαλίσετε;

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Γίνεται αυτό με ΚΥΑ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΑΤΖΗΛΑΜΠΡΟΥ: Ναι. Γίνεται με ΚΥΑ! Γιατί δεν το κάνουμε τούτη την ώρα;

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Μετά θα φωνάζετε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΑΤΖΗΛΑΜΠΡΟΥ: Κάνετε μία τροπολογία. Γιατί τούτη την ώρα δεν το ρυθμίζετε αυτό; Βάζετε τη λέξη «αντίστοιχες» και δεν το ολοκληρώνετε, να μιλάτε για κατηγορία κλάδου και ειδικότητα. Δηλαδή, πρέπει ορισμένα πράγματα να τελειώσουν κι όχι να παραπέμπονται μετά σε άλλη ΚΥΑ ή να καθορίζουν όρους ξανά μέσα στους διαδρόμους των Υπουργείων.

Συνεχίζω. Οι ρυθμίσεις στις οποίες θα αναφερθώ, είναι ρυθμίσεις που έγιναν μετά την απορρύθμιση των μνημονίων και αφορούν τον κοινό παρονομαστή, στον οποίο αναφέρθηκα νωρίτερα. Ερχόμαστε να δημιουργήσουμε ένα νέο καθεστώς για να βελτιώσουμε λίγο την κατάσταση.

Σε όλη την Ελλάδα υπάρχουν, περίπου, οκτώ ναρκαλιευτές. Μπαίνουν μέσα στο ναρκοπέδιο και οι μισοί δεν θα βγουν από εκεί. Με οριζόντια μέτρα τούς έκοψαν το επίδομα που ελάμβαναν. Οργανώνεται μία ημερήσια αποζημίωση, αλλά ως ειδικότητα ναρκαλιευτών τους βγάζει από τη λίστα των βαρέων και ανθυγιεινών, που σημαίνει ότι αυτή η ημερήσια αποζημίωση –ο καθένας το καταλαβαίνει– θα έχει άλλο φορολογικό συντελεστή, αφού δεν θα είναι επίδομα...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Θα τα δώσουν στη ΡΑΕΜ!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΑΤΖΗΛΑΜΠΡΟΥ: Ναι, και δεν θα τους ακολουθήσει ούτε καν στα συντάξιμα, αφού θα έχουν απενταχθεί από τα βαρέα και ανθυγιεινά. Κάνετε μία ρύθμιση. Ολοκληρώστε την. Υπάρχουν ασάφειες –να μία άλλη περίπτωση, κύριε συνάδελφε– ως προς τους όρους και τις προϋποθέσεις –ενώ έχουμε εδώ το χαρτί– που θα τα οργανώνει το Υπουργείο Οικονομικών και το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Γιατί, κύριοι, δεν το ολοκληρώνετε; Το έχετε μπροστά σας.

Κάπως αντίστοιχη είναι η κατάσταση με την περίπτωση των ΟΥΚ, των Ειδικών Δυνάμεων, όπου γίνεται προσπάθεια βελτίωσης. Εμείς λέγαμε ότι το μνημόνιο θα αποδυναμώνει αυτά τα σώματα. Αυτό έγινε. Από τη μια μπαίνουν πολύ λιγότεροι στις σχολές. Από τις παραγωγικές σχολές αξιωματικών και υπαξιωματικών, λοιπόν, προέκυπταν οι εθελοντές στα ειδικά σώματα. Με βάση και τα μισθολογικά, όπου υπέστησαν μείωση, έχουμε σήμερα αδυναμία και κάνουμε μία τροπολογία, για να ενταχθούν πενήντα άνθρωποι σε αυτό και να μπορούν να επανακατατάσσονται, για να βγάλουμε πενήντα ανθρώπους ακόμα. Αυτές ακριβώς τις συνέπειες της μνημονιακής πολιτικής σε αυτήν την υπόθεση προσπαθεί να βελτιώσει, τάχατες, η τροπολογία.

Όμως το θέμα των ημερών για τα ΟΥΚ νομίζω ότι θα ήταν να ξαναμιλήσουμε για τη δημοκρατική συγκρότηση αυτών των σωμάτων. Θα είδατε όλοι, κύριοι συνάδελφοι, ότι χρησιμοποιήθηκε ο στίβος της Μάντρας ή και της Ελευσίνας κατ' άλλους, για εκπαίδευση των ομάδων της Χρυσής Αυγής. Αυτό δεν θα ήταν θέμα για το Κοινοβούλιο; Να υπάρχουν –αυτό δεν είναι ύβρις για το δημοκρατικό κόσμο– μέσα στο σύστημα των Ενόπλων Δυνά-

μεων αυτές οι αντιδραστικές δυνάμεις; Φτάνουμε στο σημείο πλέον, να σου λέει, πριν απ' όλα, για να ξέρεις με ποιον έχεις να μιλάς, ότι «είμαι από αυτούς που πιστεύουν στο Σύνταγμα και υπηρετώ τον ελληνικό λαό», εν είδει διαβατηρίου, για να ξέρεις με ποιον μιλάς μέσα σε αυτά τα Σώματα. Αυτό θέλει μία πιο συνολική ρύθμιση. Όμως όταν είναι η τροπολογία της τροπολογίας, δεν μπορεί να γίνει δουλειά. Χρειάζεται μία πιο συνολική ρύθμιση και για τη δημοκρατική συγκρότηση των Σωμάτων αυτών και για την οικονομική και θεσμική τους λειτουργία, έτσι ώστε να είναι Σώματα τα οποία στην πραγματικότητα να βγάσουν πέρα τη δουλειά για την οποία συγκροτούνται.

Τελευταίο σημείο: Δίνεται η κατά παρέκκλιση φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα στην ΕΛΒΟ. Άλλο ένα σημείο που αφορά τις συνέπειες μίας πολύχρονης κακοδιοίκησης σε αυτές τις εταιρείες, μία εκ των οποίων είναι η ΕΛΒΟ. Υπάρχει όμως ένα μήνυμα στην αιτιολογική έκθεση: 2,5 εκατομμύρια είναι τα χρέη του ελληνικού δημοσίου και με αυτά υποτίθεται ότι θα πληρωθούν μισθοί.

Δυόμισι εκατομμύρια χρέη του ελληνικού δημοσίου κι είναι «κρεμασμένη» η ΕΛΒΟ για έλλειψη ρευστότητας και δεν μπορεί να δουλέψει;

Μια επίσκεψη να κάνει ένας στην ΕΛΒΟ, θα καταλάβει ότι ορισμένα επενδυμένα δισεκατομμύρια θα έπρεπε να αξιοποιούνται αυτήν τη στιγμή. Στις στιγμές κρίσης αυτό θα σήμαινε. Να πάμε εκεί που έχουμε επενδύσει κοινωνικό πλούτο και να τον κάνουμε παραγωγικό.

Αντί γι' αυτό, τι γίνεται; Τελευταία στιγμή μια ρύθμιση, για να μπορούν να πληρωθούν οι απλήρωτοι εργαζόμενοι!

Όμως -προσέξτε- η ρύθμιση αυτή θα έπρεπε να είχε φτιαχτεί όταν τα σχέδιά σας ήταν άλλα. Και λέει: Πέρα από τα μισθολογικά, αυτό θα βοηθήσει και την αναδιοργάνωση της εταιρείας.

Ποια είναι η απόφασή σας; Η απόφασή σας είναι για εν λειτουργία εκκαθάριση. Αυτή ήταν η απόφαση για την ΕΛΒΟ με βάση το άρθρο 14Α του νόμου για τις ΔΕΚΟ. Αυτή ήταν η απόφασή σας! Και αναδιοργάνωση των υπολοίπων. Πρέπει να την είχατε ετοιμάσει πιο πριν.

Σήμερα η λογική λέει ότι σε αυτά και σε ό,τι αφορά τη λεγόμενη διαπραγμάτευση με την τρόικα, θα έπρεπε πολύ καθαρά απέναντί τους να τεθεί το εξής: «Αυτά αποτελούν πλούτο του ελληνικού λαού!». Μην πιάσω το ποιος μιλάει. Η Ελλάδα δεν υπήρξε ποτέ έμπορος όπλων. Η Γερμανία, η Γαλλία και οι διάφορες επιτροπές μιλούν για το τί ακριβώς γίνεται με τις επιδοτήσεις, γιατί έχουν ένα πιο εξελιγμένο σύστημα επιδοτήσεων των δικών τους εταιρειών και δεν φαίνεται. Είναι πριν από όλα στις δικές τους εταιρείες μέτοχος και πρώτος πελάτης το δικό τους κράτος. Και τί θέλουν να κάνουμε εδώ δηλαδή; Να μην υπάρχει τίποτα. Αυτό θέλουν να κάνουμε.

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

Είναι σε σωστή κατεύθυνση η τροπολογία; Είναι. Είναι όμως ατελής και αυτή. Θα την υποστηρίξουμε, αλλά είναι ατελής, δηλαδή δεν εξασφαλίζει ότι τα λεφτά θα πάνε στους εργαζομένους. Μπορεί να βρεθούν απαιτητές και πιστωτές κ.λπ., οι οποίοι θα πάρουν τα λεφτά. Θέλει θωράκιση αυτή η τροπολογία.

Σε κάθε περίπτωση λέω το εξής: Αυτός μπορώ να καταλάβω ότι είναι ο κοινός παρονομαστής και να σας δικαιολογήσω στο «γιατί όλες αυτές τις τροπολογίες». Τροπολογίες για να διορθώσετε τις πολιτικές που κάνατε. Δεν διορθώνονται οι πολιτικές που κάνατε! Δεν διορθώνονται!

Τελειώνω με το εξής, κύριε Πρόεδρε:

Άκουσα τον κύριο Υφυπουργό Εργασίας. Προσπαθεί εδώ να κάνει πενήντα χιλιάδες θέσεις, είκοσι χιλιάδες θέσεις, δέκα χιλιάδες θέσεις. Και αυτά τα λέμε ως απάντηση σε τι; Κι έρχεστε και από μία παράταξη η οποία το κοινωνικό κράτος κάπως αλλιώς το είχε αντιμετωπίσει, κάπως αλλιώς το είχε σκεφτεί. Και σήμερα λέτε: «Ποιος σας είπε ότι καταργείται το κοινωνικό κράτος?».

Εγώ λέω λοιπόν ότι φυσικά και καταργείται. Πρέπει να υπάρξει αναπτυξιακή πνοή στην Ελλάδα! Έχουμε χίλιους ανέργους την ημέρα -αυτά λένε τα νούμερα- χίλιες καινούργιες απολύσεις. Τι φραγμούς βάζετε σε αυτά; Όσες προσπάθειες και να θελήσετε

να κάνετε, δεν μπορεί να ωραιοποιηθεί με κανένα μέτρο αυτή η πολιτική.

Είμαστε μαζί σας σε οποιοδήποτε τέτοιο μέτρο; Μα εδώ εμείς ζητάμε συνολική αλλαγή του πράγματος. Προφανώς και είμαστε μαζί σας, αλλά μην το κουνάτε αυτό ως λύση στο πρόβλημα -το λέω συνολικά- γιατί θα βγείτε μετά και θα πείτε, αυτό το ψηφίζετε κι αυτό δεν το ψηφίζετε. Έτσι όμως, όπως είναι οι τροπολογίες, δεν μπορούμε να τις ψηφίσουμε. Μόνο πολιτικά μπορούμε να τοποθετηθούμε σε αυτές.

Σε κάθε περίπτωση -ξαναλέω- θα μπορούσαμε να έχουμε και το σχόλιο του Προεδρείου, το οποίο ανέλαβε στην παρούσα Βουλή, λέγοντας ότι θα αλλάξει την κατάσταση και πως θα σταματήσει αυτή η βιομηχανία παραγωγής τροπολογιών σε άσχετα νομοσχέδια. Ήταν η μοναδική του δέσμευση. Και γι' αυτό εκλέχθηκε και συναινετικά, αν θέλετε. Μία δέσμευση αναλάβατε και δεν την κάνατε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Νικολόπουλος.

Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι ο κ. Νικολόπουλος δεν είναι μέλος του Γ' Τμήματος, πλην, όμως, έχει καταθέσει τροπολογία στο νομοσχέδιο, το οποίο συζητείται, με γενικό αριθμό 832 και ειδικό 10 και σύμφωνα με το άρθρο 58, παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής έχει δικαίωμα να πάρει τον λόγο και να υποστηρίξει την τροπολογία του.

Γι' αυτό και ο χρόνος σας, κύριε συνάδελφε, είναι πέντε λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν προσέξει κανείς τους τίτλους όλων των τελευταίων νομοσχεδίων της Κυβέρνησης, θα διαπιστώσει ότι έχει μία μοναδική όντως ικανότητα, που θα μπορούσε να πάρει και βραβείο ευρεσιτεχνίας. Έχει μία ικανότητα το μεγαλύτερο κακό να το τιτλοφορεί με ό,τι το ποθούμενο για το λαό και να το ονοματίζει, να το βαφτίζει ως το μεγαλύτερο καλό.

Κοιτάξτε το συζητούμενο νομοσχέδιο. Μιλά για μεταρρυθμίσεις στις δημόσιες υπεραστικές μεταφορές, με σκοπό μάλιστα -όπως λέει- τη βελτίωση των υπηρεσιών προς τους επιβάτες αλλά και τη μείωση του κόστους μεταφοράς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άξιζαν όσα μόλις πριν λίγο ο κατελθών συνάδελφος Βουλευτής ανέφερε για τα πολλά που διαλαμβάνει αυτό εδώ το νομοσχέδιο, για να γίνει κατανοητό πόσο δικίο έχω σε αυτήν την παρατήρηση, που δεν είναι δικιά μου, αλλά των πολιτών, οι οποίοι μεταξύ των άλλων αναρωτιούνται: Αλήθεια, έχουν ταξιδέψει ποτέ οι κύριοι Υπουργοί με λεωφορεία των ΚΤΕΛ; Έχουν πάει ποτέ ως επιβάτες στους σταθμούς των ΚΤΕΛ;

Εγώ τολμώ σήμερα να σας μιλώ από αυτό εδώ το Βήμα, γιατί επί είκοσι πέντε χρόνια που ηθεύω σε αυτήν την Αίθουσα, τρεις και τέσσερις φορές την εβδομάδα, αρκετές φορές δηλαδή, πηγαίνω έχω στην εκλογική μου περιφέρεια με τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ. Και όσοι -όπως και εγώ- επιλέγουν να χρησιμοποιούν τα λεωφορεία για τη μεταφορά τους, γνωρίζουν πόσο σημαντικό και σπουδαίο είναι το έργο που επιτελούν.

Η σημασία λοιπόν και η αξία των δημόσιων μεταφορών ειδικά σε αυτούς τους δύσκολους χρόνους που ζούμε, αυτής της εφιαλτικής οικονομικής κρίσης, είναι μεγάλη. Παρατηρείται μεγάλη στροφή του επιβατικού κοινού προς τις μαζικές συγκοινωνίες.

Γι' αυτό λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα περίμενε κανείς από τη σημερινή Κυβέρνηση τουλάχιστον να μη χαλάει ό,τι λειτουργεί καλά. Από το 1912, που ξεκίνησαν οι συγκοινωνίες στην πατρίδα μας, ο ρυθμιστικός ρόλος του κράτους είναι εμφανής και παραδόξως σε αυτό το κομμάτι είναι και επιτυχής, ιδιαίτερα την ώρα της μεγάλης αυτής κρίσης και ιδιαίτερα σε τέτοιους ίδιους καιρούς όπως το 1952, όταν πρωτοδημιουργείται αυτός ο θεσμός του κοινού ταμείου των ΚΤΕΛ σε κάθε νομό.

Δεν ξέρω αν είναι η σφραγίδα του Κωνσταντίνου Καραμανλή αυτή που ενοχλεί τη μεταλλαγή σήμερα κυβερνητική κοινοπραξία και γι' αυτό θέλει να αξιοποιήσει στην κυριολεξία, έναν επιτυχημένο θεσμό, διότι το ότι πρόσφερε ανεκτίμητες υπηρεσίες στο φτωχό εργαζόμενο λαό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε συνάδελφε, δεν υποστηρίζετε την τροπολογία σας και μετά δεν θα έχετε χρόνο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Έχει ένα σκεπτικό, κύριε Πρόεδρε.

Τα πενήντα εννέα λοιπόν ΚΤΕΛ έφτασαν να είναι στην κορυφή της επιχειρηματικότητας και έγιναν ο ηγέτης στο χώρο των συγκοινωνιών, με ένα στόλο από τέσσερις χιλιάδες εκατόν τριάντα έξι λεωφορεία.

Αυτό λοιπόν που δημιούργησε ο Κωνσταντίνος Καραμανλής - και ο χρόνος το απέδειξε - είχε το σωστό μείγμα της επιχειρηματικότητας και της καλής, της προσιτής υπηρεσίας στις λαϊκές τάξεις. Και αυτός ο θεσμός των κοινών ταμείων των ΚΤΕΛ δυστυχώς σήμερα -όπως βλέπετε- έρχεται να παραδοθεί στα χέρια ελαχίστων κερδοσκόπων, χωρίς καν τον έλεγχο του κράτους, όπως άλλωστε ολοταχώς πάει να συμβεί με το νερό, με τα σκουπίδια, με την υγεία.

Θα επαναλάβω, λοιπόν, ότι αν δεν μπορείτε να κάνετε κάτι καλό, μην καταστρέφετε ό,τι υπάρχει. Μην οδηγείτε στην πλήρη απελευθέρωση το σύστημα των οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, γιατί είναι φανερός ο στόχος. Φαίνεται τι θα επισυμβεί όταν αυτό γίνει πια νόμος του κράτους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχα τη δυνατότητα να δω και να μιλήσω με τον Υπουργό - και τον ευχαριστώ προς τούτο - για συγκεκριμένα προβλήματα που εμφανίζονται μέσα σε αυτή και σε άλλες τροπολογίες. Η Κυβέρνηση σήμερα μπορεί να δώσει λύση σε χρονίζοντα προβλήματα.

Θα σας πω κάτι αστείο, κύριε Υπουργέ: Πριν από μερικά χρόνια έγιναν εγκαίνια στον καινούργιο σταθμό της Πάτρας από έναν από τους προκατόχους σας, τον κ. Μιχάλη Λιάπη. Κόπηκαν και εκεί κορδέλες. Και δεν έγινε η επένδυση από τους ιδιώτες, που δεν ζητούσαν τίποτα από το κράτος -όπως άλλωστε δεν έχουν ζητήσει μέχρι σήμερα- γιατί είναι λιγότερα μέτρα από την Εκκλησία! Το ίδιο μπορεί να συμβαίνει και αλλού.

Είναι αδιανόητο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εκεί που μπορούμε να διευκολύνουμε τα πράγματα, να μην το κάνουμε.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε -και ευχαριστώ για την ανοχή σας- θέλω να πω ότι είναι αδιανόητο να συστήνουμε μια ακόμα ρυθμιστική αρχή, όταν έχουμε όλοι πειστεί όχι μόνο για το υψηλό κόστος, αλλά κυρίως για την πολιτική ιδιοτέλεια που κρύβουν αυτές οι ανεξάρτητες -δήθεν- αρχές και προπαντός για την υποβάθμιση των κοινοβουλευτικών μας θεσμών.

Κύριε Υπουργέ, εάν πραγματικά η Κυβέρνηση θέλει να χτυπήσει κάθε αντιδημοκρατικό μόρφωμα, δεν έχει παρά να ενισχύσει τους κοινοβουλευτικούς θεσμούς, δεν έχει παρά να ακούσει, πραγματικά, τη φωνή των Βουλευτών, όπως αυτή μεταφέρεται εδώ από τους πολίτες, και να πάρει τις ευθύνες που της αναλογούν, μη μετακινώντας αυτές προς δήθεν ανεξάρτητες αρχές.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει η κ. Κωνσταντοπούλου.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι νομίζω προσήκον να πούμε δυο λόγια για τον τρόπο νομοθέτησης. Είναι νομίζω προσήκον να πούμε για πόσα άρθρα αυτού του νομοσχεδίου, που περνούν ως νόμος του κράτους, αλλά και επί των τεσσάρων πολυσέλιδων τροπολογιών ή ντροπολογιών που έχουν κατατεθεί, δεν έγινε καμμία συζήτηση ούτε στην επιτροπή ούτε στο Τμήμα της Βουλής.

Είναι ώρα να δώσουν εξηγήσεις εκείνοι οι οποίοι δρουν με τρόπο συστηματικό και με μία υποκριτική και επιλεκτική εφαρμογή του Κανονισμού μόνο σ' ό,τι αφορά την τήρηση του χρόνου, η οποία είναι πάντα ανελαστική για τους αντιλέγοντες και πάντα γενναιοδωρή για τους επικροτούντες και χειροκροτούντες. Είναι ώρα να εξηγήσουν.

Πρέπει να περνούν άρθρα χωρίς να λέγεται μία κουβέντα γι' αυτά μέσα στο Κοινοβούλιο; Πρέπει έτσι να γίνεται η νομοθέτηση; Πρέπει να περνούν σήμερα διατάξεις που αφορούν το Υπουργείο Δικαιοσύνης, αφορούν νέα ποινικά αδικήματα, αφορούν τις ανεξάρτητες αρχές, αφορούν την εταιρεία «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ», την εταιρεία κατασκευής δικαστικών κτηρίων,

η οποία έχει πολύ μεγάλο ύψους -εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ- αποθεματικό, χωρίς να λέγεται μια κουβέντα από τον αρμόδιο Υπουργό; Και πρέπει να υποχρεωνόμαστε οι Βουλευτές να παραμονεύουμε ή να καιροφυλαχτούμε, να αγρυπνούμε μην τυχόν και εισαχθούν ρυθμίσεις χωρίς να τις πάρει κανείς είδηση; Σήμερα που συζητούνται τα άρθρα και οι τροπολογίες και δεν είναι εδώ ο κύριος Υπουργός, ο κ. Αθανασίου, συνεδριάζει η Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης, όπου έπρεπε να είμαστε και όλοι οι Βουλευτές που συμμετέχουμε σ' αυτήν την επιτροπή.

Επομένως η επιδίωξη είναι να περνούν οι ρυθμίσεις χωρίς να υφίστανται κανέναν έλεγχο. Και έτσι επιδιώχθηκε να περάσει, να γίνει νόμος του κράτους η ντροπολογία -η ντροπολογία!- που περιελάμβανε την εξαίρεση των μετοχών συγκεκριμένων εταιρειών -ναυτιλιακών και διαχειριζομένων κεφάλαια εξωτερικού- από την υποχρέωση «πόθεν έσχες», που λήγει για όλους όσοι έχουν αυτήν την υποχρέωση τη Δευτέρα 30 του μηνός.

Περιμένουμε εξηγήσεις και από τον κύριο Υπουργό και από την Κυβέρνηση. Ποιους θέλετε να εξυπηρετήσετε και ποιος σας έφερε αυτήν τη ρύθμιση; Δεν έχετε δώσει εξηγήσεις. Και είναι τουλάχιστον προκλητικό και προσβλητικό για τη νοημοσύνη όλων μας να αναπτύσσονται επιχειρήματα νομοθετικής αναδρομής σε ρυθμίσεις των τελευταίων δεκαετιών.

Κάποιος δεν θέλετε να υποβάλει «πόθεν έσχες» που να περιλαμβάνει αυτά τα στοιχεία. Και πρέπει να μας πείτε ποιος ή ποιοι είναι αυτοί. Πρέπει να μας πείτε αν είναι Υπουργοί, αν είναι Βουλευτές, αν είναι ιδιοκτήτες μέσων ενημέρωσης, αν είναι ιδιοκτήτες ΠΑΕ, αν είναι υπόχρεοι με άλλες διατάξεις, γιατί είναι πάμπολλες οι διατάξεις και δεν αρκούν οι υπεκφυγές που ακούσαμε χτες.

Και έρχομαι τώρα σε ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου.

Δεν αντιλαμβάνομαι και δεν παρουσιάστηκε από τον Υπουργό κ. Αθανασίου ποιο είναι το σκεπτικό με το οποίο συγχωνεύεται η «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ» με την εταιρεία κατασκευής σχολικών κτηρίων. Εκτός κι αν υιοθετήσουμε την αντίληψη του Τζον Χολτ για το σχολείο-φυλακή. Αυτοί οι ίδιοι θα είναι ειδικοί να φτιάχνουν και σχολεία και φυλακές και νοσοκομεία, όπως μας λέτε. Και τι θα γίνει με τα κεφάλαια;

Τι γίνεται με τις μετοχές του Ταμείου Χρηματοδότησης Δικαστικών Κτηρίων -δεν άκουσα τους Βουλευτές δικηγόρους να λένε τίποτα από την Πλειοψηφία- το οποίο πληρώνουν οι δικηγόροι και οι πολίτες με δυσθεώρητα χαρτόσημα και άλλου είδους εισφορές και του οποίου η περιουσία αυτή τη στιγμή, «κουρεύεται» και απορροφάται, αν έχω καταλάβει καλά, τις μη παρουσιασθείσες ρυθμίσεις;

Δεν κατάλαβα, γιατί αλλάζετε τον τρόπο τοποθέτησης του προέδρου και των μελών της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων; Δεν κατάλαβα, γιατί αφαιρείτε την αρμοδιότητα από τη Βουλή, δηλαδή από τη Διάσκεψη των Προέδρων και τη μετακυλίετε στο Υπουργικό Συμβούλιο; Μήπως αυτό σχετίζεται με το γεγονός ότι ο κύριος Πρωθυπουργός καθ' όλο το τελευταίο διάστημα συναντάται με εκπροσώπους τηλεπικοινωνιακών εταιρειών, όπως φερ' ειπείν με τη «VODAFONE», την εταιρεία-οφειλέτη του ελληνικού δημοσίου, που έχει πρόστιμο εκατομμυρίων ευρώ για τις υποκλοπές και την κατασκοπεία σε βάρος της χώρας; Γιατί κάνετε αυτήν την αλλαγή; Γιατί θέλετε να ελέγξετε αυτήν την αρχή;

Γιατί δημιουργείτε υποκριτικά ανεξάρτητες αρχές, όταν τις έχετε υποβαθμίσει παντελώς στη χώρας μας, οι οποίες δεν μπορούν να λειτουργήσουν, γιατί έχουν ληξει προ πολλού οι θητείες των μελών τους και παράγουν άκυρες αποφάσεις;

Γιατί περιλαμβάνετε στο σχέδιο νόμου ρύθμιση για την οποία η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής σας λέει ότι ενδεχομένως, συνιστά κρατική ενίσχυση που παραβιάζει το Ευρωπαϊκό Δίκαιο;

Γιατί προβλέπετε απόσβεση των αξιώσεων ΕΥΔΑΠ-ελληνικού δημοσίου εν όψει αποκρατικοποίησης; Γιατί; Να θυμίσω ότι τον ίδιο κύριο, τον κ. Σταυρίδη, ο οποίος ταξίδεψε με το Learjet του κ. Μελισσανίδη, τον οποίο τοποθετήσατε επικεφαλής του ΤΑΙ-ΠΕΔ, τον είχατε τοποθετήσει και Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΥΔΑΠ; Τόσο πολύ θέλετε να ζημιώσετε το ελληνικό δημόσιο και δεν ορρωδείτε πραγματικά προ της εξόφθαλμης

βλάβης που προκαλείτε;

Να πω και μία κουβέντα για ένα άρθρο που είδα ότι εισάγετε. Είναι πραγματικά λυπηρό να γίνεται μ' αυτόν τον τρόπο η νομοθέτηση. Είναι πραγματικά λυπηρό.

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

Κύριε Πρόεδρε, δεν θα χρειαστώ πάνω από ένα λεπτό.

Έρχομαι λοιπόν στο άρθρο 93 με τίτλο: «Κλοπή ή δολιοφθορά σιδηροδρομικού υλικού». Έχετε συνειδητοποιήσει ότι δημιουργείτε ένα νέο κακούργημα; Έχετε συμβουλευτεί κανέναν από εκείνους που ασχολούνται με το Ποινικό Δίκαιο για το πού θα τοποθετήσετε αυτό το κακούργημα, που το τοποθετείτε -σε ένδειξη πραγματικής άγνοιας- στο άρθρο 291 του Ποινικού Κώδικα; Σας τα λέει η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής!

Έτσι δημιουργούμε νομοθετικές προβλέψεις και μιλάμε για κακούργημα: «Όποιος αφαιρεί με σκοπό παράνομης ιδιοποίησης ή με πρόθεση καταστρέφει ολικά ή εν μέρει οποιοδήποτε υλικό ή αντικείμενο προορισμένο από τη θέση του ή από την κατασκευή του για την εξυπηρέτηση της λειτουργίας του σιδηροδρόμου ή την ασφάλεια της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, τιμωρείται με κάθειρξη ανεξαρτήτως της ζημίας που απειλήθηκε ή προξενήθηκε ή της οικονομικής αξίας του υλικού ή αντικειμένου». Μα σοβαρολογείτε; Έτσι θεσπίζουν ποινικούς νόμους που θα εφαρμόσουν τα δικαστήρια; Χωρίς καμμία συζήτηση, χωρίς καμμία σκέψη, χωρίς να λάβουμε υπ' όψιν ότι υπάρχει Επιτροπή του Ποινικού Κώδικα που έχει καταθέσει ολοκληρωμένο Ποινικό Κώδικα, που πρέπει να συζητηθεί, δημιουργούμε διάφορες διάσπαρτες ρυθμίσεις κατά το δοκούν; Νομίζω ότι είναι πραγματικά εντελώς ανεύθυνος ο τρόπος, εντελώς αναντίστοιχη στις περιστάσεις και στη σοβαρότητα η πρόταση της Κυβέρνησης.

Και επειδή πολλά ειπώθηκαν για τις συγκοινωνίες και μολονότι το νομοσχέδιο τιτλοφορείται ως έχον αντικείμενο τις υπεραστικές συγκοινωνίες, εγώ δεν θα ήθελα ποτέ να ξεχνάμε το παιδί αυτό των δεκαοκτώ, δεκαεννέα ετών που έχασε τη ζωή του για εισιτήριο 1,40 ευρώ. Και σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα δεν μπορούμε να συζητάμε για τα εισιτήρια και τις συγκοινωνίες, αγνοώντας ποια είναι η κοινωνική πραγματικότητα που δοκιμάζει σήμερα την ίδια τη ζωή, την ποιότητα διαβίωσης και την επιβίωση των ανθρώπων. (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχαήλ Χρυσόχοϊδης.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οδεύουμε προς το τέλος μιας πολύωρης διαδικασίας εχθές και σήμερα για τη συζήτηση του νομοσχεδίου. Πέρα από το κεντρικό σώμα του νομοσχεδίου, υπήρξαν πράγματι και πολλές τροπολογίες, εκ των οποίων τρεις αφορούσαν καθαρά θέματα του Υπουργείου σχετιζόμενα άμεσα με τα αντικείμενα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων.

Για το άλλο ζήτημα ο Υφυπουργός, ο κ. Κεγκερογλου, τοποθετήθηκε πριν από λίγη ώρα εδώ, σ' αυτήν την Αίθουσα.

Θα ήθελα να απαντήσω σε μια σειρά από ζητήματα, τα οποία ετέθησαν από τους συναδέλφους, ξεκινώντας από το θέμα της ρύθμισης που συνολικά έρχεται στη Βουλή για τις υπεραστικές οδικές επιβατικές μεταφορές και να επαναλάβω ότι αυτήν τη στιγμή στη χώρα, ασκείται όλη αυτή η δραστηριότητα από τις εταιρείες των ΚΤΕΛ. Οι εταιρείες των ΚΤΕΛ έχουν επιχειρηματικό χαρακτήρα. Ουσιαστικά πρόκειται για ένα ιδιωτικό μονοπώλιο. Επιχειρούμε, και υπό το φως της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας, να εισαγάγουμε στη χώρα το κοινοτικό κεκτημένο, που -όπως σας είπα χθες- και υποχρεωμένοι είμαστε, αλλά και σωστό είναι από την άλλη πλευρά, να προχωρήσουμε στην εφαρμογή του.

Νομίζω ότι με όλη τη συζήτηση που έγινε, με τις παρατηρήσεις των συναδέλφων, με τις παρατηρήσεις και εισηγήσεις των φερών, κατορθώσαμε να ισορροπήσουμε ανάμεσα σε πολύ χρήσιμες απόψεις οι οποίες κατατέθηκαν, έτσι ώστε το νομοσχέδιο να βγει, όσο το δυνατόν περισσότερο, άρτιο σε σχέση με αυτό

που είχε έρθει πριν αρχίσει ο διάλογος μέσα στο Κοινοβούλιο και βέβαια και πριν στην επιτροπή.

Να τονίσω ότι ορισμένες διατάξεις που έχουν σχέση με τις ρυθμίσεις για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές, είναι αυτές οι οποίες θα καθορίζουν το μέλλον των επιβατικών μεταφορών στην Ελλάδα και έχουν να κάνουν με συγκεκριμένες διαγωνιστικές διαδικασίες, οι οποίες θα ακολουθήσουν μετά την εφαρμογή του νόμου, έτσι ώστε πράγματι να οδηγηθούμε σε μια ανταγωνιστική διαδικασία, η οποία θα οδηγήσει σε πτώση των τιμών.

Το επαναλαμβάνω, γιατί οποιοσδήποτε άλλος ισχυρισμός περί αυξήσεως των τιμών είναι εντελώς αστήρικτος. Και όχι μόνο. Είναι και εντελώς αδικαιολόγητος, με την έννοια ότι σήμερα καθορίζονται οι τιμές με ένα συγκεκριμένο τρόπο που, όπως είπα χθες, υπάρχει έμμεση επιδότηση των επιβατών, που ταξιδεύουν σε κερδοφόρες γραμμές, κάποιων άλλων γραμμών, που είναι άγονες και ζημιογόνες.

Αυτό λοιπόν δεν πρέπει να συνεχιστεί. Δεν είναι κοινωνικά δίκαιο. Πρέπει να πάμε σε μια διαδικασία όπου η επιχειρηματικότητα θα πρέπει να αποδείξει ότι λειτουργεί μέσα στο πλαίσιο του ελεύθερου υγιούς ανταγωνισμού, με βάση τους κανόνες της νομοθεσίας. Αυτός είναι ο στόχος, και αυτή είναι η διαδικασία που ακολουθείται σε όλες τις χώρες. Δεν μπορούμε να τα στρογγυλεύουμε όλα παντού. Το στρογγύλεμα οδηγεί ουσιαστικά σε μη λύσεις.

Εγώ δεν συμφωνώ και δεν μπορώ να δεχθώ απόψεις που ακούγονται εδώ μέσα, οι οποίες χαρακτηρίζονται και ενδοτικές, ανθελληνικές και διάφοροι άλλοι τέτοιοι επιθετικοί προσδιορισμοί ακούστηκαν χθες από κάποιους συναδέλφους, οι οποίοι όμως δεν λένε τι πρέπει να γίνει. Απλώς κάνουν χαρακτηρισμούς. Αν νομίζετε ότι αυτή είναι μία διαδικασία η οποία οδηγεί σε λύσεις για τη χώρα, προφανώς πλανάσθε.

Θέλω να αναφερθώ ειδικότερα στο ζήτημα της απελευθέρωσης, το οποίο ρυθμίζεται απολύτως μέσα από το νόμο και θα ρυθμιστεί περαιτέρω με την ίδρυση της αρχής, για την οποία τόσα πολλά ακούστηκαν εδώ μέσα, les και δεν έχουμε εμπειρία από άλλες αρχές. Άκουσα τον κ. Πετράκο να λέει για τη ΡΑΕ, αν θυμάμαι καλά. Ενδεχομένως. Δεν το γνωρίζω. Αλλά δεν μπορούμε να αφήσουμε στην άκρη αυτήν τη στιγμή και να μη λάβουμε υπ' όψιν μας ότι υπάρχουν πάνω από μια δεκάδα ρυθμιστικών αρχών στη χώρα, οι οποίες λειτουργούν υποδειγματικά: Και αυτές που έχουν σχέση με τα ανθρώπινα δικαιώματα, με την προστασία της προσωπικότητας του ανθρώπου, και αυτές που έχουν σχέση με τον ανταγωνισμό και αυτές που έχουν σχέση με τις τηλεπικοινωνίες. Άρα, λοιπόν, δεν είναι καθόλου έτσι τα πράγματα. Και εν πάση περιπτώσει, έχω την πεποίθηση, επειδή όλες οι αγορές ανοίγουν, ότι χρειάζονται κάποιοι ρυθμιστή. Και ο ρυθμιστής αυτός δεν μπορεί να έχει μια απόσταση απ' όλους.

Το τρίτο ζήτημα το οποίο θέλω να θίξω στο πλαίσιο της κουβέντας που κάνουμε σήμερα εδώ είναι το ζήτημα των σιδηροδρόμων με αφορμή τις διατάξεις, που ουσιαστικά απ' ενός, μεν συμπληρώνουν το πλαίσιο για τη λειτουργία του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα και απ' ετέρου, βοηθούν στην ιδιωτικοποίηση.

Προσπαθώ και εγώ ως Υπουργός, να μελετήσω το θέμα των σιδηροδρόμων. Θέλω να σας πω ότι είναι μια διαδικασία απογοητευτική και για το παρελθόν, αλλά δυστυχώς και για το μέλλον, αν το αφήσουμε έτσι. Εδώ προσπαθούν ορισμένοι να τετραγωνίσουν τον κύκλο και να πουν ότι θα μπορούσε αυτός ο σιδηρόδρομος να είναι κερδοφόρος. Πώς, δηλαδή; Άκουσα τον κ. Πετράκο που καλόπιστα το λέει. Και το πιστεύω ότι το λέει καλόπιστα. Και εγώ έχω την ίδια άποψη καλόπιστα. Και μάλιστα θα μπορούσε κανείς πολύ ρομαντικά να πει, γιατί να μη φτιάξουμε το σιδηρόδρομο τον τουριστικό στην Πελοπόννησο, ο οποίος έγινε και πρόσφατα δώσαμε 80 εκατομμύρια ευρώ; Αλλά με ποιους επιβάτες; Με τι κίνηση;

Σας είπα και χθες ότι το θέμα δεν είναι αν θα είναι ιδιωτικός ή κρατικός ο σιδηρόδρομος. Το ζήτημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αν θα υπάρχουν εμπορεύματα και επιβάτες πάνω στο σιδηρόδρομο. Δυστυχώς αυτήν τη στιγμή το ένα δεν υπάρχει, δηλαδή τα εμπορεύματα. Οι επιβάτες υπάρχουν στον κεντρικό άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Και μέχρι εκεί. Πρέπει να γίνουμε πιο φιλόδοξοι. Και πρέπει να πάμε το σιδηρόδρομο έξω

από την Ελλάδα. Να τον πάμε στην Ευρώπη. Δεν γίνεται όμως τετραγωνίζοντας τον κύκλο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Τι κόστος θα έχει, κύριε Υπουργέ; **ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Απολύτως τίποτα, κύριε συνάδελφε.

Όλα τα πράγματα έχουν κόστος. Εσείς προσπαθείτε να δημιουργήσετε μία αίσθηση ότι καθετί που γίνεται, έχει ένα κόστος, άρα το αφαιρούμε από κάποιους. Και εγώ μπορώ να σας πω άλλα εκατό κόστη που υπηρετείτε εσείς με τις ιδέες σας. Τι πάει να πει αυτό; Πρέπει να αποφασίσουμε ότι σε μία δημοκρατική χώρα και σε μία ελεύθερη οικονομία υπάρχουν και κόστη, αλλά πρέπει να δει κανείς το όφελος.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Όλοι είχαν ανοχή και προφανώς και εσείς που δεν δευτερολογήσατε χθες.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αυτό, κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι επιχείρημα.

Συμφωνούμε λοιπόν ότι θέλουμε έναν αξιόμαχο ΟΣΕ, μία μαζική σε εμπορεύματα «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» αποδοτική; Πώς; Ποιος θα κάνει τις επενδύσεις; Πού είναι τα χρήματα για να γίνουν οι επενδύσεις; Από πού να τα βρούμε αυτά τα χρήματα; Γιατί οι άλλες χώρες –οι πλούσιες χώρες της Ευρώπης- έχουν σχήματα ιδιωτικά στα τρένα τους; Τι είναι αυτοί; Καπιταλιστές;

Δεν νομίζω ότι πείθεται κανέναν με όλα αυτά που λέτε. Και δεν πείθετε κανέναν, γιατί τους μόνους που πείθετε, ενδεχομένως, είναι κάποιοι οι οποίοι αντιλαμβάνονται αυτήν τη χώρα και αυτούς τους χώρους του δημοσίου –τον ΟΣΕ δηλαδή και κάποιους άλλους χώρους- ως εκτροφεία διαφθοράς, φαινόμενα τα οποία δεν μπορούν να είναι σήμερα ανεκτά στην ελληνική κοινωνία και στην ελληνική οικονομία. Συνεπώς δεν υπάρχει άλλος δρόμος παρά μόνο να προχωρήσουμε μπροστά.

Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσονται και οι ρυθμίσεις της ΕΥΔΑΠ. Το ελληνικό δημόσιο από τη μέρα που μπήκε η ΕΥΔΑΠ στο Χρηματιστήριο, το 1999, της χρωστάει χρήματα. Είναι λογιστικοποιημένα 115 εκατομμύρια. Οι απαιτήσεις τις ΕΥΔΑΠ είναι 400 εκατομμύρια και είπαμε να πληρωθούν τα λογιστικοποιημένα χρέη, τα οποία έχει κάνει η ΕΥΔΑΠ ως επενδύσεις. Κάποιοι δεν συμφωνούν με αυτό και ζητούν παραπάνω. Κάποιοι άλλοι εδώ μέσα λένε: «Γιατί τα δίνουμε»; Μα, γιατί υπάρχουν οφειλές και –επαναλαμβάνω- υπάρχουν λογιστικοποιημένες οφειλές της τάξεως των 115 εκατομμυρίων ευρώ και πρέπει να πληρωθούν.

Επίσης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν και ορισμένες άλλες παρεξηγήσεις που πρέπει να λύσουμε. Έχω φέρει μία διάταξη, με δική μου πρωτοβουλία, να αλλάξουμε το σύστημα ορισμού της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών. Για ποιο λόγο; Ξέρετε εσείς κάποιο Σύνταγμα που να λέει ότι ο πρόεδρος και ο αντιπρόεδρος της Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών ορίζονται από τα 4/5 της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής; Επισήμανε προηγούμενος η κ. Κωνσταντοπούλου ότι έχει λήξει η θητεία πολλών αρχών και δεν διορίζονται και ότι όλες αυτές οι αποφάσεις είναι σε κίνδυνο να είναι παράνομες. Υπάρχει κάποιο Σύνταγμα που απαιτεί τέτοιου είδους διαδικασίες; Για όνομα του Θεού!

Πρέπει να γίνουμε αποτελεσματικοί. Πρέπει επιτέλους, να παίρνουμε αποφάσεις στη χώρα αυτή, διότι διαφορετικά θα οδηγηθούμε σε αδιέξοδο. Εκτός αν θέλουν ορισμένοι μέσα από αυτήν τη δυστοκία να πάμε σε αδιέξοδο. Εγώ λοιπόν δεν μπορώ να το δεχτώ αυτό. Γι' αυτό φέρνω αυτήν τη διάταξη. Γιατί πρέπει ο Πρόεδρος να ορίζεται από το Υπουργικό Συμβούλιο με συζήτηση και έγκριση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, έτσι ώστε πολύ γρήγορα να οριστεί διοίκηση στην Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και σε άλλες αρχές που δεν είναι συνταγματικά κατοχυρωμένες ανεξάρτητες αρχές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να μιλήσω σχετικά με το θέμα της συγχώνευσης της εταιρείας «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ», της ΔΕΠΑΝΟΜ και του ΟΣΚ. Αυτά έπρεπε να τα είχαμε κάνει χρόνια. Είναι τρεις εταιρείες που έχουν το ίδιο ακριβώς αντικείμενο και το κρατάμε τόσα χρόνια και δεν το κάνουμε, με αποτέλεσμα να έχουμε πολλές δαπάνες, να έχουμε αναποτελεσματικότητα, να έχουμε πολλά διοικητικά συμβούλια χωρίς λόγο. Το έργο όλων αυτών είναι ένα: Να ελέγχουν –όχι να κατασκευάζουν-

να σχεδιάζουν, να εποπτεύουν και να επιβλέπουν τα έργα της αρμοδιότητάς τους και με το know how που έχουν αποκτήσει να γίνει ακόμα πιο αποτελεσματικό το δημόσιο στο χώρο των κατασκευών, στις φυλακές και στα δικαστικά κτήρια, στα ζητήματα των νοσοκομείων και των προνοιακών ιδρυμάτων και στα ζητήματα των σχολικών κτηρίων.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο γίνεται και νομίζω πως θα συμφωνήσουμε όλοι ότι είναι αναγκαίο να γίνει. Κακώς κρατάμε αυτήν την πολυδιάσπαση στη χώρα, η οποία δημιουργεί προβλήματα.

Τέλος έχει κατατεθεί από τον Υπουργό Οικονομικών μία διάταξη η οποία τροποποιεί την παράγραφο 5 του άρθρου 17 του ν. 3371/2005 και αναφέρεται στο ζήτημα της δυνατότητας εξόδου μιας εταιρείας από το ελληνικό Χρηματιστήριο και μεταφοράς της σε ένα άλλο Χρηματιστήριο. Η τροποποίηση αυτή, πιο συγκεκριμένα, αφορά τη δυνατότητα της εταιρείας να πάει σε ένα άλλο Χρηματιστήριο, εφόσον υπάρχει μια αυξημένη πλειοψηφία των μετόχων.

Εδώ έχουμε δύο θέματα που πρέπει να προσέξουμε. Το ένα ζήτημα είναι να διευκολύνουμε τις χρηματιστηριακές επιχειρήσεις στη χώρα να συγχωνεύονται μεταξύ τους, γιατί αυτό είναι υγιές για την οικονομία. Άρα παραμένει η πλειοψηφία του 67% για όποιον θέλει να συγχωνεύεται ως ελληνική εταιρεία με κάποια άλλη ελληνική εταιρεία και να παραμένει στο ελληνικό Χρηματιστήριο. Όποιος όμως επιθυμεί να συγχωνευθεί, να εξαγοραστεί και να μεταφερθεί σε ένα ξένο Χρηματιστήριο, απαιτείται αυξημένη πλειοψηφία του 90%.

Μάλιστα ο κ. Στουρνάρας και οι υπηρεσίες του μου έστειλαν πριν από λίγο έναν πίνακα που δείχνει τι συμβαίνει και σε άλλες χώρες. Στην Αυστρία είναι το 90%, στη Γαλλία το 95%, στη Γερμανία το 95%, στη Δανία το 90%, στην Πολωνία, στη Σουηδία, στη Φινλανδία το 90%, επίσης. Μάλιστα σε ορισμένες χώρες, σε ορισμένες περιπτώσεις, στα χρηματιστήρια του Μονάχου και της Φραγκφούρτης προβλέπεται ότι όποιος προτίθεται να προβεί σε ενέργειες που θα οδηγήσουν σε διαγραφή μετοχών εισηγμένης εταιρείας, θα πρέπει να ενημερώνει το επενδυτικό κοινό έξι μήνες πριν, ώστε να υπάρχει επαρκής χρόνος ο μέτοχος να εκποιήσει τη μετοχή του μέσα από τη χρηματιστηριακή αγορά.

Θα ήθελα επίσης να αναφερθώ στο ζήτημα της κινητικότητας των υπαλλήλων –ένα ιδιαίτερα ευαίσθητο ζήτημα- και να σας πω ότι με πολύ μεγάλη προσπάθεια, με πολύ μεγάλη ευαισθησία, με συνεχή διάλογο και πολλή αγάπη στους εργαζομένους, στους εκπροσώπους τους, κάναμε μία διαρκή συζήτηση η οποία οδήγησε τελικώς στις πλέον ανώδυνες και τις πλέον ταχύτατες διαδικασίες, ώστε να οδηγηθούμε στις συγκεκριμένες ρυθμίσεις, τις οποίες –όπως είδατε- βελτιώσαμε, ούτως ώστε ο μεταβατικός χρόνος από τη μία υπηρεσία στην άλλη να είναι ελάχιστος και δεύτερον, σε ό,τι αφορά την τοποθέτηση αυτών των υπαλλήλων, των εργαζομένων, να είναι σε αντίστοιχες θέσεις, έτσι ώστε οι άνθρωποι να συνεχίσουν να κάνουν τη δουλειά τους.

Κι εδώ έχουμε δύο θέματα. Τα άκουσα από τον κ. Ουζουνίδου προηγουμένως και θέλω να τα απαντήσω.

Το πρώτο είναι το ζήτημα των Τμημάτων Αποκατάστασης Σεισμοπλήκτων, των ΤΑΣ δηλαδή. Πρέπει να σας πω ότι είμαι ιδιαίτερα εντυπωσιασμένος από τα τελευταία γεγονότα στην περιοχή της Φθιώτιδας. Τα τμήματα αυτά και οι άνθρωποί τους, οι υπάλληλοι, ανταποκρίθηκαν με ζήλο, με θέρμη, με αυταπάρνηση και έκαναν μία εξαιρετική δουλειά, από όλες τις γύρω περιοχές που προέρχονται οι συγκεκριμένοι υπάλληλοι των ΤΑΣ, με κεντρικό οργανωτή και συντονιστή την ΥΑΣ, την Υπηρεσία Αποκατάστασης Σεισμοπλήκτων του Υπουργείου.

Θέλω να σας πω λοιπόν τι γίνεται τώρα, για να είναι καθαρό.

Αυτό που γίνεται, είναι ότι παραμένει η κεντρική υπηρεσία με εβδομήντα περίπου άτομα, η οποία παίζει έναν επιτελικό συντονιστικό ρόλο και οι υπηρεσίες των ΤΑΣ μεταβιβάζονται στις Αποκεντρωμένες Διοικήσεις για λόγους αποτελεσματικότητας, γνώσης των τοπικών ιδιομορφιών και προβλημάτων, έτσι ώστε να μπορέσουν να γίνουν πιο χρήσιμες για τον τόπο –είναι πάρα πολύ απλό- στις ίδιες θέσεις τις οποίες κατείχαν και πριν.

Αναφέρθηκε η περίπτωση της ΕΥΔΕ Κάρλας. Θα συνεχίσει να κάνει τη δουλειά της, ενταγμένη πλέον στην Περιφέρεια Θεσσα-

λίας, η οποία έχει ως υψηλή προτεραιότητα το έργο της επανα-δημιουργίας της ΕΥΔΕ Κάρλας. Άρα λοιπόν δεν υπάρχει κανένα θέμα.

Με τις τελευταίες μικρές βελτιώσεις που κάναμε, ουσιαστικά, πέραν της αποδοχής των αιτημάτων των εργαζομένων, διευκολύνουμε ούτως ώστε σε σύντομο χρονικό διάστημα, να αποκατασταθεί η τάξη που υπήρχε στις υπηρεσίες αυτές.

Τελειώνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και ευχαριστώντας εσάς, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας θέλω να πω ότι..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Όχι, δεν ήταν ανοχή. Χθες δεν δευτερολογήσατε. Ήταν εννέα λεπτά η δευτερολογία σας, συν οχτώ που είναι σήμερα ο χρόνος σας. Έχετε στο σύνολο δεκαεπτά λεπτά. Για δύο λεπτά παραπάνω δεν χάλασε ο κόσμος.

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

Θέλω να τονίσω ότι οι μεταφορές είναι δημόσιο αγαθό, το οποίο οφείλει η πολιτεία να παρέχει στους πολίτες –όπως είπα

χθες- με υψηλή ποιότητα, με ασφάλεια και με συνέπεια στο χρόνο. Αυτό το στόχο έχει αυτό το νομοσχέδιο. Θα τα καταφέρουμε; Είναι στο χέρι μας, εάν εφαρμόσουμε όλες εκείνες τις διαδικασίες σε συνδυασμό και συνεργασία με τους κοινωνικούς φορείς και τους επιχειρηματικούς φορείς που συμμετέχουν σε αυτήν την υπόθεση, ούτως ώστε να γίνουμε καλύτεροι και να παρέχουμε αποτελεσματικότερα και ποιοτικότερα το δημόσιο αγαθό των μεταφορών.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να καταθέσω κάποιες τελευταίες, πολύ μικρές λεπτομέρειες-αναδιατυπώσεις, σε σχέση με τα άρθρα τα οποία διόρθωσα προηγουμένως.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ)

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχαήλ Χρυσοχοΐδης καταθέτει για τα Πρακτικά 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

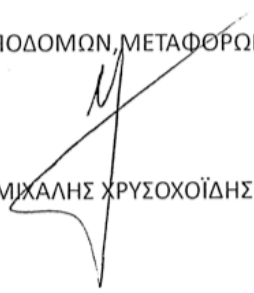
26-9-2013

1. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 42 προστίθεται εδάφιο ως εξής:
"Η πρόσκληση καθορίζει τα κριτήρια και τη διαδικασία επιλογής των υποψηφίων για την υπό εξέταση γραμμή."
2. Στο άρθρο 54 διαγράφεται η λέξη "αποκλειστικά " και μετά τις λέξεις "τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου" προστίθεται η φράση "και οι μέτοχοι".
3. Από τον τίτλο του άρθρου 69 αφαιρείται η λέξη "Δικαστικός"
4. Η παράγραφος 2 του άρθρου 69 αντικαθίσταται ως εξής:
"2. Οι ατομικές διοικητικές πράξεις της ΡΑΕΜ προσβάλλονται με ενδικοφανή προσφυγή ενώπιον του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εντός τριάντα (30) ημερών από τη γνωστοποίηση της προσβαλλόμενης πράξεως στον ενδιαφερόμενο. Ο Υπουργός αποφασίζει επί της προσφυγής εντός τριάντα (30) ημερών από την υποβολή της, άλλως θεωρείται ότι η προσφυγή απορρίφθηκε."



Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

>>)


ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Να διανεμηθεί στους συναδέλφους.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ-Ενωτικού Κοινωνικού Μετώπου κ. Παπαδημούλης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ΣΥΡΙΖΑ θεωρεί ότι διανύουμε μια περίοδο πυκνών πολιτικών εξελίξεων και θα έπρεπε το Κοινοβούλιο να είναι κέντρο του πολιτικού διαλόγου και της πολιτικής αντιπαράθεσης.

Δεν είναι υποβαθμισμένη μόνο η διαδικασία στο Κοινοβούλιο, κύριε Υπουργέ, σε ό,τι αφορά την παραγωγή και τη συζήτηση των νομοσχεδίων όπου στο παρά ένα μας φέρνεται και άλλες αλλαγές –πότε θα προλάβουμε να τις αξιολογήσουμε;- αλλά αναβάλλονται επ' αόριστον και οι συζητήσεις που είναι επιβεβλημένο να γίνουν αυτήν την ώρα, ενώπιον του ελληνικού λαού και ενώπιον των συναδέλφων όλων των πτερύγων.

Επιτρέψτε μου, λοιπόν, να αφιερώσω ένα μέρος του χρόνου που μου διατίθεται, για να αναφερθώ σε μερικά θέματα σημαντικής πολιτικής επικαιρότητας: Τις τελευταίες ώρες γίνεται μεγάλος θόρυβος για μια ανακοίνωση ενός συνδέσμου εφédρων αξιωματικών, οι οποίοι προβάλλουν ως πρωτότυπη, μια λύση κυβέρνησης που θυμίζει τη χούντα του Κόλλια, με Πρωθυπουργό τον Κόλλια. Είναι μια ανακοίνωση που λειτουργεί πολιτικά, ως εφεδρεία και υποκατάστατο της –για μια ακόμα φορά- απύσας Χρυσής Αυγής. Είναι όμως και μια κίνηση γραφική, χωρίς καμμία απήχηση στην κοινωνία και –θέλω να πιστεύω- στην συντριπτικότητα πλειοψηφία των ανδρών και των γυναικών των Ενόπλων Δυνάμεων.

Ξαφνικά αυτό γίνεται έκτακτο θέμα. Γίνεται –λέει- έκτακτη βραδινή σύσκεψη στον Άρειο Πάγο για να αντιμετωπιστεί το θέμα και διατάσσεται δικαστική έρευνα.

Με όλο το σεβασμό στον Άρειο Πάγο και στο θεσμό της δικαιοσύνης, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι τέτοιες ανακοινώσεις και κινήσεις χρήζουν περισσότερο ιατρικής και όχι δικαστικής εξέτασης.

Με την ευκαιρία, θα ήθελα να στείλω εκ μέρους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ένα μήνυμα: Όσοι νομίζουν –ενδοχόμενως σε κάποια υπόγεια του Μαξίμου- ότι αξιοποιώντας κάποιους γραφικούς «θερμοκέφαλους», θα μπορέσουν να ξαναστήσουν ως «ξαναζεσταμένη σούπα» το δίλημμα «Σαμαράς ή τανκς», είναι απλώς φαιδροί και ο νούν νοεϊτω.

Δεύτερη παρατήρηση: Τις τελευταίες μέρες η Χρυσή Αυγή είναι σχεδόν διαρκώς απύσας από τα έδρανα που της έχει διαθέσει το Προεδρείο. Διαβάζω διαρροές ότι σκέφτεται –λέει- να κάνει κάτι λεονταρισμούς του τύπου να παραιτηθούν ομαδικά οι Βουλευτές της, για να προκληθούν επαναληπτικές εκλογές σε δεκαπέντε εκλογικές περιφέρειες. Αν το κάνουν, είναι δικό τους θέμα. Ο ΣΥΡΙΖΑ θα μετατρέψει αυτές τις εκλογές σ' ένα διπλό δημοψήφισμα εναντίον του ναζισμού και ταυτόχρονα εναντίον του μνημονίου και σ' ένα σκαλοπάτι, για να γίνουν επιτέλους και εθνικές εκλογές και για να υπάρξει μία νέα κοινοβουλευτική και κυβερνητική Πλειοψηφία. Σε μία δημοκρατία οι κάλπες είναι πάντα η καλύτερη διέξοδος και μία ευκαιρία, ώστε ο ελληνικός λαός να δείξει ότι είναι στη συντριπτικότητα πλειοψηφία του εναντίον του ναζισμού και των δολοφονικών ενεργειών της Χρυσής Αυγής και ότι στη μεγάλη του πλειοψηφία είναι εναντίον του μνημονίου, των νεοφιλελεύθερων πολιτικών και της μονόπλευρης λιτότητας.

Τα λέω αυτά, γιατί δεν είναι απλώς επίκαιρα, αλλά γιατί πιστεύω και ελπίζω πως όλοι συνομολογούμε ότι η αντιμετώπιση των ναζι της Χρυσής Αυγής, όχι των ιδεών τους αλλά της εγκληματικής τους δράσης, είναι κυρίως πολιτικό θέμα, εκτός από θέμα της δικαιοσύνης και της Αστυνομίας που έπρεπε να είναι εδώ και χρόνια, αλλά υπήρχαν ανοχή, ατιμωρησία, καθυστέρησης. Πρέπει να συζητήσουμε πολιτικά και για το πώς θα απομωνωθεί ασφυκτικά, ηθικά και πολιτικά αυτή η εγκληματική συμμορία στη ποινικά κολάσιμη δράση της και πώς θα διώκεται αυστηρά.

Επειδή ορισμένοι ενοχλούνται όταν μιλάμε για φαινόμενα ανοχής από θύλακες του κράτους και μέσα στην Αστυνομία και μέσα στη δικαιοσύνη, θα ήθελα να θυμίσω ότι η έκθεση του Επιτρόπου

για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα του Συμβουλίου της Ευρώπης, του κ. Νιλς Μούζινιεκς, όπως επίσης και του ελληνικού Συνηγόρου του Πολίτη, που είναι θεσμός της Ελληνικής Δημοκρατίας, είναι καταπέλτης όχι μόνο για την εγκληματική δράση, αλλά και για τα φαινόμενα ανοχής, καθυστερήσεων και ατιμωρησίας.

Τρίτη παρατήρηση: Την ώρα που η συζήτηση σ' όλα τα μέσα ενημέρωσης και όπου διατυπώνεται δημόσιος λόγος, κυριαρχείται από τη «Χρυσαιγίδα», την ώρα που οι πάντες και τα πάντα ασχολούνται μ' αυτό, η τρόικα είναι εδώ, προωθεί νέα μέτρα και, παρά τις επίσημες διαψεύσεις, μαζί με την Κυβέρνηση ετοιμάζει και το νέο μνημόνιο. «Ψήνονται» νέες μειώσεις στις συντάξεις και τα εφάπαξ και ο κ. Βρούτσης έχει αναλάβει να προλειανεί το έδαφος. Ο κ. Γεωργιάδης αθετεί παλαιότερες δηλώσεις του προκάτοχου του κ. Λυκουρέντζου και σπεύδει να προαναγγείλει 25 ευρώ για τα δημόσια νοσοκομεία, για όποιον θέλει να νοσηλευτεί, έχει, δεν έχει. Προωθούνται νέες απολύσεις. Θα συζητήσουμε γι' αυτά;

Νομίζω ότι η Κυβέρνηση πρέπει να απαλλαγεί από τον πειρασμό και από την κουτοπρόγνωρη σκέψη ότι μπορεί η Χρυσή Αυγή και η εγκληματική της δράση να χρησιμοποιείται ως κουρίτινα για να κρύβει το μνημόνιο, τα αντιλαϊκά μέτρα και το νέο μνημόνιο που ετοιμάζει.

Έρχομαι, στο χρόνο που μου απομένει, σε ορισμένα θέματα που αφορούν στα άρθρα του νομοσχεδίου λειτουργώντας συμπληρωματικά σε όσα με μεγάλη επάρκεια και σαφήνεια ανέπτυξε και η εισηγήτριά μας κ. Ουζουνίδου και οι συνάδελφοι Βουλευτές της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ που προηγήθηκαν.

Η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατών, η ΡΑΕΜ, είναι η βασική ιδέα που υπάρχει στο νομοσχέδιο. Είναι απαραίτητη μια ακόμα ρυθμιστική αρχή γι' αυτήν την αγορά, γι' αυτήν τη λειτουργία; Δεν έχουμε πειστεί.

Επίσης, γιατί έχει τόσο μεγάλες αρμοδιότητες, τέτοιο συγκεντρωτισμό, τέτοια ισχύ; Ακόμα και τις αφετηρίες, το τέρμα και τις στάσεις των δρομολογίων τα αποφασίζει η ρυθμιστική αρχή και όχι η περιφέρεια. Γιατί τέτοια απόλυτη εξουσία του Υπουργού, της Κυβέρνησης με ένα βάπτισμα απλώς για τον πρόεδρο και τον αντιπρόεδρο, μέσω της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, το να ορίζει τα πάντα, δηλαδή, τη σύνθεσή της και τα λοιπά; Γιατί να μην αναζητηθούν πιο συναινετικές διαδικασίες στον ορισμό μιας τόσο πανίσχυρης αρχής, όπως ισχύει για άλλες ανεξάρτητες αρχές, που είναι με τα 4/5 της Διάσχισης των Προέδρων; Τι σόι ανεξάρτητη είναι, αν είναι τόσο εξαρτημένη από τον εκάστοτε Υπουργό και την Κυβέρνηση;

Σας είπα και χθες ότι είναι θετική η απεξάρτηση από το μονοπώλιο των ΚΤΕΛ. Αλλά δεν υπάρχει το σχέδιο. Και μη μας λέτε αυτά για τους σιδηροδρόμους, διότι σε όλη την Ευρώπη, κύριε Υπουργέ, τα τρένα είναι δημόσια, είτε του κράτους είτε της περιφερειακής διοίκησης. Δεν υπάρχουν ιδιωτικά τρένα. Και είναι και σύγχρονα.

Εσείς μέχρι πριν ένα-δύο χρόνια, με κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας, δεν είχατε φροντίσει καν να συνδεθεί με σιδηροδρομικό δίκτυο το λιμάνι του Πειραιά και μας κουνάτε το δάχτυλο; Είχατε αφήσει μεγάλες περιοχές της Ελλάδας με τα τρένα στην εποχή του Τρικούπη. Δικές σας κυβερνήσεις αγόρασαν ηλεκτρικές αμαξοστοιχίες τέσσερα χρόνια πριν υπάρξει ηλεκτρικό δίκτυο. Δικές σας κυβερνήσεις, δικοί σας υπουργοί –Λιάπης, Βερελής για να πω και ονόματα- νοίκιαζαν από την αμερικανική «SIEMENS» αμαξοστοιχίες σε τιμές που θα μπορούσαν να τις αγοράσουν δυο και τρεις φορές.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Δεν χωρούσαν μέσα στα τούνελ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Λέτε τώρα εσείς «Ξέρετε κάτι; Αυτή η συμμορία που κλέβει το χαλκό να τιμωρείται αυστηρά». Μάλιστα. Δεν σας χτυπάει όμως λίγο άσχημα ότι αυτοί που κατέκλεψαν τον ΟΣΕ, που αγόρασαν τρένα χρόνια πριν και σπαίζουν στις αποθήκες, που τα έπαιρναν από τη «SIEMENS» κυκλοφορούν ελεύθεροι και λέτε ότι τώρα επιβάλλετε δικαιοσύνη;

Άρθρο 119: απαλλαγή του εκκαθαριστή της Ολυμπιακής από αστικές, ποινικές και διοικητικές ευθύνες. Μου ακούγεται σαν μια γομολάστιχα. Μας είχατε πει ότι πουλώντας την Ολυμπιακή θα υπάρχει ανταγωνισμός ανάμεσα σε ιδιώτες, ότι σπάνε τα μονοπώλια. Παύει να πληρώνει ο φορολογούμενος. Φέρτε μας το λο-

γαριασμό, πόσο έχει κοστίσει η Ολυμπιακή στον Έλληνα φορολογούμενο. Και τι λέτε τώρα που έχει διαμορφωθεί και περιμένει απλώς την έγκριση της Κομισιόν ένα νέο μονοπώλιο από την επιχειρούμενη συγχώνευση Aegean-Ολυμπιακής και τα εισιτήρια έχουν πάει στα ύψη; Γιατί όλη αυτή η διαδικασία της εκκαθάρισης πρέπει να πάρει από εμάς εδώ ένα «Οκεί, δεν τρέχει τίποτα»; Δεν πρέπει λίγο να μας πείσετε;

Άρθρο 123: ρυθμίσεις σχετικά με τηλεπικοινωνίες και την αρχή των τηλεπικοινωνιών. Εδώ κάνετε μια κουτοπονηριά. Επειδή δεν είναι συνταγματικά κατοχυρωμένη η ανεξάρτητη αρχή, αντί να διορίζεται η σύνθεσή της όπως το Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο, με πλειοψηφία 4/5 από τη Διάσκεψη των Προέδρων, προβλέπεται ο διορισμός του προέδρου και του αντιπροέδρου από το Υπουργικό Συμβούλιο και τα υπόλοιπα μέλη κατευθείαν από τον Υπουργό.

Αυτή είναι εξαρτημένη αρχή, δεν είναι ανεξάρτητη αρχή. Είναι απολύτως εξαρτημένη από την Κυβέρνηση και από τον Υπουργό. Και επειδή ειδικά στις τηλεπικοινωνίες τα λεφτά είναι πολλά και τα συμφέροντα μεγάλα -το σημείωσε χθες και ο κ. Βορίδης, γι' άλλους λόγους σε σύγκριση με την αγορά των υπεραστικών συγκοινωνιών- καταλαβαίνετε ότι εκεί υπάρχουν θέματα: Και μόνο το γεγονός ότι έχουν επιβληθεί πρόστιμα σε μία από τις εταιρείες κινητής τηλεφωνίας, τη «VODAFONE» και δεν έχουν εισπραχθεί ποτέ, η υπόθεση υποκλοπών Τσαλίκιδη, κ.λπ. και αυτά που ανέπτυξαν Υπουργοί της Νέας Δημοκρατίας για κύκλωμα παρακολληθήσεων, που ανακάτευαν και προεβίαιε.

Ποιος θα τα ελέγχει αυτά; Θεωρείτε τους εαυτούς σας υπερεπαρκείς, οι υπόλοιποι δεν χρειάζονται; Ή νομίζετε ότι εμείς δεν έχουμε γνώστες, δεν έχουμε ειδικούς ή δεν υπάρχει ανάγκη ο ελληνικός λαός να νιώθει ότι εκεί υπάρχει μία σύνθεση τεχνοκρατών που ακουμπάει σε ένα ευρύτερο φάσμα;

Όσον αφορά στη «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ» και συγχωνεύσεις: Μας εξηγήσατε για τη συγχώνευση. Μπορείτε να μου εξηγήσετε γιατί ειδικά για τη «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ» θέλετε μία αναβολή έως το τέλος του 2015; Τι θέλετε να τακτοποιήσετε; Τι θέλετε να κρύψετε και ζητάτε αυτήν τη «παράτα»;

Διαβάζω σε πρόσφατα δημοσιεύματα ότι η ίδια φυλακή με τις ίδιες προδιαγραφές, με τα ίδια σχέδια, κόστισε η μία διπλάσια από την άλλη επειδή είχαν πάρει τη δουλειά διαφορετικού εργολάβου, υπήρχαν διαφορετικά συστήματα επίβλεψης, κ.λπ.. Μηχανικός είμαι, δεν δικαιολογείται. Εκεί υπάρχει σκάνδαλο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΗΣ: Τριάντα με δεκαπέντε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ναι, δεκαέξι με περίπου τριάντα ένα.

Υπάρχουν, επίσης, παλιά σκάνδαλα για το πώς κατασκευάστηκαν τα μεγάλα δικαστικά μέγαρα εδώ με υπερτιμολογήσεις, με, με. Μέχρι και ο Τρομπούκης, ένας περίεργος τύπος που έκανε χωματοουργικά και είχε ανακατευτεί με κάτι άλλες συμμορίες, βρέθηκε να παίρνει δουλειές, εικονικά τιμολόγια. Ποιος θα τα ψάξει αυτά;

Και επειδή αυτά αφορούν τη «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ» θα έλεγα ότι εκεί πρέπει να τρέξει γρήγορα η δικαιοσύνη να καθαρήσει τα του οίκου της, εννοώ για την κατασκευή των δικών της μεγάρων, κ.λπ., πολύ περισσότερο που πληρώνει ο πολίτης, όπως σημειώθηκε προηγουμένως, με τα επιπλέον χαράτσια που πληρώνει μέσω των υπηρεσιών που αγοράζει από δικηγόρους.

Από τις τροπολογίες -τελειώνω σε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ για την ανοχή- που έχουμε υποβάλει, ξεχωρίζω μία για λόγους συντομίας, κύριε Υπουργέ, την υπ' αριθμόν 834. Σας προτείνουμε ενιαίο όριο ηλικίας εξήντα πέντε ετών για τους οδηγούς των ΚΤΕΛ για λόγους ασφαλείας, ξέροντας και το οδικό δίκτυο στο οποίο οδηγούν. Γιατί δεν το δέχεστε; Αν περνάνε τα εξήντα πέντε να κάνουν κάποια άλλη δουλειά, να μην είναι στο τιμόνι. Έχουμε εμπειρία από ζημιές που γίνονται με νεκρούς, με, με. Γιατί δεν το δέχεστε;

Τέλος, για την τροπολογία της τροπολογίας από το Υπουργείο Οικονομικών που αφορά τη δυνατότητα μιας εταιρείας να φύγει, να πάει σε άλλο χρηματιστήριο, κ.λπ., το 95% που γίνεται 90%, καταλαβαίνουμε τη λογική της, δεν αντιλέγουμε. Είναι λογικό να υπάρχει διαφορετική πλειοψηφία προκειμένου δύο εταιρείες να αποφασίσουν να συγχωνευτούν και πιο μεγάλη πλειοψηφία αν

θέλει μια εταιρεία να τα μαζέψει από εδώ και να πάει σε ένα άλλο χρηματιστήριο. Ο πίνακας που βγαίνει με το Υπουργείο Οικονομικών και στον οποίον αναφερθήκατε είναι ακριβής. Βέβαια, έχει τις εταιρείες που έχουν τα υψηλότερα ποσοστά, υπάρχουν και παρακάτω. Δεν αντιλέγουμε στη ρύθμιση.

Αυτό, όμως, που πρέπει να μας προβληματίσει είναι ότι η εν λόγω εταιρεία, για την οποία υπήρξε η ρύθμιση, η «ΒΙΟΧΑΛΚΟ», θέλει να μετακινηθεί στο Βέλγιο, σε μια χώρα με ψηλότερο εργατικό κόστος, με ψηλότερη φορολογία. Επομένως αυτή η κίνηση θέτει επί τάπητος, μαζί και με άλλες εταιρείες που μετακινήθηκαν με κυβέρνηση δική σας και όχι ΣΥΡΙΖΑ, που την προβάλατε ως μπαμπούλα, ότι υπάρχουν τα θέματα της τραπεζικής ρευστότητας, της ακριβής ενέργειας, δίκαιων ρυθμίσεων στα θέματα των αποσβέσεων που να μην αλλάζουν κάθε τρεις και λίγο.

Να κάνουμε μία τέτοια συζήτηση εδώ σοβαρή, γιατί επιτέλους πρέπει να αντικατασταθεί το αποτυχημένο μνημόνιο με ένα εθνικό σχέδιο ανασυγκρότησης και ανάπτυξης.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Για λόγους προγραμματισμού της τοποθέτησης του κάθε ομιλητή, σας υπενθυμίζω -για να μην το επαναλαμβάνω στον καθέναν- ότι ως συμπεφωνημένη λειτουργία λαμβάνεται υπ' όψιν και ο χθεσινός χρόνος μη δευτερολογίας.

Τον λόγο έχει ο κ. Μαυρουδής Βορίδης.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Άρα πόσο χρόνο έχω, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Έχετε -οκτώ συν έξι- δεκατέσσερα λεπτά, με μια ανοχή ενός-δύο λεπτών, όπως είχαν και οι υπόλοιποι.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να ξεκινήσω με μία σειρά από πολιτικά ζητήματα, τα οποία έθεσε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Κατ' αρχάς, ενώ δεν θα ησυχολούμην ιδιαίτερος με ανακοινώσεις σωματείων, εφέδρων, μη εφέδρων ή οτιδήποτε άλλο και με διάφορες προκλήσεις. Νομίζω ότι δεν αξίζει τον κόπο το Κοινοβούλιο να χαράμιζει χρόνο για πράγματα τα οποία στερούνται οποιασδήποτε σοβαρότητας. Προσωπικά δεν θα ασχοληθώ με αυτά και είμαι απολύτως πεπεισμένος ότι ο Άρειος Πάγος ουδέποτε ησυχολήθη με αυτά τα πράγματα. Είμαι απολύτως πεπεισμένος. Μπορεί να διενεργηθεί, μία εξέταση προκειμένου να διαπιστωθεί εάν υπάρχει παράβαση ποινικού αδικήματος, αλλά όχι τώρα ότι ο Άρειος Πάγος ασχολείται σοβαρά με αυτά τα ζητήματα, πλην του ποινικού τους μέρους.

Το δεύτερο, στο οποίο θα αναφερθώ και για το οποίο αναρωτιέμαι πώς σας ήρθε, είναι το «Σαμαράς ή τανκς», δηλαδή αν πιστεύει κανένας ότι στην οποιαδήποτε μεγέθυνση υπάρχει από τα μέσα ενημέρωσης, που με τον δικό τους τρόπο αξιολογούν τις ειδήσεις, είναι προφανές ότι η Κυβέρνηση δεν έχει τον τρόπο να παρέμβει, δεν παρεμβαίνει και δεν πρέπει να παρεμβαίνει. Το τι έχουμε εμείς από εκεί και πέρα να κάνουμε με αυτό, ειλικρινά νομίζω ότι είναι σενάριο επιστημονικής φαντασίας και είναι στην ίδια κατηγορία με το πρώτο.

Αυτό όμως που κρατώ και το θεωρώ προβληματικό ως τοποθέτηση, είναι το εξής: Τις τελευταίες ημέρες συμβαίνει κάτι πάρα πολύ σημαντικό και σοβαρό. Ποιο είναι το σημαντικό και σοβαρό που συμβαίνει; Διεξάγεται μία προκαταρκτική εξέταση από την Εισαγγελία του Αρείου Πάγου, με εντολή της εισαγγελέως από έναν αντεισαγγελέα, προκειμένου να διαπιστωθεί στην πραγματικότητα εάν πίσω από συγκεκριμένες εγκληματικές ενέργειες, για τις οποίες ήδη εκκρεμούν διώξεις, υπάρχει μία εγκληματική οργάνωση, η οποία μάλιστα έχει περιβληθεί τον τύπο πολιτικού κόμματος. Αυτό είναι πράγματι εξαιρετικά σοβαρό. Είναι εξαιρετικά σοβαρό γιατί δεν έχει ξανασυμβεί στην ελληνική πολιτική ιστορία. Είναι πάρα πολύ σοβαρό, διότι από τη στιγμή που θα διαπιστωθεί -εάν τυχόν διαπιστωθεί- ότι συμβαίνει αυτό, προφανώς εγείρει μία σειρά από πολιτικά ζητήματα.

Άκουσα και εγώ τη φημολογία περί παραπήσεων των Βουλευτών της Χρυσής Αυγής με πρόθεση να προξενήσουν εκλογές

συμπληρωματικές για τις κενούμενες έδρες.

Εδώ δύο πράγματα θα πω και θα τελειώσω. Η Χρυσή Αυγή βρίσκεται ενώπιον των ευθυνών της αυτήν τη στιγμή, ενώπιον των ευθυνών –θα το τονίσω μία ακόμη φορά σε αυτήν την Αίθουσα– όχι της πολιτικής τους ιδεολογίας όποια είναι αυτή, όσο απεχθής και αν είναι αυτή, όσο απομονωμένη πρέπει να είναι αυτή. Όμως δεν συζητάμε γι' αυτό, συζητάμε για τις εγκληματικές ενέργειες και τις εγκληματικές πράξεις. Απέναντι σε αυτό βρίσκονται ενώπιον των ευθυνών τους.

Η στάση τους αξιολογείται –το τονίζω και το υπογραμμίζω– όχι πια ατομικώς, υπό την έννοια ότι ο δολοφόνος είναι στη φυλακή και ο ηθικός αυτουργός διώκεται και έχει ασκηθεί ποινική δίωξη, αλλά υπό την έννοια των συντονισμένων πράξεών τους που θα καταδειξουν ή όχι, ανάλογα με την απόφαση των δικαστικών αρχών, τον εγκληματικό χαρακτήρα της οργανώσεως.

Βεβαίως, βλέπουμε και τη σημαντική διαφορά στη στάση τους. Βλέπουμε πως ξαφνικά δεν υπάρχουν πια ύβρεις. Βλέπουμε πως ξαφνικά σαν να μαζεύτηκαν. Βλέπουμε πως όταν αντιμετωπίζονται πια με την ποινική δικαιοσύνη, ξαφνικά σαν να αισθάνονται το βάρος των όσων έχουν πράξει. Μπορεί να το αισθάνονται, μπορεί απλώς και να κρύφτηκαν. Θα δούμε. Το μέλλον θα δείξει.

Αντιλαμβάνονται όμως και κάτι άλλο, ότι αν τυχόν υπάρχει μια τέτοια δίωξη, είναι προφανές ότι πρέπει να υπάρξει εν συνεχεία μια πολιτική απάντηση –ξαναλέω– όχι γι' αυτά που λένε, γιατί αυτά τα απεχθής που λένε τα ακούμε ενάμιση χρόνο τώρα. Τις ύβρεις και τις απειλές τους τις έχουμε δεχθεί σ' αυτήν την Αίθουσα ενάμιση χρόνο τώρα και δεν υπήρξε πολιτική δίωξη. Καμία. Δεν υπήρξε πολιτικό μέτρο εναντίον τους. Κανένα!

Τι υπάρχει; Υπάρχει ενεργοποίηση της ποινικής δικαιοσύνης, αλλά αν υπάρξει δίωξη, είναι προφανές ότι θα εγερθούν ζητήματα. Το ξέρουν. Κι επειδή το ξέρουν, μεθοδεύουν μια συνταγματική εκτροπή. Νομίζουν ότι μεθοδεύουν μια συνταγματική εκτροπή για να αναιρέσουν στην πραγματικότητα –νομίζουν ότι θα αναιρέσουν!– αυτό που ήταν η απόφαση και η ετυμηγορία του ελληνοικού λαού στις εκλογές.

Δεν θέλω, λοιπόν, να ακούω ότι θα αξιοποιηθεί πολιτικά μια συνταγματική εκτροπή από κανέναν. Δεν θέλω να το ακούω αυτό. Διότι αυτό, το να λέμε ότι θα μετατρέψουμε σε δημοψήφισμα την πράξη αυτών που οργανώνουν και μεθοδεύουν μια συνταγματική εκτροπή, επειδή πιέζονται αυτήν τη στιγμή από τις συνέπειες των πράξεών τους –γιατί με τις συνέπειες των πράξεών τους αναμετρώνται, με τίποτα άλλο– αυτό πρέπει, αντίθετα, να μας οδηγήσει σε μια τελείως διαφορετική στάση.

Αν είναι να διεξαχθούν εκλογές, θα διεξαχθούν. Οι πολιτικές αποφάσεις που θα ληφθούν ενώπιον των εκλογών, θα ληφθούν. Πρέπει, όμως, να ξεκαθαρίσουμε ότι η στάση μας απέναντι σε αυτή τη συμπεριφορά είναι μια στάση που τη στιγματίζει ως τέτοια.

Προσωπικά, μακάρι να αποφασίσουν κάτι τέτοιο, διότι απλώς θα χάσουν στις εκλογές και θα μας αδειάσουν και τη γωνιά. Μακάρι! Αλλά, εν πάση περιπτώσει, αυτό είναι δική τους απόφαση. Όλοι όμως οι υπόλοιποι δεν πρέπει να αντιμετωπίζουμε τέτοιου τύπου συμπεριφορές ως ευκαιρίες για το στιγμάρι. Θα συμβούν αυτά που είναι –ας το πω– προβλεπόμενα από το Σύνταγμα να συμβούν, αλλά ως εκεί.

Τέλος, θα αρνηθώ για μια ακόμη φορά ότι υπάρχει οποιαδήποτε ατιμωρησία οποιουδήποτε σε οποιοδήποτε επίπεδο.

Θα πω και κάτι ακόμα. Τιμωρούμε πράξεις. Ελέγχουμε πράξεις. Τις τιμωρεί η ποινική δικαιοσύνη όταν θίγουν τον Ποινικό Κώδικα, τις τιμωρεί το Διοικητικό και Πειθαρχικό Δίκαιο, όταν είναι διοικητικά παραπτώματα. Αυτό το λέω για την κριτική που ακούγεται απέναντι στην Αστυνομία.

Δεν τιμωρούμε σκέψεις. Δεν τιμωρούμε λόγους. Δεν τιμωρούμε φρονήματα του οποιουδήποτε, όσο κι αν διαφωνούν με αυτά, αυτοί που κυβερνούν. Δεν διανοούμε ότι η οποιαδήποτε κυβέρνηση θα τιμωρήσει σκέψεις, λόγους, πεποιθήσεις του οποιουδήποτε, αν δεν συνδέονται με πράξεις και παραλείψεις κατά την ενάσκηση των καθηκόντων του. Αν συνδέονται, τότε εξετάζουμε τις πράξεις και τις παραλείψεις. Αυτό είναι που ελέγχεται και πειθαρχικά. Το τονίζω αυτό, γιατί πρέπει να τραβήξουμε μια καθαρή διαχωριστική γραμμή.

Τις εθνικοσοσιαλιστικές απόψεις της Χρυσής Αυγής τις αντιπαλεύουμε με ιδεολογικό αγώνα, με ιδεολογική αντιπαράθεση, με πολιτική πάλη, τις αντιπαλεύουμε σκληρά, αλλά τις αντιπαλεύουμε σ' αυτό το πεδίο. Τα πειθαρχικά παραπτώματα των παραλείψεων ή των πράξεων οργάνων των διοικήσεων είτε επηρεάζονται από τις πολιτικές τους πεποιθήσεις είτε όχι, τα ελέγχουμε ως τέτοια, όπως και ως τέτοια ελέγχουμε τα ποινικά αδικήματα. Κανένα πολιτικό άλλοθι σε οποιονδήποτε! Δεν συζητάμε για πολιτικές διώξεις. Δεν συζητάμε για κάτι τέτοιο και αυτό πρέπει να είναι ξεκάθαρο. Αυτή είναι η στάση της Κυβέρνησης.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο. Θα επιμείνω στο ότι αυτά που ανέπτυξε η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ δεν δικαιολογούν τη συνολική απόρριψη. Αποτελούν θεμιτές ενστάσεις –για να το ξεκαθαρίσω– αλλά δεν δικαιολογούν την απόρριψη επί της αρχής. Δικαιολογούν την υπερψήφιση υπέρ της αρχής και την καταψήφιση άρθρων.

Αν κάποιος, παραδείγματος χάριν, διαφωνεί με τη ρυθμιστική αρχή, δεν καταψήφίζει συνολικά τη διαδικασία της απελευθέρωσης. Αν καταψήφίζει όλη τη διαδικασία της απελευθέρωσης, τότε στην πραγματικότητα πρέπει να μας πει τι είναι αυτό που θέλει. Και προσεκτικά άκουσα ότι υπάρχει μια σημαντική απόσταση από αυτό που είναι η θέση του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας για το ζήτημα των μεταφορών –και το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας λέει ξεκάθαρα ότι μιλάει για κρατικές μεταφορές– από αυτό που ανέπτυξε η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ που μίλησε για δημόσιο δίκτυο μεταφορών, προφανώς αναφερόμενη στην υποδομή αλλά όχι στην εκτέλεση των δρομολογίων. Εκτός και αν και ο ΣΥΡΙΖΑ συντάσσεται με αυτήν την άποψη. Αυτό, όμως, καλό θα ήταν για ιστορικούς λόγους –δεν έχει μεγάλη σημασία, ένα νομοθέτησουμε τώρα– για την πολιτική σας τοποθέτηση να αποσαφηνιστεί. Μιλά ο ΣΥΡΙΖΑ εδώ συντεταγμένως με την άποψη του Κομμουνιστικού Κόμματος στην πραγματικότητα ότι τα λεωφορεία θα είναι κρατικά, θα υπάρχει ένας κρατικός φορέας που θα κάνει τις κρατικές μεταφορές –αυτό περίπου, αν κατάλαβα καλά, ανέπτυξε το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας– ή μιλά για δημόσιο δίκτυο, που άκουσα ότι είπε η εισηγήτρια και με το οποίο υποθέτω ότι αναφέρεται στην υποδομή και όχι σε αυτόν που θα εκτελεί την μεταφορά; Αυτό μένει να το διευκρινίσετε.

Θεωρώ, επίσης, ότι δεν είναι επαρκής λόγος για τη συνολική καταψήφιση του νομοσχεδίου, παραδείγματος χάριν, η διαφωνία για την κατανομή των αρμοδιοτήτων, για το αν θα έχουν ρόλο οι περιφέρειες ή πόσο ρόλο θα έχουν, για τη μετακύλιση του κόστους για τις άγονες γραμμές. Γιατί εκεί ξαναλέω ότι εν όψει τού ότι υπάρχει κόστος για τις άγονες γραμμές, τρεις λύσεις υπάρχουν: Ή αυτό μετακυλιέται στους φορολογούμενους, που σημαίνει ότι το αναλαμβάνει ο προϋπολογισμός ή μετακυλιέται στους ιδιώτες, που σημαίνει ότι μετακυλιέται στο εισιτήριο και άρα το κόστος των άγονων γραμμών το πληρώνουν οι χρήστες της μεταφορικής υπηρεσίας και επιμερίζεται στην κάθε χρήση ανεξαρτήτως του αν πηγαίνει στο άγονο μέρος ή όχι ή το τρίτο είναι ένα μεικτό σύστημα, εν μέρει στον προϋπολογισμό και εν μέρει στον πάροχο των υπηρεσιών. Αυτές οι τρεις δυνατότητες υπάρχουν για τη μεταφορά.

Εδώ γίνεται μια επιλογή και ξαναείπα ότι δικαιολογείται από το μέγεθος της αγοράς. Γι' αυτό γίνεται αυτή η επιλογή. Γιατί όταν έχεις μια αγορά 500 εκατομμυρίων με κόστος 200 ή 150 –δεν ξέρω, αυτό είναι αντικείμενο μελέτης αλλά ας πούμε ότι είναι εκεί κάπου το κόστος των άγονων γραμμών– αν το μεταφέρεis αυτό στα 500 εκατομμύρια, δηλαδή να το πληρώσουν οι χρήστες των υπηρεσιών, φτιάχνεις ένα πολύ ακριβό εισιτήριο. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Η αν δεν επιτρέψεις να φτιαχτεί πολύ ακριβό εισιτήριο, καθιστάς μη ενδιαφέρουσα τη δουλειά. Δεν έχει κερδοφορία, δεν έχει ενδιαφέρον, δεν ασχολείται κανένας, δεν υπάρχει παροχή υπηρεσίας. Επομένως αυτό είναι το περιβάλλον στο οποίο κινούμαστε και εκεί καλό θα ήταν να υπάρχει μια συγκεκριμένη θέση.

Ωστόσο, και αυτό κατά τη γνώμη μου δεν είναι επαρκής κριτική για να πας σε μια κατ' αρχήν απόρριψη. Κατ' αρχήν απόρριψη θα δικαιολογούσαν δύο θέσεις: Η μια είναι η θέση του Κομμουνιστικού Κόμματος «εμείς δεν θέλουμε τίποτα από όλα αυτά, θέλουμε κρατικό φορέα». Η άλλη θέση είναι «είναι πολύ ωραία

ρυθμιζόμενα ως έχουν, αφήστε τα ως έχουν». Αυτή είναι η κατ' αρχήν απόρριψη. Η τρίτη θέση που είναι «πάμε σε απελευθέρωση» είναι «κατ' αρχήν ψηφίζω «ΝΑΙ», αλλά διαφωνώ με την άλφα, βήτα, γάμμα θέση, καταψηφίζω τα άρθρα». Αυτή, όμως, είναι η δική μου κριτική για τη θέση του ΣΥΡΙΖΑ σ' αυτό το νομοσχέδιο.

Θα αναφερθώ τώρα σε ορισμένα επιμέρους ζητήματα, αν μου επιτρέπεται, κύριε Υπουργέ. Θεωρώ, πρώτον, ότι είναι θετικό ότι γίνεται εδώ με την τελευταία σας νομοτεχνική βελτίωση αποδεκτή μια ενδικοφανής προσφυγή και είναι σωστό αυτό. Νομίζω ότι από εκεί και πέρα οι ατομικές διοικητικές πράξεις της ρυθμιστικής αρχής μπορούν να ελεγχθούν από τον Υπουργό. Θα ήθελα εδώ, αν είναι δυνατόν, μια διευκρίνιση, για να μη δημιουργείται μια παρανόηση. Εγώ γνωρίζω ότι όλες οι ατομικές διοικητικές πράξεις της διοίκησης ούτως ή άλλως προσβάλλονται στη δικαιοσύνη. Υπ' αυτήν την έννοια, μπορεί να μη χρειάζεται να το πούμε αυτό παραπάνω.

Επειδή, όμως, στην παράγραφο 2 υπάρχει μία πρόνοια –αυτή που αντικαθιστάτε και η οποία λέει ότι υπάρχει προσφυγή κατά των αποφάσεων της ΡΑΕΜ στη δικαιοσύνη- τώρα την αντικαθιστούμε, βάζουμε την ενδικοφανή προσφυγή. Δεν λέω ότι απαραίτητα χρειάζεται προσθήκη. Κατά τη γνώμη μου, η προσθήκη είναι περιττή, γιατί ξαναλέω ότι ούτως ή άλλως οι πράξεις των Υπουργών, οι πράξεις της διοίκησης εν γένει, οι ατομικές διοικητικές πράξεις, προσβάλλονται στα διοικητικά δικαστήρια ό,τι κι να γίνει, υπάρχει δηλαδή προσφυγή των πολιτών.

Με αυτήν την έννοια δεν καταργούμε –ας το πω έτσι- τη δυνατότητα προσφυγής στη δικαιοσύνη –καλό θα ήταν να το πούμε διευκρινιστικώς- και ότι απλώς μεσολαβεί, προ της προσφυγής στη δικαιοσύνη, μία προσφυγή που ορθώς ονομάζεται ενδικοφανής, η οποία λέει ότι προτού πάω στη δικαιοσύνη, θέλω και ο Υπουργός να ελέγξει την ατομική διοικητική πράξη προηγουμένως. Επομένως ως προς αυτό νομίζω δεν υπάρχει κανένα ζήτημα.

Γίνεται μια αλλαγή στο άρθρο 42 παράγραφος 3 και ζητάτε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Εναντίον του Υπουργού που διόρισε τη ΡΑΕΜ. Εναντίον της ΡΑΕΜ στον Υπουργό που την διόρισε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Σας παρακαλώ, κύριε Καπερνάρο, έρχεται η σειρά σας και θα έχετε άνεση να τα πείτε.

Συνεχίστε, κύριε Βορίδη.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Να απαντήσω σε αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Βορίδη, παρακαλώ ολοκληρώστε γιατί τελειώνει ο χρόνος σας.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Τότε για να τελειώσω και για να μη χάσω χρόνο απαντώντας σε αυτό που είπε ο κ. Καπερνάρος, θα πω μόνο το εξής: Μένει ένα ακόμα ζήτημα να ρυθμιστεί και το οποίο –για να το πω ευθέως και να μην τα πηγαίνουμε γύρω-γύρω- στην πραγματικότητα αφορά το σταθμό στην Αχαΐα.

Ο σταθμός, λοιπόν, στην Αχαΐα έχει το εξής θέμα. Υπάρχει ένα θέμα μετακινήσεώς του. Πρέπει να μετακινηθεί. Γιατί πρέπει να μετακινηθεί ο σταθμός στην Αχαΐα; Πρέπει να μετακινηθεί για να φτιαχτεί ένας καινούργιος, καλύτερος σταθμός. Θα υπάρξει μια επένδυση της τάξεως των 2-2,5 εκατομμυρίων ευρώ για να γίνει η μετακίνησή του.

Υπάρχει μια συζήτηση για το πού πρέπει να γίνει αυτή η μετακίνηση. Υπάρχει μια διάταξη. Τώρα εγώ θα πω γενικά πως δεν τις καταλαβαίνω αυτές τις γεωγραφικές αποστάσεις –του τύπου γιατί να είναι πενήντα ή εκατό μέτρα- και τι εξυπηρετούν. Αυτές τις γεωγραφικές ρυθμίσεις δεν τις καταλαβαίνω γενικώς. Άμα είναι ένας σταθμός κοντά σε μία εκκλησία, τι θα πάθει η εκκλησία από την ύπαρξη ενός σταθμού ΚΤΕΛ κοντά της ; Και όταν λέμε κοντά της, εννοούμε στα εκατό μέτρα ή στα πενήντα μέτρα –γιατί αυτή είναι η συζήτηση που κάνουμε. Στην πραγματικότητα αυτές οι ρυθμίσεις τώρα διακαονίζονται άλλα ζητήματα και υποκρύπτουν άλλα θέματα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Ποιά;

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Το ότι δεν θέλουν να φύγει, θέλουν να έρθει, φωνάζει η γειτονιά. Αυτά είναι τα «ποια». Σιγά τα «ποια»!

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Συγκεκριμένα τοπικά προβλήματα.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Εδώ έχουμε να θέσουμε πολύ σημαντικότερα ζητήματα από τη γειτονιά που φωνάζει για την εκκλησιά. Αυτό είναι το θέμα τώρα;

Λέω, λοιπόν, πως κατά τη γνώμη μου πρέπει να δοθεί η εξής δυνατότητα: Υπάρχει μία άποψη –την ξέρουν οι Βουλευτές της Αχαΐας- ότι κάποιοι, παραδείγματος χάριν, έχουν ένα χωράφι και να πάνε επτά χιλιόμετρα μακριά. Όμως, τα επτά χιλιόμετρα μακριά είναι πολύ μακριά για να εξυπηρετηθεί το επιβατικό κοινό.

Εγώ θεωρώ ότι θα μπορούσαμε –και το λέω ευθέως και καθαρά- να τους δώσουμε τη δυνατότητα, μειώνοντας τα εκατό μέτρα σε πενήντα, να πάνε να φτιάξουν τον καινούργιο σταθμό. Είναι κοντά στο λιμάνι, είναι κοντά σε ένα μεγάλο ξενοδοχείο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι πολύ πιο μακριά.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Είναι λίγο πιο μακριά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι πολύ πιο μακριά!

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Μπορεί να μην έχω καλή ενημέρωση αλλά αυτή είναι η ενημέρωση που έχω. Θα τα πείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Θα πάρετε τον λόγο στη συνέχεια, κύριε Καραθανασόπουλε.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Υπάρχει ο χωροταξικός και ο πολεοδομικός σχεδιασμός που πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Σας παρακαλώ, μη διακόπτετε.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ας μην κάνουμε τα εύκολα δύσκολα. Ένας σταθμός να εξυπηρετηθεί ο κόσμος είναι, να πάει παρακάτω! Μη το κάνουμε μεγάλο θέμα. Δεν είναι τόσο τρομερό.

Από εκεί και πέρα, τελειώνω με το ζήτημα του ποσοστού το οποίο συζητάμε. Υπήρξε συζήτηση για το πόσο πρέπει να είναι το ποσοστό και εξήγησε ο Υπουργός. Θα τη στηρίξουμε τη ρύθμιση, εγώ το θέτω ως μόνο προβληματισμό. Η μεγάλη συζήτηση σε αυτήν την υπόθεση ήταν ότι πρέπει να προστατευθούν –και γι' αυτό γίνεται- οι μέτοχοι από μία απόφαση της δικής τους εταιρείας, να βγάλουν δηλαδή την εταιρεία από το χρηματιστήριο.

Ο σκοπός είναι να προστατεύσουμε τους μετόχους. Γιατί; Βεβαίως μια τέτοια απόφαση με βάση τον ν. 2190 δεν παίρνεται με απλή πλειοψηφία, κάθε φορά έχουμε τα 2/3 εδώ. Το ερώτημα είναι κατά πόσο πρέπει να έχεις μια πρόσθετη πλειοψηφία. Λέμε ότι πρέπει να έχεις μια πρόσθετη, διότι ο μέτοχος από μια τέτοια απόφαση υφίσταται μια πολύ μεγάλη ζημία.

Υπάρχει ένα αντεπιχείρημα εδώ. Το αντεπιχείρημα είναι ποιο; Ναι, ισχύει όταν βγαίνει η εταιρεία από το χρηματιστήριο, αλλά όταν βγαίνει από το χρηματιστήριο και πηγαίνει σε ένα άλλο χρηματιστήριο, τότε στην πραγματικότητα ο μέτοχος παίρνει μετοχές ισόποσες ενός άλλου χρηματιστηρίου.

Άρα, λέει, μία σκέψη ότι δεν υφίσταται αυτή τη ζημία. Έχει ανταλλαγή μετοχών, χάνει τις μετοχές του ελληνικού χρηματιστηρίου, παίρνει όμως τις μετοχές του βελγικού χρηματιστηρίου.

Εδώ στην πραγματικότητα γίνεται μία ενδιάμεση επιλογή ή επιλογή, που είναι η πρακτική, στο 90%. Στην πραγματικότητα, τι λέει αυτή η ενδιάμεση επιλογή; Λέει ότι ανεβάζουμε από το 67%, που είναι η ενισχυμένη, για την έξοδο όταν γίνεται με συγχώνευση ή απορρόφηση, δεν την πηγαίνουμε και στο μεγάλο ποσοστό που είναι το 95%, ακριβώς γιατί υπάρχει αυτή η διαδικασία, και θεωρούμε ότι με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνουμε την καλύτερη δυνατή στάθμιση –ας το πω- των διαφόρων συμφερόντων, των μετόχων αλλά και της εταιρείας που πρέπει να έχει την ευελιξία να κάνει τις επιλογές που θέλει, κυρίως για να εξασφαλίσει ενδεχομένως καλύτερους όρους.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Ντόλιος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ: Κύριοι συνάδελφοι, έχω τη γνώμη ότι ο πολιτικός κόσμος της χώρας –αυτό που ονομάζουμε πολιτικό σύστημα- έχει χάσει τη μάχη της αξιοπιστίας του.

Αυτό δεν συνέβη τώρα. Αυτό συνέβη και πριν από τις εκλογές του 2009. Ίσως το μείζον πολιτικό ζήτημα είναι αυτό ακριβώς, να επανακτήσει την αξιοπιστία του, για να μπορέσει να λειτουργήσει εύρυθμα η κοινοβουλευτική δημοκρατία.

Για να γίνει αυτό χρειάζεται πρώτα απ' όλα προσήλωση, συνέπεια σε λόγια και πράξεις. Χρειάζεται, κατά το ρητό που αφορά

τη γυναίκα του Καίσαρα, όχι απλώς να είναι ειλικρινή τα πολιτικά πρόσωπα αλλά να φαίνονται και ειλικρινή. Έχω τη γνώμη ότι εάν σήμερα πρέπει να κερδίσουμε όλοι μαζί ένα πολιτικό στοίχημα, είναι το να μην αφήσουμε, να μην επιτρέψουμε να περάσει η άποψη ότι η δικαιοσύνη καθοδηγείται, ότι η δικαιοσύνη εντέλλεται, ότι η δικαιοσύνη επηρεάζεται ακόμη και από το κλίμα.

Εγώ, λοιπόν, θεωρώ ότι δεν είναι τόσο σημαντικό ζήτημα αυτή η ανακοίνωση των εφέδρων που βγήκε στο διαδίκτυο. Δεν θα έλεγα, όμως, ότι είναι μια μεγάλη υπερβολή η έκτακτη σύσκεψη που έγινε στον Άρειο Πάγο για να εξεταστεί το ζήτημα.

Θα επαναλάβω ότι αυτήν τη στιγμή μετά την καταβαράθρωση της αξιοπιστίας του πολιτικού συστήματος θα πρέπει να προστατεύσουμε όλοι μαζί το κύρος της δικαιοσύνης. Εξάλλου νομίζω πως θα πρέπει να πούμε και να τονίσουμε ότι ο πιθανός χαρακτηρισμός της Χρυσής Αυγής ως εγκληματικής οργάνωσης δεν είναι υπόθεση δική μας. Δεν είναι υπόθεση ούτε των πολιτικών προσώπων ούτε και των κομμάτων. Είναι υπόθεση της δικαιοσύνης και θα πρέπει να αναμένουμε το πόρισμά της και με βάση αυτό το πόρισμα εμείς στη συνέχεια θα τοποθετηθούμε πολιτικά.

Υπάρχει μία σπουδή να αξιοποιηθούν ή να εκμεταλλευτούν κάποια κόμματα, κάποια πολιτικά πρόσωπα τα τελευταία γεγονότα με τη Χρυσή Αυγή. Αυτή η σπουδή νομίζω ότι ξεπερνάει τα όρια πλέον. Δεν βρίσκεται στα όρια της καθημερινής μικροπολιτικής τοποθέτησης. Φτάνει στα όρια του κυνισμού. Δηλαδή, να αποσταθεροποιήσουμε τη χώρα με δική μας πρωτοβουλία, αρκεί αυτό να είναι προς το κομματικό μας συμφέρον, να οδηγήσουμε τη χώρα, παραδείγματος χάριν, σε έκτακτες εκλογές με αφορμή μια πιθανή παραίτηση της Χρυσής Αυγής, να αναδείξουμε έγκαιρα, κύριε Παπαδημούλη, τα πιθανά διλήμματα που θα τεθούν σε εκλογές, οι οποίες θα προκληθούν από μία πιθανή ενέργεια και η οποία πιθανή ενέργεια θα αξιοποιηθεί δεόντως από τη μία ή την άλλη πλευρά.

Έλεγα για την αποκατάσταση του κύρους, για την αποκατάσταση της αξιοπιστίας του κοινοβουλευτικού μας συστήματος, του πολιτικού συστήματος, της πολιτικής και των πολιτικών.

Αυτήν την περίοδο χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή. Νομίζω ότι θα πρέπει να αναδεικνύουμε τη συνέπεια, τη σύνεση και την πολιτική ευθύνη. Δεν λέω ότι δεν θα πρέπει να προβάλλουμε τις κομματικές μας θέσεις. Δεν θα πρέπει να υποστείλουμε τις σημαίες των κομματικών μας επιδιώξεων, αλλά θα πρέπει να προτάσσουμε το συμφέρον της Ελληνικής Δημοκρατίας, το συμφέρον της χώρας. Πρωτίστως το συμφέρον της χώρας μάς καλεί αυτήν τη στιγμή να προστατεύσουμε το κύρος υψηλών θεσμών, πρώτα απ' όλα να αναβαθμίσουμε το κύρος του πολιτικού κόσμου της χώρας και βεβαίως του Κοινοβουλίου και να προστατεύσουμε το κύρος της δικαιοσύνης.

Όσον αφορά το σχέδιο νόμου, θα έλεγα τα εξής: Κατ' αρχάς είναι έγκαιρη και δεν είναι βιαστική η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας σε μια κοινοτική οδηγία. Αυτό είναι από τα θετικά γεγονότα. Πάρα πολλές φορές έχουμε διαπιστώσει ότι προσπαθούμε να προσαρμοστούμε εκπρόθεσμα ή θα έλεγα με την «ψυχή στο στόμα», όταν εκπνέουν οι προθεσμίες. Είναι, λοιπόν, θετικό γεγονός το ότι έγκαιρα γίνεται αυτή η προσαρμογή.

Τι κάνει, τι επιχειρεί η Κυβέρνηση με αυτήν την προσαρμογή;

Εκλογικεύει θα έλεγα το νομικό πλαίσιο εντός του οποίου είναι υποχρεωτικό να εκτελούνται οι συγκοινωνίες στη χώρα μας. Καθιερώνει και κατοχυρώνει, όσο το επιτρέπει η αγορά, κύριε Υπουργέ, τον υγιή ανταγωνισμό. Γιατί λέω «όσο το επιτρέπει η αγορά»; Διότι στην πραγματικότητα με τον τρόπο που γίνονται οι διαγωνιστικές διαδικασίες, η προσωπική μου εκτίμηση –ή η βεβαιότητα αν θέλετε– είναι ότι δεν θα υπάρξουν σε επίπεδο περιφερειακών ενότητων άλλες δομές οι οποίες θα διεκδικήσουν με σοβαρούς όρους τη μεταφορά, τις υπεραστικές συγκοινωνίες. Οι μόνες υπαρκτές δομές σήμερα είναι τα ΚΤΕΛ και δεν βλέπω ότι υπάρχει πιθανότητα, όποιες συμπτύξεις και να γίνουν, να έχουν την επάρκεια για να προσφέρουν στον ίδιο βαθμό τις ποιτικές υπηρεσίες που προσφέρουν τα ΚΤΕΛ.

Εδώ θέλω να ξανατονίσω πως δεν με τρομάζει ιδιαίτερα το ότι και με το σχέδιο νόμου φαίνεται να στηρίζονται τα ΚΤΕΛ. Και δεν με τρομάζει για τον εξής λόγο: Διότι προσφέρουν επαρκείς υπηρεσίες, ποιοτικά αναβαθμισμένες και είναι στην ουσία εταιρείες

λαϊκής βάσης. Είπα και χθες ότι πρόκειται για εταιρείες πολυμετοχικές: δεκάδες μέτοχοι σε κάθε ΚΤΕΛ, σε κάθε νομό της χώρας, εκατοντάδες εργαζόμενοι από τις οικογένειες των δεκάδων μετόχων. Δεν νομίζω ότι είναι πολιτικό έγκλημα το να αναγνωρίσουμε την προσφορά τους, αλλά να αναγνωρίζουμε και το ποιους πραγματικά στηρίζουμε.

Ουσιαστικά, με το σχέδιο νόμου διατηρείται στην πράξη η αποκλειστικότητα ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου στα ΚΤΕΛ της χώρας μέχρι το τέλος του 2019.

Σχετικά με τη ΡΑΕΜ, εκτός από τον ανταγωνισμό που επιχειρεί το σχέδιο νόμου να φέρει στο θέμα των συγκοινωνιών, θέλει να φέρει και πραγματικές διαγωνιστικές διαδικασίες, στις οποίες να υπάρχει διαφάνεια και να υπάρχει η πραγματική έννοια του διαγωνισμού. Γι' αυτόν το λόγο θα πρέπει να καθιερώσει ενιαίους κανόνες, ενιαία λογική στη διαγωνιστική διαδικασία σε όλες τις περιφερειακές ενότητες της χώρας.

Δεν γινόταν αυτό μέχρι τώρα; Δεν γινόταν. Έχουμε πολλά παραδείγματα με πιο χαρακτηριστικό τη μεταφορά των μαθητών όπου έχουμε απίστευτα πράγματα. Από ΚΤΕΛ σε ΚΤΕΛ το κόστος της μεταφοράς ανά μαθητή, ανά χιλιόμετρο, είναι πολύ διαφορετικό. Υπάρχουν ΚΤΕΛ που έχουν κόστος τετραπλάσιο, πενταπλάσιο από άλλα ΚΤΕΛ. Επομένως χρειάζεται μια αρχή η οποία να ρυθμίζει αυτού του είδους τα ζητήματα.

Ήταν αναγκαίο να γίνει αυτή η ΡΑΕΜ; Θεωρώ ότι ίσως θα μπορούσε να το κάνει και μια γενική διεύθυνση.

Εν πάση περιπτώσει, όμως, δεν είναι μείζον ζήτημα το ότι καθιερώνεται μία τέτοια ρυθμιστική αρχή, της οποίας τη δουλειά θα παρακολουθήσουμε και θα κριθεί για το εάν εν τέλει επιτυγχάνονται οι στόχοι της.

Είναι αφαίρεση αρμοδιοτήτων από την περιφέρεια; Κατ' αρχάς, θα πρέπει να πούμε, και ιδιαίτερα οι δυνάμεις εκείνες που δεν στήριξαν την πραγματική αποκέντρωση που υπήρξε με τον «Καλλικράτη», ότι οι αιρετές περιφέρειες πήραν άριστα σε δύο σκολα ζητήματα, στη διαχείριση, δηλαδή, του συνόλου των δημόσιων επενδύσεων, στη διαχείριση του συνόλου των περιφερειακών προγραμμάτων. Για πρώτη φορά, μετά τον «Καλλικράτη», αυτήν τη διαχείριση την ανέλαβαν οι φυσικοί θεσμοί της ελληνικής περιφέρειας και όχι το κεντρικό κράτος. Εκεί τα πήγαν άριστα.

Όσοι, λοιπόν, εδώ μέσα αναφέρονται με καημό, θα έλεγα, στην αφαίρεση αρμοδιοτήτων από την ελληνική περιφέρεια, θα πρέπει να αναγνωρίσουν προηγουμένως τη μεγάλη επιτυχία που είχε η αιρετή περιφέρεια σε άλλου είδους μείζονα ζητήματα. Να τονίσω ότι δεν υπάρχει κανένα ενδεχόμενο με τη μεγάλη πολιτική αξία την οποία έχουν τα περιφερειακά συμβούλια να μπορέσει η οποιαδήποτε αρχή –στην προκειμένη περίπτωση η ΡΑΕΜ– να αυτονομηθεί όσον αφορά τις λειτουργίες της. Δεν θα της το επιτρέψουν τα κατά τόπους περιφερειακά συμβούλια.

Θέλω να κάνω μια μικρή αναφορά στις άγονες γραμμές. Θέλω να πω ότι είναι κάτι παραπάνω από απαραίτητο. Επίσης, θέλω να πω ότι αφορά τις φτωχότερες κοινωνικές ομάδες, κυρίως τα χωριά μας, να πω ότι αφορά ηλικίες που δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν το αυτοκίνητο, να ξαναπώ ότι αυτό το κενό καλυπτόταν μέχρι τώρα από τα μαθητικά λεωφορεία που πήγαιναν στο χωριό και με τους περιορισμούς των πιστώσεων που υπάρχουν στις μεταφορές των μαθητών θα έχουμε πρόβλημα. Δεν νομίζω ότι μπορεί να σκεφθεί κανείς σ' αυτήν την Αίθουσα πως είναι δυνατόν να αφήσουμε τα χωριά μας χωρίς συγκοινωνίες, γιατί δεν θα μπορούν να μετακινηθούν κυριολεκτικά ανήμποροι άνθρωποι, φτωχοί, συνταξιούχοι, οι οποίοι συνήθως διαμένουν σ' αυτές τις περιοχές.

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

Θέλω να πω κάτι για την ΥΑΣΒΕ, για τις υπηρεσίες της αντισεισμικής προστασίας. Μεταφέρονται, όπως λέει το σχέδιο νόμου, στις αποκεντρωμένες διοικήσεις. Από κράτος μεταφέρονται στο κράτος.

Εδώ, κύριε Υπουργέ, θέλω να εκφράσω έναν ενδοιασμό. Φαίνεται, κατά πάσα πιθανότητα, επειδή θα υπάρξει προκήρυξη των θέσεων που θα είναι στις αποκεντρωμένες διοικήσεις, ότι αυτές τις θέσεις θα τις καταλάβουν λόγω εμπειρίας οι μηχανικοί, οι επι-

στήμονες που δουλεύουν στην ΥΑΣΒΕ και σ' αυτές τις υπηρεσίες της αντισεισμικής προστασίας. Δεν είναι, όμως, 100% βέβαιο, όπως δεν είναι τόσο βέβαιο αν οι διοικητικοί υπάλληλοι και άλλες ειδικότητες, όπως οδηγοί κ.λπ., -εάν υπάρχουν, διότι λίγοι είναι, ελάχιστοι- θα καταφέρουν διά της προκήρυξης και των κριτηρίων, που το Υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης έχει καθιερώσει, να καταλάβουν αυτές τις θέσεις.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με μια αναφορά στο πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι». Ήταν ένα καινοτόμο πρόγραμμα, μία καινοτόμος ιδέα. Εφαρμόστηκε με άψογο τρόπο. Καταξιώθηκε στη συνείδηση όλου του ελληνικού λαού και όχι μόνο των ωφελούμενων από το πρόγραμμα. Πέρασε από διάφορες περιπέτειες, τόσο όσον αφορά τις θέσεις εργασίας αλλά και όσον αφορά τις δυνατότητες χρηματοδότησης κ.λπ.. Σήμερα ήρθε εκτάκτως με τροπολογία το Υπουργείο Εργασίας και όχι το Υπουργείο Εσωτερικών -θέλω να το τονίσω αυτό- να παρατείνεται τη διάρκειά του και να το εμπλουτίσει ακόμη περισσότερο με το πρόγραμμα «Κατ' οίκον Φροντίδα για τους Συνταξιούχους» και με το πρόγραμμα «Κατ' οίκον Νοσηλεία».

Το στοίχημα που έβαλε ο Υφυπουργός κ. Κεγκερόγλου είναι πολύ μεγάλο. Ήταν το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι» ένα καταξιωμένο πρόγραμμα. Εάν πραγματικά το Υπουργείο Εργασίας καταφέρει να το διευρύνει σε όλους αυτούς τους τομείς, να το χρηματοδοτήσει και να έχει και μια δυνατότητα να διατηρεί αυτούς τους εργαζόμενους εν εργασία, χωρίς κενά, χωρίς προβλήματα, τότε πραγματικά θα είναι ένας άλλος και ο κ. Βασίλης Κεγκερόγλου θα μπορεί να δικαιολογήσει την παρουσία του στην Κυβέρνηση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εκ μέρους των Ανεξαρτήτων Ελλήνων ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Καπερνάρος έχει τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αναφερθήκατε προηγουμένως σε κάποιους συναδέλφους, οι οποίοι συζήτησαν ή αναφέρθηκαν με επιθετικούς προσδιορισμούς σε κάποια θέματα, αλλά δεν λένε τι πρέπει να γίνει.

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

Κύριε Υπουργέ, με εμπνεύσατε να αναφερθώ σε ορισμένα θέματα για τα οποία δεν είχα στο μυαλό μου να αναφερθώ σήμερα, πλην όμως με εμπνεύσατε -επαναλαμβάνω- και μου δώσατε λαβή να ασχοληθώ με αυτά. Σας έχουμε ξαναπεί ότι με εμάς τους Ανεξάρτητους Έλληνες πρέπει να προσέχετε τι θα λέτε και να μη μας φέρντε σε τέτοιο σημείο που θα είμαστε υποχρεωμένοι να σας αναφέρουμε θέματα τα οποία σας εκθέτουν.

Δεν εκθέτουν εσάς προσωπικά. Εάν νομίζετε όμως εσείς ότι εκτίθεστε και προσωπικά, επειδή συμμετείχατε σε κάποια κυβέρνηση η οποία είχε κάνει όργια κατά το παρελθόν όσον αφορά τις ελληνικές συγκοινωνίες -και ίσως από εκεί να βγήκε το ρητό «Πριν αγανακτήσετε για τις ελληνικές συγκοινωνίες, σκεφτείτε τι κάνετε εσείς πριν γι' αυτές»- τότε συνδέστε τον εαυτό σας, εάν νομίζετε -επαναλαμβάνω- ότι σας αφορά σε προσωπικό επίπεδο.

Εκείνο που θέλω να σας πω όμως και σας διαβάζω είναι τη δέσμευση ότι «θα συνεχίσουμε τις διαρθρωτικές αλλαγές και ότι θα νομοθετήσουμε δημοσιονομικούς κανόνες (όπως θέλουμε εμείς, όχι απαραίτητα στο Σύνταγμα)». Στις 12 Μαρτίου 2011, στις 4.32 π.μ., από το προσωπικό e-mail του κ. Παπακωνσταντίνου αποστέλλεται ένα ηλεκτρονικό μήνυμα. Αποδέκτης του μηνύματος είναι τα στελέχη του Υπουργείου Οικονομικών, όπως οι Φίλιππος Σαχινίδης, Δημήτριος Κουσελάς, Ηλίας Πλασκοβίτης, Τάσος Μπάνος κ.λπ.. Στο e-mail ο κ. Παπακωνσταντίνου εξηγεί στους συνεργάτες του τα αποτελέσματα της συνεδρίασης του Συμβουλίου Κορυφής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις 11 Μαρτίου, που εξέτασε το θέμα της επιμήκυνσης στην αποπληρωμή του ελληνικού χρέους. Ο πρώην Υπουργός διαχωρίζει τι πήραμε και τι δώσαμε. Αυτά ήταν μέσα σ' αυτά που δώσαμε, να νομοθετείτε δηλαδή εκτός Συντάγματος.

Συνεπώς μην αναφέρεστε σε εμάς λέγοντας ότι δεν λέμε τι πρέπει να γίνει, διότι αν το πάρουμε και πιο βαθιά, τότε ήσασταν

και εσείς συμμετοχος σε εκείνη την κυβέρνηση, ή στις κυβερνήσεις, αν θέλετε όπου πολλά μέλη της συνωστίζονται και σε λίγο καιρό θα είναι τεράστια η ουρά. Αν αναφερθώ σε ονοματεπώνυμα, θα καλύψω όλον το χρόνο μου. Αυτά, όσον αφορά αυτούς τους συναδέλφους σας, που έκαναν άλλα «όργια» και είναι ενώπιον του Κορυδαλλού.

Γι' αυτό, λοιπόν, όταν συζητάμε, θα προσέχουμε τι λέμε και σε ποιους απευθυνόμαστε. Και να ξέρετε ότι εμείς -για να το ξεκαθαρίσουμε- από τα δεκαοκτώ άτομα εδώ μέσα, μόνον οι πέντε έχουν στο παρελθόν θητεία σε αυτήν την Αίθουσα. Οι δεκατρείς είμαστε εδώ για πρώτη φορά. Και όσον αφορά τον ομιλούντα, σας λέω ότι εγώ είμαι λαός και παραμένω λαός. Απλώς κατήλθα στην πολιτική -σας το είπα και την άλλη φορά- μόνο και μόνο για να αποτρέψω να να συνεχίσουν κάποιοι να κοροϊδεύουν αυτόν τον λαό, τον ελληνικό λαό. Μέσα σε αυτόν πρωτίστως είμαι εγώ και η οικογένειά μου και ο στενότερος κύκλος μου.

Άρα πρέπει να προσέχουμε. Σας είπα ότι κρατάω μία φράση από αυτές που είπε ο κ. Βορίδης για τη Χρυσή Αυγή. Δεν θα αναφερθώ στη Χρυσή Αυγή. Εγώ αυτό το παιχνίδι δεν το παίζω. Με τον τρόπο που παίζεται τις τελευταίες μέρες εγώ δεν το παίζω. Η Χρυσή Αυγή είναι ενώπιον του ποινικού νόμου. Θα αποφανθεί η δικαιοσύνη. Αν εκείνη παραιτηθεί ή όχι, είναι δικαίωμά της. Ας δούμε το πρώτο βήμα για να το σχολιάσουμε.

Εκείνοι που είναι ενώπιον των ευθυνών, όπως είπε ο κ. Βορίδης, είστε εσείς. Είστε ενώπιον ευθυνών, διότι εμένα με είχατε φέρει σε σημείο να συνειδητοποιήσω ότι κοροϊδεύετε τον ελληνικό λαό ως κυβερνήσεις του παρελθόντος με τους νόμους τους οποίους ψηφίζετε. Είναι νόμοι αυτοί;

Εγώ ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος σας λέω -γιατί έχουμε το δικαίωμα εμείς στο κίνημά μας να έχουμε και διχογνωμία όσον αφορά την ψήφιση διατάξεων- ότι δεν θα ψηφίσω τα άρθρα που αφορούν τις τροπολογίες που μας φέρατε σήμερα, διότι δεν είχα το χρόνο να διασταυρώσω σε τι αντιστοιχεί το καθετί και τι τροποποιείται.

Τροποποιείτε τροπολογίες που μας δώσατε πριν από δύο λεπτά. Αυτά τα καταψηφίζουμε a priori. Γιατί; Γιατί καταψηφίζουμε τον τρόπο με τον οποίο ψηφίζετε. Και είναι τρόπος αυτός να λέτε ότι υπάρχει δημοκρατική διαδικασία ψηφίσεως νομοθετημάτων με αυτόν τον τρόπο, όταν αυτός ο τρόπος έκανε τον κόσμο να σιχαθεί τα κόμματά σας, να σιχαθεί τις κυβερνήσεις σας και να έχουμε φτάσει γενικά και συλλήβδην με μεγάλη επιτάχυνση σε αυτό το τέλμα της κατακόρυφης παρακμής, της ανήκεστης παρακμής; Είναι δυνατόν να νομοθετείτε με τον ίδιο τρόπο που νομοθετούσατε μέχρι σήμερα;

Αυτό, λοιπόν, μας βρίσκει απέναντι και γι' αυτόν τον λόγο επιχειρηματολογούντες θα συντρίψουμε με επιχειρήματα αυτά τα οποία είπατε και για τα οποία εσείς δεν επιχειρηματολογήσατε. Δεν αναφερθήκατε και δεν τεκμηριώσατε αυτά που θέλετε να ψηφίσουμε. Γιατί; Γιατί δεν μπορείτε.

Κατ' αρχάς, δεν σας επιρρίπτω καμία προσωπική ευθύνη γι' αυτό το νομοθέτημα. Την επιρρίπτω στον πρώην Υπουργό Χατζηδάκη. Ο ομιλών έχει καταθέσει μηνυτήρια αναφορά εναντίον του κ. Χατζηδάκη, διότι άφησε και πέρασε άπρακτη η προθεσμία και δεν πήρε το ΕΣΠΑ, έτσι ώστε να αποζημιωθούν οι πυρόπληκτοι μαστιχοπαραγωγοί της Χίου. Αυτό είναι ένα έγκλημα -πιστεύει ο ομιλών- κακούργηματικής υφής διά παραλείψεως. Δεν πήρε τα λεφτά, δεν αποζημίωσε. Στο μόνο κράτος που έγινε αυτό είναι η Ελλάδα, επί συγκεκριμένης υπουργίας του κ. Χατζηδάκη.

Συνεπώς αντιλαμβάνομαι τη θέση σας. Είστε σε δύσκολη θέση. Όμως, για να βγείτε από τη δύσκολη θέση, διορθώστε ορισμένα πράγματα, όπου εγώ θα αποδείξω τι κρύβεται πίσω από αυτό το νομοθέτημα. Κρύβεται μία απάτη. Και το λέω αυτό γιατί; Διότι είπατε προηγουμένως και το σημείωσα -πάντα προσέχω και σημειώνω το τι λέτε- ότι είναι ιδιότυπο μονοπώλιο τα ΚΤΕΛ και δεν είναι ιδιότυπο μονοπώλιο η ΡΑΕΜ που φτιάχνετε. Εγώ σας προκαλώ, όμως, και σας χτυπώ ευθέως στο πολιτικό και κυβερνητικό σας ήθος.

Πείτε μου, μιας και επικαλεστήκατε την πλούσια Ευρώπη και τα πλούσια κράτη της Ευρώπης και την Ευρώπη, ποια άλλη χώρα στην Ευρώπη έχει ΡΑΕΜ. Πείτε μου μία! Σας προκαλώ να πείτε ότι «κύριε, έχετε άδικο σε αυτά που λέτε, ΡΑΕΜ έχει μία χώρα

της Ευρωζώνης». Και ξέρετε γιατί το λέω; Διότι έχω τον κανονισμό 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Ξέρετε τι λέει; Λέει: «Με την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων του εθνικού δικαίου, κάθε τοπική αρχή ή ελλείψει αυτής κάθε εθνική αρχή» -τοπική αρχή ξέρουμε τι σημαίνει στην Ελλάδα, εθνική αρχή ξέρουμε τι σημαίνει στην Ελλάδα- «μπορεί να επιλέγει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών στην περιοχή της δικαιοδοσίας της ή να τις αναθέτει χωρίς διαγωνισμό σε εγχώριο φορέα. Ωστόσο, για να εξασφαλίζονται οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, αυτή η δυνατότητα αυτοτελούς παροχής χρειάζεται να ελέγχεται αυστηρά».

Αυτό λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Μιλάει για καμμία ρυθμιστική ανεξάρτητη αρχή που φτιάχνετε εσείς και μάλιστα θα στοιχίζει πάνω από 2 εκατομμύρια ετησίως στον ελληνικό λαό; Όχι. Τι λέει; Εθνικού δικαίου κάθε τοπική αρχή. Τοπική αρχή είναι η περιφέρεια, ο δήμος ή κάθε εθνική αρχή. Εθνική αρχή, αν θέλετε, είναι το Υπουργείο Μεταφορών. Το έχει ο Υπουργός Μεταφορών και το στέλνει στη ΡΑΕΜ. Τι κάνει η ΡΑΕΜ; Ό,τι θέλει. Ό,τι γουστάρει. Ό,τι της γουστάρει κάνει! Και ας πάμε να κάνουμε μετά αυτό που λέει ο κ. Βορίδης, ενδικοφανείς προσφυγές.

Εάν δεν κοροϊδεύετε τον εαυτό σας πρώτα και μετά και τον ελληνικό λαό, τότε να μας πείτε ποιον από τους δύο κοροϊδεύετε ή εάν κοροϊδεύετε και τους δύο. Γιατί, δεν είναι δυνατόν να μιλάμε για ενδικοφανείς προσφυγές. Όσοι ασχολούμαστε περί τα νομικά γνωρίζουμε τι σημαίνει ενδικοφανής προσφυγή κατά της αποφάσεως της ΡΑΕΜ που την έχει διορίσει ο Υπουργός.

Παρεμπιπτόντως, εντός παρενθέσεως, να πούμε τώρα γιατί πληρώνουμε χρήματα να φτιάξουν εξωθεσμικοί παράγοντες αυτό το νομοσχέδιο, διότι αυτό το νομοσχέδιο δεν έγινε από ανθρώπους του Υπουργείου. Έγινε από εξωτερικούς συνεργάτες. Εάν δεν με απάτα η μνήμη μου, είναι κάποιος κ. Λύτρας -διαψεύστε με- ο νομοπαρασκευαστής.

Εν πάση περιπτώσει, αυτό δεν έχει σημασία. Μπορεί να μην είναι κατάλληλοι, να μη θεωρείτε κατάλληλους τους ανώτερους υπαλλήλους του Υπουργείου σας και το αναθέτετε σε τρίτους.

Εγώ έχω, όμως, να πω το εξής: Μπορείτε να μου πείτε τι σημαίνει ΡΑΕΜ σε σχέση με την κάθε τοπική αρχή ή εθνική αρχή που αναφέρει η Ευρωπαϊκή Ένωση; Το ένα είναι αυτό.

Το δεύτερο είναι η τροπολογία. Το κρίσιμο, για να αποδείξω τώρα τι κρύβεται και τι υποκρύπτεται πίσω από αυτήν τη ΡΑΕΜ -χθες σας είπα τι είναι η ΡΑΕΜ και πώς θεωρούμε εμείς την κάθε ΡΑΕΜ- είναι η αναφορά στο άρθρο 42, μιας και είπατε για το αντικειμενικό, το αμερόληπτον και το κανονικό. Δεν μιλάμε για το νόμιμον.

Όσον αφορά, λοιπόν, τη ρυθμιστική αρχή στο άρθρο 42 παράγραφος 3: Προσέξτε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τι υποκρύπτεται πίσω από αυτή την περίπτωση της ΡΑΕΜ. Αν η ρυθμιστική αρχή αποφασίζει τη δημιουργία νέας υπεραστικής γραμμής ελεύθερης επιλογής -ελεύθερης επιλογής!- προβαίνει στη δημοσιοποίηση της προτεινόμενης γραμμής και στη δημόσια πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος. Φεύγει ο ανταγωνισμός, φεύγει ο διαγωνισμός. Πάμε στην πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος. Σήμερα το τροποποιείτε και έρχεστε να μας πείτε ότι στην παράγραφο 3 του άρθρου 42 -στο ύποπτο αυτό άρθρο- η πρόσκληση καθορίζει τα κριτήρια και τη διαδικασία επιλογής των υποψηφίων για την υπό εξέταση γραμμή. Δεν λέει «η ΡΑΕΜ καθορίζει τα κριτήρια», αλλά η πρόσκληση. Για να δείτε με τι κολπάκια πάτε να μας περάσετε τέτοιες λεπτές γραμμές, για να μας πείτε -και καλά- ότι αυτό το νομοθέτημα είναι στοιχειωδώς δίκαιο, δεν υποκρύπτεται κομπίνα, δεν υποκρύπτεται ρεμούλα και δεν υποκρύπτεται διαφθορά. Διότι έχετε ελεύθερη ανεξάρτητη γραμμή και δεν τη βάζετε στο διαγωνισμό.

Ξέρετε τι υποκρύπτεται; Θα έρθουν κάποιοι πουλμανατζήδες -δεν ξέρουμε από ποιο μέρος της Ευρώπης, δεν ξέρουμε από πού- θα επιλέξουν κάποια δρομολόγια, θα έρθουν να κάνουν πρόταση και βάσει αυτού του νόμου θα τους τα αναθέσετε. Και μετά θα τρέχουν στα δικαστήρια ή στα Υπουργεία, στον Υπουργό, με ενδικοφανείς προσφυγές.

Εδώ είναι η εστία της ρεμούλας, αν δεν το αλλάξετε αυτό! Εδώ είναι η εστία της κομπίνας, αν δεν το αλλάξετε αυτό! Έτσι ξεκινάει η διαφθορά! Έτσι είπαμε ότι θα μάθουμε να ψηφίζουμε νόμους

σωστούς και σαφείς και δεν θα κοροϊδεύουμε τον ελληνικό λαό!

Θα ήθελα να αναφέρω κι ένα άλλο που σας αφορά και προσωπικά, κύριε Υπουργέ. Χθες χαρακτηρίσατε ειρωνικά τους ανθρώπους του ΚΤΕΛ «ιεραπόστολους» και ότι και καλά δεν είναι ιεραπόστολοι αλλά του εμπορίου. Εγώ ξέρω προσωπικά ανθρώπους που κάποτε ήταν οδηγοί και σήμερα είναι ιδιοκτήτες λεωφορείων. Πήραν δάνεια, πούλησαν τις περιουσίες τους, υποθήκευσαν περιουσίες και αγόρασαν λεωφορείο. Αυτοί θα ανταγωνιστούν ποιον; Τους μεγαλοκαρχαρίες που πιθανόν να έρθουν από το εξωτερικό ή από τη Γερμανία ή από οπουδήποτε αλλού να πάρουν τις γραμμές αυτές που εσείς νομοθετείτε με αυτόν τον ύπουλο και ύποπτο τρόπο;

Άκουσα προηγουμένως ότι άλλα εισιτήρια είναι ακριβά και άλλα είναι φθηνά. Εγώ επικαλούμαι το ν. 2963/2001, που εσείς τον ψηφίσατε, ο οποίος αναφέρει ότι το κόμιστρο των ΚΤΕΛ καθορίζεται ή αναπροσαρμόζεται κάθε χρόνο με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ποιος καθορίζει τις τιμές; Εσείς τις καθορίζετε. Γιατί, δηλαδή, ακούμε αυτές τις ψευδολογίες, τις αιχμές και υπονοούμενα ότι τις τιμές των εισιτηρίων τις καθορίζουν οι λεωφορειούχοι ή το ΚΤΕΛ; Ψέμα! Πάρτε το πίσω λοιπόν.

Θα ήθελα να προσθέσω και κάτι άλλο. Κύριε Υπουργέ, επαναλαμβάνω ότι εσείς δεν έχετε άμεση ευθύνη. Εσείς έχετε απλή συνεργία. Άμεση ευθύνη αυτουργίας σ' αυτό το έγκλημα έχει ο κ. Χατζηδάκης και καθόλου -αν θέλετε- ο κ. Παπαδόπουλος, διότι είναι είστε ο Υπουργός που το φέρατε σήμερα και ακούτε αυτά που ακούτε.

Θα ήθελα να αναφερθώ, κύριε Υπουργέ, τώρα στο Νομό Ημαθίας. Στο Νομό Ημαθίας η Κυβέρνησή σας ή οι κυβερνήσεις σας, τώρα που ενωθήκατε και συνεταιριστήκατε με τη Νέα Δημοκρατία -αναφέρομαι στον πληθυντικό, γιατί είστε έκτοτε μεταπολίτευση και δώθε- έχει ετήσια οφειλή ύψους 220.780 ευρώ. Από το 2007 χρωστάτε στους ανθρώπους αυτούς 1.324.000 ευρώ.

Έχετε εκτεθεί ανεπανόρθωτα και ίσως η ΡΑΕΜ κ.λπ., να είναι ο τρόπος να τους αποφύγετε, γιατί ντρέπεστε να τους κοιτάξετε στα μάτια ή θα ντρέπεστε να τους κοιτάξετε στα μάτια ακόμη περισσότερο στο μέλλον. Γιατί; Διότι τους χρωστάτε και είστε εκτεθειμένοι. Και τους ειρωνεύεστε και από πάνω, λέγοντας ότι δεν είναι ιεραπόστολοι.

Αυτό, λοιπόν, το ποσό των 220.780 ευρώ είναι από το 2007. Κάντε τον πολλαπλασιασμό. Εγώ που τον έκανα, βγήκαν αυτά. Είναι περισσότερα. Έκανα τον υπολογισμό χωρίς να βάλω μέσα τις εκατοντάδες.

Ξέρετε γιατί είστε εκτεθειμένοι; Είστε εκτεθειμένοι διότι παραβιάζετε και το νόμο. Ο ν. 3534/23-2-2007, ΦΕΚ 40, λέει ότι πρέπει να πληρώνετε προκαταβολικά. «Στον προϋπολογισμό κάθε αρμόδιου Υπουργείου εγγράφονται πιστώσεις για την καταβολή της δαπάνης που προκαλείται στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες από τη δωρεάν μεταφορά ή με μειωμένο εισιτήριο των αναπήρων πολέμου και των συνοδών τους, των πολυτέκνων, των μαθητών, των φοιτητών και σπουδαστών...». Αυτά τους τα χρωστάτε. Και δεν σας έκαναν και αγωγές, για να μη σας εκθέσουν. Και έρχεστε εσείς και όχι μόνο τους εκθέτετε αλλά τους ειρωνεύεστε κιόλας. Και θέλετε αυτοί οι άνθρωποι να σέβονται την Κυβέρνηση σας. Θέλετε αυτοί οι άνθρωποι να σέβονται τις δημοκρατικές διαδικασίες. Θέλετε αυτοί οι άνθρωποι να αισθάνονται ότι είναι σε ένα κράτος το οποίο διακυβερνά ευνόμως τη μοίρα των παιδιών της;

Και σας ρωτάω: γιατί παραβιάζετε το νόμο; Γιατί δεν τους καλείτε να κάνουν πράξεις συμβιβασμού; Ούτε αυτό κάνατε.

Το πιο σπουδαίο είναι το εξής: Τους χρωστάτε 44 εκατομμύρια ευρώ περίπου, ήτοι απώλειες εσόδων από την αιτία αυτή οι οποίες ανέρχονται στα 308 εκατομμύρια ευρώ μέχρι σήμερα γι' αυτές τις ευπαθείς ομάδες. Και είναι και γύρω στα 100 εκατομμύρια ευρώ -έχει γίνει θέμα σε αυτήν τη Βουλή- για τα χρήματα που τους οφείλετε από τη μεταφορά των μαθητών.

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

Θα ήθελα λίγο χρόνο ακόμη, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Έχετε ένα λεπτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

Τα είχαμε συζητήσει αυτά και είχατε πει, «θα τα δώσουμε, θα κάνουμε, θα ράνουμε». Τίποτα δεν κάνατε.

Καταθέτω για τα Πρακτικά και το νόμο, τον οποίον βεβαίως είστε υποχρεωμένος να γνωρίζετε, αλλά και το έγγραφο που σας ανέφερα προηγουμένως. Καταθέτω και το νόμο σχετικά με το θέμα της Ημαθίας, που αφορά τον κύριο Υπουργό.

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

Κύριε Υπουργέ, έχουμε και κάτι τελευταίο, για το οποίο αγωνίζεται η κ. Γιαταγάνη και θέλω να της κάνω το χατίρι να το αναφέρω. Πρόκειται για την ΥΑΣΒΕ και την τροπολογία υπ' αριθμ. 830. Για ποιο λόγο θέλετε να καταργηθεί η ΥΑΣΒΕ; Απασχολούνται εκεί είκοσι έξι άτομα, τα οποία έχουν εξειδικευμένες γνώσεις. Τα στέλνουμε στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ενώ ήταν για τη βόρειο Ελλάδα. Γιατί δεν λαμβάνετε μέριμνα γι' αυτούς τους ανθρώπους και τους στερείτε όχι μόνον τη ζωή αλλά και τη δυνατότητα -επειδή έχουν απόλυτα εξειδικευμένες γνώσεις- να βοηθούν τους συνανθρώπους τους, τους «συγκοινωνούς» τους σε αυτήν την κοινωνία, η οποία όσο περνάει τα χρόνια θα γίνεται χειρότερη με αυτού του είδους τα νομοθετήματα;

Καταψηφίζουμε, για τον λόγο που σας αποδείξαμε, αυτό το νομοσχέδιο το οποίο φέρατε, διότι δεν είναι μόνο έκνομο, δεν παραβιάζει μόνο την ελληνική δικαιοσύνη, αλλά είναι ύποπτο, διότι έχει κατασκευαστεί με την έννοια που κατασκευάστηκε και το άρθρο 86 του Συντάγματος, το οποίο αυτό και αν εξευτελίζει ευθέως την προσωπικότητα του Έλληνα πολίτη.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τελειώνετε παρακαλώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δηλαδή, επειδή σκεφτόμαστε εμείς οι Υπουργοί και Υφυπουργοί να κάνουμε κομπίνες και εγκλήματα οικονομικού ενδιαφέροντος σε βαθμό κακουργήματος, φτιάχνουμε το άρθρο 86 του Συντάγματος, έτσι ώστε να παραγράφονται σε τρία χρόνια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Εντάξει, ευχαριστούμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Έτσι είναι και αυτός ο νόμος. Και σας το καταγγέλλω. Προηγουμένως, δε, έχω να σας πω το εξής:...

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Μα, τελειώνετε σας παρακαλώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε, μισό λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τι μισό λεπτό;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Αυτό επιδέχεται μηνυτήριες αναφορές. Θα το γνωστοποιήσουμε αυτό.

Κύριε Πρόεδρε, να πω και κάτι άλλο, το οποίο είναι σημαντικό. Εάν αυτοί οι άνθρωποι, τους οποίους εκθέτετε και προσβάλλετε, οι οποίοι λένε ότι είναι ιδιοκτήτοι οι σταθμοί στα ΚΤΕΛ, ανήκουν στα ΚΤΕΛ, και δεν σας επιτρέψουν να κάνει η ΡΑΕΜ χρήση των ιδιοκτησιών τους, έχετε σκεφτεί τι θα γίνει; Θα σηκώσετε τα χέρια ψηλά για άλλη μια φορά!

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Μα το λέει ο νόμος. Διαβάστε το νόμο.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Εδώ, δεν υπάρχει μαντίλι για να κλάψετε, θα φτιάξετε σταθμούς;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Αν έχετε την καλοσύνη, κύριοι συνάδελφοι, να γίνουν έξω οι υπόλοιπες συζητήσεις.

Τον λόγο έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Μαρία Γιαννακάκη.

ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αναφορικά με την πολιτική επικαιρότητα, νομίζω ότι είναι λάθος να λέγεται ότι η δημοκρατία στην Ελλάδα κινδυνεύει. Η δημοκρατία στην Ελλάδα δεν κινδυνεύει, γιατί είναι βαθιά ριζωμένη και την ασπάζεται, την αγκαλιάζει η συντριπτική πλειονότητα του ελληνικού λαού. Και αυτό το απέδειξαν περίτρανα χθες οι αντιφασιστικές διαδηλώσεις στην Αθήνα και σε άλλες πόλεις στην Ελλάδα και με το μέγεθος τους αλλά και με τον παλμό τους.

Η μόνη απάντηση που μπορεί να δοθεί σε τέτοια ναζιστικά και φασιστικά μορφώματα, όπως είναι η Χρυσή Αυγή, είναι περισσότερη δημοκρατία, ενίσχυση της αξιοπιστίας του πολιτικού συστήματος και περιχαράκωση των θεσμών.

Η απάντηση στη Χρυσή Αυγή μπορεί να είναι μόνο πολιτική και όχι διοικητική. Πρέπει να συγκροτηθεί ένα πολιτικό μέτωπο αντιμετώπισης αυτού του φαινομένου. Διοικητικές κυρώσεις δεν μπορεί να υπάρχουν, όχι μόνο γιατί το Σύνταγμα και ο συνταγματικός νομοθέτης προνόησε να δημιουργήσει το άρθρο 29 του Συντάγματος που αντικατοπτρίζει το όλο πνεύμα της Μεταπολίτευσης, αλλά γιατί έχουμε δει ότι αυτό σε όσες χώρες της Ευρώπης -στην Ισπανία, στη Μεγάλη Βρετανία- έχει προσπαθήσει να γίνει, ουσιαστικά δεν έχει φέρει αποτελέσματα. Μια αλλαγή ονόματος και μια αλλαγή καταστατικού, που θα μιλάει για την παγκόσμια ειρήνη, μπορεί να τους ξαναφέρει πάλι στο να καταγράφουν στον Άρειο Πάγο.

Όσον αφορά τις ποινικά κολάσιμες πράξεις, η δικαιοσύνη αυτήν τη στιγμή είναι σε εξέλιξη. Πρέπει να περιμένουμε τα αποτελέσματα του έργου τους.

Όσον αφορά τη φήμη που κυκλοφορεί για παραίτηση των Βουλευτών τους και των αναπληρωτών τους, προκειμένου να διεξαχθούν εκ νέου εκλογές σε δεκαπέντε εκλογικές περιφέρειες της χώρας, αυτό από τη μια μεριά θα δείξει για μια ακόμη φορά τη στάση τους απέναντι στο Σύνταγμα και τους δημοκρατικούς θεσμούς, αλλά από την άλλη ίσως να είναι και μια χρυσή ευκαιρία προκειμένου ο ελληνικός λαός, αυτός που παρασύρθηκε και τους εμπιστευόταν -και που, όπως έχω ξαναπεί σ' αυτήν την Αίθουσα, δεν έχει πια καμμία δικαιολογία να τους στείλει εκεί που πραγματικά τους αξίζει, δηλαδή, στο σκουπιδοτενεκέ της ιστορίας.

Όσον αφορά τη συνάντηση που έγινε χθες το βράδυ στον Άρειο Πάγο με αφορμή ένα κείμενο που είδε το φως της δημοσιότητας, νομίζω ότι έγινε για να διερευνηθούν πιθανές ποινικές ευθύνες που προκύπτουν από αυτό και ποινικά κολάσιμες πράξεις κι όχι για το πολιτικό του μέρος. Διότι αν κάποιος μπει στον κόπο να το διαβάσει, βλέπει ότι δεν πρόκειται για ένα κείμενο εφέδρων, αλλά κυρίως για ένα κείμενο φαιδρών! Ούτε ιδεολογικό στίγμα είχε -επιχειρήματα που το ένα αντέκρουε το άλλο- ούτε και προτάσεις.

Όσον αφορά το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, πραγματικά πρόκειται για μια προσπάθεια εναρμόνισης της χώρας και του θεσμικού πλαισίου που ισχύει σήμερα με τον κανονισμό 1370/2007.

Πρέπει, όμως, όπως σημειώσαμε και χθες κι όπως σημείωσε και η εισηγήτρια μας, η κ. Ξηροτύρη, να συνομολογήσουμε κάποια πράγματα.

Πρώτον, υπάρχουν πολύ συγκεκριμένα άρθρα της ιδρυτικής συνθήκης, όπως το άρθρο 295 που μιλάει για την αρχή της ουδετερότητας στο ιδιοκτησιακό καθεστώς, το άρθρο 16 που προνοεί την ελευθερία των κρατών να ορίζουν τις υπηρεσίες γενικού συμφέροντος και το άρθρο 5 που ορίζει και επεξηγεί την αρχή της αναλογικότητας και της επικουρικότητας, το οποίο, όπως εξηγήσαμε κι εσχές αναλυτικά, θεωρούμε ότι σε πολύ συγκεκριμένα άρθρα του παρόντος νομοσχεδίου παραβιάζεται.

Θα σταθώ σε πολύ συγκεκριμένα σημεία, όπως για παράδειγμα στο θέμα του ορισμού. Δεν μας δόθηκαν εχέγγυα ούτε επεξηγήσεις για το τι σημαίνει «ελάχιστες απαιτήσεις». Κι αυτό από την πλευρά της Δημοκρατικής Αριστεράς δεν είναι μια νομαλιστική εμμονή, γιατί αυτό το πρόβλημα το αναδεικνύει και η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής. Πρέπει να οριστεί το πλαίσιο της αναφοράς. Οι προσφορές θα πρέπει εκτός από συμφέροντες οικονομικά να είναι και συμφέροντες κοινωνικά.

Πρέπει να περιγράψουμε με πολύ μεγάλη ακρίβεια το πλαίσιο

πάνω στο οποίο θα κατατίθενται οι προσφορές.

Έγινε πάρα πολύς λόγος για τις ρυθμιστικές αρχές και πρέπει να ξαναπούμε ορισμένα πράγματα. Ένα επιχείρημα, το επιχείρημα δηλαδή αυτών που λένε ότι δεν χρειάζονται οι ρυθμιστικές αρχές και δεν πρέπει να υπάρχουν ρυθμιστικές αρχές, είναι ότι δεν έχουν λαϊκή νομιμοποίηση. Αυτό δεν ισχύει. Το Σύνταγμα προνοεί για τη δημιουργία ανεξάρτητων διοικητικών αρχών και το γνωρίζουμε όλοι σ' αυτήν την Αίθουσα ότι το Σύνταγμα είναι η υπέρτατη εκδήλωση της βούλησης του λαού.

Από και πέρα, λοιπόν, σαφώς οι ρυθμιστικές αρχές δεν είναι ακριβώς ό,τι είναι, για παράδειγμα, ο Συνήγορος του Πολίτη, αλλά με διασταλτική ερμηνεία προνοούνται από το Σύνταγμα. Αλλά μη βάζετε τις ρυθμιστικές αρχές να κάνουν πράγματα τα οποία δεν είναι δουλειά τους. Για παράδειγμα, ο καθ' ύλην αρμόδιος να ασχοληθεί με αυτά τα θέματα, όπως ορίζει το άρθρο 102 για την τοπική αυτοδιοίκηση, δηλαδή όταν τα θέματα είναι τοπικά, είναι η αυτοδιοίκηση. Όπως, όμως, και οι ρυθμίσεις του «Καλλικράτη», δεν καταλαβαίνω για ποιο λόγο και το πλαίσιο αλλά και τον έλεγχο θα τον κάνει η ρυθμιστική αρχή. Αυτά πρέπει να μένουν σε ανθρώπους οι οποίοι έχουν την ειδική επιστημονική γνώση και τη διοικητική εμπειρία και οι οποίοι κυρίως ελέγχονται και αυτοί είναι οι υπηρεσίες της Περιφέρειας και οι υπηρεσίες του Υπουργείου.

Επίσης, για τις ευπαθείς ομάδες, βέβαια, έγινε μία τροποποίηση η οποία μας ικανοποιεί.

Για τις τροπολογίες τώρα. Θα επαναλάβω ότι πραγματικά ο τρόπος που νομοθετούμε είναι απαράδεκτος. Υποτίθεται ότι είχαμε συνομολογήσει όλοι πριν από δεκαπέντε μήνες ότι αυτό το πράγμα δεν μπορεί να γίνεται. Όταν σε νομοθετήματα τα οποία ήδη είναι μεγάλη σε έκταση, έρχονται και προστίθενται πάρα πολλές τροπολογίες, οι οποίες και άσχετες με το περιεχόμενο είναι, αλλά και πάρα πολύ μεγάλες σε έκταση, που πολλές από αυτές θα μπορούσαν να αποτελέσουν ένα ξεχωριστό νομοσχέδιο, αν πραγματικά θέλαμε να κάνουμε μια ουσιαστική δουλειά με μελέτη, προτάσεις και ανταλλαγή απόψεων, ερχόμαστε, λοιπόν, τώρα να τις δούμε και να νομοθετήσουμε. Αυτό είναι απαράδεκτο. Πρέπει κάποια στιγμή να σταματήσει και το Προεδρείο πρέπει εδώ να πάρει μια θέση.

Στέκομαι σε δύο τροπολογίες, στην τροπολογία που αφορά στη συγχώνευση των εταιρειών «ΘΕΜΙΣ», ΔΕΠΑΝΟΜ και ΟΣΚ στην καινούργια δομή υπό την ονομασία «ΚΤΗΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.» και πραγματικά εμείς αδυνατούμε να καταλάβουμε και δεν δόθηκαν και από τον αρμόδιο Υπουργό απαντήσεις. Ίσως χθες θα έπρεπε να ρωτήσουμε τον κ. Αθανασίου -αλλά εξαντλήθηκε η συζήτηση στο άρθρο 6 της τροπολογίας που τελικά αποσύρθηκε, όσον αφορά στις μετοχές των ναυτιλιακών εταιρειών για ποιο λόγο η εταιρεία «ΘΕΜΙΣ» παραμένει μέχρι το 2015. Τι έχει να ελέγξει και -επιτρέψτε μου- τι έχει να καλύψει; Γιατί η «ΘΕΜΙΣ» είναι μια εταιρεία που, για να το πω κομπιά, έχει κάποιους σκελετούς στην ντουλάπα της και οι Βουλευτές της Δημοκρατικής Αριστεράς έχουν επανειλημμένα καταθέσει ερωτήσεις. Για ποιο λόγο μπορεί να γίνει αυτό; Δηλαδή, να υπήρχε μια παράταση για τη ΔΕΠΑΝΟΜ που ασχολείται με τα συγκεκριμένα θέματα που ασχολείται, να μπορέσουμε να το καταλάβουμε. Εδώ δεν δόθηκε καμμία εξήγηση.

Και, τέλος, όσον αφορά στην τροπολογία για τη μεταφορά υπηρεσιών που αφορούν στη σεισμική προστασία, νομίζουμε ότι εδώ πρέπει να υπάρχει ένα πολύ συγκεκριμένο σχέδιο, ένα σχέδιο από την αρχή ως το τέλος που όχι μόνο να καλύπτει τις εργασίες που μέχρι τώρα έκαναν οι υπηρεσίες, οι οποίες μεταφέρονται, αλλά και μάλιστα να τις επεκτείνει, γιατί μιλάμε για την Ελλάδα, για μια χώρα η οποία είναι κατ' εξοχήν σεισμογενής. Πρέπει να εξασφαλιστεί με τον πιο αυστηρό και ακέραιο τρόπο η μεταφορά όλου του εξειδικευμένου προσωπικού και η μοριοδότησή του.

Τέλος, πρέπει να διατηρηθεί η Γενική Διεύθυνση Σεισμικού Σχεδιασμού, έτσι ώστε να μην υπάρξει καμμία αποξήλωση, παρά αντίθετα να υπάρξει ενδυνάμωση της υπηρεσίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργκιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Χρυσής Αυγής κ. Κασιδιάρης.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ: Οφείλω να κάνω μία παραίνεση και να δώσω μία απάντηση στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας, ο οποίος οφείλει να είναι πολύ προσεκτικός όταν κάνει δημόσιες δηλώσεις, όπως αυτή που είχε κάνει τη Δευτέρα 16 Σεπτεμβρίου στον τηλεοπτικό σταθμό «ΜΕΓΑ», μία ημέρα πριν συμβεί το τραγικό, όσο και σκοτεινό, έγκλημα στο Κερατσίνι. Είχε πει -το διαβάζω- επί λέξει: «Μήπως συλλέγοντας σειρά περιστατικών, δηλαδή εγκληματικών ενεργειών, έχουμε μπροστά μας τη συστηματική δράση μιας εγκληματικής οργάνωσης;» Μία ημέρα μετά συμβαίνει το τραγικό έγκλημα στο Κερατσίνι και την Τετάρτη, μέσω του δημοσιογράφου Κουβαρά, ο κ. Βορίδης λέει στο «STAR» ότι «ακολουθούμε πέντε βήματα για να θέσουμε εκτός πολιτικού παιχνιδιού τη Χρυσή Αυγή». Την προαναγγελθείσα από αυτόν δικαστική έρευνα, η οποία θα καταλήξει -είχε πει- σε ομαδικές προφυλακίσεις Βουλευτών.

Εδώ μιλάμε ξεκάθαρα, όχι μόνο για προσβολή του θεσμού της δικαιοσύνης, αλλά και για βάνουση παρέμβαση της εκτελεστικής εξουσίας στη δικαιοσύνη. Και αυτό, όπως γνωρίζουν όλοι και κυρίως το γνωρίζει ο ελληνικός λαός, είναι και παράνομο, είναι και αντισυνταγματικό.

Μιλούσε προηγουμένως δέκα λεπτά για εκλογές, χωρίς εμείς να έχουμε πει καν τη λέξη «εκλογές». Γιατί το έκανε αυτό; Γιατί φοβάται. Γιατί όποια στιγμή και αν γίνουν εκλογές, η συγκυβέρνησή σας θα καταρρεύσει.

Δεν θα αδειάσουμε εμείς τη γωνιά, κύριε Βορίδη, τα κόμματα της συγκυβέρνησης, που έχουν ξεπουλήσει τη χώρα, θα μας αδειάσουν τη γωνιά μία και καλή.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργκιαννάκης): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ κ. Καραθανασόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Σε μια περίοδο που κλιμακώνεται η αντιλαϊκή επίθεση από μεριάς της συγκυβέρνησης απέναντι στο βιοτικό επίπεδο του λαού με στόχο τη διασφάλιση των συμφερόντων των επιχειρηματικών ομίλων, αποκαλύπτεται ο εγκληματικός χαρακτήρας της ναζιστικής οργάνωσης της Χρυσής Αυγής με τη δολοφονία, η οποία δεν ήταν κεραυνός εν αιθρία, αλλά ήταν συνέχεια μιας σειράς άλλων πράξεων απέναντι στους μετανάστες, απέναντι στους εργαζόμενους, της επίθεσης μια εβδομάδα πριν τη δολοφονική επίθεση απέναντι σε μέλη και στελέχη του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

Όλα αυτά αναδεικνύουν ακριβώς ότι αποτελεί το πλέον συστημικό κόμμα, ότι είναι κόμμα το οποίο εξυπηρετεί τα συμφέροντα αποκλειστικά και μόνο του κεφαλαίου και χρηματοδοτείται από τμήμα του κεφαλαίου. Ταυτόχρονα, βεβαίως, ως παιδί του συστήματος είχε αποθρασυνθεί από την ανοχή που έδειχνε και η Κυβέρνηση -όχι μόνο η σημερινή, αλλά και οι προηγούμενες- απέναντι στις εγκληματικές ενέργειες, τις οποίες έκαναν. Αυτό ακριβώς τους είχε αποθρασύνει. Μάλιστα, επιβεβαιώνεται και παραπάνω ότι είναι παιδί του συστήματος από την τεράστια διασύνδεση η οποία υπάρχει με συγκεκριμένα τμήματα του κρατικού μηχανισμού, όπως τα Σώματα Ασφαλείας και τις Ένοπλες Δυνάμεις.

Από αυτήν την άποψη, εμείς το λέμε καθαρά: Υπάρχει ένα ποινικό πλαίσιο, το οποίο θα μπορούσε να αντιμετωπίσει τις εγκληματικές δραστηριότητες, τα εγκλήματα. Όμως, ταυτόχρονα, η απάντηση στο ναζισμό και στο φασισμό μπορεί να έλθει μόνο με όρους λαϊκού κινήματος και μάλιστα με τέτοιους όρους που να αμφισβητούν την ίδια την ατομία του προβλήματος, που δεν είναι τίποτε άλλο παρά το καπιταλιστικό σύστημα, με όρους γενικότερων ρήξεων και ανατροπών. Τέτοιες ρήξεις και ανατροπές, βεβαίως, θα γίνουν σε μία τέτοια πορεία, η οποία θα απαντά και στη συνεχώς κλιμακούμενη αντιλαϊκή επίθεση από μεριάς της Κυβέρνησης.

Άλλωστε, προετοιμάζεται για το επόμενο διάστημα η κλιμάκωση αυτής της επίθεσης με νέα μέτρα -το σχέδιο κρατικού προϋπολογισμού για το 2014 προετοιμάζεται- με την επιδρομή, για παράδειγμα, στα ακίνητα, τη φοροεπιδρομή και, μάλιστα, στα αγροτεμάχια, διευκολύνοντας ακόμα περισσότερο μέσα από τη φοροπονητική αυτήν πολιτική τη συγκέντρωση της αγροτικής

γης σε λίγα χέρια, τις συνολικότερες ανατροπές μέσα από απολύσεις, διαθεσιμότητα, κινητικότητα συνολικά στο δημόσιο τομέα.

Όλα αυτά έχουν βεβαίως συνοχή, έχουν στόχο, έχουν προσανατολισμό: Από τη μια μεριά, την καπιταλιστική κρίση να την πληρώσουν τα λαϊκά στρώματα και από την άλλη να διασφαλιστεί και να θωρακιστεί η ανταγωνιστικότητα και η κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων.

Σε αυτό, βεβαίως, το πλαίσιο έγινε και η συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης. Δεν είναι αποσπασματική ούτε πρόχειρη. Εντάσσεται στη συνολικότερη πολιτική της απελευθέρωσης των μεταφορών. Είναι μια ευρωπαϊκή πολιτική, της οποίας ήδη τα αποτελέσματα τα έχουμε βιώσει και στη χώρα μας σε μια σειρά από τομείς που απελευθερώνονται συγκεκριμένα. Βεβαίως, δεν έχει σχέση με τις συνθήκες της καπιταλιστικής κρίσης, αλλά αντίθετα έχει σχέση ακριβώς με το πώς θα μπορέσουν τα συσσωρευμένα κεφάλαια, τα οποία υπάρχουν, να επεκταθούν και σε νέους τομείς.

Το αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής απελευθέρωσης και της θωράκισης της ανταγωνιστικότητας, κύριε Υπουργέ, δεν πρόκειται να είναι η ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών. Δεν πρόκειται να υπάρξουν φθηνά εισιτήρια, όπως ισχυριστήκατε, κύριε Υπουργέ. Ίσα-ίσα θα ακριβύνουν τα εισιτήρια. Άλλωστε, δεν υπάρχει κανένας τομέας της οικονομίας στην Ελλάδα, αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που προωθεί την πολιτική της απελευθέρωσης, που οδήγησε σε φθηνότερες παροχές υπηρεσιών. Ακριβιάναν πάντοτε, ακριβώς γιατί πρέπει να διαμορφωθεί ένα τέτοιο πεδίο, ούτως ώστε τα ιδιωτικά κεφάλαια να έχουν συμφέρον να επενδύσουν, για να έχουν κέρδη.

Άρα και στον τομέα της απελευθέρωσης της ηλεκτρικής ενέργειας και στον τομέα των τηλεπικοινωνιών υπήρξαν σημαντικές αυξήσεις, αλλά και στον ίδιο τον τομέα των μεταφορών. Η απελευθέρωση στις ακτοπολικές γραμμές πού οδήγησε; Σε φθηνότερα εισιτήρια; Οδήγησε σε πολύ πιο ακριβά εισιτήρια, σε λιγότερα δρομολόγια και μάλιστα και σε τεράστιες επιδοτήσεις στο όνομα και στη λογική της επιδότησης των άγονων γραμμών.

Μέσα από όλη αυτήν τη διαδικασία, λοιπόν, θέλετε να μπουν και άλλοι παίχτες στο παιχνίδι των οδικών μεταφορών, να μη συνεχίσει απλώς και μόνο να υπάρχει το μονοπώλιο των ιδιωτικών ΚΤΕΛ, βεβαίως έχοντας αυτά πάντοτε την κυρίαρχη θέση.

Όμως, όλη αυτή η κατάσταση, η εξέλιξη θα αναδειχθεί σε βάρος της ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών για φθηνές και ασφαλείς μεταφορές, σε βάρος της ικανοποίησης του συνόλου αυτών των αναγκών, σε βάρος των εργαζόμενων στις οδικές μεταφορές. Ήδη με διατάξεις του νομοσχεδίου, για παράδειγμα, αυξάνονται τα όρια συνταξιοδότησης στα εξήντα εννιά χρόνια για τους οδηγούς των ΚΤΕΛ, των λεωφορείων συνολικά.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΞΕΝΤΑΚΗΣ: Δεν είναι για τους οδηγούς των λεωφορείων, για τα ταξί είναι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Και για τους οδηγούς των λεωφορείων, των επιβατικών μεταφορών συνολικότερα είναι, χωρίς να γίνεται διαχωρισμός. Όμως και πάλι, ακόμα και αν είναι για τα ταξί, επαγγελματίες οδηγοί είναι. Είτε είναι για τα ταξί είτε είναι για ΚΤΕΛ, για λεωφορεία, για υπεραστικά δρομολόγια, μπορεί κανείς να φθάσει μέχρι τα εξήντα εννιά χρόνια; Ούτε μέχρι τα εξήντα πέντε.

Εμείς επιμένουμε ότι το επάγγελμα του οδηγού είναι βαρύ και ανθυγιεινό και πρέπει να υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις και να συνταξιοδοτούνται στα πενήντα πέντε με πλήρη ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματα και όχι στα εξήντα πέντε ή στα εξήντα εννιά. Πενήντα πέντε χρονών όσοι ασκούν βαρύ και ανθυγιεινό επάγγελμα πρέπει να βγαίνουν στη σύνταξη.

Η λογική αυτή θα αποδειχθεί σε βάρος των αυταπασχολούμενων και μικρών ιδιοκτητών, οι οποίοι λειτουργούν και δραστηριοποιούνται στον κλάδο των οδικών μεταφορών.

Έτσι, λοιπόν, εμείς είμαστε καθαροί. Στο πλαίσιο της απελευθέρωσης της αγοράς δεν μπορεί να υπάρξει φιλολαϊκή αντιμετώπιση των κοινωνικών και μεταφορικών αναγκών των λαϊκών στρωμάτων.

Απέναντι στα προβλήματα που θα δημιουργηθούν και στην όξυνση της θέσης που θα υπάρξει, μία είναι η διέξοδος και εμείς

είμαστε σαφείς. Δεν υπάρχουν μεσοβέζικα πράγματα. Και αυτή η διέξοδος είναι ενιαίος κρατικός φορέας συγκοινωνιών, ο οποίος θα αναπτύξει το σύνολο των μορφών των συγκοινωνιών και των αεροπορικών και των ακτοπλοϊκών και των χερσαίων, είτε αυτές είναι οδικές είτε είναι σιδηροδρομικές και μάλιστα με μία λογική συμπληρωματικότητας και όχι ανταγωνιστικότητας. Θα πρέπει να λειτουργούν συμπληρωματικά.

Και η λογική της συμπληρωματικότητας δεν μπορεί να αναπτυχθεί στο καπιταλιστικό σύστημα όπου ζούμε σήμερα, γιατί ακριβώς ο ανταγωνισμός, η απελευθέρωση και η αναρχία είναι χαρακτηριστικά του γνωρίσματος.

Άρα, λοιπόν, υπάρχει ταυτόχρονα και μία τεράστια σπατάλη πόρων στο πλαίσιο των πολλαπλών μορφών που ανταγωνίζονται για το συγκοινωνιακό έργο, μια σπατάλη πόρων η οποία δεν αποβαίνει, όμως, προς όφελος της λαϊκής οικογένειας και των εργαζομένων.

Από αυτήν την άποψη, λοιπόν, εμείς λέμε καθαρά ότι η πρόταση του ΚΚΕ και εξοικονόμηση πόρων θα φέρει και ταυτόχρονα θα αναβαθμίσει πάρα πολύ το επίπεδο ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών στο μέγιστο βαθμό, με φθινό και για ορισμένες κατηγορίες δωρεάν εισιτήριο. Γι' αυτό άλλωστε υποβάλαμε και τη συγκεκριμένη τροπολογία. Θα αναβαθμιστεί η θέση των εργαζομένων. Είναι η μόνη πρόταση η οποία μπορεί να απαλλάξει τους μικροϊδιοκτήτες από τα άγχη και τα τεράστια χρέη που έχουν συσσωρεύσει λόγω του υπερδανεισμού.

Αυτή η πρόταση, βεβαίως, δεν μπορεί να σταθεί σε συνθήκες ανταγωνισμού, απελευθέρωσης της αγοράς, σε συνθήκες κυριαρχίας των μονοπωλιακών ομίλων. Άρα πρέπει να παντρευτεί με έναν αγώνα συνολικότερο, για την κοινωνικοποίηση των μονοπωλίων, για κεντρικό σχεδιασμό της οικονομίας και ταυτόχρονα για αποδέσμευση από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτή η πρόταση, λοιπόν, είναι πρόταση εξουσίας και διεξόδου από την καπιταλιστική κρίση, η οποία είναι προς όφελος του λαού. Διαφορετικά, στο πλαίσιο αυτού του συστήματος, στο πλαίσιο της κυριαρχίας των μονοπωλίων, της συμμετοχής της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν υπάρχει άλλος δρόμος φιλολαϊκός.

Από αυτήν την άποψη, θα ήθελα να θέσω ορισμένα επιμέρους ζητήματα, τα οποία δεν είναι αποσυνδεδεμένα μεταξύ τους.

Κύριε Υπουργέ, θα επανέλθω στο άρθρο 53, για το οποίο είδα ότι είχε ιδιαίτερη «έξαψη» ο κ. Βορίδης. Εάν ήταν μία γενική ρύθμιση, θα μπορούσαμε και να συζητήσουμε το «πόσα μέτρα». Αλλά εδώ πρόκειται για μία φωτογραφική ρύθμιση που αφορά το σχέδιο μεταφοράς ενός μόνο σταθμού, του σταθμού των ΚΤΕΛ της Πάτρας, από το σημείο που είναι σήμερα σε ένα άλλο σημείο διπλάσιο.

Τι πρόβλημα υπάρχει με το συγκεκριμένο ζήτημα;

Πρώτον, είναι αντίθετο με το π.δ. 79/2004 που καθορίζει τις προϋποθέσεις για τη χωροθέτηση ενός σταθμού υπεραστικών λεωφορείων. Μάλιστα, το ίδιο το Υπουργείο με προγενέστερη διοίκηση ζήτησε να ανακληθεί η άδεια που έδωσε η Νομαρχία Αχαΐας στο ΚΤΕΛ, γιατί ακριβώς δεν τηρούσε τις προϋποθέσεις του προεδρικού διατάγματος. Σε ερωτήσεις που είχαμε κάνει, ο τότε Υπουργός κ. Ρέππας είχε πει: «καμμία παρέκκλιση από το π.δ. 79/2004».

Δεύτερο ζήτημα, το ίδιο δημοτικό συμβούλιο είχε πάρει απόφαση που απέρριπτε τη συγκεκριμένη χωροθέτηση, γιατί ερχόταν σε αντίθεση με το σχέδιο πόλης. Και με το καινούργιο σχέδιο πόλης που είναι σε εφαρμογή από την 1^η Ιανουαρίου 2011, ακόμη περισσότερο. Δεν υπάρχει καμμία απολύτως δυνατότητα να γίνει στο συγκεκριμένο σημείο σταθμός ΚΤΕΛ. Απαγορεύεται ρητά.

Μάλιστα το ΚΤΕΛ είχε κάνει και μαγαποντιά. Είχε ζητήσει άδεια για σταθμό μέχρι εξακόσιες χιλιάδες, γιατί είναι μικρότερης κατηγορίας, ενώ η κίνηση των επιβατών που έχει σε ετήσια βάση είναι υπερδιπλάσια από τις εξακόσιες χιλιάδες. Μάλιστα η αρχική αίτηση για άδεια –την οποία απέσυρε– ήταν για πρώτη κατηγορία και μετά πήγε στην ενδιάμεση, που δεν θα την έπαιρνε από χέρι.

Για όλα αυτά τώρα τι έρχεστε να κάνετε; Με μία διάταξη φωτογραφική να τα ανατρέψετε και να δώσετε τη συγκεκριμένη άδεια, όταν και άλλος χώρος υπάρχει, ο οποίος είναι και πολύ πιο λειτουργικός, κοντά στο νέο λιμάνι και όχι τώρα που είναι σε

τεράστια απόσταση από το νέο λιμάνι. Δεν καταλαβαίνω, λοιπόν, την επιμονή σας στη συγκεκριμένη διάταξη και το ποια συμφέροντα εξυπηρετείτε. Ή μάλλον καταλαβαίνω ότι εξυπηρετείτε συγκεκριμένα συμφέροντα, τα συμφέροντα των μεγαλομετόχων του ΚΤΕΛ, που επιμένουν σε μία τέτοια παράνομη ενέργεια.

Το δεύτερο επιμέρους ζήτημα που θέτουμε είναι η συγκεκριμένη τροπολογία, με την οποία προχωράτε συνολικά στην αναδιάρθρωση και στην επί της ουσίας υποβάθμιση της Υπηρεσίας Αντισεισμικής Θωράκισης.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι μέσα απ' αυτήν τη διαδικασία θα γίνει πιο αποτελεσματική η υπηρεσία. Πώς θα γίνει αυτό; Με την κατάτμησή της θα γίνει πιο αποτελεσματική, με τη λειτουργία μόνο της κεντρικής υπηρεσίας και με την υπαγωγή των υπόλοιπων τοπικών υπηρεσιών στις αποκεντρωμένες διοικήσεις;

Έτσι θα γίνει πιο αποτελεσματική; Ίσα-ίσα έτσι θα υποβαθμιστεί, θα περιχαρακωθεί ακόμη περισσότερο ο ρόλος της, ένας ρόλος που και τώρα είναι υποβαθμισμένος. Εμείς το λέμε καθαρά. Κι είναι υποβαθμισμένος ο ρόλος ακριβώς γιατί ασχολείται απλά και μόνο με την καταγραφή –γιατί δεν είναι σημαντικός; πολύ σημαντικός είναι– των ζημιών και με τον έλεγχο της πορείας αποκατάστασης, ενώ θα μπορούσε να παίξει έναν τεράστιο, έναν πολύ διαφορετικό ρόλο, όταν μιλάμε για μία σεισμογενή περιοχή, όπως είναι η Ελλάδα. Να είχε να κάνει, δηλαδή, με τη θωράκιση των δημόσιων και των ιδιωτικών κτηρίων, όχι μόνο με την καταγραφή των ζημιών και την αποκατάσταση, αλλά και να συμμετέχει και η ίδια ενεργά στην αποκατάσταση των ζημιών και όχι διάφοροι μηχανικοί και μεγαλοεργολάβοι. Αυτό σημαίνει τεράστια αναβάθμιση του ίδιου του προσωπικού και της διάρθρωσης της υπηρεσίας.

Κι όμως, σήμερα τι θα κάνετε; Θα έχετε απλά ένα εποπτικό όργανο και η καταγραφή, η αποκατάσταση και ο έλεγχος θα περάσει στους ίδιους τους επιχειρηματικούς κατασκευαστικούς ομίλους, που δραστηριοποιούνται στα διάφορα προγράμματα αποκατάστασης ζημιών από σεισμούς.

Και από αυτήν την άποψη, εμείς λέμε ότι είναι μία απαράδεκτη ρύθμιση, η οποία βεβαίως θα συνοδεύεται ταυτόχρονα με απολύσεις ή και με επιδείνωση της θέσης των ήδη υπηρετούντων στη συγκεκριμένη υπηρεσία και στα τοπικά γραφεία. Η λογική της κινητικότητας και της διαθεσιμότητας οδηγεί σε απολύσεις ένα σημαντικό κομμάτι. Δεν διασφαλίζεται τίποτα. Μάλιστα και όσοι θα παραμείνουν μεταφερόμενοι στις περιφερειακές αυτοδιοικήσεις κάτω από χειρότερους εργασιακούς όρους και προϋποθέσεις θα μπορέσουν να λειτουργήσουν.

Από αυτήν την άποψη, εμείς ζητάμε να αποσύρετε τη συγκεκριμένη τροπολογία, κύριε Υπουργέ. Δεν παίρνει μικρομερεμέτια ούτε μπορεί να υπάρξει διασφάλιση των εργαζόμενων. Πρέπει να αποσυρθεί η συγκεκριμένη τροπολογία, όπως επίσης πρέπει να αποσύρετε και το άρθρο 53.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, κύριε Βορίδη.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Έχει ζητήσει τον λόγο ο κ. Βορίδης και εν συνεχεία εσείς.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επειδή από την πλευρά του αγορητή της Χρυσής Αυγής υπήρξε μία παραίτηση, κύριε Πρόεδρε, να είμαι προσεκτικός, θα ήθελα απλώς να διευκρινίσω ότι το ζήτημα δεν είναι να είμαι εγώ προσεκτικός. Στο ζήτημα αυτό, νομίζω, η Κυβέρνηση αλλά και όλοι μας, κύριε Πρόεδρε, είμαστε εξαιρετικά προσεκτικοί. Να πω τι είναι αυτό που προσέξαμε ιδιαίτερα. Νομίζω ότι δεν θα μπορούσε να υπάρξει οποιαδήποτε διαφορετική αντιμετώπιση, από την πλευρά της πολιτείας, από το δρόμο που είχε ακολουθηθεί.

Προσέξαμε, λοιπόν, ιδιαίτερα ότι πράγματι υπάρχουν τριάντα δύο ποινικές δικογραφίες, στις οποίες εμπλέκονται μέλη και Βουλευτές της Χρυσής Αυγής, που φέρονται ότι τέλεσαν διάφορες αξιόποινες πράξεις. Το προσέξαμε αυτό. Επίσης, προσέξαμε ότι η αρμόδια αστυνομική αρχή ενημέρωσε τον Υπουργό για την ύπαρξη αυτών των δικογραφιών.

Διερωτώμαι, κύριε Πρόεδρε, ο Υπουργός τι όφειλε να πράξει; Να το αγνοήσει; Να μην ενεργήσει; Να κάνει τα στραβά μάτια;

Αυτό ήταν που απαιτείται;

Ο Υπουργός έκανε το αυτονόητο. Διαβίβασε το σύνολο αυτών των δικογραφιών προς ποινική αξιολόγηση στην εισαγγελία του Αρείου Πάγου. Και ο εισαγγελέας του Αρείου Πάγου όρισε αρμόδιο αντεισαγγελέα, προκειμένου να διεξαγάγει προκαταρκτική εξέταση, η οποία και διεξάγεται.

Είναι προφανές το αντικείμενο της ερεύνης της προκαταρκτικής εξέτασης. Ερευνάται κατά πόσον εξ αυτών των δικογραφιών προκύπτει συντονισμένη δράση και προκύπτει ότι ενδεχομένως η Χρυσή Αυγή είναι εγκληματική οργάνωση. Αυτό είναι το ερευνητέο.

Η Κυβέρνηση αλλά και η Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας ουδέν έτερον έχει πράξει. Αναμένει με πάρα πολλή προσοχή την κρίση των δικαστικών αρχών.

Αλλά, κύριε Πρόεδρε, δεν έχω κρύψει ότι, σε περίπτωση που υπάρξει απόφαση των δικαστικών αρχών, τότε είναι προφανές ότι υπάρχει ανάγκη το πολιτικό σύστημα να τοποθετηθεί και να ευθυγραμμιστεί απέναντι σε αυτήν την απόφαση. Το τι θα γίνει και πώς θα αποφασίσει η Κυβέρνηση από κει και πέρα να χειριστεί το θέμα είναι κάτι το οποίο θα το δούμε.

Περαιτέρω, επειδή επιχειρήθηκε ένας συσχετισμός γεγονότων, ελπίζω ότι δεν ξεχνά κανείς ποιανού μέλους ήταν ο δράστης της συγκεκριμένης ανθρωποκτονίας. Ούτε και ξεχνά κανείς αυτά τα οποία ακούγονται από τον Τύπο. Αυτήν την ενημέρωση έχω και όχι άλλη, για το με ποιον επικοινωνούσε ο συγκεκριμένος δολοφόνος. Αυτά φαντάζομαι ότι δεν θα επιτρέψουμε κανείς, ακόμα και οι ίδιοι οι ενδιαφερόμενοι να εκτραπούν σε ένα χυδαίο περιθώριο συνωμοσιολογίας, σε ένα χυδαίο πεδίο, στο οποίο προσπαθούν δήθεν να αποστούν κάποιοι και κυρίως οι πράξαντες και οι ηθικοί αυτουργοί της πράξεως από τις δικές τους ευθύνες για μια δολοφονία.

Τέλος, ξεκαθαρίζω για μια ακόμη φορά ότι η θέση της Νέας Δημοκρατίας και η δική μου προσωπικά κατ' επανάληψη έχει εκφραστεί σε σειρά ερωτημάτων που έθεταν το πολιτικό ζήτημα του αν πρέπει για λόγους ιδεολογικοπολιτικούς να τεθεί η Χρυσή Αυγή εκτός νόμου. Έχω απαντήσει κατ' επανάληψη αρνητικά στο ερώτημα αυτό, κύριε Πρόεδρε, και αυτή είναι και η θέση της Νέας Δημοκρατίας. Όχι για ιδεολογικοπολιτικούς λόγους.

Είναι άλλο και τελειώς διάφορο το ζήτημα των εγκληματικών ενεργειών και πράξεων. Αυτό είναι το ερευνητέο και βεβαίως από εκεί θα γεννηθούν περαιτέρω πολιτικά ζητήματα, που η έννομη τάξη μας, το Κοινοβούλιο και η εκτελεστική εξουσία, θα πρέπει να αντιμετωπίσει. Να σχολιάσω δημοσιογραφικές πληροφορίες δεν το έχω κάνει ποτέ, ακόμα και όταν με αφορούν προσωπικά, ακόμα και όταν με προσβάλλουν προσωπικά, δεν θα το κάνω τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, κύριε Κασιδιάρη, έχετε τον λόγο για τέσσερα λεπτά για τη δευτερολογία σας.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ: Λυπάμαι που πρέπει να κάνω άλλη μια παραίτηση στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας. Θα έπρεπε να μελετά τους φακέλους, προτού προσέλθει σε αυτήν την Αίθουσα για να ομιλήσει. Διότι, αυτός ο περίφημος φάκελος του κ. Δένδια με τις τριάντα δύο υποθέσεις δεν αφορά τη Χρυσή Αυγή. Περιέχονται ακόμα και περιπτώσεις επιθέσεων μελών του ΠΑΜΕ στην Αστυνομία, ακόμα και μια περίπτωση μέλους μας που ξυλοκοπήθηκε και έκανε μήνυση!

Μελετήστε καλύτερα, λοιπόν, αγαπητέ, και θα ήθελα να μου απαντήσετε αυτό που ζήτησα εξ αρχής, σχετικά με τη δική σας εξωθεσμική παρέμβαση στη δικαιοσύνη. Διότι, δεν είχαμε απλά προαναγγελία ερεύνης, προτού τελεστεί το έγκλημα. Είχαμε προαναγγελία δίωξης και εν συνεχεία μιλήσατε για το αποτέλεσμα, δηλαδή για μαζικές προφυλακίσεις Βουλευτών. Μήπως επιθυμείτε και να μας τουφεκίσετε;

Η Χρυσή Αυγή είναι εδώ. Η έρευνα θα αποδείξει πως η Χρυσή Αυγή είναι καθαρή σαν διαμάντι. Θα αποδείξει πως μας φοβάστε, διότι είμαστε η μοναδική δύναμη ανατροπής και της κλεπτοκρατίας και του μνημονίου.

Παραεμπιπτόντως, μ' αυτά και μ' αυτά, ξεχάστηκε εντελώς το μνημόνιο. Με τις τηλε-δικές στα δελτία των οκτώ πετύχατε τον αποπροσανατολισμό της κοινής γνώμης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Πριν εισέλθουμε στο στάδιο των δευτερολογιών, έχει ζητήσει τον λόγο για ένα λεπτό ο κ. Καπερνάρος.

Ορίστε, κύριε Καπερνάρο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Σε σχέση με την αφοριστική αποστροφή του αξιότιμου κυρίου Υπουργού, ο οποίος λέει ότι οι συνάδελφοι δεν λένε τι πρέπει να γίνει.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Πότε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Προηγουμένως!

Σας λέμε, λοιπόν, τι πρέπει να γίνει ενδεικτικώς αλλά απαραιτήτως, όσον αφορά το ουσιαστικό, το οποίο θεωρούμε ότι πρέπει εσείς να προτάξετε, γιατί έτσι μπορείτε να καταργήσετε a priori αυτήν την αιτία, η οποία θα δημιουργήσει όχι υπόνοια, αλλά είναι πράξη ενδιαφέροντος, λέει το νομοθέτημα.

Να αντικαταστήσετε στο άρθρο 42 παράγραφος 3 το εξής: «η ρυθμιστική αρχή αποφασίζει τη δημιουργία νέας υπεραστικής γραμμής ελεύθερης επιλογής, προβαίνει στη δημοσιοποίηση της προτεινόμενης γραμμής και στη δημόσια πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος», λέει το νομοθέτημα.

Βγάλετε τη φράση «στη δημοσιοποίηση» -εδώ είναι το ύποπτο- και βάλτε τη φράση «στη διαγωνιστική διαδικασία», με διαγωνισμό και όχι απευθείας πρόσκληση και ανάθεση.

Καταθέτω την υπόδειξη αυτή, το έγγραφο αυτό, για τα Πρακτικά και να τη δώσουμε και στον κύριο Υπουργό.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στις δευτερολογίες. Επειδή από όλους τους ομιλητές κατά τη διάρκεια της συζήτησης των πρωτολογιών επί των άρθρων έγινε σημαντική υπέρβαση, παρακαλώ να περιοριζόμαστε ακριβώς στο χρόνο που προβλέπεται από τον Κανονισμό και είναι για όλους τέσσερα λεπτά.

Ο κύριος Υπουργός έχει τον λόγο.

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

Έχω υποχρέωση να αναφερθώ για λίγο σε αυτά στα οποία όλοι οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι αναφέρθηκαν, στα συνολικότερα πολιτικά ζητήματα που τρέχουν αυτές τις ημέρες, με αφορμή τη δήλωση των εφέδρων στο διαδίκτυο καλώντας τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας και τους Έλληνες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Όχι όλων των εφέδρων, κύριε Υπουργέ, αλλά των Ειδικών Δυνάμεων.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αυτό θέλω να πω. Δεν πιστεύω ότι είναι οι εφέδροι όλων των Ειδικών Δυνάμεων, αλλά θα έλεγα ότι είναι κάποιιοι φαιδροί, οι οποίοι επιχειρούν κάθε τόσο να δημιουργούν προβλήματα. Νομίζω ότι το μόνο που κάνουν είναι να εκτίθενται, εκτός και αν δεν έχουν κίνδυνο να εκτεθούν οι συγκεκριμένοι.

Ωστόσο θα συμφωνήσω ότι θα πρέπει κάθε φορά που δημιουργούνται τέτοια προβλήματα, έστω και αν έχουν το χαρακτήρα της φαιδρότητας, η δικαιοσύνη να κάνει τη δουλειά της, γιατί ορισμένοι θρασυδελιοί πιστεύουν ότι είναι σε θέση να παίζουν με τη δημοκρατική λειτουργία αυτής της χώρας.

Το δεύτερο ζήτημα το οποίο θέλω να θέσω έχει να κάνει με τους μόλινους αποχωρήσαντες από την Αίθουσα. Θέλω να σας πω ότι προσωπικά τους ξέρω, πολύ καλά μάλιστα. Τους γνώρισα σε περιόδους ανύποπτες, όταν δεν μιλούσε κανείς γι' αυτούς.

Θέλω να σας πω ότι αυτό το οποίο έχω συμπεράνει είναι ότι έχουν μια ροπή στη βία, η οποία βία, μάλιστα, δεν είναι η βία που μπορεί κανείς όταν την αντιμετωπίζει να αντιδρά βίαια και ο ίδιος με έναν τρόπο ευθύ, αλλά δυστυχώς είναι βία με δειλία. Ο μαχαιροβγάλτης είναι δειλός, δηλαδή δεν παλεύει. Και η βία φέρνει βία.

Δεν απευθύνομαι στη Χρυσή Αυγή αυτήν τη στιγμή, αλλά απευθύνομαι σε όλους εκείνους τους συμπολίτες μας που νόμισαν ότι μπορούν να ασκούν βία έτσι απλά, χωρίς να υπάρχει

απάντηση. Όπως ξέρετε η βία έχει απάντηση. Και παρασύρθηκαν πάρα πολλοί συμπολίτες μας, στο όνομα του θυμού, της αγανάκτησης, της άρνησης μιας πραγματικότητας.

Υπάρχει και μία άλλη υπόθεση, που είναι απολύτως πολιτική, πέρα από τη δικαστική έρευνα και έξω από αυτήν την υπόθεση, που δεν είναι δικιά μας υπόθεση -συμφωνώ μαζί σας, κύριε Βορίδη- την οποία όφειλαν οι συνάδελφοι που έφυγαν από την Αίθουσα πριν από λίγο -λέγοντάς μας ότι η Χρυσή Αυγή είναι τόσο πολύ δυνατή και απαντώντας στον κ. Βορίδη γιατί τα βάζουν με το σύστημα- να την καταδικάσουν εδώ μέσα. Αν δεν την καταδικάσουν, τότε όχι μόνο θα είναι εκτεθειμένοι απέναντι στο λαό, θα είναι εκτεθειμένοι απέναντι σε εκατοντάδες χιλιάδες νεκρούς που έχει αυτή η χώρα θύματα του ναζισμού, και δεν θα μπορούν να υπάρχουν μέσα σε αυτήν τη χώρα.

Πρέπει, λοιπόν, να καταδικάσουν πρώτα απ' όλα ρητά και κατηγορηματικά τη βία. Είναι πολύ απλό να το κάνουν. Πρέπει να καταδικάσουν τους μαχαιροβγάλτες και όλη αυτήν τη στρατιωτική δομή την οποία φτιάχνουν, να την καταδικάσουν και να την καταργήσουν τώρα. Πρέπει να καταδικάσουν το ναζισμό και το φασισμό με ρητό και κατηγορηματικό τρόπο. Και να πάνε να επισκεφτούν τα Καλάβρυτα και μια σειρά, εκατοντάδες χωριά της χώρας...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Το Δοξάτο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Το Δίστομο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): ...που έχουν καεί από τους Γερμανούς και έχουν χαθεί χιλιάδες ανθρώπινες ζωές, αν διαφεύδουν αυτά τα οποία τους αποδίδουν.

Επίσης, επειδή σύντομα θα έχουμε και άλλα θύματα, σύντομα θα χυθεί κι άλλο αίμα, τους καθιστούμε υπεύθυνους για ό, τι ακολουθήσει.

Επίσης, επειδή ο δειλός δεν μπορεί να προβεί σε ενέργειες γενναίες...

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Ένα λεπτό. Τι εννοείτε; Ξέρετε κάτι; Τι εννοείτε όταν λέτε ότι σύντομα θα έχουμε και άλλα θύματα;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Εννοώ ότι, αν συνεχιστεί αυτή η κατάσταση και συνεχίσουν να προκαλούν διαρκώς, κάποια στιγμή θα έχουμε πάλι ένα παρόμοιο περιστατικό. Θα χυθεί πάλι ανθρώπινο αίμα, αν δεν σταματήσουν αυτά τα επεισόδια. Αυτό εννοώ πάρα πολύ απλά, κυρία Κωνσταντοπούλου.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Τι έννοια έχει το «πολύ σύντομα» που μας είπατε;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Συνεχίστε την ομιλία σας, κύριε Υπουργέ!

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Εννοώ πολύ απλά ότι, αν συνεχιστεί αυτή η κατάσταση, δηλαδή να εμφανίζονται όλοι μαζί, ένοπλοι μαχαιροβγάλτες, σε διάφορες συγκεντρώσεις και να οργανώνουν γιουρούσια, θα έχουμε κι άλλα θύματα. Είναι πάρα πολύ απλό αυτό που λέω. Θα πρέπει να αντιδράσουμε όλοι μαζί, για να τα αποτρέψουμε. Γι' αυτό τούς καλώ να αναλάβουν τις ευθύνες τους.

Μη βλέπετε πάλι θεωρίες συνωμοσίας εδώ και παραμύθια. Σας παρακαλώ πάρα πολύ! Μιλώ πάρα πολύ λογικά.

Τέλος, επαναλαμβάνω και πάλι ότι, αν δεν καταδικάσουν τη βία, τότε σημαίνει ότι έχουν αποφασίσει να δημιουργήσουν μεγάλα προβλήματα στη χώρα. Ελπίζω τελικώς η δικαιοσύνη να προχωρήσει στο καθήκον της, για να αποδείξει, με βάση τα στοιχεία, αυτά που μπορεί να αποδείξει.

Έρχομαι, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σχέδιο νόμου. Και πάλι εδώ στις τοποθετήσεις που άκουσα προηγουμένως έχουμε αντιφάσεις. Από τη μια μεριά κατηγορούμε την Κυβέρνηση ότι θέλει να τα κάνει όλα δικά της, ότι διορίζει τη ΡΑΕΜ και ότι θέλει μέσα από τη ΡΑΕΜ να περνάει αποφάσεις, αλλά από την άλλη μεριά δεν θέλουμε τη ΡΑΕΜ, διότι είναι ανεξάρτητη. Επίσης, άκουσα συνάδελφο να λέει ότι όλο αυτό το πράγμα είναι κομπίνια, ρεμούλα κλπ. και όλους αυτούς τους επιθετικούς προσδιορισμούς. Τότε, γιατί να μην τα κρατήσει ο Υπουργός, αφού θέλουν να είναι ρεμούλα και κομπίνια και τα δίνει σε κάποιον άλλον ενδεχομένως;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Γι' αυτόν τον λόγο! Γιατί...

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κοιτάξτε, οι θεωρίες της συνωμοσίας είναι μια ζημία για τον τόπο. Σας το λέω εκ πείρας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: ... (δεν ακούστηκε)

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ακούστε με, κύριε συνάδελφε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Έτσι λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε συνάδελφε, αν έχετε την καλοσύνη, σας παρακαλώ, αφήστε τον κύριο Υπουργό να συνεχίσει. Υπάρχει ένας Κανονισμός...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Πείτε μου ένα παράδειγμα. Εδώ μιλάμε με επιχειρήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Καπερνάρο, εξελίχσεστε σε μόνιμο διακοψία.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, συνεχίστε επιτέλους!

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Επαναλαμβάνω ότι οι θεωρίες συνωμοσίας έχουν κάνει μεγάλη ζημιά στον τόπο.

Το δεύτερο που θέλω να πω είναι ότι επιχειρείτε πάλι διά της στρεβλώσεως να αποδώσετε χαρακτηρισμούς και να πείτε πράγματα στους φίλους σας ή υποτιθέμενους φίλους σας ή ακροατές σας, διάφορες απόψεις οι οποίες δεν υπάρχουν.

Επαναλαμβάνω, λοιπόν, αυτό που είπα και χθες. Οι άνθρωποι των ΚΤΕΛ είναι επιχειρηματίες και κατόρθωσαν μέσα από αυτό το καθεστώς που υπάρχει να φτιάξουν μια κατάσταση. Όμως, όσον αφορά το ποιος καθορίζει τις τιμές, βεβαίως το κράτος καθορίζει τις τιμές. Ωστόσο, αυτές οι τιμές είναι υψηλές αυτήν τη στιγμή, γιατί δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να αλλάξουμε αυτό το καθεστώς και να έχουμε ανταγωνισμό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: ...το νόμο που καθορίζεται από το κράτος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Καπερνάρο, σας παρακαλώ, μη διακόπτετε. Αφήστε τον ομιλούντα να συνεχίσει. Είναι περασμένη η ώρα και είμαστε όλοι κουρασμένοι. Αφήστε τον κύριο Υπουργό να συνεχίσει.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θα ήθελα να διευκρινίσω στην κ. Ουζουνίδου –νομίζω το έθεσε και ο κ. Παπαδημούλης– ότι το εξηκοστό ένατο έτος δεν αφορά τους οδηγούς λεωφορείων, αλλά τους οδηγούς ταξί. Οι οδηγοί λεωφορείων θα βγαίνουν στη σύνταξη στο εξηκοστό πέμπτο έτος. Διευκρινίζω, λοιπόν, ότι αυτή η διάταξη αφορά τους οδηγούς ταξί.

Τέλος, σε ό,τι αφορά –και αναφέρομαι στον κ. Παπαδημούλη– το ζήτημα της ΕΕΤΤ και το ζήτημα συγχώνευσης της «ΘΕΜΙΔΟΣ», της ΔΕΠΑΝΟΜ και του ΟΣΚ. Κατ' αρχάς, επαναλαμβάνω και πάλι ότι δεν υπάρχει κανένα Σύνταγμα στην Ελλάδα που να ορίζει αυτά τα οποία έγιναν.

Γιατί έγιναν; Ενδεχομένως κάποια στιγμή έγιναν κάποιες ρυθμίσεις, οι οποίες αποδείχθηκαν αναποτελεσματικές.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει ενάμιση χρόνο χωρίς νόμιμη διοίκηση. Το ΕΣΡ έχει δύο χρόνια, αν θυμάμαι καλά. Ο Συνήγορος του Πολίτη έχει δυο χρόνια χωρίς διοίκηση. Αυτή είναι η επιδίωξη του Συντάγματος; Να μην υπάρχουν διοικήσεις στις αρχές, γιατί δεν μπορούν να επιτευχθούν τα 4/5; Μπορούμε έτσι να υπηρεψήσουμε τις ανάγκες της χώρας και της κοινωνίας; Ποιος τους επιβάλλει; Ποιο Σύνταγμα είναι αυτό το οποίο επιβάλλει να έχει 4/5, τη γνώμη έστω των προέδρων, η ΕΕΤΤ, η οποία δεν είναι μια συνταγματική αρχή;

Άρα θα πρέπει να κάνουμε τη δουλειά μας. Για να κάνουμε τη δουλειά μας, πρέπει να υπάρχουν κανόνες και νόμοι, οι οποίοι αφ' ενός να διασφαλίζουν τη διαφάνεια και αφ' ετέρου την αποτελεσματικότητα. Γι' αυτόν το λόγο γίνεται όλη αυτή διαδικασία.

Το αν εισπράχθηκε ή δεν εισπράχθηκε το πρόστιμο της «VODAFONE», αυτό δεν είναι ζήτημα το οποίο μπορώ να απαντήσω εγώ. Προφανώς, υπάρχουν δικαστικές αρχές σε αυτήν τη χώρα, όπου εκκρεμούν αυτά τα ζητήματα και πρέπει να εφαρμοστούν οι αποφάσεις, όταν θα είναι εκτελεστές, χωρίς καμμία, μα καμμία, εξαίρεση.

Να τελειώσω με ένα ζήτημα το οποίο έθεσε ο κ. Παπαδημούλης στην αρχή, ότι αυτήν τη στιγμή κάπου, σε κάποια σκοτεινά δωμάτια, συνωμοτεί ο Υπουργός Οικονομικών και κάποιοι άλλοι Υπουργοί για να πάρουν νέα μέτρα με την τρόικα.

Δεν θα ληφθούν άλλα μέτρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Μη ματαιοπονείτε και μην παριστάνετε τις Κασσάνδρες. Αυτό που οφείλουμε να κάνουμε είναι μια κουβέντα που άκουσα από εσάς τον ίδιο εχθές –νομίζω πολύ ορθή, που είναι και ευχή όλων μας– να έχουμε, δηλαδή, ένα εθνικό σχέδιο όχι απλώς εξόδου από την κρίση, αλλά ένα εθνικό αναπτυξιακό σχέδιο.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Σας ευχαριστούμε πολύ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Θα παρακαλούσα να λάβω τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, κύριε Κακλαμάνη, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, τον λόγο, παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε συνάδελφε, εσείς εξαντλήσατε το χρόνο σας και δευτερολογήσατε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω τον λόγο, επειδή αναφέρθηκε σε κάποιους συναδέλφους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ έχω δώσει τον λόγο στον κ. Κακλαμάνη.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Για δέκα λεπτά, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Θα μιλήσετε μετά, κύριε συνάδελφε.

Εσείς, κύριε Πρόεδρε, πόσο χρόνο θέλετε;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Θα είμαι πολύ σύντομος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, παρακαλώ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δεν θα συζητήσω το νομοσχέδιο, αλλά θα ήθελα να τοποθετηθώ σε ένα θέμα αρχής.

Ο κύριος Υπουργός έχει προβεί, σε μια αθέλητη σύγκυση μεταξύ των προβλεπόμενων από το Σύνταγμα του 2001 Ανεξάρτητων Αρχών, και διαφόρων διοικητικών επιτροπών που δυστυχώς μετά το 2001 οι κυβερνήσεις συνεχίζουν να ονομάζουν ανεξάρτητες αρχές. Οι κατά το Σύνταγμα όμως ανεξάρτητες αρχές έχουν σύνθεση που συγκροτείται όχι με αντιπροσώπους των κομμάτων, αλλά με πρόσωπα ευρύτερης εμπιστοσύνης και κύρους που επιλέγονται από τα 4/5 ή και την ομοφωνία των μελών της Διασκέψεως των Προέδρων.

Μέλη της Διάσκεψης δεν είναι μόνο οι Πρόεδροι ή οι εκπρόσωποι των κομμάτων. Είναι και οι Αντιπρόεδροι του Σώματος που δεν συμμετέχουν ως εκπρόσωποι των κομμάτων στα οποία ανήκουν, αλλά ως μέλη του Προεδρείου. Είναι επίσης οι πρόεδροι των Διαρκών Επιτροπών της Βουλής, που επίσης δεν συμμετέχουν ως εκπρόσωποι των κομμάτων στα οποία ανήκουν, αλλά ο καθένας ως εκπρόσωπος της αντίστοιχης Κοινοβουλευτικής Επιτροπής. Επίσης, μετέχουν ο Πρόεδρος και οι πρώην Πρόεδροι της Βουλής.

Αυτά που λέω με αφορούν προσωπικά, γιατί κάποιος ανώνυμος Βουλευτής που μάλλον δεν θα ανήκει στο ΠΑΣΟΚ με αφορμή την άρνησή μου να ψηφίσω τον προτεινόμενο από τα κόμματα ως πρόεδρο του Εθνικού Συμβουλίου του Κράτους είπε στους κοινοβουλευτικούς συντάκτες ότι ο Κακλαμάνης δεν εκφράζει το ΠΑΣΟΚ, εκφράζει μόνον τον εαυτό του. Ναι, στη Διάσκεψη των Προέδρων εκφράζω τον εαυτό μου όπως οφείλει και κάθε άλλο μέλος της

Επίσης, αν δεν θέλουμε αυτό το Σώμα να το μεταβάλουμε σε ένα κακέκτυπο της καταργηθείσας ΕΦΕΕ, όπου ένας από κάθε σπουδαστική παράταξη κατέθετε την άποψή του και στοιχίζονταν όλοι σε αυτήν την άποψη, τότε να σεβαστούμε –αυτό που λέει το Σύνταγμα– ο Βουλευτής να έχει ελευθερία «γνώμης και ψήφου κατά συνείδησιν».

Άλλο, λοιπόν, είναι κύριε Πρόεδρε, οι διάφορες διοικητικές επιτροπές που νομοθετεί η κάθε κυβέρνηση, η κάθε Υπουργός και τις «βαφτίζουν» κακώς –εγώ πάντοτε διαμαρτύρομαι, αλλά ο σχετικός νόμος περνάει– ανεξάρτητες αρχές και άλλα οι πέντε

πραγματικά ανεξάρτητες αρχές που προβλέπει το Σύνταγμα.

Οι διάφορες επιτροπές, οι οποίες είναι καθαρά διοικητικές, δεν έχουν καμμία προστασία αυτοτελούς λειτουργίας. Η θητεία τους οποιαδήποτε στιγμή, με αντίστοιχη απόφαση του Υπουργού ή του Υπουργικού Συμβουλίου, μπορεί να διακόπτεται, να διαλύονται. Δεν είναι οι ανεξάρτητες αρχές που κατοχυρώνει το Σύνταγμα. Δεν σημαίνει ότι οι κατά περίπτωση διοικητικές επιτροπές δεν είναι αξιόλογες. Δεν το θίγω αυτό.

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

Επίσης, υπάρχει ένα θέμα που έχει να κάνει με την ίδια τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Όταν το Κοινοτικό Δίκαιο ομιλεί για ρυθμιστικές αρχές, αγορών που απελευθερώνονται, εκεί προφανώς συγκροτούνται αυτές οι αρχές, κύριε Υπουργέ, κατά τρόπο που να είναι πραγματικά ανεξάρτητες.

Εάν, δηλαδή, όπως νομοθετείτε για την επιτροπή αυτού του νομοσχεδίου το Υπουργικό Συμβούλιο ορίσει αύριο –δεν έχετε φέρει τέτοια διάταξη, ρώτησα και δεν είδα τροπολογία- και τη σύνθεση της Επιτροπής Ελέγχου Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών, αυτή δεν θα είναι ανεξάρτητη. Θα σας θυμίσω τον τότε πρόεδρο του ΟΤΕ, που ζήτησε στην Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων μία «φιλικότερη» προς τον ΟΤΕ Επιτροπή Ελέγχου Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών γιατί με τη σύνθεση που είχε, εφαρμόζοντας τους κανόνες της ελευθερίας στην αγορά των τηλεπικοινωνιών, έβαζε περιορισμούς και στον ΟΤΕ.

Κατά συνέπεια, η Επιτροπή Ελέγχου Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών, που συνδέεται με το μεγάλο ζήτημα της ψηφιακής τηλεόρασης, ζήτημα για το οποίο έγινε η ασχημία, να καταργηθεί δηλαδή ο ν. 1730/87 «Ενιαίος Φορέας της ΕΡΤ Α.Ε.» –είχα την τιμή ως Υπουργός να τον εισηγηθώ στη Βουλή. Είμαστε τώρα επί τρεις μήνες χωρίς δημόσια τηλεόραση, η μόνη χώρα σε ολόκληρη την Ευρώπη, με όλα αυτά που συμβαίνουν και ο ελληνικός λαός να αναμένει να ενημερωθεί από το «μαγαζί» του οποιουδήποτε επιχειρηματία. Αυτός ξεχνάει τι σημαίνει μέτρο, αρκεί να έχει τηλεθέαση. Έτσι δίνονται αυτές τις μέρες επιχειρήματα σε αυτούς που υποτίθεται ότι όλοι επιθυμούν να αντιμετωπιστεί η έγκνομη δραστηριότητά τους.

Κύριε Πρόεδρε, αυτές είναι οι αλήθειες και κάποτε πρέπει να τις δούμε.

Εγώ παρακαλώ τον κύριο Υπουργό. Αυτό που ισχύει τώρα για την επιτροπή αυτή, δεν είναι «τα 4/5 της Διασκέψεως». Είναι «απλή πλειοψηφία». Από εκεί και πέρα, αντί μιας απόφασης Υπουργικού Συμβουλίου, εγώ προτιμώ ανοιχτή διαδικασία στη

Διάσκεψη των Προέδρων, όπως έγινε προχθές γι' αυτόν που προορίζετο, προερχόμενος από την ΕΥΠ, να τεθεί επικεφαλής στο Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο, με έργο «την αντικειμενική ενημέρωση», «τον πολιτισμό μας» κ.ο.κ., ένας πρώην εισαγγελικός λειτουργός, ο οποίος επί ένα χρόνο «σκέπασε» το μεγάλο σκάνδαλο των υποκλοπών.

Αυτά είναι ζητήματα αρχής, κύριε Πρόεδρε. Δεν μπορούμε να τα περνάμε έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Να συντομεύουμε, κύριε Πρόεδρε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Παρακαλώ τον κύριο Υπουργό ως προς τα εξής: Αύριο μπορεί να έλθει μία επιτροπή που θα ασχοληθεί με την προκήρυξη και στη συνέχεια με τις άδειες παρόχου δικτύου ψηφιακής τηλεόρασης. Αυτή η Επιτροπή μπορεί να συγκροτηθεί είτε στα υπόγεια του Μαξίμου είτε στο επίπεδο των Αρχηγών των κομμάτων ή των αντιπροσώπων τους, όπως συμβαίνει σε πολλές επιλογές προσώπων. Αυτά μάς γυρίζουν πολύ πίσω. Γι' αυτό και στην επιτροπή των ΔΕΚΟ καταψηφίζω όποιον εγώ κρίνω ότι η υπόδειξή του είναι προϊόν συναλλαγών και δεν είναι κατάλληλος για τη συγκεκριμένη θέση.

Όσο θα βρίσκομαι εγώ εδώ μέσα, θα λειτουργώ όπως λέει το Σύνταγμα, κατά συνείδηση, και ας συνεχίσουν απ' όλες τις πλευρές να βαράνε. Σιγά!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τον λόγο έχει ο Υφυπουργός κ. Κεγκέρογλου, για να κάνει μία παρέμβαση σε μία τροπολογία.

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

Είχα πει στην τοποθέτησή μου ότι θα καταθέσουμε νομοτεχνικές βελτιώσεις, για τις οποίες δεν είχε ολοκληρωθεί η διαδικασία που απαιτείται. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε και θα τις καταθέσω. Αφορούν στην τροπολογία για το «Βοήθεια στο Σπίτι».

Επειδή δεν θα ξαναπάρω τον λόγο, θα ήθελα να ευχαριστήσω όσους έχουν τοποθετηθεί μέχρι τώρα και όσους θα τοποθετηθούν από δω και πέρα θετικά προς την πρωτοβουλία για τη συνέχιση και την αναβάθμιση του προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι», παρ' ότι σε πολλά ζητήματα, λόγω διαδικαστικών ή άλλων θεμάτων, ισχύει η ρήση του αείμνηστου Κύρκου: «Μας αγαπάνε, αλλά δεν μας ψηφίζουν.».

Σας ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου καταθέτει τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

<<

Νομοτεχνικές Βελτιώσεις επί της τροπ. με γεν.αρ. 828 και ειδ. 6

828

14/09/2013

1. Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου Δ του άρθρου 5 της τροπολογίας με γενικό αριθμό 828 και ειδ. 6 μετά τη λέξη «Επιτροπή» προστίθεται η φράση «είναι άμισθη και».

2. Στην παράγραφο ΣΤ του άρθρου 5 της τροπολογίας με γενικό αριθμό 828 και ειδ. 6 μετά την περίπτωση γ ως έχει προστίθεται περίπτωση ως ακολούθως: δ) από πόρους της ειδικής εισφοράς ασφαλισμένων που θεσμοθετήθηκε με το άρθρο 138 του Ν.4052/2012 για τη χρηματοδότηση του Προγράμματος Κατ'οίκον φροντίδα Συνταξιούχων, ύψους έως 5 εκ.ευρώ, εφόσον υπάρχει διαθέσιμο υπόλοιπο από τη χρηματοδότηση των δικαιούχων του Προγράμματος Κατ'οίκον φροντίδα συνταξιούχων που εξυπηρετούνται από άλλους παρόχους.

3α. Η περίπτωση β της παραγράφου 3 του άρθρου 9 του ν.4109/2013 (ΦΕΚ 16 Α') αντικαθίσταται ως εξής: «β) Τα τρία Ν.Π.Δ.Δ., που υπάγονται στην «Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας», ήτοι το «Κέντρο Αποθεραπείας και Αποκατάστασης Παιδιών με αναπηρία Θεσσαλονίκης (Κ.Α.Α.Π.) - ο Άγιος Δημήτριος», το «Θεραπευτήριο Χρονίων Παθήσεων - Ο Άγιος Παντελεήμων Θεσσαλονίκης» (Θ.Χ.Π.), το «Κέντρο Αποθεραπείας και Αποκατάστασης Ατόμων με Αναπηρία Σερρών (Κ.Α.Α.Α.)», συγχωνεύονται και συνιστούν νέο Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ». Το «ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ» αποτελείται από τρεις αποκεντρωμένες υπηρεσίες (παραρτήματα) με την ονομασία «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΑΠΟΘΕΡΑΠΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΙΔΙΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ», «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΡΟΝΙΩΝ ΠΑΘΗΣΕΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - Ο ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ» και «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΑΠΟΘΕΡΑΠΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΣΕΡΡΩΝ». Η έδρα του «Κέντρου Κοινωνικής Πρόνοιας Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας» είναι ο Δήμος Θεσσαλονίκης.»

3β. Στην παρ. 3 του άρθρου 9 του ν.4109/2013 (ΦΕΚ Α' 16) προστίθεται περίπτωση ιγ ως εξής: «ιγ) Το «Κέντρο Παιδικής Μέρμνας Αρρένων - Παπάφειο Θεσσαλονίκης» παραμένει αυτοτελές νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.»

Ο Υπουργός Εργασίας
Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας


ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

>>)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ να διανεμηθεί στους συναδέλφους το έγγραφο.

Τον λόγο έχει ο κ. Παπαδημούλης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συνεχίζεται αυτή η αντικοινοβουλευτική πρακτική. Οι αλλαγές που μόλις μας είπε ότι κάνει ο κ. Υπουργός δεν είναι δυνατόν να αξιολογηθούν από μας στο «παρά ένα» της ψήφισης. Αυτή είναι μία συνεχόμενη τακτική «σχοινί-κορδόνι».

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Παρά τον Κανονισμό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, πολύ θα θέλαμε να σας πιστέψουμε ότι δεν ετοιμάζετε νέο μνημόνιο και νέα μέτρα, αλλά δυστυχώς βοούν τα γεγονότα. Πρώτα απ' όλα, οι δανειστές σας διαψεύδουν και λένε ότι, για να καλυφθεί το χρηματοδοτικό κενό, προφανώς θα συνοδεύεται από νέο μνημόνιο. Μπορεί να μην το λέτε έτσι και να βρείτε μία άλλη λέξη, αλλά η ουσία θα παραμείνει.

Δεύτερον, διαβάζουμε τα ρεπορτάζ. Η τρόικα είναι εδώ και ζητάει πράγματα.

Τρίτον, εξηγήστε μου το εξής. Οι νέες μειώσεις στις συντάξεις και τα εφάπαξ που έχει προαναγγείλει ο κ. Βρούτσης, είναι νέο μέτρο ή θα μας πείτε ότι, επειδή είναι σε μία παράγραφο του νόμου του 2011, είναι παλιό; Για τον πολίτη είναι νέο μέτρο; Τα 25 ευρώ που θα πληρώνει για να πάει στο δημόσιο νοσοκομείο είναι νέο μέτρο; Οι νέες απολύσεις που ετοιμάζετε, έντεκα χιλιάδες στο σύνολο, είναι νέο μέτρο; Ας μην παίζουμε με τις λέξεις.

Επειδή διαφωνούμε μ' αυτήν την πολιτική, λέμε ότι πρέπει να τη συζητάμε εδώ και όχι να μας έρχεστε κάθε φορά με το επιχείρημα ότι, για να πάρουμε τη δόση, πρέπει να πάρουμε κι άλλα μέτρα.

Επιπλέον, δεν σας πιστεύουμε, γιατί επανειλημμένα οι εκπρόσωποι της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, πότε χώρια και πότε μαζί, έρχονται εδώ και, παρ' ότι έχουν διαψεύσει ότι θα λάβουν νέα μέτρα, παίρνουν κι άλλα μέτρα, μονόπλευρα, άδικα, αναποτελεσματικά, αδιέξοδα.

Έρχομαι στο θέμα της Χρυσής Αυγής. Όποτε έρχονται εδώ – γιατί σπανίως είναι παρόντες τις τελευταίες μέρες- παριστάνουν την αντισυστημική δύναμη, εναντίον του μνημονίου, εναντίον του κατεστημένου, ενώ όλοι ξέρουμε πια ότι λειτουργούν ως σιδηροροχιά του πιο βρώμικου κομματιού του συστήματος. Ζητώ να ανοίξει αυτός ο φάκελος της οικονομικής χρηματοδότησης της Χρυσής Αυγής, γιατί δεν μπορώ να φανταστώ δυνάμεις δήθεν αντισυστημικές που τους χρηματοδοτούν εφοπλιστές και άλλοι επιχειρηματίες.

Επίσης, εκτός από νεοναζί είναι και θρασύδειλοι και ψεύτες. Σας θυμίζω τι λέγαμε τις πρώτες ώρες μετά από αυτό το δολοφονικό χτύπημα με το μαχαίρι: πρώτον, ότι δεν έχουν καμμία σχέση –και ο Ρουπακιάς είναι σαρξ εκ της σαρκός τους- και δεύτερον, ότι ο καυγάς έγινε δήθεν για το ποδόσφαιρο. Ντροπή!

Σημειώνω ότι ο αποχωρήσας Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Χρυσής Αυγής μάζεψε εμμέσως πλην σαφέστατα τους λεονταρισούς περί ομαδικής παραίτησης, γιατί τρέμουν, κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, ότι η κάλη, όποτε και αν στηθεί, είτε είναι γενική –όπως λέμε εμείς- είτε είναι επαναληπτική σε κάποιες περιφέρειες, θα είναι δημοψήφισμα σαρωτικό εναντίον του ναζισμού και εναντίον του μνημονίου.

Έρχομαι στις παρατηρήσεις του κ. Χρυσοχοΐδη, αυτές τις οποίες έκανε στη δευτερολογία του. Πάει πολύ για τις δικές σας κυβερνητικές ευθύνες -για τα χάλια με τα οποία λειτουργεί η Επιτροπή Ανταγωνισμού, για τα χάλια με τα οποία δεν λειτουργεί το ΕΣΡ- να εγκαίρως ή εμμέσως και το Σύνταγμα.

Κάνετε ένα κήρυγμα εναντίον της αναζήτησης ευρύτερων συναινέσεων και χρεώνετε αναποτελεσματικότητα σε ρυθμίσεις που εσείς –ΠΑΣΟΚ και Νέα Δημοκρατία- εισαγάγατε στο Σύνταγμα, γιατί θέλετε τον ασφυκτικό έλεγχο. Και σε αυτό ένα μέρος από την κριτική που ανέπτυξε και ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής είναι απολύτως σαφές.

Κύριε Υπουργέ, μιλήσατε πάρα πολλή ώρα. Αποφύγατε να μου πείτε, όμως, για τα δύο χρόνια –και παραπάνω- παράτασης για τη «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ», που έχει πολλούς σκελετούς στα ντουλάπια της, με σκανδαλώδεις εκτελέσεις έργων και ανοιχτές υποθέσεις.

Επίσης, θα ήθελα να μου πείτε κάτι, έστω ένα συγγνώμη, για την πολιτική του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας επί δεκαετίες στο θέμα των σιδηροδρόμων, με ακριβές συμβάσεις, με κακοδιοίκηση, με σκάνδαλα, με αγορά ηλεκτροκίνητων αμαξοστοιχιών χρόνια πριν υπάρξει ηλεκτρικό δίκτυο κ.λπ..

Έχετε μια τάση να κουνάτε το δάχτυλο προς την Αξιωματική Αντιπολίτευση, αλλά να ξέρετε ότι ο ελληνικός λαός δεν έχει μνήμη λωτοφάγου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσα να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Καπερνάρο, έχετε δευτερολογήσει. Ωστόσο, θα σας δώσω τον λόγο για δύο λεπτά, να πείτε αυτό που θέλετε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Βεβαίως δεν θα αναφερθώ σε αυτά που είπε ο κ. Κακλαμάνης, γιατί, από ό,τι κατάλαβα, τα περισσότερα με τα οποία ασχολήθηκε ήταν εκτός θέματος και αφορούσαν το Εθνικό Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο.

Κύριε Υπουργέ, σας προκάλεσα ως προς το εξής: Εάν δεν είναι αυτό μια περίπτωση για να προκληθούν πράξεις διαφθοράς και ρεμούλας, τότε τι είναι; Να μου πείτε αυτήν τη Ρυθμιστική Ανεξάρτητη Αρχή Επιβατικών Μεταφορών πού τη βρήκατε. Υπάρχει κάποιο παράδειγμα στην Ευρωζώνη;

Μιλήσατε για Ευρώπη και πλούσιες χώρες. Έχετε να πείτε κάποιο παράδειγμα, ότι αυτό το χαρακτηριστικό είναι από την τάδε χώρα της Ευρωζώνης, η οποία δημιουργήθηκε και έχει αυτά τα σπουδαία αποτελέσματα και ως εκ τούτου το κάνουμε και εμείς; Σας προκαλώ να με διαψεύσετε. Σας προκαλώ! Και απαιτούμε από εσάς να μας πείτε: «Έχουμε αυτό το υπόδειγμα, αυτό το επιτυχημένο μοντέλο και το κάναμε και στην Ελλάδα».

Υπάρχει τέτοιο; Όχι. Η Βουλγαρία έχει φτιάξει. Θέλετε να μιμηθείτε τη Βουλγαρία; Να το πείτε καθαρά. Μην έρχεστε εδώ με υπαινιγμούς, διότι εμείς δεν μασάμε τα λόγια μας. Δεν ήρθαμε εδώ για να κάνουμε φιγούρα. Ήρθαμε για να κάνουμε αυτό που απαιτεί το Σύνταγμα και οι νόμοι στους οποίους ορκιστήκαμε.

Ένα δεύτερο θα ήθελα να πω. Σας υποδείξαμε τι να κάνετε, αν δεν είναι πράξη ρεμούλας και διαφθοράς. Ο διεφθαρμένος, υπό την ηγεσία του οποίου υπήρξατε υπουργός, είπε «κυβερνώ μια διεφθαρμένη χώρα». Από εσάς βγήκε η λέξη «διαφθορά» και «διεφθαρμένη» και συγκεκριμένα από έναν άνθρωπο ο οποίος εμπίπτει στο 210 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, αν θέλετε την άποψή μου και την κρίση μου.

Ερχόμαστε, λοιπόν, και λέμε: Αν δεν είναι πράξη ρεμούλας και διαφθοράς, γιατί δεν το αλλάζετε; Και, αφού μιλάτε για ανταγωνισμό, γιατί δεν κάνετε διαγωνισμό; Τότε θα πούμε ότι πράγματι είναι εντός του νομίμου, εντός του ηθικού, εντός του δικαίου και ότι έχετε δίκιο. Όμως πώς θα το πούμε αυτό όταν αρνείστε να μας πείτε για ποιο λόγο φτιάχνετε τη ΡΑΕΜ, όταν δεν υπάρχει άλλο προηγούμενο στην Ευρωζώνη και όταν ξέρετε τι υποκρύπτεται πίσω απ' αυτά;

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστώ πολύ.

Θα δώσω τώρα τον λόγο σε όσους εκ των κυρίων εισηγητών ή ειδικών αγορητών επιθυμούν να λάβουν τον λόγο.

Κύριε Υπουργέ, θέλετε τον λόγο;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ, απαντήστε συντόμως. Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, οφείλω να απαντήσω, γιατί τέθηκαν ορισμένα ερωτήματα.

Το πρώτο ερώτημα αφορά στη «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ» και για ποιο λόγο δίνεται παράταση δύο χρόνων. Αυτός ήταν και ένας από τους λόγους καθυστέρησης της συγχώνευσης. Υπάρχει ένα διαρκές αίτημα της ηγεσίας του Υπουργείου Δικαιοσύνης να υπάρξει μια μεταβατική περίοδος αυτόνομης λειτουργίας της

«ΘΕΜΙΔΑΣ», διότι υπάρχουν κυρίως τα ζητήματα που έχουν σχέση με τη συντήρηση των φυλακών. Το θέμα της συντήρησης των φυλακών είναι ένα τεράστιο θέμα.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Μα, τους δίνετε δύο χρόνια παρατάση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρία συνάδελφε, παρακαλώ πάρα πολύ, μη διακόπτετε.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Προκύπτουν καθημερινά ζητήματα ασφάλειας των φυλακών, τα οποία πιστεύουν ότι δεν θα μπορούν να αντιμετωπιστούν αν δεν υπάρξει αυτό το μεταβατικό διάστημα.

Δεύτερον, σε ό,τι αφορά στις ανεξάρτητες αρχές το Σύνταγμα είναι σαφές. Αυτό που λέω είναι ότι το Σύνταγμα μας, δεν προβλέπει και δεν θέλει κωλυσιεργίες και αναποτελεσματικότητα. Το σημερινό σύστημα οδηγεί σε κωλυσιεργίες και αναποτελεσματικότητα, με αποτέλεσμα να έχουμε όλες αυτές τις εκκρεμότητες για πάρα πολλά χρόνια και να μη λειτουργεί η χώρα και η δημοκρατία.

Τρίτον, σε ό,τι αφορά στο ζήτημα που έθεσε ο κ. Καπερνάρος, θα ήθελα να πω το εξής. Μιλάμε για τις ελεύθερες γραμμές, κύριε Καπερνάρο, και οι ελεύθερες γραμμές είναι αυτές στις οποίες μπορούν να μπουν όλοι. Άρα πού είναι η διαφθορά και πού είναι η ρεμούλα και πού, εν πάση περιπτώσει, βλέπετε εσείς...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Γιατί δεν κάνετε διαγωνισμό;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ακούστε. Δεν υπάρχει καμμία ρεμούλα και καμμία διαφθορά. Υπάρχουν γραμμές στις οποίες γίνεται διαγωνισμός, υπάρχουν γραμμές άγονες και υπάρχουν και ελεύθερες γραμμές, όπου μπαίνει ο καθένας. Πού είναι η ρεμούλα, λοιπόν; Επιτέλους!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάθε φορά που εφαρμόζουμε ένα νόμο ή ένα θεσμό, αυτός δοκιμάζεται στη ζωή. Θα δούμε, λοιπόν, πώς θα πάει αυτή η υπόθεση. Σημασία έχει ότι η πρόθεση είναι μία: η διαφάνεια και η αποτελεσματικότητα. Αυτό επιχειρεί να κάνει το νομοσχέδιο που ψηφίζουμε σήμερα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Θα δώσω τώρα το λόγο σε όσους εκ των κυρίων εισηγητών, ειδικών αγορητών και ομιλητών θα τον ζητήσουν και κλείνουμε.

Κύριε Σενετάκη, έχετε το λόγο για τέσσερα λεπτά. Όμως αυστηρά για τέσσερα λεπτά όλοι. Να τηρούμε, παρακαλώ, το πρόγραμμα.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μετά από έξι μέρες συζητήσεων, δύο εδώ στο Τμήμα και τεσσάρων στην επιτροπή, θα ήθελα να κάνω και εγώ κάποια σχόλια γι' αυτά που έχουν ακουστεί και για το νομοσχέδιο.

Θα μείνω και εγώ στην άποψη του εκπροσώπου, ότι πραγματικά η στάση και η κριτική του ΣΥΡΙΖΑ δεν συνάδει με την απόφαση να αρνείται επί της αρχής το νομοσχέδιο. Είναι λογικό όμως ο ΣΥΡΙΖΑ σ' αυτό το νομοσχέδιο να διακατέχεται από μια σύγχυση, γιατί είναι ένα νομοσχέδιο που ρυθμίζει ιδιωτικά θέματα με ιδιωτικά και όχι, ως συνήθως, δημόσια με ιδιωτικά, που του δίνει βάση για να έχει πολλά πεδία κριτικής.

Μπορώ να πω ότι γίνεται και το ανάποδο. Εδώ έρχεται το κράτος να ρυθμίζει μία ιδιωτική αγορά και κατά κάποιον τρόπο να την «καπελώσει», με την καλή έννοια, για να τη βελτιώσει.

Είναι λογικό, λοιπόν, ο ΣΥΡΙΖΑ να διακατέχεται από μία σύγχυση, η οποία τον οδηγεί να κάνει κριτική -κυρίως αν ακούσετε τους ομιλητές, θα το διαπιστώσετε- για τον ΟΣΕ, που είναι ξεκάθαρο ότι οδεύει προς ιδιωτικές συμβάσεις. Γι' αυτό και εκεί μπορεί να μιλήσει άνετα, συγκρίνοντας μάλιστα τα τρένα της Αγγλίας με τα δικά μας και λέγοντας ότι εκεί αυτό το παράδειγμα απέτυχε, λες και εμείς εδώ έχουμε ένα επιτυχημένο παράδειγμα και δεν πρέπει να κάνουμε τίποτα.

Σχετικά με τη ΡΑΕΜ, πάλι δεν καταλαβαίνω την κριτική, -το είπε και ο κύριος Υπουργός- διότι, αν ακούσατε τις τοποθετήσεις όλων, κατηγορούν για ανεπάρκεια το σύστημα, την Κυβέρνηση, το κράτος, τις διευθύνσεις. Μίλησε η συντοπίτισσά μας, η κ. Διακάκη, για τον ΝΟΑΚ που καταντάει να είναι το «γεφύρι της

Άρτας». Και αναρωτιέμαι: Αυτό το «γεφύρι της Άρτας» δεν γίνεται από διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών, που εσείς λέτε να πάει τώρα αντί για τη ρυθμιστική αρχή;

Έχουμε, δηλαδή, μία κατάσταση όπου ο Υπουργός ουσιαστικά διώχνει αρμοδιότητες από πάνω του, ένας Υπουργός μιας Κυβέρνησης την οποία την κατηγορείτε διαρκώς. Πάμε να δημιουργήσουμε ένα πιο ανεξάρτητο σχήμα, το οποίο ευελπιστούμε να έχει μία συνέχεια -γιατί μη μου πείτε ότι εσείς αντιλαμβάνεστε ότι το κράτος έχει συνέχεια με κάθε αλλαγή Υπουργού-, ένα σταθερό πλαίσιο, μία μονιμότητα, μία συνέχεια των αποφάσεων και εσείς αυτό το κατηγορείτε.

Εν πάση περιπτώσει, όπως είπε και ο κύριος Υπουργός -και αυτή είναι η δουλειά μας εδώ πέρα, από αυτό θα κριθούμε και όχι από τα λόγια και από τα κείμενα μόνο των νόμων, αλλά και από το πώς υλοποιούνται, διότι αυτό που πρέπει πια να αλλάξει στη χώρα είναι το να κρινόμαστε και να ψηφίζόμαστε γι' αυτό που κάνουμε και όχι γι' αυτό που λέμε-, εδώ είμαστε για να δούμε τι ανθρώπους θα βάλουμε μέσα, πόσο πολύ μάς ενδιαφέρει να πετύχει αυτό το εγχείρημα και από τη λειτουργία του εγχειρήματος να δούμε αν όντως θα έχουμε ποιοτικότερες και φθηνότερες γραμμές.

Τώρα θα ήθελα να αναφερθώ σχετικά με τις τροπολογίες, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να χαιρετίσω και εγώ την προσπάθεια που κάνει το Υπουργείο Εργασίας και να συγχαρώ και τον κ. Βρούση και τον κ. Κεγκέρογλου για την τροπολογία αυτή, που έρχεται να δώσει συνέχεια στο πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι», ώστε να μην έχουν πάλι προβλήματα οι άνθρωποι, να μένουν απλήρωτοι, να συνεχίζουν χωρίς να ξέρουν τι γίνεται. Δημιουργούνται νέες δομές, γίνεται διευρύνση των δικαιούχων -κάτι που είχε συζητηθεί πολύ όταν είχαν έρθει τα νέα κριτήρια-, προσδιορίζονται οι πόροι από τους οποίους θα παίρνουμε έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η συνέχεια του προγράμματος και μπαίνουν οι βάσεις για τον εκσυγχρονισμό των δομών.

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

Δεν έχω το χρόνο, κύριε Πρόεδρε, να κάνω κάποια σχόλια για το νομοσχέδιο. Γενικά για τις τροπολογίες θα πω ότι εγώ, παρ' ότι είμαι και νέος Βουλευτής, δεν διαφωνώ να έρχονται τροπολογίες στη Βουλή. Όποιος μπορεί να αντιληφθεί τι γίνεται αυτήν τη στιγμή, τι μεταρρυθμίσεις συμβαίνουν και τι τροποποιήσεις στη νομοθεσία πρέπει να γίνονται, κατανοεί ότι υπάρχουν πολλά έκτακτα πράγματα, τα οποία είναι καλό να έρχονται εδώ και να μη μένουν κρυφά. Είναι πολύ καλύτερο, λοιπόν, να έρχονται εδώ, ώστε να τα μαθαίνουμε όλοι. Αυτό που ζητάω είναι να υπάρχει η τεκμηρίωση και η σωστή ενημέρωση από τους Υπουργούς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Κυρία Ουζουνίδου, έχετε τον λόγο επίσης για τέσσερα λεπτά.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κατατέθηκε ένα πολυνομοσχέδιο με εκατόν είκοσι τέσσερα άρθρα συν τέσσερις τροπολογίες από το Υπουργείο, τελευταία στιγμή, βεβαίως, οι οποίες είχαν από δύο έως έξι άρθρα η καθεμία, κι αυτό έπρεπε να γίνει μέσα σε ένα πολύ σύντομο χρονικό διάστημα.

Αυτό το πολυνομοσχέδιο περιέχει ρυθμίσεις για τις υπεραστικές οδικές μεταφορές, την οδική ασφάλεια, θέματα που αφορούν τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, θέματα που αφορούν τις τηλεπικοινωνίες, θέματα που αφορούν εργασιακά, θέματα που αφορούν κοινωνικές δομές, θέματα οικονομικά, ιδιωτικοποιήσεις, που από μόνο του το κάθε ένα από αυτά θα ήταν ένα νομοσχέδιο.

Τελευταία στιγμή πάντοτε, αυτόν τον τελευταίο καιρό, που προσωπικά έχω ζησει το Κοινοβούλιο, πριν ψηφισθεί ένα νομοσχέδιο, στο «παρά πέντε», έρχονται τροπολογίες οι οποίες θα πρέπει να δούμε τι ακριβώς είναι.

Δεν είναι δυνατόν να νομοθετούμε με αυτόν τον τρόπο. Δεν μπορούμε να είμαστε σοβαροί. Παρ' όλα αυτά, εμείς επεξεργαστήκαμε την πρόταση, αυτό το πολυνομοσχέδιο, με πολύ μεγάλη υπευθυνότητα, με ανοικτό μυαλό και θέσαμε πάρα πολλά ερωτήματα, τα οποία δεν απαντήθηκαν.

Ένα δεύτερο θέμα είναι ότι το συγκεκριμένο πολυνομοσχέδιο

έχει μια σειρά από θέματα και ρυθμίζει ζητήματα που αφορούν ιδιωτικοποιήσεις εταιρειών στρατηγικής σημασίας για εμάς, όπως είναι η ΕΥΔΑΠ, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η ΕΥΑΘ. Εμείς στεκόμαστε απέναντι -και το έχουμε πει ξεκάθαρα- σε οποιαδήποτε ιδιωτικοποίηση επιχειρήσεων στρατηγικού χαρακτήρα, οι οποίες είναι εργαλείο για κοινωνικές πολιτικές και που αφορούν κοινωνικά αγαθά.

Τρίτον, ξεκαθαρίσαμε ότι η απελευθέρωση της αγοράς, που οδηγεί στη δημιουργία ολιγοπωλίων και τελικά σε καρτέλ, θα μας βρίσκει πάντα αντίθετους. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο στην πραγματικότητα είμαστε «κατά» επί της αρχής του νομοσχεδίου. Είναι έξω από τη δική μας φιλοσοφία.

Καταθέσαμε κάποιες τροπολογίες, που αφορούν κυρίως τα εργασιακά θέματα. Θα θέλαμε να μας απαντήσετε γιατί δεν τις αποδέχεστε.

Τέταρτον, με δεδομένο ότι οι συγκοινωνίες είναι κοινωνική ανάγκη και το κράτος οφείλει να τις παρέχει καθολικά σε όλους τους πολίτες, ο ΣΥΡΙΖΑ μιλάει για δημόσιο δίκτυο οδικών υπεραστικών μεταφορών υψηλών προδιαγραφών και ταχυτήτων, που θα στηρίζεται στο δημόσιο αλλά και σε συνεταιριστικές μορφές.

Ως κύριο και κατ' εξοχήν μεταφορικό μέσο θεωρούμε το σιδηρόδρομο για το υπεραστικό έργο. Το είπαμε ξεκάθαρα. Εμείς παίρνουμε τη διεθνή εμπειρία. Έχουμε τη δυνατότητα να μπορούμε να επικοινωνούμε και με τον κόσμο που ασχολείται με αυτά τα θέματα και έχει την κοινωνική ευαισθησία. Είμαστε πλέον σε έναν άλλο δρόμο, έχουμε μια άλλη φιλοσοφία και θεωρούμε ότι δεν υπάρχουν μονόδρομοι του τύπου «ή αυτό ή το άλλο».

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ. κ. Μωραϊτης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα κάνω σύντομα τέσσερις παρατηρήσεις και δύο αναφορές. Οι παρατηρήσεις είναι για το νομοσχέδιο και οι αναφορές για μια τροπολογία που κατατέθηκε και μια νομοτεχνική αλλαγή του Υπουργού.

Πρώτη παρατήρηση. Πιστεύω ότι αναδείχθηκε αυτές τις ημέρες και στην επιτροπή αλλά και στο Τμήμα η ορθότητα της επιλογής του να έρθει αυτή η αλλαγή στο χώρο των μεταφορών πιο γρήγορα και να αφήσουμε πίσω μας τον κακό μας εαυτό. Αν περιμέναμε μέχρι το 2019 και δεν προετοιμαζόμασταν γι' αυτές τις αλλαγές, για άλλη μια φορά θα αναδεικνυόμασταν ως οι ουραγοί, ως οι κουτοπόνηροι της Ευρώπης, ως αυτοί οι οποίοι δεν θέλουμε να αλλάξουμε τίποτα, αλλά να μείνουμε κολλημένοι σε λογικές και πρακτικές του χθες.

Δεύτερη παρατήρηση. Ακούστηκαν τόσα πολλά για τη ΡΑΕΜ. Δεν θέλω και δεν θα σχολιάσω τα περί ρεμούλας, κομπίνας, διαφθοράς, ότι θα έρθουν οι «μεγαλοκαρχαρίες» της Γερμανίας και θα αλώσουν τα πάντα. Είναι ανάξια σχολιασμού όλα αυτά.

Όσον αφορά τη ΡΑΕΜ, εγώ σας θυμίζω, αγαπητοί μου συνάδελφοι, ότι στην πρώτη συνεδρίαση της επιτροπής είχα τις ενστάσεις μου, κατέθεσα τους προβληματισμούς μου, αλλά καταλήγω και λέω ότι μετά από τόσες ημέρες μπαίνει ένα βασικό ερώτημα: Θέλουμε να συνεχισθεί το αλισβερίσι μεταξύ των υπουργικών γραφείων και των διαφόρων ομοσπονδιών ΚΤΕΛ, ΤΑΞΙ και δεν ξέρω τι άλλο ή θέλουμε να επιλέξουμε μια επιτροπή με ένα πλαίσιο αξιών και αρχών, η οποία θα έρθει και θα δει όλα αυτά τα πράγματα;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Δεν έχει εμπιστοσύνη στους Υπουργούς!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε συνάδελφε, επιτέλους καταλάβετε ότι λειτουργούμε βάσει Κανονισμού.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Η ερώτηση, λοιπόν, είναι ξεκάθαρη: Θέλουμε να διατηρήσουμε το πελατειακό κράτος και το αλισβερίσι ή θέλουμε να πάμε μπροστά; Πιστεύω ότι η συγκεκριμένη αρχή αυτό έρχεται και κάνει.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Το ΠΑΣΟΚ τα λέει αυτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Βεβαίως, ναι. Το ΠΑΣΟΚ τα λέει αυτά. Το έχει αποδείξει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε συνάδελφε, παρακαλώ, κάντε τη δουλειά σας. Συνεχίστε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Τρίτη παρατήρηση. Το λέω και εγώ για τρίτη φορά. Μιλάμε για μερική απελευθέρωση.

Γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά -και αυτό το λέω για τους συναδέλφους που φοβούνται ότι τα μεγάλα συμφέροντα από τη Γερμανία ή δεν ξέρω από πού θα έρθουν και θα αλώσουν τα πάντα και λυπάμαι που το λέω και δεν θέλω να ενοχληθεί ο αγαπητός φίλος μου, ο Υπουργός, ότι είναι ένα νομοσχέδιο κομμένο και ραμμένο στα μέτρα αυτών που είναι απ' έξω και λένε «μπράβο». Αυτό το λέω και γι' αυτούς που είναι απέναντι από τα ΚΤΕΛ και λένε ότι τους βάζουμε.

Οι ίδιοι οι εκπρόσωποι των ΚΤΕΛ στην επιτροπή κατά την ακρόαση των φορέων ευχαρίστησαν τους πάντες γι' αυτό το νομοσχέδιο.

Ας μην λέμε πράγματα τα οποία δεν στέκουν. Δεν πρόκειται για καμμία αγορά η οποία θα ανοίξει και θα βάλει τα ιδιωτικά συμφέροντα.

Τέταρτη παρατήρηση. Ο στόχος είναι ένας: φθηνότερες υπηρεσίες. Το λέει το νομοσχέδιο, το υπογράμμισε ο Υπουργός, το υπογραμμίσαμε όλοι. Αν δεν πετύχει το νομοσχέδιο ως προς το να έχουμε από εδώ και πέρα φθηνότερες υπηρεσίες, τότε αποτυγχάνει στο σύνολό του.

Γι' αυτό πιστεύω ότι και το Υπουργείο και τα κόμματα και όλοι εμείς είμαστε εδώ, για να παρακολουθούμε το τι νομοθετούμε και για να δούμε την πορεία που θα έχει.

Θα ήθελα να κάνω δύο αναφορές σχετικά με τη νομοτεχνική βελτίωση του κυρίου Υπουργού, η οποία περιλαμβάνει το Ταμείο Αποκατάστασης Σεισμοπλήκτων. Είναι σε θετική κατεύθυνση οι αλλαγές που καταθέσατε, κύριε Υπουργέ, και πιστεύω ότι στέλνουν ένα ξεκάθαρο μήνυμα προς τους εργαζόμενους, που και αυτοί ζουν μέσα σε μια ανασφάλεια, αλλά επίσης στέλνουν και ένα ξεκάθαρο μήνυμα, ότι η πολιτεία δεν παίζει με θεσμούς που σε πάρα πολύ κρίσιμες ώρες προσφέρουν πολύ σημαντικά πράγματα.

Κλείνω με το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι». Αξίζουν συγχαρητήρια στον Υφυπουργό κ. Κεγκέρογλου, ο οποίος σε σύντομο χρονικό διάστημα κατέθεσε αυτήν την τροπολογία και λύνει ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα.

Πιστεύω ότι αποτελεί απάντηση σε αυτούς που κινδυνολογούν. Πάνω απ' όλα, όμως, ερχόμαστε με τη λύση αυτού του προβλήματος να σταθούμε ξανά αρωγοί σε αυτόν που βιώνει την κρίση περισσότερο από τον καθένα, αλλά κυρίως στους εργαζόμενους, που για πάρα πολλούς μήνες μέσα σε ένα πλαίσιο ανασφάλειας περνούσαν πάρα πολύ άσχημα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Αβραμίδη, έχετε τον λόγο για τέσσερα λεπτά.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Είχα ακούσει μετά την ομιλία του Υφυπουργού Εργασίας την κ. Μαρία Διακάκη να λέει το ρητό: «Να σε κάψω Γιάννη, να σε αλείψω λάδι».

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Έχουμε καεί ήδη!

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κάποιοι κήκαν. Μακάρι έστω να υπάρχει λάδι που θα θεραπεύσει το έγκλημα.

Στο χωριό μας, που είναι ποντιακό, έχουμε μια άλλη παροιμία: «Με το λύκο τρώει το πρόβατο και με το νοικοκύρη το κλαίει». Ο νοών νοεΐτω.

Έρχομαι τώρα στις τροπολογίες. Κατ' αρχάς, θέλω να πω ότι τροπολογίες οι οποίες κατατίθενται, με εντελώς ασύνδετα θέματα και όχι με θεματική του συγκεκριμένου Υπουργείου, του συγκεκριμένου τομέα, σε υποχρεώνουν να μπεις στο δίλημμα είτε να τις καταψηφίσεις, ενώ έχουν στοιχεία τα οποία θέλεις να ψηφίσεις, είτε να ψηφίσεις με προβληματισμό.

Όσον αφορά τις δύο τροπολογίες οι οποίες έγιναν δεκτές από τον Υπουργό και οι οποίες έχουν προταθεί από τους Βουλευτές -η μία αφορά τα αυτοκίνητα και συγκεκριμένα τη μόνιμη μεταφορά έδρας στο Δήμο Χερσονήσου και η άλλη την πληρωμή αποζημιώσεων για πρόσθετες αμοιβές- εννοείται ότι θα υποστηρίχθούν.

Πάντως, μας δημιουργεί πρόβλημα το γεγονός ότι, ενώ είναι

πάρα πολύ καλό το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι», καθώς και η «Κατ' Οίκον Κοινωνική Φροντίδα» κι η «Κατ' Οίκον Νοσηλεία», μέχρι την τελευταία στιγμή, στο «πάρα πέντε» έρχονται διορθώσεις, τις οποίες πραγματικά δεν μπορούμε να παρακολουθήσουμε.

Είναι καλό βεβαίως το ότι αποσύρθηκε το άρθρο 6. Αυτό έλειπε, να έμενε το άρθρο 6 στην υπ' αριθμόν 828 τροπολογία!

Όσον αφορά την τροπολογία 829, που είναι μία βελτίωση, μία ρύθμιση κατάργησης της χρήσης του βιβλιαρίου, μεταβολών κατοχής και κυριότητας για τη μεταβίβαση των φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης με μεικτό βάρος μέχρι τέσσερις χιλιάδες κιλά, είναι πολύ θετική και, απ' ό,τι φαίνεται, κάνει μία εξοικονόμηση.

Σχετικά με την τροπολογία 830, δεν θα γίνουμε συνένοχοι στην προσπάθεια ξεπουλήματος της ΕΥΔΑΠ και της ΕΥΔΑΘ, γιατί δεν θα λυθεί κανένα πρόβλημα της χώρας, του λαού ή της κοινωνίας, όση δημόσια περιουσία και αν πουλήσετε, όση προλάβετε να πουλήσετε, όσο θα μείνετε σε αυτήν τη συνένοχη συγκυβέρνηση.

Επίσης, η τροπολογία 831 έχει μία πράξη που είναι αυτονόητη, αλλά προκύπτουν και κάποια ερωτηματικά, παρ' όλο που στο τέλος γίνεται ειδική πρόβλεψη για το πάσης φύσεως προσωπικό που υπηρετεί κατά την ψήφιση του παρόντος νόμου στις τρεις συγχωνευόμενες εταιρείες και το οποίο καθίσταται αυτοδικαίως προσωπικό της νέας εταιρείας στην οποία μεταφέρεται και παρέρχει τις υπηρεσίες του. Δεν σας εμπιστευόμαστε ότι και για το προσωπικό αυτό, το οποίο θα είναι από τις τρεις εταιρείες, τη «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ Α.Ε.», τη «ΔΕΠΑΝΟΜ Α.Ε.» και τον «ΟΣΚ Α.Ε.», δεν θα προχωρήσετε στη συνέχεια και σε κινητικότητα και σε διαθεσιμότητα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει η κ. Ασημίνα Ξηροτύρη –Αικατερινάρη για τέσσερα λεπτά.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Κατ' αρχάς, σχετικά με το θέμα που συζητήσαμε -και το συζητάμε πάρα πολλές φορές- δηλαδή για την εγκληματική δράση των οργανώσεων της Χρυσής Αυγής και όλα αυτά τα τραγικά γεγονότα τα οποία συμβαίνουν, νομίζω ότι καλώς κάνουμε και τα συζητάμε και αφιερώνουμε χρόνο από το κοινοβουλευτικό έργο. Είναι ανάγκη να κάνουμε τις επισημάνσεις μας. Πρέπει να εντείνουμε αυτήν την πολιτική συζήτηση. Παράλληλα, βέβαια, η δικαιοσύνη θα κάνει το έργο της, έργο το οποίο ενδεχομένως καθυστέρησε η πολιτεία να της μεταφέρει και γι' αυτό φτάσαμε εδώ που φτάσαμε.

Εδώ θα ήθελα να προσθέσω -επειδή δεν έχω χρόνο- ότι η συζήτηση αυτή του πολιτικού κόσμου πρέπει να ενταθεί. Η δημοκρατία έχει όλα τα μέσα. Παράλληλα δε με τη συζήτηση που θα κάνουμε στη Βουλή, έπρεπε να γίνει και η συζήτηση των πολιτικών Αρχηγών με τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας. Οι δυνάμεις της δημοκρατίας πρέπει να χρησιμοποιήσουν όλα τα μέσα που έχει η δημοκρατία μας.

Συνεχίζω, λοιπόν, με το σχέδιο νόμου.

Γίνεται πραγματικά μία πολύ μεγάλη συζήτηση. Εγώ, ψηφίζοντας επί της αρχής αυτό το σχέδιο νόμου και έχοντας πάρα πολλές αντιρρήσεις σε διάφορα άρθρα του, τα οποία θα καταψηφίσω, θα ήθελα να πω ότι υπάρχει αυτήν τη στιγμή μία ελευθερία και από τον ευρωπαϊκό κανονισμό και μία ιδιαιτερότητα ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Είτε θα είναι δημόσιο, και για τις δημόσιες υπεραστικές μεταφορές, είτε θα είναι ιδιωτικό. Εδώ τα ΚΤΕΛ στις οδικές υπεραστικές μεταφορές ήταν ιδιωτικά. Το ΚΚΕ θέλει να είναι δημόσιο. Υπάρχει όντως αυτή η ιδιαιτερότητα στο καθεστώς και είναι αποδεκτή κατά κάποιον τρόπο.

Εκείνο στο οποίο όλοι πρέπει να συμφωνήσουμε -και έχουμε υποχρέωση να θωρακίσουμε αυτό το νομοσχέδιο- είναι ότι, επειδή αυτές οι υπηρεσίες είναι κοινωνικό αγαθό, το δημόσιο πρέπει να διαχειρίζεται, να αναθέτει τις υπηρεσίες αυτές, να καθορίζει, ρυθμίζει τις αρχές, τις απαιτήσεις κ.λπ.. Δηλαδή, εδώ ο ανταγωνισμός ο οποίος αναπτύσσεται είναι ελεγχόμενος με όρους και προϋποθέσεις. Διότι πρέπει να παρέχει κοινωνικές

υπηρεσίες, ασφαλείς, φθηνές, άρτιες ποιοτικά και από την άλλη πλευρά να έχει όντως αυτήν την κοινωνική, περιβαλλοντική και αναπτυξιακή περιφερειακή διάσταση σε όλα τα θέματα του μεταφορικού έργου.

Εδώ υπάρχουν ελλείψεις στο νομοσχέδιο. Συμπληρώθηκαν ορισμένα πράγματα, για να μπορούν να προστατευθούν περισσότερες ευπαθείς ομάδες.

Υπάρχει ένα θέμα με τις άγονες γραμμές. Είναι ένα θέμα το οποίο μάς διχάζει. Βεβαίως και πρέπει και ο τελευταίος πολίτης, στο τελευταίο χωριό, να μπορεί να χρησιμοποιεί τις μεταφορές με τον ίδιο τρόπο, αλλά από την άλλη πλευρά υπάρχει το θέμα του κόστους. Εδώ θέματα απευθείας αναθέσεων αποκλειστικής γραμμής, με αποζημίωση κ.λπ., είναι ευαίσθητα σημεία του νομοσχεδίου και οπωσδήποτε θα πρέπει να βελτιωθούν.

Θέλω να πω, λοιπόν, ότι πρέπει και σε αυτήν τη δοκιμαστική περίοδο του νομοσχεδίου να δούμε πάρα πολλές βελτιώσεις.

Εκείνο για το οποίο, όμως, εγώ δεν πήρα απάντηση -και τονίζω ότι πρέπει να γίνει- είναι ότι οι περιφέρειες, τουλάχιστον στο σχεδιαστικό έργο, πρέπει να έχουν καθοριστικό ρόλο. Δεν μου απαντήσατε, κύριε Υπουργέ. Εάν, δηλαδή, η περιφέρεια, με όλη τη δουλειά που θα κάνει, προτείνει αυτόν το σχεδιασμό για την περιφερειακή της ενότητα και η ρυθμιστική αρχή προτείνει κάτι άλλο, τι θα γίνει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία συνάδελφε. Θα απαντήσει ο Υπουργός, προφανώς, μετά.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Εξαντλήθηκε ο χρόνος.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Φεύγω από αυτό το θέμα για να πάω μόνο για λίγο στα θέματα για τις σιδηροδρομικές ρυθμίσεις.

Υπάρχουν διάφορες αντιρρήσεις γι' αυτό. Αυτήν τη στιγμή ιδιωτικοποιούμε την παροχή των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Όσον αφορά, όμως, το διαχειριστή της υποδομής, αφού η υποδομή είναι δημόσια, δημόσιος πρέπει να παραμένει ο διαχειριστής της υποδομής. Τι θέλετε και βάζετε αυτήν την παράγραφο, ότι διαχειριστής της υποδομής θα μπορούν να είναι ακόμη και ιδιωτικές επιχειρήσεις;

Τελειώνω με τις τροπολογίες, λέγοντας ότι για τα θέματα των υπηρεσιών που παρέχουν αντισεισμική προστασία χρειάζεται περισσότερη προσοχή, να είναι οργανωμένο αυτό το πλαίσιο και έστω αυτή η μεταφορά να γίνει με οργανωμένο σχέδιο και με διασφάλιση των υπαλλήλων.

Όσον αφορά τη «ΘΕΜΙΔΑ», κύριε Υπουργέ, δεν απαντήσατε σωστά. Πριν από δύο χρόνια είχε προβλεφθεί η συγχώνευση και δεν έγινε. Και παραμένει τώρα η «ΘΕΜΙΣ», με ένα σωρό κατηγορίες που έχει εις βάρος της να συνεχίζει επί δύο ακόμη χρόνια να είναι ανεξάρτητη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία συνάδελφε.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Σε αυτά τα θέματα δεν μας έχετε απαντήσει και γι' αυτό δεν συμφωνούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε.

Κύριε Μωραϊτή, έχετε τον λόγο για τέσσερα λεπτά.

Ας τηρούμε τον χρόνο, σας παρακαλώ πολύ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας τοποθετήθηκε καθαρά. Είπαμε ότι η συγκυβέρνηση, με το νομοσχέδιο που συζητάμε, υλοποιεί την αντιλαϊκή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θέλει να παραδώσει ολόκληρους τομείς στο μεγάλο κεφάλαιο και πιο συγκεκριμένα στον τομέα των μεταφορών και στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Είναι κομμάτι της αντιλαϊκής πολιτικής, που φορτώνει τα βάρος της καπιταλιστικής οικονομικής κρίσης στις πλάτες των λαϊκών στρωμάτων, για να ενισχυθεί η κερδοφορία του κεφαλαίου.

Θα ήθελα να αναφερθώ σε αυτό που είπε ο κ. Κεγκερόγλου, ότι το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι» θα συνεχιστεί και μετά τις 30-9-2014 και δεν έχει ημερομηνία λήξης.

Κύριε Υπουργέ, αναφέρετε συγκεκριμένα στην τροπολογία ότι

οι δήμοι ή τα νομικά πρόσωπα που θα αποφασίσουν να συνεχίσουν να προσφέρουν υπηρεσίες και πέρα από τις 30-9-2014, με το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι», θα πρέπει μέχρι την 1-6-2014 να το γνωστοποιήσουν.

Σε άλλη παράγραφο λέτε ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης κ.λπ., στις 30-4-2014 θα προσδιοριστούν οι διαδικασίες συντονισμού.

Ακούστε, κύριε Υπουργέ. Εμείς λέμε καθαρά ότι έχει ημερομηνία λήξης. Το λέμε αυτό και θέλουμε να απαντήσετε. Με την τροπολογία επισημοποιείται με τον πιο κατηγορηματικό τρόπο η απόλυση εργαζομένων ορισμένου χρόνου μετά τις 30-9-2014.

Αυτό συνδέεται με το γεγονός ότι μετά την ημερομηνία αυτή, η υπηρεσία θα παρέχεται από τους δήμους ή από τις επιχειρήσεις των δήμων που θα είναι ιδιώτες επιχειρηματίες ή μη κυβερνητικές οργανώσεις ή οι λεγόμενοι «κοινωνικοί συνεταιρισμοί», όπως θα τους ονομάσετε τότε. Οι σημερινοί εργαζόμενοι ορισμένου χρόνου εξασφαλίζονται; Εάν κάποιοι δήμοι αποφασίσουν να μη συνεχίσουν αυτό το πρόγραμμα, τι θα κάνετε;

Αναφέρατε και κάτι άλλο. Μιλήσατε για ένα μικρό ποσό από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους. Δεν θυμάμαι τον αριθμό. Και μιλήσατε και για 5 εκατομμύρια. Λέτε, όμως, εδώ ότι θα υπάρχουν 35 εκατομμύρια από το Ταμείο Αλληλεγγύης Γενεών.

Επομένως εμείς λέμε καθαρά ότι προσπαθείτε να μετακυλήσετε αυτό το πρόγραμμα στις πλάτες των εργαζομένων. Και αυτό θα γίνει. Γι' αυτό και προετοιμάζουμε και αυτούς που θα κάνουν χρήση τους προγράμματος αλλά και τους εργαζόμενους να συντονίσουν τον αγώνα τους, να παλέψουν για αυτό που έλεγα και στην πρωτολογία μου, η υπόθεση, δηλαδή, της κοινωνικής μέριμνας, της προστασίας, να είναι υπόθεση του κράτους.

Εμείς λέμε καθαρά -και για αυτό άλλωστε ψηφίζουμε «ΠΑΡΩΝ» με όλες αυτές τις επιφυλάξεις- ότι, δυστυχώς, αυτό το πρόγραμμα θα έχει ημερομηνία λήξης.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει η κ. Φωτίου για προτασόμενη δευτερολογία.

Έχετε τέσσερα λεπτά, κυρία Φωτίου.

ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, απευθύνετε παραινήσεις στους Βουλευτές της Χρυσής Αυγής να μετανιώσουν ομνύοντας στη βία. Προς τι η έκκληση, κύριε Υπουργέ, σε αυτούς που χαρακτηρίσατε ο ίδιος -το λέω με δικά μου λόγια, αλλά αυτό είπατε- θρασυδελίους και ψεύτες; Για περαιτέρω επίδειξη υποκρισίας και χλεύης προς τη δημοκρατία, ανάλογης με εκείνην που επέδειξαν την επομένη της δολοφονίας του Παύλου Φύσσα, όταν ζήτησαν και εκείνοι να τηρήσει η Βουλή ενός λεπτού σιγή στη μνήμη του;

Είπατε πως γνωρίζετε μερικούς από αυτούς πολύ καλά καθώς και τις μεθόδους τους -δεν έχω αμφιβολία-, αφού υπήρξατε Υπουργός Δημοσίας Τάξης. Ελπίζω να επικοινωνήσετε έστω και τώρα αυτή σας την εμπειρία με τον νυν Υπουργό Δημοσίας Τάξης, τον κ. Δένδια.

Κύριε Υπουργέ, αφού έχουμε μπει στη φάση διαμελισμού του ΟΣΕ και πώλησης μέσω ΤΑΙΠΕΔ, ας πούμε ορισμένα θέματα που κυρίως μπαίνουν στο άρθρο 98, για τα οποία σάς έκανα σχετική ερώτηση στην επιτροπή και μου απαντήσατε ότι δεν γνωρίζατε, αλλά θα μου απαντούσατε την επομένη φορά. Δεν απαντήσατε ούτε την επομένη φορά. Δεν πειράζει, απαντήστε μου τώρα.

Γνωρίζουμε καλά ότι ο ΟΣΕ των πέντε εταιρειών και των πολυέξοδων ΔΣ τους, που εσείς είχατε διορίσει και κατέληξαν με τα χρέη που ακόμα δεν υπολογίσατε -δεν ξέρουμε τι έχει συμβεί- έχει δύο μεγάλες προίκες: το εμπορικό τρένο και τη «ΓΑΙ-ΟΣΕ». Η «ΓΑΙΟΣΕ» αφορά τη μεγάλη περιουσία του ΟΣΕ, τους πολυάριθμους σταθμούς του σε όλη την Ελλάδα, αλλά κυρίως μια τεράστια έκταση πολλών χιλιάδων τετραγωνικών από το σταθμό Λαρίσης μέχρι τον Πειραιά.

Το εμπορικό τρένο, όμως, είναι ο πραγματικός κρυμμένος θησαυρός. Θα ξεκινάει από το Θριάσιο, θα συνδέει την Ευρώπη και όλο τον κόσμο με τα Βαλκάνια και την Ασία. Εδώ ακριβώς είναι το «διαμάντι», το οποίο πάει να ξεπουληθεί εν κρυπτώ.

Οι μνηστήρες είναι πολλοί, και βεβαίως η κυρίαρχος του Πειραιά, «COSCO». Ο σταθμός, όμως, Logistics στο Θριάσιο Πεδίο

καθυστερεί. Οι μελέτες εφαρμογών έχουν προβλήματα. Άρα; Ας αντικαταστήσουμε το πολεοδομικό γραφείο αδειών με τη Βουλή. Σωστά;

Το ξανακάνετε για τα κτήρια του «Mall» στο Μαρούσι.

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

Τελειώνω.

Αυτήν τη φορά υπερβάσεις συντελεστού δόμησης και άλλες υπερβάσεις δημιουργούν ένα σκανδαλώδες πλαίσιο για δημόσια κτήρια. Την άλλη φορά για ιδιωτικού συμφέροντος κτήρια. Σωστά;

Πείτε μου Τι αφορούν οι προμελέτες -αυτό σας ρώτησα στην επιτροπή της Βουλής- που έχετε εγκρίνει; Άρα ξέρετε για ποια κτήρια πρόκειται. Πείτε μου τώρα ποιες είναι αυτές οι μελέτες, γιατί έχω βάσιμες υποψίες ότι πρόκειται για υπερβάσεις καθ' υπόδειξη μελλούμενων αγοραστών στο σταθμό Logistics του Θριασίου Πεδίου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει η κ. Κωνσταντοπούλου για τέσσερα λεπτά.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να αναφερθώ στις τοποθετήσεις που ακούσαμε σε σχέση με όσα απασχολούν και την πολιτική ζωή και την κοινωνία το τελευταίο δεκαήμερο.

Έχει μία σημασία να θυμόμαστε και σε αυτήν εδώ την Αίθουσα ποια υπήρξε και ποιοι συγκρότησαν τη θερμοκοιτίδα του ρατσισμού, του ναζισμού, της ξενοφοβίας, της εγκληματικής συμπεριφοράς στην οποία σήμερα αναφέρονται νίπτοντας τας χείρας τους.

Εγώ προσωπικά δεν μπορώ να ξεχάσω ότι ο κ. Βορίδης, αναφερόμενος στη φωτογραφία του να οπλοφορεί κρατώντας τσεκούρι, μίλησε για ακτιβισμό της Δεξιάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Απουσιάζει ο κ. Βορίδης.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Είναι ευθύνη του το ότι απουσιάζει. Εδώ είναι το Κοινοβούλιο.

Δεν μπορώ να ξεχάσω ότι τοποθετήθηκε με μια ακραία αντιδραστική θέση, δηλαδή την επαναφορά της θανατικής ποινής, σε πρόσφατη τηλεοπτική εκπομπή, ενώ είναι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας.

Δεν μπορώ να ξεχάσω ότι ο κ. Δένδιας αρνείτο ότι βασανίστηκαν οι συμμετέχοντες στην αντιφασιστική μοτοπορεία, εξήγγελλε αγωγές κατά της «GUARDIAN» και φρόντισε να κοπεί η εκπομπή του κ. Αρβανίτη και της κ. Κατσίκη, όταν τόλμησαν να τον θέσουν προ των ευθυνών του.

Και δεν μπορώ να ξεχάσω, βεβαίως, ότι μία εβδομάδα μετά το ρατσιστικό έγκλημα τον Γενάρη του 2013, από την εκπομπή του κ. Πρετεντέρη στο «MEGA», ο κ. Δένδιας εκείνο που επέλεξε να κάνει είναι να πει ότι ο ΣΥΡΙΖΑ είναι κόμμα σε μετάβαση στη νομιμότητα.

Βεβαίως, για να μιλήσω και για τον παρόντα Υπουργό, τον κ. Χρυσόχοϊδη, που ήταν Υπουργός και σε άλλη κυβέρνηση -αυτή η οποία συνέπραξε με τον ΛΑΟΣ- δεν μπορώ να ξεχάσω ότι βασίσατε ολόκληρη την προεκλογική εκστρατεία της άνοιξης του 2012 στη διέγερση ρατσιστικών, ξενοφοβικών και μισαλλόδοξων ενστίκτων στην ελληνική κοινωνία, εισηγούμενος και προωθώντας την πράξη νομοθετικού περιεχομένου για τα κέντρα κράτησης αυτών που ονομάζατε «λαθρομετανάστες».

Αυτά διότι εδώ όλοι κρινόμαστε και δεν μπορεί να αλλάζουμε καπέλο και τοποθέτηση κατά το δοκούν ή κατά το κάθε φορά συμφέρον.

Έρχομαι στην εταιρεία «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ». Να είμαστε συγκεκριμένοι. Εισηγείστε αυτή η εταιρεία, που έχει μετοχικό κεφάλαιο 267.223.000 ευρώ, εκ των οποίων πάνω από μισό εκατομμύριο ανήκει στο Ταμείο Χρηματοδότησης Δικαστικών Κτηρίων, να διοικείται από ένα επταμελές συμβούλιο που θα ορίσετε τέσσερις Υπουργοί, δηλαδή εσείς, ο κ. Αθανασίου, ο κ. Αδωνις Γεωργιάδης και ο κ. Αρβανιτόπουλος. Αυτό εισηγείστε. Να ορίσετε εσείς ποια επτά πρόσωπα θα νέμονται αυτά τα κονδύλια.

Εμείς λέμε ότι δεν σας εμπιστευόμαστε, διότι ο τρόπος με τον

οποίο έχετε λειτουργήσει δεν είναι ενδεικτικός χρηστής διοίκησης. Και το ότι δεν συζητήθηκε αυτή η τροπολογία εδώ και δεν είναι παρών ο κ. Αθανασίου, που έχει κάνει προφανώς εκείνος χειρόγραφες προσθήκες για μετάθεση του χρόνου, είναι ενδεικτικό.

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

Ζητώ ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, και θα ολοκληρώσω.

Επίσης, επειδή εξανέστητε εν σχέση με όσα ζητήθηκε να εξηγήσετε για τον τρόπο με τον οποίο διοικούνται οι δημόσιες επιχειρήσεις, θα ήθελα να πω το εξής. Είναι γνωστό τοις πάσι ότι έχετε τοποθετήσει διαχρονικά τα κομματικά στελέχη σας να διοικούν αυτές τις επιχειρήσεις. Επίσης, πρέπει να δώσετε μια εξήγηση σήμερα που τίθεται το θέμα του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ» και των λοιπών θυγατρικών. Πριν από τρεις μήνες αναθέσατε έργα ύψους 500.000.000 ευρώ -η «ΕΡΓΟΣΕ» το έκανε αυτό- σε κοινοπραξίες στις οποίες συμμετέχει η «ΑΚΤΩΡ» του κ. Μπόμπολα. Από την καταγραφή στη «Διαύγεια» όλων των συμβάσεων που έχει αναθέσει η «ΕΡΓΟΣΕ» διαχρονικά, προκύπτει επίσης ότι κυριαρχεί με δυσθεώρητο ύψος αναθέσεων η συγκεκριμένη εταιρεία, η «ΑΚΤΩΡ».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία συνάδελφε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Δώστε μου χρόνο να πω μια λέξη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Υπερέβητε το χρόνο. Παρακάλεσα να ολοκληρώσετε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Θα την είχα πει, κύριε Πρόεδρε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Εμείς συμφωνούμε να παραταθεί λίγο, είναι αποκαλυπτική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ελάτε να καθίσετε εδώ, να δώσετε τον λόγο όσο θέλετε εσείς. Δεν υπάρχει θέμα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Άμα αξίζει τον κόπο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Εγώ παρακάλεσα να τηρηθεί ο χρόνος.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Εγώ θα καταθέσω στα Πρακτικά την ανάρτηση στο πρόγραμμα «Διαύγεια». Δεν δικαιούστε να αντιδράτε, όταν σας ψέγουμε για κακοδιαχείριση, για αδιαφανή διάθεση υψηλότατων κονδυλίων, την ώρα που πεινά ο λαός και η κοινωνία. Δεν δικαιούστε να κουνάτε το δάκτυλο. Περιμένουμε τις εξηγήσεις σας.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Τελευταία ομιλήτρια είναι η κ. Βαλαβάνη.

Κυρία Βαλαβάνη, έχετε τον λόγο για τέσσερα λεπτά.

ΟΛΓΑ-ΝΑΝΤΙΑ ΒΑΛΑΒΑΝΗ: Μίλησα στην πρωτολογία μου ένα λεπτό λιγότερο και θα ήθελα, αν μπορώ, να το πάρω.

Θα ήθελα να πω προς τον Υπουργό κ. Χρυσόχοϊδη, ο οποίος έλειπε όταν αναφέρθηκα συγκεκριμένα στο θέμα της ιδιοκτησίας των τρένων, ότι κάνει λάθος. Τα τρένα στην Ευρώπη δεν είναι ιδιωτικά. Σε όλες τις μεγάλες χώρες, με εξαίρεση τη Μεγάλη Βρετανία, και πριν από όλα στη Γερμανία, τη Γαλλία και την Ιταλία, είναι δημόσια σε ποσοστό πάνω από 90%.

Θα ήθελα, επίσης, να πω προς τον κ. Σενετάκη ότι το θέμα που έβαλα, ότι οι αγγλικοί σιδηρόδρομοι, που είναι το «μοναδικό μοντέλο» που έχει ιδιωτικοποιήσει τη διαχείριση της υποδομής, είναι οι πιο επικίνδυνοι της Ευρώπης, είναι θέμα στατιστικής. Έχουν τα περισσότερα ατυχήματα από όλους, δεκάδες ατυχήματα με δεκάδες νεκρούς και εκατοντάδες τραυματίες από τότε που έγινε αυτού του είδους η απελευθέρωση. Αυτό το θέμα έβαλα συγκεκριμένα.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Δεν ήσασταν μόνο εσείς.

ΟΛΓΑ-ΝΑΝΤΙΑ ΒΑΛΑΒΑΝΗ: Σε ό,τι αφορά τη στάση μας στην τροπολογία που αφορά τις εταιρείες του νερού, θα ήθελα να αναφερθώ στις βασικές επισημάνσεις της ερώτησης που καταθέσαμε 9 Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ στις 12 Σεπτεμβρίου και δεν έχουμε πάρει ακόμα απάντηση, με θέμα: «Άμεση απόσυρση των

ΕΥΔΑΠ και ΕΥΑΘ από τις ιδιωτικοποιήσεις».

Στην ερώτηση αυτή επισημαίναμε τη δήλωση του Επιτρόπου κ. Μπαρνιέ, ο οποίος δήλωσε επί λέξει ότι «θα προχωρήσει στην απομάκρυνση του νερού από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης» και ότι «το νερό δεν είναι προς ιδιωτικοποίηση», ενώ ο Επίτροπος κ. Ρεν στις 9 Αυγούστου, απαντώντας σε ερώτηση του Ευρωβουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ κ. Χουντή, ανέφερε επί λέξει ότι «η επιτροπή έχει ήδη δηλώσει ότι δεν έχει πολιτική που να υποχρεώνει τα κράτη-μέλη να ιδιωτικοποιούν τις υπηρεσίες ύδρευσης και έχει ήδη ανακοινώσει ότι θα αποσύρει το νερό από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης και θα συνεχίσει να παρακολουθεί από κοντά την κατάσταση σ' αυτόν τον ευαίσθητο τομέα».

Στον αντίποδα αυτής της αλλαγής στάσης η ευρωπαϊκή επιτροπή μέσω της τρόικας έχει επιβάλει και η ελληνική Κυβέρνηση έχει αποδεχθεί την πώληση των δυο μεγαλύτερων δημόσιων επιχειρήσεων ύδρευσης και αποχέτευσης στην Ελλάδα, της ΕΥΔΑΠ και της ΕΥΑΘ, ως μνημονιακό όρο. Μέσα από τη σχετική τροπολογία στο παρόν νομοσχέδιο επιβάλλει την πληρωμή των χρεών του δημοσίου προς τις εταιρείες ύδρευσης, όχι επειδή αυτό οφείλει έτσι και αλλιώς να γίνει, όπως θα έπρεπε να έχει γίνει εδώ και πολύ καιρό, αλλά ως προαπαιτούμενο για την υποδότηση του Οκτωβρίου του 2013, προκειμένου οι εταιρείες να μπορούν να παραδοθούν με προίκα στις δυο μεγάλες πολυεθνικές του νερού -τις γαλλικές πολυεθνικές που ξέρουμε όλοι- σε πλήρη αντίθεση με τις παραπάνω διαβεβαιώσεις τόσο του κ. Μπαρνιέ όσο και του κ. Ρεν.

Αυτό μας βάζει σε έντονες υποψίες, επειδή:

Πρώτον, βρίσκεται σε εξέλιξη το μεγάλο κύμα αποιδιωτικοποίησης και επαναδημοτικοποίησης του νερού, που στην Ευρώπη ξεκίνησε από το Παρίσι και σήμερα βρίσκεται το Βερολίνο στην τελευταία φάση πλήρους επαναδημοτικοποίησης του νερού του.

Δεύτερον, ταυτόχρονα έχουν συγκεντρωθεί πάνω από 1,5 εκατομμύριο υπογραφές Ευρωπαίων πολιτών, με τη σωστή quota που χρειάζεται για κάθε χώρα, από την πρωτοβουλία «right2water», με κεντρικό σύνθημα «το νερό δεν είναι για πούλημα». Οι οποίες υπογραφές, με τη συγκεκριμένη σύνθεση που έχουν, συνιστούν νόμιμο αίτημα για δημοψήφισμα σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το νερό.

Αυτά τα δυο, λοιπόν, μας βάζουν σε υποψίες ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προκειμένου να γλιτώσει ένα δημοψήφισμα που ξέρει ότι θα το χάσει, όπως το έχασε το 2011 η Κυβέρνηση της Ιταλίας και δεν μπορεί τώρα να ιδιωτικοποιήσει το νερό, αναδιπλώνεται και αποσύρει το νερό από την πλατφόρμα των ιδιωτικοποιήσεών της.

Ταυτόχρονα όμως στις χώρες σε καθεστώς μνημονίου, τις οποίες εκβιάζει ασύστολα, το νερό ιδιωτικοποιείται τώρα, σήμερα. Και με τις ρυθμίσεις του παρόντος νομοσχεδίου αυτό θέλουν να εξυπηρετηθεί.

Ζητούμε λοιπόν από την Κυβέρνηση -και με αυτό θέλω να τελειώσω, κύριε Πρόεδρε- να κάνει το αυτονόητο: Να θεωρήσει ότι οι δεσμευτικές δηλώσεις των κυρίων Μπαρνιέ και Ρεν δεσμεύουν και την πολιτική της τρόικας στην Ελλάδα. Επίσης, ζητούμε να αποσύρει από το παρόν νομοσχέδιο την τροπολογία που συμψηφίζει τις οφειλές του δημοσίου προς την ΕΥΔΑΠ και αποπληρώνει τα υπόλοιπα από τον κρατικό προϋπολογισμό, προκειμένου να παραμείνει «προικοδοτημένη», περιμένοντας τις δύο μεγάλες πολυεθνικές, που σήμερα διώχνονται κακήν κακώς από όλες τις χώρες της Ευρώπης.

Το κίνημα για το νερό της Θεσσαλονίκης είναι μια μεγάλη προειδοποίηση για όλους. Ποτέ, εγώ τουλάχιστον, δεν έχω δει όλα αυτά τα χρόνια τόσους πολλούς φορείς, τόσες πολλές συλλογικότητες, ανεξάρτητα από την πολιτική τοποθέτηση αυτών που συμμετέχουν, να δηλώνουν με τέτοια ομοφωνία ότι θα αντιπαλέψουν την υπόθεση ιδιωτικοποίησης του νερού.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για λίγα λεπτά και τελειώνουμε.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, προσπάθησα όλα τα χρόνια που πολιτεύομαι, ιδιαίτερα στον χώρο του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης που υπηρέτησα, να κρατήσω ψηλά την πολιτική μου αξιοπρέπεια, πρώτον, να βάλω μπροστά το καθήκον μου και μετά να προστατεύω και την προσωπική μου αξιοπρέπεια. Για πολλά χρόνια δεν μιλάω, γιατί πιστεύω ότι ο πολιτικός πρέπει να είναι καρτερικός, ο πολιτικός πρέπει να κάνει το καθήκον του, ο πολιτικός πρέπει να εκπληρώνει το χρέος του απέναντι στη χώρα του.

Άκουσα όμως προηγουμένως κάτι στο οποίο δεν μπορώ να μην απαντήσω, παρ' ότι συνήθως δεν απαντώ. Όλα τα χρόνια που έκανα καλά τη δουλειά μου και επειδή εξαρθώσαμε μαζί με ικανούς ανθρώπους την τρομοκρατία στη χώρα και απηλλάγη από μια πληγή, μας έλεγαν πράκτορες των Αμερικανών, από τον χώρο της Αριστεράς και όχι μόνο. Μας έλεγαν συνεργάτες των μυστικών υπηρεσιών.

Τώρα κάνουν αυτοί παρέα με αυτούς. Εγώ δεν πήγαινα ποτέ με αυτούς. Τώρα κάνουν αυτοί παρέα και αυτοί τους επικαλούνται. Ο ΣΥΡΙΖΑ επικαλείται τους Αμερικανούς τώρα, κόντρα στους Γερμανούς.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Πότε έγινε αυτό; Μα τι λέτε!

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Να διαβάσετε τις δηλώσεις του Αρχηγού σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ πάρα πολύ! Αν έχετε την καλοσύνη, μη διακόπτετε τον Υπουργό. Μα, γιατί τον διακόπτετε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Να απαντήσουμε, κύριε Πρόεδρε.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Επειδή με προκαλείτε και δεν θα απαντήσω σε αυτήν την πρόκληση σήμερα, θα σας πω ότι εγώ είμαι θύμα βίας και μάλιστα δολοφονικής βίας. Και είμαι θύμα βίας, γιατί έκανα καλά τη δουλειά μου, γιατί έκανα το καθήκον μου στο ακέραιο και με πολύ δημοκρατικό τρόπο. Και αν βρεθεί κάποιος να μου χρεώσει έστω και μία αντιδημοκρατική πράξη, τότε πραγματικά θα φύγω απ' την πολιτική.

Τρίτον, είτε η κ. Κωνσταντοπούλου προηγουμένως ότι διεγείραμε τα ρατσιστικά αντανάκλαστικά κάποιων. Έτσι είναι. Βγήκε κανείς από εσάς να καταδικάσει -κι από όλους εμάς, τους περισσότερους- για να μην ανδρώνεται η Χρυσή Αυγή, όταν ορδές χιλιάδων δυστυχισμένων ανθρώπων γυρνάνε μες στο κέντρο της Αθήνας -γυρνούσαν, εν πάση περιπτώσει- χωρίς σκοπό και με στόχο να πάνε κάπου αλλού ή να ζήσουν εδώ, με αποτέλεσμα η ζωή των ανθρώπων στο κέντρο και η πόλη να γίνεται κόλαση; Κανείς.

Όταν επιχειρήσαμε να βάλουμε μια τάξη, τότε «προκαλέσαμε τα ρατσιστικά αντανάκλαστικά». Πωιων άραγε; Πωιων προκαλέσαμε τα αντανάκλαστικά; Πηγαίνετε και μιλήστε με ένα σωρό αριστερούς πολίτες, δημοκρατικούς, προοδευτικούς, ανεκτικούς, εδώ στο κέντρο της Αθήνας. Ο Άγιος Παντελεήμονας είναι φαινόμενο ακριβώς αυτής της κακής ανοχής του κράτους τόσα χρόνια, με αποτέλεσμα να θεριέψουν οι μαχαιροβγάλτες και το μίσος.

Αν αυτό θεωρείτε ότι είναι διέγερση ρατσιστικών αντανάκλαστικών, τότε πραγματικά δεν μπορούμε να συνεννοηθούμε. Αν η εγκληματικότητα, η οποία έφτασε στα ύψη από ανθρώπους που για διαφόρους λόγους βρίσκονται εκεί, δυστυχισμένοι, χωρίς καμμία ευθύνη, ανώνυμοι, και το ανέχεται το κράτος, αν αυτό λέγεται ρατσιστικά αντανάκλαστικά, τότε λυπάμαι, δεν μπορούμε να συνεννοηθούμε.

Κοιτάξετε, επαναλαμβάνω ότι προσπάθησα όλα αυτά τα χρόνια να κρατήσω την πολιτική και την προσωπική μου αξιοπρέπεια. Αν χρειαστεί, να ξαναμιλήσουμε γι' αυτά όποτε θέλετε. Επιτέλους, όμως, το τσουβάλιασμα και η προσπάθεια να μας βάλετε όλους σε έναν κουβά, αυτό δεν πρόκειται να περάσει και δεν πρόκειται να το αφήσω εγώ έτσι. Θα σας απαντήσω και με λεπτομέρειες, εάν χρειαστεί και όποτε χρειαστεί, θα είμαι εδώ.

Πριν από δέκα χρόνια εγώ μιλούσα για τη Χρυσή Αυγή. Ένας μιλούσε από την Αριστερά μόνο, ο Παναγιώτης Λαφαζάνης -να είναι καλά!- και κανένας άλλος. Μόνο ένας μιλούσε για τη Χρυσή Αυγή. Και είμαι ο Υπουργός που προφυλάκισε μέσα από τη δικαιοσύνη. Για πρώτη φορά προφυλακίστηκαν άνθρωποι της Χρυσής

Αυγής πριν από πέντε-έξι χρόνια. Είναι παρών εδώ ο πρόεδρος των αστυνομικών εκείνης της εποχής.

Το δεύτερο θέμα που θέλω να θέσω είναι το εξής: Είπατε κάτι το οποίο ελπίζω να σας ξέφυγε και πρέπει να είστε πολύ προσεκτικοί -υποθέτω ότι είστε προσεκτικοί- στις διατυπώσεις σας. Είπατε ότι πριν από τρεις μήνες η εταιρεία «ΑΚΤΩΡ» πήρε ένα έργο. Γιατί μου το λέτε εμένα; Πήγε σε ένα διαγωνισμό και πήρε ένα έργο. Το πήρε με βρώμικο τρόπο; Με αδιαφανή τρόπο; Με παράνομο τρόπο; Πηγαίνετε να το καταγγείλετε. Δεν ήμουν Υπουργός εγώ, αλλά δεν έχει σημασία αυτό. Εάν δηλαδή πήρε η «ΑΚΤΩΡ» ή κάποια άλλη εταιρεία ή μαζί με κάποια άλλη εταιρεία ένα έργο, αυτό σημαίνει ότι έχει γίνει κάποια παρανομία; Αν έχει γίνει, παρακαλώ να το καταγγείλετε εδώ στον Υπουργό, σε μένα δηλαδή συγκεκριμένα, με στοιχεία ή ενδεχομένως στον εισαγγελέα. Γιατί πάτε να δημιουργήσετε εντυπώσεις;

Τέλος, η «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ», κυρία Κωνσταντοπούλου, έχει 5.600 κεφάλαιο. Είναι 5.600, αυτό διαχειρίζεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, τον λόγο παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Δεν έχετε δικαίωμα να τριτολογήσετε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή αναφέρθηκε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Όχι, όχι, δεν έχετε δικαίωμα.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Επί προσωπικού...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Εξηγήστε μου ποιο είναι το προσωπικό.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Ο κ. Χρυσόχοϊδης αναφέρθηκε στην τοποθέτησή μου, διαστρεβλώνοντας το περιεχόμενό της.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Πολιτικά μίλησε ο Υπουργός. Δεν είναι προσωπικό.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Δώστε μου...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Όχι, όχι, παρακαλώ!

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Είστε υποχρεωμένος...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Δεν υπάρχει προσωπικό.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Το λέει ρητά ο Κανονισμός ότι όταν υπάρχει διαστρέβλωση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ωραία, σας έδωσα το λόγο να εξηγήσετε ποιο είναι το προσωπικό. Είπατε αυτό το οποίο είπατε και κατά την άποψη του Προέδρου δεν συνιστά προσωπικό.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Δώστε μου τον λόγο για ένα λεπτό, όπως δικαιούμαι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Όχι, έληξε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, με αυτόν τον τρόπο υποθάλπετε τη διαφθορά και τη διαπλοκή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ να μην γράφονται τα όσα ακούγονται από την κ. Κωνσταντοπούλου.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών - Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις» και θα γίνει η ψήφισή τους χωριστά.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 21 ως έχει;

[illegible]

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (**Χρήστος Μαρκογιαννάκης**): Συνεπώς το άρθρο 49 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 50 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ- ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Παρών.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (**Χρήστος Μαρκογιαννάκης**): Συνεπώς το άρθρο 50 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 51 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Παρών.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (**Χρήστος Μαρκογιαννάκης**): Συνεπώς το άρθρο 51 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 52 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Παρών.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (**Χρήστος Μαρκογιαννάκης**): Συνεπώς το άρθρο 52 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 53 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Παρών.
ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ- ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Παρών.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (**Χρήστος Μαρκογιαννάκης**): Συνεπώς το άρθρο 53 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 54 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Παρών.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (**Χρήστος Μαρκογιαννάκης**): Συνεπώς το άρθρο 54 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 55 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (**Χρήστος Μαρκογιαννάκης**): Συνεπώς το άρθρο 55 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 56 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (**Χρήστος Μαρκογιαννάκης**): Συνεπώς το άρθρο 56 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 57 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (**Χρήστος Μαρκογιαννάκης**): Συνεπώς το άρθρο 57 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 58 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 78 ως έχει:

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΑΝΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 116 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 117 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Παρών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 117 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 118 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Παρών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 118 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 119 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 119 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 120 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Παρών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 120 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 121 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 121 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 122 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Παρών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 122 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 123 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Παρών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 123 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Τίθεται σε ψηφοφορία η τροπολογία με γενικό αριθμό 828 και ειδικό 6, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 της τροπολογίας;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 1 της τροπολογίας έγινε δεκτό ομοφώνως.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 της τροπολογίας;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 2 της τροπολογίας έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 της τροπολογίας;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 3 της τροπολογίας έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4 της τροπολογίας;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Παρών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 4 της τροπολογίας έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5 της τροπολογίας;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 5 της τροπολογίας έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 828 και ειδικό 6 έγινε δεκτή όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατ' άρθρον κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 829 και ειδικό 7 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 829 και ειδικό 7 έγινε δεκτή ομοφώνως όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν προχωρήσουμε στην ψήφιση των άρθρων της επόμενης τροπολογίας, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι ένας εκδρομείς από τη Θεσσαλονίκη.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τίθεται σε ψηφοφορία η τροπολογία με γενικό αριθμό 830 και ειδικό 8 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 της τροπολογίας το οποίο παίρνει αριθμό 129 στο νομοσχέδιο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Παρών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 1 της τροπολογίας με γενικό αριθμό 830 και ειδικό 8 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, το οποίο θα αναφέρεται ως άρθρο 129 στο νομοσχέδιο, έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 το οποίο παίρνει αριθμό 130 στο νομοσχέδιο της τροπολογίας με γενικό αριθμό 830 και ειδικό 8;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 2 της τροπολογίας με γενικό αριθμό 830 και ειδικό 8 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό το οποίο θα αναφέρεται ως άρθρο 130 στο νομοσχέδιο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 το οποίο παίρνει αριθμό 131 στο νομοσχέδιο της τροπολογίας με γενικό αριθμό 830 και ειδικό 8;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 3 της τροπολογίας με γενικό αριθμό 830 και ειδικό 8 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό το οποίο θα αναφέρεται ως άρθρο 131 στο νομοσχέδιο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 830 και ειδικό 8 έγινε δεκτή όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατ' άρθρον κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 831 και ειδικό 9 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 831 και ειδικό 9 έγινε δεκτή όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 824 και ειδικό 2;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 824 και ειδικό 2 έγινε δεκτή ομόφωνα και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 825 και ειδικό 3;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 825 και ειδικό 3 έγινε δεκτή ομόφωνα και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Το ακροτελεύτιο άρθρο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών - Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία επί της αρχής και επί των άρθρων.

Η ψήφισή του στο σύνολο αναβάλλεται για άλλη συνεδρίαση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 17.16' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Παρασκευή 27 Σεπτεμβρίου 2013 και ώρα 10.00', με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που διανεμήθηκε.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

