

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΒΟΥΛΗΣ
ΘΕΡΟΣ 2014

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Μ'

Τετάρτη 24 Σεπτεμβρίου 2014

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 3665
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 3665, 3673, 3675, 3679, 3680, 3685, 3686

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 25 Σεπτεμβρίου 2014, σελ. 3665

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας: "Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής", σελ. 3665

2. Κατάθεση σχεδίου νόμου:

Οι Υπουργοί Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Εσωτερικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υγείας, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Τουρισμού κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Ανοικτή διάθεση και περεταίρω χρήση εγγράφων, πληροφοριών και δεδομένων του δημόσιου τομέα, τροποποίηση του ν. 3448/2006 (Α' 57), προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2013/37/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, Περεταίρω ενίσχυση της διαφάνειας, Ρυθμίσεις Θεμάτων Εισαγωγικού Διαγωνισμού ΕΣΔΔΑ και άλλες διατάξεις», σελ. 3685

ΠΡΕΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΔΡΙΒΕΛΕΓΚΑΣ Ι. , σελ. 3665-3681
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. , σελ. 3681-3690

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ Ε. , σελ. 3679, 3680
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Σ. , σελ. 3686
ΔΡΙΒΕΛΕΓΚΑΣ Ι. , σελ. 3665, 3673, 3675, 3679, 3680
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. , σελ. 3686
ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ Δ. , σελ. 3673
ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ Α. , σελ. 3675
ΤΖΑΜΤΖΗΣ Ι. , σελ. 3679
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. , σελ. 3685, 3686

B. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας:

ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ Γ. , σελ. 3670
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ Ε. , σελ. 3680, 3681
ΒΟΥΤΣΗΣ Ν. , σελ. 3685
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Σ. , σελ. 3685, 3686, 3687
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. , σελ. 3684, 3685, 3686, 3687
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 3689
ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ Γ. , σελ. 3677
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 3675
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Χ. , σελ. 3681
ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ Γ. , σελ. 3665
ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ Δ. , σελ. 3672, 3673
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. , σελ. 3685
ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ Π. , σελ. 3682
ΜΩΡΑΪΤΗΣ Α. , σελ. 3669
ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ Α. , σελ. 3673, 3675
ΞΟΥΛΙΔΟΥ Σ. , σελ. 3687
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ Ν. , σελ. 3667, 3686, 3687
ΤΖΑΜΤΖΗΣ Ι. , σελ. 3679, 3680
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. , σελ. 3686, 3689
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ. , σελ. 3680, 3681

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΕ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2014

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Μ'

Τετάρτη 24 Σεπτεμβρίου 2014

Αθήνα, σήμερα στις 24 Σεπτεμβρίου 2014, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.10' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Γ' σύνθεση) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Ε' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΙΩΑΝΝΗ ΔΡΙΒΕΛΕΓΚΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 23 Σεπτεμβρίου 2014 εξουσιοδότηση του Τμήματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΛΘ' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 23 Σεπτεμβρίου 2014, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου «Διαδικασία επιλογής υποψηφίων δικαστών και γενικών εισαγγελέων για το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και υποψηφίων δικαστών για το Γενικό Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλες διατάξεις».)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Πέμπτης 25 Σεπτεμβρίου 2014, το οποίο έχει ως εξής:

1. Η με αριθμό 87/22-9-2014 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λακωνίας της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Δαβάκη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την εξάπλωση του ιού του καταρροϊκού πυρετού σε όλη τη χώρα.

2. Η με αριθμό 91/22-9-2014 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Πειραιώς του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Θεόδωρου Δρίτσα προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, σχετικά με τη μεταφορά των Δικαστηρίων του Πειραιά εκτός πόλης.

3. Η με αριθμό 89/22-9-2014 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Χίου του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνου Τριαντάφυλλου προς τον Υπουργό Υγείας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για τον Οίκο Ναύτου της Χίου.

4. Η με αριθμό 92/22-9-2014 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β' Θεσσαλονίκης των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Σταυρούλας Ξουλίδου προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με τους ελέγχους της μεταφοράς συμπυκνώματος αρσеноυριτή της εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΧΡΥΣΟΣ» μέσα από κατοικημένες περιοχές του Δήμου Βόλβης.

5. Η με αριθμό 90/22-9-2014 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Α' Θεσσαλονίκης της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Ασημίνας Ξηροτύρη-Αικατερινάρη προς τον Υπουργό Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, σχετικά με τα επιχειρησιακά προγράμματα της περιόδου 2007-2013 και την υλοποίηση των νέων προγραμμάτων της περιόδου 2014-2020.

6. Η με αριθμό 93/22-9-2014 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Αθηνών των Ανεξάρτητων Δημοκρατικών Βουλευτών κ. Δημη-

τρίου Ανδρουλάκη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τις δηλώσεις του Υπουργού στη γερμανική εφημερίδα «HANDEL-SBLATT» περί σχεδιαζόμενου προγράμματος της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας για αγορά ενυπόθηκων τίτλων ABS.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη

ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας «Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής».

Από το ΠΑΣΟΚ για το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας: «Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής» ορίζεται ειδικός αγορητής ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Μωραΐτης.

Από τη Χρυσή Αυγή ορίζεται ειδικός αγορητής ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. Δημήτριος Κουκούτσης και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής Σερρών Αρτέμιος Ματθαίοπουλος.

Από τη Δημοκρατική Αριστερά ορίζεται ειδική αγορήτρια η Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάρη και Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος η Βουλευτής κ. Μαρία Ρεπούση.

Από τους Ανεξάρτητους Δημοκρατικούς Βουλευτές ορίζεται ειδικός αγορητής ο Βουλευτής Κοζάνης κ. Γιώργος Κασαπίδης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδριάσή της, της 18-9-2014, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής. Στην αυριανή συνεδρίαση θα συζητηθούν τα άρθρα και οι τροπολογίες του νομοσχεδίου.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ο συνάδελφος κ. Γιώργος Κοντογιάννης, για δεκαπέντε λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η ανάπτυξη της χώρας αποτελεί τον βασικότερο στόχο και το μέσον για έξοδο από την οικονομική κρίση. Η επάνοδος στις αγορές και η δημιουργία πρωτογενούς πλεονάσματος αποτελούν τις πρώτες ενδείξεις πως πλέον δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την αναπτυξιακή πορεία της Ελλάδας, η οποία πρέπει να έχει γερά θεμέλια και μακροπρόθεσμη προοπτική.

Η αιχμή του δόρατος σε αυτή την προσπάθεια είναι τομείς όπως η πρωτογενής παραγωγή και ο τουρισμός, οι οποίοι κατά γενική παραδοχή αποτελούν τη βάση στην οποία μπορεί να στηριχθεί το μελλοντικό αναπτυξιακό μοντέλο. Παράλληλα, υπάρχουν και άλλοι τομείς, λιγότερο προβλεπόμενοι, με μικρότερο μερίδιο του ΑΕΠ, οι οποίοι όμως έχουν μεγάλες αναπτυξιακές δυνατότητες, που παραμένουν ανεκμετάλλετες.

Η εφοδιαστική αποτελεί έναν αναπτυσσόμενο με ταχύτατους ρυθμούς κλάδο της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος παρέμενε ανεκμετάλλευτος τα προηγούμενα χρόνια, καθώς δεν υπήρχαν τόσο οι νομοθετικές ρυθμίσεις όσο και οι υποδομές που να ευνοούν την ανάπτυξη του. Η εφοδιαστική, το διαμετακομιστικό εμπόριο και οι συνδυασμένες μεταφορές μπορούν να δώσουν στην ελληνική οικονομία επιπλέον 2,5 δισεκατομμύρια ετησίως και σαράντα πέντε χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα έρχεται, λοιπόν, να καλύψει ένα μεγάλο κενό και να θεσμοθετήσει τις αναγκαίες ρυθμίσεις, οι οποίες θα αποτελέσουν το πλαίσιο για την ανάπτυξη του κλάδου, που ενώ έχει προοπτικές, επί του παρόντος στη χώρα μας υπολογίζεται μόλις στο 10% του ΑΕΠ.

Ωστόσο, σε παγκόσμια και ευρωπαϊκή κλίμακα η εικόνα είναι πολύ διαφορετική. Συγκεκριμένα, ο παγκόσμιος κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας υπολογίζεται περίπου σε 5,4 τρισεκατομμύρια ευρώ ή 13,8% του παγκόσμιου ΑΕΠ, ενώ οι λιμένες της Μεσογείου διαχειρίζονται το 9% της παγκόσμιας μεταφοράς εμπορευμάτων, ποσοστό που αντιστοιχεί στο 48% της ευρωπαϊκής αγοράς.

Το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί το πρώτο και βασικό βήμα για τη διαμόρφωση εθνικής στρατηγικής στον τομέα της εφοδιαστικής και καθίσταται αναγκαίο, πρώτον, καθώς η παρούσα συγκυρία ευνοεί την ανάπτυξη της εφοδιαστικής.

Και εξηγώ γιατί: πρώτον, διότι τα τελευταία είκοσι χρόνια παρουσιάζεται αύξηση της της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευμάτων ως αποτέλεσμα της ραγδαίας ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου, δεύτερον, διότι οι δυνατότητες της Ελλάδας έχουν αυξηθεί λόγω της ανάπτυξης του λιμένος του Πειραιά και θα αυξηθούν ακόμη περισσότερο με τη δημιουργία κι άλλων υποδομών, οδικών αξόνων, σιδηροδρόμων κ.λπ. και, τρίτον, διότι οι προοπτικές των υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας είναι πολύ μεγάλες.

Επίσης, καλύπτεται ένα τεράστιο κενό, καθώς δεν υπήρχε έως σήμερα ενιαία αντιμετώπιση της Εφοδιαστικής από το ελληνικό δίκαιο.

Ακόμα, η συναρμοδιότητα πολλών φορέων και η ύπαρξη παράλληλων νομοθετικών ρυθμίσεων δεν επέτρεπε έως σήμερα τη χάραξη συνολικής πολιτικής.

Επίσης, η αγορά λειτουργούσε με στρεβλώσεις – αύξηση του κόστους σχετικής υπηρεσίας λόγω απουσίας οικονομικών κλίμακος, διόγκωση στόλου ιδιοκτητών φορτηγών, μη ανάπτυξη επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής προς τρίτους, δηλαδή το third-party logistics. Όλα τα παραπάνω επηρέασαν αρνητικά και άλλους τομείς της αγοράς, όπως το εμπόριο, την αγροτική παραγωγή, τον τουρισμό κ.λπ..

Το παρόν νομοσχέδιο αποσκοπεί στο να καταστεί ο τομέας της εφοδιαστικής μέσο ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας μέσω δύο διαστάσεων: ενδυνάμωση της αποτελεσματικότητας ολόκληρου του συστήματος μεταφορών και logistics, ώστε ο τομέας της εφοδιαστικής αλυσίδας να αναπτυχθεί και αυτόνομα αλλά και σε συνδυασμό με άλλους τομείς, και ανάδειξη της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κόμβο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί, πρώτον, με εκμετάλλευση της γεωγραφικής θέσης της χώρας, ώστε να καταστεί πύλη εισόδου για πολλά προϊόντα στην Ευρώπη, δεύτερον, με ανάπτυξη υποδομών, όπως με συμβάσεις παραχώρησης στα λιμάνια και στα περιφερειακά αεροδρόμια, επανεκκίνηση των μεγάλων οδικών αξόνων, αποκρτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» κ.λπ.. Τρίτον, ο τομέας των logistics μπορεί να αποτελέσει συγκριτικό πλεονέκτημα για την Ελλάδα και να προσελκύσει μεγάλες επενδύσεις.

Οι στόχοι που διαμορφώνονται μέσω του συγκεκριμένου νομοσχεδίου είναι οι ακόλουθοι. Όσον αφορά τους μακροπρόθεσμους, ποιοτικούς στόχους, έχουμε, πρώτον, τη διαμόρφωση και ανάπτυξη εθνικής στρατηγικής για την εφοδιαστική. Δεύτερον, βελτίωση της αποτελεσματικότητας και εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών και logistics.

Όσον αφορά τους άμεσους ποιοτικούς στόχους, έχουμε, πρώτον, τη θεσμοθέτηση του κανονιστικού πλαισίου για τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων εφοδιαστικής.

Δεύτερον, ανάπτυξη κατάλληλων διοικητικών δομών για τη

διαρκή παρακολούθηση των παραπάνω δραστηριοτήτων. Τρίτον, άρση των εμποδίων εισόδου και ενίσχυση του ανταγωνισμού. Τέταρτον, διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας. Πέμπτον, ανάπτυξη της εξωστρέφειας. Έκτον, προώθηση δράσεων που συνδυάζουν την ανάπτυξη της εφοδιαστικής με την προστασία του περιβάλλοντος.

Ποσοτικός στόχος που έχει τεθεί: η βελτίωση της θέσης της Ελλάδας στην παγκόσμια κατάταξη των δεικτών απόδοσης logistics, τον οποίο τηρεί η Παγκόσμια Τράπεζα. Το 2012, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χώρα μας κατείχε την εξηκοστή ένατη θέση με δείκτη απόδοσης 2,83, ο οποίος αντιστοιχεί στο 58,6% της καλύτερης καταγεγραμμένης απόδοσης και δείχνει τα μεγάλα περιθώρια βελτίωσης του κλάδου.

Από τα παραπάνω προκύπτει πως η ανάπτυξη του κλάδου logistics είναι δυνατόν να διαδραματίσει έναν πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, καθώς αφ' ενός η μείωση του κόστους εισαγωγών και εξαγωγών μπορεί να επηρεάσει θετικά το εγχώριο ΑΕΠ λόγω της συνολικής ανάπτυξης του κλάδου, ενώ αφ' ετέρου η προσπάθεια ομαδοποίησης της κατακερματισμένης εγχώριας οικονομίας θα επιφέρει βελτίωση των οικονομικών κλίμακας και της παραγωγικότητας, παράλληλα με την αξιοποίηση του νέου Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης, δηλαδή του νέου ΕΣΠΑ.

Οι βασικές διατάξεις του νομοσχεδίου έχουν τα ακόλουθα: Πρώτον, αποσαφηνίζεται το πλαίσιο λειτουργίας για τις επιχειρήσεις που ανήκουν στον κλάδο των logistics και οριοθετείται το πεδίο εφαρμογής του νόμου που αφορά στην εφοδιαστική.

Δεύτερον, ορίζονται οι επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Τρίτον, ρυθμίζεται η χωρίς προηγούμενη άδεια ή άλλο διοικητικό περιορισμό άσκηση μίας ή περισσότερων δραστηριοτήτων εφοδιαστικής, ανεξαρτήτως του εάν αυτές οι δραστηριότητες ασκούνται για την εξυπηρέτηση εμπορικών, βιοτεχνικών, βιομηχανικών δραστηριοτήτων μίας επιχείρησης ή για την παροχή υπηρεσιών προς τρίτους ή και για τους δύο σκοπούς.

Τέταρτον, θεσμοθετούνται κανόνες για την αστική μεταφορά και διανομή προϊόντων μέσω ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας και την προώθηση της πράσινης εφοδιαστικής.

Πέμπτον, καθορίζονται οι δράσεις της αρμόδιας για θέματα εφοδιαστικής οργανικής μονάδας του Υπουργείου Υποδομών και συστήνεται Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής.

Έκτον, επιταχύνεται η διαδικασία για την κατασκευή κέντρων αποθήκευσης και διανομής με κριτήριο την προστασία του περιβάλλοντος και με βάση τις αρχές της αυτοσυμμόρφωσης.

Έβδομον, εξισώνονται οι όροι δόμησης των κέντρων αποθήκευσης και διανομής με αυτούς που ισχύουν για τα βιομηχανικά κτήρια.

Ογδοον, προβλέπεται η δημιουργία επιχειρηματικών εμπορευματικών πάρκων εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας με έκταση τουλάχιστον πεντακοσίων στρεμμάτων, τα οποία υπάγονται στις διαδικασίες fast track.

Εδώ, κύριε Υπουργέ, υπάρχει ένα αίτημα σχεδόν από όλες τις πτέρυγες για διόρθωση, να πέσει αυτός ο απαιτούμενος αριθμός στρεμμάτων στα διακόσια πενήντα ή τριακόσια στρέμματα. Δυστυχώς, δεν βλέπω να έχει διορθωθεί, όπως επίσης και η πρόβλεψη για το ύψος των κτηρίων. Ελπίζω να υπάρξει διόρθωση στη συνέχεια.

Ένατον, δίνεται η δυνατότητα ανάπτυξης επιχειρηματικών εμπορευματικών πάρκων εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας στην περιοχή του Θριάσιου και στο πρώην Στρατόπεδο Γκόνου.

Δέκατον, το νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου Εθνικό Σύστημα Υποδομών Ποιότητας ορίζεται ως αρμόδιο για την τυποποίηση και προτυποποίηση δραστηριοτήτων εφοδιαστικής.

Οι παραπάνω διατάξεις αποτελούν το βασικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της εφοδιαστικής και είναι γενικά αποδεκτό πως κινούνται στη σωστή κατεύθυνση.

Πριν κλείσω, θα ήθελα να αναφερθώ σε τρεις σημαντικές διατάξεις που περιλαμβάνονται στις τροπολογίες που κατατέθηκαν στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο και στις οποίες θα αναφερθώ διε-

ξοδικά στη συζήτηση επί των άρθρων. Στόχος είναι η διευκόλυνση των πολιτών, η άρση αδικιών και η εξεύρεση λειτουργικών λύσεων για ζητήματα που χρειάζονται άμεση αντιμετώπιση.

Πρώτον, στην τροπολογία που αφορά στη συνταξιοδότηση των αγροτών προβλέπεται η δυνατότητα συνταξιοδότησης των αγροτών ασφαλισμένων στον ΟΓΑ με τη συμπλήρωση σαράντα ετών ασφάλισης και του εξηκοστού δεύτερου έτους της ηλικίας τους. Πρόκειται για μια πολύ σημαντική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης, η οποία αίρει τη μεγάλη αδικία που υφίστανται οι αγρότες σε σχέση και με τους ασφαλισμένους άλλων ταμείων πλην του ΟΓΑ.

Εκτός αυτού, οι αγρότες εργάζονται –και αυτό πρέπει να το λάβουμε υπ' όψιν μας- κάτω από πολύ σκληρές συνθήκες και όπως είναι αντιληπτό, η συνέχιση της εργασίας έως το εξηκοστό έβδομο έτος της ηλικίας, με τη σωματική καταπόνηση που αυτή συνεπάγεται, είναι σχεδόν αδύνατη.

Πρόκειται για δικαίωση και για εμάς τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, που εδώ και μήνες ζητούσαμε και μέσω του κοινοβουλευτικού ελέγχου την υλοποίηση του παραπάνω αιτήματος.

Με άλλη τροπολογία καθορίζονται διαδικασίες εγγραφής στο Μητρώο Ανέργων του ΟΑΕΔ, ανανέωσης της ανεργίας, υποβολής αιτήσεων τακτικής επιδότησης ανεργίας κλπ., μέσω –επιτέλους- του διαδικτύου, χωρίς να απαιτείται η φυσική παρουσία του εγγεγραμμένου στα γραφεία του ΟΑΕΔ.

Πρόκειται για μία απόφαση που συνάδει με την κοινή λογική και απορρώ γιατί μέχρι τώρα δεν είχε υλοποιηθεί. Γιατί εάν στην πολιτική εφαρμόζαμε όσα η κοινή λογική επιτάσσει, η ζωή των πολιτών θα ήταν πιο εύκολη και η λειτουργία του κράτους καλύτερη.

Η τρίτη τροπολογία αφορά στην παράταση των συμβάσεων των γιατρών με τον ΕΟΠΥΥ μέχρι 31-12-2014 και τη συμμετοχή τους στο Ειδικό Σώμα Ιατρών Υγειονομικών Επιτροπών Αναπηρίας ΚΕΠΑ. Προκειμένου να συνεχίσει απρόσκοπτα η παροχή υπηρεσιών προς τους ασφαλισμένους του ΕΟΠΥΥ, παρατείνεται η διάρκεια των ήδη υπάρχουσών συμβάσεων των ιατρών μέχρι την 31-12-2014.

Παράλληλα, παρατείνεται η εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 11 του ν. 4239/2014 με τη συμμετοχή των ιατρών του ΕΟΠΥΥ στο Ειδικό Σώμα Ιατρών Υγειονομικών Επιτροπών Αναπηρίας ΚΕΠΑ για τη συνέχιση της παροχής των εξειδικευμένων υπηρεσιών τους στις υγειονομικές επιτροπές ΚΕΠΑ, μέχρι την οριστική συγκρότηση του προαναφερομένου σώματος. Η συμμετοχή των εν λόγω ιατρών στο προαναφερθέν σώμα λήγει στις 30-9-2014, δηλαδή σε λίγες μέρες.

Η παραπάνω παράταση κρίνεται αναγκαία, καθώς διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία των υγειονομικών επιτροπών ΚΕΠΑ, ζήτημα υψίστης σπουδαιότητας, που άπτεται ευθέως του δημοσίου συμφέροντος.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κανείς δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι με το παρόν νομοσχέδιο διαμορφώνεται ένα ιδανικό τοπίο για την ανάπτυξη μιας οικονομικής δραστηριότητας γύρω από την οποία ουσιαστικά υπήρχε μέχρι σήμερα νομικό κενό. Σίγουρα μπορούν να γίνουν περισσότερα.

Πιστεύω ότι η δυνατότητα που δίνεται στον Υπουργό να εκδίδει αποφάσεις με τις οποίες θα ρυθμίζει εκκρεμή ζητήματα, θα λειτουργήσει τελικά θετικά, αρκεί οι υπουργικές αποφάσεις που απαιτούνται για να λειτουργήσει ο νόμος, να εκδοθούν έγκαιρα, χωρίς καθυστερήσεις. Άλλωστε και ο ίδιος ο Υπουργός, όπως είδαμε και στην επιτροπή, έκανε αρκετές διορθώσεις, πράγμα που δείχνει ότι είναι ανοιχτός σε οποιαδήποτε θετική προοπτική ή πρόταση για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Στη λογική αυτή, λοιπόν, ότι το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί το πρώτο ουσιαστικό βήμα για τη συγκεκριμένη οικονομική δραστηριότητα, θα περίμενε κανείς από την Αξιωματική Αντιπολίτευση να σταθεί θετικά και να υπερψηφίσει το νομοσχέδιο, σπάζοντας έτσι την τακτική της στείρας άρνησης σε ό,τι προτείνει η Κυβέρνηση, μιας άρνησης που δεν βοηθά τη χώρα, όπως δεν βοηθά την αξιοπιστία κανενός εξ ημών ή υμών, να αμφισβητούμε συστηματικά ό,τι η πολιτική αντίπαλη πλευρά προτείνει ή πράττει, μόνο και μόνο επειδή θέλουμε να ενισχύσουμε τη μεταξύ μας αντιπαλότητα.

Αυτό ζητούν, όμως, σήμερα οι πολίτες που υποφέρουν; Φυσικά και δεν ζητούν αυτό. Οι πολίτες ζητούν σύμπνοια, ζητούν συνεννόηση, ζητούν συναίνεση για μεγάλα εθνικά ζητήματα. Και εθνικά ζητήματα δεν είναι πλέον μόνο εκείνα που αφορούν στην εξωτερική πολιτική, είναι και η υπόθεση του χρέους, η υπόθεση της ανεργίας, για τα οποία όχι μόνο αρνείστε να συμβάλετε, αλλά υπονομεύετε κάθε κυβερνητική προσπάθεια.

Χαρακτηριστική είναι η στάση σας στη χθεσινή συνάντηση Σαμαρά-Μέρκελ. Ακούστηκαν από μέρους σας τέτοια πράγματα που αποτελούν ντροπή για το επίπεδο του πολιτικού μας βίου. Και είναι ευτύχημα για τη χώρα που ο πολιτικός μας πολιτισμός δεν μας επιτρέπει να σας ακολουθήσουμε, αν και δυστυχώς κάποιοι και από τη δική μας πλευρά δεν αντέχουν και αντιδρούν μεμονωμένα σε ανάλογο ύψος.

Έχετε συνειδητοποιήσει ότι ο λαός δεν θα ψηφίσει στις εκλογές –όποτε και εάν γίνουν αυτές- τον καλύτερο νταή απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά θα ψηφίσει εκείνον που με τον καλύτερο τρόπο θα του διασφαλίσει το μέλλον το δικό του και το μέλλον των παιδιών του στη μεταμνημονιακή εποχή;

Αντί, λοιπόν, να μιλάτε απαξιωτικά για θεσμικά πρόσωπα και εφόσον εσείς νομίζετε ότι μπορείτε να διαπραγματευτείτε πιο αποτελεσματικά την υπόθεση του χρέους, ελάτε και καταθέστε τις προτάσεις σας. Ελάτε μαζί μας σε ένα εθνικό μέτωπο διαπραγμάτευσης και ενισχύστε τη φωνή της Ελλάδας. Γιατί είτε σας αρέσει είτε όχι, η φωνή του Πρωθυπουργού, η φωνή του Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, η φωνή του Υπουργού Οικονομικών σε μια διαπραγμάτευση, είναι η φωνή της Ελλάδας.

Αντί, λοιπόν, να σκίζετε μηνύματα –αν και προσωπικά πιστεύω ότι ούτε βρεγμένη εφημερίδα δεν μπορείτε να σκίσετε- ελάτε να διαμορφώσουμε μία εθνική πολιτική επαναδιαπραγμάτευσης του χρέους, μία εθνική πολιτική για τη μεταμνημονιακή Ελλάδα.

Όμως, δεν θα το κάνετε για δύο λόγους: Πρώτον, γιατί στόχος σας δεν είναι η επίλυση προβλημάτων, αλλά η έφοδος στην εξουσία, έστω και αν αυτό βλάπτει την πολιτική και οικονομική σταθερότητα και κατά συνέπεια τα συμφέροντα της χώρας και, δεύτερον, γιατί μία τέτοια τακτική θα σας στερούσε το σημαντικότερο επιχείρημα για την πολιτική σας επιβίωση.

Γνωρίζετε καλά ότι και εσείς και ορισμένοι άλλοι συνοδοιπόροι σας στηρίζετε την ύπαρξή σας στη λεγόμενη «αντιμνημονιακή πολιτική» και στη μεταμνημονιακή Ελλάδα δεν θα έχετε λόγο ύπαρξης. Γνωρίζετε, λοιπόν, ότι δεν θα μπορούσατε να επιβιώσετε πολιτικά χωρίς βαρβάρους.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας ορίζει ως ειδικό αγορητή στο παρόν νομοσχέδιο τον Βουλευτή κ. Χρήστο Κατσώτη.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Νικόλαος Συρμαλένιος για δεκαπέντε λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αντιπαρέλθω τα τελευταία που είπε ο συνάδελφος, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, διότι προφανώς η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν χρειάζεται νταήδες για να πάρει αποφάσεις. Όμως, χρειάζεται όχι ικέτες, όχι οσφυοκάμπτες, όχι αυλοκόλακες, χρειάζεται μία κυβέρνηση η οποία θα έχει νωπή λαϊκή εντολή. Ξέρετε πολύ καλά ότι οι συσχετισμοί αυτή τη στιγμή μέσα στην κοινωνία δεν έχουν καμμία σχέση ούτε με αυτό που υπήρχε το 2012 αλλά ούτε και με αυτό που υπήρχε λίγους μήνες πριν και, επομένως, δεν μπορείτε να συνεχίζετε να εκπροσωπείτε τον ελληνικό λαό. Δεν μπορεί να κυβερνά σε αυτή τη χώρα το δεύτερο και το τέταρτο κόμμα.

Η Ελλάδα, η χώρα μας, χρειάζεται μια Κυβέρνηση με ισχυρή λαϊκή εντολή, προκειμένου να διαπραγματευθεί επί της ουσίας και όχι να κάνει ότι δήθεν διαπραγματεύεται, να πηγαίνει κάθε τόσο στη Μέρκελ και να προσπαθεί να πάρει ένα ψίχουλο για να συνεχίσει την πορεία της.

Εν πάση περιπτώσει, θα μπω στο νομοσχέδιο και στη συνέχεια της συζήτησης θα ξαναθεθούν αυτά τα ζητήματα, τα οποία άλλωστε κάθε μέρα τα συζητάμε.

Το νομοσχέδιο «Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής» θα μπο-

ρούσε να είναι ένα καλό νομοσχέδιο εάν η Κυβέρνηση αντιμετώπιζε το ζήτημα από τη σκοπιά της αξιοποίησης της χώρας ως κέντρο αναπτυξιακών υποδομών και χάραξης εγχώριας βιομηχανικής πολιτικής και όχι απλά ως διαμετακομιστικό κέντρο διέλευσης προϊόντων των τρίτων χωρών και των μεγάλων πολυεθνικών ομίλων.

Όμως, το νομοσχέδιο λειτουργεί ως ψηφίδα στις κεντρικές πολιτικές των ιδιωτικοποιήσεων των νευραλγικών υποδομών της χώρας, όπως λιμάνια, αεροδρόμιο, σιδηρόδρομος. Συμπληρώνει την κυρίαρχη κυβερνητική αντίληψη νεοφιλελεύθερης κοπής για την απελευθέρωση των αγορών -εν προκειμένω των μεταφορών- εξυπηρετώντας τις μεγάλες πολυεθνικές μεταφορικές αλυσίδες.

Αναγνωρίζουμε την αναγκαιότητα ενός σύγχρονου θεσμικού πλαισίου για την εφοδιαστική αλυσίδα και τα logistics και γι' αυτό συμφωνούμε τόσο με τη σύσταση του Εθνικού Συμβουλίου όσο και με τη σύσταση υπηρεσιακής μονάδας στο Υπουργείο Υποδομών που θα εποπτεύει τον κλάδο. Όμως, διαφωνούμε με τη *de facto* συμμετοχή πέντε ιδιωτικών επιχειρήσεων -και δεν άλλαξε αυτό παρ' ότι ο Υπουργός έλεγε ότι θα αλλάξει- στο Εθνικό Συμβούλιο από τη στιγμή που ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει μέσω άλλων φορέων, όσο και στη διάσταση που υπάρχει ανάμεσα σε δύο υπηρεσίες, σε δύο Υπουργεία -Μεταφορών και Ανάπτυξης- σε σχέση με την αδειοδότηση αλλά και την εποπτεία των logistics.

Οι βασικοί άξονες των αντιρρήσεών μας στο νομοσχέδιο συνοψίζονται στα παρακάτω: Πρώτον, με ποιον τρόπο αξιοποιούνται τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας κυρίως ως σταυροδρόμι τριών κόσμων όπου η χώρα μας εκ των πραγμάτων αποτελεί τον πιο σύντομο δρόμο μεταξύ Ανατολής και Δύσης, μεταξύ Ασίας, χωρών παραγωγών μεγάλου όγκου των προϊόντων, και της Ευρώπης, του μεγάλου καταναλωτή των προϊόντων αυτών;

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία στις επενδύσεις υποδομών, περαιτέρω επεξεργασίας της παραγωγής, ανασυσκευασίας και διάθεσης στην Ανατολική Μεσόγειο, τη Νότια Ευρώπη και τα Βαλκάνια;

Πόσες είναι οι δημιουργούμενες θέσεις εργασίας μέσα από τη θεομοθέτηση των ρυθμίσεων του νομοσχεδίου; Πέρα από τους αριθμούς, ότι στην Ελλάδα ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας αντιστοιχεί στο 10% του ΑΕΠ σε σχέση με τον παγκόσμιο κλάδο που αντιστοιχεί με το 13,8% του παγκόσμιου ΑΕΠ, το κρίσιμο ερώτημα είναι πόσες ελληνικές εταιρείες θα ωφεληθούν και πόσες διεθνείς αλυσίδες. Αν τα κέρδη μεταφέρονται με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο εκτός Ελλάδας, τι ακριβώς θα μένει εδώ; Τι μισθός θα προσφέρουν και ποιοι θα προσλαμβάνονται;

Για όλα αυτά φαίνεται ότι δεν υπάρχει καμμία επεξεργασία. Είναι εξαιρετικά προβληματικό το ότι δεν υπάρχει έστω ένας χονδρικός προσδιορισμός του κέρδους σε εθνικό επίπεδο. Αν, δε, σκεφθούμε το κόστος υποδομών και πάσης φύσεως υποστήριξης -γραφειοκρατικής, επιστημονικής κ.λπ.- που κατά πάσα πιθανότητα έχει καλύψει το ΕΣΠΑ, τότε αυτό γίνεται διπλά προβληματικό.

Δεύτερος άξονας αντίρρησης: Η απελευθέρωση του κλάδου των μεταφορών θα πλήξει χιλιάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις έναντι των μεγάλων ομίλων. Όπως ανέφεραν κι αρμόδιοι Υπουργοί σε κοινή πρόσφατη σχετικά συνέντευξη τους, ως χώρα διαθέτουμε περίπου ένα εκατομμύριο φορτηγά ιδιωτικής χρήσης μόνο για ιδιωτικές μεταφορές του ομίλου παραγωγού ιδιοκτήτη και τριάντα τρεις χιλιάδες φορτηγά δημόσιας χρήσης.

Επίσης, είναι γνωστό ότι η συντηρητική πλειοψηφία των ελληνικών επιχειρήσεων, είτε είναι εμπορικές είτε είναι μεταποιητικές είτε βιομηχανικές, κάνουν τα δικά τους logistics, έχουν τις δικές τους αποθήκες, έχουν τα δικά τους μεταφορικά μέσα. Δηλαδή, η ιδιομεταφορά εμπορευμάτων καλύπτει στην Ελλάδα περίπου το 85% του μέσου όρου έργου. Αυτό συμβαίνει στη χώρα μας σε αντίθεση με τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής όπου το 98% είναι *outsourcing* και στη Γερμανία το 85% αντίστοιχα.

Κατά συνέπεια το ερώτημα είναι: Τι θα γίνει με τους χιλιάδες χώρους που σήμερα χρησιμοποιούνται ως ιδιόκτητα logistics από τις παραγωγικές επιχειρήσεις, χώροι για τους οποίους δαπανήθηκαν τρομερά ποσά από τον αναπτυξιακό νόμο 3299/2004;

Τι θα γίνει με το ένα εκατομμύριο φορτηγά ιδιωτικής χρήσης; Τι θα γίνουν όλοι οι εργαζόμενοι οδηγοί, συσκευαστές κ.λπ. που προφανώς θα καταργηθούν από την πιο αποδοτική, αποτελεσματική λειτουργία των *third party logistics*;

Τρίτος άξονας των αντιρρήσεών μας: Δεν λαμβάνεται καμμία μέριμνα για διασφάλιση των ποιοτικών εργασιακών σχέσεων και πρόληψης των εργατικών ατυχημάτων. Όπως όλοι καταλαβαίνουμε, οι χώροι αποθήκευσης και μεταφοράς εμπορευμάτων είναι για αντικειμενικούς λόγους χώροι πολλών εργατικών ατυχημάτων. Το γεγονός αυτό αναγνωρίζεται εξάλλου και από τις ίδιες τις πολυεθνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο και γι' αυτό εφαρμόζουν αυστηρά πρότυπα σχετικά με τις προδιαγραφές ασφαλείας και τα πρότυπα εργασίας στις επιχειρήσεις logistics.

Στο παρόν νομοσχέδιο δεν υπάρχει καμμία σχετική ρύθμιση και καμμία εγγύηση για τις συνθήκες εργασίας σε μια περίοδο που όλοι γνωρίζουμε την τεράστια περιστολή των εργασιακών δικαιωμάτων και τη συρρίκνωση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας.

Ο τέταρτος άξονας των αντιρρήσεών μας αφορά τις χωροταξικές και πολεοδομικές ρυθμίσεις των δραστηριοτήτων που θα προκύψουν και οι οποίες παραπέμπονται όλες στο μέλλον, είτε με προεδρικά διατάγματα είτε με υπουργικές αποφάσεις.

Στα άρθρα 4 και 5 προβλέπεται το πλέγμα των παρεμβάσεων στα αστικά κέντρα, το οποίο για εμάς αποτελεί παρέμβαση προτεραιότητας και το οποίο παραπέμπεται στις καλές πρακτικές. Ακόμα και η σημαντική ιδέα για τα *green logistics*, για την πράσινη εφοδιαστική αλυσίδα, θα διευθετηθεί στο μέλλον χωρίς να έχουμε εμείς τη δυνατότητα να εκθέσουμε τις απόψεις μας.

Η ίδια λογική διαπερνά και την εγκατάσταση και λειτουργία των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής, ΚΑΔ, ενώ η δυνατότητα έγκρισης ΚΑΔ σε πολύωροφα κτήρια μάς βρίσκει ριζικά αντίθετους.

Σε ό,τι αφορά τα επιχειρηματικά πάρκα εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας όπου προστέθηκε «και εμπορευματικά» -είναι σωστό, ορθή η προσθήκη- αυτά μπορούν να εντάσσονται στον ν. 3894/2010 «περί στρατηγικών επενδύσεων» και, κατά συνέπεια, κατά παρέκκλιση υφιστάμενων χωροταξικών και πολεοδομικών διατάξεων, ενώ κι εδώ οι όροι δόμησης καθορίζονται με προεδρικά διατάγματα.

Το κυριότερο, όμως, είναι ποιος φορέας ιδρύει τα επιχειρηματικά-εμπορευματικά πάρκα. Το δημόσιο; Η τοπική αυτοδιοίκηση; Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις; Ως γνωστόν, οι αρχικοί σχεδιασμοί περιελάμβαναν την πλήρη παραχώρηση του Θριασίου στην «COSCO», η οποία στη συνέχεια για δικούς της λόγους το «πάγωσε». Εμείς μιλάμε σαφέστατα για δημιουργία και διαχείριση με ευθύνη του δημοσίου.

Θέλω να κλείσω την παρέμβασή μου με δύο προτάσεις. Πρώτον, είναι γενικά παραδεκτό -κι αυτό ισχυρίστηκαν και οι Υπουργοί στην κοινή συνέντευξη τους- ότι η εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου για τα logistics θα αποφέρει, λόγω οικονομίας κλίμακας, μεγάλη μείωση των τιμών των προϊόντων αφού θα υπάρξει μείωση του μεταφορικού-συσκευαστικού κόστους κ.λπ..

Αν θεωρήσουμε, λοιπόν, ως σίγουρη την ελαχιστοποίηση του κόστους των logistics, κατά την άποψή μας, δεν είναι καθόλου σίγουρο ότι η μείωση του κόστους θα μεταφερθεί σε αξιόλογο βαθμό στην τελική τιμή και δεν θα διαμοιραστεί υπό μορφή κερδών, πιθανά και αφορολόγητων, μέσα από την πολυπλοκότητα του συστήματος των ενδοοικονομικών τιμολογήσεων των πολυεθνικών εταιρειών logistics που θα προκύψουν. Πώς θα ελέγξουμε κάτι τέτοιο;

Ο κ. Λιασκόπουλος της Εθνικής Επιτροπής Logistics είχε μιλήσει για χάραξη εθνικής στρατηγικής και μέσα από τη χάραξη αυτή της εθνικής στρατηγικής ό,τι θα υπάρξει ένα παρατηρητήριο, δηλαδή μηχανισμός μέτρησης του μεταφορικού κόστους και των επιπτώσεων στην τιμή του τελικού προϊόντος. Δεν προβλέπεται, όμως, απολύτως τίποτα γι' αυτό στο παρόν νομοσχέδιο. Γι' αυτό το «ποιο παρατηρητήριο» και «τι είδους παρατηρητήριο» θα παραμείνουν απλά ευχολόγια, αν δεν αναληφθούν συγκεκριμένες δεσμεύσεις.

Δεύτερη πρόταση: Ως αντιστάθμισμα στη σύνθλιψη χιλιάδων

μικρών επιχειρήσεων από την απελευθέρωση του κλάδου των μεταφορών και τη συγκεντροποίηση και διεθνοποίηση του κλάδου, οφείλουμε να εξετάσουμε τις δυνατότητες της συνεταιριστικής διαχείρισης όλων των υπερτροφικών στοιχείων σε επενδεδυμένο κεφάλαιο σε αποθήκες, σε φορτηγά κ.λπ..

Κατά συνέπεια, πριν από την καταστροφή και την άλωσή τους από τις πολυεθνικές third party logistics, γιατί να μην εξετάσουμε τη δυνατότητα δημιουργίας συνεταιριστικών third party logistics; Με τόσο δυναμικό που θα εξοικονομηθεί σε φορτηγά, σε αποθηκευτικούς χώρους, γιατί να μην οργανωθούν συνεταιριστικά, να αναλάβουν διεθνή ρόλο και επομένως να εξάγουμε logistics αντί να εισάγουμε; Δηλαδή, αντί να εξαχθούν πόροι προς το εξωτερικό, να εισαχθούν πόροι από τις συνεταιριστικές.

Φυσικά κάτι τέτοιο δεν το περιμένουμε από το νεοφιλελεύθερης έμπνευσης νομοσχέδιο του κ. Χατζηδάκη και του κ. Χρυσόχοϊδη. Προφανώς, για τους λόγους που σας είπα παραπάνω, καταψήφίζουμε το νομοσχέδιο.

Πριν τελειώσω, όμως, θα ήθελα να αναφερθώ επιγραμματικά, γιατί θα τα πούμε αύριο πιο αναλυτικά, σε δύο τροπολογίες-προσθήκες που σύσσωμη η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ έχει καταθέσει και που αφορούν άμεσα μέτρα αντιμετώπισης της ανθρωπιστικής κρίσης για τις πιο ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού.

Η πρώτη τροπολογία-προσθήκη αφορά την επαναφορά του ειδικού φόρου κατανάλωσης πετρελαίου θέρμανσης στα 21 ευρώ το χιλιόλιτρο.

Η δεύτερη τροπολογία-προσθήκη αφορά την παροχή δωρεάν ρεύματος σε φτωχές και ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού.

Η αιτιολογική έκθεση και οι συγκεκριμένες διατυπώσεις που κάνουμε είναι σαφέστερες.

Σε σχέση με το ειδικό φόρο κατανάλωσης: Είναι σαφές ότι δεν απέφερε κανένα κέρδος στον προϋπολογισμό. Δημιούργησε τεράστια προβλήματα στις ευπαθείς ομάδες και στους Έλληνες καταναλωτές, οι οποίοι έμειναν για πάρα πολλούς μήνες χωρίς πετρέλαιο, με αποτέλεσμα να θρηνησουμε και ανθρώπινα θύματα.

Το ίδιο έγινε με το θέμα του ηλεκτρικού ρεύματος όπου είχαμε συγκεκριμένα θύματα επειδή οι άνθρωποι δεν μπορούσαν να πληρώσουν το ρεύμα και τους το είχε κόψει η ΔΕΗ.

Η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ ως ελάχιστη μέτρα για την αντιμετώπιση αυτών των οξύτων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι φτωχές και ευπαθείς ομάδες του ελληνικού πληθυσμού καταθέτει με μεγάλη παρρησία αυτές τις δύο τροπολογίες-προσθήκες και καλεί το ελληνικό Κοινοβούλιο να τις ψηφίσει πριν θρηνησουμε και άλλα θύματα.

Αύριο θα αναφερθούμε πιο αναλυτικά σ' αυτά τα θέματα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Συρμαλένιο.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ κ. Αθανάσιος Μωραϊτης για δεκαπέντε λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι η χώρα, παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει κατά καιρούς, δεν μπόρεσε σε πολλούς τομείς της οικονομίας να συμβαδίσει με τις ευρωπαϊκές αλλά και τις παγκόσμιες εξελίξεις. Υπήρχε και υπάρχει ακόμα σε πολλές περιπτώσεις μια βραδύτητα στα αντανακλαστικά που θα έπρεπε να επιδεικνύουμε σαν χώρα και σαν οικονομία μπροστά στις εκάστοτε προκλήσεις.

Βέβαια, το μείζον πρόβλημα της χώρας παραμένει η αποσπασματικότητα στις κινήσεις, η αποσπασματικότητα στις πολιτικές, η έλλειψη ενός συνολικού, ολοκληρωμένου σχεδίου για το πού θέλουμε να πάνε τα πράγματα, για το ποιο πρέπει να είναι το παραγωγικό μοντέλο της χώρας, σε ποιους τομείς πρέπει να εστιάσουμε και σε ποιους πυλώνες πρέπει να στηρίξουμε αυτό το νέο αναπτυξιακό μοντέλο. Δυστυχώς η χώρα βαδίζει στα τυφλά, χωρίς κανένα συγκεκριμένο σχέδιο.

Η δημόσια συζήτηση εστιάζει στη δημοσιονομική προσαρ-

μογή, η οποία έχει επιτευχθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό χάρη, βεβαίως, στις θυσίες του ελληνικού λαού και σε πολύ δύσκολες αποφάσεις στα πρώτα χρόνια της κρίσης. Και, βεβαίως, από την άλλη πλευρά, στην Αντιπολίτευση υπάρχει μια συντηρητική πλέον, επιδοματική λογική άλλων εποχών, που δεν ακουμπά σε καμιά περίπτωση στα πραγματικά ζητούμενα της χώρας.

Το ζητούμενο είναι ένα: η παραγωγή του νέου πλούτου. Το ζητούμενο είναι ο νέος παραγωγικός προσανατολισμός που πρέπει να έχει η χώρα μας. Πολύ φοβάμαι ότι με αυτές τις παλιές λογικές και αντιλήψεις το πολιτικό σύστημα στρώνει το χαλί για την επόμενη κρίση που θα βρει ξανά τη χώρα μας αβοήθητη.

Αντί, λοιπόν, να υπάρχει ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός για το νέο αναπτυξιακό μοντέλο, βλέπουμε αποσπασματικές προσπάθειες, πολλές φορές ασύνδετες η μία με την άλλη.

Το παρόν νομοσχέδιο είναι ένα τέτοιο παράδειγμα. Ακολουθεί τη συνηθισμένη κυβερνητική πεπατημένη. Βλέπουμε μία αποσπασματικότητα, όπως είπα πριν και όχι μια τολμηρή και ολοκληρωμένη νομοθετική πρωτοβουλία.

Είπα και στη συνεδρίαση της επιτροπής ότι δεν βλέπουμε στο νομοσχέδιο να αποτυπώνεται ένας περιφερειακός σχεδιασμός. Επίσης, δεν αγγίζονται κρίσιμα θέματα γύρω από την εφοδιαστική. Βεβαίως, η Ελλάδα θέλουμε να γίνει διαμετακομιστικό κέντρο αλλά δεν θέλουμε τη χώρα μας ένα απλό πέρασμα προϊόντων. Απουσιάζουν και δεν αγγίζονται τα μείζονα θέματα της τυποποίησης και των οφελών στην παραγωγική διαδικασία. Αυτά θα έπρεπε να βρίσκονται σ' ένα τέτοιο νομοσχέδιο, γιατί εκεί είναι άλλωστε και η ουσία.

Είναι πραγματικά κρίμα, γιατί ο τομέας της εφοδιαστικής, αν και υπάρχουν πολλές προϋποθέσεις, είναι ένας τομέας όπου μπορεί η χώρα να στηριχθεί αλλά και να στηρίξει ένα μέρος του αναπτυξιακού μοντέλου το οποίο έχουμε ανάγκη.

Μίλησα για ελλιπή αντανακλαστικά. Τα στοιχεία είναι όντως εντυπωσιακά και αναφέρθηκαν και στην επιτροπή.

Υπάρχει, λοιπόν, ένας κλάδος, αυτός της εφοδιαστικής, ο οποίος παγκοσμίως υπολογίζεται σε περίπου 5,4 τρισεκατομμύρια ευρώ ή 13,8% του ΑΕΠ. Το ενδιαφέρον στοιχείο είναι ότι στους λιμένες της Μεσογείου γίνεται η διαχείριση του 9% της παγκόσμιας μεταφοράς εμπορευμάτων, δηλαδή ποσοστό που αντιστοιχεί στο 48% της ευρωπαϊκής αγοράς.

Χαρακτηριστικό, επίσης, στοιχείο είναι ότι και η πλειοψηφία του διερχομένου φορτίου, το 52%, που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον ευρωπαϊκό βορρά, καταλήγει σε λιμένες της Μεσογείου, ενώ από εκεί μεταφέρεται με άλλα μεταφορικά μέσα προς τον βορρά.

Εδώ, λοιπόν, εδράζονται ευκαιρίες και δυνατότητες για τη χώρα σ' έναν κλάδο ο οποίος στη χώρα μας υπολογίζεται περίπου στο 10% του ΑΕΠ, ευκαιρίες για μία χώρα που δεν έχει αξιοποιήσει ακόμη τη γεωγραφική της θέση με τα πλεονεκτήματα που αυτή συνεπάγεται.

Αναφέρω, παραδείγματος χάριν, το συγκριτικό και στρατηγικό πλεονέκτημα που έχει η Ελλάδα λόγω της μικρότερης απόστασης μεταξύ της Ευρώπης και της διώρυγας του Σουέζ.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι η ανάπτυξη του κλάδου logistics μπορεί να διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, με στόχο την ανάδειξη της χώρας σε διαμετακομιστικό κόμβο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Μπορεί να προσφέρει θετικά στο εγχώριο ΑΕΠ, λόγω της μείωσης του κόστους των εξαγωγών. Μπορεί να επηρεάσει θετικά λόγω της συνολικής ανάπτυξης του κλάδου.

Παράλληλα, η προσπάθεια ομαδοποίησης της κατακερματισμένης εγχώριας οικονομίας, θα επιφέρει βελτίωση των οικονομικών κλίμακας αλλά και της παραγωγικότητας.

Βεβαίως, πρέπει να κρατήσουμε και ένα μικρό καλάθι για το κατά πόσο άμεσα και τι μεγέθους θα είναι αυτά τα οφέλη. Και υπάρχουν αρκετοί λόγοι. Ας μην ξεχνάμε τα ελλείμματα της χώρας μας και στο οδικό αλλά κυρίως στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Ανέφερα το συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας, αυτό της μικρότερης απόστασης που σας έλεγα πριν μεταξύ Ευρώπης και Σουέζ. Είναι ενδεικτικό, όμως, ότι η Ελλάδα, παρά αυτό το πλεονέκτημα, δεν επιλέγεται σήμερα ως διαμετακομιστικό κέντρο

από τις εταιρείες του κλάδου των logistics. Και αυτό δεν οφείλεται -κακά τα ψέματα- στο νομικό πλαίσιο, αλλά στην ανυπαρξία σιδηροδρόμων και στο κακό οδικό δίκτυο το οποίο έχουμε στη χώρα μας.

Υπενθυμίζω ότι ο κεντρικός σιδηροδρομικός άξονας της χώρας Αθήνα-Θεσσαλονίκη θα είναι έτοιμος, με διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων, σε όλο το μήκος του το 2017. Και, βέβαια, για τους υπόλοιπους εθνικούς οδικούς άξονες ευελπιστούμε ότι όλοι έχουν πάρει το δρόμο υλοποίησης, χωρίς άλλα προβλήματα.

Άρα, εδώ υπάρχει ακόμα ανοιχτή η πρόκληση της βελτίωσης των υποδομών. Και βέβαια, η μη επιλογή της Ελλάδας από τις εταιρείες του κλάδου έχει ένα ακόμη αίτιο. Τα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζουν οι γειτονικές μας βαλκανικές χώρες, όπου κι εκεί το οδικό αλλά και το σιδηροδρομικό δίκτυο, δεν είναι σε καθόλου καλή κατάσταση.

Αυτά αποτελούν σημαντικά προβλήματα και αναχώματα στο να καταστεί η Ελλάδα σήμερα ένα διαμετακομιστικό κέντρο.

Όλα αυτά δεν σημαίνουν σε καμμία περίπτωση ότι δεν οφείλουμε εμείς από την πλευρά μας να εκσυγχρονίσουμε το νομικό πλαίσιο, απλοποιώντας τις διαδικασίες γύρω από τον κλάδο, όπως ακριβώς πρέπει να κάνουμε και για άλλους κλάδους.

Όπως και να έχει, όμως, υπάρχουν κάποιες θετικές ρυθμίσεις -και πρέπει να τις υπογραμμίσω στο νομοσχέδιο- που αντιμετωπίζουν προβλήματα και συγκροτούν μια πιο συνεκτική χάραξη πολιτικής για τον κλάδο.

Το νομοσχέδιο περιλαμβάνει αλλαγές που έχουν στόχο τη δημιουργία ενός απλούστερου και διευκολυντικού περιβάλλοντος για τις επιχειρήσεις του κλάδου. Θέτει στόχους που έχουν να κάνουν με την άρση εμποδίων εισόδου στην αγορά και την ενίσχυση του ανταγωνισμού, τη διευκόλυνση διαδικασιών αδειοδότησης και την αποσαφήνιση των δραστηριοτήτων logistics, ώστε οι επιχειρήσεις να μπορούν να ωφεληθούν από το νέο ΕΣΠΑ.

Θα είμαστε εδώ να παρακολουθούμε την εξέλιξη αλλά και την επίτευξη των στόχων που τίθενται. Αναφέρω ότι το νομοσχέδιο έχει ως ποσοτικό στόχο τη βελτίωση της θέσης της Ελλάδας στην παγκόσμια κατάταξη δεικτών απόδοσης logistic, τους οποίους τηρεί η Παγκόσμια Τράπεζα.

Και, βέβαια, θα είμαστε εδώ να δούμε το όφελος για τους καταναλωτές που υπόσχεται το Υπουργείο από τη μείωση της τελικής τιμής των προϊόντων, που μπορεί να φτάσει ακόμα και στο 15%. Είναι ένας στόχος και ενδεχομένως είναι υπερβολικά φιλόδοξος. Μικρότερη, δηλαδή 3% με 6%, υπολογίζεται ότι μπορεί να είναι η ωφέλεια στα βασικά αγαθά, από 7% έως 10% στα διαρκή καταναλωτικά αγαθά, ενώ εκτιμάται ότι μπορεί να φτάνει ως το 15% στην τελική τιμή των ενδιάμεσων αγαθών.

Θεωρούμε σε θετική κατεύθυνση τη θεσμοθέτηση ενός απλούστερου καθεστώτος αδειοδότησης, τη δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων, όπως και την εξίσωση των αποθηκών με βιομηχανικά κτήρια, μιας και πρόκειται για ένα πάγιο αίτημα της αγοράς. Η ικανοποίηση του αιτήματος αυτού, θα επιτρέψει να χτίζονται νέες ή να λειτουργούν ήδη υφιστάμενες αποθήκες με τους ίδιους όρους που ισχύουν για τα βιομηχανικά κτήρια.

Σε θετική κατεύθυνση είναι ότι καθιερώνεται και ο ορισμός των logistics, ορίζονται οι δραστηριότητές τους και καθιερώνεται ο ορισμός των επιχειρήσεων εφοδιαστικής αλυσίδας, τα οποία δεν υπήρχαν ως τώρα στη νομοθεσία και αποτελούσαν ένα πάγιο αίτημα της αγοράς.

Θετικό, επίσης, είναι και ότι παρέχεται η δυνατότητα στους δήμους να δημιουργούν χώρους για την προσωρινή συγκέντρωση όλων των προϊόντων προς διανομή στα καταστήματα.

Σε θετική κατεύθυνση είναι ότι τίθεται το πλαίσιο για την αστική μεταφορά και διανομή εμπορευμάτων αλλά και την πράσινη μεταφορά εμπορευμάτων, σύμφωνα με όλες τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις.

Ωστόσο, δεν υπάρχει στο νομοσχέδιο η εξειδίκευση όλων αυτών, όπως θα περιμέναμε. Εμείς θα ψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής, όμως επαναλαμβάνω για μια ακόμη φορά ότι έρχεται ένα νομοσχέδιο το οποίο δεν εντάσσεται σε ένα συνολικό σχεδιασμό.

Αντίθετα, υπακούει αυτήν τη συνηθισμένη αποσπασματικότητα την ώρα που η χώρα έχει ανάγκη, όσο ποτέ άλλοτε, ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τον παραγωγικό της προσανατολισμό.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, δεν θα τοποθετούμε καθόλου επί των τροπολογιών οι οποίες έχουν κατατεθεί αλλά άκουσα με μεγάλη προσοχή τον εκλεκτό συνάδελφο, τον κ. Κοντογιάννη, τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, να κάνει αναφορά στην τροπολογία για τους αγρότες. Θέλω, λοιπόν, να υπογραμμίσω δύο στοιχεία.

Πρώτον, στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, αγαπητέ συνάδελφε, αναφέρεται ότι υπάρχει ελάχιστη δαπάνη.

Δεύτερον, γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά ότι ο ΟΓΑ δεν ήταν ταμείο κύριας ασφάλισης μέχρι το 1997. Άρα, εγώ δεν ξέρω πόσοι είναι αυτοί οι αγρότες, οι οποίοι έχουν τα σαράντα χρόνια σήμερα και πράγματι στο εξηκοστό δεύτερο έτος της ηλικίας τους μπορούν να συνταξιοδοτηθούν. Πιστεύω ότι το ποσοστό είναι ελάχιστο. Αυτό μας λέει και η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους.

Γι' αυτό πιστεύω ότι θα πρέπει να ξαναδούμε αυτήν την τροπολογία. Εμείς, ως ΠΑΣΟΚ, θα πάρουμε συγκεκριμένη πρωτοβουλία και θα καταθέσουμε σχετική πρόταση εδώ στη Βουλή. Κι εσείς, όμως, θα πρέπει να είστε λίγο πιο προσεκτικοί στο πως παρουσιάζονται αυτές οι τροπολογίες.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Μωραΐτη.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Γαβριήλ Αβραμίδης για δεκαπέντε λεπτά.

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας: «Ρυθμίσεις Θεμάτων Εφοδιαστικής». Πιθανότατα να είναι το τελευταίο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, το οποίο φέρνει η παρούσα Κυβέρνηση, μία Κυβέρνηση η οποία έχει προκύψει από τις εκλογές του 2012, απ' αυτήν τη σύνθεση των πολιτικών δυνάμεων που, προφανώς, δεν αντικατοπτρίζεται στον πραγματικό σημερινό συσχετισμό δυνάμεων, μία Κυβέρνηση η οποία είναι σήμερα Κυβέρνηση λαϊκής μειοψηφίας και αργά ή γρήγορα, με τις εκλογές που θα υπάρξουν, θα υπάρξει ένας νέος πολιτικός χάρτης και μία νέα κυβέρνηση που θα προκύψει από τη Βουλή.

Το παρόν σχέδιο νόμου, αφορά στο συνολικό πλαίσιο των διαδικασιών για την αποθήκευση και μεταφορά αγαθών και εμπορευμάτων εισερχόμενων και εξερχόμενων. Συνεπώς, οφείλει να διακρίνεται για τον αναπτυξιακό του χαρακτήρα, να είναι συσφασμένο με την οικονομική πορεία της χώρας μας και τις απαιτούμενες εκσυγχρονιστικές τομές για τον τόπο μας, προκειμένου να τονωθεί η οικονομική δραστηριότητα και η ελληνική κοινωνία. Είναι ανατρίχνητα ζήτημα παραγωγικής ανασυγκρότησης, ζήτημα στρατηγικού σχεδιασμού που αφορά το μέλλον της πατρίδας μας.

Η εισηγητική έκθεση του παρόντος σχεδίου νόμου αναφέρει ότι επιχειρεί τη θεσμοθέτηση του κανονιστικού πλαισίου για τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων εφοδιαστικής αλυσίδας, την ανάπτυξη κατάλληλων διοικητικών δομών για τη διαρκή παρακολούθηση της δραστηριότητας αυτής και την ανάπτυξη εθνικής στρατηγικής στον τομέα αυτόν, ο οποίος μπορεί να αναδείξει την Ελλάδα σε σημαντικό διαμετακομιστικό πόλο, καθώς και την προώθηση σύγχρονων δράσεων που συνδυάζουν την ανάπτυξη της εφοδιαστικής με την προστασία του περιβάλλοντος. Η ύπαρξη ενός τέτοιου νομοθετικού πλαισίου είναι αναμφισβήτητη.

Ειδικότερα, οι αποθήκες των επιχειρήσεων υπάγονται στις διατάξεις του ν.3333/2005, εφόσον πρόκειται για αποθηκευτικούς χώρους στεγασμένους ή μη που βρίσκονται εκτός εργοστασιακών χώρων και διαθέτουν μόνιμα εγκατεστημένο μηχανολογικό εξοπλισμό για τη λειτουργία τους. Αυτός ο νόμος για τα εμπορευματικά κέντρα που διακρίνονται σήμερα ως εμπορευματικά πάρκα, αποτελούσε μία καλή βάση για την ίδρυση και λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας. Όμως, η βάση αυτή, με τις τροποποιήσεις του ν. 4254 και τις λοιπές τροποποιήσεις

του ν.3333 χαλάρωσε ως προς τη συνολική αυστηρότητα των επιμέρους διαδικασιών.

Πρόκειται για ένα πλαίσιο που αφορά τις εμπορικές σχέσεις της Ελλάδας με άλλες χώρες, που παράλληλα σχετίζεται με τις μεταφορικές μας υποδομές όπως είναι τα λιμάνια, τα αεροδρόμια, οι σιδηρόδρομοι, το οδικό δίκτυο και οι οποίες έχουν βρεθεί στο στόχαστρο των δανειστών με πρόσχημα τις μνημονιακές υποχρεώσεις και δεσμεύσεις της χώρας μας. Πρόκειται για υποδομές στενά συνυφασμένες με τα συμφέροντα του ελληνικού λαού και την εθνική μας αυτοτέλεια.

Θυμίζουμε τα σχέδια ιδιωτικοποίησης λιμανιών, σιδηροδρόμων –νευραλγικής σημασίας για τη μεταφορική αναβάθμιση της χώρας- και περιφερειακών αεροδρομίων με πρόσχημα την αδυναμία συντήρησης και λειτουργίας αλλά και την παραχώρηση μεγάλων τμημάτων της δημόσιας περιουσίας και απαραίτητων υποδομών.

Είναι ένα πλαίσιο που δεν πρέπει να προσπερνά τις ευρύτερες εξελίξεις που έχουν λάβει χώρα διεθνώς και τους εμπορικούς κύκλους των τελευταίων χρόνων από τρίτες χώρες, όπως η Κίνα, η Ινδία και άλλες χώρες της Ανατολικής Ασίας ή του λοιπού κόσμου, που έχουν επηρεάσει καταλυτικά το διεθνές εμπόριο.

Στη σημερινή Ευρώπη όπου καταλήγει ο μεγάλος όγκος αγαθών και εμπορευμάτων, ο γεωστρατηγικός ρόλος της χώρας μας και τα πλεονεκτήματά της πρέπει να αξιοποιηθούν εθνικά και προς όφελος των συμπολιτών μας.

Φυσικά, ο σχεδιασμός της εφοδιαστικής αλυσίδας έχει να κάνει με τη συντόμηση των δρομολογίων και την ελαχιστοποίηση του κόστους των μεταφορών, η οποία συνεπάγεται τεράστια κέρδη για τις επιχειρήσεις. Είναι ένα κόστος που θεωρητικά έχει ως αποδέκτη την τσέπη του καταναλωτή μέσω της συμπίεσης των εμπορικών αξιών στα αγαθά. Συνεπώς, σχετίζεται και με το ενδιαφέρον συνολικών επενδύσεων για τη χώρα μας.

Γίνεται κατανοητό, πως είναι ανάγκη η συζήτηση που αφορά στη θεσμική κατοχύρωση του κανονιστικού πλαισίου της εφοδιαστικής αλυσίδας, να ερμηνεύεται από το διεθνές περιβάλλον και να υιοθετεί στοιχεία από αυτό, έτσι ώστε να ευνοείται η ανταγωνιστικότητα μέσα από τη διαδικασία υιοθέτησης των παραμέτρων των διεθνών μεταφορών και των συνεπικουρούμενων κανονιστικών συστημάτων για τη μεταφορά, αποθήκευση της εισροής και της εκροής των εμπορευμάτων διεθνώς.

Επιπλέον, η αναγκαιότητα μιας συγκοινωνιακής και περιβαλλοντικής ρύθμισης των μεταφορών στα αστικά κέντρα, όπως αναφέρθηκε και στη συνεδρίαση της επιτροπής, είναι αδιαμφισβήτητη. Χρειάζονται ρύθμιση, δηλαδή, τα ζητήματα που αφορούν στις μεταφορές που χρησιμοποιούν πολλαπλούς και ποικίλους τρόπους –σιδηρόδρομο, πλοία, φορτηγά- μέχρι τον τελικό προορισμό -συνδυαστικά πάντα με τις χρονικές απαιτήσεις- και επηρεάζουν τα επίπεδα κυκλοφορίας των εθνικών δικτύων.

Πιο συγκεκριμένα, το σχέδιο νόμου θεσμοθετεί την επιτροπή logistics, η οποία αναβαθμίζεται σε μόνιμο Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας της Εφοδιαστικής. Το συμβούλιο, αποτελεί συμβουλευτικό και γνωμοδοτικό όργανο με κύριο αντικείμενο να συνεπικουρεί την κυβέρνηση διά μέσου ιδίως του Υπουργού Υποδομών στην ανάπτυξη εθνικής στρατηγικής για την εφοδιαστική.

Επιπλέον, επιχειρείται η νομική ρύθμιση του περιβάλλοντος της εφοδιαστικής αλυσίδας, ορίζεται η εποπτεύουσα αρχή μέσω τμήματος του Υπουργείου Μεταφορών και επιχειρείται να ορισθούν οι όροι αδειοδότησης των κέντρων αποθήκευσης και διανομής.

Παράλληλα, αναφέρεται στο καθεστώς επιχειρηματικών πάρκων εθνικής εμβέλειας κατά τα πρότυπα των βιομηχανικών περιοχών αλλά και στις περιοχές του Θριάσιου Πεδίου Αττικής και του στρατοπέδου «Γκόνου» στη Θεσσαλονίκη ως χώρους συγκέντρωσης υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας.

Δυστυχώς, η χώρα μας τα τελευταία χρόνια έχει εκτραπεί από την κυρίαρχη ιδέα των προηγούμενων δεκαετιών, δηλαδή της ηγέτιδας δύναμης στα Βαλκάνια αλλά και σε περιφερειακό επίπεδο στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Ό,τι αποσπασούμε περισσότερο από μία απλή διέλευση των εμπορευμάτων και των αγαθών, θα αποτελεί ουσιαστικό κέρδος για την πατρίδα μας και θα συμ-

βάλλει στην επανεκκίνηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Το ζήτημα της έκτασης που θα έχει η εφοδιαστική αλυσίδα στα αστικά κέντρα των πόλεων, είναι και ζήτημα με περιβαλλοντικές προεκτάσεις. Η πράσινη εφοδιαστική αλυσίδα απαιτεί μια βαθύτατα εμπειριστωμένη κοινή πολιτική, γεγονός που οφείλει να απασχολεί σε σημαντικό βαθμό την Κυβέρνηση -που εισάγει τον όρο της εφοδιαστικής αλυσίδας και τις ρυθμίσεις αυτής- τώρα και όχι στο μέλλον, όπως γίνεται με τον επιφανειακό και αποσπασματικό τρόπο των fast track περιπτώσεων.

Άλλο ζήτημα-αντικείμενο του σχεδίου νόμου, είναι η απελευθέρωση του καθεστώτος της αδειοδότησης των επιχειρήσεων μεταφοράς από τους πρώτους κιάλας μήνες των διαπραγματεύσεων με την τρόικα στο γενικότερο πλαίσιο των κλειστών επαγγελματών.

Σήμερα, η δραστηριότητα των επιχειρήσεων διέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία που αφορά στις αποθήκες -όπως ανέφερα και πρωτίτερα- στη συντήρηση τροφίμων και σε όλα τα στάδια της διακίνησης και την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία που αφορά στη μεταφορά εμπορευμάτων.

Η διαχείριση της αδειοδότησης των εγκαταστάσεων, οφείλει να αποσκοπεί στην εξάλειψη των παράνομων εγκαταστάσεων στην Αττική και στην περιφέρεια.

Η εισαγωγή του όρου «Επιχειρηματικά Πάρκα Εφοδιαστικής Αλυσίδας Εθνικής Εμβέλειας» και όχι της διαδικασίας που έχει ενδοφέρειν να αποτυπωθεί, έρχεται στη θέση των μέχρι σήμερα εμπορευματικών κέντρων, με στόχο, όπως αναφέρεται, τη χωροταξική κατάτμηση των επιχειρήσεων του κλάδου των logistics και τη σύμπτυξη των επιμέρους υποδομών του.

Επιγραμματικά, η εξέλιξη του εμπορευματικού πάρκου της «COSCO» στο Θριάσιο αποτελεί μία περίπτωση που δεν πρέπει να αγνοούμε. Είναι μία έννοια η οποία υποτίθεται πως έπρεπε να λειτουργεί ως κίνητρο για μονοπωλιακούς παίκτες, όπως η «COSCO», ή ως αίτημα άλλων χωρών, προκειμένου να προχωρήσουν σε επενδύσεις στον τομέα αυτό.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός του κλάδου αλλά και η λειτουργία των υφιστάμενων εταιρειών logistics και διαμεταφοράς αποτελεί μεγάλη πρόκληση. Μέχρι σήμερα η παντελής απουσία του είναι ίσως από τα μεγαλύτερα προβλήματα μίας νεοοργανωμένης αγοράς.

Η παράλληλη έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού έχει οδηγήσει στη δημιουργία άτυπων συγκεντρώσεων σε περιοχές που σήμερα θεωρούνται αχαράκτηριστες.

Αναφορικά με τη θεσμοθέτηση του υπό σύσταση Συμβουλίου Εθνικής Πολιτικής για τον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας, θεωρούμε πως για ένα τόσο σημαντικό γεγονός πρέπει να εξαντλείται η δυνατότητα εκπροσώπησης των κοινωνικών φορέων στην πράξη. Μία αντίστροφου τύπου λογική -διορισμού μάλιστα- στην αντιπροσώπευση, ενδεχομένως να προκαλεί και να μην επιλύει προβλήματα σχετικά με την εξυπηρέτηση ολιγοπωλιακών ή και μεμονωμένων συμφερόντων.

Ακούω, λοιπόν, διαρκώς για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας σε κλάδους, όπως τα logistics, βάσει συγκριτικού πλεονεκτήματος που θα ωφελήσει και πιο άμεσα στην ανάκαμψη των επιχειρηματικών κερδών, της οικονομικής δραστηριότητας και της φορολογικής εισφοράς.

Η χάραξη της στρατηγικής της εφοδιαστικής αλυσίδας στη χώρα μας δεν μπορεί να υφίσταται χωρίς την αναφορά σε κρίσιμα σημεία, όπως η ενσωμάτωση της ροής των πληροφοριών, με τον απαραίτητο εναρμονισμό της ψηφιακής τεχνολογίας, η ίδια η παραγωγή, η συσκευασία, η λογιστική απογραφή, η διαμεταφορά, η αποθήκευση, η ασφάλεια των εμπορευμάτων.

Από την πλευρά μας θεωρούμε πως γίνεται αντιληπτή διά γυμνού οφθαλμού η επιχείρηση μεταβίβασης αρμοδιοτήτων από το Υπουργείο Μεταφορών στο Υπουργείο Ανάπτυξης. Αυτό θεωρείται μάλιστα ως αφετηριακός προσδιορισμός του κανονιστικού πλαισίου της εφοδιαστικής αλυσίδας ή εκσυγχρονισμός του για την προσέλκυση των επενδύσεων; Διότι αν νοέιτε έτσι τη θεσμοθέτηση του πλαισίου, εξηγείται πλήρως γιατί Έλληνες και ξένοι επενδυτές αποφεύγουν να δεσμεύσουν σημαντικά κεφάλαια σε μία χώρα, που η Κυβέρνηση τροποποιεί το φορολογικό της σύστημα συνεχώς και το θεσμικό της πλαίσιο κατά το δοκούν.

Ενδεικτικό της καταστάσεως, όπως ανέφερε και στην επιτροπή η συνάδελφος μου Ραχήλ Μακρή, είναι ότι συζητάμε ένα νέο νομικό πλαίσιο υπό το καθεστώς ανάθεσης και έγκρισης δαπάνης ύψους 145.140 ευρώ από το Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, τον κ. Νικόλαο Σταθόπουλο, σε ιδιωτική εταιρεία για το έργο με τίτλο: «Ανάπτυξη εθνικού στρατηγικού σχεδιασμού και σύγχρονου νομικού πλαισίου για την εφοδιαστική logistics στην Ελλάδα», απόφαση που υπογράφηκε στις 20 Οκτωβρίου του 2013 και προέβλεπε χρονική διάρκεια δώδεκα μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.

Κατόπιν όλων των παραπάνω, δηλώνουμε σοβαρότατες επιφυλάξεις για το παρόν σχέδιο νόμου, καθώς και τον γενικότερο προβληματισμό μας για την ανεκπλήρωτη μέχρι σήμερα υποχρέωση της πολιτείας, να συντάξει ένα ελπιδοφόρο στρατηγικό σχέδιο για την εφοδιαστική αλυσίδα που θα αντιπροσωπεύει στο έπακρον τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας και θα διακρίνεται από ένα μακρόπνοο σχεδιασμό για πραγματική ανάπτυξη στον τομέα των μεταφορών και της αποθήκευσης. Οπότε, επί της αρχής δεν υπερψηφίζουμε το σχέδιο νόμου.

Ο εισιγητής της Νέας Δημοκρατίας, αναφέρθηκε εδώ στα ζητήματα του χρέους, της ανεργίας, ζητήματα τα οποία έχει δημιουργήσει η ίδια η πολιτική σας, η πολιτική του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας, η πολιτική των αλληλοδιάδοχων κυβερνήσεων του μνημονίου. Πρόκειται για πολιτική στην οποία θα μπει τέλος, μία πολιτική η οποία έχει οδηγήσει σε αδιέξοδο την κοινωνία και σε τεράστια ανεργία, σε φυγή από τη χώρα πολλών νέων ανθρώπων. Στην πραγματικότητα, η ανεργία θα ήταν πολύ μεγαλύτερη εάν περιλάμβανε και τους Έλληνες, τα νέα παιδιά που έχουν μεταναστεύσει στο εξωτερικό.

Προβλήματα όπως τα «κόκκινα δάνεια» απαιτούν λύσεις. Οι λύσεις αυτές θα δοθούν από μία επόμενη κυβέρνηση που θα υπάρξει. Να πω ότι σήμερα ο Πρόεδρός μας, ο Πάνος Καμμένος, καταθέτει πρόταση νόμου -θα την παρουσιάσει και σε συνέντευξη Τύπου- για την αντιμετώπιση του μεγάλου ζητήματος των κόκκινων δανείων.

Θα ήθελα, επίσης, να κάνω ένα σχόλιο. Άκουσα με ενδιαφέρον τον Πρωθυπουργό στη συνάντηση με τον Αζέρο Πρωθυπουργό, τον κ. Αλίεφ, για τη μεταφορά αζέρικου φυσικού αερίου στη χώρα μας, εάν υπάρξουν προβλήματα εφοδιασμού λόγω πιθανών κλεισμάτων της στρογγύλας από τη Ρωσική Ομοσπονδία. Διερωτώμαι. Με έναν αγωγό ο οποίος δεν έχει δημιουργηθεί στην Ελλάδα, με ποιον τρόπο, ειλικρινά, θα έρθει το αζέρικο φυσικό αέριο; Και να σημειώσω ότι μιλάμε για έναν αγωγό ο οποίος δεν θα πληρώνει καν τέλη διέλευσης.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή κ. Κουκούτσης για δεκαπέντε λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο εντάσσεται στο πλαίσιο της συνολικής στρατηγικής για την ανάπτυξη του κλάδου των logistics και περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και τον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών, την άρση των εμποδίων εισόδου και την ενίσχυση του ανταγωνισμού στην εφοδιαστική, με σκοπό την ανάδειξη της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κόμβο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ο όρος εφοδιαστική είναι ένας όρος που περιλαμβάνει δραστηριότητες διαφόρων τύπων, όπως συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση προϊόντων και διάφορες επιμέρους δραστηριότητες.

Ειδικότερα με τις διατάξεις του νομοσχεδίου αυτού, μεταξύ άλλων αποσαφηνίζεται το πλαίσιο λειτουργίας για τις επιχειρήσεις που ανήκουν στον κλάδο της εφοδιαστικής και ορίζονται οι επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας για να ξεπεραστούν προβλήματα στην επαφή των επιχειρήσεων του κλάδου με το δημόσιο.

Επιτρέπεται η ελεύθερη άσκηση μίας ή περισσοτέρων εφοδιαστικών δραστηριοτήτων ταυτόχρονα, παραδείγματος χάριν, κάποιος που διαχειρίζεται μία αποθήκη, μπορεί κάλλιστα να κάνει και ένα μεταφορικό έργο. Επιταχύνεται η διαδικασία για την εγ-

κατάσταση κέντρων αποθήκευσης και διανομής. Εξισώνονται οι όροι δόμησης των κέντρων αποθήκευσης και διανομής με αυτούς που ισχύουν για τα βιομηχανικά κτήρια και καταργείται ο διαχωρισμός βιομηχανικής και εμπορικής αποθήκης.

Εισάγεται το πλαίσιο για την αστική μεταφορά και τη διανομή εμπορευμάτων για τη δημιουργία συγκεκριμένων χώρων της πόλης, για τη στάθμευση των φορτηγών και την προσωρινή συγκέντρωση όλων των προϊόντων που πρόκειται να διανεμηθούν. Επίσης, προβλέπεται η δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας.

Αυτά είναι κάποια από τα βασικά που περιέχονται στο νομοσχέδιο. Όλα όμως μέχρι εδώ σίγουρα ακούγονται πάρα πολύ καλά και κάποιοι θα ισχυριστούν ότι επιλύονται ζητήματα και ότι όλα κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση. Όμως στην πράξη δεν είναι έτσι ακριβώς. Υπάρχουν σημεία που προκαλούν μέγα προβληματισμό.

Παραδείγματος χάριν, το άρθρο 3 σχετικά με την άσκηση των δραστηριοτήτων, έτσι όπως είναι διατυπωμένο προκαλεί κάποιες ασάφειες και απορίες. Θα μπορούσαν δηλαδή κάποιοι που δεν ασχολούνται με μεταφορές στην πράξη να ανταγωνίζονται επιχειρήσεις του κλάδου των μεταφορών, αφού με τα αυτοκίνητά τους και στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής, θα μπορούν να ασκούν ένα ευρύ πλαίσιο δραστηριοτήτων που θα αποβεί σε βάρος επιχειρήσεων μεταφοράς; Με απλά λόγια, οι ιδιοκτήτες φορτηγών που εκτελούν μεταφορές θα αντιμετωπίσουν σοβαρότατα προβλήματα και θα υποστούν έναν αθέμιτο ανταγωνισμό.

Στο άρθρο 7, στη σύσταση Συμβουλίου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας της Εφοδιαστικής, βάζετε μέσα ιδιωτικούς φορείς ως εκπροσώπους με αμφίβολα κριτήρια. Βάζετε βέβαια και έναν εκπρόσωπο σιδηροδρομικής επιχείρησης. Και γιατί δεν αναφέρετε παραδείγματος χάριν τον ΟΣΕ, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τον προαστιακό κ.λπ.; Για ποιο λόγο; Γιατί προφανώς ο σχεδιασμός σας, έχει ήδη προβλέψει την ιδιωτικοποίηση των τρένων, κάτι για το οποίο χρόνια προσπαθείτε. Μιλάμε, λοιπόν, απευθείας για σιδηροδρομική επιχείρηση, δηλαδή για ιδιωτικά συμφέροντα.

Τα άρθρα 8 και 9, θεωρούμε ότι έτσι όπως είναι διατυπωμένα και κυρίως όπως θα καταλήξουν να εφαρμόζονται στην πράξη, θα δημιουργήσουν ζητήματα στο περιβάλλον, όπως και κυκλοφορικά ζητήματα.

Μας προβληματίζει η εγκατάσταση κέντρων αποθήκευσης και διανομής σε πολυώροφα κτήρια, όπως μας προβληματίζει που στην πράξη δεν θα αποφευχθούν σοβαρά κυκλοφορικά προβλήματα που είναι σίγουρο πως θα προκύψουν και όλα αυτά σε συνδυασμό με το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο που ψηφίστηκε πρόσφατα, με το οποίο επανακαθορίστηκε ο νέος πολεοδομικός και χωροταξικός σχεδιασμός της χώρας, σε συνδυασμό με την κατάργηση περιορισμών στην προστασία του περιβάλλοντος και στην αλλαγή χρήσης γης. Προ μηνών έγιναν, αν θυμάστε, σε αυτήν εδώ την Αίθουσα.

Όσον αφορά την ίδρυση και τη διαχείριση επιχειρηματικών πάρκων εφοδιαστικής εμβέλειας, δεν καθίσταται σαφές, ποιοι θα είναι υπεύθυνοι γι' αυτά. Δεν καθορίζεται αν θα τα λειτουργεί το δημόσιο, αν θα τα διαχειρίζονται ιδιώτες ή άλλοι φορείς.

Κι επειδή ξέρουμε όλοι μας ότι οι διάφορες πολυεθνικές εταιρείες και άλλα συμφέροντα θέλουν να πάρουν στην ουσία την περιουσία αυτής της πατρίδας, κάτι τέτοιες διατάξεις, με τέτοιου είδους διατυπώσεις, μας κάνουν αρκετά επιφυλακτικούς και καχύποπτους.

Γενικά, το παρόν σχέδιο νόμου, παρά τις όποιες διατυπώσεις τους και κυρίως παρά το ότι μπορεί ίσως ακόμη και να δημιουργεί μία εικόνα ανάπτυξης και προόδου, στην πράξη θα συντελέσει περαιτέρω στο ξεπούλημα. Επίσης, θα πλήξει χιλιάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις και οικογένειες -και αυτή είναι μία παράμετρος που δεν την έχει αναφέρει κανένας- αφού τον πρώτον λόγο στα θέματα εφοδιαστικής, θα τον έχουν ιδιωτικά και κυρίως ξένα ιδιωτικά συμφέροντα.

Αντί να ενισχύσουμε την εθνική παραγωγή, το εμπόριο και τις εξαγωγές μας, στην ουσία βάζουμε τις πολυεθνικές και διάφορα επιχειρηματικά συμφέροντα να έχουν πρωταρχικό ρόλο στην οικονομική μας ζωή.

Επισημαίνουμε ότι δεν βλέπουμε κανέναν περιορισμό όσον αφορά το ποιοι ιδιώτες θα μπορούν να εμπλακούν στη διαδικασία της εφοδιαστικής. Αν για παράδειγμα -λέμε τώρα- τουρκικά κεφάλαια και συμφέροντα, με τον έναν ή τον άλλον τρόπο, συμμετέχουν στις διαδικασίες αυτές, υπάρχει πρόβλημα; Εκτός από την ιδιωτικοποίηση και την παράμετρο ότι όλη η εφοδιαστική μας αλυσίδα μπορεί να περάσει σε εχθρικά προς την πατρίδα χέρια, αυτό το υπολογίζουμε; Πιθανότατα όχι.

Δεν διαφωνεί κανείς ούτε με την αναβάθμιση του οικονομικού ρόλου της πατρίδας μας ούτε με την προσέλκυση επενδύσεων. Αυτά όμως όλα, προϋποθέτουν εθνική οικονομία, παραγωγή, δομές, λιμάνια, δρόμους, αεροδρόμια, μεταφορές που όμως θα ανήκουν στην Ελλάδα, στην πατρίδα μας και στο λαό μας. Αυτό που θα καταφέρατε, θα είναι η εκποίηση της εθνικής περιουσίας, το ξεπούλημα των λιμανιών, των σιδηροδρόμων και πολλών βασικών υποδομών.

Με αυτές, λοιπόν, τις σκέψεις εμείς, ο Λαϊκός Σύνδεσμος Χρυσή Αυγή, καταψηφίζουμε το παρόν νομοσχέδιο.

Όσον αφορά τώρα κάποιες τροπολογίες, η 1829/82 είναι μία ακόμη τυπική τροπολογία που διορθώνει κάποιο σφάλμα που παρερσέφρησε σε νομοσχέδιο που ψηφίστηκε πρόσφατα. Αυτήν τη φορά αφορά τον ν.4276/2014. Θα την καταψηφίσουμε, όπως καταψηφίσαμε και το εν λόγω νομοσχέδιο.

Σε σχέση με την τροπολογία 1821/81, αυτή περιέχει διάφορες ρυθμίσεις, από ρυθμίσεις για τον ΟΑΕΔ μέχρι ρυθμίσεις για τις συντάξεις του ΟΓΑ. Κάποιες από αυτές κινούνται σε θετική κατεύθυνση και θα θέλαμε να τις υπερψηφίσουμε αλλά, ως γνωστόν, στις τροπολογίες δεν υπάρχει κατ' άρθρον ψήφιση.

Θα σταθώ, λοιπόν, στη δεύτερη παράγραφο της εν λόγω τροπολογίας. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, θα τροποποιηθεί το άρθρο 11 του ν. 4225/2014, έτσι ώστε η «ΗΔΙΚΑ Α.Ε.» να αποδίδει, σε άμεση σύνδεση και σε πραγματικό χρόνο το ΑΜΚΑ στο νεογέννητο, ταυτόχρονα με την υποβολή της αίτησης για τη χορήγηση ληξιαρχικής πράξης γέννησής του.

Να επενθυμίσουμε εδώ στην Κυβέρνηση ότι υπάρχουν κάποιες χιλιάδες συμπατριωτών μας που για δικούς τους λόγους, για λόγους ηθικούς, θρησκευτικούς και συνειδησιακούς, αρνούνται να παραλάβουν αριθμό ΑΜΚΑ. Αυτή η ιδιαιτερότητα είναι συνταγματικά επιτρεπτή και δεν είναι θέμα της πολιτείας να κάνει κάτι γι' αυτό. Απλά, πρέπει να τη σεβαστεί.

Ως Χρυσή Αυγή έχουμε θέσει το θέμα πολλές φορές στην Κυβέρνηση. Η Κυβέρνηση αδιαφορεί για τις ανησυχίες και τις επιλογές αυτών των ανθρώπων και νομοθετεί και πράττει προσβάλλοντας τα δικαιωμά τους. Με την τροποποίηση αυτή, θα αποδίδεται ΑΜΚΑ αμέσως με την αίτηση χορήγησης ληξιαρχικής πράξης γέννησης.

Οπότε, με λίγα λόγια, καταδικάζετε τους γονείς που ανήκουν σε αυτήν τη μερίδα των πολιτών, που διαφωνούν με την ηλεκτρονική διακυβέρνηση, να έρχονται σε σύγκρουση με τη συνείδησή τους ή να μην παραλαμβάνουν την ληξιαρχική πράξη γέννησης του παιδιού τους.

Σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα, εμείς θα προτείνουμε αυτή να γίνει προαιρετική επιλογή και να γίνεται απόδοση ΑΜΚΑ στο νεογέννητο, μόνο αν συμφωνούν οι γονείς και το θέλουν.

Οπότε, είμαστε υποχρεωμένοι να καταψηφίσουμε αυτήν την τροπολογία, διότι σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα, κύριε Υπουργέ, έχουν ψηφιστεί για μειοψηφίες, για πλειοψηφίες, για μειοψηφίες σεξουαλικές ή εθνικές, για οτιδήποτε άλλο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κύριε Κουκούτση, επί των τροπολογιών και επί των άρθρων, έχετε την ευκαιρία να μιλήσετε στην αυριανή συνεδρίαση. Σήμερα μιλούμε επί της αρχής.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, για τις τροπολογίες μιλάω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Ναι, επί των τροπολογιών και επί των άρθρων έχετε τη δυνατότητα και αύριο να αναπτύξετε τις θέσεις σας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ: Εντάξει, κύριε Πρόεδρε.

Θα αναφερθώ στην τροπολογία με γενικό αριθμό 1834 του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας. Όσον αφορά τη συγκεκριμένη τροπολογία -δεν θα δευτερολογήσω, κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Εγώ απλώς σας ανέφερα ότι έχετε και την αυριανή συνεδρίαση που συζητάμε για τις τροπολογίες και για τα άρθρα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ πολύ. Γι' αυτό και εγώ σας σεβάστηκα σήμερα, όπως είδατε και ξεκίνησα, χωρίς να αναφέρω τίποτα.

Όσον αφορά τη συγκεκριμένη τροπολογία για τις γυναίκες ΕΠΟΠ, επειδή ακριβώς αυτό αφορά θέμα που βελτιώνει την κατάσταση των γυναικών ΕΠΟΠ, κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Είναι σωστό οι γυναίκες ΕΠΟΠ, οι οποίες δεν έχουν μονιμοποιηθεί και επιστρέφουν από άδεια κύησης τοκετού, να τοποθετούνται κατ' εξαίρεση και με αίτησή τους στον τόπο προτίμησής τους. Θεωρούμε ότι αυτό θα βοηθήσει πολύ τις οικογένειες των ΕΠΟΠ και συνακόλουθα θα ενισχύσει το αξιόμαχο των Ενόπλων Δυνάμεών μας.

Μόνο γι' αυτόν τον λόγο, λοιπόν, και με γνώμονα το συμφέρον τους, θα ψηφίσουμε «ναι».

Τέλος, η τροπολογία με γενικό αριθμό 1842, που κατατέθηκε εχθές το βράδυ και είναι εκπρόθεσμη, αφορά τη ρύθμιση θεμάτων αντιπυρικής προστασίας. Έρχεται να εγκρίνει συμβάσεις του Πυροσβεστικού Σώματος για τις αντιπυρικές περιόδους 2014 και 2015. Δεν κατανοούμε γιατί απαιτείται αυτή η ρύθμιση και θα θέλαμε να μας εξηγήσει ο αρμόδιος τον λόγο. Για να κατατίθεται αυτή η ρύθμιση, σημαίνει ότι έχουμε να κάνουμε με κάτι έκτακτο, με κάτι που δεν μπορεί να αντιμετωπίσει το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο, το υπάρχον πλαίσιο με βάση το οποίο λειτουργεί το Πυροσβεστικό Σώμα και εργάζεται για την προετοιμασία της κάθε αντιπυρικής περιόδου.

Εμείς θα καταψηφίσουμε, πρώτον γιατί κατατέθηκε εκπρόθεσμα και, δεύτερον, γιατί δεν προκύπτει από πουθενά -ούτε από το κείμενο ούτε από την αιτιολογική έκθεση- γιατί πρέπει να υπάρξει αυτή ειδική ρύθμιση σε αντίθεση με τις κείμενες διατάξεις. Επιπλέον, στην έκθεση του Λογιστηρίου του Κράτους αναφέρεται ότι η δαπάνη που καταγράφεται ενδέχεται να μεταβληθεί σε περίπτωση αναπροσαρμογής των συμβάσεων, χωρίς να ξεκαθαρίζεται κάποιο πού, πόσο και γιατί.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Οι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η ειδική αγορήτρια της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάρη για δεκαπέντε λεπτά.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, σύμφωνα και με την αιτιολογική έκθεση, αποσκοπεί στη θεσμοθέτηση του κανονιστικού πλαισίου για τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων εφοδιαστικής, στην ανάπτυξη των κατάλληλων διοικητικών δομών για τη διαρκή παρακολούθηση αυτής της δραστηριότητας και την ανάπτυξη εθνικής στρατηγικής σ' αυτόν τον τομέα που μπορεί πράγματι να αναδείξει την Ελλάδα σε ένα σημαντικό διαμετακομιστικό πόλο.

Διαρθρώνεται σε δύο κύρια μέρη. Το πρώτο μέρος αφορά γενικές διατάξεις για το πεδίο εφαρμογής, τα θέματα αδειοδότησης και λειτουργίας των κέντρων αποθήκευσης και διανομής και τα αρμόδια όργανα εποπτείας και υποστήριξης της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Το δεύτερο μέρος αναφέρεται κυρίως στα επιχειρηματικά πάρκα εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας. Με τις βασικές διατάξεις του νομοσχεδίου αποσαφηνίζεται το πλαίσιο λειτουργίας για τις επιχειρήσεις που ανήκουν στον κλάδο των logistics και ορίζονται αυτές οι επιχειρήσεις. Επιτρέπεται η ελεύθερη άσκηση μίας ή περισσότερων δραστηριοτήτων logistics ταυτόχρονα. Μπορεί κανείς, δηλαδή, να διαχειρίζεται μία αποθήκη και να κάνει και μεταφορικό έργο. Εξαιρούνται ευτυχώς οι ταχυμεταφορές, οι σιδηροδρομικές μεταφορές, κ.λπ.. Αυτό, όπως θα αναλύσω και παρακάτω, μας δημιουργεί μία ανησυχία ότι μπορεί να λειτουργήσει σε βάρος των μικρών επιχειρήσεων που εκτελούν τη μία μόνη κύρια δραστηριότητα, τη δραστηριότητα της μεταφοράς.

Επιταχύνεται η διαδικασία για την εγκατάσταση κέντρων αποθήκευσης και διανομής, με κριτήριο την προστασία του περιβάλλοντος και με βάση τις αρχές της αυτοσυμμόρφωσης. Ωραία

λέξη η αυτοσυμμόρφωση, αλλά πραγματικά είναι λίγο δύσκολο να υπάρξει για τα ελληνικά δεδομένα. Επομένως, εδώ πρέπει να είναι και αυστηρότερος ο έλεγχος.

Εξισώνονται οι όροι δόμησης των κέντρων αποθήκευσης και διανομής με αυτούς που ισχύουν για τα βιομηχανικά κτήρια. Καταργείται ο διαχωρισμός βιομηχανικής και εμπορικής αποθήκης. Υπάρχουν κάποια προβλήματα και εδώ.

Εισάγεται το πλαίσιο για την αστική μεταφορά και τη διανομή εμπορευμάτων για τη δημιουργία συγκεκριμένων χώρων στις πόλεις για τη στάθμευση των φορτηγών και προωθείται η πράσινη εφοδιαστική αλυσίδα. Θετικές διατάξεις, αλλά παραπέμπονται σε προεδρικά διατάγματα, ενώ έπρεπε σήμερα να ολοκληρώνεται με το νομοσχέδιο το όλο πλαίσιο για να λειτουργήσει πράγματι αυστηρά η όλη διαδικασία ανάπτυξης και αναβάθμισης της εφοδιαστικής.

Προβλέπεται η δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας, τα οποία πρέπει να είναι σε έκταση πλέον των πεντακοσίων στρεμμάτων. Δεν καταλαβαίνουμε όμως γιατί να υπάγονται στις διαδικασίες του fast track για την αδειοδότησή τους.

Προωθείται η διαδικασία της τυποποίησης και προτυποποίησης στα ελληνικά logistics από το εθνικό σύστημα υποδομών ποιότητας και αυτό είναι θετικό. Αλλά και άλλες διαδικασίες τυποποίησης και πιστοποίησης διαφόρων υπηρεσιών και προϊόντων έχουν προχωρήσει και άλλες έχουν μείνει στα χαρτιά.

Αλλά δυστυχώς, κύριοι συνάδελφοι, εδώ και πάρα πολλά χρόνια η πιστοποίηση και η τυποποίηση και ο έλεγχός της δεν εφαρμόζονται στην ελληνική κοινωνία. Η κρίση μεταξύ όλων των άλλων έχει αποδιοργανώσει και ουσιαστικά θέματα, όπως είναι η πιστοποίηση και η τυποποίηση, που πρέπει να καθορίζουν την παροχή των υπηρεσιών, τα προϊόντα μας και όλες τις δραστηριότητες, όπως γίνεται και σε όλες τις άλλες προηγμένες και ευνοούμενες χώρες.

Επί της αρχής, λοιπόν, όπως αναφέρεται και στην αιτιολογική έκθεση, υπάρχει όντως ραγδαία ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου που είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευμάτων τα τελευταία είκοσι χρόνια. Συγκεκριμένα στην Ευρώπη η διείσδυση των ασιατικών προϊόντων στις αναπτυσσόμενες ευρωπαϊκές αγορές συνέβαλε στην αύξηση κατά 381% του συνολικού όγκου του εμπορευματικού φορτίου. Σύμφωνα λοιπόν με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο παγκόσμιος κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας υπολογίζεται σε περίπου 5,5 τρισεκατομμύρια ευρώ ή 13,8% του παγκόσμιου ΑΕΠ, ενώ οι λιμένες της Μεσογείου -μεταξύ των οποίων και οι δικοί μας- διαχειρίζονται το 9% της παγκόσμιας μεταφοράς εμπορευμάτων.

Στην Ελλάδα ο κλάδος της Εφοδιαστικής υπολογίζεται περίπου στο 10% του ΑΕΠ. Κι ενώ υπάρχουν πολλές δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης του κλάδου, δεν έχει αξιοποιηθεί πλήρως η δυναμική που έχει η χώρα λόγω της γεωγραφικής της θέσης.

Σήμερα, σύμφωνα και με την Παγκόσμια Τράπεζα, η αποτελεσματικότητα και η ανταγωνιστικότητα του δικτύου των ελληνικών logistics είναι χαμηλότερη από τις γειτονικές χώρες. Η Ελλάδα έχει θέση εβδομηκοστή πρώτη, όταν η Τουρκία είναι στην εικοστή ένατη και η Ρουμανία στην πενήκοστή θέση.

Παρ' όλο λοιπόν που οι δυνατότητες της χώρας είναι μεγάλες, ιδιαίτερα όπως είπαμε λόγω της στρατηγικής θέσης και της ανάπτυξης των μεγάλων λιμένων της, όπως του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Κρήτης, και του διερχόμενου φορτίου και ενώ οι προοπτικές των υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας είναι πολύ σημαντικές, δεν υπάρχουν πράγματι οι συνδέσεις, οι οδικές και οι σιδηροδρομικές. Βέβαια, τα προβλήματα με την κρίση επιδεινώθηκαν ακόμη περισσότερο και επηρέασαν και την ανάπτυξη της εφοδιαστικής στην Ελλάδα. Αυτό ισχύει γιατί κατ' αρχάς μια ολοκληρωμένη ανάπτυξη της εφοδιαστικής είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την κατάσταση των υποδομών των μεταφορών στην Ελλάδα και κυρίως του σιδηροδρομικού δικτύου και των οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων των λιμένων και των κέντρων αποθήκευσης και οπωσδήποτε βέβαια των επιχειρηματικών πάρκων των logistics που ιδρύονται με αυτό το νομοσχέδιο.

Η κατάσταση, λοιπόν, στην Ελλάδα χρειάζεται πολλά ακόμα

για να ανταποκριθεί στις σύγχρονες ανάγκες της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η πλειοψηφία των εταιρειών εδρεύει στην Αττική με προβληματικές εγκαταστάσεις και συνθήκες λειτουργίας. Τα τελευταία χρόνια άρχισε να επεκτείνεται περιμετρικά της Θεσσαλονίκης, στην Πάτρα, στη Λάρισα και στην Κρήτη, κάτι που είναι αισιόδοξο.

Για όλα τα παραπάνω και σύμφωνα με τα στοιχεία της μόνιμης επιτροπής logistics όσο λειτουργήσε από το Μάρτιο του 2013, η εφοδιαστική στην Ελλάδα αντιμετωπίζει προβλήματα, όπως είναι η πολυνομία η οποία έχει δημιουργήσει πολλές γκρίζες ζώνες, ο χαμηλός βαθμός των outsourcing σε αντίθεση με την υπόλοιπη Ευρώπη, η μικρή διείσδυση του σιδηροδρόμου στις εμπορικές μεταφορές και η απουσία της λεγόμενης «πολυτροπικής μεταφοράς» -αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα- ο κατακερματισμός των εταιρειών logistics, το υψηλό κόστος στη μεταφορά το οποίο μεταφέρεται στη συνέχεια και στον καταναλωτή και το ανεπαρκές, όπως ήδη είπαμε, δίκτυο σε σχέση βέβαια και με τη σύνδεσή του με τα λιμάνια της χώρας.

Όσον αφορά την περιοχή μου τώρα, η ολοκλήρωση της σύνδεσης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης έχει πλήρως μελετηθεί εδώ και τριάντα χρόνια. Κι όμως, δεν προχωράει.

Επομένως, είναι προφανής η ανάγκη δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου νομικού πλαισίου και των σχετικών υπηρεσιών, όπως και των μέσων για την εποπτεία και τη υποστήριξη της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η έλλειψη αυτού του θεσμικού πλαισίου αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου -μας τα είπαν στην επιτροπή οι σχετικές επιχειρήσεις- και αυτήν την έλλειψη του θεσμικού πλαισίου επιχειρεί να καλύψει το σχέδιο νόμου, το οποίο έχει αρκετά θετικά στοιχεία. Όμως, υπάρχουν και προβλήματα σε πολλά άρθρα του.

Ας δούμε τώρα τι θα αποφέρει η ανάπτυξη των logistics στην Ελλάδα. Θα οδηγήσει σε οικονομική ανάκαμψη μέσω της μείωσης του κόστους των εισαγωγών και των εξαγωγών και τη μείωση του κόστους του εφοδιασμού των επιχειρήσεων, θα έχουμε ανάπτυξη των υπόλοιπων τομέων της εθνικής οικονομίας, δηλαδή θα βοηθήσει τη βιομηχανία, τις εξαγωγές, το εμπόριο, τον τουρισμό, την αγροτική ανάπτυξη, ενώ θα βοηθήσει και στην ομαδοποίηση της κατακερματισμένης εγχώριας οικονομίας. Επίσης, θα συμβάλει στην προσέγγιση του οράματος και του στόχου ανάδειξης της Ελλάδας σε διαμετακομικό κόμβο στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Βέβαια, για να πραγματοποιηθεί αυτό το όραμα και να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, χρειάζονται πολύ περισσότερα και κυρίως ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπτυξης και ανασυγκρότησης της χώρας, το οποίο δυστυχώς δεν έχουμε, ενώ θα ήταν το βασικό μας εργαλείο ακόμα και για τις διεκδικήσεις μας για την αναδιάρθρωση του χρέους.

Και τώρα έρχομαι στο τι πρέπει να προσέξουμε στο νομοσχέδιο. Θα πρέπει να έχουμε ένα ολοκληρωμένο και άμεσα εφαρμόσιμο και λειτουργικό νομοσχέδιο. Και εδώ, όμως, υπάρχουν αρκετά προβλήματα. Θα πρέπει να αποφύγουμε τη σύγκρουση ή την επικάλυψη αρμοδιοτήτων. Φοβάμαι, όμως, ότι και εδώ υπάρχει κίνδυνος. Ακόμα, η εμπλοκή ή η συναρμοδιότητα των δύο Υπουργείων, δηλαδή του Υπουργείου Ανάπτυξης και του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Αντίθετα, θα πρέπει να αναδειχθεί σε πλεονέκτημα και όχι σε μειονέκτημα. Επίσης, θα υπάρξει πρόβλημα αν καθυστερήσει η έκδοση των προεδρικών διαταγμάτων και των κοινών υπουργικών αποφάσεων που, όπως διαπιστώσαμε όλοι, είναι αρκετές και πολύ βασικές για την εφαρμογή του νομοσχεδίου.

Παρά το γεγονός ότι ένας από τους στόχους του νομοσχεδίου είναι η επίλυση των προβλημάτων αδειοδότησης των εγκαταστάσεων, απουσιάζει η λέξη «εξυγιάνω». Διότι γνωρίζετε πολύ καλά ότι υπάρχουν πολλά προβλήματα και πολλές παράνομες εγκαταστάσεις που είναι πολύ σημαντικές, ιδιαίτερα στην Αττική. Αυτό το θέμα δεν επιλύεται στο βαθμό που πρέπει και στο χρόνο που πρέπει. Το αγκάθι φαίνεται ότι βρίσκεται κυρίως σε θέματα που αφορούν τη χωροθέτηση για τον κλάδο, αλλά και για τη λειτουργία των υφιστάμενων εταιρειών logistics. Ο χωροταξικός σχεδιασμός ή μάλλον η μέχρι σήμερα παντελής απουσία του είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα και των εγκαταστάσεων της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η έλλειψη του πολεοδομικού

και χωροταξικού σχεδιασμού έχει οδηγήσει στη δημιουργία άτυπων logistics, συγκεντρώσεων σε περιοχές που δεν έχουν χαρακτηριστεί γι' αυτές τις χρήσεις.

Μία βασική επισημάνση ακόμη που θέλουμε να κάνουμε είναι η έλλειψη ενός κέντρου εν είδει παρατηρητηρίου -το ανέπτυξε νομίζω και ο συνάδελφος εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ- που θα ασκεί μία ολοκληρωμένη εποπτεία και παρακολούθηση, πολύ περισσότερο όταν πολλά θέματα από εδώ και ιδιαίτερα η πράσινη εφοδιαστική, δηλαδή τα θέματα του περιβάλλοντος, της εγκατάστασης των χρήσεων κ.λπ. επαφίονται στις υπεύθυνες δηλώσεις με τις οποίες εμείς δεν συμφωνούμε -θα σας πω παρακάτω- ή στην αυτοσυμμόρφωση, ενώ είναι πολλές οι κοινές χρήσεις που προβλέπονται: κοινή χρήση, εφοδιαστική αλυσίδα με βιομηχανικές δραστηριότητες κ.λπ..

Όλο αυτό το πράγμα θέλει μία ολοκληρωμένη διαδικασία και ένα κέντρο, ένα παρατηρητήριο αυτής, έναν συστηματικό έλεγχο. Υπάρχουν μονάδες ελέγχου κυρίως στο Υπουργείο Υποδομών, αλλά από την άλλη πλευρά το Υπουργείο Ανάπτυξης που δίνει τις άδειες δεν έχει τέτοιο κέντρο ελέγχου. Άρα, και το Υπουργείο Υποδομών και το Υπουργείο Ανάπτυξης θα πρέπει να συνεργαστούν και να δημιουργήσουν έναν τέτοιο φορέα.

Θα επισημάνω ορισμένα προβλήματα από τα άρθρα του νομοσχεδίου, γιατί είναι προβλήματα που πρέπει να αναφερθούν επί της αρχής.

Το άρθρο 3 ρυθμίζει ότι χωρίς προηγούμενη διοικητική άδεια ή άλλο διοικητικό μέτρο θα μπορεί να γίνεται η άσκηση μίας ή περισσότερων δραστηριοτήτων εφοδιαστικής ανεξάρτητα εάν αυτές ασκούνται για την εξυπηρέτηση εμπορικών ή βιομηχανικών δραστηριοτήτων μίας επιχείρησης ή για την παροχή υπηρεσιών προς τρίτους κ.λπ.. Δηλαδή, κάποιος που διαχειρίζεται μία αποθήκη θα μπορεί να κάνει και μεταφορικό έργο.

Στο άρθρο βέβαια και στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται ότι αυτή η ελεύθερη άσκηση δραστηριοτήτων εφοδιαστικής τελεί υπό την επιφύλαξη των ειδικότερων και ενωσιακής προέλευσης διατάξεων που αφορούν ιδίως την αδειοδότηση για τις ταχυμεταφορές κ.λπ. και τις οποίες εξαιρεί. Δεν φτάνει όμως αυτό, διότι δίνεται η δυνατότητα σε μία εταιρεία της ταυτόχρονης άσκησης και μπορείτε να μας πείτε, κύριε Υπουργέ, ότι αυτό θα συμβάλει στην εξυγίανση της όλης κατάστασης.

Από την άλλη πλευρά, είναι βάσιμες οι δικές μας ανησυχίες για την επιβίωση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων μεταφοράς, μίας κύριας δηλαδή δραστηριότητας που θα έχουν να ανταγωνιστούν μεταφορικές επιχειρήσεις με επενδύσεις σε μεταφορικά μέσα, σε αποθήκες για την εξυπηρέτηση των εμπορικών ή βιοτεχνικών δραστηριοτήτων κ.λπ.. Κινδυνεύουν τελικά με τον ανταγωνισμό αυτές οι επιχειρήσεις, οι μικρές και μεσαίες, να χάσουν αυτήν τη μοναδική δραστηριότητα που έχουν στην εφοδιαστική αλυσίδα. Και εδώ το πλαίσιο δεν τους προστατεύει.

Στα άρθρα 4 και 5 υπάρχουν δύο βασικές διατάξεις πολύ θετικές. Η μία αφορά το πώς πρέπει να γίνεται εντός και περιμετρικά της αστικής περιοχής η μεταφορά και διανομή αγαθών και η άλλη αφορά την καταγραφή των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων και την πράσινη εφοδιαστική αλυσίδα. Αυτά θεσμοθετούνται με βάση και τις οδηγίες και τις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γιατί αυτές οι πολύ θετικές διατάξεις να παραπεμφθούν στο μέλλον με την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων; Μέχρι τότε; Θα λειτουργούν δηλαδή σε αυτό το μεταβατικό στάδιο σε ένα άναρχο για την πόλη και για το περιβάλλον καθεστώς;

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

Θα ήθελα να αναφερθώ στα άρθρα 8 και 12.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κάντε το αύριο.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Μα, αύριο έχουμε συζήτηση επί των άρθρων.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, αυτό μόνο.

Θα ήθελα να αναφερθώ στο άρθρο 9, το οποίο πραγματικά προβλέπει ότι θα μπορεί να εγκαθίστανται και στα εκτός σχεδίου και στα εντός σχεδίου αυτές οι δραστηριότητες. Σας το λέει και η Επιστημονική Υπηρεσία: Η εκτός σχεδίου δόμηση γίνεται κατ'

εξαιρέση, με πολύ αυστηρότερους όρους όταν θα επιτρέπεται και με τα χαρακτηριστικά κάθε γεωγραφικής περιοχής. Δεν είναι δυνατόν τους όρους που ισχύουν σε μία οργανωμένη δόμηση να μπορείτε να τους μεταφέρετε το ίδιο. Και εδώ πράγματι παραβιάζετε αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας, το οποίο αποφάσισε ότι δεν γίνεται εκτός σχεδίου δόμησης να υπάρχουν χρήσεις οι οποίες ισχύουν με κριτήρια και αυστηρούς πολεοδομικούς και χωροταξικούς κανόνες στην οργανωμένη δόμηση.

Θα ήθελα να πω και άλλα θέματα τα οποία θα σας πούμε στα άρθρα για να μπορέσετε να κάνετε κάποιες διορθώσεις.

Επί της αρχής θα ψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Ευχαριστούμε την κ. Ξηροτύρη.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χρήστος Κατσώτης για δεκαπέντε λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να πούμε ότι ο λαός δεν πρέπει να έχει καμμία προσμονή από τις συζητήσεις και τις διαπραγματεύσεις που γίνονται για το χρέος, την τρόικα και τα μνημόνια ότι θα είναι και προς όφελός του.

Καμμία αυταπάτη, επίσης, δεν πρέπει να έχει ότι μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση ένας άλλος διαπραγματευτής μπορεί να πετύχει φιλολαϊκές λύσεις, όπως ισχυρίζεται ο ΣΥΡΙΖΑ.

Η οργάνωση της πάλης των εργαζομένων, του λαού, η μαζική συμμετοχή στα συλλαλητήρια που οργανώνουν οι φορείς των εργαζομένων, των αυτοαπασχολούμενων, των φτωχών αγροτών, των γυναικών, της νεολαίας στις 4 του Οκτώβρη στην Αθήνα και την 1^η του Νοέμβρη στο πανελλαδικό συλλαλητήριο είναι η καλύτερη απάντηση, μονόδρομος ενάντια στην αντιλαϊκή πολιτική για τη διεκδίκηση των σύγχρονων αναγκών τους.

Είναι γνωστό ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση, το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα έχουν προεξοφλήσει τη συνέχιση των αντιλαϊκών μέτρων στην Ελλάδα και στις άλλες χώρες, ανεξάρτητα από τη στάση στο ζήτημα του χρέους και στο μείγμα πολιτικής που προτείνουν για την καπιταλιστική ανάπτυξη. Είναι αποπροσανατολιστική και εχθρική για το λαό η αντιπαράθεση ανάμεσα στην Κυβέρνηση και στην Αξιωματική Αντιπολίτευση, αλλά και στα άλλα κόμματα που προσκυνούν την Ευρωπαϊκή Ένωση για το ποιος μπορεί να διαπραγματευτεί καλύτερα το τέλος του μνημονίου και της τρόικας.

Τι θέλετε να κρύψετε από το λαό; Ότι με ή χωρίς τρόικα, με ή χωρίς νέο μνημόνιο ο λαός θα συνεχίσει να πληρώνει τα μνημόνια διαρκείας και τους μηχανισμούς επιτήρησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα συνεχίσει να ματώνει, για να ανακάμψει το κεφάλαιο. Γι' αυτό δεν δεσμεύεται κανείς σας για την ανάκτηση των τεράστιων απωλειών του λαού ούτε καν για την ουσιαστική ανακούφισή τους.

Μοναδική φιλολαϊκή διέξοδος -το λέμε για άλλη μια φορά- από την κρίση και τα χρέη είναι η πρόταση του ΚΚΕ για μονομερή, ολοσχερή διαγραφή του χρέους, με αποδέσμευση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, κοινωνικοποίηση του φυσικού και παραγόμενου πλούτου της χώρας. Αυτήν την προοπτική χρειάζεται να ισχυροποιήσει ο λαός με την πάλη και με την ψήφο του, όποτε και αν γίνουν εκλογές, για να ορθώσει πιο αποτελεσματικά εμπόδια στα αντιλαϊκά μέτρα και να ανοίξει ο δρόμος για ριζικές αλλαγές υπέρ του λαού. Καλούμε τους εργαζόμενους να αγωνιστούν για τις σύγχρονες ανάγκες τους και να μην συμβιβαστούν με τα ψίχουλα και τις μειωμένες απαιτήσεις.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα με τίτλο «Ρύθμιση Θεμάτων Εφοδιαστικής» είναι ενταγμένο και υπηρετεί την κεντρική επιλογή της Κυβέρνησης, που είναι, βέβαια, και επιλογή της αστικής τάξης της χώρας μας: η Ελλάδα ενεργειακά και διαμετακομιστικός κόμβος. Εντάσσεται και παίρνει υπ' όψιν του τους σχεδιασμούς για τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Παίρνει υπ' όψιν την πολιτική απελευθέρωσης της αγοράς μεταφορών.

Η δημιουργία των δύο εμπορικών διαμετακομιστικών κέντρων στο Θριάσιο και στη Θεσσαλονίκη συνδέεται με την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, με την ιδιωτικοποίηση του σιδηροδρόμου. Παρέχει διευκολύνσεις στη δημιουργία, αδειοδότηση και εγκατάσταση επιχειρήσεων που

δραστηριοποιούνται στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Με όχημα την αποσυμφόρηση και την προστασία του περιβάλλοντος οδηγεί τους επαγγελματίες και τους αυτοαπασχολούμενους στον τομέα διαμονής εντός, αλλά και περιφερειακά των αστικών κέντρων σε εκποτισμό από την αγορά. Διευκολύνει τη συγκέντρωση στον κλάδο. Δίνει τη δυνατότητα στις εταιρείες logistics να προχωρούν και στη συναρμολόγηση εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα να πωλούνται ως εμπορεύματα, προερχόμενα από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό αποτελεί κίνητρο σε μονοπωλιακούς ομίλους, είτε ανεξάρτητο αίτημα της «COSCO», αλλά και άλλων εταιρειών άλλων χωρών, να προχωρήσουν σε επενδύσεις στον τομέα της εφοδιαστικής. Οι ρυθμίσεις αυτές θεωρούμε ότι υπονομεύουν και την παραγωγική βάση της χώρας.

Το σχέδιο νόμου είναι ενταγμένο στο πλαίσιο του εθνικού σχεδίου ανάπτυξης της Κυβέρνησης. Σηριζείται στις μελέτες του IOBE, του ΚΕΠΕ και της εταιρείας «MCKINSEY». Προβλέπει την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας των logistics με το επιχείρημα του συγκριτικού πλεονεκτήματος που θα οδηγήσει πιο γρήγορα στην ανάκαμψη των επιχειρηματικών κερδών.

Οι παίχτες βέβια και σε αυτόν τον τομέα είναι γνωστοί. Είναι ντόπια και ξένα μονοπώλια, ισχυροί επιχειρηματικοί όμιλοι και όπως προκύπτει από το σχέδιο νόμου, από τα άρθρα 3, 14 και 15, είναι η δημιουργία μεγαλύτερων επιχειρηματικών σχημάτων μέσω συγχωνεύσεων, συμπράξεων και συνεργειών. Με το άρθρο 15 παραχωρούνται οι εκτάσεις στο Θριάσιο και στο πρώην Στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη σε επιχειρηματικούς ομίλους.

Το σχέδιο νόμου αφορά το σύνολο των διεργασιών για τη μεταφορά και αποθήκευση αγαθών και εμπορευμάτων, τα οποία παράγονται ή εισάγονται. Προβλέπονται τα επιχειρηματικά πάρα εφοδιαστικής εθνικής μέβελειας, ικανοποιώντας αιτήματα μονοπωλιακών ομίλων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, παραχωρώντας γη και υποδομές και ό,τι άλλο απαιτηθεί. Η πρόταση που έγινε και από τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας και σήμερα, αλλά και από τον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ, τα πεντακόσια στρέμματα, που προβλέπεται στο σχέδιο νόμου, να γίνουν διακόσια πενήντα ή τριακόσια, έρχεται να ικανοποιήσει και άλλους ενδιαφερόμενους επιχειρηματικούς ομίλους στον τομέα.

Στο άρθρο 1 οι υπηρεσίες που μέχρι σήμερα ανήκαν στην αυτούσια λειτουργία των εργοστασίων, όπως συλλογή πρώτης ύλης, αποθήκευση, διανομή εμπορευμάτων, διαχείριση επιστροφών ή φθαγμένων συσκευασιών, ακόμα και ο ποιοτικός έλεγχος, ορίζονται στο νομοσχέδιο ως οι κύριες και δευτερεύουσες δραστηριότητες του νέου κλάδου της εφοδιαστικής. Έτσι, ανοίγει ο δρόμος στο να μπορεί ο κάθε βιομήχανος να παραδώσει εξ ολοκλήρου τις παραπάνω δραστηριότητες στον κλάδο των logistics με ό,τι αρνητικό αυτό συνεπάγεται για τους εργαζόμενους στα ήδη υπάρχοντα δίκτυα διανομής, αποθήκευσης, στον ποιοτικό έλεγχο των βιομηχανικών τροφίμων.

Η βάση του νομοσχεδίου είναι η πρόταση που επεξεργάστηκαν οι επιχειρηματίες του κλάδου μαζί με τον ΣΕΒ, η λεγόμενη εθνική στρατηγική για την ανάπτυξη των logistics. Θεωρείται ως αρνητικό το γεγονός ότι οι περισσότερες παραγωγικές επιχειρήσεις διαχειρίζονται τις υπηρεσίες logistics οι ίδιες, διότι αφιερώνουν, όπως λέτε, πολύτιμους ανθρώπινους πόρους σε αυτές τις υπηρεσίες. Θεωρείται παθολογία της οικονομίας το γεγονός ότι η κάθε βιομηχανία έχει τα δικά της φορτηγά, αποθήκες, κέντρα διανομής. Γι' αυτό δίνονται κίνητρα, επιδοτήσεις μέσω του ΕΣΠΑ, ώστε μία βιομηχανία να αναθέσει την αποθήκευση, τη μεταφορά προϊόντων σε τρίτους, στην εταιρεία, την οποία ονομάζετε Third Party Logistics. Στον κλάδο των τροφίμων υπάρχει εμπειρία από το κλείσιμο υποκαταστημάτων κέντρων διανομής. Αυτό σήμανε εκατοντάδες απολύσεις. Να θυμίσουμε τη «ΜΕΒΓΑΛ», την «COCA COLA», όπως και άλλες μικρότερες.

Στο άρθρο 4, που αναφέρεται στην αστική μεταφορά, την προσωρινή αποθήκευση και διανομή εμπορευμάτων και στο άρθρο 5 για την πράσινη εφοδιαστική, μπαίνουν κανόνες στη διανομή εμπορευμάτων εντός πόλεων, οι οποίοι θα γίνουν συγκεκριμένοι με την έκδοση δύο προεδρικών διαταγμάτων και μιας υπουργικής απόφασης μέχρι το τέλος του χρόνου. Σκοπός, όπως αναφέρεται, είναι να αποτραπεί η άσκοπη, μη αποδοτική και επιβαρυντική κυκλοφορία των φορτηγών μέσα στις πόλεις. Δη-

λαδή, αντί τα εμπορεύματα να διακινούνται από τον κάθε προμηθευτή ξεχωριστά, οι οδηγοί θα συγκεντρώνονται σε οργανωμένους χώρους που θα δημιουργήσουν οι δήμοι, θα ομαδοποιούν τα εμπορεύματα και από εκεί και πέρα θα πηγαίνουν μαζί να τα παραδίδουν σε κάθε σημείο πώλησης. Είναι χαρακτηριστική η δήλωση του κ. Ζηλιασκόπουλου, Προέδρου της Μόνιμης Επιτροπής των logistics του Υπουργείου Ανάπτυξης, που λέει ότι δεν μπορεί σε ένα περίπτερο να πηγαίνουν καθημερινά τριάντα φορτηγάκια και να παραδίδουν από κάτι. Αν αυτά τα εμπορεύματα είχαν μαζευτεί λίγο πιο έξω, πραγματικά θα μπορούσε ένα μόνο αυτοκίνητο να τα παραδώσει όλα. Στόχος, λοιπόν, είναι να μπορούν να κάνουν οι βιομηχανίες τροφίμων κεντρικές παραδόσεις απευθείας από το εργοστάσιό τους στις εταιρείες logistics, οι οποίες με τη σειρά τους αναλαμβάνουν τη διανομή των εμπορευμάτων.

Στην αιτιολογική έκθεση λέτε ότι στην Ελλάδα έχουμε πάρα πολλά φορτηγά ΙΧ σε σχέση με τα φορτηγά δημόσιας χρήσης, τα οποία πηγαίνουν μισογεμάτα και γυρνάνε άδεια. Όμως, μόλις εφαρμοστεί ο νόμος θα μπορούν δύο-τρεις γαλακτοβιομηχανίες να παραδίδουν γάλα, γιαούρτι, τυρί σε μεγάλα logistics, όπως λέει ο κ. Ζηλιασκόπουλος. Τι θα γίνουν οι άλλοι; Σ' αυτό δεν έχετε δώσει απάντηση. Ισχυρίζεστε ότι η εταιρεία 3pl μπορεί να διαχειριστεί αποδοτικότερα το χώρο. Δηλαδή, περισσότερος όγκος εμπορευμάτων σε ψηλότερες αποθήκες. Μάλιστα, θα δοθούν κίνητρα, ώστε μία επιχείρηση να αναθέσει στην αποθήκη τη μεταφορά προϊόντων σε τρίτους. Να τονίσουμε ότι η μεταφορά των επιχειρήσεων σημαίνει ότι θα χαθούν θέσεις εργασίας για χιλιάδες εταιρικούς οδηγούς ή αντιπροσώπους, όπως ονομάζουν τις εταιρείες, αποθηκάρχους, οδηγούς κλαρκ, αλλά και έμμεσες θέσεις εργασίας σε άλλα τμήματα της βιομηχανίας, όπως πωλήσεις, λογιστήρια.

Σε αυτό που αναφέρει η Παγκόσμια Τράπεζα, η Κυβέρνηση αλλά και ο ΣΥΡΙΖΑ συμφωνούν. Δεν το είπε ούτε σήμερα ο κ. Συρμαλένιος ούτε στην επιτροπή. Αλλά ο κ. Σταθάκης ανέφερε στις 4 Ιουνίου, όπου ήταν εισηγητής, ότι οι μεταφορικές είναι πολύ μικρές και ότι το 85% των παραγωγικών επιχειρήσεων κάνει ιδιομεταφορά, προπαγανδίζοντας έτσι την έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας.

Προβλέπεται, επίσης, η προώθηση της πράσινης εφοδιαστικής. Ισχυρίζεστε ότι η αυξανόμενη χρήση ιδιωτικών οχημάτων προκαλεί συμφόρηση και ρύπανση. Γι' αυτό και η διανομή εμπορευμάτων εντός πόλεως θα γίνεται με καθαρά οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, μόνο το βράδυ και με εξυμνη χρέωση, η οποία θα επιβαρύνει -φυσικά ποιον;- τον καταναλωτή.

Η πράσινη εφοδιαστική είναι ένας ακόμη τρόπος για να πετάξουν εκτός μεταφορικού έργου χιλιάδες οδηγούς. Γιατί ισχυρίζομαστε κάτι τέτοιο; Πρώτον, γιατί κανείς δεν έχει την οικονομική δυνατότητα να αγοράσει νέα φορτηγά 70.000 ευρώ και προφανώς όποιος δεν το κάνει, θα οδηγηθεί στην ανεργία. Δεύτερον, είναι ένας ωραίος τρόπος να βγει «λάδι» η βιομηχανία, λέγοντας στους οδηγούς της ή στους αντιπροσώπους ότι «ο νόμος αναφέρει τα καινούργια οχήματα και δεν έχω τρόπο και δεν μπορώ να αναλάβω τέτοιο κόστος να επιβαρυνθώ την ανανέωση του στόλου, οπότε κλείνω το δίκτυο διανομής μου, σας απολύω και συνεργάζομαι με τα logistics».

Εμείς ρωτάμε πάλι: Με τους χιλιάδες οδηγούς διανομής και αποθηκάρχους που έχουν οι βιομηχανίες τροφίμων, τι θα γίνει; Είναι εκτός του ενδιαφέροντός σας. Ρωτάμε πάλι: Οι βιομηχανίες δεν θα διακόψουν τις συνεργασίες τους με τις μικρομεσαίες μεταφορικές εταιρείες και αποθήκες; Είναι βέβαιον ότι θα το κάνουν.

Κάνετε λόγο για σαράντα πέντε χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας στα logistics, ενώ είναι πάνω από βέβαιο ότι θα γίνουν χιλιάδες απολύσεις από κλεισίματα υποκαταστημάτων και αποθηκών, από την αναδιοργάνωση των υπάρχοντων δικτύων διανομής της κάθε βιομηχανίας τροφίμων, εκτός εάν οι απολυμένοι οδηγοί και αποθηκάρχοι από τις βιομηχανίες πάνε στα logistics με αποδοχές της τάξης των 586 ευρώ μικτά -τον κατώτερο μισθό που έχει πει η Κυβέρνηση- ή με 511 ευρώ για τους νέους.

Τα νέα μεταθνήρια logistics που θα δημιουργηθούν θα είναι τεχνολογικά εξελιγμένα με αυτοματοποίηση, ρομποτικά συστή-

ματα, ηλεκτρονικοποίηση της πληροφορίας, σύγχρονα συστήματα οργάνωσης και διοίκησης και θα χρειάζονται πολύ λιγότερα εργατικά χέρια απ' ό,τι τώρα. Προφανώς και είμαστε υπέρ της τεχνολογικής εξέλιξης, αλλά στο καπιταλιστικό σύστημα αυτό σημαίνει αύξηση της ανεργίας και εντατικοποίηση της εργασίας γι' αυτούς που συνεχίζουν να δουλεύουν.

Γίνεται αναφορά ότι ο στόλος των οχημάτων που κάνουν εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από παλαιότητα και δεν ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προκύπτει λοιπόν το ερώτημα: Θα χρεώσετε στους οδηγούς αντιπροσώπους ή στις εταιρείες την –όπως φαίνεται– αναγκαστική αντικατάσταση οχημάτων με νέας τεχνολογίας και τροποποίηση κινητήρων για την οικονομικότερη κατανάλωση και ηπιότερη περιβαλλοντική επίπτωση; Σε αυτό δεν απαντά το σχέδιο νόμου.

Με όχημα την αστική εφοδιαστική και την προστασία του περιβάλλοντος είπαμε και προηγουμένως ότι μεθοδεύεται ο εκτοπισμός των επαγγελματιών αυτοαπασχολούμενων στον τομέα της διανομής. Η μετατροπή της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, σε πύλη εισόδου των ασιατικών προϊόντων, δηλαδή και πύλη εξόδου των ποιοτικών ελληνικών τροφίμων και αγροτικών προϊόντων, θα έχει σαν αποτέλεσμα την υπονόμευση και την αποδυνάμωση της παραγωγικής βάσης της χώρας και την υποβάθμιση της ποιότητας της διατροφής του ελληνικού λαού.

Η Κυβέρνηση αλλά και η Αξιοματική Αντιπολίτευση, πιστές στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θέλουν να μετατρέψουν την Ελλάδα σε μια τεράστια αποθήκη και κέντρο διερχομένων εμπορευμάτων, όπου οι μόνες δραστηριότητες που θα γίνονται θα είναι η ετικετοποίηση και συσκευασία, οι λεγόμενες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, για να κολλάμε ετικέτες –παραδείγματος χάριν– στα γάλατα Γερμανίας, στο συμπυκνωμένο χυμό πορτοκαλιού Βραζιλίας, στο κρέας Δανίας, να συσκευάζονται κινέζικα αγροτικά προϊόντα σε εξάδες, όπως τα σκόρδα. Μικρομεσαίοι αγρότες και κτηνοτρόφοι στην Ελλάδα θα βγαίνουν εκτός παραγωγής και ταυτόχρονα, οι ελληνικές βιομηχανίες τροφίμων θα συνεχίσουν να αυξάνουν τις εξαγωγές τους και να φτιάχνουν εργοστάσια και εγκαταστάσεις εκτός Ελλάδας, όπου βγάλουν δηλαδή το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος, όπως η «ΦΑΓΕ» που έκανε το εργοστάσιο στην Αμερική.

Οι πολύπλοκοι συννοριακοί έλεγχοι θεωρούνται πρόβλημα, όπως ο φυσικός έλεγχος εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδιαίτερα στο λιμάνι του Πειραιά. Προτείνεται επέκταση της λειτουργίας των τελωνείων και απελευθέρωση του επαγγέλματος των εκτελωνιστών, με το σκεπτικό ο έμπορος να έχει τη δυνατότητα να διαχειριστεί ο ίδιος τις τελωνειακές του υποχρεώσεις, διότι αν τις έχει μόνο ο εκτελωνιστής θα «μιζάρεται» πιο εύκολα.

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

Υπάρχει επίσης αυτό το θέμα της ηλεκτρονικοποίησης, μείωσης κόστους των εξαγωγών. Κύριε Υπουργέ, θα ήταν ενδιαφέρον να μας φέρετε στοιχεία από τον ΕΦΕΤ για το πόσες φορές ο φυσικός έλεγχος των εμπορευμάτων στον Πειραιά μάς απέτρεψε από το να φάμε σάπια κρέατα. Κάντε το, το έχω πει πολλές φορές. Είναι πολύ σημαντικός και απαραίτητος για την δημόσια υγεία ο επιτόπιος φυσικός έλεγχος και όχι οι αναλύσεις κινδύνου, όπως προτείνετε.

Η εφοδιαστική είναι αναγκαία υπηρεσία. Στα χέρια, όμως, του κεφαλαίου θα είναι σε βάρος των λαϊκών συμφερόντων, όσον αφορά στην ποιότητα, στις τιμές και σε ό,τι άλλο συνθέτει την ικανοποίηση των αναγκών του λαού. Η εφοδιαστική στα χέρια του κεφαλαίου δεν μπορεί να διασφαλίσει ότι δεν θα υπάρξει κυκλοφοριακή συμφόρηση και ότι θα υπάρχουν θετικές περιβαλλοντικές επιδόσεις. Οι δυνατότητες της εφοδιαστικής στο να προχωρούν στη συναρμολόγηση των εμπορευμάτων, θα δημιουργήσει περαιτέρω προβλήματα στην ίδια την υποδομή της χώρας.

Το νομοσχέδιο κατ' εμάς συνδέεται άμεσα με την ανάδειξη στον τομέα της οικονομίας της χώρας, την παραγωγή των αντίστοιχων αγαθών και εμπορευμάτων. Συνδέεται άμεσα με το ποιος θα έχει το πάνω χέρι στην παραγωγική ανασυγκρότηση.

Συνδέεται άμεσα με την ανάγκη του κεντρικού σχεδιασμού για να διασφαλίζεται η ποσότητα, η ποιότητα και η αδιάλειπτη διάθεση των αγαθών και εμπορευμάτων στο λαό. Συνδέεται άμεσα με τη σχέση της χώρας μας με άλλες χώρες που θα επιδιώκουν τις αμοιβαίες επωφελείς εμπορικές σχέσεις. Συνδέεται άμεσα με τις μεταφορικές υποδομές, την ανάπτυξη τους σε εθνικό επίπεδο, χερσαίων, θαλάσσιων εναερίων.

Εμείς λέμε ότι αν δεν είναι αποκλειστικά κρατικά τα λιμάνια, τα αεροδρόμια, οι σιδηρόδρομοι, το οδικό δίκτυο και οι υποδομές της εφοδιαστικής, τότε όλα αυτά θα υπηρετούν την κερδοφορία των μονοπωλιακών ομίλων και όχι τις λαϊκές ανάγκες. Για τους λόγους αυτούς δεν θα ψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

Για τις τροπολογίες θα μιλήσουμε στην αυριανή συνεδρίαση. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κι εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Κατσώτη.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής των Ανεξαρτήτων Δημοκρατικών Βουλευτών κ. Κασαπίδης για δεκαπέντε λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητάμε σήμερα το νομοσχέδιο που ρυθμίζει τα θέματα της εφοδιαστικής αλυσίδας στη χώρα μας, αυτό που διεθνώς ονομάζεται logistics. Πράγματι, είναι μία ευκαιρία να κατατεθούν προτάσεις, σκέψεις, ιδέες και μέσα από τις αντιθέσεις να προκύψουν οι συνθέσεις που θα επιτρέψουν στην ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης, κύριε Υπουργέ, να ενσωματώσει τις καλύτερες από αυτές στο παρόν σχέδιο νόμου.

Με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσει να προκύψει ένα υπόβαθρο, μία θεσμική υποδομή που να επιτρέπει αυτήν την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας που σχετίζονται με τη γεωγραφική της θέση, με τον πολιτισμό μας, με την παραγωγική της δυνατότητα, αλλά και την εμπορική κίνηση που παρατηρείται σε αυτό το κομμάτι του πλανήτη και η επιχειρηματική δραστηριότητα να αναδείξει τη χώρα μας σε αυτό που επιδιώκει η Κυβέρνηση με αυτό το νομοσχέδιο, σε έναν πόλο δηλαδή του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Προσωπικά, διαφωνώ με τις φοβίες που εξέφρασε ο συνάδελφος, ο οποίος μίλησε προηγουμένως, διότι δεν είναι απαραίτητο ότι αυτά παραδίδονται στην υπηρεσία των ιδιωτών ή του μεγάλου κεφαλαίου. Στη Δυτική Ευρώπη έχουμε κλασικά παραδείγματα, όπου συνεταιρισμοί που ασχολούνται με αγροτικά προϊόντα είναι μικρές πολυεθνικές και τα κέρδη και τα οφέλη από αυτό ακριβώς το θεσμικό πλαίσιο επιμερίζονται στους παραγωγούς, μέλη αυτών των συνδέσμων.

Επομένως ας δούμε και αυτήν τη διάσταση, ότι δηλαδή μέσα από αυτήν την δυνατότητα μπορούν οι Έλληνες αγρότες ή οι καταναλωτές να αναλάβουν πρωτοβουλία και με τα δικά τους θεσμικά όργανα, τα παραγωγικά ή τα καταναλωτικά, να δημιουργήσουν τέτοιες μικρές ή μεγάλες εφοδιαστικές αλυσίδες και τα οφέλη από αυτήν την δραστηριότητα να τα απολαμβάνουν τα μέλη τους, δηλαδή οι Έλληνες πολίτες. Ωστόσο, εδώ υπάρχουν άλλα προβλήματα που έχουν απαξιώσει αυτούς τους φορείς.

Κύριε Υπουργέ, είπα ότι είναι μία ευκαιρία αυτή για να κατατεθούν κάποιες προτάσεις. Με αυτή τη διάθεση προσερχόμαστε ως Ανεξάρτητοι Δημοκρατικοί Βουλευτές σε αυτό το σχέδιο νόμου, αφού επισημάνουμε τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που ανέφερα.

Βλέπω εδώ τον αγαπητό συνάδελφο κ. Βύρωνα Πολύδωρα, ο οποίος μπορεί να μας αναλύσει περαιτέρω την εμπορική δραστηριότητα του λαού μας διαχρονικά, από αρχαιολογικών χρόνων μέχρι σήμερα και πώς φθάσαμε σ' αυτό το σημείο να χάσουμε από τα χέρια μας αυτές τις εμπορικές αρτηρίες, τους διαδρόμους, που άλλοτε ήταν συνυφασμένοι με το όνομα του τίμιου Έλληνα εμπόρου.

Έχω ακούσματα από την πατρίδα μου, την Κοζάνη, όπου οι Έλληνες έμποροι μεσουρανούσαν κάποτε στην Αυστρο-Ουγγαρία, χωρίς να έχουν και αυτό το θεσμικό πλαίσιο που δίνει τη δυνατότητα να αναλάβουν επιχειρηματικά ρίσκα όσοι θέλουν να επενδύσουν σήμερα.

Αυτό, λοιπόν, το ελληνικό εμπορικό δαιμόνιο είναι και μία πρόκληση, κύριε Υπουργέ, να το μοχλεύσετε μέσα στον ελληνικό

λαό, για να δει αυτές τις ευκαιρίες σαν προσκλήσεις και σαν προκλήσεις, να το δουν έτσι όλοι οι Έλληνες που νιώθουν να χτυπάει η καρδιά τους πατριωτικά, να παραδειγματιστούν και να εμπνευστούν από το ένδοξο σ' αυτόν τον τομέα παρελθόν και να αναλάβουν δράση. Εμείς τουλάχιστον στην Κοζάνη έχουμε αυτή την προδιάθεση και γι' αυτό θα ήθελα να λάβετε σοβαρά υπόψη κάποιες παρατηρήσεις που θα κάνω.

Επίσης, μία άλλη κατάσταση που θα πρέπει να απασχολήσει σοβαρά την ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης είναι η έλλειψη ενός εθνικού χωροταξικού που να προσδιορίζει και να κατευθύνει τέτοιου είδους βασικές υποδομές γεωγραφικά στη χώρα κατά κύριο λόγο, ώστε αλλού να μιλάμε για κάποια logistics βιομηχανικών προϊόντων, αλλού να μιλάμε για κάποια logistics αγροτικών προϊόντων, βλέποντας κάποια πλεονεκτήματα.

Παραδείγματος χάριν, η δυτική Ελλάδα είναι κοντά με την Ιταλία, κοντά με την Ευρώπη και ταιριάζει κάλλιστα ένα τέτοιο κέντρο στη δυτική Ελλάδα, είτε στην Πελοπόννησο είτε στη Στερεά, στα λιμάνια που έχουμε, για να μεταφέρονται αυτά τα αγροτικά προϊόντα, τα οποία μάλιστα παράγονται και εκτός εποχής, μέσα στο χειμώνα, στις καλύτερες αγορές, αλλά με όρους οικονομίας κλίμακος που επιδιώκει αυτό το νομοσχέδιο να δημιουργήσει.

Εξαιτίας της έλλειψης ενός τέτοιου εθνικού χωροταξικού, δεν μπορούν να δημιουργηθούν κλαδικά χωροταξικά –για τα οποία μόλις μίλησα– τα οποία συγκεκριμενοποιούν και εξειδικεύουν ακόμα περισσότερο αυτές τις δραστηριότητες και εξοικονομούν ακόμα περισσότερο πόρους και ενέργεια σ' αυτές τις δράσεις, δηλαδή δημιουργούν πιο ισχυρές οικονομίες κλίμακος.

Όπως είπα, είμαστε θετικοί σε αυτό το σχέδιο νόμου. Θα ήθελα να καταθέσω και κάποιες προτάσεις τις οποίες, κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι αν τις εξετάσετε σε βάθος, θα τις βρείτε ενδιαφέρουσες και θα μπορέσετε κάποιες απ' αυτές –εμείς προτείνουμε όλες– να τις ενσωματώσετε.

Βασική προϋπόθεση για να μπορέσει να γίνει μόχλευση στους Έλληνες επιχειρηματίες και να προκληθεί το ενδιαφέρον της ελληνικής επιχειρηματικότητας είναι τα επιχειρηματικά πάρκα εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας από πεντακόσια στρέμματα, όπως ορίζει το νομοσχέδιο, να πάνε κάτω από τα διακόσια στρέμματα, κύριε Υπουργέ. Ο συνάδελφός σας, ο κ. Δένδιας, μας είπε ότι εξετάζει σοβαρά να πάνε γύρω στα τριακόσια στρέμματα.

Εγώ θα ήθελα να σας καταθέσω μία πρόταση, που είχαμε την ευκαιρία να συζητήσουμε με τη διοίκηση της Διεθνούς Εκθέσεως Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο επισκέψεως που πραγματοποιήσαμε ως Ανεξάρτητοι Δημοκρατικοί Βουλευτές. Μας εξεδήλωσαν το ενδιαφέρον τους και τη δυνατότητα να δημιουργήσουν ένα τέτοιο πάρκο εφοδιαστικής αλυσίδας εθνικής εμβέλειας άμεσα, αν αυτός ο περιορισμός από τα παντακόσια στρέμματα πάει κάτω από τα εκατόν ογδόντα στρέμματα.

Γιατί η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης έχει έκταση, που ασκεί τις δραστηριότητές της, επιφάνειας εκατόν ογδόντα στρεμμάτων και θα μπορούσε κάλλιστα να πραγματοποιήσει τέτοιες υπηρεσίες εκεί μέσα. Οπότε, κύριε Υπουργέ, ήδη υπάρχουν ενδιαφερόμενοι αλλά προς το παρόν τούς αποκλείετε με αυτό τον περιορισμό.

Επίσης, τα περισσότερα υφιστάμενα ελληνικά σχήματα logistics –που κατά κύριο λόγο είναι στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας– είναι μικρότερης έκτασης των είκοσι στρεμμάτων, κύριε Υπουργέ και το γνωρίζετε. Οι ίδιοι, σε επαφή που είχαμε μαζί τους, πρότειναν να τους δοθεί η δυνατότητα, αφού δημιουργήσουν και κάποιες συνεργασίες μεταξύ τους, να αθροίζονται οι επιφάνειες του καθενός ώστε σε ένα σχήμα δέκα επιχειρηματιών με είκοσι στρέμματα επιφάνεια ο καθένας δραστηριότητας logistics να αθροίζονται τα διακόσια στρέμματα και ας μην είναι ενιαία η έκταση. Αυτό το ζητάνε και θα τους βοηθήσει να κάνουν αυτές τις οικονομίες κλίμακος και να αναπτύξουν ακόμα πιο έντονα αυτή τη δραστηριότητα, που και εσείς επιθυμείτε να δημιουργήσετε με αυτό το σχέδιο νόμου.

Όμως, μην τους περιορίζετε και μην τους αφαιρείτε αυτή τη δυνατότητα σε αυτό που οι ίδιοι θέλουν να κάνουν. Μάλιστα, λένε ότι ήδη είναι έτοιμοι μέσα από μια εξειδίκευση που έχουν κάνει γεωγραφικά να λειτουργήσουν πολύ καλύτερα από μια υποδομή, που θα ήταν ενιαία σε ένα μόνο χώρο. Παραδείγματος

χάριν, για να καταλαβαίνομαστε, οι ίδιοι λένε ότι άλλες υπηρεσίες μπορούν να προσφέρουν τα logistics που είναι στα Οινόφυτα και άλλες αυτές που είναι στον Ασπρόπυργο.

Επίσης, ένα άλλο θέμα που θα ήθελα να σας επισημάνω –και να σας προτείνουμε– είναι αυτό που αναφέρθηκε προηγουμένως, τα κλαδικά logistics. Η χώρα μας, πέρα από ένα κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου, μπορεί να αποτελέσει και ένα κέντρο παραγωγής συγκεκριμένων ποιοτικών προϊόντων με πλεονεκτήματα, προϊόντα τα οποία να μπορούν να εμπορεύονται απευθείας από τους Έλληνες παραγωγούς με τα σχήματα που προανέφερα –τα συνεταιριστικά, αν είναι οι ίδιοι οι παραγωγοί σε θέση να τα εφαρμόσουν και να τα υλοποιήσουν, αλλιώς ας αναλάβουν οι επιχειρηματίες– και να μπορέσουμε να αξιοποιήσουμε τα πλεονεκτήματα που έχουμε στα εθνικής εμβέλειας προϊόντα, είτε είναι το λάδι, είτε είναι το κρασί, είτε είναι οι ελιές, είτε είναι τα ψάρια, είτε είναι τα πρώιμα λαχανοκηπευτικά.

Με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσουν να δημιουργηθούν αυτά τα κλαδικά logistics με μικρότερη έκταση πάντα, κύριε Υπουργέ και πιο εξειδικευμένα και τοποθετημένα σε διάφορα μέρη της χώρας, όπως τα πρώιμα λαχανοκηπευτικά, που προανέφερα, της Δυτικής Μακεδονίας, που γρήγορα και αποτελεσματικά θα μπορούν να μεταφέρονται στις αγορές της Ευρώπης –τα εκτός εποχής για τις περιοχές αυτές– και τα οποία πληρώνουν και τα αναζητούν εκείνη την περίοδο, σε συνδυασμό αυτό, βέβαια, με τις υποδομές των δημοπρατηρίων.

Εδώ θα πρέπει να έρθετε σε επαφή με το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, κύριε Υπουργέ, διότι βλέπω ότι δεν το έχει υπογράψει ο κύριος Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης αυτό το σχέδιο νόμου. Θα μπορούσε κάλλιστα, έστω μεταγενέστερα, να έρθετε σε μια συνεργασία και να προκαλέσετε αυτές τις συνέργειες, ώστε με την προϋπόθεση της λειτουργίας των δημοπρατηρίων τέτοιων προϊόντων εθνικής εμβέλειας και οι παραγωγοί να ωφελούνται, αποδίδοντας δίκαιες τιμές στα προϊόντα που αξίζουν αυτές τις τιμές, αλλά και στη συνέχεια να είναι οργανωμένες υποδομές και να λαμβάνονται τέτοιες υπηρεσίες εμπορίου, που να διοχετεύουν αυτά τα προϊόντα άμεσα σε εκείνες τις αγορές όπου τα ζητάνε.

Εδώ, κάλλιστα θα μπορεί να παίξει ρόλο και ο συνδυασμός της αερομεταφοράς και μιλάω για περιπτώσεις της Μακεδονίας, όπου στέλνονται πρώιμα λαχανοκηπευτικά ή φρούτα σε αγορές της Ανατολικής Ευρώπης, όπως παραδείγματος χάριν στη Ρωσία –αν παραβλέψουμε ότι υπάρχει το εμπάργκο αυτήν την περίοδο, κάποια στιγμή θα αρθεί– όπου θα μπορούμε, αν έχουμε και αυτές τις υποδομές, σε μία μέρα το πρωί να συγκομίζονται και το βράδυ να είναι στο ράφι στις αγορές της χώρας αυτής.

Επίσης, μία άλλη επισημάνση και πρόταση, που θα ήθελα να σας καταθέσω, κύριε Υπουργέ, αφορά αυτό που προβλέπεται μέσα στο σχέδιο νόμου για την πράσινη εφοδιαστική. Εσείς, βέβαια, το περιορίζετε ή το ορίζετε στα θέματα των μεταφορών.

Εγώ θα ήθελα να σας πω ότι στην πράσινη εφοδιαστική μπορεί να συμπεριληφθούν και τα βιολογικά προϊόντα, τα προϊόντα της πράσινης γεωργίας. Παρ' όλο που έχουμε και εδώ συγκριτικό πλεονέκτημα, δυστυχώς το πανευρωπαϊκό logistics το έχει η Γερμανία, χωρίς να έχει τα πλεονεκτήματα που έχουμε εμείς, χωρίς να έχει τις παραγωγές που θα μπορούσαμε να έχουμε αναπτύξει εμείς. Εισάγει η χώρα μας και βιολογικά προϊόντα από τη Γερμανία, γιατί έχουν οργανώσει καλύτερα από τον καθένα το logistics, αφού αγοράζουν και εμπορεύονται από τρίτες και ευρωπαϊκές χώρες τέτοιου αλλά και άλλου είδους προϊόντα και μπορούν και τα διοχετεύουν με αυτές τις υπηρεσίες που διαθέτουν σε όλη την αγορά της Ευρώπης.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να επισημάνω ένα πολύ σημαντικό και ευαίσθητο θέμα. Είναι ο έλεγχος σ' αυτές τις υπηρεσίες εμπορίου που δίνεται η δυνατότητα να γίνονται απ' αυτά τα σχήματα πλέον. Ο έλεγχος των υπηρεσιών εμπορίας σχετίζεται με τη συσκευασία, με την ανασυσκευασία, με την ετικετοποίηση, με την συναρμολόγησή, όπου δύο είναι οι κίνδυνοι.

Ο πρώτος λόγος είναι να γίνονται ελληνοποιήσεις, αν δεν υπάρχει αποτελεσματικός έλεγχος και να έρχονται προϊόντα από τρίτες χώρες, να ελληνοποιούνται και μάλιστα, να παίρνουν την ταυτότητα χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να κυκλοφορούν

ελεύθερα στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο άλλος κίνδυνος, τον οποίο βιώνουμε και σήμερα πολλές φορές, είναι να εισάγονται προϊόντα από τρίτες χώρες, τα οποία να παράγονται με όρους και προϋποθέσεις που απαγορεύονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στα αγροτικά προϊόντα έχει απαγορευθεί η χρήση κάποιων χημικών σκευασμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Γνωρίζει πολύ καλά ο κύριος Πρόεδρος τι συμβαίνει με αγροτικά προϊόντα που παράγονται στην Ελλάδα ή σε γειτονικές χώρες, όπως η Τουρκία, η Αίγυπτος, το Μαρόκο, στις ελιές ή σε κάποια κηπευτικά. Εδώ οι Έλληνες παραγωγοί δεν έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν κάποια φυτοφάρμακα, επειδή υπάρχει η ευρωπαϊκή νομοθεσία, ενώ σε εκείνες τις χώρες επιτρέπεται. Αυτά, λοιπόν, πώς θα εισάγονται μέσα στη χώρα μας; Πώς θα κυκλοφορούν στην ελληνική αγορά ή και στην ευρωπαϊκή αγορά; Και εδώ θα πρέπει να το προβλέψετε με κάποιες συμφωνίες, με κάποιες συνεργασίες με τις χώρες αυτές, ώστε να μην έρχονται καν τέτοια προϊόντα στη χώρα μας και από εκεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Με αυτές τις επισημάνσεις, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να τονίσω τη θετική μας ψήφο σε αυτό το σχέδιο νόμου, πιστεύοντας ότι μπορεί να προκαλέσει το επιχειρηματικό ενδιαφέρον είτε από ομίλους είτε από συνεργασίες και συνεργατικά σχήματα των Ελλήνων πολιτών, αλλά και να δώσει μια κατεύθυνση στην επιχειρηματικότητα που μπορεί να αναπτυχθεί στη χώρα μας, αξιοποιώντας αυτά τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που προανέφερα.

Θα πρέπει, με αρκετή προσπάθεια και με συγκεκριμένο σχέδιο να προβληθούν, να καλλιεργηθούν, να εκπαιδευθούν όλοι αυτοί οι άνθρωποι που τελικά θα θελήσουν να αναπτύξουν τέτοιες δραστηριότητες.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Και εμείς ευχαριστούμε τον κύριο συνάδελφο.

Ολοκληρώσαμε με τους εισηγητές και τους ειδικούς αγορητές.

Εισερχόμαστε στον κατάλογο των ομιλητών Βουλευτών.

Τον λόγο έχει ο κ. Τζαμτζής για επτά λεπτά.

ΙΟΡΔΑΝΗΣ ΤΖΑΜΤΖΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακολούθησα όλους τους συναδέλφους που ήταν εισηγητές και τοποθετήθηκαν. Είναι αξιοσημείωτο –γι' αυτό το αναφέρω– για ένα τόσο σημαντικό θέμα, για θέματα που έχουν σχέση με το εμπόριο, για θέματα για τα οποία ενώ οι ίδιοι οι κλάδοι, όπως είναι το κεντρικό επιμελητήριο, λένε ότι σωστά γίνονται όλες αυτές οι ρυθμίσεις –να βοηθηθεί το εμπόριο, η αδειοδότηση των επιχειρήσεων και όλα αυτά– να υπάρχουν παρατάξεις μέσα στην Αίθουσα που να λένε «όχι» στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε, πολύ σύντομα, επειδή δεν έχω τη δυνατότητα του χρόνου για να μπορέσω να παρευρεθώ και αύριο στη συνεδρίαση, να τοποθετηθώ πάνω σε κάποιες τροπολογίες, τις οποίες θεωρώ σημαντικά πολύ σημαντικές.

Η τροπολογία που κατατέθηκε από το Υπουργείο Εργασίας είναι μια τροπολογία πολύ σημαντική και αφορά μια πολύ μεγάλη αλλαγή στον αγροτικό τομέα. Έχει να κάνει με την ασφάλιση των αγροτών. Τουλάχιστον οι παλαιότεροι με έχετε ακούσει από το 2000 που πρωτομπήκα σ' αυτήν την Αίθουσα, που με τίμησαν οι πολίτες της Πέλλας, να μιλώ συνεχώς για τη μείωση του ορίου ηλικίας συνταξιοδότησης των αγροτών.

Προτάσεις γίνονται συνεχώς, κάθε χρόνο, γιατί ξέρουμε πολύ καλά όλοι ότι οι αγρότες δεν μπορούν να δουλεύουν μέχρι την ηλικία των εξήντα επτά χρόνων. Ταυτόχρονα, είναι ένα επάγγελμα το οποίο πρέπει να χαρακτηριστεί ως ανθυγιεινό και βαρύ. Αυτός ο αγώνας έχει καρποφορήσει.

Ερωτήσεις τις οποίες είχαμε υποβάλλει με συναδέλφους παλαιότερα φέρουν την υπογραφή του ίδιου του Πρωθυπουργού, του κ. Αντώνη Σαμαρά, αλλά και μιας πλειάδας Υπουργών σήμερα της Κυβέρνησης, του κ. Βρούτση, του κ. Σταϊκούρα και άλλων συναδέλφων.

Είναι πολύ σημαντική αλλαγή, διότι δίνεται πλέον η δυνατότητα να συνταξιοδοτηθούν οι αγρότες στα εξήντα δύο τους χρόνια με θάραντα χρόνια ασφάλισης. Θα βρεθούν, βέβαια, άνθρωποι οι οποίοι θα πουν ότι δεν υπάρχει η δυνατότητα να

συνταξιοδοτηθούν όλοι. Πράγματι. Δεν νομοθετούμε, όμως, μόνο για το σήμερα, νομοθετούμε για τις γενιές που μπαίνουν μέσα στον αγροτικό τομέα, δουλεύουν...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Μα δεν νομοθετείτε για τους...

ΙΟΡΔΑΝΗΣ ΤΖΑΜΤΖΗΣ: Μην κουνάτε το χέρι σας, κύριε Αποστόλου.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Εντάξει, καταλάβαμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Σας παρακαλώ, κύριε Αποστόλου, θα πάρετε τον λόγο σε λίγο. Τι είναι αυτά που κάνετε;

ΙΟΡΔΑΝΗΣ ΤΖΑΜΤΖΗΣ: Εάν θέλετε και αν συμφωνείτε, εγώ σας προκαλώ να το ψηφίσετε.

Λοιπόν, αυτό που θέλω να επισημάνω είναι ένα: Δικαιώνονται οι αγρότες με αυτήν την τροπολογία. Η Κυβέρνηση Σαμαρά κάνει μια πραγματικά πολύ μεγάλη τομή και μπορεί να ειπωθεί ότι θα πάρουν σύνταξη σε κάποια χρόνια, σε βάθος χρόνου. Υπάρχει αυτή η δυνατότητα.

Κύριε Υπουργέ, πρέπει να σας επισημάνω ένα πρόβλημα: Πρέπει να διευκρινιστεί μέσα στην τροπολογία ξεκάθαρα –γιατί ενώ αυτό προβλέπεται στην Έκθεση του Λογιστηρίου του Κράτους, δεν διευκρινίζεται επαρκώς– η διαδοχική ασφάλιση, η δυνατότητα δηλαδή συνταξιοδότησης από τον ΟΓΑ, με διαδοχική ασφάλιση του αγρότη ή της αγρότισσας σε προηγούμενα χρόνια από άλλους φορείς.

Εάν πάτε στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου λέει: «Σε περίπτωση διαδοχικής ασφάλισης αν ο ΟΓΑ είναι ο τελευταίος φορέας ασφάλισης και πρώτον, δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις συνταξιοδότησης –δηλαδή να υπάρχουν δεκαπέντε έτη ασφάλισης στον ΟΓΑ– ή δεν είναι αρμόδιος φορέας ο ΟΓΑ για την κρίση του δικαιώματος συνταξιοδότησης, τότε η αίτηση σύνταξης δεν μεταβιβάζεται».

Πρέπει να διευκρινιστεί ότι επιτρέπεται η διαδοχική ασφάλιση. Ενώ όμως προβλέπεται η διαδοχική ασφάλιση στην Έκθεση του Λογιστηρίου, μέσα στην τροπολογία χρειάζεται να διορθωθεί επαρκώς, για να μην υπάρχει καμμία αμφιβολία. Το λέω αυτό, διότι πραγματικά αυτή η τροπολογία φέρνει μια πολύ μεγάλη αλλαγή, η οποία δίνει τη δυνατότητα στους αγρότες μας να πάρουν σύνταξη στα εξήντα δύο τους χρόνια.

Σε αυτήν την Αίθουσα, κύριε Υπουργέ, πριν από κάποια χρόνια, το 2008 συγκεκριμένα, μιλώντας σε μια ημερίδα για την αγρότιση γυναίκα, μίλησα για την αγρότιση στην κυρά Παρασκευούλα. Αναφερόμουν στην μάνα μου, η οποία δεν ευτύχησε να ζει για να πάρει σύνταξη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλα αυτά τα χρόνια τα πρόσωπα των γονιών μου τα έβλεπα σε όλους τους αγρότες και τις αγρότισσες που παλεύουν με τα χώματα. Έχουμε υποχρέωση όλοι, αφήνοντας στην άκρη τις μικροκομματικές μας διαφορές, να ψηφίσουμε αυτήν την τροπολογία, γιατί πραγματικά φέρνει μια πολύ μεγάλη ανατροπή στα συνταξιοδοτικά των αγροτών.

Το έχετε ζητήσει κι εσείς –και έχετε την τόλμη, κύριε Αποστόλου να τοποθετηθείτε κιόλας– όπως έχει ζητήσει και ο κ. Κεγκερόγλου κατά καιρούς.

Είναι πολύ σημαντικό, λοιπόν, να ενώσουμε τις δυνάμεις μας σε κάποια θέματα που αφορούν το καλό των αγροτών μας, οι οποίοι παλεύουν μέσα στα χώματα, παλεύουν πάνω στο βουνό ή στη θάλασσα, είναι κτηνοτρόφοι, είναι αλιείς, είναι αγρότες με ήλιο ή με παγωνιά, απέναντι στα στοιχεία της φύσεως ουσιαστικά και θα πρέπει να τους δοθεί η δυνατότητα να πάνε στα εξήντα δύο χρόνια.

Εγώ δέλω να καλέσω τον Υπουργό Εργασίας για άλλη μια φορά να υπάρξουν κάποιες μεταβατικές διατάξεις για το κενό το οποίο θα υπάρξει για το διάστημα αυτό, των χρόνων δηλαδή που θα απαιτούνται από το '88, που ήταν η πρώτη χρονιά ασφάλισης με πληρωμή των αγροτών, καταβολής δηλαδή εισφορών. Αυτό, κύριε Υπουργέ, θα συμπληρώσει τη διαδικασία και θα είναι ακόμη σημαντικότερο για τους αγρότες μας, οι οποίοι πραγματικά μοχθούν και δικαιούνται να έχουν αυτήν την αντιμετώπιση.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΙΟΡΔΑΝΗΣ ΤΖΑΜΤΖΗΣ: Τίποτε όμως δεν μπορεί να σκιάσει τη μεγάλη αλλαγή που φέρνει αυτή η τροπολογία, μια τροπολογία για την οποία δεσμεύτηκε μέσα σε αυτήν την Αίθουσα ο κ. Αντώνης ο Σαμαράς, ο Πρωθυπουργός της χώρας και σήμερα υλοποιείται με την τροπολογία που καταθέτει το Υπουργείο Εργασίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Και εμείς.

Τον λόγο έχει ο κ. Αποστόλου, για επτά λεπτά.

Υπενθυμίζω ότι οι τροπολογίες θα συζητηθούν αύριο. Το είπα τόσες φορές.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, αύριο θα συζητηθούν οι τροπολογίες, αλλά ο συνάδελφος, κ. Τζαμτζής, έφερε ανατροπές ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Θα τις πείτε σήμερα, δικαίωμά σας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: ...στο ασφαλιστικό όταν η ελληνική κοινωνία έχει αντιληφθεί πως ξαφνικά έφτασε στα σαράντα έτη υποχρεωτικής εργασίας και στα εξήντα δύο για όλους τους Έλληνες.

Αν σήμερα επιτέλους καταλάβετε κάτι το οποίο όλη η κοινωνία, όλος ο ελληνικός λαός δεν μπορούσε να καταλάβει, πώς είναι δυνατόν οι αγρότες να εξαιρεθούν και να πάνε στα εξήντα επτά, και τώρα αυτό το θεωρείτε ότι είναι ανατροπή μεγάλη, τι να πω. Προς Θεού! Αυτές είναι τακτικές Χότζα, αγαπητέ συνάδελφε. Ρίχνουμε και στο τέλος άντε, κάτι, για να ανασάνετε.

Για να είμαστε ξεκάθαροι πάνω σε αυτό που είπατε, ξέρετε ότι τουλάχιστον πάνω στα επόμενα τέσσερα, πέντε, έξι χρόνια δεν μπορεί να έχει εφαρμογή αυτό, δεν αφορά κανέναν, για τον απλούστατον λόγο ότι η ασφάλιση των αγροτών ξεκίνησε από το '80, διότι πιο μπροστά ήταν βοήθημα. Αν θέλετε να είστε πραγματικά όχι ανατροπείς, απλά κάτι να κάνετε, τουλάχιστον διορθώστε «σαράντα έτη ενασχόλησης» με τον αγροτικό χώρο, τουλάχιστον μέχρι να φτάσουμε να καλύψουμε όλους αυτούς που ήδη μετά το '80 άρχισαν να ασφαλιζονται για να γίνει εφαρμογή ποιανού; Του αυτονόητου, ό,τι συμβαίνει για τους υπόλοιπους εργαζόμενους και για τους αγρότες, που και εσείς ο ίδιος δέχετε –και όλοι δεχόμαστε– ότι πιο σκληρές συνθήκες εργασίας δεν έχει καμμία άλλη κοινωνική ομάδα. Εκεί να συμφωνήσω, δεν έχω κανέναν λόγο, όχι όμως να παρουσιάζετε ότι κάνετε τις μεγάλες ανατροπές. Τι να κάνουμε;

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα για λίγο την ανοχή σας.

Αγαπητοί συνάδελφοι, αυτό που επιχειρεί να κάνει η Κυβέρνηση με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι ουσιαστικά να συγκεντρώσει σε μεγάλα πάρκα τις αποθηκευτικές και μεταφορικές δυνατότητες. Πιστεύετε ότι με αυτόν τον τρόπο μπορείτε και να προωθήσετε αυτές τις υπηρεσίες, έχοντας ως στόχο ότι θα βελτιστοποιήσετε αυτές τις μεταφορές. Λέτε ότι θα μειωθεί το κόστος που θα έχει ως τελικό αποτέλεσμα τη μείωση της τιμής των προϊόντων. Δεν υπάρχει περίπτωση. Δεν θα υπάρξουν αυτά τα αποτελέσματα.

Και εσείς, κύριε Υπουργέ, τα έχετε βιώσει, ιδιαίτερα με αυτές τις προτάσεις σας τις μεταρρυθμιστικές. Θυμάστε τι έγινε με το γάλα; Ποιο ήταν το αποτέλεσμα; Δεν είναι εδώ ο κ. Γιακουμάτος, ο οποίος έφτασε σε σημείο να ικετεύει τους βιομηχάνους για να κατεβάσουν το γάλα, του οποίου την τιμή εσείς ήδη είχατε προεξοφλήσει επί ένα μήνα, ουσιαστικά έτσι αναστατώνοντας έναν κλάδο, τους κτηνοτρόφους. Τελικά, ποιο ήταν το αποτέλεσμα; Ο καταναλωτής να πληρώνει πιο ακριβά. Σας λέω ότι αυτού του είδους οι επεμβάσεις σας δεν έχουν ουσιαστικό αποτέλεσμα.

Και δεν έχουν ουσιαστικό αποτέλεσμα, διότι δεν έχετε εξετάσει μερικά πράγματα εκ των προτέρων, για να δείτε τι επιπτώσεις μπορεί να έχουν στο χώρο. Ξέρετε ότι αυτές τις διαδικασίες, ιδιαίτερα τις μεταφορικές επιχειρήσεις, τις έχουν οργανωμένες κατά τέτοιο τρόπο, που πάνω από το 85% –όπως σας είπε και ο εισηγητής μας– τις κάνουν οι ίδιες.

Τι θα γίνει; Ξαφνικά έτσι, όλη αυτή η διαδικασία θα βρεθεί στον αέρα; Όλα αυτά τα χρήματα; Δείτε ότι με τον τελευταίο αναπτυξιακό νόμο, το ν.3299/2004 ξοδεύτηκαν τεράστια ποσά για την οργάνωση όλων αυτών. Τι θα γίνει με τα φορτηγά; Τι θα γίνει, ιδιαίτερα με τους εργαζόμενους, με τους οδηγούς, με όλους αυ-

τούς που θα βρεθούν ξαφνικά εκτός εργασίας σε ένα περιβάλλον, που είναι κύριο χαρακτηριστικό η ανεργία;

Επίσης, το νομοσχέδιό σας δεν περιλαμβάνει καμμία αναφορά και δεν ρυθμίζει θέματα στην ιδιαίτερη κατηγορία, αλλά πολύ σημαντική για τη χώρα μας, της εφοδιαστικής αλυσίδας στο χώρο του αγροτικού τομέα. Η ενίσχυση και αναδιοργάνωση των εταιρειών που κινούνται σε αυτόν το χώρο, θα μπορούσε να οδηγήσει στη μείωση των μεσαζόντων μεταξύ παραγωγών και καταναλωτών και στον περιορισμό του σχετικού κόστους. Όμως, χρειάζεται να γίνουν και άλλα πράγματα.

Βεβαίως, κανένας δεν μπορεί να διαφωνήσει για τη δημιουργία τέτοιων υποδομών και στον αγροτικό χώρο, αφού θα έλυνε τα προβλήματα των αγροτικών συνεταιρισμών, οι οποίοι δεν έχουν σήμερα τη δυνατότητα οργανωμένης διακίνησης των προϊόντων τους στην Ελλάδα, αλλά και στις χώρες του εξωτερικού.

Το ζήτημα, όμως, κύριε Υπουργέ, είναι ότι δεν υπάρχουν αυτοί οι συνεταιρισμοί ή μετριούνται στα δάχτυλα σήμερα οι συνεταιρισμοί που μπορούν να κάνουν αυτές τις δουλειές. Ούτε και οι αγροτοδιατροφικές συμπράξεις έχουν περπατήσει ούτε τα δημοπρατήρια έχουν περπατήσει ούτε βεβαίως υπάρχει κυβερνητική βούληση για την ουσιαστική υπεράσπιση των αγροτικών μας προϊόντων στη διεθνή αγορά.

Το βιώσαμε με το ροδάκινο, με το εμπάργκο της Ρωσίας. Έρχονται οι επιπτώσεις στα ακτινίδια, τα μήλα. Έφυγε ο συνάδελφος κ. Τζαμτζής, όπου και στην περιφέρειά του αρχίζουν να εμφανίζονται οξυτάτα προβλήματα στα υπόλοιπα προϊόντα.

Λέμε εμείς, λοιπόν αντί της υιοθέτησης του μηχανισμού της δημιουργικής καταστροφής –αυτούς του μηχανισμού εσείς πλέον υπηρετείτε– που μπορεί στα σημερινά δεδομένα να φέρουν πιο πολλή καταστροφή παρά δημιουργία, λόγω πολλαπλασιαστικών επιπτώσεων στην απασχόληση, στα διαφυγόντα κέρδη στο εξωτερικό, που θα προκύψουν από τη συγκέντρωση και διεθνοποίηση του συγκεκριμένου κλάδου, μήπως θα ήταν καλύτερο να αναζητήσουμε κάτι πιο κοντινό στην πραγματικότητα;

Αυτό το κοντινό είναι να εξετάσουμε τη δυνατότητα δημιουργίας συνεταιριστικών δραστηριοτήτων μέσα στα υπάρχοντα πλαίσια, με τόσο δυναμικό που θα εξοικονομηθεί, για παράδειγμα σε φορτηγά που πηγαиноέρχονται μισοάδεια, αλλά και αποθηκευτικούς χώρους που σήμερα μένουν προφανώς μισοάδεια.

Γιατί να μην μπορεί να γίνει δυνατόν να οργανωθούν σε πιο αποδοτική βάση συνεταιριστικά, σε σημείο μάλιστα που αυτοί οι συνεταιρισμοί να αναλάβουν διεθνή ρόλο, να εξάγουμε επομένως υπηρεσίες logistics –σας το είπε και ο εισηγητής μας στην τοποθέτησή του– αντί του, όπως συνήθως συμβαίνει και σε άλλες περιπτώσεις, να εισάγουμε και σε αυτήν την περίπτωση;

Ούτε καν, κύριε Υπουργέ, μία στοιχειώδη συνεννόηση δεν κάνατε για την χωροταξική τους ανάπτυξη με τις περιφέρειες.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Φυσικά, όλα αυτά απαιτούν έρευνα, πράγμα που είναι δύσκολο για εσάς, όραμα, ενδιαφέρον και κυρίως, για να είμαστε ξεκάθαροι, διαφορετικό ιδεολογικό προσανατολισμό απ' αυτόν που έχετε εσείς και αυτόν που έχουμε εμείς.

Όπως καταλαβαίνετε, όλα αυτά δεν μας επιτρέπουν εμάς να υιοθετήσουμε τη σημερινή σας ρύθμιση, ούτε βεβαίως να ανταποκριθούμε στο κάλεσμα που μας έκανε ο εισηγητής σας, να σας προσφέρουμε σωσίβιο σε αυτήν σας την πορεία. Γι' αυτούς τους λόγους καταλαβαίνετε ότι καταψήφισουμε τη συγκεκριμένη ρύθμιση και θα επανέλθουμε αύριο στις τροπολογίες.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Τον λόγο έχει ο συνάδελφος, κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης για επτά λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό δεν συναντά ίσως σφοδρή αντίδραση από την Αντιπολίτευση, δεν συγκεντρώνει ίσως μεγάλη προσοχή από τα μέσα ενημέρωσης, αλλά χωρίς καμμία αμφιβολία έχει προστιθέμενη αξία.

Είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την Ελλάδα ο τομέας των logistics. Σύμφωνα με ορισμένες μελέτες, μπορεί να αντιστοιχεί

ακόμα και στο 10% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Είναι σημαντικό ότι το νομοσχέδιο αυτό το ετοιμάσαμε στο Υπουργείο Ανάπτυξης με προσοχή, σε συνεργασία με την Παγκόσμια Τράπεζα, αλλά επίσης και σε συνεργασία με την αγορά, πράγμα το οποίο καταδείχθηκε και κατά την ακρόαση στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, καθώς όλοι οι φορείς της αγοράς στήριξαν τη συγκεκριμένη παρέμβαση της Κυβέρνησης.

Το νομοσχέδιο αυτό αποτελεί έναν από τους τρεις πυλώνες της στρατηγικής για τα logistics. Το ίδιο το νομοσχέδιο αφορά στον θεσμικό εκσυγχρονισμό του κλάδου, στην απλούστευση της αδειοδότησης, στην τυποποίηση των logistics και σε άλλες πρωτοβουλίες, οι οποίες οδηγούν συνολικά το χώρο μπροστά.

Υπάρχουν, όμως, και άλλοι δύο πυλώνες. Πρώτον, το νέο ΕΣΠΑ, όπου ο κλάδος των logistics είναι ένας από τους εννέα κλάδους της επιχειρηματικότητας που χρηματοδοτούνται κατά προτεραιότητα. Και αυτό είναι κάτι, αν θέλετε, που θα έπρεπε να γίνει και σε προηγούμενες προγραμματικές περιόδους. Κάλλιο αργά, παρά ποτέ! Στη συνέχεια, έχουμε τον τρίτο πυλώνα, που αφορά στις υποδομές.

Είμαι πραγματικά ικανοποιημένος που τα τελευταία δύο, δύο-μισι χρόνια έχουν γίνει σημαντικά βήματα στον τομέα των υποδομών, που είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τη βιομηχανία των logistics.

Θέλω να υπενθυμίσω την προσπάθεια που έγινε για το «λιπόθυμο» έργο των αυτοκινητοδρόμων, το οποίο ξεκίνησε και το οποίο δημιουργεί θέσεις εργασίας, αλλά ακόμη περισσότερο δημιουργεί τη δυνατότητα στον κλάδο των logistics να γίνει πιο ανταγωνιστικός.

Δεν ξέρω αν η τακτική και η στρατηγική του ΣΥΡΙΖΑ είναι να μείνουμε σε καρόδρους, προκειμένου να προχωρήσουμε μπροστά, κύριοι συνάδελφοι, μια και αντιδράτε. Εμείς, πάντως, θέλουμε να ακολουθήσουμε το δρόμο της Ευρώπης.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Να μην πληρώνουν, κύριε συνάδελφε. Ξέρετε τι σημαίνει... (δεν ακούστηκε).

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Από εκεί και πέρα, μια αντίστοιχη παρέμβαση έγινε –και συνεχίζει να γίνεται– στο λιμάνι του Πειραιά, το οποίο χάρη στη στρατηγική συμφωνία με την «COSCO» αναβαθμίζεται σε ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια, όχι της Μεσογείου απλώς και μόνο, αλλά της Ευρώπης.

Εδώ και πάλι, διάφοροι «προοδευτικοί» μας είχαν υπενθυμίσει ότι με την απραξία, με το να μην κάνουμε τίποτα, με το να ακολουθούμε απλώς και μόνο τις πολιτικές του κρατισμού, θα μπορούσε η Ελλάδα να προχωρήσει. Αποδεικνύεται ότι με το άνοιγμα στην αγορά, με το να ακολουθούμε αυτό που κάνουν άλλες προηγμένες ευρωπαϊκές χώρες, η χώρα μπορεί σε συγκεκριμένους τομείς να δημιουργεί θέσεις εργασίας και να προχωρεί μπροστά.

Όλη η συζήτηση σήμερα, ξεκινώντας από τον τομέα των logistics, ουσιαστικά αφορά στο μεγάλο θέμα της ανάπτυξης. Και η ανάπτυξη, όπως ξέρετε, δεν διατάσσεται. Δεν είναι θέμα ευχών και προσευχών. Η ανάπτυξη δημιουργείται με θεμέλια και αυτά τα θεμέλια επιχειρεί να βάλει η Κυβέρνηση εδώ και δύο χρόνια.

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

Πρώτα απ' όλα, με τη δημιουργική προσαρμογή, που είναι σημαντική, γιατί μόνο έτσι αποκτάς την εμπιστοσύνη των αγορών και των επενδυτών, που –σας αρέσουν, δεν σας αρέσουν– είναι μέσα στην ζωή μας, είναι στην οικονομική πραγματικότητα και δεν μπορούμε να τους αποφύγουμε, χρειαζόμαστε την εμπιστοσύνη τους.

Δεύτερον, με μια σειρά από μεταρρυθμίσεις που έγιναν και γίνονται, βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητα της χώρας και δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για να περάσουμε από την ύφεση στην ανάπτυξη. Και φέτος, θα είναι η πρώτη χρονιά, μετά από έξι χρόνια, που η χώρα γυρίζει στην ανάπτυξη.

Όλες αυτές οι μεταρρυθμίσεις πολλές φορές μπορεί να συνάντησαν αντιδράσεις, αλλά ήταν χρήσιμες για τον τόπο και το Υπουργείο Ανάπτυξης είχε και έχει σημαντική συμβολή στην υιοθέτησή τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχοντας κάνει μεγάλα βήματα στη δημοσιονομική προσαρμογή, έχοντας κάνει μεγάλα βήματα

στις μεταρρυθμίσεις έτσι ώστε να κατατασώμαστε πρώτοι μεταξύ των χωρών του ΟΟΣΑ στην υιοθέτηση μεταρρυθμίσεων, υπάρχει και ένα επόμενο βήμα, που είναι η κεφαλαιοποίηση αυτών των μεταρρυθμίσεων. Και εδώ η λέξη-κλειδί είναι η λέξη «εμπιστοσύνη». Και πράγματι, οι εξελίξεις στη χώρα θα ήταν καλύτερες εάν είχαμε ένα άλλο πολιτικό κλίμα, εάν ενόψει της προεδρικής εκλογής δεν υπήρχε αβεβαιότητα, αλλά συνεννόηση για τα στοιχειώδη μεταξύ των κομμάτων.

Έχουμε, όμως, την ατυχία να μην έχουμε στην Ελλάδα μία Αξιωματική Αντιπολίτευση σαν και αυτή που έχει η Ιρλανδία ή σαν και αυτή που έχει η Πορτογαλία, χώρες δηλαδή που είναι σε πρόγραμμα. Έχουμε Αντιπολίτευση τον ΣΥΡΙΖΑ, οι θέσεις του οποίου δεν υποστηρίζονται από κανένα άλλο σοβαρό και μεγάλο ευρωπαϊκό κόμμα πουθενά στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με τους δικούς του υπολογισμούς, με τους υπολογισμούς του ΣΥΡΙΖΑ –δεν λέω τους υπολογισμούς του Υπουργείου Οικονομικών– εάν υιοθετηθούν οι εξαγγελίες του κ. Τσίπρα –οι πρώτες εξαγγελίες, γιατί είπε ο ίδιος ότι θα ακολουθήσουν και άλλες– το έλλειμμα θα ανέβει κατά έξι ποσοστιαίες μονάδες. Πού θα βρείτε τα λεφτά; Και τι θα σημαίνει για την αξιοπιστία της χώρας στις αγορές διεθνώς; Πού θα οδηγηθούν τα πράγματα στη χώρα σύμφωνα με τους δικούς σας υπολογισμούς; Υπάρχουν μεγάλα δημοσιονομικά κενά, δημοσιονομικές τρύπες\ μέσα στις οποίες θα πέσει η ίδια η χώρα.

Ακόμη περισσότερο, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, όλα αυτά που λέτε για τη διαγραφή του μισού χρέους και όλα τα υπόλοιπα έχουν μία βασική προϋπόθεση: Να αλλάξει, λόγω της εκλογής του ΣΥΡΙΖΑ, όλη η Ευρώπη και όλη η υφήλιος, προκειμένου να προσαρμοστεί στις δικές σας δοξασίες. Αυτός είναι και ο κίνδυνος του να έχουμε μία κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ.

Κυρίες και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, εάν δεν τα πιστεύετε και απλώς τα επικαλείστε προεκλογικά, έχετε μία επικίνδυνη πολιτική. Εάν τα πιστεύετε πραγματικά μέσα σας, τότε έχετε μία αφελητική, την οποία θα πληρώσουν μαζί όλοι οι Έλληνες. Το «λεφτά υπάρχουν» του ΣΥΡΙΖΑ θα μας οδηγήσει εκεί που μας οδήγησε το «λεφτά υπάρχουν» του 2009. Θα πάνε στράφι οι θυσίες όλων των Ελλήνων. Την ώρα που η Ελλάδα ετοιμάζεται να γίνει μία κανονική ευρωπαϊκή χώρα, ο ΣΥΡΙΖΑ και η πολιτική του δεν είναι τίποτε άλλο παρά το χειρότερο μνημόνιο. Αυτό είναι ο ΣΥΡΙΖΑ, το χειρότερο μνημόνιο για την Ελλάδα.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει η συνάδελφος κ. Καφαντάρη.

ΧΑΡΟΥΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δεν μπορώ να μην κάνω ένα σχόλιο γι' αυτά που είπε ο κ. Χατζηδάκης πριν. Ευτυχώς που η χώρα μας έχει μία Αντιπολίτευση σαν το ΣΥΡΙΖΑ σήμερα και δυστυχώς για εσάς, κύριοι της συγκυβέρνησης –για εσάς δυστυχώς, ευτυχώς για το λαό– με την πολιτική σας κάνετε ό,τι μπορείτε για να τον φέρετε πιο γρήγορα στη διακυβέρνηση της χώρας.

Όσον αφορά δε τη διεθνή ανταπόκριση του ΣΥΡΙΖΑ και του Πρόεδρου του Αλέξη Τσίπρα, δεν θέλω να πω πολλά. Η τελευταία δραστηριότητα σε παγκόσμιο και πανευρωπαϊκό επίπεδο δίνει, πραγματικά, την απάντηση και την ανταπόκριση των απόψεων και των θέσεών μας.

Συζητάμε, λοιπόν, σήμερα ένα νομοσχέδιο για την εφοδιαστική αλυσίδα. Με το προς ψήφιση νομοσχέδιο έρχεται να αντικατασταθεί ο ν. 3333/2005 που αφορούσε την ίδρυση εμπορευματοκέντρων. Αυτό που επιδιώκει είναι να εγκαινιάσει μία λογική μεταφοράς εμπορευματοκέντρων και δραστηριοτήτων σε διάφορα μεγάλα διαμορφωμένα πάρκα, καθώς και να αποσαφηνίσει το νομικό καθεστώς υπό το οποίο λειτουργούν οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής.

Η εφοδιαστική αλυσίδα στη χώρα μας παρουσιάζει μία εικόνα εντελώς διάσπαρτη. Με το νομοσχέδιο αυτό επιδιώκεται –λέτε– η απλοποίηση της διαδικασίας αδειοδότησης των εταιρειών παροχής υπηρεσιών logistics.

Σε ό,τι αφορά τις αστικές μεταφορές εμπορευμάτων, το νομοσχέδιο δεν ορίζει κάτι συγκεκριμένο. Αφήνει τον τομέα αυτό σε

προεδρικό διάταγμα, που θα εκδοθεί με ΚΥΑ, έπεται από διαβούλευση με την Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων.

Το ίδιο συμβαίνει, βέβαια και σε ό,τι αφορά την πράσινη εφοδιαστική και το σύστημα καταγραφής εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Επαφίεται και αυτό σε μελλοντικό προεδρικό διάταγμα.

Με αφορμή το συγκεκριμένο, την πράσινη εφοδιαστική, δεν μπορώ να μην τοποθετηθώ στην ελληνική Βουλή, σε σχέση με αυτό που συμβαίνει -και συμβαίνει αυτές τις τελευταίες μέρες- στη Νέα Υόρκη. Η καρδιά του κόσμου χτυπάει πραγματικά στη Νέα Υόρκη, στην έδρα του ΟΗΕ, όπου πραγματοποιείται μία από τις πιο σημαντικές συνδιασκέψεις των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή.

Η ειδική αυτή Σύνοδος διοργανώνεται με πρωτοβουλία του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ, τη στιγμή που είναι επιτακτικότερη από ποτέ η ανάγκη να γίνει δυνατή μία διεθνής συμφωνία, διάδοχος του Πρωτοκόλλου του Κιότο, μέχρι το 2015.

Οι διαδηλώσεις σε όλο τον κόσμο, οι δύο χιλιάδες εξακόσιες διαδηλώσεις που έγιναν το προηγούμενο Σαββατοκύριακο σε εκατόν πενήντα εννέα χώρες, δείχνουν ότι πρέπει να παρθεί μία πρωτοβουλία για άμεση δράση, από την ειδική Σύνοδο Κορυφής των Ηνωμένων Εθνών η οποία γίνεται στη Νέα Υόρκη τώρα.

Τη στιγμή αυτή, λοιπόν, που το μεγάλο αυτό θέμα της κλιματικής αλλαγής απασχολεί παγκόσμια, η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία φιλοδοξούσε να παίξει έναν ηγετικό ρόλο, έχει υποταχθεί στις επιθυμίες των μεγάλων λόμπι που περισσότερους άνθρακα. Αναβάλλει μέχρι την άνοιξη την επικύρωση δεσμεύσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για μείωση των αερίων του θερμοκηπίου κατά 40% μέχρι το 2050.

Την ίδια στιγμή, όμως, εδώ στην Ελλάδα τι συμβαίνει; Εμείς ως χώρα δεν διαθέτουμε ακόμα εθνικό σχέδιο προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή. Η Κυβέρνηση, η οποία είναι πιεθμένα και παγιδευμένη στα μνημόνια, προφανώς με συνέργεια και συμμετοχή και εντολή του κ. Σαμαρά και του κ. Βενιζέλου, αρνείται να αρθρώσει έναν δικό της λόγο και καλύπτεται πίσω από τις ευρωπαϊκές επιλογές, ενώ σχεδιάζει και υλοποιεί μία περιβαλλοντοκτικό πραγματικά ανάπτυξη που κι αυτή ακόμα δεν έρχεται.

Κλείνοντας, όσον αφορά την κλιματική αλλαγή, θα πω ότι είναι η μεγάλη πρόκληση του 21^{ου} αιώνα. Είναι μία ταξικά φορτισμένη μεταβολή που έχει συμβεί και την πληρώνουν οι αδύναμοι, οι φτωχοί, χώρες, κράτη, λαοί.

Εδώ, όμως, σε σχέση με το νομοσχέδιο που συζητάμε, θα ήθελα να πω τη γενική μας άποψη, η οποία είναι ρεαλιστική, ότι η περιβαλλοντική διάσταση πρέπει να υπάρχει σε όλες τις πτυχές οργάνωσης της παγκόσμιας οικονομίας και είναι απαραίτητη προϋπόθεση στην ανάπτυξη, στις δράσεις, στις πολιτικές. Πραγματικά είναι απαραίτητη για να αναχαιτιστούν οι συνέπειες της κλιματικής αλλαγής.

Σε σχέση με το εν λόγω σχέδιο νόμου και σε σχέση με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του νομοσχεδίου, μία βασική παράμετρος, που δεν φαίνεται να έχει ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν, είναι ακριβώς αυτό. Η μόνη παρατήρηση που μπορεί να γίνει εδώ είναι ότι μάλλον το θέμα έχει διαφύγει εντελώς την όποια προσοχή από όλους τους ενδιαφερόμενους και ως προς τις επιπτώσεις, θετικές ή αρνητικές, από τα δύο βασικά υπό δημιουργία εφοδιαστικά κέντρα σε Θριάσιο και Θεσσαλονίκη, αλλά και στα υπό δημιουργία κέντρα αστικής μεταφοράς και διανομής εμπορευμάτων.

Βέβαια η πιθανότερη προοπτική είναι ότι αυτά τα αστικά κέντρα μάλλον δεν θα δημιουργηθούν στο άμεσο προβλεπτό μέλλον, διότι καλυπτόμεθα πίσω από τη νομοθέτηση συμμόρφωσης στις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τίποτα παραπάνω. Επομένως οι ευρύτερες ωφέλειες που υποθετικά θα προέκυπταν στο αστικό περιβάλλον μάλλον θα μείνουν στα χαρτιά, αλλά και η πιθανή επιδείνωση του μικροπεριβάλλοντος γύρω από τα αστικά κέντρα μεταφοράς, λόγω ιδιαίτερα αυξημένου κυκλοφοριακού φόρτου, επίσης θα μείνει στα χαρτιά.

Θα πρέπει, όμως, σε κάθε περίπτωση να υπάρχει ένα ενδιαφέρον από περιβαλλοντική άποψη για τα δύο βασικά κέντρα, για το Θριάσιο Πεδίο και για τη Θεσσαλονίκη, που πιθανόν είναι να επιβαρυνθούν ακόμα περισσότερο μέσω των διαδικασιών fast track και των απλοποιήσεων στην αδειοδότηση.

Το ήδη επιβαρυνόμενο περιβάλλον των δύο περιοχών και η υγεία

των εργαζομένων εκεί επιβάλλει να εξεταστεί αυτή η παράμετρος.

Συνεχίζοντας με το θέμα των αδειοδοτήσεων, θα ήθελα να σημειώσω πως δεν μπορεί να γίνεται σύγκριση με τα δεδομένα άλλων χωρών, καθώς εκεί υπάρχουν ολοκληρωμένα, έτοιμα Κτηματολόγια.

Στην πατρίδα μας την Ελλάδα τι γίνεται με το Κτηματολόγιο; Ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί και προχωρεί πολύ αργά. Ακόμα, δε, προβλέπονται στις ευρωπαϊκές χώρες συγκεκριμένες χρήσεις γης. Σίγουρα μπορούμε να δούμε και να πάρουμε παραδείγματα, αν θέλουμε, από άλλες ξένες χώρες. Δεν μπορεί, όμως, αυτήν τη στιγμή να γίνει σύγκριση μεγεθών.

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

Σε μισό λεπτό, τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Υπάρχουν ήδη τρεις νόμοι σχετικοί με τα logistics και κανένας από αυτούς δεν λαμβάνει υπ' όψιν του τον χωρικό σχεδιασμό. Ο τότε Υπουργός κ. Χατζηδάκης στην παρουσίαση του νομοσχεδίου που συζητάμε επαίρετο για την πράσινη εφοδιαστική αλυσίδα και την περιβαλλοντική ευαισθησία με την οποία προσεγγίστηκε το θέμα. Σωστά όλα αυτά στα λόγια. Συνήθως έτσι κάνει η Κυβέρνηση: μεγάλα λόγια, αλλά στην πράξη τι; Στο νομοσχέδιο, όμως, δεν αναφέρεται κάτι σχετικό. Τα πάντα επαφένται στην έκδοση ενός μελλοντικού προεδρικού διατάγματος.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για τον χρόνο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός κ. Μηταράκης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι σε αυτήν την Αίθουσα φαντάζομαι ότι συμφωνούμε σε δύο πράγματα: Πρώτον, ότι η χώρα μας έχει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, που μπορούμε και πρέπει να αξιοποιήσουμε για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και, δεύτερον, ότι το μεγαλύτερο κοινωνικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει αυτήν τη στιγμή η χώρα μας είναι το ιδιαίτερα υψηλό επίπεδο της ανεργίας.

Για να αντιμετωπίσουμε αυτά τα προβλήματα, δεν αρκεί να τα περιγράψουμε, όπως κάνει η Αντιπολίτευση, αλλά χρειάζονται συγκεκριμένες δράσεις, που κινούνται πάνω σε πέντε πυλώνες:

Πρώτον, η επίτευξη της δημοσιονομικής ασφάλειας της χώρας, τα πρωτογενή πλεονάσματα, για τα οποία ακούσαμε πριν από λίγες ημέρες ότι η Αξιωματική Αντιπολίτευση θέλει να ανατρέψει και να επιστρέψει στα ελλείμματα του παρελθόντος.

Δεύτερον, η ενίσχυση της ρευστότητας, που επιτυγχάνεται με την απορρόφηση του ΕΣΠΑ -και πλέον η χώρα μας ανήκει στις πρωταθλήτριες στην Ευρώπη στην απορρόφηση κοινοτικών πόρων- στην ανακεφαλαιοποίηση του τραπεζικού συστήματος και στη δημιουργία ειδικών χρηματοδοτικών εργαλείων, όπως το Ελληνικό Αναπτυξιακό Ταμείο ή ειδικά κονδύλια με την Ευρωπαϊκή Επενδυτική Τράπεζα για την ενίσχυση των εξαγωγών.

Τρίτον, με σημαντικές διαρθρωτικές αλλαγές, με μεταρρυθμίσεις, τολμάμε, για να μπορέσουμε να απελευθερώσουμε τη δημιουργικότητα του Έλληνα, το μεγαλύτερο συγκριτικό μας πλεονέκτημα.

Τέταρτον, με την αλλαγή του επενδυτικού πλαισίου. Είδαμε ήδη -και έχω παρουσιάσει στην Ολομέλεια- τα αποτελέσματα του επενδυτικού νόμου που ψηφίσαμε τον Απρίλιο του 2013, κυρίως στην αύξηση των επενδύσεων που πραγματοποιούν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις στο πλαίσιο του αναπτυξιακού νόμου.

Πέμπτον, με καταλύτες ανάπτυξης όπου το δημόσιο εκμεταλλεύεται τα δικά του περιουσιακά στοιχεία μέσω συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, μέσω παραχωρήσεων, μέσω αποκρατικοποιήσεων, για την ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας.

Το σημερινό νομοσχέδιο εντάσσεται στο πλαίσιο των σημαντικών διαρθρωτικών αλλαγών. Η σημασία των logistics για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας καταδεικνύεται από σειρά μελετών, τόσο διεθνών όσο και εγχώριων, όπως η μελέτη του ΙΟΕ, που υποδεικνύουν τα logistics ως έναν από τους τομείς στον οποίο η ελληνική πολιτεία πρέπει να δώσει ιδιαίτερη έμ-

φαση εάν θέλει να επιταχύνει την πορεία της προς την ανάκαμψη και την ανάπτυξη.

Παράλληλα, η ενίσχυση του συγκεκριμένου τομέα μπορεί αλυσιδωτά να συμπαρασύρει σε αναπτυξιακή πορεία και άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας, όπως την πρωτογενή παραγωγή, το εμπόριο, την αγροτική παραγωγή.

Σκοπός μας, λοιπόν, είναι η διαμόρφωση μιας εθνικής στρατηγικής για την ανάπτυξη του κλάδου των logistics. Στόχος μας και εδώ είναι η προσέλκυση επενδύσεων.

Δεν μπορώ να χάσω την ευκαιρία για να πω άλλη μια φορά ότι σε κάθε επενδυτική προσπάθεια που γίνεται σε αυτόν τον τόπο, σε κάθε επένδυση που έρχεται στη χώρα μας, πάντα ο ΣΥΡΙΖΑ είναι απέναντί, είτε με ερωτήσεις είτε με επερωτήσεις είτε με αντιδράσεις. Και σήμερα το γεγονός ότι δεν στηρίζει και αυτό το νομοσχέδιο εντάσσεται σε αυτήν τη στρατηγική, μια στρατηγική μιζερίας, που περιγράφει με μελανά χρώματα τις δυσκολίες που πράγματι υπάρχουν σε αυτόν τον τόπο, αλλά δεν είναι σε θέση να προσφέρει ελπίδα, να προσφέρει λύσεις.

Ο κλάδος των logistics μπορεί να προσφέρει πολλά στην ελληνική οικονομία. Να τονίσω ότι τις τελευταίες δεκαετίες είναι ραγδαία η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου, με αποτέλεσμα την αύξηση της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα στην Ευρώπη η διείσδυση των ασιατικών προϊόντων στις ανεπτυγμένες ευρωπαϊκές αγορές συνέβαλε στον τριπλασιασμό του συνολικού έργου του εμπορευματοκού φορτίου. Σήμερα, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο παγκόσμιος κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας υπολογίζεται σε περίπου 5,4 τρισεκατομμύρια ευρώ ή, για να το πούμε αλλιώς, αντιστοιχεί στο 13% του παγκόσμιου ΑΕΠ. Τα λιμάνια της Μεσογείου διαχειρίζονται το 9% της παγκόσμιας μεταφοράς εμπορευμάτων, δηλαδή το μισό της ευρωπαϊκής αγοράς και αυτό το ποσοστό είναι κάτι το οποίο μπορεί να ανέβει. Μπορούν οι χώρες του Νότου να κερδίσουν εμπορευματοκό όγκο από τις χώρες του Βορρά, αφού η πλειοψηφία του διερχόμενου φορτίου, δηλαδή το 52% που διακινείται μέσω Σουέζ με κατεύθυνση τον ευρωπαϊκό Βορρά, περνάει από λιμάνια της Μεσογείου.

Στην Ελλάδα ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας υπολογίζεται περίπου στο 10% του ΑΕΠ, ενώ τα προβλήματά του επιδεινώθηκαν φυσικά από την οικονομική κρίση που διέρχεται η πατρίδα μας τα τελευταία χρόνια. Υπάρχουν πολλές δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου, καθώς δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς η δυναμική της χώρας μας, η γεωγραφική μας θέση ως πύλη εισόδου από την Ανατολή προς τη Δύση, ως πύλη εισόδου της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την Ασία. Για παράδειγμα σας αναφέρω ότι η πατρίδα μας βρίσκεται στη συντομότερη απόσταση μεταξύ Ευρώπης και της διώρυγας του Σουέζ, ενώ το λιμάνι του Πειραιά είναι το βαθύτερο λιμάνι της Μεσογείου με απουσία ανέμων και παλίρροιας και δυνατότητα λειτουργίας τριακόσιες εξήντα πέντε μέρες τον χρόνο λόγω των καιρικών συνθηκών. Είναι γνωστό ότι οι δυνατότητες της χώρας έχουν αυξηθεί ιδιαίτερα λόγω της εντυπωσιακής ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια του λιμένα του Πειραιά και του διερχόμενου φορτίου και οι νέες επενδύσεις, οι οποίες γίνονται, θα αυξήσουν τη δυνατότητα του λιμένα του Πειραιά να αντεπεξέλθει στο εμπορευματοκό φορτίο που πλέον μπορεί να περάσει από τη χώρα μας.

Η εθνική στρατηγική για την ανάπτυξη του κλάδου των logistics που καταρτίζουμε επιδιώκει μεταξύ άλλων πρώτον, την ανάπτυξη ενός σύγχρονου θεσμικού πλαισίου για τα logistics, την απλοποίηση στην αδειοδότηση των σχετικών επιχειρήσεων και τον εκσυγχρονισμό των τεχνολογικών ελέγχων. Δεύτερον, την ενίσχυση της τεχνολογίας και της οργάνωσης των επιχειρήσεων στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας με προγράμματα εκπαίδευσης-κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού, αλλά και υποστήριξη προς τις επιχειρήσεις, ώστε να υιοθετήσουν καινοτόμες δράσεις.

Τρίτον, τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό των βασικών υποδομών με την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου και μια σειρά από συνδεδεμένους άξονες.

Μέρος αυτής της στρατηγικής είναι το νομοσχέδιο που σήμερα παρουσιάζουμε και με το οποίο, πρώτον, αποσαφηνίζεται ο ορισμός των logistics, δηλαδή το ποιες επιχειρήσεις ουσιαστικά

ανήκουν στην εφοδιαστική αλυσίδα και ορίζουμε τις εταιρείες third party logistics. Έτσι, για πρώτη φορά ξεκαθαρίζεται το τοπίο, ώστε ο καθένας, είτε είναι η δημόσια διοίκηση είτε οι επενδυτές είτε οι επιχειρήσεις, να γνωρίζουν πώς μπορούν να κινηθούν με ασφάλεια δικαίου και χωρίς τη δυνατότητα αυθαίρετων ερμηνειών. Μέχρι τώρα αναγνωρίζουμε ότι το τοπίο ήταν θολό και υπήρχαν πολλές παρερμηνείες και πολλές παρεξηγήσεις. Η αποσαφήνιση των εννοιών από εδώ και πέρα δεν θα αφήσει περιθώρια ερμηνειών και διακριτικής ευχέρειας, δηλαδή περιθώρια για σύγχυση και συναλλαγή ως προς τη νομοθεσία που διέπει τον συγκεκριμένο κλάδο.

Δεύτερον, επιτρέπεται η ελεύθερη άσκηση μίας ή περισσότερων δραστηριοτήτων logistics συγχρόνως, ταυτόχρονα. Καταργείται, λοιπόν, ένα πλαίσιο το οποίο ήταν τουλάχιστον ασαφές, δηλαδή το αν κάποιος που διαχειριζόταν μια αποθήκη μπορούσε να κάνει και μεταφορικό έργο. Αυτό πλέον αποσαφηνίζεται θετικά. Θα μπορεί, δηλαδή, κάποιος να κάνει και το ένα και το άλλο, ενισχύοντας τον ανταγωνισμό, κάτι στο οποίο πιστεύουμε, δημιουργώντας δηλαδή θέσεις απασχόλησης και επιτρέποντας ενέργειες που ευνοούν τις οικονομίες κλίμακας, κάτι που μόνο θετικό μπορεί να είναι, παραδείγματος χάριν, για τους Έλληνες παραγωγούς, για τους Έλληνες εξαγωγείς.

Αποσαφηνίζονται κανόνες, δημιουργείται μια βάση, για να αναπτυχθούν συγκεκριμένες επιχειρηματικές δραστηριότητες όχι αποσπασματικά, αλλά συνολικά, κατά τα πρότυπα άλλων, πιο προηγμένων, χωρών.

Τρίτον, γίνεται κάτι το οποίο ήταν και πάγιο αίτημα του κλάδου, εξισώνονται δηλαδή οι όροι δόμησης των αποθηκευτικών χώρων με τα βιομηχανικά κτήρια. Καταργείται, δηλαδή, ο διαχωρισμός βιομηχανικής και εμπορικής αποθήκης. Δηλαδή, επιτρέπεται πλέον να χτίζονται νέες ή να λειτουργούν ήδη υφιστάμενες αποθήκες σε πολύ περισσότερα σημεία από ό,τι στο παρελθόν και με τους ίδιους όρους δόμησης σε σχέση με τη βιομηχανία.

Τέταρτον, απλοποιείται σημαντικά το πλαίσιο για την αδειοδότηση της λειτουργίας των κέντρων αποθήκευσης. Καταργούνται μια σειρά από διαδικαστικά βήματα. Η αδειοδότηση θα γίνεται στις περισσότερες περιπτώσεις είτε με μια απλή δήλωση συμμόρφωσης, μια υπεύθυνη δήλωση, είτε με πιστοποίηση τρίτων ελεγκτών, χωρίς ιδιαίτερη εμπλοκή στο στάδιο της αδειοδότησης της δημόσιας διοίκησης.

Πέμπτον, εισάγεται το πλαίσιο για την αστική μεταφορά, δηλαδή τη διανομή εμπορευμάτων εντός πόλεων, προκειμένου να μπει μια τάξη και να σταματήσουν χαοτικές καταστάσεις σε σχέση με τη διανομή εμπορευμάτων. Παρέχεται, λοιπόν, η δυνατότητα στους δήμους να δημιουργούν σε συγκεκριμένα σημεία χώρους για τη στάθμευση των φορτηγών και την προσωρινή συγκέντρωση όλων των προϊόντων που πρόκειται να διανεμηθούν στα τοπικά καταστήματα. Έτσι δεν θα επιβαρύνονται το περιβάλλον και η κυκλοφορία, σύμφωνα με πρότυπα που ήδη εφαρμόζονται επιτυχώς σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Αντί να έχει ο καθένας το δικό του βασιλείο, αντί να έχει ο καθένας τον δικό του χώρο και όλοι να πηγαίνουν παντού, επιδίωξη είναι να μπει μια τάξη με μια πιο οργανωμένη κυκλοφορία των φορτηγών, των εμπορευμάτων, μια πιο οργανωμένη διαδικασία συνολικά.

Έκτον, προβλέπεται η δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας. Αυτά τα πάρκα θα είναι ειδικά για logistics και σύμφωνα με το νομοσχέδιο θα εγκαθίστανται σε εκτάσεις τουλάχιστον πεντακοσίων στρεμμάτων. Ακούσαμε σχόλια από άλλα κόμματα που ζητούν να μειωθεί αυτό το όριο και είναι κάτι το οποίο θα το συζητήσουμε αύριο. Πάντως, κοίταμε τις προτάσεις των κυρίων συναδέλφων. Αυτά τα νέα επιχειρηματικά πάρκα θα μπορούν να αδειοδοτηθούν και με διαδικασίες fast track, ώστε να διευκολύνεται η προσέλκυση μεγάλων επενδύσεων.

Έβδομον, προωθείται η τυποποίηση και προτυποποίηση στα ελληνικά logistics καθώς και στα ερευνητικά προγράμματα για την ανάπτυξη καινοτομιών. Αυτό είναι απαραίτητο για λόγους ελέγχων στη λειτουργία των επιχειρήσεων για τη διασφάλιση της ποιότητας και της δημόσιας υγείας. Αποσαφηνίζονται ζητήματα που αφορούν, παραδείγματος χάριν, τη σήμανση των φορτίων, τα υλικά αποθήκευσης, τις διαδικασίες των μεταφορικών μέσων,

δηλαδή να υπάρχει για παράδειγμα, μια σαφής πρόβλεψη για το πού και το πώς θα πρέπει να αποθηκεύονται τα μεταφερόμενα οπωροκηπευτικά, ώστε να διασφαλίζεται η δημόσια υγεία.

Επίσης, όσες εγκαταστάσεις έχουν αδειοδοτηθεί σύμφωνα με το προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο, δηλαδή με το π.δ. 79/2004 και τον ν.3982/2011, και αποτελούν εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διανομής εμπορευμάτων, κατά την έννοια του παρόντος νόμου θεωρούνται πως ήδη έχουν συμμορφωθεί, δηλαδή υπάρχει μια ομαλή θεσμική μετάβαση. Όσες εγκαταστάσεις δεν έχουν λειτουργία σήμερα σύμφωνα με το προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο, θα μπορούν, εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις του νέου νόμου, μέσα σε δύο έτη από την έκδοση σχετικής υπουργικής απόφασης να καταθέσουν τα δικαιολογητικά τους, ώστε να αδειοδοτηθούν.

Με βάση αυτά τα στοιχεία πιστεύουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι θα έχουμε συγκεκριμένα οφέλη από τον νέο νόμο, όπως την άρση των εμποδίων εισόδου και ενίσχυσης του ανταγωνισμού, την απλούστευση της αδειοδότησης, την αποσαφήνιση της δραστηριότητας των logistics, προκειμένου, μεταξύ των άλλων, να διευκολυνθεί η υπαγωγή του κλάδου στο καινούργιο ΕΣΠΑ. Πετυχαίνουμε την ενίσχυση της διαφάνειας και της ασφάλειας δικαίου στην ίδρυση και στη λειτουργία των επιχειρήσεων και, τέλος, επιτυγχάνουμε καλύτερο συντονισμό για την προσέλκυση επενδύσεων και την προώθηση της εξωστρέφειας των ελληνικών επιχειρήσεων logistics.

Φυσικά, η προσπάθεια δεν τελειώνει εδώ. Θεωρούμε, όμως, ότι γίνεται ένα βήμα μπροστά, ότι εναρμονιζόμαστε με τα κρατούντα στις πιο προηγμένες ευρωπαϊκές χώρες, ότι πράγματι δίνουμε απαντήσεις σε αιτήματα της αγοράς, σε αιτήματα του κλάδου και δημιουργούμε τις προϋποθέσεις για να γίνει ένα ποιοτικό άλμα στον συγκεκριμένο χώρο.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

«Δίνουμε απαντήσεις στα αιτήματα της αγοράς», κατέληξε με την ομιλία του ο κύριος Υπουργός. Ακριβώς αυτό κάνει αυτή η Κυβέρνηση, αυτό κάνουν αυτές οι κυβερνήσεις που σκέφτονται και λειτουργούν με αυτόν τον τρόπο. Όχι όλης της αγοράς. Ως αγορά νοείται -και αποδεδειγμένα, στην πράξη- το ισχυρό εκείνο τμήμα της μονοπωλιοποιημένης αγοράς σε όλους τους τομείς και σε όλους τους κλάδους. Δεν έχω δει νομοσχέδιο μεταρρυθμιστικό, ειδικά σε αυτόν τον παροξυσμό των τελευταίων ετών των μνημονιακών κυβερνήσεων, που να μην κάνει τους πλούσιους πλουσιότερους, που να μη συγκεντρώνει τον πλούτο και την παραγωγική δραστηριότητα σε οποιονδήποτε τομέα και σε όλο και λιγότερα χέρια.

Άλλωστε αυτό είναι η πολιτική των μνημονίων, να καταστραφούν και οι εργαζόμενοι, τα δικαιώματά τους, οι αποδοχές τους, η κοινωνική τους ασφάλιση, η υγεία, η παιδεία, ό,τι αφορά τα λαϊκά στρώματα, αλλά και οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, διότι είναι βάρος για τη νεοφιλελεύθερη δογματική προσέγγιση, για να πετύχουμε δήθεν όρους ανταγωνισμού και να βγει η Ελλάδα, η Ευρώπη, από την κρίση μέσα από το διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Αυτό όλο είναι ακριβώς αυτό το οικοδόμημα, που φέρνει καταστροφή κεφαλαίων, καταστροφή ανθρώπων, καταστροφή των πάντων.

Έρχεται ο κ. Χατζηδάκης, ο κ. Τζαμτζής και τώρα ο κύριος Υπουργός, ο κ. Μητράκης, να μιλήσουν ο καθένας με τον τρόπο του -ο κ. Χατζηδάκης ήταν ακόμα πιο emphatic σε αυτό- για την επικινδυνότητα ή για την αφέλεια του ΣΥΡΙΖΑ. Θα μπορούσα πολύ εύκολα να υποστηρίξω πόσο αφελής και επικίνδυνη είναι η κυβερνητική πολιτική. Όμως, δεν είναι αυτό το μέλημά μου, διότι ξέρω ότι είναι πολιτική συμβατή με συμφέροντα. Δεν μιλώ πάντα για διαπλοκή. Μιλώ για επιλογές που είτε προέρχονται από την ιδεολογική και πολιτική διαδρομή είτε προέρχονται από την κοινωνική θέση του καθενός είτε από το ισχυρό μπλοκ εξουσίας που διαμορφώνει η οικονομία. Ένας ρεαλισμός προσαρμογής των κυβερνήσεων και των πολιτικών κομμάτων και των δυνάμεων

οδηγεί προς τα εκεί.

Φυσικά, αυτό είναι και το ανοιχτό πεδίο για τη διαπλοκή και τη διαφθορά. Δεν υπάρχει αμφιβολία. Όμως αυτό δεν σημαίνει ότι κάθε ταξικά μεροληπτική πολιτική αποτυπώνει στο ατομικό ή σε οποιοδήποτε επίπεδο και μια σχέση συναλλαγής. Αυτό είναι, όμως, το πεδίο ανάπτυξης και της διαφθοράς και της συναλλαγής.

Προφανώς οι μεταφορές είναι ένα τεράστιο και πολύ σοβαρό πεδίο, που πρέπει κάθε κυβέρνηση και κάθε κράτος να το οργανώσει και να δει και την αναπτυξιακή του και την κοινωνική του και την πολιτιστική του και την κάθε παράμετρο που συνδέεται με αυτό. Μα τι κάνουμε, όμως, εδώ με την περίφημη εφοδιαστική; Λέμε ότι ιδιωτικοποιούμε τα λιμάνια, ιδιωτικοποιούμε τα αεροδρόμια, ιδιωτικοποιούμε το σιδηροδρομικό δίκτυο οσο-νύπω, άρα πρέπει αυτό να το συνδέσουμε και με την εξυπηρέτηση των ιδιωτών που θα έχουν σχέση με την επιχειρηματική δραστηριότητα σε αυτούς τους παραγωγικούς τομείς.

Εδώ είναι μία τεράστια διαφορά. Ανάπτυξη. Το ακούγαμε και μας κατηγορούν τώρα ότι δεν δεχόμαστε τίποτε αναπτυξιακό. Μα αυτό το ακούμε πενήντα χρόνια και έχουμε δικαιωθεί απολύτως. Το ακούσαμε και από τη Νέα Δημοκρατία και από το ΠΑΣΟΚ του Σημίτη στη δεκαετία του '90. Δεν είχατε ανάπτυξη, κύριε Χατζηδάκη; Δεν είχατε αναπτυξιακούς ρυθμούς τρελούς; Δεν κάνατε εθνικές υπερβάσεις με Ολυμπιάδες, με οτιδήποτε; Δεν έλεγε τότε η Αριστερά ότι άλλο η κερδοφορία και άλλο η ανάπτυξη και ότι η ανάπτυξη είναι μία ιστορία προόδου, βιωσιμότητας και δικαιοσύνης και μόνο τότε έχει θετικό πρόσημο; Τότε, επίσης, μας λέγατε μίζερους, ότι δεν είμαστε με την ανάπτυξη. Τα ξέρουμε αυτά, τα έχουμε ακούσει πάρα πολλές φορές και τα έχει ακούσει και ο ελληνικός λαός ξανά και ξανά. Οι ίδιοι εσείς οι οποίοι υποστηρίζατε επί δεκαετίες εκείνη την ανάπτυξη, τώρα είστε αυτοί που λέτε ότι εκείνη η ανάπτυξη ήταν βλαβερή για τον τόπο, ήταν καταστροφική για τον τόπο. Οι απολογητές, οι δημιουργοί της και η Αριστερά είναι μίζεροι. Ε όχι, κύριε Μητράκη!

Βεβαίως τα ίδια λόγια ακούμε όλες αυτές τις δεκαετίες. Σταθερή η θέση της Αριστεράς για το ότι ανάπτυξη σημαίνει πρόοδος. Ανάπτυξη σημαίνει βιωσιμότητα, ανάπτυξη σημαίνει δικαιοσύνη, δεν σημαίνει κερδοφορία. Εδώ διαχωρίζουμε και ιδεολογικά και πολιτικά και κοινωνικά και σε κάθε άλλο επίπεδο.

Πράγματι το λιμάνι του Πειραιά είναι φιλέτο. Μα εμείς ακριβώς αυτό λέμε όταν μιλάμε για δημόσιο φορέα, διότι είναι ένας τεράστιος πλουτοπαραγωγικός πόρος για τη χώρα. Είναι ένα στρατηγικού χαρακτήρα πλεονέκτημα, το οποίο πρέπει να το αξιοποιήσουμε, όχι για όφελος κερδοφορίας ολίγων και με συνθήκες εργασίας Νταχάου, με ιδιτελείς νόμους και φορολογικές ελαφρύνσεις και απαλλαγές κάθε είδους, που σημαίνει κοινωνικό μέρισμα μειωμένο, αλλά να το αξιοποιήσουμε επ' ωφελεία του ελληνικού λαού, ακριβώς επειδή το λιμάνι του Πειραιά έχει αυτά τα φοβερά πλεονεκτήματα. Να σας πω και κάτι άλλο; Οι μεταφορές, ιδιαίτερα οι θαλάσσιες, έχουν τα πάντα και τα κάτω και αυτό το έχει ζήσει και το λιμάνι του Πειραιά πάρα πολλές φορές. Εξαρτάται από πολλούς παράγοντες. Πώς θα μπορέσετε στην τρέλα της αγοράς και της απελευθέρωσης να αντιμετωπίσετε τις καταστροφικές συνέπειες της ύφεσης των διεθνών μεταφορών; Μόνο με έναν πραγματικά σχεδιασμένο δημόσιο φορέα, όχι κομματικοποιημένο, όχι του στυλ της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ. Αλλά εσείς θεωρείτε ότι το δημόσιο είναι εξ ορισμού φαύλο, εξ ορισμού αντιπαραγωγικό, εξ ορισμού καταστροφικό. Ε, αυτό είναι ακριβώς επειδή αυτή είναι η πολιτική σας και επειδή δεν υπηρέτησατε ποτέ έναν αναπτυξιακό σχεδιασμό με δημόσιο όφελος.

Λέμε, λοιπόν, τι ακριβώς επίπτωση μπορεί να έχουν, για παράδειγμα, όλα αυτά τα πάρκα των μεταφορών που προωθείτε με αυτό το νομοσχέδιο κοντά στο Θριάσιο και στη Θεσσαλονίκη, όταν όλοι αυτοί που ελέγχουν σιγά, σιγά τα λιμάνια κυρίως προωθούν εμπορεύματα transit και το ξέρετε. Η Θεσσαλονίκη κρατάει μέχρι τώρα κάποια ισορροπία. Ο Πειραιάς αναπτυσσόμενος στην κατεύθυνση που αναπτύσσεται με τον τρόπο που έχει εκχωρηθεί το λιμάνι, οδηγείται διαρκώς και ολοένα και περισσότερο προς τα εμπορεύματα transit και η Θεσσαλονίκη απειλείται. Ανησυχούν οι επιχειρηματίες της Θεσσαλονίκης που συνδέονται

με το λιμάνι ότι αυτό το πλεονέκτημα που είχε η Θεσσαλονίκη θα αρχίσει να το χάνει. Τελικά και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και το λιμάνι του Πειραιά με την ιδιωτικοποίηση μπορεί πράγματι να αναπτύξουν κερδοφορία. Μεγάλης διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων. Για ποιον; Τι σχέση μπορεί να έχουν αυτά τα πάρκα με τη μείωση των τιμών, αφού θα είναι εμπορεύματα transit; Δεν υπάρχει επίσης καμμία πρόνοια σε αυτό το νομοσχέδιο - έστω ως μεταβατική διαδικασία- για όλες αυτές τις μικρές και μεσαίες μεταφορικές επιχειρήσεις, που απασχολούν πάρα πολλούς και δίνουν χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Εμείς πιστεύουμε ότι θα μπορούσε να είναι πολύπλευρη και πολυεπίπεδη αυτή η οργάνωση, με ρόλο της δημόσιας οργάνωσης και με πολύ περισσότερα αναπτυξιακά αποτελέσματα και μεγαλύτερο κοινωνικό μέρισμα. Όμως, λέω, ως μεταβατική προσέγγιση, πού θα πάνε όλοι αυτοί οι οποίοι θα υποστούν τις συνέπειες του ανταγωνισμού που εσείς με αυτές τις ρυθμίσεις τις προμοτοείτε υπέρ των συγκεντρωμένων κεφαλαίων; Πού θα πάνε; Αυτό είναι έξω από την περιγραφή της ανάπτυξης και της προόδου;

Όλα αυτά είναι πολύ σημαντικά ζητήματα. Δεν ισχύει το ότι στη συζήτηση στην επιτροπή όλοι οι φορείς τάχθηκαν υπέρ. Και αυτοί που τάχθηκαν υπέρ είχαν επισημάνσεις αρκετά σοβαρές. Κυρίως, όμως, η Πανελλήνια Ένωση Επιχειρήσεων Διαμεταφορών σχολίασε με πολύ καυστικό τρόπο διάφορες ρυθμίσεις και ως προς τη διαδικασία διαμόρφωσης αυτού του νομοσχεδίου και ως προς το πώς οι αποθήκες βαφτίζονται logistics χάριν πιθανών επιδοτήσεων στο μέλλον και πολλά άλλα.

Μη φτιάχνουμε, λοιπόν, μία εικόνα, ότι όλος ο επιχειρηματικός κόσμος είναι κατ' ανάγκη προς αυτήν την κατεύθυνση, γιατί πράγματι υπάρχουν μεγάλοι ανταγωνισμοί και διαφορετικών επιπέδων επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Κύριε Πρόεδρε, θα τελειώσω. Αύριο στη δευτερομιλία μου μπορεί να σταθώ σε άλλα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την επικαιρότητα. Θέλησα να αφιερώσω αυτόν τον χρόνο κυρίως σε αυτό το νομοσχέδιο, γιατί η Κυβέρνηση της καταστροφής θέλει να μας παρουσιάσει έργο αναπτυξιακό. Όχι, κύριες και κύριοι συνάδελφοι. Αυτό το έργο είναι έργο κερδοφορίας υπέρ ολίγων. Δεν έχει καμμία σχέση με την ανάπτυξη. Και αυτή η συζήτηση επιτέλους θα γίνει, θέλει δεν θέλει αυτή η Κυβέρνηση, όσα παπαγαλάκια κι αν χρησιμοποιεί.

Να σας πω κάτι, κύριε Υπουργέ; Λέτε για το λιμάνι του Πειραιά και για την «COSCO», που είναι μία μεγάλη συζήτηση. Αναφέρθηκα και πριν. Η μικρή προβλήτα, η συμπίεσμένη και χωρίς δυνατότητες πραγματικά τώρα πια ανταγωνιστικές, που ανήκει ακόμα στον δημόσιο ΟΛΠ, έχει, επίσης, υψηλή πορεία παραγωγικότητας και ανάπτυξης, γιατί ακριβώς ο Πειραιάς είναι φιλέτο -και αυτό τα αποδεικνύει όλα-, ενώ έχει πέντε γερανογέφυρες και οι άλλοι έχουν δεκαπέντε και είκοσι πέντε σιγά,σιγά, ενώ δεν μπορεί να επενδύσει, δεν μπορεί να επεκταθεί, διότι τον έχετε δεσμεύσει από την αποικιοκρατικού χαρακτήρα σύμβαση. Ακουσον άκουσον! Ωραίος ανταγωνισμός! Ωραία ελεύθερη οικονομία! Ωραία αιτήματα της αγοράς! Το παίρνει ο ιδιώτης -Κινέζος, Γερμανός, δεν έχει σημασία τι είναι- και το δημόσιο δεν έχει δικαιώματα. Έχει απόλυτο περιορισμό να μην αναπτύξει αυτήν την παραγωγική μονάδα που του έχει μείνει σε καμμία άλλη διάσταση, να μην αναπτυχθεί εκεί ο ανταγωνισμός. Το ίδιο συμβαίνει και με το αεροδρόμιο των Σπιάτων. Το ίδιο συμβαίνει και με ένα σωρό άλλες δραστηριότητες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ωραία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Σ' αυτήν την κατεύθυνση, λοιπόν, τα ψέματα τελείωσαν. Ο ελληνικός λαός έχει πραγματικά να συζητήσει πολύ σοβαρά την αναπτυξιακή πορεία προς την πρόοδο, την οποία μπορεί να εγγυηθεί όχι απλά η Αριστερά ή ο ΣΥΡΙΖΑ, μπορούν να την εγγυηθούν οι δημοκρατικές διαδικασίες συμμετοχής με πραγματικούς και όχι με ψευδείς όρους, όχι με όρους κοροϊδίας και προσβολής των στοιχειωδών δικαιωμάτων και των συνειδήσεων των Ελλήνων πολιτών.

Σε αυτήν την κατεύθυνση οι καιροί τρέχουν πολύ γρήγορα και εκεί πραγματικά ο ΣΥΡΙΖΑ δουλεύει με πολλή σοβαρότητα για την επόμενη ημέρα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα ότι οι Υπουργοί Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Εσωτερικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υγείας, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Τουρισμού κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Ανοικτή διάθεση και περαιτέρω χρήση εγγράφων, πληροφοριών και δεδομένων του δημόσιου τομέα, τροποποίηση του ν. 3448/2006 (Α' 57), προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2013/37/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, Περαιτέρω ενίσχυση της διαφάνειας, Ρυθμίσεις Θεμάτων Εισαγωγικού Διαγωνισμού ΕΣΔΔΑ και άλλες διατάξεις».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διарκή Επιτροπή.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργιάδης.

ΣΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω από μία από τις τελευταίες φράσεις του κυρίου συναδέλφου του ΣΥΡΙΖΑ για να τη συνδέσω λίγο και με το νομοσχέδιο που συζητούμε αλλά και με τη μεγάλη συζήτηση των ημερών.

Είπατε, κύριε συνάδελφε, για την «αποικιοκρατικού τύπου» σύμβαση με την «COSCO». Το λέω ακριβώς όπως το είπατε, έτσι; **ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** Είναι παλιά αυτή η θέση μας.

ΣΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ναι, το γνωρίζω.

Δεν μου λέτε, εάν κυβερνήσετε, θα την ακυρώσετε; Πείτε μας, θα την ακυρώσετε; Γιατί δείτε λίγο τώρα...

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΕΛΑΛΗΣ: Αυτό είναι το πρόβλημα;

ΣΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ακούστε γιατί είναι το πρόβλημα. Είναι μεγάλο πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Αφήστε τον να απαντήσει. Υποβάλλετε ένα ερώτημα;

Με συγχωρείτε, κύριε Γεωργιάδη.

ΣΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Για να μείνεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στο ευρώ -για να πάμε στη μεγάλη συζήτηση- και να μη χρειαστεί να πάμε σε δημοψήφισμα, όταν σου πει όχι η Ευρώπη, όπως πρότεινε ο κ. Βούτσης στο «ΣΚΑΪ» πριν από δύο εβδομάδες...

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, εφόσον θέτει ερωτήματα, θα μου δώσετε τον λόγο να απαντήσω.

ΣΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Κύριε Βούτση, γιατί αυτό που είπατε στο «ΣΚΑΪ», δεν το λέτε φωναχτά; Είπατε ότι αν μας πει όχι η Ευρώπη, θα γυρίσουμε και θα ρωτήσουμε τον λαό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ: Ναι, θα είμαστε μαζί με το λαό.

ΣΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Μάλιστα. Να το ξέρουμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Η Ευρώπη λέει πάντα ναι.

ΣΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Να το ξέρει ο κόσμος ότι η επίσημη θέση, λοιπόν, του ΣΥΡΙΖΑ είναι η εξής: Αν η Ευρώπη σάς πει όχι, πάμε σε δημοψήφισμα. Επιστροφή δηλαδή στον Νοέμβριο του 2011! Για να καταλάβουμε και λίγο ποιοι είναι οι κινδυνολόγοι και τρομολάγνοι και ποιοι είναι οι ρεαλιστές και οι έχοντες επαφή με την πραγματικότητα.

Χαίρομαι και αυτό που είπατε, κύριε Βούτση. Ελπίζω να το καταλάβουν και οι δημοσιογράφοι έξω. Πρώτη φορά ακούω επιτέλους την επίσημη θέση του ΣΥΡΙΖΑ. Το ρωτάω επί τρεις μέρες. Η επίσημη θέση του ΣΥΡΙΖΑ, αν η Ευρώπη πει όχι, είναι το δημοψήφισμα. Καλώς ήρθατε στον Νοέμβριο του 2011 και στον Γιώργο Παπανδρέου!

Πάμε, όμως, λίγο στο πρώτο θέμα που αφορά στο νομοσχέδιο, γιατί βλέπω και τον κ. Λαφαζάνη. Διαβάζω iskra.gr συχνά και βλέπω ότι με τον κ. Στρατούλη είναι συνεπείς στη δραχμή. Δεν το λένε πολύ φωναχτά τώρα, για να κερδίσουν τις εκλογές. Θα το πουν μετά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Η Ευρώπη λέει πάντα ναι.

ΣΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Λέει ναι η Ευρώπη σε εσάς!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Και σε εσάς.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Μόλις σας δει, θα σας προσκυνήσει. Έχετε δίκιο. Περιμένε η Ευρώπη πότε θα έρθει ο κ. Τσίπρας και ο κ. Λαφαζάνης για να τους χαρίσουν τα λεφτά τους. Έχετε απόλυτο δίκιο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Πρόλαβε ο κ. Σαμαράς!

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ακούστε, όμως, τώρα, ποιο είναι το τρομακτικό στρατηγικό σας πρόβλημα. Ας πούμε ότι είναι αληθής η θέση σας. Εγώ θα σας αποδείξω στη συνέχεια ότι είναι απολύτως ψευδής. Είναι λογικό να μην καταλαβαίνετε από λεφτά, γιατί είστε κομμουνιστές. Είναι λογικό. Τι λέτε, λοιπόν;

Λέτε -προσέξτε- ότι είναι αποικιοκρατική η σύμβαση, αλλά δεν λέτε αν θα την ακυρώσετε. Ακούστε τώρα γιατί δεν το λέτε. Εάν δεσμευτείτε ότι θα την ακυρώσετε, μένοντας συνεπείς στο ότι η σύμβαση είναι αποικιοκρατική, είστε εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Άρα σας κατηγορεί το ΚΚΕ από εδώ: «Συγγνώμη, κύριοι, μας δουλεύετε; Αφού εσείς είστε υπέρ της Ευρωπαϊκής Ένωσης.»

Εάν θέλετε να μείνετε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όμως, όπως λέτε -όχι όλοι από εσάς, μερικοί από εσάς, η αλήθεια είναι και το λέτε πιστεύω κυρίως για εκλογικούς λόγους, αν κι εκείνοι λένε ότι το λέτε στα αλήθεια, αυτή είναι η διαφωνία μας-, τότε, κύριε Δρίτσα, θα σεβαστείτε τη σύμβαση της «COSCO» θέλετε δεν θέλετε, γιατί θα είστε στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Και τότε να σας δω πώς θα μιλάτε για την «αποικιοκρατικού τύπου» σύμβαση.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Το θέμα είναι τι θέλετε εσείς και τι θέλουμε εμείς. Αυτό είναι το θέμα. Τα ερωτήματα να μην τίθενται ψευδώνυμα. Τα ερωτήματα τα θέτουν άλλοι, όχι εσείς.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Να σας πω και κάτι άλλο; Να το πάμε κι ένα βήμα παραπέρα; Τη σύμβαση με την «COSCO»...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Δρίτσα, δεν μας έχετε συνηθίσει σε τέτοια, εσείς ειδικά. Σας παρακαλώ πολύ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Μα μου απευθύνεται, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μα κι εσείς προηγουμένως απευθυνθήκατε σε όλους.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Τη σύμβαση με την «COSCO» την έκανε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας του Κώστα Καραμανλή. Για να καταλάβετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πώς «η ιστορία επαναλαμβάνεται ως φάρσα». Το λέω, κύριε Πρόεδρε, γιατί είστε και Βουλευτής Πειραιώς, και τα ξέρετε αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Την ξέρω καλά τη σύμβαση της «COSCO» και ξέρω καλά τι έχει γίνει εκεί.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Όταν υπεγράφη η σύμβαση της «COSCO» από την κυβέρνηση του Κώστα Καραμανλή, η τότε αξιωματική αντιπολίτευση, το ΠΑΣΟΚ, έλεγε ότι είναι μία «αποικιοκρατικού τύπου» σύμβαση και ότι θα την καταργήσει. Όταν ήρθαν στην εξουσία, αν θυμάστε, τις πρώτες μέρες, ήταν η κ. Λούκα Κατσέλη που πήγε να κάνει κάτι κόντρες. Μετά παρέβη, αν θυμάστε, ο κ. Πάγκαλος και ο κ. Παπανδρέου, γιατί θα ετίθετο η Ελλάδα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης το πρώτο εικοσιτετράωρο. Γιατί αυτά στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν γίνονται.

Όλα όσα είπατε, κύριε Δρίτσα, πολύ απλά, είναι πολύ ωραία να τα λέτε, αλλά δεν είναι Ευρωπαϊκή Ένωση και δεν είναι ευρώ. Καλό είναι σιγά-σιγά ο ελληνικός λαός να καταλάβει τι λέτε.

Να κάνω κι άλλη μια ερώτηση: Αν προχωρήσει το ΤΑΙΠΕΔ και πετύχει ο διαγωνισμός και δοθεί και η Θεσσαλονίκη το Νοέμβριο, θα την ακυρώσετε κι αυτή; Ποια είναι η επίσημη θέση του ΣΥΡΙΖΑ; Η επίσημη θέση του ΣΥΡΙΖΑ είναι ότι θα ακυρώσετε κάθε ιδιωτική επένδυση που έχει γίνει στην Ελλάδα, επειδή δεν σας αρέσει; Αν αυτή είναι η επίσημή σας θέση, να την ξέρουμε. Μετά, όμως, να μπορούμε κι εμείς να συζητήσουμε τι σημαίνει σε οικονομικό επίπεδο αυτή η επίσημη θέση, μπας και ποτέ συνηγορούμε. Εγώ χαίρομαι που έμαθα ότι το δημοψήφισμα για το νόμισμα θα είναι το σχέδιο του ΣΥΡΙΖΑ, αν πει η Ευρώπη «όχι». Είναι πολύ ευχάριστο.

Πάμε όμως τώρα στο συγκεκριμένο θέμα, γιατί έχει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον. Διότι η περίπτωση της «COSCO» και η αρνητική σας θέση στο παρόν νομοσχέδιο δείχνει γιατί είστε πραγματικά επικίνδυνοι.

Είχαμε ένα λιμάνι. Ήταν όλο στο κράτος. Είχε ζημιές. Είχε ελάχιστη κίνηση...

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κέρδη είχε πάντα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Αφήστε να μιλήσει και κάποιος άλλος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Πίσω σας είναι Πειραιώτης. Μπορεί να το επιβεβαιώσει ο κύριος Πρόεδρος.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Αφήστε να μιλήσει και κάποιος άλλος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Μη λέτε αναλήθειες. Είχε πάντα κέρδη.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Σήμερα, τα κέρδη του ΟΛΠ, κύριε Δρίτσα, για να καταλάβετε είναι μεγαλύτερα απ' ό,τι ήταν πριν. Και έχει μικρότερο χώρο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Όχι, δεν είναι αλήθεια. Δεν το ξέρετε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ξέρετε γιατί; Γιατί μπήκε στη μέση ο ιδιώτης, γιατί μπήκε στη μέση ο ανταγωνισμός.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Δεν είναι αλήθεια αυτό. Ρωτήστε τον κύριο Πρόεδρο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Όσο το είχε το κράτος, ήταν ένα ασήμαντο λιμάνι. Τώρα που το πήρε ο ιδιώτης, χάρη στην Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, έγινε ένα λιμάνι που είναι πρώτο στον κόσμο. Αυτό δεν σας αρέσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Ούτε μια ιδιωτικοποίηση δεν μπορείτε να κάνετε. Παραδίδετε τη χώρα σε άλλες χώρες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Γεωργιάδη, σταματάω τον χρόνο σας, επειδή προκλήθηκε από τον κ. Δρίτσα, για να δώσω μια απάντηση και για να βάλω τα πράγματα στη θέση τους.

Είναι γνωστό ότι το λιμάνι του Πειραιά ήταν πάντα κερδοφόρο. Η σχέση, όμως κέρδους προς διαθέσιμο κεφάλαιο ήταν ελαχίστη, απειροελάχιστη.

Είναι γεγονός, επίσης, ότι η επένδυση της «COSCO» ήταν μια επιτυχημένη επένδυση. Αυτό κανείς δεν μπορεί να το αμφισβητήσει. Είναι, επίσης, γεγονός ότι η επένδυση της «COSCO» επέδρασε τελεώς θετικά και για την προβλήτα 1, 2 την οποία έχει ακόμα το λιμάνι του Πειραιά. Είναι θετικό αυτό.

Άρα μπορούμε να αναγνωρίσουμε ότι η επένδυση ήταν θετική.

Συνεχίστε, κύριε Γεωργιάδη.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Για να καταλάβει ο κόσμος, ο λιμένας του Πειραιώς λόγω αυτής της επενδύσεως έχει σχεδόν δεκαπλασιάσει τον όγκο των διακινουμένων φορτίων. Και μόνο του το κομμάτι του ΟΛΠ διακινεί μεγαλύτερο όγκο απ' ό,τι έκανε πριν σε όλο το λιμάνι. Αυτή είναι η επιτυχία της ιδιωτικής οικονομίας και του ανταγωνισμού.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Όχι. Έτοιμος ήταν ο ΟΛΠ να κάνει την επένδυση.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Δυστυχώς, η κρυφή ατζέντα του ΣΥΡΙΖΑ -εγώ τη λέω κρυφή, αλλά δεν είναι κρυφή, είναι φανερή, απλώς ο κόσμος, δυστυχώς, δεν την ακούει- είναι να έρθει και να ξηλώσει όλες αυτές τις επιτυχίες της εθνικής οικονομίας.

Τώρα, όμως, πάμε στο δεύτερο ερώτημα. Καταργήσατε λοιπόν τους μνημονιακούς νόμους, ξηλώσατε και τις επενδύσεις, άρα θα έχετε κάποια τεράστια ελλείμματα. Που θα βρείτε τα λεφτά; Ο κ. Λαφαζάνης θα πει: «τυπώνουμε δραχμές». Οι υπόλοιποι τι λέτε; Μπολιβάρ; Πέσο; Που θα τα βρείτε, κύριοι, τα λεφτά; Δεν μας το λέτε. Και το χειρότερο δεν είναι ότι δεν μας το λέτε. Το χειρότερο είναι ότι δεν θέλετε να σας ρωτάμε κι εμείς. Κι αν ρωτάμε εμείς, γινόμαστε κινδυνολόγοι και τρομολόγοι.

Άρα λοιπόν, κύριε συνάδελφε -για να έρθουμε στο νομοσχέδιο- τι κάνει το παρόν νομοσχέδιο;

Θα μου επιτρέψετε, κύριε Υπουργέ, για λόγους ιστορίας, να αναγνωρίσω τη συμβολή του πρώην Υπουργού, του κ. Χατζηδάκη, ο οποίος ήταν και ο Υπουργός που έφερε προς συζήτηση στη Βουλή το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Το έχει υπογράψει. Πρέπει πάντα να αναγνωρίζουμε αυτούς οι οποίοι έχουν κάνει το μεγάλο όγκο της δουλειάς. Είναι ένα εξαιρετικό νομοσχέδιο διά χειρός Κωστή Χατζηδάκη.

Τι κάνει το νομοσχέδιο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι;

Κάνει ένα πολύ απλό πράγμα. Ξεκαθαρίζει το τοπίο όλης της επιχειρηματικής δράσης του εφοδιασμού, των logistics, όπως έχει επικρατήσει να το λέμε, τόσο όσον αφορά την ταχύτητα της εκδόσεως των αδειών, τόσο όσον αφορά τη διαδικασία των κτηρίων και των πολεοδομικών αδειών των βιομηχανικών κτηρίων, τόσο όσον αφορά τις μετακινήσεις καθώς και όσον αφορά τον τρόπο φορολόγησης. Είναι, δηλαδή, ένα νομοσχέδιο που συνολικά έρχεται σε έναν κλάδο που έχει το 10% του ΑΕΠ της χώρας, ο οποίος κλάδος μπορεί να έχει τρομερή ανάπτυξη σε αυτήν τη χώρα, για ποιον λόγο;

Διότι πράγματι η γεωγραφική μας θέση είναι τέτοια που μας επιτρέπει να παίξουμε και τον ρόλο του διεθνούς διαμετακομικού κέντρου. Να μπορούμε δηλαδή να παίξουμε τον ενδιάμεσο χώρο που θα μεταφέρει εμπορεύματα από την Ανατολή στη Δύση και από τη Δύση στην Ανατολή. Άρα έχουμε μεγάλο πεδίο οικονομικής ανάπτυξης. Και τι κάνει λοιπόν αυτό το νομοσχέδιο; Σε ένα χώρο που ήταν γκρίζος, σε ένα χώρο που δεν είχε κανόνες, σε ένα χώρο που δεν ξέραμε ποιος κάνει τι, έρχεται και τα βάζει όλα σε μία σειρά.

Για ποιο λόγο καταψηφίζει ο ΣΥΡΙΖΑ; Άκουσα τον κύριο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο και μας είπε γιατί καταψηφίζουν. Ακούστε: Γιατί, λέει, η ανάπτυξη, κατά τον ΣΥΡΙΖΑ, δεν έχει σχέση με την κερδοφορία, έχει σχέση με την πρόοδο. Μου θύμισε το χθεσινό «ποίημα» του κ. Κοντονή ότι πιστεύει στη σοσιαλιστική Ευρώπη και την αδελφοσύνη των λαών.

Ακούστε, κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ. Η ανάπτυξη έχει σχέση ακριβώς με την κερδοφορία. Γιατί πώς δημιουργείται η ανάπτυξη; Επειδή υπάρχει το κίνητρο του κέρδους, κάποιοι επενδύουν τα λεφτά τους, δημιουργούνται θέσεις εργασίας και αν η επένδυσή τους πάει καλά και βγάλουν και περισσότερα κέρδη, τα επανεπενδύουν και έτσι δημιουργούνται περισσότερες θέσεις εργασίας. Και επειδή αυτοί έχουν βγάλει λεφτά και άλλοι κεφαλαιούχοι που βλέπουν τους άλλους να βγάζουν λεφτά, έρχονται και φέρνουν κι αυτοί τα δικά τους λεφτά, πάλι για να έχουν κέρδος φυσικά, κι έτσι δημιουργούνται περισσότερες θέσεις εργασίας. Όλες αυτές οι θέσεις εργασίας συμπυκνώνονται δημιουργούν αυτό που λέμε ανάπτυξη.

Ανάπτυξη με ζημιές, πράγμα το οποίο υπενόησε ο κ. Δρίτσας προηγουμένως, ομολογώ ότι δεν το έχω ξανακούσει. Νομίζω ούτε στον Μαρξ δεν πρέπει να υπάρχει. Είναι τελείως δική σας θεωρία. Ανάπτυξη με ζημιές είναι η πρόταση του ΣΥΡΙΖΑ για τη διακυβέρνησή σας. Είναι πράγματι εντυπωσιακό, καινοφανές στην οικονομική επιστήμη και πρωτοφανές από πλευράς πολιτικής πρότασης.

Άρα η ουσία ποια είναι; Καταψηφίζετε το παρόν νομοσχέδιο μόνο για δύο λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι γιατί είσατε γενικώς μικρόψυχοι και καταψηφίζετε τα πάντα. Ακόμα κι εχθές που ανακοινώθηκε ότι φεύγει το ΔΝΤ, δεν είχατε να πείτε κάποιο λόγο ότι εν πάση περιπτώσει μετά από δύο χρόνια στενής επιτροπείας κάτι κάνει κι αυτός ο Σαμαράς, έστω το ελάχιστο. Αντί να πείτε αυτό, ήρθατε τώρα να τον υβρίζετε, διαστρεβλώνοντας και τις δηλώσεις του, γιατί είστε μικρόψυχοι.

Ο δεύτερος λόγος είναι γιατί αποστρέφεστε την ιδιωτική οικονομία. Όλος ο λόγος του κ. Δρίτσα αυτό δηλώνει. Προκαλώ τους Έλληνες πολίτες να το δουν. Εγώ θα το ανεβάσω στο δικό μου λογαριασμό στο twitter που έχω πολλούς ακολούθους για να το δει περισσότερος κόσμος. Πρέπει να ακούσει ο άνθρωπος τι είπε εκ μέρους της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως. Δεν θέλουν οι επιχειρήσεις να έχουν κέρδη και αυτό το λένε πρόοδο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Και ακούστε και το ακόμα καλύτερο: Θέλουν αυτή την σοσιαλιστικού τύπου ανάπτυξη, αλλά θα παραμείνουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στο ευρώ.

Δηλαδή, ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση και το ευρώ λένε «θα έχετε ιδιωτικά τα δίκτυα, θα είναι ιδιωτικές οι επιχειρήσεις, θα είναι ιδιωτικά τα κέρδη», γιατί αυτό λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση, θα έρθει ο κ. Δρίτσας με τον κ. Κοντονή και θα μας πουν άλλα. Μας είπε και ο κ. Λαφαζάνης ότι η Ευρώπη πάντα τους λέει «ναι». Δεν το ξέρατε;

Κύριε Μητράκη, δεν σας το έχουν πει σε κανένα διεθνές φόρουμ; Περιμέναν τον κ. Λαφαζάνη για να πούνε «ναι». Μα, που τον είχατε κρυμμένο τόσο καιρό να τον στείλουμε να του πούνε

«ναι». Να μαζέψει τα λεφτά της Ευρώπης να μας τα φέρει να τα φάμε, αφού είναι τόσο ικανός ο κ. Λαφαζάνης. Όποιος πραγματικά σας πιστεύει είναι άξιος της μοίρας του.

Και εσείς, κύριε Λαφαζάνη, κάνετε κι ένα λάθος. Εσείς έχετε συνέπεια μέχρι τώρα. Δεν λέτε ούτε για ευρώ ούτε για Ευρωπαϊκή Ένωση ούτε ότι οι Ευρωπαίοι λένε «ναι». Άλλα γράφετε στην iskra.gr, πιο κοντινός ο άλλος από εκεί. Τώρα, ίσως στην προσπάθεια να πάρετε την εξουσία βάλατε κι εσείς νερό στο κρασί σας. Δεν ξέρω, μπορεί. Θα φανεί στη συνέχεια. Πάντως η ουσία παραμένει.

Και να καταλάβουμε τι είπε ο κ. Δρίτσας. Δεν θέλουν ιδιωτική οικονομία, δεν θέλουν ιδιωτικές εταιρείες στα λιμάνια, δεν θέλουν ιδιωτικές εταιρείες στα δίκτυα, δεν θέλουν οι επιχειρήσεις να έχουν κέρδη. Θέλουν η ανάπτυξη να γίνει μόνο με πρόοδο - όπως την εννοεί ο κ. Τσίπρας την πρόοδο - και όλα αυτά θα τα πετύχουν γιατί η Ευρώπη τους λέει πάντα «ναι» και θα μείνουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θα μείνουν και στο ευρώ και θα μας πάρουν κι όλους από ένα δώρο, από ένα γλειφιτζούρι.

Λοιπόν περί αυτού πρόκειται. Εκεί φτάσαμε, αλλά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, θα σας ρωτάμε κάθε μέρα ποια είναι η κρυφή σας ατζέντα. Τι θα λέει το δημοψήφισμα; Είπε ο κ. Βούτσης -και είναι μια πρόοδος αυτή η σημερινή- ότι θα κάνετε δημοψήφισμα μόλις η Ευρώπη σας πει «όχι». Τι θα λέει τώρα αυτό το δημοψήφισμα; Για να καταλάβουμε πού προσγειωνόμαστε. Στον Νοέμβριο του 2011; Στον Μάιο του 2010; Στον Ιούλιο του 2012; Αλλά πρέπει να καταλάβουμε κάτι:

ΣΥΡΙΖΑ ίσον μεγάλη περιπέτεια, γιατί αν είχατε έστω και λίγο μυαλό, τουλάχιστον θα συμφωνούσατε σε αυτό το νομοσχέδιο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Δημοκρατία χωρίς δημοψήφισμα δεν υπάρχει. Εσείς το λέγατε, όταν ήσασταν στο ΛΑΟΣ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ο κ. Βούτσης είπε για το νομοσχέδιο. Το αλλάξατε πάλι; Δεν είπατε δημοψήφισμα μόλις προ πέντε λεπτών; Θα με τρελάνετε; Μην μου αλλάζετε πάλι τη θέση.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Αυτό σας περιμένει να το πάρετε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Είπαμε ότι η θέση του ΣΥΡΙΖΑ είναι μόλις σας πουν «όχι» -ο κ. Λαφαζάνης λέει ότι δεν θα σας πουν, εμείς λέμε υπόθεση εργασίας, για να ξέρουμε- θα κάνετε δημοψήφισμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Με αυτό ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Επόμενο βήμα τώρα είναι μας πείτε ποιο θα είναι το περιεχόμενο αυτού του δημοψηφίσματος. Ο λαός δικαιούται να γνωρίζει από πριν το μέγεθος της περιπέτειας, στην οποία σκοπεύετε να τον εμπλέξετε.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εμείς ευχαριστούμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Μια του κλέφτη, δυο του κλέφτη. Η κινδυνολογία για τρίτη φορά δεν πιάνει. Πάνω από δύο φορές δεν πιάνει.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Καλά, καλά, πείτε εσείς για δημοψήφισμα και θα δούμε τι θα πιάσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τον λόγο έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος των Ανεξαρτήτων Ελλήνων, η κ. Ξουλίδου.

ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΞΟΥΛΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν τοποθετηθώ επί του νομοσχεδίου, θα μου επιτρέψετε ως εκπαιδευτικός, αλλά και ως Τομεάρχης Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, να αναφερθώ για πολλοστή φορά σε ένα πολύ μεγάλο, σημαντικό και φλέγον θέμα, που ταλανίζει χιλιάδες φοιτητές. Είναι το ζήτημα της μετεγγραφής των φοιτητών και επανέρχομαι σε αυτό το θέμα γιατί λάθη του παρελθόντος τυρανούν, όχι μόνο τους ίδιους τους φοιτητές, αλλά και τις οικογένειές τους, οι οποίες αγωνιούν και αναμένουν με λαχτάρα τις αποφάσεις, οι οποίες καθυστερούν. Ελπίζουμε στην άμεση ανακοίνωση υπουργικής απόφασης, που θα βάλει τέλος στην αγωνία όλων αυτών των ανθρώπων.

Με το παρόν νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας με τίτλο: «Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής» καλούμαστε να καλύψουμε σήμερα ένα μεγάλο κενό στη νομοθεσία της χώρας μας και να ορίσουμε με μεγάλη καθυστέρηση ένα κα-

νονιστικό πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας του κλάδου της εφοδιαστικής στην Ελλάδα.

Βασικός στόχος του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, όπως περιγράφεται και στην αιτιολογική έκθεση, είναι να υποστηρίξει την υλοποίηση της εθνικής στρατηγικής για την ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα. Σκοπός, δηλαδή, είναι να τεθούν οι όροι και οι προϋποθέσεις που θα συμβάλλουν στην περαιτέρω ανάπτυξη των logistics στην Ελλάδα και να ξεπεραστούν τα εμπόδια εκείνα που σήμερα κρατούν -θα λέγαμε- τον ρυθμό ανάπτυξης του κλάδου σε χαμηλά επίπεδα συγκριτικά με τις γειτονικές χώρες.

Γνωρίζουμε όλοι τη δύσκολη κατάσταση στην οποία, εξαιτίας πολλαπλών και συνεχόμενων λανθασμένων πολιτικών χειρισμών, έχει περιέλθει η χώρα τα τελευταία χρόνια. Στόχος όλων μας είναι η ανάκαμψη της οικονομίας, η αύξηση της ανταγωνιστικότητας και η ανάπτυξη. Για να γίνουν, όμως, αυτά προαπαιτείται συλλογική εργασία, πολιτική σταθερότητα, καινοτόμες προτάσεις και αίσθημα ευθύνης, ώστε να επιτευχθεί ένα μακροχρόνιο αποτέλεσμα με γερά θεμέλια.

Αντ' αυτού, έχουμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που έμεινε στο συρτάρι για τρεις μήνες, ενώ όλως παραδόξως είχε χαρακτηριστεί ιδιαίτερα σημαντικό και το οποίο το χρυσοληρώσαμε 145.000 ευρώ για να λάβουμε αοριστολογίες και ασάφειες.

Σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται στην εισηγητική έκθεση, το σημερινό νομοσχέδιο έχει ως κύριο στόχο τη θεσμοθέτηση κανονιστικού πλαισίου για τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων εφοδιαστικής, την ανάπτυξη κατάλληλων διοικητικών δομών για τον έλεγχο των αρμόδιων δραστηριοτήτων και τη χάραξη και ανάπτυξη εθνικής στρατηγικής, ώστε η Ελλάδα να αναδειχθεί ως ένας σεβαστός διαμετακομιστικός πόλος.

Η μικρή απόσταση της Ελλάδας από τη διώρυγα του Σουέζ, μέσω της οποίας διακινείται μεγάλο μέρος των προϊόντων από τις ασιατικές αγορές με προορισμό, κυρίως, τη βόρεια Ευρώπη, είναι ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, που ο κλάδος της εγχώριας εφοδιαστικής αλυσίδας θα έπρεπε να έχει εκμεταλλευθεί και η Ελλάδα να έχει αναδειχθεί σε σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο.

Εντούτοις, διαπιστώνουμε από τα στοιχεία που παρουσιάζονται στην αιτιολογική έκθεση ότι η Ελλάδα δεν έχει επωφεληθεί ιδιαίτερα από την αύξηση κατά 381% του συνολικού όγκου του εμπορευματοκιβωτίου φορτίου στην Ευρώπη και ότι η αποτελεσματικότητα και η ανταγωνιστικότητα του δικτύου των ελληνικών logistics είναι χαμηλότερη από τις γειτονικές χώρες, καθώς βρίσκεται στην εβδομηκοστή πρώτη θέση, όταν η Τουρκία είναι στην εικοστή ένατη θέση και η Ρουμανία στη πενήνκοστή θέση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι Ανεξάρτητοι Έλληνες έχουμε ξεκάθαρες θέσεις και προτάσεις σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας και της οικονομίας που θα οδηγήσουν στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και στην καταπολέμηση της ανεργίας και τις έχουμε διατυπώσει πάρα πολλές φορές. Συμφωνούμε ότι ο κλάδος του εφοδιασμού μπορεί να επιφέρει κέρδη στην οικονομία και να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης και εξόδου στις αγορές κατόπιν ορθής οργάνωσης και σχεδιασμού.

Είναι επίσης ολοφάνερο ότι δεν έχουν γίνει ως τώρα στρατηγικές και διαρθρωτικές κινήσεις στον τομέα αυτό. Αντιθέτως, παρατηρούμε σπασμωδικές και αναποτελεσματικές κινήσεις, βασισμένες σε ελλιπή και μονομερή σχεδιασμό.

Ως εκ τούτου, θεωρούμε πολύ σημαντικό να στηρίξουμε έναν κλάδο επιχειρηματικής δραστηριότητας, ο οποίος φαίνεται ότι έχει δυναμική και μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης. Η ενδυνάμωση και ο εκσυγχρονισμός του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών και των logistics οφείλει να αποτελεί στόχευση ενός προγράμματος ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας, με απώτερο σκοπό η διερεύνηση του τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας να συμπαρασύρει σε ανοδική πορεία και άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας.

Άρα το νομοσχέδιο το οποίο συζητούμε σήμερα κινείται πραγματικά προς αυτήν την κατεύθυνση; Διορθώνει τα προβλήματα που υπάρχουν σήμερα και συμβάλλει με αποτελεσματικό τρόπο στη διαμόρφωση ενός επιχειρηματικού περιβάλλοντος κατάλληλου για την ανάπτυξη του κλάδου της εφοδιαστικής και των δευτερευουσών δραστηριοτήτων; Θεωρούμε πως όχι.

Ας έρθουμε λοιπόν επί της ουσίας. Όσον αφορά το πρώτο μέρος του παρόντος σχεδίου νόμου, που αφορά το κανονιστικό πλαίσιο της εφοδιαστικής, έχουμε να παρατηρήσουμε τα εξής: Οι συντάκτες αυτού του σχεδίου νόμου στοχεύουν στην ανάδειξη της Ελλάδας μόνον ως διαμετακομιστικού κέντρου, όπου τα εμπορεύματα από ξένες αγορές θα φτάνουν στα λιμάνια της χώρας και εν συνεχεία θα μεταφορτώνονται και θα διοχετεύονται είτε οδικώς, είτε μέσω των σιδηροδρόμων στις αγορές κυρίως της βόρειας Ευρώπης. Αυτό είναι το ένα κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας που πρέπει να μας απασχολήσει και είναι θεμιτό να ενισχυθεί.

Όμως, η απλή φορτοεκφόρτωση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν επιφέρει κέρδος - ή τουλάχιστον το προσδοκώμενο κέρδος - σύμφωνα με τις δυνατότητες της χώρας, όπως τις περιγράψαμε παραπάνω.

Η παντελής έλλειψη μέριμνας για την ενίσχυση των συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, όπως είναι η συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση προϊόντων δείχνει άγνοια της ελληνικής πραγματικότητας.

Σήμερα η ελληνική οικονομία έχει ανάγκη από τη λήψη άμεσων μέτρων, τα οποία θα ενισχύουν τον πρωτογενή τομέα παραγωγής και την προσπάθεια των ελληνικών επιχειρήσεων για εξαγωγές και εξωστρέφεια. Στην προσπάθεια αυτή, απαραίτητη προϋπόθεση είναι μια σύγχρονη οργανωμένη εφοδιαστική αλυσίδα και παράλληλα υποστηρικτικές δραστηριότητες με υψηλά ποιοτικά χαρακτηριστικά.

Μόνο έτσι τα ευπαθή ελληνικά αγροτικά προϊόντα, παραδείγματος χάριν, θα μπορέσουν να διοχετευθούν και να κατακτήσουν νέες αγορές, στις οποίες μέχρι σήμερα δεν έχουν πρόσβαση.

Η μονόπλευρη αυτή θεώρηση του τρόπου ανάπτυξης του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας αποδεικνύει την αναποτελεσματικότητα της πολιτικής που ασκείται. Το δόθεν όραμα για την υλοποίηση εθνικής στρατηγικής, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση, θα μας επιτρέψετε να σας πούμε ότι είναι ελλιπές και κοντόφθαλμο.

Θα ήθελα στο σημείο αυτό να κάνω και κάποιες πιο ειδικές παρατηρήσεις. Πιο συγκεκριμένα, σχετικά με την πράσινη εφοδιαστική θα ήθελα να επισημάνω ότι ένα τόσο σημαντικό κομμάτι, όπως είναι η προστασία του περιβάλλοντος, αφήνεται στο κενό και η ρύθμιση αυτού του ζητήματος μετατίθεται στο μέλλον για να καθοριστεί από μια απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.

Επιπλέον, δεν μπορούμε να παραλείψουμε την αμέλεια για τη θωράκιση των εργασιακών δικαιωμάτων και την κατοχύρωση αξιοπρεπών εργασιακών συνθηκών. Δεν θεωρούμε τυχαίο ότι δεν υπάρχει καμμία μέριμνα, καμμία ρύθμιση και καμμία αναφορά για εναρμόνιση με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, όπως καθορίζονται από τη διεθνή νομοθεσία.

Τέλος, είναι ζοφερό το ζήτημα της απελευθέρωσης του κλάδου. Πολλές μικρομεσαίες επιχειρήσεις θα απορροφηθούν στο έλεος των πολυεθνικών εταιριών και των κυβερνητικών συμφερόντων.

Τα οφέλη, τα οποία ισχυρίζεστε ότι θα προκύψουν, θα είναι σε βάρος χιλιάδων μικρομεσαίων επιχειρήσεων, των οποίων το μέλλον τους διαγράφεται αβέβαιο, μετά την επικράτηση των νέων συνθηκών που αναλύονται στο νομοσχέδιο.

Το μονοπάτι της ασάφειας ακολουθεί και στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, στο οποίο παρουσιάζονται καίριες παραλείψεις και ομιχλώδη σημεία. Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τη δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων εφοδιαστικής εμβέλειας δεν έχει καταστεί σαφές ποιος θα τα ιδρύσει και ποιος θα είναι ο διαχειριστής αυτών των πάρκων. Θα είναι αρμοδιότητα του δημοσίου ή θα συνεπικουρηθεί και από ιδιώτες; Ας μην ξεχνάμε το νεφέλωμα του παρελθόντος με την περιοχή του Θριάσιου, όπου τελικά κάθε ενδιαφέρον για τη δημιουργία πάρκου αποσύρθηκε.

Ολοκληρώνοντας την ομιλία μου, θεωρώ ότι το προκείμενο νομοσχέδιο διαπραγματεύεται γενικές αοριστολογίες, έχει ανορθολογικό και μονομερή χαρακτήρα και διατηρούμε τις επιφυλάξεις μας απέναντί του.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Και εμείς ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κ. Καραθανασόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Παρακολουθήσαμε πριν από λίγο μία ακόμα επανέκδοση της ανούσιας και αποπροσανατολιστικής αντιπαράθεσης ανάμεσα στη συγκυβέρνηση και στην Αξιωματική Αντιπολίτευση. Η συγκυβέρνηση κατηγορεί το ΣΥΡΙΖΑ και τον χαρακτηρίζει μπαμπούλα.

Αυτή, βεβαίως, η συζήτηση επαναφέρει αντίστοιχες συζητήσεις που είχαν γίνει στα τέλη της δεκαετίας του 1970, αρχές της δεκαετίας του 1980 ανάμεσα στη Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ τότε, ανάμεσα στο φως και το σκοτάδι. Η εξέλιξη των πραγμάτων έδειξε ότι και η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ στην ίδια κατεύθυνση κινούνταν. Γι' αυτό ακριβώς τον λόγο φθάσαμε σήμερα να συγκυβερνούμε αυτά τα δύο κόμματα των αρχών της δεκαετίας του 1980, το φως και το σκοτάδι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ποιος ήταν το φως και ποιος το σκοτάδι τότε; Επειδή ήμουν εδώ, γι' αυτό ρωτώ, για να δω πού ήμουν εγώ, στο φως ή στο σκοτάδι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Στο φως ήσασταν και κατηγορούσατε το ΠΑΣΟΚ και το σκοτάδι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εντάξει, ευχαριστώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Αντίστοιχη, λοιπόν, εξέλιξη των πραγμάτων θα έχουμε μετά από κάποιο χρονικό διάστημα, την ενδεχόμενη συγκυβέρνηση των δύο αυτών πόλων, δηλαδή της κεντροδεξιάς και της κεντροαριστεράς, της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ, εφόσον το επιβάλλουν οι ανάγκες της αστικής τάξης.

Βεβαίως, αυτή η αντιπαράθεση είναι μία αντιπαράθεση βολική τόσο για τη συγκυβέρνηση όσο και για την Αξιωματική Αντιπολίτευση. Είναι βολική και για τους δύο, γιατί αναζωπυρώνει, ενισχύει, στηρίζει το νέο διπολισμό που κρατάει εγκλωβισμένες και χειραγωγημένες τις λαϊκές συνειδήσεις. Είναι ένας διπολισμός που καλλιεργεί αυταπάτες στο λαό, ότι μπορεί αν πειράξουμε λίγο το μείγμα της διαχείρισης, αν βάλουμε κάποιους πιο αποφασιστικούς διαπραγματευτές να δοθούν λύσεις στα σοβαρά, τα οξυμμένα λαϊκά προβλήματα. Καλλιεργεί, λοιπόν, αυταπάτες σε αυτόν τον κόσμο ότι μπορεί να υπάρξει μία διαχείριση και μία διέξοδος, χωρίς να έχουν πειραχτεί οι πραγματικοί υπεύθυνοι των προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο λαός, δηλαδή τα συμφέροντα του κεφαλαίου και η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ότι αυτή η διέξοδος από την κρίση θα είναι προς όφελος του λαού.

Αυτή, λοιπόν, η αντιπαράθεση υποτάσσει, χειραγωγεί το εργατικό και λαϊκό κίνημα και βεβαίως, πάνω από όλα, δημιουργεί κάτι πολύ πιο σοβαρό, οδηγεί στη βαθύτερη συντηρητικοποίηση των λαϊκών συνειδήσεων, σε μια συντηρητική στροφή.

Το χαρακτηριστικό σε αυτήν την περίπτωση είναι για παράδειγμα η λαϊκή αντίληψη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, για τον χαρακτήρα της και τον ρόλο της. Και από αυτήν την άποψη, αυτή η συντηρητικοποίηση στις λαϊκές συνειδήσεις διευκολύνει ακριβώς το να υλοποιηθούν σήμερα οι στρατηγικές επιλογές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που εξυπηρετούν το κεφάλαιο, γιατί καλλιεργεί σε πλατύτερα λαϊκά στρώματα τη λογική του μονόδρομου, ότι η συμμετοχή της Ελλάδας δηλαδή στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν πρέπει να αμφισβητηθεί και ότι θα πρέπει κάθε φορά να επιλέγει ο λαός αν σε αυτόν το μονόδρομο θα ακολουθεί τη δεξιά ή την αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας.

Όμως, στο τέλος, ανεξαρτήτως του ποια λωρίδα κυκλοφορίας επιλέγει κανείς, δεν θα υπάρχει άλλο αποτέλεσμα παρά την επιδείνωση της θέσης των λαϊκών στρωμάτων, της λαϊκής οικογένειας, στο όνομα της θωράκισης της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας των μονοπωλιακών ομίλων.

Από αυτήν, λοιπόν, την άποψη, εμείς ως ΚΚΕ λέμε ότι αυτού του είδους οι αντιπαράθεσεις, όσο οξυμμένες και αν είναι, συμβάλλουν ακριβώς στο να ικανοποιηθούν σήμερα οι ανάγκες των επιχειρηματικών ομίλων, οι στρατηγικοί σχεδιασμοί της αστικής τάξης στη χώρα μας που παρουσίασε πολύ συνοπτικά και ουσιαστικά ο παρών Υπουργός κ. Μητράκης που μίλησε για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Τι ανέδειξε ο κ. Μητράκης; Ανέδειξε δύο πολύ σημαντικά ζητήματα.

Το πρώτο ζήτημα είναι ότι θα πρέπει το νέο αναπτυξιακό μοντέλο να πατάει στα συγκριτικά πλεονεκτήματα της ελληνικής οικονομίας. Όμως, αυτά τα συγκριτικά πλεονεκτήματα τα καθορίζουν όχι οι λαϊκές ανάγκες, αλλά οι ανάγκες των μονοπωλιακών ομίλων στο πλαίσιο του σφοδρότατου ανταγωνισμού που υπάρχει σε διεθνές επίπεδο.

Το δεύτερο ζήτημα είναι η κατοχύρωση και η ενίσχυση του στόχου η Ελλάδα να μετατραπεί σε ενεργειακό και διαμετακομιστικό κέντρο. Από αυτήν την άποψη, διαμορφώνονται πέντε πυλώνες.

Και οι πέντε αυτοί πυλώνες, τους οποίους ανέφερε ο κ. Μητράκης είναι πυλώνες οι οποίοι καθορίζουν το νέο πλαίσιο, τα νέα δεσμά, τις νέες αλυσίδες για την εργατική τάξη και τον λαό, στο όνομα της διευκόλυνσης της δράσης των μονοπωλιακών ομίλων: Η δημοσιονομική πειθαρχία και πρωτογενή πλεονάσματα άρα διαχρονική πολιτική λιτότητας για τον λαό. Η ενίσχυση της ρευστότητας, η οποία σημαίνει ότι τα κεφάλαια τα οποία θα αντλούνται θα στηρίζουν τις ανάγκες των μονοπωλιακών ομίλων και όχι, βεβαίως, την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών. Διαρθρωτικές αλλαγές και μεταρρυθμίσεις, οι οποίες θα διαιωνίζουν τις συνθήκες και το καθεστώς φθηνής εργατικής δύναμης χωρίς συγκροτημένα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα και θα προσφέρουν νέα πεδία δράσης στο επιχειρηματικό κεφάλαιο, στο πλαίσιο του τέταρτου πυλώνα των αλλαγών του επενδυτικού πλαισίου που σημαίνει νέα κίνητρα φορολογικά, επενδυτικά, αναπτυξιακά και χρηματοοικονομικά για το μεγάλο κεφάλαιο. Και βεβαίως η προώθηση της παραπέρα συρρίκνωσης μέσα από τον πέμπτο πυλώνα της παρέμβασης του αστικού κράτους στο πλαίσιο της διαμόρφωσης νέων τομέων δράσεως της επιχειρηματικότητας και της κερδοφορίας των μονοπωλιακών ομίλων, όπως είναι η υγεία, η παιδεία, η πρόνοια, η διαχείριση των απορριμμάτων, των υδάτινων πόρων και ιδιωτικοποιήσεις των όποιων περιουσιακών στοιχείων υπάρχουν στα χέρια του δημοσίου.

Όλοι αυτοί, λοιπόν, και οι πέντε πυλώνες σήμερα ικανοποιούν τις ανάγκες των μονοπωλιακών ομίλων και είναι ακριβώς αυτοί οι πέντε πυλώνες που η υλοποίησή τους θα σηματοδοτήσει για τις επόμενες δεκαετίες τις συνθήκες εξαθλίωσης των πλατιών λαϊκών στρωμάτων.

Τι αντιτάσσει σε αυτούς τους πέντε πυλώνες ο ΣΥΡΙΖΑ; Ότι και το συγκεκριμένο νομοσχέδιο αποτελεί μία μνημονιακή πολιτική, μία μνημονιακή επιλογή.

Αυτή η άποψη είναι ανιστόρητη γιατί η υπόθεση των διευρωπαϊκών δικτύων, η υπόθεση της απελευθέρωσης της αγοράς και των μεταφορών είναι από τις αρχές της δεκαετίας του '90 -τότε που ο Συνασπισμός ψήφισε τη Συνθήκη του Μάαστριχτ- και αποτελούν πυλώνες. Και βεβαίως τότε δεν υπήρχε κανένα απολύτως μνημόνιο.

Αυτή η ανιστόρητη αντίληψη του ΣΥΡΙΖΑ τι καλλιεργεί; Θέλει να έχει στο απυρόβλητο, πρώτον, τους πραγματικούς υπεύθυνους για τη σημερινή κατάσταση του λαού, κουνώντας τον μπαμπούλα του μνημονίου. Και ποιοι είναι οι υπεύθυνοι; Τα συμφέροντα των επιχειρηματικών ομίλων, τα οποία θέλουν να διευκολύνουν την επέκτασή της δράσης τους σε νέους τομείς, σε νέες κλάδους, σε νέες οικονομίες, σε νέες αγορές, στο πλαίσιο της απελευθέρωσης της αγοράς.

Δεύτερον, αφήνει στο απυρόβλητο την ίδια την Ευρωπαϊκή Ένωση και την πολιτική της, τις στρατηγικές της επιλογές, όπως είναι η απελευθέρωση των μεταφορών και συνολικά η απελευθέρωση στο πλαίσιο της Συνθήκης του Μάαστριχτ.

Τρίτον, το ίδιο το καπιταλιστικό σύστημα, φέρνοντας ως επιχειρήματα χρεοκοπημένες απόψεις, ότι μπορεί, δηλαδή, να υπάρχει ένας καπιταλισμός με ανθρώπινο πρόσωπο, ένας δηλαδή ηθικός και αγγελικά πλασμένος καπιταλιστικός κόσμος. Πρόκειται για αντιλήψεις πολύ παλιές, οι οποίες πουθενά δεν έδωσαν κανένα αποτέλεσμα, αλλά αντίθετα οδήγησαν στον ευνοχισμό και στην αλλαγή του ταξικού χαρακτήρα του εργατικού συνδικαλιστικού κινήματος, μετατρέποντάς το επί της ουσίας σε μηχανή εξυπηρέτησης και στήριξης των συμφερόντων της αστικής τάξης και των μονοπωλιακών ομίλων.

Από αυτήν, λοιπόν την άποψη είναι φανερό ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο για τις ρυθμίσεις για την αγορά της εφοδιαστικής που συζητάμε σήμερα εντάσσεται και υπηρετεί ακριβώς την κεντρική επιλογή που έχει σήμερα η αστική τάξη στη χώρα μας, να μετατραπεί, δηλαδή, η Ελλάδα σε ενεργειακό και διαμετακομιστικό κέντρο και κόμβο.

Αυτή η επιλογή βεβαίως λαμβάνει υπ' όψιν της τους συνολικούς ευρωπαϊστικούς σχεδιασμούς για τη δημιουργία των διευρωπαϊκών δικτύων. Αν δείτε το γενικότερο χάρτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα δείτε ακριβώς τον ρόλο και τη σημασία του λιμανιού του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης και του οδικού και σιδηροδρομικού άξονα της ΠΑΘΕ στη διασύνδεσή του με το κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο. Άρα η Ελλάδα μετατρέπεται σε τράνζιτ, σε χώρο δηλαδή μεταφοράς εμπορευμάτων από την Ασία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και από την Ευρωπαϊκή Ένωση στην Ασία. Από αυτήν την άποψη βεβαίως λαμβάνει υπ' όψιν τη συνολικότερη πολιτική απελευθέρωσης της αγοράς των μεταφορών. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο συνδέεται άμεσα με την περαιτέρω ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά, του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, την ιδιωτικοποίηση του σιδηρόδρομου και στο πλαίσιο αυτό συνδέεται με τη δημιουργία των δύο εμπορευματικών μεγάλων διαμετακομιστικών κέντρων, το ένα στο Θριάσιο και το άλλο στη Θεσσαλονίκη.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο παρέχει διευκολύνσεις στο να μπορούν να δημιουργηθούν, να αδειοδοτηθούν και να εγκατασταθούν επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Βεβαίως, δίνει και κίνητρα να διευκολυνθεί ακόμη περισσότερο η συγκέντρωση στον κλάδο μέσα από συγχωνεύσεις, συμπράξεις και εξαγορές.

Από αυτήν την άποψη, είναι φανερό ότι προσπαθώντας να αντιμετωπίσει το φαινόμενο της αναρχίας της εφοδιαστικής αλυσίδας και στο όνομα δήθεν της προστασίας του περιβάλλοντος και του συγκοινωνιακού φόρτου που υπάρχει, με όχημα δηλαδή τη συγκοινωνιακή αποσυμφόρηση και την προστασία του περιβάλλοντος οδηγεί τους επαγγελματίες, τους βιοπαλαιστές, τους αυτοαπασχολούμενους στον τομέα της διανομής σε ένα βίαιο εκτοπισμό τους από την αγορά και τους μετατρέπει ουσιαστικά από επαγγελματίες σε μισθωτούς στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας με 450 ευρώ, χωρίς συγκροτημένα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα. Αυτή λοιπόν την αναρχία λύνει βίαια και σε βάρος των αυτοαπασχολούμενων.

Η απάντηση λοιπόν αναδεικνύει τον άλλον δρόμο, τον δρόμο που προτείνει το ΚΚΕ, ότι δηλαδή βεβαίως για να μπορούν να υπάρχουν οικονομίες κλίμακος και ένας κεντρικός σχεδιασμός χρειάζεται αυτό να ενταχθεί σε ένα συνολικότερο πλαίσιο κοινωνικοποίησης των μέσων παραγωγής, άρα και της ένταξης του ρόλου του καθένα –και των αυτοαπασχολούμενων- στο νέο κοινωνικοποιημένο τομέα της οικονομίας, στον οποίο ουσιαστικά θα καταργηθεί η καπιταλιστική ιδιοκτησία στα μέσα παραγωγής και στο διαμετακομιστικό και στο διεθνές και το χονδρικό και λιανικό εμπόριο.

Αυτήν την αντίληψη προβάλλει το ΚΚΕ ως απάντηση στις σύγχρονες εξελίξεις της τεχνολογίας. Αυτή η αντίληψη απαντά σήμερα στις ανάγκες των αυτοαπασχολούμενων και δεν τους

οδηγεί, όπως ο καπιταλιστικός δρόμος, στο μαζικό, το βίαιο εκτόπισμα από την αγορά και στη χρεοκοπία τους.

Έτσι, λοιπόν, αναδεικνύει τη ρεαλιστικότητα της πρότασης του ΚΚΕ για έναν άλλο δρόμο ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας, που δεν θα απαντά στα συμφέροντα της κερδοφορίας των καπιταλιστών, αλλά στις λαϊκές ανάγκες.

Σήμερα ο δρόμος που επιλέγει και υπερασπίζεται η συγκυβέρνηση –και βεβαίως συμμετέχει σε αυτήν την αντίληψη και η Αξιωματική Αντιπολίτευση, αλλά και τα υπόλοιπα κόμματα που είναι απολογητές του καπιταλιστικού συστήματος- είναι μία τέτοιου είδους ανάπτυξη, για την οποία υποτίθεται ότι πασχίζει η Κυβέρνηση ή ευαγγελίζεται ο ΣΥΡΙΖΑ, αλλά με την οποία δεν πρόκειται να έχουμε αποκατάσταση των τεράστιων απωλειών που έχει ο λαός τα επόμενα χρόνια, τις επόμενες δεκαετίες.

Επίσης, δεν θα υπάρξει μία ανάπτυξη, η οποία να απαντά στις σύγχρονες και διευρυμένες λαϊκές ανάγκες με βάση το επίπεδο ανάπτυξης των παραγωγικών δυνάμεων, των παραγωγικών δυνατοτήτων που υπάρχουν στη χώρα μας. Γιατί ακριβώς η ανάπτυξη αυτή, με βάση τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και την εξωστρέφεια, είναι μία ανάπτυξη που οδηγεί στην καταστροφή παραγωγικών δυνάμεων και δυνατοτήτων στη χώρα μας.

Από αυτή την άποψη, η ρεαλιστικότερη αναγκαιότητα προς όφελος του λαού της πολιτικής πρότασης του ΚΚΕ ξεπροβάλλει επιτακτική. Μόνο η κοινωνικοποίηση των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής, η αποδέσμευση από την Ευρωπαϊκή Ένωση και ο κεντρικός σχεδιασμός με τον εργατικό έλεγχο μπορούν πραγματικά να απαντήσουν στις βασικές σήμερα λαϊκές ανάγκες, να απαντήσουν στα ζητήματα της ανεργίας και της αβεβαιότητας της νέας γενιάς, την οποία καλλιεργούν τα κόμματα του ευρωμονόδρομου.

Άρα λοιπόν, είναι φανερό, κύριε Πρόεδρε, ότι καταψηφίζουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο στο σύνολό του.

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

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας: «Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής».

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας: «Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναινέση του Τμήματος και ώρα 13.51' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Πέμπτη 25 Σεπτεμβρίου 2014 και ώρα 9.30' με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επίκαιρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ