ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΜΗ'

Πέμπτη 11 Δεκεμβρίου 2014

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 3599, 3719

2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 2ο Γυμνάσιο Γέρακα, το Πειραματικό Γυμνάσιο Ζωσιμαίας Σχολής Ιωαννίνων, το 4ο Δημοτικό Σχολείο Κορωπίου Αττικής, το 3ο ΕΠΑΛ της Σιβιτανιδείου, το Γυμνάσιο Κρεστένων Ηλείας, σπουδαστές από το Αρκαδικό Κέντρο Σπουδών και μαθητές από το 3ο Γυμνάσιο Ναυπάκτου, σελ. 3605, 3608, 3611, 3617, 3627, 3631, 3632, 3638, 3648, 3654

3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 3607, 3608, 3615, 3620, 3623, 3624, 3628, 3629, 3632, 3636, 3638, 3639, 3640, 3643, 3644, 3649, 3650, 3651, 3654, 3655

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 12 Δεκεμβρίου 2014, σελ. 3599

2. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:

α) Προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη ρύθμιση των όρων παραγωγής και διακίνηση άνυδρης αιθυλικής αλκοόλης, σελ. 3599

β) Προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σχετικά με την κατασκευή μονάδας επεξεργασίας λυματολάσπης στα Ιωάννινα, σελ. 3601

γ) Προς τον Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας:

i. σχετικά με τις απολύσεις των εργαζομένων στην Ένωση Αγροτικού Συνεταιρισμού Τρικάλων που αρνήθηκαν να υπογράψουν ατομικές συμβάσεις εργασίας, σελ. 3602

ii. σχετικά με τη νομοθετική επιλογή περί ένταξης των φορέων κοινωνικής μέριμνας της Δράμας σε ένα ενιαίο ΝΠΔΔ υπό την επωνυμία «Κέντρο Κοινωνικής Πρόνοιας Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης», σελ. 3603

iii. σχετικά με την επαναφορά του Θεραπευτηρίου Χρόνιων Παθήσεων Δράμας σε καθεστώς οικονομικής και διοικητικής αυτοτέλειας, σελ. 3603

iv. σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι συνταξιούχοι του Ταμείου ΕΤΑΠ-ΜΜΕ, σελ. 3610

δ) Προς τον Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού, σχετικά με την υποστελέχωση του Αρχαιολογικού Μουσείου Ηρακλείου, σελ. 3608

ε) Προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την αποκατάσταση της επικοινωνιακής κατάτμησης που υπαγορεύει ο Χάρτης Συχνοτήτων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, σελ. 3612

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση επί των άρθρων και των τροπολογιών και ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Εργων και άλλες διατάξεις», σελ. 3614-3660

2. Κατάθεση σχεδίου νόμου:

Ο Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης και Υπουργός Εξωτερικών και οι Υπουργοί Οικονομικών και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Τροποποίηση του ν. 3663/2008 και προσαρμογή του στην απόφαση πλαίσιο του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2009/426/ΔΕΥ της 16ης Δεκεμβρίου 2008 για την ενίσχυση της EUROJUST και την τροποποίηση της απόφασης 2002/187/ΔΕΥ σχετικά με τη σύσταση της EUROJUST, προκειμένου να ενισχυθεί η καταπολέμηση των σοβαρών μορφών εγκλήματος.», σελ. 3622

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 3637-3719
ΔΡΙΒΕΛΕΓΚΑΣ Ι. ,	σελ. 3623-3637
ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ Μ. ,	σελ. 3599-3618
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 3618-3623

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ Σ. ,	σελ. 3615
ΒΟΡΙΔΗΣ Μ. ,	σελ. 3624
ΔΕΝΔΙΑΣ Ν. ,	σελ. 3650
ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 3638, 3639, 3640, 3643, 3644, 3649, 3650, 3654, 3655
ΔΡΙΒΕΛΕΓΚΑΣ Ι. ,	σελ. 3624, 3628, 3632
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. ,	σελ. 3638, 3650
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α. ,	σελ. 3632, 3636
ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ Κ. ,	σελ. 3654, 3655
ΚΑΣΣΗΣ Μ. ,	σελ. 3652, 3654
ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ Μ. ,	σελ. 3607, 3608, 3615
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. ,	σελ. 3638, 3654, 3655
ΜΑΚΡΗ Ρ. ,	σελ. 3650
ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. ,	σελ. 3620
ΜΙΧΟΣ Ν. ,	σελ. 3620
ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ Ε. ,	σελ. 3615
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ Η. ,	σελ. 3620
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. ,	σελ. 3651
ΠΑΤΡΙΑΝΑΚΟΥ Φ. ,	σελ. 3639
ΠΕΤΡΑΚΟΣ Α. ,	σελ. 3624, 3629, 3640
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 3620, 3623
ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ Σ. ,	σελ. 3623, 3638
ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ Μ. ,	σελ. 3624
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. ,	σελ. 3654

Β. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΔΑΜΑΒΟΛΙΤΗΣ Κ. ,	σελ. 3608, 3609
ΔΕΙΚΤΑΚΗΣ Γ. ,	σελ. 3599, 3600
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ Χ. ,	σελ. 3604, 3606, 3607, 3608
ΚΑΣΣΗΣ Μ. ,	σελ. 3601
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. ,	σελ. 3610, 3611
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. ,	σελ. 3602, 3603, 3604, 3605, 3606, 3607, 3608
ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ Μ. ,	σελ. 3600, 3607
ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ Δ. ,	σελ. 3612
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. ,	σελ. 3604, 3605, 3606, 3607, 3608
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. ,	σελ. 3602, 3603
ΜΑΝΙΑΤΗΣ Ι. ,	σελ. 3601
ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ Γ. ,	σελ. 3600
ΜΠΕΖΑΣ Α. ,	σελ. 3610, 3611
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. ,	σελ. 3612, 3613

ΤΑΣΟΥΛΑΣ Κ. , σελ. 3609

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

ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 3630
ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ Ε. , σελ. 3629, 3630
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ Σ. , σελ. 3614, 3615
ΒΛΑΧΟΣ Γ. , σελ. 3626
ΒΟΡΙΔΗΣ Μ. , σελ. 3624
ΔΑΒΑΚΗΣ Α. , σελ. 3635
ΔΕΝΔΙΑΣ Ν. , σελ. 3638, 3650
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. , σελ. 3632, 3649, 3650
ΙΑΚΩΒΙΔΟΥ Π. , σελ. 3624
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α. , σελ. 3637, 3638
ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ Σ. , σελ. 3627
ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ Κ. , σελ. 3643, 3653, 3654
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 3648, 3649
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ Ά. , σελ. 3625
ΚΑΣΣΗΣ Μ. , σελ. 3617, 3651, 3652
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 3628
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 3636, 3639, 3653, 3654
ΜΑΚΡΗ Ρ. , σελ. 3623, 3652
ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 3647
ΜΙΧΕΛΑΚΗΣ Ι. , σελ. 3635
ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ Α. , σελ. 3644
ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ Μ. , σελ. 3618, 3651
ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ Ε. , σελ. 3615, 3616, 3650
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ Η. , σελ. 3619, 3620
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. , σελ. 3615, 3633, 3641, 3651
ΠΑΤΡΙΑΝΑΚΟΥ Φ. , σελ. 3635
ΠΕΤΡΑΚΟΣ Α. , σελ. 3628, 3640, 3641, 3653
ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ Δ. , σελ. 3628
ΤΑΜΗΛΟΣ Μ. , σελ. 3633
ΦΟΥΝΤΑ Ν. , σελ. 3620, 3621
ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ Σ. , σελ. 3622, 3652
ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ Δ. , σελ. 3631
ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ Μ. , σελ. 3624
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. , σελ. 3638, 3639, 3645, 3655

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΕ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΜΗ'

Πέμπτη 11 Δεκεμβρίου 2014

Αθήνα, σήμερα στις 11 Δεκεμβρίου 2014, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9.45' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της ΣΤ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ.**

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 10-12-2014 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα πρακτικά της ΜΖ' συνεδριάσεώς του, της Τετάρτης 10 Δεκεμβρίου 2014, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Ρύθμιση δεσμευμένων ή κατασχεμένων χρηματικών απαιτήσεων και μετρητών και άλλες διατάξεις»)

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 12 Δεκεμβρίου 2014.

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

1. Η με αριθμό 357/9-12-2014 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Φθιώτιδας της Νέας Δημοκρατίας κ. Δημητρίου Μπριάνη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με το επίδομα θέρμανσης.

2. Η με αριθμό 351/9-12-2014 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β' Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ελένης Αυλωνίτου προς τον Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την αδυναμία αποφοίτησης των φοιτητών της Ενόργανης Γυμναστικής από το ΤΕΦΑΑ του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

3. Η με αριθμό 355/9-12-2014 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αχαΐας των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Νικολάου Νικολόπουλου προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με το έργο της Σήραγγας Όθρυος της «ΕΡΓΟΣΕ».

4. Η με αριθμό 349/9-12-2014 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Α' Πειραιώς της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Μαρίας Ρεπούση προς τον Υπουργό Υγείας, σχετικά με τη συγκρότηση και τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου προγράμματος στην κατ' οίκον νοσηλεία.

5. Η με αριθμό 360/9-12-2014 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Σπυρίδωνος Χαλβατζή προς τον Υπουργό Υγείας, σχετικά με τα προβλήματα στο Γενικό Νοσοκομείο Παίδων Παναγιώτη και Αγλαΐας Κυριακού.

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

1. Η με αριθμό 352/9-12-2014 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ζακύνθου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Σταύρου Κοντονή προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την ανάγκη άμεσης καταβολής των εκλογικών αποζημιώσεων προς τους δημοτικούς υπαλλήλους του Δήμου Ζακύνθου.

2. Η με αριθμό 350/9-12-2014 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Εύβοιας της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Δημητρίου Αναγνωστάκη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την καταπολέμηση των φαινομένων λαθρεμπορίου καυσίμων.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 345/8-12-2014 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Δεικτάκη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη ρύθμιση των όρων παραγωγής και διακίνησης άνυδρης αιθυλικής αλκοόλης.

Έχετε τον λόγο, κύριε συνάδελφε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΙΚΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό πριν λίγες εβδομάδες ήρθε και συνδιαμορφώθηκε μόνο στο Υπουργείο, χωρίς τη δική μας συμβολή, χωρίς τη δική μας τη βοήθεια. Θεωρώ ότι ήταν ένα μέγα λάθος. Βέβαια δεν ήταν ευθύνη του παρισταμένου Υπουργού. Εκείνοι που το συνδιαμόρφωσαν νομίζω ότι έχουν την ευθύνη αυτή και βεβαίως και το βάρος.

Αυτήν τη στιγμή, κύριε Υπουργέ, απευθυνόμαστε σε τριάντα έξι χιλιάδες επιχειρηματίες. Αυτοί με την κατοχή του άμβυκα, του καζανιού στην καθομιλουμένη, είναι αυτοί που διακινούν όλη την απόσταξη σε όλη την Ελλάδα. Πέραν των τριάντα έξι χιλιάδων επιχειρηματιών θα έλεγα, μικρής εμβέλειας, υπάρχουν και χιλιάδες ιδιώτες αποσταγματοποιοί, οι οποίοι εκεί κατέφευγαν για να αποστάξουν είτε για το σπίτι τους είτε για την εμπορία. Θεωρώ, λοιπόν, ότι έπρεπε να μας είχατε συμβουλευτεί.

Κύριε Υπουργέ, η οικονομική κρίση που υπάρχει αυτήν τη στιγμή στην ελληνική κοινωνία έδωσε διέξοδο στους καταναλωτές αλκοόλ να προσφύγουν στη ρακή, στην τσικουδιά που ήταν ένα φθηνό και ντόπιο προϊόν.

Θεωρώ, όμως, ότι η διακίνηση αυτή δεν έχει οργανωθεί σωστά και το κράτος χάνει και κινδυνεύει η υγεία των διακινητών και των καταναλωτών. Παράλληλα, υπάρχει μια πλήρης αδυναμία του Ελληνικού Χημείου του Κράτους να ελέγξει την ποιότητα των διακινουμένων αυτών προϊόντων.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι η ευθύνη του Υπουργείου είναι τεράστια και θα πρέπει πέραν της ποιοτικής ρακής που θα πρέπει να υπάρχει, να ελέγξουμε και όλα εκείνα τα λαθραία εισαγόμενα, τα οποία έρχονται από βαλκανικές χώρες, όπως είναι η Βουλγαρία και η FYROM. Πρέπει να τα ελέγξουμε, διότι γίνεται παράνομη διακίνηση, το κράτος χάνει τεράστια ποσά και εμείς καταναλώνουμε προϊόντα αμφίβολης ποιότητας.

Περιμένω, κύριε Υπουργέ, την τοποθέτησή σας και μετά στη δευτερολογία μου θα πω τα υπόλοιπα που αφορούν αυτόν τον κλάδο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Φανταστείτε στη Μακεδονία τι γίνεται και στας Σέρρας, κύριε Υπουργέ.

Ορίστε, έχετε τον λόγο, κύριε Μαυραγάνη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Βουλευτά, κατ' αρχάς να διευκρινίσουμε ότι η ρύθμιση η οποία έγινε με τον ν.4303/2014 δεν αφορά την κατηγορία την οποία είπατε, αλλά προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας σε κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συγκεκριμένα στον Κανονισμό 162/2013.

Τι σημαίνει «Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης»; Σημαίνει ότι είναι αυτομάτως εφαρμοζόμενος στο δίκαιό μας. Άρα οι αλλαγές, οι οποίες έγιναν, ήταν απαραίτητες, έπρεπε να γίνουν και ούτως ή άλλως ίσχυε σαν Κανονισμός.

Τροποποιήθηκαν κάποιοι όροι για το φωτιστικό οινόπνευμα. Υπήρξε ενδιαφέρον για την παραγωγή και διάθεση ποτών από διάφορα φρούτα, καρπούς κ.λπ. και ορίστηκαν αυτοί. Επίσης, για λόγους οικονομίας και ευελιξίας και ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας δόθηκε η δυνατότητα στα αποσταγματοποιεία που συλλειτουργούν με οινοποιεία και διαθέτουν εμφιαλωτήριο να έχουν τη δυνατότητα της εμφιάλωσης, έτσι ώστε να υπάρχει ευχέρεια στη δυνατότητά τους να προχωρούν σε τέτοιες πράξεις και να μην υπάρχουν εμπόδια.

Για λόγους ασφάλισης της αντικειμενικότητας και αξιοπιστίας των σχετικών ελέγχων προστέθηκε και μία παράγραφος που προβλέπει την παραγωγή τσίπουρου, τσικουδιάς από τα αποσταγματοποιεία και παρέχει τη δυνατότητα αναγνώρισης κατά τους διενεργουμένους σχετικούς ελέγχους ανωτάτου ορίου στην απόδοση σε άνυδρη αλκοόλη των χρησιμοποιουμένων ως πρώτη ύλη στεμφύλων.

Υπήρξαν και άλλες παρεμβάσεις, οι οποίες κινούνται, όπως σας είπα, στην εφαρμογή του Κανονισμού που είναι και αυτόματη, άρα ήταν υποχρεωτικές.

Όσον αφορά στο θέμα το οποίο είπατε για τους αμβυκούχους, είναι κάτι το οποίο απασχολεί τα τελευταία χρόνια. Έχει γίνει μια μελέτη, όπως γνωρίζετε, έχουν κατατεθεί απόψεις και είχα καλέσει τότε όλους τους φορείς να συμμετάσχουν στην κατάθεση απόψεων, έτσι ώστε να χειριστούμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το θέμα. Γιατί όπως γνωρίζετε, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι η νομοθεσία μας δεν είναι συμβατή με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θα επανέλθω και στη δευτερολογία μου να πω μερικά πράγματα για τον έλεγχο για τον οποίον αναφερθήκατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Δεικτάκη, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΙΚΤΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι το νομοσχέδιο αυτό πρέπει να ξανάρθει, αλλά να συνδιαμορφωθεί με όλους εκείνους τους γνώστες της περιφέρειας, τους Βουλευτές δηλαδή που κατάγονται από την Κρήτη, την Κορινθία, από τα Φάρσαλα, από την Καβάλα, που είναι περιοχές παραγωγής της απόσταξης αυτής.

Πέρυσι το κράτος μόνο από τον Νομό Ηρακλείου έχασε πάνω από ένα εκατομμύριο ευρώ από την έλλειψη αδειοδότησης. Το τελωνείο δεν εξέδιδε άδειες εικοσιτετράωρες ή διήμερες, όπως λέγονται, γιατί τα σταφύλια, τα οποία πήγε για απόσταξη, δεν επέτρεπε η Ευρωπαϊκή Ένωση να τα αποστάξουν. Θεωρώ, λοιπόν, ότι πρέπει να αλλάξει ο Κανονισμός -και η νέα ΚΑΠ νομίζω το επιτρέπει- ώστε να μπορεί ο παραγωγός οποιαδήποτε σταφύλια θέλει, να τα αποστάξει και να προχωρήσει σε αυτήν την ενέργεια.

Πέραν τούτου, όμως, κύριε Υπουργέ, πρέπει να γίνει ταυτοποίηση του προϊόντος, να ξέρει ο καταναλωτής πού παράγεται, ποιος το παράγει και τι ποιότητα είναι, διότι εκεί είναι το μεγάλο πρόβλημα. Εισάγεται ρακή, όπως σας είπα, λαθραία -30 εκατομμύρια λίτρα εισήχθησαν πέρυσι από τη Βουλγαρία- αμφιβόλου ποιότητας και πωλούνται προς 1,20 ευρώ το λίτρο, ενώ η ρακή στην Κρήτη διακινείται με 3 ευρώ το λίτρο.

Εάν, κύριε Υπουργέ, συνεχιστεί αυτό, η κρητική ρακή που είναι τόσο διαφημισμένη θα χάσει την αξία της, συγκρινόμενη με τα πάσης φύσεως εισαγόμενα προϊόντα.

Θεωρώ ακόμα ότι αν γίνει ταυτοποίηση και ξέρει το κράτος τι παράγει ο κάθε παραγωγός, θα κερδίσει από τον φόρο κατανάλωσης, από τον ΦΠΑ, από τον φόρο πώλησης, δηλαδή, θα κερδίσει πάρα πολλά το κράτος. Ακόμα, αν βάλετε φόρο υπερβολικά μεγάλο στην παραγωγή και τη διακίνηση της ρακής, συγκρινόμενη με ξενόφερτα ποτά όπως ουίσκι και άλλα, θα χάσει την αξία της γιατί αν κάποιος αγοράζει 10 ευρώ το μπουκάλι, γιατί να μην πάει να αγοράσει ουίσκι;

Θεωρώ, λοιπόν, ότι πρέπει όλα αυτά να γίνουν με δική μας ευθύνη κι εσείς πρέπει να δώσετε βαρύτητα στους Βουλευτές της περιφέρειας, οι οποίοι νομίζω ότι το γνωρίζουν καλά το θέμα και είμαι βέβαιος ότι θα σας βοηθήσουν.

Τελειώνοντας, κύριε Υπουργέ, θέλω να σας πω ότι η ποιότητα και η υγεία συμβαδίζουν. Πάρα πολλές από τις ποσότητες που έχουν εισαχθεί, έχει αποδειχθεί ότι κάνουν ζημιά στον οργανισμό του καταναλωτή και αυτό είναι πάνω απ' όλα εκείνο που πρέπει να μας ενδιαφέρει.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Μήπως, όμως, αυτό θέλει η Ευρωπαϊκή Ένωση;

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Αρχίζοντας την τοποθέτησή μου με αφορμή αυτό που είπε και η Πρόεδρος, η Ευρωπαϊκή Ένωση στην οποία ανήκουμε έχει κάποιους κανόνες, τους οποίους πρέπει να σεβόμαστε. Εφόσον, λοιπόν, έχουμε έναν Κανονισμό ο οποίος έχει υιοθετηθεί σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτόματα ισχύει και στην Ελλάδα.

Το να αλλάξει ο Κανονισμός όπως είπατε, κύριε Βουλευτά, είναι ένα άλλο θέμα. Όμως, όσο ισχύει αυτός ο Κανονισμός, αυτομάτως εφαρμόζεται και η ενσωμάτωσή του –να το πω έτσι- στην εσωτερική νομοθεσία είναι μια τυπική διαδικασία. Δηλαδή και να μην τον ενσωματώσει, ο Κανονισμός αυτομάτως ισχύει από τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σχετικά με το άλλο θέμα που είπατε, έχουμε κάνει επαφές και με Βουλευτές και με φορείς κι έχουν καταθέσει τις απόψεις τους, αλλά είμαστε πάντα ανοιχτοί να ακούσουμε κι άλλες απόψεις σχετικά με το θέμα των αμβυκούχων. Και σε αυτό το θέμα, βεβαίως, υπάρχει μια μελέτη, υπάρχουν οι απόψεις, έχει συγκροτηθεί ένας ολόκληρος φάκελος, ο οποίος έχει όλα τα συμπεράσματα. Όμως, ποτέ δεν είπαμε ότι δεν ακούμε και δεν συμμεριζόμαστε απόψεις οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν, έτσι ώστε να αντιμετωπιστεί αυτό το θέμα με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Όσον αφορά τον έλεγχο για τον οποίο είπατε, ότι όντως υπάρχει θέμα, συμφωνώ ότι ο έλεγχος πρέπει να γίνεται και δεν είναι μόνο θέμα οικονομικό, δηλαδή εσόδων, αλλά είναι και θέμα υγείας. Όμως, το Γενικό Χημείο του Κράτους διενεργεί συστηματικούς ελέγχους στα προϊόντα που έχουν σχέση με το τσίπουρο και θα μπορούσα να σας πω ότι από τις υπηρεσίες του Γενικού Χημείου του Κράτους εξετάζονται ετησίως, κατά μέσο όρο, πέντε χιλιάδες τέτοια δείγματα αλκοολούχων προϊόντων. Επιπλέον, υπάρχει εντατική προσπάθεια για ελέγχους στοχευμένους τόσο κατά την παραγωγή όσο και κατά την αγορά, η οποία όμως δεν μπορεί, όπως ξέρετε, παρά μόνο να είναι δειγματοληπτική, σύμφωνα με τις οδηγίες που έχουν δοθεί από το Γενικό Χημείο για τις περιπτώσεις αυτές.

Συνεπώς δεν έχει αφεθεί το ζήτημα. Η αρμόδια υπηρεσία που είναι το Γενικό Χημείο διενεργεί τους στοχευμένους ελέγχους και μέχρι στιγμής, όπου υπάρχει ζήτημα, έχει αντιμετωπιστεί.

Θα ήθελα να πω, πάντως, για το θέμα που ήταν το κύριο αντικείμενο της ερώτησής σας, ότι η αντιμετώπιση του ζητήματος των αμβυκούχων είναι πολύ σημαντικό θέμα. Έχει απασχολήσει το Υπουργείο, έχει γίνει η απαραίτητη προεργασία και σε κάθε περίπτωση όποιος φορέας δεν έχει καταθέσει τις απόψεις του μπορεί να τις καταθέσει. Είμαστε πάντα στη διάθεσή του.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Η δεύτερη με αριθμό 343/8-12-2014 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου της Βουλευτού Σάμου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αγνής Καλογερή προς τον Υπουργό Υγείας, σχετικά με την υποστελέχωση του ΕΚΑΒ στον Νομό της Σάμου, δεν θα συζητηθεί, λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και δια-

γράφεται.

Θα συζητηθεί η τρίτη με αριθμό 340/8-12-2014 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Ιωαννίνων του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Μιχαήλ Κασσή προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σχετικά με την κατασκευή μονάδας επεξεργασίας λυματολάσπης στα Ιωάννινα.

Έχετε τον λόγο, κύριε Κασσή.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΣΣΗΣ: Κύριε Υπουργέ, το θέμα αφορά την κατασκευή μονάδας επεξεργασίας λυματολάσπης στο λεκανοπέδιο Ιωαννίνων.

Τον τελευταίο χρόνο και ειδικότερα το τελευταίο διάστημα είμαστε μάρτυρες μίας απόφασης της Περιφέρειας Ηπείρου να δώσει έγκριση για την κατασκευή μίας τέτοιας μονάδας ανοιχτής επεξεργασίας λυματολάσπης μέσα στα όρια του Δήμου Ζίτσας στο λεκανοπέδιο και πολύ κοντά στις πηγές Κρύας σε απόσταση τετρακοσίων μέτρων από το συγκεκριμένο σημείο. Από τις Πηγές Κρύας υδροδοτείται -να πω- το 80% του πληθυσμού της πόλης των Ιωαννίνων. Είναι κοντά σε οικισμούς, όπως είναι ο οικισμός του Περάματος, της Κρύας, του Αγίου Ιωάννη και σε πολύ κοντινή απόσταση από το αεροδρόμιο Ιωαννίνων. Είναι μέσα στην περιοχή «NATURA», επίσης είναι ζώνη οικιστικού ελέγχου και δυστυχώς η Περιφέρεια έδωσε τη συγκεκριμένη έγκριση.

Ρωτάω εσάς, κύριε Υπουργέ: Ποιες είναι οι διαδικασίες ελέγχου νομιμότητας της απόφασης της Περιφέρειας Ηπείρου και τι προτίθεστε να κάνετε για να σταματήσει το συγκεκριμένο έργο στη συγκεκριμένη περιοχή;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Κασσή θα απαντήσει ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής κ. Ιωάννης Μανιάτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, να σας πω ότι για το συγκεκριμένο θέμα έχει υποβληθεί από τον Δήμο Ζίτσας προσφυγή νομιμότητας κατά της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, έτσι όπως αυτή υπεγράφη και ενεκρίθη από τη Γενική Γραμματεία της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Ηπείρου.

Για το συγκεκριμένο θέμα η εισήγηση της Διεύθυνσης Νομοθετικού Έργου του Υπουργείου προς τη Γενική Γραμματεία του Υπουργείου ήταν απορριπτική της ένστασης της προσφυγής νομιμότητας του Δήμου Ζίτσας. Θέλω εδώ να σημειώσω ότι η προσφυγή αυτή εξετάζεται μόνο ως προς τη νομιμότητα των διαδικασιών. Το Υπουργείο και οι υπηρεσίες του δεν νομιμοποιούνται με βάση το νόμο να εισέλθουν στην ουσία της υπόθεσης, δεδομένου ότι η ουσία αυτή έχει εξεταστεί από τα αρμόδια όργανα της πολιτείας που είναι οι υπηρεσίες της αποκεντρωμένης διοίκησης.

Για τη συγκεκριμένη τώρα απόφαση που πάρθηκε από τη Γενική Γραμματεία της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, πρέπει να σας πω ότι η αρμόδια Υπηρεσία έστειλε για γνωμοδότηση τη συγκεκριμένη πρόταση σε όλες τις υπηρεσίες που οφείλουν με βάση τον νόμο να γνωμοδοτήσουν. Θα σας καταθέσω, με την ολοκλήρωση της πρωτολογίας μου, όλες τις αντίστοιχες γνωμοδοτήσεις, αλλά για λόγους Πρακτικών επιτρέψτε μου να σας πω ποιες γνωμοδοτήσεις έχουν υπάρξει.

Στις 9 Απριλίου έγγραφο της Υπηρεσίας Νεωτέρων Μνημείων Ηπείρου με θετική γνωμοδότηση. Στις 15 Απριλίου έγγραφο της Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων με θετική γνωμοδότηση.

Επίσης, θετική γνωμοδότηση, υπό προϋποθέσεις, από την Περιφερειακή Επιτροπή Χωροταξίας και Περιβάλλοντος Ιωαννίνων. Θετική γνωμοδότηση από τη Διεύθυνση Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού. Θετική επίσης γνωμοδότηση, κατά πλειοψηφία όμως, με βάση το έγγραφο της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Χωρικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης της Περιφέρειας Ηπείρου. Αρνητική γνωμοδότηση του Δημοτικού Συμβουλίου Ζίτσας, το οποίο στη συνέχεια προσέφυγε στο Υπουργείο. Θετική γνωμοδότηση, υπό προϋποθέσεις, της Διεύθυνσης Υδάτων της Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Τέλος, επειδή όλο αυτό το θέμα πράγματι είναι ένα εξαιρετικά σύνθετο ζήτημα, υπήρξε γνωμοδότηση του Περιφερειακού Συμβουλίου Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης Ηπείρου, το οποίο στις 8/7 γνωμοδότησε επίσης θετικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής κ. Ιωάννης Μανιάτης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Κασσή, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΣΣΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, πρέπει να καταλάβατε μέσα από τη διαδικασία, μια και ελέγξατε τη νομιμότητα όλων αυτών των αποφάσεων, ότι πρόκειται πραγματικά για μια απόφαση καραμπινάτη, θα έλεγα, της Περιφέρειας Ηπείρου, η οποία ξεκίνησε τη διαδικασία στις 9/4 και την τελείωσε ουσιαστικά λίγο πριν τις εκλογές του Μάϊου.

Το αναφέρω αυτό, γιατί σε όλες αυτές τις εγκρίσεις τις οποίες αναφέρατε - δέκα τον αριθμό- υπάρχει μόνο η αρνητική γνωμοδότηση του Δήμου Ζίτσας και υπάρχει και η απόφαση της αρμόδιας Υπηρεσίας Χωροταξικού Σχεδιασμού της Περιφέρειας Ηπείρου, που είναι με 3-3: Τρεις δημόσιοι λειτουργοί είπαν «ναι» και τρεις είπαν «όχι» και η απόφαση αυτή πέρασε με την πρόταση της προέδρου. Διότι εδώ επισημαίνεται αυτό που είπα, ότι είναι ζώνη υψηλής παραγωγικότητας, ζώνη οικιστικού ελέγχου, περιοχή «NATURA», ουσιαστικά προστατευόμενη περιοχή.

Είναι, λοιπόν, καραμπινάτη η απόφαση αυτή της Περιφέρειας, γιατί η συγκεκριμένη δραστηριότητα αφορούσε τον σύζυγο της Αντιπεριφερειάρχη Ιωαννίνων κ. Τατιάνας Καλογιάννη, η οποία και σήμερα συνεχίζει να είναι Αντιπεριφερειάρχης.

Μέσα σε διάστημα ενάμιση μήνα πριν τις εκλογές δόθηκαν όλες αυτές οι εγκρίσεις, πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει στις αρμόδιες υπηρεσίες, όχι μόνο της Περιφέρειας αλλά και ανά την Ελλάδα, δηλαδή να υπάρχουν όλες αυτές οι εγκρίσεις σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα.

Ο Περιφερειάρχης πήρε την απόφαση στις 3-7-2014, μετά τις εκλογές, με θετική έγκριση από το Περιφερειακό Συμβούλιο, και στις 28 Ιουλίου ολοκλήρωσε το περιβαλλοντικό έγκλημα η Γενική Γραμματέας της Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

Καταλαβαίνετε ότι τα πράγματα δεν είναι τόσο απλά. Εσείς μπορεί να ελέγξατε τη νομιμότητα της διαδικασίας όσον αφορά τις συγκεκριμένες εγκρίσεις, αλλά νομίζω ότι σε καμμία περίπτωση δεν προστατεύεται το περιβάλλον. Υπάρχουν τεράστιες ευθύνες.

Βέβαια, τα αρμόδια δικαστήρια είναι αυτά τα οποία καλούνται να πάρουν θέση στο συγκεκριμένο θέμα, γιατί δεν μπορούμε να δεχτούμε εμείς εκεί στα Γιάννενα άλλη υποβάθμιση στο περιβάλλον και ειδικότερα μέσα στο λεκανοπέδιο, το οποίο, όπως σας είπα, είναι κοντά σε πηγές, είναι κοντά σε οικισμούς, είναι δίπλα στο αεροδρόμιο και συνεπώς μία ανοιχτή διαδικασία επεξεργασίας λυματολάσπης, ειδικότερα στα Γιάννενα, με αυτές τις καιρικές συνθήκες, νομίζω ότι δεν μπορεί να λειτουργήσει. Ειδικά αυτό το διάστημα που πλημμύρισε το λεκανοπέδιο, αυτή η συγκεκριμένη δραστηριότητα δεν μπορεί να εγκατασταθεί στη συγκεκριμένη περιοχή.

Οφείλατε γρηγορότερα να πάρετε θέση και εσείς. Την πήρατε με καθυστέρηση, αφού, όπως σας είπα, έδωσαν όλες τις εγκρίσεις μέσα σε ενάμιση μήνα και από 28 Ιουλίου που έχει υποβληθεί η ένσταση από πλευράς του Δήμου Ζίτσας, έρχεστε να απαντήσετε σήμερα. Αυτό είναι καθυστέρηση, πράγμα το οποίο εγώ οφείλω να το επισημάνω και σε εσάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής): Άκουσα με πολλή προσοχή τις αιτίες για τις οποίες ο συνάδελφος κ. Κασσής υπέβαλε τη συγκεκριμένη ερώτηση.

Επιτρέψτε μου να σας ενημερώσω, κύριε συνάδελφε, με βάση τα στοιχεία των υπηρεσιών ότι η υποβολή της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων έγινε στις 31-12-2013. Η υποβολή συμπληρωματικών στοιχείων έγινε στις 20 Φεβρουαρίου 2014. Την 1η Απριλίου του 2014 διαβιβάστηκαν για διαβούλευση όλα τα στοιχεία. Τέλος, εκδόθηκε από τη Γενική Γραμματέα της Αποκεντρω-

μένης Διοίκησης Ηπείρου η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, στις 28 Ιουλίου 2014. Μεσολάβησε, δηλαδή, επαρκές χρονικό διάστημα με βάση την υφιστάμενη νομοθεσία.

Σε σχέση, όμως, με το συγκεκριμένο θέμα, ζητήσαμε την άποψη και του Σώματος Επιθεωρητών του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.

Θα καταθέσω, επίσης, για τα Πρακτικά προς γνώση των συναδέλφων την απάντηση του Σώματος Επιθεωρητών, που αναφέρει ότι αρμοδιότητα για τον έλεγχο της νομιμότητας των ενεργειών της Διοίκησης της Γενικής Γραμματείας της Αποκεντρωμένης Διοίκησης έχει η αρμόδια προϊσταμένη αρχή αυτής, το Σώμα Επιθεωρητών-Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης και ο Γενικός Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης, ο οποίος δύναται να διατάξει τη διενέργεια επιθεωρήσεων, ελέγχων και ερευνών από ιδιαίτερες υπηρεσίες ελέγχου.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής κ. Ιωάννης Μανιάτης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε κι εμείς, κύριε Υπουργέ.

Η τέταρτη με αριθμό 338/8-12-2014 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου της Βουλευτού Β' Θεσσαλονίκης των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Σταυρούλας Ξουλίδου προς τον Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την επίλυση των προβλημάτων των ειδικών σχολείων της χώρας, δεν θα συζητηθεί σε συνεννόηση του Υπουργού και της Βουλευτού και διαγράφεται.

Επίσης, η πέμπτη με αριθμό 342/8-12-2014 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Μεσσηνίας του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή κ. Δημητρίου Κουκούτση προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με τη συντριβή του μαχητικού αεροσκάφους βόρεια της Νήσου Γαύδου, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση της έκτης με αριθμό 348/8-12-2014 επίκαιρης ερώτησης πρώτου κύκλου του Βουλευτή Λάρισας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τους Υπουργούς Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, σχετικά με τις απολύσεις των εργαζομένων στην Ένωση -Αγροτικού Συνεταιρισμού Τρικάλων που αρνήθηκαν να υπογράψουν ατομικές συμβάσεις εργασίας.

Έχετε τον λόγο, κύριε συνάδελφε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Η διοίκηση της Ένωσης - Αγροτικού Συνεταιρισμού Τρικάλων, χρησιμοποιώντας τον εκβιασμό της απόλυσης απέναντι στους εργαζόμενους, επιχειρεί να τους αναγκάσει να υπογράψουν ατομικές συμβάσεις εργασίας, με νέες μειώσεις των αποδοχών τους, οι οποίες –σημειωτέον- θα αθροιστούν στη μείωση κατά 40% περίπου των μισθών τους, των εισοδημάτων τους, που ήδη έχουν υποστεί με τη μετενέργεια, την εκ περιτροπής εργασίας κ.λπ. που έχει εφαρμόσει η διοίκηση της ένωσης.

Έχει ήδη προχωρήσει σε απολύσεις τεσσάρων εργαζομένων που αρνήθηκαν να υπογράψουν ατομικές συμβάσεις και, βεβαίως, προχωράει σε απειλές για περαιτέρω απολύσεις εργαζομένων, αν δεν δεχθούν να υπογράψουν ατομικές συμβάσεις. Ο λόγος που επικαλείται η διοίκηση της ένωσης είναι τα μεγάλα οικονομικά προβλήματα, λόγω και των μακροχρόνιων ζημιών και του μεγάλου δανεισμού, αλλά ταυτόχρονα και η απαίτηση για μείωση του μισθολογικού κόστους προκειμένου να μπορεί η ένωση να δανείζεται από τις τράπεζες.

Το ερώτημα, λοιπόν, που μπαίνει και προς τους Υπουργούς, είναι αν προτίθενται να πάρουν μέτρα ώστε να ανακληθούν οι απολύσεις των εργαζομένων στην Ένωση - Αγροτικό Συνεταιρισμό Τρικάλων, αλλά και να μην εφαρμοστούν οι ατομικές συμβάσεις που υπογράφηκαν κάτω από την απειλή της απόλυσης των εργαζομένων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Θα απαντήσει ο Υφυπουργός κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου.

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

Κύριε συνάδελφε, ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Τρικάλων, μάλλον προήλθε από μετατροπή της Ένωσης Τρικάλων, γι' αυτό έχει και τον τίτλο «Ένωση- Αγροτικός Συνεταιρισμός Τρικάλων».

Όπως ενημερώθηκα από το Σώμα Επιθεώρησης Εργασίας, υπήρξε τηλεφωνική καταγγελία εργαζόμενου και μετά από αυτήν διενεργήθηκε έλεγχος στις 10 Νοεμβρίου. Ο Συνεταιρισμός απασχολεί ογδόντα πέντε άτομα και έγιναν όλοι οι έλεγχοι που αφορούν τα χρονικά όρια εργασίας, που αφορούν τα ζητήματα τήρησης της νομοθεσίας για τους εργαζόμενους. Πράγματι - όπως είπατε- το πρόγραμμα που εφαρμόζεται ήδη με την εκ περιτροπής εργασία έχει μετατραπεί σε πλήρη απασχόληση από τις 21 Οκτωβρίου του 2014.

Επίσης, ελέγχθηκαν τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με τις καταβολές των αποδοχών των εργαζομένων. Το ουσιαστικό, όμως, που θέτετε –και είναι πράγματι αυτό που πιστεύω ότι απασχολεί περισσότερο τους εργαζόμενους- είναι η μετατροπή των συμβάσεων και βεβαίως τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την εργασία ή την απόλυση.

Για τη μετατροπή των συμβάσεων, βεβαίως, χρειάζεται η συναίνεση του εργαζόμενου, προκειμένου να υπάρξει σύναψη ατομικής σύμβασης. Είναι, όμως, αλήθεια ότι οι γενικότερες αποφάσεις που φαίνεται να έχει λάβει ο συνεταιρισμός αφορούν τη μείωση του προσωπικού, απ' ό,τι αντιλαμβάνομαι από αυτά τα οποία λέτε και από αυτά που καταγγέλλουν οι εργαζόμενοι.

Για το θέμα, λοιπόν, των συμβάσεων, εάν δεν συναινέσουν οι εργαζόμενοι δεν μπορεί να μετατραπεί η σύμβαση σε ατομική με διαφορετικούς όρους από αυτούς που ισχύουν. Και σε κάθε περίπτωση στην ατομική σύμβαση μεταφέρονται τα δικαιώματα τα οποία υπήρχαν προηγουμένως.

Επιπλέον για το θέμα των απολύσεων και των όποιων αποφάσεων έχουν να κάνουν με το προσωπικό, εμείς μπορούμε αφ' ενός μεν να ελέγξουμε το θέμα της νομιμότητας των αποφάσεων και αφ' ετέρου, ακόμα και αν είναι στο πλαίσιο του νόμου οι αποφάσεις αυτές, να προβούμε σε συμφιλιωτική διαδικασία η οποία μπορεί να αποδώσει καρπούς. Αποδίδει σε πάρα πολλές περιπτώσεις –βεβαίως όχι σε όλες- και βρίσκεται μία κοινή λύση προκειμένου να μην υπάρξει απόλυση εργαζομένων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Τον λόγο έχει ο κ. Λαμπρούλης για να δευτερολογήσει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Αυτό που αναδεικνύεται, κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ και στη συγκεκριμένη περίπτωση του Αγροτικού Συνεταιρισμού Τρικάλων είναι αυτό που συμβαίνει στις περισσότερες ή στην πλειοψηφία, αν θέλετε, των ενώσεων ανά τη χώρα σε ό,τι αφορά το κομμάτι των εργαζομένων που εργάζονται στις ενώσεις αυτές. Καλούνται να πληρώσουν όχι μόνο για την οικονομική κρίση αλλά και για τα τεράστια χρέη της συγκεκριμένης, αν θέλετε, Ένωσης των Τρικάλων -αλλά και των άλλων ενώσεων, όπως αναφέρθηκε- που δημιουργήθηκαν από τις διοικήσεις, με αποτέλεσμα η συγκεκριμένη ένωση να βρίσκεται και σε κατάσταση πτώχευσης. Διότι έκανε προσφυγή στον πτωχευτικό νόμο, στο άρθρο 99 και απορρίφθηκε.

Έτσι, λοιπόν, η διοίκηση επέλεξε -τυχαία άραγε; και εδώ είναι ένα ζήτημα- την ημέρα της πανελλαδικής απεργίας στις 27 Νοέμβρη να προχωρήσει σε καταγγελία της σύμβασης εργασίας τεσσάρων εργαζομένων για αρχή. Τον έναν τον απέλυσε με αποζημίωση, τους άλλους τρεις με προμήνυση, τους έχει τέλος πάντων υπό απόλυση.

Από τους δέκα που γίνεται λόγος –όπως είπατε, είναι ογδόντα τέσσερις περίπου τον αριθμό κ.λπ.- ένα μέρος αυτών ήδη έχει υπογράψει ατομική σύμβαση. Αυτή είναι η αλήθεια. Και εδώ είναι ένα ζήτημα για το πώς οι εργαζόμενοι το αντιμετωπίζουν αυτό. Υπάρχει, όμως, αυτό κι το ζήτημα που βάζουμε εμείς κι αφορά τους υπόλοιπους, αυτούς δηλαδή που απέμειναν, που δεν δέχθηκαν την ατομική σύμβαση. Και, βεβαίως, η διοίκηση το επόμενο διάστημα θα προχωρήσει και σε νέες καταγγελίες των συμβάσεων των υπόλοιπων εργαζομένων, πέραν αυτών των τεσσάρων που είπαμε.

Μάλιστα η διοίκηση αξιοποιώντας τη δυνατότητα που της δίνει και ο νόμος –το νόμο αξιοποιεί η διοίκηση!- μαζί με την καταγγελία της σύμβασης επέδωσε και προειδοποίηση, τη λεγόμενη προμήνυση, γνωστοποιώντας στους εργαζόμενους ότι η ημερομηνία

της απόλυσής τους θα είναι η 28η Μάρτη του 2015. Έτσι, μέσω αυτής της μεθόδευσης, οι αποζημιώσεις που θα δοθούν θα είναι πολύ μικρότερες από εκείνες, βεβαίως, που θα έπαιρναν εάν απολύονταν.

Οι συγκεκριμένοι εργαζόμενοι απολύονται επειδή δεν δέχθηκαν –το επαναλαμβάνω- να υπογράψουν ατομική σύμβαση εργασίας, η οποία προβλέπει μειώσεις σε μισθούς και βέβαια μετά και τις μειώσεις και την εκ περιτροπής εργασία –όπως αναφέρθηκε προηγουμένως- αλλά και τα άλλα αντεργατικά μέτρα που ελήφθησαν σε βάρος τους το προηγούμενο διάστημα, όπως η μετενέργεια κ.λπ..

Είναι μια απόφαση, την οποία η Διοίκηση της Ένωσης επιχείρησε να επιβάλει στους εργαζόμενους με αυταρχισμό και εκβιαστικό τρόπο στη λογική του αποφασίζομεν και διατάσσομεν. Εξάλλου αυτό είναι καταγγελία των εργαζομένων. Μάλιστα την ίδια ώρα που απολύει ή που μπαίνει στη διαδικασία απολύσεων –αν θέλετε- προσλαμβάνει εργαζόμενους με 600 ευρώ και 680 ευρώ μισθό.

Η κατάσταση διάλυσης στην οποία οδηγείται, βεβαίως, η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών στα Τρίκαλα έχει σοβαρές επιπτώσεις όχι μόνο για τους εργαζόμενους στα γραφεία, στις παραγωγικές και εμπορικές μονάδες, αλλά και για τους αγρότες, βεβαίως, της περιοχής μας.

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

Μισό λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Ενδεικτικά, να αναφέρουμε ότι από τους εννέα χιλιάδες συνεταιρισμένους αγρότες στην ένωση παραμένουν οι τετρακόσιοι και ο αριθμός συνεχώς φθίνει, με αποτέλεσμα η ένωση να περάσει στα χέρια λίγων.

Οι εργαζόμενοι έχουν κάθε δικαίωμα να αντιδρούν και να μην δέχονται όχι μόνο τις απολύσεις αλλά και νέες μειώσεις μισθών, νέες θυσίες για τις οποίες οι ίδιοι δεν οφείλουν τίποτα αλλά και δεν έχουν καμμία ευθύνη διότι για την οικονομική κατάσταση που έχει περιέλθει η ένωση και για τις μακροχρόνιες ζημιές, τον μεγάλο δανεισμό, δεν έχουν οι εργαζόμενοι ευθύνη αφού όλα τα προηγούμενα χρόνια προσέφεραν με τη δουλειά τους.

Εδώ υπάρχουν ευθύνες και εμείς λέμε ξεκάθαρα ότι, πρώτον, έχει να κάνει με το ζήτημα της αντιαγροτικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κυβερνήσεων, που εφαρμόζεται τόσα χρόνια και ξεδιπλώνεται, με στόχο το ξεκλήρισμα των μικρομεσαίων αγροτών και με στόχο η γη και η αγροτική παραγωγή κατ' επέκταση να περάσει στα χέρια λίγων μεγαλοαγροτών και επιχειρηματιών.

Δεύτερον, είναι μεγάλη η ευθύνη και της Διοίκησης της Ένωσης, η οποία όχι μόνο εφάρμοσε χωρίς καμμία αντίρρηση αυτή τη διαλυτική πολιτική για τους συνεταιρισμούς, αλλά και με συγκεκριμένες μεθοδεύσεις και ενέργειες οδήγησε την ένωση στη χρεοκοπία.

Απέναντι σε αυτές τις αρνητικές εξελίξεις –και κλείνω, κυρία Πρόεδρε- τόσο για τους εργαζόμενους στην ένωση αλλά και για τους αγρότες της περιοχής του Νομού Τρικάλων και προκειμένου να υπερασπιστούν τα συμφέροντά τους είναι αναγκαία –εμείς αυτό λέμε και απ' αυτό το Βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση τους καλούμε- η δημιουργία της συμμαχίας της μικρομεσαίας αγροτιάς και με την εργατική τάξη και τα άλλα λαϊκά στρώματα, του χωριού και της πόλης.

Χρειάζεται να δυναμώσει ο αγώνας για την ανατροπή της αντιαγροτικής και αντεργατικής πολιτικής και των ελληνικών κυβερνήσεων και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τη δημιουργία αντίστοιχα προϋποθέσεων σε κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο, ώστε να υπάρξει μια άλλη φιλολαϊκή, διαφορετική αγροτική ανάπτυξη προς όφελος των μικρομεσαίων αγροτών αλλά και των εργαζομένων και προς όφελος του λαού μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Κεγκέρογλου, έχετε τον λόγο για να δευτερολογήσετε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Θα συμφωνήσω, κύριε συνάδελφε, ότι θα πρέπει η συνεργασία των αγροτών και των εργαζομένων να είναι η πλατφόρμα πάνω στην οποία θα λυθεί μια σειρά από προβλήματα και κυρίως, η ενίσχυση του αγροτικού παραγωγικού τομέα που θα προσφέρει ταυτόχρονα απασχόληση. Αυτό πρέπει να είναι η κύρια πλατφόρμα.

Από εκεί και πέρα, δεν μπορώ να σας πω εγώ αν η απόφαση της συγκεκριμένης σημερινής διοίκησης –αν ήξερα το ιστορικό θα μπορούσα να το πω και να το συζητήσουμε- οφείλεται σε μια οικονομική κατάσταση ή εάν ήταν άλλες οι διοικήσεις ή ποιος ήταν Πρόεδρος του Συνεταιρισμού και της Ένωσης Τρικάλων ή οποιασδήποτε άλλης ένωσης αυτά τα διαστήματα. Δεν μπορώ να μπω σε αυτήν τη συζήτηση.

Όμως, θα πρέπει να δούμε συγκεκριμένα για το θέμα που δημιουργείται, τον έλεγχο για την εφαρμογή του νόμου, που έχει σαφώς συγκεκριμένη κατεύθυνση προστασίας της εργασίας και των εργαζομένων. Για το θέμα των απολύσεων των τεσσάρων ατόμων, που αναφέρατε, είναι στο πλαίσιο που επιτρέπει ο νόμος που ισχύει για τις ομαδικές απολύσεις. Όμως, το ζήτημα δεν είναι γραφειοκρατικό ούτε καν νομοτυπίας των απολύσεων. Το ζητούμενο είναι εάν θα μπορέσει να υπάρξει μια συνεργασία της διοίκησης με τους εργαζόμενους, ούτως ώστε μέσα από ένα πλάνο βιωσιμότητας να συνεχίσουν να απασχολούνται όλοι και να δημιουργηθούν και νέες θέσεις εργασίας. Αυτό, κατά την άποψή μου, είναι το ζητούμενο.

Το άρθρο 99, στο οποίο αναφερθήκατε, δεν είναι διαδικασία πτώχευσης. Είναι διαδικασία προστασίας της επιχείρησης, εφόσον το δικαστήριο εγκρίνει το σχέδιο βιωσιμότητας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ: Είπα για προσφυγή.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Αυτό σημαίνει προστασία από τους πιστωτές για δύο χρόνια, ώστε να μην έχουν απαιτήσεις οι τράπεζες ή οποιοιδήποτε άλλοι. Αυτό είναι το άρθρο 99. Δεν είναι για την πτώχευση. Άλλα είναι τα άρθρα που αφορούν την πτώχευση.

Εφόσον εγκριθεί και ενταχθεί σε ένα τέτοιο πλαίσιο, τότε πιστεύω ότι γίνεται μία προσπάθεια για τη βιωσιμότητα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ: Δεν γίνεται!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Πέρα όμως από αυτό, και στην περίπτωση που δεν εγκριθεί, όπως αναφέρατε, μπορεί να γίνει αυτή η προσπάθεια.

Εμείς είμαστε διατεθειμένοι και υποχρεωμένοι -αν θέλετε- να συζητήσουμε με τη διοίκηση και με τους εργαζόμενους και μάλιστα σε κοινή συνάντηση όπου θα φωνάξουμε και εκπροσώπους του Υπουργείου Ανάπτυξης και Αγροτικής Ανάπτυξης, προκειμένου να δούμε πώς μπορούμε να βοηθήσουμε προς τη συγκεκριμένη κατεύθυνση την οποία και εσείς αναφέρατε.

Υπάρχουν διατάξεις για την προστασία των εργαζομένων, για τις οποίες έχει ενημερωθεί ήδη η διοίκηση, που αφορούν και εργαζόμενους που έχουν προσληφθεί με τον ν.1648 και το ν.2643, καθώς και συνδικαλιστές αλλά και άλλες διατάξεις που προστατεύουν εργαζόμενους.

Από εκεί και πέρα, εφόσον υπάρξει συγκεκριμένο αίτημα από την πλευρά των εργαζομένων ή και της διοίκησης, εμείς μπορούμε να κάνουμε παρέμβαση. Γιατί νομίζω ότι για τους ανθρώπους της τοπικής κοινωνίας είναι κοινά τα προβλήματα. Μπορούμε να βρούμε λύση.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η έβδομη με αριθμό 337/8-12-2014 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Σερρών των Ανεξαρτήτων Δημοκρατικών Βουλευτών κ. Μάρκου Μπόλαρη προς τον Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, σχετικά με το δράμα των Σύρων προσφύγων στην πλατεία Συντάγματος και την ωμή αλήθεια για το Δουβλίνο ΙΙ, δεν συζητείται λόγω αναρμοδιότητας και διαγράφεται.

Η πρώτη με αριθμό 346/8-12-2014 επίκαιρη ερώτηση δευτέρου κύκλου του Βουλευτή Δράμας της Νέας Δημοκρατίας κ. Δημήτριου Κυριαζίδη προς τον Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, σχετικά με τη νομοθετική επιλογή περί ένταξης των φορέων κοινωνικής μέριμνας της Δράμας σε ένα ενιαίο ΝΠΔΔ υπό την επωνυμία «Κέντρο Κοινωνικής Πρόνοιας Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης» και η δεύτερη με αριθμό 344/8-12-2014 επίκαιρη ερώτηση δευτέρου κύκλου του Βουλευτή Δράμας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστε-

ράς κ. Χρήστου Καραγιαννίδη προς τον Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, σχετικά με την επαναφορά του Θεραπευτηρίου Χρόνιων Παθήσεων Δράμας σε καθεστώς οικονομικής και διοικητικής αυτοτέλειας, επειδή αναφέρονται στο ίδιο θέμα, θα συζητηθούν ταυτόχρονα, χωρίς να επηρεάζονται προφανώς τα δικαιώματα των ομιλητών ως προς τον χρόνο ομιλίας τους, κατ' εφαρμογήν της διάταξης της παραγράφου 4 του άρθρου 131 του Κανονισμού της Βουλής.

Στις επίκαιρες ερωτήσεις θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εργασίας κ. Κεγκέρογλου.

Τον λόγο έχει ο κ. Κυριαζίδης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, με το ν.4109/2013 συγχωνεύθηκαν το Θεραπευτήριο Χρονίων Παθήσεων Δράμας και το Κέντρο Προστασίας Παιδιού Δράμας με άλλες Μονάδες Κοινωνικής Φροντίδας της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης σε ένα ενιαίο νομικό πρόσωπο.

Αν και τα ιδρύματα της Δράμας αποτελούσαν καταδήλως τις μεγαλύτερες δομές από πλευράς τροφίμων, φιλοξενουμένων, προσωπικού, εγκαταστάσεων, υλικοτεχνικής υποδομής, πόρων, ακίνητης περιουσίας, δυναμικότητας και δυνατότητας περαιτέρω ανάπτυξης, επελέγη εσφαλμένως η ένταξη αυτών στο νέο νομικό πρόσωπο με έδρα την Καβάλα, όπου βρίσκεται ο μικρότερος από όλες τις απόψεις φορέας -ελλιπείς εγκαταστάσεις, γραφεία που απαιτούν κοστοβόρες ανακαινίσεις, καθημερινή μετακίνηση προσωπικού από Κομοτηνή και από Δράμα με όλους τους κινδύνους αλλά και με οικονομικές συνέπειες.

Ένεκα της καταδήλως αυτής λανθασμένης επιλογής, είχα καταθέσει επίσημα τις αντιρρήσεις μου και τον έντονο προβληματισμό μου στη Βουλή των Ελλήνων, όπου ο τότε Υπουργός Διοικητικής Μεταρρύθμισης, αντιλαμβανόμενος το πρόβλημα, επιφυλάχθηκε για μία νέα νομοθετική πρωτοβουλία.

Προϊόντος δε του χρόνου, η επιλογή αυτή έχει κριθεί στην πράξη όλως αναποτελεσματική, και τούτο, διότι πέραν του γεγονότος ότι ο μεγαλύτερος αριθμός τροφίμων του ενιαίου φορέα βρίσκεται στη Δράμα -εκατόν εξήντα από τους διακόσιους εβδομήντα- υφίσταται εν τοις πράγμασι μεγάλη διασπορά των παραρτημάτων σε όλη την περιφέρεια, με αδυναμία εποπτείας και ελέγχου.

Ακόμη, η μη διαφαινόμενη αποκατάσταση της διοικητικής ομαλοποίησης του ενιαίου φορέα λόγω του συνεχώς μειούμενου προσωπικού θα επιβαρυνθεί ακόμη περισσότερο με την ένταξη νέων ιδρυμάτων, ως πληροφορούμαστε, με αποτέλεσμα να υπάρχει αδυναμία της διοίκησης να ανταποκριθεί, διότι ήδη υπάρχει έλλειμά της.

Πέρα δε τούτων, εκτός από τα τεράστια προβλήματα που προκύπτουν από την έλλειψη σαφούς καθορισμού καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των μελών του Δ.Σ., τα οποία εξ αντικειμένου δεν μπορούν να ασκήσουν αποτελεσματική εποπτεία, τα παραρτήματα αυτά έχουν παραμείνει στην τύχη τους, με αποτέλεσμα να υπάρχουν δυσλειτουργίες και τεράστια ζητήματα, όπως υπεξαιρέσεις μεγάλου βαθμού.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η κοινωνία να αναρωτιέται τι ακριβώς συμβαίνει από πλευράς ελέγχου, εποπτείας. Και τούτο δηλώνει μία ανεπάρκεια από πλευράς της διοίκησης και ειδικά της Προέδρου, η οποία δυστυχώς δεν έχει κατανείμει αρμοδιότητες μέχρι σήμερα.

Εν όψει αυτών, κύριε Υπουργέ, ερωτάσθε: Με ποιο χρονοδιάγραμμα και με ποιον τρόπο θα αποκατασταθεί η ομαλή διοικητική λειτουργία των παραρτημάτων; Πότε επιτέλους θα αποκατασταθεί η νομοθετική αδικία που έχει συντελεστεί σε βάρος της Δράμας και των ιστορικών της ιδρυμάτων;

Δεύτερον, θα αναληφθεί πρωτοβουλία, έτσι ώστε να υπάρχει μία νομοθετική πρωτοβουλία από πλευράς σας για την αποκατάσταση του δικαίου, όπως δημόσια είχε δεσμευθεί ο αρμόδιος Υπουργός;

Σας καταθέτω τα σχετικά Πρακτικά, τα οποία είχε ο ίδιος καταθέσει με αναφορά του στην Ολομέλεια.

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

Θα δοθούν επιτέλους αρμοδιότητες στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου; Θα προβεί το Υπουργείο σας σε αντικατάσταση της νυν Προέδρου του ενιαίου φορέα προς μερική αποκατάσταση της διοικητικής ομαλότητας;

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια- Τσαρουχά): Ευχαριστώ, κύριε Κυριαζίδη.

Τον λόγο έχει ο κ. Καραγιαννίδης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Είναι πρωτότυπη αυτή η διαδικασία. Δεν την έχω ξανακάνει.

Κύριε Υπουργέ, για το συγκεκριμένο ίδρυμα προσωπικά, αλλά και ως ΣΥΡΙΖΑ έχουμε απευθύνει οκτώ γραπτές ερωτήσεις, εκ των οποίων απαντήθηκαν μόνο οι δύο. Η μία απάντηση ήταν ότι ήταν αναρμόδιο το συγκεκριμένο Υπουργείο. Η δεύτερη απάντηση δόθηκε για να μας πει ότι δίνει τρεις μήνες παράταση στο διοικητικό συμβούλιο το ιδρύματος.

Δεν είναι το βάρος δικό σας περισσότερο, όσο είναι του προηγούμενου Υφυπουργού. Στις δύο, όμως, ερωτήσεις του Σεπτεμβρίου δεν δώσατε απάντηση. Θα παρακαλούσα να υπάρχει μια απάντηση, γιατί είναι σημαντικά τα ερωτήματα που θέτουμε εκεί.

Με τον ν. 4025/2011 της προηγούμενης κυβέρνησης επιχειρήθηκαν συγχωνεύεις και καταργήσεις οργανισμών και ιδρυμάτων. Είχαμε διατυπώσει τότε ότι αυτό γίνεται μόνο με οικονομικά κριτήρια και θα επέλθουν τρομακτικές δυσκολίες στο να μπορέσουν να λειτουργήσουν οι νέοι οργανισμοί συγχωνευμένοι. Είχαμε πει τότε ότι συγχωνεύονται ιδρύματα και δομές που έχουν διαφορετικά ενδιαφέροντα και διαφορετικές στοχεύσεις με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί πρόβλημα με το πώς θα μπορέσουν να συνδυαστούν αυτά τα πράγματα.

Αποτέλεσμα αυτών των συγχωνεύσεων είναι το Θεραπευτήριο Χρόνιων Παθήσεων στη Δράμα, το οποίο από τη συγχώνευσή του και μετά έχει δυσλειτουργίες. Όπως είπε και ο συνάδελφος κ. Κυριαζίδης, υπάρχουν υπεξαιρέσεις. Είχαμε μία συνάντηση με την πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου, όπου αντιμετωπιστήκαμε σκαιότατα ως Βουλευτές του Νομού Δράμας. Δεν ήταν αυτή αντιμετώπιση που πρέπει να έχει ένας πρόεδρος ενός τέτοιου Ιδρύματος. Έχουμε πει ότι είναι αδύνατον να λειτουργήσει με τηλεδιοίκηση το θεραπευτήριο χρόνιων παθήσεων και το κέντρο παιδικής μέριμνας που υπάρχει στη Δράμα. Έχουν τονίσει επανειλημμένα και η τοπική κοινωνία αλλά και το δημοτικό συμβούλιο και οι εργαζόμενοι ότι υπάρχουν δυσλειτουργίες σε αυτήν την ιστορία. Παρ' όλα αυτά, λύση δεν βρίσκεται.

Θα πω κι εγώ εκ μέρους μου ότι ζητώ την αντικατάσταση της προέδρου, γιατί δεν μπορεί να λειτουργήσει πλέον αυτή η ιστορία με τη συγκεκριμένη πρόεδρο. Πρόταση δική μου είναι να αυτονομηθεί το θεραπευτήριο χρόνιων παθήσεων μαζί με το κέντρο παιδικής μέριμνας, όπως έγινε με μία μεταμεσονύκτια τροπολογία –εξ ου και η ερώτηση η δική μου- για το θεραπευτήριο της Ευρυτανίας, στο οποίο δεν υπάρχει καμμία απολύτως αιτιολόγηση. Έχω μία στο μυαλό μου, αλλά δεν χρειάζεται να την πω. Θα ήθελα να μας αιτιολογήσετε πώς είναι δυνατόν το θεραπευτήριο της Ευρυτανίας να παίρνει την αυτοτέλεια και με όλα αυτά τα επιχειρήματα που ειπώθηκαν και από τους δύο Βουλευτές του Νομού Δράμας να μη γίνεται αυτό;

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω ότι έχει την οικονομική αυτοτέλεια το θεραπευτήριο χρόνιων παθήσεων για να λειτουργήσει μόνο του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια- Τσαρουχά): Στις επίκαιρες ερώτησεις θα απαντήσει ο Υφυπουργός κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

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

Υπάρχουν όχι απλώς κοινά σημεία, αλλά κοινά θέματα, τα οποία θέτουν οι δύο συνάδελφοι με τις ερωτήσεις που κατέθεσαν.

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να ξεκαθαρίσω ότι δεν γνωρίζω τις γραπτές ερωτήσεις που έχετε καταθέσει, για τον λόγο ότι δεν είμαι αρμόδιος για την απάντηση στον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Ο λόγος είναι απλός.

Όμως, ό,τι περιεχόμενο και να έχουν -δεν το λέω τυπικά, το λέω επί της ουσίας- πιστεύω ότι θα έχουν τα θέματα τα οποία

θέσατε σήμερα εδώ και που θέτετε και με την επίκαιρη ερώτηση.

Να πούμε, λοιπόν, ότι η ανάγκη για τη συγκρότηση περιφερειακών διοικήσεων στις μονάδες κοινωνικής φροντίδας, στα θεραπευτήρια χρονίων παθήσεων, στα κέντρα προστασίας παιδιού, στα κέντρα αποκατάστασης παιδιών με αναπηρία ήταν επιβεβλημένη. Δεν μπορεί και δεν θα μπορούσε να είχε σταθεί το δημόσιο σύστημα, τα δημόσια ιδρύματα, αν δεν είχαν δημιουργηθεί οι περιφερειακές διοικήσεις. Τα προβλήματα θα ήταν πολύ περισσότερα. Ούτε οι εξήντα οκτώ διοικητές, ούτε οι εκατόν είκοσι, ούτε οι τριάντα οκτώ θα μπορούσαν να καλύψουν τις αυξημένες ανάγκες που υπάρχουν και λόγω της κρίσης.

Να πούμε, λοιπόν, ότι ένα θέμα είναι ότι υπήρχε ανάγκη και καλά έκανε η πολιτεία και αποφάσισε την περιφερειακή συγκρότηση. Από κει και πέρα βεβαίως μπαίνουνε πολλά θέματα σε σχέση με την εφαρμογή της και την εύρυθμη λειτουργία και πώς αυτή κατοχυρώνεται. Να πω, λοιπόν, ότι επί ένα μεγάλο διάστημα δεν υπήρξε εφαρμογή του νόμου, αλλά παρατάσεις για τη συγκρότηση των διοικήσεων. Θα πω ότι έληγε μία παράταση την ημέρα που εγώ ανέλαβα και ζήτησα να υπάρξει ένα περιθώριο, ούτως ώστε να προλάβει να γίνει η συγκρότηση των περιφερειακών διοικήσεων, η οποία έγινε.

Στη συνέχεια, βεβαίως, υπήρξαν πολλά θέματα τα οποία έπρεπε να έρθουν προς ρύθμιση στη Βουλή και ήρθαν, γιατί ο νόμος δεν προέβλεπε πολλά πράγματα για το πώς θα γίνει αυτή η περιφερειακή συγκρότηση. Αυτό να το πούμε και να το έχουμε όλοι μας υπ' όψιν για το ζήτημα της καλής νομοθέτησης, η οποία πρέπει να υπάρχει.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Πότε έγινε η τελευταία ρύθμιση, κύριε Υπουργέ;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Έρχομαι, λοιπόν, στον Οκτώβριο του 2013 που γίνεται ορισμός των νέων περιφερειακών διοικήσεων, οι οποίες προβλέπονταν από τον νόμο. Μάλιστα πολλοί εδώ στην Αίθουσα το παρουσίασαν και ως μία μεγάλη τομή να υπάρχει άμισθος πρόεδρος για ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα.

Όταν οι εξήντα οκτώ γίνονται δώδεκα, γιατί δεν έχει συγκροτηθεί κέντρο για την Πελοπόννησο, δεν μπορείς να λες ότι «θέλω να βρω και άμισθους προέδρους». Αυτό το κάνω και σαν αυτοκριτική, γιατί όταν ψηφιζόταν το νομοσχέδιο κι εγώ Βουλευτής ήμουν και δεν τίθεται ζήτημα εθελοντισμού στα δημόσια ιδρύματα. Θέλω να το ξεκαθαρίσω. Υπήρξε, λοιπόν, πρόταση από μένα κατ' επανάληψη με συγκεκριμένες διατάξεις να υπάρχει αποζημίωση για τους ανθρώπους που ασχολούνται, και για τον Πρόεδρο και για τους Αντιπροέδρους.

Βεβαίως, το θεσμικό ζήτημα είναι η έλλειψη οργανισμών. Οι οργανισμοί έχουν ολοκληρωθεί. Προβλέπουν μία διοικητική δομή που θα λύνει το θέμα και που αφ' ενός μεν θα συνδυάζει την ανάγκη για περιφερειακή συγκρότηση και αποκεντρωμένη λειτουργία. Να υπάρχει γενικός διευθυντής και διευθυντές ανά παράρτημα.

Στη Δράμα δεν έχουμε ένα παράρτημα, έχουμε δύο διαφορετικού περιεχομένου. Είναι αυτό το οποίο ονομάζεται χρονίων παθήσεων, η μονάδα, δηλαδή, για τους ηλικιωμένους...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Να γίνουν ένα αυτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Είναι με διαφορετικό θεματικό αντικείμενο και πρέπει να υπάρχουν διαφορετικά. Εάν η οικονομική διαχείριση είναι κοινή, είναι άλλο θέμα. Αλλά δεν μπορούν να γίνουν ένα τα δύο ιδρύματα. Το ένα είναι προστασίας παιδιού, το άλλο είναι χρονίων παθήσεων.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Μα, είναι!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Πώς έγιναν όλα τα άλλα που είναι τελείως διαφορετικά;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Δεν είναι πουθενά ενιαίο το ίδρυμα των χρονίων παθήσεων με αυτό για τα παιδιά. Είναι διαφορετικό θεματικό αντικείμενο. Διαφορετικοί επιστήμονες χρειάζονται για τα παιδιά.

Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Μα, σε όλη την περιφέρεια ανόμοια δεν είναι; Πώς συνδέθηκαν;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Σας παρακαλώ! Τώρα θέλετε να καταργήσετε και την επιστήμη; Δεν γίνεται!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Κυριαζίδη, σας παρακαλώ! Θα έχετε τον λόγο να δευτερολογήσετε. Θα τα πείτε τότε αυτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Λειτουργούν ως χωριστά παραρτήματα και χωριστά πρέπει να λειτουργούν ως προς τη δουλειά που κάνουν.

Η ενιαία οικονομική διαχείριση είναι ένα άλλο θέμα, το οποίο μπορεί να φέρει οικονομία κλίμακος, γιατί πρέπει να κάνουν ενιαίες προμήθειες κ.λπ.. Σε αυτό συμφωνούμε, αλλά δεν είναι ο ίδιος επιστήμονας που ασχολείται με παιδιά και με τον γέροντα. Το καταλάβαμε αυτό; Άρα, λοιπόν, συμφωνούμε.

Να δούμε πώς αντιμετωπίζουμε τις δυσκολίες. Οι δυσκολίες λύνονται μέσα από τον νέο οργανισμό, που ελπίζω ότι το επόμενο διάστημα θα πάει για υπογραφή -είναι προεδρικό διάταγμα- και, βεβαίως, με έναν σχεδιασμό από τη διοίκηση που θα ενισχύει την αποκεντρωμένη λειτουργία αυτών των μονάδων.

Πρέπει να πω, όμως, ότι, σύμφωνα με απόφαση που υπήρξε στις 25 Ιανουαρίου 2013, η διοίκηση ανέθεσε την επιμέλεια και την ευθύνη των συγκεκριμένων παραρτημάτων σε αντιπρόεδρό της. Υπάρχει απόφαση, την οποία ζήτησα και μου κοινοποιήθηκε, και ο αντιπρόεδρος, όπως προβλέπει και η ρύθμιση η οποία έγινε, έχει την επιμέλεια και την ευθύνη για τα δύο παρατήματα.

Από εκεί και πέρα, όμως, αυτό δεν απαλλάσσει την ευθύνη συνολικά της διοίκησης για καμμία λειτουργία. Γι' αυτό και για τα προβλήματα, τα οποία δημιουργήθηκαν με συγκεκριμένους εργαζόμενους, που υπέπεσαν σε διαχειριστικές ατασθαλίες, έχουν ολοκληρωθεί όλες οι διαδικασίες που προβλέπονταν από την πλευρά της διοίκησης -εννοώ του Υπουργείου- και προχωρούν οι πειθαρχικές διώξεις. Και οι δύο έχουν τεθεί σε αργία. Ο μεν πρώτος επέστρεψε το ποσό των 41.000, το οποίο ήταν το αντικείμενο της υπεξαίρεσης, ενώ η δεύτερη δεν το έχει επιστρέψει και έχουν ληφθεί όλα τα μέτρα, που έχουν να κάνουν με τη συντηρητική κατάσχεση της περιουσίας κ.λπ., ούτως ώστε το δημόσιο και το ίδρυμα να μην απωλέσει τα δικαιώματά του.

Ολοκληρώνεται, όμως, και η διαδικασία ελέγχου σε σχέση με τη διαχείριση των συντάξεων των περιθαλπόμενων, προκειμένου να υπάρξει διαφάνεια.

Με το ενιαίο λογιστικό και οικονομικό σύστημα, που η διοίκηση θα εφαρμόσει και έχει αρχίσει να εφαρμόζει σε πολλά από τα ιδρύματα της χώρας, υπάρχει διαφάνεια και έλεγχος στη διαχείριση των προγραμμάτων.

Η προτέρα κατάσταση, που επέτρεπε σε κάθε ίδρυμα να έχει τη δικιά του διαχείριση, τον δικό του τρόπο λειτουργίας και, άρα, τη σχετική αδιαφάνεια, δεν μπορεί να λειτουργήσει σήμερα. Χρειάζεται, λοιπόν, να ολοκληρωθεί αυτή η προσπάθεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Υπουργέ, κρατήστε χρόνο και για τη δευτερολογία σας.

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

Για το προσωπικό θέλω να πω ότι έχουμε δώσει είκοσι μία θέσεις επικουρικού προσωπικού, οι οποίες έχουν καλυφθεί και υπάρχει δυνατότητα και για επιπλέον προσωπικό, εφόσον υπάρχουν ανάγκες.

Η απόσχιση του παραρτήματος, που αναφέρατε, δεν έχει ολοκληρωθεί για την Ευρυτανία. Έχει ψηφιστεί μεν μία διάταξη για τους λόγους ότι αυτό είναι κληροδότημα και δεν ήταν δημόσιο ίδρυμα εξαρχής, όπως ήταν της Δράμας, αλλά δεν έχει ολοκληρωθεί και δεν είναι σίγουρο ότι θα γίνει, γιατί υπάρχουν νομικά ζητήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώσατε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτη-

ρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα οκτώ μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί από το 2ο Γυμνάσιο του Γέρακα.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε Κυριαζίδη, έχετε τον λόγο για να δευτερολογήσετε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, το ζήτημα είναι μεγάλο και, βεβαίως, ήδη υπάρχει μία σύγχυση

Κύριε Υπουργέ, δεν δόθηκαν αρμοδιότητες και δεν υπάρχει απόφαση σε ό,τι αφορά την κατανομή αρμοδιοτήτων στους αντιπροέδρους ή στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, όπως συνέβη σε άλλες περιφέρειες. Βεβαίως, δεν βρισκόμαστε εδώ με τον συνάδελφο, προκειμένου να προκαλέσουμε ζήτημα. Υπάρχουν σοβαρά παράπονα, καταγγελίες από τον Σύλλογο Γονέων και Κηδεμόνων, από την κοινωνία που βοά ότι πολλοί εκ των εργαζομένων έφτιαξαν παραρτήματα έξω και λειτουργούν.

Δεν υπάρχει καμμιά εποπτεία, κυρία Πρόεδρε. Αυτό που συμβαίνει είναι τρομερό και δεν θέλουμε να αντιληφθούμε ότι είναι αδύνατη και αδύναμη μία λειτουργία εξ αποστάσεως. Συνεχίζουν και το επαναλαμβάνουμε. Δύο ιδρύματα που λειτουργούν εδώ και έναν αιώνα άψογα, που προσέφεραν στην τοπική κοινωνία, τα έχουμε διαλύσει και είναι δική μας ευθύνη. Τα υπόλοιπα είναι πολύ δεύτερα.

Σε ό,τι αφορά τη συγκεκριμένη πρόεδρο ως «δημόσιο» λειτουργό που έχει διοριστεί, καταθέσαμε με τον συνάδελφο -βεβαίως σε μένα έχει αποταθεί- μία συγκεκριμένη επίκαιρη ερώτηση. Δεχθήκαμε πλήθος απειλών και στον ηλεκτρονικό και στον έντυπο Τύπο για αγωγές, μηνύσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Τα καταθέσατε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Βεβαίως, θα τα καταθέσω.

Έχουμε χάσει τον έλεγχο από πλευράς δημοσιευμάτων. Αν είναι δυνατόν ένας δημόσιος λειτουργός να απειλεί δημόσια τον Βουλευτή με αγωγές, με μηνύσεις, διότι κατέθεσε μία επίκαιρη ερώτηση!

Και αυτά είναι από τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου. Δεν κρατείται τίποτα από πλευράς λειτουργίας σε ό,τι αφορά τις ημερήσιες διατάξεις, τα πρακτικά, τη λειτουργία εξ αποστάσεως, όπως και οι ίδιοι ομολογούν. Επίσης, δεν ξέρουμε τι γίνεται με τα έσοδα και έξοδα, καθώς δεν υπάρχει κανένας έλεγχος. Γι' αυτόν τον λόγο υπάρχουν και οι υπεξαιρέσεις.

Αναφέρθηκε επίσης για πειθαρχικό και λοιπό έλεγχο. Εμείς δεν έχουμε δει εδώ και έναν χρόνο τι ακριβώς συμβαίνει. Βεβαίως, δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτή η εξ αποστάσεως λειτουργία. Μολονότι δε ανέφερε και ο κύριος Υπουργός ότι δόθηκαν αρμοδιότητες, δεν έχουν δοθεί στη μόνη δομή. Αυτά είναι τα τεράστια προβλήματα που δυστυχώς αντιμετωπίζουν τα δύο ιδρύματα και παραμένουμε απλά σε αναφορές.

Κύριε Υπουργέ, αναφερθήκατε σε μια απόφαση αρμοδιοτήτων. Οι αρμοδιότητες έχουν δοθεί στους διευθυντές των δομών αυτών, όχι στα καθ' ύλη αρμόδια μέλη του διοικητικού συμβουλίου, εάν αναφέρεστε σε αυτήν την απόφαση, η οποία εμφανίστηκε ύστερα από έναν χρόνο και μετά από έλεγχο που ασκήθηκε από πλευράς των δύο Βουλευτών.

Θα παρακαλούσα να διασφαλίσετε την εύρυθμη λειτουργία των δομών αυτών και την άμεση αντικατάσταση της συγκεκριμένης προέδρου, που έχει διοριστεί, διότι δεν μπορούμε να αποδεχθούμε μια τέτοια συμπεριφορά, η οποία διαπομπεύει –θα έλεγα- την κοινοβουλευτική μας παρουσία.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Καραγιαννίδη, έχετε τον λόγο για να δευτερολογήσετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Θα ήθελα να κάνω τρία εισαγωγικά σχόλια: Κατ' αρχάς, ομολογήσατε δημοσίως ότι η νομοθέτηση εκείνη τη στιγμή ήταν αποτυχημένη και χρειάστηκε πλήθος ρυθμίσεων, για ιδρύματα όμως που δεν σταμάτησαν να λειτουργούν, όταν νομοθετήθηκε το συγκεκριμένο νομοθέτημα. Αυτό σημαίνει ότι δεν ήταν έτοιμη η πολιτεία να κάνει πράξη αυτό που νομοθέτησε.

Το δεύτερο σχόλιο είναι ότι, ενώ μιλάμε για οικονομία κλίμακας, σας λέω ότι έγιναν με οικονομικά κριτήρια. Δηλαδή, οι συγχωνεύσεις δεν εξετάζουν γεωγραφική θέση, στόχευση των δομών και λειτουργία όλων μαζί.

Κάτι άλλο, όμως, που με εντυπωσιάζει είναι ότι ενώ γίνονται συγχωνεύσεις για να έχουμε οικονομία κλίμακας, την ίδια στιγμή σπαταλούνται δεκάδες χιλιάδες ευρώ για γραφεία, για εξοπλισμούς, για υπολογιστές στην Καβάλα.

Υπήρχαν αυτές οι υποδομές στη Δράμα, οι κτηριακές εγκαταστάσεις, και παρ' όλα αυτά επιλέχθηκε από τον προηγούμενο Υφυπουργό να πάει η έδρα στην Καβάλα. Εντελώς τυχαία, ο Υφυπουργός προέρχεται από την Καβάλα και όλοι καταλαβαίνουμε γιατί έγινε αυτό. Για να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους κάποια στιγμή και να μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας!

Η τρίτη παρατήρηση είναι η εξής: Υπάρχει, λέτε, τοποθέτηση υπευθύνου για τα ιδρύματα. Ο συγκεκριμένος αντιπρόεδρος το έμαθε από τύχη ότι έχει αναλάβει κάποια θέση ευθύνης. Τον ενημέρωσε ο διευθυντής του κέντρου παιδικής μέριμνας. Γιατί συνέβη αυτό; Γιατί δεν κρατούνται πρακτικά.

Επίσης, μπορείτε να μου πείτε τι έχει γίνει με τον οικονομικό απολογισμό του 2013; Είναι ασαφές και δεν έχουμε κάτι ακόμα. Γιατί προήλθε, λοιπόν, η δεύτερη υπεξαίρεση; Ειρήσθω εν παρόδω, η συγκεκριμένη υπάλληλος ήρθε για να ελέγξει τον πρώτο υπάλληλο που έκανε την υπεξαίρεση

Επί οκτώ μήνες κρατούνταν δεκάδες χιλιάδες ευρώ σε ένα χρηματοκιβώτιο. Είναι αυτό λειτουργία δημοσίου οργανισμού; Ένας άνθρωπος έχει 170.000 ευρώ σε ένα χρηματοκιβώτιο και επί οκτώ μήνες η κυρία πρόεδρος δεν ελέγχει αυτόν τον υπάλληλο; Και εσείς μου λέτε ότι η συγκεκριμένη πρόεδρος κάνει καλά τη δουλειά της;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Όχι!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Το λέω ρητορικά.

Λέω, επίσης, ότι εάν ρωτήσετε στη Δράμα τους προμηθευτές του θεραπευτηρίου, μάλλον δεν θα σας πουν τα καλύτερα λόγια, γιατί έχει «πιστολιάσει» όλη την αγορά το θεραπευτήριο. Γιατί συμβαίνει αυτό; Γιατί δεν συνεννοείται η πρόεδρος, για να μάθει τις ανάγκες του θεραπευτηρίου και του κέντρου παιδικής μέριμνας.

Το γνωρίζετε ότι μπαίνουν χρήματα ρεφενέ για να κινηθεί το αυτοκίνητο; Αυτό συνιστά καλή διοίκηση ενός οργανισμού; Νομίζετε ότι ήρθαμε εδώ για να συζητήσουμε την αντικατάστασή της, γιατί έχουμε κάτι προσωπικό με τη συγκεκριμένη πρόεδρο; Καθόλου! Όμως, η συγκεκριμένη λειτουργία του οργανισμού από τη συγχώνευσή του έχει μόνο προβλήματα.

Αυτό πρέπει πρώτιστα να λυθεί. Επίσης, θα πρέπει να δούμε ξανά την αυτονόμηση των δύο συγκεκριμένων ιδρυμάτων, καθώς δεν μπορούν να λειτουργήσουν έτσι.

Βάζοντας μάλιστα και ένα ίδρυμα της Ξάνθης πάλι με μια μεταμεσονύχτια τροπολογία και έχοντας την πληροφόρηση ότι αυτός ο συγκεκριμένος οργανισμός θα γίνει πηγάδι και θα πέφτουν όλα μέσα, πρέπει κάποια στιγμή να δούμε τη λειτουργικότητα των πραγμάτων. Να δούμε πώς λειτουργούν αυτοί οι οργανισμοί και αυτά τα ιδρύματα.

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

Εν πάση περιπτώσει –και κλείνω με αυτό- γιατί το θεραπευτήριο είναι το μόνο από όλα τα ιδρύματα που δεν έχει κανέναν εκπρόσωπο; Μπήκαν εκπρόσωποι από όλους τους συγχωνευμένους οργανισμούς στο Δ.Σ. και από το θεραπευτήριο χρονίων παθήσεων δεν μπήκε κανείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ο κ. Κεγκέρογλου έχει τον λόγο για να δευτερολογήσει.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Κυρία Πρόεδρε, δεν έγινε συγχώνευση ιδρυμάτων. Έγινε συγκρότηση της διοίκησης και της οικονομικής διαχείρισης σε περιφερειακή βάση πλέον. Κανένα ίδρυμα δεν συγχωνεύθηκε με άλλο. Και αυτό αφορά όλη τη χώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Να σας διακόψω λίγο; Τα χρήματα του θεραπευτηρίου, τα 1.200.000 ευρώ, πού είναι;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Επομένως η διοίκηση είναι ενιαία πλέον σε περιφερειακή βάση.

Οι ατασθαλίες, στις οποίες αναφερθήκατε, έγιναν στις διαχειριστικές περιόδους 2012 και 2013, που είναι περίοδοι κατά τις οποίες υπήρχε διοίκηση χωριστή.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Λάθος κάνετε. Η τελευταία έγινε πριν από τρεις μήνες.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Λάθος κάνετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Μη διακόπτετε, κύριοι συνάδελφοι! Λέτε τα ίδια πράγματα. Αυτό πρέπει να το ομολογήσει ο Υπουργός, αλλά περιμένετε λίγο να δούμε τι θα πει.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Η αποκάλυψη όσων συνέβαιναν ασφαλώς έγινε επί περιφερειακής διοίκησης, ασφαλώς έγινε τώρα, έγινε πέρυσι, πριν καν...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Λάθος κάνετε!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Λάθος κάνετε!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Εγώ κάνω λάθος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Αποκλείεται, κύριε Υπουργέ; Σας το λένε δύο Βουλευτές εδώ -με συγχωρείτε δηλαδή- της ίδιας περιφέρειας αντιθέτων κομμάτων. Νομίζω ότι η λογική λέει να το δείτε αυτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Κυρία Πρόεδρε, και δεκατρείς Βουλευτές να είναι, λέω και μιλάω ελληνικά: Η αποκάλυψη έγινε επί περιφερειακής διοίκησης, αλλά δεν ήταν στιγμιαίο το αδίκημα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Το 2014 αποκαλύφθηκε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Ωραία, σωστά, μέχρι πριν δύο μήνες υπήρχε υπεξαίρεση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Δεν ήταν στιγμιαίο το αδίκημα.

Φρονώ ότι όχι τα πρόσωπα της περιφερειακής διοίκησης, αλλά το ότι υπήρχε περιφερειακή διοίκηση και έσπασαν και τα στεγανά σε κάθε ίδρυμα συνέβαλε στο να βλέπουμε καλύτερα πώς γινόταν η διαχείριση στα πράγματα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Λάθος κάνετε!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Μην εξανίστασθε, διότι η πρώτη υπεξαίρεση έγινε πριν να διοριστεί η περιφερειακή διοίκηση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Και η δεύτερη έγινε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Και η δεύτερη ήταν στη διαχειριστική περίοδο του 2013 και αποκαλύφθηκε το 2014.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Λάθος κάνετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κανένας εισαγγελέας μπήκε στο θέμα; Ακούμε για υπεξαιρέσεις.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Μακάρι να κάνω λάθος και να μην έχει γίνει καν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Μα, παραδέχτηκε την κλοπή στο οκτάμηνο του 2014 η συγκεκριμένη...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Συμφωνώ, λοιπόν, ότι συνεχίστηκε και το 2014. Δεν διαφωνώ σε αυτό. Λέω, όμως, ότι με τις διοικητικές αναδιατάξεις, με τα προβλήματά τους, όπως σας είπα –και είναι πάρα πολλά, πολύ περισσότερα από αυτά τα οποία είχατε την ευχέρεια να αναπτύξετε και εσείς και εγώ- υπάρχουν και ορισμένα καλά από το σπάσιμο των στεγανών.

Προχωράμε, λοιπόν, σε αυτό που είπατε, ότι δεν υπάρχει εκπροσώπηση. Θέλω να σας πω ότι ο νόμος ορίζει ρητά ότι υποχρεωτικά από τους νομούς όπου υπάρχουν παραρτήματα συμμετέχει εκπρόσωπος στη διοίκηση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Τότε γιατί αυτό συνέβη στη Δράμα μόνο;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Το αρμόδιο όργανο για τη διοίκηση θα πρέπει να εφαρμόσει τον νόμο. Πάμε, λοιπόν, παρακάτω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Δεν εφαρμόστηκε ο νόμος και πέρασε ένας χρόνος, κύριε Υπουργέ. Πότε θα εφαρμοστεί ο νόμος; Και επειδή αναγκάστηκε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Δηλαδή μου λέτε, κύριε Κυριαζίδη, ότι δεν υπάρχει στη διοίκηση μέλος από τη Δράμα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Από το θεραπευτήριο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Από τη Δράμα δεν υπάρχει; Το λέτε αυτό και το καταθέτετε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Υπάρχει από το θεραπευτήριο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Είπα από κάθε νομό όπου υφίσταται παράρτημα πρέπει να υπάρχει εκπροσώπηση στη διοίκηση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Η Δράμα έχει δύο παραρτήματα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Κύριε Κυριαζίδη, σας ερωτώ: Δεν υπάρχει Δραμινός στη διοίκηση; Απλά ελληνικά μιλάω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Κυριαζίδη, αφού είναι ένα...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Λέτε από κάθε ίδρυμα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Μα, ένα ίδρυμα είναι. Κακώς ή καλώς ένα ίδρυμα είναι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Δεν είπα από κάθε ίδρυμα. Αυτά τα λέτε εσείς. Δεν υπάρχει ιδιοκτησία ιδρύματος από κανέναν πολίτη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Μα, λέτε ότι είναι διαφορετικά. Αυτό δεν λέγατε προηγουμένως, ότι είναι διαφορετικές οι δομές;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Εντάξει, γι' αυτό δεν μπορείτε να βρείτε λύση. Αν δεν μπορούμε να συνεννοηθούμε εδώ σε μια απλή ερώτηση που σας κάνω, πώς θα βρείτε λύση με μια διοίκηση με την οποία έχετε κι άλλες αντιθέσεις, άλλου τύπου;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Δεν υπάρχουν...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Όχι, υπάρχουν!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Το γεγονός ότι υπάρχουν δύο Βουλευτές διαφορετικών κομμάτων εδώ, αυτό σημαίνει...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Για άλλον λόγο είναι ο καθένας, άλλος για θεσμικά, άλλος για άλλα θέματα. Μην τα ανακατεύετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Αφήστε να απαντήσει ο Υπουργός και να κλείσει η ερώτηση. Να πάτε στο Υπουργείο να τα βρείτε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Βάζετε άλλα ζητήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Κυριαζίδη, σας παρακαλώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Κύριε Κυριαζίδη, θα σας παραπέμψω...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Βάζετε άλλα ζητήματα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Τι εννοείτε όταν λέτε ότι βάζω άλλα ζητήματα; Σας ρώτησα, υπάρχει Δραμινός στη διοίκηση, ναι ή όχι;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Είπατε ότι από κάθε παράρτημα...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Υπάρχει;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Αυτό λέγατε προηγουμένως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Κυριαζίδη, σας παρακαλώ, καθίστε κάτω! Δεν είναι διαδικασία αυτή.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Μα, δεν γίνεται, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Καθίστε κάτω. Γιατί σηκωθήκατε; Δεν έχετε τον λόγο. Με την ανοχή του Προεδρείου γίνεται αυτή η διαδικασία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Γι' αυτό αναγκαστήκαμε να προσφύγουμε στον Ελεγκτή Δημόσιας Διοίκησης...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Αφήστε τον

Υπουργό να απαντήσει για να ολοκληρώσουμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Εγώ δεν γνωρίζω την καταγωγή του καθενός. Αν δεν υπάρχει, λοιπόν, οφείλει το αρμόδιο όργανο για τον ορισμό της διοίκησης να εφαρμόσει το νόμο, που λέει ότι πρέπει να υπάρχει. Είμαι σαφής. Έτσι λύνονται τα θέματα και όχι με το να τα μπερδεύουμε.

Έρχομαι στο θέμα που αναφέρατε για την ένταξη του Ψυχολογικού Κέντρου Ξάνθης στο Ίδρυμα. Αυτό θεωρώ ότι πρέπει να γίνει. Αν δεν γίνει, παύει η λειτουργία του και βρίσκονται στο δρόμο οι εργαζόμενοι.

Άρα θεωρώ πως αυτό –το οποίο στήριξαν όλα τα κόμματα, όπως και το δικό σας- πρέπει να γίνει, βεβαίως με την ανάληψη ευθύνης από την πλευρά μας, ως Υπουργείου, της μεταφοράς και του αντίστοιχου ποσού προκειμένου να γίνει η ένταξη αυτή ομαλά. Συμφωνούμε απόλυτα. Όμως, πρέπει να γίνει η ένταξη.

Το πιο σοβαρό, κατά την άποψή μου, είναι να γίνει ο έλεγχος, να προστατευθούν τα δικαιώματα του δημοσίου και του Ιδρύματος, να δούμε με τον νέο οργανισμό ένα πλαίσιο διοίκησης και, βεβαίως, αν υπάρχουν ανεπάρκειες σε οποιοσδήποτε πρόσωπο, αυτό να αντικαθίσταται. Δεν μπορεί, όμως, κανείς να σας δίνει λανθασμένη πληροφόρηση. Συνεδρίαση της Πέμπτης, 25-11-2013...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Πόσες υπογραφές έχει από κάτω; Το υπογράφει όλο το διοικητικό συμβούλιο;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Δεν το ξέρω αυτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Εγώ σας το λέω...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Την επόμενη φορά θα το ελέγξω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Ωραία, να το ελέγξετε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Το δεύτερο θέμα αφορά την κατανομή αρμοδιοτήτων, την εποπτεία και την εύρυθμη λειτουργία των παραρτημάτων.

Για το παράρτημα Καβάλας -να πάμε σ' αυτό που μας ενδιαφέρει-...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Νίκος Γεωργιάδης. Τα ξέρουμε τα ονόματα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Για τα δύο παραρτήματα στη Δράμα, ο Β' αντιπρόεδρος...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, διαβάστε πιο μπροστά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι. Αφήστε να απαντήσει ο Υπουργός για να ολοκληρώσουμε. Δεν θα το λύσουμε εδώ. Θα πάτε στο Υπουργείο να λύσετε τα θέματα από κοντά.

Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, δεν είναι έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Κυριαζίδη, έλεος! Σταματήστε!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Σας παρακαλώ, κύριε Κυριαζίδη.

Αν υπάρχει πρόβλημα με την κάθε απόφαση ή με τα πρόσωπα, είπα και προηγουμένως να αντικατασταθούν όλα, να μη μείνει κανείς που δεν τηρεί τον νόμο ή που δεν συνεργάζεται για να αντιμετωπισθούν προβλήματα. Έχω εγώ κανένα πρόβλημα με αυτό;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Να το κάνετε, κύριε Υπουργέ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Δεν είναι δική μου αρμοδιότητα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Σας παρακαλώ!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Γνωρίζετε πάρα πολύ καλά σε ποιον ανήκει η αρμοδιότητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ, ολοκληρώστε την απάντησή σας. Έχετε ξεπεράσει και τον χρόνο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Όμως, δεν θα λέει κανείς, «Δεν το ήξερα ότι είμαι Β' αντιπρόεδρος». Διότι για να οριστεί Β' αντιπρόεδρος, για να οριστεί υπεύθυνος, ερωτάται. Ήρθε ποτέ κανείς να σας διορίσει σε καμμία επιτροπή χωρίς να σας ρωτήσει; Ακόμα και εδώ που έχουμε συγκροτημένα Κοινοβουλευτικές Ομάδες, σας ρωτούν οι Κοινοβουλευτικές Ομάδες.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Οι αρμοδιότητες δόθηκαν μετά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Είναι δυνατόν να πιστεύετε ότι δεν γνωρίζει ότι ήταν Β' αντιπρόεδρος, ότι είχε συγκεκριμένες αρμοδιότητες;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Μα, δεν έχει αρμοδιότητα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Εγώ, λοιπόν, προχώρησα στην πρόταση προς τον Υπουργό για νομοθετική ρύθμιση και πλέον και νομοθετικά ο Α' και ο Β' Αντιπρόεδρος, αλλά και οι εντεταλμένοι σύμβουλοι, θα έχουν αρμοδιότητα συγκεκριμένη, που θα έχει να κάνει με την εύρυθμη λειτουργία και την επιμέλεια στη λειτουργία παραρτημάτων.

Εγώ είμαι διαθέσιμος να συνεργαστούμε για όλα τα θέματα, πλην των προσωπικών -που δεν ξέρω αν υπάρχουν- για να λειτουργούν καλύτερα τα παραρτήματα και να δώσουμε λύση στα προβλήματα που υπάρχουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

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

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τώρα θα συζητηθεί η τέταρτη με αριθμό 339/8-12-2014 επίκαιρη ερώτηση δευτέρου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Κωνσταντίνου Δαμαβολίτη προς τους Υπουργούς Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Πολιτισμού και Αθλητισμού, σχετικά με την υποστελέχωση του Αρχαιολογικού Μουσείου Ηρακλείου.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΑΜΑΒΟΛΙΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το Αρχαιολογικό Μουσείο του Ηρακλείου έχει μια ιστορική διαδρομή, ανάλογη με την ιστορική διαδρομή που έχουν τα εκθέματά του. Για επτάμισι χρόνια ήταν κλειστό. Σε αυτά τα επτάμισι χρόνια που ήταν κλειστό, πρέπει όλοι οι υπεύθυνοι να αναλογιστούν τα διαφυγόντα κέρδη που είχε το ελληνικό δημόσιο και τη ζημία την οποία είχε ο τουρισμός από την απώλεια αυτής της πολιτιστικής δραστηριότητας για τον τουρίστα.

Τον περασμένο Μάιο άνοιξε μόνο ο κάτω όροφος. Είναι διώροφο το μουσείο. Μέχρι και τον Αύγουστο ο πάνω όροφος του Αρχαιολογικού Μουσείου Ηρακλείου ήταν κλειστός. Τον Αύγουστο, εν όψει της επισκέψεως του κυρίου Πρωθυπουργού, εγκαινιάστηκε και άνοιξε ο πάνω όροφος, για να κλείσει εν συνεχεία πάλι τον Οκτώβριο επειδή δεν υπήρχε προσωπικό να στελεχωθεί.

Αυτό είναι απαράδεκτο. Και πιστεύω ότι κανείς Ευρωπαίος πολίτης, όσα μουσεία κι αν επισκεφτεί, από την Ολλανδία μέχρι το Λούβρο, δεν θα δει αυτό το χάλι, μουσείο να είναι κλειστό.

Από την ημέρα που κατέθεσα την ερώτηση, ήρθαν και άλλες πληροφορίες στο φως, εξίσου σημαντικές. Ήρθα, ας πούμε, σε επαφή με τον ΟΛΗ, με τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου. Είναι κάτι που το έκανα κατόπιν παραινέσεως των υπαλλήλων του μουσείου.

Έρχονται τα κρουαζιερόπλοια και επισκέπτονται οπωσδήποτε τον αρχαιολογικό χώρο της Κνωσσού και μετά το Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου. Επειδή η διαδρομή αυτή περνά από την αγορά, πάνε οι τουρίστες και βρίσκουν το μουσείο κλειστό, αφού

έχει μόνο μία βάρδια. Στις 15:00' κλείνει το μουσείο.

Η Περιφέρεια αγωνίζεται να επιμηκύνει την τουριστική περίοδο. Και φτάνουμε τώρα σε αυτό το σημείο, να έρχονται τα κρουαζιερόπλοια και να βρίσκουν το Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου κλειστό.

Αυτό θέλω να το μεταφράσετε σε όλες του τις πτυχές.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Θα απαντήσει ο Υπουργός Πολιτισμού κ. Κωνσταντίνος Τασούλας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ (Υπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού): Το Μουσείο του Ηρακλείου πέρασε όντως μία μακρόσυρτη περίοδο ανακαίνισης και επανέκθεσης, η οποία κράτησε οκτώ χρόνια. Φέτος, από τον Μάιο, επαναλειτουργεί. Εγκαινιάστηκε το καλοκαίρι από τον Έλληνα Πρωθυπουργό και τον Πρωθυπουργό της Κίνας.

Από εδώ και πέρα η λειτουργία του εντάσσεται στη διαδικασία των τριών περιόδων που υπόκεινται όλα τα μουσεία της χώρας. Ας δούμε ποιες είναι αυτές οι τρεις περίοδοι.

Έχουμε, κατ' αρχάς, αρχαιολογικούς χώρους και μουσεία που κατ' εξαίρεση είναι ανοικτοί τη μακρά τουριστική περίοδο από τις 8:00' το πρωί έως τις 20:00' το βράδυ. Πέρυσι αυτοί οι χώροι ήταν τριάντα τρεις. Το 2015 θα είναι πενήντα. Μέσα σε αυτούς τους χώρους είναι και το Μουσείο Ηρακλείου. Η περίοδος αυτή είναι από τις αρχές Απριλίου μέχρι τέλη Οκτωβρίου.

Για να είναι ανοιχτά αυτά τα μουσεία και αυτοί οι χώροι από τις 8:00' έως τις 20:00', το Υπουργείο επιχορηγείται από το αποθεματικό του κράτους, πέραν του προϋπολογισμού του, με ένα ποσό της τάξεως των 10 εκατομμυρίων ευρώ και προσλαμβάνονται επταμηνήτες υπάλληλοι με διαδικασία ΑΣΕΠ, χίλιοι διακόσιοι περίπου για όλη την Ελλάδα.

Η περίοδος από τα τέλη Οκτωβρίου έως τις αρχές Απριλίου, που θεωρείται τουριστικά όχι τόσο έντονη όσο η άλλη, καλύπτεται από πεντάμηνες προσλήψεις που γίνονται μέσω ΟΑΕΔ.

Προφανώς κατά τη διάρκεια όλης της χρονιάς και στο Ηράκλειο, αλλά και σε όλα τα άλλα μουσεία, είμαστε με το μόνιμο προσωπικό. Στο Ηράκλειο αυτή τη στιγμή το μόνιμο φυλακτικό προσωπικό είναι τριάντα άτομα, το οποίο μόνιμο προσωπικό δεν επαρκεί για τις ανάγκες των μουσείων. Γι' αυτόν τον λόγο, προσφεύγουμε στον ΟΑΕΔ και στο αποθεματικό του κράτους.

Το Μουσείο Ηρακλείου μπορεί όντως να πέρασε αυτή τη μακρά περίοδο –έχετε δίκιο, κύριε Βουλευτά, ότι παραήταν μακρά η περίοδος- της ανακαίνισης και της επανέκθεσής του, αλλά ήδη μόλις ξανάρχισε να λειτουργεί, τα αποτελέσματα είναι θεαματικά. Ακόμα και έγκυροι διεθνείς τουριστικοί οργανισμοί –αναφέρετε και εσείς στην ερώτησή σας κάποιον- βραβεύουν το Μουσείο Ηρακλείου για την ποιότητά του, ενώ και οι στατιστικές επισκεψιμότητας είναι εντυπωσιακές.

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

Έχουμε έντονη αύξηση επισκεψιμότητας που ξεπερνάει το 80%. Γι' αυτόν τον λόγο και φροντίζουμε να έχει το απαραίτητο προσωπικό όχι μέσω των μονίμων προσλήψεων -οι οποίες υπόκεινται στη γενικότερη απαγόρευση προσλήψεων που έχουμε στον ευρύτερο δημόσιο τομέα- αλλά μέσω των διαδικασιών ΟΑΕΔ και εν συνεχεία των διαδικασιών φυλάκων επτάμηνης διάρκειας, ώστε να μπορέσει και το Μουσείο Ηρακλείου να δουλεύει, όπως πρέπει, πέραν του ωραρίου και να ανοίξει και ο πρώτος όροφος. Το Μουσείο Ηρακλείου έχει έναν όροφο, ισόγειο και έναν όροφο.

Άρα, αυτήν τη στιγμή είμαστε στη διαδικασία προκήρυξης από τον ΟΑΕΔ των πενταμηνητών, οι οποίοι θα επιτρέψουν να λειτουργήσουν όλες οι αίθουσες του πρώτου ορόφου, πλην της αιθούσης των τοιχογραφιών, η οποία είναι ήδη ανοιχτή.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Δαμαβολίτη, έχετε τον λόγο για να δευτερολογήσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΑΜΑΒΟΛΙΤΗΣ: Θα ξεκινήσω από εκεί που τελειώσατε, κύριε Υπουργέ. Έχω ήδη πάρει τα στοιχεία από τη Στατιστική Αρχή, βάσει των οποίων το Μουσείου Ηρακλείου είναι το δεύτερο σε σπουδαιότητα και το τρίτο σε επισκεψιμότητα μουσείο. Είναι δυνατόν, λοιπόν, να μην έχει ήδη ενταχθεί; Θα έπρεπε, δηλαδή, να γίνει αυτή η διαδικασία;

Ωστόσο, έχουμε και κάτι άλλο. Αυτήν τη στιγμή, πώς μπορεί να λειτουργήσει μέχρι τον Οκτώβριο, από τη στιγμή που οι κρουαζιέρες κλείνουν 31 Δεκεμβρίου και όλες οι προσπάθειες της Περιφέρειας είναι να ενταχθεί αυτή η περίοδος; Αυτό είναι το ένα. Αφ' ετέρου, έχουμε ένα περιστατικό και για κάτι άλλο που δεν είπα στην πρωτολογία μου. Ένας Γερμανός τουρίστας μας υβρίζει, διότι λόγω υποστελέχωσης, το πωλητήριο του μουσείου είναι κλειστό. Λέει ότι ήρθε από την άκρη του κόσμου να δει τον αρχαιότερο πολιτισμό της Ευρώπης και ήθελε να αγοράσει ένα αγαλματίδιο, ένα εκμαγείο για να το πάει στη γυναίκα του και εμείς είχαμε κλειστό το πωλητήριο. Πόσα κέρδη χάνονται από αυτά τα μικρά πράγματα, τα οποία όμως έχουν μεγάλα έσοδα, όταν το πωλητήριο του μουσείου είναι κλειστό; Πήγα ο ίδιος και έκανα αυτοψία γι' αυτό που σας λέω.

Σε αυτό, λοιπόν, έχω να πω το εξής: Εγώ δεν μπαίνω στη διαδικασία να αναλύσω τον μηχανισμό, γιατί εμένα με ενδιαφέρει το αποτέλεσμα. Το αν τώρα αυτό θα προέλθει από κρατικά έσοδα ή με πρόγραμμα ΕΣΠΑ ή από τον ΟΑΕΔ, αυτό είναι κάτι που θα πρέπει να το διαχειριστεί η Κυβέρνηση.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, όμως, έχουμε μια απαξίωση του αρχαιολογικού μουσείου στο δικό μου τόπο, διότι είναι γεγονός ότι όταν άνοιξε το Μουσείο της Ακρόπολης έγιναν πολύ μεγάλα events. Όμως, όταν άνοιξε το Μουσείο Ηρακλείου, πέρα από τα εγκαίνια, στα οποία παρέστη ο Πρωθυπουργός –που δεν μπορώ να πω ότι είναι κάτι μικρό- δεν έγινε κάτι περισσότερο. Επίσης, δεν έχει γίνει σωστή προβολή στις πύλες εισόδου, στα λιμάνια και στα αεροδρόμια, κάτι για το οποίο θα έπρεπε να έχει μεριμνήσει το κράτος.

Όμως, επειδή η ερώτηση έχει να κάνει με την υποστελέχωση, καταλαβαίνετε τώρα τι ντροπή πρέπει να αισθανόμαστε όλοι μας, όταν έρχεται, για παράδειγμα, ο Γερμανός τουρίστας και θέλει να πάρει μια καρτούλα από το Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου, για να γίνει πρεσβευτής και να κοινωνήσει στην Ευρώπη αυτό το οποίο αποκόμισε από την πατρίδα μας και το πωλητήριο να είναι κλειστό. Σας λέω ότι αυτό το πράγμα συνεχίζεται. Θα έρχεται, δηλαδή, ο τουρίστας από την κρουαζιέρα, θα θέλει να δει την Κνωσό και θα φτάνει Οκτώβριο μήνα και δεν θα μπορεί.

Σας λέω ότι τώρα εμείς αυτή τη στιγμή με τις προσπάθειες που κάνει και η Περιφέρεια, αλλά και ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου, θα παρατείνουμε την τουριστική περίοδο μέχρι 31 του μήνα. Πάει ήδη μέχρι τότε. Έχουμε τριάντα κρουαζιερόπλοια. Τι θα γίνει, λοιπόν, γι' αυτούς τους ανθρώπους;

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για να δευτερολογήσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ (Υπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού): Κύριε συνάδελφε, δεν υπάρχει μειονεκτική μεταχείριση του πράγματι σπουδαιότατου Μουσείου Ηρακλείου. Στο μουσείο αυτό έχουν διαπρέψει διακεκριμένοι αρχαιολόγοι, μεταξύ των οποίων και ο απολύτως διακεκριμένος και πρόσφατα αποβιώσας Στυλιανός Αλεξίου.

Σας λέω, για παράδειγμα, ότι από τις χίλιες διακόσιες θέσεις που ζητάμε για όλη την Ελλάδα για τους πενήντα αρχαιολογικούς χώρους και μουσεία, στα οποία θα δουλέψουν από 8.00' έως 20.00' από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο, για το Μουσείο Ηρακλείου προβλέπονται εβδομήντα ημερήσιοι φύλακες, τέσσερις νυχτοφύλακες και πέντε καθαριστές.

Ένας ανάλογος αριθμός προβλέπεται και από τις πεντάμηνες προσλήψεις που θα γίνουν απολύτως προσεχώς από τον ΟΑΕΔ. Και λέω «απολύτως προσεχώς», διότι, κύριε Δαμαβολίτη, στις 26 Νοεμβρίου του 2014 δημοσιεύθηκε η κοινή υπουργική απόφαση για την πεντάμηνη απασχόληση χιλιάδων ατόμων, μεταξύ των οποίων και χιλίων οκτακοσίων δεκατεσσάρων για τα μουσεία της χώρας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΑΜΑΒΟΛΙΤΗΣ: Αυτό διασφαλίζει το 08.00' με 20.00' μέχρι το Δεκέμβριο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ (Υπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού): Το 8.00' έως 20.00' θα είναι μέχρι τέλη Οκτωβρίου. Και εφόσον «καπάκι», κατά την έκφραση την κάπως απρεπή γι' αυτήν την Αίθουσα, έρχεται το πρόγραμμα του ΟΑΕΔ, τότε δεν υπάρχει αυτό το κενό που υπήρξε για τον Νοέμβριο και για τις πρώτες μέρες του Δεκεμβρίου και το οποίο σωστά επισημαίνετε.

Εφόσον, γίνεται σωστότερα ο προγραμματισμός του ΟΑΕΔ, υπάρχει συνέχεια. Εφόσον, δεν γίνεται, έχουμε αυτήν την κάμψη και το κενό ενάμιση ή δύο μηνών από τους πέντε μήνες που μεσολαβούν μεταξύ του τέλους Οκτωβρίου και των αρχών Απριλίου. Τώρα, δηλαδή, αυτή τη στιγμή, έχουμε υποστεί ενάμιση μήνα κενό. Πιστεύω, όμως, ότι μέσα στην επόμενη εβδομάδα θα έχουμε τους εργαζομένους από τον ΟΑΕΔ, οι οποίοι θα καλύψουν το κενό μέχρι τον Απρίλιο, οπότε θα αρχίσει το πρόγραμμα το επτάμηνο.

Έχετε δίκιο για το πωλητήριο του ΤΑΠΑ. Αυτές τις μέρες ξανανοίγει. Και όχι μόνο ξανανοίγει, αλλά και αυτοί που είναι υπεύθυνοι για την απομάκρυνση του υπαλλήλου, θα ελεγχθούν πειθαρχικά. Διότι υπάρχει συγκεκριμένο πρόσωπο, το οποίο έχει ευθύνη για το ότι το πωλητήριο του ΤΑΠΑ στο Μουσείου του Ηρακλείου είναι κλειστό.

Σας ευχαριστώ για την ερώτησή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Μαρία Κόλλια – Τσαρουχά): Σας ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Υπουργέ.

Η έκτη με αριθμό 341/8-12-2014 επίκαιρη ερώτηση δευτέρου κύκλου του Βουλευτή Κοζάνης των Ανεξαρτήτων Δημοκρατικών Βουλευτών κ. Γεωργίου Κασαπίδη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων σχετικά με την αξιοποίηση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (Ε.Κ.) ή τη δυνατότητα καταγραφής των «ισχυρισμών υγείας» στην ετικέτα του ελληνικού ελαιολάδου, δεν συζητείται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Εισερχόμαστε τώρα στην πέμπτη με αριθμό 347/8-12-2014 επίκαιρη ερώτηση δευτέρου κύκλου του Βουλευτή Β' Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Χρήστου Κατσώτη προς τον Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι συνταξιούχοι του Ταμείου ΕΤΑΠ-ΜΜΕ.

Ορίστε, κύριε Κατσώτη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το θέμα αφορά αυτό που ανέφερε η Πρόεδρος, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι συνταξιούχοι στο Ταμείο ΕΤΑΠ-ΜΜΕ και ιδιαίτερα οι συνταξιούχοι της Δ' Διεύθυνσης, που είναι συνταξιούχοι του Ταμείου Συντάξεων Εφημεριδοπωλών και Υπαλλήλων Πρακτορείων που έχουν ενοποιηθεί, αλλά όχι πλήρως, με το ΕΤΑΠ-ΜΜΕ και αποτελούν την ξεχωριστή Δ' Διεύθυνση.

Είναι σήμερα μαζί μας και μας παρακολουθούν, γιατί είναι πάρα πολύ ανήσυχοι για το μέλλον των συντάξεών τους. Και περιμένουν σήμερα από εσάς απαντήσεις για το πώς θα διασφαλιστεί η απρόσκοπτη καταβολή των συντάξεων των εν λόγω ασφαλισμένων.

Ανησυχούν, κύριε Υπουργέ, γιατί μέχρι τώρα η καταβολή των συντάξεών τους γίνεται με δάνεια από άλλους κλάδους. Η ενοποίηση δεν είναι πλήρης στο ΕΤΑΠ-ΜΜΕ. Δεν ξέρω ποιες είναι οι αντιδράσεις και γιατί δεν προχωράτε στην πλήρη ενοποίησή τους. Και γνωρίζετε πολύ καλά ότι τα έσοδα σε αυτήν την Διεύθυνση είναι λίγα, γιατί, όπως ξέρετε, οι εισφορές είναι από την κυκλοφορία των εντύπων.

Τα ερωτήματα, λοιπόν, είναι αυτά που σας αναφέρουμε και πάνω σε αυτά θέλουμε τις απαντήσεις σας, όσο δυνατόν πιο σαφείς. Γνωρίζουμε ότι τα προβλήματα είναι αρκετά. Οι ανησυχίες των συνταξιούχων είναι μεγάλες. Ξέρετε ότι τα αποθεματικά των ταμείων έχουν ήδη «κουρευτεί» ή, τέλος πάντων, έχουν εξανεμισθεί, λόγω της διαχείρισης που υπήρχε μέχρι τώρα.

Υπαλληλικό προσωπικό δεν υπάρχει στη Δ' Διεύθυνση για να μπορεί να λειτουργήσει το ταμείο σωστά.

Αυτές οι ανησυχίες εκφράζονται με αυτήν την ερώτηση σήμερα. Σας την είχαμε καταθέσει και γραπτώς, όμως, δεν υπήρξε απάντηση.

Ερχόμαστε, λοιπόν, σήμερα να ακούσουμε από εσάς τι έχετε να πείτε στους συνταξιούχους του Ταμείου Συντάξεως Εφημεριδοπωλών και Υπαλλήλων Πρακτορείων που είναι στη Δ' Διεύθυνση, όπως είπα και προηγουμένως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Στην επίκαιρη ερώτηση θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας κ. Αντώνιος Μπέζας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Τα τελευταία δυόμισι χρόνια γνωρίζετε πολύ καλά ότι έχουμε καταβάλει μια πάρα πολύ μεγάλη προσπάθεια για το ασφαλιστικό σύστημα της χώρας. Δεν πρόκειται για ένα φυσιολογικό ασφαλιστικό σύστημα. Είναι ένα ασφαλιστικό σύστημα με στρεβλώσεις ετών, οι οποίες έπρεπε να αντιμετωπιστούν, διότι επιδεινώθηκαν ακόμη περισσότερο από την κατάσταση, στην οποία βρίσκεται η οικονομία αυτά τα χρόνια, δηλαδή από την ύφεση.

Η προσπάθειά μας ήταν να οικοδομήσουμε ένα σύστημα υγιές, με βασικές αρχές τη δικαιοσύνη, τη διαφάνεια και την ανταποδοτικότητα και οπωσδήποτε ένα σύστημα το οποίο να είναι βιώσιμο.

Πράγματι, πιστεύω ότι με τις παρεμβάσεις τις οποίες κάναμε, έχουμε φέρει ένα νοικοκύρεμα, έχουμε κλείσει τρύπες και διαρροές του συστήματος, έχουμε αποκαταστήσει την ταμειακή του ισορροπία και γι' αυτόν τον λόγο δεν πρέπει να υπάρχει καμμία απολύτως ανησυχία από τους ασφαλισμένους του συγκεκριμένου κλάδου, αλλά και γενικότερα από όλους τους ασφαλισμένους. Και νομίζω ότι έχουμε καταφέρει να προωθήσουμε, να ενισχύσουμε μια υγιή ασφαλιστική συνείδηση στην κοινωνία.

Βέβαια, αυτή η προσπάθεια, δεν είναι μια προσπάθεια που έγινε μια φορά και τελείωσε. Είναι μια προσπάθεια συνεχής, διότι δεν είναι δυνατόν στρεβλώσεις και παθογένειες τόσων ετών να αντιμετωπιστούν μια και έξω. Η προσπάθεια για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας του ασφαλιστικού συστήματος, είναι μια προσπάθεια συνεχής. Και νομίζω ότι όλοι, αφήνοντας στην άκρη την κινδυνολογία και τις ακραίες εκφράσεις -γιατί το ασφαλιστικό είναι κάτι το οποίο πρέπει να μας ενώνει και δεν πρέπει να μας χωρίζει- πρέπει να αναγνωρίσουμε αυτήν την προσπάθεια.

Υπήρξαν, πράγματι, απώλειες, τις οποίες υπέστησαν οι φορείς κοινωνικής ασφάλισης από τη συμμετοχή τους στο πρόγραμμα ανταλλαγής ομολόγων, στο PSI. Γνωρίζετε, όμως, πολύ καλά - και εγώ το επαναλαμβάνω για το καλό του δημόσιου διαλόγου- ότι έχει ληφθεί μια σειρά μέτρων, προκειμένου να ενισχυθεί η βιωσιμότητα των φορέων και να αντιμετωπιστούν αυτές οι απώλειες από το πρόγραμμα ανταλλαγής ομολόγων.

Με τον ν. 3655/2008 έχει συσταθεί το ΑΚΑΓΕ, το Ασφαλιστικό Κεφάλαιο Αλληλεγγύης Γενεών, το οποίο έχει αποκλειστικό σκοπό τη δημιουργία αποθεματικών για τη χρηματοδότηση των κλάδων σύνταξης των φορέων κοινωνικής ασφάλισης από 1η Ιανουαρίου 2019 και μετά, ώστε να διασφαλιστούν οι συντάξεις των επόμενων γενεών. Οι βασικοί πόροι του ΑΚΑΓΕ είναι 10% επί των ετήσιων συνολικών εσόδων από αποκρατικοποιήσεις δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών, ποσοστό 4% επί των ετήσιων συνολικών εσόδων, από τον φόρο προστιθέμενης αξίας, από την εισφορά αλληλεγγύης συνταξιούχων και ποσοστά από τα έσοδα του δημοσίου, από τα μερίσματα, τα δικαιώματα και τη φορολογία, από τις εταιρείες, οι οποίες αναλαμβάνουν την έρευνα και την εκμετάλλευση των κοιτασμάτων υδρογονανθράκων.

Υπάρχει ήδη ένας κουμπαράς του ΑΚΑΓΕ. Είναι της τάξης των 3,3 δισεκατομμυρίων ευρώ περίπου. Δεν πρόκειται να θιχτεί αυτός ο κουμπαράς. Ο κουμπαράς αυτός παραμένει άθικτος και θα παραμείνει άθικτος μέχρι την 1η Ιανουαρίου του 2019, όπως προβλέπει ο νόμος.

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

Ένα λεπτό θα χρειαστώ ακόμη, κυρία Πρόεδρε.

Επιπλέον, είναι γνωστό ότι το σύστημα είναι ένα σύστημα τριμερούς χρηματοδότησης. Υπάρχει και η κρατική συμμετοχή. Αυτή υπάρχει και προβλέπεται και στο μεσοπρόθεσμο πλαίσιο δημοσιονομικής στρατηγικής, για να διασφαλιστεί η τακτική καταβολή των συντάξεων και των παροχών. Διαχρονικά ο προϋπολογισμός μεταφέρει μεγάλα ποσά προς τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης και προς την υγεία, προς τον ΕΟΠΥΥ, προκειμένου να διασφαλίζεται η τακτική καταβολή των συντάξεων και οι παροχές υγείας.

Πρέπει να σας πω ότι μόνο την περίοδο από το 2000 έως σήμερα, από τον κρατικό προϋπολογισμό στους φορείς κοινωνικής ασφάλισης, τον ΟΑΕΔ και τον ΕΟΠΥΥ, έχουν μεταβιβαστεί ποσά συνολικού ύψους 201 δισεκατομμυρίων ευρώ. Έχει δώσει ο κρατικός προϋπολογισμός 201 δισεκατομμύρια ευρώ. Από το 4,03%

του ΑΕΠ το 2000 είναι στο 10,7% του ΑΕΠ το 2011 η κρατική χρηματοδότηση, με αποτέλεσμα η κρατική χρηματοδότηση για τη διασφάλιση των συντάξεων να φτάνει περίπου στο 55% των συνολικών συνταξιοδοτικών δαπανών.

Επίσης με το ν. 4046/12 προβλέπεται να συσταθεί ανώνυμη εταιρεία αποκλειστικού σκοπού με την επωνυμία «Ταμείο Στήριξης Ασφαλιστικού Συστήματος ΑΕ», το οποίο θα αξιοποιήσει περιουσιακά στοιχεία από την ιδιωτική περιουσία του δημοσίου που θα δοθούν με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Εργασίας προς το ταμείο αυτό. Και το προϊόν αξιοποίησης αυτών των περιουσιακών στοιχείων θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας του ασφαλιστικού συστήματος.

Οι συντάξεις στο συγκεκριμένο κλάδο, στην Δ' Διεύθυνση του ΕΤΑΠ-ΜΜΕ καταβάλλονται κανονικά, θα συνεχίσουν να καταβάλλονται κανονικά και δεν θα πρέπει να υπάρχει καμμία ανησυχία από τους συγκεκριμένους ασφαλισμένους.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργαστήρι Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, δεκαοκτώ μαθητές και μαθήτριες και ένας εκπαιδευτικός συνοδός από το 4ο Δημοτικό Σχολείο Κορωπίου Αττικής.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για να δευτερολογήσετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ο Υπουργός αναφέρθηκε γενικά στο ασφαλιστικό. Επειδή δεν είδε και δεν άκουσε, πρέπει να του πούμε ότι εχθές στο Σύνταγμα, κάτω από δύσκολες καιρικές συνθήκες, είχαν ολονύκτια συγκέντρωση και διαμαρτυρία οι συνταξιούχοι και οι εργαζόμενοι της Αττικής για τις ασφαλιστικές ρυθμίσεις που κάνει σήμερα η Κυβέρνηση αλλά και που έκανε τα τελευταία χρόνια. Διότι, οι συνέπειες αυτών των μεταρρυθμίσεων ήταν τραγικές για τους συνταξιούχους και εργαζόμενους. Επίσης, είναι γνωστό ότι εχθές -που δεν άκουσε και δεν είδε ο κύριος Υπουργός- το αίτημα των συνταξιούχων ήταν να καταβληθεί η δέκατη τρίτη και δέκατη τέταρτη σύνταξη, το δώρο δηλαδή Χριστουγέννων και Πάσχα, να σταματήσουν οι περικοπές, να καταβληθεί το ΕΚΑΣ και, βεβαίως, να διασφαλιστούν οι συντάξεις, να επιστραφούν όλα τα κλεμμένα αποθεματικά των ταμείων.

Ο κύριος Υπουργός κάνει αλχημείες. Λέει ότι ο κρατικός προϋπολογισμός συμμετείχε μέχρι τώρα με 201 δισεκατομμύρια ευρώ. Μαζί σε αυτά βάζει και τις εισφορές των εργαζομένων. Δεν λέει πόσο συμμετέχει ο ίδιος ο κρατικός προϋπολογισμός, ο οποίος κι αυτός γίνεται στην πλάτη των εργαζομένων, του λαού, των λαϊκών στρωμάτων, με τη φοροληστεία αλλά και με όλα τα υπόλοιπα που δέχονται οι εργαζόμενοι και τα λαϊκά στρώματα σήμερα. Η χρηματοδότηση του κρατικού προϋπολογισμού στο ασφαλιστικό σύστημα είναι 6,5% του ΑΕΠ. Ουσιαστικά η Κυβέρνηση θέλει να υλοποιήσει την απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να γίνει ένα ασφαλιστικό σύστημα πλήρως ανταποδοτικό, ώστε να απαλλαγεί πλήρως το κράτος και η εργοδοσία και να μεταφερθεί η ευθύνη στον ίδιο τον εργαζόμενο.

Βεβαίως, αυτό θα έχει πολύ μεγάλες συνέπειες. Ήδη έχει και θα έχει, γιατί όπως είπε και ο Υπουργός, συνεχίζεται η προσπάθεια στο ασφαλιστικό με νέα μέτρα, σύμφωνα με τα οποία -όπως είδαμε πριν λίγες μέρες- οι τεσσερεσίμισι χιλιάδες ενσήμων μα θα γίνουν έξι, τα ενδιάμεσα όρια θα περικοπούν, το ΕΚΑΣ θα καταργηθεί γιατί θα μπει στον «κορβανά» του ελάχιστου εγγυημένου εισοδήματος. Και, βεβαίως, αυτοί που θα πληρώσουν συνολικά το μάρμαρο για να μπορέσει να σωθεί πάλι η πλουτοκρατία, το κεφάλαιο και να ικανοποιηθούν οι ανάγκες τους για την ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία, θα είναι οι συνταξιούχοι, οι οποίοι για μια ολόκληρη ζωή κατέβαλαν εισφορές και, βεβαίως, το κράτος, οι κυβερνήσεις τις χάρισαν στο μεγάλο κεφάλαιο, για να κάνουν δήθεν επενδύσεις, να σώσουν τη χώρα και να αυξήσουν τις θέσεις εργασίας.

Κύριε Υπουργέ, εγώ δεν είχα σκοπό να μιλήσω γενικά για το ασφαλιστικό. Γι' αυτό στην πρωτολογία μου είπα καθαρά για το συγκεκριμένο ταμείο, όπου τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου των εργαζομένων, των συνταξιούχων ανησυχούν, γιατί οι συντάξεις δίνονται με δάνεια. Αν, λοιπόν, είναι διασφαλισμένες οι συντάξεις των εφημεριδοπωλών, πώς η Δ' Διεύθυνση πάει και κάνει δάνεια από τους άλλους κλάδους, αφού εσείς τα διασφαλίζετε; Από πού τα διασφαλίζετε; Δηλαδή, καταργείτε τους άλλους κλάδους για να διασφαλίσετε τις συντάξεις; Και οι άλλοι κλάδοι; Τι θα κάνετε; Θα τους καταργήσετε, θα τους ενοποιήσετε, θα τους κάνετε μόνο κλάδους σύνταξης; Αλλά και πώς θα συνεχίσει αυτός, αφού τα αποθεματικά των άλλων κλάδων τελειώνουν; Δεν υπάρχει άλλη δυνατότητα να υπάρχει άλλο δάνειο.

Πείτε, λοιπόν, στους συνταξιούχους που είναι εδώ πώς θα διασφαλίσετε τις συντάξεις, αφού δεν θέλετε την πλήρη ενοποίηση του ταμείου με το ΕΤΑΠ-ΜΜΕ. Δεν τη θέλετε. Έχετε δεσμεύσεις να μην την προχωρήσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε τον κ. Κατσώτη.

Τον λόγο έχει ο κ. Μπέζας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Κύριε Κατσώτη, είδα και άκουσα τη διαμαρτυρία των συνταξιούχων στο Υπουργείο Οικονομικών χθες το βράδυ και γνωρίζετε πολύ καλά ότι ως Υπουργείο Εργασίας, αλλά και εγώ συγκεκριμένα, τους έχουμε συναντήσει αρκετές φορές και έχουμε συζητήσει μαζί τους.

Επίσης, τα ποσά της κρατικής χρηματοδότησης τα οποία ανέφερα δεν περιλαμβάνουν τις εισφορές των εργαζομένων, αλλά είναι το κομμάτι το οποίο καλύπτεται από τον κρατικό προϋπολογισμό και ανέρχεται από το 2000 έως σήμερα περίπου στο ποσό των 201 δισεκατομμυρίων ευρώ. Αυτή η κρατική χρηματοδότηση προβλέπεται, και στο μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα δημοσιονομικής στρατηγικής και στους προϋπολογισμούς, οι οποίοι κατατίθενται, να συνεχίζεται στο ίδιο ύψος περίπου και τα επόμενα χρόνια, πράγμα το οποίο διασφαλίζει στο ακέραιο την καταβολή των συντάξεων. Δεν υπάρχει θέμα με τις συντάξεις οι οποίες καταβάλλονται και στο συγκεκριμένο ταμείο, αλλά και σε άλλα ταμεία κύριας ασφάλισης της χώρας.

Έχετε αντιληφθεί ότι αν τα τελευταία χρόνια δεν κάναμε αυτές τις σημαντικές διαρθρωτικές αλλαγές, αν τα τελευταία χρόνια δεν κάναμε αυτές τις σημαντικές οργανωτικές αλλαγές και το συμμάζεμα που έγινε στο ασφαλιστικό σύστημα, θα είχαμε μια έκρηξη η οποία θα οδηγούσε σε πάρα πολλά προβλήματα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Και ο Σιούφας το έσωσε! Και η Πετραλιά το έσωσε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Παρακαλώ, κύριε Κατσώτη.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Εγώ δεν θέλω να κινδυνολογήσω, κύριε συνάδελφε, αλλά με όλα αυτά τα κακώς κείμενα που υπήρχαν για δεκαετίες, εμείς συγκρουστήκαμε και αναλάβαμε το πολιτικό κόστος, λέγοντας την αλήθεια στους πολίτες και για να δίνουμε συντάξεις σ' αυτούς που μας παρακολουθούν τώρα από τα θεωρεία, αλλά και για να δοθούν συντάξεις στις επόμενες γενιές, σ' αυτούς που εργάζονται και αγωνίζονται τώρα και που είναι οι άνθρωποι του μόχθου. Αν δεν το κάναμε αυτό, δεν θα είχαμε διασφαλίσει τις συντάξεις των επόμενων γενεών.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Τις συντάξεις τις πληρώνουν οι συνταξιούχοι, κύριε Υπουργέ. Τι λέτε τώρα;

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Θα μας δώσετε εσείς τις λύσεις για το πώς θα μπορέσουμε να διασφαλίσουμε τις συντάξεις με τους άλλους τρόπους που εσείς προτείνετε, διότι η αύξηση της κρατικής χρηματοδότησης οδηγεί πάλι σε βάρη πάνω στους πολίτες, διότι η αύξηση της κρατικής χρηματοδότησης μπορεί να επέλθει μόνο από την αύξηση της φορολογίας και από πουθενά αλλού.

Σε σχέση με το συγκεκριμένο ταμείο, το ΕΤΑΠ-ΜΜΕ, στην τελευταία προκήρυξη που έγινε από τον ΑΣΕΠ προβλέπονται τέσσερις θέσεις κατηγορίας πανεπιστημιακής εκπαίδευσης διοικητικού-οικονομικού, πρόσθετο προσωπικό, όπως επίσης προβλέπονται και είκοσι θέσεις μέσα από πρόγραμμα κοινωφελούς εργασίας πεντάμηνης διάρκειας για να στελεχώσουν το ΕΤΑΠ-ΜΜΕ

προκειμένου να διευκολυνθούν οι λειτουργίες του ταμείου.

Όσον αφορά την οργανωτική αναδιοργάνωση, υπάρχει έγκριση από το Κυβερνητικό Συμβούλιο Μεταρρύθμισης για να τεθεί σε εφαρμογή η οργανωτική αναδιάρθρωση του ΕΤΑΠ-ΜΜΕ. Δεν έχει αλλάξει κάτι από πλευράς Υπουργείου σε σχέση με αυτήν την απόφαση, την έγκριση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Μεταρρύθμισης για τη συγκεκριμένη πρόταση αναδιοργάνωσης. Θα προχωρήσει. Δεν έχει προχωρήσει, δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα γιατί δεν έχει εκδοθεί το αντίστοιχο προεδρικό διάταγμα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Θα συζητηθεί η τρίτη με αριθμό 336/8-12-2014 επίκαιρη ερώτηση δευτέρου κύκλου του Βουλευτή Δωδεκανήσου του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Δημητρίου Κρεμαστινού προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την αποκατάσταση της επικοινωνιακής κατάτμησης που υπαγορεύει ο Χάρτης Συχνοτήτων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου.

Κύριε Κρεμαστινέ, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το θέμα μας λέγεται «επικοινωνιακή διχοτόμηση της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου». Με απλά λόγια, με τη «DIGEA» δεν θα είναι ενιαίος χώρος η ίδια περιφέρεια. Μπορεί, δηλαδή, από τη Δωδεκάνησο, από τη Ρόδο ο περιφερειάρχης να μην μπορεί να απευθυνθεί στη μισή του περιφέρεια επικοινωνιακά και το ανάποδο. Αυτή η μεγάλη περιφέρεια σε μήκος και σε έκταση είναι περίπου όση η Ελλάδα. Δηλαδή η απόσταση από το Καστελόριζο μέχρι σχεδόν τον Πειραιά είναι σε μήκος όση η απόσταση από το Ταίναρο μέχρι τον Έβρο. Αυτό τι σημαίνει; Έχει σαράντα επτά νησιά. Αντιλαμβάνεστε ότι ο περιφερειάρχης πρέπει να μετακινείται και να επισκέπτεται τα νησιά του.

Το μεγάλο πρόβλημα είναι αν έχει αυτήν την ιδιομορφία, και όσον αφορά την επικοινωνία δηλαδή η μισή περιφέρεια να μην μπορεί να επικοινωνήσει με την άλλη μισή με τα μέσα ενημέρωσης, υπό την «DIGEA». Αντιλαμβάνεστε ότι αυτό είναι παράλογο.

Πρέπει να γίνει ανακατανομή των συχνοτήτων, γιατί ο τρόπος που έχει γίνει είναι λάθος. Αυτή η περιφέρεια δεν έχει ομοιογένεια όσον αφορά τις συγκοινωνίες, άρα υπάρχει πρόβλημα. Ο μεγαλύτερος νομός -που είναι η Δωδεκάνησος- επικοινωνεί με την πρωτεύουσά του Ερμούπολη της Σύρου που είναι στον μικρότερο νομό. Σημειωτέον ότι αυτό είναι παράβαση του νόμου του «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ». Έχει ιδιομορφία και σ' αυτό, δηλαδή ο μεγαλύτερος νομός επικοινωνεί με το μικρότερο νομό και η πρωτεύουσα βρίσκεται στο μικρότερο νομό και όχι στο μεγαλύτερο, όπως προβλέπει ο «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ».

Εάν, λοιπόν, τα λάβετε όλα αυτά υπ' όψιΝ σε μια άγονη ουσιαστικά περιοχή από πλευράς επικοινωνιών, καταλαβαίνετε τι σημαίνει να μην έχουν ούτε ενιαίο τηλεοπτικό χώρο επικοινωνίας.

Η παράκληση, κύριε Υπουργέ, είναι να αναζητήσετε και να μου πείτε έναν τρόπο πώς θα βελτιωθεί αυτή η κατάσταση, δηλαδή πώς θα γίνει επικοινωνιακά ενιαία η περιφέρεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε Κρεμμαστινέ. Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Μιχάλης Παπαδόπουλος.

Έχετε τον λόγο, κύριε Υπουργέ.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε συνάδελφε, κατ' αρχάς ευχαριστώ για την ερώτηση, γιατί πραγματικά μας δίνει τη δυνατότητα να διευκρινίσουμε το τι έχει γίνει μέχρι σήμερα και τι ισχύει.

Να δούμε τι ισχύει σήμερα κατ' αρχάς. Ξέρετε πολύ καλύτερα από τον καθένα μας ότι σήμερα οι τηλεοπτικοί σταθμοί της Ρόδου εκπέμπουν ελάχιστα και ούτε καν σε όλα τα Δωδεκάνησα, πόσω μάλλον στις Κυκλάδες. Ίσως να εκπέμπουν σε κοντινά νησιά και όχι όλοι, γιατί αυτό έχει να κάνει με τη δυνατότητα που έχει ο κάθε σταθμός. Αυτό ισχύει σήμερα.

Με την ψηφιακή μετάβαση, η οποία θα γίνει εντός των επομένων ημερών, ρυθμίζεται όλοι οι σταθμοί των Δωδεκανήσων να έχουν ένα ενιαίο σήμα, ισχυρό με πολύ καλύτερες προϋποθέσεις –ηχητικά και οπτικά- για όλα τα Δωδεκάνησα. Το ίδιο αντίστοιχα ισχύει και για τις Κυκλάδες.

Η αλήθεια είναι ότι μέχρι σήμερα και όταν ψηφίστηκε ο ν.4070/2012 και όταν ήταν σε διαβούλευση ο διαγωνισμός για τη «DIGEA», ακούσαμε πάρα πολλά από την Αντιπολίτευση. Γνωρίζετε ότι ήταν ένας διαφανής διαγωνισμός και καθαρός με μία εταιρεία μόνο που συμμετείχε και ήταν η «DIGEA». Με χαμηλό τίμημα πήρε τον διαγωνισμό, όπου, αν μου με επιτρέπετε την έκφραση, τις φορτώσαμε επιπλέον την υπόλοιπη Ελλάδα. Γιατί είχε ξεκινήσει μόνο η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, δηλαδή τα δύο μεγάλα κέντρα.

Μέσα από την απόφαση και το διαγωνισμό που έκανε η ΕΕΤΤ με τη «DIGEA» –αυτοί οι δύο έχουν υπογράψει τη σύμβαση αυτή- έγινε μια προσπάθεια ενοποίησης χώρων, όχι με την έννοια της διοικητικής περιφέρειας, αλλά με την έννοια ότι μπορούσαν να λειτουργήσουν ψηφιακά και ανάλογα με τις επενδύσεις που έπρεπε να γίνουν.

Άρα η λειτουργία της ψηφιακής τηλεόρασης στηρίζεται σε δύο στοιχεία: στην αδειοδότηση «δικτύου τηλεόρασης», δηλαδή ο πάροχος δικτύου επίγειας ψηφιακής εκπομπής και, δεύτερον, στην αδειοδότηση τηλεοπτικών προγραμμάτων, δηλαδή του περιεχομένου των τηλεοπτικών σταθμών και της επιτρεπόμενης εμβέλειας την οποία έχουν.

Όσον αφορά τα τηλεοπτικά περιεχόμενα, υφίστανται οι τοπικοί σταθμοί και οι σταθμοί περιφερειακής εμβέλειας. Υφίσταται ένας αδειοδοτούμενος πάροχος δικτύου της επίγειας ψηφιακής τηλεόρασης μέσω του δικτύου, του οποίου εκπέμπονται τα τηλεοπτικά περιεχόμενα. Η εμβέλεια του καθενός τοπικού περιφερειακού σταθμού καθορίζεται από το Υπουργείο Επικρατείας και το Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιου Τηλεόρασης.

Σήμερα η εμβέλεια των περιφερειακών παρόχων και τηλεοπτικών περιεχομένων σχετίζεται με την εμβέλεια των περιφερειακών ζωνών που υπάρχουν.

Θα σας καταθέσω ένα υπόμνημα το οποίο είναι της ΕΕΤΤ και του Υπουργείου και διευκρινίζει ακριβώς τον χάρτη και θα ήθελα να το μελετήσετε. Αυτό, λοιπόν, ισχύει σήμερα.

Ο στόχος της Κυβέρνησης, κάνοντας μια διαδικασία καθαρή και διαφανή ήταν να ενισχύσουμε ακόμα περισσότερο και με λιγότερο κόστος τους τηλεοπτικούς σταθμούς της περιφέρειας και ειδικά των Δωδεκανήσων, από τη στιγμή που δίνουμε τη δυνατότητα να εκπέμπουν σε όλη τη Δωδεκάνησο.

Άρα –αν μου επιτρέπετε- στην ερώτηση πώς είναι δυνατόν ένας Περιφερειάρχης να μην μπορεί να επικοινωνεί με την περιοχή του, να σας πω ότι δεν επικοινωνούσε και πριν ή πριν επικοινωνούσε κατά το ελάχιστο. Σήμερα αυξάνεται πολύ περισσότερο.

Σας καταθέτω τα έγγραφα αυτά και στη δευτερολογία μου θα σας αναλύσω ακριβώς τι μπορούμε να κάνουμε.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχαήλ Παπαδόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε Παπαδόπουλε.

Κύριε Κρεμαστινέ, έχετε τον λόγο για να δευτερολογήσετε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, το θέμα δεν είναι ότι βελτιώνεται μια κατάσταση. Το θέμα είναι ποια κατάσταση μονιμοποιείται.

Εγώ δεν εκπροσωπώ τους τηλεοπτικούς σταθμούς της Δωδεκανήσου. Υπάρχουν ένας, δύο σταθμοί που εκπέμπουν σε όλη τη Δωδεκάνησο. Δεν είναι το πρόβλημα να εκπέμψουν άλλοι δύο ή άλλοι τρεις. Το θέμα θα ήταν αυτό, αν εγώ εκπροσωπούσα τους σταθμούς και συμφωνώ μαζί σας.

Εγώ δεν εκπροσωπώ τους σταθμούς. Εκπροσωπώ την περιφέρεια. Ο περιφερειάρχης μέχρι τώρα εκλέγεται από τα Δωδεκάνησα, γιατί είναι η μεγαλύτερη περιφέρεια, εκλέγοντας πέντε Βουλευτές. Η άλλη εκλέγει τρεις Βουλευτές. Λογικό είναι όταν γίνονται εκλογές να εκλέγουν οι περισσότεροι τον δικό τους. Αυτό έχει γίνει μέχρι τώρα. Βλέπετε ,λοιπόν, ότι είναι μια ιδιόμορφη περιοχή από συγκοινωνίες, από αριθμό νησιών. Και έρχεται τώρα η επικοινωνία και πάμε σε ένα καθεστώς μονιμότητας.

Αφού, λοιπόν, βελτιώνετε τις επικοινωνίες και αναζητούμε το τέλειο, το τέλειο είναι η περιφέρεια να είναι ενιαία. Γιατί αν η περιφέρεια είναι διχασμένη συγκοινωνιακά και επικοινωνιακά πρέ-

πει να διχαστεί, τελείως να γίνει άλλη περιφέρεια, διότι διαφορετικά δεν νοείται ο ρόλος λειτουργίας αυτής της περιφέρειας. Άρα, συμπερασματικά, δεν υπερασπίζομαι σταθμούς. Υπερασπίζομαι την περιφέρεια, την ενημέρωση της περιφέρειας.

Η παράκληση προς υμάς είναι η εξής. Πρέπει να δείτε το θέμα υπεράνω τοπικών συμφερόντων. Πρέπει να το δείτε εθνικά. Δεν μπορεί, παραδείγματος χάριν, να μη γνωρίζει το ένα νησί τι γίνεται στο άλλο νησί. Θα μου πείτε, σήμερα είναι χειρότερα. Το παραδέχομαι. Αυτό είναι μια βελτίωση. Κι αυτό το παραδέχομαι. Αλλά η ερώτησή μου είναι πώς μπορεί αυτό το πράγμα να πάρει μια μορφή ουσιαστική. Δεν υπάρχει άλλη περιφέρεια της Ελλάδας που να έχει τέτοιες ιδιαιτερότητες, όσον αφορά στις συγκοινωνίες, τον αριθμό των νησιών και τώρα την επικοινωνία. Είναι η μοναδική άρα, κατά συνέπεια, πρέπει να βάλετε το θέμα αυτό σε προτεραιότητα και να αντιμετωπιστεί ουσιαστικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Πράγματι το Αιγαίο είναι μια ιδιαίτερη περιοχή. Είναι αλήθεια ότι οι δυσκολίες που υπάρχουν σήμερα είναι μεγάλες. Γι' αυτό μετά την ψηφιακή μετάβαση που θα γίνει στις 29 Δεκεμβρίου θα υπάρχει μια κάλυψη στο 95% του πληθυσμού. Αυτό είναι κάτι πάρα πολύ σημαντικό.

Ως προς το δεύτερο που αφορά στις Κυκλάδες, θέλω να πω ότι είναι στις προθέσεις του Υπουργείου, αφού ολοκληρωθεί όλη η ψηφιακή μετάβαση σε όλη την Ελλάδα, να δούμε πού υπάρχουν προβλήματα. Στην πράξη πρέπει να δεις πού υπάρχουν προβλήματα και όχι στη θεωρία. Έχω δώσει έναν χάρτη στα στοιχεία που κατέθεσα που δείχνει θεωρητικά ποια είναι η κάλυψη σε όλη την Ελλάδα. Αυτό όμως πρέπει να φανεί στην πράξη.

Αυτό είναι το ένα κομμάτι. Πρέπει να δούμε πού υπάρχουν λευκές ζώνες και με ποιον τρόπο, ποια διαδικασία θα μπορούσαμε να βάλουμε έναν αναμεταδότη να τις καλύψουμε. Αυτό που μελετάμε -το οποίο όμως δεν είμαστε ακόμα έτοιμοι να πούμε γιατί πρέπει να ολοκληρωθεί η ψηφιακή μετάβαση στο τέλος του έτους- είναι να δούμε πώς θα μπορούσαμε να ενοποιήσουμε αυτές τις δύο περιφέρειες. Για να γίνει βέβαια αυτό, απ' ό,τι καταλαβαίνετε, θα έχουν διαφορετικό κόστος οι τηλεοπτικοί σταθμοί που θα συμμετέχουν, ακριβώς γιατί υπάρχει μεγάλη ιδιαιτερότητα στο Αιγαίο.

Είμαι σίγουρος ότι η προσπάθεια αυτή θα ολοκληρωθεί τους πρώτους μήνες του 2015. Θα δούμε αν το κόστος που υπάρχει είναι δυνατόν να το αντέξουν οι περιοχές αυτές. Είναι κόστος εφικτό να λειτουργήσει; Πιστεύω ότι μετά τον πρώτο, δεύτερο μήνα του 2015 θα είμαστε έτοιμοι να πούμε ότι μπορεί να γίνει και ενοποίηση των δύο περιοχών, αφού βέβαια συμφωνήσουμε και τα κανάλια που υπάρχουν και ο πάροχος. Μόνο με μια τέτοια συμφωνία και συνυπογραφή συμβάσεων μπορεί να προχωρήσει αυτή η ενοποίηση. Δεν αρκεί μόνο να το πούμε εμείς. Εμείς θα προσπαθήσουμε να δώσουμε τη δυνατότητα να υπάρχει μια ενιαία διοικητική περιφέρεια, να υπάρξει και κάλυψη ψηφιακού σήματος.

Νομίζω ότι η προσπάθεια της ψηφιακής μετάβασης σε ένα πολύ σύντομο χρονικό διάστημα σε σχέση με όλη την Ευρώπη θα αποδειχθεί σε μερικές μέρες, που ολοκληρώνεται, ότι έχει φέρει πολύ ουσιαστικά αποτελέσματα. Αυτό φαίνεται ήδη εκεί που έχει γίνει η ψηφιακή μετάβαση. Η ποιότητα του ήχου και της εικόνας και οι δυνατότητες που δίνει είναι πάρα πολύ διαφορετικές.

Εγώ πιστεύω ότι αρχές του έτους θα ολοκληρωθεί όλη η προσπάθεια που γίνεται. Πιστεύω ότι θα έχουμε κι εμείς ως Κυβέρνηση τη δυνατότητα να υλοποιήσουμε και αυτήν την ενοποίηση των δύο περιφερειών.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις».

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

Πήραμε την ενημέρωση από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ ότι ορίζεται σήμερα ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο κ. Αθανάσιος Πετράκος και από το ΠΑΣΟΚ ότι θα είναι ειδικός αγορητής ο κ. Μιχάλης Κασσής.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Σάββας Αναστασιάδης.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Και στην επί των άρθρων συζήτηση, βεβαίως, η στάση μας για το νομοσχέδιο θα είναι ίδια, όπως κι επί της αρχής. Δεν έχουμε ιδιαίτερες διαφοροποιήσεις.

Συμφωνούμε με το νομοσχέδιο και στην επί των άρθρων συζήτηση. Συμπληρώνοντας και προσθέτοντας ότι ολοκληρώνουμε σήμερα τη συζήτηση του νομοσχεδίου: «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων» του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Επεξεργαστήκαμε ένα σχέδιο νόμου το οποίο παρεμβαίνει αποτελεσματικά, με το σύνολο των διατάξεών του, στο υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τους παραπάνω τομείς, εναρμονίζει το εθνικό με το κοινοτικό δίκαιο, ρυθμίζει εκκρεμή θέματα, απλοποιεί διαδικασίες, προχωρά σε διορθωτικές κινήσεις και διαρθρωτικές αλλαγές, πάντα επ' ωφελεία και προς το συμφέρον του πολίτη.

Αναλυτικά αναφέρομαι στο κεφάλαιο Α, που είναι από τα άρθρα 1 έως 18. Στην Επιτροπή Διερεύνησης των Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων θεωρώ πάρα πολύ σημαντική την παρέμβαση της δημιουργίας της Ανεξάρτητης Αρχής της διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, με δεδομένο ότι η προηγούμενη δομική λειτουργία της είχε αποτύχει. Γι' αυτό γίνεται και αυτή η παρέμβαση και γίνεται, βέβαια, και πλήρης εναρμόνιση της εθνικής μας νομοθεσίας με την οδηγία 49/2004 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα άρθρα 19-24 αφορούν ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση αυτοκινήτων, ρυθμίσεις για τη λειτουργία υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας, περί της λειτουργίας και προσαρμογής της πολεοδομικής νομοθεσίας στη λειτουργία των συνεργείων αυτοκινήτων και των πρατηρίων υγρών καυσίμων. Μέχρι το άρθρο 24 δεν έχουμε καμμία διαφωνία και ψηφίζουμε τα άρθρα.

Δεν έχουμε καμμία διαφοροποίηση και στηρίζουμε τα άρθρα 25,26,27,28 και 29, ενώ θέλω να σταθώ λίγο στο άρθρο 30 και συγκεκριμένα στα θέματα που ρυθμίζουν τη λειτουργία του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Θέλω να αναφερθώ σε αυτό, διότι στις προηγούμενες συζητήσεις ακούστηκαν πάρα πολλά και πρέπει να κάνουμε ορισμένες διευκρινίσεις, τονίζοντας ότι με τις ρυθμίσεις και τις παρεμβάσεις αυτές του Υπουργείου εξασφαλίζεται η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των πολιτών της Θεσσαλονίκης.

Γνωρίζουμε -τουλάχιστον οι Βουλευτές και οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης- ότι τα τελευταία τέσσερα χρόνια ο οργανισμός αντιμετώπιζε τεράστια προβλήματα εξαιτίας του ότι η πολιτεία δεν ήταν συνεπής απέναντι στις συμβατικές υποχρεώσεις της. Δεν τηρούσε, δηλαδή, τις υποχρεώσεις της και δεν κατέβαλλε το τίμημα το οποίο είχε συμφωνηθεί και είχε κυρωθεί με νόμο. Άρα, ο οργανισμός δυσκολευόταν να λειτουργήσει κι έτσι όλα αυτά τα χρόνια δημιουργήθηκε ένα τεράστιο πρόβλημα.

Ήρθε, λοιπόν, αυτή η ρύθμιση –και το είπα και στην πρωτολογία μου ότι αξίζουν συγχαρητήρια στον παριστάμενο Υφυπουργό που ανέλαβε αυτήν τη μεγάλη πρωτοβουλία κι έδωσε λύση σε αυτό το θέμα- και τροποποιήθηκαν οι υπάρχουσες συμφωνίες, σε απόλυτη, μάλιστα, συμφωνία, μεταξύ του οργανισμού και της πολιτείας.

Και είναι πάρα πολύ σημαντικό εδώ να τονίσουμε ότι σε αυτήν τη συμφωνία συμμετείχαν και συνομολογήσανε και οι εργαζόμενοι. Το λέω αυτό, διότι ακούσαμε πάρα πολλά αυτές τις μέρες, διάφορες ανακρίβειες κι ανεύθυνες τοποθετήσεις από την πλευρά της Αξιωματικής, κυρίως, Αντιπολίτευσης. Θα είναι καλό και ουσιαστικό για τους συναδέλφους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης -και ωφέλιμο για τον πολίτη- όταν έρχονται εδώ για να κάνουν κάποιες καταγγελίες λαϊκίστικου ή αντιπολιτευτικού τύπου, να είναι διαβασμένοι, να ρωτάνε πρώτα και να μην λένε ανακρίβειες.

Μας κατηγορήσατε χθες -και αναφέρομαι τώρα στην τροπολογία που καταθέσαμε όλοι οι Βουλευτές της Θεσσαλονίκης για τη ρύθμιση των χρεών του οργανισμού προς τα ασφαλιστικά ταμεία- για το ότι οι Βουλευτές Θεσσαλονίκης αναλάβαμε μία πρωτοβουλία, να καταθέσουμε μία τροπολογία, για να ρυθμιστούν αυτά τα χρέη του οργανισμού προς τα ασφαλιστικά ταμεία. Επισημαίνω πάλι ότι αυτά δεν δημιουργήθηκαν με ευθύνη του οργανισμού, αλλά με ευθύνη της πολιτείας.

Δεν έχω καταλάβει ακόμα ποια είναι η θέση σας. Αν μπορείτε τώρα στην τοποθέτησή σας, να μας πείτε τη θέση σας, δηλαδή τι θέλετε πέρα από τις καταγγελίες και τις αντιπολιτευτικές κορώνες. Θέλετε να μην πληρωθούν οι ασφαλιστικές εισφορές των εργαζομένων και να έχουν πρόβλημα; Θέλετε να κλείσει η επιχείρηση τελικά; Αυτό επιδιώκετε; Να αφήσετε στο δρόμο δύο χιλιάδες εργαζόμενους; Να μείνει η Θεσσαλονίκη χωρίς συγκοινωνία; Να μην εισπράξει το δημόσιο αυτά τα οφέλη; Διότι διαφορετικά δεν μπορούν να πληρωθούν αυτά τα χρήματα. Αδυνατεί ο οργανισμός, με βάση τη συμφωνία και τις δραστικές περικοπές που έκανε το κράτος, όσον αφορά την επιδότηση. Να μην έχει το δημόσιο τη δυνατότητα να εισπράξει αυτά τα χρήματα; Πείτε μας, επιτέλους, τι θέλετε, να σας καταλάβουμε κι εμείς, γιατί άποψη δεν διατυπώσατε, πέρα από καταγγελίες.

Επίσης, θέλω σε αυτό το σημείο, κύριε Υπουργέ, να τονίσω πάλι αυτό που είπα και στην πρωτολογία μου. Πρέπει να δούμε ξανά με προσοχή και να επανεξετάσουμε την παράγραφο 5 του άρθρου 30, η οποία αναφέρεται σε μία διένεξη του οργανισμού με το Δήμο Συκεών -είναι δαπάνη δηλαδή- η οποία είχε περιληφθεί στη μελέτη που προηγήθηκε της συμφωνίας. Αν αυτό δεν συμπεριληφθεί, υπάρχει κίνδυνος να εκτροχιαστεί η συμφωνία. Αναφέρομαι σε ένα θέμα, για το οποίο οι απαιτήσεις του Δήμου Συκεών είναι υπερβολικές.

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

Ένα λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Σας λέω ενδεικτικά ότι ο δήμος έχει απαιτήσεις από τον οργανισμό, όσες απαιτήσεις δηλαδή έχουν συνολικά όλοι οι άλλοι δήμοι του νομού, συμπεριλαμβανομένου και του Δήμου Θεσσαλονίκης. Άρα, αυτό πρέπει να το δούμε ξανά από την αρχή.

Συνεχίζω με τα άλλα άρθρα. Δεν έχουμε καμμία άλλη αντίρρηση. Ελπίζω ότι θα μου δοθεί η δυνατότητα και στη δευτερολογία μου, κυρία Πρόεδρε, να τοποθετηθώ.

Αναφέρομαι στο άρθρο 37 και στον έλεγχο των αλλοδαπών οχημάτων με τα κλιμάκια που δημιουργούνται στους παραμεθόριους δήμους. Το θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό αυτό για τη διαμόρφωση ίσων συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων, αλλά και της ασφαλούς κυκλοφορίας αλλοδαπών αυτοκινήτων στους ελληνικούς δρόμους.

Επίσης, στο άρθρο 45 πρέπει να διευκρινιστεί πού θα γίνεται η συντήρηση του τροχαίου υλικού του σιδηροδρόμου που παραχωρείται η δραστηριότητα αυτή από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στην ΕΕΣΣΤΥ, γιατί υπάρχει μόνο μία επισκευαστική μονάδα αντίστοιχου υλικού στη χώρα μας και υπάρχει η αγωνία των εργαζομένων, μήπως η δραστηριότητα αυτή δοθεί σε μονάδες επισκευαστικές όμορων χωρών, οπότε καταλαβαίνετε ότι θα έχουμε και απώλεια θέσεων εργασίας, αλλά και χρημάτων.

Επίσης, στο άρθρο 47, στην παράταση των εγκρίσεων τύπου, είπα χθες ότι υπάρχουν περιπτώσεις όπου ευρωπαϊκά αυτοκίνητα ταξινομούνται σε τέτοιες χώρες έχοντας έγκριση, αλλά όταν αυτά εισάγονται στη χώρα μας, η έγκριση αυτή δεν αναγνωρίζεται κι έτσι αναγκάζονται αυτά να ταξινομηθούν σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως για παράδειγμα στη Βουλγαρία, και από τη Βουλγαρία εισάγονται στην Ελλάδα αυξάνοντας έτσι το

κόστος και των εμπόρων, αλλά και των αγοραστών, των πολιτών.

Δεν έχουμε καμμία άλλη επισήμανση μέχρι και το τελευταίο άρθρο.

Στο άρθρο 48, που αφορά την ΕΥΔΑΠ, έχω έναν προβληματισμό. Γιατί να μην μπορεί αυτή την δραστηριότητα να την κάνει και η ΕΥΑΘ; Δηλαδή, γιατί η ΕΥΑΘ, καθώς και άλλοι οργανισμοί στη χώρα που έχουν τις δυνατότητες, να μην μπορούν να κάνουν συμβάσεις με δήμους σε όλη τη χώρα, όπως η ΕΥΔΑΠ; Εν τοιαύτη περιπτώσει, θα πρέπει να δούμε αυτό το πλαίσιο πώς θα κινηθεί και πού θα οδηγήσει αυτή η δυνατότητα της ΕΥΔΑΠ να δραστηριοποιείται σε όλες τις περιοχές της χώρας.

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι στο σχέδιο νόμου, το οποίο ολοκληρώνεται σήμερα, γίνονται μια σειρά από παρεμβάσεις με γνώμονα τον εξορθολογισμό, την απλοποίηση και τη συμπλήρωση του νομοθετικού μας πλαισίου στους τομείς που συζητήθηκαν και διευκολύνουν και εξυπηρετούν τον πολίτη και είναι προς τη σωστή κατεύθυνση.

Επίσης, επί των άρθρων είμαστε σύμφωνοι και το στηρίζουμε.

Βεβαίως, θα αναφερθούμε και σε κάποιες τροπολογίες που έχουν κατατεθεί, όταν παρουσιαστούν από τον Υπουργό.

Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Δηλαδή, δεν έχουν κατατεθεί ακόμα οι τροπολογίες;

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Έχουν κατατεθεί οι τροπολογίες. Αν θέλετε, μπορώ να αναφέρω ορισμένες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Αναφερθείτε και σε αυτές.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Ανέφερα τη δική μας τροπολογία, που αφορά τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης.

Επίσης, υπάρχει μια τροπολογία, η οποία αφορά τους προέδρους των συνεταιρισμών. Έχει δοθεί παράταση ενός χρόνου μέχρι να γίνει εκκαθάριση για να αποδοθούν ευθύνες. Στο διάστημα αυτό ζητείται, οι άνθρωποι αυτοί να μπορούν να έχουν ασφαλιστική και φορολογική ενημερότητα. Συμφωνούμε σε αυτήν την τροπολογία.

Επιπλέον, όσον αφορά την τροπολογία που αφορά την επαναπρόσληψη των υπαλλήλων που έχει λήξει η σύμβασή τους από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας, τη ΣΤΑΣΥ, συμφωνούμε και με αυτήν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Δυο λεπτά, κύριε συνάδελφε, για να συνεννοηθούμε.

Αυτές τις τροπολογίες, στις οποίες αναφέρεστε, τις έχει καταθέσει το Υπουργείο;

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Έχουν κατατεθεί. Τις έχω στα χέρια μου. Βεβαίως, έχουν κατατεθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ή θα τις καταθέσει τώρα ο κύριος Υπουργός; Τουλάχιστον, να κρατάμε και λίγο τα προσχήματα.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Έχουν κατατεθεί, αλλά δεν ξέρουμε ακόμα την απόφαση του Υπουργού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Φυσικά και όχι. Είναι κατατεθειμένες πάντως;

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Είναι κατατεθειμένες. Αν θέλετε, μπορούμε να πούμε και τον αριθμό της κατάθεσης. Υπάρχει εδώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Καλύτερα να τα πείτε στη δευτερολογία σας.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Επίσης, ένα θέμα που αφορά τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης είναι η δυνατότητα επέκτασης σε όμορους δήμους και εξυπηρέτησης οικισμών που είναι όμοροι, στα όρια δηλαδή του δήμου, σε συμφωνία πάντα με τα ΚΤΕΛ των άλλων δήμων. Συμφωνούμε και σε αυτή την τροπολογία. Θα επανέλθουμε, όταν ο Υπουργός ξεκαθαρίσει τη θέση του.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Επειδή χθες ανέφερα -και ο ΣΥΡΙΖΑ με διέψευσε- ότι έχει πάρει την απάντηση, αλλά και την απόφαση της Επιτροπής για τον ΟΑΣΘ, θέλω να καταθέσω στα Πρακτικά και την απάντηση, την οποία έχω στείλει και την απόδειξη παραλαβής εγγράφου για τα αποτελέσματα της Επιτροπής του ΟΑΣΘ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Η κ. Ευγενία Ουζουνίδου, εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ, έχει το λόγο.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Δεν την έχουμε πάρει στα χέρια μας. Δεν είναι θέμα ψεμάτων. Εσείς είπατε στην ομιλήτριά μας: «λέτε ψέματα». Στην πραγματικότητα, εμείς δεν είχαμε πάρει αυτό το έγγραφο από την επιτροπή. Αυτό και είπαμε.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Από το Υπουργείο έχει φύγει πάντως.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Ούτε αμφισβητούμε ότι το καταθέσατε, γιατί δεν το λάβαμε.

Κυρίες και κύριοι, πολλές φορές στη ζωή μας βρισκόμαστε μπροστά σε διλήμματα, που άλλα είναι εύκολο να απαντηθούν και άλλα που τα απαντάμε με δυσκολία.

Στις 17 Δεκεμβρίου, όμως, το δίλημμα είναι ένα και εύκολο. Η Βουλή δεν ψηφίζει για Πρόεδρο της Δημοκρατίας. Ψηφίζει «ναι» ή «όχι» σε ένα νέο μνημόνιο. Ψηφίζει «ναι» ή «όχι» στη συνέχιση της βάρβαρης πολιτικής. Ψηφίζει «ναι» ή «όχι» στη διάλυση της κοινωνίας.

Με την κλεψύδρα να μετράει αντίστροφα για το κυβερνητικό στρατόπεδο, τρέχετε να ξεπουλήσετε οτιδήποτε προλαβαίνετε, πριν ο χρόνος σας μηδενιστεί, όπως πράττετε με το παρόν νομοσχέδιο.

Μου προξενεί εντύπωση ότι στην τοποθέτησή σας επί της αρχής φάνηκε ότι πραγματικά δεν ακούσατε τι ειπώθηκε από εμάς. Διότι απαντήσατε πάλι στα ίδια ελάχιστα ερωτήματα, επαναλαμβάνοντας ό,τι και στην επιτροπή. Φέρτε μας στοιχεία για τον ΟΑΣΘ, για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» κι εμείς θα πάψουμε να επαναλαμβανόμαστε.

Τονίσαμε και εχθές ότι πρόκειται για ένα πολυνομοσχέδιο-σκούπα με ατάκτως ερριμμένες διατάξεις, οι οποίες βέβαια κλείνουν τρύπες που θέλετε. Ακόμα, όμως κι ορισμένες θετικές προβλέψεις, τις οποίες και θα ψηφίσουμε, χάνονται μέσα στο όλο χάος που επικρατεί στο νομοσχέδιο, μένοντας στο τέλος η ίδια πάντα πικρή γεύση.

Συγκεκριμένα, στα άρθρα 1 έως 18, που αφορούν την Ανεξάρτητη Αρχή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, εκφράσαμε τις σοβαρές επιφυλάξεις μας για το κατά πόσο θα λειτουργήσει αυτή ανεξάρτητα και υπέρ του δημόσιου συμφέροντος.

Ακατανόητη και έξω από κάθε λογική είναι η ρύθμιση του άρθρου 12 για τη διακριτική ευχέρεια που έχει η επιτροπή να αποφασίζει εάν θα διερευνηθεί ή όχι ένα ατύχημα ή συμβάν.

Στο σημείο αυτό επιτρέψτε μου μία αναφορά στην ανεξαρτησία τελικά ή όχι των αρχών αυτών: διατάξεις για τη ΡΑΣ, τη ΡΑΕΜ, την Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων, παρατάσεις θητειών, διατάξεις αφαίρεσης γνώμης της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας.

Με το άρθρο 42 η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ουσιαστικά αντικαθιστά το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου. Σιγά σιγά και μεθοδευμένα, αποδυναμώνεται το αναφερόμενο τμήμα στην κεντρική διοίκηση.

Αναφερθήκαμε αναλυτικά εχθές για τα άρθρα 44 και 45, που οδηγούν την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και την ΕΕΣΣΤΥ στην ιδιωτικοποίηση και στην πλήρη διάλυση του ΟΣΕ μετά την πενταετία.

Μας είπατε χθες ότι ο σχεδιασμός σας για την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι σταθερός από πέρυσι. Δεχόμαστε ότι είστε σταθεροί στην ιδεοληψία του διαμελισμού και της ιδιωτικοποίησης, κύριε Υπουργέ. Δεν αμφιβάλαμε στιγμή γι' αυτό. Όμως, από την άλλη πλευρά, κι εμείς δεν πρόκειται στιγμή να εγκαταλείψουμε τον αγώνα να ανατρέψουμε αυτές τις καταστροφικές πολιτικές και στο σιδηρόδρομο.

Μας είπατε, επίσης, για τη συμφωνία μεταξύ της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και της «COSCO» για τη μεταφορά φορτίων με τον ελληνικό σιδηρόδρομο, από το λιμάνι του Πειραιά προς την Κεντρική Ευρώπη και αντίστροφα. Το μνημόνιο συνεργασίας υπεγράφη μεταξύ του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου της «ΤΡΑΙ-

ΝΟΣΕ» και του διευθύνοντας συμβούλου της «COSCO».

Ο Διευθύνων Σύμβουλος της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ο κ. Ζηλιασκόπουλος, ο οποίος υπέγραψε το μνημόνιο συνεργασίας, ετοιμάζει τώρα εισήγηση προς το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας, για να ιδρύει με ιδιώτες εταιρεία εκμετάλλευσης τον κοντέινερ από το λιμάνι. Η εισήγηση ήρθε στο προ ολίγων ημερών διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας, καταγγέλθηκε στο συμβούλιο της ομοσπονδίας και επειδή ήταν ατελής, θα επανέλθει στο επόμενο. Αναρωτιέμαι, όμως, πραγματικά: Όταν σήμερα σχεδιάζετε κάτι τέτοιο, τι θα κάνετε αλήθεια όταν ιδιωτικοποιηθεί η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»;

Ολοκληρώνοντας τα θέματα των σιδηροδρομικών μεταφορών, να ξαναθέσουμε το θέμα που αφορά τη ρύθμιση για την επέκταση της αστικής ζώνης του προαστιακού μέχρι την Κινέτα, αντί της Μαγούλας, όπως υφίσταται σήμερα. Ζητάμε να φέρετε άμεσα ρύθμιση για την επίλυση αυτού του δίκαιου αιτήματος των πολιτών. Δεν υπάρχει λογική εξήγηση για το ότι οι σταθμοί του Δήμου Μεγαρέων δεν συμπεριλαμβάνονται στη ζώνη αστικής μετακίνησης.

Κυρίες και κύριοι, για τις απαράδεκτες ρυθμίσεις του άρθρου 25, αναφορικά με την ιδιωτικοποίηση της διάθεσης των εισιτηρίων, τον έλεγχο και τα υπέρογκα πρόστιμα ενάντια στους πολίτες, μιλήσαμε αναλυτικά εχθές. Ένα μόνο ερώτημα θα επαναλάβω: Η εμπειρία της διάθεσης των εισιτηρίων της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από τους ιδιώτες σε όλους τους σταθμούς, πλην του Κεντρικού Σταθμού Λαρίσης, ήταν θετική ή αρνητική; Φέρτε μας τα αποτελέσματα. Σας τα ζητήσαμε.

Όσον αφορά το άρθρο 27, ως και η Επιστημονική Επιτροπή τονίζει –και εμείς συμφωνούμε- για τον ορισμό της θέσης ίδρυσης σταθμού ότι είναι προϋπόθεση να επιτρέπεται τέτοια χρήση σε αυτή την περιοχή. Προσέξτε: Η Επιστημονική Επιτροπή κρούει τον κώδωνα του κινδύνου ότι δεν μπορεί, για ένα τέτοιου μεγέθους έργο, να παραβείτε τις χρήσεις γης.

Τονίζουμε, βεβαίως ότι επ' ουδενί δεν κατανοούμε και είμαστε αντίθετοι στην κατάργηση των προβλεπόμενων στο άρθρο 2 του π.δ. 79/2004, που αφορούν τη δημόσια υγεία και ασφάλεια και βεβαίως με την υπουργική απόφαση όπως ορίζεται στο παρόν, να παρακάμπτονται αυτές οι προϋποθέσεις.

Δεν διευκρινίστηκε εάν το σχεδιαζόμενο έργο του κεντρικού σταθμού υπεραστικών λεωφορείων στον Ελαιώνα, θα αποτελέσει και κεντρικό σταθμό για τις διεθνείς λεωφορειακές γραμμές. Έχει προχωρήσει κάποια μελέτη; Δώστε μας ένα χρονοδιάγραμμα του έργου είτε αφορά στον ίδιο χώρο είτε διαφορετικό χώρο και έργο και πώς αυτό θα χρηματοδοτηθεί.

Για το άρθρο 30, αναφερθήκαμε αναλυτικά και εγώ και η συνάδελφος κ. Χαραλαμπίδου εχθές. Δυστυχώς, όμως, για τον κύριο Υπουργό, επέλεξε να απαντήσει και πάλι επιλεκτικά. Μας είπατε αναφορικά με το θέμα της αύξησης της ηλικίας των λεωφορείων ότι στα λεωφορεία του ΟΑΣΑ δεν υπάρχει όριο ηλικίας κυκλοφορίας, ενώ για τις υπόλοιπες κατηγορίες για τα αστικά, υπεραστικά, ΚΤΕΛ, τουριστικά το όριο είναι είκοσι επτά.

Ξεχάσατε, βέβαια, να μας πείτε ότι εσείς αυξήσατε το όριο σε αυτές τις κατηγορίες, ότι η κυκλοφορία των λεωφορείων ελέγχεται ετήσια από το ΚΤΕΟ, ότι ο ΟΑΣΘ διαθέτει ένα οργανωμένο συνεργείο για την επισκευή και συντήρηση των λεωφορείων αυτών.

Μας είπατε, επιπλέον, ότι η μεταχείριση για τα δώδεκα έτη του ΟΑΣΘ προέκυπτε από το γεγονός ότι την αγορά τη χρηματοδοτούσε το κράτος. Ενημερώνουμε, λοιπόν, τον κύριο Υπουργό, γιατί μπορεί να μην είναι καλά πληροφορημένος, ότι η αγορά των λεωφορείων επιβάρυνε τον ΟΑΣΘ και η απόσβεση συνυπολογιζόταν στην αντισταθμιστική καταβολή. Δηλαδή, στο τέλος της δεκαπενταετίας, σύμφωνα με τη ρύθμιση που ισχύει, ο ΟΑΣΘ είχε εισπράξει το αντίτιμο της αγοράς των λεωφορείων.

Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 4 της οικονομικής συμφωνίας που κυρώθηκε με το ν. 2898/2001 τα παραπάνω εξ αποσβέσεων ποσά εντάσσονται στον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 4 της συμβάσεως του ν. 3271/1957, όπως αυτό έχει σχηματιστεί μέχρι 31-12-2000, για τη χρηματοδότηση, ανανέωση στόλου και λοιπών παγίων αυτού.

Ρωτάμε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ: Πώς θα αξιοποιηθούν τα ποσά που έχει καταβάλει το ελληνικό δημόσιο για την απόσβεση των ενενήντα λεωφορείων, που ο χρόνος κυκλοφορίας τους έχει ήδη υπερβεί τη δεκαπενταετία –άρα έχουν πλήρως αποσβεστεί- και παρατείνεται η κυκλοφορία τους με το παρόν νομοσχέδιο; Έχετε ζητήσει τον έλεγχο του συγκεκριμένου λογαριασμού; Γνωρίζετε εάν τηρούνται ή όχι οι προβλέψεις της οικονομικής συμφωνίας του 2001;

Τώρα, αναφορικά με τον ετήσιο έλεγχο από τα ΚΤΕΟ και το αν διαθέτει ο ΟΑΣΘ ένα εξαιρετικό, οργανωμένο συνεργείο, σας ρωτάμε από πού αντλείτε αυτή τη βεβαιότητα. Έχουν ελέγξει ποτέ οι υπηρεσίες σας το συγκεκριμένο συνεργείο; Διαβεβαιώστε τους Θεσσαλονικείς ότι η μετακίνησή τους θα είναι ασφαλής και ότι το περιβάλλον δεν απειλείται.

Πώς μπορείτε, κύριε Υπουργέ, να εμφανίζεστε ως προστάτης των συμφερόντων του ΟΑΣΘ, όταν στο απόσπασμα του πορίσματος που διαβάσατε χθες αναφέρεται ρητά ότι οι τυχόν αποκλίσεις από τα προϋπολογισθέντα μεγέθη θα καλυφθούν με μείωση των δαπανών, μείωση του μισθολογικού κόστους και μείωση του επιχειρηματικού κέρδους;

Γιατί, σε συνεργασία με τον Πρόεδρο των εργαζομένων, που είναι μέλος του διοικητικού συμβουλίου του ΟΑΣΘ, κοροϊδεύετε τους εργαζόμενους;

Ο ΣΥΡΙΖΑ δεσμεύεται ότι θα σεβαστεί τις συλλογικές συμβάσεις και τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτές. Βεβαίως, ο κύριος Υφυπουργός και η Κυβέρνηση έχουν αποδείξει ότι γράφουν στα παλαιότερα των υποδημάτων τους τις συλλογικές συμβάσεις και τα δικαιώματα των εργαζομένων.

Για το άρθρο 31, θεωρούμε κατ' αρχήν αυτονόητο και απλό να λυθεί εύκολα το θέμα που έθεσαν τα ΑΜΕΑ αναφορικά με την αναγκαιότητα να φέρουν μετρητή τα δημόσιας χρήσης ειδικής μίσθωσης αυτοκίνητα για μεταφορά ΑΜΕΑ και την αναγκαιότητα οι οδηγοί τους να είναι εκπαιδευμένοι στην εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ.

Επίσης, για το άρθρο 55, «επιβολή τέλους υπέρ των ΑΜΕΑ», είμαστε κάθετα αντίθετοι. Προφανώς, είμαστε η μοναδική αναπτυγμένη χώρα που επιβαρύνουμε τους επιβάτες με τέλος επί του εισιτηρίου. Γιατί επιλέγετε να μετακυλήσετε την υποχρέωση τέλους στους πολίτες, αντί στις αεροπορικές εταιρείες, όπως ορίζει η κοινοτική οδηγία; Είναι αδιανόητο εν έτει 2014 να μην έχουμε εξασφαλίσει το δικαίωμα της μετακίνησης των ΑΜΕΑ και με τις αεροπορικές συγκοινωνίες.

Ως προς το άρθρο 34, δεν φτάνει που τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ δουλεύουν δέκα χρόνια ουσιαστικά ανεξέλεγκτα, βάζετε και ιδιώτες στη διαδικασία ελέγχου τους. Δεν έχετε, κύριοι, την πολιτική βούληση να ασκεί το κράτος τον ελεγκτικό του ρόλο. Φυσικά, δεν υπάρχει καμμία ρύθμιση για τα δημόσια ΚΤΕΟ παρά μόνο απαξίωση. Πάντως, η αδειοδότηση των ΚΤΕΟ πρέπει να γίνει σε νέα βάση.

Για τα άρθρα 35 και 36 για τους ελέγχους, για την πάταξη του λαθρεμπορίου, της παράνομης μεταφοράς μιλήσαμε και ξεδιπλώσαμε την πρόταση του ΣΥΡΙΖΑ αναλυτικά.

Αναγνωρίζουμε ότι το άρθρο 36 είναι σε θετική κατεύθυνση, αλλά ελλιπές σε σχέση με την επιτυχή αντιμετώπιση της παράνομης μεταφοράς και της οδικής ασφάλειας ειδικά στην επίλυση της έλλειψης συντονισμού των πολλαπλών αρχών ελέγχου, την ύπαρξη κλιμακίων ελλιπώς στελεχωμένων μη εκπαιδευμένων, μη εξοπλισμένων.

Πάντως, είναι τουλάχιστον αντίφαση να εξωθείτε σε διαθεσιμότητα και απολύσεις το προσωπικό της δημόσιας διοίκησης και της αυτοδιοίκησης και να προτείνετε μικτά κλιμάκια στους παραμεθόριους δήμους με το άρθρο 35.

Ως προς το άρθρο 47, μας είπατε και στην επιτροπή και χθες εδώ ότι τα αυτοκίνητα και άλλα οχήματα που έχουν κατ' εξαίρεση του ευρωπαϊκού δικαίου ταξινομηθεί με υπογραφή σας...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ολοκληρώστε, κυρία Ουζουνίδου.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε. Είναι 84 άρθρα. Σε ένα λεπτό.

Δεν επιτρεπόταν βάσει της οδηγίας 46/2007 να ταξινομηθούν αυτά στη Γερμανία ή στη Γαλλία και αφορούσαν άδειες για ΕΚΑΒ και άλλα δημόσια οχήματα. Σας υπενθυμίζουμε ότι πράγματι ταξινομήσατε τα οχήματα για νοσοκομεία, για δήμους, κ.λπ.. Επιπλέον, μας είπατε ότι δίνονται εξαιρέσεις μόνο σε περιπτώσεις που τίποτα δεν αλλάζει επί της ουσίας. Παραδείγματος χάριν, η

γραμμή στο κάθισμα, τα καθρεφτάκια, κ.λπ..

Απαντάμε στον κύριο Υπουργό: Τα οχήματα για νοσοκομεία, δήμους, κ.λπ., αποτελούν μόνο το 20% των εξαιρέσεων που έχετε εκδώσει για το 2014. Ως προς τα υπόλοιπα, εμείς στην επιτροπή είπαμε ότι εξαιρέσεις για δευτερεύοντα σημεία, όπως η γραμμή στο κάθισμα ή τα καθρεφτάκια, που τίποτα δεν αλλάζει επί της ουσίας, δεν μας βρίσκουν αντίθετους, αρκεί αυτές να έχουν οριοθετηθεί. Όμως, γιατί δεν περιορίζει τις εξαιρέσεις μόνο σε τέτοια δευτερεύοντα σημεία, αλλά έχουν εκδοθεί εξαιρέσεις ακόμη και σε περιπτώσεις καυσαερίων και πέδησης;

Για το άρθρο 50 θα πω μόνο αυτό: Η φιλοσοφία είναι να γίνεται πιο ελκυστική η εκκαθάριση δημόσιων επιχειρήσεων και για τους ξένους επενδυτές.

Για το άρθρο 57 δεν ελέγχεται η υπηκοότητα, καταργώντας τη σχετική διάταξη του αεροπορικού κώδικα. Οι προϋποθέσεις που ίσχυαν για λόγους εθνικής ασφάλειας δεν ισχύουν γενικώς.

Εδώ θέλω να επαναλάβω το αίτημά μας να ενημερωθεί το Κοινοβούλιο για τις δανειακές υποχρεώσεις στις ΗΠΑ. Ειδικότερα για τη μεταβίβαση και τιτλοποίηση μελλοντικών εσόδων του δημοσίου από το EUROCONTROL προς την αλλοδαπή ανώνυμη εταιρία «ΑΙΟΛΟΣ» και την έκδοση από την εταιρία ανώνυμων τίτλων ποσού 350 εκατομμυρίων ευρώ με απόφαση το 2001 του τότε Υπουργού Οικονομικών.

Ως προς τις κτηριακές υποδομές, θα πω γενικά ότι για τα θέματα των απαλλοτριώσεων, για τις επιχορηγήσεις προς τους δήμους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης πρέπει να απαιτείται σαφής διασφάλιση των έργων της διοίκησης υπέρ του δημόσιου συμφέροντος, οι επιχορηγήσεις να αφορούν αποκλειστικά και μόνο επισκευές, ανακατασκευές και κατασκευές των δημοσίων κτηρίων.

Σε σχέση με τη μη πληρωμή φόρων για τα ακίνητα της εταιρίας που είναι τα σχολεία και τα νοσοκομεία, συμφωνούμε. Όμως, παραμένει ανοιχτό το αν θα ισχύσει η ίδια πρόβλεψη για τα σχολεία των ΣΔΙΤ, που για είκοσι πέντε χρόνια θα ανήκουν στους ιδιώτες και θα τα μισθώνει το δημόσιο.

Επίσης, για τον τομέα των τηλεπικοινωνιών, θεωρούμε σκανδαλώδεις τις χαριστικές ρυθμίσεις σε καναλάρχες. Στο ίδιο πνεύμα και οι τροπολογίες.

Θα ήθελα να τελειώσω με το άρθρο 68. Δεν έχω βεβαίως να προσθέσω τίποτε άλλο. Απλά επαναλαμβάνω να το αποσύρετε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε και εμείς.

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

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχάλης Κασσής, ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΣΣΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πλησιάζουν οι μέρες και στις 17 του Δεκέμβρη με την ψήφο για τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας μπορεί να κριθούν και πολιτικές.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, θέλω να σας πω ότι η Κυβέρνηση έχει χρέος να αποκαταστήσει τις αδικίες του ΕΝΦΙΑ, αδικίες οι οποίες αφορούν πάρα πολλούς πολίτες ανά την Ελλάδα.

Πρέπει να σταματήσει ο κ. Στουρνάρας να κάνει ερωτήματα για το αν η Τράπεζα της Ελλάδος υποχρεούται ή όχι να πληρώσει τον ΕΝΦΙΑ. Κατά την άποψή μου, πρέπει να πληρώσει και εκείνος πρέπει να σταματήσει να διεκδικεί τέτοια αιτήματα από πλευράς της Τράπεζας της Ελλάδος, αφού έχει χρέος, ως πρώην Υπουργός, αλλά κι εμείς ως Κυβέρνηση, να αποκαταστήσουμε τις αδικίες.

Ομοίως, η Κυβέρνηση αυτή έχει χρέος να αποκαταστήσει και να προστατεύσει την πρώτη κατοικία, γιατί φτάνουμε προς το τέλος του έτους, τις 31 Δεκεμβρίου, και πάρα πολλά νοικοκυριά θα κινδυνεύσουν να βρεθούν «στον αέρα» όσον αφορά την προστασία της πρώτης κατοικίας και τα στεγαστικά δάνεια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν σχέδιο νόμου ρυθμίζονται εκκρεμή θέματα, που αφορούν τους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών, των ταχυδρομείων και των δημοσίων έργων, αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Στα άρθρα 1-18 επιχειρείται μία πλήρης συμμόρφωση της χώρας μας με τις διατάξεις των κοινοτικών οδηγιών, οι οποίες αφορούν την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων. Είναι μία προσπάθεια να διορθωθούν παλαιότερες νομοθετικές παρεμβάσεις οι οποίες κρίθηκαν ατελείς.

Έτσι, λοιπόν, θα συσταθεί ξανά η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή, ώστε να εξασφαλίζεται, τόσο η διοικητική, όσο και η οικονομική της αυτοτέλεια.

Στα άρθρα 9-24 υπάρχουν ρυθμίσεις που σχετίζονται με τις εγκαταστάσεις και τη λειτουργία των σταθμών εξυπηρέτησης, των συνεργείων αυτοκινήτων και των πρατηρίων υγρών καυσίμων.

Στο άρθρο 19 για τους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων που αποδεδειγμένα λειτουργούν μέχρι 31 Δεκεμβρίου εντός των διοικητικών ορίων του παραδοσιακού τμήματος της πόλεως της Αθήνας και του Ιστορικού Κέντρου προβλέπεται ότι μπορεί να τύχουν της προβλεπόμενης άδειας λειτουργίας κατά παρέκκλιση των υφιστάμενων χρήσεων γης της περιοχής.

Το άρθρο 20 αφορά τα συνεργεία αυτοκινήτων, τα οποία εξακολουθούν να λειτουργούν σε περιοχές όπου, βάσει του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου αναθεωρήθηκαν οι χρήσεις γης, σύμφωνα με τις οποίες απαγορεύεται η ίδρυση νέων συνεργείων.

Στο άρθρο 21, σχετικά με τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, θα επαναλάβω, κύριε Υπουργέ, την τοποθέτηση του αγορητή του ΠΑΣΟΚ στην επιτροπή. Θα ήθελα να δείτε το θέμα του περιορισμού των εκατό μέτρων όσον αφορά τους κηρυγμένους αρχαιολογικούς χώρους. Προτείνω να εξετάσετε μία πιο οριοθετημένη προσέγγιση, δηλαδή να μείνουμε για παράδειγμα μόνο στα κηρυγμένα μνημεία.

Άλλωστε, δεν πρέπει να μας διαφεύγει καθόλου ότι η δόμηση σε αρχαιολογικούς χώρους επιτρέπεται και μετά από απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού.

Στα άρθρα 24 έως 34 υπάρχουν ρυθμίσεις που αφορούν τις επιβατικές μεταφορές.

Στο άρθρο 24 δίνεται η δυνατότητα στον ΟΑΣΑ να συνάπτει συμβάσεις με τρίτους, προκειμένου να συσταθεί ένα διευρυμένο δίκτυο πωλήσεων εισιτηρίων και να έχουν εύκολη πρόσβαση οι πολίτες σε εισιτήρια στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Σε ό,τι αφορά τον έλεγχο των εισιτηρίων, αρμόδιος φορέας εξακολουθεί να παραμένει ο ΟΑΣΑ. Επίσης, εισάγεται η πρόβλεψη έκδοσης Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών.

Στο άρθρο 27 δίνεται η δυνατότητα σε διεθνείς λεωφορειακές γραμμές να εκτελούνται με τουριστικά λεωφορεία μεταφορές ασυνόδευτων δεμάτων βάρους έως δέκα κιλά.

Επίσης, στο άρθρο 30 προτείνεται η διενέργεια ελέγχων κομίστρων από τρίτους στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και στα λεωφορεία των ΚΤΕΛ. Ακούσαμε τις ενστάσεις από τους εργαζόμενους στο ΚΤΕΛ, ότι αυτό μπορεί να προκαλέσει ενδεχομένως απολύσεις και ότι δεν υπάρχει κάποια αναγκαιότητα, μιας και δεν υπάρχει διαφυγή των εσόδων.

Στο άρθρο 31 προσδιορίζεται το ύψος των προστίμων για τα επιβατικά δημοσίας χρήσης οχήματα, εάν διαπιστωθεί ότι έχουν υποπέσει σε παράβαση. Ειδικότερα, θεσπίζονται τέσσερις κατηγορίες παραβάσεων, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους.

Στο άρθρο 33 σχετικά με την εκμίσθωση ΙΧ αυτοκινήτων με οδηγό, με κοινή υπουργική απόφαση καθορίζονται τα διακριτικά γνωρίσματα που οφείλουν να φέρουν, ενώ ορθά προβλέπονται πρόστιμα για τους παραβάτες.

Στο άρθρο 34 εισάγεται πρόβλεψη ότι τα όργανα των επιτόπιων ελέγχων των ΚΤΕΟ θα μπορούν να συνεπικουρούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα.

Στο ίδιο κεφάλαιο, σε θετική κατεύθυνση είναι το γεγονός ότι προτείνεται η δυνατότητα απόκτησης άδειας οδήγησης από άτομα με ειδικές μαθησιακές δυσκολίες ή άτομα που δεν γνωρίζουν γραφή.

Μία ακόμη πρόνοια για ειδικές κατηγορίες συμπολιτών μας

είναι η σύσταση ειδικής κατηγορίας επιβατικών δημοσίας χρήσης για τη μεταφορά ΑΜΕΑ και των συνοδών τους.

Επίσης, μπαίνουν κριτήρια καθορισμού των χώρων αφετηρίας και στάσεων των διεθνών δημοσίων λεωφορειακών γραμμών, ενώ εισάγεται η χορήγηση πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας των οδηγών διεθνών μεταφορών.

Στο άρθρο 34 υπάρχει μία σειρά ρυθμίσεων σχετικά με τη χρήση και τον αποτελεσματικότερο έλεγχο των φορτηγών δημόσιας χρήσης.

Στο άρθρο 35 θεσπίζονται για τα φορτηγά στις παραμεθόριες περιοχές Μεικτά Κλιμάκια Ελέγχου Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών, όπου τα έσοδα από την είσπραξη των προστίμων που θα επιβληθούν θα πάνε στους δήμους. Εδώ χρειάζεται προσοχή, γιατί δεν ξέρω κατά πόσο θα μπορούν οι παραμεθόριοι δήμοι να στελεχώσουν τέτοια κλιμάκια ούτως ώστε να κάνουν τους καλύτερους ελέγχους.

Το άρθρο 36 του νομοσχεδίου προβλέπει για την κυκλοφορία φορτηγών και λεωφορείων κατάταξη παραβάσεων ανάλογα με τη σοβαρότητά τους.

Στα άρθρα 42 έως 46 ρυθμίζονται χρονίζοντα θέματα σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση των σιδηροδρομικών ακινήτων και την αδειοδότηση αυτών.

Στο άρθρο 45 υπάρχει παράταση της ανάθεσης υποχρέωσης των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, δηλαδή τα δρομολόγια της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στην άγονη γραμμή από το 2015 έως το 2019.

Στα άρθρα 47 έως 59 επιλύεται μία σειρά άλλων θεμάτων που σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών.

Στο άρθρο 55 θεσπίζεται τέλος ανά αναχωρούντα επιβάτη από τα ελληνικά αεροδρόμια για τη συνδρομή ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα.

Στη σωστή κατεύθυνση είναι επίσης και η έγκριση τύπου για ταξινόμηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων.

Στα άρθρα 60 έως 67 επιλύονται ζητήματα του τομέα των τηλεπικοινωνιών, που σχετίζονται με τις ραγδαίες εξελίξεις στον τομέα αυτό, αλλά και με την αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος. Εδώ ρυθμίζονται επίσης θέματα, που αφορούν δεκάδες ραδιοφωνικούς σταθμούς.

Θεωρούμε σημαντικό βήμα τη σύσταση σύγχρονου θεσμικού συστήματος τεχνικών προδιαγραφών τιμολόγησης των τεχνικών έργων και τη δημιουργία διοικητικής αρχής φράγματος, η οποία θα αναλάβει τον έλεγχο και την τήρηση του θεσμικού πλαισίου.

Σε θετική κατεύθυνση είναι επίσης και οι ρυθμίσεις που επιλύουν ζητήματα σχετικά με τον έλεγχο και τη γνησιότητα των εγγυητικών επιστολών των δημοσίων έργων. Πιστεύουμε ότι θα αντιμετωπίσουν πράγματι ένα μεγάλο πρόβλημα, αυτό των πλαστών εγγυητικών επιστολών.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπερψηφίζουμε το εν λόγω νομοσχέδιο και επί των άρθρων, γιατί πιστεύουμε ότι πράγματι επιλύει μία σειρά σημαντικών προβλημάτων στον τομέα ευθύνης του Υπουργείου.

Όσον αφορά τις τροπολογίες, η υπουργική τροπολογία με γενικό αριθμό 2071 και με ειδικό 41 ψηφίζεται από πλευράς μας, γιατί έρχεται να λύσει θέματα των μέσων μαζικής ενημέρωσης που ταλανίζουν εδώ και αρκετό χρονικό διάστημα το συγκεκριμένο κλάδο.

Επίσης, έχει κατατεθεί και μία υπουργική τροπολογία που αφορά τον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό, προκειμένου να μπορεί να λειτουργήσει και να έχει ασφαλιστική και φορολογική ενημερότητα.

Έχει κατατεθεί μία σειρά βουλευτικών τροπολογιών, κύριε Υπουργέ. Ειδικότερα, η τροπολογία με γενικό αριθμό 2090 αφορά τις κεντρικές συνεταιριστικές οργανώσεις, που δεν πρέπει να γίνει η μετατροπή τους σε πρωτοβάθμιους συνεταιρισμούς, όταν δεν ασχολούνται με εμπορία. Όμως και η τροπολογία με γενικό αριθμό 2088 και με ειδικό αριθμό 47 αφορά πάλι συνεταιριστικές οργανώσεις και μέλη διοικητικών συμβουλίων, που όσο λειτουργεί η εκκαθάριση ή πτώχευση δεν πρέπει να διώκονται ποινικά, αλλά τουλάχιστον να μπορούν να έχουν και ασφαλιστική και φορολογική ενημερότητα έως ότου ολοκληρωθεί ο συγκεκριμένος έλεγχος.

Ακόμη δεν έχει έρθει μία βουλευτική τροπολογία, η οποία αφορά τους εργαζόμενους στα ΚΤΕΛ. Πρέπει, κύριε Υπουργέ, να αποκαταστήσετε την αδικία την οποία επιφέρει το προεδρικό διάταγμα του καλοκαιριού -και την οποία έρχεστε να επαναφέρετε- όσον αφορά ομαδικές απολύσεις σε εργαζόμενους στα ΚΤΕΛ.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Μαρίνος Ουζουνίδης, ειδικός αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων.

ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Κασσή, όχι μόνο δεν θα καταργήσουν τον ΕΝΦΙΑ, αλλά θέλουν να φέρουν κι άλλους φόρους. Δεν το έχετε ακούσει;

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Η επόμενη κυβέρνηση.

ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Κοιτάξτε, όποια και να είναι, τα είπαμε εμείς στο παρελθόν, τα έχει πει κι ο Πρόεδρός μας, ο Πάνος Καμμένος: Ο Σημίτης κυβερνάει. Έχουν αναφερθεί εφημερίδες μεγάλης εμβέλειας -πολύ σωστά- ότι έχει και κουμπάρους, οι οποίοι περιφέρονται από δω κι από κει, ενώ έχουν καταχραστεί δημόσιο χρήμα.

Το «ΕΘΝΟΣ» σήμερα αναφέρεται στον κ. Σπυρόπουλο, που βγαίνει συχνά στις τηλεοράσεις και το παίζει καθαρός. Από τη στιγμή που γράφει εδώ η εφημερίδα: «Πρόταση από τον Εισαγγελέα Εφετών: Παραπομπή σε δίκη ζητείται για το Διοικητή του ΙΚΑ», θα πρέπει να «την κάνει» όχι με ελαφρά πηδηματάκια, αλλά με γρήγορα πηδηματάκια. Κι αν δεν την κάνει αυτός, θα πρέπει ο Υπουργός Εργασίας να τον στείλει εδώ και τώρα στο σπίτι του. Υπάρχουν πολλές χιλιάδες Έλληνες με περισσότερα προσόντα από τον κ. Σπυρόπουλο, τον αποτυχημένο υποψήφιο Βουλευτή του ΠΑΣΟΚ. Πρέπει να διορίσουν έναν καινούργιο διοικητή του ΙΚΑ.

Καταθέτω στα Πρακτικά το δημοσίευμα.

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

Να παραιτηθεί ή να τον παραιτήσουν σήμερα κιόλας!

Κύριε Υπουργέ, ο Έβρος κηρύχθηκε σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Είναι γεγονός ότι πραγματικά εκεί ο Περιφερειάρχης της περιοχής, ο κ. Παυλίδης, δίνει τον καλύτερό του εαυτό, όπως και ο Στρατός, η Ελληνική Αστυνομία, οι πάντες. Θέλει, όμως, ιδιαίτερα μεγάλη προσοχή για το λόγο ότι οι βροχές συνεχίζονται. Στην Βουλγαρία οι καιρικές συνθήκες είναι ακόμη χειρότερες και έρχονται τεράστιες ποσότητες νερού. Η κατάσταση πολλές φορές γίνεται ανεξέλεγκτη με τις τεράστιες ποσότητες νερού που αφήνουνε και, πραγματικά, δεν μπορούν να ελεγχθούν.

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

Επομένως, απευθύνω θερμή παράκληση, για ακόμη μία φορά, να είναι εκεί όλα τα επιτελεία του κράτους σε ετοιμότητα. Έχω εδώ και μία αναφορά πάλι της εφημερίδας «ΕΘΝΟΣ». Αναφέρει ότι η κακοκαιρία εκεί, στη βόρεια Ελλάδα, συνεχίζεται. Ευτυχώς, ενώ παρασύρθηκε κάποιος εξηντάχρονος –λέει- στη Νέα Φιλαδέλφεια Θεσσαλονίκης, τελικά καταφέρανε και τον έσωσαν τον άνθρωπο. Μιλάμε για τεράστιες καταστροφές.

Θέλω να αναφερθώ ως μηχανικός -και νομίζω ότι και ο κ. Παπαδόπουλος είναι μηχανικός και υπάρχουν εδώ και άλλοι συνάδελφοι μηχανικοί- σε ό,τι έχει να κάνει με κάποια θέματα που αφορούν τα δημόσια έργα. Δεν μπορεί σήμερα, κύριοι, ένα δημόσιο έργο να το παίρνει κάποιος εργολάβος με έκπτωση 40%, 50% και 60%. Δεν μπορεί εκ των πραγμάτων το έργο αυτό να πραγματοποιηθεί, γιατί ή θα γίνουν πασαλείμματα ή θα γίνει αλλά θα είναι κακίστης ποιότητας. Και έρχεται μετά το ελληνικό κράτος και δίνει ξανά χρήματα.

Επομένως, κύριε Υπουργέ, σε ό,τι έχει να κάνει με τις εκπτώσεις, σε ό,τι έχει να κάνει με την ποιότητα κατασκευής, σε ό,τι έχει να κάνει με την προστασία και του δημόσιου χρήματος, αλλά και των μηχανικών -γιατί πολλές φορές και οι μηχανικοί βρίσκονται σε δύσκολη θέση- θα πρέπει εδώ να γίνει κάτι. Με εκπτώσεις 40%, 50% και 60% δεν μπορεί να συνεχιστεί η κατάσταση.

Έρχομαι λίγο στα άρθρα.

Σε ότι αφορά το κεφάλαιο Α', τα άρθρα από το 1 έως το 18 εμείς τα ψηφίζουμε.

Στο κεφάλαιο Β', που αφορά στις ρυθμίσεις για τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης αυτοκινήτων από το 19 μέχρι το 24, για το 19 και για το 20 λέμε «όχι».

Σε ό,τι αφορά το κεφάλαιο Γ' ψηφίζουμε τα άρθρα από 25 μέχρι 34. Σε ό,τι έχει να κάνει με τις ρυθμίσεις για τις εμπορευματικές μεταφορές από το άρθρο 35 μέχρι 41, λέμε «όχι» στο 35 και «όχι» στο 36.

Στο κεφάλαιο Ε' για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στα άρθρα 42 έως 46 λέμε «όχι». Σε ό,τι αφορά τα άρθρα 47 μέχρι 59 λέμε «ναι». Στα άρθρα 60 μέχρι 67 λέμε «ναι» και 68 μέχρι 84 λέμε «ναι».

Σε ό,τι έχει να κάνει με τις τροπολογίες, εδώ υπάρχει μία τροπολογία του κ. Δεικτάκη, που έχει να κάνει με κάποια θέματα για άτομα με ειδικές ανάγκες. Αυτήν την ψηφίζουμε.

Σε ό,τι έχει να κάνει με την τροπολογία, αν είμαι καλά ενημερωμένος, που αφορά τους εργαζόμενους της εταιρείας ΣΤΑΣΥ ΑΕ -νομίζω ότι είναι οι απολυμένοι από το «ΜΕΤΡΟ»- λέμε «ναι».

Στην τροπολογία που έχει να κάνει με τη διατήρηση της αλιευτικής ιχθυοκαλλιεργητικής δραστηριότητας, επίσης, λέμε «ναι», ώστε να έχουν οι άνθρωποι εργασία.

Σε ό,τι αφορά το θέμα των αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης -δεν ξέρω αν μπορείτε λίγο να με βοηθήσετε- που αναφέρει ότι «οι ρυθμίσεις του ν. 2898/2001...η περιοχή ευθύνης για τον ΟΑΣΘ για την παροχή αστικών συγκοινωνιών καταβάλλει όλο σχεδόν..» κ.λπ., το ψηφίζουμε και εμείς.

Ψηφίζουμε και την τροπολογία που αφορά τις εισφορές στο ΙΚΑ-ΕΤΑΜ. Θα μπορέσουν έτσι οι άνθρωποι εκεί να συνεχίσουν την εργασία τους.

Επίσης, ψηφίζουμε τη ρύθμιση για τη διευθέτηση της περιφερειακής ζώνης. Νομίζω ότι είναι η τροπολογία με γενικό αριθμό 2063 και ειδικό 37. Αυτά είχα να πω προς το παρόν.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής της Χρυσής Αυγής κ. Παναγιώταρος για οκτώ λεπτά.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, ελπίζω ο κύριος Υπουργός να έχει διαβάσει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο γιατί έχει πολλά ζητήματα. Ελπίζω, κύριε Χρυσοχοΐδη, να έχετε διαβάσει το νομοσχέδιο, που είναι επί της ουσίας ένα πολυνομοσχέδιο, διότι την άλλη φορά δεν είχατε διαβάσει τα μνημόνια. Επειδή ήσασταν αδιάβαστος, όπως και πολλοί άλλοι συνάδελφοί σας, ταλαιπωρείτε –για να μην πω κάτι άλλο- έναν ολόκληρο λαό. Φυσικά, ήσασταν πάντοτε ασυνεπής ως προς τα όσα λέγατε.

Βγάζατε κατά καιρούς διάφορες προεκλογικές αφίσες, όπως μία που προκαλεί γέλιο. Έχει φωτογραφία τον Ανδρέα Παπανδρέου, μια ελληνική σημαία και λέει «Η Ελλάδα ανήκει στους Έλληνες και όχι στους τραπεζίτες». Κάποια άλλη λέει «Ο λαός θέλει, το ΠΑΣΟΚ μπορεί να κατοχυρώσει την εθνική μας ανεξαρτησία». Το βλέπουμε αυτό! Όλα τα νομοσχέδια έρχονται ή στην αγγλική ή στη γερμανική γλώσσα και εσείς τα μεταφράζετε και πολλές φορές κάνετε λάθη και εκτίθεσθε.

Όποιες διενέξεις έχουμε σαν λαός, σαν κράτος με τους δανειστές μας, τους «νταβατζήδες», θα επιδικάζονται στα δικαστήρια του Λουξεμβούργου με το αγγλικό δίκαιο. Κατά τα άλλα, μιλούσατε για εθνική ανεξαρτησία και λέγατε διάφορες άλλες αρλούμπες.

Καταθέτω στα Πρακτικά τις αφίσες που έχουν φιλολογικό ενδιαφέρον και προκαλούν το γέλωτα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ηλίας Παναγιώταρος καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες αφίσες, οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Σίγουρα ένα τέτοιο σοβαρό νομοσχέδιο, που περιλαμβάνει πολλά τμήματα και έχει να κάνει με πολλές συντεχνίες και με πολλούς συμπολίτες μας, σε διάφορους τομείς εργασίας, δεν θα έπρεπε να συζητείται τώρα, λίγες μέρες πριν καταρρεύσει αυτή η Κυβέρνηση, η συγκυβέρνηση της συμφοράς. Θα έπρεπε να περιμένουν να δουν τα νέα δεδομένα και μετά να πάρουν αποφάσεις για πολιτικά ζητήματα.

Είσθε ανυπόληπτοι πλέον. Το ξέρουν όλοι ότι κάνετε ό,τι μπορείτε προκειμένου να εξυπηρετήσετε συμφέροντα τρίτων, όπως το «δώρο» που κάνετε στους τραπεζίτες από τον Υπουργό Δικαιοσύνης –εντός εισαγωγικών- και φέρνετε απίστευτους νόμους χωρίς να υπάρχει δυνατότητα άλλης αντίδρασης πέραν της αναβολής του πλειστηριασμού -ούτε καν έφεση- για τα διάφορα τραπεζικά και λοιπά λαμόγια που απέκτησαν τα κόκκινα δάνεια και θα μπορούν να μας παίρνουν το σπίτι με διαδικασίες-εξπρές.

Τα καταθέτω για τα Πρακτικά.

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

Περνούσατε ντροπολογίες «στο 90'» που δεν καταλάβαινε κανείς. Κάποιοι «συνάδελφοι» –εντός εισαγωγικών- από τη Νέα Δημοκρατία τις είχαν περάσει τότε, όπως την τροπολογία 390 που υπογραφόταν από τον κ. Χριστογιάννη, τον κ. Τσουμάνη και τον κ. Σταμενίτη, που έβγαζε λάδι αυτούς που έδιναν θαλασσοδάνεια και αυτούς που τα έπαιρναν.

Το καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ηλίας Παναγιώταρος καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα τροπολογία, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Γι' αυτό είστε ανυπόληπτοι και δεν πρέπει να παίρνετε μέτρα.

Το ίδιο ισχύει και με την κατάργηση και πάλι από τον Υπουργό Δικαιοσύνης κ. Αθανασίου στον ν.4524/2014 των άρθρων 4 και 5 του ν.3213/2003. Αυτά είχαν ψηφιστεί πριν από λίγο καιρό και μάλιστα ήταν και αναθεωρημένα. Είχαν να κάνουν με αυτούς που «τα έπαιρναν» και τους «βγάλατε λάδι».

Το καταθέτω για τα Πρακτικά.

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

Επίσης, έρχονται τα διάφορα ΦΕΚ που δείχνουν και πιστοποιούν ότι θα εφαρμόζεται το Αγγλικό Δίκαιο στην πατρίδα μας.

Το καταθέτω για τα Πρακτικά.

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

Μιλάμε για πλήρη και ολοκληρωτική υποτέλεια, αντί να κάνετε αυτό που ορίζει το Σύνταγμα, όπως είχε κάνει το 2008 ο Υπουργός κ. Φώλιας και το είχε περάσει και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Το Σύνταγμα λέει ότι τελεσίδικες δικαστικές αποφάσεις αυτομάτως θα πρέπει να γίνονται νόμος του κράτους.

Αυτό θα έπρεπε να έχετε κάνει με εκατοντάδες πλέον δικαστικές αποφάσεις εις βάρος τραπεζών προς όφελος των δανειοληπτών, έτσι ώστε, αφού θα είναι νόμος του κράτους, να μπορούν να βρίσκουν το δίκιο τους άμεσα και όχι να πηγαίνει ο κάθε πολίτης και να μάχεται μόνος του απέναντι στα μεγαθήρια των τραπεζών και στους φίλος σας τους τραπεζίτες, τους κολλητούς σας, αυτούς που ανεβοκατεβάζουν το χρηματιστήριο και πάει λέγοντας. Αλλά πού να τα κάνετε όλα αυτά;

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

Βλέπουμε γιατί είστε πλήρως ανυπόληπτοι. Διότι μέσα στη Βουλή κάνετε συζητήσεις και διεργασίες. Απατεώνες που έτρωγαν τα λεφτά και τα κονδύλια από πανεπιστήμια «τους βγάζετε λάδι» και δεν κάνετε άρση ασυλίας. Συγχρόνως, οι υπόλοιποι συγκατηγορούμενοι αυτών των λαμόγιων να πηγαίνουν στο δικαστήριο σε βαθμό κακουργήματος. Αλλά, επειδή παίχτηκε πολύ και αυτό, τώρα προσπαθείτε με διάταξη να βγάλετε και τους συγκατηγορούμενους του κ. Σταθάκη λάδι. Καταθέτουμε το σχετικό δημοσίευμα στα Πρακτικά.

Την ίδια ώρα, τα τουρκικά πολεμικά πλοία βρίσκονταν σε ολόκληρη την Ανατολική Μεσόγειο, στην Κυπριακή ΑΟΖ, έκαναν ό,τι ήθελαν και το «ΜΠΑΡΜΠΑΡΟΣΑ» κόβει βόλτες.

Βρήκατε τελικά τη λύση, ως «εθνικά υπερήφανη» και «ανεξάρτητη» Κυβέρνηση που είστε, να αποσυρθούν οι κυπριακές εταιρίες που συνεργάζονται με τους ελληνοκυπρίους, για να αποσυρθεί και το «ΜΠΑΡΜΠΑΡΟΣΑ». Μιλάμε για τραγελαφικές καταστάσεις!

Είδαμε και τις ιδέες που βρίσκουν οι τράπεζες, για να βρούνε νέο χρήμα. Οι τρόποι είναι πολύ απλοί για τις τράπεζες, που τις έχετε χρηματοδοτήσει τόσες φορές με δεκάδες εκατομμύρια ευρώ εις βάρος του ελληνικού λαού και που δεν έχουν δώσει ούτε σεντ του ευρώ σε ιδιώτες, παρ' ότι μας πιπιλίζετε το μυαλό με διάφορες μπούρδες.

Οι τράπεζες βασίζονται στην απελευθέρωση των πλειστηριασμών των ακινήτων, να τα αγοράσουν όλα έναντι πινακίου φακής, προκειμένου να τα πουλήσουν μετά και να έχουν ρευστότητα. Πάρα πολύ ωραία! Να χαίρεστε αυτούς με τους οποίους συνεργάζεστε και κάνετε τα πάντα γι' αυτούς!

Δεν έχετε πια κανένα δικαίωμα. Είστε ανυπόληπτοι, διότι δεκάδες χιλιάδες Ελλήνων πολιτών είναι στη φυλακή για μικροχρέη, παρ' ότι έχετε ψηφίσει ως χώρα εδώ και πολύ καιρό το Διεθνές Σύμφωνο για τα Ατομικά και Πολιτικά Δικαιώματα του ΟΗΕ, το οποίο στο άρθρο 11 λέει ότι «κανείς δεν φυλακίζεται αποκλειστικά λόγω της αδυναμίας του να εκπληρώσει χρηματική υποχρέωση».

Τα έχετε μπερδέψει λίγο: Οι μόνοι που δεν φυλακίζετε είναι κάτι «ημέτεροι», κάτι κολλητοί σας, οι οποίοι χρωστούν εκατοντάδες εκατομμύρια ή και δισεκατομμύρια ευρώ και την ίδια ώρα κυνηγάτε τους απλούς Έλληνες πολίτες.

Πηγαίνετε μια βόλτα σε κάποια αντρική φυλακή ή και σε γυναικεία, να δείτε πόσες γυναίκες μεγάλες σε ηλικία είναι μέσα γιατί οφείλουν χρήματα. Θα μπορούσε να είναι η μαμά σας, η γιαγιά σας ή κάποιος άλλος.

Σε αυτό το πολυνομοσχέδιο περνάτε –εκτός των άλλων- και μια τροπολογία - «ντροπολογία», την με αριθμό 2071/41, με την οποία παρατείνετε ξανά για έναν ακόμη χρόνο την προθεσμία για την προκήρυξη αδειοδότησης των ραδιοφωνικών σταθμών κ.λπ.. Είναι το ίδιο με αυτό που κάνετε διαρκώς με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης της διαπλοκής που σας στηρίζουν.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Ευχαριστώ για την ανοχή σας, όπως δείξατε και σε άλλους ομιλητές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ακούστε, δεν έδειξα σε κανέναν εγώ ανοχή.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Μάλιστα. Η κυρία Κόλλια που προέδρευε πριν.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Επειδή ασχολείστε τώρα με το νομοσχέδιο, μετά από οκτώ ολόκληρα λεπτά, σας δίνω μόνο τριάντα δευτερόλεπτα ακόμα.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Δεν πειράζει, όλα συνυφασμένα είναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το ακούσατε αυτό που σας είπα;

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Όλα συνυφασμένα είναι.

Επίσης, δείτε την πρώτη σελίδα από τη σημερινή εφημερίδα «ΑΚΡΟΠΟΛΗ». Θα έπρεπε να επέμβει ένας εισαγγελέας ή να συλλάβει τον εκδότη της εφημερίδας «ΑΚΡΟΠΟΛΗ» ή κάποιον άλλο, για να ζητήσει εξηγήσεις γι' αυτό το ηχητικό μήνυμα του Πρωθυπουργού Σαμαρά, που λέει «πες στον ψηλό τον Παναθηναϊκάκια, οι επόμενοι τρεις που θα πάνε να τους ...».

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

Μία ολόκληρη κοινοβουλευτική κοινωνία, μία κοινωνία δέκα ανθρώπων των ΜΜΕ, όλοι κολλητοί, σωπαίνετε. Έτσι νομίζετε ότι θα παρατείνετε τη ζωή σας πάνω σε τούτο εδώ το πολιτικό σχήμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε.

Ακούστε, κύριε...

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Εσείς μπορείτε να ακούσετε λίγο, κύριε Πρόεδρε, αυτό που σας λέμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Παρακαλώ!

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Πείτε μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Έχετε ξεπεράσει κατά πολύ τον χρόνο σας.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Αυτό είναι το πρόβλημά σας; Εκτίθεστε. Και προχθές που κλείσατε το μικρόφωνο στον κ. Ματθαιόπουλο, πάλι εκτεθήκατε στον ελληνικό λαό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τι λες, καλέ; Θα σου κλείσω το μικρόφωνο.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Εκτίθεστε ανεπανόρθωτα! Ό,τι και να γίνει, τελειώνετε, τα ψωμιά σας είναι λίγα! Σίγουρα δεν θα... ο Αντώνης Σαμαράς τη Χρυσή Αυγή. Μόνο τον ελληνικό λαό... μαζί με τους ομοίους του!

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΟΣ: Ωραίος!

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Τελειώσατε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Πάψτε! Όταν είμαι εγώ στην Έδρα, θα είσαστε συνεπείς! Τα ακούσατε; Συνεπείς!

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Εμείς;

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Θα έρθουν χειρότερα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μη φωνάζετε! Μπορώ να επιβάλω την τάξη. Θα σας βγάλω έξω όλους! Το ακούσατε; Αυτό που σας λέω!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΟΣ: Να χαίρεστε τον Πρωθυπουργό σας. Να τους χαίρεστε για τα υποβρύχια, για τις μίζες και τον κ. Βενιζέλο και όλους! Συγχαρητήρια στη δημοκρατία σας!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εδώ δεν είναι πλατεία! Αυτό που σας είπα! Τελειώσατε!

Η κ. Φούντα έχει τον λόγο.

Ορίστε μας! Δεν θα παίξετε εσείς παιχνίδια με τη δημοκρατία! Τελειώσατε!

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Εκτίθεστε!

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Είστε σοβαρός; Δεν ντρέπεστε λίγο;

(Θόρυβος-διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κάνατε το Κοινοβούλιο αρένα! Ορίστε μας!

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ο Σαμαράς το έκανε αυτό και όχι η Χρυσή Αυγή, με αυτό που έλεγε στο τηλέφωνο! Αυτά να τα πείτε στον Πρόεδρό σας και όχι στη Χρυσή Αυγή!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ορίστε, κυρία Φούντα έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Θα κάνω μια εντελώς κωδικοποιημένη ομιλία σε σχέση με τα άρθρα αυτού του νομοσχεδίου -τα οποία είναι πολλά και προφανώς ο χρόνος είναι ελάχιστος- και δυο, τρεις μικρές αναφορές στις υπουργικές τουλάχιστον τροπολογίες, μιας και δεν ξέρουμε ακόμα ποιες βουλευτικές τροπολογίες θα δεχθεί ο κύριος Υπουργός.

Θα ήθελα όσο το δυνατόν συντομότερα, κύριε Υπουργέ, να μας πείτε ποια είναι η δική σας θέση απέναντι σε αυτές, για να μπορούμε να τοποθετηθούμε κατά τη διάρκεια της Ολομέλειας.

Θέλω να πω ότι, επειδή είναι μεγάλος ο αριθμός των άρθρων του σχεδίου νόμου, θα περάσω κατευθείαν στις σχετικές επισημάνσεις.

Για την Επιτροπή Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων τοποθετηθήκαμε χθες και εκφράσαμε τις επιφυλάξεις μας για το κατά πόσο θα λειτουργήσει επαρκώς και ανεξάρτητα.

Έγινε και εκτενής συζήτηση για τις διατάξεις για τον ΟΣΕ και την ΕΥΔΑΠ. Ζητήσαμε να αποσυρθεί το άρθρο για την ΕΥΔΑΠ, που καταστρατηγεί και αφήνει παραθυράκια για την αξιοποίηση του νερού ως μη κοινωνικού αγαθού. Έχουμε πει ότι αυτό το θέμα για εμάς έχει κλείσει με την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Επίσης, και για τον ΟΑΣΘ είπαμε ότι ουσιαστικά έχουν γίνει λάθη και από την πολιτεία, αλλά δεν μπορεί πάντα να την πληρώνει ο καταναλωτής. Πρέπει να κάνουμε ό,τι μπορούμε, για να βρούμε τη λύση, ώστε να μην αυξάνονται τα εισιτήρια, αλλά και να μπορέσει η εταιρεία να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις. Δεν θα τις στηρίξουμε, λοιπόν, αυτές τις διατάξεις και τα αντίστοιχα άρθρα, γιατί θεωρούμε ότι δεν εκπορεύονται και δεν πλαισιώνονται από μια λογική βελτίωσης και προάσπισης των δημοσίων υπο-

δομών και υπηρεσιών.

Δεν επανέρχομαι στο θέμα των υπαίθριων πάρκινγκ. Θα καταθέσουμε, ακριβώς μετά την ολοκλήρωση της ομιλίας μου, μια πρόταση που θα περιλαμβάνει διετή παράταση στην παραμονή και λειτουργία αυτών των υπαίθριων πάρκινγκ και δυνατότητα με κριτήρια και ουσιαστικά φορολογικά κίνητρα μεταφοράς τους και μετεγκατάστασής τους, τουλάχιστον στα όρια του ιστορικού κέντρου.

Όσον αφορά στις λοιπές ρυθμίσεις για τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης αυτοκινήτων, η τριετής παράταση που δίνεται στα συνεργεία πρέπει να είναι η μόνη που θα δοθεί και να αναφέρεται ρητά στο αντίστοιχο άρθρο –δεν υπάρχει τέτοια ρητή αναφοράγια να ισχύσουν από εκεί και πέρα οι χρήσεις γης σύμφωνα με τον νόμο. Κάποια στιγμή πρέπει να φθάσουμε σε ένα χωροταξικό σχεδιασμό, όπου δεν θα υπάρχουν παρεκκλίσεις.

Για να μην παρεξηγηθώ, όλα αυτά γίνονται με ευθύνες της πολιτείας όλα αυτά τα χρόνια, όχι των ανθρώπων που επενδύουν ή δεν επενδύουν με βάση τις χρήσεις γης που υποτίθεται ότι τους λένε ότι μπορούν να ισχύσουν σε μια περιοχή. Χρειάζεται, λοιπόν, σοβαρότητα από εδώ και πέρα.

Όσον αφορά την ίδρυση πρατηρίων σε απόσταση μικρότερη των εκατό μέτρων από το περίγραμμα ορατών αρχαιολογικών χώρων, τοποθετηθήκαμε σε όλες τις επιτροπές. Σαφώς και δεν συμφωνούμε. Δεν καταλαβαίνουμε την αναγκαιότητα να υπάρχουν πρατήρια ουσιαστικά κολλημένα μορφολογικά πάνω στους αρχαιολογικούς χώρους. Προτείναμε να υπάρχει οριοθετημένο διάγραμμα τού πού είναι τα όρια αυτού του οικισμού και από εκεί και πέρα, όπως σε όλες τις ευνομούμενες χώρες, να υπάρχει μία ασφαλής απόσταση. Είπαμε ότι σε όλες τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι το ένα χιλιόμετρο. Εμείς πλέον μπαίνουμε μέσα και από τα εκατό μέτρα.

Είπα και στην επιτροπή και θέλω να ακουστεί ότι ο λόγος ύπαρξης τέτοιων πρατηρίων και άλλων μορφολογικών στοιχείων που δεν συνάδουν με την ιστορικότητα των περιοχών στις οποίες εμείς τουλάχιστον αναφερόμαστε, δημιουργεί προβλήματα ακόμα και στην ένταξή τους στα μνημεία της UNESCO. Ένα τρανταχτό παράδειγμα είναι ο αρχαιολογικός χώρος της Κνωσού.

Θα αναφερθώ τώρα στο κεφάλαιο για τις μεταβατικές μεταφορές στα άρθρα 25-34. Δεν συμφωνούμε με το άρθρο 27, ότι οι χώροι που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης διεθνών γραμμών μπορούν να αδειοδοτούνται κατ' εξαίρεση των οριζομένων στο άρθρο 2 του π.δ. 79/2004. Στο άρθρο 2, πέρα από τη χωροθέτηση, υπάρχουν προβλέψεις ασφαλείας, όπως για παράδειγμα η αναγκαία απόσταση από αποθήκες εύφλεκτων υλικών και η αποτροπή ποικίλων οχλήσεων. Δεν πειστήκαμε ότι αυτές οι διατάξεις δεν πρέπει να υπάρχουν και δεν οφείλουν να ισχύουν για λόγους ασφαλείας των πολιτών. Η μόνη μας ένσταση, δηλαδή, αφορά αυτό.

Μας βρίσκουν απολύτως σύμφωνους οι παρατηρήσεις του Συλλόγου των ΑΜΕΑ για το άρθρο 31 για τα ταξί, οι οποίες προφανώς πρέπει και να ενσωματωθούν. Αναμένουμε από εσάς σήμερα τις αντίστοιχες νομοτεχνικές βελτιώσεις. Ειδικά τα ταξί για μεταφορά ΑΜΕΑ θα πρέπει να φέρουν μετρητή, οι δε οδηγοί αυτών να διαθέτουν πιστοποίηση εκπαίδευσης για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία. Είναι μία πολύ ειδική κατηγορία ανθρώπων και χρειάζεται η πρέπουσα σοβαρότητα και ευαισθησία γι' αυτό.

Εκτός αυτού, όμως, θα πρέπει να υπάρξουν πιο φιλόδοξες ρυθμίσεις για τα ταξί, με διασφάλιση των χρηστών, ιδιαιτέρως όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών από σημεία ειδικού ενδιαφέροντος, όπως είναι για παράδειγμα το αεροδρόμιο, οι σταθμοί λεωφορείων και τρένων και το λιμάνι. Στα σημεία αυτά επικρατεί παζάρι. Για παράδειγμα, ήταν πολύ θετικό το γεγονός ότι στο αεροδρόμιο μπήκε τουλάχιστον μία σταθερή ταρίφα για μεταφορά στο κέντρο της Αθήνας. Αυτό έλυσε τα χέρια και έπαψε πολλά προβλήματα σε επίπεδο εξυπηρέτησης, κυρίως των ξένων τουριστών που φθάνουν στην Ελλάδα. Αν θέλουμε να είμαστε μία σοβαρή τουριστική χώρα, θα πρέπει να διασφαλίσουμε όλες εκείνες τις συνθήκες, ώστε να μην κακολογούμαστε, να μην υπάρχει απαξίωση του τουριστικού προϊόντος, αλλά και να μην απαξιώνεται και αμαυρώνεται η εικόνα της χώρας στο εξωτερικό.

Θα πρέπει, λοιπόν, ο επιβάτης να είναι προστατευόμενος. Εύκολα από αύριο θα μπορούσε να εφαρμοστεί ένα σύστημα σταθερής ταρίφας με το διαχωρισμό, για παράδειγμα, της Αθήνας σε ζώνες, όσον αφορά το αεροδρόμιο, το λιμάνι και άλλες περιοχές.

Όσον αφορά τη λειτουργία των μεικτών κλιμακίων ελέγχου βαρέων οχημάτων από τους παραμεθόριους δήμους στο άρθρο 35, δεν είναι καθόλου σαφές αν επιπλέον μεικτά κλιμάκια είναι ο τρόπος πάταξης της παράνομης μεταφοράς ή αν αυτή η ρύθμιση δεν θα εξελιχθεί σε έναν ακόμα μηχανισμό χωρίς αποτέλεσμα. Έχει τεθεί πολλαπλώς και από την ΟΦΑΕ το θέμα της παράνομης διακίνησης του λαθρεμπορίου. Κάναμε και την αντίστοιχη εισήγηση στην Ολομέλεια για εκείνα τα περίφημα scanners που θα μπουν στα σύνορα της χώρας –αυτό κυρίως απευθύνεται στο Υπουργείο Ανάπτυξης- αλλά επί δυόμισι χρόνια δεν έχουμε δει τίποτα.

Θα πρέπει να δούμε αυτές τις προτάσεις και να συζητήσουμε επιπλέον θέματα, όπως για παράδειγμα το να συμπεριληφθεί στον κατάλογο των παραβάσεων η μεταφορά εμπορευμάτων με οχήματα ρυμουλκούμενα με τελωνειακές πινακίδες, τα οποία εισέρχονται παρανόμως έμφορτα στη χώρα. Αυτή είναι και μία τροπολογία που έχουν καταθέσει οι φορείς και θέλουμε να την κάνουμε δεκτή.

Η ρύθμιση του άρθρου 38 για χορήγηση αδειών κυκλοφορίας φορτηγών ιδιωτικής χρήσης σε φυσικά πρόσωπα που δεν ασκούν επιχείρηση ή σχετικό επάγγελμα, ενδέχεται να χρησιμοποιηθεί καταχρηστικά και να πλήξει σημαντικά τους επαγγελματίες του κλάδου. Δεν είναι δυνατόν στην πράξη να ελεγχθεί η είσπραξη ή όχι του κομίστρου για τη μεταφορά. Εδώ απαιτούνται δικλίδες ασφαλείας.

Όσον αφορά το άρθρο 48 και την τροποποίηση των διατάξεων του ΚΟΚ, εκφράστηκαν κατά την ακρόαση των φορέων επιφυλάξεις ότι αυτή η αύξηση δύναται να επιφέρει απώλεια της ευστάθειας του οχήματος. Δεν μπορούμε να το γνωρίζουμε, αλλά εφ' όσον γίνονται τέτοιες νύξεις, θα θέλαμε την αντιπρόταση του Υπουργείου γι' αυτό.

Αναφορικά με τις διατάξεις για τα υδατοδρόμια στο άρθρο 58, έχει δεσμευτεί και ο κ. Παπαδόπουλος τουλάχιστον ένα εξάμηνο. Ξέρω ότι προτίθεται να το κάνει. Δεν καταλαβαίνω γιατί δεν γίνεται η αντίστοιχη Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σε ένα λεπτό να ολοκληρώσετε.

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Ολοκληρώνω σε ένα λεπτό. Ευχαριστώ.

Εγώ ήμουν εντός νομοσχεδίου, απλά είναι πάρα πολλά τα άρθρα. Είναι ογδόντα τέσσερα άρθρα.

Γιατί το πού βρισκόμαστε αυτήν τη στιγμή μετά από ένα επενδυτικό νόμο που ήταν η πιο σωστή του διάταξη, αυτή για τα Υδατοδρόμια, και που στην ουσία δεν εφαρμόστηκε ποτέ, με τη διάταξη αυτή η ευθύνη του κατόχου της άδειας του υδατοδρομίου απομειώνεται σε εποπτικό, ελεγκτικό. Θα πρέπει να γίνει ρητή προσθήκη, για να μην υπάρχει στο νόμο, ποιος θα είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία αυτού του υδατοδρομίου και την τήρηση των όσων προβλέπονται στην άδεια.

Θα είμαι πιο αναλυτική όσον αφορά τα ζητήματα τηλεπικοινωνιών στα άρθρα 60, 64 στη δευτερολογία, αφού δεν υπάρχει χρόνος.

Να ολοκληρώσω μόνο, λέγοντας ότι στο άρθρο 69 είναι πάρα πολύ θετικό το ότι επιδιώκετε να επιλυθούν ζητήματα για την ανέγερση των εργατικών κατοικιών στη Δραπετσώνα.

Επίσης, στις ρυθμίσεις του άρθρου 72 για την τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων, όπως προβλέπεται για έργα γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας, γίνεται ορισμός της πραγματοποίησης εργασιών, πριν ακόμα από τον προσδιορισμό και την καταβολή της αποζημίωσης για το απαλλοτριώμενο οικόπεδο.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε.

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Να πούμε μόνο ότι είναι εξαιρετικά ασαφής ο όρος «έργα γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας». Θα μπορούσε να περιλαμβάνει δυνητικά τα πάντα. Θα θέλαμε όλα αυτά τα άρθρα να είναι πιο σαφή.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Θα ήθελα να ανακοινώσω προς το Σώμα ότι ο Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης και Υπουργός Εξωτερικών και οι Υπουργοί Οικονομικών και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Τροποποίηση του ν. 3663/2008 και προσαρμογή του στην απόφαση πλαίσιο του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2009/426/ΔΕΥ της 16ης Δεκεμβρίου 2008 για την ενίσχυση της EUROJUST και την τροποποίηση της απόφασης 2002/187/ΔΕΥ σχετικά με τη σύσταση της EUROJUST, προκειμένου να ενισχυθεί η καταπολέμηση των σοβαρών μορφών εγκλήματος.».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Τον λόγο έχει ο κ. Χαλβατζής ως ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Τα άρθρα είναι πολλά. Είναι ογδόντα τέσσερα συνολικά. Γι' αυτό προφανώς και η Προεδρεύουσα στους τρεις πρώτους ομιλητές έδωσε ένα σοβαρό περιθώριο για τοποθέτηση.

Εμείς τονίσαμε από την αρχή ότι δεν είναι αθώες όλες οι ρυθμίσεις. Θέλουμε να ξεκινήσουμε από το σιδηρόδρομο. Η απαξίωση του σιδηρόδρομου και του έργου του είναι συνειδητή. Αυτό το τονίσαμε εισηγητικά.

Η ομιλία ενός Βουλευτή της συμπολίτευσης ήταν χαρακτηριστική. Ούτε λίγο ούτε πολύ, μας είπε ότι δεν έχει τη δυνατότητα ο ΟΣΕ να αναπτύξει το μεταφορικό του έργο στον εμπορευματικό τομέα. Τόνισε ότι μόνο το 2% των μεταφορικού έργου πραγματοποιείται από τον ΟΣΕ.

Μα, όταν δεν γίνονται εδώ και δεκάδες χρόνια έργα και καμμιά προσπάθεια εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης του ΟΣΕ, αντίθετα περικόπτονται δρομολόγια, περικόπτονται δραστηριότητες, όταν η επισκευαστική του δράση υποβαθμίζεται και απαξιώνεται, όταν το προσωπικό που συνταξιοδοτείται δεν αναπληρώνεται, όταν δεν γίνονται τα απαραίτητα έργα, τότε θεωρείτε φυσιολογική εξέλιξη αυτή την αδυναμία να παραγάγει ουσιαστικό έργο;

Επειδή έχουμε και συγκεκριμένη εμπειρία από το έργο που παράγουν οι εργατοτεχνίτες και το επιστημονικό δυναμικό του ΟΣΕ, λέμε ότι στο εργοστάσιο στη Λεύκα του Πειραιά και σε αντίστοιχες μονάδες στον Ασπρόπυργο και αλλού μπορούν να κάνουν πάρα, πάρα πολλά. Πολλές φορές κατασκευάζουν και ειδικές πατέντες οι εργατοτεχνίτες από μόνοι τους, για να καλύπτουν συγκεκριμένες ανάγκες.

Να θυμίσω, κύριε Πρόεδρε, παλαιότερη πρόταση του ΚΚΕ για την αξιοποίηση και των ναυπηγείων για επισκευή και κυρίως για την κατασκευή σιδηροδρομικού υλικού και βαγονιών. Αυτές οι δυνατότητες υπάρχουν ακόμα.

Όμως, εδώ είμαστε στην καρδιά του προβλήματος. Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης των μονοπωλίων απαξίωσε και έκλεισε σχεδόν όλα τα ναυπηγεία. Και αυτή την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης την αποδέχονται όλα τα κόμματα της Βουλής, εκτός από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

Και σήμερα, ενώ τα Ελληνικά Ναυπηγεία απαξιώθηκαν -αφού τους απαγορεύθηκαν οι εμπορικές δραστηριότητες- το μόνο που μένει είναι να επισκευάζουν και να κατασκευάζουν κάποια πλοία του Πολεμικού Ναυτικού και βεβαίως, κάποιες δραστηριότητες για δεξαμενές και άλλες δράσεις. Ο προγραμματισμός και ο σχεδιασμός τους είναι στα πλαίσια της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ τα ναυπηγεία στο Κίελο της Γερμανίας και αλλού δουλεύουν τριακόσιες εξήντα πέντε μέρες το χρόνο, επί εικοσιτετραώρου βάσεως.

Επειδή, λοιπόν, απαξιώνετε συνολικά τον ΟΣΕ, επειδή τροχιοδρομήσατε την πώληση του ΟΣΕ, εμείς, κύριε Υπουργέ, καταψηφίζουμε τα άρθρα 1-18 του Κεφαλαίου Α'.

Σε ό,τι αφορά τα υπόλοιπα άρθρα και τους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, ψηφίζουμε παρών.

Όσον αφορά το άρθρο 20 με τίτλο «Προσαρμογή της περί συνεργείων νομοθεσίας στις πολεοδομικές διατάξεις», εμείς ζητήσαμε οι άδειες να ανανεωθούν, όχι για τρία χρόνια, αλλά για περισσότερο. Για το λόγο αυτό, ψηφίζουμε παρών.

Όσον αφορά τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι και καταψηφίζουμε το άρθρο 21.

Όσον αφορά τα πρατήρια καυσίμων, ψηφίζουμε «παρών», όπως και για τα πλυντήρια αυτοκινήτων.

Όσον αφορά το άρθρο 24, ψηφίζουμε κατά.

Στο άρθρο 26 ψηφίζουμε παρών.

Στο άρθρο 27 ψηφίζουμε κατά.

Όσον αφορά το άρθρο 28, συμφωνούμε, γιατί αντιμετωπίζει ένα σημαντικό πρόβλημα που είχε δημιουργηθεί σε πολλούς επαγγελματίες με πολλά χρόνια προϋπηρεσίας στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα.

Στο άρθρο 30 ψηφίζουμε κατά. Έχουμε αναπτύξει συνολικά τη θέση μας για τις ρυθμίσεις που γίνονται στον ΟΑΣΘ και κυρίως για όλη αυτή τη δραστηριότητα με τα παρήλικα οχήματα, με τα λεωφορεία, αλλά και γιατί απαξιώνεται και η τεχνική βάση του ΟΑΣΘ. Και βεβαίως, ψηφίζουμε κατά, γιατί δεν συμφωνούμε με ρυθμίσεις που σχετίζονται με την ανάθεση της έκδοσης διακίνησης εισιτηρίων στους ιδιώτες.

Και τώρα έρχομαι στα άρθρα 31, 32, 33 και 34.

Όσον αφορά το άρθρο 31, συμφωνούμε, γιατί αντιμετωπίζει μια σειρά από προβλήματα λειτουργίας που δημιουργήθηκαν από ορισμένες διατάξεις του ν. 4070/2012.

Στο άρθρο 32 ψηφίζουμε κατά, γιατί αυξάνει τα πρόστιμα και τις κυρώσεις για παραβάσεις.

Όσον αφορά το άρθρο 33, διαφωνούμε. Είμαστε συνολικά αντίθετοι με τη μίσθωση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης με οδηγό.

Στο άρθρο 34 ψηφίζουμε κατά, λόγω της παραγράφου 3 που αφορά τα ΚΤΕΟ. Είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι με τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ.

Στο άρθρο 35 ψηφίζουμε υπέρ. Δεν έχουμε αντίρρηση να υπάρχει μηχανισμός ελέγχου.

Στο άρθρο 36 ψηφίζουμε κατά, γιατί επιβάλει αύξηση των ποινών για παραβάσεις και κυρίως, γιατί προβλέπει πρόστιμα ειδικά για τους οδηγούς, ενώ η ευθύνη βρίσκεται κατά κύριο λόγο στους ιδιοκτήτες.

Στο άρθρο 37 ψηφίζουμε παρών, γιατί οι όποιες εξαιρέσεις από την κοινοτική οδηγία δεν αλλάζουν την ουσία της διάταξης.

Στο άρθρο 38 ψηφίζουμε κατά.

Στα άρθρο 39 και 40 ψηφίζουμε παρών.

Το άρθρο 45 το καταψηφίζουμε. Οι παράγραφοι 1 και 2 ρυθμίζουν θέματα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και αυτή η διαδικασία είναι δεμένη με την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Στο άρθρο 47 ψηφίζουμε κατά, γιατί είναι φωτογραφική διάταξη για ομίλους εισαγωγής φορτηγών και γιατί οι ποινές επιβάλλονται αποκλειστικά στους οδηγούς και όχι στους ιδιοκτήτες των φορτηγών αυτοκινήτων.

Στο άρθρο 48 ψηφίζουμε κατά, γιατί είναι επικίνδυνη η ρύθμιση, ειδικά για τους μοτοσικλετιστές και τους πεζούς.

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

Μισό, λεπτό, κύριε Πρόεδρε. Θα τελειώσω.

Στο άρθρο 50 ψηφίζουμε κατά, γιατί τροποποιεί το νόμο για την εκκαθάριση της Ολυμπιακής.

Όσον αφορά στο άρθρο 51, επίσης ψηφίζουμε κατά. Τονίσαμε και το τονίζουμε ξανά ότι δεν πρέπει σε καμμία περίπτωση να ανατεθεί σε ιδιώτες η μετακίνηση των κατοίκων των νησιών.

Στο άρθρο 53 ψηφίζουμε κατά, γιατί όλη αυτή η λογική των δήθεν ανεξάρτητων αρχών δεν έχει να κάνει με κάτι άλλο, παρά να υπακούουν, όπως όλες οι λεγόμενες ανεξάρτητες αρχές, σε κυβερνητικές παρεμβάσεις.

Στο άρθρο 57 είμαστε ενάντια, διότι αφορά την ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων.

Όσον αφορά στο άρθρο 58, σχετικά με τα υδατοδρόμια, ψηφίζουμε κατά για τον ίδιο λόγο.

Στο άρθρο 59 ψηφίζουμε κατά, διότι το θέμα της λαθρεμπορίας καυσίμων είναι ένα κατεξοχήν πολιτικό πρόβλημα και μέχρι σήμερα δεν υπήρξε καμμία πολιτική βούληση από καμμία κυβέρνηση να το αντιμετωπίσει.

Στο άρθρο 60 ψηφίζουμε κατά, διότι έχει το παράβολο για τις καταγγελίες, γιατί οι παράγραφοι 2 και 3 ανοίγουν το δρόμο της ιδιωτικοποίησης Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων.

Ψηφίζουμε κατά και στο άρθρο 61, γιατί διευκολύνει ομίλους επικοινωνιών και να εγκαθιστούν και να αδειοδοτούν κεραίες ρα-

διοτηλεόρασης.

Στο άρθρο 68 ψηφίζουμε κατά. Αναπτύξαμε χθες ολοκληρωμένα τη θέση μας, γιατί η επέκταση των δραστηριοτήτων της ΕΥΔΑΠ σημαίνει, τίποτα λιγότερο και τίποτα περισσότερο, από τη διόγκωση όλου του πακέτου που θα δοθεί στους ιδιώτες, γιατί έχει δρομολογηθεί η ιδιωτικοποίηση της ΕΥΔΑΠ.

Ψηφίζουμε κατά και στο άρθρο 70, επειδή περιλαμβάνει σωρεία ρυθμίσεων υπέρ των κατασκευαστικών ομίλων.

Στο άρθρο 72 ψηφίζουμε κατά, γιατί έχουμε τις απαλλοτριώσεις εξπρές.

Στο άρθρο 76 ψηφίζουμε κατά, γιατί ανοίγει το δρόμο για την ιδιωτικοποίηση της διαδόχου του Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων, Κτιριακές Υποδομές Α.Ε. και δεν εξασφαλίζει ρητά τις θέσεις των εργαζομένων που θα μετακινηθούν προς τα εκεί.

Όσον αφορά στο άρθρο 80 ψηφίζουμε κατά, γιατί παρεκκλίνει από την πολεοδομική νομοθεσία.

Στο άρθρο 83 ψηφίζουμε κατά, γιατί καταργεί τη δυνατότητα μικρών βενζινάδικων να συνδέονται με κλειστούς αυτοκινητόδρομους.

Και, τέλος, στο άρθρο 84 ψηφίζουμε κατά, επειδή εντάσσει στους κανόνες καταβολής αποζημιώσεων από φυσικές καταστροφές, το συνολικό ευρωενωσιακό πλαίσιο και δίκαιο περί ενισχύσεων. Με αυτό στοχεύετε προοδευτικά στην παραπέρα μείωση των αποζημιώσεων που παίρνουν τα λαϊκά στρώματα από φυσικές καταστροφές.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Για τις τροπολογίες θα μιλήσουμε στη δευτερολογία.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Θα σας έκανε εντύπωση που άφησα περισσότερο χρόνο απ' ό,τι έπρεπε στον κ. Χαλβατζή, αλλά εξετίμησα το γεγονός ότι αναφέρθηκε αποκλειστικά και μόνο στα άρθρα.

Τον λόγο έχει η ειδική αγορήτρια των ανεξαρτήτων Δημοκρατικών Βουλευτών κ. Ραχήλ Μακρή.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κλείνοντας τη συζήτηση για το νομοσχέδιο «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων», δεν μπορούμε να μην συνοψίσουμε ότι το προτεινόμενο νομοθέτημα αποτελεί μία κακογραμμένη προσπάθεια παροχών, εξυπηρέτησης «ημετέρων» και παραδοχής της πολιτικής εξουσίας των κομμάτων της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ ότι προτιμούν να δουλοποιηθούν, παρά να εγκαταλείψουν την εξουσία.

Η δουλοποίηση στους ιδιώτες έχει γίνει εμφανής σε ολόκληρη τη θητεία του κυβερνητικού μορφώματος, που προέκυψε από την ένωση των δύο ανωτέρω προαναφερομένων κομμάτων.

Έχετε κάνει τα πάντα για να απορρυθμίσετε τις δημόσιες υπηρεσίες, να τις απαξιώσετε και να δημιουργήσετε χώρο για ιδιώτες. Η αποτυχία σας είναι, δε, διαχρονική. Από τα τσιμέντα της «ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ» μέχρι την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ» έχετε αποτύχει οικτρά. Σήμερα επανέρχεστε, πουλάτε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», μια κερδοφόρα επιχείρηση, όπως ακριβώς πουλήσατε την ΑΓΕΤ.

Ευτυχώς, που η κυβερνητική σας θητεία λήγει εντός του έτους και με τις εκλογές στις αρχές του επόμενου, η χώρα θα έχει απαλλαγεί από εσάς και από τα σχέδια που υπαγορεύει η βλακώδης προσέγγιση του κράτους «νυχτοφύλακα».

Δεν θα μιλήσω για τους κινδύνους της ιδιωτικοποίησης των σιδηροδρόμων στο βρετανικό πρότυπο. Το έχω ήδη πράξει πριν από σχεδόν ενάμισι χρόνο από αυτό εδώ το Βήμα. Χαίρομαι πραγματικά που και άλλοι συνάδελφοι έρχονται να συνταχτούν με τις θέσεις που είχα διατυπώσει από τότε, όταν πιθανότητα δεν ήταν αρκετά ώριμες οι συνθήκες κατανόησής τους.

Χαίρομαι, επίσης, που ακόμη περισσότεροι συνάδελφοι συντάσσονται με τις κοινές θέσεις για τις καταστροφικές συνέπειες ιδιωτικοποίησης του δημόσιου αγαθού που ονομάζεται νερό.

Χαίρομαι που ακούγονται φωνές διαμαρτυρίας, ακόμη και από τις πτέρυγες της συγκυβέρνησης, για την επέκταση των αρμοδιοτήτων της ΕΥΔΑΠ σε βάρος δημοτικών αντίστοιχων επιχειρήσεων. Οι υδατικοί πόροι μιας περιοχής δεν μπορούν να γίνουν αντικείμενο εμπορίου. Δεν σας το λέμε μόνο εμείς. Ο ΟΗΕ το έχει ψηφίσει και θα έπρεπε να το κατανοούν όλοι. Εξαιρούνται όσοι συμπλεγματικά κατηγορούν τους άλλους, γιατί άσκησαν το δικαίωμά τους στη μόρφωση και δεν έγιναν εκδότες συστατικών επιστολών για άτομα που, όχι μόνο δεν σπούδασαν, αλλά πλαστογράφησαν και πτυχία για να καταλάβουν μια κομματικά οριζόμενη διοικητική θέση, όπως έγινε με την περίπτωση του Υφυπουργού Μεταφορών.

Το συνολικό κείμενο του νομοσχεδίου, λοιπόν, ιδιωτικοποιεί. Μάλιστα, είναι τόση η λαχτάρα σας για άμεσες, εσφαλμένες ενέργειες, που δεν κάνετε ούτε σωστές αναφορές σε άρθρα προϋπαρχόντων νόμων που τροποποιούνται. Διαβάστε την έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής και θα το καταλάβετε. Και τότε θα τρέξετε να καταθέσετε νομοτεχνικές βελτιώσεις, για να καλύψετε την αδυναμία ανάγνωσης και συγγραφής που σας χαρακτηρίζει. Φυσικά, θα επικαλεστείτε ότι οι βελτιώσεις σας θα υλοποιούν τη γνώμη των συμμετεχόντων. Όσες, όμως, νομοτεχνικές βελτιώσεις και αν προσθέσετε σε αυτές που έχετε ήδη κάνει, η ουσία παραμένει: Το νομοθέτημα δεν είναι απλά κακό, είναι και επικίνδυνο για το δημόσιο συμφέρον.

Στο κεφάλαιο Α' και ειδικότερα στα άρθρα 1 έως 18 συνιστάται για μια ακόμα φορά η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων. Πώς διορίζονται τα μέλη αυτής; Από τον Υπουργό αυθαίρετα. Υπάρχει απαίτηση για αντικειμενική γνώση του αντικειμένου; Η απάντηση είναι, όχι. Θα μπορεί ο Υπουργός να διορίζει όποιον έχει, βέβαια, κολλήσει τις περισσότερες αφίσες, ανεξαρτήτως γνώσεων.

Γίνεται, λοιπόν, κατανοητό ότι ο φορέας είναι ένα ακόμα παράδειγμα διοικητικού πληθωρισμού, η ίδρυση του οποίου δεν απορρέει από ευρωπαϊκή οδηγία, όπως ισχυρίζεται η Κυβέρνηση.

Ευελπιστούσατε ότι θα βολεύατε τους φίλους σας και θα τους δίνατε επιδόματα για θέσεις προϊσταμένων και διευθυντών. Τι κρίμα για εσάς που οι πρόωρες εκλογές δεν θα σας επιτρέψουν να το υλοποιήσετε.

Στο σιδηρόδρομο αναφέρεστε και στο κεφάλαιο Ε', στα άρθρα 42 έως 46, όπου αναθέτετε τη διαχείριση του τροχαίου υλικού, σιδηροδρομικού υλικού στην εταιρεία «ΓΑΙΑΟΣΕ». Από την επιτροπή ακόμα, σάς αναλύσαμε ακριβώς την αστοχία της απόφασής σας. Το έκαναν, βέβαια, και άλλοι συνάδελφοι. Εσείς, όμως, εμμένετε, με την αδιαλλαξία ανηλίκου που πλανάται ότι γνωρίζει καλύτερα από όλους τους άλλους.

Από τις συνεδριάσεις της επιτροπής έχουμε αποδείξει την επικινδυνότητα των ρυθμίσεων του κεφαλαίου Γ' με τα άρθρα 25 έως 34, όπου αναθέτετε τον έλεγχο κομίστρων σε ιδιώτες, αντί να παρέχετε διευκολύνσεις προς ευπαθείς ομάδες, όπως για παράδειγμα οι άνεργοι.

Αποτελεί κομμάτι νεοφιλελεύθερης ουτοπικής βλακώδους πλάνης ότι η ισχυροποίηση των ελέγχων θα αυξήσει τα έσοδα, ακόμα κι αν ο γενικός πληθυσμός στερείται τους απαιτούμενους για τις μετακινήσεις πόρους.

Φυσικά, ρουσφετάκια προς τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης υφίστανται και γίνονται αντιληπτά.

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

Τα βασικότερα θέματα του υπολοίπου νομοσχεδίου, με κορυφαίο το άρθρο 79, όπου χαρίζονται οι ρήτρες καθυστερημένης παράδοσης έργου από τους εργολάβους, σας τα έχω ήδη αναλύσει στην επιτροπή. Γι' αυτό θα ήθελα να περάσω στις τροπολογίες.

Αντιλαμβανόμαστε τον πανικό σας από την ακρόαση φορέων στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας για το θέμα της «DIGEA». Γι' αυτό ρυθμίζετε το θέμα εκπομπής των περιφερειακών τηλεοπτικών σταθμών με τροπολογία; Τα πράγματα αυτά δεν είναι καθόλου σοβαρά, όπως δεν είναι σοβαρό ούτε νόμιμο να λειτουργούν επιχειρήσεις χωρίς άδεια. Όμως, εσείς, για ακόμη μια φορά, παρατείνετε την ανοχή προς τους καναλάρχες, προκειμένου να μην βγάλουν άδεια, να μην εισπράξει το κράτος χρήματα από αυτούς, οι οποίοι βέβαια σε αντάλλαγμα σας βοηθούν να διαστρεβλώσετε την αλήθεια.

Για την άδεια δεν πληρώνουν, ρεύμα φαίνεται ότι κλέβουν, το ψηφιακό φάσμα τούς το παραχωρείτε με 18 εκατομμύρια ευρώ,

αντί για 715 εκατομμύρια ευρώ που είχε αποτιμηθεί από ανεξάρτητο φορέα ως αξία, βρίσκετε τρόπο να μοιράσετε χρήματα σε όλα σχεδόν τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, εκλογικών περιφερειών πολιτικών, που στερούμενοι προφανώς πράξεων, πληρώνουν για να προβληθούν με τα λεφτά των Ελλήνων και ευρωπαίων φορολογουμένων, όπως με την περίπτωση του Υφυπουργού Μεταφορών. Τι άλλο θα παρέχετε στους καναλάρχες για να βοηθήσουν την επανεκλογή σας;

Τέλος, να πούμε ότι θα στηρίξουμε τις τροπολογίες που ανακουφίζουν εργαζόμενους από την αποτυχημένη οικονομική πολιτική σας, παρόλο που γνωρίζουμε ότι με αυτές δεν αντιμετωπίζεται η ουσία, αλλά τα συμπτώματα.

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

Ακόμα, θα υπερψηφίσουμε το άρθρο 19 για τους ιδιοκτήτες χώρων στάθμευσης και 71 για τα συνεργεία επισκευής μηχανημάτων έργου και αγροτικών μηχανημάτων, παρ' όλο που δεν δίνετε οριστική λύση στα προβλήματά τους. Παρέχετε την αναγκαία πίστωση χρόνου, για να μπορέσει η επόμενη κυβέρνηση να αντιμετωπίσει τα προβλήματά τους με σοβαρότητα και υπευθυνότητα, μια κυβέρνηση που θα βάζει πάνω από όλα το λαό και μετά το χρέος, μια κυβέρνηση που δεν θα επιτρέπει να ζουν ανήλικα παιδιά ούτε σε αυτοκίνητα ούτε σε τσίγκους, μια Κυβέρνηση που δεν θα επιτρέπει να πεθαίνουν παιδιά, γιατί δεν υπάρχουν μονάδες εντατικής θεραπείας, επειδή έχετε αποδομήσει όλο το σύστημα υγείας στη χώρα, μια κυβέρνηση που θα σέβεται το Σύνταγμα και τους νόμους της χώρας.

Ο χρόνος σας στην Κυβέρνηση φαίνεται ότι έχει τελειώσει. Καμμία μεθόδευση δεν είναι ικανή πλέον να σας κρατήσει στην εξουσία. Αντίο!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Τον λόγο έχει η κ. Ιακωβείδου για οκτώ λεπτά.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ (Υπουργός Υγείας): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Με συγχωρείτε, κυρία Ιακωβείδου.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ (Υπουργός Υγείας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να κάνω μια πολύ σύντομη παρέμβαση, μόνο για την υποστήριξη μιας τροπολογίας, η οποία εισάγεται ως εκπρόθεσμος. Και τούτο γιατί υπήρξε μια, ας το πω, δυσκολία συνεννοήσεως σε κυβερνητικό επίπεδο με το Γενικό Λογιστήριο για το κατά πόσον χρειάζεται πράγματι αυτή η τροπολογία ή όχι. Τελικώς, καταλήξαμε στο ότι χρειάζεται και γι' αυτό έρχεται εδώ.

Τι είναι αυτή η τροπολογία; Στο Σωματείο Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός χορηγείται φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα μέχρι τις 31 Μαρτίου του 2015, δηλαδή ουσιαστικά τους επόμενους τρεις μήνες, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων. Μέχρι την ίδια ημερομηνία θεματικές απαιτήσεις του Σωματείου δεν συμψηφίζονται με βεβαιωμένες οφειλές αυτού στη φορολογική διοίκηση και στα ασφαλιστικά ταμεία.

Τι είναι εκείνο το οποίο κάνουμε; Έχουμε δώσει μια πρόσθετη επιχορήγηση ύψους 2 εκατομμυρίων ευρώ, πάνω από τη συνήθη –ας το πω- επιχορήγηση που παίρνει ο Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός, όχι, όμως, εκτός αυτών που νομίμως δικαιούται να παίρνει. Διότι εκεί υπήρχαν κάποια ζητήματα προσαρμογών, κάποια ζητήματα επιτοκίων, κάποια ζητήματα αναπροσαρμογής θεμάτων τα οποία παραμένουν ως μια δεξαμενή που οφείλει το ελληνικό δημόσιο προς τον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό. Δίνονται, όμως, αυτά τα ποσά. Και έχει τον κατεπείγοντα χαρακτήρα, γιατί εκεί υπάρχουν απλήρωτοι εργαζόμενοι.

Γιατί χρειάζεται αυτή η ρύθμιση; Διότι, επειδή υπάρχουν οφειλές του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού προς το ελληνικό δημόσιο και προς τα ασφαλιστικά ταμεία, εάν δεν γίνει η ρύθμιση, ναι μεν δίδεται πρόσθετη επιχορήγηση του ελληνικού δημοσίου προς τον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό, όμως θα παρακρατηθεί προκειμένου να εξοφληθούν κατά προτεραιότητα τα ταμεία και το ελληνικό δημόσιο. Η πρόθεση είναι να χρησιμοποιηθούν τα χρήματα αυτά για να αποπληρωθούν οφειλές προς τους εργαζόμενους του Ερυθρού Σταυρού. Άρα, πρέπει να γίνει αυτή η ρύθμιση, προκειμένου να μπορέσει να γίνει αυτή η αποπληρωμή.

Αυτό εισηγούμαι προς το Σώμα και γι' αυτό το λόγο πρέπει να γίνει δεκτή η συγκεκριμένη τροπολογία.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ: Μπορώ να έχω τον λόγο, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Τι θέλετε, κυρία συνάδελφε;

ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ: Επειδή χθες ανάλωσα το χρόνο μου και δεν πρόκειται να τοποθετηθώ εκ νέου ως Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος, θέλω μόνο να κάνω μία παρατήρηση και μία παρέμβαση ακριβώς γι' αυτή την τροπολογία του κυρίου Υπουργού και μετά δεν θα ξαναπάρω το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος είστε, μπορείτε να έχετε τον λόγο.

ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ: Θέλω να πω ότι αυτή η τροπολογία υπ' αριθμ. 2082/51, από μόνη της δεν διαφαίνεται σε καμία περίπτωση να είναι επιλήψιμη, σε αντίθεση βεβαίως με κάποιες άλλες τροπολογίες οι οποίες αφορούσαν στο «Ερρίκος Ντυνάν» και το ξεπούλημά του. Από το ξεπούλημα του «Ερρίκος Ντυνάν» είναι σαφές ότι δεν έχει ωφεληθεί ο Ερυθρός Σταυρός, κάτι το οποίο έχουν καταγγείλει κατ' επανάληψη οι εργαζόμενοι.

Αν, λοιπόν, και η συγκεκριμένη τροπολογία, όπως είπα προηγουμένως, δεν διαφαίνεται να είναι επιλήψιμη, εν τούτοις στην προκειμένη περίπτωση οι Ανεξάρτητοι Έλληνες θα δηλώσουμε «παρών», διότι δεν λύνει το ουσιώδες πρόβλημα, το οποίο απασχολεί τον Ερυθρό Σταυρό και το οποίο είναι διττό, πρώτον, η οικονομική καταστροφή του για την οποία έχω να πω ότι η Κυβέρνηση αδιαφορεί και μάλιστα προκλητικά και δεύτερον, ο διεθνής διασυρμός του Ερυθρού Σταυρού, για τον οποίον βεβαίως συνέβαλε και η Κυβέρνηση με τις αλλοπρόσαλλες –στην κυριολεξία- ενέργειες του προηγούμενου Υπουργού Υγείας κ. Γεωργιάδη, οι οποίες εξέθεσαν τον Ερυθρό Σταυρό στη Γενεύη.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Η κ. Ιακωβίδου έχει τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω κάτι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κύριε Πετράκο, έχετε ζητήσει τον λόγο;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Θα ήθελα να κάνω μια ερώτηση στον κύριο Υπουργό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Θα τοποθετηθείτε μετά ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Ζητάτε να πάρετε τον λόγο και τώρα;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Για ένα λεπτό. Να το κάνουμε μετά; Είναι για μια τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Έχω ήδη δώσει το λόγο στην κ. Ιακωβίδου.

Ορίστε, κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο για οκτώ λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ΤΑΝΙΑ) ΙΑΚΩΒΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα με τίτλο: «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων», ανάμεσα σε πολλά άλλα συνιστάται εκ νέου η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή και ενσωματώνεται το κείμενο του κεφαλαίου 5 της οδηγίας 2004/47 στο δίκαιο της χώρας μας.

Είναι γεγονός ότι η προηγούμενη επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων δεν μπόρεσε να ανταπεξέλθει στο έργο της και δεν μπορούσε να λάβει αποφάσεις. Η αλήθεια είναι ότι η νέα Επιτροπή στηρίζεται σε καλύτερες νομικές βάσεις και ελπίζω πραγματικά να μπορέσει να συμβάλει θετικότερα στην πρόληψη των σιδηροδρομικών ατυχημάτων απ' ό,τι η προγενέστερη.

Βεβαίως, εδώ πρέπει να πούμε ότι υπάρχουν και στατιστικά στοιχεία, αλλά και σχετικά τηλεοπτικά σποτ που δείχνουν ότι δυστυχώς πολλές φορές οι οδηγοί, είτε γιατί δεν υπάρχει σωστή φύλαξη εκεί που υπάρχουν διαβάσεις στους σιδηροδρομικούς σταθμούς είτε γιατί βιάζονται και άρα δεν ακολουθούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, περνάνε χωρίς να σέβονται το ότι εκείνη τη στιγμή περνάει ένα τρένο, με αποτέλεσμα να συμβαίνουν τροχαία δυστυχήματα, τα οποία είναι ολέθρια, γιατί θρη-

νούμε και νεκρούς.

Άρα, είναι σημαντικό, πέρα από το κομμάτι της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, να μπορούμε να έχουμε και μια σωστή πρόληψη. Πρόληψη σημαίνει ενημέρωση, σημαίνει βεβαίως και εκπαίδευση των οδηγών, για να έχουν συνείδηση των κινδύνων που μπορεί να αντιμετωπίσουν ανά πάσα ώρα και στιγμή, όταν δεν δείχνουν τον απαιτούμενο σεβασμό και περνάνε τις διαβάσεις χωρίς να προσέχουν.

Ιδιαίτερη σημασία δίνω και στην περιβαλλοντική πλευρά του νομοσχεδίου, που είναι οι διατάξεις για την αδειοδότηση, αλλά και την τοποθέτηση κεραιών, όπως επίσης και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Το ίδιο μπορώ να πω και για τη ρύθμιση θεμάτων χρήσης εναλλακτικών καυσίμων για την κίνηση οχημάτων που περιλαμβάνεται στο άρθρο 52. Διορθώνεται η αδυναμία του ΟΑΣΑ να παρέχει τα εισιτήρια και τις κάρτες των διαδρομών σε πολλά και διάφορα σημεία, με πολλούς τρόπους. Και αυτό πραγματικά βοηθάει και τους πολίτες ούτως ώστε να μπορούν να έχουν πιο εύκολη προσβασιμότητα σε αυτά τα σημεία.

Θέλω να θυμίσω μία εικόνα η οποία είναι πάρα πολύ συχνή, κυρίως μέσα από τα τηλεοπτικά ρεπορτάζ. Ως τώρα, το επιβατικό κοινό ταλαιπωρούνταν σε ουρές για την ανανέωση της μηνιαίας κάρτας την τελευταία ή την πρώτη μέρα του μήνα. Θεωρώ, λοιπόν, ότι οι ουρές μέσα από τις συγκεκριμένες ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο, σύντομα θα σταματήσουν.

Επίσης, θεσπίζεται κανονισμός δικαιωμάτων επιβατών και διευκολύνεται έτσι η μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία και με κινητικά προβλήματα.

Εδώ θα μου επιτρέψετε κάποιες παρατηρήσεις. Ο πολιτισμός σήμερα μετριέται και με το βαθμό προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ στα μέσα μεταφοράς, όπως επίσης και με το πόσο διευκολύνονται στη μετακίνησή τους στην πόλη. Η αλήθεια είναι ότι το πρόβλημα της μετακίνησης-μεταφοράς των εμποδιζόμενων ατόμων στις σύγχρονες πόλεις παραμένει έντονο, με αρνητικότατες συνέπειες στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων αυτών, λόγω της μη ικανοποιητικής πρόσβασής τους στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Πρέπει, λοιπόν, σε αυτό το σημείο να τονιστεί ιδιαίτερα ότι τα εμποδιζόμενα άτομα βάσει στατιστικών ανέρχονται στο 42,5% του ελληνικού πληθυσμού. Αυτό σημαίνει ότι για να μπορέσουμε να βελτιώσουμε πραγματικά το επίπεδο ζωής των ανθρώπων αυτών, θα πρέπει να διευκολύνουμε την προσβασιμότητά τους είτε αυτή συνδέεται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς είτε, βεβαίως, συνδέεται και με την πρόσβαση σε διάφορα σημεία, που σχετίζονται με τον πολιτισμό μέσα στις πόλεις, όπως επίσης και με την προσβασιμότητα ακόμα και σε κτήρια, αν και δεν είναι της παρούσης να αναφερθώ σε αυτό στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Τα πρόστιμα στους λαθρεπιβάτες, σε όσους, δηλαδή, δεν πληρώνουν εισιτήριο, ενώ χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, είναι πολύ μεγάλα για να είναι και αποτρεπτικά. Τις ίδιες συνέπειες έχουν και οι αφηρημένοι επιβάτες ακόμα και αν δεν είχαν ποτέ πρόθεση να μην ακυρώσουν εισιτήριο.

Θα ήταν, λοιπόν, πολύ καλύτερο, κύριε Υπουργέ, για όλους αν είχαμε κάνει εδώ και καιρό ό,τι ουσιαστικά συμβαίνει στην Αγγλία. Δηλαδή, η είσοδος στο μετρό γίνεται με αυτόματους μηχανισμούς και ηλεκτρονικό τρόπο. Η είσοδος στα λεωφορεία γίνεται μόνο από μπροστά, με έλεγχο του οδηγού. Η είσοδος από τη μπροστινή θύρα προωθείται ήδη στη χώρα μας και πιστεύω ότι δεν θα αργήσει και η ηλεκτρονική είσοδος στο μετρό.

Όταν κάποτε αυτά τα μέτρα ολοκληρωθούν, θα εξαφανιστεί το φαινόμενο της λαθρεπιβίβασης και η αύξηση των εσόδων θα επιτρέψει πραγματικά τη μείωση του κομίστρου. Θα τερματιστεί, έτσι, η μέθοδος των μεγάλων προστίμων και η ψυχική ενόχληση, την οποία βεβαίως υφίστανται οι ελεγχόμενοι πολίτες.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να εκφράσω την άποψή μου και για δύο τροπολογίες. Συμφωνώ ανεπιφύλακτα με την τροπολογία με γενικό αριθμό 2078 και ειδικό 42 της 8-12-2014 για τους εργαζόμενους της πρώην ΕΘΕΛ ΑΕ. Είναι σημαντική διάταξη, διότι η ένταξη έμπειρων, εκπαιδευμένων υπαλλήλων σε κενές οργανικές θέσεις της ΣΤΑΣΥ ΑΕ, θα βοηθήσει πραγματικά στην επίλυση των προβλημάτων λειτουργίας της συγκεκριμένης εταιρείας.

Η Αθήνα, λόγω του μεγέθους της, αλλά και των προβλημάτων στις μετακινήσεις που αντιμετωπίζει, έχει άμεση ανάγκη από μία ολοκληρωμένη και λειτουργική εταιρεία που θα διαχειρίζεται τα μέσα μεταφοράς και θα παρέχει πραγματικά υψηλές υπηρεσίες.

Άλλωστε, οι ανάγκες της ΣΤΑΣΥ ΑΕ είναι αυξημένες μετά τις επεκτάσεις του μετρό της Αθήνας και τη λειτουργία των δεκαεφτά νέων συρμών τελευταίας τεχνολογίας.

Οι εργαζόμενοι της πρώην ΑΜΕΛ ΑΕ, λόγω της εμπειρίας τους και της εξειδίκευσής τους, μπορούν να βοηθήσουν στην αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Πολύ σημαντικό είναι, επίσης, το γεγονός ότι δεν θα επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός, αφού η ΣΤΑΣΥ ΑΕ δεν ανήκει στους φορείς της γενικής κυβέρνησης. Αυτός ο συλλογισμός πιστεύω ότι κάνει ευκολότερη και την απόφαση να υπερψηφιστεί η εν λόγω τροπολογία.

Θα ήθελα, επίσης, να αναφερθώ και στην τροπολογία με γενικό αριθμό 2070 και ειδικό 40 της 5-12-2014 με θέμα την προνομιακή ικανοποίηση απαιτήσεων ναυτεργατών. Με την τροπολογία αυτή επιδιώκεται η κατά προτεραιότητα ικανοποίηση των απαιτήσεων των ναυτεργατών, πλοιάρχου και πληρώματος, των εργαζομένων, με κύρια ασφάλιση στο ΙΚΑ και επικουρική στο ΕΤΕΑΜ, δηλαδή των υπαλλήλων της εταιρείας του ναυαγίου, αλλά και άλλων προσώπων μη υπαλλήλων της εταιρείας του ναυαγίου, δηλαδή των συντηρητών και των ναυτικών φυλάκων, που προσέφεραν τις υπηρεσίες τους και το έργο τους επί του πλοίου σε περίπτωση, βεβαίως, εκποίησης πλοίου ως ναυάγιο.

Κατ' αρχήν, η τροπολογία συνάδει πραγματικά με το πνεύμα του αγώνα που κάνω εδώ και καιρό για την ικανοποίηση των αιτημάτων των εργαζομένων της εταιρείας «GS FERRIES», οι οποίοι παραμένουν απλήρωτοι επί πέντε χρόνια και βρίσκονται σε μια τραγική οικονομική κατάσταση. Οφείλουμε και πρέπει να αποκαταστήσουμε τους ανθρώπους αυτούς. Είναι καιρός να δικαιωθούν οι επί χρόνια απλήρωτοι εργαζόμενοι της εταιρείας και να αποκατασταθεί η αδικία που δημιουργήθηκε, επειδή ως ασφαλισμένοι του ΙΚΑ και όχι του ΝΑΤ έπεσαν σε ένα περίεργο κενό νόμου και δεν μπορούν πραγματικά οι άνθρωποι να δικαιωθούν.

Δεν είναι λογικό όμως να απολαμβάνουν την ίδια προνομιακή κατάταξη άλλες κατηγορίες, πέραν των εργαζομένων στην ναυτιλιακή εταιρεία του ναυαγίου, όπως οι συντηρητές, αλλά και οι φύλακες του ναυαγίου που δεν ήταν υπάλληλοί της, διότι στο τέλος θα ζητήσουν προνομιακή και ειδική κατάταξη ακόμα και εταιρείες security.

Κύριε Υπουργέ, πρώτα πρέπει να καταταχθούν οι απαιτήσεις των πραγματικών εργαζομένων που έχουν μείνει απλήρωτοι και μετά κάθε τρίτου προσώπου, που δεν είχε απαίτηση από σχέση εργασίας με την ναυτιλιακή εταιρεία της οποίας το πλοίο εκποιήθηκε ως ναυάγιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Η συνάδελφος κ. Καραμανλή έχει τον λόγο για οκτώ λεπτά.

ΑΝΝΑ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το υπό συζήτηση νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εισηγείται διατάξεις που καλύπτουν όλο το εύρος των δραστηριοτήτων του. Πρόκειται για μια προσπάθεια να επιλυθούν χρονίζοντα προβλήματα μέσα από στοχευμένες παρεμβάσεις. Η νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου επιχειρεί μια ολοκληρωμένη και συγκροτημένη προσέγγιση σε μια σειρά από δυσλειτουργίες και εκκρεμότητες. Θα αναφερθώ ενδεικτικά στις πλέον σημαντικές.

Στο κεφάλαιο Β' προβλέπεται ουσιαστικά η χαλάρωση των πολεοδομικών περιορισμών για τη λειτουργία ιδιωτικών ΚΤΕΟ και πρατηρίων υγρών καυσίμων, αίροντας εμπόδια και διευκολύνοντας την οικονομική δραστηριότητα στη συγκεκριμένη αγορά.

Παράλληλα, ρυθμίζεται ένα σημαντικό ζήτημα αναφορικά με τους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, που λειτουργούν στο ιστορικό κέντρο και είχαν πρόβλημα αδειοδότησης. Τους δίνετε, με τις συγκεκριμένες διατάξεις, τη δυνατότητα να συνεχίσουν την επαγγελματική τους δραστηριότητα για τρία συν τρία χρόνια, χρονικό διάστημα ικανό για να επανακαθορίσουν τα επαγγελματικά τους σχέδια.

Επίσης, σημαντικές είναι οι ρυθμίσεις που προβλέπονται για τη δυνατότητα ταξινόμησης οχημάτων στο άρθρο 47, δίνοντας διέξοδο και ανάσες στην αγορά του αυτοκινήτου, που είναι ένας κλάδος ο οποίος δέχθηκε ισχυρά πλήγματα από την οικονομική

κρίση.

Παράλληλα, σε θετική κατεύθυνση είναι οι διατάξεις που αφορούν στα άτομα με ειδικές ανάγκες, όπως αυτή που αφορά στη θέσπιση ειδικής κατηγορίας και συγκεκριμένων προδιαγραφών επιβατικών δημοσίας χρήσης οχημάτων για την ασφαλή μεταφορά τους, κυρίως όμως η θέσπιση τέλους ΑΜΕΑ για κάθε αναχωρούντα επιβάτη από τα ελληνικά αεροδρόμια, με το οποίο θα χρηματοδοτείται η παροχή υπηρεσιών συνδρομής σε άτομα με αναπηρία, τόσο στους αερολιμένες, όσο και στα αεροσκάφη.

Σ' αυτό το σημείο, κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι πρέπει να καθορίζεται ρητά ο φορέας είσπραξης και διαχείρισης των χρημάτων αυτών και καλό θα ήταν, να υιοθετήσετε και την πρόταση των εκπροσώπων των ΑΜΕΑ, να υπάρχει εκπρόσωπός τους στον φορέα αυτό, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι σχετικές εισπράξεις θα διοχετεύονται αποκλειστικά για τους σκοπούς επιβολής του τέλους.

Άφησα τελευταίο το κεφάλαιο των επιβατικών μεταφορών, καθώς είναι αυτό που αφορά ένα μεγάλο μέρος των πολιτών που χρησιμοποιεί τις αστικές συγκοινωνίες. Με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο συνεχίζεται η προσπάθεια νοικοκυρέματος των επιβατικών μεταφορών, καθώς τα επιτεύγματα των εταιρειών που παρέχουν το μεταφορικό έργο είναι σημαντικά τα τελευταία δύο χρόνια. Είναι επιτεύγματα με χειροπιαστά αποτελέσματα, που αποτυπώνονται στην καθημερινότητα των πολιτών, όπως η πρόσφατη μείωση της τιμής των εισιτηρίων.

Οι προτεινόμενες διατάξεις κινούνται στη σωστή κατεύθυνση και υπηρετούν τον διττό στόχο της εξυπηρέτησης των πολιτών και της ορθολογικής λειτουργίας των εταιρειών.

Η διεύρυνση του δικτύου διάθεσης εισιτηρίων με τη συμμετοχή ιδιωτών διευκολύνει σαφώς την πρόσβαση των πολιτών και ουσιαστικά ενθαρρύνει τη χρήση των μέσων μεταφοράς.

Παράλληλα, η θεσμοθέτηση του Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών αναβαθμίζει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και συμβάλλει στην εμπέδωση ενός συστήματος κανόνων, που όλοι τηρούν και σέβονται.

Σε αυτήν τη λογική είναι και οι ρυθμίσεις για τις κυρώσεις των παραβατών. Και όσοι κάνουν λόγο για αυστηρό, τιμωρητικό πλαίσιο θα πρέπει να θυμούνται ότι οι υποτυπώδεις και ουσιαστικά ανύπαρκτοι έλεγχοι στο παρελθόν, συνέβαλαν στη συσσώρευση ζημιών στις αστικές συγκοινωνίες, τις οποίες επιβαρύνθηκε ο Έλληνας φορολογούμενος.

Πριν πάμε όμως στον ιδιώτη, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σταθούμε στην επανένταξη στη ΣΤΑΣΥ του εξειδικευμένου προσωπικού, το οποίο είχε απομακρυνθεί από αυτήν το 2010. Έχει τεθεί υπόψη σας και σχετική τροπολογία, που έχουμε συνυπογράψει αρκετοί συνάδελφοι και σας παρακαλώ να την εξετάσετε και να την ενσωματώσετε στο νομοσχέδιο.

Η ανάγκη της εταιρείας για προσωπικό είναι δεδομένη και διαπιστωμένη και προκύπτει, τόσο από την επέκταση του δικτύου (γραμμές 2 και 3) όσο και από την παραλαβή δεκαεπτά νέων συρμών και τη λειτουργία νέου αμαξοστασίου. Αποδεικνύεται, επίσης, από το γεγονός ότι οι εργαζόμενοι της εταιρείας δουλεύουν στο «κόκκινο» και σε πολλές περιπτώσεις δεν μπορούν να κάνουν χρήση της νόμιμης άδειάς τους, αλλά και από το γεγονός ότι η πυκνότητα των δρομολογίων σε κάποια τμήματα του δικτύου είναι σημαντικά μικρότερη, όπως για παράδειγμα συμβαίνει με τα δρομολόγια από και προς το σταθμό του Ελληνικού.

Επιπλέον, κύριε Υπουργέ, το προσωπικό που απομακρύνθηκε το 2010 έχει εξειδικευθεί κι εκπαιδευτεί κατάλληλα. Για την εκπαίδευσή τους, μάλιστα, έχουν δαπανηθεί σημαντικά ποσά και μπορεί να ανταποκριθεί άμεσα στις απαιτήσεις της εταιρείας. Σε αντίθετη περίπτωση, θα πρέπει να δαπανηθούν εκ νέου αυτά τα ποσά για νεοπροσλαμβανόμενο προσωπικό.

Πρέπει να τονιστεί, δε, ότι από την επανένταξη των εν λόγω εργαζομένων δεν υπάρχει καμμία επιβάρυνση για τον κρατικό προϋπολογισμό, καθώς η ΣΤΑΣΥ ΑΕ δεν ανήκει στους φορείς της γενικής κυβέρνησης και καλύπτει η ίδια το σύνολο των λειτουργικών της εξόδων.

Υπάρχουν εισηγητικές εκθέσεις των διοικήσεων της εταιρείας όλα αυτά τα χρόνια, κύριε Υπουργέ, προς το Υπουργείο, για ελλείψεις προσωπικού και πλήρωσή τους με κάθε τρόπο. Αυτήν τη στιγμή στο οργανόγραμμα της εταιρείας υπάρχουν τριακόσιες πενήντα κενές θέσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι δεκαεπτά από τις είκοσι αγωγές έχουν κερδηθεί πρωτογενώς.

Κύριε Χρυσοχοΐδη, ανάλογο ενδιαφέρον έχει δείξει στο παρελθόν ο κ. Χρήστος Πρωτόπαπας, ο Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ, με ερώτησή του στις 9-1-2012 για την επαναπρόσληψη των απολυμένων αυτών στη ΣΤΑΣΥ, σε συνδυασμό με την εξοικονόμηση δεκάδων εκατομμυρίων για το ελληνικό δημόσιο.

Καταθέτω τη σχετική ερώτηση για τα Πρακτικά της Βουλής.

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

Κύριε Υπουργέ, αποδεχόμενος την εν λόγω τροπολογία για την οποία, σημειωτέον, υπάρχει ευρύτατη κοινοβουλευτική συναίνεση, έχετε την ευκαιρία να συμβάλλετε στην ασφαλή λειτουργία του δικτύου του μετρό, στη βελτιστοποίηση της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, αλλά και στην αύξηση των εσόδων της εταιρείας, μέσω του αποτελεσματικότερου ελέγχου κομίστρου και της προσέλκυσης περισσοτέρων επιβατών.

Κι έχετε, βεβαίως, κύριε Υπουργέ και την ευκαιρία να επιβεβαιώσετε αυτό που έχετε δηλώσει ότι οι απολύσεις δεν είναι μονόδρομος. Μονόδρομος είναι οι μεταρρυθμίσεις και η άσκηση πολιτικής.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Ευχαριστούμε κι εμείς την κ. Καραμανλή.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Βλάχος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, γιατί εμείς έχουμε και Κοινοβουλευτική Ομάδα και θα πρέπει να παρευρεθούμε κι εκεί.

Θέλω, κύριε Πρόεδρε, να επισημάνω ότι το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε σήμερα στην Ολομέλεια, μετά από μια διεξοδική συζήτηση που έγινε στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, έρχεται πραγματικά για να λύσει υπαρκτά προβλήματα στο χώρο των ευθυνών του συγκεκριμένου Υπουργείου.

Επειδή το πλαίσιο το οποίο θα ψηφιστεί σήμερα είναι σε θετική κατεύθυνση, όπως είπα, αλλά θα πρέπει να ακολουθήσουν εγκύκλιοι, διευκρινίσεις, για την εφαρμογή αυτού του νόμου, θα ήθελα να ζητήσω από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου να επισπεύσει τη διαδικασία των εγκυκλίων, ούτως ώστε τα θετικά αποτελέσματα αυτού του νομοθετήματος να φτάσουν το συντομότερο δυνατόν στην κοινωνία, στους πολίτες, που πραγματικά περιμένουν να δουν προβλήματά τους που χρονίζουν να επιλύονται.

Το δεύτερο που θέλω να επισημάνω είναι η αναφορά την οποία έκανα και στην επιτροπή, σχετικά με το διαφορετικό εισιτήριο που υπάρχει στο Δήμο Μεγαρέων, το γεγονός, δηλαδή, ότι υπάρχει άλλο εισιτήριο μέχρι τα Μέγαρα και άλλο μέχρι την Κινέττα, ενώ είναι ο ίδιος δήμος.

Εδώ, λοιπόν, θέλω να ευχαριστήσω τον Υπουργό κ. Χρυσοχοΐδη και να πω ότι η αποδοχή του δίκαιου αυτού αιτήματος και η δέσμευσή του το επόμενο διάστημα να δώσει λύση είναι ικανοποιητική. Όπως, επίσης, ικανοποιητική είναι και η δέσμευση για όσους χρησιμοποιούν τον προαστιακό της διαδρομής Κόρινθος-Αθήνα, στη συνέχεια –όπως και σε άλλες διαδρομές- να έχουν τη δυνατότητα με το ίδιο εισιτήριο να χρησιμοποιούν και άλλες αστικές συγκοινωνίες, στο χρόνο που ορίζεται γενικά και για τις άλλες διαδρομές.

Αυτές είναι δύο δεσμεύσεις που πραγματικά δίνουν λύση σε δύο υπαρκτά προβλήματα των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής.

Το τρίτο θέμα που θέλω να θίξω πολύ σύντομα, είναι αυτό που πολύ γλαφυρά και τεκμηριωμένα ανέλυσε πριν από λίγο η συνάδελφος κ. Άννα Καραμανλή. Ως γνωστόν, το μετρό έχει προεκταθεί. Υπάρχουν νέοι σταθμοί, υπάρχουν νέοι συρμοί, υπάρχει η ανάγκη νέου προσωπικού.

Εμείς, λοιπόν, οι Βουλευτές, λέμε κάτι πολύ απλό, το οποίο απορώ γιατί δεν έχει γίνει ακόμα αποδεκτό. Αφού θα ζητηθούν νέοι εργαζόμενοι για να καλύψουν τις νέες ανάγκες που έχουν οι νέες διαδρομές, λέμε να αξιοποιηθεί το υπάρχον προσωπικό, το προσωπικό δηλαδή εκείνο που οι συμβάσεις του έληξαν την

1-1-2010 έως 31-12-2010 και που έχει μία σημαντικότατη εκπαίδευση. Πολλοί έχουν εκπαιδευτεί έως και δώδεκα μήνες. Το δημόσιο, το ελληνικό κράτος, ο αρμόδιος φορέας, η ΣΤΑΣΥ ΑΕ έχει ξοδέψει χρήματα για την εκπαίδευση αυτών των εργαζομένων. Επειδή έληξαν, λοιπόν, οι συμβάσεις τους, σήμερα είναι στο περιθώριο.

Εμείς λέμε ότι πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σ' αυτούς τους εργαζόμενους, που και την εμπειρία έχουν και τη γνώση και μπορούν να ενταχθούν αμέσως κι από την επόμενη κιόλας ημέρα να καλύψουν τις υπαρκτές ανάγκες των νέων δρομολογίων.

Θα έλεγα ότι αυτή η πρόταση που έγινε από τους συναδέλφους δεν έχει καμμία, μα καμμία άλλη σκοπιμότητα, παρά μόνο την αποκατάσταση του δικαίου και τη δυνατότητα σε νέους ανθρώπους που έχουν τα προσόντα, να επιστρέψουν ουσιαστικά στις δουλειές τους. Βεβαίως, σ' αυτό περιμένουμε την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου να τοποθετηθεί και θέλουμε να μην υπάρξει μετατόπιση ευθυνών.

Εδώ πρέπει να απαντηθούν τα εξής πολύ απλά: Υπάρχουν ή δεν υπάρχουν ανάγκες στο συγκεκριμένο φορέα για τα νέα δρομολόγια; Θα γίνουν ή δεν θα γίνουν νέες προσλήψεις; Αν αυτά τα δύο απαντηθούν καταφατικά, όπως έτσι θα γίνει, τότε η προτίμηση, η δυνατότητα αξιοποίησης του εκπαιδευμένου στελεχιακού δυναμικού του συγκεκριμένου φορέα, είναι μονόδρομος. Αυτό το αυτονόητο, ζητάμε από την πολιτική ηγεσία να το κάνει αποδεκτό.

Κλείνω, λέγοντας ότι έχει κατατεθεί μία ακόμα τροπολογία συναδέλφων σχετικά με τις ευθύνες στους συνεταιρισμούς και τις συνεταιριστικές οργανώσεις. Εκεί, πράγματι, τι λένε οι συνάδελφοι, τι υποστηρίζω κι εγώ; Λένε κάτι που και πάλι είναι αυτονόητο: Να μπορούν δηλαδή να έχουν τα φυσικά πρόσωπα φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα μέχρι το πέρας των εργασιών της εκκαθάρισης. Δεν ζητάμε να χαριστεί τίποτα σε κανέναν. Δεν λέμε, αν υπάρχουν ευθύνες να μην καταλογιστούν. Λέμε όμως, να μην διατηρήσουμε εκατοντάδες στελέχη του συνεταιριστικού κινήματος σε μία ιδιότυπη ομηρία, η οποία εδώ και πολλά χρόνια είναι να μην μπορούν να κινηθούν στην επαγγελματική τους ζωή, να μην έχουν ασφαλιστική και φορολογική ενημερότητα, επειδή έκαναν το λάθος κάποια στιγμή να εμπλακούν με το συνεταιριστικό κίνημα.

Θα έλεγα, λοιπόν, αυτό που προτείνουμε -και δεν βλέπω κανέναν από την ηγεσία του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης, αλλά εγώ το λέω να καταγραφεί κι εδώ ας αναλάβει καθένας τις ευθύνες του- είναι ότι δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτή η ιδιότυπη ομηρία, όπως είπα. Πρέπει να δοθεί η δυνατότητα να έχουν ασφαλιστική και φορολογική ενημερότητα μέχρι την εκκαθάριση κι αν προκύψουν ευθύνες, προφανώς ό,τι κι αν πούμε εμείς, θα τις αναλάβουν. Δεν γίνεται διαφορετικά.

Όμως, μέχρι τότε, ας τους δώσουμε τη δυνατότητα να λειτουργούν κι αυτοί σαν φυσιολογικοί άνθρωποι, σαν φυσιολογικοί επαγγελματίες, σαν φυσιολογικοί πολίτες.

Αυτές τις τέσσερις επισημάνσεις ήθελα να κάνω πολύ σύντομα, κύριε Πρόεδρε. Κλείνω, λέγοντας ότι πράγματι είναι ένα σημαντικό νομοθέτημα που δίνει λύσεις, εργαλείο στα χέρια πολλών, αρκεί και εμείς εδώ, αλλά και οι πολιτικές ηγεσίες των Υπουργείων που είπα για τις τροπολογίες να έχουν το θάρρος και το κουράγιο να αναλάβουν την όποια ευθύνη προκύπτει από αυτές τις ρυθμίσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Εγώ σας ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «1974 - Η Αποκατάσταση της Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, οκτώ μαθητές και μαθήτριες και μία εκπαιδευτικός–συνοδός από το 3ο ΕΠΑΛ της Σιβιτανιδείου.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Σταύρος Καλαφάτης για οκτώ λεπτά.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η αναφορά μου θα είναι εστιασμένη στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, κύριε Πρόεδρε. Το νομοσχέδιο ούτως ή άλλως λύνει μια σειρά ζωτικών ζητημάτων και νομίζω ότι πραγματικά είναι προς τη θετική κατεύθυνση.

Η αναφορά μου, λοιπόν, θα αφορά κυρίως τον ΟΑΣΘ. Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης είναι ένας οργανισμός συγκοινωνιών που έχει ένα επιδείξει ένα πολυποίκιλο κοινωνικό έργο, ιδιαίτερα όσον αφορά τη μετακίνηση συμπολιτών μου στη Θεσσαλονίκη, όχι υψηλού εισοδήματος βεβαίως, αλλά μεσαίας αστικής τάξης.

Ιδιαίτερα, δε, με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Θεσσαλονίκη τα τελευταία χρόνια, όσον αφορά την έλλειψη μέσων σταθερής τροχιάς που να διευκολύνουν τη μετακίνηση των πολιτών, αντιλαμβάνεστε ότι το έργο του ΟΑΣΘ παίρνει ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Γι' αυτό και πιστεύω ότι η παρέμβαση που κάνουμε μαζί και με άλλους συναδέλφους της Θεσσαλονίκης έχει ένα δικό της ξεχωριστό νόημα, όσον αφορά τη δίκαιη διευθέτηση ζητημάτων που αφορούν τον ΟΑΣΘ.

Ο ΟΑΣΘ έχει συσσωρευμένες οφειλές από ασφαλιστικές εισφορές προς το ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, οι οποίες έχουν την εξής διάκριση: Πρώτον, αφορούν ένα υπόλοιπο ρύθμισης του ν. 3863/2010 για τις κύριες ασφαλιστικές εισφορές της περιόδου από 1-1-2012 μέχρι 30-4-2013. Πρόκειται για ένα ποσό κοντά στα 11 εκατομμύρια. Δεύτερον, αφορούν εισφορές από αρρύθμιστες πράξεις επιβολής για την περίοδο από 1-5-2013 ως και 31-7-2014, επί των οποίων ήδη κατέβαλε μέρος των ασφαλιστικών εισφορών και εκκρεμεί δικαστική περαίωση για οφειλόμενες εισφορές ποσού περίπου 31 εκατομμυρίων ευρώ.

Η αιτία αδυναμίας του οργανισμού για την εμπρόθεσμη καταβολή στο ΙΚΑ-ΕΤΑΜ του συνόλου των οφειλόμενων ασφαλιστικών εισφορών ήταν ουσιαστικά η δημοσιονομική πολιτική που όφειλε να επιδείξει το ελληνικό κράτος από το 2010 και μετά, ώστε να μην καταβάλει το σύνολο της προκύπτουσας αντισταθμιστικής καταβολής προς τον ΟΑΣΘ, με αποτέλεσμα να υπάρχει οικονομική αδυναμία από πλευράς του οργανισμού να είναι συνεπής προς τις υποχρεώσεις του.

Βεβαίως, υπήρξαν παρεμβάσεις από το Υπουργείο. Επίσης, υπάρχει μια διευθέτηση όσον αφορά την οικονομική διαφωνία για τα έτη 2010-2013 και βεβαίως έχει διαμορφωθεί ένα νέο σύγχρονο οικονομικό πρόγραμμα για τα έτη 2014-2017.

Ως εκ τούτου, λοιπόν, πιστεύω ότι είναι αναγκαίο να αρθούν οι οικονομικές επιπτώσεις που θα μπορούσαν να επέλθουν εφεξής εις βάρος του ΟΑΣΘ, αφού χωρίς να είναι πραγματικά δική του υπαιτιότητα βρέθηκε στη δύσκολη θέση να μην μπορεί να είναι συνεπής στις οικονομικές του υποχρεώσεις όσον αφορά τις ασφαλιστικές του εισφορές. Βεβαίως, μπορεί να γίνει μια τέτοια ρύθμιση που να ικανοποιήσει και το ελληνικό δημόσιο, αλλά και να δίνει τη δυνατότητα στον ΟΑΣΘ να είναι συνεπής στις υποχρεώσεις του, όσον αφορά την καταβολή των εισφορών.

Επίσης, θα ήθελα να υπογραμμίσω και τον πολύ σημαντικό αριθμό των εργαζομένων, που είναι στον ΟΑΣΘ. Πάνω από δύο χιλιάδες συμπολίτες μας δουλεύουν στον οργανισμό αυτό. Αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, ότι μπορεί να βρεθεί μια λύση που να είναι υγιής προς όλες τις πλευρές, προς τον οργανισμό, τους εργαζόμενους, κατ' επέκταση βεβαίως και το δημόσιο.

Τέλος, θα ήθελα να κάνω μια μικρή παρέμβαση, η οποία μπορεί να μην έχει μεγάλη σημασία, αλλά θα ήθελα να την πω -την έθεσα και στην επιτροπή- για το αν μπορεί το Υπουργείο να βρει μια λύση στο ζήτημα της δημιουργίας και της συντήρησης λεωφορειολωρίδων στη Θεσσαλονίκη. Είναι αρκετά μεγάλο κόστος και γνωρίζετε πολύ καλά ότι οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης αντιμετωπίζουν σημαντικά οικονομικά προβλήματα.

Θα ήθελα να δείτε αν μπορεί το Υπουργείο -να το μεταφέρετε και στον Υπουργό- να κάνει κάτι με αυτό το κόστος, το οποίο επιβαρύνει το Δήμο Θεσσαλονίκης κατά το ήμισυ μέχρι στιγμής και υπάρχει μια σκέψη να τον επιβαρύνει περισσότερο. Εγώ θα ζητούσα να μπορέσει να απαλλαγεί ο Δήμος Θεσσαλονίκης από το βάρος της δαπάνης που αφορά τη δημιουργία και τη συντήρηση των λεωφορειολωρίδων και να το πάρει στις πλάτες του το Υπουργείο, με έναν εποπτευόμενο από το Υπουργείο οργανισμό. Έτσι θα δοθεί μια ανάσα στο Δήμο Θεσσαλονίκης, όσον αφορά κυρίως το ζήτημα της δημιουργίας και της συντήρησης των λεωφορειογραμμών.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Στρατούλης για οκτώ λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Σήμερα νομίζω ότι θα τηρήσω το χρόνο μου.

Κατ' αρχήν, κάνω μία συνηγορία για την τροπολογία του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, με αριθμό 2070/40. Αφορά δύο πράγματα. Το πρώτο είναι να τεθούν σε προνομιακή ικανοποίηση οι απαιτήσεις των ναυτεργατών, αλλά και των εργαζομένων σε ναυτιλιακές εταιρείες σε περίπτωση εκπλειστηριασμού και εκποίησης πλοίου το οποίο έχει χαρακτηριστεί ως «ναυάγιο».

Το δεύτερο που λέει η τροπολογία και κατά τη γνώμη μας είναι σωστό, είναι ότι πρέπει να μπει μία ελάχιστη τιμή εκποίησης, διότι έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα να πουλιούνται μπιρ παρά αυτά τα πλοία και να μην μπορούν να ικανοποιηθούν οι πιστωτές, κατά κύριο λόγο ναυτεργάτες και εργαζόμενοι σε ναυτιλιακές εταιρείες. Η τροπολογία προτείνει, σωστά –συμφωνούμε- να μην υπολείπεται η τιμή πώλησης και εκποίησης, τουλάχιστον στην αξία του πλοίου σε σιδηρομετάλλευμα, τουλάχιστον στην αξία του σαν scrap.

Ταυτόχρονα, αυτή η τροπολογία λύνει ένα πρόβλημα, μόλις τριάντα πέντε εργαζομένων στη ναυτιλιακή εταιρεία του κ. Αγούδημου, οι οποίοι είναι απλήρωτοι από τις 30-6-2008, δηλαδή εξίμισι χρόνια. Έχουν κάνει δημόσιες τοποθετήσεις και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι. Εγώ είχα την τύχη να ακούσω και να συναντήσω και στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, τον κ. Παναγιώτη Φυλακτό, ο οποίος εργαζόταν είκοσι χρόνια στον Αγούδημο και έκανε τη σχετική επιχειρηματολογία.

Έχω καταλάβει -και νομίζω ότι η τροπολογία του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας δίνει λύση σε αυτό το πρόβλημα των εργαζομένων- ότι μπροστά στους τριάντα πέντε εργαζόμενους του Αγούδημου ορθώνεται ένας πολύ μεγάλος γραφειοκρατικός και νομικός σκόπελος, που δεν τους επιτρέπει να λύσουν το πρόβλημά τους και να πάρουν τα δεδουλευμένα που τους χρωστάει η ναυτιλιακή εταιρεία, παρότι έχουν βγάλει πάρα πολλές τελεσίδικες αποφάσεις, παρότι έχουν πάρα πολλές θετικές συστάσεις των επιθεωρήσεων εργασίας στις οποίες προσέφυγαν, παρότι έχουν κάνει επαφές με αρμόδιους Υπουργούς, οι οποίοι έχουν υποσχεθεί κατά καιρούς ότι θα δώσουν λύσεις και παρ' ότι το θέμα είναι σε γνώση και του σημερινού Πρωθυπουργού.

Μάλιστα, φτάσαμε στο φαινόμενο, από τα οκτώ πλοία του Αγούδημου που χαρακτηρίστηκαν «ναυάγια» να έχουν εκπλειστηριαστεί τα επτά και να έχουν εισπραχθεί αρκετά χρήματα, ένα ποσό 7.300.000 ευρώ από τον ΟΛΠ, από τα οποία οι εργαζόμενοι δεν έχουν πάρει ούτε ένα ευρώ.

Επομένως, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει η Κυβέρνησή σας να αποδεχθεί αυτήν την τροπολογία, που δίνει οριστική λύση στο πρόβλημα.

Επίσης, θα ήθελα να στηρίξω και την τροπολογία του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας με αριθμό 2079/43, γιατί λύνει σοβαρό πρόβλημα των εργαζομένων στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, όσον αφορά τις προθεσμίες που υπάρχουν για το ειδικό εποχικό επίδομα το οποίο παίρνουν. Επίσης, λύνει προβλήματα μεγάλα, που είναι καιρό άλυτα, των εργαζομένων στην πρώην ΕΑΣ και στον πρώην ΗΣΑΠ, που σήμερα ανήκει στη ΣΤΑΣΥ. Επομένως, δίνει ρεαλιστικές και πραγματικές λύσεις και αυτή η τροπολογία και προτείνουμε να την αποδεχθείτε.

Το τρίτο και τελευταίο για το οποίο ήθελα να μιλήσω είναι για μία τροπολογία την οποία κατέθεσαν αρκετοί Βουλευτές και αφορά τους διακόσιους περίπου εργαζόμενους στην πρώην ΑΜΕΛ, που σήμερα είναι η ΣΤΑΣΥ.

Αυτή η τροπολογία, με συγκεκριμένα επιχειρήματα, λέει να δοθεί η δυνατότητα σε αυτούς τους ανθρώπους που έχασαν τη δουλειά τους κατά τη διάρκεια του 2010, να επανέλθουν στη δουλειά τους μέσα από μία προκήρυξη που θα κάνει η ΣΤΑΣΥ.

Γιατί, και υπαρκτά κενά θα καλύψουν –αφού είναι τριακόσια πενήντα τα κενά στο οργανόγραμμα της ΣΤΑΣΥ- και οι επιβάτες θα εξυπηρετηθούν και καλύτεροι έλεγχοι στα εισιτήρια θα γίνουν και δαπάνες για την εκπαίδευσή τους δεν θα υπάρξουν, γιατί είχαν εκπαιδευτεί για αρκετούς μήνες και έχουν εξειδικευτεί σε συγκεκριμένο αντικείμενο και νομίζουμε ότι είναι μία τροπολογία που προτείνει οριστική λύση σε ένα πρόβλημα που εκκρεμεί εδώ και τέσσερα χρόνια.

Η συντριπτική πλειοψηφία των δικαστικών αποφάσεων που έχουν βγει για το συγκεκριμένο θέμα, γιατί προσέφυγαν αρκετοί από τους διακόσιους πενήντα πέντε εργαζόμενους, είναι θετικές υπέρ του αιτήματός τους. Ως ΣΥΡΙΖΑ προτείνουμε να γίνει δεκτή.

Ταυτόχρονα, όσον αφορά τη ΣΤΑΣΥ υπάρχει και ένα θέμα. Υπάρχει, επίσης, σωρεία εγγράφων της ΣΤΑΣΥ -ειδικά από τότε που λειτουργεί δεύτερη και τρίτη γραμμή και δεκαεπτά νέοι συρμοί και δύο αμαξοστάσια είναι συνεχή- που ζητάει κάλυψη των κενών στο προσωπικό. Τα έχουμε. Έχουν –νομίζω- κατατεθεί για τα Πρακτικά αυτές οι επιστολές.

Υπάρχει ταυτόχρονα και ένα πρόβλημα στο οποίο πρέπει να δοθεί λύση, εφόσον ο Υπουργός κάνει αποδεκτή αυτή την τροπολογία των Βουλευτών με εργαζόμενους που ήταν στον ΗΣΑΠ και οι οποίοι μετατάχθηκαν υποχρεωτικά στο Υπουργείο Πολιτισμού. Έχουν απομείνει μόνο σαράντα, οι οποίοι είναι εξειδικευμένοι, οι οποίοι είναι σε διαφορετικό αντικείμενο αυτή τη στιγμή. Έχω και έγγραφο του σωματείου της ένωσης εργαζομένων του ΗΣΑΠ μπροστά στα χέρια μου, που ζητούν να επανέλθουν. Είναι πάρα πολύ λογικό και δίκαιο. Ήταν υποχρεωτικές οι μετατάξεις.

Με δεδομένο ότι στις συγκεκριμένες ειδικότητές τους η ΣΤΑΣΥ, με επανειλημμένα έγγραφα, έχει ζητήσει κάλυψη των κενών, τι το καλύτερο από το να επανέλθουν εργαζόμενοι των ΗΣΑΠ οι οποίοι ήταν εκπαιδευμένοι, εξειδικευμένοι, με εμπειρία στο αντικείμενό τους. Έτσι και έξοδα θα εξοικονομήσει ο ΗΣΑΠ, που σήμερα αναγκάζεται να πληρώνει υπερωρίες, αλλά και καλύτερη ποιότητα και επάρκεια θα έχει στο έργο που παρέχει στους πολίτες.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας κ. Κεγκέρογλου για τρία λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Κύριε Στρατούλη, φοβάμαι ότι μπερδέψατε τον Γκιόκα με τον Γκόκα. Αλλά έχει αξία το ότι συμφωνείτε με την τροπολογία 2079. Είπατε ότι είναι του Κομμουνιστικού Κόμματος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ: Ναι, μπερδεύτηκα στον υπογράφοντα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας): Λύνει πράγματι ένα σοβαρό θέμα. Η γνώμη μας είναι ότι πρέπει να γίνει δεκτή από τον Υπουργό και τον παρακαλούμε για αυτό.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, κύριε Χρυσοχοΐδη, εκτός από την τροπολογία που ζητάμε να κάνετε δεκτή, εδώ στο νομοσχέδιο θέλουμε να το προσθέσετε –εάν είναι στις προθέσεις σας- στην κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργείων Οικονομικών, Μεταφορών και Εργασίας στα ΑΜΕΑ, λόγω του ότι έχουμε το αντικείμενο και δεν βλάπτει μια γνώμη σε σχέση με την αξιοποίηση.

Τώρα, προς τη Βουλή απευθυνόμενος και όχι προς τον Υπουργό, έχει ψηφιστεί μετά από εισήγηση του Υπουργείου Οικονομικών μια διάταξη που προβλέπει συμψηφισμούς οφειλών δήμων με καταβολές από το δημόσιο. Υπάρχει ένα θέμα -που σήμερα κιόλας θα επικοινωνήσω με το Υπουργείο Οικονομικών, να το λύσει πάραυτα, διότι αρνούνται οι υπηρεσίες του- το οποίο έχει να κάνει με την καταβολή επιδομάτων, αποζημιώσεις σε πλημμυροπαθείς και άλλους, ακόμα και με το κοινωνικό εισόδημα. Επειδή τα χρήματα που απευθύνονται στους πλημμυροπαθείς δίδονται μέσω των δήμων, το Υπουργείο Οικονομικών τα συμψηφίζει με οφειλές των δήμων. Καμμία σχέση.

Είναι ένα θέμα που πρέπει το Υπουργείο Οικονομικών να δει άμεσα. Έχω στείλει επιστολή εδώ και δώδεκα μέρες. Ενημερώνω, όμως, τη Βουλή, διότι τους κρατάω και, εάν προχωρήσει στις κατασχέσεις αυτές, θα δημιουργηθεί ένα πρόβλημα για το οποίο δεν θα ευθύνεται ούτε το Υπουργείο Εργασίας, που δίνει τα επιδόματα, ούτε βεβαίως κανείς άλλος εκτός από το ίδιο το Υπουργείο Οικονομικών.

Ευχαριστώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κύριε Πετράκο, θέλετε τον λόγο σαν Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Για ένα λεπτό, να θέσω δύο ερωτήματα στον κύριο Υπουργό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Συγγνώμη λίγο, για τα διαδικαστικά. Ο κύριος Υπουργός θα μιλήσει, θα πάρετε μετά τον λόγο και μπορείτε να τον ρωτήσετε ό,τι θέλετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Εγώ απλώς ζητώ τον λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Εν πάση περιπτώσει, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Θα ήθελα -μια και είναι εδώ ο κύριος Υπουργός και έχουν τεθεί τα ζητήματα για τρεις τροπολογίες- να σας ζητήσω, κύριε Υπουργέ, να δεχθείτε να συζητηθούν οι τροπολογίες, οι οποίες φαίνεται ότι έχουν την πλήρη ομοθυμία των Βουλευτών, μια και την τέταρτη, τη 279 –δεν μιλώ για αυτήν- την αποδέχθηκε ο αρμόδιος Υπουργός. Μιλώ για την τροπολογία με γενικό αριθμό 278 και με ειδικό αριθμό 42 που αφορά τους διακόσιους απολυμένους του μετρό. Όπως εξήγησαν και οι προηγούμενοι και ο Δημήτρης ο Στρατούλης πριν, ήδη από το οργανόγραμμα λείπουν πάνω από τριακόσιες θέσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Μην μπαίνετε σε επιχειρηματολογία. Μιλήστε για αυτήν και τα υπόλοιπα στην τοποθέτησή σας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Ωραία. Δεν επιχειρηματολογώ.

Η δεύτερη αφορά τις ομαδικές απολύσεις των ΚΤΕΛ, που ζητούν να επανέλθει το προεδρικό διάταγμα, και η τρίτη αφορά την υπόθεση των ναυτεργατών. Θα παρακαλούσαμε τον κύριο Υπουργό να δεχθεί να συζητηθούν, για να μπορέσει να υπάρξει ψηφοφορία στο τέλος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Τον λόγο έχει η συνάδελφος κ. Ευαγγελία Αμμανατίδου-Πασχαλίδου για οκτώ λεπτά.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω λίγο ανάποδα. Θα ξεκινήσω από το άρθρο 71, μήπως δεν προλάβω, γιατί για το άρθρο 30 για το οποίο θέλω να μιλήσω έχει ήδη αναφερθεί εκτενώς η συνάδελφος Δέσποινα Χαραλαμπίδου.

Το άρθρο 71 είναι αυτό που μιλάει για τα μηχανήματα έργων και τα αγροτικά μηχανήματα. Αν θεωρήσουμε πως είναι σε θετική κατεύθυνση η ρύθμιση για έκδοση του προεδρικού διατάγματος για τα μηχανήματα έργου και για τα αγροτικά μηχανήματα, όσον αφορά τις προϋποθέσεις αναγγελίας έναρξης άσκησης επαγγέλματος του τεχνίτη μηχανημάτων έργων και του τεχνίτη αγροτικών μηχανημάτων, όπως επίσης η διαδικασία και οι προϋποθέσεις έκδοσης αποδοχής αναγγελίας έναρξης ασκήσεως επαγγέλματος των τεχνιτών, τότε πρέπει κάτι να δούμε.

Πρέπει να δούμε την κοινωνική διάσταση, διότι μιλάμε για επαγγελματικές ομάδες που τις χτύπησε η κρίση, αφού οι περισσότεροι είναι αυτοαπασχολούμενοι ή έχουν μια ατομική επιχείρηση. Αυτοαπασχολούμενοι είναι αυτοί που έχουν μηχανήματα έργων και αυτοί που είναι επισκευαστές αγροτικών μηχανημάτων, έχουν ή ατομική επιχείρηση ή προσφέρουν απλά μια παροχή υπηρεσιών, με ένα βαλιτσάκι –να το πω έτσι- και είναι και αυτοί αυτοαπασχολούμενοι.

Οι τεχνίτες των μηχανημάτων έργων, που δούλευαν ως επί το πλείστον με τα δημόσια έργα ή στον κατασκευαστικό κλάδο, σήμερα νιώθουν μια τεράστια αβεβαιότητα για τη συνέχιση του επαγγέλματός τους, λόγω της ελαχιστοποίησης των δημοσίων έργων και των κατασκευών, ενώ υπάρχει και το καρτέλ που έχουν δημιουργήσει εταιρείες που εν τέλει θέλουν τους τεχνίτες όμηρους, χωρίς εργασιακά δικαιώματα, λόγω έλλειψης φυσικά ενός νομοθετικού πλαισίου που να βάζει τα όρια και τους κανόνες.

Από την άλλη, τα συνεργεία γεωργικών μηχανημάτων αντίστοιχα, που σήμερα δεν μπορούν να καλύψουν ούτε καν τα πάγια έξοδά τους, κλείνουν το ένα μετά το άλλο. Σε αυτά οι τεχνίτες είναι εξειδικευμένοι είτε είναι εμπειροτέχνες –και να σας θυμίσω ότι είχε δοθεί παλαιότερα η δυνατότητα για τους εμπειροτέχνες- είτε είναι πτυχιούχοι των σχολών μαθητείας του ΟΑΕΔ ή του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων –να σας θυμίσω τον ΟΓΕΕΚΑ «ΔΗΜΗΤΡΑ»- ή από κάποιες σχολές των ΤΕΙ ή ακόμη και από τα επαγγελματικά λύκεια ή τα παλιά ΤΕΕ.

Όμως, με αυτή τη σκληρή μνημονιακή πολιτική σας τι κάνατε; Έχετε χτυπήσει τα τεχνικά επαγγέλματα. Η επίθεση σε αυτά, σε αυτή την περίπτωση που συζητούμε, κουμπώνει. Και κουμπώνει πώς; Υπάρχει σοβαρό θέμα με τους επισκευαστές αυτοκινήτων, τους επισκευαστές βαρέων οχημάτων, τους επισκευαστές οχημάτων έργων γεωργικών οχημάτων και ελκυστήρων και δεν θα υπάρχει καμμία συνέχεια σε αυτόν τον κλάδο. Από την άλλη πλευρά, όταν δεν θα έχουμε αγροτικά μηχανήματα, τι τους θέλουμε τους τεχνίτες, τη στιγμή που εξαφανίζεται και η αγροτική παραγωγή; Όμως, εδώ υπάρχει ένα σοβαρότατο θέμα.

Υπάρχει και μια τελευταία παράγραφος, που μιλάει για τις εγκρίσεις τύπου των μηχανημάτων έργων. Θα ήθελα κάποιες διευκρινίσεις από τον Υπουργό. Τι εννοεί με αυτές τις ρυθμίσεις; Γιατί γνωρίζουμε ότι αυτός που θα πάρει αρχικά έγκριση τύπου είναι αυτός που θα πληρώσει το μάρμαρο. Από εκεί και πέρα, όλοι οι υπόλοιποι μπορούμε να εισάγουμε αγροτικά μηχανήματα, για τα οποία δεν θα πληρώνουμε την έγκριση τύπου.

Βεβαίως, το περίεργο είναι ότι γίνονται εισαγωγές μηχανημάτων έργων χωρίς έγκριση τύπου -για τα μεταχειρισμένα λέω. Κατόπιν τούτου, υπάρχει σοβαρό ζήτημα για το πώς αυτά θα κυκλοφορούν στους δρόμους. Θα πρέπει να κυκλοφορούν πάνω σε πλατφόρμες, δηλαδή δεν μπορούν να κυκλοφορήσουν έτσι έξω, δεν μπορούν να ασφαλιστούν. Υπάρχει σοβαρό ζήτημα με αυτό.

Το άρθρο 71 αφορά όλα αυτά που έθεσα. Αντιλαμβάνεστε ότι μας προβληματίζει το πώς θα πάει η υπουργική απόφαση, τι θα αναφέρει, και αν θα υπερψηφίσουμε το άρθρο αυτό ή όχι, αν θα πάμε δηλαδή στο «Παρών».

Θέλω να πω, επειδή γνωρίζω και την περιοχή, ότι θεωρώ πως η τροπολογία που έχει καταθέσει ο συνάδελφος κ. Σταμενίτης από την Πέλλα είναι στη σωστή κατεύθυνση. Εγώ εισηγούμαι ότι θα έπρεπε να την κάνετε αποδεκτή, γιατί όντως υπάρχουν χωριά της Θεσσαλονίκης που με τους όμορους νομούς έχουν μία αστική συγκοινωνία. Το έχω κι εγώ στην περιοχή μου, με τον Ράχωνα από τη μια μεριά και τα Κουφάλια και τα Άθυρα από την άλλη. Είναι ένα θέμα δηλαδή το οποίο θα εξυπηρετήσει τις όμορες περιοχές, παρ' όλο που είμαστε σε διαφορετικές περιφερειακές ενότητες.

Σχετικά με το άρθρο 30, που αφορά τον ΟΑΣΘ και τις αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη, μας φέρνετε εδώ πέρα με έναν λάθος τρόπο και με μία λάθος αφορμή μία ρύθμιση. Για ακόμα μία φορά η Κυβέρνηση προσπαθεί να περάσει χαριστικές ρυθμίσεις υπέρ των ιδιωτών για τον ΟΑΣΘ, για τους μεγαλομετόχους, χωρίς να ασχολείται με τα πάγια προβλήματα που αφορούν τις αστικές μεταφορές της δεύτερης μεγαλύτερης πόλης της χώρας και χωρίς να προτείνεται ένας μακροπρόθεσμος σχεδιασμός.

Επίσης, νομοθετείτε την περικοπή των δρομολογίων κατά τους θερινούς μήνες, τις μέρες αργίας και τα Σαββατοκύριακα, χωρίς προηγούμενη μελέτη και ενώ ο οργανισμός έχει ήδη προχωρήσει σε αύξηση της τιμής των εισιτηρίων.

Να επισημαίνουμε σε αυτό το σημείο ότι, χωρίς καμμία βελτίωση στην παροχή υπηρεσιών, οι συμφωνίες του Υπουργείου Υποδομών με τον ΟΑΣΘ μέσα σε τέσσερα χρόνια έχουν οδηγήσει στον διπλασιασμό του εισιτηρίου. Την ίδια ώρα προωθείται πενταπλασιασμός των προστίμων και μάλιστα η νομοθέτηση της είσπραξης αυτών από την εφορία και από τις ΔΟΥ.

Βέβαια, μπορεί το νομοσχέδιο να προβλέπει μείωση της επιχορήγησης προς τον οργανισμό -που πρόκειται για σκέτη παραπληροφόρηση-, ωστόσο άλλη διάταξη του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών προβλέπει ότι για όσους διακινούνται με τον ΟΑΣΘ, είτε δωρεάν είτε με μειωμένο κόμιστρο, τα αρμόδια Υπουργεία αναλαμβάνουν να καταβάλλουν στον ΟΑΣΘ είτε το αντίτιμο του κομίστρου είτε τη διαφορά από το ισχύον κόμιστρο. Άρα απαλλάσσουν τον οργανισμό απ' αυτό το κόστος.

Παράλληλα, σκανδαλώδης μπορεί να θεωρηθεί και η παραχώρηση της έκδοσης του ηλεκτρονικού εισιτηρίου που θα χρησιμοποιείται και στα άλλα μέσα μαζικής μετακίνησης στον ΟΑΣΘ και όχι στον ΣΑΣΘ, που μπορεί ο ΟΑΣΘ μετά το 2019 να μην είναι καν ο πάροχος του συγκοινωνιακού έργου στην πόλη μας, στη Θεσσαλονίκη, ή στο νομό μας.

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

Απαράδεκτη είναι και η ιδιωτικοποίηση του ελέγχου των

εισιτηρίων, που βέβαια αφορά όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς, Αθηνών, Θεσσαλονίκης και ΚΤΕΛ.

Μέσα σε αυτό το νομοσχέδιο δεν βλέπουμε κανένα άγχος από πλευράς του Υπουργείου για όσα έχουν ήδη συμφωνηθεί και δεν τηρούνται. Αναφέρομαι συγκεκριμένα στη μη εφαρμογή –στη Θεσσαλονίκη, τουλάχιστον- της ΚΥΑ 24001/2013, στην οποία προβλέπεται ότι ο πρώτος κατά σειρά οριζόμενος τρόπος μεταφοράς μαθητών είναι η μεταφορά με ευθύνη της περιφέρειας, με δημόσια αστική και υπεραστική συγκοινωνία ή με δημοτική.

Κοιτάξτε να δείτε, αυτό είναι ένα σοβαρό θέμα. Εγώ έχω καταγγείλλει πάρα πολλές φορές αυτή την κοινή υπουργική απόφαση για πολύ συγκεκριμένο όμως λόγο, για το πώς χειρίζεται τις χιλιομετρικές αποστάσεις το Υπουργείο, δηλαδή με τον μαθηματικό τύπο.

Στην περιφέρεια τα πράγματα είναι φοβερά δύσκολα και εκεί θα έπρεπε να υπάρχουν άλλοι όροι. Το έχουμε ήδη πει: Ακόμα και ο τελευταίος μαθητής θα πρέπει να μεταφέρεται δωρεάν και με ασφάλεια και σε χρονικά περιθώρια που δεν μπορούν να ξεπερνούν κάποια όρια, όπως έχουμε στα σχολεία της Θεσσαλονίκης, που απαιτείται μιάμιση και δυόμισι ώρες να πάνε και μιάμιση και δυόμισι ώρες να έρθουν, ή με τα ΑΜΕΑ που απαιτούνται δυόμισι και τρεις ώρες -κατέθεσα πριν από δύο εβδομάδες ερώτηση γι' αυτό- να πάνε και να γυρίσουν στο Ινστιτούτου Αναπτυξιακής Αποκατάστασης.

Εδώ, όμως, σε σχέση με τον ΟΑΣΘ και με τη μεταφορά μαθητών σάς ρωτάω: Πώς είναι δυνατόν μία οικογένεια να πληρώνει για τα παιδιά της; Αυτό δεν είναι μέσα στην ένταξη της μεταφοράς μαθητών με λεωφορεία ναυλωμένα.

Ένα παιδί, όμως –ας πούμε- στον Δήμο Θερμαϊκού –είναι ο δήμος μου- ξεκινάει από τον Μπαξέ να πάει στο σχολείο της Περαίας. Οι στάσεις είναι πέντε. Θα πρέπει να πάει και να έρθει κόβοντας εισιτήριο. Γιατί να το κάνει αυτό; Δεν έπρεπε τουλάχιστον τις ώρες λειτουργίας των σχολείων και αυτά τα παιδιά να μεταφέρονται δωρεάν; Γιατί να μη γίνεται αυτό; Γιατί θα πρέπει κάποιος άλλος να επιβαρυνθεί; Ο ΟΑΣΘ τόσα χρόνια τα έχει πάρει χοντρά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Ολοκληρώστε, κυρία συνάδελφε.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Τέλος, θα ήθελα να αναφερθώ στην τροπολογία για τον ΟΑΣΘ που κατέθεσαν οι πέντε Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και αφορά το χρέος προς το ΙΚΑ.

Τη στιγμή που χιλιάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις δεν καλύπτονται από την πρόσφατη ρύθμιση των εκατό δόσεων, η Νέα Δημοκρατία ζητάει να χορηγείται ασφαλιστική ενημερότητα στον ΟΑΣΘ, κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας σε βάθος τριετίας μέχρι τις 31-12-2017 κι αν καταβάλει μηνιαία το 2,75% των οφειλών στο ΙΚΑ.

Όπως επισήμανε εισηγητικά από τον ΣΥΡΙΖΑ η Βουλευτής μας και εισηγήτρια μας κ. Ουζουνίδου, οι μέτοχοι του οργανισμού έχουν λάβει κανονικά το μέρισμα που τους αναλογεί μέχρι και τον Ιούνιο 2014, πράγμα που σημαίνει ότι για τα επίδικα έτη ο ΟΑΣΘ επέλεξε να διανείμει μερίσματα συνολικού ύψους 42 εκατομμυρίων ευρώ περίπου, δηλαδή επέλεξε να πληρώσει τους μετόχους και άφησε απλήρωτες τις ασφαλιστικές εισφορές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Ευχαριστούμε, κυρία Αμμανατίδου.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Αντί λοιπόν το Υπουργείο να εισηγηθεί μία ολοκληρωμένη επιτέλους πρόταση για τις αστικές μεταφορές στη Θεσσαλονίκη, ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κυρία Αμμανατίδου, σας παρακαλώ πάρα πολύ, ολοκληρώστε.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: ...προσπαθεί με ημίμετρα να ικανοποιήσει για άλλη μια φορά μεγαλομετόχους.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας. Είναι ένα σοβαρό θέμα που δεν μπορεί να μας εμπαίζει το Υπουργείο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Βεβαίως, όλα είναι σοβαρά.

Τον λόγο έχει ο κ. Αλεξόπουλος για οκτώ λεπτά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, απευθύνομαι σε εσάς. Θα ήθελα να μου πείτε εάν έχετε λάβει υπ' όψιν σας μία σειρά από παρατηρήσεις που έχει η έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας. Είναι πάρα πολλές οι παρατηρήσεις. Θα ήθελα να μου πείτε εάν πράγματι τις έχετε λάβει, όπως σας είπα, υπ' όψιν σας κι αν έχετε κάνει κάποιες διορθώσεις σε αυτές.

Θα ήθελα να επισημάνω μία από τις πολλές παρατηρήσεις που έχει κάνει η Επιστημονική Επιτροπή, που αφορά το άρθρο 19 και έχει να κάνει με τις ρυθμίσεις που έχουν σχέση με τα υπαίθρια πάρκινγκ στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας.

Εστιάζω την προσοχή μου σε αυτή τη ρύθμιση, διότι θέλω να επισημάνω μια τακτική που εφαρμόζεται τον τελευταίο καιρό, όπου μέσα από τη μεθοδολογία της σαλαμοποιήσεως περνούν διαδοχικά μέτρα που αφορούν κάποια συγκεκριμένη περιοχή και έτσι αδυνατεί κάποιος από αυτούς τους οποίους παρακολουθεί τα πράγματα να αντιληφθεί ποια είναι τα δυσάρεστα σωρευτικά αποτελέσματα από τις επιμέρους διατάξεις, οι οποίες εγκρίνονται.

Ας πούμε αναφέρεστε στους υπαίθριους χώρους στάθμευσης στην περιοχή του ιστορικού κέντρου της Αθήνας. Θα ήθελα να διαβάσω τι λέει η Επιστημονική Επιτροπή: «Μολονότι δεν τροποποιείται το καθεστώς χρήσεως γης της εν λόγω περιοχής, δημιουργείται προβληματισμός κατά πόσο η κατά παρέκκλιση των υφιστάμενων χρήσεων λειτουργία των σταθμών ως ανωτέρω εναρμονίζεται προς τις επιταγές του άρθρου 24 παράγραφος 2 του Συντάγματος, κατά το οποίο η χωροταξική ανάπτυξη και πολεοδομική διαμόρφωση της χώρας γίνεται βάσει ορθολογικού σχεδιασμού, υπαγορευόμενο από πολεοδομικά κριτήρια συμφώνως προς τη φυσιογνωμία, τις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες κάθε περιοχής, με σκοπό να εξυπηρετείται η λειτουργικότητα του οικισμού και η εξασφάλιση των καλύτερων δυνατών όρων διαβίωσης των κατοίκων. Κατά πάγια νομολογία απαγορεύεται κατ' αρχάς η λήψη μέτρων που επιφέρουν επιδείνωση των όρων διαβιώσεως και υποβάθμιση του υπάρχοντος φυσικού ή του διαγραφόμενου από την ισχύουσα πολεοδομική νομοθεσία οικιστικού περιβάλλοντος.». Αυτό το λάβατε υπ' όψιν σας εσείς, όταν προτείνατε τη ρύθμιση του άρθρου 19;

Ταυτόχρονα, θα ήθελα να επισημάνω ότι εδώ παρατηρείται μία ασυνεννοησία μεταξύ του Υπουργείου σας και του Υπουργείου Περιβάλλοντος.

Σήμερα σε μια άλλη επιτροπή που συζητούμε ένα άλλο νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος –και, δυστυχώς, πρέπει να γίνουμε δισυπόστατοι, μία στιγμή να είμαστε εδώ στην Ολομέλεια και μία να είμαστε στην επιτροπή, για θέματα που είναι στην ίδια επιτροπή, εν πάση περιπτώσει αυτό δεν το σχολιάζω παραπέρα- έχει μπει μια άλλη διάταξη που αφορά πάλι το ιστορικό κέντρο της Αθήνας, την Πλάκα.

Σε αυτή τη διάταξη προσβάλλεται ευθέως το πνεύμα του νομοθέτη των προεδρικών διαταγμάτων προστασίας περιοχών γενικής κατοικίας και αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία σε ό,τι αφορά την περιοχή της Πλάκας, όπου εκεί δίνεται η δυνατότητα όχι μόνο διατήρησης των πιο παλιών χρήσεων υγειονομικού ενδιαφέροντος σε διατηρητέα της περιοχής, που δεν είναι βέβαια κατ' ανάγκη αρνητικό μέτρο, αλλά κυρίως η δυνατότητα της επέκτασης βοηθητικών μεν, συναρτώμενων δε με την επιχείρηση χρήσεων σε ορόφους αυτών των διατηρητέων.

Έτσι, λοιπόν, βλέπουμε να ρυθμίζονται θέματα για την ίδια περιοχή, χωρίς να υπάρχει συνεννόηση ανάμεσα στα δύο Υπουργεία. Αν βάλουμε και τα δύο αυτά πράγματα σωρευτικά, θα δούμε ότι το ιστορικό κέντρο της Αθήνας χάνει τον χαρακτήρα του, τον ιστό του και τη μορφή που έχει.

Θα ήθελα να επισημάνω κι εγώ πάλι αυτά τα οποία είπαμε και στην επιτροπή, ότι, αντί να αποθαρρύνεται η δημιουργία χώρων πάρκινγκ στο Κέντρο, έτσι ώστε να χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, εσείς μέσα από αυτή τη διαδικασία, δυστυχώς, ενθαρρύνετε τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν οι κάτοικοι ή οι επισκέπτες τα αυτοκίνητά τους, με αποτέλεσμα να γίνεται κυκλοφοριακή συμφόρηση και βεβαίως όχι ευχάριστες συνθήκες για τη διαβίωση των κατοίκων της εκεί περιοχής, αλλά και των τουριστών και πολιτών που επισκέπτονται αυτή την περιοχή. Αυτά όσον αφορά τις παρατηρήσεις της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής.

Θα ενθυμείστε ότι κατά τη συζήτηση στην επιτροπή είχα θέσει

δύο φορές το θέμα της ΕΥΔΑΠ και είχα αρχικά θέσει κάποια ερωτήματα, στα οποία δεν πήρα απαντήσεις. Εμμένετε, όμως, στο να παραμείνουν στο συζητούμενο νομοσχέδιο οι ρυθμίσεις αυτές που αφορούν την ΕΥΔΑΠ. Σας κάνω έκκληση άλλη μια φορά να αποσύρετε το άρθρο 68, δεδομένου ότι οι ρυθμίσεις που εισάγονται κάθε άλλο παρά ευνοούν και είναι θετικές για να εκπληρώσει το κοινωνικό έργο που έχει η ΕΥΔΑΠ και το οποίο σχετίζεται με το δημόσιο αγαθό που λέγεται νερό.

Επισημαίνω εκείνα τα σημεία στα οποία έχουμε αντίρρηση. Λέτε με την παρούσα τροπολογία που κάνετε στον νόμο του 1999, που αφορά τον τρόπο λειτουργίας και τις δράσεις της ΕΥΔΑΠ: «Δίνει τη δυνατότητα -ο νόμος αυτός τώρα- να περιέρχεται αδαπάνως στην ΕΥΔΑΠ το κατασκευασμένο δίκτυο ύδρευσης και αποχέτευσης ενός δήμου είτε κατά κυριότητα είτε κατά διαχείριση.».

Το «κατά διαχείριση» δεν υπήρχε στον ιδρυτικό νόμο της ΕΥΔΑΠ. Τώρα γιατί το βάζετε εδώ; Και τι σημαίνει «αδαπάνως»; Τι θα πει «αδαπάνως»; Θα πάει και θα παραχωρήσει αδαπάνως ένας δήμος το δίκτυο του το υδρευτικό και το αποχετευτικό στην ΕΥΔΑΠ και η ΕΥΔΑΠ έτσι ξαφνικά θα βρεθεί με μια προίκα αμέτρητων εκατομμυρίων, προκειμένου να γίνει πιο ελκυστική, εάν παρ' ελπίδα γίνει κατορθωτό να αρθούν οι δυσκολίες, οι οποίες έχουν μπει τώρα μετά την πρόσφατη απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για την ιδιωτικοποίησή της;

Επίσης, προβλεπόταν με τον προηγούμενο νόμο ότι το τεχνικό και εξειδικευμένο προσωπικό που ασχολείται στις υπηρεσίες ύδρευσης και αποχέτευσης των ΟΤΑ ή και των οικείων ΔΕΥΑ δύναται να μεταφέρεται στην ΕΥΔΑΠ με τις ίδιες σχέσεις εργασίας.

Με τούτον εδώ τον νόμο τώρα, αλλάζετε αυτό το πράγμα και, αντί να είναι δυνατή η μεταφορά με τις ίδιες σχέσεις εργασίας, λέτε ότι δύναται ο Υπουργός να αποσπά από τις ΔΕΥΑ τους υπαλλήλους, το έμπειρο τεχνικό προσωπικό, που καλύπτουν ουσιαστικές ανάγκες των ΔΕΥΑ και μάλιστα λέτε ότι η απόσπαση αυτή μπορεί να γίνει κατά παρέκκλιση και πέρα από κάθε γενική και ειδική διάταξη. Η ΕΥΔΑΠ θα αναλαμβάνει τη μισθοδοσία τους, η οποία μισθοδοσία και οι συνθήκες εργασίας θα είναι σύμφωνες με τους όρους που αναφέρονται στη σύμβαση παραχώρησης των δικτύων των δήμων στην ΕΥΔΑΠ.

Έτσι εξαθλιώνετε από τη μια μεριά τις εργασιακές σχέσεις και από την άλλη, έχοντας αντιληφθεί ότι η ΕΥΔΑΠ έχει μείνει πλέον χωρίς το έμπειρο και εξειδικευμένο προσωπικό που είχε στη διάθεσή της παίρνετε το έμπειρο και εξειδικευμένο προσωπικό των δημοτικών επιχειρήσεων ύδρευσης και αποχέτευσης, αποδυναμώνοντας αυτές τις υπηρεσίες.

Πολλές από αυτές τις υπηρεσίες, κύριε Υπουργέ, έχουν επιτελέσει σημαντικό έργο και έχουν και την τεχνογνωσία και τη δυνατότητα να κάνουν εκείνα τα οποία θέλετε να αναθέσετε στην ΕΥΔΑΠ και κυρίως στην ΕΥΔΑΠ Νήσων.

Υπάρχουν ΔΕΥΑ, οι οποίες έχουν φροντίσει να προσεγγίσουν και να αναλύσουν το πώς είναι δυνατόν οι νησιωτικές περιοχές να υδροδοτηθούν ή να λύσουν το πρόβλημά τους με την αφαλάτωση. Αναφέρομαι στο παράδειγμα της Σύρου, που εδώ και χρόνια το έχει πετύχει αυτό, καθώς και στο παράδειγμα της ΔΕΥΑ στη Χερσόνησο και σε άλλες περιοχές της Κρήτης. Επομένως γιατί θέλετε να αποδυναμώσετε αυτές τις ΔΕΥΑ;

Ένα τελευταίο στοιχείο, το οποίο θα ήθελα να επισημάνω σε σχέση με την ΕΥΔΑΠ πάλι -υπήρχε μεν και στον προηγούμενο νόμο, αλλά τώρα το ενισχύετε- είναι ότι δίνετε τη δυνατότητα στην ΕΥΔΑΠ να επεκτείνει τις δραστηριότητές της και σε άλλες περιοχές της Ελλάδας «χρησιμοποιώντας» λέτε «είτε ίδια κεφάλαια είτε ιδιωτικά κεφάλαια». Ήταν ανάγκη να το πείτε αυτό το «χρησιμοποιώντας και ιδιωτικά κεφάλαια»; Δηλαδή, θέλετε να μας ενισχύσετε την άποψη ότι όλα όσα κάνετε και τα οποία έχουν σχέση με την ΕΥΔΑΠ στοχεύουν στο να μπορέσετε να ξεπεράσετε το εμπόδιο που έχει τεθεί από το Συμβούλιο της Επικρατείας για την ιδιωτικοποίησή της;

Εκεί μάλιστα αναφέρεται ότι το πού θα επεκτείνει τις δραστηριότητές της η ΕΥΔΑΠ είναι συνάρτηση του γεγονότος εάν η επένδυσή της είναι κερδοφόρος ή όχι.

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

Δηλαδή, εάν σε έναν δήμο το δίκτυο ύδρευσης ή αποχέτευσης δεν είναι προσοδοφόρο για την ΕΥΔΑΠ, ποιος θα αναλάβει να λύσει αυτό το πρόβλημα; Δηλαδή, την ΕΥΔΑΠ την προορίζετε μόνο για περιοχές-«φιλέτα»;

Σας ευχαριστώ και συγγνώμη για την υπέρβαση του χρόνου, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα τέσσερις μαθητές και μαθήτριες και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Γυμνάσιο Κρεστένων Ηλείας.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει η συνάδελφος κ. Δέσποινα Χαραλαμπίδου, για οκτώ λεπτά.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χθες στην τοποθέτησή μου ανέφερα με πολύ αναλυτικό τρόπο τη θέση του ΣΥΡΙΖΑ σε ό,τι αφορά την ιδιωτικοποίηση του σιδηροδρόμου, που επιχειρείται από το νομοσχέδιο αυτό.

Αναφέρθηκα αναλυτικά σε ό,τι αφορά στις διατάξεις του νομοσχεδίου που είναι υπέρ των μετόχων του ΟΑΣΘ. Επίσης, με αναλυτικό τρόπο αναφέρθηκα στην τροπολογία που έχουν καταθέσει Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας. Είναι μια τροπολογία χαριστική, που γίνεται μόνο υπέρ του ΟΑΣΘ, για την οποία μίλησαν και άλλοι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ.

Αυτή η τροπολογία δίνει χάρισμα στον ΟΑΣΘ να αποπληρώσει με έναν πολύ ευνοϊκό τρόπο τις οφειλές του στα ασφαλιστικά ταμεία και κυρίως στο ΙΚΑ, την ίδια στιγμή που, όπως αποδείξαμε και εχθές, οι μέτοχοι του ΟΑΣΘ έχουν λάβει κανονικά τα μερίσματά τους.

Απαντώντας στα ζητήματα αυτά ο Υφυπουργός Μεταφορών κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος είπε χαρακτηριστικά ορισμένα πράγματα, στα οποία θέλω να σταθώ. Είπε ότι οι εργαζόμενοι έχουν συμφωνήσει για μειώσεις των μισθών τους και μας εγκάλεσε γιατί εμείς δεν τοποθετούμαστε γι' αυτό.

Η πρώτη απάντηση, λοιπόν, που έχω να δώσω στον κύριο Υφυπουργό Μεταφορών είναι ότι, όπως γνωρίζετε πάρα πολύ καλά, εμείς ως ΣΥΡΙΖΑ, όπως κάναμε μέχρι τώρα και θα κάνουμε και από δω και πέρα, σεβόμαστε την αυτονομία των συνδικάτων. Μπορεί να κάνουμε κριτική σε αποφάσεις των συνδικάτων, αλλά σεβόμαστε την αυτονομία του χώρου.

Το δεύτερο ζήτημα που θέλω να πω είναι ότι ο κύριος Υφυπουργός χθες μάς προκάλεσε, λέγοντας ότι θέλουμε εμείς να καταργήσουμε τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, όταν η Κυβέρνηση στην οποία συμμετέχει, όχι μόνο έχει καταργήσει τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, αλλά έχει κατακρημνίσει το σύνολο της εργατικής νομοθεσίας. Νομίζω ότι αυτό δεν χρειάζεται καν σχολιασμό.

Ωστόσο, από αυτό το Βήμα της Βουλής θέλω να διαβεβαιώσω τους εργαζόμενους ότι εμείς ως ΣΥΡΙΖΑ είμαστε υπέρ της διατήρησης των συλλογικών συμβάσεων εργασίας, είμαστε υπέρ της δυνατότητας, που την κατήργησε αυτή η Κυβέρνηση, να συνάπτονται συλλογικές συμβάσεις εργασίας και είμαστε υπέρ όλων όσα έχουν κατακτηθεί από τους εργαζόμενους του ΟΑΣΘ μέσα από πολύχρονους και πολύμορφους αγώνες στην πορεία των χρόνων και θεωρούμε ότι πρέπει να διατηρηθούν. Δεν μισούμε καθόλου τους εργαζόμενους.

Ωστόσο, αποδεικνύεται -και νομίζω ότι έτι θα αποδειχθεί, αν η τροπολογία αυτή των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας γίνει δεκτή από τον κύριο Υπουργό- ότι εμείς είμαστε υπέρ της διατήρησης των θέσεων εργασίας, της διατήρησης των ασφαλιστικών ταμείων σε καλή κατάσταση. Με αυτήν την έννοια, ο ΟΑΣΘ, όπως και κάθε άλλη μικρή ή μεσαίου μεγέθους επιχείρηση, οφείλει να τακτοποιήσει τις ασφαλιστικές εισφορές και να μην παίρνει το ζεστό παραδάκι και να το βάζει στην τσέπη του.

Θα αποδειχθεί, αν κάνετε δεκτή αυτήν την τροπολογία, ότι είστε υπέρ της διατήρησης της χαριστικής ρύθμισης -για άλλη μια φορά- υπέρ των μετόχων του ΟΑΣΘ, το μετοχολόγιο του οποίου είναι στον εικοστό πρώτο αιώνα που βρισκόμαστε ένα

εφτασφράγιστο μυστικό. Δεν δίδεται. Έχουμε κάνει επανειλημμένα ερωτήσεις και δεν δίνεται.

Τέλος, θέλω να πω στον κύριο Υφυπουργό, που απάντησε χθες, για να είμαστε ειλικρινείς μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα, ότι δεν υπάρχει κανένα επιμελητήριο στον Νομό Θεσσαλονίκης που να είναι υπέρ αυτής της τροπολογίας που κατέθεσαν οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας. Η περιφερειακή αρχή, τουλάχιστον με απόφαση συλλογικού οργάνου -δεν ξέρω αν ο ανεξάρτητος κ. Τζιτζικώστας έχει τοποθετηθεί υπέρ αυτής της τροπολογίας- δεν είναι υπέρ αυτής της χαριστικής ρύθμισης.

Στον αντίποδα δε όσων ακούστηκαν χθες σ' αυτήν την Αίθουσα, έχουμε δεκάδες υπομνήματα από επιμελητήρια, από συλλόγους εργαζομένων, από φορείς και συλλογικότητες, που έχουν ταχθεί ενάντια στην αύξηση του εισιτηρίου. Νομίζω ότι αυτό πρέπει να το πάρετε υπ' όψιν σας.

Κύριε Υπουργέ, σας καλώ, όπως δεν δεχθήκατε την άλλη χαριστική τροπολογία, που αφορούσε τη δικαστική διένεξη του ΟΑΣΘ με τον Δήμο Συκεών-Νεαπόλεως κ.λπ., να μην κάνετε αποδεκτή και αυτήν την τροπολογία.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Δρίτσας και αμέσως μετά θα πάρει τον λόγο ο κύριος Υπουργός.

Ορίστε, κύριε Δρίτσα, έχετε τον λόγο για οκτώ λεπτά.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ήδη με επάρκεια και η εισηγήτριά μας κ. Ουζουνίδου αλλά και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος κ. Λαφαζάνης, εν συνεχεία ο κ. Πετράκος και πριν από λίγο στο Βήμα αυτό ο συνάδελφος κ. Στρατούλης έθεσαν πολύ σημαντικά ζητήματα αναφορικά με διάφορες τροπολογίες.

Θέλω κι εγώ να συνηγορήσω ότι δεν υπάρχει κανένας λόγος να μην εξεταστεί θετικά η τροπολογία που αφορά τη ρύθμιση των εκκρεμών ζητημάτων των εργαζομένων στη ΣΤΑΣΥ. Δεν ξέρω γιατί δεν γίνεται συζήτηση γι' αυτό και γιατί δεν υπάρχει ένα θετικό πνεύμα προσέγγισης.

Θέλω, επίσης, να εκφράσω και εγώ τη θετική μου στάση για το ότι έγινε δεκτή η τροπολογία για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη στο Πέραμα, η τροπολογία με αριθμό 2079/43 του συναδέλφου κ. Γκόκα, που αφορά και εργαζομένους του ΟΑΣΑ, πρώην ΕΑΣ, ΗΣΑΠ.

Εκείνο, όμως, που θεωρώ πολύ σημαντικό και για το οποίο πρέπει να ενημερωθεί η Βουλή είναι η εκκρεμής υπόθεση των εργαζομένων, που επιχειρεί –και ορθά και με έγκυρο τρόπο- να καλύψει και να αποκαταστήσει η τροπολογία που έχει καταθέσει η Κοινοβουλευτική Ομάδα του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, η τροπολογία με αριθμό 2070/40. Ο Δημήτρης Στρατούλης αναφέρθηκε εύστοχα και εκτενέστατα σ' αυτή.

Εγώ θέλω να απευθυνθώ και στον Υπουργό και στους εισηγητές και τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους όλων των κομμάτων και σε όλους τους Βουλευτές και της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ και των Ανεξαρτήτων Βουλευτών και των Ανεξαρτήτων Ελλήνων και της ΔΗΜΑΡ, για να εξηγήσω τι σημαίνει αυτή η τροπολογία και τι πάει να ρυθμίσει.

Πρόκειται για μία από τις ναυτιλιακές εταιρείες που είχαν δραστηριότητα στην ακτοπλοΐα, για την εταιρεία «AGOUDIMOS LINES», η οποία πτώχευσε. Τα πλοία της -κάθε πλοίο της ήταν και μια εταιρεία, ως συνήθως συμβαίνει- κατασχέθηκαν και έμειναν για μεγάλο διάστημα στο λιμάνι του Πειραιά ελλιμενισμένα.

Κινήθηκε η διαδικασία που προβλέπεται σε αυτές τις περιπτώσεις. Κάποιοι εργαζόμενοι σε αυτά είχαν δικαίωμα εκ του νόμου και κάπως –σε έναν βαθμό, όχι πλήρως- ικανοποιήθηκαν οι απαιτήσεις τους, πήραν τις αποζημιώσεις τους, τα δεδουλευμένα κ.λπ.. Ένας σημαντικός αριθμός, όμως, άλλων εργαζομένων -και επί των πλοίων αλλά και στα γραφεία- δεν μπορούσε να ικανοποιηθεί. Προσπάθησε η δικαιοσύνη, προσπάθησε ο ΟΛΠ, προσπάθησε το ΝΑΤ, προσπάθησαν οι ίδιοι με μεγάλες και συνεχείς διεκδικήσεις και παρεμβάσεις, προσπάθησαν τα κόμματα.

Η υπόθεση αυτή έχει έρθει στο Κοινοβούλιο προ ετών και δύο και τρεις φορές. Έφθασε σε μία περίπτωση μάλιστα προ της τελικής ρύθμισης και για λόγους εντελώς επουσιώδεις και δευτερεύουσας σημασίας δεν έγινε κατορθωτή.

Τι είναι αυτό; Δεν έχει κόστος σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και είναι απόλυτα δίκαιο. Είναι ένα νομικό κενό, που δεν επιτρέπει στους εργαζόμενους να ικανοποιηθούν, ενώ εκπλειστηριάζονται αυτά τα κατασχεμένα πλοία, ενώ προκύπτει είσπραξη ποσών, χρημάτων με αυτόν τον εκπλειστηριασμό, ενώ έχει κινηθεί η διαδικασία κι ενώ κάποιοι ικανοποιούνται –ο ΟΛΠ ή κάποιοι άλλοι που έχουν δικαίωμα. Θέλω να πω, κύριε Υπουργέ –παρακαλώ να το σημειώσετε και η Βουλή να το σημειώσει- ότι δεν είναι απλώς και μόνο ένα ζήτημα δικαιώματος. Για πολλές από τις περιπτώσεις αυτών των εργαζομένων είναι ζήτημα πιεστικής ανάγκης. Οι άνθρωποι αυτοί εξαιτίας της κρίσης που ακολούθησε –γιατί αυτή η ιστορία έχει ξεκινήσει από το 2009- έμειναν άνεργοι, δεν έχουν μπορέσει να αποκτήσουν άλλα εισοδήματα, πάρα πολλοί από αυτούς έχουν μπει από τη ζωή σε ακόμα πιο δύσκολη θέση, με ασθένειες, με πολύ σοβαρές επιβαρύνσεις στην καθημερινή τους ζωή. Τρέχουν να αναζητήσουν πόρους για να καλύψουν κρίσιμες ανάγκες ζωής, όπως την ιατρική και την ιατροφαρμακευτική τους κάλυψη και ό,τι σημαίνει αυτό.

Αντιλαμβάνεστε ότι δεν είναι ένα απλό ζήτημα αποκατάστασης μιας αδικίας ή μιας εκκρεμότητας. Είναι ζήτημα ζωής για πάρα πολλούς ανθρώπους, για όλους, θα έλεγα γιατί όλοι σχεδόν βρίσκονται και στην κατάσταση της ανεργίας.

Δεν κατανοώ και νομίζω ότι οι Υπουργοί δεν ακούνε και το θέμα δεν είναι να ακούσουν εμένα προσωπικά. Θέλω και ο κ. Χρυσοχοΐδης και ο κ. Λαμπρόπουλος, πριν λήξει αυτή η συνεδρίαση, αλλά –επιμένω- και οι εισηγητές και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι όλων των κομμάτων να δουν αυτήν την τροπολογία που έχει καταθέσει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, τη με αριθμό 2070/40 τροπολογία.

Πρόκειται για μια τέτοια υπόθεση, ένα κενό νόμου που εκκρεμεί επί χρόνια, το οποίο δεν μπόρεσε να ρυθμίσει μια προφανή ανάγκη, από έναν πλειστηριασμό να ικανοποιηθούν νόμιμες, σοβαρές και ανθρώπινες απαιτήσεις εργαζομένων. Άρα η μόνη λύση είναι η νομοθετική ρύθμιση.

Θα έπρεπε ήδη η Κυβέρνηση, το Υπουργείο Ναυτιλίας και άλλα Υπουργεία να έχουν πάρει την πρωτοβουλία. Δεν την έχουν πάρει για διάφορους λόγους. Όμως, αυτό είναι στοιχειώδες. Δεν ζητά κανείς να γίνει χάρη σε κάποια κοινωνική ομάδα ούτε να δοθούν προνόμια ούτε να ικανοποιηθεί το ΚΚΕ ή ο ΣΥΡΙΖΑ ή κάποιος άλλος. Ορθά και προς τιμήν του το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας ανέλαβε την πρωτοβουλία και κατέθεσε αυτήν την τροπολογία. Όμως, αυτή η τροπολογία αφορά όλη τη Βουλή και περιέγραψα, όσο μπορούσα σ' αυτόν τον χρόνο, με τον πιο σαφή τρόπο, περί τίνος πρόκειται.

Άρα, ολοκληρώνοντας, ζητώ απ' όλη τη Βουλή και κυρίως από την Κυβέρνηση να δει με την αναγκαία και στοιχειώδη σοβαρότητα τη με αριθμό 2070/40 τροπολογία του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας και να την αποδεχθεί. Δεν έχει κόστος και είναι μία τροπολογία η οποία θα λύσει ένα πολύ σημαντικό πρόβλημα ανθρώπων που κυριολεκτικά μαστίζονται αυτή τη στιγμή και από την κρίση αλλά και από τις συνθήκες που η ζωή φέρνει στον κάθε άνθρωπο, στον καθένα από εμάς και δημιουργεί αδιέξοδα προσωπικά, οικογενειακά, ανθρώπινα.

Νομίζω ότι θα υπάρξει ανοικτή σκέψη και ανοικτά αυτιά και μέχρι να λήξει η συνεδρίαση το αίτημά μας θα γίνει δεκτό.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, δεκαεννέα σπουδαστές από το Αρκαδικό Κέντρο Σπουδών.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε Πρόεδρε, έχετε ζητήσει τον λόγο;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Σας το λέω, επειδή είναι τρεις συνάδελφοι ακόμα να μιλήσουν. Αν το θέλετε, μπο-

ρείτε να πάρετε τώρα τον λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δεν με πειράζει, κύριε Πρόεδρε. Θα μιλήσω μετά τους συνάδελφους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Εντάξει. Ευχαριστώ. Τον λόγο έχει ο κ. Ταμήλος για οκτώ λεπτά.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΑΜΗΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, θα είμαι σύντομος.

Σε συνέχεια της τοποθέτησης που κάναμε κατά την προηγούμενη συζήτηση επί του σχεδίου νόμου, θέλω να εστιάσω στο άρθρο 68, που αφορά την ΕΥΔΑΠ.

Κύριε Υπουργέ, κάνω μία έκκληση να οριστεί γεωγραφικός περιορισμός στην επέκταση της ΕΥΔΑΠ σε όλη την Ελλάδα. Αυτό το θέμα το ζήτησε και ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Αναστασιάδης. Πρέπει να δοθεί μία μεγαλύτερη προσοχή, διότι δημιουργεί αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ της ΕΥΑΘ της Θεσσαλονίκης και των υπόλοιπων μεγάλων πόλεων, οι οποίες δεν μπορούν να πάρουν τους διπλανούς δήμους. Δηλαδή, η ΔΕΥΑ Τρικάλων δεν μπορεί να ενωθεί με τη ΔΕΥΑ Καλαμπάκας. Μπορεί, όμως, η ΕΥΔΑΠ να πάει στην Καλαμπάκα και να ενωθεί με την Καλαμπάκα.

Άρα, λοιπόν, αν δεν δούμε σφαιρικά το νομοσχέδιο και από πλευράς του Υπουργείου Περιβάλλοντος για τις δεσμεύσεις που έχουμε αναλάβει σχετικά με τα στοιχεία που αφορούν τις περιφερειακές διαχειριστικές μελέτες υδάτων και αν δεν το δούμε και από την πλευρά του Υπουργείου Εσωτερικών, καθώς ο δήμος έχει τη δυνατότητα της διαχείρισης των υδάτινων πόρων με νομικά πρόσωπα ειδικού σκοπού –όπως είναι, για παράδειγμα, οι ΔΕΥΑ, που είναι νομικά πρόσωπα των δήμων με μία μετοχή του δήμου-, τότε θα δημιουργηθεί πρόβλημα αθέμιτου ανταγωνισμού. Όπως καταλαβαίνετε, ένας γίγαντας όπως είναι η ΕΥΔΑΠ, μπορεί εύκολα να συναλλαγεί με μικρούς ΟΤΑ και να δημιουργηθούν προβλήματα στη γενικότερη λειτουργία και της τοπικής αυτοδιοίκησης και των υδάτινων πόρων.

Σε ό,τι αφορά μία τροπολογία που έχουμε ζητήσει μαζί με τον κ. Αυγενάκη να κάνετε αποδεκτή και αφορά την πρόταση που κάνουν τα αστικά ΚΤΕΛ της Ελλάδας να μπορούν να μετατρέπονται από συνεταιρισμούς μετόχων σε ανώνυμες εταιρείες, πήραμε τη θετική άποψη από εσάς ότι σε επόμενο νομοσχέδιο μπορεί να το αντιμετωπίσετε θετικά και σας ευχαριστώ πολύ εκ των προτέρων.

Τέλος, σε ό,τι αφορά το δίκαιο αίτημα των απολυθέντων εργαζομένων από την ΑΜΕΛ κατά την πρώτη περίοδο του μνημονίου και μεταφορά τους στη ΣΤΑΣΥ, οι οποίοι έχουν δικαιωθεί από δεκαέξι δικαστικές αποφάσεις, νομίζω -όπως και ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Αναστασιάδης το ζήτησε- ότι θα πρέπει, εφόσον δεν είναι δυνατόν να γίνει σε αυτό το νομοσχέδιο, να γίνει σε ένα επόμενο νομοσχέδιο η ένταξή τους εκ νέου στην εταιρεία με κάποιον τρόπο τεχνικό, έτσι ώστε να μην προσκρούει σε άλλες δεσμεύσεις της χώρας. Πρέπει να γίνει άμεσα, όσο το δυνατόν νωρίτερα.

Με όλα αυτά θέλω να πω ότι υπερψηφίζω το νομοσχέδιο. Κάνω πάλι εκ νέου μία έκκληση για το θέμα της ΕΥΔΑΠ.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κι εμείς ευχαριστούμε.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θα θέλαμε να καταθέσουμε κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις για να διανεμηθούν στους συναδέλφους.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

«

16-12-2014 σχέδια

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

"Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και δημοσίων έργων"

1. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 20 του σχεδίου νόμου αναδιατυπώνεται ως εξής:
«Συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, τα οποία εξακολουθούν να λειτουργούν σε περιοχές που αναθεωρήθηκαν οι χρήσεις γης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού τους σχεδίου, σύμφωνα με τις οποίες απαγορεύεται η ίδρυση νέων συνεργείων, μπορεί να συνεχίσουν τη λειτουργία τους για τρία (3) ακόμη έτη, δυνάμενη αυτή να παραταθεί με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εφόσον:»

2. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 20 η φράση «της προσωρινής άδειάς τους» αντικαθίσταται από τη φράση «της άδειας – βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας τους».

3. Η παράγραφος 2 του άρθρου 49 αναδιατυπώνεται ως εξής :

«2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η διαδικασία διαγραφής, οι όροι και οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας των εν λόγω οχημάτων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια εφαρμογής του παρόντος άρθρου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι παραβάσεις, τα όργανα ελέγχου και επιβολής αυτών, τα επιβαλλόμενα διοικητικά πρόστιμα και οι κυρώσεις που κυμαίνονται από τριακόσια ευρώ (300) έως τρεις χιλιάδες ευρώ (3.000) και από μία (1) ημέρα απαγόρευση κυκλοφορίας έως οριστική απαγόρευση κυκλοφορίας».

4. Το άρθρο 59 αντικαθίσταται ως εξής:

Στο άρθρο 31 του ν. 3784/2009 (Α' 137) προστίθεται παράγραφος 11, ως εξής:
«11. Το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθώς και οι Υπηρεσίες Ανάπτυξης των Γενικών Διευθύνσεων Ανάπτυξης των Περιφερειών της χώρας, όπως επίσης και οι Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Γενικών Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας, διασυνδέονται με τη βάση δεδομένων που τηρείται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών και αφορά τα συστήματα εισροών - εκροών στα πρατήρια καυσίμων και στις εγκαταστάσεις πωλητών πετρελαίου θέρμανσης. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός διαστήματος έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται οι όροι και ο τρόπος της διασύνδεσης καθώς και κάθε σχετικό θέμα».

Αθήνα, 11.12.2014

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Παρακαλώ να διανεμηθούν.

Τον λόγο έχει ο κ. Δαβάκης για οκτώ λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω συνυπογράψει μαζί με άλλους συναδέλφους μία νομοτεχνική ρύθμιση, η οποία προβλέπει τη δικαίωση -όπως προείπε και ο κατελθών του Βήματος συνάδελφος κ. Ταμήλος- των απολυθέντων από τη ΣΤΑΣΥ εργαζομένων από την 1η Ιανουαρίου του 2010 έως τις 31-12-2010.

Από τις συγκεκριμένες προσλήψεις, κύριε Πρόεδρε, δεν προκύπτει καμμία επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, καθώς η ΣΤΑΣΥ δεν ανήκει στους φορείς της γενικής κυβέρνησης, όπως όλοι γνωρίζουμε, δεν ενισχύεται από τον κρατικό προϋπολογισμό και καλύπτει εξ ολοκλήρου μόνη της τα λειτουργικά της έξοδα.

Θεωρώ ότι πρέπει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, ο Υπουργός κ. Χρυσοχοΐδης, να το δει αυτό το ζήτημα, δεδομένων των ιδιαιτέρων συνθηκών που υπάρχουν, της επί τα βελτίω πορείας του οργανισμού αυτού, η οποία φαίνεται και από την ασφαλή λειτουργία του δικτύου -ειδικά μάλιστα μετά την επέκταση των επτάμισι χιλιομέτρων και των δύο αμαξοστασίων-, την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και όλα εκείνα τα οποία συνθέτουν τη γενικότερη λειτουργία, όπως είναι η εισιτηριοδιαφυγή, τα αυξημένα δρομολόγια, και τα χαρακτηριστικά και το προφίλ αυτών των ανθρώπων. Οι άνθρωποι αυτοί είναι ένα εκπαιδευμένο, έμπειρο προσωπικό, το οποίο χρειάζεται η ΣΤΑΣΥ και του οποίου, όπως όλοι γνωρίζουμε, δεν θα έπρεπε να αποστερηθεί τις υπηρεσίες.

Εξάλλου, υπάρχουν συνεχείς ερωτήσεις, προ διετίας περίπου, Βουλευτών του ΠΑΣΟΚ, όπως του κ. Πρωτόπαπα -το καταθέτω και στα Πρακτικά- στις 9 Ιανουαρίου του 2012, ο οποίος συνέκλινε προς αυτά τα οποία προείπα και εγώ όσον αφορά την τύχη αυτών των εργαζομένων.

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

Θεωρώ ότι δεν είναι εποχές σήμερα, κύριε Πρόεδρε, να προβαίνουμε στις πολυτελείς επιλογές τού να προσλαμβάνουμε νέο προσωπικό, όταν ήδη έχουμε αυτό το προσωπικό, το οποίο και γνωρίζει τη δουλειά και ξέρει τον γενικότερο εργασιακό χώρο και το οποίο χρειάζεται πάνω απ' όλα η ΣΤΑΣΥ.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η συνάδελφος κ. Φεβρωνία Πατριανάκου για οκτώ λεπτά.

ΦΕΒΡΩΝΙΑ ΠΑΤΡΙΑΝΑΚΟΥ: Θα είμαι πολύ συντομότερη, κύριε Πρόεδρε.

Δύο θέματα θέλω να βάλω στο παρόν νομοσχέδιο. Πρώτον, να υποστηρίξω την τροπολογία που δικαιωματικά ζητεί την αποκατάσταση των εργαζομένων στην ΑΜΕΛ νυν ΣΤΑΣΥ.

Όλοι συζητάμε για το μετρό που επεκτείνεται, για το μετρό που προμηθεύεται νέα βαγόνια, νέες αμαξοστοιχίες, για το μετρό που αποκτά μεγαλύτερη τεχνική εγκατάσταση. Όλοι συζητούμε ότι σε αυτό το μετρό, που έχει παρουσιάσει διάφορα προβλήματα, το οποίο δεν είναι κυβερνητική ΔΕΚΟ, το οποίο δεν επιβαρύνει τον προϋπολογισμό του κράτους, πρέπει άμεσα και γρήγορα να υπάρξουν οι δυνατότητες επέκτασης με συμβάσεις εργασίας του προσωπικού, ούτως ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει καλύτερα και για τους Αθηναίους πολίτες και για την ασφάλειά τους.

Σε αυτό, λοιπόν, το μετρό υπάρχουν κάποιοι άνθρωποι που αδίκως απολύθηκαν. Υπάρχουν κάποιοι εργαζόμενοι οι οποίοι διεκδίκησαν να αποκατασταθεί η αδικία με δικαστικές αποφάσεις, πολίτες που δικαιώθηκαν σε όλες τις δικαστικές αποφάσεις που βγήκαν.

Αυτοί οι άνθρωποι είναι έτοιμοι και εκπαιδευμένοι να μπορέσουν να συνεχίσουν τον εργασιακό τους βίο όχι μέσω προσλήψεων, αλλά με ανανέωση συμβάσεων από το 2015.

Κατά συνέπεια είναι παράλογο αυτή τη στιγμή, που κατ' ουσίαν όλα τα κόμματα πλην του ΠΑΣΟΚ τοποθετήθηκαν θετικά για την αποκατάστασή τους μέσα στην ελληνική Αντιπροσωπεία, να μην αποκαθίστανται και να μη γίνεται αποδεκτή αυτή η τροπολογία. Όλα τα κόμματα υποστήριξαν ότι πρέπει να υπάρξει αποκατάσταση. Θα πρέπει, λοιπόν, να αρθεί η εμμονή του Υπουργείου και να κάνει αποδεκτή την τροπολογία που αποκαθιστά και το δίκαιο όσον αφορά τους απολυθέντες εργαζομένους, αλλά ταυτόχρονα και την ασφάλεια και την εύρυθμη λειτουργία του μετρό της Αθήνας.

Η δεύτερη παρέμβαση που θα ήθελα να κάνω αφορά την παράκλησή μου προς τον παριστάμενο Υπουργό να μου δώσει μία απάντηση, όσον αφορά ένα θέμα το οποίο, κατά την άποψή μου, έχει πάρει λάθος δρόμο. Όμως, κύριε Υπουργέ, ίσως να μπορούσατε να μου δώσετε μία σαφή απάντηση και να λυθεί το θέμα.

Υπάρχουν περιοχές της χώρας –εγώ είχα ασχοληθεί με τον δικό μου νομό, αλλά απ' ό,τι είδα συνάδελφοί μου ασχολήθηκαν με ορεινούς όγκους γενικά σε όλη την Ελλάδα- όπου δεν υπάρχει το ψηφιακό σήμα εκπομπής τηλεόρασης, διότι η «DIGEA», έτσι όπως έχει επεκταθεί σήμερα, δεν μπορεί να το καλύψει.

Στην απάντηση που μου δόθηκε από το Υπουργείο σας και από την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων προέκυπτε ότι πιθανά το κόστος των αναμεταδοτών μετακυλίεται στις υποχρεώσεις των δήμων. Μέσα σ' αυτή τη δύσκολη οικονομική συγκυρία θα είναι πάρα πολύ δύσκολο να αναλάβουν οι δήμοι το κόστος των αναμεταδοτών. Όμως ταυτόχρονα η πολιτεία έχει υποχρέωση ακόμα και στην πιο απομακρυσμένη γωνιά της χώρας κάθε Έλληνας να μπορεί να βλέπει ελληνική τηλεόραση, ελληνικά κανάλια, όπως βεβαίως και τη ΝΕΡΙΤ.

Θα παρακαλούσα, λοιπόν, να διευκρινίσετε -διότι πρόκειται για θέμα που πραγματεύεται το σημερινό νομοσχέδιο- ποιες είναι οι υποχρεώσεις της «DIGEA» μέσω των συμβάσεων και ποιος καλύπτει το κόστος των αναμεταδοτών, ώστε οι Έλληνες πολίτες να έχουν στο σύνολό τους αυτό που δικαιούνται και αυτό που υποχρεούται να τους παρέχει η πολιτεία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Τον λόγο έχει για τέσσερα λεπτά ο κ. Μιχελάκης και μετά εσείς, κύριε Πρόεδρε.

Ορίστε, κύριε Μιχελάκη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα και εγώ να αναφερθώ στην τροπολογία με γενικό αριθμό 2078 και ειδικό 42, την οποία καταθέσαμε μαζί με άλλους συναδέλφους. Έχετε ήδη ακούσει σχετικές αναφορές, αλλά θα ήθελα να προσθέσω και εγώ κάποια στοιχεία.

Αυτή η τροπολογία ουσιαστικά στοχεύει στη διασφάλιση της ομαλής και εύρυθμης λειτουργίας της ΣΤΑΣΥ, μετά τις νέες ανάγκες που έχουν προκύψει για την εταιρεία. Υπενθυμίζω ότι η εταιρεία ΣΤΑΣΥ, «ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Α.Ε.», περιλαμβάνει τον ηλεκτρικό, το μετρό και το τραμ. Αυτές οι νέες ανάγκες συνδέονται με τη λειτουργία του μετρό και πιο συγκεκριμένα, με την επέκταση του δικτύου στις Γραμμές 2 και 3, την παραλαβή δεκαεπτά καινούργιων συρμών και τη λειτουργία του αμαξοστασίου του Ελαιώνα ως τεχνικής βάσης. Για την αντιμετώπισή τους απαιτείται η άμεση κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων, οι οποίες υφίστανται με βάση το εγκεκριμένο οργανόγραμμα της εταιρείας.

Είναι προφανές ότι με την κάλυψη των κενών και την επαρκή στελέχωση των υπηρεσιών του μετρό θα επιτευχθεί η ασφαλής λειτουργία του δικτύου, αλλά και η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Όμως, θα επιτευχθεί και κάτι ακόμα, δεδομένου ότι η επάρκεια του προσωπικού θα διασφαλίσει, εκτός των άλλων, και τη συστηματική πραγματοποίηση ελέγχων εισιτηρίων με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την αντιμετώπιση της εκτεταμένης εισιτηριοδιαφυγής.

Με τον τρόπο αυτό, θα ενισχυθούν τα έσοδα της εταιρείας και θα αποτραπεί ενδεχόμενος μελλοντικός κίνδυνος αύξησης της τιμής των εισιτηρίων. Βέβαια, είναι αυτονόητο ότι για την ικανοποίηση των παραπάνω στόχων απαιτείται η κάλυψη των κενών θέσεων από εξειδικευμένο, εκπαιδευμένο και έμπειρο προσωπικό.

Όμως, η εκπαίδευση των εργαζομένων είναι ιδιαίτερα δαπανηρή και η διάρκεια της εκπαίδευσης, για ορισμένες ειδικότητες, φτάνει έως και τους δώδεκα μήνες. Γι' αυτό με την τροπολογία μας ζητάμε την επανένταξη στην εταιρεία εργαζομένων που διαθέτουν σχετική εκπαίδευση, εμπειρία και προϋπηρεσία. Έτσι, όχι μόνο θα είναι έτοιμοι να αντεπεξέλθουν άμεσα στην ανάγκη της

εταιρείας, αλλά και θα εξοικονομηθεί ένα σημαντικό κονδύλι που θα έπρεπε να διατεθεί για την εκπαίδευσή τους.

Χαρακτηριστικά να σημειώσω ότι το κόστος εκπαίδευσης των εργαζομένων που εμπίπτουν στην προτεινόμενη τροπολογία ανέρχεται στα 2 εκατομμύρια ευρώ. Όμως, με την κάλυψη των κενών θέσεων, θα πετύχουμε και κάτι ακόμα που είναι εξίσου σημαντικό.

Η ετήσια δαπάνη για τη μισθοδοσία των εργαζομένων που θα επανατοποθετηθούν εκτιμάται στα 4,5 εκατομμύρια ευρώ, όταν το ετήσιο κόστος που καταβάλλει η εταιρεία μόνο για υπερωρίες προσωπικού τα τελευταία χρόνια, κυμαίνεται μεταξύ 13 και 14 εκατομμυρίων. Προσέξτε! Το κόστος της επανατοποθέτησης - γιατί δεν πρόκειται για νέες προσλήψεις- είναι 4,5 εκατομμύρια, ενώ τα τελευταία χρόνια έχουμε πληρώσει 13 με 14 εκατομμύρια μόνο για τις υπερωρίες του προσωπικού.

Είναι προφανές, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι με την κάλυψη των κενών η ανάγκη για υπερωρίες θα περιοριστεί δραστικά, με αποτέλεσμα να καταστεί δυνατή η εξοικονόμηση ενός πολύ σημαντικού ποσού.

Για όλους τους παραπάνω λόγους προτείνουμε την επανένταξη στο προσωπικό της εταιρείας «ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Α.Ε.» όσων εργαζομένων κατείχαν εξειδικευμένες θέσεις εργασίας και είχαν απομακρυνθεί το 2010 με αφορμή τη λήξη των συμβάσεών τους. Προσοχή, ξαναλέω ότι δεν αφορά νέες προσλήψεις. Πρόκειται για μια τροπολογία την οποία υποστηρίζουν και κόμματα της Αντιπολίτευσης.

Κλείνοντας, τονίζω ότι με την τροπολογία δεν επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός, δεδομένου ότι η εταιρεία ΣΤΑΣΥ δεν ανήκει στους φορείς της γενικής κυβέρνησης και καλύπτει η ίδια εξ ολοκλήρου τα λειτουργικά της έξοδα.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κύριε Πρόεδρε, επιτρέπετε να προηγηθεί η κ. Κωνσταντοπούλου;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Αλίμονο, θα αρνηθούμε τον λόγο σε μία κυρία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Τον λόγο έχει η κ. Κωνσταντοπούλου για οκτώ λεπτά.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Υπουργέ, δεν σας είδαμε το πρωί στη συνεδρίαση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, όπου η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων εκλήθη, προκειμένου να εξηγήσει με ποιες διαδικασίες έχει εκχωρηθεί το ψηφιακό φάσμα στην εταιρεία «DIGEA», την εταιρεία δηλαδή που αποτελεί τη σύμπραξη, την κοινοπραξία των λειτουργούντων, όχι ακριβώς νομίμως, αλλά στο πλαίσιο ενός καθεστώτος διαρκούς παράτασης άδειας λειτουργίας, χωρίς να πληρούνται οι προϋποθέσεις νόμιμης άδειας λειτουργίας τηλεοπτικών σταθμών.

Η επιτροπή δήλωσε άγνοια, αν κατάλαβα καλά, για την τροπολογία που φέρνετε στο νομοσχέδιο αυτό. Είναι η τροπολογία με γενικό αριθμό 2063 και ειδικό 37 και αφορά την ψηφιακή αναμετάδοση διαύλου από σημεία εκτός της αποδιαμόρφωσης διαύλου κ.λπ.. Είναι μια τεχνική τροπολογία που θα θέλαμε να ξέρουμε ποιος σάς την υπέδειξε και με ποια διαδικασία τη φέρνετε.

Την ίδια στιγμή, η κ. Βούλτεψη, φέρνει τροπολογία, με την οποία δίνεται παράταση ενός έτους στο καθεστώς λειτουργίας των τηλεοπτικών σταθμών. Ειδικότερα, φέρνει τροπολογία με την οποία λέει ότι παρατείνεται η προθεσμία για την έκδοση προκήρυξης με αντικείμενο τη χορήγηση αδειών ραδιοφωνικών σταθμών και αδειών παρόχων περιεχομένου ψηφιακής ευρυεκπομπής, δηλαδή για το ψηφιακό φάσμα και τους τηλεοπτικούς σταθμούς, μέχρι τις 31-12-2015.

Θέλω να σας θυμίσω ότι οι τηλεοπτικοί σταθμοί και οι ραδιοτηλεοπτικοί σταθμοί λειτουργούν στη χώρα μας αποκλειστικά σε καθεστώς παράτασης της λειτουργίας τους. Ειδικότερα έχουν εκδοθεί νόμοι, όπως ο ν.2328/1995, ο ν.2438/96, ο ν.3021/2002, ο ν.3051/2002, ο ν.3444/2006, ο ν.3548/2007, ο ν.3592/2007, ο ν.3640/2008, ο ν.3838/2010, ο ν.3905/2010 και, βέβαια, οι πρόσφατοι νόμοι που έχουν εκδοθεί επί της σημερινής Κυβέρνησης, με τους οποίους –και τώρα θα σας απευθυνθώ ευθέως και ειδικά- διαρκώς τα κόμματά σας, συγκυβερνώντα, χαρίζεστε σε όλο αυτό το διάστημα που σας ανέφερα σε αυτόν τον παράγοντα, όπως έχει εξελιχθεί, της πολιτικής ζωής, που είναι οι ιδιοκτήτες και οι επιχειρήσεις μέσων ενημέρωσης.

Θέλω να σας ρωτήσω γιατί. Γιατί για άλλη μία φορά φέρνετε μία τέτοια τροπολογία παράτασης του καθεστώτος, ουσιαστικά, έκπτωτης λειτουργίας αυτών των τηλεοπτικών σταθμών; Γιατί το κάνετε; Γιατί εξαντλείτε τα περιθώρια κάθε φορά δρομολόγησης μιας νόμιμης και τυπικής διαδικασίας; Γιατί κάθε φορά φέρνετε τροπολογίες σε άσχετα νομοσχέδια; Ποτέ δεν υπήρξε ένα αυτοτελές νομοσχέδιο για το ραδιοτηλεοπτικό τοπίο.

Πώς ανέχεστε αυτού του είδους η χαριστική συμπεριφορά, την οποία εκδηλώνετε ξανά και ξανά, να μεταφράζεται και να μετατρέπεται σε μία προνομιακή μεταχείρισή σας από πλευράς των μέσων ενημέρωσης;

Γιατί δεν μπορεί να είναι τυχαίο ότι τα ίδια αυτά μέσα ενημέρωσης, στα οποία εσείς χαρίζεστε νομοθετικά και στα οποία και οι τράπεζες χαρίζονται δανειακά -διότι τα δανειοδοτούν, την ώρα και υπό συνθήκες που κάτι τέτοιο δεν επιτρέπεται για κανέναν κανονικό πολίτη ή νομικό πρόσωπο-, εμφανίζονται πρόθυμα να φέρνουν την καταστροφή, ακόμα και παραμονή των εκλογών, για την εκδοχή να αλλάξει, επιτέλους, η διακυβέρνηση της χώρας περιεχόμενο και να έρθει μία άλλη πολιτική δύναμη στη διακυβέρνηση της χώρας.

Επίσης, πώς εξηγείτε ότι τα ίδια μέσα ενημέρωσης, με τρόπο πραγματικά πρωτοφανή, δεν ασκούν κριτική, δεν ασκούν έλεγχο στην εξουσία, αλλά παρασιωπούν ή πλαστογραφούν την πραγματικότητα ανάλογα με αυτό που σας συμφέρει;

Πώς εξηγείτε, ας πούμε, ότι δεν ασχολούνται αυτά τα κεντρικά μέσα ενημέρωσης σήμερα με το χθεσινό ηχητικό απόσπασμα που είδε το φως της δημοσιότητας, που είχε προαναγγελθεί εδώ και πάρα πολύ καιρό και είχε αμφισβητηθεί η ύπαρξή του και το οποίο θέτει ευθέως ζήτημα εμπλοκής του Πρωθυπουργού σε παρασκηνιακές διαδικασίες που αφορούν και τη δικαιοσύνη;

Πώς εξηγείτε ότι έπαψαν να ασχολούνται με την υπόθεση του διαβόητου Μπαλτάκου, την ώρα που αποκαλύπτεται ότι ο ίδιος άνθρωπος που τον είδαμε μαγνητοσκοπημένο να κάνει υπόγειες συνεννοήσεις, αλλά και να επικαλείται συγκεκριμένες παρεμβάσεις στη δικαιοσύνη παρεμβάσεις Υπουργών, κατά τους δικούς του ισχυρισμούς- εμπλέκεται σε υποθέσεις αξιόποινης συμπεριφοράς σε βάρος του ελληνικού δημοσίου; Αναφέρομαι στην υπόθεση της «ENERGA» και της «HELLAS POWER», των ιδιωτικών εταιρειών ενέργειας, για τις οποίες έχουν ασκηθεί διώξεις σε βαθμό κακουργήματος, για τις οποίες αποκαλύφθηκε ότι ο νομικός σύμβουλος του ΛΑΓΗΕ, του δημοσίου δηλαδή φορέα, ο οποίος πυροβολήθηκε στις αρχές Νοέμβρη, δείχνει ως ηθικούς αυτουργούς της εναντίον του απόπειρας τους κατηγορουμένους στη συγκεκριμένη υπόθεση. Μάλιστα αφηγείται περίπτωση παρέμβασης Μπαλτάκου, ο οποίος μάλιστα δήλωσε ότι δεν παρενέβη ως δικηγόρος, προκειμένου να πέσουν στα μαλακά, να γίνει μια διευθέτηση η οποία θα κατέλυε και θα καταδολίευε την ποινική αλλά και την αστική αξίωση της πολιτείας στην υπόθεση αυτή.

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

Σε ένα λεπτό έχω τελειώσει, κύριε Πρόεδρε.

Όλα αυτά δεν είναι δυσεξήγητα. Είναι ευεξήγητα. Είναι δούναι και λαβείν. Δίνετε αυτού του είδους την προνομιακή μεταχείριση σε αυτούς τους παράγοντες που διαμορφώνουν την κοινή γνώμη και ασκούν ευθέως προπαγάνδα και παίρνετε σε αντάλλαγμα είτε εξωραϊσμό της καταστροφικής πολιτικής σας είτε τρομοκρατία σε βάρος των πολιτών για την περίπτωση κυβερνητικής αλλαγής και δαιμονοποίηση των εκλογών είτε παρασιώπηση γεγονότων, τα οποία δεν είναι δυνατόν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Ολοκληρώστε, κυρία συνάδελφε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Ολοκληρώνω.

Τα οποία επαναλαμβάνω, δεν είναι δυνατόν να μην απασχολούν το δημόσιο διάλογο και να μην αποτελούν αντικείμενο ελέγχου από τη λεγόμενη τέταρτη εξουσία, που είναι τα μέσα ενημέρωσης.

Νομίζω ότι αυτές οι δύο τροπολογίες, στις οποίες αναφέρθηκα, αποτελούν απλώς το πειστήριο της διαπλοκής σας, για την οποία ο ελληνικός λαός πολύ σύντομα θα σας κρίνει πολύ αυ-

στηρά.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Επιτέλους, κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητούμε επί των τροπολογιών. Θα ήθελα να κάνω μια πρώτη παρατήρηση, επαναλαμβανόμενη, αλλά εις ώτα μη ακουόντων τόσο των Υπουργών όσο και Προεδρείου της Βουλής, όσο και ημών αυτών -εδώ που τα λέμε- που το ανεχόμαστε, μάλλον αδιαμαρτύρητα.

Δεν είναι δυνατόν, κύριε Πρόεδρε, οι περισσότερες τροπολογίες, και Υπουργών και Βουλευτών, να είναι εκπρόθεσμες. Και εδώ είμαστε ανακόλουθοι και όσοι Βουλευτές καταθέτουν εκπρόθεσμες τροπολογίες. Ο Κανονισμός και, το Σύνταγμα λέει «τρεις πλήρεις ημέρες» προ της έναρξης της συζητήσεως του νομοσχεδίου.

Θέλω να πω την άποψή μου για ορισμένες τροπολογίες. Όπως πάντοτε υπεστήριζα, μια εκπρόθεσμη τροπολογία μπορεί να είναι αναγκαία για ένα ζήτημα που αλλιώς κινδυνεύει να διογκωθεί σε πλείστα όσα άλλα προβλήματα. Τότε, όμως, πρέπει να συμφωνούν όλοι.

Θέλω να σας θυμίσω -και θα το θυμούνται όσοι είναι παλαιότεροι εδώ- ότι υπ' αυτόν τον όρο, ρωτώντας στην Αίθουσα, εισήγαγα ως Προεδρεύων από τη θέση εκείνη οποιαδήποτε εκπρόθεσμη τροπολογία. Αν μια πλευρά δεν συμφωνούσε, απεσύρετο.

Θα ήθελα να πω ότι πάρα πολλά πράγματα συμβαίνουν σε αυτήν τη δύσκολη περίοδο της Βουλής. Ενώ η Αντιπολίτευση έχει καθήκον να ελέγχει την Κυβέρνηση με επερωτήσεις δυο μέρες την εβδομάδα, περνούν πολλές εβδομάδες και δεν υπάρχει ούτε μια επερώτηση! Διότι, προφανώς, για να απασχολήσει η επερώτηση μια ολόκληρη συνεδρίαση, δεν αρκεί να επικρίνεις την Κυβέρνηση, αλλά πρέπει να έχεις επεξεργαστεί ως Αντιπολίτευση και τη δική σου πολιτική, που αντιπαραθέτεις σε αυτήν που επικρίνεις.

Όμως, ούτε η Κυβέρνηση βλέπω να θέλει αυτόν τον έλεγχο. Αυτή είναι η αλήθεια. Γι' αυτό λέω ότι μια κακή Αντιπολίτευση, είναι χειρότερη απ' ό,τι είναι μια κακή Κυβέρνηση. Για πολλοστή φορά, λοιπόν, δηλώνω ότι εγώ έχω δώσει ψήφο ανοχής και όχι ψήφο εμπιστοσύνης σε μια τέτοια κυβέρνηση.

Κύριε Πρόεδρε, τουλάχιστον όταν είμαστε ενώπιον ενωπίοις, πρέπει να λέμε ολόκληρη την αλήθεια. Λείπει η Υφυπουργός κ. Βούλτεψη, η οποία είπε χθες ότι το ΕΣΡ δεν μπορεί να λειτουργήσει, λόγω της θέσης του αείμνηστου Σταθάκη, που είναι κενή.

Είναι ήδη δέκα μέρες τώρα που έχει καλυφθεί αυτή η θέση από τη Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής και δεν καταλαβαίνω γιατί το ΕΣΡ δεν λειτουργεί. Αν χρειαστεί, ας παραταθεί η προθεσμία χορήγησης των αδειών. Να λειτουργεί, όμως. Βέβαια, θα μου πείτε, ακόμα και όταν λειτουργεί, σέβεται η Κυβέρνηση τις αποφάσεις του;

Ομόφωνα ψήφισε η Βουλή μια διάταξη που είχα προτείνει, ότι όποιος έχει μια συχνότητα προς χρήση -όχι δική του, εφόσον είναι δημόσιος πλούτος- και δεν πληρώνει για τρεις μήνες τους εργαζόμενους –τουλάχιστον το 1/3 εξ αυτών- οι εργαζόμενοι δικαιούνται και το ΕΣΡ αποφασίζει να χορηγήσει σε αυτούς τη χρήση της συχνότητας αυτής.

Το Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο έχει πάρει αποφάσεις για συγκεκριμένους ραδιοφωνικούς σταθμούς όπως ο «FLASH». Η Κυβέρνηση εδώ και μήνες, ενώ είναι δέσμια η αρμοδιότητά της -ο νόμος λέει «μετά πρόταση του Ραδιοτηλεοπτικού Συμβουλίου μεταβιβάζεται η συχνότητα στους εργαζόμενους»- κλωθογυρίζει. Έναν χρόνο εργαζόμενοι που δεν πληρώνονταν εξακολουθούν να εργάζονται χωρίς να πληρώνονται. Βέβαια, από ποιον να πληρωθούν, όταν ουσιαστικά απλώς μεταδίδουν κάποια μουσική, γιατί δεν έχουν τη δυνατότητα να δαπανήσουν για προγράμματα να έχουν διαφιμήσεις. Αυτά είναι ζητήματα δημοκρατίας. Όσοι πραγματικά θέλουμε να διατυπώνουμε άποψη και πολύ περισσότερο να ασκούμε και κριτική γι' αυτά τα θέματα πρέπει να είμαστε και απολύτως ειλικρινείς.

Κύριε Πρόεδρε, έχω την τόλμη να τα λέω αυτά, διότι η μόνη περίοδος που πραγματικά δόθηκαν άδειες είναι όταν ως Υπουργός Προεδρίας του ΠΑΣΟΚ εισηγήθηκα το νόμο 1730/1987 για τον ενιαίο φορέα της ΕΡΤ, που ένωσε τη ΝΕΤ πρώην ΥΕΝΕΔ, σε έναν δημόσιο φορέα. Είδαμε πώς κατάντησε: Την κλείσανε, για να δοθεί η μοναδική άδεια πανελλαδικής εμβέλειας και άλλες δώδεκα περιφερειακές για τον πάροχο ψηφιακής στην «DIGEA», στην επιχείρηση των έξι-επτά μεγαλοεκδοτών και καναλαρχών. Τότε στον ν. 1737/1987 τέθηκαν και οι διατάξεις για τις άδειες ραδιοφώνου και μάλιστα τοπικής ραδιοφωνίας, ώστε να μην είναι επιχείρηση πανελλαδικής διασύνδεσης, όπως κατάντησε τελικά και το ραδιόφωνο.

Από τότε, κύριε Πρόεδρε, όλα τα ραδιοτηλεοπτικά μέσα λειτουργούν με ανανεούμενες συνεχώς προσωρινές και μόνο άδειες. Τότε, το 1987, δόθηκαν οι νομικές άδειες. Από το '89 με την συγκυβέρνηση Τζαννετάκη, της Νέα Δημοκρατίας και σύμπασας της τότε Αριστεράς, δόθηκαν οι προσωρινές τηλεοπτικές άδειες για τον υπέρτατο σκοπό τότε να διαλυθεί το ΠΑΣΟΚ. Η διάλυση ΠΑΣΟΚ αυτή επιχειρείται και τώρα.

Η Νέα Δημοκρατία ως γνωστόν απείχε την άνοιξη του 2010 από την εθνική προσπάθεια να σταθεί όρθια η χώρα, να μην καταρρεύσει. Οι άλλοι καίγανε την Αθήνα, και ξεσήκωναν θύελλα μικροκομματικής στόχευσης, εκμεταλλευόμενοι τους ανθρώπους που υπέφεραν. Έτσι, ύστερα από δύο χρόνια το 2012, είχαμε Πρωθυπουργό τον κ. Σαμαρά και Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης τον κ. Τσίπρα. Και πάμε τώρα ενδεχομένως σε εκλογές, για να τεθεί στα θύματα αυτών των πολιτικών το ερώτημα: «Τι θέλετε, Τσίπρα ή Σαμαρά;».

Από το '89, λοιπόν, είχαμε προσωρινές άδειες και συνεχίζεται αυτό και είναι αίσχος. Κάθε φορά που έρχεται το Συμβούλιο της Επικρατείας και ακυρώνει αντισυνταγματικούς νόμους, όπως αυτές οι διατάξεις των παρατάσεων που είναι αντισυνταγματικές, έρχεται η κυβέρνηση, έρχονται όλες οι κυβερνήσεις και κάνουν νέες παρατάσεις. Έτσι, δόθηκε αυτή η μεγάλη δύναμη σε μερικούς επιχειρηματίες, η οποία δύναμη συντηρείται και απ' όσους Βουλευτές εναποθέτουν την τιμή που τους κάνει ο ελληνικός λαός στα πόδια του οποιουδήποτε εκπροσώπου οποιουδήποτε καναλάρχη χάριν τηλεθέασης.

Άρα, λοιπόν, να λέμε στον ελληνικό λαό τα πράγματα όπως πράγματι έχουν και όχι όπως κάθε φορά μάς βολεύουν.

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

Θα πω δυο λόγια για τις τροπολογίες, κύριε Πρόεδρε. Πράγματι, είναι εκπρόθεσμη η τροπολογία για τον «Ερυθρό Σταυρό», αν και πιστεύω ότι δεν υπάρχει καμμία αντίρρηση. Τι λέει η τροπολογία αυτή; Τα δύο εκατομμύρια που αφορούν τις αποδοχές των εργαζομένων που είναι στον δρόμο -απασχολούνται μεν, αλλά αμισθί επί έντεκα μήνες- δεν θα πρέπει να συμψηφιστούν με οποιεσδήποτε οφειλές του απελθόντος ουσιαστικά συμβουλίου του «Ερυθρού Σταυρού». Υποστηρίζω αυτή την τροπολογία.

Υποστηρίζω επίσης την τροπολογία του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας που αφορά στην επιχείρηση φαλκίδευσης που γίνεται του δικαιωμάτων των εργαζομένων γνωστής ναυτιλιακής επιχείρησης, της οποίας τα πλοία της ένα προς ένα σαν ξεχωριστές ανώνυμες εταιρείες μπαίνουν σε δημοπρασίες και στο εκπλειστηρίασμα αποκλείονται οι πραγματικοί εργαζόμενοι, οι ναυτεργάτες, και με άλλα πρόσωπα το δικαίωμά τους αυτό φαλκιδεύεται.

Για τον ίδιο λόγο και σ' ό,τι αφορά το επίδομα των ανέργων στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, νομίζω ότι πρέπει και σ' αυτό να συμφωνήσουμε.

Κύριε Πρόεδρε, δεν νομίζω ότι μπορούμε να έχουμε αντίρρηση σ' αυτό. Πρόκειται για βοηθήματα είτε για τους ενδεείς είτε για τα άτομα με αναπηρία είτε για τους πλημμυροπαθείς. Μέσω των δήμων από τον προϋπολογισμό και με χρήματα της κοινότητας καλύπτονται αυτές οι παροχές, όπως το ανέπτυξαν πολύ καλά ο κ. Κεγκέρογλου και άλλοι συνάδελφοι. Αυτό πρέπει να το δεχτούμε.

Έρχομαι στις δύο τροπολογίες: Η μία είναι του κυρίου Υπουργού και αφορά την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», με την οποία συμφωνώ. Εφόσον υπάρχουν ανάγκες και υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι μπορούν, με την εμπειρία που έχουν από την ΕΘΕΛ νομίζω, να τις καλύψουν, δεν έχουμε αντίρρηση σε αυτό.

Θα πρέπει, όμως, να σκεφτείτε και εσείς, κύριε Υπουργέ, πέρα

από πράγματα που μας γυρίζουν πέντε χρόνια πίσω. Τότε ξέρουμε πώς έγιναν κάποιες τοποθετήσεις. Από εκεί και πέρα, όμως, όταν εσείς εξαγγέλλετε –και μπράβο-, ότι προχωρούμε, ότι έχουμε γραμμές -την πρώτη, τη δεύτερη και την τρίτη σειρά- ότι έχουμε έργο, χρειάζονται άνθρωποι έμπειροι. Εγώ δεν αισθάνομαι ότι επειδή τους είχε τοποθετήσει η Νέα Δημοκρατία, θα πρέπει, αφού είναι χρήσιμοι, να μην επανέλθουν, όταν, μάλιστα, έχουν δικαιωθεί και από τα δικαστήρια.

Κύριε Πρόεδρε, θα πρέπει κάποτε σε αυτήν την Αίθουσα να μπορέσουμε να σταθούμε πάνω από τις μικροκομματικές μας λογικές.

Σας το λέω για άλλη μια φορά και ζητώ συγγνώμη: Το Σύνταγμα λέει ότι είμαστε αντιπρόσωποι του έθνους, όχι του οποιουδήποτε καναλάρχη, επιχειρηματία και χρηματοδότη, μικρού κόμματος ή μεγάλου κόμματος, που αν κάποτε λειτουργήσουν δημοκρατικά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ, αν μπορείτε, να ολοκληρώσετε την ομιλία σας.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: ...πιστεύω ότι ο τόπος αυτός θα πάει καλύτερα.

Με ενοχλεί βαθύτατα η στάση της Κυβερνήσεως να μη δημοσιεύει, όπως έχει καθήκον, η παράβαση του οποίου εμπίπτει στις ποινικές διατάξεις του νόμου την απόφαση του Ραδιοτηλεοπτικού Συμβουλίου για την άδεια στον «FLASH» –που είναι δέσμια η αρμοδιότητά της, επαναλαμβάνω- και ταυτόχρονα να διαιωνίζει το καθεστώς των προσωρινών αδειών της κυβερνήσεως Τζαννετάκη και όλων των επομένων, που κατέστησε στην Ελλάδα –δεν συμβαίνει πουθενά αλλού στην Ευρώπη- τη λειτουργία τους ένα απόστημα του δημόσιου βίου.

Το '93 όταν ανέβηκα στην Έδρα του Προέδρου είπα ότι πολιορκείται ασφυχτικά από οικονομικά συμφέροντα η συνείδηση των αντιπροσώπων του ελληνικού λαού σε αυτήν την Αίθουσα. Το επανέλαβα πριν από είκοσι χρόνια, στις 4 Δεκεμβρίου του 1995. Είναι απόστημα! Ουδείς τολμά να τα βάλει μαζί τους στην ουσία. Και ουσιαστικά με τέτοιες κυβερνήσεις, «το ένα χέρι νίβει το άλλο»!

Εμείς, όμως, οι αντιπρόσωποι του λαού τι ζητάμε στα πόδια τους; Τι ζητάμε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Πρόεδρε, λέτε σημαντικά πράγματα, αλλά θα πρέπει να σας καλέσω να ολοκληρώσετε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: ...στα διάφορα ψευτο-πάνελ που, τάχα, ενημερώνεται ο λαός;

Αυτά, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστώ κι εγώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία σαράντα μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Γυμνάσιο Κρεστένων Ηλείας, Β' τμήμα.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Βλέπω ότι η Ηλεία έχει πολλούς και ισχυρούς εκπροσώπους.

Ο κύριος Υπουργός θέλει να παρουσιάσει μια τροπολογία που κατατέθηκε σήμερα.

Παρά τις προσπάθειές μας, κύριε Υπουργέ, δεν καταφέρνουμε ακόμα να γίνονται έγκαιρα και στην ώρα τους και με τον τρόπο που πρέπει να γίνονται κάποια πράγματα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε Πρόεδρε, συνήθως θα συνομολογούσα απολύτως σε αυτό που λέτε, διότι πράγματι είναι και αδόκιμο και -αν μου επιτρέπετε τη σχετικά βαριά έκφραση- απρεπές προς την Εθνική Αντιπροσωπεία να κατατίθενται τροπολογίες την τελευταία στιγμή.

Η συγκεκριμένη, όμως, τροπολογία αφορά ένα απολύτως ειδικό θέμα, το οποίο γνωρίζουν όλα τα κόμματα. Αφορά την τροποποίηση της συμφωνίας μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και των ναυπηγείων και της «BRITISH AEROSPACE» για το πρόγραμμα ναυπήγησης των πυραυλακάτων. Ο ουσιαστικός σκοπός αυτής της τροπολογίας είναι η πληρωμή των εργαζομένων, οι οποίοι παρακολουθούν από τα θεωρεία τη συζήτησή μας.

Δεν θέλω ούτε να γίνω μελοδραματικός ούτε να χρησιμοποιώ υψηλούς τόνους. Όμως, έρχονται Χριστούγεννα και έχουμε την ηθική υποχρέωση ως μέλη του Κοινοβουλίου και των κομμάτων -πέραν από την Κυβέρνηση- αυτοί οι άνθρωποι να πληρωθούν.

Πέραν αυτού, θα ήθελα να πω ότι είναι και επωφελής για το ελληνικό δημόσιο, γιατί, σύμφωνα με την εισήγηση του Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου, θα μπορέσει το ελληνικό δημόσιο να αποκτήσει αυτές τις δύο εξαιρετικά σύγχρονες πυραυλακάτους. Εάν αυτό δεν γινόταν, δεν υπήρχε πιθανότητα το ζήτημα αυτό να λυθεί με οιονδήποτε τρόπο.

Αυτό έχω να πω, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ εσάς και την Εθνική Αντιπροσωπεία για την κατανόηση της καθυστερημένης κατάθεσης, η οποία οφείλεται, όμως, σε μακρότατο χρόνο διαπραγματεύσεων με την αλλοδαπή εταιρεία.

Εδώ οφείλω να απονείμω και εύφημο μνεία στον κ. Αντώνη Οικονόμου, τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου, ο οποίος διεξήγαγε αυτές τις διαπραγματεύσεις από κοινού με τους κυρίους αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού, οι οποίοι παρίστανται στην Αίθουσα, με εξαιρετική επιμέλεια και εξαιρετική επιτυχία, οφείλω να πω.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε πολύ. Το θέμα έχει απασχολήσει επανειλημμένα το Σώμα. Οι Βουλευτές θα λάβουν υπ' όψιν τους όλα τα δεδομένα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Δεν θα υπερασπιστεί την τροπολογία ο Υπουργός;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ό,τι είχε να πει ο Υπουργός, το είπε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Να διανεμηθεί, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Δεν έχει διανεμηθεί;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Όχι, δεν έχει διανεμηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Παρακαλώ να διανεμηθεί το ταχύτερο δυνατόν. Είναι και ογκώδης απ' ό,τι άκουσα.

Ο Υπουργός, κ. Χρυσοχοΐδης, έχει τον λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από μια πολύωρη συνεδρίαση βρισκόμαστε προς την ολοκλήρωση της συζήτησης αυτής για ένα νομοσχέδιο το οποίο περιλαμβάνει μια σειρά από άρθρα και διατάξεις που επιλύουν ζητήματα πολύ σημαντικά, λειτουργικά, του τομέα υποδομών, μεταφορών και δικτύων.

Πριν απαντήσω, όμως, επί της ουσίας, επιτρέψτε μου να πω ότι νιώθω σήμερα από τη μια πλευρά μια αμηχανία με όλο αυτό που έζησα όλες αυτές τις ώρες, δεχόμενος δεκάδες προτάσεις για τροπολογίες, είτε από Υπουργούς είτε από Βουλευτές. Νομίζω ότι αυτό είναι ένα δείγμα της αντίληψής μας. Αυτό δεν προέρχεται μόνο από την κυβερνητική πλειοψηφία. Προέρχεται και από την Αντιπολίτευση. Είναι η λογική «όλα τα σφάζω, όλα τα μαχαιρώνω». Είναι η λογική των αντιφάσεων, μιας και εκεί που κατηγορούμε και κατακρίνουμε τις τροπολογίες, φέρνουμε εμείς οι ίδιοι άλλες. Εγώ θα έλεγα ότι είναι ώρα μάχης, ώρα δράσης και δεν μπορούμε να παίζουμε μπάλα στις πλάτες και στον πόνο των ανθρώπων.

Κύριε Πρόεδρε, εγώ δεν έχω μιλήσει καθόλου. Οκτώ λεπτά είναι ο χρόνος μου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Στην επί των άρθρων συζήτηση είναι οκτώ λεπτά.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Το δεύτερο που θέλω να μεταφέρω σε εσάς είναι ότι άκουσα πολλές προεκλογικές ομιλίες χθες και σήμερα, «φεύγετε», «ερχόμαστε», «τελειώνετε». Ειλικρινά προσπαθώ να καταλάβω πού βρίσκεται η ευθύνη απέναντι στους πολίτες, απέναντι στον λαό και απέναντι στη χώρα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Να μην τελειώσει η χώρα!

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ακριβώς.

Έχουμε μπροστά μας, λοιπόν, μια ψηφοφορία για την εκλογή του Προέδρου της Δημοκρατίας. Αυτή η εκκρεμότητα έπρεπε να είχε λήξει. Συναίνεση δεν βρέθηκε. Όμως, να θυμίσουμε για μια ακόμα φορά ότι σ' αυτή τη χώρα εφαρμόζεται ένα Σύνταγμα που ψηφίστηκε από τη Βουλή. Δεν ψηφίζουμε για το αν η Κυβέρνηση είναι καλή και κακή. Για την κακή κυβέρνηση υπάρχει η πρόταση μομφής. Έγινε η πρόταση, απορρίφθηκε και ενδεχομένως να ξαναγίνει. Τώρα χρησιμοποιείται η εκλογή Προέδρου για να κατα-

ψηφιστεί η Κυβέρνηση. Είναι τυπικά νόμιμο, αλλά είναι δημοκρατικά ανήθικο και είναι ένα βαρύτατο πολιτικό λάθος. Είναι μια παλαιοκομματική πρακτική, που θα έπρεπε να είχαμε αφήσει πίσω. Θα έπρεπε το παρελθόν να μας είχε διδάξει τα στοιχειώδη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χώρα επανέρχεται σε μια κανονικότητα σιγανά, αδύναμα, αλλά σταθερά. Το λένε οι εταίροι μας, το λένε οι δανειστές, το λένε οι αγορές, το λένε οι πάντες. Μόνο ένας δεν το λέει: ο ΣΥΡΙΖΑ. Αυτή η κανονικότητα, αν δεν ψηφίσουμε για Πρόεδρο, θα διαταραχθεί. Αναρωτιέμαι αν αυτό επιδιώκουν ορισμένοι. Γιατί; Διότι δεν βολεύει προφανώς που κλείνει και τελειώνει μια εποχή θυσιών, αγώνων, κόπων, στερήσεων, πόνου. Χωρίς, βεβαίως, μνημόνιο δεν έχει νόημα και σκοπό η παρουσία ορισμένων. Δεν έχει εχθρό και βαρβάρους.

Καλλιεργείτε ένα φαντασιακό παρελθόν, χωρίς καμμία συναίσθηση πραγματικότητας και υπάρχει εκμετάλλευση του θυμού και της απόγνωσης.

Ακούσαμε χθες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι θα ανασυσταθεί ο δημόσιος αερομεταφορέας. Πραγματικά ο Θεός να μας φυλάξει από τέτοιες παλαβομάρες. Πληρώνουμε ακόμα συντάξεις σαραντάρηδων στην πρώην Ολυμπιακή.

Αναστατώθηκε χθες η τουριστική αγορά από υποσχέσεις ότι θα καταργηθεί το πακέτο των διακοπών, που είναι το πιο προσοδοφόρο για τη χώρα. Είτε από άγνοια είτε από δημοκοπία, σε κάθε περίπτωση είναι επικίνδυνο. Αν μειωθεί τελικά ο τουρισμός ή γίνουν ζημιές στον τουρισμό, ποιος θα την πληρώσει; Αυτοί που τα λένε ή τα νησιά μας, οι επιχειρήσεις και ο ελληνικός λαός;

Εγώ δεν ήμουν ποτέ κινδυνολόγος. Δεν έχω και κάτι άλλο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη διαδρομή μου, το οποίο φέρουν πολλοί μέσα σε αυτή την Αίθουσα και, μάλιστα, διαχρονικά: τη θεωρία της συνωμοσίας, ότι δηλαδή κάποιοι συνωμοτούν. Όμως, δυστυχώς, αυτοί που καλλιεργούν τις θεωρίες συνωμοσίας, είναι αυτοί οι οποίοι κάθε φορά διαψεύδονται, διότι η ζωή είναι πολύ σκληρή και είναι πολύ πραγματική και τίποτα άλλο.

Δεν ήμουν, λοιπόν, ούτε κινδυνολόγος ούτε υποστηρικτής της θεωρίας της συνωμοσίας. Πρότεινα από τον Σεπτέμβρη λύση συνεννόησης, να ψηφίσουμε Πρόεδρο, να φέρουμε λίγο πιο μπροστά τις εκλογές, αλλά να βρούμε λύση για τη χώρα. Πάντα είχα το θάρρος της γνώμης μου. Σήμερα το λέω καθαρά και επίσημα σε όλους τους συναδέλφους, σε όλους τους Έλληνες πολίτες: Κάθε ψήφος ενάντια στην εκλογή Προέδρου της Δημοκρατίας ανοίγει δρόμο για καταστροφή τεραστίων διαστάσεων. Είναι πεποίθησή μου ότι δεν λύνει, τάχα, το αδιέξοδο ή την παρατεταμένη αστάθεια. Φέρνει και τα δύο πιο κοντά, χωρίς έλεγχο και χωρίς δυνατότητες επέμβασης. Η μη ψήφιση του Προέδρου της Δημοκρατίας οδηγεί σε εκλογές. Δεν ξέρω ποιο θα είναι το αποτέλεσμα, αλλά ούτε πολιτική πλειοψηφία θα υπάρχει ούτε κοινωνική πλειοψηφία θα υπάρχει.

Αλήθεια, τι συμμαχίες μπορούν να συγκροτηθούν πάνω στις μεγάλες στρατηγικές επιλογές της χώρας που έχουν να κάνουν με την Ευρωπαϊκή Ένωση, το ευρώ, τους θεσμούς, το χρέος κ,λπ.; Αλήθεια, πιστεύει κανείς ότι η χώρα έχει την πολυτέλεια να ταλαιπωρηθεί από φαντάσματα του παρελθόντος -σε πολιτικές αναφέρομαι-, για να κινδυνεύσει από ομάδες παλαιολιθικών αντιλήψεων ή από συνιστώσες κυβερνητικής οπισθοδρόμησης; Δεν αναφέρομαι απλά και μόνο στις καθημερινές οικονομικές συνέπειες -άμεσες και ορατές- στους μισθούς και τις συντάξεις. Έτσι κι αλλιώς το δημοσιονομικό πλεόνασμα είναι περιορισμένο και δεν υπάρχουν πολλοί πόροι.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Επί του νομοσχεδίου είναι αυτά βέβαια!

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεν στέκουν αυτά που λένε. Όμως, τελικά και οι ίδιοι δεν θα σταθούν! Εκτός αν κάνουν αυτό που σήμερα επιμελώς αποσιωπούν και μέχρι χθες διατυμπάνιζαν, να φορολογήσουν, δηλαδή, όχι μόνο την ακίνητη αλλά και την κινητή περιουσία, αν ονομάσουν «αλληλεγγύη» τη φορολογία των καταθέσεων.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Πάρα πολλοί συμπολίτες μας σκέφτονται πως, καλώς ή κακώς, πρέπει να τελειώσει αυτή η εκκρεμότητα, πως ακόμα κι αν γίνουν εκλογές τον Γενάρη να ξεκαθαρίσει η κατάσταση. Είναι λάθος και είναι ψέμα. Θα μπερδευτεί η χώρα από την ακυβερνησία και θα διχαστεί από τη βία των ιδεοληψιών. Δεν θα τελειώσει τίποτα. Δεν υπάρχει η ανακούφιση του ορατού τέλους.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Όπως το 2012 με τις αλλεπάλληλες εκλογές.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αντίθετα γεννιέται ο τρόμος, γιατί θα αρχίσει ένας μεγάλος, απρόβλεπτης διάρκειας, εφιάλτης. Οι συνάδελφοι Βουλευτές, αρνούμενοι την εκλογή Προέδρου, μεταθέτουν τη δική τους ευθύνη στο εκλογικό σώμα.

Ακούγεται τάχα σαν δίκαιο και δημοκρατικό να αποφασίσει ο λαός. Είναι πράξη βαθιά ανεύθυνη, όπως κάθε μετάθεση ευθύνης. Ο λαός μάς εξέλεξε για να αποφασίσουμε και όχι για να του πετάμε πίσω το μπαλάκι.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Για να διαβάζετε τι ψηφίζετε.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ο λαός αποφασίζει για την κυβέρνηση κάθε τέσσερα χρόνια με το Σύνταγμα. Αυτή είναι η δουλειά του.

Στη δημοκρατία ευθύνη των Βουλευτών είναι, μεταξύ των άλλων, να εκλέξουν Πρόεδρο της Δημοκρατίας.

Δεν είναι, λοιπόν, θάρρος, αλλά ανευθυνότητα να μην ψηφίσει κανείς Πρόεδρο της Δημοκρατίας. Όσοι δεν ψηφίσουν θα είναι ανεύθυνοι και εξ ολοκλήρου -το τονίζω- υπεύθυνοι για το τι θα συμβεί στη χώρα.

Είναι ευκαιρία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να διαμορφώσουμε, με αφορμή την εκλογή του Προέδρου της Δημοκρατίας, μια μεγάλη, ευρεία πλειοψηφία, για να επικρατήσει το δίκαιο και η δικαιοσύνη στη χώρα, για να προχωρήσουμε σε μεγάλες αλλαγές που τις έχει ανάγκη ο τόπος, μα, κυρίως, οι φτωχοί συμπολίτες μας.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ολοκληρώστε, κύριε Υπουργέ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, σε ένα λεπτό.

Σχετικά με τις τροπολογίες: Δεν μπορώ να δεχθώ τροπολογίες που έγιναν από τους συναδέλφους για λόγους αρχής, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Από τη μια πλευρά, υπάρχουν τροπολογίες οι οποίες ανατρέπουν άλλες νομοθετικές ρυθμίσεις που έχουν γίνει εδώ από Υπουργούς και από την άλλη πλευρά, πιστεύω ότι σημαντικά ζητήματα δεν μπορούν να λύνονται με βουλευτικές τροπολογίες.

Αναφέρομαι σε μια χαρακτηριστική τροπολογία, στην πρόσληψη -ή όπως θέλετε πείτε την- των υπαλλήλων της ΣΤΑΣΥ. Είμαι αυτός που υπέγραψε πριν από τρεις μήνες μια νομοθετική διάταξη για να προσληφθούν.

Θα παρακαλέσω πολύ να το αφήσουμε ανοιχτό, για να συνεννοηθούμε με τους συναρμόδιους Υπουργούς. Διότι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμένα μου ζητήθηκε πριν από έναν χρόνο να απολύσω χίλιους υπαλλήλους από τις αστικές συγκοινωνίες. Και όχι μόνο δεν απέλυσα, αλλά ζητάω να κάνουμε και προσλήψεις. Δεν απέλυσα, όμως, μέσα από έναν αγώνα που κάναμε να μειώσουμε τα κόστη, να εκσυγχρονίσουμε τη λειτουργία των επιχειρήσεων, να μειώσουμε το εισιτήριο, να αυξήσουμε τα έσοδα, έναν αγώνα που κάνουν οι εργαζόμενοι, με αποτέλεσμα να έχουμε πετύχει και εργασιακή ειρήνη, με συλλογικές συμβάσεις που υπογράψαμε. Αυτή είναι μια νίκη. Για να συνεχιστούν, όμως, οι νίκες πρέπει να υπάρχει μια συντεταγμένη πολιτική.

Σέβομαι το δικαίωμα των εργαζομένων. Αφήνουμε ανοιχτό το θέμα. Εγώ θα επανέλθω. Αντιλαμβάνομαι τους εργαζόμενους. Οι εργαζόμενοι έχουν πάντα δίκιο. Είναι άνθρωποι που απολύθηκαν και θέλουν να δουλέψουν. Ας περιμένουν, όμως, να κάνουμε μια ενδοκυβερνητική συνεννόηση.

ΦΕΒΡΩΝΙΑ ΠΑΤΡΙΑΝΑΚΟΥ: Πόσο περίπου πρέπει να περιμένουμε, κύριε Υπουργέ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ να κλείσετε την ομιλία σας. Δεν μπορώ να σας δώσω άλλον χρόνο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κλείνω σε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Οι υπόλοιπες τροπολογίες έχουν να κάνουν κυρίως με πληρω-

μές εργαζομένων, αφού υπήρξε μια σειρά από νομοθετικά κενά, τα οποία ερχόμαστε να καλύψουμε.

Έτσι, για τα ναυπηγεία έχουμε δυο τροπολογίες, από τις οποίες η μια βουλευτική, που την υποστήριξε εδώ ο κ. Κεγκέρογλου, και η άλλη του κ. Δένδια. Στα ζητήματα που αφορούν στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όπου έχουμε να κάνουμε, όπως είπε ο κύριος Πρόεδρος, με τη μετακίνηση υπαλλήλων για να μπορέσουν να δουλέψουν, καθώς και κάποιες άλλες σημαντικές διατάξεις, οι οποίες λύνουν και απαντούν σε προβλήματα.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Περνάμε τώρα στον κύκλο των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων.

Κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει να τηρήσουμε τους χρόνους, διότι υπάρχουν προβλήματα λειτουργίας, τα οποία δεν μπορούμε να υπερβούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Πετράκος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ο κύριος Υπουργός άνοιξε πολλά ζητήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Δεν χρειάζεται να ακολουθήσουμε τον κύριο Υπουργό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Δεν είναι δυνατόν να μην απαντηθούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Πείτε ό,τι θέλετε, αλλά μέσα σε οκτώ λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Πώς όχι;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Δικαιούμαι δώδεκα λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Όχι, οκτώ λεπτά. Είμαστε στην κατ' άρθρον συζήτηση. Στη συζήτηση επί της αρχής είναι δώδεκα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Όπως δώσατε επιπλέον χρόνο στον κύριο Υπουργό, το ίδιο να κάνετε και σε μένα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Πετράκο, ενοχλούμαι με αυτή τη θεωρία.

Όποιος έχει τη θεωρία ότι πρέπει να ακολουθούμε το αρνητικό παράδειγμα, ας το κάνουμε και κανόνα ζωής αυτό. Προφανώς έδειξα ανοχή στον κύριο Υπουργό, διότι ήταν εκτός θέματος. Δεν χρειάζεται, όμως, αυτό να το φέρνετε ως επιχείρημα εσείς που είστε σοβαρός και συνεπής στον χρόνο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Αυτή τη φορά θα σας απογοητεύσω, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, ο κύριος Υπουργός, ακολουθώντας την τακτική του κ. Σαμαρά, προχώρησε σε ένα ρεσιτάλ κινδυνολογίας μέσα στη Βουλή, λέγοντας ότι οποιαδήποτε αρνητική ψήφος στον υποψήφιο Πρόεδρο της Δημοκρατίας που πρότεινε η συγκυβέρνηση συνιστά πολιτική ανωμαλία για τη χώρα.

Ό,τι και να κάνει η Κυβέρνηση, όσες εκκλήσεις και να κάνουν ο κ. Χρυσοχοΐδης και ο κ. Σαμαράς, ο οποίος μάλιστα ζήτησε και από τις αγορές να επιτεθούν στη χώρα, δεν πρόκειται να τρομοκρατήσουν κανέναν. Η κοινωνία δεν τρομοκρατείται. Η κοινωνία ασφυκτιά από την αντιλαϊκή πολιτική της Κυβέρνησης.

Ο ΣΥΡΙΖΑ με τις δεσμεύσεις του στη Θεσσαλονίκη προβάλλει το μοναδικό σχέδιο εξόδου από την κρίση και τη μοναδική ρεαλιστική λύση που υπάρχει για τη χώρα, μια ισχυρή διαπραγμάτευση για τη διαγραφή του μεγαλύτερου μέρους του χρέους και το πρόγραμμά του για την επανεκκίνηση της οικονομίας, για να σταθεί ξανά η κοινωνία στα πόδια της.

Απαντούμε: Η συγκυβέρνηση και ο κ. Σαμαράς αντιπροσωπεύουν το χάος και τον φόβο. Ο ΣΥΡΙΖΑ αντιπροσωπεύει την ελπίδα και τη σταθερότητα στη χώρα. Ό,τι και να γίνει, ο λαός θα εγκρίνει με μεγάλη πλειοψηφία το πρόγραμμα του ΣΥΡΙΖΑ για μια διαφορετική πορεία της χώρας. Η δημοκρατία και η λαϊκή κυριαρχία θα επανέλθουν στον τόπο όπου γεννήθηκαν. Όποιος αγνοήσει τις σαφείς επιλογές του ελληνικού λαού, αυτός θα χάσει. Ο ελληνικός λαός και ο ΣΥΡΙΖΑ θα εφαρμόσουν το πρόγραμμά του, που θα εγκρίνει ο ελληνικός λαός.

Το e-mail του κ. Χαρδούβελη, το οποίο δείχνει τι περιμένει τον ελληνικό λαό αν εκλεγεί Πρόεδρος της Δημοκρατίας, είναι η σταγόνα που ξεχειλίζει το ποτήρι και θα καταποντιστεί η Κυβέρνηση. Αν εκλεγεί Πρόεδρος της Δημοκρατίας περιμένουν τον ελληνικό λαό άγριες πολιτικές που είναι στο e-mail που έστειλε –επαναλαμβάνω- ο κ. Χαρδούβελης.

Ο κ. Βρούτσης, χθες, παρουσιάζοντας την ετήσια έκθεση του συστήματος «ΕΡΓΑΝΗ», παραδέχθηκε ότι το 22% των εργαζομένων, δηλαδή τριακόσιες τριάντα μία χιλιάδες εννιακόσιοι δέκαοκτώ εργαζόμενοι, παίρνουν λιγότερα από 445 ευρώ κατά μέσον όρο.

Αυτή είναι η κατάσταση και αυτή είναι η πολιτική την οποία ακολουθεί η συγκυβέρνηση και χρειάστηκε να υπάρξει εδώ μια ολόκληρη προσπάθεια για να σωθεί ένας άνθρωπος. Την ίδια στιγμή, όμως, θέλω να καταθέσω στη Βουλή ότι πέρασαν οι πέντε μέρες προθεσμίας και χθες αφέθησαν ελεύθεροι δώδεκα μεγαλέμποροι ναρκωτικών στην Καλαμάτα.

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

Κύριε Υπουργέ, όσον αφορά το νομοσχέδιο το οποίο φέρνετε, μας είπατε ότι δεν δέχεστε τροπολογίες. Πρώτα απ' όλα φέρνετε τροπολογίες μέχρι και αυτή τη στιγμή. Είπατε ότι δεν δέχεστε για λόγους αρχής. Φέρατε τώρα μία τροπολογία και προσπαθεί ο κ. Δρίτσας και οι υπόλοιποι συνάδελφοι απ' όλες τις πτέρυγες να διαβάσουν, πάνω από πενήντα σελίδες, για ένα σοβαρό θέμα και μας λέτε μετά εσείς ότι δεν δέχεστε καμμία τροπολογία βουλευτική ή τροπολογία που έρχεται αυτή τη στιγμή.

Δεν δέχεστε, δηλαδή, την τροπολογία για να επανέλθει το προεδρικό διάταγμα όπως ήταν πριν και να υπάρχει αιτιολογημένη απόλυση των εργαζομένων στα ΚΤΕΛ. Γιατί το προεδρικό διάταγμα που περάσατε μέσα στον Αύγουστο μιλάει για «αναιτιολόγητες» απολύσεις. Ουσιαστικά δίνει το περιθώριο και για αναιτιολόγητες απολύσεις. Και κατατίθεται μια τροπολογία, με γενικό αριθμό 294 και ειδικό 53 και σας λέει να επανέλθει ως ήταν. Τίποτα περισσότερο δεν ζητάνε οι εργαζόμενοι. Ζητάνε να ισχύσει ο κανονισμός της αιτιολογημένης απόλυσης και όχι των αναιτιολόγητων απολύσεων. Δεν το δέχεστε.

Δεν δέχεστε την πρόταση των συναδέλφων για την προστασία των ναυτεργατών, να παίρνουν κατά προτεραιότητα την αποζημίωσή τους.

Δεν δέχεστε επίσης την τροπολογία –άκουσον, άκουσον!- με αριθμό 298/55, η οποία αναφέρει ότι οι αποζημιώσεις σε θεομηνιόπληκτους, σεισμόπληκτους, πλημμυροπαθείς και το επίδομα ένδειας που καταβάλλει το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας είναι ακατάσχετα και ασυμψήφιστα στα χέρια οποιουδήποτε. Διότι, εάν χρωστάει ο δήμος ο οποίος δίνει το επίδομα, θα το πάρουν από τον πλημμυροπαθή ή από τον θεομηνιόπληκτο! Δεν δέχεστε ούτε αυτό; Με συγχωρείτε πάρα πολύ. Τι είναι αυτό το οποίο δεν δέχεστε;

Επίσης, δεν δέχεστε και την τροπολογία που αφορά την επαναφορά στο μετρό διακοσίων πενήντα πέντε από τους υπαλλήλους. Αυτή τη στιγμή υπηρετούν δύο χιλιάδες τριακόσιοι και είναι δύο χιλιάδες εξακόσιες οι οργανικές θέσεις. Δεν καλύπτουν τις θέσεις αυτές, εάν επανέλθουν. Η επαναφορά τους δεν ανήκει στη γενική κυβέρνηση, άρα δεν υπάρχει καμμία επιβάρυνση.

Αυτοί οι άνθρωποι παραιτούνται από όλες τις δικαστικές αποφάσεις τις οποίες έχουν κερδίσει και δεν ζητάνε καμμία αποζημίωση. Ζητάνε μόνο να επανέλθουν στη δουλειά τους. Παραιτούνται από όλες τις αποζημιώσεις. Οι υπερωρίες που πλήρωσε η υπηρεσία το 2012 ήταν 15 εκατομμύρια, το 2013 ήταν 11 εκατομμύρια και οι επαναπροσληφθέντες θα στοιχίσουν μόνο 5 εκατομμύρια και θα λειτουργεί και θα μειωθούν πάρα πολύ. Άρα θα υπάρχει και οικονομία.

Όταν λοιπόν ακόμα δεν έχει λυθεί το μεγάλο θέμα για το οποίο προτείνει ο ΣΥΡΙΖΑ –και υπάρχει στο πρόγραμμά του- ειδική κάρτα μετακίνησης για τα μέσα μαζικής μεταφοράς για τους μακροχρόνια ανέργους και όσους διαβιούν κάτω από τα όρια της φτώχειας, εσείς έρχεστε με το νομοσχέδιο και, αντί να λύσετε το πρόβλημα, λέτε: «Εξήντα φορές παραπάνω το πρόστιμο στα αστικά, είκοσι φορές παραπάνω στα υπεραστικά, εάν πιάσουμε κάποιον.». Την ίδια στιγμή υπάρχει κόσμος που δεν μπορεί να μετακινηθεί.

Λύστε το πρόβλημα, κάντε αποδεκτή την πρόταση του ΣΥΡΙΖΑ που παρουσίασα πριν από λίγο για το κόστος μετακίνησης, που

είναι 120 εκατομμύρια, και μετά να συζητήσουμε για κάποια πρόστιμα, όταν κάποιος δεν έχει εισιτήριο.

Επιπλέον, ουσιαστικά διώχνετε τους ελεγκτές και δίνετε τη διαδικασία του ελέγχου των εισιτηρίων σε πρόσωπα, για τα οποία μπορεί να μην έχει ελεγχθεί ούτε το ποινικό τους μητρώο. Υπάρχει καταγγελία που σας έχει κατατεθεί και θέλω να την επαναλάβω, από άνεργο της Θεσσαλονίκης, ο οποίος υπέστη προπηλακισμούς από πρόσωπα ιδιωτικής εταιρείας –σεκιουριτάδες- που έχουν αναλάβει τον έλεγχο των εισιτηρίων. Εσείς θέλετε αυτό να το γενικεύσετε.

Γι' αυτό το ζήτημα έχει καταθέσει υπόμνημα η Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας, που σας λέει ότι δεν πρέπει να δοθεί δυνατότητα στους συγκοινωνιακούς φορείς να αναθέτουν εργολαβικά σε τρίτες εταιρείες τον έλεγχο του κομίστρου. Μια τέτοια αντικοινωνική πολιτική θέλετε να κάνετε;

Πέραν των παραπάνω ζητημάτων, ακόμα και η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών λέτε να μη διορίζεται μετά από ακρόαση της Επιτροπής Διαφάνειας, αλλά μόνο από τον Υπουργό. Δηλαδή, το χειροτερεύετε ακόμη περισσότερο.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Παρακαλώ, ολοκληρώνετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Θα ολοκληρώσω, κύριε Πρόεδρε.

Έχει ογδόντα πέντε άρθρα το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και ο κύριος Υπουργός, όπως είπαμε, άνοιξε ζητήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ας μην επανέλθουμε τώρα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Όπως βλέπετε, τοποθετούμαι επί του νομοσχεδίου και των τροπολογιών.

Δεν είναι δυνατόν να έρχεστε και να φέρνετε ένα νομοσχέδιο με αυτά τα άρθρα για τους σιδηροδρόμους -όπως είπα- και να γυρίζετε ουσιαστικά εσείς την Ελλάδα στην εποχή της Θάτσερ. Γυρίζετε την Ελλάδα στην εποχή της Θάτσερ. Οι Βρετανοί πολίτες αυτή τη στιγμή κατά 70% ζητάνε να επανέλθει στο δημόσιο. Και εσείς έρχεστε και αυτά που έγιναν πριν από τριάντα χρόνια τα παρουσιάζετε ως το απαύγασμα της προόδου. Και αν βγει ο ΣΥΡΙΖΑ θα καταστραφεί η χώρα; Και αντί να αναπτυχθεί ο σιδηρόδρομος, εσείς έρχεστε να τον διαλύσετε.

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

Κύριε Πρόεδρε, τελειώνω σε μισό λεπτό.

Έρχεστε εδώ με τα άρθρα για τους σιδηρόδρομους και διαλύετε τα πάντα, με σκοπό να ξεπουληθούν αντί πινακίου φακής; Ο ίδιος παραδέχεστε ότι μ' αυτό που κάνατε πριν με τις μετατάξεις, τις απολύσεις που έγιναν, ουσιαστικά έχει διαλυθεί το σύμπαν. Και αυτή την ώρα φέρνετε μία τροπολογία και λέτε να γίνει μια προσωρινή επαναφορά τριάντα ανθρώπων, για να μπορέσει να λειτουργήσει η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Δεν βλέπετε ποια είναι η πολιτική σας; Θα ζητήσετε συγγνώμη από τον ελληνικό λαό που διώξατε αυτούς τους ανθρώπους από τον σιδηρόδρομο και δεν μπορεί να λειτουργήσει; Εμείς λέμε ότι αυτό δεν λύνει το πρόβλημα, αυτή η τροπολογία δεν λύνει το ζήτημα. Είναι μια τροπολογία η οποία προσπαθεί να μπαλώσει τις τρύπες.

Τουλάχιστον, με τη δική σας λογική, προσθέστε αντί μηχανοδηγών, γενικότερα –τριάντα για να λειτουργήσουν, αυτό που λέτε- να είναι προσωπικό αμαξοστοιχιών. Κάντε μια νομοτεχνική βελτίωση τουλάχιστον σε αυτό, με βάση τη δική σας λογική.

Επαναλαμβάνω ότι πρέπει να ζητήσετε συγγνώμη από τον ελληνικό λαό για ό,τι έχετε κάνει στον σιδηρόδρομο. 'Ερχεστε εδώ και διαλύετε το σύμπαν και μας λέτε γιατί δεν ψηφίζουμε το νομοσχέδιο και ότι η χώρα θα καταστραφεί εάν εκλεγεί ο ΣΥΡΙΖΑ.

Ο ΣΥΡΙΖΑ θα εκλεγεί –να είστε βέβαιοι- με απόλυτη πλειοψηφία του ελληνικού λαού. Να είστε βέβαιοι!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Επί του κειμένου των νομοτεχνικών βελτιώσεων και συγκεκριμένα στην τρίτη εξ αυτών, που αφορά στην παράγραφο 2 του άρθρου 49 του σχεδίου νόμου, η φράση «οι όροι και οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας των εν λόγω οχημάτων» διαγράφεται, καθώς εκ παραδρομής παρέμεινε στο κείμενο της διάταξης.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

41

«

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ

1. Επί του κειμένου των συμπερινών νομοτεχνικών βελτιώσεων και συμπεριλαμβάνεται στην τρίτη εξ αυτών, που αφορά στην παρ. 2 του άρθρου 49 του σχεδίου νόμου, η φράση << οι όροι και οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας των εν λόγω οχημάτων >> διαγράφεται καθώς εκ παραδρομής παρέμεινε στο κείμενο της διάταξης.

Αθήνα, 11.12.2014

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΔΙΚΤΥΩΝ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.

Τον λόγο έχει ο επόμενος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Καραγκούνης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος, να είμαι μέσα στους χρόνους.

Άκουσα αυτά που είπε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ. Όντως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι μια πολύ κρίσιμη περίοδος αυτή που διανύουμε, τη στιγμή που υπάρχει βεβαίως και ο διεθνής παράγοντας που είναι ασταθής. Υπάρχουν κίνδυνοι, λοιπόν, για τη χώρα. Βρισκόμαστε -για να γυρίσουμε δυόμισι χρόνια πίσω- σε ένα ίδιο σταυροδρόμι με αυτό που βρεθήκαμε και το 2012.

Τι λέγαμε τότε; Εμείς επιμέναμε στη σταθερότητα, στην παραμονή της χώρας στο ευρώ, στη θωράκιση της οικονομίας. Αυτός ήταν ο στόχος μας. Τι λέγατε εσείς το 2012, για να το θυμηθούμε, να θυμηθούμε τι έλεγε ο ίδιος ο κ. Τσίπρας; «Δεν έχουμε πρόβλημα να ρίξουμε τη μεγάλη ζαριά. Δεν έχουμε πρόβλημα να τα τινάξουμε όλα στον αέρα.». Φανταστείτε να ακολουθούσαμε αυτή τη λογική τότε. Φανταστείτε ο κόσμος να έπαιρνε αυτή την απόφαση τότε.

Και άλλες χώρες βρέθηκαν στην ίδια κατάσταση, και η Ιρλανδία και η Πορτογαλία.

Καμμία χώρα από τις δύο δεν έριξε τη μεγάλη ζαριά. Καμμία. Ίσα ίσα συνεννοήθηκαν αυτές οι χώρες. Συνεννοήθηκαν τα κόμματα, για να βγουν μια ώρα αρχύτερα από το μνημόνιο και το κατάφεραν. Βγήκαν γιατί είχαν μία κοινή λογική, είχαν έναν κοινό νου, πράγμα το οποίο φαίνεται ότι εδώ είναι πολυτέλεια. Είναι πολυτέλεια για την Αντιπολίτευση και δη, για την Αξιωματική Αντιπολίτευση, να έχει τον κοινό νου, τα πολύ απλά.

Πάντως, για να δούμε λίγο την πορεία από εκεί και πέρα, ό,τι πετύχαμε εμείς το πετύχαμε γιατί είχαμε πολιτική σταθερότητα, γιατί την επιβάλαμε, γιατί θωρακίσαμε την οικονομία. Πετύχαμε πράγματα, τα οποία αν κάποιος τα έλεγε πριν από δυόμισι χρόνια -και οι έχοντες μικρή γνώση στα οικονομικά μπορούν να το επιβεβαιώσουν- θα σου έλεγαν ότι μία χώρα στην οποία CDS ενεργοποιήθηκαν τα CDS πριν από δυόμισι χρόνια, δεν είναι δυνατόν μετά από δύο χρόνια να βγαίνει στις αγορές. Είναι παγκόσμιο φαινόμενο! Και όμως έγινε από τον Πρωθυπουργό της χώρας, τον Αντώνη Σαμαρά, και από τη συγκυβέρνηση. Έγινε ένα πράγμα το οποίο ήταν αδύνατον να σκεφτεί κανείς ότι μπορεί να επιτευχθεί. Έγινε, γιατί εμάς δεν μας αρέσει να λέμε απλώς εύκολα λόγια και να ασκούμε ανέξοδη πολιτική.

Τι άλλο κάναμε; Κάναμε και ένα άλλο πολύ μεγάλο επίτευγμα και αυτό ήταν η ανακεφαλαιοποίηση των τραπεζών. Ήμασταν η τελευταία χώρα που πήραμε δάνειο για να ανακεφαλαιοποιήσουμε τις τράπεζες. Ήταν τα 50 δισεκατομμύρια ευρώ. Δεν πειράχτηκαν και δεν κινδύνευσαν οι καταθέσεις των Ελλήνων. Δυστυχώς, σε άλλες χώρες, όπως στα αδέρφια μας τους Κύπριους, που είναι δίπλα μας, οι πολίτες υπέστησαν κούρεμα καταθέσεων. Η χώρα δεν κινδύνευσε ποτέ.

Αυτή η σταθερότητα έκανε και κάτι άλλο. Έφερε μέχρι πριν από τις ευρωεκλογές πάνω από 13 δισεκατομμύρια ευρώ στο τραπεζικό σύστημα –γιατί υπάρχει και κριτική για τις «κακές» αγορές.

Τι κάναμε με αυτά τα 13 δισεκατομμύρια ευρώ; Ανακεφαλαιοποιήσαμε περαιτέρω τις τράπεζες. Περάσαμε τα πολύ σκληρά τεστ αντοχής, που δεν μπόρεσαν να περάσουν τράπεζες στη Γαλλία. Τα περάσαμε χωρίς κανένα πρόβλημα. Και τι είχε ως αποτέλεσμα; Να μείνουν και 11 δισεκατομμύρια ευρώ, του ΤΧΣ απείραχτα. Ναι, 11 δισεκατομμύρια ευρώ με τα οποία θέλετε να κάνετε κοινωνική πολιτική, πάνω στα οποία εδράζονται όλες οι φιλοδοξίες σας.

Βεβαίως, δεν μπορούν να πειραχτούν τα χρήματα αυτά για έναν πολύ συγκεκριμένο λόγο. Αύριο θα είναι η συμφωνία μας για να βγούμε οριστικά από το μνημόνιο, αυτό που έχουμε μπροστά μας. Σε αυτά τα 11 δισεκατομμύρια προσβλέπετε, πράγματα τα οποία εξασφάλισαν οι αγορές. Λάθος, πράγματα τα οποία εξασφάλισε η σταθερότητα που επιβάλαμε στη χώρα. Αυτά, για να καταλαβαίνει ο ελληνικός λαός τι έχει γίνει τα τελευταία δυόμισι χρόνια.

Έχουμε περάσει φτώχεια; Βεβαίως και έχουμε περάσει φτώχεια. Είναι μια χώρα που πτώχευσε. Υπάρχουν δυσκολίες; Βεβαίως, υπάρχουν δυσκολίες, αλλά δεν έχουμε γίνει Αργεντινή -όπως πολλές φορές σάς το λέμε-, η πέμπτη μεγαλύτερη δύναμη της οικονομίας στον κόσμο πριν από κάποια χρόνια, που δεν μπορεί όχι μόνο να δανειστεί, αλλά ο καθένας μπαίνει και κλέβει στα σουπερμάρκετ και υπάρχει όριο αναλήψεων. Καταστροφή! Μείωση 80% του ΑΕΠ στην Αργεντινή! Σε μας έπεσε 25%! Τα λέω αυτά, για να καταλαβαίνει ο κόσμος τι έχει γίνει σε αυτή τη χώρα.

Βλέπουμε την αστάθεια που έχει δημιουργηθεί από τις ευρωεκλογές και μετά, από τότε που συνειδητοποίησαν οι αγορές, από τότε που συνειδητοποίησε ο κόσμος ότι υπάρχει περίπτωση η χώρα να οδηγηθεί σε αγορές. Τα βλέπουμε. Τις τελευταίες μέρες το Χρηματιστήριο κατακρημνίζεται. Τα spreads και πάλι ανεβαίνουν. Τι σημαίνει και αυτό; Αυτό που λένε και όλα τα διεθνή οικονομικά έντυπα. Τι λένε; Χαρακτηρίζουν την ενδεχόμενη άνοδο του ΣΥΡΙΖΑ στην εξουσία ως τραγωδία.

Και ερωτώ: Τους βάζουμε εμείς να τα λένε ή υπάρχει καμμιά παγκόσμια συνωμοσία που τα έχει βάλει με τον ΣΥΡΙΖΑ; Να το πάρουμε διαφορετικά. Γιατί δεν σας χαρακτηρίζουν σωτήρες; Δεν είμαστε μόνοι σε αυτόν τον κόσμο. Δεν ζούμε μόνοι μας. Δεν είμαστε εγκλωβισμένοι. Δεν είμαστε στο 1953, στο οποίο σάς αρέσει να αναφέρεστε. Είμαστε στο 2014 και πάμε στο 2015.

Γιατί δεν σας υποδέχονται ως σωτήρες, αλλά σας βλέπουν ως τραγωδία, ως το μεγάλο κίνδυνο, ως το μεγάλο ρίσκο; Δεν το καταλαβαίνω. Δεν έχετε δει τι συμβαίνει δίπλα σας, γύρω σας, στον κόσμο; Τι λέει όλος ο παγκόσμιος ανεξάρτητος οικονομικός Τύπος; Δεν σας υποδέχεται σαν σωτήρες.

Εγώ θεωρώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης -για να πάμε και στην ουσία- ότι φαίνεται πως έχετε κρυφή ατζέντα. Υπάρχει κρυφή ατζέντα, την οποία δεν λέτε στον ελληνικό λαό.

Διότι ακούω ότι το εναλλακτικό σας σχέδιο είναι αυτό που είπα πριν. Σε όλα τα προβλήματα που τίθενται, η εναλλακτική είναι -λέει- το σχέδιο που ανακοινώσατε στη Θεσσαλονίκη, τα 11,5-12,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Δεν ξέρω πόσο το έχετε κοστολογήσει, γιατί άλλοι από το κόμμα σας το έχουν κοστολογήσει περισσότερο. Αυτή είναι η λύση.

Θέλω, λοιπόν, να μου πείτε πώς θα δώσετε λύση για τα 12,5 δισεκατομμύρια ευρώ που έχετε υποσχεθεί ως εναλλακτική. Ή θα ανεβάσετε -αυτό είχε πει ο κ. Σταθάκης- τη φορολογία από 36% στο 44%, δηλαδή άμεσους φόρους, έμμεσους φόρους, ΕΝΦΙΑ, ΦΠΑ, ή θα κάνετε το άλλο που είπε ο κ. Τόλιος. Δεν ξέρω τι συζητάτε. Είναι και ο κ. Δραγασάκης στην Έδρα, που είναι μέλος της Οικονομικής Επιτροπής του ΣΥΡΙΖΑ.

Θα δανειστούμε -λέει- από τη Βενεζουέλα, η οποία πριν από τρεις, τέσσερις μέρες δανείστηκε με 56% τα 3,5 δισεκατομμύρια δολάρια για να μην πτωχεύσει! Ή θα δανειστούμε από τη Ρωσία, η οποία αυτή τη στιγμή δανείζεται με 10%!

Πόσα χρήματα, λοιπόν, θα κοστίσει το δάνειο αυτό; Τι επιτόκιο θα έχει, κύριε Στρατούλη; Θα έχει 12%, 14%, 15%, Δανεισμό με τέτοιο επιτόκιο θέλετε να κάνετε και όχι με το 0,8% που έχουμε εμείς; Για τέτοιον δανεισμό λέτε στον κόσμο;

Λοιπόν, υπάρχει κρυφή ατζέντα. Είναι ξεκάθαρο. Γι' αυτό είναι μεγάλη η ευθύνη που έχει η Βουλή αυτή τη στιγμή, σχετικά με το ποιον θα επιλέξει για τα επόμενα ενάμισι, δύο χρόνια να φέρει εις πέρας την απόλυτη και οριστική έξοδο από τα μνημόνια.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας το εξής. Θα δω ως θετική την πρωτοβουλία του Υπουργού να αφήσει ανοιχτό το θέμα για τους μη προσληφθέντες υπαλλήλους ΣΤΑΣΥ.

Θεωρώ ότι πρέπει να το δείτε θετικά, γιατί και εξοικονόμηση πόρων κάνει, κύριε Υπουργέ, και όλα τα κόμματα βεβαίως στην Αίθουσα έχουν συμφωνήσει στο να υπάρξει αυτή η νομοθετική ρύθμιση, αλλά, νομίζω, και λύση στα προβλήματα που αντιμετωπίζει το μετρό με την επέκταση των σταθμών του θα δώσει. Είναι καλή και θετική η διάταξη και θα εξοικονομήσει και πόρους.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Απλώς, κύριε Καραγκούνη, να διευκρινίσω ότι, όταν είμαι εδώ, είμαι ως Προεδρεύων της Βουλής και όχι ως μέλος της Οικονομικής Επιτροπής του ΣΥΡΙΖΑ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Το ξέρω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Επειδή όμως το είπατε, θα πρέπει να σας πω ότι η Οικονομική Επιτροπή του ΣΥΡΙΖΑ προέβλεψε πολλά από αυτά που γίνονται σήμερα και στην Ευρώπη και στην Ελλάδα και δυστυχώς μερικά είναι πιο αρνητικά από ό,τι είχαμε προβλέψει.

Ας προχωρήσουμε όμως στη διαδικασία μας.

Τον λόγο έχει η κ. Ξηροτύρη, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της ΔΗΜΑΡ, αυστηρά για οκτώ λεπτά.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ήταν αναπόφευκτη η αντιπαράθεση, όπως έγινε και χθες στην Ολομέλεια. Στις εισαγωγικές ομιλίες δημιουργούνται αυτές οι αντιπαραθέσεις και δικαιολογημένα, θα έλεγα, μετά την απόφαση της επίσπευσης της εκλογής του Προέδρου της Δημοκρατίας, με ορατές πλέον τις εθνικές εκλογές.

Βέβαια, ο καθένας έχει τους λόγους του, όπως τον τρόπο με τον οποίον χειρίστηκε η Κυβέρνηση όλο αυτό το θέμα μέχρι τώρα, που έχει αφήσει όλα τα κενά, όσον αφορά το κλείσιμο της συμφωνίας με το μνημόνιο και όσον αφορά οποιαδήποτε έναρξη συζήτησης για την αναδιάρθρωση του χρέους. Όλα αυτά η Κυβέρνηση τα μεταθέτει μετά την προεδρική εκλογή και νίπτει τας χείρας της.

Δεν ξέρουμε τίποτα για το πώς θα κλείσει αυτή η συμφωνία ή μάλλον ξέρουμε ότι οι απαιτήσεις από τους πιστωτές είναι τεράστιες. Πρόκειται για απαιτήσεις που μερικές από αυτές –μία, όπως είχα πει, ήταν για το δημοσιονομικό κενό αλλά και για άλλα θέματα- έπρεπε να είχαν κλείσει με τον προϋπολογισμό του 2014 ή τουλάχιστον με το μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα.

Κύριε υπουργέ έπρεπε να είχατε ήδη κλείσει πολλά θέματα, γιατί ο ελληνικός λαός έχει κάνει πάρα πολλές και από εδώ και πέρα έπρεπε να προχωρήσετε σε μία άλλη σκληρή διαπραγμάτευση, ουσιαστική, με σχέδιο για την αναδιάρθρωση του χρέους. Τα πάντα τα αφήσατε ανοιχτά και μας εγκαλείτε και από πάνω!

Και τι γίνεται τώρα; Η Κυβέρνηση παρεμβάλλει το κορυφαίο θέμα της εκλογής του Προέδρου της Δημοκρατίας και δημιουργεί ένα κλίμα αβεβαιότητας.

Η Κυβέρνηση δημιουργεί ένα κλίμα, θα έλεγα,- «εκφοβισμού» ότι από αυτήν την εκλογή κρίνονται τα πάντα σε σχέση με τη συμφωνία με τους πιστωτές. Πρέπει να συνεννοηθούμε και καθένας εδώ να πει την αλήθεια στον ελληνικό λαό.

Ποιο είναι το σχέδιο, ιδίως της Κυβέρνησης; Τι δεν πήγε καλά και δεν έχει κλείσει τίποτα από αυτή τη συμφωνία, από αυτήν τη δημοσιονομική προσαρμογή για την οποία ο ελληνικός λαός έχει κάνει τεράστιες θυσίες και κανένα εργαλείο δεν υπάρχει για την ανατροπή αυτής της κατάστασης, της ανεργίας, της μηδενικής ανάπτυξης κλπ; Ποιο είναι το πρόγραμμα από εδώ και πέρα; Πώς θα αντιμετωπίσουμε δηλαδή τους πιστωτές από εδώ και πέρα;

Βέβαια, αυτό έχει σχέση και με τις προτάσεις και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και των άλλων κομμάτων, που θα οδηγηθούν με θάρρος και τόλμη προς τον ελληνικό λαό και θα ζητήσουν την ετυμηγορία του. Έτσι λύνονται τα προβλήματα. Τα προβλήματα δεν λύνονται με εκατέρωθεν εκφοβισμούς και κινδύνους αβεβαιότητας.

Η αβεβαιότητα δημιουργήθηκε τελευταία –το είπα και χθες- και με τις αγορές και με τις επιπόλαιες κινήσεις –για μένα- της Κυβέρνησης και με το ότι προχωράει χωρίς σχέδιο για τα θέματα του κλεισίματος του μνημονίου και της αναδιάρθρωσης του χρέους. Πόσο άλλο να περιμένει ο ελληνικός λαός;

Θέλω τώρα να προχωρήσω στο νομοσχέδιο. Θα μείνω σε αυτό, γιατί εξηγήσαμε τα θέματα του ίδιου του νομοσχεδίου. Εξηγήσαμε τις αντιρρήσεις μας σε αρκετά βασικά ζητήματα. Τα άλλα είναι θέματα τα οποία τακτοποιούν ορισμένες εκκρεμότητες, ετερόκλητες διατάξεις κ.τλ.. Παρ' όλα αυτά, λύνουν ορισμένα θέματα την τελευταία στιγμή. Πολλά από αυτά ενέχουν και τον πελατειακό χαρακτήρα, δηλαδή του κλεισίματος των θεμάτων την τελευταία στιγμή προ των εκλογών.

Υπάρχουν διατάξεις με τις οποίες δεν συμφωνούμε –και δεν συμφωνεί και η Επιστημονική Επιτροπή, γιατί πρόκειται περί παρεκκλίσεων, όπως στο άρθρο 25 περί παρεκκλίσεων σε υπαίθριους σταθμούς των αυτοκινήτων κ.λπ. από τις κείμενες πολεοδομικές διατάξεις, πράγμα το οποίο δεν γίνεται τόσο εύκολα. Τριάντα χρόνια λειτουργούσαν μη νόμιμα. Τώρα, χωρίς να εξετάσουμε τίποτα, θα τους νομιμοποιήσουμε για αρκετά χρόνια ακόμη -τρία κι άλλα τρία, αν χρειαστεί- πάλι στο ίδιο πλαίσιο;

Υπάρχει ένα σοβαρό θέμα που εμάς μας ανησυχεί, το άρθρο 68 περί επεκτάσεων των δραστηριοτήτων της ΕΥΔΑΠ, να έχει δηλαδή ουσιαστικά τη διαχείριση του νερού σε όλους τους δήμους του Λεκανοπεδίου και της Περιφέρειας της Αττικής. Μας ανησυχεί μήπως αναζωπυρώνεται, ενώ είχε παγώσει –και καλά κάνει και έχει παγώσει και πρέπει να κλείσει- το θέμα της ιδιωτικοποίησης της ΕΥΑΘ και της ΕΥΔΑΠ και της ενίσχυσης αυτών με τις εταιρείες ύδρευσης που τις λειτουργεί η τοπική αυτοδιοίκηση.

Γιατί ανοίγουμε τώρα άλλα θέματα, τη στιγμή που πρέπει να κλείσουμε το πολύ σοβαρό θέμα της διαχείρισης του νερού, η οποία πρέπει να κρατήσει τον δημόσιο χαρακτήρα της;

Υπάρχουν σοβαρά ζητήματα, κύριε Υπουργέ, με τις διατάξεις που κάνατε ως προς τα θέματα του πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ, του Υπουργείου σας, και ειδικότερα για τα θέματα των δημοσίων έργων. Ορισμένες από αυτές τις διατάξεις είναι θετικές. Για κάποιες άλλες έχουμε αντιρρήσεις.

Στο πολύ μεγάλο θέμα του εθνικού συστήματος των τεχνικών προδιαγραφών και της τιμολόγησης των έργων, ένα από τα βασικότερα θέματα για την αξιόπιστη δημοπράτηση και κατασκευή των δημοσίων έργων, νομίζω ότι πάμε και ερχόμαστε. Είχαμε καλές υπηρεσίες στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων για αυτά τα θέματα.

Δημιουργήσαμε αργότερα έναν φορέα που δεν υποστηρίχθηκε, το Ινστιτούτο Οικονομίας των Κατασκευών, για να υποστηρίξει όλη αυτή τη διαδικασία. Καταργήθηκε αυτός ο φορέας με τη διοικητική μεταρρύθμιση. Τώρα δημιουργείτε έναν άλλο φορέα, που θα στηρίξει το Εθνικό Σύστημα Τιμολόγησης και Τεχνικών Προδιαγραφών. Νομίζω ότι αυτός ο φορέας πρέπει να είναι δημόσιος, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και όχι ιδιωτικού δικαίου. Επιτέλους, πρέπει να βάλουμε μία τάξη σ' αυτό και ν' αναβαθμίσουμε τις τεχνικές δημόσιες υπηρεσίες.

Ορθά κάνετε να δίνετε 2% των πρόσθετων πόρων στις υπηρεσίες για να κάνουν τον έλεγχο που προβλέπεται από τη νομοθεσία για την ποιότητα των έργων. Θα ήθελα να ενισχύσετε πολύ περισσότερο αυτά τα θέματα των απαιτήσεων και του ελέγχου της ποιότητας των έργων.

Θα τελειώσω, κύριε Πρόεδρε, με τις τροπολογίες. Θα αναφερθώ μία ακόμη φορά στην υπουργική τροπολογία, η οποία για μία ακόμη φορά δίνει παράταση στη χορήγηση αδειών ραδιοτηλεοπτικών σταθμών. Δηλαδή αυτό έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί και το έχουμε συζητήσει αρκετές φορές σ' αυτή την Αίθουσα, διότι πάρα πολλές φορές έχετε φέρει την παράταση της χορήγησης των αδειών παρόχων περιεχομένου ψηφιακής ευρυεκπομπής, που είναι πάρα πολύ σημαντικό και θα έλεγα ότι είναι πολιτικό πρόβλημα εν τέλει. Δεν είναι μια παράταση όπως είναι η παράταση για ένα δημόσιο έργο κ.λπ.. Εδώ είναι μια ουσιαστική λειτουργία. Δηλαδή όλοι οι σταθμοί λειτουργούν επί χρόνια τώρα χωρίς νόμιμη άδεια.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ενώ είχατε πει ότι αυτό το θέμα θα το κλείσετε μέχρι τέλος του Δεκεμβρίου του 2014, τώρα, με το πρόσχημα ότι το Εθνικό Συμβούλιο Ραδιοτηλεόρασης δεν λειτουργεί, δεν μπορείτε να λύσετε αυτό το πρόβλημα, να λειτουργήσει και να επιτελέσει το έργο του το Εθνικό Συμβούλιο Ραδιοτηλεόρασης; Δεν είναι δυνατόν η Κυβέρνηση να μην μπορεί να λύσει αυτό το πρόβλημα και να προχωρήσει στην αδειοδότηση των σταθμών, όπως πρέπει. Τώρα μας λέτε ότι επιτελείτε έργο με το να φέρνετε κάθε φορά τις παρατάσεις επί των παρατάσεων; Δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτό.

Θέλω να υποστηρίξω κι εγώ τις τροπολογίες και για τα θέματα των εργαζομένων στους σιδηροδρόμους, νομίζω και τις τροπολογίες που έχει καταθέσει το ΚΚΕ. Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι είναι τροπολογίες που αφορούν την πληρωμή των εργαζομένων ή τη διατήρηση των θέσεών τους. Μα, οι εργαζόμενοι είναι το βασικότερο πράγμα. Και όταν πλησιάζουν και γιορτές, να μην επιλύσεις, δηλαδή, αυτό το θέμα; Αυτές δεν έχουν πελατειακό

χαρακτήρα. Έχουν ανθρώπινο και κοινωνικό χαρακτήρα και έπρεπε να τις αντιμετωπίσετε θετικά.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της ΔΗΜΑΡ)

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μια μικρή προσθήκη με βάση και την πρόταση που έκανε ο κ. Πετράκος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Μιλάω για την τροπολογία 2093/52, που αναφέρεται στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Στο πρώτο εδάφιο μετά τις λέξεις «ως προσωπικό έλξης» προστίθεται η φράση, όπως πολύ σωστά είπε ο κ. Πετράκος, «και αμαξοστοιχιών».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Παρακαλώ να κατατεθεί και να διανεμηθεί.

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

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

«4/5

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ

ΕΥΙΣΙΝΕ.

Επί της υπ' αριθμό 2093/52 προτάσεως

Στο πρώτο εδάφιο μετά τις λέξεις «ως προσωπικό ελέγχης» προστίθεται η φράση «και αμαξοστοιχιών».

Αθήνα, 11.12.2014

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Μ. ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

»)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Τον λόγο έχει ο κ. Ματθαιόπουλος.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ζούμε τον απόλυτο παραλογισμό. Ο απερχόμενος από το Βήμα Υπουργός του ΠΑΣΟΚ στην ομιλία του προ ολίγου ανάφερε μεταξύ άλλων πόσο αναγκαία είναι η ύπαρξη υπεύθυνης στάσης των κομμάτων απέναντι στους πολίτες, τη στιγμή που ο ίδιος υπέγραφε το εθνοκτόνο μνημόνιο χωρίς καν να το έχει διαβάσει, το μνημόνιο το οποίο ευθύνεται για τις δεκάδες χιλιάδες αυτοκτονίες συμπατριωτών μας, για την εξαθλίωση του ελληνικού λαού, για την υποδούλωση της χώρας στους τοκογλύφους για τις επόμενες δεκαετίες.

Πράγματι είναι ανάγκη για τη χώρα αυτή τα κόμματα να τηρούν υπεύθυνη στάση απέναντι στους πολίτες. Αλλά μεγαλύτερη ανάγκη είναι για εμάς τους ιδίους να είμαστε υπεύθυνοι απέναντι στο Σύνταγμα, απέναντι στον Κανονισμό της Βουλής και απέναντι στους νόμους. Διότι αν τα πράγματα ήταν έτσι, πολλά πράγματα θα ήταν διαφορετικά και σε αυτήν εδώ την Αίθουσα και στη χώρα γενικότερα. Διότι αν υπήρχε η ελάχιστη τήρηση των νόμων και του Κανονισμού της Βουλής, αν υπήρχε ο ελάχιστος σεβασμός απέναντι στο Σύνταγμα των Ελλήνων, τότε δεν θα ήταν σήμερα ομιλητής στην Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας ο μνημονιακός Σαμαράς.

Θα ήταν στη φυλακή, επειδή χθες βγήκε ένα ηχητικό ντοκουμέντο, βάσει του οποίου –όσοι το αμφισβητείτε, ακούστε το πρώτα και μετά εκφέρετε άποψη- ακούγεται ξεκάθαρα η φωνή του ιδίου να λέει: «Οι τρεις Βουλευτές που θα πάνε στους ανακριτές και στον εισαγγελέα για να λογοδοτήσουν για την υποτιθέμενη εγκληματική οργάνωση της Χρυσής Αυγής να έχουν την αντίστοιχη αντιμετώπιση από τον γνωστό Ντογιάκο, τον οποίο έχει διορίσει ο Μπάμπης Αθανασίου». Και όμως, γι' αυτό εδώ το σκάνδαλο δεν είπατε την παραμικρή κουβέντα.

Είπε η Αξιωματική Αντιπολίτευση προ ολίγου ότι αυτό το ντοκουμέντο, ενδεχομένως, να δείχνει ότι υπάρχει ένα παρασκήνιο πίσω από την υπόθεση. Δεν είναι παρασκήνιο. Δεν γίνονται πισώπλατα τα πράγματα.

Πλέον, η αλαζονεία του Σαμαρά έχει ξεπεράσει κάθε όριο. Ο άνθρωπος αυτός έφτασε στο σημείο να γίνεται ρεζίλι σε όλο το πανελλήνιο, να ακούγεται η φωνή του σε ένα ντοκουμέντο, το οποίο δείχνει ότι παρεμβαίνει ωμά στη δικαιοσύνη και δεν είχε την ευθιξία να τοποθετηθεί επί του ζητήματος αυτού και να πει ότι η Χρυσή Αυγή με κατηγορεί άδικα ή έστω να κάνει μία μήνυση ή να ζητήσει εξηγήσεις ή να πάει στον εισαγγελέα ή να στείλει ξανά στη Χρυσή Αυγή στον εισαγγελέα για ν' αποδείξει αν τα λεγόμενα στον εν λόγω ηχητικό ντοκουμέντο είναι αληθή ή όχι.

Όπως και να έχει, εμείς είπαμε και χθες από αυτό εδώ το Βήμα ότι το εν λόγω ντοκουμέντο θα διατεθεί, επειδή έχουμε έννομο συμφέρον, σε πραγματογνώμονες, σε ειδικούς, για να εξεταστεί το περιεχόμενό του και να αποδοθούν ποινικές ευθύνες σε όλους όσους εμπλέκονται στην άθλια σκευωρία είτε είναι πρωθυπουργοί, είτε είναι υπουργοί, είτε είναι δημοσιογράφοι, είτε οτιδήποτε άλλο.

Αν κάποιοι πιστεύουν ότι η Χρυσή Αυγή θα σταματήσει να κυνηγάει το έννομο συμφέρον και να μην επιδιώκει την αλήθεια, είστε βαθιά γελασμένοι, διότι έχετε δώσει σύρμα σε όλα τα μέσα μαζικής ενημέρωσης να μην αναφέρουν τίποτα. Το ηχητικό αυτό ντοκουμέντο παίζει μόνο στο διαδίκτυο, στο μέχρι σήμερα ελεύθερο διαδίκτυο

Από εκεί και πέρα, τα μέσα μαζικής ενημέρωσης ασχολούνται με άλλα ζητήματα. Δεν είπαν το παραμικρό γι' αυτό που αποτελεί τη μεγαλύτερη είδηση αυτήν τη στιγμή στη χώρα, ότι ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, αυτός ο οποίος σήμερα μίλησε στην Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας, λέγοντας ότι «εγώ είμαι ο εγγυητής της δημοκρατίας, εγώ είμαι ο εγγυητής της ομαλής λειτουργίας του πολιτεύματος», ο ίδιος αυτός ο άνθρωπος έδινε διαταγές στην παραδικαστική παράγκα του Αθανασίου να κλείνει αθώους ανθρώπους στη φυλακή.

Πέρασε ένα ολόκληρο εικοσιτετράωρο από την ώρα που έγινε η καταγγελία αυτή από αυτό εδώ το Βήμα, δηλαδή μία ολόκληρη ημέρα. Το Μαξίμου δεν έχει διαψεύσει το παραμικρό. Τα μέσα μαζικής ενημέρωσης δεν έχουν πει τίποτα. Και οι Βουλευτές από τη Νέα Δημοκρατία μέχρι την «αντιπολιτευτική» Αριστερά δεν έχουν ανακινήσει το θέμα αυτό. Μόνο η Χρυσή Αυγή συνεχίζει να αναφέρει αυτό το αίσχος, γιατί περί αίσχους πρόκειται όχι επειδή είναι θύμα, αλλά επειδή η Χρυσή Αυγή έχει αποδείξει ότι είναι η μοναδική πολιτική δύναμη που πραγματικά σέβεται το Σύνταγμα.

Όλοι εσείς που παριστάνετε τους δημοκράτες αποδείξατε σε ένα χρόνο μέσα –δεν χρειάστηκε πολύ παραπάνω- το πόσο αντικοινοβουλευτικοί είστε. Έχετε καταστρατηγήσει κάθε έννοια νομιμότητας, έχετε μεταχειριστεί κάθε παράνομο μέσο, για να χτυπήσετε την τρίτη πολιτική δύναμη της χώρας.

Το μόνο, λοιπόν, που καταφέρατε είναι να αυξήσετε τα εκλογικά μας ποσοστά. Σύντομα, ο Αρχηγός και οι υπόλοιποι δύο Βουλευτές, ο Βουλευτής Επικρατείας και ο Βουλευτής Πειραιά, Παππάς Χρήστος και Λαγός Ιωάννης αντίστοιχα, θα αφεθούν ελεύθεροι και τότε αρχίζει η αντίστροφη μέτρηση.

Η Χρυσή Αυγή, επειδή θα λάβει μέρος στις εκλογές, θα παρουσιάσει μεγαλύτερα ποσοστά από τις τελευταίες εκλογικές αναμετρήσεις και η Νέα Δημοκρατία, η οποία παρουσίασε σήμερα διά του Σαμαρά εικόνα διάλυσης, επειδή παρακαλούσε τον πολιτικό κόσμο να ψηφίσει Πρόεδρο της Δημοκρατίας, θα λάβει την πρέπουσα απάντηση από τον ελληνικό λαό, η οποία φυσικά θα είναι μία καταδίκη του πολιτικού κατεστημένου, της συγκυβέρνησης του μνημονίου, η οποία πραγματικά έχει διαλύσει και έχει εξαθλιώσει τον ελληνικό λαό.

Εν τάχει, θα μιλήσω για την τροπολογία και θα επανέλθω στο ζήτημα αυτό, γιατί αυτό είναι το ζητούμενο και όχι όλα τα ζητήματα που λέγαμε χθες. Υπάρχει μία τροπολογία για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, όσα ασχολήθηκαν με το θέμα αυτό του ηχητικού ντοκουμέντου, είχαν τον ίδιον ακριβώς τίτλο: «Προκλητική η Χρυσή Αυγή, προκλητικός ο Παναγιώταρος, προκλητικός ο Ματθαιόπουλος, προκλητικός ο Κασιδιάρης». Γιατί; Διότι ήλθε στη Βουλή, όντας παράνομα προφυλακισμένος, έδωσε ντοκουμέντα, είπε την αλήθεια, αποχώρησε με ψηλά το κεφάλι, δήλωσε ότι «δεν πρόκειται να κάνει βήμα πίσω η Χρυσή Αυγή» και τα κανάλια, αντί να αξιοποιήσουν την είδηση και να πουν ότι «εδώ πέρα έχουμε μία πολύ σοβαρή καταγγελία», έβγαζαν τίτλους ότι η «Χρυσή Αυγή είναι προκλητική, διότι με αυτά που λέει προκαλεί τον πολιτικό κόσμο».

Εάν η ηρεμία σας προκαλείται από τη Χρυσή Αυγή, αυτό είναι δικό σας πρόβλημα. Όπως και να έχει όμως, πρέπει να ξέρετε ότι η Χρυσή Αυγή και από τα όσα έχει υποστεί θα δώσει την πρέπουσα απάντηση με νόμιμες διαδικασίες και όχι όπως κάνατε εσείς, δηλαδή όταν έλθει η ώρα να πάει ο ελληνικός λαός στην κάλπη για να ψηφίσει.

Επίσης, τα μέσα μαζικής ενημέρωσης έκαναν και κάτι άλλο. Παρουσιάζουν μια άλλη είδηση. Θυμήθηκαν –λέει- οι της δικαιοσύνης μία υπόθεση ενός πολιτικού «πτώματος» του ΠΑΣΟΚ, του Παπακωνσταντίνου. Η ανεξάρτητη δικαιοσύνη του Μπάμπη θυμήθηκε μια παλιά υπόθεση, για να αποδείξει στον ελληνικό λαό ότι επιτέλους οι θεσμοί λειτουργούν, χωρίς να υπάρχει καμμία απολύτως παρέμβαση. Πολύ αργά το θυμήθηκαν οι κύκλοι του Μαξίμου να κινητοποιήσουν τις παραδικαστικές αρχές, διότι αν υπήρχε δικαιοσύνη –επαναλαμβάνω- πρώτο μέλημα ενός έντιμου εισαγγελέα θα ήταν να συλλάβει τον Πρωθυπουργό και να τον στείλει στη φυλακή, διότι έχει καταλύσει το πολίτευμα με την κατηγορία της κατάλυσης του πολιτεύματος που επισύρει ποινή ισόβιας κάθειρξης.

Επειδή ο χρόνος είναι περιορισμένος, άκουσα στην Κοινοβουλευτική Ομάδα τον Πρωθυπουργό να λέει ότι ο λαός δεν θέλει εκλογές. Τι σχέση έχει ο Σαμαράς με τον λαό; Είναι κρυμμένος στο Μαξίμου, ενίοτε βγαίνει για να κάνει δηλώσεις, οι οποίες είναι στο ίδιο μήκος κύματος, περί ανάκαμψης, περί των καλύτερων ημερών που όλο έρχονται -και ποτέ δεν έρχονται- και λέει ότι ο ελληνικός λαός δεν θέλει εκλογές. Έχει ρωτήσει ποτέ τι θέλει ο ελληνικός λαός;

Θα του πούμε, λοιπόν, εμείς, ως Χρυσή Αυγή, που είμαστε οι μοναδικοί που ξέρουμε, τι πραγματικά θέλει ο ελληνικός λαός. Αυτό που θέλει είναι να φύγει η συγκυβέρνηση του μνημονίου, να φύγει αυτή η χούντα που εξουσιάζει την πατρίδα μας και να έρθει μια πραγματικά εθνική ηγεσία, η οποία θα διορθώσει τα κακώς κείμενα και θα στείλει τους κλέφτες στη φυλακή, θα στείλει τους σκευωρούς εκεί που πραγματικά είναι η θέση τους, στη φυλακή, διότι για όλα τα εγκλήματα που έχουν διαπραχθεί υπάρ-

χουν αποδείξεις. Σε μια πράγματι ανεξάρτητη δικαιοσύνη οι αποδείξεις αυτές θα αξιοποιηθούν και τότε θα δοθεί η πρέπουσα απάντηση σε όλους όσους νόμιζαν ότι μπορούν να παίζουν εσαεί εις βάρος του ελληνικού λαού, καταλύοντας νόμους και πολίτευμα.

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

Πανηγυρίζατε προ ολίγων ωρών, τα βρήκατε μεταξύ σας για τα βραχιολάκια, ένα θέμα το οποίο σας απασχόλησε και τίποτε άλλο, συγκυβέρνηση, Αντιπολίτευση, όλες οι πτέρυγες της Αντιπολίτευσης. Ξαναλέω ότι θα έρθει η στιγμή που θα συζητάει ο ελληνικός λαός για άλλα βραχιολάκια, όταν θα οδηγηθείτε σιδηροδέσμιοι στις φυλακές για τα εγκλήματα που έχετε διαπράξει.

Επειδή γνωρίζω ότι από εδώ και πέρα θα έχουμε την ίδια αντιμετώπιση από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, ότι για καθετί που λέμε θα μας χαρακτηρίζετε προκλητικούς, να ξέρετε ότι αυτά που λέμε είναι πολύ μετριοπαθέστερα από αυτά που λέει ο ελληνικός λαός για εσάς και για τα όσα έχετε διαπράξει εις βάρος του.

Να ξέρετε, λοιπόν, ότι μετά το χθεσινό θα ακολουθήσουν και άλλα ντοκουμέντα. Δεν μπορώ να ξέρω αν θα είναι της ίδιας ποιότητας ή του ίδιου περιεχομένου. Το μόνο σίγουρο είναι ότι αυτοί που φοβούνται έχουν λόγο να φοβούνται. Αυτοί που έχουν μιλήσει και έχουν εξομολογηθεί ότι έχει πολύ μεγάλη ιστορία και πολύ μεγάλο παρασκήνιο όλη αυτή η υπόθεση έχουν λόγο να φοβούνται και καλά κάνουν και κρύβονται, διότι πλησιάζει πάρα πολύ σύντομα η στιγμή της αλήθειας, όταν θα έρθουν όλα πράγματι στο φως και όταν επιτέλους θα πληρώσουν όλοι για τα εγκλήματα που έχουν διαπράξει.

Το μόνο σίγουρο είναι –και κλείνω με αυτό- ότι αυτή η σκευωρία που στήσατε εις βάρος μας είχε ένα πάρα πολύ θετικό αντίκτυπο σε εμάς. Αντέξαμε την πίεση, αντέξαμε τις άθλιες συνθήκες, αντέξαμε αυτές τις διώξεις, αλλά μας δυναμώσατε, μας πεισμώσατε ακόμα περισσότερο και κάνατε τον ελληνικό λαό να καταλάβει ότι η μόνη γνήσια δύναμη αντιπολίτευσης σε αυτήν εδώ την Αίθουσα είναι η Χρυσή Αυγή.

Ραντεβού, λοιπόν, στις κάλπες και τότε οι σκευωροί –όποιοι και αν είναι αυτοί- θα λάβουν την πρέπουσα απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία τριάντα εννιά μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 3ο Γυμνάσιο Ναυπάκτου (Α' τμήμα).

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κ. Καραθανασόπουλος έχει τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι φανερό ότι η επίσπευση των διαδικασιών για την εκλογή νέου Προέδρου της Δημοκρατίας διαμορφώνει ένα τέτοιο πολιτικό πεδίο, ούτως ώστε, αφ' ενός μεν να διαμορφωθεί το κατάλληλο έδαφος για να επισπευσθεί η κλιμάκωση της αντιλαϊκής πολιτικής, αφ' ετέρου δε να οξυνθεί μια αποπροσανατολιστική αντιπαράθεση ανάμεσα στους δύο πόλους του συστήματος που πάνε να διαμορφωθούν, με τα επιτελεία τα ίδια του συστήματος να έχουν πιάσει δουλειά, αναπαράγοντας τα ψεύτικα διλήμματα, δηλαδή τα διλήμματα εκείνα τα οποία εξυπηρετούν τις δυνάμεις της αστικής διαχείρισης.

Από τη μια μεριά, έχουμε τα διλήμματα της τρομοκρατίας από τη συγκυβέρνηση και τα κόμματά της, επιδιώκοντας να τρομοκρατήσει τον ελληνικό λαό ότι θα αποτελέσει καταστροφή η μη συνέχιση του κυβερνητικού έργου και από την άλλη μεριά, έχουμε το εμπόριο των ψεύτικων ελπίδων στο οποίο επιδίδεται ο ΣΥΡΙΖΑ, το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, για να μπορέσει να χειραγωγήσει τη λαϊκή δυσαρέσκεια.

Το ζητούμενο και για τους δύο αυτούς πόλους -και της συγκυβέρνησης, αλλά και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης- είναι ακριβώς το πώς θα αναδειχθούν πιο ικανοί την επόμενη ημέρα –ανεξάρτητα αν θα εκλεγεί Πρόεδρος ή όχι, ανεξάρτητα αν θα πάμε ή όχι σε εκλογές- και το πώς θα μπορέσει το σύστημα να δρομολογήσει την καπιταλιστική ανάπτυξη, να στηρίξει δηλαδή την ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία των μονοπωλιακών ομίλων. Γι' αυτό ανησυχούν τόσο η συγκυβέρνηση όσο και η Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Απ' αυτήν την άποψη, δεν είναι τυχαίο ότι και οι δύο ορκίζονται πίστη στα αντιλαϊκά πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτός ο κοινός στόχος συγκυβέρνησης και Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, δηλαδή η καπιταλιστική ανάπτυξη και η κερδοφορία, προϋποθέτει τη συνέχιση και την κλιμάκωση της αντιλαϊκής πολιτικής, προϋποθέτει τη μονιμοποίηση του αντεργατικού πλαισίου που έχει διαμορφωθεί έως τώρα και ταυτόχρονα, αλλά ταυτόχρονα και την ενίσχυσή του με νέα μέτρα.

Δεν είναι τυχαία η συζήτηση που γίνεται τόσο για το ασφαλιστικό και τις περαιτέρω ανατροπές, όσο και για τις αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις και στον συνδικαλιστικό νόμο που θα διαμορφώσουν ένα ακόμη πιο δυσμενές περιβάλλον για τους εργαζόμενους, για να πουλούν ακόμη πιο φθηνά την εργατική τους δύναμη και να μην έχουν κανένα συγκροτημένο εργασιακό και ασφαλιστικό δικαίωμα.

Αυτός ο κοινός στόχος συνενώνει αυτούς τους δύο πόλους, γιατί μέσα απ' αυτή τη διαδικασία μπορεί να στηριχθεί η ανταγωνιστικότητα και η κερδοφορία των μονοπωλιακών ομίλων. Και οι δύο, ενώ στα λόγια θέλουν να καταργήσουν τα μνημόνια, αποδέχονται το μνημόνιο διαρκείας που έχει καθορίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, με τη λογική της διευρυμένης εποπτείας στο πλαίσιο της νέας οικονομικής διακυβέρνησης.

Απ' αυτήν την άποψη, η αγωνία τους είναι πρόδηλη. Είναι αγωνία για το ποιος μπορεί καλύτερα, η Κυβέρνηση ή Αξιωματική Αντιπολίτευση, να διαχειριστεί τα συμφέροντα και να ικανοποιήσει και να υπηρετήσει τις ανάγκες των μονοπωλιακών ομίλων.

Γι' αυτό η Κυβέρνηση από τη μεριά της, με το νομοθετικό της έργο και ο ΣΥΡΙΖΑ με τις επαφές που κάνει στο Τέξας, στο Κόμο και στο Σίτι του Λονδίνου, προσπαθεί να αποκτήσει τέτοια πιστοποιητικά ικανότητας, ως προς την εφαρμογή της αντιλαϊκής πολιτικής και στην ικανοποίηση των συμφερόντων των μονοπωλιακών ομίλων.

Όμως, δεν είναι μόνο αυτή η αγωνία τους, γιατί βεβαίως δεν υπάρχει μόνο ένας παίκτης. Η αγωνία τους επεκτείνεται στο ποιος από τους δύο θα μπορέσει καλύτερα να εγκλωβίσει τη λαϊκή δυσαρέσκεια και να τη αντιστοιχίσει πίσω απ' αυτά τα συμφέροντα, πίσω απ' αυτήν την αντιλαϊκή πολιτική.

Και οι δύο θέλουν με κάθε τρόπο να βάλουν τον λαό στη γωνία και να επιλέγει απλά και μόνο ποιος θα είναι ο καλύτερος διαχειριστής της αντιλαϊκής πολιτικής, ποιος δηλαδή με την πολιτική του θα διαμορφώνει ένα πιο μαύρο αύριο για τη ζωή της λαϊκής οικογένειας και των παιδιών της, να επιλέγει δηλαδή κάθε φορά, κάθε τρία-τέσσερα χρόνια ανάμεσα στη Σκύλα και τη Χάρυβδη, που υπηρετούν το σύστημα.

Εμείς το λέμε καθαρά και προειδοποιούμε για ακόμη μία φορά τον ελληνικό λαό ότι δεν μπορεί μέσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσα στο πλαίσιο αυτής της λυκοσυμμαχίας, αυτής της φωλιάς των λεόντων, να υπάρξει φιλολαϊκή διέξοδος. Όποιος ισχυρίζεται κάτι διαφορετικό, τότε δεν έχει αυταπάτες, γιατί οι αυταπάτες έχουν τελειώσει. Λέει συνειδητά ψέματα στον ελληνικό λαό και επιδιώκει να τον εξαπατήσει.

Απ' αυτήν την άποψη, δεν είναι τυχαίο όλο αυτό που παρατηρούμε το τελευταίο χρονικό διάστημα, για παράδειγμα μία πλειοδοσία τροπολογιών είτε από την πλευρά της Κυβέρνησης, είτε από την πλευρά Βουλευτών της συγκυβέρνησης. Οι Βουλευτές της συγκυβέρνησης τι θέλουν να αποδείξουν; Ότι είναι ευαίσθητοι και θέλουν να αντιμετωπίσουν προβλήματα των εργαζομένων ή των λαϊκών οικογενειών, τη στιγμή που οι ίδιοι αυτοί Βουλευτές με την ψήφο τους, καταδικάζουν καθημερινά τον λαό και την εργατική τάξη στη φτώχεια και την εξαθλίωση. Έχουν δηλαδή τη λογική του «να σε κάψω Γιάννη, να σε αλείψω λάδι».

Έχουμε μία πλημμυρίδα τροπολογιών από την πλευρά της Κυβέρνησης. Η Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η τροπολογία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, η οποία κατατέθηκε μόλις πριν από λίγο, αφορά τους εργαζόμενους στα Ναυπηγεία της Ελευσίνας. Δεν αμφιβάλλουμε ότι αφορά τους εργαζόμενους.

Όμως, κοιτάξτε, κύριε Υπουργέ, δεν μπορούμε στο διάστημα μίας ώρας να μελετήσουμε τη συγκεκριμένη τροπολογία και να τη συγκρίνουμε με την προηγούμενη σύμβαση –γιατί αλλάζει τη σύμβαση- η οποία ίσχυε, προκειμένου να καταλήξουμε αν όντως

δεν επιφέρει βλάβη προς το δημόσιο και δεν εξυπηρετεί και δεν ικανοποιεί τα συμφέροντα της συγκεκριμένης εταιρείας, η οποία βγαίνει εκτός αυτής της σύμβασης. Πολύ δε περισσότερο, όταν το ίδιο το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους λέει στη σελίδα 30 «... από τις προτεινόμενες διατάξεις, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του επισπεύδοντος Υπουργείου». Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν έχει προλάβει καν να κάνει τη δική του εκτίμηση για το ότι δεν προκαλείται επιβάρυνση στον κρατικό προϋπολογισμό.

Άρα δεν μπορούμε να ξέρουμε αν υπάρχουν ή όχι «φωτογραφικές» διατάξεις που ικανοποιούν μέσα απ' αυτήν τη σύμβαση τις απαιτήσεις της συγκεκριμένης εταιρείας, η οποία αποχωρεί απ' αυτήν τη σύμβαση. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο και δεν μπορούμε να ψηφίσουμε τη συγκεκριμένη τροπολογία.

Ολοκληρώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι ταυτόχρονα επιδιώκουν μέσα απ' αυτές τις διαδικασίες και τις συζητήσεις να καλλιεργήσουν αυταπάτες. Άκουσα προηγούμενους ομιλητές να διαρρηγνύουν τα ιμάτιά τους γιατί –λέει- κυκλοφορούν βουλγάρικα και κυπριακά φορτηγά στις οδικές μεταφορές. Μα, αυτή δεν είναι η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Αυτή δεν είναι η λογική της απελευθέρωσης των οδικών μεταφορών, δηλαδή η ελευθερία κίνησης εμπορευμάτων; Σε αυτό δεν αποσκοπεί ο ελεύθερος ανταγωνισμός και η μείωση του λεγόμενου «μεταφορικού κόστους» για τους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους και τα εμπορεύματα; Μέσα απ' αυτήν τη διαδικασία επιτυγχάνεται.

Άκουσα, επίσης, τοποθέτηση καταστροφικής λογικής. Η Αξιωματική Αντιπολίτευση λέει προς την Κυβέρνηση «καταστρέφετε τον σιδηρόδρομο». Σιγά μην καταστρέφει τον σιδηρόδρομο! Προσαρμόζει το σιδηρόδρομο, το δίκτυο και τις εταιρείες που λειτουργούν στον σιδηρόδρομο στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στην απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Δεν θέλει να αναβαθμίσει το εμπορευματικό κέντρο και τη διασύνδεση των οδικών, των θαλάσσιων και των σιδηροδρομικών δικτύων; Γιατί το κάνει αυτό; Το κάνει, γιατί θέλει ακριβώς να εξυπηρετήσει την ελευθερία κίνησης των εμπορευμάτων.

Άρα αναπτύσσει και διευκολύνει αυτήν τη διαδικασία που υπηρετεί τις ανάγκες των επιχειρηματικών ομίλων και, ταυτόχρονα, υποβαθμίζει τις λαϊκές ανάγκες και αδιαφορεί για το πώς αυτές θα ικανοποιηθούν. Επιτίθεται, μάλιστα, με σφοδρότητα στα δικαιώματα των εργαζομένων στον σιδηρόδρομο. Εδώ επιτίθεται σε όλους τους εργαζόμενους. Θα αφήσει απ' έξω τους εργαζόμενους στο σιδηρόδρομο;

Άρα έχει μία σαφή ταξική πολιτική που θέλει να προσαρμόσει τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Σας παρακαλώ, ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Επιτρέψτε μου να πω μόνο δύο κουβέντες. Δεν θα υπερβώ τον χρόνο που είχαν και οι άλλοι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

Τέλος, ορισμένοι φθάνουν στον τυχοδιωκτισμό να εξωραΐζουν την εγκληματική ναζιστική οργάνωση της Χρυσής Αυγής και να γίνονται και συνομιλητές με τα θρασύδειλα ανθρωπάκια των Χρυσαυγιτών. Όλα αυτά, όμως, έχουν κοντά ποδάρια και δεν πρόκειται να προχωρήσουν, γιατί διαφορετική πολιτική προς όφελος του λαού σημαίνει κάτι πολύ απλό. Σημαίνει ότι ο ελληνικός λαός και με την πάλη του και με την ψήφο του αμφισβητεί τα συμφέροντα και τις πολιτικές που υπηρετούν τις ανάγκες των μονοπωλιακών ομίλων. Σημαίνει ότι αμφισβητεί το πλαίσιο που έχουν καθορίσει οι ιμπεριαλιστικοί οργανισμοί, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως και τη συμμετοχή της Ελλάδας σε αυτήν. Σημαίνει ότι ο ελληνικός λαός δεν αναγνωρίζει το δημόσιο χρέος και δεν θα το αποπληρώσει, όσο και αν είναι το ύψος του.

Απέναντι σε αυτούς τους τρεις βασικούς παράγοντες που επιδείνωσαν τη θέση της λαϊκής οικογένειας, τα υπόλοιπα κόμματα συμφωνείτε. Δεν τα αμφισβητείτε όλα αυτά. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο είστε καταδικασμένοι ως φορείς αυτής της λογικής και της αντίληψης να επιδιώκετε να ψάχνετε παραλλαγές της ίδιας αντιλαϊκής πολιτικής.

Γι' αυτό ακριβώς, εμείς λέμε πολύ καθαρά ότι ο λαός πρέπει να οργανώσει την πάλη του και να αμφισβητήσει αυτούς τους τρεις παράγοντες που ευθύνονται για την επιδείνωση της καθημερινής θέσης του, προκειμένου να μπορέσει να αποκρούσει την επίθεση και να διαμορφώσει πολύ καλύτερες προϋποθέσεις αξιοποίησης του συνόλου των παραγωγικών δυνατοτήτων προς όφελός του.

Την καλύτερη οργάνωση της πάλης του λαού και το να περάσει αυτός στην αντεπίθεση μπορεί να του τα εγγυηθεί μόνο ένα ισχυρό ΚΚΕ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Αυτό που θα πω τώρα δεν αφορά τον κ. Καραθανασόπουλο. Όμως, εάν πραγματικά ακούσω ξανά εδώ μέσα τη φράση «θα μιλήσω τόσο, διότι τόσο μίλησαν και οι άλλοι», θα μου επιτρέψετε να διακόψω τη συνεδρίαση. Και το λέω ήρεμα ακριβώς τώρα που είμαστε λίγοι. Με εκλέξατε εδώ για να τηρώ κάποιους κανόνες. Αν είναι να μην ισχύουν οι κανόνες, τότε δεν χρειάζεται ούτε Προεδρείο ούτε τίποτα.

Τελειώσαμε, λοιπόν, τις πρωτολογίες και υπάρχουν κάποιοι συνάδελφοι που θέλουν να κάνουν κάποιες σύντομες δευτερολογίες. Με την άδεια του Σώματος, λοιπόν, θα δώσω πρώτα τον λόγο στον κ. Δρίτσα -διότι μου εξήγησε ότι έχει κάποια υποχρέωση- και στη συνέχεια θα μιλήσουν με τη σειρά οι κυρίες και οι κύριοι εισηγητές.

Ορίστε, κύριε Δρίτσα, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Παίρνω το λόγο για να μιλήσω για την τροπολογία που μόλις πριν από λίγο, στις 14:55' κατέθεσε ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας και οι Υπουργοί κ.κ. Χαρδούβελης, Χρυσοχοΐδης και Βρούτσης, αναφορικά με τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και τις περίπλοκες καταστάσεις που έχουν διαμορφωθεί εκεί.

Κατ' αρχάς θέλω να κάνω ένα σχόλιο. Είναι πολύ χαρακτηριστικό ότι σήμερα δημοσιεύεται σε μεγάλη πρωινή εφημερίδα, την «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ», ρεπορτάζ που αναφέρει ότι το γερμανικό κράτος επέβαλε πρόστιμο 43 εκατομμυρίων ευρώ στην εταιρεία εξοπλιστικών προγραμμάτων «REIHNMENTAL» για μίζες προς Έλληνες αξιωματούχους. Βέβαια, η Ελλάδα αυτό δεν το γνωρίζει, δεν έχει ενασχόληση, δεν, δεν, δεν. Αντίθετα, η «REIHNMENTAL» παίρνει τώρα νέο πρόγραμμα για τα πυρομαχικά των Leopard.

Εμείς έχουμε ζητήσει να θεσμοθετηθεί η επιβολή ποινικής ρήτρας διαφθοράς σε προμηθευτές αμυντικού υλικού. Υποτίθεται ότι η Κυβέρνηση το δέχθηκε, το παρουσίασε ως δικό της σε προηγούμενες συνεδριάσεις εδώ, αλλά ακόμα περιμένουμε να θεσμοθετηθεί η ποινική ρήτρα διαφθοράς σε προμηθευτές αμυντικού υλικού.

Δεν έχω χρόνο και γι' αυτό σταματώ εδώ.

Αυτή η τροπολογία, κύριε Πρόεδρε, δεν έπρεπε να έχει έρθει. Ετοιμάζεται στο Υπουργείο Άμυνας έξι μήνες τώρα και έρχεται ξαφνικά την τελευταία στιγμή, λίγη ώρα πριν λήξει η σημερινή συνεδρίαση, ενώ ρυθμίζει πολύ σοβαρά ζητήματα. Υπάρχει ένας λόγος που δείχνουμε μία στοιχειώδη ανοχή, αλλά σας βεβαιώ ότι κανονικά θα έπρεπε να προβάλλουμε πολύ ισχυρή αντίδραση για το γεγονός ότι αυτή η τροπολογία έρχεται με το συγκεκριμένο τρόπο. Αυτός ο σοβαρός λόγος είναι ότι οι εργαζόμενοι των Ναυπηγείων Ελευσίνας είναι απλήρωτοι δέκα μήνες τώρα. Πρόκειται για ανθρωπιστική κρίση, για οικογένειες οι οποίες αυτή τη στιγμή λιμοκτονούν και βρίσκονται σε απόγνωση.

Δεν είναι βέβαιο –και το επισημαίνουμε- ότι αυτή η τροπολογία θα λύσει το πρόβλημα, όπως δεν το έλυσαν και άλλες τροπολογίες στο παρελθόν, διότι δεν αναφέρεται πουθενά ρητά ότι η εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση για να γίνουν όλα αυτά που ρυθμίζει η τροπολογία, να εξοφλήσει δηλαδή τους εργαζόμενους. Αντίθετα, της χορηγείται φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα, γεγονός που σημαίνει ότι μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί χωρίς να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της είτε τις μισθολογικές είτε τις ασφαλιστικές.

Δεν μπορώ να μπω σε πολλές λεπτομέρειες, αλλά μου κάνει εντύπωση ότι ακόμα και η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους καταλήγει ότι από τις προτεινόμενες διατάξεις, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του επισπεύδοντος Υπουργείου, δεν προκαλείται επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Αυτό δεν είναι έκθεση, αλλά «το μπαλάκι στην εξέδρα». Και από αυτήν την άποψη, ούτε και προς αυτήν την κατεύθυνση υπάρχει κάλυψη.

Ας δούμε τι κάνει εν ολίγοις αυτή η τροπολογία. Όσον αφορά τις υποχρεώσεις για αντισταθμιστικά ωφελήματα, τα οποία έχουν αναλάβει οι εταιρείες -και κυρίως μια μεγάλη βρετανική εταιρεία, η «ΒΑΕ», η οποία είναι συμβεβλημένη και έχει φύγει πια και έχει εγκαταλείψει τα Ναυπηγεία Ελευσίνας- αυτές οι υποχρεώσεις μεταφέρονται. Τα χαρίζουμε σε αυτήν την εταιρεία, η οποία αφήνει μόνο κάτι υλικά και αναλαμβάνουν τα Ναυπηγεία Ελευσίνας να εκτελέσουν αυτά τα προγράμματα αντισταθμιστικών ωφελημάτων.

Κύριος οίδε πώς θα τα καταφέρουν, αφού δεν καταφέρνουν να κάνουν τη βασική, συμβατική τους υποχρέωση εκτέλεσης και ολοκλήρωσης του έργου των τορπιλακάτων!

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

Όμως αυτό, κύριε Υπουργέ, όπως επίσης και την υπόθεση «REIHNMENTAL» θα τα φέρουμε στην Επιτροπή Εξοπλιστικών Προγραμμάτων και θα σας καλέσουμε -ελπίζω ότι ο κύριος Πρόεδρος και όλα τα κόμματα θα το δεχθούν- να συζητηθεί αυτή η τροπολογία στην Επιτροπή Εξοπλιστικών Προγραμμάτων, γιατί παραβιάζει ακόμα και τον πρόσφατο νόμο για τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης και της διαιτησίας, τον οποίον καταργήσατε πρόσφατα και εδώ τον επαναφέρετε.

Είναι πάρα πολλά αυτά τα ζητήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Δρίτσα, παρακαλώ εάν μπορείτε, ολοκληρώστε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Θα ψηφίσουμε «παρών» -σκεφθήκαμε πάρα πολύ να απέχουμε ή να ψηφίσουμε «κατά» ή να βάλουμε ακόμα και ζήτημα ονομαστικής ψηφοφορίας- μόνο και μόνο για να πληρωθούν οι εργαζόμενοι.

Η Κυβέρνηση, όμως, αναλαμβάνει την ευθύνη από σήμερα εντός ολίγων ημερών να έχουν εξοφληθεί οι εργαζόμενοι και να ενημερώσει τη Βουλή. Χωρίς αυτό, όλο αυτό το πράγμα που έτσι κι αλλιώς είναι επισφαλές για πολλά και σοβαρά συμφέροντα του δημοσίου, δεν έχει νόημα να εισαχθεί καν. Ο μόνος λόγος είναι εμμέσως –ενδεχομένως- και εφόσον ο κ. Ταβουλάρης, προσωπικός και πολιτικός φίλος του κ. Σαμαρά, θα δεχθεί να πληρώσει τους εργαζόμενους.

Μόνο γι' αυτό κάνουμε έναν πραγματικό συμβιβασμό και το ομολογούμε ότι είναι πολιτικός συμβιβασμός. Πρέπει οι εργαζόμενοι...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Μην τον κάνετε!

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Όχι «μην τον κάνετε»!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Παρακαλώ, κύριε Δρίτσα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Είναι πολύ σοβαρά θέματα. Η Βουλή δεν μπορεί να συζητήσει αυτήν τη στιγμή σοβαρά ένα τόσο σπουδαίο ζήτημα.

Θέτουμε, λοιπόν, όλα αυτά τα ζητήματα που είναι σε εκκρεμότητα. Λέμε «παρών» μόνο και μόνο για να πληρωθούν οι εργαζόμενοι.

Σας ευχαριστώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε; Θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Εάν το θεωρείτε αναγκαίο, κύριε Υπουργέ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Απολύτως!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε Δρίτσα, με συγχωρείτε, πρέπει να είμαστε σαφείς εδώ. Άλλο το «παρών», άλλο αυτά που είπατε. Εάν το «παρών» είναι η θέση του ΣΥΡΙΖΑ, εγώ θα διατηρήσω την τροπολογία και θα την προχωρήσω. Εάν η θέση του ΣΥΡΙΖΑ είναι οι επιφυλάξεις που έχετε «περί του φίλου του Πρωθυπουργού» κ.λπ., εγώ θα αποσύρω την τροπολογία εδώ και τώρα.

Είμαι είκοσι, είκοσι και κάτι μέρες Υπουργός. Αυτή είναι μια διαπραγμάτευση μηνών. Έχει τεθεί εις γνώση των εργαζομένων. Οι εργαζόμενοι επικοινώνησαν με όλα τα κόμματα, έχουν αποδεχθεί το περιεχόμενό της. Το ελληνικό κράτος, η Ελληνική Δημοκρατία, παραιτείται της απαίτησης για φορολογική ενημερότητα, μόνο και μόνο ως προς το συγκεκριμένο ποσό, όχι ως προς τις υπόλοιπες υποχρεώσεις ή δικαιώματα του κ. Ταβουλάρη –τον οποίον δεν γνωρίζω και ουδέποτε έχω δει στη ζωή μου- ακριβώς για να κάνουν Χριστούγεννα οι εργαζόμενοι και εάν θέλετε και επιπλέον, -αλλά όχι το μείζον- για να πάρει το Πολεμικό Ναυτικό τα βαπόρια.

Όλο αυτό το οποίο είπατε -το οποίο υπολήπτομαι- εάν το εννοείτε, τότε εγώ θα την αποσύρω. Ή λέει «παρών» ο ΣΥΡΙΖΑ και εμείς παίρνουμε την ευθύνη, διότι εμείς είμαστε Κυβέρνηση, ή αν ο ΣΥΡΙΖΑ αφήνει υπόνοιες περί «φίλων του Πρωθυπουργού» κ.λπ. τότε εγώ δεν την εισηγούμαι την τροπολογία. Θέλω να είμαι σαφής. Σας είδα και εκτός και εντός.

Θα ήθελα, παρακαλώ, μια καθαρή θέση. Εάν επιμένετε στο «φίλος του Πρωθυπουργού» τον οποίον ευνοούμε, κάτι το οποίο δεν είναι αλήθεια, εάν αυτό πιστεύετε, την παίρνω πίσω, ώστε να έχετε όλον τον καιρό να τη συζητήσετε, όσο καιρό θέλετε. Όμως, σας παρακαλώ, να λογοδοτήσετε εσείς στους κυρίους για το πώς θα κάνουν Χριστούγεννα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, δώστε μου παρακαλώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το Προεδρείο δεν μπορεί να επιτρέψει μια τέτοια συζήτηση τώρα.

Κύριε Δρίτσα, είπατε τις απόψεις σας. Εσείς, κύριε Υπουργέ, είπατε τις δικές σας. Η Βουλή δεν τελεί υπό όρους και υπό αιρέσεις. Προχωρούμε, λοιπόν, στη διαδικασία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ τον λόγο. Πρέπει να απαντήσω.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Το ζήτημα είναι σοβαρό, κύριε Πρόεδρε, πρέπει να απαντήσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Είναι σοβαρό, αλλά το Προεδρείο...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε Πρόεδρε,...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Υπουργέ, δεν θέλω να μπω στην ουσία του θέματος, αλλά συζητάμε μια εκπρόθεσμη τροπολογία, σε ένα θέμα χρονίζον, όπως κι εσείς είπατε. Πρέπει να υπάρξει μια αυτοσυγκράτηση και να προχωρήσουμε. Δεν σηκώνει το θέμα πολλή συζήτηση. Εμμένω σε αυτό.

Δώστε, κύριε Δρίτσα, μία εξήγηση εφόσον προκληθήκατε, να προχωρήσουμε παραπέρα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Πάντα είμαστε σαφείς και καθαροί.

Ναι, πράγματι, δεν υπαινίχθηκα ότι αυτή η τροπολογία είναι προϊόν συναλλαγής του κ. Σαμαρά και του κ. Ταβουλάρη. Το ότι όμως ο κ. Ταβουλάρης είναι πολιτικός φίλος του κ. Σαμαρά το ξέρει το πανελλήνιο. Δεν υπαινίχθηκα, όμως, αυτό.

Είπα σαφώς -δεν υπαινίχθηκα- ότι αυτή η τροπολογία δεν μπορεί να συζητηθεί έτσι στο ελληνικό Κοινοβούλιο αυτήν τη στιγμή. Έχει τόσα προβλήματα, τόσα κενά, ανοίγει τόσα ζητήματα, ρυθμίζει τόσο σοβαρά πράγματα που αυτή δεν είναι διαδικασία. Και είπα σαφώς ότι σκεφτήκαμε πολλά, αλλά καταλήξαμε στο «παρών» μόνο και μόνο ακριβώς επειδή Χριστούγεννα οι εργαζόμενοι δεν μπορεί να μείνουν απλήρωτοι. Όμως, η Κυβέρνηση αναλαμβάνει την ευθύνη ότι δεν θα μείνουν απλήρωτοι. Τελεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε.

Προτείνω να προχωρήσουμε. Άλλωστε, θα ψηφίσουμε μετά τα άρθρα, τις τροπολογίες κ.λπ..

Θερμή παράκληση προς όλους. Έχουμε λειτουργικό πρόβλημα ως Κοινοβούλιο. Κάποιοι υπάλληλοι πρέπει κάποια στιγμή να ξέρουν ότι θα κάνουν και κάποια άλλη δουλειά. Μην τα βλέπουμε όλα δικά μας. Δύο-τρία λεπτά θα δοθούν στον καθένα από σας, διότι βλέπω από τον χρόνο ότι οι αγορεύσεις ήταν εκτενείς.

Κυρία Ουζουνίδου, έχετε τον λόγο.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Διερωτώμαι από πότε η ύψιστη έκφραση του δημοκρατικού πολιτεύματος, δηλαδή οι εκλογές, είναι καταστροφή. Έχω πειστεί ότι η κλεψύδρα μετράει αντίστροφα, γιατί μια τέτοια τοποθέτηση είναι και ο τελευταίος ρόγχος του θανάτου.

Ο κύριος Υπουργός ξεκίνησε, όμως, να μιλάει για το νομοσχέδιο για το οποίο στην πραγματικότητα δεν είπε τίποτα, ούτε αναφέρθηκε στα χιλιάδες ερωτήματα που βάλαμε στις τρεις επιτροπές που έγιναν επί του θέματος ούτε και δύο μέρες τώρα

στην Ολομέλεια. Αποφάσισε, όμως, να απαντήσει και να πει για τις αερομεταφορές και τον τρόπο με τον οποίο ο ΣΥΡΙΖΑ τοποθετείται. Ωστόσο δεν μας απάντησε σε δύο ερωτήματα που θέσαμε σε αυτό το νομοσχέδιο.

Το πρώτο ερώτημα αναφέρεται στην κοινοπραξία «FRAPORT-COPELOUZOS» για τα περιφερειακά αεροδρόμια. Τι είναι η «FRAPORT»; Επίσης, κύριε Υπουργέ, δεν μας απαντήσατε στο ερώτημα σχετικά με τον προϋπολογισμό της ΥΠΑ και την τιτλοποίηση 350 εκατομμυρίων ευρώ προς την ξένη εταιρεία «ΑΕΟLOS Α.Ε.», το 2001. Δεν μας απαντήσατε. Επίσης, δεν τοποθετηθήκατε για το ότι έχετε δημιουργήσει ένα ιδιότυπο μονοπώλιο στην αερομεταφορά στη χώρα.

Ήθελα, όμως, να αναφερθώ στο νομοσχέδιο, γιατί πραγματικά δεν πήραμε καμμία απάντηση. Αυτό, όμως, που καταλάβαμε από όλη τη διαδικασία είναι πρώτον, ότι στην κυριολεξία, κύριοι, έχετε ιδεοληψία στη διάσπαση, στη διάλυση και στην ιδιωτικοποίηση της εθνικής υποδομής της χώρας. Την έχετε κάνει real estate και στην προκειμένη περίπτωση τον ΟΣΕ με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και φροντίζετε και να την καθαρίζετε αλλά και να της δίνετε και μελλοντική «προίκα». Αυτό κάνετε με αυτό το νομοσχέδιο. Στην πραγματικότητα τελειώνετε το δημόσιο χαρακτήρα του σιδηροδρόμου.

Εμείς είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι σε αυτό και προτείνουμε, συγκεκριμένα, έναν δημόσιο ενιαίο σιδηρόδρομο, προσιτό στο λαό.

Σας ζητήσαμε επανειλημμένως να αποσύρετε το άρθρο 68, που αφορά την ΕΥΔΑΠ. Τονίσαμε και αποδείξαμε τεκμηριωμένα ότι έχει να κάνει με την ιδιωτικοποίηση του δημόσιου αγαθού που λέγεται νερό. Εμμέσως, αλλά με αυτό έχει να κάνει. Δεν είπατε τίποτα. Δεν μπορέσαμε να συζητήσουμε και δεν μας απαντήσατε σε μια σειρά από ερωτήματα που βάλαμε -και δεν μπορούμε και να συνηγορήσουμε κιόλας- σε σχέση με την έκδοση και τον έλεγχο των εισιτηρίων στα αστικά και στα υπεραστικά λεωφορεία, στα ΚΤΕΛ, στα τρένα. Δεν μας είπατε τα αποτελέσματα από την εμπειρία που έχει η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» σε σχέση με αυτό. Δεν μας απαντήσατε και δεν μπορούμε φυσικά και να συνηγορήσουμε στις τροπολογίες που φέρατε εδώ, σε σχέση με τις τηλεπικοινωνίες και τις χαριστικές και σκανδαλώδεις ρυθμίσεις για τους καναλάρχες.

Δεν μπορούμε να συνηγορήσουμε στα εξοντωτικά πρόστιμα προς τους πολίτες που τα πενταπλασιάζετε και τα στέλνετε και στη ΔΟΥ.

Αυτό που θέλω να πω εν κατακλείδι είναι ότι μας απαντήσατε επιλεκτικά και μάλιστα χωρίς τεκμηρίωση σε όλα τα θέματα που βάλαμε για τον ΟΑΣΘ που είναι ένα μεγάλο κομμάτι του συγκεκριμένου νομοσχεδίου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό που εγώ κατάλαβα είναι ότι μας φοβάστε. Δεν μπορείτε φυσικά να απαντήσετε στην τεκμηριωμένη πρόταση του ΣΥΡΙΖΑ σε σχέση με τις υποδομές και τις μεταφορές της χώρας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ο κ. Κασσής έχει τον λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΣΣΗΣ: Επί του νομοσχεδίου τοποθετηθήκαμε και επί της αρχής και επί των άρθρων και είπαμε ότι είναι σε πολύ θετική κατεύθυνση.

Κύριε Υπουργέ, πρέπει βέβαια να λάβετε υπ' όψιν κάποιες παρατηρήσεις οι οποίες διατυπώθηκαν από πλευράς ΠΑΣΟΚ σε σχέση και με τα πρόστιμα στις μεταφορές, αλλά πολύ περισσότερο και με τα κλιμάκια ελέγχου στις παραμεθόριες περιοχές.

Έρχομαι στις τροπολογίες. Στην τροπολογία η οποία κατατέθηκε από πλευράς του Υπουργείου Άμυνας, εμείς είμαστε με τους «καθαρούς» και οι «καθαροί» λένε «ναι» σε αυτή την τροπολογία και δεν ψηφίζουν ούτε «παρών» ούτε με επιφυλάξεις, αν πραγματικά θέλουμε να πληρωθούν οι εργαζόμενοι. Πρέπει να ξεκαθαρίσουμε τα ζητήματα, γιατί δεν υπάρχουν οι «καθαροί» από τη μία πλευρά και οι «βρώμικοι» από την άλλη. Αυτά να τα ακούνε οι εργαζόμενοι, για να ξέρουν τι θα κάνουν στις εκλογές οι οποίες είναι κοντά. Πρέπει να τα ξεκαθαρίσουμε αυτά.

Όσο για τις εκλογές, δεν είναι εκβιασμός. Αυτές είναι αποφάσεις τις οποίες πρέπει να πάρουμε ως Βουλευτές και βέβαια και ο ελληνικός λαός στη συνέχεια.

Επί των άλλων τροπολογιών, καμμία αντίρρηση στις υπουργικές τροπολογίες, γιατί πρέπει να λυθούν ζητήματα στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, άσχετα αν ορισμένοι κατηγορούν για συμφέροντα και τρέχουν από το πρωί να πιάσουν «πρώτο στασίδι». Εμείς δεν είμαστε απ' αυτούς και ειδικότερα εγώ που ομιλώ.

Το ΠΑΣΟΚ είναι πολύ ξεκάθαρο σε σχέση με τις τροπολογίες. Τροπολογίες οι οποίες δίνουν λύσεις, είτε είναι υπουργικές είτε είναι βουλευτικές, πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν.

Η τροπολογία για τους εργαζόμενους στη ΣΤΑΣΥ μου θυμίζει ολίγον τι τους αγροφύλακες. Το ΠΑΣΟΚ...

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Έλεος! Σας παρακαλώ πολύ. Το παρακάνετε τώρα.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΣΣΗΣ: Αφήστε τα, κύριε Υπουργέ. Σας είδα χθες που είπατε «είτε το θέλετε είτε δεν το θέλετε, αυτό θα περάσει». Δεν μπορεί να περάσει κάτι που δεν έχει συζητηθεί σε διακομματικό επίπεδο.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Εντάξει. Τα είπαν κι άλλοι αυτά. Έλεος!

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΣΣΗΣ: Από κει και πέρα, κύριε Υπουργέ, να λάβετε υπ' όψιν αυτό που είπατε, να το δείτε, γιατί δεν μπορεί να είναι σε διαθεσιμότητα χιλιάδες εργαζόμενοι κι εμείς να λέμε ότι θα προχωρήσουμε σε προσλήψεις, γιατί στο πλαίσιο αυτής της λειτουργίας πρέπει να είμαστε ειλικρινείς απέναντι σε όλους αυτούς τους ανθρώπους που είναι σε αναμονή. Αυτά είναι ζητήματα τα οποία πρέπει να ξεμπλέξουμε.

Κύριε Υπουργέ, γιατί δεν κάνετε δεκτή τη βουλευτική τροπολογία που έχει να κάνει με τα προνοιακά επιδόματα τα οποία θα κατάσχονται από τους δήμους αν οι συμπολίτες μας έχουν οφειλές;

Κύριε Υπουργέ, γιατί με προεδρικό διάταγμα το καλοκαίρι δώσατε το δικαίωμα στους ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ να κάνουν ομαδικές απολύσεις;

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Λάθος κάνετε. Δεν έχετε δει την απόφαση καν.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΣΣΗΣ: Δεν ακούω τίποτα από την πλευρά της Αντιπολίτευσης. Επομένως, γιατί δεν κάνετε δεκτές αυτές τις τροπολογίες, όπως και μια σειρά άλλων τροπολογιών;

Το πολιτικό μέλλον αυτής της Κυβέρνησης, κατά την άποψή μου, είναι πολύ μικρό. Σε καμμία περίπτωση δεν πρέπει να δίνουμε στον ελληνικό λαό την αίσθηση ότι την τελευταία στιγμή πάμε να τα «τσουβαλιάσουμε» όλα μαζί. Έχει ο καιρός γυρίσματα και κάποιοι που σήμερα διαμαρτύρονται και ψηφίζουν «παρών», θα κληθούν να αποφασίσουν για το μέλλον αυτού του τόπου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ο κ. Ουζουνίδης έχει τον λόγο.

ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Καραγκούνη, και ο κ. Χρυσοχοΐδης και ο κ. Δένδιας είστε δικηγόροι. Ο δικηγόρος σε μένα, είκοσι χρόνια στο ελεύθερο επάγγελμα, πάντα μου λέει να διαβάζω προσεκτικά.

Έρχεται τροπολογία –μιλάω γι' αυτή του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας- δεκαπέντε-είκοσι λεπτά πριν από τη λήξη της συνεδρίασης, για να τη ψηφίσουμε! Και βέβαια είμαστε –και εγώ προσωπικά και οι Ανεξάρτητοι Έλληνες- υπέρ των ανθρώπων αυτών οι οποίοι θέλουν εργασία, αλλά δεν μπορεί να το φέρνετε αυτό το θέμα μισή ώρα πριν λήξει η συνεδρίαση!

Θα ψηφίσουμε και εμείς «παρών» σε ό,τι έχει να κάνει με αυτήν την τροπολογία, ώστε να μπορέσουν οι άνθρωποι να πάρουν τα λεφτουδάκια τους. Οι κύριοι που νομίζω ότι εργάζονται εδώ κοντά μπορούν να έρθουν εδώ.

Οι Ορεστιαδίτες του εργοστασίου ζάχαρης, οι Σερραίοι του εργοστασίου ζάχαρης, οι εργαζόμενοι στην Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων και ένα σωρό άλλοι δεν μπορούν να έρχονται οι άνθρωποι. Εκείνους τι τους κάνουμε; Φέρτε μια φορά εδώ τέτοια νομοσχέδια να συζητηθούν. Ό,τι είναι καλό, ό,τι μπορεί να λειτουργήσει να συμφωνήσουμε όλοι να λειτουργήσει γιατί οι άνθρωποι πραγματικά θέλουν δουλίτσα, μια μικρή δουλίτσα. Όταν φέρνετε κάτι τέτοια κόλπα, εμένα κάτι μου μυρίζει.

Σας ενημερώνω ακόμα μια φορά: Φέρτε νομοσχέδια, να λειτουργήσουν, να ξαναλειτουργήσουν, να άρουμε την αναστολή λειτουργίας των εργοστασίων και οι άνθρωποι να δουλέψουν.

Επίσης, εμείς τουλάχιστον εδώ δείξαμε κατανόηση, διότι είμαστε υπέρ της εργασίας των ανθρώπων που έχει να κάνει με διάφορες άλλες τροπολογίες, με τους ανθρώπους που είναι απολυμένοι από το μετρό, με τους ανθρώπους που θέλουν εκεί στα λεωφορεία της Θεσσαλονίκης να συνεχίσουν την εργασία τους. Σε ό,τι έχει σχέση με εργασία εμείς είμαστε σύμφωνοι. Μόνο μην κάνετε πράγματα τα οποία, δυστυχώς, μόνο υποψίες δημιουργούν σε όλους μας εδώ.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.

Ο κ. Χαλβατζής έχει τον λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα κάνω μερικές τοποθετήσεις για τις τροπολογίες.

Όσον αφορά στην τροπολογία 2063/37 είναι αλήθεια και είναι εύλογο ότι σε ορισμένες περιπτώσεις για την εκπομπή ψηφιακού σήματος απαιτούνται συμπληρωματικές εγκαταστάσεις εκπομπής. Όμως, το δεύτερο ζήτημα που μπαίνει σε αυτήν την τροπολογία κινείται μέσα στο πλαίσιο στο οποίο είναι ενταγμένο όλο το ζήτημα της εκπομπής ψηφιακού σήματος.

Είναι γνωστό ότι στην πραγματικότητα η ψηφιακή πλατφόρμα μονοπωλείται. Ιδίως πολλοί περιφερειακοί σταθμοί αδυνατούν να ανταποκριθούν στο τεράστιο κόστος για την εκπομπή ψηφιακού σήματος.

Υπάρχει, λοιπόν, σε εξέλιξη -το γνωρίζουμε πολύ καλά και δεν υπάρχει τίποτα που να κρύβεται πίσω από τις λέξεις- μια διαδικασία συγκέντρωσης και συγκεντροποίησης στον χώρο των μέσων μαζικής ενημέρωσης, ιδίως των τηλεοπτικών σταθμών. Όλα αυτά θα έχουν αρνητική συνέπεια και για τους εργαζόμενους στον χώρο των μέσων μαζικής ενημέρωσης. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται η τροπολογία με γενικό αριθμό 2063, την οποία δεν μπορούμε να ψηφίσουμε.

Υπάρχει η τροπολογία 2071/41. Εντάσσεται και αυτή μέσα σε αυτό το περιβάλλον της συγκέντρωσης και συγκεντροποίησης στον χώρο των μέσων μαζικής ενημέρωσης. Προχωράτε σε παράταση των προθεσμιών για την παροχή αδειών στους τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς, διατηρώντας, όμως, για ένα ακόμα χρονικό διάστημα αυτήν την εκκρεμότητα.

Φαίνεται ότι περιμένετε να ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία συγκέντρωσης και μετά να προχωρήσετε στην αδειοδότηση. Γι' αυτό διαφωνούμε και με αυτήν την τροπολογία.

Υπάρχει η τροπολογία για τον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό, τη Μη Κυβερνητική Οργάνωση, στην οποία δίνετε μια παράταση - μια ακόμα παράταση- στη χορήγηση ασφαλιστικής και φορολογικής ενημερότητας μέχρι 31-3-15. Η προηγούμενη παράταση ήταν μέχρι 31-12-14.

Σημειώνουμε ότι είχαμε καταψηφίσει την προηγούμενη παράταση που είχε δοθεί με το ν.4286/14 και μάλιστα με ευνοϊκότατους όρους, αφού από 1-10-14 της επιτρέπεται να εισπράξει τυχόν απαιτήσεις της έναντι του δημοσίου, χωρίς το δημόσιο να μπορεί να συμψηφίσει τις δικές του απαιτήσεις έναντι της μη κυβερνητικής οργάνωσης για δικές της οφειλές στα ασφαλιστικά ταμεία. Την ίδια στιγμή αυτή η ΜΚΟ απασχολεί εργαζόμενους που τους έχει απλήρωτους. Για το λόγο αυτό είμαστε κατά.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του

κυρίου Βουλευτή)

Τροπολογία 2093/52: Η θέση μας είναι να καλυφθούν οι θέσεις σε όλο το φάσμα των υπηρεσιών μεταφοράς, με όλο το αναγκαίο προσωπικό, με μόνιμη και σταθερή εργασία, στο πλαίσιο ενός δημόσιου ενιαίου φορέα επιβατικών μεταφορών. Η απόσπαση τριάντα εργαζομένων θεωρούμε ότι είναι απλώς ένα μπάλωμα.

Είμαστε αντίθετοι –εξυπακούεται- με την ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Η ρύθμιση δείχνει πόσο αδιέξοδη είναι η πολιτική σας. Σε αυτήν την τροπολογία, λοιπόν, ψηφίζουμε «παρών».

Έρχομαι στην τροπολογία 2095/54: Στην παράγραφο 1 επεκτείνεται μέχρι 31-12-2015 η δυνατότητα να εγκριθεί η δημοπράτηση δημοσίων έργων με το σύστημα «Μελέτη-Κατασκευή». Πρόκειται για μία ρύθμιση που ευνοεί μονοπωλιακούς ομίλους που έχουν ήδη προγραμματίσει να πάρουν αυτά τα έργα με αυτό το σύστημα και δεν θέλουν αλλαγές-μεταβολές.

Και η ρύθμιση στην παράγραφο 2 είναι φωτογραφική υπέρ των ομίλων που έχουν αναλάβει ή αναλαμβάνουν τα οδικά έργα στην περιοχή, καθώς και υπέρ των ιδιοκτητών των λατομείων και γι' αυτό την καταψηφίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Παρακαλώ, κύριε Χαλβατζή, ολοκληρώνετε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Υποστηρίζουμε την ανάγκη ψήφισης της τροπολογίας που καταθέσαμε ως Κομμουνιστικό Κόμμα, την με αριθμό 2070/40, η οποία αφορά τους ναυτεργάτες. Ζητάμε, δηλαδή, να προηγούνται προνομιακά από το πλοίο, οι απαιτήσεις που έχουν οι ναυτεργάτες, πλοίαρχοι, άλλο προσωπικό και οι εργαζόμενοι σε ναυτιλιακές εταιρείες και όχι βεβαίως, όπως γίνεται, η συζήτηση για τους συγγενείς τους.

Και τέλος, κάποια στιγμή πρέπει να σταματήσει αυτή η βιομηχανία των τροπολογιών μέχρι και την τελευταία στιγμή.

Και δεν μου λέτε, κύριε Κασσή, όποιος δηλαδή δεν μπαίνει στη δική σας λογική να ψηφίσει την τροπολογία δεν είναι καθαρός;

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΣΣΗΣ: Δεν είπα αυτό, κύριε Χαλβατζή.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Μην το ξαναπείτε αυτό, γιατί θα πέσουν τα κεραμίδια εδώ πέρα!

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΣΣΗΣ: Δεν είπα αυτό, κύριε Χαλβατζή!

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Αυτό είπατε. Είπατε για «καθαρούς» και «μη καθαρούς».

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΣΣΗΣ: Το επικαλέστηκε άλλος συνάδελφος. Δεν ήσασταν εδώ!

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Εμείς δεν μιλάμε για «καθαρούς» και «μη καθαρούς».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Είναι μια τροπολογία, η οποία ήρθε είκοσι λεπτά πριν λήξουν οι εργασίες, έχει τριάντα τόσες σελίδες, έχει χίλιες παραπομπές μέσα, για να ψηφίσουμε τι; Σε αυτήν την τροπολογία λέμε «παρών», για να πληρωθούν οι εργαζόμενοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Χαλβατζή, παρακαλώ!

Τον λόγο έχει η κ. Μακρή.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, υπάρχουν εργαζόμενοι στο μετρό που έχουν απολυθεί και ο Υπουργός έχει την ευκαιρία να τους αποκαταστήσει, προασπίζοντας ταυτόχρονα τα δημόσια έσοδα.

Η επαναπρόσληψη των εκπαιδευμένων υπαλλήλων με έξοδα του δημοσίου θα μειώσει τα δημόσια έξοδα, της ΣΤΑΣΥ βέβαια, κατά δέκα εκατομμύρια ευρώ, τα οποία σήμερα πηγαίνουν σε υπερωρίες. Αποτελεί, πραγματικά, ντροπή για την Κυβέρνηση το γεγονός ότι χθες ο Υφυπουργός στην Ολομέλεια παρουσίαζε επίπλαστο ενδιαφέρον για τους ανθρώπους αυτούς, λέγοντας ότι είναι θετικός στην τροπολογία που κατέθεσαν δέκα επτά Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας για την επαναπρόσληψή τους.

Βέβαια, πρέπει να τονίσουμε ότι υπάρχουν και δικαστικές αποφάσεις των υπαλλήλων αυτών. Κι εσείς δεν κάνετε δεκτή την τροπολογία, προφανώς για να προστατεύσετε κάποιους πράσινους συνδικαλιστές που αυξάνουν τον μισθό τους με υπερωρίες, τη στιγμή που οι απολυμένοι, κατά δήλωσή τους, ζουν στα πρόθυρα του ψυχιατρείου.

Ζητάμε σοβαρότητα και ευθύτητα. Ζητάμε να σταματήσει η πολιτική ομηρία των ατόμων αυτών. Και μην μας εμπαίζετε, επικαλούμενος την ανάγκη συζήτησης με συναρμόδιους Υπουργούς, γιατί γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, πάρα πολύ καλά ότι είστε ο μόνος αρμόδιος και μπορείτε να αποφασίσετε από μόνος σας.

Η τροπολογία 2095/54 δεν αποτελεί τίποτα άλλο παρά προεκλογικό ρουσφετάκι, με την παράταση των διαδικασιών δημοπράτησης και την ολοκλήρωση των έργων αναδάσωσης. Εμφανίζεστε ανέτοιμοι να αποκαταστήσετε τους εργαζόμενους, αλλά από την άλλη εμφανίζεστε πανέτοιμοι για να παρέχετε επέκταση των απαιτούμενων χρόνων ολοκλήρωσης των έργων στους εργολάβους. Αυτή, κατά την άποψή σας, είναι η δημοκρατική προτεραιότητα;

Η τροπολογία 2100/56, την οποία ανέλυσε, κύριε Πρόεδρε, ο

κ. Δένδιας που είναι απών αυτή τη στιγμή μόνο σε δύο σειρές, αποτελεί, κύριε Πρόεδρε, ολόκληρο νομοσχέδιο κύρωσης σύμβασης και αφορά εξοπλιστικά. Με μία μόνο ματιά μπορεί κάποιος να δει ότι αναφέρεται σε ποσά πάνω από 100 εκατομμύρια ευρώ.

Είναι απαράδεκτο να περιμένετε μέχρι την τελευταία στιγμή της προθεσμίας, για να έρχεστε εδώ και να εκβιάζετε το Κοινοβούλιο για την ψήφιση συμβάσεων που είναι τουλάχιστον ύποπτες. Γεννά πολλά ερωτηματικά η πρακτική σας αυτή, η οποία επιβάλλει σε κάθε σώφρονα άνθρωπο να σκεφτεί ότι έχετε πάρα πολλούς λόγους τελικά για να κρύψετε πιθανές παρανομίες. Γι' αυτό, βέβαια, έχετε μειώσει σε τέτοιο βαθμό τον χρόνο εξέτασης της σύμβασης.

Πάψτε, επιτέλους, να βάζετε μπροστά εργαζόμενους και να επικαλείστε τους εργαζόμενους, γιατί αν δει κανείς αυτήν την τροπολογία, δεν υπάρχει πουθενά ρητά η αναφορά ότι θα δώσετε τα χρήματα στους εργαζόμενους! Λυπάμαι που ο κ. Δένδιας αποχώρησε από την Αίθουσα και δεν είναι εδώ, για να αναφέρει στους Βουλευτές που είμαστε εδώ και καλούμαστε να την ψηφίσουμε για τους εργαζόμενους πώς ακριβώς διασφαλίζει τους εργαζόμενους και πώς είμαστε σίγουροι ότι όταν οι εταιρείες πάρουν τα χρήματα τους, θα πληρώσουν πρώτα τους εργαζόμενους, τα Χριστούγεννα, όπως είπαν.

Τέλος, θα ήθελα, κύριε Πρόεδρε να ρωτήσω τον κύριο Υπουργό, από πότε το να αποφασίζει ο λαός για το πώς θέλει να κυβερνηθεί είναι πράξη ανευθυνότητας; Πού ακούστηκαν όλα αυτά; Εσείς είστε που βάζετε το μαχαίρι στο λαιμό των Βουλευτών για την ψήφιση του Προέδρου της Δημοκρατίας, καθώς αποτελεί πλέον τη μόνη δημοκρατική και θεσμική δικλίδα για τους Βουλευτές, για να δώσουν διέξοδο και την ευκαιρία στους πολιτικούς τους εντολείς, προκειμένου να αποφασίσουν αν θέλουν να συνεχίσουν με αυτήν τη μνημονιακή πολιτική που έχει οδηγήσει τον ελληνικό λαό σε ανθρωπιστική κρίση ή θέλουν την αλλαγή αυτής της πολιτικής, αφού, βέβαια, απαλλαγούν από εσάς.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Άλλωστε, είναι τουλάχιστον πάρα πολύ περίεργο το να ζητάει -ξέρετε, κύριε Υπουργέ- κάποιος να αποφασίζει για τον λαό χωρίς τον λαό, από τη στιγμή που ο ίδιος δεν μπήκε καν στον κόπο, όταν έβαζε την υπογραφή στο μνημόνιο, να το διαβάσει.

Ευχαριστώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Θέλετε κάτι, κύριε Καραγκούνη;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Θα ήθελα τον λόγο για ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ορίστε, κύριε Καραγκούνη, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Ένα λεπτό θα μιλήσω, κύριε Πρόεδρε, γιατί έγινε μία αναφορά πάλι στους εργαζομένους της ΣΤΑΣΥ. Όλα τα κόμματα είχαμε μία ομοθυμία σε αυτό το θέμα και νομίζω ότι είναι ένα πολύ λογικό και θετικό αίτημα, ειδικά από τη στιγμή που εξυπηρετεί την ίδια την υπηρεσία. Εγώ κρατώ τη θετική αναφορά που έκανε ο Υπουργός ότι το θέμα είναι ανοικτό και ότι πρέπει να το δούμε.

Επειδή άκουσα συνειρμικά την τοποθέτηση του κ. Κασσή που αναφέρθηκε στους αγροφύλακές, επίσης ένα δίκαιο αίτημα τότε, θα ήθελα να πω το εξής: Κύριε Κασσή, οι άνθρωποι αυτοί –και διαβάζω και την αιτιολογική έκθεση της τροπολογίας- είναι απαραίτητοι για την υπηρεσία, για το μετρό.

Εδώ υπάρχει πλήθος εγγράφων που ζητά να υπάρξει εκπαιδευμένο προσωπικό, προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία και κυρίως να κάνουμε οικονομία κλίμακος. Είναι εκτός της γενικής κυβέρνησης και του κρατικού προϋπολογισμού. Οπότε καλό είναι να μην κάνουμε συνειρμούς, οι οποίοι πραγματικά ενοχλούν.

Δεύτερον, θέλω να κρατήσω μόνο την θετική πλευρά σε αυτήν την ομόθυμη από όλα τα κόμματα τοποθέτηση ότι πρέπει να αποκατασταθούν αυτοί οι άνθρωποι, ότι το ζήτημα για τον Υπουργό είναι ανοικτό και ότι σύντομα θα επιλυθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το λόγο έχει ο κ. Πετράκος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Πρώτον, είμαστε απολύτως σαφείς στην 2100/56 τροπολογία που ήρθε τώρα για τα ναυπηγεία. Αυτοί οι οποίοι έχουν ευθύνες, αυτοί που με τις πράξεις και τις παραλείψεις τους έχουν οδηγήσει τα ναυπηγεία εκεί που τα έχουν οδηγήσει και έχουν αφήσει τους εργαζόμενους απλήρωτους συνεχίζουν, παρά το ότι έχουν έρθει και άλλες τροπολογίες -στην αρχή πληρώνονται οι εργαζόμενοι και μετά ξαναμένουν απλήρωτοι- να μας κουνάνε το δάχτυλο.

Εμείς είπαμε ότι θα ψηφίσουμε «παρών» μόνο και μόνο για τους εργαζόμενους, αλλά η Κυβέρνηση έχει την ευθύνη να πληρωθούν και να πληρώνονται οι εργαζόμενοι. Ένα το κρατούμενο!

Δεύτερον, σχετικά με τον Ερυθρό Σταυρό, το «Ερρίκος Ντυνάν», στην τροπολογία 2093/53 θα ψηφίσουμε «ναι», γιατί δεν υπάρχει άλλη λύση. Όμως, τονίζουμε σε κάθε περίπτωση ότι πρέπει να αποδοθούν οι ευθύνες που αναλογούν στις προηγούμενες διοικήσεις, για να μην τρωθεί περαιτέρω το ήδη τραυματισμένο κύρος του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού και να μην υπάρξουν συνέπειες, όπως αυτές που πρόσφατα απείλησαν τον διεθνή Ερυθρό Σταυρό από την Ελβετία.

Τρίτον, σε σχέση με το πρώτο άρθρο της τροπολογίας 2095/54, θα θέλαμε από τον κύριο Υπουργό να απαντήσει τι είδους έργα περιλαμβάνονται στη ρύθμιση, πόσα έργα είναι σε εξέλιξη και γιατί τόσο μεγάλο διάστημα παράτασης. Πρώτιστο για εμάς είναι το ποια έργα αφορά η ρύθμιση. Διότι εμείς τη διαδικασία της μελετοκατασκευής τη βλέπουμε ανά περίπτωση. Θεωρούμε αρκετά μεγάλο το διάστημα.

Το δεύτερο, όμως, άρθρο είναι καθαρά φωτογραφική ρύθμιση. Το Κοτύχι- Στροφυλιά είναι βιότοπος. Είναι στο δίκτυο «NATURA» και στη Συνθήκη Ραμσάρ. Αυτά τα χρόνια ήταν στο μάτι του κυκλώνα για μια σειρά μεγάλες επενδύσεις.

Έχει γίνει ερώτηση γι' αυτό το ζήτημα από τη συνάδελφο κ. Γεωργοπούλου-Σαλτάρη σε σχέση με τη διαχείριση των αδρανών υλικών και δεν έχουμε λάβει καμμία απάντηση και από την αποκεντρωμένη διοίκηση, η οποία κρύβεται.

Επίσης, επισημαίνουμε ότι ο φορέας διαχείρισης έχει καταγγείλει με δελτίο Τύπου και την προηγούμενη και τη σημερινή παράταση. Γι' αυτό την καταψηφίζουμε.

Όσον αφορά -και κλείνω- αυτό που είπε ο κ. Κασσής, λυπάμαι που είναι εισηγητής και δεν παρακολουθεί. Τρεις φορές τοποθετήθηκα για το προεδρικό διάταγμα, το οποίο οδηγεί τους οδηγούς των ΚΤΕΛ σε αναιτιολόγητες απολύσεις. Είπαμε ότι στηρίζουμε αυτήν την τροπολογία. Το είπαμε τρεις φορές και αυτή τώρα είναι η τέταρτη. Να μην δημιουργεί εντυπώσεις.

Όσον αφορά στη συνέχιση της συζήτησης περί του πολιτικού ζητήματος της χώρας, θα ήθελα να πω προς τους συναδέλφους: μην κάνετε περαιτέρω ζημιά στη χώρα και στον λαό. Μην κινδυνολογείτε. Η κινδυνολογία δεν είναι θετική για τη χώρα και τον λαό. Ο λαός έχει δικαίωμα να αποφασίσει με την ψήφο του, εκτός αν νομίζουμε ότι πρέπει να καταργηθεί η λαϊκή κυριαρχία, που δεν νομίζω ότι έχει κανένας τέτοια εντύπωση. Άρα, λοιπόν, μην κινδυνολογείτε! Προσφέρατε πολύ κακές υπηρεσίες στον τόπο. Κανένας δεν θα μπορέσει να ανακόψει την πορεία του τόπου προς την πρόοδο.

Όσον αφορά στο τι θα συμβεί, κύριε Πρόεδρε, αν εκλεγεί Πρόεδρος της Δημοκρατίας από την παρούσα Βουλή, θα ήθελα να καταθέσω το περίφημο e-mail του κ. Χαρδούβελη για να ενημερωθούν και οι συνάδελφοι που κινδυνολογούν ποια μέτρα περιμένουν τον ελληνικό λαό, αν δεν προχωρήσουμε σε εκλογές, για να υπάρξει μια προοδευτική πορεία για τον τόπο.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Η κ. Κωνσταντοπούλου έχει τον λόγο και ολοκληρώνουμε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ.

Λυπάμαι πάρα πολύ που ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας σήμερα, Υπουργός Ανάπτυξης προχθές και Υπουργός Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη αντιπροχθές, κ. Δένδιας, ήρθε, παρουσίασε μια τροπολογία και απήλθε.

Δεν έμεινε, για να ακούσει τη συζήτηση της τροπολογίας την οποία επέλεξε να προσγειώσει στο Κοινοβούλιο, την ώρα που

είχαν τελειώσει οι πρωτολογίες των πάντων. Και αυτήν τη στιγμή, παίζοντας με τον πόνο και την αγωνία των εργαζομένων, οι οποίοι είναι απλήρωτοι με ευθύνη του και με ευθύνη της Κυβέρνησής σας, ζητά από το Κοινοβούλιο να ψηφίσει άλλη μία σκανδαλώδη «ντροπολογία», η οποία έρχεται σε συνέχεια των «ντροπολογιών» που έχει φέρει η Κυβέρνηση αυτή, αλλά και προηγούμενες Κυβερνήσεις και τις οποίες έχουμε συμπεριλάβει σε ειδική έκδοση, κύριοι της Κυβέρνησης που παραμείνατε, στη «μαύρη βίβλο της ντροπής», όπου ανθολογούμε πραγματικά τις αμαρτωλές ρυθμίσεις και συμβάσεις τις οποίες φέρνετε, διενεργώντας «κοινοβουλευτικό ξέπλυμα» -αυτό κάνετε- και διεκδικώντας ως νομιμοποιητική βάση την ηθική υποχρέωση –πράγματι ενεργή και ζωντανή- αποκατάστασης και πληρωμής των εργαζομένων.

Αναφέρομαι σε εσάς, κύριε Χρυσοχοΐδη και κύριε Παπαδόπουλε, που παραμείνατε, υποστηρίζετε αυτήν την τροπολογία και θα την ψηφίσετε, προφανώς. Εξηγήστε μου τι θα πει από τις προτεινόμενες διατάξεις σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του επισπεύδοντος Υπουργείου, δεν προκαλείται επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Είναι μάλιστα υπογραμμισμένο! Δεν έχει συντάξει έκθεση το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Και υπογραμμίζει η υπογράφουσα, κ. Μηλιάκου, που κανονικά έπρεπε να επισημάνει και πολύ πιο έντονα αυτό το σκάνδαλο, ότι η περί μη πρόκλησης επιβαρύνσεων εκτίμηση αφορά το Υπουργείο. Δεν γίνεται, όμως, έτσι η νομοθέτηση.

Και θέλω να εξηγήσετε πώς δεν προκαλούνται επιβαρύνσεις για το δημόσιο, όταν στη σελίδα 8, καλούμαστε να επεξεργαζόμαστε νομικά κείμενα και αλλαγές συμβάσεων σε χρόνο dt και εσείς προσποιείστε ότι δεν καταλαβαίνετε; Εξηγήστε τι θα πει ο όρος 4.2 «οι συμφωνίες του παρόντος Κεφαλαίου Α' δεν υπάγονται σε τέλη χαρτοσήμου ή άλλη φορολογική επιβάρυνση».

Γιατί δεν υπάρχει φορολογική επιβάρυνση για να εισπράξει και το δημόσιο; Γιατί φέρνετε μία εξουσιοδότηση για να απαλλαγεί ο Υπουργός από την ευθύνη υπογραφής αυτής της τροποποίησης; Γιατί κάνετε ότι δεν καταλαβαίνετε τι γίνεται στο πεδίο των εξοπλιστικών, στο οποίο είναι οργιαστικές οι εκδηλώσεις διαφθοράς και διαπλοκής;

Αυτή εδώ η τροπολογία είναι η πατέντα Βενιζέλου-Παπακωνσταντίνου, για την οποία κλείσατε τη Βουλή στις 4 Ιουνίου 2014, πριν από έξι μήνες, για να μην ελεγχθούν οι ενδεχόμενες ποινικές τους ευθύνες, μετά από διαβίβαση της δικογραφίας από την εισαγγελία διαφθοράς.

Με την ίδια πατέντα επιχειρείτε το ξέπλυμα ποινικών ευθυνών και συμβατικών ευθυνών. Με την ίδια πατέντα βάζετε μπροστά τους εργαζόμενους και το Κοινοβούλιο. Με την ίδια πατέντα συνεχίζετε μια αμαρτωλή, πραγματικά, διαδρομή σας στον χώρο των εξοπλιστικών και μάλιστα σε συμβάσεις, οι οποίες ανάγονται στο έτος 2000 και συγκαταλέγονται σε εκείνες ή είναι παρόμοιες με εκείνες για τις οποίες υπάρχουν ων ουκ έστιν αριθμός ενεργές ποινικές δικογραφίες στις αρμόδιες εισαγγελικές αρχές.

Κλείνω με μία παρατήρηση. Σήμερα δημοσιεύεται –όχι στην «ΑΥΓΗ»- στην εφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» η παραδοχή της εταιρείας «RHEINMETALL DEFENECE ELECTRONICS», που είναι θυγατρική της «RHEINMETALL AG», ότι πλήρωσε μίζες για να πάρει το συμβόλαιο με την Ελλάδα και υποχρεώθηκε από τη γερμανική εισαγγελία σε καταβολή προστίμου 300.000 ευρώ.

Ο δε Πρόεδρος της εταιρείας -ο οποίος είναι και Πρόεδρος της Ένωσης Γερμανών Παραγωγών Αμυντικού Υλικού, κύριοι!- είπε ότι αναλαμβάνουμε την ευθύνη.

Περιμένω σύμφωνα με τις διακηρύξεις σας –έφυγε ο κ. Δένδιας για να μου απαντήσει- να δω τι θα κάνετε για να εισπράξετε τα οφειλόμενα στο ελληνικό δημόσιο από μία καθ' ομολογία της εταιρεία διαφθορέα. Μήπως θα μας φέρει άλλη μία τροπολογία- «ντροπολογία» σαν τη σημερινή;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Τον λόγο έχει ο κ. Καραγκούνης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Θα ήθελα απλά να κάνω μία διευκρίνιση σε αυτά που είπε η κ. Κωνσταντοπούλου, γιατί υπήρξε εκατέρωθεν διάλογος μεταξύ του κ. Δρίτσα και του κ. Δένδια.

Η κ. Κωνσταντοπούλου βλέπει παντού φαντάσματα, βλέπει παντού σκάνδαλα, βλέπει παντού «ντροπολογίες». Είναι η συνήθης τακτική. Ξέρετε, το κόμμα σας έχει ακολουθήσει πιστά αυτή την τακτική. Πρόσφατα έχετε καταγγείλει για «κουμπαράδες», πάτε στην Εισαγγελία του Αρείου Πάγου και τα παίρνετε πίσω. Κάνετε μια βόλτα και λέτε, «δεν το εννοούσα έτσι» ή «έτσι άκουσα». Αυτή είναι η τακτική σας, να ρίχνουμε απλά λάσπη στον ανεμιστήρα.

Και είπε ο κύριος Υπουργός να πάρετε καθαρή θέση για το αν πρέπει αυτοί οι άνθρωποι, οι εργαζόμενοι να πληρωθούν. Το είπαν όλα τα κόμματα. Πάλι, όμως, κρύβεστε και λέτε ότι υπάρχουν συνωμοσίες, υπάρχουν «ντροπολογίες».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Καραγκούνη, κλείνουμε τώρα τη συζήτηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε.

Και όταν έδωσε την πρόκληση, ο κ. Δρίτσας τα μάζεψε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Όχι, μισό λεπτό!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Να το ξέρουμε, λοιπόν, γιατί ήταν καθαρή η πρόκληση του κ. Δένδια, να αποσύρει την τροπολογία. Πάρτε, λοιπόν, καθαρή θέση και αφήστε τα υπόλοιπα διότι είναι φληναφήματα.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Όχι, δεν υπάρχει προσωπικό, κυρία Κωνσταντοπούλου.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Πώς; Αφού αναφέρθηκε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Όποιος επιθυμεί να κάνει αίτηση να διακόψουμε τη συνεδρίαση, να συνεχίσουμε αύριο. Η συζήτηση ολοκληρώθηκε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Να διακόψουμε, κύριε Πρόεδρε. Εκτοξεύονται αυτά και δεν μου δίνετε τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Με προκαλείτε τώρα.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Δεν σας προκαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το Προεδρείο έχει ακούσει πράγματα απ' όλες τις πτέρυγες που αν θέλαμε να λειτουργούμε σωστά, θα έπρεπε να μην γράφονται στα Πρακτικά. Από την πρώτη ομιλία του Υπουργού μέχρι πάρα πολλές άλλες ομιλίες, δυστυχώς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι γίνεται γνωστό στο Σώμα –σε μια δύσκολη στιγμή πρέπει να πούμε- ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, δεκατέσσερις μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 3ο Γυμνάσιο Ναυπάκτου, (β' τμήμα).

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Υπουργέ, ζητάτε τον λόγο, να σας τον δώσω.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Έχω και εγώ ζητήσει τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ζητήσατε επί προσωπικού, κυρία Κωνσταντοπούλου.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΣΣΗΣ: Έχω και εγώ ζητήσει τον λόγο. Σέβομαι, όμως, την απόφασή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ο κύριος Υπουργός, εφόσον ζητάει τον λόγο, είμαι υποχρεωμένος να του τον δώσω. Η παράκληση είναι –αν θέλετε- να κλείσουμε τη συζήτηση.

Η κ. Κωνσταντοπούλου δεν επέμεινε και την ευχαριστώ.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Επιμένω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Επιμένει η κ. Κωνσταντοπούλου.

Ορίστε, έχετε ένα λεπτό, να μας πείτε ποιο είναι το προσωπικό θέμα.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Ο κύριος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας αμφισβήτησε ότι πήραμε καθαρή θέση και αναφέρθηκε με τον όρο «θεωρία συνωμοσίας» στην πολύ συγκεκριμένη αναφορά μου σε εκκρεμείς ποινικές δικογραφίες.

Οι εκκρεμείς ποινικές δικογραφίες, κύριε Καραγκούνη, δεν είναι θεωρίες συνωμοσίας. Η διαβίβαση ποινικών δικογραφιών κατά πρώην και νυν κυβερνητικών προσώπων για τέτοιου είδους συμβάσεις και το αιφνιδιαστικό κλείσιμο της Βουλής για να μην ελεγχθούν, δεν είναι θεωρία συνωμοσίας.

Είναι πραγματικά γεγονότα που σας φέρνουν αντιμέτωπους με την πραγματικότητα. Και η πραγματικότητα είναι ότι, δυστυ-

χώς, δεν θέλετε να εξυπηρετήσετε τους εργαζομένους, για τους οποίους πήραμε καθαρότατη θέση ότι πρέπει να πληρωθούν. Θέλετε να τους βάλετε μπροστά για να νομιμοποιήσετε τα ανομήματά σας. Και δεν έχετε περιλάβει καν ρητή δέσμευση ότι οι εργαζόμενοι θα πληρωθούν.

Αφήστε, λοιπόν, τις προφάσεις εν αμαρτίαις, διότι το πραγματικό σας πρόσωπο και την αναλγησία σας απέναντι στους αδυνάτους το έχετε δείξει εν γένει σε σχέση με τους εργαζόμενους ολόκληρης της χώρας, στους εργαζόμενους της ΕΡΤ, στις καθαρίστριες του Υπουργείου Οικονομικών, στους εργαζομένους της ΣΤΑΣΥ κ.λπ..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Έχετε υπερβεί το λεπτό προ πολλού, κυρία Κωνταντοπούλου.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Όχι, δεν νομίζω, αλλά κλείνω, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το Προεδρείο θα διαμαρτυρηθεί έντονα στην επόμενη Διάσκεψη των Προέδρων προς όλα τα κόμματα για την έλλειψη ευαισθησίας και συνεργασίας για την ομαλή διεξαγωγή των συζητήσεων στη Βουλή.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΣΣΗΣ: Γιατί λέτε όλα τα κόμματα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Για όλα τα κόμματα.

Κύριε Υπουργέ, κατά νόμον έχετε το δικαίωμα να πάρετε τον λόγο. Βοηθήστε με, να κλείσουμε τη συνεδρίαση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Δεν έχετε τον λόγο, κύριε Καραγκούνη. Δεν δικαιούστε τον λόγο, κύριε Καραγκούνη. Θέλετε να επικαλεστείτε και εσείς το προσωπικό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Θα ήθελα τον λόγο με την ίδια λογική που πήρε τον λόγο η κ. Κωνσταντοπούλου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Η κ. Κωνσταντοπούλου ζήτησε τον λόγο επί προσωπικού. Μίλησε, όπως νομιμοποιείται κατά τον Κανονισμό. Το Προεδρείο αξιολογεί ότι δεν υπάρχει προσωπικό.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τέσσερα λεπτά.

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

Θα ήθελα να ξεκινήσω από την τελευταία συζήτηση. Νομίζω ότι είναι γνωστό ότι χίλιοι άνθρωποι εδώ και χρόνια παλεύουν να κρατήσουν τη δουλειά τους και να κρατηθούν και οι ίδιοι όρθιοι. Έκαναν μια προσπάθεια μαζί με το Υπουργείο Άμυνας. Υπήρξε ένας συμβιβασμός και ένας Υπουργός είκοσι ημερών, εν όψει Χριστουγέννων, έφερε μια λύση. Πολύ απλά αυτό είναι. Είναι τόσο απλά τα πράγματα. Πράγματι, η λύση αυτή έχει να κάνει και με τη διάσωση της επιχείρησης, αλλά κυρίως με την πληρωμή των ανθρώπων.

Δεύτερον, θέλω να πω στην κ. Ουζουνίδου ότι δεν φοβάμαι ποτέ και κανέναν. Και δεν φοβάμαι κανέναν, γιατί κάνω καλά τη δουλειά μου. Είμαι κρυστάλλινος, διαφανής και πιστεύω στη νομιμότητα. Κατ' αυτήν την έννοια λοιπόν, λέω την άποψή μου. Λέω πάλι την άποψή μου ότι η εκλογή Προέδρου Δημοκρατίας δεν είναι ψήφος εμπιστοσύνης στον Σαμαρά ή στον Βενιζέλο, στην Κυβέρνηση, στη Νέα Δημοκρατία ή στο ΠΑΣΟΚ, αλλά είναι μια επιλογή ευθύνης και συνεννόησης για αλλαγές, για πρόγραμμα δίκαιου κράτους, νομιμότητας, ουσίας, για αναζήτηση λύσεων και όχι απλά για να κάνουμε διαχείριση προβλημάτων, μια νέα πλειοψηφία που μπορεί με αλλαγές να δημιουργήσει ελπίδα χωρίς ανεδαφικό παραλήρημα, με συνέπεια, με προσήλωση στο εφικτό και επιτέλους στο δίκαιο, μακριά από πελάτες, πελατείες και κάστες, οι οποίες πρέπει να εξαφανιστούν.

Οι εκατόν ογδόντα –και μακάρι να είναι πολύ περισσότεροι- αυτά τα πράγματα μπορούν να τα επιβάλουν χωρίς μνημόνια, χωρίς προσχήματα. Επειδή πάθαμε και μάθαμε, θέλουμε να πάμε μπροστά και θέλουμε να αφήσουμε την κρίση, τις κάστες των συμφερόντων και τους πελάτες πίσω μας.

Θεωρώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -για να ολοκληρώσω αυτό το ζήτημα- ότι η περιχαράκωση του ΣΥΡΙΖΑ στη θέση του για την προεδρική εκλογή, η αδιαλλαξία που δείχνει σε μια κορυφαία στιγμή της δημοκρατίας όχι μόνο δεν θα τον ωφελήσει εκλογικά όπως προσδοκά αλλά θα τον ζημιώσει κιόλας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Υπουργέ, μου ζητήσατε δευτερολογία για να μιλήσετε για την εκλογή του Προέδρου της Δημοκρατίας;

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

Δυστυχώς όμως θα έχει ζημιωθεί η χώρα. «Καιρός του σπείρειν, καιρός του θερίζειν», κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ. Αυτό να μην το ξεχνάτε ποτέ.

ΖΩΗ ΚΩΝΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Ο καιρός που διαβάζατε τα μνημόνια.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Πρώτον, το θέμα του σιδηροδρόμου. Γίνονται μεγάλα έργα, πολύ μεγάλες υποδομές και πολύ μεγάλες επενδύσεις. Σε δύο χρόνια η Ελλάδα θα έχει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο. Αυτό που χρειάζεται αυτό το δίκτυο για να συντηρηθεί είναι να έχει μεγάλη επιβατική κίνηση, να έχει μεγάλη κίνηση εμπορική και να μπορεί να παράγει πλούτο και θέσεις εργασίας.

Στο θέμα της ΕΥΔΑΠ δεν καταλαβαίνω γιατί υπάρχει αντίδραση, γιατί μια δημόσια επιχείρηση, όπως είναι η ΕΥΔΑΠ, δημοσίου συμφέροντος, που είναι στη Χρηματιστήριο, δεν μπορεί να απλωθεί σε όλη τη χώρα, να έχει συνεργασίες εθελοντικά με όποιον θέλει, με όποια ΔΕΥΑ θέλει, να κάνει επενδύσεις, να δημιουργήσει νέα δίκτυα, να βελτιώσει την ποιότητα των προϊόντων και των υπηρεσιών.

Ειλικρινώς, θεωρώ ότι δεν υπάρχει κανένα δίκιο σε αυτό. Συμφωνώ με τον κ. Πετράκο. Στο ζήτημα της Αίγινας έχω βγάλει μία απόφαση, κύριε Πετράκο, η οποία λέει ότι «όχι στα έργα μελετοκατασκευής». Ήταν μια εξαίρεση, η οποία δόθηκε από το Συμβούλιο Δημοσίων Έργων, επειδή είναι ένα έργο τεχνολογικά ιδιότυπο και ιδιόρρυθμο, ωστόσο δίνουμε κάποιους μήνες.

Θεωρώ ότι και αυτό πολύ είναι. Πιστεύω ότι μαζί με την περιφέρεια θα τελειώσουν το έργο.

Σχετικά με τις αστικές συγκοινωνίες και τα εξοντωτικά πρόστιμα: Κοιτάξτε, η εισιτηριοδιαφυγή είναι αντικοινωνική πράξη και αντικοινωνική συμπεριφορά. Έχουμε κάνει πολλή δουλειά. Ειλικρινά σας λέω, είμαι υπερήφανος, γιατί έχουμε κάνει μία εξαιρετική δουλειά, η οποία αποδίδει στο κοινωνικό σύνολο.

Υπάρχει ένα πράγμα το οποίο δεν έκανα ακόμα και είναι άδικο. Το είπε ο κ. Πετράκος. Το ξέρω πολύ καλά. Είναι εδώ και οι εργαζόμενοι. Υπάρχει το θέμα των εργαζομένων του ΚΤΕΛ. Το είπε και ο κ. Κασσής. Το θέμα των εργαζομένων του ΚΤΕΛ θα το αποκαταστήσω σύντομα, διότι θεωρώ ότι έγινε μία αδικία, την οποία μάλιστα εγώ δεν γνώριζα. Θα φέρω σχετική διάταξη πολύ σύντομα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ωραία, χαίρομαι που κλείνουμε και με τη δέσμευση του Υπουργού να φέρει σύντομα τη διάταξη, με την οποία από ό,τι είδα συμφωνούν όλα τα κόμματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Εργων και άλλες διατάξεις» και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 4 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 9 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 9 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 10 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 10 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 11 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 11 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 12 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 12 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 13 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 13 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 14, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 14 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 15, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 15 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 16 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 16 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 17 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 17 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 18, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 18 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 19 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Παρών.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 19 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 20, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.

ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 20 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 21, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 21 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 22 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 22 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 23 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 23 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 24 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 24 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 25, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 25 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 26, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 26 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 27 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 27 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 28 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 28 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 29, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 29 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 30 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 30 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 31, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 31 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 32 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 32 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 33 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 33 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 34 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 34 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 35 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 35 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 36 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 36 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 37 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 37 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 38 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 38 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 39 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο

39 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 40 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 40 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 41 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 41 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 42 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 42 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 43 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 43 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 44 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 44 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 45 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 45 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 46 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 46 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 47 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 47 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 48 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 48 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 49, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 49 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 50, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 50 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 51 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 51 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 52 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 52 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 53 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 53 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 54 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 54 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 55 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 55 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 56 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 56 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 57 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 57 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 58 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 58 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 59, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 59 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 60, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 60 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 61 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 61 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 62 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 62 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 63 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 63 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 64 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 64 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 65 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 65 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 66 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 66 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 67 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 67 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 68 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 68 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 69 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 69 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 70, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 70 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 71 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 71 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 72 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 72 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 73 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 73 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 74 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 74 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 75 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 75 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 76 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 76 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 77 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 77 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 78 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 78 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 79 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 79 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 80 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 80 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 81 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 81 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 82 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 82 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 83 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 83 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 84 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς το άρθρο 84 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 2063 και ειδικό 37 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 2063 και ειδικό 37 έγινε δεκτή ως έχει κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδια άρθρα.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 2071 και ειδικό 41 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 2071 και ειδικό 41 έγινε δεκτή ως έχει κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 2092 και ειδικό 51 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 2092 και ειδικό 51 έγινε δεκτή ως έχει κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 2093 και ειδικό 52, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 2093 και ειδικό 52 έγινε δεκτή, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 2095 και ειδικό 54 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 2095 και ειδικό 54 έγινε δεκτή ως έχει κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 2100 και ειδικό 56 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Παρών.
ΜΑΡΙΝΟΣ ΟΥΖΟΥΝΙΔΗΣ: Παρών.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Παρών.
ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 2100 και ειδικό 56 έγινε δεκτή ως έχει κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 2079 και ειδικό 43 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 2079 και ειδικό 43 έγινε δεκτή ως έχει και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.
Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το ακροτελεύτιο άρθρο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.
Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.
Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ – ΠΛΗΡΗΣ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ

Άρθρο 1
Σκοπός - Ορισμοί

1. Σκοπός του παρόντος είναι η πλήρης προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις του Κεφαλαίου V της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29 Απριλίου 2004, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την Οδηγία 2001/14/ΕΚ, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας», η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.

2. Για την επίτευξη του ανωτέρω σκοπού, διερευνάται κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα και σοβαρό συμβάν, με στόχο τη διακρίβωση των αιτίων που προκάλεσαν το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν και όχι τη διαπίστωση υπαιτιότητας και τον καταλογισμό

ευθυνών ή την αναγνώριση αξιώσεων.

3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου, ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 3 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Άρθρο 2
Σύσταση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

1. Συνιστάται ανεξάρτητη διοικητική αρχή, με την επωνυμία «Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων», εφεξής καλούμενη «Επιτροπή», η οποία είναι αρμόδια για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3 του π.δ. 160/2007, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Η Επιτροπή έχει έδρα την Αθήνα.

2. Η Επιτροπή έχει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή και οφείλει να εφαρμόζει τις διατάξεις του ν. 4270/2014 (Α' 143).

3. Η Επιτροπή ενεργεί ανεξάρτητα από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής, κοινοποιημένο οργανισμό, την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, κάθε Αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή ρυθμιστικό φορέα, τα συμφέροντα των οποίων συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητές της.

4. Κάθε χρόνο η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση πεπραγμένων στον Πρόεδρο της Βουλής και στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 3
Συγκρότηση – Θητεία μελών

1. Η Επιτροπή απαρτίζεται από πέντε (5) μέλη: τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) ακόμη τακτικά μέλη. Ο Πρόε-δρος και τα μέλη της Επιτροπή είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους και διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους ικανότητα ή εμπειρία στον τεχνικό, οικονομικό ή νομικό τομέα ή στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

2. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Η θητεία των μελών της Επιτροπής είναι πενταετής, η οποία παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών. Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά.

4. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και οι αποζημιώσεις των μελών της Επιτροπής, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό της Επιτροπής.

6. Κατά τη διάρκεια της θητείας του Προέδρου της Επιτροπής αναστέλλεται η άσκηση οποιουδήποτε δημοσίου λειτουργήματος, καθώς και η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση στο Δημόσιο, σε Ν.Π.Δ.Δ. και σε νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

7. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, εάν προέρχεται από φορέα του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 του ν. 2190/1994, μετά τη λήξη της θητείας του επανέρχεται αυτοδικαίως στη θέση που κατείχε πριν από το διορισμό του. Στον Πρόεδρο, εφόσον είναι μέλος Δ.Ε.Π. ή Ερευνητικού Προσωπικού των Α.Ε.Ι., χορηγείται άδεια από τα αρμόδια όργανα του οικείου Α.Ε.Ι..

Άρθρο 4
Ασυμβίβαστα - Υποχρεώσεις των μελών

1. Τα μέλη της Επιτροπής απολαύουν λειτουργικής και προσωπικής ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και υποχρεούνται να ασκούν τα καθήκοντά τους με αμεροληψία και αντικειμενικότητα. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους, αλλά και πέντε χρόνια μετά την αποχώρησή τους με οποιονδήποτε τρόπο, τα μέλη της Επιτροπής έχουν υποχρέωση εχεμύθειας.

2. Τα μέλη της Επιτροπής δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση δημοσίου, μόνιμου ή μετακλητού υπαλλήλου στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ούτε στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς και νομικά πρόσωπα, ούτε στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α' 188) ή σε οποιαδήποτε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (Υ.Δ.Υ.), ούτε να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής ή φορέα χρέωσης ή φορέα κατανομής ή κοινοποιημένο οργανισμό ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιό της ή να έχουν άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους από υπηρεσίες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους, για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, καθώς και για τα δύο (2) επόμενα έτη από τη λήξη της.

Αν τα μέλη της Επιτροπής κατέχουν εταιρικά μερίδια ή μετοχές σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή άλλη επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο του προηγούμενου εδαφίου, που έχουν αποκτήσει από κληρονομική διαδοχή κατά τη διάρκεια της θητείας τους, υποχρεούνται να απέχουν από την ενάσκηση των δικαιωμάτων συμμετοχής και ψήφου στα όργανα διοίκησης, διαχείρισης και ελέγχου των εν λόγω επιχειρήσεων και μέχρι τη συμπλήρωση δύο (2) ετών από τη λήξη της θητείας τους.

3. Δεν συνιστά ασυμβίβαστο για τα μέλη της Επιτροπής η άσκηση διδακτικών καθηκόντων μέλους Δ.Ε.Π. των Α.Ε.Ι., με καθεστώς μερικής απασχόλησης, η άσκηση καθηκόντων μέλους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, καθώς και η άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με την επιφύλαξη ότι κατά τη διάρκεια της θητείας τους δεν παρέχονται υπηρεσίες σε πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών ή συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που προκηρύσσει η Επιτροπή.

4. Η παράβαση από μέλος της Επιτροπής των απαγορεύσεων των ανωτέρω παραγράφων, κατά τη διάρκεια της θητείας του, αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα, που τιμωρείται με την ποινή της έκπτωσης από τη θέση του μέλους της Επιτροπής. Για τη διαπίστωση της διάπραξης του ανωτέρω παραπτώματος κινείται πειθαρχική διαδικασία, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 5. Η κατά τα ως άνω έκπτωση δεν αποκλείει την ποινική ή αστική ευθύνη του, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η διαπίστωση της έκπτωσης γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ταυτόχρονα προβαίνει σε αντικατάσταση του μέλους για το υπόλοιπο της θητείας, με τη διαδικασία του άρθρου 3 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου.

5. Τα ασυμβίβαστα της παραγράφου 2 υφίστανται για τα μέλη της Επιτροπής και όταν αυτά συντρέχουν στο πρόσωπο συζύγων και συγγενών εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι και του δευτέρου βαθμού.

6. Η ιδιότητα του μέλους αναστέλλεται αν εκδοθεί αμετάκλητο παραπεμπτικό βούλευμα για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα, και μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη αθωωτική απόφαση. Αν ανασταλεί η ιδιότητα μέλους, διορίζεται νέο μέλος με τη διαδικασία της παραγράφου 2 του άρθρου 3. Η θητεία του νέου μέλους διαρκεί όσο και ο χρόνος αναστολής.

7. Τα μέλη της Επιτροπής υποβάλλουν κατ' έτος την προβλεπόμενη από τις διατάξεις του ν. 3213/2003 (Α' 309) δήλωση περιουσιακής κατάστασης.

Άρθρο 5
Πειθαρχική ευθύνη των μελών

1. Όλα τα μέλη της Επιτροπής υπέχουν πειθαρχική ευθύνη για παραβάσεις των υποχρεώσεών τους, που απορρέουν από τη νομοθεσία.

2. Τα μέλη της Επιτροπής υπάγονται στο πειθαρχικό συμβούλιο, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 24 του ν. 3891/2010 (Α' 216), για τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)

του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 (Α' 188).

3. Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του πειθαρχικού συμβουλίου κινεί ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον Πρόεδρο και τα λοιπά μέλη της Επιτροπής.

4. Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 13 ρυθμίζονται οι πειθαρχικές ποινές των μελών της Επιτροπής, η πειθαρχική διαδικασία και κάθε σχετικό θέμα.

Άρθρο 6
Εκπροσώπηση της Επιτροπής

1. Η Επιτροπή έχει ικανότητα δικαίου και παρίσταται αυτοτελώς ως διάδικος στα δικαστήρια σε κάθε είδους δίκες.

2. Ο Πρόεδρος εκπροσωπεί την Επιτροπή έναντι κάθε άλλης Αρχής ή έναντι τρίτων, δικαστικώς και εξωδίκως. Σε περίπτωση κωλύματος του Προέδρου, η Επιτροπή ορίζει ένα μέλος της προκειμένου να την εκπροσωπήσει.

3. Η Επιτροπή μπορεί με απόφασή της να ορίζει άλλο μέλος της ή τρίτο πρόσωπο, το οποίο θα την εκπροσωπεί για συγκεκριμένη πράξη ή ενέργεια ή κατηγορία πράξεων ή ενεργειών.

Άρθρο 7
Λειτουργία της Επιτροπής

1. Η Επιτροπή συνέρχεται στην έδρα της ή και εκτός αυτής, αν τούτο έχει οριστεί προηγουμένως, τακτικώς τουλάχιστον μία (1) φορά το μήνα και εκτάκτως, όταν ζητηθεί από τον Πρόεδρο αυτής. Δύναται να συνεδριάζει και με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων (τηλεδιάσκεψη). Η Επιτροπή συνεδριάζει νομίμως, εφόσον μετέχουν στη συνεδρίαση ο Πρόεδρος ή, όταν αυτός απουσιάζει, ο νόμιμα ορισμένος από την Επιτροπή αναπληρωτής του και δύο (2) τουλάχιστον μέλη (απαρτία). Τα τακτικά μέλη της Επιτροπής δεν μπορούν να απουσιάζουν αδικαιολόγητα για περισσότερες από τρεις (3), κατά σειρά, συνεδριάσεις. Η Επιτροπή μπορεί να λειτουργήσει, όχι όμως πέρα από ένα τρίμηνο, αν κάποια από τα μέλη της εκλείψουν ή αποχωρήσουν για οποιονδήποτε λόγο ή απολέσουν την ιδιότητα, βάσει της οποίας ορίστηκαν, εφόσον, κατά τις συνεδριάσεις της, τα λοιπά μέλη επαρκούν, ώστε να υπάρχει απαρτία.

2. Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Επιτροπής, ο οποίος ορίζεται με απόφαση του Προέδρου. Ο γραμματέας παρίσταται σε όλες τις συνεδριάσεις.

3. Η Επιτροπή συγκαλείται σε συνεδρίαση από τον Πρόεδρο αυτής, ο οποίος καταρτίζει τα θέματα της ημερήσιας διάταξης. Τη σύγκληση της Επιτροπής μπορεί να ζητήσει και ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ορίζει και τα προς συζήτηση θέματα. Στην περίπτωση αυτή, ο Πρόεδρος έχει υποχρέωση να συγκαλέσει την Επιτροπή εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από τη λήψη του σχετικού αιτήματος.

4. Η Επιτροπή μπορεί να καλεί στις συνεδριάσεις της, προς παροχή πληροφοριών ή προσαγωγή στοιχείων, υπηρεσιακούς παράγοντες ή και τρίτους, οι οποίοι αποχωρούν σε κάθε περίπτωση πριν από την ψηφοφορία. Λεπτομέρειες ορίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

5. Για τη λειτουργία της Επιτροπής εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος νόμου, του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης και συμπληρωματικά οι διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α' 45).

Άρθρο 8
Αρμοδιότητες Προέδρου

1. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής έχει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στον παρόντα νόμο, καθώς και στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 11.

2. Ο Πρόεδρος προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Επιτροπής, διευθύνει τη λειτουργία τους και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού.

3. Ο Πρόεδρος μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων της Επιτροπής και την εν γένει εύρυθμη λειτουργία της.

4. Ο Πρόεδρος μπορεί με απόφασή του να εξουσιοδοτήσει άλλα μέλη της Επιτροπής ή στελέχη από το προσωπικό της να υπογράφουν «με εντολή Προέδρου» έγγραφα ή άλλες πράξεις της αρμοδιότητάς του.

5. Το μέλος που ορίζεται ως αναπληρωτής του Προέδρου, όταν αυτός κωλύεται, ασκεί τις αρμοδιότητες που του εκχωρούνται με απόφαση της Επιτροπής.

Άρθρο 9
Προσωπικό της Επιτροπής

1. Η Επιτροπή έχει ίδιο προσωπικό, στο οποίο περιλαμβάνονται στελέχη ικανά να επιτελούν τα καθήκοντα του υπεύθυνου έρευνας σε περίπτωση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3 του π.δ 160/2007, όπως ισχύει.

2. Για τη στελέχωσή της συνιστώνται δώδεκα (12) θέσεις προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου ως εξής: α) τέσσερις (4) θέσεις Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού, σύμφωνα με το άρθρο 2 του π.δ. 50/2001 (Α' 39), β) έξι (6) θέσεις τακτικού προσωπικού και γ) δύο (2) θέσεις Γραμματέων. Η κατανομή των θέσεων του προσωπικού μπορεί να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 11.

3. Η πρόσληψη του προσωπικού διενεργείται μετά από προκήρυξη της Επιτροπής, που δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της και στον Τύπο, στην οποία εξειδικεύονται τα εκάστοτε απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, και τελεί υπό τον κατασταλτικό έλεγχο του ΑΣΕΠ. Για την πρόσληψη απαιτείται η έγκριση της Επιτροπής της ΠΥΣ 33/2006.

4. Η πλήρωση των θέσεων του προσωπικού της Επιτροπής μπορεί να γίνει με μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού αντίστοιχων προσόντων από φορείς του δημόσιου τομέα που έχει ενταχθεί στη διαδικασία της κινητικότητας των νόμων 4093/2012 (Α' 222) και 4172/2013 (Α' 167) και της λοιπής σχετικής νομοθεσίας. Οι δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού της βαρύνουν αποκλειστικά τον προϋπολογισμό της Επιτροπής.

5. Προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της Επιτροπής σε προσωπικό κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος, επιτρέπεται, με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού να μεταφέρεται και να εντάσσεται σε οργανικές θέσεις της Επιτροπής, κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων, προσωπικό που υπηρετεί σε φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, εφόσον έχει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται για την πρόσληψη στις αντίστοιχες θέσεις. Η επιλογή των μεταφερομένων και εντασσομένων γίνεται από επιτροπή που συγκροτείται με απόφαση της Επιτροπής, μετά από σχετική δημόσια ανακοίνωση, στην οποία καθορίζονται και οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τους ενδιαφερομένους.

6. Για την κάλυψη των αναγκών της Επιτροπής σε προσωπικό μπορεί, μετά από πρόταση αυτής και κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, του Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, κατόπιν αίτησης των ενδιαφερομένων, να αποσπάται προσωπικό από φορείς της Γενικής Κυβέρνησης για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών, που μπορεί να ανανεωθεί για μία ακόμα φορά.

7. Οι αποδοχές του προσωπικού της Επιτροπής, στους οποίους περιλαμβάνονται και οι αποσπασμένοι, καθορίζονται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

8. Τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα διορισμού, η απαγόρευση ανάληψης θέσης για δύο (2) έτη μετά τη λήξη της θητείας των μελών της Επιτροπής και οι προβλεπόμενες γι' αυτό κυρώσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 4, εφαρμόζονται και στο προσωπικό της Επιτροπής.

9. Το προσωπικό της Επιτροπής οφείλει να τηρεί εχεμύθεια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα από τις κείμενες διατάξεις, καθώς και για γεγονότα ή πληροφορίες, των οποίων λαμβάνει γνώση κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ή επ' ευκαιρία αυτών.

Άρθρο 10
Πόροι

1. Οι πιστώσεις για τη λειτουργία της Επιτροπής εγγράφονται σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ο ετήσιος προϋπολογισμός πρέπει να εναρμονίζεται με τις δημοσιονομικές πολιτικές του εποπτεύοντος Υπουργείου και με τις διατάξεις του ν. 4270/2014.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση της Επιτροπής, μπορεί να καθορίζονται πρόσθετοι πόροι, πλέον του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ της Επιτροπής, καθώς και οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών.

Άρθρο 11
Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

1. Ύστερα από γνώμη της Επιτροπής, με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θεσπίζεται Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της απόφασης διορισμού του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής.

2. Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης ρυθμίζονται ιδίως:

α) τα θέματα εσωτερικής λειτουργίας της Επιτροπής,

β) η διάρθρωση και λειτουργία των Υπηρεσιών της Επιτροπής και οι αρμοδιότητές τους, καθώς και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού,

γ) ο αριθμός των θέσεων του προσωπικού, τα απαραίτητα τυπικά προσόντα τους και η κατανομή τους κατά κατηγορίες, κλάδους και ειδικότητες,

δ) η πειθαρχική διαδικασία,

ε) τα θέματα προμηθειών,

στ) η διαδικασία σύναψης συμβάσεων κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου,

ζ) η διαδικασία διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, καθώς και η διάρκεια και ο τρόπος διατήρησης των αποδεικτικών στοιχείων,

η) ο τύπος και το περιεχόμενο της Έκθεσης Διερεύνησης,

θ) ο ορισμός ορκωτού ελεγκτή ή ελεγκτικής εταιρείας,

ι) η διαδικασία και τα κριτήρια επιλογής διερευνητών κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 4 του παρόντος και

ια) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής.

3. Μέχρι την έκδοση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας της Αρχής, ο Πρόεδρος της Αρχής ορίζεται ως διατάκτης, μπορεί έπειτα από απόφαση της Αρχής, να εκδίδει χρηματικά εντάλματα και να διαχειρίζεται το λογαριασμό της Επιτροπής, να συνάπτει συμβάσεις και να αποφασίζει για την ανάθεση προμηθειών, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

4. Η Επιτροπή μπορεί να χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, ως ειδικούς διερευνητές Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, εφεξής καλούμενους «Διερευνητές». Η εκπαίδευση, τα προσόντα και οι λοιπές προϋποθέσεις επιλογής ως Διερευνητή, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια ορίζονται αναλυτικά στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας.

5. Η Επιτροπή μπορεί να προβαίνει σε ανάθεση μελετών, έργων, συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες ειδικών διερευνητών ή τεχνικών συμβούλων, και προμηθειών για θέματα που άπτονται της λειτουργίας της. Η σύναψη και υλοποίηση των συμβάσεων αυτών διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

6. Η Επιτροπή διατηρεί ενημερωμένη ιστοσελίδα και τηλεφωνική γραμμή για την ενημέρωση και επικοινωνία των ενδιαφερομένων.

Άρθρο 12
Υποχρέωση διερεύνησης

1. Η Επιτροπή υποχρεούται να προβαίνει στη διεξαγωγή έρευνας μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα. Στόχος της διερεύνησης είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.

2. Πέραν των σοβαρών ατυχημάτων, η Επιτροπή μπορεί να διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που, υπό διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Η Επιτροπή έχει τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή της, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και η πιθανότητα τα ευρήματα διερεύνησης να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων,

β) εάν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,

γ) οι επιπτώσεις του ατυχήματος για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε κοινοτικό επίπεδο και

δ) τα αιτήματα των διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία διερεύνησης που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους, καθορίζεται από την Επιτροπή, αφού ληφθεί υπόψη η παράγραφος 3 του παρόντος άρθρου, καθώς και η ιδιαίτερη σημασία που μπορεί να έχουν για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών τα ευρήματα της διερεύνησης, κατά την κρίση της.

5. Η έρευνα δεν αποσκοπεί στη διαπίστωση υπαιτιότητας και στον καταλογισμό ευθυνών ή αξιώσεων.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ανατίθεται στην Επιτροπή η διερεύνηση συμβάντων πέραν αυτών που προβλέπονται στον παρόντα νόμο, υπό τον όρο ότι η διερεύνηση αυτή δεν θίγει την ανεξαρτησία της.

Άρθρο 13
Διεξαγωγή της έρευνας

1. Στους διερευνητές της Επιτροπής ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου Οργανισμού Διερεύνησης άλλου κράτους - μέλους ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους της παραγράφου 5 του άρθρου 11 και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν:

α) πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής, ελέγχου της κυκλοφορίας και σηματοδότησης,

β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση,

γ) πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των τρένων, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας,

δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων,

ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν,

στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων,

ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που

τηρεί ο διαχειριστής υποδομής, οι εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

2. Η έρευνα της Επιτροπής είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα, πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές.

Άρθρο 14
Διαδικασία διενέργειας έρευνας

1. Εάν το ατύχημα ή συμβάν συνέβη στην Ελληνική Επικράτεια η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 12 διενεργείται από την Επιτροπή. Εάν συνέβη εκτός της Ελληνικής Επικράτειας και δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί σε ποιο κράτος - μέλος συνέβη ή εάν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση ή πλησίον αυτής, οι αρμόδιοι φορείς συμφωνούν ποιος από τους δύο θα αναλάβει τη διεξαγωγή της έρευνας ή συμφωνούν να συνεργασθούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο φορέας διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων του άλλου κράτους - μέλους της έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στην έρευνα και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της. Φορείς διερεύνησης άλλου κράτους - μέλους καλούνται να συμμετάσχουν σε έρευνες εφόσον στο ατύχημα ή στο συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος - μέλος και εγκεκριμένη από αυτό.

2. Η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου δεν εμποδίζει την Επιτροπή να διεξάγει έρευνα, κατόπιν συμφωνίας, με άλλους φορείς διερεύνησης υπό άλλες συνθήκες.

3. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν της αρμοδιότητάς της, η Επιτροπή διενεργεί την απαραίτητη για την εκτέλεση της έρευνας πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από την Επιτροπή ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με το χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.

4. Η έρευνα διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιών που υπέστησαν ζημίες, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών ενημερώνονται τακτικά για την έρευνα και την πρόοδό της και έχουν, στο μέτρο του δυνατού, την ευκαιρία να υποβάλουν τις γνώμες και απόψεις τους κατά την έρευνα και τη δυνατότητα να σχολιάσουν πληροφορίες που περιέχονται στα σχέδια εκθέσεων.

5. Η Επιτροπή ολοκληρώνει τις έρευνες στον τόπο του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατόν, προκειμένου ο διαχειριστής υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να τη διαθέσει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

Άρθρο 15
Εκθέσεις

1. Για την έρευνα ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 1, συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις, εκτός των λοιπών στοιχείων, δηλώνονται οι στόχοι των ερευνών, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 12 και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια. Στην έκθεση τηρείται με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια η δομή που καθορίζεται στο Παράρτημα V του άρθρου 29 του π.δ. 160/2007. Η τελική μορφή της έκθεσης καθορίζεται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 11.

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει την Έκθεση το συντομότερο δυνατόν, το αργότερο εντός δώδεκα (12) μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία έλαβε χώρα το περιστατικό. Η Έκθεση κοινοποιείται στα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 4, καθώς και στους υπόλοιπους φορείς και στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη - μέλη.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει έως την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους ετήσια έκθεση απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που ελήφθησαν, σύμφωνα με τις εκδοθείσες συστάσεις.

Άρθρο 16
Συστάσεις ασφάλειας

1. Η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες απευθύνονται στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών - μελών. Οι εν λόγω αρχές υποχρεούνται να μεριμνούν για τη συμμόρφωση προς τις συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από την Επιτροπή, αλλά και από άλλους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών - μελών.

2. Συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή δεν δημιουργούν σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για συγκεκριμένο ατύχημα ή το συμβάν.

3. Οι αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν τουλάχιστον ετησίως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται για τη συμμόρφωση προς αυτές.

Άρθρο 17
Εμπιστευτικότητα

Με την επιφύλαξη του ν. 2472/1997 (Α' 50), εξασφαλίζεται ότι πληροφορίες που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ενός σιδηροδρομικού ατυχήματος ή συμβάντος παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης, εκτός εάν η Επιτροπή με ομόφωνη απόφασή της αποφασίσει ότι η αποκάλυψή τους δικαιολογείται για λόγους δημοσίου συμφέροντος.

Άρθρο 18
Ενημέρωση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

1. Εντός μιας εβδομάδος από τη λήψη της απόφασης για την έναρξη της διεξαγωγής της έρευνας, η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζωών, τραυματισμούς και υλικές ζημίες.

2. Η Επιτροπή διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των Εκθέσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 15 το ταχύτερο δυνατόν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Άρθρο 19
Προσαρμογή της περί υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων νομοθεσίας στις χωροταξικές απαιτήσεις

1. Οι υπαίθριοι σταθμοί αυτοκινήτων της παρ. 1 του άρθρου 27 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), που αποδεδειγμένα λειτουργούσαν μέχρι τις 31.12.2012, εντός των διοικητικών ορίων του παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Αθηνών (Ιστορικό Κέντρο), όπως αυτό χαρακτηρίστηκε με το από 21.9.1979 προεδρικό διάταγμα (Δ' 567), μπορεί να τύχουν της προβλεπόμενης άδειας λειτουργίας, κατά παρέκκλιση των υφιστάμενων χρήσεων γης της περιοχής, εφόσον πληρούν τους όρους και προϋποθέσεις του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976 και οι εκμεταλλευτές τους υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών τα δικαιολογητικά των παραγράφων 1, πλην της περίπτωσης γ', και 2 του άρθρου 29 του ανωτέρω προεδρικού διατάγματος, καθώς και της παρ. 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α' 46), με χρονική ισχύ τριών (3) ετών. Εάν εντός του παραπάνω χρονικού διαστήματος έχουν ξεκινήσει διαδικασίες τροποποίησης του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού, η άδεια λει-

τουργίας δύναται να παραταθεί για τρία (3) επιπλέον έτη.

2. Η συνέχιση της λειτουργίας αποδεικνύεται είτε με την υποβολή σχετικής βεβαίωσης του οικείου βιοτεχνικού επιμελητηρίου είτε της αρμόδιας Δ.Ο.Υ., ότι οι εκμεταλλευτές αυτών έχουν υποβάλει φορολογικές δηλώσεις για εισόδημα από τη στάθμευση αυτοκινήτων οχημάτων.

3. Η παρ. 2 του άρθρου 27 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ωφέλιμη επιφάνεια υπαίθριου σταθμού καλείται η επιφάνεια η οποία περικλείεται από τα όρια διατιθέμενου ιδιόκτητου ή μισθωμένου ελεύθερου ακάλυπτου χώρου και η οποία μπορεί να εκτείνεται μέχρι τη ρυμοτομική γραμμή. Κατ' εξαίρεση είναι δυνατόν η ωφέλιμη επιφάνεια να εκτείνεται πέραν της ρυμοτομικής, επί ρυμοτομούμενων ακινήτων, εφόσον έχει παρέλθει δεκαετία από την κήρυξη και εφόσον δεν έχει συντελεστεί με οποιονδήποτε τρόπο η απαλλοτρίωση. Δεν επιτρέπεται η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης στο ρυμοτομούμενο τμήμα της ωφέλιμης επιφάνειας του σταθμού, το οποίο χρησιμοποιείται ως χώρος ελιγμών. Είναι δυνατόν, κατά τα ως άνω, να συμπεριλαμβάνεται στην ωφέλιμη επιφάνεια του υπαίθριου σταθμού και η προβλεπόμενη παρόδια στοά του άρθρου 22 του ν. 4067/2012 (Α' 79). Από την παρούσα διάταξη δεν επηρεάζεται το κύρος και η διαδικασία της απαλλοτρίωσης του ρυμοτομούμενου τμήματος, το οποίο όταν αυτή συντελεστεί παύει να προσμετράται στην ωφέλιμη επιφάνεια των υπαίθριων σταθμών.»

4. Η παρ. 6 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Αν η λειτουργία του υπαίθριου σταθμού παρατείνεται πέραν της 18ης ώρας, ο υπαίθριος σταθμός υποχρεούται να διαθέτει κατάλληλη ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχός της κατά τη διάρκεια των εσπερινών και νυκτερινών ωρών φυλάξεως και διακινήσεως των σταθμευόντων αυτοκινήτων, με παροχή είτε από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού είτε από άλλον τυχόν επίσημο πάροχο. Εναλλακτικά, η ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού ενός υπαίθριου σταθμού μπορεί να επιτυγχάνεται και με αυτόνομα φωτιστικά σώματα, τα οποία λειτουργούν με φωτοβολταϊκά πάνελ.»

5. Η περίπτωση β' της παρ. 7 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«β. έχει την ωφέλιμη επιφάνειά του κατάλληλα επιστρωμένη είτε από ασφαλτικό τάπητα είτε από άλλο κατάλληλο υλικό (π.χ. βιομηχανικό δάπεδο) και διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των σταθμευόντων σε αυτό αυτοκινήτων».

6. Η περίπτωση ε' της παρ. 7 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«ε. διαθέτει γραφείο κινήσεως κατασκευασμένο από άκαυστο υλικό. Για την τοποθέτηση και χρήση του γραφείου κινήσεως δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας, εφόσον έχει εμβαδόν έως και 15 τ.μ. και είναι προσωρινή κατασκευή, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 του ν. 4067/2012».

7. Η παρ. 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α' 46) καταργείται, με την επιφύλαξη των διατάξεων των παραγράφων 1 και 9 του παρόντος.

8. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, οι άδειες λειτουργίας ή βεβαιώσεις νόμιμης λειτουργίας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων όπου η στάθμευση εξυπηρετείται από υπαλλήλους χορηγούνται, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του Κεφαλαίου Ζ' του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει.

9. Υπαίθριοι σταθμοί αυτοκινήτων, όπου η στάθμευση εξυπηρετείται από υπαλλήλους και για τους οποίους η χωρητικότητα σε θέσεις στάθμευσης υπολογιζόταν δια διαιρέσεως του εμβαδού του οικοπέδου δια του εμβαδού μίας θέσης στάθμευσης (10 τ.μ.) και σε περίπτωση ύπαρξης στοάς μη υπολογιζόμενου του εμβαδού της στον υπολογισμό της χωρητικότητας, των οποίων οι άδειες λειτουργίας ή βεβαιώσεις νόμιμης λειτουργίας έχουν χορηγηθεί κατ' εφαρμογή της παρ. 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α'46) με την υποβολή τοπογραφικού διαγράμματος, τεχνικής έκθεσης, χωρίς την υποχρέωση: (α) υποβολής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για σταθμούς με χωρητικότητα έως διακοσίων (200) θέσεων, (β) απότμησης πεζοδρομίου για την είσοδο-έξοδο στο σταθμό και (γ) κατασκευής γραφείου για τον εκμεταλλευτή του σταθμού, εξακολουθούν να λειτουργούν, να ανανεώνουν και να τροποποιούν την άδεια λειτουργίας βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας τους, σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις με τις οποίες αυτή χορηγήθηκε.

Άρθρο 20
Προσαρμογή της περί συνεργείων νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις

1. Συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, τα οποία εξακολουθούν να λειτουργούν σε περιοχές που αναθεωρήθηκαν οι χρήσεις γης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού τους σχεδίου, σύμφωνα με τις οποίες απαγορεύεται η ίδρυση νέων συνεργείων, μπορεί να συνεχίσουν τη λειτουργία τους για τρία (3) ακόμη έτη, δυνάμενη αυτή να παραταθεί με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εφόσον:

α) είχαν τύχει άδειας ίδρυσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του π.δ. 78/1988 (Α' 34) και εξακολουθούν να πληρούν τις ουσιαστικές προϋποθέσεις των διατάξεων του π.δ. 78/1988, πλην αυτής της παραγράφου 1γ του άρθρου 15 αυτού,

β) είναι εγκατεστημένα σε κτίρια που διαθέτουν άδεια δόμησης για εγκατάσταση συνεργείου ή κτίρια που διαθέτουν άδεια δόμησης ή οικοδομική άδεια για χρήση: Η (εμπορική), Ι (βιομηχανία – βιοτεχνία), Λ (σταθμός αυτοκινήτων), Κ (αποθήκευση) ή για την εγκατάσταση συνεργείου.

2. Η συνέχιση της λειτουργίας τους αποδεικνύεται, είτε με την υποβολή σχετικής βεβαίωσης του οικείου βιοτεχνικού επιμελητηρίου είτε της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. ότι οι εκμεταλλευτές αυτών έχουν υποβάλει φορολογικές δηλώσεις για εισόδημα από την άσκηση επαγγέλματος επισκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων στη συγκεκριμένη εγκατάσταση.

3. Κατά το διάστημα της προσωρινής λειτουργίας τους, δεν επιτρέπεται η επέκταση των εγκαταστάσεών τους ή η μεταβίβαση της άδειας - βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας τους, πλην της περιπτώσεως μεταβίβασης σε συγγενικά πρόσωπα μέχρι β' βαθμού.

Άρθρο 21
Τροποποίηση του άρθρου 34 του ν. 2963/2001

1. Η παρ. 2 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Η ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών ΚΤΕΟ επιτρέπεται:

Α) Για την Περιφέρεια Αττικής και Π.Ε. Θεσσαλονίκης σε εντός σχεδίου πόλεως περιοχές με χρήσεις μη οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας, οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου, κατά την έννοια των άρθρων 5, 6 και 7 αντίστοιχα του από 23.2/6.3.1987 προεδρικού διατάγματος (Δ'166), καθώς και σε περιοχές με χρήσεις χονδρικού εμπορίου, εγκαταστάσεων μέσων μαζικής μεταφοράς, παραγωγικών δραστηριοτήτων χαμηλής και μέσης όχλησης και παραγωγικών εγκαταστάσεων υψηλής όχλησης κατά την έννοια των άρθρων 22, 23, 25 και 29 αντίστοιχα του ν. 4269/2014 (Α' 142).

Β) Σε ολόκληρη την Επικράτεια, περιλαμβανομένης και της Περιφέρειας Αττικής και Π.Ε. Θεσσαλονίκης, σε περιοχές εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή εκτός ορίων οικισμού προϋφισταμένων του έτους 1923 ή εκτός ορίων οικισμού οριοθετημένων, σύμφωνα με τους όρους του από 24.4.1985 προεδρικού διατάγματος, όπου είτε δεν έχουν καθοριστεί χρήσεις είτε εάν έχουν καθοριστεί και έχουν περιεχόμενο ως ανωτέρω υπό (Α) περιγράφεται.

Άδειες δόμησης ιδιωτικών ΚΤΕΟ που έχουν εκδοθεί νομίμως πριν την ισχύ της παρούσας διάταξης διατηρούνται σε ισχύ.

Οι εγκαταστάσεις των ιδιωτικών ΚΤΕΟ εντάσσονται στην κατηγορία των χαμηλής όχλησης εγκαταστάσεων.

2. Η παρ. 4 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268) αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Απαγορεύεται η εγκατάσταση ΚΤΕΟ σε απόσταση μικρότερη των 100μ. από νοσοκομείο ή κλινική, από αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, από τα όρια κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και από κηρυγμένα μνημεία, από παιδικούς σταθμούς, από σχολεία μέσης ή κατώτερης εκπαίδευσης, από ιδρύ-

ματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και από ενοριακούς ναούς και σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς, σταθερής τροχιάς και λεωφορείων. Η απόσταση αυτή μετριέται από το περίγραμμα του οικοπέδου του ΚΤΕΟ και των ως άνω κτηρίων ή εγκαταστάσεων.»

Άρθρο 22
Προσαρμογή πρατηρίων καυσίμων στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού

1. Καταργούνται η παρ. 3 του άρθρου 6 του π.δ. 1224/ 1981 (Α' 303) και η παρ. 2 του άρθρου 6 του β.δ. 465/ 1970 (Α' 150).

2. Η παρ. 4 του άρθρου 23 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303), όπως προστέθηκε με το άρθρο 112 του ν. 4199/2013 (Α' 216), αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Για τα πρατήρια που βρίσκονται εντός οικισμών, οι οποίοι υφίστανται προ του έτους 1923 ή εντός ορίων νομίμως οριοθετημένων οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2.000 κατοίκους και σε περίπτωση που η προ αυτών οδός βελτιώνεται ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της, ο ιδιοκτήτης του πρατηρίου υποχρεούται να προσαρμόσει, με δικές του δαπάνες, το χώρο του πρατηρίου προς τα εγκεκριμένα δια του παρόντος σχεδιαγράμματα, εντός των δυνατοτήτων του οικοπέδου του.»

Άρθρο 23
Τροποποίηση του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970

Το εδάφιο γ' της παρ. 2 του άρθρου 5 του β.δ. 465/ 1970 (Α' 150), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Σε απόσταση μικρότερη των εκατό (100) μέτρων από το περίγραμμα ορατών αρχαιολογικών χώρων. Η απόσταση μετριέται μεταξύ των πλησιέστερων σημείων του ως άνω περιγράμματος και του περιγράμματος της κύριας έκτασης του πρατηρίου. Ίδρυση πρατηρίου μπορεί να επιτραπεί και σε μικρότερη απόσταση υπό την προϋπόθεση έγκρισης από την αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία.»

Άρθρο 24
Συμπλήρωση του άρθρου 23 του ν. 3185/2003

Μετά την παρ. 7 του άρθρου 23 του ν. 3185/2003 (Α' 229), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής:

«8. Η προηγούμενη παράγραφος εφαρμόζεται και στα αυτοτελώς εγκαθιστάμενα εργοστασιακής κατασκευής αυτόματα μηχανήματα πλύσεως - στεγνώματος αυτοκινήτων τύπου «σήραγγος» (tunnel) ή και για τα συνήθη αυτόματα κυλιόμενα παλινδρομικά επί σιδηροτροχιάς πλυντήρια αυτοκινήτων (roll over). Για την εφαρμογή της απαιτείται ο φορέας εκμετάλλευσης του πλυντηρίου να είναι κύριος ή νόμιμος κάτοχος των βοηθητικών χώρων. Εφόσον το πλυντήριο αυτοκινήτων λειτουργεί εντός ή σε επαφή με χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, ο κάτοχος της βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας του πλυντηρίου αυτοκινήτων μπορεί να είναι διαφορετικό φυσικό ή νομικό πρόσωπο από τον κάτοχο της βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 25
Ρυθμίσεις σχετικά με τη διάθεση εισιτηρίων και τον έλεγχο κομίστρου στα μέσα μεταφοράς

1. Το άρθρο 1 του ν. 1214/1981 (Α' 286), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 1

1. Οι επιβάτες των χερσαίων συγκοινωνιακών μέσων δημόσιας χρήσης (οδικών αστικών και υπεραστικών και σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών) οφείλουν να καταβάλουν το νόμιμο, κατά περίπτωση, κόμιστρο της αντιστοίχου διαδρομής, που ορίζεται από την εκάστοτε τιμολογιακή πολιτική, αμέσως μετά την είσοδό τους επί των συγκοινωνιακών μέσων ή και των χώρων πρόσβασης σε αυτά (προκειμένου για τα υπόγεια μέσα μεταφοράς - ΜΕΤΡΟ, Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος), να φυλάσσουν το αποδεικτικό καταβολής καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής και να επιδεικνύουν αυτό όταν ζητείται από αρμόδιο, κατά νόμο, Ελεγκτή.

2. Στους επιβάτες που, κατά τη διάρκεια του ελέγχου από αρμόδιο Ελεγκτή, δεν επιδεικνύουν το αποδεικτικό καταβολής του νόμιμου κομίστρου (κανονικού ή μειωμένου που οφείλει να διαθέτει επικυρωμένο κατά τον έλεγχο ο επιβάτης για τη νόμιμη μετακίνησή του), επιβάλλεται πρόστιμο ως εξής:

α. Στους διακινούμενους με αστικά συγκοινωνιακά μέσα στις περιοχές Αθηνών και Θεσσαλονίκης, ίσο με το 60πλάσιο του βασικού ή μειωμένου εισιτηρίου.

β. Στους διακινούμενους με αστικά συγκοινωνιακά μέσα των λοιπών περιοχών της χώρας, ίσο με το 20πλάσιο του βασικού ή μειωμένου εισιτηρίου.

γ. Στους διακινούμενους με υπεραστικά συγκοινωνιακά μέσα, ίσο με το διπλάσιο της τιμής του εισιτηρίου αφετηρίας - τέρματος του δρομολογίου.

δ. Στους διακινούμενους με σιδηροδρομικά οχήματα, ίσο με το διπλάσιο του αντιτίμου της διαδρομής την οποία πραγματοποίησε το τρένο, από την αφετηρία αυτού και έως του πρώτου, μετά τη διαπίστωση της παράβασης, σταθμού στον οποίο προβλέπεται στάση της αμαξοστοιχίας.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τα ως άνω επιβαλλόμενα πρόστιμα μπορεί να μεταβάλλονται.»

2. Το άρθρο 2 του ν. 1214/1981, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 2
Αρμόδιοι για τον έλεγχο και επιβολή προστίμου

1. Αρμόδιοι για τη διενέργεια των ελέγχων μετακίνησης με το νόμιμο κόμιστρο και της επιβολής προστίμου στους καταλαμβανόμενους παραβάτες (οι οποίοι μετακινούνται χωρίς το επικυρωμένο νόμιμο κόμιστρο ή δεν το επιδεικνύουν κατά τον έλεγχο) είναι οι εντεταλμένοι Ελεγκτές Κομίστρου, οι οποίοι είναι υπάλληλοι του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή υπάλληλοι τρίτου φορέα (νομικού προσώπου), στον οποίο έχει αναθέσει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας τον έλεγχο κομίστρου, εφόσον οι υπάλληλοι του τρίτου φορέα φέρουν ειδική προς τούτο εξουσιοδότηση του οικείου συγκοινωνιακού φορέα. Ειδικά, για τις αστικές συγκοινωνίες της περιοχής ευθύνης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), αρμόδιος φορέας για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου είναι ο Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος μπορεί να αναθέσει τη δραστηριότητα αυτή στις οικείες Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ) του ν. 3920/2011 (Α' 33).

2. Η επιβολή του προστίμου γίνεται με πράξη του ειδικώς εξουσιοδοτημένου για το σκοπό αυτόν Ελεγκτή Κομίστρου, ως ανωτέρω ορίζεται, την οποία συντάσσει κατά τη διαπίστωση της παράβασης. Ειδικά για τους μετακινούμενους με το ΜΕΤΡΟ και τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο το πρόστιμο επιβάλλεται και σε όσους δεν επιδεικνύουν το αποδεικτικό του νόμιμου κομίστρου στις αποβάθρες μετά τα επικυρωτικά (ακυρωτικά) μηχανήματα.

3. Η πράξη βεβαίωσης παράβασης παραδίδεται στον παραβάτη από τον Ελεγκτή Κομίστρου που διαπίστωσε την παράβαση. Στην πράξη βεβαίωσης της παράβασης διατυπώνεται πρόσκληση στον παραβάτη για άμεση πληρωμή του προστίμου στον συντάκτη της πράξης Ελεγκτή Κομίστρου ή για πληρωμή μέσα σε εξήντα (60) ημερολογιακές ημέρες από την επομένη της βεβαίωσης της παράβασης στο ταμείο του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή με άλλον τρόπο που θα καθορίσει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας.

4. Ο καταλαμβανόμενος ως παραβάτης είναι υποχρεωμένος, αν δεν καταβάλει αμέσως το πρόστιμο στον συντάκτη της πράξης επιβολής του, να επιδείξει στον αρμόδιο για τον έλεγχο και την καταβολή του προστίμου Ελεγκτή Κομίστρου, την αστυνομική ταυτότητα ή άλλο δημόσιο έγγραφο από το οποίο αποδεικνύονται τα στοιχεία της ταυτότητάς του. Σε περίπτωση άρνησης

του παραβάτη να καταβάλει αμέσως το πρόστιμο και να επιδείξει στοιχείο αποδεικτικό της ταυτότητάς του, ο Ελεγκτής Κομίστρου μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή αστυνομικού οργάνου, το οποίο (αστυνομικό όργανο) υποχρεούται να συνδράμει τον Ελεγκτή για την καταγραφή στη βεβαίωση παράβασης των στοιχείων του παραβάτη.

5. Αν διαπιστωθεί ότι το επιβληθέν πρόστιμο δεν κατεβλήθη από τον παραβάτη, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου, τότε το πρόστιμο επιβάλλεται και οφείλεται στο πενταπλάσιο του αρχικά επιβληθέντος. Το πρόστιμο στην περίπτωση αυτή αποστέλλεται στη Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) φορολογίας εισοδήματος του παραβάτη και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ν.δ. 356/1974 (Α' 6), όπως ισχύει, «Κώδικας Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων», ως δημόσιο έσοδο, από το οποίο αποδίδεται στο συγκοινωνιακό φορέα που βεβαίωσε την παράβαση το ποσό του αρχικά επιβληθέντος προστίμου.»

3. Το άρθρο 3 του ν. 1214/1981 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 3
Ρύθμιση λεπτομερειών

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ο τύπος της βεβαίωσης παράβασης, καθώς και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή των ρυθμίσεων του προηγούμενου άρθρου.»

4. Στην παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 προστίθεται περίπτωση κθ' ως εξής:

«κθ. Η σύναψη συμβάσεων με τρίτους με αντικείμενο την εκ μέρους τους έκδοση ή και διάθεση στο επιβατικό κοινό κάθε μορφής αποδεικτικού καταβολής κομίστρου.»

Άρθρο 26
Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών και εφαρμογή διατάξεων των Κανονισμών (ΕΚ) 181/2011, 1371/2007 και 2006/2004

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνεται, κατόπιν εισήγησης του αρμόδιου συγκοινωνιακού ή άλλου φορέα, ο «Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών» με τον οποίο καθορίζονται ανά κατηγορία επιβατικών μεταφορών τα δικαιώματα των επιβατών, οι υποχρεώσεις, οι υπηρεσίες και οι όροι παροχής των υπηρεσιών των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου και λοιπού επιβατικού μεταφορικού έργου προς τους επιβάτες, η διαδικασία υποβολής καταγγελιών στα αρμόδια όργανα, η διαδικασία αποζημίωσης των επιβατών, τα επιβαλλόμενα στους μεταφορείς διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις, καθώς και η διαδικασία επιβολής αυτών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή των προβλέψεων του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004» (ΕΕ L 55 της 28.2.2011) και του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» (ΕΕ L 315 της 3.12.2007).

2. Τα επιβαλλόμενα στους μεταφορείς διοικητικά πρόστιμα προσδιορίζονται από εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ έως τρεις χιλιάδες (3.000,00) ευρώ και εισπράττονται υπέρ του Δημοσίου.

3. Πρωτοβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών για την παραβίαση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Κανονισμού Δικαιωμάτων των Επιβατών, όπως αυτός εκδοθεί με την υπουργική απόφαση της παραγράφου 1, καθώς και των Κανονισμών (ΕΚ) 181/2011 και (ΕΚ) 1371/2007 ορίζονται οι μεταφορείς.

4. Δευτεροβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών που δεν επιλύθηκαν από τα πρωτοβάθμια όργανα της ανωτέρω παραγράφου, καθώς και αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων ορίζονται:

α) η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) για το σύνολο των οδικών εθνικών και διεθνών επιβατικών μεταφορών που εκτελούνται στην Ελληνική Επικράτεια, πλην των όσων ορίζονται στην περίπτωση β' της παρούσας παραγράφου,

β) ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (Α' 87), εκτός της Π.Ε. Νήσων, από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου του ν. 3920/2011 (Ο.ΣΥ. Α.Ε. και ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.), καθώς και από τους φορείς των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο ή οποιονδήποτε άλλο φορέα που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών και

γ) η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του ν. 3891/2010 (Α' 188) για το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών που εκτελούνται στην Ελληνική Επικράτεια για τις οποίες είναι ο ρυθμιστικός φορέας. Η Ρ.Α.Σ., μεταξύ των άλλων, είναι η αρμόδια αρχή παρακολούθησης και ελέγχου της τήρησης της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L 315/14 της 3.12.2007), σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών λαμβάνοντας τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών.

Η υποβολή αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα.

5. Αρμόδιος φορέας ελέγχου εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011 ορίζεται η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

6. Αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 364 της 9.12.2004), ορίζονται ως προς τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) και ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στο ν.3852/2010, πλην της Π.Ε. Νήσων, και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του ν. 3891/2010 (Α' 188), όπως ισχύει, για τις μεταφορές επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

7. Με την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου καταργούνται οι διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 15 του ν. 2963/2001 (Α' 268) και της παρ. 16 του άρθρου 6 του ν. 2669/1998 (Α' 283), καθώς και των άρθρων 45, 46 και 117 του ν. 4199/2013, όπως ισχύουν.

8. Έως την 1η Μαρτίου 2017 οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν δεν εφαρμόζονται στις διεθνείς τακτικές μεταφορές επιβατών μεταξύ της Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε..

9. Στο άρθρο 75 του ν. 4199/2013 (Α' 216) προστίθεται παράγραφος 6 ως εξής:

«6. Η Ρ.Α.Ε.Μ. είναι αρμόδια για το σύνολο των οδικών επιβατικών μεταφορών, πλην των δημόσιων συγκοινωνιών που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (Α' 87) εκτός της Π.Ε. Νήσων, για:

α. Την εξέταση σε δεύτερο βαθμό καταγγελιών επιβατών που δεν επιλύθηκαν από τα αρμόδια πρωτοβάθμια όργανα, καθώς και αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων αυτών σχετικά με δικαιώματα και υποχρεώσεις του «Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών», καθώς και του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011.

β. Την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/ 2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών (ΕΕ L 364 της 9.12.2004) για τον Κανονισμό (ΕΚ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν.»

Άρθρο 27
Θέματα Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών

1. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 803/1978 (Α' 123), όπως ισχύει, προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Έως το πέρας του χρονικού ορίου που τίθεται στο προηγούμενο εδάφιο, οι χώροι ιδιωτικοί ή δημόσιοι (εντός ή εκτός σχεδίου) που χρησιμοποιούνται ή θα χρησιμοποιηθούν ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης (αφετηρίες) διεθνών λεωφορειακών γραμμών για τη διενέργεια των οποίων έχει χορηγηθεί ή θα χορηγηθεί

άδεια διεθνούς τακτικής λεωφορειακής γραμμής από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αδειοδοτούνται βάσει των διατάξεων του Κεφαλαίου Α' του π.δ. 79/2004, χωρίς τις προϋποθέσεις του άρθρου 2 του ιδίου διατάγματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός τριών μηνών από την ισχύ του παρόντος, τίθενται οι ελάχιστοι όροι και απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι χώροι αυτοί και στις περιπτώσεις που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις του Κεφαλαίου Α' του π.δ. 79/2004. Μέσα σε χρονικό διάστημα τριών μηνών από την έκδοση της υπουργικής απόφασης του προηγούμενου εδαφίου, οι μεταφορικές επιχειρήσεις οφείλουν να συμμορφωθούν προς τα παραπάνω οριζόμενα ως προς τους χώρους που χρησιμοποιούνται ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης (αφετηρίες) διεθνών λεωφορειακών γραμμών. Για παραβάσεις ως προς τους ανωτέρω χώρους, διαπιστωμένες πριν ή μετά την ισχύ του παρόντος, επιβάλλονται οι εκάστοτε ισχύουσες διοικητικές κυρώσεις αποκλειστικά στις μεταφορικές επιχειρήσεις που δεν θα έχουν συμμορφωθεί εντός του ανωτέρω οριζόμενου χρονικού διαστήματος. Για το χρονικό διάστημα της μεταβατικής περιόδου έως την υποχρεωτική χρήση Σταθμού Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών μπορεί να χρησιμοποιούνται ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης διεθνών λεωφορειακών γραμμών σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων και λοιπών συγκοινωνιακών φορέων».

2. Στο τέλος της παρ. 15.2 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 (Α' 82) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Οι προϋποθέσεις αυτής της παραγράφου ισχύουν μόνο για τις διεθνείς τακτικές γραμμές που διενεργούνται μεταξύ της Ελλάδας και των όμορων χωρών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

3. Κατά την διενέργεια διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών επιτρέπεται με τα τουριστικά λεωφορεία, η μεταφορά ασυνόδευτων δεμάτων το βάρος των οποίων δεν υπερβαίνει τα δέκα (10) κιλά. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις της διενέργειας της μεταφοράς αυτής.

Άρθρο 28
Χορήγηση Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Ικανότητας

Κάτοχοι άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εθνικών ή εθνικών και διεθνών επιβατικών μεταφορών, οι οποίοι απέκτησαν Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας ή Επάρκειας χωρίς εξετάσεις ή απαλλάχτηκαν από την υποχρέωση απόκτησής του, βάσει του π.δ. 346/2001 και των προγενέστερων αυτού διατάξεων, απαλλάσσονται από τις εξετάσεις για την απόδειξη της επάρκειας αυτής, εφόσον εργάζονταν ως διαχειριστές επιχείρησης εθνικών ή διεθνών επιβατικών μεταφορών κατά τα τελευταία δέκα έτη πριν από τις 4 Δεκεμβρίου 2009. Στα ανωτέρω πρόσωπα, ανεξάρτητα αν κατέχουν λεωφορείο ολόκληρο ή κατ' ιδανικό μερίδιο, η αρμόδια υπηρεσία μεταφορών της Περιφέρειας χορηγεί, με αίτησή τους, πιστοποιητικό για εθνικές ή εθνικές και διεθνείς επιβατικές μεταφορές ανάλογα.

Άρθρο 29
Ρύθμιση θεμάτων οχημάτων δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών

1. Σε κάθε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας ή πράξης αποχαρακτηρισμού ή μεταβίβασης λεωφορείου δημόσιας χρήσης που ανήκει στην κυριότητα του νομικού προσώπου ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ ή σε εταιρεία του άρθρου 29 του ν. 588/1977, που είναι ενταγμένη σε τέτοιο φορέα, υπόχρεοι υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας, που ορίζει το άρθρο 13 του π.δ. 258/2005 (Α' 316) είναι τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου αυτών.

2. Η οριζόμενη στο τελευταίο εδάφιο των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 10 του ν. 2579/1998 (Α'31) προθεσμία παρατείνεται έως την 31η Δεκεμβρίου 2016 για τις περιπτώσεις β', γ' και δ' της παραγράφου 2 του ανωτέρω άρθρου.

Άρθρο 30
Ρυθμίσεις θεμάτων ΟΑΣΘ

1. Η διάρκεια κυκλοφορίας των λεωφορείων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) υπολογιζόμενη από την πρώτη ημέρα κυκλοφορίας τους ως καινουργών, δεν μπορεί να υπερβαίνει τα είκοσι (20) έτη. Ως χρόνος απόσβεσης των λεωφορείων, που αποκτήθηκαν ή θα αποκτηθούν μετά την ισχύ του παρόντος νόμου, ορίζονται τα είκοσι (20) έτη, η δε κατ' έτος αποσβεστέα αξία θα ισούται με το μη αποσβεσθέν υπόλοιπο διαιρούμενο δια του υπολειπόμενου χρόνου απόσβεσης έως τη συμπλήρωση είκοσι (20) ετών κυκλοφορίας.

2. Για τα άτομα που, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία δικαιούνται να διακινούνται με τις αστικές συγκοινωνίες είτε δωρεάν είτε με μειωμένο κόμιστρο, το αρμόδιο Υπουργείο είναι υποχρεωμένο να καταβάλει στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) είτε το αντίτιμο του κομίστρου είτε τη διαφορά από το ισχύον κόμιστρο. Το κόμιστρο ή η διαφορά του καταβάλλονται από τους παραπάνω φορείς που ασκούν κοινωνική πολιτική, με βάση τη σύμβαση μεταξύ του ΟΑΣΘ και των αντιστοίχων φορέων. Σε περίπτωση διαφωνίας για τον αριθμό των διακινουμένων επιβατών, αυτός, καθώς και οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα, καθορίζονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, μετά από αιτιολογημένη πρόταση του ΟΑΣΘ.

3. Το άρθρο 31 του ν.δ. 3721/1957 (Α'142) καταργείται από 1.1.2014.

4. Ο ΟΑΣΘ από 1.10.2014 υποχρεούται στην εφαρμογή του προγράμματος δρομολογίων που κάθε φορά εγκρίνεται από το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ), με το οποίο:

α. Τα κυκλοφορούντα λεωφορεία κατά τις καθημερινές της χειμερινής περιόδου θα ανέρχονται σε πεντακόσια είκοσι (520) λεωφορεία σε δύο βάρδιες, με δυνατότητα μεταβολής κατά ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (+-4%). Ο αριθμός των κυκλοφορούντων λεωφορείων κατά τα Σάββατα της χειμερινής περιόδου αντιστοιχεί στο 80% του αριθμού των κυκλοφορούντων κατά τις καθημερινές, ενώ κατά τις Κυριακές – Αργίες χειμερινής περιόδου αντιστοιχεί στο 70% του αριθμού των κυκλοφορούντων κατά τις καθημερινές.

β. Ο αριθμός των κυκλοφορούντων λεωφορείων της θερινής περιόδου αντιστοιχεί σε ποσοστό 80% των κυκλοφορούντων της χειμερινής περιόδου (καθημερινής, Σαββάτου και Κυριακής – Αργίας).

γ. Με τα προγράμματα δρομολόγησης γίνεται σταδιακή έναρξη των πρώτων δρομολογίων (αναχώρηση από αφετηρία ή τέρμα) από τις 05:00 και σταδιακή λήξη των τελευταίων δρομολογίων (αναχώρηση από αφετηρία ή τέρμα) έως τις 24:00.

δ. Προγραμματίζεται να λειτουργεί μία (1) μεταμεσονύκτια λεωφορειακή γραμμή σύνδεσης και εξυπηρέτησης των επιβατών από και προς τους σταθμούς άφιξης ή αναχώρησης επισκεπτών (αεροδρόμιο, σταθμός τραίνων, κεντρικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων), διερχόμενη από τις κεντρικές οδικές αρτηρίες της Θεσσαλονίκης.

ε. Για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ με τα ειδικά διασκευασμένα οχήματα που διαθέτει ο ΟΑΣΘ ο Οργανισμός υποχρεούται στη δρομολόγηση (μετά από καθημερινό προγραμματισμό με βάση τις ανάγκες εξυπηρέτησης των ΑμεΑ) σε δύο (2) βάρδιες κατά τις καθημερινές χειμερινής και θερινής περιόδου τουλάχιστον των δυο (2) εκ των τριών (3) ειδικά διασκευασμένων οχημάτων των εννέα (9) θέσεων εξυπηρέτησης ΑμεΑ (εκ των οποίων 4 θέσεις αναπηρικών αμαξιδίων) και τα Σάββατα και τις Κυριακές και αργίες τουλάχιστον του ενός (1).

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, που λαμβάνεται μετά από πρόταση του ΣΑΣΘ και γνώμη του ΟΑΣΘ, τα ως άνω καθοριζόμενα δύνανται να τροποποιούνται, για τη βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση των πολιτών.

5. Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η υπ' αριθ. Α οικ. 45787/3551/5.8.2014 κοινή απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών και του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 2283) με θέμα «Οριστικοποίηση συμβατικών δαπανών-εσόδων-αντισταθμιστικής καταβολής χρήσεων 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013, καθορισμός τιμολογιακής πολιτικής, επαναπροσδιορισμός συμβατικών δαπανών-εσόδων-αντισταθμιστικής κατα-

βολής χρήσης 2014 και προϋπολογιστικός καθορισμός συμβατικών δαπανών-εσόδων αντισταθμιστικής καταβολής χρήσεων 2015, 2016 και 2017 στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)» ως εξής:

«Αριθμ. Α οικ. 45787/3551

Οριστικοποίηση συμβατικών δαπανών – εσόδων - αντισταθμιστικής καταβολής χρήσεων 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013, επαναπροσδιορισμός συμβατικών δαπανών – εσόδων – αντισταθμιστικής καταβολής χρήσης 2014 και προϋπολογιστικός καθορισμός συμβατικών δαπανών – εσόδων αντισταθμιστικής καταβολής χρήσεων 2015, 2016 και 2017 στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ).

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ – ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Του ν.δ. 3721/1957 (Α' 142) «περί συστάσεως Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)», όπως τροποποιήθηκε με το ν.δ. 716/1970 (Α' 238) και το ν. 866/1979.

2. Του ν. 2898/2001 (Α' 71) και της από 30.4.2001 σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΑΣΘ και ειδικά της παρ. 3 του άρθρου έβδομου αυτής, όπως αυτή τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει με το άρθρο 17 του ν. 3185/2003 (Α'229), την από 4.8.2003 συμπληρωματική οικονομική συμφωνία, το ν. 3652/2008 (Α' 45) «Κύρωση Σύμβασης για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ», ως και την από 8.4.2010 νέα συμπληρωματική οικονομική συμφωνία που κυρώθηκε με το ν. 3897/2010 (Α' 208).

3. Του ν. 2362/1995 (Α' 247) «Περί Δημοσίου Λογιστικού ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις», καθώς και τις διατάξεις των άρθρων 20 και 77 του ν. 4270/2014 (Α' 194) «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) – δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις.»

4. Του άρθρου 90 του «Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α' 98).

5. Του άρθρου 1 του ν. 1214/1981 (Α' 286) όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 44 του ν. 2963/2001 (Α' 268).

6. Του άρθρου 11 του π.δ. 113/2010 (Α' 194) «Ανάληψη υποχρεώσεων από τους διατάκτες».

7. Της υπ' αριθμ. Α – 68587/5029/4.7.2003 (Β' 934) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών «Μεταβολή περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)».

8. Της υπ' αριθμ. Υ48/9.7.2012 (Β' 2105) Απόφασης του Πρωθυπουργού «Καθορισμός αρμοδιοτήτων του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών Χρήστου Σταϊκούρα».

9. Του π.δ. 118/2013 (Α' 152) με το οποίο τροποποιείται το π.δ. 85/2012 (Α' 141) και ιδρύεται το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

10. Της υπ' αριθμ. 329/3.7.2013 «Καθορισμός αρμοδιοτήτων Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Μιχαήλ Παπαδόπουλου» (Β' 1655) κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

11. Της υπ' αριθμ. Α.οικ. 61311/5754/21.12.2010 (Β' 2014) απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Καθορισμός κομίστρων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)» και της υπ' αριθμ. Α.οικ.43277/3316/2014 όμοιας.

12. Των εξής κοινών υπουργικών αποφάσεων περί καθορισμού συμβατικών δαπανών, συμβατικών εσόδων και αντισταθμιστικής καταβολής στον ΟΑΣΘ:

α. Αριθμ. Α.29143/2846/23.11.2010 (Β' 1937), για τη χρήση 2009.

β. Αριθμ. Α.29143/2846/23.11.2010 (Β' 1937), για τη χρήση 2010.

γ. Αριθμ. 62412/5832/22.2.2011 (Β' 406) για τη χρήση 2011.

δ. Αριθμ. Α.46695/4966/22.3.2012 (Β' 1093), όπως τροποποιήθηκε με την αριθμ. Α.52792/4757/2.12.2013 (Β' 3263) για τη χρήση 2012.

ε. Αριθμ. Α.43435/4198/8.4.2013 (Β' 984), όπως τροποποιήθηκε με την αριθμ. Α.49860/4560/19.12.2013 (Β' 50) για τη χρήση 2013 και

στ. Αριθμ. Α.49860/4560/19.12.2013 (Β' 50) για τη χρήση 2014.

13. Τις υπ' αριθμ. 22/2011, 28/2012 και 18/2013 αποφάσεις του Διαιτητικού Δικαστηρίου του άρθρου δωδέκατου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ.

14. Το από 27/5/2014 πόρισμα της ομάδας εργασίας για τα θέματα του ΟΑΣΘ, που συγκροτήθηκε με την αριθμ. Α Οικ. 36064/3406/25.7.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως τροποποιήθηκε με τις αριθμ. Α Οικ. 38837/3607/7.8.2013 και Α Οικ. 66423/5629/28.1.2014 όμοιες.

15. Το υπ' αριθμ. ΕΜΠ40/29.7.2014 έγγραφο του ΟΑΣΘ με το οποίο αποδέχεται τις προσαρμογές του από 27/5/2014 πορίσματος της ομάδας εργασίας για τα θέματα του ΟΑΣΘ όπως αυτές περιλαμβάνονται στην παρούσα, καθώς και το υπ' αριθμ. ΕΜΠ41/29.7.2014 έγγραφο του ΟΑΣΘ για την κοινοποίηση στοιχείων για τις χρήσεις 2010 και 2011.

16. Το γεγονός ότι από τις ρυθμίσεις της απόφασης αυτής προκαλείται δαπάνη (για πρόσθετη αντισταθμιστική καταβολή των χρήσεων 2010, 2011, 2012 και 2013 ποσού 120.687.472,82 ευρώ πρόσθετη αντισταθμιστική καταβολή της τρέχουσας χρήσης 2014 ποσού 54.773.964,22 ευρώ και προϋπολογιστικής αντισταθμιστικής καταβολής για τις χρήσεις 2015, 2016 και 2017 ποσού 144.416.079,61 ευρώ) σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού κατά το ποσό των ευρώ τριακοσίων δεκαεννέα εκατομμυρίων οκτακοσίων εβδομήντα επτά χιλιάδων πεντακοσίων δεκαέξι και εξήντα πέντε λεπτών (319.877.516,65 ευρώ), εκ των οποίων 273.147.674,92 ευρώ στον Ειδικό Φορέα 39.110 ΚΑΕ.2581 και 46.729.841,73 ευρώ στον ΚΑΕ.0892. Συγκεκριμένα, δαπάνη ποσού 66.729.841,73 ευρώ στον προϋπολογισμό του 2014, ποσού 102.651.166,97 ευρώ στον προϋπολογισμό 2015, ποσού 88.963.508,74 ευρώ στον προϋπολογισμό 2016 και ποσού 61.532.999,21 ευρώ στον προϋπολογισμό 2017.

17. Τις με αριθ. 2/62549/5.8.2014 και 2/61382/5.8.2014 αποφάσεις τροποποίησης του τακτικού προϋπολογισμού εξόδων του ειδικού φορέα 39.110 με τις οποίες αυξάνεται η πίστωση των ΚΑΕ 2581 και 0892 κατά 20.000.000 ευρώ και 46.729.842 ευρώ αντίστοιχα, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η προκληθείσα δαπάνη το 2014.

18. Το γεγονός ότι η προκαλούμενη δαπάνη για τα έτη 2015 – 2017 είναι εντός των στόχων του ψηφισθέντος Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2015 – 2018, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ,
ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ
ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2009

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα, τις συμβατικές δαπάνες και την αντισταθμιστική καταβολή της χρήσης 2009 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 48.636.589,78 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 165.766.064,28 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 2.079.381,98 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 107.043.208,59 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.758.456,83 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 11.173.138,94 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1%.
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) το ποσό των 17.966.814,94 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.183.308,88 ευρώ.
- Αποσβέσεις (Δ) το ποσό των 8.561.754,12 ευρώ.

2. Καθορίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2009 (προ ΦΠΑ) του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 117.129.474,50 ευρώ που προκύπτει από τη διαφορά των συμβατικών δαπανών 165.766.064,28 ευρώ, μείον τα συμβατικά έσοδα ποσού 48.636.589,78 ευρώ, πλέον Φ.Π.Α. ποσού 10.749.788,99 ευρώ, ήτοι συνολικό ποσό αντισταθμιστικής καταβολής (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) ευρώ εκατόν είκοσι επτά εκατομμύρια οκτακόσιες εβδομήντα εννέα χιλιάδες διακόσια εξήντα τρία και σαράντα εννέα λεπτά (127.879.263,49 ευρώ).

3. Η ως άνω οριστικώς καθορισθείσα αντισταθμιστική καταβολή των 127.879.263,49 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) στη χρήση 2009, καταβλήθηκε στο σύνολό της, σε εκτέλεση της αριθμ. 22/2011 αποφάσεως του Διαιτητικού Δικαστηρίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2010

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα, τις συμβατικές δαπάνες και την αντισταθμιστική καταβολή της χρήσης 2010 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 50.668.101,31 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 179.239.316,86 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.984.308,48 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 116.267.713,57 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.334.706,00 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 11.297.718,81ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1%.
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) το ποσό των 23.522.573,23 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ) το ποσό των 15.942.077,20 ευρώ.
- Αποσβέσεις (Δ) το ποσό των 7.890.219,57 ευρώ.

2. Καθορίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2010 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 128.571.215,55 ευρώ (άνευ ΦΠΑ), που προκύπτει από τη διαφορά των συμβατικών δαπανών 179.239.316,86ευρώ, μείον τα συμβατικά έσοδα ποσού 50.668.101,31ευρώ.

3. Δεδομένου ότι η εγκριθείσα αντισταθμιστική καταβολή (άνευ ΦΠΑ) και καταβληθείσα ήδη στον Οργανισμό, σε εκτέλεση της αριθμ. 22/2011 απόφασης του Διαιτητικού Δικαστηρίου ανήλθε στο ποσό των 117.795.156,43 ευρώ, η οφειλόμενη αντισταθμιστική καταβολή ανέρχεται στο ποσό των 10.776.059,12 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. 13% ή πλέον ποσό 1.400.887,69 ευρώ, ήτοι συνολικό ποσό ευρώ δώδεκα εκατομμυρίων εκατόν εβδομήντα έξι χιλιάδων εννιακοσίων σαράντα έξι και ογδόντα ενός λεπτών (12.176.946,81).

4. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή ποσού 12.176.946,81 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) μειώνεται κατά το ποσό των 1.943.085,92 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), που αποτελεί το ποσοστό του 20% το οποίο αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο, κατ' εφαρμογή του εδαφίου γ'της παρ. 2 του άρθρου πέμπτου και του εδαφίου γ'της παρ. 3 του άρθρου έκτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ.

5. Η επιπλέον αντισταθμιστική καταβολή των 10.233.860,89 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) στη χρήση 2010, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται στο Α' δεκαήμερο του μηνός Αυγούστου 2014.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ
ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2011

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα, τις συμβατικές δαπάνες και την αντισταθμιστική καταβολή της χρήσης 2011 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 62.104.258,97 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 188.331.214,78 ευρώ αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.900.584,00 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 116.784.744,03 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.219.498,92 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 13.834.603,87ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) το ποσό των 28.225.489,84 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.884.544,23 ευρώ.
- Αποσβέσεις (Δ) το ποσό των 8.481.749,89 ευρώ.

2. Καθορίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2011 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 126.226.955,81 ευρώ (άνευ Φ.Π.Α.) που προκύπτει από τη διαφορά των συμβατικών δαπανών 188.331.214,78 ευρώ, μείον τα συμβατικά έσοδα ποσού 62.104.258,87 ευρώ.

3. Δεδομένου ότι η εγκριθείσα αντισταθμιστική καταβολή (άνευ ΦΠΑ) και καταβληθείσα ήδη στον Οργανισμό, ανήλθε στο ποσό των 92.920.353,98 ευρώ, η οφειλόμενη αντισταθμιστική καταβολή ανέρχεται στο ποσό των 33.306.601,83 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. 13% ή πλέον ποσό 4.329.858,23 ευρώ, ήτοι συνολικό ποσό ευρώ τριάντα επτά εκατομμυρίων εξακοσίων τριάντα έξι χιλιάδων τετρακοσίων εξήντα και έξι λεπτών (37.636.460,06 ευρώ).

4. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή ποσού 37.636.460,06 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) μειώνεται κατά το ποσό των 1.140.479,22 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), που αποτελεί το ποσοστό του 20% το οποίο αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο, κατ' εφαρμογή του εδαφίου γ' της παρ. 2 του άρθρου πέμπτου και του εδαφίου γ' της παρ. 3 του άρθρου έκτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ.

5. Η ως άνω οριστικώς καθορισθείσα αντισταθμιστική καταβολή των 36.495.980,84 ευρώ (περιλαμβανομένου Φ.Π.Α.) στη χρήση 2011, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται στο Α' δεκαήμερο του μηνός Αυγούστου 2014.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ
ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2012

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2012 του ΟΑΣΘ, όπως αυτά προκύπτουν απ' τον Ισολογισμό και τα Αποτελέσματα Χρήσης 2012 και έχουν ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 57.735.919,71 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 183.997.481,74 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.672.894,68 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 110.225.262,60 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.307.022,48 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 14.161.869,16 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 30.302.541,09 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.903.937,30 ευρώ.
- Αποσβέσεις (Δ1), το ποσό των 8.423.954,43 ευρώ.

2. Οριστικοποιούμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2012 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο

της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 126.261.562,03 ευρώ (άνευ ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των οριστικών συμβατικών δαπανών της παρούσας, ποσού 183.997.481,74 ευρώ, μείον τα οριστικά συμβατικά έσοδα, ποσού 57.735.919,71 ευρώ.

3. Δεδομένου ότι η καταβληθείσα αντισταθμιστική καταβολή (άνευ ΦΠΑ) για τη χρήση 2012 στον Οργανισμό, ανήλθε στο ποσό των 111.475.326,17 ευρώ, η οφειλό-μενη αντισταθμιστική καταβολή ανέρχεται στο ποσό των 14.786.235,86 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. 13% ή ποσό 1.922.210,66 ευρώ, ήτοι συνολικά ποσό ευρώ δεκαέξι εκατομμύρια επτακόσιες οκτώ χιλιάδες τετρακόσια σαράντα έξι και πενήντα δύο λεπτά (16.708.446,52 ευρώ).

4. Η ως άνω πρόσθετη αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2012, ποσού 16.708.446,52 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), καταβάλλεται σε τέσσερις (4) ισόποσες μηνιαίες δόσεις ποσού 4.177.111,63 ευρώ στο Α' 10ήμερο των μηνών Ιανουαρίου 2015 έως και Απριλίου 2015. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή θα καταβληθεί στον ΟΑΣΘ μετά την παραίτησή του επί της από 18.10.2013 αιτήσεώς του προς το Διαιτητικό Δικαστήριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ
ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2013

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2013 του ΟΑΣΘ όπως αυτά προκύπτουν απ' τον Ισολογισμό και τα Αποτελέσματα Χρήσης της 31.12.2013 και έχουν ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 58.079.307,42 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 176.441.417,66 ευρώ, αναλυόμενα κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.647.094,98 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 106.562.312,61 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.180.128,76 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 14.966.082,66 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφορά 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 25.843.897,88 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.877.275,06 ευρώ.
- Αποσβέσεις, το ποσό των 8.364.625,71 ευρώ.

2. Οριστικοποιούμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2013 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 118.362.110,24 ευρώ (άνευ Φ.Π.Α.) που προκύπτει από τη διαφορά των οριστικοποιούμενων συμβατικών δαπανών της παρούσας, ποσού 176.441.417,66 ευρώ, μείον τα οριστικοποιούμενα συμβατικά έσοδα, ποσού 58.079.307,42 ευρώ.

3. Η ως άνω οριστική αντισταθμιστική καταβολή των 118.362.110,24 ευρώ (άνευ ΦΠΑ), μετά την αφαίρεση της καταβληθείσας αντισταθμιστικής καταβολής ποσού 67.699.115,04 ευρώ, ήτοι ποσό 50.662.995,20 ευρώ πλέον ΦΠΑ 13%, ήτοι ποσό 57.249.184,57 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), εκ των οποίων ποσό 32.713.819,76 ευρώ καταβάλλεται σε οκτώ (8) ισόποσες μηνιαίες δόσεις ποσού 4.089.227,47 ευρώ εκάστη ταυτόχρονα με τις μηνιαίες δόσεις της αντισταθμιστικής καταβολής των μηνών Μαΐου χρήσης 2015 έως και Δεκεμβρίου χρήσης 2015 και ποσό 24.535.364,81 ευρώ καταβάλλεται σε έξι (6) ισόποσες μηνιαίες δόσεις ταυτόχρονα με τις μηνιαίες δόσεις της αντισταθμιστικής καταβολής των μηνών Ιανουαρίου έως και Ιουνίου χρήσης 2016. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή θα καταβληθεί στον ΟΑΣΘ μετά την παραίτησή του επί της από 18.10.2013 αιτήσεώς του προς το Διαιτητικό Δικαστήριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ
ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2014

1. Επαναπροσδιορίζουμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2014 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 67.083.992,20 ευρώ, λόγω της εφαρμογής της νέας πολιτικής κομίστρων από 1.10.14.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 158.034.403,02 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.400.030,73 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 94.620.000,00 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 1.577.694,07ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 13.734.975,24 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 24.551.702,98ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.450.000,00 ευρώ.
- Αποσβέσεις, το ποσό των 5.700.000,00 ευρώ.

2. Επαναπροσδιορίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2014 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 90.950.410,82 ευρώ (άνευ ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των επαναπροσδιοριζόμενων συμβατικών δαπανών ποσού 158.034.403,02 ευρώ, μείον τα επαναπροσδιοριζόμενα συμβατικά έσοδα ποσού 67.083.992,20 ευρώ.

3. Δεδομένου ότι η καταβληθείσα στον Οργανισμό αντισταθμιστική καταβολή (άνευ Φ.Π.Α.) για τη χρήση 2014, ανήλθε στο ποσό των 42.477.876,11ευρώ, η οφειλόμενη αντισταθμιστική καταβολή ανέρχεται στο ποσό των 48.472.534,71 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. 13% ή ποσό 6.301.429,51 ευρώ, ήτοι συνολικά ποσό ευρώ πενήντα τέσσερα εκατομμύρια επτακόσιες εβδομήντα τρεις χιλιάδες εννιακόσια εξήντα τέσσερα και είκοσι δύο λεπτά (54.773.964,22 ευρώ).

4. Η ως άνω πρόσθετη αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2014 των 54.773.964,22 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται ως εξής:

α. Ποσό είκοσι εκατομμυρίων ευρώ (20.000.000,00 ευρώ) σε τέσσερις (4) ισόποσες μηνιαίες δόσεις των 5.000.000,00 ευρώ εκάστη, καταβαλλόμενες στο Α' δεκαήμερο των μηνών Σεπτεμβρίου έως Δεκεμβρίου 2014.

β. Ποσό τριάντα τεσσάρων εκατομμυρίων επτακοσίων εβδομήντα τριών χιλιάδων εννιακοσίων εξήντα τεσσάρων και είκοσι δύο λεπτών (34.773.964,22 ευρώ) σε δύο ισόποσες δόσεις ποσού 17.386.982,11ευρώ εκάστη, εκ των οποίων η πρώτη στο Α' τρίμηνο του 2016 και η δεύτερη στο Α' τρίμηνο του 2017.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ
ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2015

1. Προϋπολογίζουμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2015 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 104.814.946,77 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 151.920.168,62 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.482.385,48 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 90.250.000,00 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 1.721.694,07 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 13.056.580,97 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 23.259.508,10 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.450.000,00 ευρώ.
- Αποσβέσεις, το ποσό των 5.700.000,00 ευρώ.

2. Προϋπολογίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2015 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 47.105.221,85 ευρώ

(άνευ ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των προϋπολογιζόμενων συμβατικών δαπανών της παρούσας ποσού 151.920.168,62 ευρώ, μείον τα προϋπολογιζόμενα συμβατικά έσοδα ποσού 104.814.946,77 ευρώ.

3. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2015 ποσού 47.105.221,85 ευρώ, πλέον ΦΠΑ 13%, ήτοι ποσό 53.228.900,69 ευρώ, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο Α' δεκαήμερο των μηνών Ιανουαρίου έως και Δεκεμβρίου 2015.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ
ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2016

1. Προϋπολογίζουμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2016 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 106.736.465,71 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 148.365.812,45 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.564.740,23 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 88.445.000,00 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 1.885.094,07 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 11.061.470,05 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 23.259.508,10 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.450.000,00 ευρώ.
- Αποσβέσεις, το ποσό των 5.700.000,00 ευρώ.

2. Προϋπολογίζουμε την αντισταθμιστική καταβο- λή χρήσης 2016 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 41.629.346,74 ευρώ (άνευ ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των προϋπολογιζόμενων συμβατικών δαπανών της παρούσας, ποσού 148.365.812,45 ευρώ, μείον τα προϋπολογιζόμενα συμβατικά έσοδα, ποσού 106.736.465,71 ευρώ.

3. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2016 ποσού 41.629.346,74 ευρώ, πλέον ΦΠΑ 13%, ήτοι ποσό 47.041.161,82 ευρώ, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο Α' δεκαήμερο των μηνών Ιανουαρίου έως και Δεκεμβρίου 2016.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ
ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2017

1. Προϋπολογίζουμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμ. βατικές δαπάνες χρήσης 2017 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 108.611.675,02 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 147.678.946,79 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.647.094,98 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 88.160.000,00 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 1.973.694,07 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 10.488.649,64 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 23.259.508,10 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.450.000,00 ευρώ.
- Αποσβέσεις, το ποσό των 5.700.000,00 ευρώ.

2. Προϋπολογίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2017 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 39.067.271,77 ευρώ (άνευ ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των προϋπολογιζόμενων συμβατικών δαπανών της παρούσας, ποσού 147.678.946,79 ευρώ, μείον τα προϋπολογιζόμενα συμβατικά έσοδα, ποσού 108.611.675,02 ευρώ.

3. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2017 ποσού 39.067.271,77 ευρώ, πλέον ΦΠΑ 13%, ήτοι ποσό 44.146.017,10 ευρώ, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο Α' δεκαήμερο των μηνών Ιανουαρίου έως και Δεκεμβρίου 2017.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΑΠΟ 27.5.2014 ΠΟΡΙΣΜΑΤΟΣ

Η παρούσα εκδίδεται κατ' εφαρμογή του από 27.5.2014 πορίσματος της Ομάδας Εργασίας για θέματα ΟΑΣΘ, που συγκροτήθηκε με την αριθ. Α. οικ. 36064/3406/25.7.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο συναποδέχθηκαν Ελληνικό Δημόσιο και ΟΑΣΘ, περιλαμβανομένων και των προσαρμογών που γίνονται δια της παρούσας απόφασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

Σε περίπτωση που δεν επιτευχθούν οι στόχοι των συμβατικών εσόδων κατ' έτος, σύμφωνα με τα ανωτέρω, ο ΟΑΣΘ αναλαμβάνει την αντιμετώπιση του όποιου ελλείμματος υπάρξει σε οποιαδήποτε χρήση, σύμφωνα με τα οριζόμενα της παραγράφου 2 του επιλόγου του από 27.5.2014 πορίσματος της Ομάδας Εργασίας για θέματα ΟΑΣΘ που συγκροτήθηκε με την αριθ. Α. οικ. 36064/3406/25.07.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο συναποδέχθηκαν Ελληνικό Δημόσιο και ΟΑΣΘ.

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν άλλως ορίζεται σε αυτήν.

Η παρούσα απόφαση να κυρωθεί με νόμο.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 31
Ρυθμίσεις για Ε.Δ.Χ. οχήματα

1. Η περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Ε.Δ.Χ. από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων Ειδικής Μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ) χωρίς μετρητή. Τα Ε.Δ.Χ. ΕΙΔΜΙΣΘ αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες πρέπει να είναι ειδικά διασκευασμένα για το σκοπό αυτόν (ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ) και να εισπράττουν κόμιστρο όπως αυτό καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».

2. Η παρ. 6 του άρθρου 82 του ν.4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«6α. Έναρξη- Τέλος διαδρομής Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου:

αα. Έναρξη διαδρομής: Το σημείο επιβίβασης του επιβάτη.

ββ. Τέλος διαδρομής: Το σημείο αποβίβασης του επιβάτη.

β. Έναρξη- Τέλος λειτουργίας ταξιμέτρου Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου.

αα. Έναρξη λειτουργίας ταξιμέτρου: Στις περιπτώσεις μίσθωσης και προμίσθωσης όπου ο επιβάτης βρίσκεται εντός των ορίων της έδρας - διοικητικής μονάδας ή της περιμετρικής, όπου υφίσταται, του Ε.Δ.Χ. -ΤΑΞΙ αυτοκινήτου το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία με την επιβίβαση - παραλαβή του επιβάτη, ενώ στις περιπτώσεις προμίσθωσης όπου ο επιβάτης βρίσκεται εκτός των ορίων της έδρας - διοικητικής μονάδας ή της περιμετρικής, όπου υφίσταται, του Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ, το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία στο σημείο εξόδου από τα όρια της έδρας - διοικητικής μονάδας ή εκκίνησης του οχήματος.

ββ. Τέλος λειτουργίας ταξιμέτρου: Στο τέλος της διαδρομής του Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου.»

3. Η παρ. 10 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«10. Ταξίμετρο: Η συσκευή που υπολογίζει αυτόματα και καταγράφει κάθε χρονική στιγμή το πληρωτέο, για μεταφορά με Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκίνητο, χρηματικό ποσό.»

4. Η παρ. 3 του άρθρου 85 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η απόφαση αυτή εκδίδεται μετά από προηγούμενη γνώμη επιτροπής που αποτελείται από τους Προϊσταμένους των Γενικών Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών και Αναπτυξιακού Προγραμματισμού, Περιβάλλοντος και Υποδομών της οικείας Περιφέρειας ή τους νόμιμους αναπληρωτές τους, έναν (1) εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Τροχαίας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, έναν (1) εκπρόσωπο της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων της ίδιας αυτής Περιφέρειας και έναν (1) εκπρόσωπό του ή των σωματείων επιτηδευματιών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της Περιφέρειας αυτής, έναν (1) εκπρόσωπο του σωματείου εργαζομένων οδηγών ΤΑΞΙ της Περιφέρειας αυτής και έναν (1) εκπρόσωπο από τα Εμπορικά Επιμελητήρια της Περιφέρειας αυτής. Η επιτροπή αυτή συγκροτείται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη και συνεδριάζει και αποφαίνεται εγκύρως εφόσον παρίστανται και υπογράφουν τη σχετική γνώμη της τρία (3) από τα μέλη της.»

5. Η παρ. 4 του άρθρου 88 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Η προμίσθωση Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου γίνεται από τον επιβάτη προσωπικά ή τηλεφωνικά ή μέσω ειδικών ραδιοδικτύων ταξί ή ηλεκτρονικά ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο με καταβολή του προβλεπόμενου αντιτίμου και της τυχόν ειδικής προσαύξησης. Στην περίπτωση αυτή το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία κατά τα οριζόμενα της περίπτωσης β' της παραγράφου 6 του άρθρου 82.»

6. Το εδάφιο δ' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία πρέπει να είναι είτε καινούρια κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή νεότερης τεχνολογίας είτε μεταχειρισμένα της τελευταίας πενταετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.»

7. Στο άρθρο 91 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Τα Ε.Δ.Χ. - ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ αυτοκίνητα επιτρέπεται να μεταφέρουν αποκλειστικά ΑμΕΑ, καθώς και τους συνοδούς αυτών.»

8. Το εδάφιο δ' της παρ. 5 του άρθρου 92 του ν.4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία πρέπει να είναι είτε καινούργια, κατηγορίας EURO 5 ή EURO V, ή νεότερης τεχνολογίας είτε μεταχειρισμένα της τελευταίας πενταετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.»

9. Η υποπερίπτωση (αα) της περίπτωσης (α) της παρ. 2 του άρθρου 102 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«(αα) Αντίγραφο ποινικού μητρώου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί αμετακλήτως για ένα από τα αδικήματα του εδαφίου α' του άρθρου 100 του παρόντος νόμου.»

10. Στο άρθρο 102 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Δεν επιτρέπεται η μεταβίβαση, πλην των περιπτώσεων γονικής παροχής ή κληρονομικής διαδοχής, των νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που προκύπτουν από την εφαρμογή της διαδικασίας των άρθρων 85 και 106 του παρόντος νόμου για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από την ημερομηνία έκδοσης των αποφάσεων του οικείου Περιφερειάρχη της παραγράφου 9 του άρθρου 106 του παρόντος νόμου.»

11. Το τελευταίο εδάφιο των περιπτώσεων α' και β' της παρ. 7 του άρθρου 106 του ν. 4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Άδειες χορηγούνται στους κληρωθέντες».

12. Στο άρθρο 106 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 10 ως εξής:

«10. Οι δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ αυτοκινήτων στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί οι αποφάσεις της προηγούμενης παραγράφου δύνανται εντός αποκλειστικής προθεσμίας οκτώ (8) μηνών από την ημερομηνία έκδοσης αυτών να ταξινομήσουν και να θέσουν σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Αν παρέλθει το ανωτέρω χρονικό διάστημα, χωρίς να ταξινομηθεί και να τεθεί σε κυκλοφορία το αυτοκίνητο, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται οριστικά το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.»

13. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 109 του ν. 4070/2012 (Α' 82), αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Για την απόδειξη της συνδρομής των προϋποθέσεων που αναφέρονται στα άρθρα 107 και 108, οι ενδιαφερόμενοι οφείλουν να προσκομίσουν τα ακόλουθα δικαιολογητικά που πρέπει να έχουν εκδοθεί, πλην των δικαιολογητικών (i) και (ii) της ενότητας Β' της παρούσας παραγράφου, μετά την πρώτη ημερομηνία δημοσίευσης της Πρόσκλησης των οικείων Περιφερειαρχών του άρθρου 106.»

14. Η παρ. 1 του άρθρου 110 του ν. 4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Για την απόδειξη της υπάρξεως ικανής οικονομικής επιφανείας στο πρόσωπό τους, τα πρόσωπα της παραγράφου 1 του άρθρου 109 του παρόντος οφείλουν μαζί με την αίτησή τους να καταθέσουν και εγγυητική επιστολή υπέρ Δημοσίου, ποσού πέντε χιλιάδων ευρώ (5.000 ευρώ) για καθεμία άδεια για την οποία ενδιαφέρονται.»

15. Στο άρθρο 111 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Ειδικά για τις έδρες- διοικητικές μονάδες των Περιφερειών όπου έως τη δημοσίευση του παρόντος έχει εφαρμοστεί για πρώτη φορά η διαδικασία αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του ν. 4070/2012, οι δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, δύνανται να τα ταξινομήσουν έως τις 30.4.2015. Αν παρέλθει η ανωτέρω προθεσμία, χωρίς να ταξινομηθεί και να τεθεί σε κυκλοφορία το αυτοκίνητο, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται οριστικά το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.»

16. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 14 των προεδρικών διαταγμάτων 243 και 244/1987 (Α' 104) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Αν ο υποψήφιος παρουσιάζει Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες (λ.χ. δυσλεξία), η ειδική εξέτασή του πραγματοποιείται προφορικά από την επιτροπή των εξετάσεων η οποία του διαβάζει το ερωτηματολόγιο και σημειώνει τις αντίστοιχες απαντήσεις του. Σε περίπτωση εγκατάστασης και χρήσης Μηχανογραφικού Συστήματος για τη διεξαγωγή της ειδικής εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, τότε στους εν λόγω υποψηφίους εφαρμόζονται αναλόγως οι ρυθμίσεις περί της εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση άδειας οδήγησης, εξετάζονται δηλαδή με τη βοήθεια προσωπικών ακουστικών και με εκφώνηση των ερωτηματολογίων από την επιτροπή των εξετάσεων.

Ειδικότερα, οι υποψήφιοι που παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες καταθέτουν γνωμάτευση της Δευτεροβάθμιας Ιατρικής Επιτροπής (Δ.Ι.Ε.). Η γνωμάτευση αυτή εκδίδεται κατόπιν ειδικής διαγνωστικής έκθεσης που βεβαιώνει την ύπαρξη ειδικής μαθησιακής δυσκολίας και χορηγείται από το σχετικό για το σκοπό αυτόν τομέα, Κρατικό Ίδρυμα ή Κρατικό Νοσοκομείο και προσκομίζεται στη Δ.Ι.Ε. κατά την εξέταση.»

17. Το άρθρο 104 του ν. 4199/2013 (Α' 216) καταργείται.

Άρθρο 32
Κατηγορίες παραβάσεων λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. Οι παραβάσεις της νομοθεσίας για τη λειτουργία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί στη Ελλάδα, καθώς και των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που φέρουν αλλοδαπές πινακίδες κυκλοφορίας κατατάσσονται, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, στις κατωτέρω κατηγορίες:

α) Ελαφρές παραβάσεις.

β) Σοβαρές παραβάσεις.

γ) Πολύ σοβαρές παραβάσεις.

δ) Ιδιαζόντως σοβαρές παραβάσεις.

2. Τα ύψη των διοικητικών προστίμων για τις κατηγορίες παραβάσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου προσδιορίζονται ως εξής:

α) Για τις ελαφρές: από πενήντα (50,00) έως εκατό (100,00) ευρώ.

β) Για τις σοβαρές: από εκατό (100,00) έως τριακόσια (300,00) ευρώ.

γ) Για τις πολύ σοβαρές: από τριακόσια (300,00) έως εξακόσια (600,00) ευρώ.

δ) Για τις ιδιαζόντως σοβαρές: από εξακόσια (600,00) έως τρεις χιλιάδες (3.000,00) ευρώ.

3. Στους παραβάτες των διατάξεων περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων μπορεί να επιβάλεται από τα αρμόδια κατά περίπτωση όργανα, πέραν των διοικητικών προστίμων της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, η διοικητική κύρωση της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) ή της αφαίρεσης της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα από τρεις (3) ημέρες έως έξι (6) μήνες στους ιδιοκτήτες, εκμεταλλευτές ή οδηγούς των οχημάτων.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατατάσσονται, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, οι παραβάσεις του εκάστοτε ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στις κατηγορίες της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης, η διαδικασία βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα ελέγχου του άρθρου 104 του ν. 4070/2012 όπως ισχύει, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Με την ίδια απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, και υπό την επιφύλαξη των διατάξεων των περιπτώσεων α', β' και δ' του άρθρου 100 του ν. 4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, καθορίζονται οι παραβάσεις που εξετάζονται, καθώς και τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις που επιβάλλονται από τα πειθαρχικά συμβούλια που είναι αρμόδια για τον έλεγχο εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

5. Μετά την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου παύει η ισχύς των διατάξεων των άρθρων 22 και 23 των προεδρικών διαταγμάτων 243 και 244/1987 (Α' 104), των περιπτώσεων γ' και δ' της παρ. 5 του άρθρου 8 του ν. 2801/2000 (Α' 46) όπως ισχύει, των παραγράφων 2, 3 και 4 του άρθρου 98 και το άρθρο 101 του ν. 4070/2012 όπως ισχύει.

Άρθρο 33
Ρυθμίσεις για εκμισθωμένα Ι.Χ. αυτοκίνητα με οδηγό

Η παρ. 1 του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α' 216) αντικαθίσταται ως εξής:

«1.α. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Τουρισμού και με την επιφύλαξη της παρ. 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α' 142), όπως ισχύει, καθορίζονται τα διακριτικά γνωρίσματα και λοιπά αποδεικτικά στοιχεία που φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητα με οδηγό προκειμένου να πραγματοποιούνται οι μεταφορές της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει, τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις για κάθε είδος παράβασης, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

β. Για κάθε περίπτωση εκτέλεσης μεταφοράς με εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) αυτοκίνητα με οδηγό που δε φέρουν τα διακριτικά γνωρίσματα και τα λοιπά αποδεικτικά στοιχεία της κοινής απόφασης της προηγούμενης παραγράφου επιβάλλεται από την Ελληνική Αστυνομία και το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, για τους χώρους ευθύνης του, στις επιχειρήσεις της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει διοικητικό πρόστιμο ύψους από διακόσια ευρώ (200 ευρώ) έως οκτακόσια ευρώ (800 ευρώ) και διοικητική κύρωση αφαίρεσης στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) για χρονικό διάστημα από δέκα (10) έως τριάντα (30) ημέρες.»

Άρθρο 34
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2963/2001

1. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προστίθεται εδάφιο που έχει ως εξής:

«Δικαιούχοι της ενίσχυσης των επενδύσεων είναι και πολύτεκνοι που μετά την παρέλευση κατ' ελάχιστον διετίας από την ημερομηνία θέσης σε κυκλοφορία και ένταξης σε ΚΤΕΛ του ΛΔΧ για το οποίο είχαν υποβάλει εμπροθέσμως αίτηση, το μεταβίβασαν πριν την ημερομηνία καταβολής της α' δόσης της ενίσχυσης. Μετά την ικανοποίηση των αιτήσεων για τις ενισχύσεις των επενδύσεων των εδαφίων α', β', γ' και δ' της παρ. 2, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 52 του ν. 4199/2013 (Α' 216) και της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 4233/2014, τυχόν αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, από το ως άνω συμπληρωματικό ποσό, διατίθεται, μέχρις εξαντλήσεώς του, για την ικανοποίηση αιτήσεων που είχαν υποβληθεί στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μέχρι 30 Απριλίου 2014, κατ' απόλυτη προτεραιότητα, εφόσον τα έργα έχουν ολοκληρωθεί.»

2. Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 (Α' 268) αντικαθίσταται ως εξής:

«Από το ανωτέρω ποσό, το εβδομήντα τοις εκατό τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ και το υπόλοιπο διατίθεται για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των φορέων αυτών, καθώς και του Συνεταιρισμού «ΚΣΑΥΛΕ» για την εκπόνηση μελετών, έργων και πρόσληψης τεχνικών συμβούλων προς το σκοπό της υλοποίησης του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων.»

3. Μετά την παρ. 2 του άρθρου 41 του ν. 2963/2001 προστίθεται παράγραφος 2.α ως εξής:

«2.α. Τα όργανα των επιτόπιων ελέγχων των ΚΤΕΟ, που καθορίζονται στην απόφαση της προηγουμένης παραγράφου, μπορεί να συνεπικουρούνται και από φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, που διαθέτουν πιστοποίηση ελεγκτή ΚΤΕΟ, η οποία χορηγείται από αναγνωρισμένο φορέα πιστοποίησης με βάση τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται με την απόφαση του τελευταίου εδαφίου της παρούσας παραγράφου. Για την παροχή των υπηρεσιών αυτών, τα εν λόγω πρόσωπα συμβάλλονται με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όταν πρόκειται για συνεπικουρία οργάνων ελέγχου του Υπουργείου, και με τις οικείες Περιφέρειες, όταν πρόκειται για συνεπικουρία οργάνων της Περιφέρειας. Στη σύμβαση καθορίζονται το είδος της συνεπικουρίας και ο τρόπος συνεργασίας των οργάνων ελέγχου με τα συνεπικουρούντα πρόσωπα, καθώς και το ύψος και ο τρόπος υπολογισμού της αποζημίωσης των τελευταίων. Η δαπάνη της αποζημίωσης καλύπτεται από το ποσό που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 39 του παρόντος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν τα πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, προκειμένου να πιστοποιηθούν ως ελεγκτές ΚΤΕΟ.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 35
Σύσταση Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου σε δήμους

Στο άρθρο 1 του ν. 3446/2006 (Α' 49) προστίθεται παράγραφος 11 ως εξής:

«11. Στις παραμεθόριες περιοχές όπως ορίζονται στο ν. 287/1976 (Α' 78), όπως ισχύει, μπορούν να συστήνονται ένα ή περισσότερα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών (ΜΚΕ-ΔΠΠ). Τα έσοδα από την είσπραξη των προστίμων που επιβάλλουν τα ΜΚΕ-ΔΠΠ αποτελούν έσοδα των Δήμων και οι αμοιβές των προσώπων που μετέχουν σε αυτά βαρύνουν τον προϋπολογισμό των οικείων δήμων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τη συγκρότηση, τη σύνθεση, την τοπική αρμοδιότητα ελέγχου, τη σύμφωνη με τις κείμενες διατάξεις αποζημίωση των μελών τους και κάθε άλλο θέμα σχετικά με τη λειτουργία τους.»

Άρθρο 36
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3446/2006

1. Το άρθρο 2 του ν. 3446/2006 (Α' 49) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 2
Αρχές ελέγχου φορτηγών οχημάτων

Ο έλεγχος της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας για την κυκλοφορία των ελληνικών και αλλοδαπών φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης και τις διενεργούμενες με αυτά μεταφορές και των λεωφορείων ελληνικών και αλλοδαπών ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, καθώς και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων για τις παραβάσεις των υποχρεώσεων που προβλέπονται στις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται, σύμφωνα με το άρθρο 4Β, ανατίθεται στις ακόλουθες αρχές, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς τους:

α) στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων,
β) στο Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ),
γ) στις Λιμενικές και Τελωνειακές Αρχές,
δ) στις Αστυνομικές Αρχές,
ε) στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου,
στ) στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών.»

2. Το άρθρο 4 του ν. 3446/2006 αντικαθίσταται από τα άρθρα 4, 4Α και 4Β ως εξής:

«Άρθρο 4

1. Οι παραβάσεις της νομοθεσίας για την κυκλοφορία των ελληνικών και αλλοδαπών φορτηγών και λεωφορείων ιδιωτικής και δημοσίας χρήσης μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών αντίστοιχα και για την πραγματοποίηση εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών αναφορικά με τα ζητήματα που απαριθμούνται στο άρθρο 4Β και η κατάταξη των παραβάσεων ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, προσδιορίζονται ειδικότερα με υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 4Β.

2. Οι παραβάσεις κατατάσσονται ανάλογα με το βαθμό σοβαρότητάς τους στις εξής κατηγορίες: ιδιαζόντως σοβαρή παράβαση, πολύ σοβαρή παράβαση, σοβαρή παράβαση και ελαφρά παράβαση.

3. Η σοβαρότητα μίας παράβασης καθορίζεται με βάση τα εξής κριτήρια:

(α) την πιθανότητα να δημιουργήσει κίνδυνο θανάτου ή τραυματισμού, βλάβης στην περιουσία του παραβάτη ή τρίτων ή όχληση,

(β) την πιθανότητα να προκαλέσει ζημία του περιβάλλοντος ή του οδικού δικτύου,

(γ) τη δυνατότητά της να εμποδίσει τον έλεγχο τήρησης της νομοθεσίας οδικών μεταφορών από τα αρμόδια όργανα ή να αλλοιώσει τα αποτελέσματα του ελέγχου,

(δ) τη δυνατότητά της να προκαλέσει διατάραξη της αγοράς των εθνικών εμπορευματικών και/ή επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 4Α
Διοικητικά πρόστιμα

1. Για τις παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών που προβλέπονται σε αυτόν το νόμο και στις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται με εξουσιοδότησή του, οι αρχές ελέγχου του άρθρου 2 επιβάλλουν τις ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις:

(α) Για ιδιαζόντως σοβαρή παράβαση:
Διοικητικό πρόστιμο
- στον ιδιοκτήτη: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ,
- στον οδηγό: από εξακόσια (600) έως χίλια (1.000) ευρώ,
- στον υπεύθυνο φόρτωσης: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ,
- στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφάλειας έκαστου, σύμφωνα με το κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από εξακόσια (600) έως χίλια (1.000) ευρώ.

(β) Για πολύ σοβαρή παράβαση:
Διοικητικό πρόστιμο
- στον ιδιοκτήτη: από τριακόσια (300) έως εξακόσια (600) ευρώ.
- στον οδηγό: από εκατό (100) έως τετρακόσια (400) ευρώ.
- στον υπεύθυνο φόρτωσης: από τριακόσια (300) έως εξακόσια (600) ευρώ.
- στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφάλειας έκαστου, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από εκατό (100) έως τετρακόσια (400) ευρώ.

(γ) Για σοβαρή παράβαση:
Διοικητικό πρόστιμο
- στον ιδιοκτήτη: από διακόσια πενήντα (250) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ,
- στον οδηγό: από εξήντα (60) έως τριακόσια (300) ευρώ,
- στον υπεύθυνο φόρτωσης: από διακόσια πενήντα (250) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ,
- στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφάλειας έκαστου, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από εξήντα (60) έως τριακόσια (300) ευρώ,

(δ) Για ελαφρά παράβαση:
Διοικητικό πρόστιμο
- στον ιδιοκτήτη: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ,
- στον οδηγό: από πενήντα (50) έως διακόσια (200) ευρώ.

2. Στους ιδιοκτήτες που είναι και οδηγοί των οχημάτων τους καταλογίζεται μόνο το πρόστιμο που αφορά τον ιδιοκτήτη. Σε περίπτωση μισθωμένου οχήματος, το πρόστιμο για τον ιδιοκτήτη καταλογίζεται στον μισθωτή.

3. Ο ιδιοκτήτης του οχήματος είναι υπεύθυνος για τις παραβάσεις που διαπράττονται από τον οδηγό που χρησιμοποιεί για την πραγματοποίηση της μεταφοράς. Σε περίπτωση οχήματος μισθωμένου χωρίς οδηγό, υπεύθυνος για τις παραβάσεις του οδηγού είναι ο μισθωτής.

4. Τα ανωτέρω πρόστιμα καταβάλλονται μειωμένα κατά 50%, εφόσον εξοφλούνται εντός δέκα (10) ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία επιβολής τους.

Άρθρο 4Β
Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζονται οι παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών που αφορά:

α) την πρόσβαση στην αγορά των εθνικών και διεθνών οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών και τη διενέργεια μεταφορών με φορτηγά και λεωφορεία δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, τους Κανονισμούς (ΕΚ) 1072/2009 και 1073/2009 και τις διμερείς και πολυμερείς διεθνείς συμφωνίες οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, όπως κάθε φορά ισχύουν,

β) τις ώρες οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3821/85, τον Κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 και την Ευρωπαϊκή Συμφωνία της Γενεύης του 1970 για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές («AETR»), όπως ισχύουν κάθε φορά,

γ) τις απαιτήσεις οι οποίες πρέπει να πληρούνται κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως ισχύει κάθε φορά και ενσωματώνεται στην εθνική μας νομοθεσία,

δ) τις απαιτήσεις για τον ειδικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ευπαθών τροφίμων, σύμφωνα με τη Συμφωνία ATP όπως ισχύει κάθε φορά και ενσωματώνεται στην εθνική μας νομοθεσία,

ε) τα μέγιστα βάρη και διαστάσεις, την ασφαλή φόρτωση και έλξη οχημάτων, τις επιτρεπόμενες αλλαγές ή τροποποιήσεις του

οχήματος, τα τεχνικά χαρακτηριστικά συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων και γενικότερα την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος όπως ρυθμίζονται από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και την υπόλοιπη εθνική και κοινοτική νομοθεσία που ισχύει κάθε φορά,

στ) τις ελλείψεις που διαπιστώνονται κατά τη διενέργεια του οδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης που κυκλοφορούν στη χώρα μας για τη διαπίστωση της τεχνικής τους καταλληλότητας.

2. Με τις ίδιες αποφάσεις κατατάσσονται οι παραβάσεις σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις εντός των ορίων του άρθρου 4Α ανάλογα με τη σοβαρότητα κάθε παράβασης, οι διοικητικές κυρώσεις που καταλογίζονται σε περίπτωση συρροής παραβάσεων και σε περίπτωση υποτροπής, τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή των προστίμων, τα διοικητικά μέτρα που επιβάλλονται, οι ειδικές απαιτήσεις για τη σύνθεση των οργάνων ελέγχου και ο ελάχιστος εξοπλισμός που απαιτείται για τον έλεγχο.

3. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού, ρυθμίζονται για καθεμία από τις αρχές ελέγχου του άρθρου 2 τα ειδικά θέματα σχετικά με τη διαδικασία ελέγχου, τα σημεία ελέγχου, τους χώρους ελέγχου, τη διαπίστωση, καταλογισμό, επιβολή και είσπραξη των διοικητικών προστίμων και την απόδοσή τους στον Κρατικό Προϋπολογισμό και τη συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων για τους οδικούς ελέγχους της νομοθεσίας μεταφορών.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ενιαίο έντυπο ελέγχου με παραρτήματα για κάθε κατηγορία ελέγχου που πραγματοποιείται.

5. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζεται για κάθε αρχή ελέγχου σύστημα αρχικής εκπαίδευσης και περιοδικής επιμόρφωσης στον έλεγχο της νομοθεσίας οδικών μεταφορών, οι εκπαιδευόμενοι, το εκπαιδευτικό υλικό, ο φορέας και η μεθοδολογία της εκπαίδευσης.»

3. Έως την έκδοση των αποφάσεων των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 4Β του ν. 3446/2006 εξακολουθούν να ισχύουν και να εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 4 του ν. 3446/2006 (Α' 49), όπως ίσχυαν πριν από την τροποποίησή τους με τον παρόντα νόμο. Ομοίως εξακολουθεί να ισχύει και να εφαρμόζεται από τα όργανα ελέγχου η αριθμ. Φ2/55009/4626/00/2002 απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2000/30/ΕΚ της 6ης Ιουνίου 2000 σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα» (Β' 1028), όπως ισχύει.

Άρθρο 37
Εξαιρέσεις από την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006

Στο άρθρο 14 του ν. 3534/2007 (Α' 40) προστίθεται παράγραφος 5Α, ως εξής:

«5.Α Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 5 έως και 9 του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006 ορισμένες ή όλες οι μεταφορές της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του Κανονισμού και να χορηγούνται εξαιρέσεις από την εφαρμογή των άρθρων 6 έως 9 του Κανονισμού 561/2006 για μεταφορές που εκτελούνται σε έκτακτες περιστάσεις, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ίδιου Κανονισμού. Με τις ανωτέρω αποφάσεις ρυθμίζονται και τα θέματα σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης της εξαίρεσης σε οχήματα που πραγματοποιούν αποκλειστικά τις μεταφορές που εξαιρούνται, σύμφωνα με το άρθρο 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του Κανονισμού, τα απαραίτητα δικαιολογητικά, τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των όρων της εξαίρεσης εντός των ορίων του άρθρου 12 αυτού του νόμου, τα όργανα και η διαδικασία ελέγχου και κάθε άλλη διοικητική λεπτομέρεια που είναι αναγκαία για την εφαρμογή τω άρθρων 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του Κανονισμού 561/2006.»

Άρθρο 38
Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. Αυτοκινήτων

1. Σε φυσικά πρόσωπα, που δεν ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα και έχουν την κατοικία τους στην Ελλάδα, μπορεί να χορηγείται έως μία άδεια κυκλοφορίας αυτοκινήτου μεικτής χρήσης, μεικτού βάρους κάτω των 2,5 τόνων με κλειστό αμάξωμα μη ειδικοποιημένο, για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά των προσωπικών τους αναγκών, απαγορευομένης της άμεσης ή έμμεσης μεταφοράς με είσπραξη κομίστρου και με καταβολή τελών κυκλοφορίας ύψους αντίστοιχου των επιβατικών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι, προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας, σύμφωνα με αυτό το άρθρο, οι καταχωρίσεις στην άδεια κυκλοφορίας και κάθε άλλο θέμα που είναι αναγκαίο για την εφαρμογή αυτής της διάταξης.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ρυμούλκησης οχημάτων κατηγορίας 01 με ΜΑΜΦΟ η οποία δεν υπερβαίνει τα 750 kg, καθώς και τροχόσπιτων ανεξαρτήτου ΜΑΜΦΟ.

Άρθρο 39
Συμπληρωματικές ρυθμίσεις για Φ.Ι.Χ. Αυτοκίνητα

1. Όπου στο ν. 1959/1991 (Α'123) και σε κάθε άλλη σχετική διάταξη νόμου ή κανονιστική πράξη αναφέρεται ο όρος «μικτό βάρος» φορτηγού αυτοκινήτου, αυτός αντικαθίσταται από τη δημοσίευση του παρόντος με τον όρο «μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτωμένου οχήματος» (ΜΑΜΦΟ)».

2. Όπου στο ν. 1959/1991 και σε κάθε άλλη σχετική διάταξη νόμου ή κανονιστική πράξη διακρίνονται τα φορτηγά αυτοκίνητα ανάλογα με τη μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) με τους όρους «κάτω των τεσσάρων χιλιάδων χιλιογράμμων» και «άνω των τεσσάρων χιλιάδων χιλιογράμμων», αυτοί αντικαθίστανται με τους όρους «κάτω των τρεισήμισι χιλιάδων χιλιογράμμων» και «άνω των τρεισήμισι χιλιάδων χιλιογράμμων».

Άδειες κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων που έχουν εκδοθεί πριν την ισχύ του παρόντος εξακολουθούν να ισχύουν. Σε περίπτωση αντικατάστασής τους, η διαφορά στην καταβαλλόμενη εισφορά για τυχόν προκύπτουσα διαφορά στη ΜΑΜΦΟ των οχημάτων δεν αναζητείται.

Η ισχύς του παρόντος άρθρου αρχίζει δύο (2) μήνες μετά τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Το εδάφιο β' της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν.δ. 49/ 1968 (Α' 203) αντικαθίσταται ως εξής:

«Στον όρο «φορτηγό αυτοκίνητο» περιλαμβάνεται το αυτοτελές όχημα, ο συρμός, το αρθρωτό όχημα, ως και το τρίτροχο και τετράκυκλο, του οποίου η μάζα κενού οχήματος είναι μικρότερη ή ίση των 500 kg, μη συμπεριλαμβανομένης της μάζας των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, των οποίων η μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα δεν υπερβαίνει τα 15 kW στην περίπτωση οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων.»

4. Η περίπτωση ζ' της παρ. 1 του άρθρου 4 του ν.δ. 49/ 1968 (Α' 203), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 1959/1991 (Α' 131), αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ) Η μεταφορά προσώπων με όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων πέραν του αναγραφόμενου στην άδεια κυκλοφορίας αριθμού, σύμφωνα με την έγκριση τύπου του οχήματος.»

Άρθρο 40
Κατάταξη εγκαταστάσεων επιθεωρήσεων οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων

Οι εγκαταστάσεις, οι οποίες χρησιμοποιούνται από τους φορείς επιθεώρησης ADR για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χαρακτηρίζονται και κατατάσσονται στα επαγγελματικά εργαστή-

ρια χαμηλής όχλησης.

Άρθρο 41
Τροποποίηση του άρθρου 11 του ν. 3887/2010

Η παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 3887/2010 (Α' 174) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Κάθε περιορισμός της ελευθερίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τη συμφωνία επί των κομίστρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές καταργείται. Τα κόμιστρα αυτά συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ του πελάτη και του μεταφορέα. Η συμφωνία μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τις πάσης φύσεως μεταφορές που ρυθμίζονται με τις διατάξεις του παρόντος νόμου έχει το χαρακτήρα μίσθωσης έργου και εφαρμόζονται επί αυτών οι διατάξεις των άρθρων 97 έως 107 του Εμπορικού Νόμου. Το καταβαλλόμενο αντάλλαγμα πιστοποιείται με διακριτό παραστατικό και καλύπτει τις πάσης φύσεως εύλογες δαπάνες για τη λειτουργία και συντήρηση του Φορτηγού Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.) οχήματος και επιπλέον εύλογο ποσό για την απόσβεση του δεσμευμένου κεφαλαίου του ιδιοκτήτη του Φ.Δ.Χ. οχήματος, πέραν ευλόγου κέρδους. Το κόστος των διοδίων των πάσης φύσεως αυτοκινητοδρόμων που απαιτείται για τη συγκεκριμένη διαδρομή θα καταβάλλεται υποχρεωτικά πλέον των συμφωνημένων κομίστρων από αυτόν που έχει την υποχρέωση πληρωμής του κομίστρου και θα αναγράφονται χωριστά στο παραστατικό πληρωμής των κομίστρων.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 42
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4199/2013

1. Στο άρθρο 85 του ν. 4199/2013 (Α' 216) προστίθεται παράγραφος 12 ως εξής:

«12. Πιστοποιητικά που εκδόθηκαν μέχρι και την ημέρα δημοσίευσης του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων βάσει της αρμοδιότητας που χορηγήθηκε από το π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως ισχύει, και το άρθρο 37 του ν. 3891/2010 (Α' 188) και στο πλαίσιο εφαρμογής των διατάξεων της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ και του Κανονισμού 445/2011 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής παραμένουν έγκυρα και σε πλήρη ισχύ μέχρι την αντικατάστασή τους από όμοια πιστοποιητικά που θα εκδώσει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ).»

2. Η παρ. 2 του άρθρου 97 του ν. 4199/2013 καταργείται.

3. Η παρ. 3 του άρθρου 89 του ν. 4199/2013 καταργείται.

Άρθρο 43
Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 104/2010

1. Στο άρθρο 17 του π.δ. 104/2010 (Α' 181) προστίθεται παράγραφος 4 ως ακολούθως:

«4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, εγκρίνονται οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του παρόντος, καθώς και κάθε τροποποίηση αυτών.»

2. Το πρώτο εδάφιο του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 (Α' 181) αντικαθίσταται ως εξής:

«Κατά την υποβολή της αίτησης για παρέκκλιση κατατίθενται τα ακόλουθα έγγραφα:».

3. Το έβδομο στοιχείο της περίπτωσης β' του πρώτου εδαφίου του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 (Α' 181) αντικαθίσταται ως εξής:

«περιγραφή των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν, ώστε να προαχθεί η τελική διαλειτουργικότητα του έργου».

Άρθρο 44
Ανάθεση διαχείρισης τροχαίου υλικού στην εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

1. Η παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 3891/2010 (Α' 188) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Η ΓΑΙΑΟΣΕ είναι αρμόδια για τη διαχείριση και εκμετάλλευση της ακίνητης και κινητής σιδηροδρομικής περιουσίας. Στους σκοπούς της ΓΑΙΑΟΣΕ, περιλαμβάνονται:

α) η διαχείριση και εκμετάλλευση σιδηροδρομικών ακινήτων και σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού,

β) η ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων σε ακίνητα που διαχειρίζεται ή της ανήκουν,

γ) η παραγωγή και πώληση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Α.Π.Ε.) σε ακίνητα που διαχειρίζεται ή της ανήκουν,

δ) η διαχείριση και εκμετάλλευση αστικών ακινήτων, η αγορά ή η πώληση ακινήτων, η άσκηση κάθε είδους κτηματικών εργασιών και συναλλαγών, η ανάληψη και εκτέλεση οικοδομικών εργασιών εν γένει, εργασιών ανέγερσης, επισκευής, συντήρησης ή ανακαίνισης ακινήτων,

ε) η ανέγερση και εκμετάλλευση οικιστικών, ξενοδοχειακών, τουριστικών και κάθε είδους εμπορικών εν γένει εγκαταστάσεων,

στ) η οργάνωση, ανάπτυξη και εκμετάλλευση εμπορικών, βιομηχανικών ή αγροτικών ακινήτων ή εγκαταστάσεων,

ζ) η μελέτη και επίλυση νομικών, πολεοδομικών, τεχνικών ή άλλων ζητημάτων προς το σκοπό της αξιοποίησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης της κινητής και ακίνητης περιουσίας που της ανήκει ή που διαχειρίζεται,

η) η παροχή υπηρεσιών συμβούλου - εμπειρογνώμονος, καθώς και η εκπόνηση και η σύνταξη μελετών σκοπιμότητας, οικονομοτεχνικών μελετών, ερευνών αγοράς, μελετών βιωσιμότητας, καθώς και μελετών συναφών με την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδιασμού για ζητήματα που εμπίπτουν στο σκοπό της,

θ) η απόκτηση με αγοραπωλησία, απαλλοτρίωση ή ανταλλαγή ακινήτων,

ι) η τήρηση του μητρώου του συνόλου της ακίνητης περιουσίας που διαχειρίζεται, καθώς και της ακίνητης περιουσίας στην οποία περιλαμβάνεται σιδηροδρομική υποδομή,

ια) η μέριμνα για την έκδοση από τις αρμόδιες υπηρεσίες των διοικητικών πράξεων που είναι αναγκαίες για την αξιοποίηση των ακινήτων που διαχειρίζεται,

ιβ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.»

2. Η παρ. 5 του άρθρου 5 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η επωνυμία της ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί να τροποποιείται, σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 περί ανωνύμων εταιρειών.»

3. Η παρ. 6 του άρθρου 5 του ν. 3891/2010 καταργείται.

4. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010 (Α'188), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 25 του ν. 4111/2013 (Α' 18), καταργείται αναδρομικά από τότε που ίσχυσε, και στο τέλος του άρθρου 8 του ν. 3891/2010 προστίθενται παράγραφοι 4, 5, 6, 7 και 8 ως εξής:

«4. Η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού που είτε ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο είτε ανήκει στην EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης, αποτελεί αρμοδιότητα και ευθύνη της ΓΑΙΑΟΣΕ, η οποία δικαιούται να ενεργεί κάθε πράξη διαχειρίσεως και διαθέσεως του τροχαίου υλικού για δικό της λογαριασμό και στο όνομά της. Κατά τη διαχείριση του τροχαίου υλικού, η ΓΑΙΑΟΣΕ χρησιμοποιεί τα έσοδα από την εμπορική εκμετάλλευσή του για τη συντήρηση και βελτίωση της ποιότητας του στόλου τροχαίου υλικού, σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα διαχείρισης της παραγράφου 5 και την κάλυψη των κάθε είδους δαπανών και εξόδων διαχείρισης. Πριν από τη μεταβίβαση σε τρίτους ή την καταστροφή, ως άχρηστου, μη επισκευάσιμου ή ακατάλληλου για περαιτέρω χρήση, τροχαίου υλικού που ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, η ΓΑΙΑΟΣΕ λαμβάνει ειδική έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

5. Η ΓΑΙΑΟΣΕ εκπονεί ετήσιο πρόγραμμα διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού που εμπίπτει στην αρμοδιότητά της, το οποίο εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Στο πρόγραμμα διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού προβλέπονται:

α. τα προσδοκώμενα έσοδα και έξοδα από τη διαχείριση του

στόλου τροχαίου υλικού και η χρήση των επιμέρους κονδυλίων,

β. οι απαραίτητες εργασίες ανάταξης, ανακατασκευής, μετασκευής, επισκευής, συντήρησης (τακτικής ή έκτακτης) και συντήρησης μακράς ακινησίας του τροχαίου υλικού,

γ. τυχόν πρόγραμμα εκποίησης τροχαίου υλικού που δεν χρησιμοποιείται, καθώς και

δ. πρόγραμμα καταστροφής του τροχαίου υλικού που κρίνεται ως άχρηστο, μη επισκευάσιμο ή ακατάλληλο προς περαιτέρω χρήση.

6. Η ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί, σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού της παραγράφου 5, να χρησιμοποιεί έσοδα που προέρχονται από τα μισθώματα του τροχαίου υλικού που μισθώνει σε τρίτους για την κάλυψη των δαπανών διαχείρισης και φύλαξης, καθώς και για την πραγματοποίηση εργασιών ανάταξης, ανακατασκευής, μετασκευής, επισκευής, συντήρησης (τακτικής ή έκτακτης) και συντήρησης μακράς ακινησίας του τροχαίου υλικού που διαχειρίζεται. Για τη χορήγηση της έγκρισης, η ΓΑΙΑΟΣΕ αποστέλλει στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στοιχεία για το τροχαίο υλικό στο οποίο πρόκειται να γίνουν οι ανωτέρω επεμβάσεις, συνοπτική αιτιολόγηση για την αναγκαιότητά τους και προϋπολογισμό των εργασιών.

7. Στις συμβάσεις εκμίσθωσης τροχαίου υλικού που συνάπτει, η ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί, σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού της παραγράφου 5, να συμφωνεί ότι ο μισθωτής αναλαμβάνει με δικές του δαπάνες την πραγματοποίηση συγκεκριμένων εργασιών ανάταξης, ανακατασκευής ή μετασκευής στο τροχαίο υλικό που μισθώνει, έναντι συμψηφισμού ισόποσων μισθωμάτων. Σε αυτή την περίπτωση, στις συμβάσεις περιλαμβάνεται το ενδεικτικό κόστος των εργασιών, ο μηχανισμός πιστοποίησης του κόστους και της πραγματοποίησης των εργασιών, ο χρονισμός συμψηφισμού των μισθωμάτων και κάθε απαραίτητη λεπτομέρεια.

8. Η ΓΑΙΑΟΣΕ συνάπτει με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμβαση εκμίσθωσης διάρκειας έως δέκα (10) ετών για το τροχαίο υλικό της παραγράφου 4 που είναι απαραίτητο για την εκπλήρωση των λειτουργικών αναγκών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η σύμβαση συνάπτεται με όρους αγοράς και σε αυτήν προβλέπεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα αναλάβει την πραγματοποίηση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του τροχαίου υλικού που μισθώνει κατά την έναρξη ισχύος της, για την επαναφορά του στη δέουσα λειτουργική κατάσταση, σύμφωνα με τα πορίσματα της τεχνικής και οικονομικής αποτίμησης του τροχαίου υλικού που διενεργήθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ, και οι δαπάνες αυτές συμψηφίζονται με οφειλόμενα μισθώματα. Μέχρι την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα μισθώματα από τη σύμβαση της παρούσας παραγράφου, εισπράττονται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ και αποδίδονται στο Ελληνικό Δημόσιο. Για το χρονικό διάστημα αυτό, η ΓΑΙΑΟΣΕ παρακρατεί αμοιβή διαχείρισης της σύμβασης ίση με τρία τοις εκατό (3%) του συνολικού μισθώματος και αποδίδει στο Ελληνικό Δημόσιο, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Μέχρι την ολοκλήρωση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του δευτέρου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, το ποσό που αντιστοιχεί στις εργασίες αυτές παρακρατείται από το μέρος του μισθώματος που αποδίδει η ΓΑΙΑΟΣΕ στο Δημόσιο. Ληξιπρόθεσμες οφειλές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τη σύμβαση εκμίσθωσης τροχαίου υλικού της παρούσας παραγράφου, των οποίων καθυστερεί η καταβολή πλέον των τριάντα (30) ημερών, μέχρι την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης, εισπράττονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 356/1974 περί Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Α'90). Στην περίπτωση αυτή, τα αρμόδια όργανα της ΓΑΙΑΟΣΕ αποστέλλουν χρηματικό κατάλογο αμελλητί στην αρμόδια ΔΟΥ για την ενεργοποίηση της διαδικασίας είσπραξης των οφειλομένων ποσών. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων μπορεί να καθορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία ενημέρωσης της Φορολογικής Διοίκησης για την ενεργοποίηση της είσπραξης των ανωτέρω, το περιεχόμενο του χρηματικού καταλόγου, τα συνοδευτικά έγγραφα που αποστέλλονται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια. Μετά την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα μισθώματα από τη σύμβαση της παρούσας, αποτελούν έσοδο της ΓΑΙΑΟΣΕ. Με την έναρξη ισχύος της σύμβασης της παρούσας παραγράφου, λύεται αυτοδικαίως η, από 10 Ιουνίου 2013, Σύμβαση Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της διάταξης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.»

5. Η παρ. 1 του άρθρου 44 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«1.α. Η ισχύς των διατάξεων των άρθρων 13, 16, 18 και 19 του νόμου αρχίζει σε χρόνο που προσδιορίζεται με προεδρικό διάταγμα, το οποίο εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας λαμβάνοντας υπόψη την έκβαση των αιτήσεων που θα υποβληθούν, όπου απαιτείται, για την παροχή έγκρισης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 93, 107, 108 και 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πρώην άρθρα 73, 87, 88 και 89 αντίστοιχα της ΣΕΚ).

β. Η ισχύς του άρθρου 8 του νόμου αρχίζει από τις 5.12.2012.»

6. Τα στοιχεία α', β' και γ' της παρ. 2 του άρθρου 29 του ν. 4111/2013 καταργούνται.

Άρθρο 45
Ρύθμιση θεμάτων Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ΟΣΕ Α.Ε., ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.

1. Η παρ. 4 του άρθρου 23 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Η θητεία των μελών της Ρ.Α.Σ. είναι πενταετής, η οποία παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών. Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά.»

2. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 29 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η Ρ.Α.Σ. υπόκειται στον κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.»

3. Για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών, αρχόμενο από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αναστέλλεται η πληρωμή, ο συμψηφισμός, καθώς και η διαδικασία είσπραξης χρεών του ΟΣΕ έναντι του Δημοσίου, βεβαιωμένων ή μη, που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων. Τυχόν επιβληθείσες από το Δημόσιο, σε βάρος της κινητής ή ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ ή εις χείρας τρίτων, κατασχέσεις που αφορούν στις ως άνω οφειλές, αίρονται αυτοδικαίως από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

4. Η παρ. 7 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«7.α. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2014 έως και 2019 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το Δημόσιο για την εκτέλεση υπηρεσιών ΥΔΥ δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2014 έως 2019, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των προβλέψεων της παραγράφου 6 του παρόντος.

β. Εξαιρετικά για το έτος 2014, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, διενεργείται, σύμφωνα με τις προβλέψεις της, από 23.7.2012, υπογραφείσας σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ τα έτη 2011-2013, η διάρκεια της οποίας παρατείνεται μέχρι τις 31.12.2014.

γ. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2015 έως και 2019, διενεργείται, σύμφωνα με τις προβλέψεις σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπουμένου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την οποία ορίζεται μεταξύ άλλων το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση, η μεθοδολογία υπολογισμού της αποζημίωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο τρόπος παρακολούθησης της εκτέλεσης της σύμβασης, οι μηχανισμοί ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Για την υπογραφή της σύμβασης δεν απαιτείται η έγκριση της παραγράφου 2.

δ. Μετά το έτος 2019, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ. με

διαγωνιστική διαδικασία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 μέσω περισσότερων συμβάσεων ΥΔΥ, οι οποίες περιορίζονται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια ή συγκεκριμένη διαδρομή. Το αντικείμενο των ειδικότερων συμβάσεων ΥΔΥ καθορίζεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ., λαμβάνοντας υπόψη τις περιφερειακές ανάγκες μεταφοράς επιβατών και την ανάγκη εξασφάλισης της επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς μεταξύ συγκεκριμένων περιοχών.»

5. Η παρ. 7 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται από την έναρξη ισχύος της ως εξής:

«7. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. αναθέτει τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στην «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού» (ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.) για διάρκεια δέκα (10) ετών, με όρους αγοράς. Για τη σύναψη της σύμβασης έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 4. Μέχρι τη θέση σε ισχύ της σύμβασης του προηγούμενου εδαφίου, παρατείνεται αναδρομικά από το χρόνο λήξης της, η από 4.4.2011, Σύμβαση Συντήρησης και Διαθεσιμότητας Τροχαίου Υλικού που έχει υπογραφεί μεταξύ ΟΣΕ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και περιλήφθηκε στον κλάδο συντήρησης τροχαίου υλικού που αποσχίστηκε από τον ΟΣΕ Α.Ε. και εισφέρθηκε στην ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. με την κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υπ' αριθμ. 1661/14.8.2013 (Β' 1993).»

6. Στο άρθρο 28 του ν. 3891/2010 προστίθεται περίπτωση 28 ως εξής:

«28. Συγκροτεί με απόφασή της συνεργεία ελέγχου, μόνιμες και έκτακτες επιτροπές, επιτροπές ακρόασης, καθώς και ομάδες εργασίας για την εξέταση και έρευνα επί θεμάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων της, καθώς και της εύρυθμης λειτουργίας της, ορίζοντας τη σύνθεση, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Στα ως άνω συλλογικά όργανα μπορούν να συμμετέχουν και πρόσωπα που δεν είναι μέλη ή προσωπικό της Ρ.Α.Σ.. Οι εισηγήσεις, τα πορίσματα, οι γνωμοδοτήσεις και οι εκθέσεις τους υποβάλλονται στα αρμόδια όργανα της Ρ.Α.Σ., που αποφασίζουν για την τυχόν δημοσιοποίηση των συμπερασμάτων.»

Άρθρο 46
Τροποποίηση του άρθρου 3 του ν. 2286/1995

Στο άρθρο 3 του ν. 2286/1995 (Α' 19) προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής:

«8. Οι προμήθειες καυσίμων των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου που εκτελούν οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές εξαιρούνται της προβλεπόμενης στο παρόν άρθρο διαδικασίας. Οι ανωτέρω προμήθειες πραγματοποιούνται, σύμφωνα με τις κείμενες περί προμηθειών διατάξεις.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΛΟΙΠΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 47
Παράταση εγκρίσεων τύπου για ταξινόμηση οχημάτων και θέματα εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης (1970) για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (AETR)

1. Επιτρέπεται η ταξινόμηση οχημάτων, των οποίων η έγκριση τύπου (ευρωπαϊκή ή εθνική) έχει λήξει, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υπό τις παρακάτω αθροιστικές προϋποθέσεις:

α) Τα οχήματα εισήχθηκαν τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης της έγκρισης τύπου αυτών. Η ημερομηνία εισαγωγής προκύπτει από τη Δήλωση Άφιξης του Οχήματος, για τα εγχώρια παραγόμενα οχήματα λαμβάνεται η ημερομηνία του αντίστοιχου εγγράφου τελωνειακής υπηρεσίας.

β) Έχει παρέλθει, κατά το χρόνο αίτησης, η δυνατότητα υπαγωγής αυτών στη διαδικασία τέλους σειράς, σύμφωνα με την Οδηγία 2007/46, εφόσον έχουν εισαχθεί από επιχείρηση εμπορίας οχημάτων.

2. Ταξινόμηση οχημάτων δεν μπορεί να γίνει εφόσον έχει παρέλθει χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από πέντε (5) έτη από την ημερομηνία λήξης της έγκρισης τύπου αυτών. Για τα οχήματα που είχαν ήδη εισαχθεί μέχρι τις 31.12.2013, το αντίστοιχο χρονικό διάστημα είναι τα δέκα (10) έτη.

3. Για τις παραβάσεις της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης (1970) για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (AETR) από τους οδηγούς και τις μεταφορικές επιχειρήσεις επιβάλλονται τα πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις για την εφαρμογή του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του Κανονισμού 3821/1985, όπως αντικαταστάθηκε από τον Κανονισμό 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

4. Οι διατάξεις των άρθρων 4 και 25 της κοινής υπουργικής απόφασης 29949/1841/28.9.2009 (Β' 2112) «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5.9.2007 για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά» εφαρμόζονται από 1.5.2015 για τα οχήματα Ο1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται η κατηγορία των οχημάτων Ο1, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις χορήγησης σημειώματος έλξης και κυκλοφορίας αυτών.

Άρθρο 48
Ρυθμίσεις θεμάτων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Ο ορισμός του ρυμουλκούμενου οχήματος της παρ. 1 του άρθρου 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999, Α' 57) αντικαθίσταται ως εξής:

«Ρυμουλκούμενο: Το όχημα που στερείται ιδίας κινητήριας δύναμης και είναι κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε να έλκεται από άλλο μηχανοκίνητο όχημα. Στην κατηγορία των οχημάτων αυτών περιλαμβάνονται και τα ημιρυμουλκούμενα. Στα ρυμουλκούμενα δεν περιλαμβάνεται τροχοφόρος εξοπλισμός για τη μεταφορά φορτίου που έλκεται ή ρυμουλκείται με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού αποκλειστικά εντός κλειστού χώρου, και αποτελείται από άκαμπτο οριζόντιο επίπεδο αμάξωμα επί συμπαγών τροχών μικρής διαμέτρου χωρίς αεροθάλαμο.»

2. Μετά την παρ. 4 του άρθρου 32 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999) προστίθεται παράγραφος 4α ως εξής:

«4α. Ειδικότερα, για τους οδικούς συρμούς μεταφοράς οχημάτων επιτρέπεται η μεταφορά οχημάτων που προεξέχουν από το εμπρόσθιο τμήμα του συρμού μέχρι 50 εκατοστά του μέτρου και από το πίσω τμήμα του συρμού μέχρι 150 εκατοστά του μέτρου. Οι προεξοχές αυτές μετρούνται από το απώτερο σταθερό τμήμα του αμαξώματος του συρμού μπροστά ή πίσω μέχρι του απώτερου σημείου του πρώτου ή τελευταίου οχήματος που αποτελούν μέρος του φορτίου αντίστοιχα. Κάποια από τα οχήματα που αποτελούν το φορτίο μπορούν να στηρίζονται σε εκτεινόμενες φορητές κατασκευές που προεξέχουν του αμαξώματος και δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τη μέτρηση των διαστάσεων, χωρίς να επιτρέπεται αυτές οι κατασκευές να εξέχουν και του φορτίου.»

3. Στο άρθρο 34 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 15 ως εξής:

«15. Οι διατάξεις της παραγράφου 13 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, στις περιοχές της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Ειδικά, για τον καθορισμό θέσεων στάσης, αφετηρίας και στάθμευσης των ειδικών τουριστικών λεωφορείων Δ.Χ. ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης, στη διαδρομή, που προβλέπεται από το άρθρο 8 της υπ' αριθμ. 22212/29.10.2008 (Β' 2267) κοινής απόφασης των Υπουργών Τουριστικής Ανάπτυξης και Μεταφορών, όπως ισχύει, ο ΟΑΣΑ υποχρεούται να προβεί στον καθορισμό αυτών στην αιτούμενη θέση, εφόσον αυτή βρίσκεται σε απόσταση τουλάχιστον τριών (3) μέτρων από στάση μέσων μαζικής μεταφοράς του ΟΑΣΑ. Σε περίπτωση ύπαρξης στο ίδιο σημείο στάσεων περισσότερων

γραμμών μέσων μαζικής μεταφοράς, ως σημείο μέτρησης της άνω απόστασης λαμβάνεται το απώτερο σημείο στάσης από το σημείο, όπου ζητείται η ως άνω χωροθέτηση. Μέχρι τη χωροθέτηση των στάσεων από τον ΟΑΣΑ, σύμφωνα με το εδάφιο γ' της παρ. 13 του παρόντος, οι υφιστάμενες στάσεις θεωρούνται ως νομίμως χωροθετημένες.»

4. Λεωφορείο Αστικού Τύπου επιτρέπεται να κυκλοφορεί επί της οδού χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, κατ' εξαίρεση της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως ισχύει, μόνο για ερευνητικούς σκοπούς στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής. Η κυκλοφορία του επιτρέπεται, μετά από απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου με τη σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμοδίων υπηρεσιών Τροχαίας ή των Αστυνομικών Υπηρεσιών που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, για καθορισμένη χρονική περίοδο και συγκεκριμένη αστική διαδρομή, η οποία καθορίζεται μετά από κυκλοφοριακή μελέτη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως ισχύει.

5. Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό επιβάλλεται να διαθέτει κατάλληλους μηχανισμούς και αυτόματα συστήματα, τα οποία εξασφαλίζουν συμπεριφορά κίνησης, πέδησης και ακινητοποίησης, αντίστοιχη με όχημα, το οποίο χειρίζεται οδηγός.

6. Για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, την ασφάλεια των επιβατών και των λοιπών χρηστών της οδού επιβάλλεται η παρακολούθηση του Λεωφορείου και της οδού στην οποία κινείται, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του, από Κέντρο Ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες). Οι παραπάνω συσκευές τοποθετούνται επί του οχήματος και σε προκαθορισμένα σημεία της διαδρομής, προκειμένου να υπάρχει πλήρης έλεγχος της κίνησης του Λεωφορείου και της λοιπής κυκλοφορίας της οδού, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα ακινητοποίησής του από το Κέντρο Ελέγχου σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης.

7. Ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του Λεωφορείου στο Κέντρο Ελέγχου, οφείλει να είναι κάτοχος αντίστοιχης ισχύουσας κατηγορίας άδειας οδήγησης και ευθύνεται κατά τις διατάξεις του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως ισχύει, ως οδηγός του οχήματος, για την ακινητοποίησή του, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης.

8. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες θέσης σε κυκλοφορία του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, καθώς και οι λοιπές τεχνικές λεπτομέρειες για την ασφαλή κυκλοφορία του επί της καθορισμένης διαδρομής.

9. Το άρθρο 52 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α' 57), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 52
Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας

1. Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας, όπως στον καθορισμό των μονόδρομων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στην εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, λαμβάνονται με αποφάσεις του Περιφερειακού ή Δημοτικού Συμβουλίου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών τους. Οι αποφάσεις αυτές εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

Κατ' εξαίρεση, τα μέτρα του πρώτου εδαφίου, που καθορίζονται στις μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις Υπηρεσίες κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύου ή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, λαμβάνονται με αποφάσεις των κατά τόπους αρμοδίων Περιφερειακών Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτά αφορούν:

α) Τους αυτοκινητόδρομους, τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας και το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας, τις παρακαμπτήριες οδούς αυτών και αυτές που τα επηρεάζουν.

β) Τα εκτελούμενα ή υπάρχοντα ή προγραμματιζόμενα συγκοινωνιακά έργα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο.

γ) Το βασικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

- Των Δήμων της Περιφέρειας Αττικής εκτός των Δήμων της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης ήτοι των Δήμων Θεσσαλονίκης, Κορδελιού- Ευόσμου, Παύλου Μελά, Αμπελοκήπων- Μενεμένης, Καλαμαριάς, Νεάπολης- Συκεών, πλην της δημοτικής ενότητας Πεύκων, Πυλαίας- Χορτιάτη, πλην της δημοτικής ενότητας Χορτιάτη, της δημοτικής ενότητας Θέρμης του Δήμου Θέρμης και της δημοτικής κοινότητας Καλοχωρίου του Δήμου Δέλτα.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου, ήτοι των δημοτικών ενοτήτων Βόλου, Ν. Ιωνίας, Αισωνίας και Ιωλκού του Δήμου Βόλου.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου, ήτοι των δημοτικών ενοτήτων Ηρακλείου και Νέας Αλικαρνασσού του Δήμου Ηρακλείου και της δημοτικής Ενότητας Γαζίου του Δήμου Μαλεβιζίου.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών, ήτοι των Δημοτικών Κοινοτήτων Ανατολικού, αρκτικού, Κεντρικού και Νότιου Τομέα Δήμου Πατρέων, της Δημοτικής Κοινότητας Ρίου (Αγίου Γεωργίου Ρίου), της Τοπικής Κοινότητας Ακταίου (Βερναδαίικων) και της Δημοτικής Κοινότητας Παραλίας.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Λάρισας, ήτοι της δημοτικής Ενότητας Λαρισαίων.

δ) Τις παρακαμπτήριες οδούς του βασικού δικτύου της προηγούμενης περίπτωσης και στις οδούς που επηρεάζουν το ανωτέρω δίκτυο.

ε) Την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο επί των ορίων, μεταξύ ομόρων ΟΤΑ.

Οι παραπάνω κανονιστικές αποφάσεις γνωστοποιούνται άμεσα στις κατά τόπους Υπηρεσίες Τροχαίας ή στις Αστυνομικές Υπηρεσίες που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, καθώς και στις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Αν από τη λήψη των μέτρων της παρούσας παραγράφου επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), για την περιοχή αρμοδιότητάς του ή των αρμοδίων Υπηρεσιών των Περιφερειών για λεωφορειακές διαδρομές ΚΤΕΛ ή των Δήμων για αστικές λεωφορειακές διαδρομές, για τις άλλες περιοχές της χώρας.

2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο μπορεί να λαμβάνονται προσωρινά εντός και εκτός κατοικημένων περιοχών, με απόφαση των κατά τόπους αρμοδίων Διευθύνσεων Αστυνομίας ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτό επιβάλλεται από ιδιαίτερους λόγους ασφαλείας ή σε έκτακτες περιπτώσεις για την αντιμετώπιση τελείως προσωρινών καταστάσεων.

3. Με τις αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων, και με την αυτή διαδικασία, μπορεί να καθορίζονται σε κατοικημένες περιοχές, πεζόδρομοι ή περιοχές μόνο για την κυκλοφορία πεζών ή ατόμων με αναπηρίες ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Όπου οι αποφάσεις αυτές επηρεάζουν τις υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, εφαρμόζεται και η διάταξη του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Στις μελέτες, βάσει των οποίων εκδίδονται οι σχετικές αποφάσεις, περιλαμβάνεται αναγκαίως και ο κανονισμός λειτουργίας του πεζόδρομου.

4. α) Με βάση κυκλοφοριακές μελέτες, που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από κοινού από τις αρμόδιες Υπηρεσίες της οικείας περιφέρειας ή του οικείου δήμου και του Φορέα ή της Υπηρεσίας που είναι κατά περίπτωση αρμόδιος για τις Υπηρεσίες δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς και με απόφαση του οικείου Δημάρχου, εξαιρουμένης της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., μπορούν να καθορίζονται οδοί ή λωρίδες κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών

οχημάτων.

β) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., ο καθορισμός οδών ή λωρίδων κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του Οργανισμού με βάση το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό του Ο.Α.Σ.Α. και με βάση μελέτες που εκπονούνται από τον Ο.Α.Σ.Α. για τα μέτρα προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων, καθώς επίσης για την εγκατάσταση ειδικών σημάνσεων και για κάθε μέτρο που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών. Με όμοια απόφαση που λαμβάνεται μετά από σχετική μελέτη και πρόταση των αρμόδιων υπηρεσιών εκπόνησης ή έγκρισης των κυκλοφοριακών μελετών, είναι δυνατόν να επιτρέπεται στις προαναφερόμενες οδούς ή λωρίδες η κυκλοφορία δίκυκλων μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων, καθώς επίσης και η εφαρμογή των μέτρων αυτών για ορισμένες ημέρες και ώρες. Σε όλες τις περιπτώσεις καθορισμού οδών ή λωρίδων της παρούσας περίπτωσης, η επιλογή του είδους και του υλικού διαχωρισμού, η συνοδευτική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η υλοποίηση της σήμανσης, η τοποθέτηση και συντήρηση των διαχωριστικών μέσων ανήκουν στην αρμοδιότητα των εποπτευόμενων από αυτό Οργανισμών που βαρύνονται και με τις σχετικές δαπάνες.

γ) Οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του υλικού και των στοιχείων διαχωρισμού καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

δ) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Σ.Α.Σ.Θ., οι σχετικές δαπάνες που αφορούν την κατασκευή και συντήρηση των λωρίδων κυκλοφορίας δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, βαρύνουν τον αντίστοιχο δήμο, ενώ το κόστος εγκατάστασης και συντήρησης των ηλεκτρονικών μέσων ελέγχου βαρύνουν το Φορέα Λειτουργίας.

ε) Η παράβαση των αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση της παρούσας παραγράφου τιμωρείται με το πρόστιμο που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου αυτού για τους παραβάτες των μέτρων περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας.

στ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η αρμόδια Υπηρεσία Τροχαίας και οι διαδικασίες για την αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και οδήγησης στους ανωτέρω παραβάτες για ορισμένο χρονικό διάστημα, από δέκα (10) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες.

5. Σε οδούς, στις οποίες για ειδικούς λόγους επιβάλλεται η αναγκαστική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων ή ο περιορισμός της κυκλοφορίας τους, μπορεί να ορίζεται, με απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου, η δημιουργία ειδικών διαμορφώσεων του οδοστρώματος ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι κατηγορίες των οδών στις οποίες επιτρέπεται η δημιουργία των ως άνω διαμορφώσεων ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων, οι προϋποθέσεις δημιουργίας ή τοποθέτησής τους, οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους και η ειδική σήμανση που πρέπει να εφαρμόζεται, κατά περίπτωση. Εκείνος που παραβαίνει την παραπάνω υπουργική απόφαση τιμωρείται με φυλάκιση από έναν (1) έως έξι (6) μήνες και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ. Με τις ίδιες ποινικές κυρώσεις τιμωρείται και εκείνος που δημιουργεί ειδική διαμόρφωση ή τοποθετεί κινητά εμπόδια πριν από την έκδοση της υπουργικής αποφάσεως.

6. Για την ανακούφιση, την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή της οδικής κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ανάγκη εξασφάλισης καλύτερων συνθηκών διεξαγωγής της οδικής κυκλοφορίας με τα μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων ή για λόγους γενικότερου δημόσιου συμφέροντος, μπορούν να λαμβάνονται μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας ή της στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων οποιασδήποτε κατηγορίας ή ορισμένων κατηγοριών, καθώς και μοτοποδηλάτων σε ορισμένη περιοχή ή περιοχές της χώρας ή πόλεων ή κωμοπόλεων ή σε ορισμένη οδό ή οδούς ή και σε τμήμα οδού ή οδών. Στις περιοχές όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του προηγουμένου εδαφίου, έχει απαγορευθεί η στάθμευση οχημάτων και μοτοποδηλάτων, εκτός από τις προβλεπόμενες από την παράγραφο αυτή κυρώσεις, μπορεί να γίνεται και η μεταφορά του οχήματος ή του μοτοποδηλάτου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 34 του παρόντος Κώδικα. Τα μέτρα που προβλέπονται στην παράγραφο αυτή λαμβάνονται για την περιοχή της τέως Διοικήσεως Πρωτευούσης με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και για τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Η παράβαση των διατάξεων των αποφάσεων που εκδίδονται κατά το προηγούμενο εδάφιο τιμωρείται, για μεν τη στάθμευση κατά τις διατάξεις του άρθρου 5 του παρόντος Κώδικα, για δε τα μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ. Επιπλέον, στους παραβάτες που δεν συμμορφώνονται με τις υποδείξεις των αστυνομικών οργάνων για στάθμευση σε συγκεκριμένο σημείο ή άμεση έξοδο από την απαγορευμένη περιοχή επιβάλλεται φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους.

7. Τα μέτρα που λαμβάνονται βάσει των διατάξεων του άρθρου αυτού ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης, των σηματοδοτών ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός εάν κατά το χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από τροχονόμους ή τα μέτρα έχουν ληφθεί κατ' εφαρμογή των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου και από τον Κώδικα αυτόν δεν προβλέπονται αντίστοιχες πινακίδες σήμανσης, οπότε τα μέτρα αυτά ισχύουν από τη δημοσίευση των σχετικών, κατά την προηγούμενη παράγραφο, αποφάσεων ή από τη χρονολογία που θα ορίζουν οι ίδιες αυτές αποφάσεις.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη μπορούν να επιβάλονται περιορισμοί στην κίνηση φορτηγών αυτοκινήτων στο οδικό δίκτυο της χώρας και να καθορίζεται η προσωρινή κίνησή τους σε χώρους στάθμευσης. Με απόφαση των οικείων Περιφερειακών Συμβουλίων καθορίζεται ωράριο τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων. Οι μεν παραβάτες των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής, τιμωρούνται με τις ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 που αφορούν τα φορτηγά οχήματα, οι δε παραβάτες των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων του δευτέρου εδαφίου της παραγράφου αυτής τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400) ευρώ.»

10. Η περίπτωση β' της παρ. 6 του άρθρου 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999) αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα ασυμβίβαστα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων και της λειτουργίας Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.»

Άρθρο 49
Οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος

1. Επιτρέπεται η διαγραφή οχημάτων από το Μηχανογραφικό Σύστημα αδειών κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δίχως την παράδοσή τους σε σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής, όπως το π.δ. 116/2004 (Α'81) ορίζει, εφόσον έχουν χαρακτηριστεί ως οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, καθώς και αγωνιστικά.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η διαδικασία διαγραφής, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια εφαρμογής του παρόντος άρθρου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι παραβάσεις, τα όργανα

ελέγχου και επιβολής αυτών, τα επιβαλλόμενα διοικητικά πρόστιμα και οι κυρώσεις που κυμαίνονται από τριακόσια (300) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ και από μία (1) ημέρα απαγόρευση κυκλοφορίας έως οριστική απαγόρευση κυκλοφορίας.

Άρθρο 50
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3429/2005

1. Η περίπτωση β' της παρ. 8 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 (Α' 314) αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Πρόσκληση κάθε ενδιαφερομένου, ανεξαρτήτως συμμετοχής του ή όχι στη διαδικασία της παραγράφου 6, να παραλάβει από τον εκκαθαριστή το υπόμνημα προσφοράς εφόσον δεν το έχει ήδη παραλάβει και να υποβάλει σφραγισμένη δεσμευτική προσφορά, η οποία θα συνοδεύεται από εγγυητική επιστολή τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, ή με τραπεζική επιταγή συνοδευόμενη από σχετική επιστολή του ενδιαφερομένου, για ποσό και με όρους που θα προσδιορίζονται στη διακήρυξη.

2.α) Στην παρ. 13 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής:

«Τα δικαιώματα και οι αμοιβές συμβολαιογράφων, δικηγόρων, δικαστικών επιμελητών, υποθηκοφυλάκων και κτηματολογικών γραφείων περιορίζονται σε ποσοστό 20% αποκλειστικά και μόνον όσον αφορά τη σύνταξη, υπογραφή και μεταγραφή της σύμβασης μεταβίβασης.»

β) Το εδάφιο 3 της παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 3717/2008 καταργείται».

3. Μετά το έκτο εδάφιο της παρ. 14 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Στη διαδικασία του παρόντος άρθρου, απαιτήσεις κατά τρίτων, οποτεδήποτε και αν γεννήθηκαν, αναγνωρίζονται ως έσοδα της εταιρείας, που έχει υπαχθεί σε ειδική εκκαθάριση και καταχωρούνται στα βιβλία της και στον πίνακα κατάταξης, με την είσπραξή τους.»

Άρθρο 51
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4199/2013

1. Μετά το άρθρο 54 του ν. 4199/2013 (Α' 216) προστίθεται άρθρο 54Α ως εξής:

«Άρθρο 54Α
Παροχή συγκοινωνιακού έργου εντός κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων) που δεν αποτελούν ίδιο νομό

1. Σε κλειστές γεωγραφικές περιοχές (νησιά), που δεν αποτελούν ίδιο νομό και των οποίων η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση παρέχεται από μεμονωμένους μεταφορείς επιβατών, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, δύναται να ανατεθεί η συνέχιση παροχής του συνόλου ή μέρους του συγκοινωνιακού έργου της νήσου, σε εταιρεία οποιασδήποτε νομικής μορφής που ιδρύεται από τους μεμονωμένους αυτοκινητιστές παρόχους του συνόλου ή μέρους του έργου αυτού, εφόσον εντός έξι (6) μηνών από την ισχύ του παρόντος άρθρου υποβάλλουν σχετική πρόταση-αίτημα προς την οικεία Περιφέρεια, η οποία εκδίδει την εγκριτική απόφαση εντός τριών (3) μηνών από την υποβολή του αιτήματος.

2. Εντός αποκλειστικής προθεσμίας δώδεκα (12) μηνών από την έκδοση της εγκριτικής απόφασης της οικείας Περιφέρειας της παραγράφου 1, ιδρύονται οι νέες εταιρείες ανάληψης του συνόλου ή μέρους του έργου των περιοχών αυτών που εκτελούσαν οι μεμονωμένοι μεταφορείς, ως το έργο παρέχονταν από τους μεταφορείς αυτούς, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (γραμμές, διαδρομές, τακτικά δρομολόγια, κόμιστρα κ.λπ.).

3. Σε περίπτωση που οι μεμονωμένοι μεταφορείς ιδρύσουν ανώνυμη εταιρεία του εδαφίου α' της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 2963/2001 (Α'268), για την προς ίδρυση εταιρεία εφαρμόζονται στο σύνολό τους οι ρυθμίσεις του άρθρου 3 του ν. 2963/2001, όπως ισχύει.

4. Από της ημερομηνίας αναθέσεως του ως άνω έργου σε εταιρείες, εφαρμόζονται στο σύνολό τους οι ρυθμίσεις του ν. 2963/2001 ως ισχύει κάθε φορά, ως και οι ρυθμίσεις του π.δ. 967/1979 που δεν αντίκεινται στις ρυθμίσεις του ν. 2963/2001, έως την εφαρμογή για τις περιοχές αυτές των ρυθμίσεων του ν. 4199/2013.»

2. Η παρ. 3 του άρθρου 56 του ν. 4199/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ. διορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, σύμφωνα με την περίπτωση η' του άρθρου 14 και το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής. Τα λοιπά μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

3. Το τρίτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 61 του ν. 4199/2013 καταργείται.

4. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 63 του ν. 4199/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«Στις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. εκτός του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών αυτής συμμετέχουν με δικαίωμα λόγου ένας εκπρόσωπος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος, ένας εκπρόσωπος της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών και ένας εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας, που ορίζονται από τους φορείς αυτούς.»

5. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 76 του ν. 4199/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η εισφορά της προηγούμενης παραγράφου αρχίζει να παρακρατείται από τις ΚΤΕΛ Α.Ε. και τα ΚΤΕΛ του ν. 2963/2001, που εκτελούν υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο, από την 1η Νοεμβρίου 2014 και καταβάλλεται κάθε τρίμηνο και το αργότερο εντός του επόμενου μήνα από τη λήξη κάθε τριμήνου.»

Άρθρο 52
Τροποποίηση διατάξεων των νόμων 1108/1980, 2773/1999, 4199/2013 και 4233/2014

1. Το άρθρο 6 του ν. 1108/1980 (Α' 304) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 6
Χρήση εναλλακτικών καυσίμων για την κίνηση οχημάτων

1. Επιτρέπεται με τις προϋποθέσεις της επόμενης παραγράφου η χρησιμοποίηση υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου φιλικού προς το περιβάλλον για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του ειδικού εξοπλισμού, με τον οποίο καθίσταται δυνατή η χρησιμοποίηση υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου φιλικού προς το περιβάλλον για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις ελέγχου και ασφαλούς κυκλοφορίας αυτών. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές κατασκευής οχημάτων μεταφοράς υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου προς εξυπηρέτηση των εγκαταστάσεων διανομής των ανωτέρω καυσίμων, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις ελέγχου της ασφαλούς κυκλοφορίας και λειτουργίας αυτών.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα αρμόδια όργανα, οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων, πλυντηρίων και λιπαντηρίων αυτοκινήτων κείμενων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων, καθώς και των πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω εγκαταστάσεων και επιχειρήσεων με εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς.

Με τη δημοσίευση των αποφάσεων των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος κάθε διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά τα ανωτέρω θέματα καταργείται.»

2. Το άρθρο 45 του ν. 2773/1999 (Α' 286) καταργείται.

3. Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 12 του ν. 4233/2014 (Α' 22) αντικαθίσταται ως εξής:

«Για τη μετασκευή των κινητήρων οχημάτων σε κινητήρες διπλού καυσίμου, ήτοι συμβατικού καυσίμου και αερίου καυσίμου (πεπιεσμένου φυσικού αερίου CNG ή υγραερίου LPG), χρησιμοποιούνται μόνο εγκεκριμένα εξαρτήματα, σύμφωνα με τους Κανονισμούς R-110 και R-67 της ΟΕΕ/ΗΕ.»

4. Η παρ. 8 του άρθρου 115 του ν. 4199/2013 (Α' 216) καταργείται.

Άρθρο 53
Τροποποίηση του ν. 2912/2001

1. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 2912/2001 (Α' 94) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η Επιτροπή είναι ανεξάρτητη αρχή και έχει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Η Επιτροπή εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, τα μέλη της απολαμβάνουν προσωπική ανεξαρτησία και κατά την άσκηση των καθηκόντων τους δεσμεύονται από το νόμο και τη συνείδησή τους.»

2. Το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του ν. 2912/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η θητεία του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής είναι πενταετής και παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών.»

3. Στο άρθρο 5 του ν. 2912/2001 προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής υποβάλλουν κατ' έτος τη δήλωση περιουσιακής κατάστασης του ν. 3213/2003 (Α' 309), όπως ισχύει.»

4. Η διάταξη της παραγράφου 2 καταλαμβάνει και τους εν ενεργεία, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, Πρόεδρο και μέλη της Επιτροπής, η θητεία των οποίων παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι τη συμπλήρωση του χρόνου που προβλέπεται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 54
Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 52/2012

Το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 10 του π.δ. 52/2012 (Α' 102) αντικαθίσταται ως εξής:

«Εκτός από το προσωπικό που ασκεί καθήκοντα γραμματειακής υποστήριξης, το λοιπό προσωπικό πρέπει να έχει τουλάχιστον το Γ' βαθμό και να έχει γνώσεις και εμπειρία σε έναν τουλάχιστον από τους εξής τομείς: α) οικονομική, β) λογιστική, γ) δημόσιο οικονομικό, δ) δημοσιονομικό και διοικητικό δίκαιο, ε) λειτουργία αερολιμένων, στ) εποπτεία αερολιμένων, ζ) οικονομική διαχείριση αερολιμένων.»

Άρθρο 55
Επιβολή τέλους συνδρομής σε Άτομα με Αναπηρία και Μειωμένη Κινητικότητα (Τέλος ΑμεΑ)

1. Επιβάλλεται Τέλος παροχής συνδρομής σε Άτομα με Αναπηρία και Μειωμένη Κινητικότητα (Τέλος ΑμεΑ) σε κάθε αναχωρούντα επιβάτη από τους ελληνικούς αερολιμένες στους οποίους φορέας διαχείρισης είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Από την υποχρέωση καταβολής του Τέλους ΑμεΑ εξαιρούνται οι αναχωρούντες επιβάτες ηλικίας έως και δύο (2) ετών, τα μέλη του πληρώματος των αεροσκαφών, καθώς και τα μέλη του πληρώματος που επιβιβάζονται για ανάληψη υπηρεσίας σε άλλο σταθμό για αντικατάσταση των εν υπηρεσία πληρωμάτων, οι επιβάτες που αφικνούνται σε αεροδρόμιο λόγω έκτακτης ανάγκης, βλάβης, κακών καιρικών συνθηκών ή άλλου γεγονότος ανωτέρας βίας, ανεξαρτήτως αν εξέλθουν τον τελωνειακά ελεγχόμενο χώρο ή αν συνεχίσουν το ταξίδι τους με άλλο αεροσκάφος την ίδια ή άλλη μέρα και οι αεροπορικώς διερχόμενοι επιβάτες, οι οποίοι συνεχίζουν το ταξίδι τους με το ίδιο αεροσκάφος και παραμένουν σε ελεγχόμενους χώρους (direct transit).

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται το ύψος και οι δικαιούχοι του τέλους, η διαδικασία είσπραξης και διαχείρισης αυτού και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 56
Τέλη υπηρεσιών τήρησης μητρώου αεροσκαφών

1. Επιβάλλονται τέλη, τα οποία αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού, για την έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης, βαρών και απονηολόγησης αεροσκαφών από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και για τις εν γένει υπηρεσίες που παρέχονται σχετικά με την εγγραφή ή διαγραφή πολιτικών αεροσκαφών από τα οικεία μητρώα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι λοιπές βαρυνόμενες με τέλη υπηρεσίες τήρησης μητρώου, το ύψος των τελών και κάθε σχετικό θέμα.

2. Μέχρι την έκδοση της κοινής απόφασης της παραγράφου 1 του παρόντος η έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης αεροσκαφών, καθώς και αντιγράφων αυτών, εξακολουθεί να επιβαρύνεται με πάγιο τέλος χαρτοσήμου τριάντα (30) ευρώ.

3. Η περίπτωση α' της παραγράφου Β' του άρθρου 18 του π.δ. της 18ης Ιουλίου 1931 (Α' 239) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Τα πιστοποιητικά πλοϊμότητας ελληνικών πλοίων και αεροσκαφών, τα πιστοποιητικά εθνικότητας πλοίων, καθώς και τα αντίγραφα των πιστοποιητικών αυτών 30 ευρώ.»

Άρθρο 57
Τροποποίηση του άρθρου 22 του ν. 3913/2011

Η παράγραφος 8Α του άρθρου 22 του ν. 3913/2011 (Α' 18) αντικαθίσταται ως εξής:

«8Α. Κατά τη διαδικασία για την αξιοποίηση υφιστάμενων κρατικών αεροδρομίων, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις των προηγούμενων παραγράφων ή για την ανάθεση της μελέτης, κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης νέων αεροδρομίων μέσω συμβάσεων παραχώρησης που κυρώνονται με νόμο δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 9 και 18 παράγραφος 2 του ν. 1815/1988 (Α' 250) και του π.δ. 158/2002 (Α' 137). Στις περιπτώσεις αυτές ζητήματα σχετικά με την ίδρυση, τους δικαιούχους ίδρυσης, την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την οργάνωση, τη διοίκηση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των αεροδρομίων αυτών ρυθμίζονται από τους όρους των σχετικών διεθνών διαγωνισμών, των συμβάσεων παραχώρησης και των σχετικών κυρωτικών νόμων. Στα τεύχη δημοπράτησης των ως άνω διαγωνισμών περιλαμβάνεται υποχρεωτικά πρόβλεψη για τη δυνατότητα αποκλεισμού υποψηφίων επενδυτών για λόγους εθνικής άμυνας και ασφάλειας.»

Άρθρο 58
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4146/2013

1. Η παρ. 3 του άρθρου 38 του ν. 4146/2013 (Α' 90) αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και το Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου εγκρίνονται από τον Διοικητή της Υ.Π.Α.. Το Σχέδιο Αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης εγκρίνεται από τον Διοικητή της Υ.Π.Α. με τη σύμφωνη γνώμη του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.) ή του Αρχηγού της Ελληνικής Αστυνομίας ανάλογα με τη λειτουργία του Υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή ή λίμνη αντίστοιχα. Μετά την έγκρισή τους, τροποποιούνται:

α) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων αρχών λόγω τροποποίησης των διεθνών απαιτήσεων που αφορούν σε θέματα συναφή με τα υδατοδρόμια.

β) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων αρχών κατόπιν αιτήματος του νόμιμου κατόχου της άδειας λειτουργίας το οποίο εξετάζεται και εγκρίνεται ή μη, εντός τριμήνου από της υποβολής του.

γ) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων αρχών λόγω μεταβολής των στοιχείων τους.»

2. Η περίπτωση ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 39 του ν. 4146/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«ε) Στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πο-

λίτη, για: α) την εξέταση της καταλληλότητας της περιοχής από πλευράς τάξης και ασφάλειας, β) θέματα που άπτονται της Συνθήκης του Σένγκεν (Schengen), καθώς και την από κοινού έγκριση του υποβληθέντος Εγχειριδίου «Σχέδιο Αντιμετώπισης Καταστάσεων Έκτακτων Αναγκών» του υδατοδρομίου προς αδειοδότηση σε λίμνη, σε συνυπογραφή με τη Διεύθυνση Αερολιμένων (Δ3) της Υ.Π.Α..»

3. Η περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 40 του ν. 4146/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Ένας (1) Αξιωματικός της κατά τόπον αρμόδιας Αστυνομικής Διεύθυνσης, ως εκπρόσωπος του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη (για ελέγχους που περιγράφονται στην περίπτωση, ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 39 για την επιθεώρηση υδατοδρομίων που θα λειτουργήσουν αποκλειστικά σε λίμνες, και πέραν των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.). Σε περιπτώσεις συναρμοδιότητας για την αδειοδότηση υδατοδρομίου σε ζώνη ή περιοχή εξαιρετικής σημασίας, ιδιαιτερότητας και ευαισθησίας, δύναται η συμμέτοχη στην Επιτροπή Υδατοδρομίων και ενός (1) εκπροσώπου της Διεύθυνσης Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας και σε επιθεωρήσεις σε θαλάσσιες περιοχές, ύστερα από ενδοϋπηρεσιακή συνεννόηση με το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή και τη Δ.Π.Σ.Α.Α.Α..»

4. Η παραγράφος 2 του άρθρου 41 του ν. 4146/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου μπορεί να παραχωρήσει σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 36, τη διοίκηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία ή εκμετάλλευση των υποδομών και υπηρεσιών του υδατοδρομίου, διατηρώντας ο ίδιος εποπτικό και ελεγκτικό ρόλο, προς τον Φορέα λειτουργίας του Υδατοδρομίου, για την τήρηση όλων των όρων που προβλέπονται από το παρόν και την άδεια, καθώς και για την ενημέρωση των εμπλεκομένων αρχών με τη γνωστοποίηση σε αυτές των στοιχείων του νέου εκμεταλλευτή – διαχειριστή.»

Άρθρο 59
Ρυθμίσεις θεμάτων συστήματος εισροών – εκροών πρατηρίων καυσίμων

Στο άρθρο 31 του ν. 3784/2009 (Α' 137) προστίθεται παράγραφος 11, ως εξής:

«11. Το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθώς και οι Υπηρεσίες Ανάπτυξης των Γενικών Διευθύνσεων Ανάπτυξης των Περιφερειών της χώρας, όπως επίσης και οι Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Γενικών Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας, διασυνδέονται με τη βάση δεδομένων που τηρείται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών και αφορά τα συστήματα εισροών - εκροών στα πρατήρια καυσίμων και στις εγκαταστάσεις πωλητών πετρελαίου θέρμανσης. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός διαστήματος έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται οι όροι και ο τρόπος της διασύνδεσης, καθώς και κάθε σχετικό θέμα.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ

Άρθρο 60
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4070/2012

1. Στην περίπτωση κ' του άρθρου 12 του ν. 4070/2012 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Οι καταγγελίες, που αφορούν σε παραβάσεις της νομοθεσίας περί νομίμου εγκαταστάσεως και λειτουργίας κατασκευών κεραιών ή λειτουργία παρανόμων σταθμών οποιασδήποτε υπηρεσίας ραδιοεπικοινωνιών ή πρόκληση επιζήμιων παρεμβολών, υποβάλλονται στην Ε.Ε.Τ.Τ.. Εφόσον για τη διερεύνηση των εν λόγω καταγγελιών απαιτείται πραγματοποίηση επιτόπιων ελέγχων από συνεργεία μετρήσεων ή τεχνικά κλιμάκια της Ε.Ε.Τ.Τ., η καταγγελία συνοδεύεται από την καταβολή σχετικού παραβόλου, το ύψος του οποίου ρυθμίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατόπιν εισήγησης της Ε.Ε.Τ.Τ.. Το ύψος του παραβόλου αυτού δεν μπορεί να υπερβαίνει το αντίστοιχο παράβολο, που προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 30.»

2. Στην περίπτωση λε' του άρθρου 12 του ν. 4070/2012 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Για τον έλεγχο της συμμόρφωσης του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού και του ραδιοεξοπλισμού με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, τα μέλη του προσωπικού της Ε.Ε.Τ.Τ. ή και τρίτα πρόσωπα εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτόν από την Ε.Ε.Τ.Τ. μπορούν να εισέρχονται σε χώρους διάθεσης και αποθήκευσης ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού και να λαμβάνουν ατελώς δείγματα του εξοπλισμού, όπως αυτός διατίθεται στην αγορά.»

3. Στην περίπτωση λζ' του άρθρου 12 του ν. 4070/2012 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η Ε.Ε.Τ.Τ. δύναται με αιτιολογημένη απόφασή της σε εξαιρετικές περιπτώσεις και για περιορισμένο χρονικό διάστημα, να αναθέτει σε τρίτους προς εκτέλεση συγκεκριμένες και μόνο εργασίες που εμπίπτουν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, τηρώντας κατά τα ως άνω τις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου και τους σχετικούς κανονισμούς της περί σύναψης συμβάσεων προμηθειών, υπηρεσιών και μελετών, όπως ισχύουν.»

4. Η παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Με απόφαση του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού κατόπιν εισήγησης της Ε.Ε.Τ.Τ. και ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων, είναι δυνατόν να αποσπώνται στην Ε.Ε.Τ.Τ. μέχρι και πέντε (5) άτομα, προς κάλυψη θέσεων Τακτικού και Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού, για συγκεκριμένο και από την ανωτέρω απόφαση προσδιοριζόμενο χρονικό διάστημα, το οποίο δεν υπερβαίνει την τριετία, με δυνατότητα ανανέωσης για μία ακόμη διετία, υπάλληλοι από δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ. ή Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού και Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται με το άρθρο 1 παρ. 6 του ν. 1256/1982 (Α' 65) και τις μεταγενέστερες συμπληρώσεις του πριν την επαναοριοθέτησή του με το άρθρο 57 παρ. 1 του ν. 1892/1991 (Α' 101) προς κάλυψη άμεσων αναγκών της Ε.Ε.Τ.Τ., υπό την επιφύλαξη της παρ. 16 του άρθρου ένατου του ν. 4057/2012 (Α' 54). Για την απόσπαση των ανωτέρω υπαλλήλων, αναγκαία είναι η εμπειρία τους σε αντικείμενο συναφές προς αυτό της απασχόλησής τους στην Ε.Ε.Τ.Τ.. Η απόσπαση των ανωτέρω υπαλλήλων δύναται να διακόπτεται με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού, μετά από εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ., σε περίπτωση που οι συγκεκριμένες ανάγκες της Ε.Ε.Τ.Τ., για τις οποίες έγινε η απόσπαση του συγκεκριμένου υπαλλήλου, δύνανται να καλυφθούν από το προσωπικό της Ε.Ε.Τ.Τ..»

5. Η παρ. 4 του άρθρου 13 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού και τη σύμφωνη γνώμη της Ε.Ε.Τ.Τ., μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων, επιτρέπεται να μετατάσσονται μέχρι και πέντε (5) άτομα σε υφιστάμενες κενές θέσεις προσωπικού, κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων, υπάλληλοι στην Ε.Ε.Τ.Τ. από άλλες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ. ή Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού και Ν.Π.Ι.Δ. του ευρύτερου δημόσιου τομέα, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 68 του ν. 4002/2011 (Α' 180). Προϋπόθεση για τη μετάταξη των ανωτέρω υπαλλήλων είναι η προϋπηρεσία τους σε αντικείμενο συναφές με αυτό της απασχόλησης τους στην Ε.Ε.Τ.Τ.. Όσοι εκ των μετατασσομένων υπαλλήλων της κατηγορίας ΠΕ έχουν προϋπηρεσία συναφή με το αντικείμενο της Ε.Ε.Τ.Τ. για τουλάχιστον πέντε (5) έτη μπορούν να καταλαμβάνουν θέσεις προϊσταμένων που προβλέπονται για το Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό της Ε.Ε.Τ.Τ..»

6. Η παρ. 11 του άρθρου 13 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«11.α) Η Ε.Ε.Τ.Τ. μπορεί να απασχολεί μέχρι πέντε (5) ασκού-

μενους δικηγόρους στο Τμήμα Νομικών Υπηρεσιών. Η επιλογή τους, ο χρόνος, ο τόπος, η αμοιβή τους εντός των ορίων των κείμενων για το Δικηγορικό Σύλλογο Αθηνών διατάξεων, καθώς και οι λοιπές συνθήκες άσκησης των ασκούμενων δικηγόρων στην Ε.Ε.Τ.Τ. καθορίζονται από την Ε.Ε.Τ.Τ., ο οποία βαρύνεται με τη σχετική δαπάνη.

β) Η Ε.Ε.Τ.Τ. δύναται να απασχολεί φοιτητές Ανωτάτων Εκπαιδευτικών ή και Τεχνολογικών Ιδρυμάτων, όλων των κύκλων σπουδών, για πρακτική άσκηση, σε γνωστικό αντικείμενο που εμπίπτει στις αρμοδιότητές της, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.»

7. Στο τέλος της παρ. 12 του άρθρου 28 του ν. 4070/2012 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Για την εγκατάσταση, εκμετάλλευση, συντήρηση, επισκευή και αντικατάσταση δικτύου ηλεκτρονικών επικοινωνιών και κάθε είδους συναφών ευκολιών (όπως ενδεικτικά κοινόχρηστων τηλεφώνων, στύλων, υπαίθριων μονάδων δικτύου, οικίσκων, κεραιών φρεατίων, καμπινών, αγωγών, καλωδιώσεων, κυτίων σύνδεσης) οι πάροχοι ηλεκτρονικών επικοινωνιών δεν υπέχουν υποχρέωση καταβολής στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης οποιουδήποτε άλλου τέλους, φόρου, εισφοράς και εν γένει αποζημίωσης, πέραν των τελών διέλευσης που ορίζονται στο παρόν άρθρο και τυχόν Φ.Π.Α..»

8. Η παράγραφος 5 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Για τους σκοπούς της παρούσας διάταξης οι κάτοχοι αδειοδοτημένων κεραιών προκαταβάλλουν στην Ε.Ε.Α.Ε. ετήσιο τέλος ύψους διακοσίων είκοσι (220) ευρώ για την εγκατάσταση και λειτουργία κάθε κατασκευής κεραίας ως προς την τήρηση των ορίων ακτινοβολίας. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του κάθε φορά αρμόδιου για την Ε.Ε.Α.Ε. Υπουργού, η οποία εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, μετά από γνώμη της Ε.Ε.Α.Ε., καθορίζονται όλα τα σχετικά με την επιβολή και είσπραξη του τέλους θέματα. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του κάθε φορά αρμόδιου για την Ε.Ε.Α.Ε. Υπουργού, δύναται να αναπροσαρμόζεται το ύψος του ανωτέρω τέλους, ανάλογα με τις ανάγκες, ώστε να καλύπτονται τα έξοδα της διενέργειας των ελέγχων της παραγράφου 2, καθώς και τα έξοδα της λειτουργίας, ανάπτυξης και επέκτασης του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων του άρθρου 22 του ν. 4053/2012. Με όμοια απόφαση μπορεί να καθοριστεί το μέρος των εσόδων που προβλέπονται στην παράγραφο αυτή και διατίθενται από την Ε.Ε.Α.Ε. στους δήμους ή άλλους εμπλεκόμενους φορείς για την κάλυψη πάσης φύσεως εξόδων τους σχετικών με τη λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων.»

9. Στην παρ. 9 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Σύνταξη και υποβολή τεχνικής μελέτης δεν απαιτείται για τους σταθμούς των οποίων η συνολική ενεργός ακτινοβολούμενη ισχύς όλων των καναλιών δεν ξεπερνά τα 100 W (164 Weirp) για τις ζώνες συχνοτήτων πάνω από 30 MHz και το 1KW για τις ζώνες συχνοτήτων κάτω από 30 MHz, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 6 του άρθρου 6 της ανωτέρω κοινής υπουργικής απόφασης.»

10. Μετά την παρ. 9 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 προστίθεται παράγραφος 9α ως εξής:

«9.α. Αν η Ε.Ε.Α.Ε. διαπιστώσει οποτεδήποτε ότι τα δηλωθέντα στην υποβληθείσα μελέτη (που προβλέπεται στο άρθρο 6 της κοινής υπουργικής απόφασης 53571/3839/2000, Β' 1105) ή/και τα συνημμένα σε αυτή σχέδια παρουσιάζουν διαφορές σε σχέση με την πραγματικότητα, οι οποίες επηρεάζουν ουσιωδώς τους υπολογισμούς της μελέτης ή τα μέτρα προφύλαξης του κοινού, χωρίς, ωστόσο, να υπερβαίνουν τα όρια ασφαλούς έκθεσης αυτού, όπως αυτά ορίζονται στην κείμενη νομοθεσία, ενημερώνει άμεσα εγγράφως ή με τηλεομοιοτυπία ή μέσω ΣΗΛΥΑ την Ε.Ε.Τ.Τ. και τον κάτοχο της κατασκευής κεραίας. Η Ε.Ε.Τ.Τ. ενημερώνει άμεσα εγγράφως ή με τηλεομοιοτυπία ή μέσω ΣΗΛΥΑ τον κάτοχο της κατασκευής κεραίας να προβεί στην κατάθεση διορθωμένης μελέτης ραδιοεκπομπών εντός αποκλειστικής προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από την ειδοποίησή του και γνωστοποίησή της στην Ε.Ε.Τ.Τ.. Η διορθωμένη μελέτη ραδιοεκπομπών κατατίθεται απευθείας στην Ε.Ε.Α.Ε. και εξετάζεται κατά προτεραιότητα από αυτήν, η οποία εντός τριάντα (30) ημερών από την κατάθεσή της είτε εκδίδει γνωμάτευση είτε ενημερώνει τον πάροχο για την κατάθεση συμπληρωματικών στοιχείων. Αν παρέλθει άπρακτη η ανωτέρω προθεσμία των είκοσι (20) ημερών, από την κατάθεση της διορθωμένης μελέτης ο κάτοχος της κατασκευής κεραίας προβαίνει σε άμεση διακοπή λειτουργίας του τμήματος του υπαίτιου σταθμού και γνωστοποίησή της στην Ε.Ε.Τ.Τ..»

11. Η παρ. 13 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«13. Για την τοποθέτηση εγκαταστάσεων κεραιών και συναφών κατασκευών δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας, αλλά έγκριση, που χορηγείται από την αρμόδια Πολεοδομική Υπηρεσία, ύστερα από έλεγχο των δικαιολογητικών που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σύμφωνα με την παράγραφο 2Η του άρθρου 1 του ν. 2801/2000 (Α' 46). Μέχρι την έκδοση της ανωτέρω απόφασης:

α) Για τις κατασκευές κεραιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 31 του ν. 4053/2012, αδειοδοτημένες και αδειοδοτούμενες με βάση το προγενέστερο της έναρξης ισχύος του ν. 4053/2012 νομοθετικό πλαίσιο, η χορήγηση της έγκρισης έπεται της χορήγησης άδειας κατασκευής κεραίας από την Ε.Ε.Τ.Τ. και εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 (Α'129), χωρίς να απαιτείται θεώρηση ή έγκριση από την Ε.Ε.Τ.Τ. αρχιτεκτονικών σχεδίων.

β) Για τις αδειοδοτούμενες με βάση την παράγραφο 17 κατασκευές κεραιών η χορήγηση της έγκρισης δεν αποτελεί προϋπόθεση χορήγησης πιστοποιητικού πληρότητας από την Ε.Ε.Τ.Τ. ούτε προϋπόθεση της εγκατάστασης και λειτουργίας της κατασκευής κεραίας, εφόσον γι' αυτή έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό πληρότητας. Η χορήγηση της έγκρισης προηγείται της χορήγησης άδειας κατασκευής κεραίας από την Ε.Ε.Τ.Τ. και εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 (Α'129), χωρίς να απαιτείται θεώρηση ή έγκριση από την Ε.Ε.Τ.Τ. αρχιτεκτονικών σχεδίων.

Η υποβολή και η διεκπεραίωση των αιτήσεων για τη χορήγηση πολεοδομικής έγκρισης γίνεται μέσω του Συστήματος Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ).»

12. Η παρ. 16 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«16. Οι Πολεοδομικές Υπηρεσίες, στις οποίες κατατίθενται τα δικαιολογητικά για την έγκριση της τοποθέτησης των κατασκευών κεραιών που έχουν αδειοδοτηθεί ή αδειοδοτούνται από την Ε.Ε.Τ.Τ. βάσει του προγενέστερου του ν. 4053/2012 νομοθετικού πλαισίου, υποχρεούνται εντός δύο (2) μηνών από την κατάθεση των δικαιολογητικών να αποφανθούν αιτιολογημένα επί της νομιμότητας και καταλληλότητας αυτών.

Αν το διάστημα αυτό παρέλθει χωρίς απάντηση της Πολεοδομικής Υπηρεσίας, θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί η πολεοδομική έγκριση και η κεραία δύναται να ηλεκτροδοτηθεί μετά από υποβολή σχετικής υπεύθυνης δήλωσης προς την ηλεκτρική εταιρεία στην οποία δηλώνονται και τα τετραγωνικά που μισθώνει η εταιρεία τηλεπικοινωνιών επί του ακινήτου που θα συνοδεύεται από τον αριθμό πρωτοκόλλου κατάθεσης του φακέλου στην Πολεοδομική Υπηρεσία.

Σε περίπτωση άρνησης χορήγησης πολεοδομικής έγκρισης ή ανάκλησης της έγκρισης ή άρνησης αποδοχής δικαιολογητικών ή άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας για την έκδοση πολεοδομικής έγκρισης σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις αδειοδότησης, καθώς και για τις κατασκευές κεραιών που αδειοδοτούνται σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, ο κύριος των εγκαταστάσεων κατασκευών κεραιών δικαιούται εντός τριάντα (30) ημερών αφότου έλαβε γνώση των ως άνω πράξεων να προσφύγει στον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο οποίος κρίνει οριστικά επί της ουσιαστικής και τυπικής νομιμότητας των πράξεων της αρμόδιας Πολεοδομικής Υπηρεσίας και εκδίδει ή απορρίπτει οριστικά την αιτούμενη έγκριση εντός εξήντα (60) ημερών από την κατάθεση πλήρους φακέλου επί της προσφυγής από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Μέχρι να ολοκληρωθεί η προαναφερόμενη διαδικασία δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις περί αυθαιρέτων του π.δ. 267/1998 (Α' 195) και του ν. 4178/2013 (Α' 174)

και η κατασκευή δεν κατεδαφίζεται ούτε ανακαλείται η άδεια κατασκευής κεραίας της Ε.Ε.Τ.Τ..

Κατά της απόφασης του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης χωρεί αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του κατά τόπον αρμόδιου τριμελούς Διοικητικού Εφετείου, σύμφωνα με την περίπτωση 1θ του άρθρου 1 του ν. 702/1977 (Α' 268), η οποία εκδικάζεται εντός ενός μηνός από την ημέρα κατάθεσής της και εκδίδεται απόφαση εντός προθεσμίας δύο μηνών από την εκδίκασή της. Αναβολή της συζητήσεως είναι δυνατή μόνο μία φορά και για σπουδαίο λόγο, ο δε επαναπροσδιορισμός της δίκης δεν δύναται να απέχει περισσότερο από ένα μήνα από την αρχική δικάσιμο, εκτός κι αν υφίσταται περίπτωση συνεκδίκασης περισσότερων αιτήσεων ακύρωσης. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Εφετείου, που εκδίδονται, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, προσβάλλονται με έφεση, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η έφεση εκδικάζεται εντός τριμήνου από την ημερομηνία κατάθεσής της.

Σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης τριών (3) μηνών από την υποβολή της προσφυγής προς τον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο κύριος των εγκαταστάσεων κατασκευών κεραιών δύναται να προσφύγει στο Κεντρικό Συμβούλιο Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων (ΚΕΣΥΠΟΘΑ) το οποίο αποφασίζει επί της προσφυγής και δύναται με απόφασή του να παραπέμψει το φάκελο στην Διεύθυνση Οικοδομικών και Κτιριοδομικών Κανονισμών (Δ.Ο.Κ.Κ.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Υ.Π.Ε.Κ.Α.), προκειμένου όπως αυτή εκδώσει την αιτούμενη έγκριση. Μέχρι να ολοκληρωθεί η προαναφερόμενη διαδικασία δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις περί αυθαιρέτων του π.δ. 267/1998 (Α' 195) και του ν. 4178/2013 (Α' 174) και η κατασκευή δεν κατεδαφίζεται ούτε ανακαλείται η άδεια κατασκευής κεραίας της Ε.Ε.Τ.Τ.. Κατά της απόφασης της ΔΟΚΚ χωρεί αίτηση ακύρωσης ως ανωτέρω.»

13. Τα τρία τελευταία εδάφια της περίπτωσης Α' της παρ. 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίστανται ως εξής:

«Οι κατασκευές κεραιών, που εμπίπτουν στις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 31 του ν. 4053/2012 (Α' 44), για τις οποίες υπάρχει ανάγκη αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών προς το κοινό με την τροποποίηση των υφιστάμενων κεραιοσυστημάτων ή των χαρακτηριστικών εκπομπής, είναι δυνατόν να υπάγονται αποκλειστικά στη διαδικασία που προβλέπεται στη παρούσα ενότητα, εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι κάτωθι προϋποθέσεις:

(α) Οι αναβαθμίσεις δεν αφορούν αλλαγές στον ιστό της κατασκευής κεραίας, ούτε αύξηση του συνολικού ύψους αυτής.

(β) Έχει εκδοθεί θετική γνωμάτευση από την Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας επί σχετικής μελέτης, η οποία έχει υποβληθεί από τον κάτοχο της κατασκευής κεραίας, στην οποία αναφέρεται το σύνολο των κεραιοσυστημάτων της κατασκευής κεραίας.

Οι ως άνω κατασκευές κεραιών συνεχίζουν να θεωρούνται νομίμως λειτουργούσες εφόσον οι σχετικές αιτήσεις και τα δικαιολογητικά έχουν υποβληθεί στην Ε.Ε.Τ.Τ. εντός της προθεσμίας του άρθρου 31 του ν. 4053/2012 (Α' 44), όπως εκάστοτε ισχύει και μέχρι τη χορήγηση άδειας ή πιστοποιητικού πληρότητας ή την απόρριψη της αίτησης από την Ε.Ε.Τ.Τ. και δεν είναι δυνατή η απόρριψη της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων ή των Πρότυπων Περιβαλλοντικών Δεσμεύσεων που υποβάλλεται στο πλαίσιο της διαδικασίας αδειοδότησης εφόσον ο μοναδικός λόγος μη έγκρισης ή απόρριψης είναι η ύπαρξη υφιστάμενης κατασκευής κεραίας.»

14. Στο τέλος της περίπτωσης Α' της παραγράφου 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Δεν απαιτείται τροποποίηση της άδειας κατασκευής κεραίας ή του πιστοποιητικού πληρότητας, ούτε έκδοση νέας άδειας κατασκευής κεραίας, αλλά η υποβολή Τυποποιημένης Δήλωσης στο Σύστημα Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ) σε περίπτωση αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών προς το κοινό με την τροποποίηση των υφιστάμενων κεραιοσυστημάτων ή των χαρακτηριστικών εκπομπής, υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκαλείται οποιαδήποτε επιπλέον τροποποίηση στο δομικό μέρος της υφιστάμενης κατασκευής κεραίας, συμπεριλαμβανομένου του ύψους της κατασκευής και του οικίσκου.

Η Τυποποιημένη Δήλωση, που υποβάλλεται στο Σύστημα Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ), πρέπει να συνοδεύεται από:

(α) επικαιροποιημένη μελέτη ραδιοεκπομπών, που αφορά το σύνολο των κεραιοσυστημάτων της κατασκευής κεραίας, εφόσον απαιτείται με βάση την υπ' αριθμ. 53571/3839/2000 (Β' 1105) κοινή υπουργική απόφαση, όπως ισχύει,

(β) επικαιροποιημένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή κατά περίπτωση επικαιροποίηση της Δήλωσης Υπαγωγής στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις της περιβαλλοντικής αδειοδότησης, όπου απαιτείται, σύμφωνα με το ν. 4014/2011.

Μετά τη χορήγηση:

(α) θετικής γνωμάτευσης της Ε.Ε.Α.Ε. και

(β) απόφασης επί της επικαιροποιημένης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή παρέλευσης τουλάχιστον ενός (1) μηνός από την υποβολή της Τυποποιημένης Δήλωσης, εφόσον η κατασκευή κεραίας εντάσσεται σε Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις,

ο κάτοχος της κατασκευής κεραίας μπορεί να προβεί στην τροποποίηση των υφιστάμενων κεραιοσυστημάτων ή των χαρακτηριστικών εκπομπής.»

15. Η υποπερίπτωση γ' της περίπτωσης Γ' της παραγράφου 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Απορρίπτει την αίτηση σε περίπτωση που υπάρχει τουλάχιστον μία οριστική αιτιολογημένη απόρριψη από τις αρμόδιες Υπηρεσίες και δεν εκκρεμεί κατά της απορριπτικής απόφασης προσφυγή ενώπιον διοικητικής αρχής του κατόχου της κατασκευής κεραίας.»

16. Η περίπτωση ΣΤ' της παρ. 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«ΣΤ. Με απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ. το Πιστοποιητικό Πληρότητας ανακαλείται σε περίπτωση που υπάρχει τουλάχιστον μία οριστική αιτιολογημένη απόρριψη από τις αρμόδιες Υπηρεσίες και δεν εκκρεμεί κατά της απορριπτικής απόφασης προσφυγή του κατόχου της κατασκευής κεραίας ενώπιον διοικητικής αρχής. Η απόφαση αυτή κοινοποιείται στον κάτοχο της κεραίας, ο οποίος οφείλει να προβεί σε άμεση αποξήλωση της συγκεκριμένης κατασκευής κεραίας.»

17. Η περίπτωση ζ' της παραγράφου 1 του άρθρου 65 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ) Το μηχανισμό εκκίνησης των διαδικασιών εξώδικης επίλυσης διαφοράς, σύμφωνα με την παράγραφο 4.»

18. Οι παράγραφοι 6, 7 και 8 του άρθρου 75 του ν. 4070/2012 αντικαθίστανται ως εξής:

«6. Αν από την ανωτέρω οικονομική διαχείριση της Ε.Ε.Τ.Τ. κάθε έτους, μετά την αφαίρεση από την Ε.Ε.Τ.Τ. ποσών: (α) ίσων με τις κάθε φορά επίδικες διαφορές κατά της Ε.Ε.Τ.Τ. και (β) πάσης φύσεως προβλέψεων, ιδίως επισφαλών ή/και ανεπίδεκτων εισπράξεως απαιτήσεων από υπόχρεους καταβολής τελών, προκύπτει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα (έσοδα μείον έξοδα), ποσοστό του αποτελέσματος αυτού αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, ως δημόσιο έσοδο και διατίθεται πρωτίστως για την εξυπηρέτηση των σκοπών του παρόντος νόμου. Η απόδοση γίνεται εντός του επομένου μηνός από την έγκριση του ισολογισμού από την Ε.Ε.Τ.Τ. και την υπογραφή των οικονομικών καταστάσεων από τους ορκωτούς λογιστές. Το ανωτέρω αποδιδόμενο ποσοστό, που δεν θα υπερβαίνει το 80%, καθώς και οι σχετικές λεπτομέρειες, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ.. Ειδικά κατά το έτος 2014, το αποδιδόμενο ποσοστό, σύμφωνα με τα ανωτέρω, αφορά τις διαχειριστικές χρήσεις 2012 και 2013. Το υπόλοιπο ποσοστό παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ. και μπορεί να διατίθεται στη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Γ.Γ.Τ.Τ.) ύστερα από απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για δαπάνες που προάγουν τους σκοπούς της Γ.Γ.Τ.Τ., όπως ενδεικτικά: η προμήθεια εξοπλισμού πάσης φύσεως για τη λειτουργία της Γ.Γ.Τ.Τ., οι υπηρεσιακές μετακινήσεις – αποστολές της πολιτικής ηγεσίας, των συνεργατών αυτής, καθώς και των υπαλλήλων της Γ.Γ.Τ.Τ.

στο εσωτερικό και εξωτερικό, καθώς και κάθε άλλη δαπάνη που αφορά τη λειτουργία αυτής, οι γενικές και ειδικές δράσεις αρμοδιότητας αυτής, η επιστημονική, μελετητική και συμβουλευτική υποστήριξη αυτής, οι αμοιβές επιτροπών και ομάδων εργασίας για την παροχή υπηρεσιών αρμοδιότητάς της, η συμμετοχή, οργάνωση και χρηματοδότηση συνόδων ή συνεδρίων ή σεμιναρίων, τα οποία διοργανώνονται από τη Γ.Γ.Τ.Τ. ή άλλους φορείς, για θέματα που έχουν σχέση με το πεδίο δραστηριότητάς της, καθώς και η χρηματοδότηση έργων, ειδικών εργασιών ή μελετών από ειδικούς επιστήμονες, ομάδες εργασίας ή άλλους φορείς, εφόσον έχουν σχέση με ζητήματα της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων.

7. Από 1.1.2015, κατά το μεθεπόμενο οικονομικό έτος εκάστης διαχειριστικής χρήσεως, το τυχόν αδιάθετο ποσό του αποθεματικού, που μπορεί, κατά τα ανωτέρω, να διατίθεται για ανάγκες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, και το οποίο έχει παραμείνει στην Ε.Ε.Τ.Τ., αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ..

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ., αποδίδεται εφάπαξ στον Κρατικό Προϋπολογισμό εντός του 2014 το σύνολο του αδιάθετου αποθεματικού των ετών 1995 έως και 2012, που δεν έχει διατεθεί για δαπάνες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων και παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ. εντός τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος.»

19. Μετά την παρ. 8 του άρθρου 75 του ν. 4070/2012 προστίθενται παράγραφοι 9 και 10 ως εξής:

«9. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων της Ε.Ε.Τ.Τ. γίνεται από ορκωτούς ελεγκτές. Τα στοιχεία αυτά και οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται ετησίως σε μία τουλάχιστον ημερήσια εφημερίδα και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καταχωρούνται δε στον ιστοχώρο της Ε.Ε.Τ.Τ..

10. Με Κανονισμό, που εκδίδεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ. καθορίζεται ο τρόπος οικονομικής διαχείρισης αυτής.»

20. Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 καταργείται.

21. Στην παρ. 2 του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 προστίθεται περίπτωση ε' ως εξής:

«ε) Σε όποιον επιβάλλεται μία από τις παραπάνω κυρώσεις υποχρεούται στην καταβολή των εξόδων εποπτείας και ελέγχου φάσματος, όπως αυτά ορίζονται στην ανωτέρω απόφαση.»

22. Η παρ. 3 του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Κατ' εξαίρεση των όσων ορίζονται στην παράγραφο 1, σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τα ονόματα χώρου στο διαδίκτυο, τους καταχωρητές ονομάτων χώρου ή τις ηλεκτρονικές υπογραφές, η Ε.Ε.Τ.Τ. με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων, δύναται να επιβάλει μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση. β) Πρόστιμο έως είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τα ονόματα χώρου στο διαδίκτυο και έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τους καταχωρητές ονομάτων χώρου και τις ηλεκτρονικές υπογραφές. γ) Αναστολή ή ανάκληση των δικαιωμάτων που απορρέουν από τις σχετικές αποφάσεις της Ε.Ε.Τ.Τ., σε περίπτωση σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων.»

23. Μετά την παρ. 3 του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 προστίθεται παράγραφος 3α ως εξής:

«3.α. Πέραν των διοικητικών κυρώσεων, που προβλέπονται στο άρθρο 16 του π.δ. 44/2002 (Α'44), σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τη διάθεση στην αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε λειτουργία του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού, η Ε.Ε.Τ.Τ. με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων, δύναται να επιβάλει μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση, η οποία μπορεί να επιβάλεται και στους διανομείς ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού, για παραβάσεις των διατάξεων του π.δ. 44/2002 (Α'44). β) Για όλες τις περιπτώσεις παραβάσεων του π.δ. 44/2002 (Α'44) για τις οποίες δεν προβλέπεται κύρωση στο άρθρο 16 αυτού, πρόστιμο έως εξήντα χιλιάδες (60.000) ευρώ στους κατασκευαστές, εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους αυτών και εισαγωγείς/υπεύθυνους για τη διάθεση στην κοινοτική αγορά ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού. Πρόστιμο έως εξήντα χιλιάδες (60.000) ευρώ στους διανομείς ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού για παραβάσεις διατάξεων του π.δ. 44/2002 (Α' 44).»

24. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η διάρκεια ισχύος των προσωρινών μέτρων ορίζεται στην απόφαση λήψης αυτών άλλως, και εάν δεν ορίζεται σε αυτήν, ισχύουν μέχρι την έκδοση οριστικής απόφασης της Ε.Ε.Τ.Τ. επί της κυρίας ακρόασης για την κατ' ουσίαν εξέταση της υπόθεσης και σε κάθε περίπτωση η διάρκεια αυτών δεν δύναται να υπερβαίνει το χρονικό διάστημα των έξι (6) μηνών.»

Άρθρο 61
Αδειοδότηση κεραιοσυστημάτων ραδιοφωνικών σταθμών

1. Τα κεραιοσυστήματα των ραδιοφωνικών σταθμών αδειοδοτούνται μετά την ολοκλήρωση της διαγωνιστικής διαδικασίας που προβλέπεται στο ν. 3592/2007 (Α' 161), όπως ισχύει.

2. Οι νομίμως λειτουργούντες ραδιοφωνικοί σταθμοί, κατά την έννοια της περίπτωσης β' της παρ. 7 του άρθρου 5 του ν. 3592/2007 (Α' 161), που έχουν εγκαταστήσει και θέσει σε λειτουργία κατασκευές κεραιών ή όσοι έχουν υποβάλει δήλωση μέσω της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 65 του ν. 4155/2013, οφείλουν εντός έξι (6) μηνών από τη θέση σε ισχύ του παρόντος να υποβάλουν Δήλωση στην Ε.Ε.Τ.Τ. με τα ακόλουθα στοιχεία:

α) περιγραφή της κατασκευής κεραίας,

β) ύψος του ιστού με όλα τα κεραιοσυστήματα επ' αυτού,

γ) ακριβή τοποθεσία με συντεταγμένες κατά ΕΓΣΑ 1987,

δ) φωτογραφίες της εγκατάστασης και του οικίσκου με το περιεχόμενο αυτού,

ε) υπεύθυνη δήλωση περί της ακρίβειας των ως άνω.

Η Ε.Ε.Τ.Τ. δημοσιεύει τις ως άνω Δηλώσεις στο δικτυακό της τόπο. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν και για τη ΝΕΡΙΤ Α.Ε. και για όλα τα κεραιοσυστήματα τα οποία μεταδίδουν ή αναμεταδίδουν ραδιοφωνικές εκπομπές αυτής.

3. Μέχρι την αδειοδότηση από το Ε.Σ.Ρ., οι ως άνω νομίμως λειτουργούντες ραδιοφωνικοί σταθμοί επιτρέπεται να εκπέμπουν στις κατά τα ως άνω δηλωθείσες θέσεις εφόσον:

α) Τηρούν την κείμενη νομοθεσία και τους προβλεπόμενους κανόνες λειτουργίας ραδιοφωνικών σταθμών.

β) Δεν προξενούν παρεμβολές στις συχνότητες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, των Ενόπλων Δυνάμεων, της Δημόσιας Τηλεόρασης και κάθε άλλου νομίμως λειτουργούντος δικτύου.

γ) Τηρούν τους κανόνες ασφαλείας της αεροναυτιλίας.

4. Οι ως άνω δηλωθείσες κατασκευές κεραιών νοούνται ως νομίμως λειτουργούσες μέχρι την εφαρμογή της παραγράφου 1.

5. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τα ανωτέρω, εφαρμόζονται οι κυρώσεις των άρθρων 76 και 77 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως ισχύουν.

Άρθρο 62
Ρυθμίσεις θεμάτων αδειοδότησης κεραιών τηλεοπτικής ευρυεκπομπής

1. Οι αδειοδοτημένοι πάροχοι δικτύου, κατά την έννοια του άρθρου 2 περίπτωση 4 του ν. 3592/2007 (Α' 161), καθώς και η ΝΕΡΙΤ Α.Ε. προκειμένου να αδειοδοτηθούν οι κατασκευές κεραιών που έχουν εγκαταστήσει για την κάλυψη του δικτύου τους, υποχρεούνται μέχρι 30.4.2015 να καταθέσουν στην Ε.Ε.Τ.Τ. φά-

κελο με πλήρη δικαιολογητικά, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 30 του ν. 4070/2012 (Α' 82).

2. Τα κεραιοσυστήματα που χρησιμοποιούνται για τηλεοπτική ευρυεκπομπή με αναλογική τεχνολογία επιτρέπεται να λειτουργούν προσωρινά μέχρι την ημερομηνία παύσης αναλογικών εκπομπών ανά περιοχή απονομής.

Άρθρο 63
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4053/2012

Η περίπτωση κα' της παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 4053/2012 (Α' 44) αντικαθίσταται ως εξής:

«κα. Μετά από καταγγελία αρμόδιας αρχής ή τρίτων ή αυτεπαγγέλτως, καλεί όσους παραβιάζουν τους κανόνες άσκησης ταχυδρομικών δραστηριοτήτων να συμμορφωθούν προς τους κανόνες αυτούς, διενεργεί ακροάσεις για τη διαπίστωση παραβίασης της ταχυδρομικής νομοθεσίας, καθώς και των κανόνων του ανταγωνισμού και επιβάλλει τις διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 17. Απευθύνει οδηγίες, συστάσεις και προειδοποιήσεις, επιβάλλει, κατ' αποκλειστικότητα, πρόστιμα και λοιπές διοικητικές κυρώσεις σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των κυρώσεων που προβλέπονται στο ν. 3959/2011. Αντίστοιχες κυρώσεις δύναται να επιβάλει σε επιχειρήσεις, για τις οποίες διαπιστώθηκε ότι ασκούν ταχυδρομική δραστηριότητα, χωρίς την απαιτούμενη, κατά νόμο, Γενική ή Ειδική Άδεια.»

Άρθρο 64
Τροποποίηση του άρθρου 65 του ν. 4155/2013

1. Οι παράγραφοι 1, 2, 3, 4 και 5 του άρθρου 65 του ν. 4155/2013 (Α' 120) αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Μέχρι την έκδοση από το Ε.Σ.Ρ. της προκήρυξης της παρ. 7 του άρθρου 8 του ν. 3592/2007 (Α' 161), οι ραδιοφωνικοί σταθμοί που νοούνται ως νομίμως λειτουργούντες, σύμφωνα με την περίπτωση β' της παρ. 7 του άρθρου 5 του ν. 3592/2007, δύνανται να χρησιμοποιούν και δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής, πέραν των προβλεπόμενων στη σχετική άδεια ή στη βεβαίωση που εκδόθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 53 του ν. 2778/1999 (Α' 295) ή στην αίτηση για χορήγηση της βεβαίωσης ή σε κάθε άλλο έγγραφο της Αρχής που χορήγησε τη βεβαίωση και στους οικείους χάρτες συχνοτήτων, εφόσον λόγω γεωμορφολογικών ή άλλων ιδιομορφιών δεν είναι τεχνικώς εφικτή η βέλτιστη κάλυψη του νομού τον οποίο καλύπτουν. Οι δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής επιτρέπεται να βρίσκονται σε θέση και εντός νομού γειτονικού αυτού που αναφέρεται στη βεβαίωση, που εκδόθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 53 του ν. 2778/1999, με σκοπό την αποκλειστική κάλυψη του νομού της βεβαίωσης νομίμου λειτουργίας και όχι την επέκταση της κάλυψης πέραν αυτού. Μετά την έκδοση της προκήρυξης του προηγούμενου εδαφίου, οι ανωτέρω ραδιοφωνικοί σταθμοί εξακολουθούν να δύνανται να χρησιμοποιούν και δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής, εφόσον υποβάλουν αίτηση συμμετοχής στη σχετική διαγωνιστική διαδικασία και μέχρι την έκδοση των σχετικών αδειών ή απορριπτικών αποφάσεων από το Ε.Σ.Ρ., σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 3592/2007.

2. Η κατά τα ανωτέρω χρήση δευτερευουσών θέσεων εκπομπής επιτρέπεται μετά από χορήγηση βεβαίωσης υποβολής σχετικής δήλωσης στη Γενική Γραμματεία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλής λειτουργία κάθε άλλου νομίμως λειτουργούντος δικτύου ή υπηρεσίας.

3. Για τη χορήγηση της βεβαίωσης της προηγούμενης παραγράφου ο ενδιαφερόμενος φορέας υποβάλλει δήλωση στη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αίτηση για τη χρήση συγκεκριμένων θέσεων εκπομπής, συνοδευόμενη από τεχνική μελέτη, με την οποία τεκμηριώνεται ότι δεν δημιουργούνται επιζήμιες παρεμβολές στους διαύλους συχνοτήτων της ΝΕΡΙΤ Α.Ε., στις επικοινωνίες των Ενόπλων Δυνάμεων, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και σε κάθε άλλο νομίμως λειτουργούντα σταθμό, δίκτυο ή υπηρεσία. Η τεχνική μελέτη θα πρέπει κατ' ελάχιστο να περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία: α) διάγραμμα ακτινοβολίας κεραιοσυστήματος, β) ισχύ εκπομπής (eirp), γ) θεωρητική πεδιοκάλυψη της δευτερεύουσας θέσης εκπομπής, με βάση κατάλληλο αναγνωρισμένο πρότυπο, δ) λίστα με τις ακριβείς συντεταγμένες (ΕΓΣΑ '87) των θέσεων εκπομπής. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις της ως άνω τεχνικής μελέτης, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

4. Η ισχύς εκπομπής (eirp) από δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει την ισχύ της θέσης εκπομπής από την οποία κάθε ραδιοφωνικός σταθμός εξέπεμπε ήδη, σύμφωνα με τη σχετική άδεια ίδρυσης, εγκατάστασης και λειτουργίας ή τη βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας και τους οικείους χάρτες συχνοτήτων. Επιπλέον, η συχνότητα εκπομπής από δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής πρέπει να είναι συχνότητα για την οποία ο σταθμός έχει λάβει σχετική άδεια ή βεβαίωση από το ΕΣΡ.

5. Οι ραδιοφωνικοί σταθμοί της παραφράφου 1 μπορούν να υποβάλουν δήλωση για τη χορήγηση βεβαίωσης χρήσης δευτερεύουσας θέσης εκπομπής εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Η έκδοση βεβαίωσης υποβολής δήλωσης θα γίνει συνολικά μετά τη λήξη της προαναφερθείσας προθεσμίας και μέχρι τότε δεν επιβάλλονται ούτε εφαρμόζονται κυρώσεις για τις ήδη εγκατεστημένες θέσεις εκπομπής, εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι όροι του παρόντος άρθρου. Μέχρι την αδειοδότηση από το ΕΣΡ, οι ως άνω ραδιοφωνικοί σταθμοί επιτρέπεται να εκπέμπουν στις κατά τα ως άνω δηλωθείσες δευτερεύουσες θέσεις, οι οποίες νοούνται ως νομίμως λειτουργούσες, εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι όροι του παρόντος άρθρου, όπως εκάστοτε ισχύει, και εφόσον δεν δημιουργούνται παρεμβολές στους διαύλους συχνοτήτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, των Ενόπλων Δυνάμεων, της Δημόσιας Τηλεόρασης και κάθε άλλου νομίμως λειτουργούντος δικτύου.»

2. Μετά την παρ. 7 του άρθρου 65 του ν. 4155/2013 προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής:

«8. Σε περίπτωση παρεμβολής διαπιστωμένης από την Ε.Ε.Τ.Τ. ανάμεσα σε εκπομπή δευτερεύουσας θέσης και εκπομπή κύριας θέσης διαφορετικών ραδιοφωνικών σταθμών προστατεύεται η κύρια θέση ενώ ο ραδιοφωνικός σταθμός του οποίου η δευτερεύουσα θέση δημιουργεί παρεμβολή σε πρωτεύουσα καλείται όπως άρει την παρεμβολή.»

Άρθρο 65
Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 (Α' 129)

Η υποπερίπτωση 9 της περίπτωσης ε' της παρ. 5 του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 αντικαθίσταται ως εξής:

«9. Υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 που υπογράφει μηχανικός ότι η κατασκευή κεραίας βρίσκεται ή πρόκειται να εγκατασταθεί σε κτήριο νομίμως υφιστάμενο, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 23 του ν. 4067/2012, όπως ισχύει, ή σε κτήριο ή τμήμα κτηρίου, το οποίο έχει εξαιρεθεί της κατεδάφισης ή έχει ανασταλεί η κατεδάφισή του ή κατά τις κείμενες διατάξεις (ν. 3775/2009, ν. 3843/2010, ν. 4014/2011, ν. 4178/2013).»

Άρθρο 66
Ρύθμιση θεμάτων ΕΛ.ΤΑ.

1. Αρμόδια για την αναθεώρηση και την επέκταση ισχύος της άδειας, που έχει εκδοθεί με την υπ' αριθμ. 42709/19.11.2003 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, με θέμα την «Αναθεώρηση της οικοδομικής Άδειας κοπής δένδρων και προσθήκης κατ' επέκταση υφιστάμενου κτιρίου για τη μεταστέγαση του Αυτοματοποιημένου Κέντρου Διαλογής Αττικής (Κ.Δ.Α.) ΕΛ.ΤΑ.», των ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ ΕΛ.ΤΑ. στο Κρυονέρι Αττικής είναι η Διεύθυνση Αρχιτεκτονικής, Οικοδομικών Κανονισμών και Αδειοδοτήσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Υ.Π.Ε.Κ.Α.).

2. Η ίδια ως άνω Διεύθυνση, η οποία έχει εκδώσει και την 17538/17.6.2005/Δ.Ο.Κ.Κ. Αναθεώρηση της ανωτέρω Άδειας, έχει την αρμοδιότητα για την Ενημέρωση του Φακέλου της Άδειας αυτής με τα σχέδια όπως κατασκευάσθηκε και λειτουργεί σήμερα και για την έκδοση Άδειας Δόμησης εκτέλεσης εργασιών σχετικών με την επισκευή, εκσυγχρονισμό, αλλαγή χρήσεων, προσθήκη και επέκταση των εγκαταστάσεων των ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ ΕΛ.ΤΑ. στο ιδιόκτητο ακίνητό τους στο Κρυονέρι Αττικής.

Άρθρο 67
Ρύθμιση θεμάτων τηλεφωνικών γραμμών έκτακτης ανάγκης

1. Τα νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, τα οποία έχουν πιστοποιηθεί με σχετική απόφαση του κάθε φορά αρμόδιου Υπουργού ως φορείς παροχής υπηρεσιών κοινωνικής φροντίδας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, έχουν πανελλήνια δράση και ελεγκτικούς μηχανισμούς, απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής πάσης φύσεως τελών υπέρ της Ε.Ε.Τ.Τ., όπως ενδεικτικά για τη χρήση αριθμών σύντομων κωδικών τηλεφωνικών κλήσεων, υπηρεσιών σύντομων μηνυμάτων, λειτουργία ειδικών ραδιοδικτύων, που προορίζονται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση του κοινωφελούς σκοπού τους.

2. Η Εθνική Τηλεφωνική Γραμμή για τα Παιδιά SOS «1056» και η Ευρωπαϊκή Ανοιχτή Τηλεφωνική Γραμμή για Αγνοούμενα Παιδιά «116000» ορίζονται ως αριθμοί κλήσης έκτακτης ανάγκης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'
ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Άρθρο 68
Τροποποίηση του άρθρου 8 του ν. 2744/1999

Το άρθρο 8 του ν. 2744/1999 (Α'222) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 8
Περιοχή δραστηριότητας Ε.ΥΔ.Α.Π. -
Επέκταση Σχέσεις με Ο.Τ.Α.

1. Η δραστηριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π. εκτείνεται στους δήμους της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτοί ορίζονται στο εδάφιο θ' της παρ. 3 του άρθρου 3 του ν. 3852/2010, πλην των Δήμων Αίγινας, Τροιζηνίας, Κυθήρων, Αγκιστρίου, Σπετσών, Ύδρας και Πόρου της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων της Περιφέρειας Αττικής.

2. Με σύμβαση, που θα συναφθεί μεταξύ της Ε.ΥΔ.Α.Π. και του ενδιαφερόμενου Ο.Τ.Α. που βρίσκεται εντός της περιοχής δραστηριότητας της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, δύναται να συμφωνηθεί η περιέλευση αδαπάνως του ήδη κατασκευασμένου δικτύου του είτε κατά κυριότητα είτε κατά διαχείριση στην Ε.ΥΔ.Α.Π. και η ανάληψη από αυτήν, της υποχρέωσης παροχής υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης προς τους καταναλωτές του εν λόγω Ο.Τ.Α., σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους που θα προβλέπει η σύμβαση. Μέχρι την υπογραφή σύμβασης η υποχρέωση παροχής υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης ανήκει αποκλειστικά στον Ο.Τ.Α. και καμία υποχρέωση δεν γεννάται εις βάρος της Ε.ΥΔ.Α.Π.. Η περιέλευση δικτύου κατά διαχείριση στην Ε.ΥΔ.Α.Π δεν συνεπάγεται υποχρέωση αυτής για επενδύσεις επί του δικτύου το οποίο παραμένει στην κυριότητα του Ο.Τ.Α.. Τα δίκτυα αποχέτευσης που θα κατασκευαστούν στους εντός της περιοχής δραστηριότητας της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου Ο.Τ.Α., μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος περιέρχονται αυτοδικαίως στην κυριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π..

3. Με σύμβαση, που θα συναφθεί μεταξύ της Ε.ΥΔ.Α.Π. και του ενδιαφερόμενου Ο.Τ.Α., δύναται να επεκτείνεται η δραστηριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π. και σε άλλες περιφέρειες ή δήμους εκτός της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Η επέκταση αυτή συνεπάγεται υποχρέωση της Ε.ΥΔ.Α.Π. για επενδύσεις, μόνο εφόσον εξασφαλίζεται εύλογη απόδοση της επένδυσης και δυνατότητα χρηματοδότησης της εταιρείας με ίδια ή ιδιωτικά κεφάλαια για την προσήκουσα εκπλήρωση των υποχρεώσεών της. Η σύμβαση αυτή εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.

4. Το τεχνικό και εξειδικευμένο προσωπικό ή μέρος αυτού, που απασχολείται στις υπηρεσίες ύδρευσης και αποχέτευσης των Ο.Τ.Α. ή των οικείων Δ.Ε.Υ.Α., των οποίων το δίκτυο περιέρχεται στην Ε.ΥΔ.Α.Π. κατά κυριότητα ή κατά διαχείριση, δύναται να αποσπάται, κατά παρέκκλιση από κάθε γενική ή ειδική διάταξη, εν όλω ή εν μέρει στην Ε.ΥΔ.Α.Π. η οποία αναλαμβάνει τη μισθοδοσία του, σύμφωνα με τους όρους που θα αναφέρονται στη σύμβαση παραχώρησης. Η απόσπαση διενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

5. Στις περιοχές που η Ε.ΥΔ.Α.Π. αναλαμβάνει την παροχή υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης με τη διαδικασία που αναφέρεται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου, θα ισχύει το νομικό καθεστώς που διέπει κάθε φορά την Ε.ΥΔ.Α.Π. με εξαίρεση την τιμολογιακή πολιτική του άρθρου 3, η οποία θα καθορίζεται με τις ως άνω συμβάσεις.»

Άρθρο 69
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3164/2003

1. Στο τέλος της περίπτωσης α' της παρ. 1 του άρθρου 35 του ν. 3164/2003 (Α' 176) προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Μεταβιβάζεται με δωρεάν παραχώρηση (χωρίς χρηματικό αντάλλαγμα) κατά κυριότητα, νομή και κατοχή στο Ελληνικό Δημόσιο και κατά χρήση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η κυριότητα των δύο οικοπέδων με αριθμ. ΚΑΕΚ 05 045 02 30 009/0/0 και 05 045 01 26 001/0/0 του Κτηματολογικού Γραφείου Πειραιά μετά των επ' αυτών κτισμάτων, ιδιοκτησίας Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, τα οποία είναι ελεύθερα και απαλλαγμένα από κάθε βάρος, χρέος, προσημείωση υποθήκης, εκνίκηση από τρίτο πρόσωπο, κατάσχεση συντηρητική ή αναγκαστική, διεκδίκηση, μεσεγγύηση, προσωπική ή πραγματική δουλεία, απαλλοτρίωση και από κάθε άλλο νομικό ή πραγματικό ελάττωμα και από κάθε δικαστική ή εξώδικη φιλονικία, διένεξη και αμφισβήτηση, σε εφαρμογή του από 4.10.2002 Πρωτοκόλλου Συνεργασίας το οποίο υπεγράφη μεταξύ του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του Δημάρχου Δραπετσώνας. Για μεταβίβαση της κυριότητας των ανωτέρω ακινήτων στο Δημόσιο εκδίδεται κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία μεταγράφεται ατελώς στα οικεία βιβλία του Υποθηκοφυλακείου ή στα κτηματικά βιβλία. Επί των οικοπέδων αυτών για την εφαρμογή του προγράμματος της στεγαστικής αποκατάστασης των 150 οικογενειών της περιοχής Αγίου Διονυσίου Δραπετσώνας, των οποίων οι κατοικίες τους υπέστησαν σοβαρές ζημιές από το σεισμό του 1999 κατασκευάστηκαν τρεις πολυκατοικίες με δαπάνες και επιμέλεια του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Το Ελληνικό Δημόσιο και ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας για τη μεταβίβαση αυτή απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής του οικείου φόρου δωρεάν παραχώρησης, φορολογικής ενημερότητας, της ασφαλιστικής ενημερότητας του ΙΚΑ, την καταβολή του προβλεπόμενου δικαιώματος του Ταμείου Νομικών, τέλους Κτηματολογίου και των αναλογικών συμβολαιογραφικών αμοιβών (άρθρα 1(α) και 6 της Υ.Α. 100692/Β' 1487/23.7.2009). Επιπλέον, ο Δήμος απαλλάσσεται από την υποχρέωση, σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 4178/2013, προσκόμισης υπεύθυνης δήλωσης ιδιοκτήτη και βεβαίωσης μηχανικού, καθώς και τοπογραφικού διαγράμματος εξαρτημένου από το κρατικό σύστημα συντεταγμένων και εν γένει κάθε πιστοποιητικού ή βεβαίωσης που ορίζεται στον ανωτέρω νόμο.

Οι συστάσεις οριζοντίων ιδιοκτησιών που θα αφορούν τα οικόπεδα με αριθμ. ΚΑΕΚ 05 045 02 30 009/0/0, 05 045 01 26 001 /0/0, 05 045 01 27 010/0/0, 05 045 01 09 001/0/0, 05 045 01 09 002/0/0 θα καταρτιστούν ενώπιον συμβολαιογράφου ορισμένου από το συμβολαιογραφικό σύλλογο Εφετείων Αθηνών-Πειραιώς-Αιγαίου και Δωδεκανήσου. Για τη σύνταξη των οριζόντιων ιδιοκτησιών και των αντίστοιχων κανονισμών το Ελληνικό Δημόσιο έχει τις ίδιες απαλλαγές που προβλέπονται στο προηγούμενο εδάφιο.»

2. Στο τέλος της περίπτωσης γ' της παρ. 1 του άρθρου 35 του ν. 3164/2003 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Οι μονομερείς συμβολαιογραφικές πράξεις παραίτησης από τα εμπράγματα δικαιώματα των ιδιοκτητών των σεισμόπληκτων κατοικιών υπέρ του Δημοσίου θεωρούνται πάγιες ως προς τα δικαιώματά τους και οι ιδιοκτήτες, κατά παρέκκλιση, απαλλάσσονται από την υποχρέωση προσκόμισης οποιουδήποτε πολεοδομικού ή φορολογικού πιστοποιητικού, συμπεριλαμβανομένου του πιστοποιητικού ΕΝ.Φ.Ι.Α., και εν γένει βεβαίωσης, πιστοποιητικού ή άλλου εγγράφου που ορίζει οποιοσδήποτε νόμος που ισχύει ως σήμερα, το οποίο απαιτείται για τη σύνταξη και υπογραφή τους, πλην των πιστοποιητικών βαρών και διεκδικήσεων. Επίσης, απαλλάσσονται από την υποχρέωση υποβολής δήλωσης φόρου στη Δ.Ο.Υ.. Η διαδικασία και οι προϋποθέσεις χορήγησης των οριστικών παραχωρητηρίων, καθώς και η δυνατότητα μεταφοράς των βαρών από το σεισμόπληκτο ακίνητο στο ακίνητο που θα παραχωρηθεί σε αντικατάσταση του παλαιού, θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

Άρθρο 70
Τροποποίηση διατάξεων της Κωδικοποίησης της Νομοθεσίας Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008)

1. Η παρ. 8 του άρθρου 22 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008, Α' 116) αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Ο πλήρης έλεγχος των δικαιολογητικών συμμετοχής και των οικονομικών προσφορών ολοκληρώνεται, με την επιφύλαξη των επομένων εδαφίων για τον έλεγχο των εγγυητικών επιστολών, την ημέρα της δημοπρασίας και διενεργείται κατά τη σειρά της μειοδοσίας, αρχίζοντας από τον πρώτο μειοδότη. Η επιτροπή διαγωνισμού πριν την ολοκλήρωση του πρακτικού δημοπρασίας που αφορά στον έλεγχο των τυπικών δικαιολογητικών των διαγωνιζομένων επικοινωνεί με τους φορείς που φέρονται να έχουν εκδώσει τις εγγυητικές επιστολές προκειμένου να διαπιστώσει την εγκυρότητά τους. Αν διαπιστωθεί πλαστότητα εγγυητικής επιστολής, ο υποψήφιος αποκλείεται από το διαγωνισμό, υποβάλλεται μηνυτήρια αναφορά στον αρμόδιο εισαγγελέα και κινείται διαδικασία πειθαρχικής δίωξης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 και επόμενα του παρόντος. Σε περίπτωση που τα αρμόδια διοικητικά όργανα δεν ενεργήσουν τα παραπάνω επιβάλλονται οι πειθαρχικές ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 40 του παρόντος. Αν η ολοκλήρωση του ελέγχου δεν είναι δυνατή την ίδια μέρα, λόγω του μεγάλου αριθμού των προσφορών και του ελέγχου των εγγυητικών επιστολών, ελέγχονται τουλάχιστον οι δέκα (10) πρώτες κατά σειρά μειοδοσίας προσφορές. Στην περίπτωση αυτή η διαδικασία συνεχίζεται τις επόμενες εργάσιμες ημέρες, εκτός αν υφίσταται σπουδαίος λόγος για την αναβολή της σε ημέρα και ώρα που ανακοινώνεται με τοιχοκόλληση στον πίνακα ανακοινώσεων της υπηρεσίας.»

2. Στο άρθρο 54 του κ.ν. 3669/2008 προστίθενται παράγραφοι 22 έως 28 ως εξής:

«22. Κατ' εξαίρεση, για την περίοδο μετά την 1.1.2013 και εφεξής για την οποία δεν έχουν συνταχθεί και εγκριθεί τα σχετικά Πρακτικά Διαπίστωσης Τιμών, μέχρι τη σύσταση και λειτουργία του «Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων» (ΕΣ ΤΠ & ΤΙΜ ΤΕ), κατά τα οριζόμενα στη συνέχεια του παρόντος άρθρου, η αναθεώρηση (αύξηση ή μείωση) για κάθε αναθεωρητική περίοδο υπολογίζεται με τον ακόλουθο τρόπο:

α) Για τις συβάσεις, που έχουν δημοπρατηθεί πριν την 1.1.2013 και διατίθενται κατά την υλοποίησή τους εγκεκριμένα Πρακτικά Διαπίστωσης Τιμών, η αναθεώρηση για τα τρίμηνα για τα οποία δεν υφίσταντα εγκεκριμένα Πρακτικά Διαπίστωσης Τιμών θα υπολογίζεται με βάση τον ακόλουθο τύπο:

Όπου:

$$\Delta A_v = A_0 \times \left(\frac{\Gamma\Delta TK_v}{\Gamma\Delta TK_0} - 1\right) \times (1 - \sigma) \qquad (2)$$

v = Η εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδος.

ΔΤv = Η αναθεώρηση της εξεταζόμενης τιμής μονάδος Τ, κατά την περίοδο ν.

Το = Η εξεταζόμενη τιμή μονάδος της σύμβασης κατά το χρόνο υποβολής της προσφοράς.

ΑΤο = Η τιμή που προκύπτει αφού συμπληρωθεί με βασικές τιμές του χρόνου εκκίνησης της σύμβασης το οριζόμενο για την εξεταζόμενη τιμή Τ, άρθρο ανάλυσης τιμών (ή συνδυασμός άρθρων με τα βάρη τους), όπως αυτό (ή αυτά) προσδιορίζονται από τη σύμβαση, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου.

ΑΤα = Η τιμή που προκύπτει όπως παραπάνω, αλλά με βασικές τιμές του τελευταίου εγκεκριμένου Πρακτικού Διαπίστωσης.

ΓΔΤΚν = Ο μέσος όρος του μηνιαίου Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) για την εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδο (ημερολογιακό τρίμηνο). Η τιμή αυτή διαπιστώνεται και υπολογίζεται από την ΕΔΤΔΕ με βάση τη σχετική δημοσιευομένη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της ΕΛΣΤΑΤ.

ΓΔΤΚα = Ο μέσος όρος του μηνιαίου Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) για το ημερολογιακό τρίμηνο που αντιστοιχεί στο τελευταίο εγκεκριμένο Πρακτικό Διαπίστωσης. Η τιμή αυτή διαπιστώνεται και υπολογίζεται από την ΕΔΤΔΕ με βάση τη σχετική δημοσιευομένη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της ΕΛΣΤΑΤ.

σ = σταθερός συντελεστής που αντιπροσωπεύει το μη αναθεωρούμενο μέρος της εξεταζόμενης τιμής Τ, όπως αυτός υπολογίζεται κατά τα αναφερόμενα παραπάνω στο παρόν άρθρο.

β) Για τις συμβάσεις, που έχουν δημοπρατηθεί μετά την 1.1.2013 και δεν υπάρχουν εγκεκριμένα Πρακτικά Διαπίστωσης Τιμών κατά την υλοποίησή τους, η αναθεώρηση υπολογίζεται με βάση τον ακόλουθο τύπο:

$$\Delta A_v = A_0 \times \left(\frac{\Gamma\Delta TK_v}{\Gamma\Delta TK_0} - 1\right) \times (1 - \sigma) \qquad (2)$$

Όπου:

v = Η εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδος.

ΔΑν = Η αναθεώρηση των εργασιών για την εξεταζόμενη περίοδο ν.

Αο = η αξία των εργασιών, που υπόκεινται σε αναθεώρηση κατά την εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδο, σύμφωνα με τα οριζόμενα ανωτέρω στο παρόν άρθρο, με βάση τις τιμές της αρχικής προσφοράς.

ΓΔΤΚν = Ο μέσος όρος του μηνιαίου Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) για την εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδο (ημερολογιακό τρίμηνο). Η τιμή αυτή διαπιστώνεται και υπολογίζεται από την ΕΔΤΔΕ με βάση τη σχετική δημοσιευομένη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της ΕΛΣΤΑΤ.

ΓΔΤΚο = Ο μέσος όρος του μηνιαίου Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) για το ημερολογιακό τρίμηνο, που λαμβάνεται ως χρόνος εκκίνησης για τον υπολογισμό της αναθεώρησης, κατά τα αναφερόμενα στο παρόν άρθρο. Η τιμή αυτή διαπιστώνεται και υπολογίζεται από την ΕΔΤΔΕ με βάση τη σχετική δημοσιευομένη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της ΕΛΣΤΑΤ.

σ = σταθερός συντελεστής που αντιπροσωπεύει το μη αναθεωρούμενο μέρος των συμβατικών τιμών, όπως αυτός υπολογίζεται κατά τα αναφερόμενα παραπάνω στο παρόν άρθρο.

22.Α. Για δημόσια έργα που εκτελούνται από ημεδαπές Αναθέτουσες Αρχές, εκτός Ελλάδας, σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) η αναθεώρηση τιμών υπολογίζεται με βάση τον ισχύοντα τύπο:

$$\Delta A_v = A_0 \times \left(\frac{\Gamma\Delta TK_v}{\Gamma\Delta TK_0} - 1\right) \times (1 - \sigma) \qquad (2)$$

όπου ο Γενικός Δείκτης Τιμών Καταναλωτή (ΓΔΤΚ) διαπιστώνεται και υπολογίζεται για την εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδο (ημερολογιακό τρίμηνο) από την Επιτροπή Διαπιστώσεως Τιμών Δημοσίων Έργων (ΕΔΤΔΕ) με βάση τη σχετική δημοσιευό-

μενη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της Στατιστικής Υπηρεσίας της χώρας που κατασκευάζεται το έργο.

Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται και στις συμβάσεις των παραπάνω έργων, που βρίσκονται σε εξέλιξη, ανεξαρτήτως του χρόνου δημοπράτησής τους.

23. Μέχρι τη σύσταση και λειτουργία του «Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων», αναστέλλεται η έκδοση Πρακτικών Διαπίστωσης βασικών τιμών υλικών, εργατικών και μισθωμάτων μηχανημάτων από τη ΓΓΔΕ. Η λειτουργία της ΕΔΤΔΕ αφορά μόνο στη διαπίστωση του ΓΔΤΚ της ΕΛΣΤΑΤ και στον υπολογισμό του μέσου όρου του δείκτη αυτού για κάθε ημερολογιακό τρίμηνο (ΓΔΤΚ) για την εφαρμογή των τύπων (1) και (2) της παραγράφου 22 του παρόντος άρθρου.

24. Το «Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων» τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αποτελεί ένα συνεκτικό σύνολο τυποποιημένων και εναρμονισμένων αρχών, κανόνων και μεθόδων που υποστηρίζουν μέσω του διαδικτύου, κατά τρόπο έγκυρο, αξιόπιστο και δυναμικά εξελισσόμενο, τον προγραμματισμό, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των τεχνικών έργων, σε θέματα όπως:

α) Η στατιστική αποτύπωση των βασικών τιμών των συντελεστών παραγωγής (παρατηρητήριο τιμών για εργατικά, υλικά, μηχανικό εξοπλισμό, κ.λπ.), που συμμετέχουν στην εκτέλεση κάθε επιμέρους εργασίας και η παρακολούθηση σε εθνικό επίπεδο της γεωγραφικής διαφοροποίησής τους, καθώς και της διαχρονικής μεταβολής τους, με δόκιμες στατιστικά μεθοδολογίες.

β) Η κατάρτιση και διαρκής ενημέρωση σύγχρονων τυποποιημένων περιγραφικών άρθρων τιμολογίων και αντιστοίχων αναλύσεων τιμών, για τη μονοσήμαντη περιγραφή, την ανάλυση της δαπάνης και την τιμολόγηση των εργασιών κατασκευής των πάσης φύσεως νέων έργων ή άλλων τεχνικών εργασιών όπως ενδεικτικά συντήρησης, αποκατάστασης βλαβών, ενεργειακών παρεμβάσεων σε υφιστάμενα έργα.

γ) Η διαμόρφωση και εφαρμογή ενός αντικειμενικού εξειδικευμένου συστήματος αναθεώρησης /αναπροσαρμογής των συμβατικών τιμών των συμβάσεων έργων, καθώς και των συμβάσεων μελετών και υπηρεσιών του ν. 3316/2005 κατά την εκτέλεσή τους, εφόσον προβλέπεται από τις σχετικές συμβάσεις.

δ) Η κατάρτιση και διαρκής ενημέρωση σύγχρονων εθνικών τεχνικών προδιαγραφών (ΕΤΕΠ) για τον τομέα του σχεδιασμού, του υπολογισμού, της εκτέλεσης, της λειτουργίας, της συντήρησης και της επίβλεψης των τεχνικών έργων λαμβανομένης υπόψη της χρήσης δομικών προϊόντων εναρμονισμένων με τα ισχύοντα κάθε φορά ευρωπαϊκά πρότυπα, των ευρωπαϊκών τεχνικών εγκρίσεων, των κοινών τεχνικών προδιαγραφών και των διεθνών πρότυπων.

ε) Η κατάρτιση και τήρηση ενός εθνικού μητρώου παραγωγών και προμηθευτών πάσης φύσεως υλικών και ειδών εξοπλισμού, που ενσωματώνονται σε δημόσια έργα και διαδικτυακής βάσης δεδομένων των υλικών και εξοπλισμού που κυκλοφορούν στην εγχώρια αγορά και διαθέτουν τις απαιτούμενες πιστοποιήσεις (CE, εθνική τεχνική έγκριση, περιβαλλοντική δήλωση προϊόντος, κ.λπ.).

στ) Η αποδελτίωση και στατιστική επεξεργασία του τελικού κόστους κατασκευής των διαφόρων τύπων τεχνικών έργων για τη διαμόρφωση αξιόπιστων δεικτών και ιστορικών στοιχείων κόστους, με βάση τα σχετικά στοιχεία που τηρούνται στα πληροφοριακά συστήματα του Δημοσίου για την παρακολούθηση της πορείας ανάθεσης και εκτέλεσης των δημοσίων συμβάσεων για ελεγκτικούς, δημοσιονομικούς, στατιστικούς και λοιπούς σκοπούς.

ζ) Η ανάπτυξη και διαρκής ενημέρωση βάσεων δεδομένων με οποιαδήποτε άλλα στοιχεία/πληροφορίες απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία του ΕΣ ΤΠ και ΤΙΜ ΤΕ.

25. Το Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων καλύπτει υποχρεωτικά τις συμβάσεις μελέτης και κατασκευής τεχνικών έργων, που ανατίθενται από αρχές ή φορείς του δημόσιου τομέα και των ΟΤΑ κάθε βαθμού και προαιρετικά τις συμβάσεις που ανατίθενται από φορείς του ιδιωτικού τομέα. Η έναρξη λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων καθορίζεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η ένταξη των ιδιωτικών έργων στο Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων μπορεί να γίνει με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

26. Για την ανάπτυξη, λειτουργία, διαρκή ενημέρωση και υποστήριξη του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων συστήνεται ειδικός Φορέας (Φορέας) με την επωνυμία «Εταιρία Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων». Η Εταιρία αυτή θα έχει τη μορφή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, μη-κερδοσκοπικού χαρακτήρα, και θα λειτουργεί σε ανταποδοτική βάση. Στη διοίκηση της Εταιρίας θα εκπροσωπούνται ισότιμα όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στην παραγωγή των τεχνικών έργων περιλαμβανομένων και των μελετών και υπηρεσιών του ν. 3316/2005 (Α' 42) ή στην προαγωγή της τεχνολογίας των έργων αυτών, σύμφωνα και με τις διατάξεις του άρθρου 87 του ν. 1943/1991 (Α'50). Η Εταιρία θα τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

27. Η ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων θα συγχρηματοδοτηθεί με πόρους του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης μέσω αρμόδιων Διευθύνσεων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Για τη μεταφορά τεχνογνωσίας, βάσεων δεδομένων, τεχνικών προδιαγραφών, μεθόδων και διαδικασιών, ο Φορέας μπορεί να συμβάλλεται με Φορείς που λειτουργούν αντίστοιχα συστήματα σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άλλους σχετικούς φορείς διεθνώς. Τα ιδρυτικά μέλη του Φορέα, στελέχη και εκπρόσωποι περιλαμβανομένων και αυτών, που προσφέρουν υπηρεσίες για την αρχική ανάπτυξη του συστήματος δεν μπορεί να χρηματοδοτούνται από τους πόρους αυτούς.

28. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα που αφορούν στη συγκρότηση της Εταιρίας και στη λειτουργία και διαχείριση του ΕΣ ΤΠ και ΤΙΜ ΤΕ, στο δικτυακό τόπο τήρησής του, στη δομή, στο περιεχόμενο και στην πρόσβαση σε αυτό, στα θέματα της οργάνωσης και διοίκησης της Εταιρίας, της εκπροσώπησης των ενδιαφερομένων μερών στη Διοίκηση της Εταιρίας, των συμπράξεων της Εταιρίας με άλλους φορείς του εξωτερικού, των παρεχόμενων υπηρεσιών και στοιχείων, της τιμολόγησης και χρησιμοποίησης των εσόδων της Εταιρίας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

3. Μετά την παρ. 3 του άρθρου 59 του κ.ν. 3669/2008 προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Καθορίζεται ποσοστό έως 2% επί του προϋπολογισμού του έργου, το οποίο διατίθεται για τη διενέργεια ποιοτικών ελέγχων, που διενεργούνται από τη Διεύθυνση Κεντρικού Εργαστηρίου Δημοσίων 'Εργων, από τις άλλες κατά περίπτωση αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, από τις αρμόδιες υπηρεσίες της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, από φορείς Επιθεώρησης-Πιστοποίησης, διαπιστευμένους κατά την παράγραφο 2Α και από «αναγνωρισμένους οργανισμούς» κατά την έννοια του άρθρου 40 παρ. 7 του ν. 4281/2014 στο πλαίσιο των ποιοτικών ελέγχων που προβλέπονται από το Πρόγραμμα Ποιότητας Έργου (Π.Π.Ε.) και τα συμβατικά τεύχη συμπεριλαμβανομένων των ελέγχων της παραγράφου 3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται κλιμακωτά το ποσοστό της προηγούμενης παραγράφου ανάλογα με το ύψος του προϋπολογισμού δημοπράτησης του έργου. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται όλα τα θέματα αναφορικά με τους παραπάνω ελέγχους, όπως ο προγραμματισμός, η ανάθεση της διενέργειας των ελέγχων, οι δαπάνες που καλύπτονται, ο τρόπος πληρωμής και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την υλοποίηση των ελέγχων και την αποτελεσματικότητά τους.»

4. Η υποπερίπτωση i της περίπτωσης ε' της παρ. 8 του άρθρου 100 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«i. Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (Ι.Κ. προς το Σύνολο Υποχρεώσεων (Σ.Υ.)). Ως Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (Ι.Κ.) λαμβάνεται το μέγεθος που αναφέρεται στο σκέλος του παθητικού της εγγεγραμ-

μένης στο Μ.Ε.ΕΠ. εργοληπτικής επιχείρησης, ως «Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων», μετά την αφαίρεση, του Οφειλόμενου Κεφαλαίου και των «ποσών που προορίζονται για Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου». Τα πιο πάνω οικονομικά στοιχεία προκύπτουν από την οικονομική κατάσταση του προηγούμενου έτους ή από προσωρινή οικονομική κατάσταση που βεβαιώνεται από ορκωτό ελεγκτή και δημοσιεύεται πριν από την υποβολή της αίτησης.

Ως Σύνολο Υποχρεώσεων ορίζεται το άθροισμα των βραχυπρόθεσμων και των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης, με εξαίρεση τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις που δεν αφορούν τραπεζικό δανεισμό, όπως αυτές προσδιορίζονται από βεβαίωση ορκωτού ελεγκτή, αφαιρουμένων των βεβαιωμένων από ορκωτό ελεγκτή τιμολογημένων απαιτήσεων.»

5. Το δεύτερο εδάφιο της υποπερίπτωσης ii της περίπτωσης ε' της παρ. 8 του άρθρου 100 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι δείκτες βιωσιμότητας για επιχειρήσεις που κατατάσσονται στις τάξεις τέταρτη, πέμπτη, έκτη και έβδομη πρέπει να είναι Ι.Κ. /Σ.Υ. >0,4 και Κ.Ε. /Β.Υ.>0,6. Η μη κάλυψη ενός κατ' ελάχιστον των δεικτών βιωσιμότητας συνεπάγεται την υποβάθμιση της εταιρείας κατά μία τάξη από την τάξη, στην οποία καλύπτει τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας. Η εταιρεία έχει τη δυνατότητα κατάταξης στην τάξη, στην οποία κάλυπτε τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας, εφόσον με τις οικονομικές καταστάσεις της επόμενης διαχειριστικής χρήσης που υποβάλλονται, σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 92 του παρόντος νόμου καλύπτει τους Δείκτες Βιωσιμότητας, καθώς και τα ελάχιστα όρια οικονομικών και στελέχωσης.

Αν η εταιρεία με τις οικονομικές καταστάσεις και της επόμενης διαχειριστικής χρήσης εξακολουθεί να μην καλύπτει τους δείκτες βιωσιμότητας:

Α) Αν εξακολουθεί να καλύπτει τα ελάχιστα οικονομικά όρια της τάξης της οποίας κατά την αναθεώρηση κάλυπτε τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας, υποβαθμίζεται περαιτέρω κατά μία τάξη.

Β) Αν δεν καλύπτει τα ελάχιστα οικονομικά όρια της τάξης, της οποίας κατά την αναθεώρηση κάλυπτε τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας, υποβαθμίζεται κατά μία τάξη από την τάξη, στην οποία καλύπτει τα ελάχιστα οικονομικά όρια.

Αν η εταιρεία με μεταγενέστερες οικονομικές καταστάσεις αποδείξει την κάλυψη των Δεικτών Βιωσιμότητας, μπορεί να επανακαταταγεί στην τάξη, της οποίας κάλυπτε όλο το χρονικό διάστημα από την αναθεώρησή της τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα λοιπά πλην των Δεικτών Βιωσιμότητας κριτήρια κατά την αναθεώρησή της. Η κατώτατη τάξη υποβάθμισης της εταιρείας, λόγω μη κάλυψης των Δεικτών Βιωσιμότητας είναι η 2η τάξη.»

6. Η παρ. 9 του άρθρου 100 του κ.ν. 3669/2008 καταργείται.

7. Η παρ. 11 του άρθρου 100 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«11. Όπου στις διατάξεις περί Μ.Ε.ΕΠ. γίνεται αναφορά σε προσωρινές οικονομικές καταστάσεις, αυτές υποχρεωτικά συντάσσονται εντός του τελευταίου ημερολογιακού τριμήνου πριν από την υποβολή της αίτησης με λήξη διαχειριστικής περιόδου την τελευταία ημέρα έκαστου ημερολογιακού μήνα. Οι ανωτέρω προσωρινές οικονομικές καταστάσεις πρέπει να είναι πλήρεις και να βεβαιώνονται, σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου, κατόπιν πλήρους ελέγχου από Ορκωτό Ελεγκτή.»

8. Στην παρ. 4 του άρθρου 107 του κ.ν. 3669/2008 προστίθεται προτελευταίο εδάφιο ως εξής:

«Η εμπειρία στελεχών εργοληπτικών επιχειρήσεων του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.ΕΠ.) για εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση στο Μητρώο Εμπειρίας Κατασκευαστών (ΜΕΚ) είναι δυνατόν να προέρχεται και από απασχόληση σε άλλη επιχείρηση του Μ.Ε.ΕΠ., με την οποία η επιχείρηση στην οποία ανήκει το στέλεχος, είναι αποδεδειγμένα συνδεδεμένη ή συγγενής κατά τον κ.ν. 2190/1920, όπως αυτός ισχύει, και υπό την προϋπόθεση ότι μεταξύ των δύο επιχειρήσεων έχει συναφθεί σχετικό συμφωνητικό παροχής υπηρεσιών.»

9. Η περίπτωση θ' της παρ. 1 του άρθρου 109 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«θ) Των ηλεκτρονικών μηχανικών, των ηλεκτρολόγων μηχανικών, των ηλεκτρολόγων μηχανικών και μηχανικών ηλεκτρονικών υπολογιστών (Η/Υ) στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού».

10. Η περίπτωση η' της παρ. 1 του άρθρου 110 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«η) των Πτυχιούχων ΤΕΙ των ειδικοτήτων: Μηχανικών Αυτοματισμού Τ.Ε., Ηλεκτρονικών μηχανικών Τ.Ε., Μηχανικών Ηλεκτρονικών υπολογιστικών Συστημάτων Τ.Ε., Ηλεκτρολόγων Μηχανικών Τ.Ε., Μηχανικών Ενεργειακής Τεχνολογίας Τ.Ε. (Ηλεκτρολογικής Κατεύθυνσης), Μηχανικών Τεχνολογίας, Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών Τ.Ε., Μηχανικών Πληροφορικής και Τεχνολογίας Υπολογιστών Τ.Ε., Μηχανικών Πληροφορικής και Επικοινωνιών Τ.Ε., Μηχανικών Εφαρμοσμένης Πληροφορικής και Πολυμέσων Τ.Ε., Μηχανικών Πληροφορικής Τ.Ε., Μηχανικών Η/Υ Τ.Ε., Μηχανικών Λογισμικού Τ.Ε. και Μηχανικών Δικτύων Τ.Ε., καθώς και των κατόχων ισοτίμων και αντιστοίχων πτυχίων, στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού.»

11. Μετά την παρ. 1 του άρθρου 176 του κ.ν. 3669/2008 προστίθεται παράγραφος 1α ως εξής:

«1α. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνεται Κανονισμός που θεσπίζει κανόνες και διαδικασίες ελέγχων – επιθεωρήσεων ασφάλειας των φραγμάτων κατά τα στάδια μελέτης, κατασκευής και λειτουργίας αυτών.

Στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συνιστάται ως επιτροπή η Διοικητική Αρχή Φραγμάτων, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και είναι αρμόδια για τη διασφάλιση της τήρησης και της συμμόρφωσης με τις διατάξεις του ως άνω Κανονισμού.»

Άρθρο 71
Ρυθμίσεις για τα μηχανήματα έργων και τα αγροτικά μηχανήματα

1. Η παρ. 4 του άρθρου 6 του ν. 1575/1985 (Α' 207) αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Παιδείας και Θρησκευμάτων για τα μηχανήματα έργων και των Υπουργών Εσωτερικών, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής για τα αγροτικά μηχανήματα ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις αναγγελίας έναρξης άσκησης του επαγγέλματος του τεχνίτη μηχανημάτων έργων και του τεχνίτη αγροτικών μηχανημάτων, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις έκδοσης του πιστοποιητικού αποδοχής αναγγελίας έναρξης άσκησης του επαγγέλματος των τεχνιτών και γενικά κάθε θέμα που αφορά στην άσκηση του επαγγέλματός τους. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τα συνεργεία μηχανημάτων έργων και του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων για τα συνεργεία αγροτικών μηχανημάτων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις εγκατάστασης και λειτουργίας συνεργείων επισκευής μηχανημάτων έργων και αγροτικών μηχανημάτων, οι όροι και η διαδικασία αναγγελίας λειτουργίας των συνεργείων επισκευής των οχημάτων αυτών, οι υπεύθυνοι των συνεργείων, η διαδικασία και τα αρμόδια όργανα για την έκδοση βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας, η διαδικασία επιθεωρήσεων και ελέγχων, οι κυρώσεις για τους παραβάτες των σχετικών διατάξεων, η λειτουργία των υφιστάμενων συνεργείων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

2. Στο άρθρο 6 του ν. 1575/1985 (Α' 229), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Έως την έκδοση του σχετικού προεδρικού διατάγματος που προβλέπεται στην προηγούμενη παράγραφο, τα συνεργεία επισκευής και συντήρησης μηχανημάτων έργων, που λειτουργούν με οποιονδήποτε τρόπο, υποχρεούνται να λαμβάνουν προσωρινή άδεια λειτουργίας από την οικεία Περιφερειακή Υπηρεσία Τεχνικών Υπηρεσιών. Η άδεια χορηγείται μετά από σχετική αίτηση, η οποία για τα συνεργεία που λειτουργούν ήδη, υποβάλλεται εντός έξι (6) μηνών από την έκδοση της απόφασης του τελευταίου εδαφίου. Τα συνεργεία, που ιδρύονται μετά την έκδοση της ανωτέρω απόφασης, υποβάλλουν τη σχετική αίτηση πριν την έναρξη λειτουργίας τους. Σε όσους εκτελούν ή επιβλέπουν εργασίες συντήρησης και επισκευής Μηχανημάτων Έργων,

χωρίς να έχουν την απαιτούμενη προσωρινή άδεια, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο χίλια (1.000) ευρώ. Οι προϋποθέσεις χορήγησης προσωρινής άδειας λειτουργίας των ανωτέρω συνεργείων, η διαδικασία προσωρινής αδειοδότησης, ο τρόπος διενέργειας των ελέγχων και επιβολής του παραπάνω προστίμου θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

3. Το τρίτο εδάφιο του άρθρου 111 του ν. 4199/2013 (Α' 216) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η ρύθμιση αυτή ισχύει για τις αιτήσεις έκδοσης απόφασης για την έγκριση τύπου μηχανημάτων έργων που θα υποβληθούν μέχρι τις 31.5.2015.»

Άρθρο 72
Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001)

1. Η παρ. 1 του άρθρου 7Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001, Α'17) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Προκειμένου να εκτελεστούν έργα γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας είναι δυνατόν με ειδική απόφαση του Εφετείου, που δικάζει με τη διαδικασία του άρθρου 21 του παρόντος, να επιτρέπεται η πραγματοποίηση εργασιών και πριν από τον προσδιορισμό και την καταβολή της αποζημίωσης. Με την απόφαση διατάσσεται η αποβολή του ιδιοκτήτη από το ακίνητο και η άμεση παράδοση αυτού. Οι απαλλοτριώσεις του προηγούμενου εδαφίου κηρύσσονται με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, με την οποία προβλέπεται ρητά η δυνατότητα αυτή. Αν η απαλλοτρίωση έχει κηρυχθεί κατά τις πάγιες διατάξεις και η σχετική ανάγκη ανακύψει μεταγενέστερα, τότε, προκειμένου να ακολουθηθεί η διαδικασία της παραγράφου αυτής, εκδίδεται ειδική πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου. Οι απαιτούμενες συμπληρωματικές απαλλοτριώσεις κηρύσσονται κατά τις πάγιες διατάξεις, χωρίς να απαιτείται νέα κάθε φορά πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου. Με απόφασή του το Υπουργικό Συμβούλιο μπορεί να εξουσιοδοτεί το αρμόδιο για την κήρυξη της απαλλοτριώσεως όργανο, να προβαίνει στην κήρυξη απαλλοτριώσεων για την εκτέλεση του έργου, στις οποίες εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου αυτού.»

2. Η παρ. 4 του άρθρου 7Α του κ.ν. 2882/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Αν το δικαστήριο παράσχει την αιτηθείσα άδεια, τότε η παράδοση του ακινήτου ενεργείται άμεσα και χωρίς να απαιτείται καμία περαιτέρω ενέργεια, ο δε υπέρ ου υποχρεούται να ζητήσει τον προσωρινό ή οριστικό προσδιορισμό της αποζημίωσης σε ένα (1) μήνα από την κοινοποίηση ή γνώση της απόφασης. Με την απόφαση του Εφετείου διατάσσεται ταυτόχρονα η αποβολή του κατόχου από το ακίνητο, με τον όρο της κατάθεσης στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, κατά την προηγούμενη παράγραφο 3, του ευλόγου τμήματος της αποζημίωσης. Η απόφαση δεν υπόκειται σε ένδικα μέσα.»

3. Μετά το πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 8 του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001), όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Κατ' εξαίρεση, ο υπόχρεος για την πληρωμή της αποζημίωσης δύναται, στην περίπτωση που αυτή δεν υπερβαίνει το ποσό των χιλίων πεντακοσίων (1500) ευρώ, να παρέχει έγγραφη εντολή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων να αποδώσει την κατατεθείσα αποζημίωση στον δικαιούχο χωρίς την προσκόμιση αναγνωριστικής απόφασης αλλά με υποβολή υπεύθυνης δήλωσης σχετικά με την κυριότητά του.»

Άρθρο 73
Δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης εποπτευομένων από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Νομικών Προσώπων

Οι δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης των εποπτευόμενων από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων νομικών προσώπων, τα οποία εκτελούν έργα εγγεγραμμένα στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου, εάν στις αποφάσεις ένταξης των έργων τους σε επιχειρησιακά προγράμματα δεν έχει προβλεφθεί σχετικό κονδύλιο, καλύπτονται από το Εθνικό Σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων με εγγραφή διακριτών ενάριθμων έργων εντός των ορίων του Μεσοπρόθεσμου Προγράμματος Δημοσιονομικής Σταθερότητας, όπως ισχύει. Ο προϋπολογισμός των δαπανών αυτών ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε ποσοστό μέχρι 4% επί του προϋπολογισμού των εκτελούμενων έργων. Στην περίπτωση συνεχιζόμενων κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου έργων από προηγούμενα έτη ή διαφορετικές προγραμματικές περιόδους, το ανωτέρω ποσοστό καθορίζεται επί του ανεκτέλεστου προϋπολογισμού του έργου.

Άρθρο 74
Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 679/1977

Το άρθρο 12 του ν. 679/1977 (Α' 245) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 12

1. Κύριοι ή κάτοχοι ακινήτων κτημάτων υποχρεούνται να ανέχονται την εκτέλεση, από τις υπηρεσίες αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή των εποπτευόμενων από αυτό νομικών προσώπων, εντός των κτημάτων των απαιτούμενων υπόγειων ή επίγειων εργασιών για την κατασκευή δημοσίων έργων. Η εν λόγω υποχρέωση αφορά ιδιαίτερα στην εγκατάσταση αγωγών ύδρευσης, άρδευσης και αποχέτευσης, στην κατασκευή αντιπλημμυρικών, εγγειοβελτιωτικών έργων, καθώς και εθνικού επιπέδου συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων και έργων που εκτελούνται με συμβάσεις παραχώρησης. Για τα εντός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ακίνητα, η παρούσα εφαρμόζεται για τους υποχρεωτικά ακάλυπτους χώρους και προκήπια (πρασιές), καθώς και για τους χώρους των ακινήτων που βρίσκονται εντός οικοδομικών τετραγώνων και έχουν χαρακτηριστεί ως κοινόχρηστοι (ΚΧ) ή κοινωφελείς (ΚΦ) από τα εγκεκριμένα σχέδια πόλης. Στις παραπάνω περιπτώσεις διενεργείται, κατά το εφικτό, από τις αρμόδιες υπηρεσίες και η αποκατάσταση των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση σε βάρος των πιστώσεων του οικείου έργου.

2. Αν από τις εργασίες αυτές προκύψει ζημία το ποσό της οφειλομένης αποζημίωσης ορίζεται με πρωτόκολλο που συντάσσεται από τον Προϊστάμενο της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, η δε αποζημίωση που καθορίζεται βαρύνει τις πιστώσεις του οικείου έργου. Στην περίπτωση του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 η αποζημίωση αφορά μόνο τις ζημιές που τυχόν προκλήθηκαν, πέραν της αποκατάστασης των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση.

3. Κατά του πρωτοκόλλου χωρεί, εντός ανατρεπτικής προθεσμίας δεκαπέντε (15) ημερών από την κοινοποίησή του με επιμέλεια του Προϊσταμένου της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, προσφυγή παντός έχοντος έννομο συμφέρον ενώπιον του μονομελούς πρωτοδικείου της περιφέρειας του ακινήτου το οποίο εκδίδει, κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, οριστική επί της διαφοράς απόφαση, η οποία δεν υπόκειται σε τακτικό ή έκτακτο ένδικο μέσο.

4. Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται και στα δημόσια έργα, που εμπίπτουν στην ανωτέρω κατηγορία και βρίσκονται ήδη στη φάση κατασκευής.»

Άρθρο 75
Τροποποίηση του π.δ. 138/2009

1. Η παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 138/2009 (Α'185) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Κάθε μελετητής μπορεί να δεσμεύσει το πτυχίο του σε μία μόνο εταιρεία μελετών. Η δέσμευση στερεί το μελετητή του δικαιώματος να υποβάλει εφεξής φακέλους συμμετοχής με το ατομικό πτυχίο του και προσφορές σε κάθε είδους διαδικασίες για την ανάληψη σύμβασης εκπόνησης μελέτης ή παροχής υπηρεσιών.»

2. Η παρ. 2 του άρθρου 8 του π.δ. 138/2009 αντικαθίσταται ως

εξής:

«2. Με την απόφαση συγκρότησης της Επιτροπής ορίζεται ως γραμματέας της, υπάλληλος της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με τον αναπληρωτή του.»

Άρθρο 76
Ρύθμιση θεμάτων της ανώνυμης εταιρείας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.»

1. Η περίπτωση β' της παρ. 2.2. του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 (Α' 216) αντικαθίσταται ως εξής:

«(β) Να προβαίνει σε πρόσκτηση, αγορά, ανταλλαγή και με οποιονδήποτε τρόπο απόκτηση, διάθεση ή πώληση κάθε είδους ακινήτων, αστικών ή μη, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις του νόμου. Ειδικά, για την απόκτηση ακινήτων με απαλλοτρίωση εκδίδεται απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, εφαρμοζομένων των διατάξεων του ν. 2882/2001 (Α' 17). Όπου στις διατάξεις του νόμου αυτού αναφέρεται η Ο.Σ.Κ. Α.Ε. νοείται πλέον η ιδρυόμενη με το παρόν εταιρεία.»

2. Στην παρ. 2.2. του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 (Α' 216) προστίθεται περίπτωση ε' ως εξής:

«(ε) Η συνιστώμενη με το παρόν εταιρεία δύναται, σε περιπτώσεις έκτακτων και απρόβλεπτων αναγκών, να χρηματοδοτεί τους αρμόδιους ΟΤΑ Α' ή Β' βαθμού για την εκτέλεση έργων της αρμοδιότητάς της. Για την κατά τα ανωτέρω χρηματοδότηση απαιτείται η προηγούμενη έκδοση εγκριτικής απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

3. Η περίπτωση γ' της παρ. 3.5. του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 (Α' 216) αντικαθίσταται ως εξής:

«(γ) Μέσα σε ένα (1) έτος από την ολοκλήρωση της συγχώνευσης, υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 1.3. του παρόντος, το διοικητικό συμβούλιο της νέας εταιρείας υποχρεούται στη διενέργεια απογραφής όλων των ακινήτων που περιέρχονται στην κυριότητα της νέας εταιρείας και στη σύνταξη σχετικής έκθεσης, που περιγράφει συνοπτικά τα ακίνητα, καθώς και τα λοιπά εμπράγματα δικαιώματα επί των ακινήτων. Απόσπασμα της έκθεσης αυτής καταχωρίζεται ατελώς και αζημίως στα οικεία βιβλία μεταγραφών του αρμόδιου υποθηκοφυλακείου, ομοίως δε ατελώς και αζημίως πραγματοποιούνται οι απαιτούμενες κτηματολογικές εγγραφές, χωρίς άλλη διατύπωση.»

4. Η παρ. 5.3. του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«5.3. Οι οικοδομικές άδειες των δημόσιων κτιρίων που ανεγείρονται με ευθύνη της ανώνυμης εταιρείας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.» εκδίδονται από την Υπηρεσία Δόμησης της ανωτέρω εταιρείας, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Σε περιπτώσεις που απαιτείται, μετά από πρόταση της νέας εταιρείας, εκδίδεται κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία καθορίζονται οι πολεοδομικοί και κτιριοδομικοί όροι, κατά παρέκκλιση από κάθε κείμενη διάταξη, που μετά τη δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως επέχουν θέση οικοδομικής αδείας.»

5. Προστίθεται στο άρθρο 132 του ν. 4199/2013 παράγραφος 6.5. ως εξής:

«6.5. Τα κάθε είδους, φύσης και μορφής, ουσιαστικά και δικονομικά προνόμια, απαλλαγές και ατέλειες του Δημοσίου, ισχύουν και υπέρ της ιδρυόμενης με το παρόν εταιρείας, με εξαίρεση το φόρο προστιθέμενης αξίας, για τον οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Φ.Π.Α. (ν. 2859/2000), και τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων. Η απόκτηση, από την εταιρία, ακινήτων για την ανέγερση δημοσίων υποδομών είτε με επαχθή είτε με χαριστική δικαιοπραξία αντιμετωπίζεται φορολογικά ως η απόκτηση ακινήτων απευθείας από το Δημόσιο, για όσο χρονικό διάστημα το μετοχικό της κεφάλαιο ανήκει αποκλειστικά στο Ελληνικό Δημόσιο.»

6. Η παρ. 7 του άρθρου 5 του ν. 1894/1990 (Α' 110) αντικαθίσταται αφότου ίσχυσε ως εξής:

«7. Η περιουσία των «Ταμείων Ανέγερσης Διδακτηρίων» (Τ.Α.Δ.), που καταργήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 513/1976 (Α' 356), η οποία μεταβιβάσθηκε στον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων, μεταβιβάζεται, εφόσον χρησιμοποιείται ως εκπαιδευτική υποδομή, στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, στην περιφέρεια των οποίων βρίσκονται τα αντίστοιχα ακίνητα, με αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου του Οργανισμού αυτού, οι οποίες μεταγράφονται ατελώς στα βιβλία μεταγραφών του αρμόδιου Υποθηκοφυλακείου ή καταχωρίζονται ατελώς στο αρμόδιο κτηματολογικό γραφείο.»

Άρθρο 77
Ρύθμιση μετατάξεων και αποσπάσεων υπαλλήλων της εταιρίας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.»

1. Επιτρέπεται η μετάταξη μόνιμου προσωπικού που υπηρετεί σε οργανικές θέσεις μόνιμου προσωπικού Υπουργείων, Ν.Π.Δ.Δ., Ο.Τ.Α. όλων των βαθμών, καθώς και κάθε άλλης επιχείρησης ή οργανισμού του δημόσιου τομέα, όπως καθορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994 ως τούτο τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3812/2009, στην υπό την επωνυμία «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.». Από της μετατάξεως του ενδιαφερόμενου τούτος καταλαμβάνεται από τις προβλέψεις της κείμενης νομοθεσίας για τη λειτουργία της άνω ανώνυμης εταιρίας. Η μετάταξη μπορεί να ζητηθεί και με αίτηση του ενδιαφερομένου που υποβάλλεται στο φορέα που υπηρετεί.

2. Επιτρέπεται η απόσπαση από και προς την «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.» υπαλλήλων από και προς τις υπηρεσίες που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο αυτού του άρθρου. Οι δαπάνες μισθοδοσίας των αποσπασμένων υπαλλήλων βαρύνουν την υπηρεσία στην οποία ο υπάλληλος παρέχει τις υπηρεσίες του.

3. Οι ως άνω μετατάξεις και αποσπάσεις διενεργούνται κατόπιν εκδόσεως αποφάσεως του εποπτεύοντος την υπηρεσία που υπηρετεί ο μετατασσόμενος η προς απόσπαση υπάλληλος Υπουργού, του εποπτεύοντος Υπουργού της εταιρίας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.» και του Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

Άρθρο 78
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3614/2007

Στο άρθρο 25 του ν. 3614/2007 (Α' 267) προστίθεται παράγραφος 17 ως εξής:

«17. Στις συμβάσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων, το αίτημα για παράταση της συνολικής προθεσμίας, σύμφωνα με το άρθρο 48 της Κωδικοποίησης της Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008, Α' 116) πρέπει να υποβάλεται τουλάχιστον ένα μήνα πριν από τη συμβατική λήξη του έργου (συνολική προθεσμία). Η έγκριση επί του αιτήματος από την Προϊσταμένη Αρχή δίνεται υποχρεωτικά εντός τριών μηνών από την ημέρα υποβολής του αιτήματος του αναδόχου. Η παρούσα ρύθμιση εφαρμόζεται και σε όλες τις εκκρεμείς συμβάσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων για αιτήματα που είχαν κατατεθεί πριν από τη συμβατική λήξη τους και η έγκριση από την Προϊσταμένη Αρχή έχει δοθεί εντός τριμήνου από την αίτηση.»

Άρθρο 79
Ρυθμίσεις θεμάτων ποινικών ρητρών σε συμβάσεις δημοσίων έργων

Κατόπιν αιτήματος αναδόχου δημοσίου έργου για παράταση ενδεικτικής προθεσμίας αναστέλλεται η επιβολή ποινικών ρητρών για υπέρβαση αυτής και τελικώς δεν επιβάλλονται ποινικές ρήτρες εφόσον ο ανάδοχος τηρήσει επόμενη αποκλειστική προθεσμία σχετιζόμενη με την ενδεικτική, σύμφωνα με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα του έργου. Σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλονται ποινικές ρήτρες για υπέρβαση τόσο της ενδεικτικής όσο και της σχετικής αποκλειστικής προθεσμίας κατά τις κείμενες διατάξεις που διατηρούν την ισχύ τους.

Άρθρο 80
Οδοί διερχόμενες από ιδιοκτησίες της ΑΔΜΗΕ ΑΕ

και της ΔΕΗ ΑΕ

Εντός της υφιστάμενης Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου και, σύμφωνα με το π.δ. 8/2012 (ΑΑΠ 65), σε γήπεδο κείμενο στα διοικητικά όρια του Δήμου Μυκόνου, όπως φαίνεται στο χάρτη κλίμακας 1:500 με τα στοιχεία ΣΚΑ 45 του Παραρτήματος Α', επιτρέπεται η κατασκευή υποσταθμού κλειστού τύπου GIS με την ονομασία Υποσταθμός Μυκόνου ΑΔΜΗΕ ΑΕ και με κατάργηση τμήματος υφιστάμενου ρυμιδίου περιβαλλόμενου από ιδιοκτησίες ΑΔΜΗΕ ΑΕ και ΔΕΗ ΑΕ και προσκύρωσή του στην ΑΔΜΗΕ ΑΕ με πράξη της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης κατά παρέκκλιση οποιασδήποτε άλλης διάταξης. Η προσκύρωση του προηγούμενου εδαφίου υπόκειται σε μεταγραφή, σύμφωνα με το άρθρο 1056 ΑΚ.

Άρθρο 81
Συγκρότηση Κέντρου Επιχειρησιακής Ετοιμότητας (Κ.ΕΠ.ΕΤ.) του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συνιστάται Κέντρο Επιχειρησιακής Ετοιμότητας (Κ.ΕΠ.ΕΤ.), το οποίο αποτελεί το πρώτο σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και διαχείρισης κρίσεων που άπτονται όλων των αντικειμένων των τομέων του Υπουργείου. Το Κ.ΕΠ.ΕΤ. συγκροτείται από υπηρετούντες υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Τα θέματα οργάνωσης, συγκρότησης και λειτουργίας του Κ.ΕΠ.ΕΤ. καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 82
Τροποποίηση του άρθρου 6 του ν. 4250/2014

1. Η περίπτωση ια' της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 (Α' 74) αντικαθίσταται ως εξής:

«ια. Εκκρεμείς δίκες

Μετά το πέρας της εκκαθάρισης το Ελληνικό Δημόσιο υπεισέρχεται στο σύνολο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων της Εταιρίας και οι εκκρεμείς δίκες συνεχίζονται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση με το Ελληνικό Δημόσιο, διεξαγόμενες στο όνομά του. Διαδικαστικές πράξεις και ένδικα μέσα, που ασκήθηκαν από τη θέση της Εταιρείας σε εκκαθάριση και μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, είναι νόμιμα.»

2. Η περίπτωση ιβ' της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«ιβ. Διαχείριση συμβάσεων Οδικού Δικτύου

Η αρμοδιότητα της διαχείρισης και χρηματοδότησης των εκτελούμενων συμβάσεων συντήρησης και έργων του Οδικού Δικτύου, καθώς και εκείνων που έχουν ανατεθεί ή πρόκειται να ανατεθούν μετά τις 26.3.2014, με βάση πιστώσεις εγκεκριμένες πριν από την παραπάνω ημερομηνία, μεταφέρεται στη Διεύθυνση Οδικών Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

3. Στην περίπτωση β' της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Με όμοια απόφαση καθορίζεται η αμοιβή των εκκαθαριστών, η οποία βαρύνει την υπό εκκαθάριση εταιρεία και ανατρέχει στο χρόνο διορισμού τους.»

4. Το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης η' της παρ. 4 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να παραταθεί η διάρκεια της εκκαθάρισης και πέραν της διετίας.»

5. Στην παρ. 4 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 προστίθενται περιπτώσεις θ' και ι' ως εξής:

«θ. Η διάταξη της παραγράφου 21 του άρθρου 14Α του ν. 3429/2005 (Α' 314), όπως εκάστοτε ισχύει, εφαρμόζεται αναλόγως για τους εκκαθαριστές της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και για οφειλές της υπό εκκαθάριση εταιρείας που ανάγονται σε χρόνο πριν από την ανάληψη των καθηκόντων τους.

ι. Οι δαπάνες της εκκαθάρισης βαρύνουν την υπό εκκαθάριση εταιρεία.»

6. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης α' της παρ. 5 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«α. Με το πέρας της εκκαθάρισης το σύνολο της περιουσίας της εταιρείας περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο άνευ ανταλλάγματος με την επιφύλαξη του άρθρου 54Α του ν. 4174/2013 (Α' 170) περί των υποχρεώσεων τρίτων για τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων (ΕΝΦΙΑ).»

7. Η περίπτωση δ' της παρ. 5 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. Ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της Τ.Ε.Ο. Α.Ε., μετά το πέρας της εκκαθάρισης, μεταφέρονται σε λογαριασμό του Δημοσίου και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.»

Άρθρο 83
Ρυθμίσεις για τη σύνδεση αυτοκινητοδρόμων με πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας

Τα πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, καθώς και λοιπές συναφείς εγκαταστάσεις, που δεν χαρακτηρίζονται ως Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών, δεν επιτρέπεται να συνδέονται απ' ευθείας με τους κλειστούς αυτοκινητοδρόμους, όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999, Α' 57). Οι υφιστάμενες απ' ευθείας συνδέσεις με κλειστούς αυτοκινητόδρομους καταργούνται εντός τριμήνου από τη δημοσίευση του παρόντος, κατ' εφαρμογή των εγκεκριμένων μελετών ασφάλισης εκάστου αυτοκινητοδρόμου. Με την έναρξη ισχύος του παρόντος κάθε αντίθετη διάταξη καταργείται.

Άρθρο 84
Τροποποίηση του άρθρου 10 του ν. 2576/1998

Το άρθρο 10 του ν. 2576/1998 (Α' 25) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 10
Αποκατάσταση ζημιών από φυσικές καταστροφές

Οι διατάξεις για την αποκατάσταση των ζημιών από σεισμούς σε κτίρια εν γένει των νόμων 867/1979 (Α' 4), 1048/1980 (Α' 101), 1133/1981 (Α' 54) και 1190/1981 (Α' 203) εφαρμόζονται αναλόγως και για την αποκατάσταση των ζημιών σε κτίρια, που προκαλούνται από πλημμύρες, πυρκαγιές, κατολισθήσεις, ανεμοστρόβιλους, τυφώνες, χιονοστιβάδες, χαλαζοπτώσεις και ηφαιστειακές εκρήξεις, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 36 του ν. 2459/1997 (Α' 17). Τα ειδικότερα θέματα οριοθέτησης της πληγείσας περιοχής, διαπίστωσης της έκτασης των ζημιών, χορήγησης σχετικών δανείων και κάθε σχετικό θέμα ρυθμίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων και της νομολογίας του ενωσιακού δικαίου περί κρατικών ενισχύσεων. Η ισχύς του παρόντος άρχεται από 1.6.2014.»

Άρθρο 85
Τροποποίηση του άρθρου 37 του ν. 4262/2014

Στο τέλος του άρθρου 37 του ν. 4262/2014 (Α' 114) προστίθεται εδάφιο, ως εξής:

«Εάν δεν είναι δυνατή η λήψη και αποδιαμόρφωση του διαύλου που μεταφέρει περιεχόμενα περιφερειακών τηλεοπτικών σταθμών σε τμήμα της ΠΖ, εντός της οποίας εκπέμπουν νομίμως, επιτρέπεται η ψηφιακή αναμετάδοση του ανωτέρω διαύλου και από σημεία εκτός αυτής, μέσω Συμπληρωματικών Εγκαταστάσεων Εκπομπής (ΣΕΕ), οι οποίες εντάσσονται σε ομοσυχνοτικό δίκτυο εντός της ανωτέρω ΠΖ. Η κατά τα ανωτέρω εγκατάσταση επιτρέπεται κατόπιν απόφασης της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.) μετά από υποβολή σχετικής δήλωσης από τον πάροχο δικτύου, στον οποίο έχουν απονεμηθεί τα δικαιώματα επίγειας ψηφιακής ευρυεκπομπής, με τα πλήρη στοιχεία των τεχνικών χαρακτηριστικών των ως άνω

ΣΕΕ κατά τα οριζόμενα στην κείμενη νομοθεσία και μόνο εφόσον από τη συγκεκριμένη εκπομπή δεν προκαλείται επιζήμια παρεμβολή σε άλλα νόμιμα δίκτυα. Η Ε.Ε.Τ.Τ. εκδίδει κανονισμό, με τον οποίο ρυθμίζεται η ως άνω διαδικασία.»

Άρθρο 86
Ρυθμίσεις σχετικά με τη λειτουργία των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης

1. Η προβλεπόμενη από τη διάταξη του άρθρου έκτου παρ. 4 στοιχείο α' του ν. 4279/2014 (Α' 158) προθεσμία για την έκδοση προκήρυξης με αντικείμενο τη χορήγηση αδειών ραδιοφωνικών σταθμών παρατείνεται από τη λήξη της μέχρι τις 31.12.2015.

Η προβλεπόμενη από τη διάταξη του άρθρου έκτου παρ. 3 στοιχείο α' του ν. 4279/2014 (Α' 158) προθεσμία για την ολοκλήρωση της χορήγησης αδειών παρόχων περιεχομένου ψηφιακής ευρυεκπομπής παρατείνεται από τη λήξη της μέχρι τις 31.12.2015.

Άρθρο 87

Η παράγραφος 3 του άρθρου δέκατου έκτου του ν. 4286/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. α) Χορηγείται στο σωματείο με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΡΥΘΡΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ» φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα μέχρι 31.3.2015 χωρίς παρακράτηση, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων.

β) Έως την ίδια ως άνω ημερομηνία χρηματικές απαιτήσεις του σωματείου «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΥΘΡΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ» έναντι του Δημοσίου δεν συμψηφίζονται με βεβαιωμένες οφειλές αυτού στη Φορολογική Διοίκηση και στα ασφαλιστικά ταμεία.

γ) Η περίπτωση β' ισχύει από 1.10.2014.»

Άρθρο 88
Ρυθμίσεις θεμάτων ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης,Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού δύνανται, κατά παρέκκλιση από οποιαδήποτε γενική ή ειδική διάταξη, να αποσπώνται προσωρινά στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. μέχρι τριάντα (30) υπάλληλοι με ειδικά προσόντα ή εμπειρία, ως προσωπικό έλξης και αμαξοστοιχιών από οποιαδήποτε υπηρεσία του δημόσιου τομέα ή Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή Ν.Π.Δ.Δ.. Η διάρκεια της απόσπασης δύναται να ορίζεται μέχρι την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ο χρόνος αυτής λογίζεται, για κάθε συνέπεια, ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας του αποσπώμενου στη θέση που οργανικά κατέχει. Η μισθοδοσία των αποσπωμένων, τα πάσης φύσεως επιδόματα και οι εργοδοτικές εισφορές προς τα αντίστοιχα ταμεία κύριας και επικουρικής ασφάλισης βαρύνουν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε..

Άρθρο 89
Τροποποίηση του άρθρου 8 του κ.ν. 3669/2008

Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 8 της Κωδικοποίησης της Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008, Α' 116) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με τις οποίες εγκρίνεται η δημοπράτηση δημοσίων έργων με το σύστημα μελέτη - κατασκευή και οι οποίες έχουν εκδοθεί μέχρι τη θέση σε ισχύ της υπουργικής απόφασης του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου αυτής, παραμένουν σε ισχύ μέχρι την 31.12.2015, ημερομηνία κατά την οποία πρέπει να έχουν υποβληθεί οι φάκελοι προσφορών των σχετικών δημοπρασιών.»

Άρθρο 90
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4030/2011

Το άρθρο 53 του ν. 4030/2011 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο 53

1. Οι Εκμεταλλευτές των λατομείων αδρανών υλικών που δραστηριοποιούνταν εντός των ορίων του «Εθνικού Πάρκου Υγροτόπων Κοτυχίου - Στροφυλιάς», οφείλουν να ολοκληρώσουν όλες τις εργασίες διαμόρφωσης του ανάγλυφου και αποκατάστασης - αναδάσωσης των λατομικών χώρων μέχρι το τέλος του Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης 2014- 2020 (ΕΣΠΑ 2014-2020).

2. Για την υπαγωγή στη διάταξη της προηγούμενης παραγράφου, οι εν λόγω εκμεταλλευτές πρέπει να πληρούν σωρευτικά τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) να εξακολουθούν να είναι κύριοι ή μισθωτές των οικείων λατομικών χώρων,

β) να έχουν υποβάλει στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για τη διαμόρφωση του ανάγλυφου και την αποκατάσταση - αναδάσωση των λατομικών χώρων των οποίων είναι κύριοι ή μισθωτές, και

γ) να μην έχουν ληξιπρόθεσμες οφειλές προς το Δημόσιο, τους Ο.Τ.Α. ή άλλα Ν.Π.Δ.Δ..

3. Τα εξορυσσόμενα κατά τις ως άνω εργασίες διαμόρφωσης του αναγλύφου αδρανή υλικά διατίθενται, στις ποσότητες που προκύπτουν από τις υποβληθείσες Μ.Π.Ε. της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 ανωτέρω, για:

α) τις εργασίες αποκατάστασης - αναδάσωσης και

β) την εκτέλεση δημοσίων έργων με σύμβαση παραχώρησης και δημοσίων έργων που χαρακτηρίζονται εθνικής σημασίας με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.

Τα προκύπτοντα εξορυσσόμενα υλικά μπορεί να υποβάλλονται σε επεξεργασία στις υφιστάμενες εντός των λατομικών χώρων ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, η άδεια λειτουργίας των οποίων παρατείνεται επίσης μέχρι το τέλος του Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης 2014 - 2020 (ΕΣΠΑ 2014 - 2020).

4. Η λειτουργία των λατομικών χώρων του παρόντος άρθρου δεν μπορεί να παραταθεί πέραν της λήξης του Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης 2014-2020 (ΕΣΠΑ 2014-2020).»

Άρθρο 91

«Κύρωση της Τροποποίησης 8 της υπ' αριθμόν 4 από 6/1/2000 «Σύμβασης Παροχής Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων» (εφεξής «Σύμβαση ΑΩ») και της Τροποποίησης 12 της Κύριας Σύμβασης 001Β/2000 για την ναυπήγηση νέων ΤΠΚ του Πολεμικού Ναυτικού»

Άρθρο Μόνο

Α.1. Κυρώνονται και έχουν ισχύ νόμου τα παρατιθέμενα υπό στοιχείο Β' σχέδια Τροποποίησης 8 της «Σύμβασης Παροχής Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων» 04/2000 και Τροποποίησης 12 της Κύριας Σύμβασης 001Β/2000, όπως αυτές έχουν μέχρι σήμερα τροποποιηθεί και ισχύουν, οι οποίες κρίνονται επωφελείς και συμφέρουσες για το Ελληνικό Δημόσιο.

2. Παρέχεται στον Υπουργό Εθνικής Άμυνας η πληρεξουσιότητα, εντολή και εξουσιοδότηση: α) να υπογράψει τις παρατιθέμενες υπό στοιχείο Β' Τροποποιήσεις Συμβάσεων και κάθε άλλο συναφές έγγραφο ή τροποποίηση των συμβάσεων αυτών, ως εκπρόσωπος της Ελληνικής Δημοκρατίας και σε εκτέλεση του παρόντος νόμου, β) να εξουσιοδοτεί περαιτέρω για την υπογραφή των υπό α' τροποποιήσεων και συναφών εγγράφων τον Γενικό Διευθυντή της ΓΔΑΕΕ.

3. Στις τροποποιήσεις που κυρώνονται με τον παρόντα νόμο περιλαμβάνονται και όλα τα συνημμένα σε αυτές εμπιστευτικά τεχνικά παραρτήματα στα οποία γίνεται μνεία και τα οποία έχουν μονογραφηθεί από το ΥΠΕΘΑ/ ΓΔΑΕΕ, όπου και φυλάσσονται τα σχετικά πρωτότυπα κείμενά τους.

4. Οι ρυθμίσεις του παρόντος νόμου υπερισχύουν κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης νόμου. Για ό,τι δεν ρυθμίζεται ειδικά στις κυρούμενες τροποποιήσεις συμβάσεων εφαρμόζονται οι κείμενες διατάξεις.

5. Ο νόμος αυτός αρχίζει να ισχύει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Β. Σχέδια σύμβασης στην ελληνική γλώσσα:

Β1. Τροποποίηση 8 της Σύμβασης ΑΩ 04/2000

ΣΧΕΔΙΟ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ Νο 8

ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΩΦΕΛΗΜΑΤΩΝ 04/2000

ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΑΜΥΝΤΙΚΩΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

(ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ)

ΚΑΙ ΤΩΝ

1) BAE SYSTEMS SURFACE SHIPS INTERNATIONAL LIMITED

2) ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ: _____

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ: _____

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Στην Αθήνα σήμερα την ……..2014, συνάπτεται η παρούσα Τροποποίηση υπ' αριθμόν 08 της Σύμβασης Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων υπ' αρ. 04/2000 μεταξύ:

Αφενός

1) Του Ελληνικού **Υπουργείου Εθνικής Άμυνας / Γενική Διεύθυνση Αμυντικών Εξοπλισμών και Επενδύσεων** (εφεξής "ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ"), δεόντως εκπροσωπούμενου για την υπογραφή της παρούσας συμφωνίας από …… , και

Αφετέρου

2) Της εταιρείας **BAE SYSTEMS SURFACE SHIPS INTERNATIONAL LIMITED**, μίας επιχείρηση που υπόκειται στους νόμους της Αγγλίας και της Ουαλίας, με αριθμό καταχώρησης 04380304, με έδρα στο Warwick House, PO Box 87, Farnborough Aerospace Center, Farnborough, Hampshire, GU14 6YU, (εφεξής "BAES"), δεόντως εκπροσωπούμενη για την εκτέλεση της παρούσας συμφωνίας από …… , και

3) Της εταιρείας **Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας Α.Ε.**, μίας επιχείρησης που υπόκειται στους νόμους της Ελλάδας, με ΑΡ.Μ.Α.Ε. 122033807000, με έδρα στην Ελευσίνα Τ.Κ. 19200 (εφεξής "NBEE"), δεόντως εκπροσωπούμενη για την εκτέλεση της παρούσας συμφωνίας από …… ,

Οι ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ, BAES και NBEE εφεξής αναφέρονται επίσης ως "Μέρος", ή συλλογικά ως "Μέρη".

Όπου:

(Α) Στις 7 Ιανουαρίου του 2000, το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ και οι NBEE υπέγραψαν μια σύμβαση (εφεξής "Σύμβαση ΥΠΕΘΑ") για την προμήθεια τριών (3) Ταχέων Περιπολικών Σκαφών Κατευθυνόμενων Βλημάτων (εφεξής "ΤΠΚ"). Σύμφωνα με τη Σύμβαση ΥΠΕΘΑ, το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ είχε την επιλογή αγοράς μέχρι και τεσσάρων (4) ακόμα ΤΠΚ.

(Β) Στις 7 Ιανουαρίου του 2000, οι NBEE υπέγραψαν μια σύμβαση με την Vosper Thornycroft UK Limited (εφεξής "VT"), με τίτλο "License and Co-operation Agreement" (εφεξής "LCA"), σύμφωνα με την οποία η VT ανέλαβε την υποχρέωση να παρέχει πιστοποιημένα δεδομένα και να παραδώσει υλικά και εξοπλισμό με σκοπό να διευκολύνει τις NBEE στην κατασκευή των τριών (3) ΤΠΚ, τα ΤΠΚ 1 έως 3, για το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ.

(Γ) Στις 6 Ιανουαρίου του 2000, η VT υπέγραψε μια σύμβαση με το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ, με τίτλο "Σύμβαση Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων No. 4/2000", ώστε να εφαρμόσει τα προγράμματα ΑΩ που συμφωνήθηκαν εκεί, συνολικής πιστωτικής αξίας ανάλογης της αξίας της σύμβασης LCA.

(Δ) Η VT υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της από το LCA και τη Σύμβαση ΑΩ από την BAES, την 1 Απριλίου 2003 και την 2 Ιανουαρίου 2004 αντίστοιχα.

(Ε) Στις 25 Αυγούστου 2003, οι ΝΒΕΕ υπέγραψαν μια σύμβαση με την BAES (που τότε ονομαζόταν VT Shipbuilding International Limited) για την απόκτηση και την προμήθεια εξοπλισμού και των απαραίτητων υλικών για την κατασκευή των δύο (2) επιπλέον ΤΠΚ, τα ΤΠΚ 04 και ΤΠΚ 05, τα οποία το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ επέλεξε να αγοράσει από τις ΝΒΕΕ όπως αναφερόταν στη Σύμβαση ΥΠΕΘΑ (εφεξής "Σύμβαση 04/05").

(ΣΤ) Στις 12 Σεπτεμβρίου 2008, οι ΝΒΕΕ υπέγραψαν μια σύμβαση με την BAES για την απόκτηση και την προμήθεια εξοπλισμού και των απαραίτητων υλικών για την κατασκευή δύο (2) επιπλέον ΤΠΚ, τα ΤΠΚ 06 και ΤΠΚ 07, τα οποία το ΥΠΕΘΑ επέλεξε να αγοράσει από τις ΝΒΕΕ όπως αναφερόταν στη Σύμβαση ΥΠΕΘΑ (εφεξής "Σύμβαση 06/07").

(Ζ) Με την από 2 Μαρτίου 2011 εξώδικο διαμαρτυρία, κλήση και δήλωση με επιφύλαξη των δικαιωμάτων της προς τις ΝΒΕΕ, η BAES κατήγγειλε την ίδια ημέρα τη Σύμβαση 04/05 και τη Σύμβαση 06/07 και παρακράτησε τον εξοπλισμό για την κατασκευή των ΤΠΚ 06 και ΤΠΚ 07 μέχρι οι ΝΒΕΕ να καταβάλουν το οφειλόμενο ποσό σύμφωνα με τις διατάξεις περί καταγγελίας των ως άνω συμβάσεων. Αντίστοιχα, οι ΝΒΕΕ με την από 3 Μαρτίου 2011 εξώδικη διαμαρτυρία και δήλωσή τους με επιφύλαξη δικαιωμάτων προς την BAES δεν αποδέχθηκαν την ως άνω καταγγελία.

(Η) Η Σύμβαση Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων Νο. 4/2000 έχει τροποποιηθεί επτά (7) φορές μέχρι σήμερα, σύμφωνα με τις Τροποποιήσεις υπ' αριθμόν 1 έως 7 (εφεξής η "Σύμβαση ΑΩ").

(Θ) Η Συνολική Αξία (όπως αυτή καθορίζεται στη Σύμβαση ΑΩ), σύμφωνα με την Τροποποίηση υπ' αριθμόν 7 της Σύμβασης ΑΩ, ανέρχεται σε € 717.550.565,68.

(Ι) Σύμφωνα με το άρθρο 6 της Σύμβασης ΑΩ, οι αντισταθμιστικές υποχρεώσεις της BAES πρέπει να υπολογιστούν βάσει της τελικής αξίας της LCA, της Σύμβασης 04/05 και της Σύμβασης 06/07.

(ΙΑ) Στις 23 Ιανουαρίου 2014, η BAES αιτήθηκε στο ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ την τροποποίηση της Σύμβασης ΑΩ.

(ΙΒ) Η τελική αξία των παροχών υπηρεσιών και εξοπλισμού για τον Προμηθευτή όσον αφορά τα επτά (7) ΤΠΚ (Νο 1 έως 7), είναι 500.083.366,71 Ευρώ όπως αυτό διαμορφώνεται:

α. Από την τελική αξία της LCA μεταξύ ΝΒΕΕ και BAES για το πρόγραμμα των πυραυλακάτων Νο1 έως και Νο3.

β. Από το συνολικό συναλλαγματικό μέρος το οποίο απέδωσαν οι ΝΒΕΕ στην BAES για το πρόγραμμα των πυραυλακάτων Νο4 έως και Νο7, όπως αυτό πιστοποιείται από την έκθεση του Σώματος Ορκωτών Λογιστών (ΣΟΛ) από 3 Απριλίου 2014, ως Παράρτημα «Γ» της παρούσας.

(ΙΓ) Η πιστωτική αξία που έχει πιστωθεί επί των Αντισταθμιστικών Προγραμμάτων της Σύμβασης ΑΩ 04/00 έως και την υπογραφή της παρούσας Τροποποίησης Νο 8, είναι 499.247.058,35 Ευρώ, ως Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος «Β» της παρούσας.

(ΙΔ) Τα Μέρη συμφώνησαν ότι η ΒΑΕS θα υποκατασταθεί από τις ΝΒΕΕ αναφορικά με την Σύμβαση ΑΩ, και ότι οι τελευταίες αναλαμβάνουν πλήρως τις συμβατικές υποχρεώσεις της πρώτης εκ της εν λόγω Σύμβασης ΑΩ, σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Τροποποίησης 8.

(ΙΕ) Δια της παρούσας Τροποποίησης υπ' αρ. 8, συμφωνείται μεταξύ ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ και ΝΒΕΕ ότι οι ΝΒΕΕ θα προβούν στην υλοποίηση των εδώ περιγραφόμενων ΑΩ του Παραρτήματος Α, τα οποία το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ αναγνωρίζει ως το μόνο υπολειπόμενο ανεκτέλεστο μέρος της Σύμβασης ΑΩ.

Τώρα λοιπόν τα Μέρη συμφώνησαν και άνευ όρων συναποδέχθηκαν τα ακόλουθα:

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΝΟ. 08 ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΑΩ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

Άρθρο 1. – Η υποκατάσταση της ΒΑΕS

Τα Μέρη συμφωνούν ότι δια της παρούσης οι ΝΒΕΕ υποκαθιστούν την ΒΑΕS στη Σύμβαση ΑΩ. Ειδικότερα, οι ΝΒΕΕ αναλαμβάνουν το σύνολο των δικαιωμάτων και αναδέχονται στερητικά κατ΄άρθρο 471 Α.Κ, το σύνολο των υποχρεώσεων και τυχόν συμβατικών ευθυνών της ΒΑΕS που απορρέουν από την Σύμβαση ΑΩ για όλα τα εκεί προβλεφθέντα προγράμματα ΑΩ, έτσι ώστε με την ενεργοποίηση της παρούσας οι ΝΒΕΕ να υπεισέλθουν πλήρως στη θέση της ΒΑΕS.

Άρθρο 2. – Μεταβίβαση εξοπλισμού

2.1. Σε εκτέλεση του συμφωνητικού συμβιβασμού (Settlement Agreement) μεταξύ ΒΑΕS και ΝΒΕΕ με το οποίο τα ανωτέρω μέρη ρυθμίζουν και εκκαθαρίζουν οριστικά τις μεταξύ τους σχέσεις εκ της Σύμβασης 04/05 και της Σύμβασης 06/07, η ΒΑΕS αναλαμβάνει έναντι των ΝΒΕΕ να μεταβιβάσει την κυριότητα και να παραδώσει στις ΝΒΕΕ στις εγκαταστάσεις της τον εξοπλισμό για τα ΤΠΚ Νο 6 και Νο 7 που περιγράφεται στο Προσάρτημα 1 του Παραρτήματος Δ της παρούσας σύμφωνα με τους όρους και τις συμφωνίες του ως άνω συμφωνητικού συμβιβασμού. Εν συνεχεία, οι ΝΒΕΕ αποδέχονται, προς εξασφάλιση των απαιτήσεων του Αγοραστή (ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ), έναντι των πληρωμών που έχουν γίνει στην Σύμβαση Κύριας Προμήθειας (ΣΚΠ) 001Β/2000 των ΤΠΚ, της οποίας απόρροια είναι η Σύμβαση ΑΩ, να μεταβιβάσουν στο ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ την κυριότητα εκάστου συστήματος του ανωτέρω εξοπλισμού με έγγραφη δήλωσή τους στο πλαίσιο του υποδείγματος του Παραρτήματος «Ν» της Τροποποίησης 11 Σύμβασης 001Β/00 (Ν.4160/2013(Α΄142)), εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών μετά από την μεταβίβαση κυριότητας αυτού από την ΒΑΕS στη ΝΒΕΕ και μετά σχετική αίτηση από το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ. Ρητά συμφωνείται αφενός μεν ότι η ως άνω μεταβίβαση κυριότητας δεν έχει ουδεμία επίδραση στις συμβατικές υποχρεώσεις της ΝΒΕΕ (Κύριος Ανάδοχος) για τον εξοπλισμό ως αυτές υφίσταντο πριν την μεταβίβαση (π.χ. παροχή εγγυήσεων κτλ) και αφετέρου ότι ο εξοπλισμός θα μεταφερθεί με μέριμνα ΒΑΕS στην Ελλάδα αδαπάνως για το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ και της ΝΒΕΕ σύμφωνα με τους όρους και τις συμφωνίες του εν λόγω συμφωνητικού συμβιβασμού, ο οποίος εξοπλισμός αποτελείται από τα συστήματα και υλικά τα οποία παραγγέλθηκαν και παρακρατήθηκαν από ή για λογαριασμό της ΒΑΕS για την ναυπήγηση των ΤΠΚ 6 και 7, σύμφωνα με τη Σύμβαση 06/07 μεταξύ ΒΑΕS και ΝΒΕΕ, όπως αυτό ορίζεται επί του προαναφερόμενου Συμφωνητικού Συμβιβασμού μεταξύ τους.

2.2. Εντός ενενήντα (90) ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία ενεργοποίησης της παρούσας, η ΒΑΕS θα μεταβιβάσει και το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ θα αποδεχθεί την κυριότητα επί των υλικών και ημιτελών συστημάτων του εξοπλισμού των ΤΠΚ Νο 6 και Νο 7, που αναφέρονται στο Προσάρτημα 2 του Παραρτήματος Δ της παρούσας, στην κατάσταση που αυτά είναι και ευρίσκονται στην αποθήκη του εργολάβου – κατασκευαστή που αναγράφεται στο πιο πάνω Προσάρτημα 2 του Παρατήματος Δ της παρούσας. Σε περίπτωση που, παρά τις εύλογες προσπάθειες της ΒΑΕS, δεν μεταβιβασθεί ο τίτλος εντός της ανωτέρω περιόδου, το

ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ θα παράσχει την ευλόγως απαιτούμενη παράταση για την μεταβίβαση, μετά από σχετική έγγραφη αίτηση της BAES. Η NBEE ουδεμία υποχρέωση και ευθύνη θα φέρει έναντι του ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ ως προς την μεταβίβαση ή μη από την BAES προς το τελευταίο της κυριότητας των ως άνω ημιτελών συστημάτων και υλικών του εξοπλισμού των ΤΠΚ No 6 και No 7. Εν συνεχεία, το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ θα εξουσιοδοτήσει τις NBEE να συνάψουν συμβάσεις με τους αντίστοιχους προμηθευτές των συστημάτων αυτών, ώστε τα συστήματα αυτά να ολοκληρωθούν . Ειδικώτερα, οι NBEE θα αναλάβουν με δαπάνες και πρόνοιά τους την ολοκλήρωση κατασκευής των ημιτελών αυτών συστημάτων και την μεταφορά τους στην Ελλάδα προς ολοκλήρωση της Σύμβασης 001Β/00. Ρητά συμφωνείται ότι η ως άνω μεταβίβαση κυριότητας δεν έχει ουδεμία επίδραση στις συμβατικές υποχρεώσεις της NBEE (Κύριος Ανάδοχος) για τα συστήματα ως αυτές υφίσταντο πριν την μεταβίβαση (πχ παροχή εγγυήσεων κτλ). Πέραν της ως άνω μεταβίβασης κυριότητας στο ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ, η BAES ουδεμία άλλη υποχρέωση ή ευθύνη θα έχει αναφορικά με τα ως άνω υλικά και ημιτελή συστήματα, συμπεριλαμβανομένης, χωρίς περιορισμό, οποιαδήποτε ευθύνης για ελαττώματα, πλημμελή σχεδίαση, κατασκευή και ελαττωματικά υλικά καθώς και για τυχόν μη συμμόρφωση με προδιαγραφές αλλά και την κατάσταση αυτών κατά την ημερομηνία μεταβίβασής τους στο ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ. Επιπλέον, η BAES ουδεμία ευθύνη θα έχει σε περίπτωση καθυστέρησης ή ματαίωσης της ως άνω μεταβίβασης κυριότητας λόγω ανωτέρας βίας.

2.3. Η ως άνω μεταβίβαση από τη BAES της κυριότητας εκάστου των ανωτέρω υλικών και συστημάτων ημιτελούς αμυντικού εξοπλισμού τελεί υπό την προϋπόθεση των εγκρίσεων που προβλέπονται από τους εφαρμοστέους νόμους και κανονισμούς (όπως οι United States International Traffic in Arms Regulations) για την εισαγωγή, εξαγωγή και μεταβίβαση αμυντικού υλικού. Το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ καθώς και οι NBEE (εφόσον απαιτείται) θα μεριμνήσουν για την έκδοση κάθε αποκλειστικής αρμοδιότητάς τους δικαιολογητικού που τυχόν απαιτείται για τις ως άνω εγκρίσεις, συμπεριλαμβανομένου του πιστοποιητικού τελικού χρήστη (End User Certificate), προκειμένου η BAES να προβεί στη μεταβίβαση του τίτλου κυριότητας των ως άνω ημιτελών συστημάτων.

2.4 Ρητά συμφωνείται ότι οι μέχρι σήμερα συμβατικές σχέσεις μεταξύ του Κυρίου Αναδόχου (NBEE) και του ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ που απορρέουν από την Κύρια Σύμβαση 001Β/2000 μέχρι και την Τροποποίηση No 11, δεν διαφοροποιούνται επ' ουδενί από την ως άνω μεταβίβαση του εξοπλισμού.

Άρθρο 3. – Καταβολή σε εργολάβο ΑΩ

Την ημέρα ενεργοποίησης της παρούσας και ταυτοχρόνως με την επιστροφή των Εγγυητικών Επιστολών BAES σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 4.3 κατωτέρω, η BAES θα χορηγήσει στο ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ τηλεομοιοτυπική ή άλλη έγγραφη βεβαίωση της RAM-System GmbH ότι η BAES κατέβαλε στην τελευταία εργολάβο για προγράμματα ΑΩ που περιγράφονται στα Προσαρτήματα 2 και 3 του Παραρτήματος Α της παρούσας το ποσό του ενός εκατομμυρίου εννιακοσίων χιλιάδων 1.900.000 Ευρώ, σε πλήρη και ολοσχερή εξόφληση των απαιτήσεών της που υφίστανται για τις εργασίες της έως την υπογραφή της παρούσας.

Άρθρο 4 – Διάφορα

4.1 Οποιαδήποτε διαφορά τυχόν προκύψει μεταξύ της ΒΑΕS και του ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ, από ή αναφορικά με την Σύμβαση ΑΩ και της παρούσας τροποποίησης αυτής θα επιλύεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 24.1 της Σύμβασης ΑΩ, όπως τροποποιείται με την παρούσα, με την εξαίρεση ότι η εκεί προβλεπόμενη διαιτησία θα λάβει χώρα στο Παρίσι της Γαλλίας και θα διεξαχθεί στην Αγγλική γλώσσα.

4.2. Οι συμφωνίες του παρόντος Κεφαλαίου Α δεν υπάγονται σε τέλη χαρτοσήμου ή άλλη φορολογική επιβάρυνση.

4.3. Σύμφωνα με το παρακάτω άρθρο 20.1 της παρούσας, οι ΝΒΕΕ θα καταθέσουν στο ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ τις εκεί περιγραφόμενες εγγυητικές επιστολές για την ενεργοποίηση της παρούσας. Επίσης, με την ενεργοποίηση της παρούσας Τροποποίησης, το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ θα επιστρέψει στην ΒΑΕS τις εγγυητικές επιστολές που αναγράφονται στο Παράρτημα Ε της παρούσας (εφεξής «Εγγυητικές Επιστολές ΒΑΕS»), οι οποίες αυτή τη στιγμή βρίσκονται στην κατοχή του ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ. Αμέσως μετά την επιστροφή των Εγγυητικών Επιστολών ΒΑΕS και προς το σκοπό ενεργοποίησης των εγγυητικών επιστολών που, σύμφωνα με τα παραπάνω, θα καταθέσουν οι ΝΒΕΕ στο ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ, το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ θα εκδώσει και παραδώσει στις ΒΑΕS και ΝΒΕΕ, σχετική βεβαίωση περί ενεργοποίησης της παρούσας Τροποποίησης, η οποία βεβαίωση επισυνάπτεται στην παρούσα ως Παράρτημα Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

Άρθρο 1. – Προγράμματα ΑΩ

Μετά την ως άνω υποκατάσταση, εξειδικεύονται κατωτέρω με την παρούσα Τροποποίηση μεταξύ ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ και ΝΒΕΕ αφενός το υπόλοιπο των πιστωτικών αξιών και αφετέρου τα συγκεκριμένα προγράμματα ΑΩ που θα υλοποιηθούν από τις ΝΒΕΕ.

Άρθρο 2. – Συμφωνηθείσες αλλαγές στη Σύμβαση ΑΩ

2.1. Ο πίνακας με τις αλλαγές / τροποποιήσεις στη σελίδα 2 της Σύμβασης ΑΩ τροποποιείται ως ακολούθως:

No	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ / ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΣΚΟΠΟΣ
1	9η Ιουλίου 2002 25η Σεπτεμβρίου 2002	Η αντικατάσταση της Επισύναψης 2 στο Παράρτημα Β, Αντισταθμιστικό Πρόγραμμα με τίτλο Συντήρηση Παράκτιου Radar και της αντικατάστασής του από Θέση σε Λειτουργία (Setting-to-Work) ενός Παράκτιου Radar.

2	22η Αυγούστου 2002 22η Αυγούστου 2002	Η τροποποίηση της Επισύναψης 5 στα Παραρτήματα Α, Β και Γ – με τίτλο Καρδιολογικό Χειρουργικό Νοσοκομείο και της αντικατάστασής του από δύο άλλες συναλλαγές: της 5(α) Άμεσης Επένδυσης σε Ελληνική Εταιρεία Ηλεκτρονικών, και της 5(β) Επιχορήγησης ενός Κινητού Εποπτικού Συστήματος.
3	25η Φεβρουαρίου 2003 25η Φεβρουαρίου 2003	Η τροποποίηση της Enclosure 2 της Επισύναψης 1 του Παραρτήματος Α (Υποδομές Όπλου 30χιλ.) και την αλλαγή του επιχειρησιακού ονόματος από Alenia Difesa σε OTO Melara.
4	2α Φεβρουαρίου 2004 2α Φεβρουαρίου 2004	Αλλαγή στην αξία της Συμφωνίας Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων 04/2000 λόγω της εξάσκησης δικαιώματος από το ΥΠΕΘΑ/ΓΓΟΣΑΕ, για δύο επιπλέον ΤΠΚ (No4 και No5). Αποτελούμενη από: - Αλλαγή ονόματος του ΥΠΕΘΑ/ΓΔΕ σε ΥΠΕΘΑ/ΓΓΟΣΑΕ, - Αλλαγή ονόματος από Vosper Thornycroft (UK) Ltd σε VT Shipbuilding International Ltd. - Τροποποιήσεις των Άρθρων 1, 2, 3, 4 και 28 - Τροποποιήσεις των Παραρτημάτων Α, Β, και Γ.
5	24η Φεβρουαρίου 2005 24η Φεβρουαρίου 2005	Την τροποποίηση της Επισύναψης 4 στο Παράρτημα Α (Εξέλιξη και Παραγωγή Ειδικών Jammers για Συστήματα Έξυπνων Όπλων) και της Επισύναψης 4 του Παραρτήματος Γ.
6	3η Νοεμβρίου 2008 10η Δεκεμβρίου 2008	Αλλαγή της αξίας των Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων 04/2000 λόγω της εξάσκησης δικαιώματος από το ΥΠΕΘΑ/ΓΓΟΣΑΕ, για δύο επιπλέον ΤΠΚ (No 6 και No 7). Αποτελούμενη από: - Αλλαγή του ονόματος της VT Shipbuilding International Ltd. σε BVT Surface Fleet International Ltd. - Τροποποιήσεις των Άρθρων 1, 2, 3, 4, 7 and 28. - Προσθήκη νέων Επισυνάψεων από 13 έως 19 στα Παραρτήματα Α, Β και Γ. - Αντικατάσταση των Επισυνάψεων 7 και 8 στα Παραρτήματα Α και Γ με νέες. - Τροποποιήσεις της περιόδου εφαρμογής και/ή των Επισυνάψεων 1 και 2 των Παραρτημάτων Α και Γ

		και της Επισυνάψεως 5 του Παραρτήματος Α και Β.
7		- Αλλαγή ονόματος της BVT Surface Fleet International Ltd. σε BAE Systems Surface Ships International Limited. - Πλήρης καθορισμός του Προγράμματος No.17.
8		- Υποκατάσταση BAES από NBEE. Προσδιορισμός της Συνολικής Αξίας της ΣΑΩ και της υπολειπόμενης Πιστωτικής Υποχρέωσης του Προμηθευτή. - Επανακαθορισμός Προγραμμάτων ΑΩ. - Τροποποιήσεις Άρθρων 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26 και 28 - Διαγραφή Άρθρου 8 -Κατάργηση του συνόλου των Παραρτημάτων / Προσαρτημάτων πλην του Attachment 9 to Appendix 1 της Τροποποίησης No4

2.2. Στο Άρθρο 1 της Σύμβασης ΑΩ προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1.4. Τροποποίηση No. 8

1.4.1. Η Τροποποίηση No. 8 αφορά α) την υποκατάσταση της BAES από τις NBEE στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις της BAES ως Προμηθευτής της Σύμβασης ΑΩ, β) τον εκ νέου υπολογισμό της Συνολικής Αξίας της Σύμβασης ΑΩ και της υπολειπόμενης Πιστωτικής Υποχρέωσης του Προμηθευτή μετά την τροποποίηση 8, γ) τον εκ νέου προσδιορισμό των Προγραμμάτων ΑΩ μέσω των οποίων οι NBEE ως Προμηθευτής θα εφαρμόσουν την παραπάνω υποχρέωση παροχής ΑΩ και δ) την κατάργηση του συνόλου των Παραρτημάτων / Προσαρτημάτων μέχρι και την Τροποποίηση No 7, πλην του Attachment 9 to Appendix 1 της Τροποποίησης No4, το οποίο τροποποιείται.

2.3. Στο Άρθρο 2 της Σύμβασης ΑΩ τροποποιούνται τα ακόλουθα:

2.3.1. Το Άρθρο 2.1.2 της Σύμβασης ΑΩ τροποποιείται και αναφέρει ως εξής:

«2.1.2 Προμηθευτής σημαίνει την εταιρεία Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας Α. Ε., με ΑΡ.Μ.Α.Ε. 122033807000, με έδρα στην Ελευσίνα, Τ. Κ. 19200. Οπουδήποτε δε αναφέρεται στη Σύμβαση ΑΩ η BAE Systems Surface Ships International Limited, αυτή θα αντικατασταθεί από τις Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας Α. Ε.»

2.3.2. Στο Άρθρο 2 προστίθεται μία νέα παράγραφος υπ' αρ. 2.1.30 που αναφέρει ως εξής:

«2.1.30. Έκθεση Σώματος Ορκωτών Λογιστών (ΣΟΛ), σημαίνει την έκθεση πιστοποίησης των πραγματοποιηθεισών πληρωμών σε συνάλλαγμα της εταιρείας ΝΒΕΕ προς την προμηθεύτρια εταιρεία ΒΑΕS για τα ΤΠΚ 1, 2, 3, 4, 5, 6 και 7».

2.4. Στο Άρθρο 3 της Σύμβασης ΑΩ τροποποιούνται και προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«3.1 Ο Προμηθευτής αναλαμβάνει την αμετάκλητη υποχρέωση να υλοποιήσει ή να προκαλέσει άλλα Αποδεκτά Μέρη να υλοποιήσουν αποδεκτά Προγράμματα ΑΩ συνολικής Πιστωτικής Αξίας € 91.000.000,00.»

«3.2.2 Κατηγορία ΙΙ: Συναλλαγές που σχετίζονται με αμυντικά υλικά και υπηρεσίες, εκτός αυτών που εμπίπτουν στην κατηγορία Ι.»

«3.3 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται.»

«3.4 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται.»

«3.5 Ο Προμηθευτής αναλαμβάνει να υλοποιήσει τις υποχρεώσεις ΑΩ, μέσω Προγραμμάτων ΑΩ ονομαστικής αξίας 9.100.000,00 Ευρώ»

«3.6 Τα Προγράμματα ΑΩ, μέσω των οποίων ο Προμηθευτής αναλαμβάνει να υλοποιήσει τις υποχρεώσεις ΑΩ, που προκύπτουν από την παρούσα Σύμβαση ΑΩ και συμφωνήθηκαν αμοιβαία από τα συμβαλλόμενα μέρη, είναι σε συντομία τα ακόλουθα:

Κατηγορία Ι - Προσάρτημα 1 στο Παράρτημα Α – Ολοκλήρωση του προγράμματος της παροχής υλικών-υπηρεσιών στο Π.Ν για την ενσωμάτωση του ITL-70A Block 3 στο CMS των ΤΠΚ No 4, 5.

Προσάρτημα 2 στο Παράρτημα Α – Παροχή αναβαθμισμένου Kit οπλικού συστήματος RAM GMLS, από Mod 1 σε Mod 3, για ΤΠΚ 1, 2 και 3.

Προσάρτημα 3 στο Παράρτημα Α – Παροχή on board spare parts delta Kit και εξοπλισμού υποστήριξης οπλικού συστήματος RAM GMLS (στοιχεία του Mod 3) για ΤΠΚ 1, 2 και 3.

Κατηγορία ΙΙ - Προσάρτημα 4 στο Παράρτημα Α - Παροχή υλικών / υπηρεσιών στο Π.Ν για την αποκατάσταση ζημιών από πυρκαγιά στο ΤΠΚ ΜΥΚΟΝΙΟΣ εξαιρουμένου του Συστήματος Πρόωσης και συστήματος ηλεκτροπαραγωγής».

Προσάρτημα 5 στο Παράρτημα Α – Παροχή / Επισκευή Υλικών και ανταλλακτικών για το ΠΝ.

Προσάρτημα 6 στο Παράρτημα Α – Ολοκλήρωση του προγράμματος της παροχής στο ΠΝ ενός Αυτοκινούμενου Συστήματος Επιτήρησης (ΑΣΕ) στο Ν.Σ.

«3.7 Αναλυτική περιγραφή για κάθε ένα από τα Προγράμματα της παραγράφου 3.6, παρουσιάζεται στο Παράρτημα Α».

«3.8 Η Πιστωτική Αξία των Προγραμμάτων ΑΩ, μέσω των οποίων ο Προμηθευτής αναλαμβάνει να υλοποιήσει τις υποχρεώσεις ΑΩ, που προκύπτουν από την παρούσα Σύμβαση ΑΩ και συμφωνήθηκαν αμοιβαία από τα συμβαλλόμενα μέρη, είναι :

Η Πιστωτική Αξία των Προγραμμάτων Κατηγορίας Ι όπως περιγράφονται στο Παράρτημα Α είναι:

21.000.000 €

Η Πιστωτική Αξία των Προγραμμάτων Κατηγορίας ΙΙ όπως περιγράφονται στο Παράρτημα Α είναι:

89.000.000 €»

«3.10 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται»

«3.11 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται»

«3.12 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται»

«3.13 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται»

«3.14 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται»

«3.15 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται»

«3.16 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται»

«3.17 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται»

«3.18 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται»

«3.19 Η Πιστωτική Αξία των πιστωθέντων Αντισταθμιστικών Προγραμμάτων έως και την Τροποποίηση Νο 8 είναι . 499.247.058,35 Ευρώ, ως Προσάρτημα 1 Παραρτήματος Β της παρούσας.»

«3.20 Η τελική αξία της προμήθειας υπηρεσιών και εξοπλισμού από τον Προμηθευτή για τα επτά (7) ΤΠΚ (Νο 1 έως 7) είναι 500.083.366,71 Ευρώ, ως Προσάρτημα 2 Παραρτήματος Β της παρούσας

Συνεπώς η Πιστωτική Αξία της Σύμβασης ΑΩ, ανέρχεται σε 130% της παραπάνω αξίας, δηλαδή 650.108.376,72 Ευρώ, ως Προσάρτημα 3 Παραρτήματος Β της παρούσας.»

«3.21 Λαμβάνοντας υπ' όψη ότι:

α) Μέχρι τούδε, οι αποδοθείσες πιστώσεις στη Σύμβαση ΑΩ ανέρχονται σε 499.247.058,35 Ευρώ,

β) Έχει ολοκληρωθεί περαιτέρω έργο από την BAE Systems συνολικής πιστωτικής αξίας 85.795.685,12 Ευρώ ,

γ) Ανακαλούνται αποδιδόμενες πιστώσεις ύψους 12.585.000 Ευρώ λόγω κατάργησης των Προγραμμάτων ΑΩ Νο 15 και 16.

Η υπολειπόμενη Πιστωτική Υποχρέωση του Προμηθευτή, όπως διαμορφώνεται με την παρούσα Τροποποίηση, ανέρχεται σε 77.650.633,25€ Ευρώ, ως Προσάρτημα 3 Παραρτήματος Β της παρούσας».

«3.22 Τα Προγράμματα ΑΩ, συνολικής Πιστωτικής Αξίας 110.000.000 Ευρώ, περιγράφονται στο Παράρτημα Α της παρούσας, εκ των οποίων τα 91.000.000 Ευρώ που αντιστοιχούν στα Προγράμματα ΑΩ Νο 1, 4, 5 και 6, αποτελούν Πιστωτική Υποχρέωση του Προμηθευτή, ενώ τα 19.000.000 Ευρώ που αντιστοιχούν στα Προγράμματα ΑΩ Νο 2 και 3, παρέχονται στο ΠΝ πέραν της Πιστωτικής Υποχρέωσης του Προμηθευτή, η δε συνολική ευθύνη του Προμηθευτή για τα εν λόγω Προγράμματα ΑΩ δεν υπερβαίνει σε αξία το ποσό των 190.000,00 Ευρώ.»

2.5. Στο Άρθρο 4 της Σύμβασης ΑΩ, τροποποιούνται τα ακόλουθα:

«4.1 Ο Προμηθευτής έχει την υποχρέωση να υλοποιήσει τις υποχρεώσεις ΑΩ, μέσα σε χρονική διάρκεια ίση με είκοσι τέσσερις (24) μήνες από την ημερομηνία ενεργοποίησης της Σύμβασης ΑΩ.»

2.6. Στο Άρθρο 5 της Σύμβασης ΑΩ γίνονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

«5.1 Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των Προγραμμάτων Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων ενσωματώνεται στην παρούσα Τροποποίηση Νο. 8 στα επιμέρους Προσαρτήματα του Παραρτήματος Α και θα χρησιμοποιείται για τον έλεγχο της πορείας υλοποίησής των.»

«5.2 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται.»

2.7. Στο Άρθρο 6 της Σύμβασης ΑΩ γίνονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

«6.1 Ο Προμηθευτής δεσμεύεται να υλοποιήσει τις υποχρεώσεις ΑΩ, σύμφωνα με το Άρθρο 3.1.»

«6.2 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται.»

«6.3 Αν η διάρκεια υλοποίησης της Σύμβασης ΑΩ μετά την ενεργοποίηση της Τροποποίησης Νο 8, ξεπεράσει τα τέσσερα (4) έτη, το εναπομένον μέρος των υποχρεώσεων ΑΩ θα αναπροσαρμόζεται με βάση τον ετήσιο δείκτη πληθωρισμού της Ελλάδας.»

«6.4. Σε περίπτωση που ο Προμηθευτής αποδώσει επιπλέον συναλλαγματικό μέρος σύμφωνα με την παράγραφο (α) του Άρθρου 6 των Κατευθυντηρίων Οδηγιών Για Τα Αντισταθμιστικά Ωφελήματα Προμηθειών Ενόπλων Δυνάμεων (Μάιος 1996) σε υποκατασκευαστές του στο πλαίσιο υλοποίησης της Σύμβασης Κύριας Προμήθειας 001Β/00 (ΣΚΠ), οφείλει να ενημερώσει έγκαιρα το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ το οποίο και θα

καλέσει με επιστολή του τον Προμηθευτή να προτείνει νέα αποδεκτά προγράμματα ΑΩ προκειμένου να καλύψει την αύξηση της υποχρέωσης σε παροχή προγραμμάτων ΑΩ εφόσον αυτή δεν καλύπτεται ήδη από τα υφιστάμενα προγράμματα. Μετά την αποδοχή από το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ των προτεινόμενων προγραμμάτων θα εκκινήσει η διαδικασία τροποποίησης της παρούσας Σύμβασης ΑΩ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Άρθρο 25.»

«6.5. Σε κάθε περίπτωση, εφόσον ο Προμηθευτής δεν ανταποκριθεί εντός εύλογου χρόνου, το νωρίτερο όμως σε δύο μήνες έγκαιρα, το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ διατηρεί μονομερώς το δικαίωμα να τροποποιήσει την αξία της Σύμβασης ΑΩ».

2.8. Στο Άρθρο 7 της Σύμβασης ΑΩ γίνονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις και αλλαγές:

«7.1 Τα Προγράμματα ΑΩ είναι προσδιορισμένα με σαφήνεια στο Παράρτημα Α όπου γίνεται διεξοδική περιγραφή αυτών.»

«7.2 Διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται.»

2.9. Το Άρθρο 8 της Σύμβασης ΑΩ διαγράφεται και δεν αντικαθίσταται:

«Άρθρο 8 Σκόπιμα κενό.»

2.10 Στο Άρθρο 9 της Σύμβασης ΑΩ γίνονται οι ακόλουθες αλλαγές:

«9.1.3. Να προέρχεται αποκλειστικά από ενέργειες του Προμηθευτή ή άλλου Αποδεκτού Μέρους και απορρέει από τις υποχρεώσεις του σε ΑΩ από τη Σύμβασης Κύριας Προμήθειας 001Β/00 (ΣΚΠ) και όχι από προϋπάρχουσες σχέσεις ή υποχρεώσεις του προς την Ελληνική Εθνική Οικονομία».

2.11. Στο Άρθρο 14 της Σύμβασης ΑΩ γίνονται οι ακόλουθες αλλαγές:

«14.1 Ο Προμηθευτής είναι υπόχρεος έναντι του ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ για την ανάπτυξη, διαχείριση και υλοποίηση των υποχρεώσεων του σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση ΑΩ. Για το σκοπό αυτό, ο Προμηθευτής θα διασφαλίσει την διάθεση ικανού αριθμού προσωπικού για την καλή εκτέλεση της Σύμβασης ΑΩ και θα συστήσει ένα μόνιμο μηχανισμό επικοινωνίας με το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ ή/και την Επιτροπή Παρακολούθησης των Προγραμμάτων ΑΩ Άρθρου 14.3.»

«14.2 Μετά την υπογραφή της Σύμβασης ΑΩ ο Προμηθευτής υποχρεούται να ορίσει με έγγραφο του, υπεύθυνους για την επικοινωνία με το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ ή/και την Επιτροπή Παρακολούθησης των Προγραμμάτων ΑΩ Άρθρου 14.3 για τα θέματα που αφορούν τη Σύμβαση ΑΩ.»

«14.3 Το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ με την ενεργοποίηση της Τροποποίησης 8 θα μεριμνήσει για την συγκρότηση Επιτροπής Παρακολούθησης των Προγραμμάτων ΑΩ της παρούσας σύμβασης.»

2.12. Στο Άρθρο 16 της Σύμβασης ΑΩ γίνονται οι ακόλουθες αλλαγές:

«16.3 Κάθε πλεόνασμα πιστώσεων, σε οιαδήποτε υποπερίοδο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για μερική ή ολική κάλυψη υποχρεώσεων ΑΩ του Προμηθευτή που προκύπτουν σε μετέπειτα υποπεριόδους της παρούσας Σύμβασης.»

2.13. Στο Άρθρο 17 της Σύμβασης ΑΩ γίνονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

«17.2. Τα δικαιολογητικά πίστωσης των Προγραμμάτων ΑΩ, πρέπει να υποβάλλονται στην ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ μέσα σε τρεις (3) μήνες από την ημερομηνία ολοκλήρωσης εκάστοτε Προγράμματος ή συμβατικού γεγονότος (milestone) του προγράμματος.».

«17.3 Τα δικαιολογητικά που πρέπει να υποβληθούν, ορίζονται στην παράγραφο 18 των Κατευθυντηρίων Οδηγιών του ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ και εξειδικεύονται για τα Προγράμματα ΑΩ της παρούσας Σύμβασης Α.Ω. στο Παράρτημα Α.»

«17.4 Το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από την παραλαβή των δικαιολογητικών πίστωσης εγκρίνει την πίστωση του συμβατικού γεγονότος (milestone) του Προγράμματος ΑΩ από τον Προμηθευτή ή ζητάει την συμπλήρωση των δικαιολογητικών σύμφωνα με την διάταξη του Άρθρου 17.3 ή προβαίνει σε αιτιολογημένη απόρριψη τάσσοντας ταυτόχρονα εύλογη προθεσμία συμμόρφωσης του Προμηθευτή στις υποχρεώσεις του Προγράμματος.»

«17.5 Σε περίπτωση που ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ καθυστερήσει με υπαιτιότητά του την πίστωση ενός συμβατικού γεγονότος προς τον Προμηθευτή μετά την παρέλευση της ως άνω προθεσμίας του Άρθρου 17.4 τότε θα ισχύουν τα ακόλουθα για το συγκεκριμένο Πρόγραμμα:

(α) Ο χρόνος της διάρκειας υλοποίησης του Προγράμματος θα παρατείνεται ως εξής:

(i) Μία (1) ημέρα για κάθε ημέρα μετά τις πρώτες τριάντα (30) και μέχρι εξήντα (60) ημέρες καθυστέρησης της ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ στην επιστροφή οποιασδήποτε εγγυητικής επιστολής στον Προμηθευτή που απορρέει από την παρούσα Σύμβαση. Εάν η καθυστέρηση υπερβεί τις εξήντα (60) ημέρες από την ημέρα που έπρεπε να επιστραφεί η εγγυητική επιστολή, ο Προμηθευτής νομιμοποιείται να διακόψει την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του που απορρέουν από την παρούσα μέχρις ότου επιστραφεί η εγγυητική επιστολή.

(ii) Δύο (2) ημέρες για κάθε μία (1) ημέρα καθυστέρησης πληρωμής πέραν των εξήντα (60) ημερών από την ημέρα που έπρεπε να επιστραφεί η εγγυητική επιστολή.

(β) Σε περίπτωση καθυστέρησης μεγαλύτερης από ενενήντα (90) ημέρες ο Προμηθευτής δικαιούται να ζητήσει την κατάργηση του Προγράμματος και το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ υποχρεούται να προβεί άμεσα στην εκκαθάρισή του, η οποία θα πραγματοποιηθεί από κοινού από τα δύο (2) συμβαλλόμενα μέρη εντός ενός (1) μηνός από την ημερομηνία κατάργησης του Προγράμματος. Εάν δεν υπάρξει αμοιβαία συμφωνία εντός του προαναφερθέντος χρονικού περιθωρίου, τότε ο Προμηθευτής έχει το δικαίωμα να ζητήσει την επιστροφή των υπολειπόμενων

εγγυητικών επιστολών του και το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ έχει το δικαίωμα προσφυγής στη Διαιτησία σύμφωνα με το άρθρο 24 της Σύμβασης ΑΩ.

2.14. Στο Άρθρου 18 της Σύμβασης ΑΩ προστίθεται η παρακάτω παράγραφος:

«18.3. Απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου να εγκριθεί η αιτηθείσα περίοδος χάριτος είναι η εναπομένουσα υποχρέωση να μην υπερβαίνει το 20% της συνολικής υποχρέωσης ΑΩ.»

2.15. Στο Άρθρο 19 της Σύμβασης ΑΩ προστίθεται παράγραφος 19.2 ως εξής:

«19.2 Οποιεσδήποτε υπαίτιες καθυστερήσεις, προκαλούνται αποκλειστικά από τον Προμηθευτή και τους υπεργολάβους του στην ολοκλήρωση ενός προγράμματος ΑΩ όπως περιγράφεται στα Προσαρτήματα 1 έως και 6 του Παραρτήματος Α, πλην περιπτώσεων Ανωτέρας Βίας, θα έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση της ονομαστικής αξίας του συγκεκριμένου Προγράμματος ΑΩ κατά ποσοστό ίσο με 0,02% της συμφωνηθείσας ονομαστικής αξίας για το καθυστερούμενο μέρος του συγκεκριμένου Προγράμματος ΑΩ, ανά εργάσιμη ημέρα καθυστέρησης. Το μέγιστο ύψος όλων των ποινικών ρητρών, αθροιστικά υπολογιζόμενο και σχετικά με οποιοδήποτε γεγονός ευθύνης του προμηθευτή οι οποίες δύνανται να επέλθουν δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει το 10% της συμφωνηθείσας ονομαστικής αξίας του καθυστερούμενου μέρους. Ρητώς ορίζεται ότι πέραν της ως άνω υποχρεώσεως καταβολής ποινικής ρήτρας σε περίπτωση οιασδήποτε καθυστέρησης ουδεμία άλλη ευθύνη βαρύνει τον προμηθευτή έναντι της ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ και οιουδήποτε τρίτου.»

2.16. Στο Άρθρο 20 της Σύμβασης ΑΩ γίνονται οι ακόλουθες αλλαγές:

Παράγραφος 20.1: Για την καλή εκτέλεση των ΑΩ ο Προμηθευτής υποχρεούται να υποβάλλει στο ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ για την ενεργοποίηση της παρούσας αμετάκλητες εγγυητικές επιστολές, μία για κάθε συμβατικό γεγονός των Προγραμμάτων όπως περιγράφεται στο άρθρο 3 και στο Παράρτημα Α της παρούσας, από αναγνωρισμένη από την Τράπεζα της Ελλάδος (σύμφωνα με το Υπόδειγμα επί του Παραρτήματος ΣΤ της παρούσας), συνολικού ποσού 10% της συνολικής πιστωτικής Υποχρέωσης της Σύμβασης ΑΩ, η οποία και καλύπτει την συνολική ευθύνη του Προμηθευτή σύμφωνα με την παρούσα. Το σύνολο της αξίας των ως άνω εγγυητικών επιστολών ανέρχεται στα 9.100.00,00 Ευρώ.

Παράγραφος 20.3: Τροποποιείται ως εξής: Οι Εγγυητικές επιστολές θα επιστρέφονται σταδιακά μετά την εκτέλεση των συμβατικών γεγονότων σύμφωνα με το πρόγραμμα που περιγράφεται στο Παράρτημα Α, ώστε ανά πάσα στιγμή να καλύπτεται το υπολειπόμενο ποσό πιθανόν ρευστοποιημένων ζημιών που οφείλονται. Το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ θα επιστρέφει την αντίστοιχη εγγυητική επιστολή προς τον Προμηθευτή εντός πέντε (5) ημερών από την πίστωση του λογαριασμού ΑΩ του Προμηθευτή.

Παράγραφος 20.4: Τροποποιείται ως εξής: Το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ θα αποδεσμεύσει τη σχετική εγγυητική επιστολή και θα την επιστρέψει στον Προμηθευτή όταν αποδειχθεί η εκπλήρωση των υποχρεώσεων ΑΩ, ή σε περίπτωση μη εκπλήρωσης μετά την αφαίρεση του ποσού των οφειλόμενων ποινικών ρητρών σύμφωνα με τους όρους και τις προβλέψεις των άρθρων 17.4 και 17.5

Η Παράγραφος 20.6 τροποποιείται ως ακολούθως:

«20.6 Για τα Προγράμματα ΑΩ Νο 2 και 3, συνολικής Πιστωτικής Αξίας 19.000.000 Ευρώ, τα οποία παρέχονται στο ΠΝ πέραν της Υποχρέωσης του Προμηθευτή, θα προσκομιστούν κατ' εξαίρεση από τον Προμηθευτή Τραπεζικές Εγγυητικές Επιστολές της εταιρείας RamSystem Gmbh, συνολικού ύψους 190.000 Ευρώ (10% της ονομαστικής τους αξίας), για τον έλεγχο της πορείας υλοποίησης και της ομαλής εκτέλεσής τους.»

2.17. Στο άρθρο 22 της Σύμβασης ΑΩ οι παράγραφοι 22.3 και η πρώτη παράγραφος (έως « …….άρθρο 18.1») του άρθρου 22.4 , διαγράφονται στο σύνολό τους και δεν αντικαθίστανται.

2.18. Το άρθρο 23 διαγράφεται και αντικαθίσταται ως ακολούθως:

Άρθρο 23. Λύση Σύμβασης ΑΩ

23.1. Η Σύμβαση ΑΩ δύναται να λυθεί σε μέρος της ή στο σύνολό της σε οιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

23.1.1. Αμοιβαία γραπτή συμφωνία των μερών που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση ΑΩ.

23.1.2. Το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ δικαιούται να λύσει μονομερώς τη Σύμβαση στο σύνολό της ή σε μέρος της σε περίπτωση που ο Κύριος Ανάδοχος:

23.1.2.1. Κυρηχθεί σε πτώχευση ή τεθεί με δικαστική απόφαση σε εκκαθάριση ή υπό την διαχείριση των πιστωτών του.

23.1.2.2. Διαλυθεί ή συγχωνευτεί με τρίτους ιδρύοντας νέο νομικό πρόσωπο, υπό την προϋπόθεση όμως ότι το νέο νομικό πρόσωπο αρνείται να αναλάβει να συνεχίσει την εκτέλεση της Σύμβασης υπό τους ίδιους όρους και τις ίδιες συνθήκες.

23.1.3. Το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ δικαιούται να λύσει μονομερώς τη Σύμβαση για το Πρόγραμμα Νο 4 σε περίπτωση καθυστέρησης επίτευξης ενός συμβατικού γεγονότος (milestone) για χρονικό διάστημα πέραν των δύο (2) μηνών και μετά αιτιολογημένη εισήγηση του Πολεμικού Ναυτικού (Τελικός Χρήστης) επ' ωφελεία του οποίου διενεργείται το πρόγραμμα. Επιπροσθέτως σε περίπτωση λύσης για το αναφερόμενο πρόγραμμα το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ δικαιούται ταυτόχρονα να προβεί και σε λύση του Προγράμματος Νο5.

23.2. Σε περίπτωση που το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ αποφασίσει να ασκήσει το δικαίωμα λύσης ως ανωτέρω παράγραφοι 23.1.2. και 23.1.3 θα υπάρξουν οι ακόλουθες συνέπειες στον Κύριο Ανάδοχο:

23.2.1. Καταβολή εντός ενός (1) μηνός τυχόν οφειλόμενου ποσού που προκύπτει από τη διαφορά της αξίας των εγγυητικών επιστολών που έχουν κατατεθεί και της αξίας των παρεχόμενων υπηρεσιών /υλικών που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι τη λύση της Σύμβασης, ή του Προγράμματος κατά περίπτωση, η οποία θα προσδιοριστεί από κοινού από τα δύο (2) συμβαλλόμενα μέρη εντός ενός (1) μηνός από την άσκηση του δικαιώματος της λύσης από το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ. Εάν δεν υπάρξει αμοιβαία συμφωνία εντός του προαναφερθέντος χρονικού περιθωρίου, τότε

αφενός μεν το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ έχει το δικαίωμα της άμεσης κατάπτωσης του συνόλου των υπολειπόμενων εγγυητικών επιστολών σε περίπτωση συνολικής λύσης της Σύμβασης, ή των υπολειπόμενων εγγυητικών των προγραμμάτων των οποίων λύεται η Σύμβαση, και αφετέρου η ως άνω διαφορά της αξίας θα προσδιοριστεί μέσω της διαιτησίας σύμφωνα με το άρθρο 24 της Σύμβασης ΑΩ .

23.2.3. Ειδικά για την περίπτωση λύσης της ανωτέρω παραγράφου 23.1.3 επιπρόσθετα των ανωτέρω θα υπάρξουν και οι ακόλουθες συνέπειες:

23.2.3.1. Άμεση αποδέσμευση του ΤΠΚ ΜΥΚΟΝΙΟΣ από τις εγκαταστάσεις ΝΒΕΕ προκειμένου να αποπερατωθεί από έτερο φορέα επιλογής ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ.

23.2.3.2. Μεταβίβαση της κυριότητας του συνόλου των υλικών /εξοπλισμού που ευρίσκονται αποθηκευμένα ή έχει τεθεί η παραγγελία και προορίζονται για την αποπεράτωση των συμβατικών εργασιών.

23.3 Σε κάθε περίπτωση κατάπτωσης των εγγυητικών επιστολών ως ανωτέρω παράγραφος 23.2.1, το σύνολο του ποσού των εγγυητικών οι οποίες θα καταπέσουν υπέρ του ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ θα δεσμευτεί από το ΠΝ (Τελικός χρήστης), επ' ωφελεία του οποίου εκτελούνται τα προγράμματα, για την αποπεράτωση των αντίστοιχων προγραμμάτων εφόσον δεν έχουν ολοκληρωθεί.

2.19 Στο Άρθρο 24 της Σύμβασης ΑΩ γίνονται οι ακόλουθες αλλαγές:

Παράγραφος 24.1: Τροποποιείται ως εξής: Σε περίπτωση που το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ και ο Προμηθευτής βρίσκονται σε διαφωνία σχετικά με το περιεχόμενο και την αξία των Προγραμμάτων ΑΩ ή / και την πλήρωση των κριτηρίων αποδοχής ή / και τις πιστώσεις που δόθηκαν ή / και κάθε άλλη υποχρέωση των μερών που προκύπτει από όρους της παρούσας Σύμβασης ΑΩ ή / και κάθε άλλο ζήτημα που ανακύπτει από την παρούσα σύμβαση, συμφωνούν να συζητήσουν με καλή πίστη και να επιχειρήσουν να επιλύσουν τις διαφορές τους με φιλικό τρόπο το ταχύτερο που οι συνθήκες επιτρέπουν. Εάν οι συζητήσεις δεν τελεσφορήσουν, το θέμα, διαφορά ή αμφισβήτηση θα επιλύεται τελικά βάσει των Κανόνων Επιλύσεων διαφορών και διαιτησίας του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου από ένα ή περισσότερους διαιτητές που θα καθορισθεί βάσει των ανωτέρω κανόνων. Η Διαιτησία θα λάβει χώρα στην Αθήνα, Ελλάδας. Η διαδικασία διαιτησίας θα γίνει στην Ελληνική γλώσσα. Η απόφαση της διαιτησίας θα είναι τελική και δεσμευτική για τους συμβαλλόμενους. Δικαίωμα εφέσεως δεν υφίσταται.

2.20. Στο Άρθρο 25 της Σύμβασης ΑΩ γίνονται οι ακόλουθες αλλαγές:

Επί της παραγράφου 25.2. διαγράφεται η φράση «……ως Προσθήκη του Παραρτήματος Α»

Η παράγραφος 25.3 διαγράφεται.

2.21 Στο Άρθρο 26 της Σύμβασης ΑΩ γίνονται οι ακόλουθες αλλαγές:

Παράγραφος 26.1: Τροποποιείται ως εξής: «Η Σύμβαση Α.Ω. συντάσσεται στην Ελληνική και στην Αγγλική γλώσσα. Σε περίπτωση διαφορών υπερισχύει η Ελληνική γλώσσα.

Παράγραφος 26.2: Διαγράφεται

2.22. Το Άρθρο 28 της Σύμβασης ΑΩ τροποποιείται ως εξής:

Όλες οι πληροφορίες και οι υποδείξεις που ανταλλάσσονται μεταξύ των Μερών σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων θα είναι εγγράφως και θα παραδοθούν στις συνήθεις ώρες εργασίας, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) ή με fax στις ακόλουθες διευθύνσεις:

2.23. Ρητά συμφωνείται ότι σε περίπτωση αποδοχής από το αρμόδιο δικαστήριο της αίτησης υπαγωγής της ΝΒΕΕ σε διαδικασία συνδιαλλαγής του άρθρου 99 και των προβλέψεων του άρθρου 107 του Πτωχευτικού Κώδικα δεν θα θιγούν τυχόν απαιτήσεις του ΥΕΘΑ από την παρούσα Σύμβαση ΑΩ 04/2000, όλες τις τροποποιήσεις της και έτερες Συμβάσεις του ΥΕΘΑ, εξαιρούμενες από οποιαδήποτε ρύθμιση που θα αποτελέσει αντικείμενο της ως άνω συνδιαλλαγής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

Άρθρο 1 – Ενεργοποίηση

1.1 Η παρούσα θα ενεργοποιείται και θα τίθεται σε ισχύ με την σωρευτική πραγματοποίηση των παρακάτω γεγονότων:

(α) Κύρωση της παρούσας Τροποποίησης 8 με νομοθετική διάταξη από την Βουλή των Ελλήνων και θέση αυτής σε ισχύ.

(β) Υπογραφή της παρούσας Τροποποίησης 8 από τα Μέρη.

(γ) Οι ΒΑΕS και ΝΒΕΕ θα παραδώσουν στο ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ αντίγραφο του υπογεγραμμένου μεταξύ τους συμφωνητικού συμβιβασμού στην Αγγλική Γλώσσα.

(δ) Οι ΝΒΕΕ θα παραδώσουν στο ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ εγγυητικές επιστολές εκδόσεως της Τράπεζας του Προμηθευτή συνολικού ποσού 9.100.000 Ευρώ προς το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ, σύμφωνα με το άρθρο 20.1. της παρούσας.

(ε) Το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ θα επιστρέψει στην ΒΑΕS τις Εγγυητικές Επιστολές ΒΑΕS.

1.2 Συμφωνείται ότι τα ανωτέρω γεγονότα υπό (β), (γ), (δ) και (ε) θα λάβουν χώρα ταυτοχρόνως.

Αμέσως μετά την ενεργοποίηση της παρούσας Τροποποίησης, το ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ θα εκδώσει και παραδώσει στις ΒΑΕS και ΝΒΕΕ επιστολή σύμφωνα προς το υπόδειγμα του Παρατήματος Ζ της παρούσας.

Τα Μέρη έχουν υπογράψει τρία (3) αυθεντικά αντίστοιχα αντίτυπα της παρούσας Τροποποίησης Νο 8 στη Σύμβαση Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων 04/2000 στην ελληνική και αγγλική γλώσσα στις ημερομηνίες που επισημαίνονται παρακάτω, και κάθε μέρος έλαβε ένα αυθεντικό αντίτυπο σε κάθε γλώσσα. Σε περίπτωση διαφορών υπερισχύει το αντίτυπο στην Ελληνική γλώσσα.

Υπογράφεται από:

Από και για λογαριασμό του

ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ / ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΜΥΝΤΙΚΩΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

_____

Όνομα:

Τίτλος:

Ημερομηνία:

Από και για λογαριασμό των

ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

_____

Όνομα:

Τίτλος:

Ημερομηνία:

Από και για λογαριασμό της

BAE SYSTEMS SURFACE SHIPS INTERNATIONAL LIMITED

_____

Όνομα:

Τίτλος:

Ημερομηνία:

Ζ-2

Β2. Τροποποίηση 12 της Σύμβασης 001Β/2000

Στην Αθήνα σήμερα..... 2014,

Μεταξύ:

1. Της Ελληνικής Δημοκρατίας (εφεξής «ΕΔ» ή «Αγοραστής»), νομίμως εκπροσωπούμενης από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας.

και

2. Της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία **«ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.»**, η οποία εδρεύει στην Ελευσίνα Αττικής, 19200, νομίμως εκπροσωπουμένης από τους ..... και ..... (εφεξής «ΝΒΕΕ») (από κοινού δε εφεξής τα «Μέρη»),

Συμφωνήθηκαν τα ακόλουθα όσον αφορά:

την τροποποίηση της από 07-01-2000, συναφθείσας μεταξύ της ΝΒΕΕ και της «Γενικής Διεύθυνσης Αμυντικών Εξοπλισμών και Επενδύσεων» («ΓΔΑΕΕ»), ενεργούσης για λογαριασμό της ΕΔ, υπ' αριθμ. 001Β/2000 Σύμβασης (εφεξής η «Σύμβαση 001Β/00») για την κατασκευή και προμήθεια νέων Πυραυλακάτων, τύπου «SUPER VITA», (εφεξής «ΤΠΚ») για τις ανάγκες του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού – ΓΕΝ (Πολεμικού Ναυτικού) (εφεξής το «Πρόγραμμα») όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σύμφωνα με τις προβλέψεις Ν. 4160/2013 (Α' 142) και 4284/2014 (Α' 170).

1. Τροποποιείται κατάλογος υποκατασκευαστών με χρηματοδοτική εξυπηρέτηση μέσω ανεκκλήτων πιστώσεων Τροποποίησης 11 Κεφάλαιο Β παράγραφος 2.6.α.(1) και (5) νόμου 4160/2013 (Α' 142) ως ακολούθως:

1.1. Διαγράφονται υποκατασκευαστές ΒΑΕ και J & HALL και θα αντικατασταθούν με έγκριση του Αγοραστή από υποκατασκευαστές των συστημάτων /υλικών του εξοπλισμού των ΤΠΚ 6 και 7 τα οποία είτε δεν έχουν παραγγελθεί είτε είναι ημιτελή μετά από πρόταση του Κυρίου Αναδόχου.

2. Για τις υπολειπόμενες για την ολοκλήρωση ναυπήγησης των ΤΠΚ 6 και 7 πληρωμές που προβλέπονται στη Σύμβαση 001Β/00 δεν απαιτείται φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα των ΝΒΕΕ.

3. Τα μέρη συμφώνησαν αμοιβαία, ο Αγοραστής να παραλάβει το ΤΠΚ Νο 5 (ΡΙΤΣΟΣ), με την ενεργοποίηση της παρούσας, στην κατάσταση που είναι,

προκειμένου εν συνεχεία, με μέριμνά του, να ολοκληρώσει την προμήθεια υλικών και τις σύμφωνα με τη Σύμβαση εργασίες και δοκιμές για την ενεργοποίηση του πλοίου με χρήση του υπολειπόμενου συμβατικού τιμήματος στο πλαίσιο του Άρθρου 4 του Ν.4284 (Α΄170), με δυνατότητα χρήσης των εγκαταστάσεων του Κυρίου Αναδόχου αδαπάνως και επιφυλασσόμενων και των δύο μερών για τις συμβατικές αξιώσεις και δικαιώματά τους.

Υπογράφεται από:

Από και για λογαριασμό του

ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ / ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΜΥΝΤΙΚΩΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

_____

Όνομα:

Τίτλος:

Ημερομηνία:

Από και για λογαριασμό των

ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

_____

Όνομα:

Τίτλος:

Ημερομηνία:

Άρθρο 92

1. Στην παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 1836/1989 (Α' 79), όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του με την παρ. 2 του άρθρου 14 του ν. 3762/2009 (Α' 75), προστίθεται νέο εδάφιο ως εξής:

«Η προθεσμία της διάταξης της παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 1836/1989 παρατείνεται έως 30 Ιανουαρίου 2015 για τους μισθωτούς της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.»

2. Στο άρθρο 59 του ν. 4277/2014 μετά τη φράση: «και των νόμων 3746/2009 άρθρο 75, 3762/2009 άρθρο 32» προστίθεται φράση ως εξής: «, 2366/1995 άρθρο 3».

Άρθρο 93
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα, 2014

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	2. ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
3. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	4. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
5. ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ	6. ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
7. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ	8. ΥΓΕΙΑΣ
9. ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ	10. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ
11. ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ	12. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ
13. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ	14. ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
15. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	16. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ
17. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	18. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 17.28' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 12 Δεκεμβρίου 2014 και ώρα 10.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ **ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**