

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΑ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΠΘ'

Τρίτη 21 Φεβρουαρίου 2006

Αθήνα, σήμερα στις 21 Φεβρουαρίου 2006, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.39' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής κ. **ΑΝΝΑΣ ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Εμμανουήλ Στρατάκη, Βουλευτή Ηρακλείου, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αφетών Μαγνησίας ζητεί τη σύνδεση του ΚΕΠ της περιοχής του με το διαδίκτυο.

2) Ο Βουλευτής Σάμου κ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Σάμου ζητεί χρηματοδότηση για την αποπληρωμή των μελετών της Μαρίνας του Πυθαγορείου Σάμου.

3) Οι Βουλευτές Σάμου και Λαρίσης κύριοι ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑΣ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Σάμου, το Σωματείο Ξενοδόχων και το Συνδικάτο Οικοδόμων Ικαρίας ζητούν την πρόσληψη από το ΙΚΑ Ικαρίας ειδικευμένων γιατρών.

4) Ο Βουλευτής Σάμου κ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Σάμου ζητεί την εκτέλεση έργων υποδομών στην παραλία του Οικισμού Θέρμων Αγίου Κηρύκου Ικαρίας.

5) Ο Βουλευτής Σάμου κ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Ραχών Ικαρίας ζητεί την επίλυση του προβλήματος των παρατεταμένων διακοπών ρεύματος στην περιοχή.

6) Ο Βουλευτής Σάμου κ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εξωραϊστικός και Εκπολιτιστικός Σύλλογος Περδικίου Ικαρίας «ΤΟ ΔΡΑΚΑΝΟ» ζητεί να σταλεί στην Ικαρία κλιμάκιο Ειδικών Τεχνοκρατών για την εκτέλεση Εγγειοβελτιωτικών Έργων.

7) Ο Βουλευτής Σάμου κ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ κατέ-

θεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Σάμου ζητεί την πρόσληψη στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Σάμου πέντε Τεχνολόγων Γεωπονίας Ζωϊκής Παραγωγής.

8) Ο Βουλευτής Σάμου κ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Σάμου ζητεί την επισημονική και διοικητική στελέχωση της 27ης Εφορείας βυζαντινών Αρχαιοτήτων Σάμου.

9) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Δημοτικοί Σύμβουλοι του Δήμου Ζεφυρίου Αττικής ζητούν την άμεση λήψη μέτρων για την εύρυθμη λειτουργία του Δήμου τους.

10) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Οργανωμένων Πτηνοτροφικών Επιχειρήσεων και Διακινητών Πουλερικών Χωρικής Εκτροφής Μεγάρων ζητεί την ενίσχυση των μελών του, εξαιτίας της καταστροφής που υπέστησαν από την απαγόρευση διακίνησης των προϊόντων τους.

11) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Αναπαραγωγών Εκκολαπτών – Εκτροφών – Εισαγωγέων και Διακινητών Πουλερικών Χωρικής Εκτροφής ζητεί την οικονομική ενίσχυση των επιχειρήσεων του κλάδου αυτού την ένταξή τους σε προγράμματα νέων επιχειρηματικών κατευθύνσεων κ.λπ..

12) Η Βουλευτής Ηρακλείου κα ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΣΧΟΙΝΑΡΑΚΗ-ΗΛΙΑΚΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων Νομού Ηρακλείου ζητεί την αύξηση της οργανικής δύναμης των αστυνομικών υπηρεσιών του Νομού Ηρακλείου κ.λπ..

13) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ημαθίας ζητά τη λήψη μέτρων για την προστασία των εργαζομένων στον Όμιλο Κλωνατέξ στην περιοχή της Νάουσας.

14) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Συλλογικοί Σχολικοί Φορείς της Κέας ζητούν την αποκατάσταση των ελλείψεων και βλαβών που παρουσιάζει το νεοαναγερθέν Γυμνάσιο και Λύκειο Κέας, προκειμένου να διασφαλισθεί η υγιεινή και ασφαλής λειτουργία του.

15) Η Βουλευτής Ηρακλείου κα ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΣΧΟΙΝΑΡΑΚΗ-ΗΛΙΑΚΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Πληροφοριών Ελλάδας ζητεί να γνωστοποιηθούν οι κατηγορίες προσώπων που εξαιρούνται της υποχρέωσης κατοχής πιστοποιητικών χρήσης Η/Υ, για το διορισμό τους στο Δημόσιο κ.λπ..

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤ ΩΝ

1. Στην με αριθμό 5348/8-12-05 ερώτηση του Προέδρου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς και Βουλευτή κ. Αλέξανδρου Αλαβάνου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Δ13/Β/Φ525/25281 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω σχετική ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής και Πρόεδρος του κόμματος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Α. Αλαβάνος, σας διαβιβάζουμε το υπ' αριθ. 5838/30-12-05 έγγραφο της Δημοσίας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (ΔΕΗ Α.Ε.), με το οποίο δίδεται απάντηση στο θιγόμενο στην ανωτέρω ερώτηση θέμα.

Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ»

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/σης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

2. Στην με αριθμό 5515/13-12-05 ερώτηση της Βουλευτού κ. Ασημίνας Ξηροτύρη-Αικατερινάρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1447/4-1-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης, που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Ασημίνα Ξηροτύρη - Αικατερινάρη και σύμφωνα με όσα πληροφορηθήκαμε από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, σας γνωρίζουμε ότι το περιστατικό δάσος του Σείχ Σου, λόγω της γειτνίασής του με μεγάλο αστικό κέντρο, αντιμετωπίζει πρόβλημα καθαριότητας, αφού οι ρίψεις σκουπιδιών και μπαζών είναι συνεχείς.

Διευκρινίζεται ότι αδυναμία συνεννόησης ή εμπλοκή αρμοδιοτήτων μεταξύ του Δασαρχείου Θεσσαλονίκης και λοιπών φορέων δεν υφίσταται. Μάλιστα, σε κάποιες περιπτώσεις ζητείται εκ μέρους του Δασαρχείου Θεσσαλονίκης η συνεργασία με τους όμορους Δήμους, όσον αφορά σε θέματα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών, καθώς και διάθεσης μηχανημάτων για την αντιμετώπιση επειγουσών περιστάσεων.

Επισημαίνεται, τέλος, ότι το ζήτημα της περαιτέρω στελέχωσης του εν λόγω Δασαρχείου με τακτικό προσωπικό θα αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο του τρέχοντος προγραμματισμού προσλήψεων προσωπικού.

Ο Υφυπουργός
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ»

3. Στην με αριθμό 5584/14-12-05 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Οικονόμου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1426/4-1-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης και στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α, σας πληροφορούμε ότι το Υπουργείο δεν έχει τη δυνατότητα χρηματοδότησης των ΟΤΑ α' και β' βαθμού σε περίπτωση εκτεταμένων ζημιών από θεομηνίες.

Τα ποσά που διατίθενται είτε από τα προγράμματα είτε από τον ειδικό λογαριασμό που διαχειρίζεται το Υπουργείο είναι περιορισμένα και ικανά να καλύψουν μικρής έκτασης ζημιές από έκτακτες ανάγκες στους Δήμους.

Στο πλαίσιο αυτών των δυνατοτήτων, το Υπουργείο χρηματοδότησε το Δήμο Καλυβίων-Θορικού με το ποσό των 50.000 ευρώ στις 21.06.2005 και με επιπλέον 50.000 ευρώ στη 01.12.2005. Η επιπρόσθετη χρηματοδότηση του εν λόγω

Δήμου, θα εξεταστεί από το Υπουργείο, σε συνάρτηση με τις ανάγκες των υπόλοιπων Δήμων.

Ο Υφυπουργός
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ»

4. Στην με αριθμό 4453/11-11-05 ερώτηση του Βουλευτή κ. Χρίστου Βερελή δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1115715/8344/Β0010/5-12-05 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της πιο πάνω ερώτησης που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Χρ. Βερελή και αφορά (9) εννέα υποθέσεις οριοθέτησης όχθης και παρόχθιας ζώνης της λίμνης Τριχωνίδας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Με σχετικό έγγραφό της η Κτηματική Υπηρεσία Αιτωλοακαρνανίας, μας ενημέρωσε ότι από τις (9) εννέα εκκρεμείς υποθέσεις του καθορισμού της όχθης - παρόχθιας ζώνης και παλαιάς όχθης της λίμνης Τριχωνίδας, έχουν ολοκληρωθεί οι (6) έξι υποθέσεις με σχετική δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως των αντίστοιχων αποφάσεων του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, ενώ (1) μία βρίσκεται στο τελικό στάδιο της δημοσίευσής της.

Για τις υπόλοιπες (2) δύο υποθέσεις θα συνεδριάσει άμεσα η προβλεπόμενη από τις διατάξεις του άρθρου 3 του ν.2971/2001 Επιτροπή προκειμένου να προβεί στον καθορισμό των εν λόγω οριογραμμών.

Ο Υφυπουργός
ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ»

5. Στην με αριθμό 6146/5-1-2006 ερώτηση των Βουλευτών κ.κ. Σουλβάνας Ράπτη, Γεωργίου Λιάνη και Τηλέμαχου Χυτήρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΓΡ.ΥΦ.Κ.Ε./385/12-1-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της από 5/1/2006 ερώτησης των Βουλευτών κ.κ. Σ. Ράπτη, Γ. Λιάνη, Τ. Χυτήρη κ.λ.π., σας ενημερώνουμε ότι το θέμα των πάσης φύσεως διευκολύνσεων, επιβραβεύσεων και λοιπών προνομίων των αθλητών θα εξετασθεί εκ νέου με την ευκαιρία της θέσπισης του νέου αθλητικού νόμου, σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων.

Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ»

6. Στην με αριθμό 6663/23.1.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Απόστολου Φωτιάδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/5827/16.2.06 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Α. ΦΩΤΙΑΔΗΣ, σας γνωρίζουμε ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας, η έκδοση των νέων ελληνικών διαβατηρίων γίνεται αποκλειστικά και μόνο από τη Διεύθυνση Διαβατηρίων του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας, ενώ η παραλαβή των δικαιολογητικών γίνεται από τα Γραφεία Διαβατηρίων που συστάθηκαν και λειτουργούν στα επιτελεία των Διευθύνσεων Αστυνομίας και των Αστυνομικών Διευθύνσεων όλης της χώρας. Πέραν αυτών τέτοια Γραφεία συστάθηκαν μόνο σε 30 Αστυνομικά Τμήματα της νησιωτικής χώρας.

Κατόπιν των ανωτέρω δεν είναι δυνατό να λειτουργήσει Γραφείο Διαβατηρίων στο Αστυνομικό Τμήμα Διδυμοτείχου, όπως άλλωστε ισχύει για όλα τα Αστυνομικά Τμήματα της ηπειρωτικής Ελλάδας, αφού τέτοιο Γραφείο λειτουργεί στην Ορεστιάδα που είναι η έδρα της Αστυνομικής Διεύθυνσης. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε ότι ο νομός Έβρου είναι ένας από τους δύο νομούς της χώρας, όπου λειτουργούν δύο Αστυνομικές Διευθύνσεις.

Πάντως το θέμα της λειτουργίας Γραφείου παραλαβής δικαιολογητικών διαβατηρίων και στο Αστυνομικό Τμήμα Διδυμοτείχου θα εξετασθεί μελλοντικά, σε συνδυασμό με ανάλογα αιτήματα που έχουν υποβληθεί ή θα υποβληθούν και αφού βεβαίως αξιολογηθούν οι παράμετροι λειτουργίας του όλου συστήματος

έκδοσης των νέων διαβατηρίων.

Ο Υπουργός
ΒΥΡΩΝ ΠΟΥΛΥΔΩΡΑΣ»

7. Στην με αριθμό 6767/24.1.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Στυλιανού Ματζαπετάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/5830/16.2.06 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Σ. ΜΑΤΖΑΠΕΤΑΚΗΣ, σας γνωρίζουμε ότι, για την Κυβέρνηση, το θέμα της οδικής ασφάλειας, δηλαδή της ομαλής, ταχείας και ασφαλούς κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, καθώς και της πρόληψης και δραστικής μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων σε όλο το εθνικό και επαρχιακό δίκτυο της χώρας, αποτελεί ζήτημα ύψιστης προτεραιότητας. Στο πλαίσιο δε αυτό, το Υπουργείο μας, σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο αστυνόμευσης της τροχαίας κίνησης, διαρκούς επιτήρησης του οδικού δικτύου και διενέργειας συστηματικών ελέγχων.

Για την αντιμετώπιση του θέματος αυτού η Κυβέρνηση έχει συνολική πολιτική και λαμβάνονται συγκεκριμένα μέτρα. Ειδικότερα όμως, σε ό,τι αφορά το Υπουργείο μας, στα προαναφερόμενα μέτρα περιλαμβάνεται η αυστηρότερη και συστηματικότερη αστυνόμευση του οδικού δικτύου της χώρας, κυρίως των σημείων που έχουν χαρακτηριστεί ως «υψηλής επικινδυνότητας» και η ενίσχυση των Υπηρεσιών Τροχαίας με τη συγκρότηση Τροχαίας Αυτοκινητοδρόμων. Με τις διατάξεις του προσφάτως εκδοθέντος π.δ. 1/2005 ιδρύθηκαν, σε πρώτη φάση, δεκατρείς Υπηρεσίες Τροχαίας Αυτοκινητοδρόμων (12 Τμήματα και μία Υποδιεύθυνση) στον Αυτοκινητόδρομο Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων (Π.Α.Θ.Ε.) και αυξήθηκαν οι οργανικές θέσεις αστυνομικού προσωπικού γενικών καθηκόντων.

Ήδη, τέσσερις εκ των ανωτέρω Υπηρεσιών στελεχώθηκαν με το αναγκαίο και κατάλληλο προσωπικό και εφοδιάσθηκαν με τον απαραίτητο υλικοτεχνικό εξοπλισμό και λοιπά μέσα και άρχισαν να λειτουργούν, ενώ η έναρξη λειτουργίας των λοιπών θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του ανωτέρω π.δ. και θα ολοκληρωθεί την 30-9-2007.

Η δραστηριότητα των Υπηρεσιών μας, σύμφωνα με τις εντολές και οδηγίες που τους έχουν δοθεί, κατευθύνεται κυρίως στην πρόληψη και στη βεβαίωση των παραβάσεων εκείνων που χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνες και υπαίτιες για την πρόκληση των τροχαίων ατυχημάτων, με βάση ειδικά προγράμματα, ενώ καταβάλλονται προσπάθειες για έντονη και εμφανή παρουσία τροχονόμων πεζών και εποχούμενων στο σύνολο του οδικού δικτύου και κυρίως του εθνικού στα σημεία όπου παρουσιάζουν συχνότητα τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και καλύτερη εκπαίδευση των τροχονόμων.

Οι Υπηρεσίες μας, με βάση τα προγράμματα αυτά, αστυνομούν το εθνικό οδικό δίκτυο καθημερινά και σε 24ωρη βάση με εποχούμενες περιπολίες, καθώς και πεζούς τροχονόμους, ενώ διενεργούνται τροχονομικοί έλεγχοι και από τα ειδικά συνεργεία, για τη βεβαίωση, κυρίως, των επικίνδυνων παραβάσεων. Επίσης, για το σκοπό αυτό, διατίθενται και περιπολικά ελεύθερου χρωματισμού με συμβατικούς αριθμούς κυκλοφορίας ώστε να επισημαίνονται οι κινούμενοι με επικίνδυνο και προκλητικό τρόπο οδηγοί, δημιουργώντας παράλληλα κλίμα συμμόρφωσης και πειθαρχίας στους κανόνες του Κ.Ο.Κ. στους χρήστες των οδών.

Πέραν αυτών πρέπει να επισημάνουμε ότι, πρόσφατα, ολοκληρώθηκε η εφαρμογή του πενταετούς προγράμματος με την επωνυμία «Στρατηγικό σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα 2001-2005» (ΚΑΘ' ΟΔΟΝ 2001-2005), το οποίο καταρτίστηκε με βάση τις αποφάσεις της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, όπου εμπλέκονται έξι συνολικά Υπουργεία. Η εφαρμογή του προγράμματος αυτού από τους εμπλεκόμενους φορείς και η δραστηριοποίηση των αστυνομικών Υπηρεσιών για την επίτευξη των στόχων που είχαν τεθεί, είναι γεγονός ότι απέφεραν θετικά αποτελέσματα, αφού είχαμε μείωση των νεκρών σε ποσοστό 30,1% και των παθόντων

γενικά σε ποσοστό 29,4%, για ολόκληρο το χρόνο εφαρμογής του εν λόγω προγράμματος.

Ωστόσο, η Κυβέρνηση προχώρησε στην κατάρτιση ενός νέου Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας για τα έτη 2006-2010, που αναπτύσσεται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στόχος του νέου αυτού Σχεδίου είναι η μείωση των νεκρών από τροχαία ατυχήματα κατά 50% έως το 2010, σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000, όπως είναι και ο ευρωπαϊκός στόχος. Ειδικότερα, για το τρέχον έτος, ως κεντρικοί στόχοι καθορίστηκαν η μείωση του αριθμού των νεκρών και των παθόντων από τροχαία ατυχήματα σε ποσοστό 7% και η αύξηση, σε ποσοστό 10% ή 20%, του αριθμού των ελέγχων που αφορούν, την οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος, την υπερβολική ταχύτητα (ως πρωταρχικών αιτιών τροχαίων ατυχημάτων), τη χρήση μέσων παθητικής ασφάλειας, καθώς και των ελέγχων που αφορούν την οδήγηση οχημάτων άνευ αδειάς ικανότητας οδηγού, σε σύγκριση με το 2005. Παράλληλα, θα εξετασθεί και η θεσμοθέτηση του απαραίτητου νομοθετικού πλαισίου, για την εφαρμογή κατάλληλων ρυθμίσεων, οι οποίες θα επιτρέπουν την υποστήριξη της υλοποίησης των δράσεων οδικής ασφάλειας.

Στο πλαίσιο εφαρμογής του εν λόγω Σχεδίου, από τις Υπηρεσίες Τροχαίας θα εκπονηθούν, για το τρέχον έτος, σχέδια δράσης για την οδική ασφάλεια, με στόχους και προτεραιότητες, όπως :

α) Καταγραφή και μελέτη των τροχαίων ατυχημάτων (χρόνος, τρόπος, αίτια, κατάσταση του οδικού δικτύου, κ.λπ.), στην περιοχή κάθε Αστυνομικής Διεύθυνσης και προσαρμογή του προγράμματος αστυνόμευσης τροχονομικής αστυνόμευσης.

β) Τροχονομική αστυνόμευση εθνικών οδών και εντατικοποίηση της αστυνόμευσης οδικού δικτύου Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων από τις Υπηρεσίες Τροχαίας Αυτοκινητοδρόμων που ήδη λειτουργούν και αυτές που πρόκειται να λειτουργήσουν εντός του τρέχοντος έτους.

γ) Αποτελεσματική εφαρμογή ολοκληρωμένου προγράμματος αστυνόμευσης του οδικού δικτύου με στόχο την αποτροπή των παραβάσεων των κανόνων οδικής κυκλοφορίας από τους χρήστες των οδών (οδηγούς, πεζούς, επιβάτες).

δ) Εντατικοί έλεγχοι, μεγάλης χρονικής διάρκειας και κατάλληλα καταμετρημένοι στο χρόνο, ώστε να δημιουργείται κοινή πεποίθηση στους χρήστες των οδών και κυρίως στους οδηγούς, ότι η πιθανότητα να υποστούν, ανά πάσα στιγμή, έλεγχο της κυκλοφοριακής τους συμπεριφοράς, είναι μεγάλη.

ε) Διαρκής διενέργεια ελέγχων που στοχεύουν κυρίως στην επιθετική και επικίνδυνη οδήγηση, στην οδήγηση με υπερβολική ταχύτητα, στη χρήση ζώνης ασφαλείας και προστατευτικού κράνους, καθώς και στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.

στ) Διενέργεια ελέγχων κατά τρόπο που να τους καθιστά απρόβλεπτους χρονικά και τοπικά από τους οδηγούς, να καλύπτουν ένα μεγάλο μέρος του οδικού δικτύου και να είναι αδύνατο ο οδηγός να τους αποφύγει.

ζ) Για τη χρήση ζώνης ασφαλείας και προστατευτικού κράνους, πέραν από τους καθημερινούς ελέγχους, θα προγραμματίζονται ιδιαίτερης έντασης έλεγχοι, που θα διαρκούν από μία έως τέσσερις εβδομάδες επαναλαμβανόμενες μερικές φορές μέσα στο έτος.

η) Για τον έλεγχο της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ θα διεξάγονται μαζικοί έλεγχοι των οδηγών, με τις ειδικές προς τούτο συσκευές.

θ) Η αστυνόμευση θα συνδυάζεται με εκστρατείες ενημέρωσης-ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα οδικής ασφάλειας με σκοπό τη βελτίωση της κυκλοφοριακής συμπεριφοράς τους. Η ενημέρωση αυτή θα απευθύνεται σε συγκεκριμένες ομάδες, όπως οι νέοι και οι ηλικιωμένοι οδηγοί, οι μοτοσικλετιστές, τα παιδιά, οι πεζοί κ.λπ., με συγκεκριμένα μηνύματα.

ι) Τροχονομική αστυνόμευση σε επιλεγμένα και διαφορετικά σημεία του περιφερειακού οδικού δικτύου και των αστικών περιοχών, όπου παρατηρείται συχνή πρόκληση θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, σε συνεργασία όπου απαιτείται με τους Ο.Τ.Α..

ια) Συνεργασία με τα άλλα εμπλεκόμενα με την οδική ασφάλεια

λεια συναρμόδια Υπουργεία, Υπηρεσίες και φορείς της χώρας. Ανάπτυξη και στήριξη πρωτοβουλιών των Υπηρεσιών αυτών στα θέματα κυκλοφοριακής αγωγής και παιδείας. Αξιοποίηση-ενεργοποίηση των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, όπου υφίσταται.

ιβ) Διαρκής επιμόρφωση του αστυνομικού προσωπικού των Υπηρεσιών Τροχαίας σε θέματα οδικής ασφάλειας, για την αποτελεσματικότερη ανταπόκρισή τους κατά την υλοποίηση των προγραμμάτων αστυνόμευσης των οδών.

ιγ) Αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων των Υπηρεσιών Τροχαίας.

ιδ) Μείωση του μέσου χρόνου ανταπόκρισης των Υπηρεσιών Τροχαίας στον τόπο του ατυχήματος.

ιε) Σε επίπεδο Περιφέρειας, με πρωτοβουλία των Αστυνομικών Διευθύνσεων και την εποπτεία των Γενικών Αστυνομικών Διευθύνσεων θα διοργανώνονται εβδομαδιαίες εκθέσεις οδικής ασφάλειας και ενημέρωσης του κοινού με φωτογραφικό υλικό, διαλέξεις, ομιλίες, παρεμβάσεις μέσω των τοπικών Μ.Μ.Ε. κ.λπ. και στη συνέχεια εκ περιτροπής διοργάνωση ιδίων εκθέσεων με τα αυτά εκθέματα στις λοιπές Αστυνομικές Διευθύνσεις, με δυνατότητα εμπλουτισμού, όπου είναι δυνατόν, καθώς και πραγματοποίηση ομιλιών σε σχολεία με θέματα κυκλοφοριακής αγωγής.

Τέλος, επειδή το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας παραμένει οξύ και με δεδομένο ότι η αντιμετώπισή του και η αύξηση της οδικής ασφάλειας είναι κατ' εξοχήν υπόθεση της Πολιτείας, η συλλογική προσπάθεια των συναρμόδιων Υπουργείων, για περαιτέρω μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, θα συνεχισθεί με συνέπεια μέχρι ότου επιτευχθεί ο νέος στρατηγικός στόχος μας. Στο πλαίσιο αυτό οι προσπάθειες του Υπουργείου μας για την οδική ασφάλεια και τη δραστηκή μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας, θα συνεχισθούν με αμείωτο ενδιαφέρον.

Ο Υπουργός
ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ»

8. Στην με αριθμό 6798/25.1.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Άγγελου Μανωλάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/5834/16.2.06 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Α. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι οι αρμόδιες Υπηρεσίες μας, αμέσως μετά τη λήψη των πρόσφατων δελτίων πρόγνωσης έντονων καιρικών φαινομένων της Ε.Μ.Υ., για την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων, την ομαλή και ασφαλή κυκλοφορία των οχημάτων, τη διατήρηση ελεύθερων των οδών και γενικά για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων, έλαβαν όλα τα αναγκαία μέτρα τροχαίας, τα οποία εκδηλώθηκαν με την έναρξη των χιονοπτώσεων. Στις Υπηρεσίες αυτές δόθηκαν συγκεκριμένες εντολές και οδηγίες για την απαγόρευση της κίνησης οιοδήποτε οχήματος, που δε φέρει αντιολισθητικές αλυσίδες, σε τμήματα οδών, που ο πάγος ή το χιόνι δημιουργούν επικίνδυνες συνθήκες για την κυκλοφορία.

Τα μέτρα αυτά αφορούσαν κυρίως, στην άμεση ενημέρωση του κοινού με ανακοινώσεις μέσω των Μ.Μ.Ε., για την επικρατούσα κατάσταση στο οδικό δίκτυο, την κινητοποίηση της δύναμης και των μέσων των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών και τη διαρκή συνεργασία αυτών με τις συναρμόδιες Αρχές και κυρίως με τις Δ.Ε.Σ.Ε., τις Διευθύνσεις Τεχνικών Υπηρεσιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, τις Τεχνικές Υπηρεσίες των Ο.Τ.Α. και τις Πυροσβεστικές Υπηρεσίες. Στο πλαίσιο αυτό οι ανωτέρω Υπηρεσίες μας διέθεσαν περιπολικά οχήματα πλήρως επανδρωμένα και τοποθετήθηκαν τροχονόμοι σε όλα τα σημεία των οδικών αξόνων που θα πλήττοντο από τα δυσμενή καιρικά φαινόμενα, με ιδιαίτερη παρουσία στο εθνικό οδικό δίκτυο της Π.Α.Θ.Ε. (Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων), για την απαγόρευση διέλευσης οχημάτων που δε φέρουν αντιολισθητικές αλυσίδες, στα σημεία που η χρήση είναι απαραίτητη και την ακινητοποίηση αυτών. Επίσης τα ληφθέντα μέτρα ως στόχο είχαν τη

διατήρηση ελεύθερων των οδών, ώστε να διευκολύνεται η κίνηση των κρατικών οχημάτων (εκχιονιστικών, πυροσβεστικών κ.λπ.), ενώ ιδιαίτερη μέριμνα ελήφθη για την κίνηση των οχημάτων άμεσης βοήθειας και των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Σχετικά με το θέμα της χρήσης αντιολισθητικών αλυσίδων σας πληροφορούμε ότι, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 19 του Κ.Ο.Κ., οι οδηγοί των οχημάτων που κινούνται σε οδό με χιόνια υποχρεούνται, εφόσον το όχημα δε φέρει ειδικά ελαστικά, να τοποθετούν στους δύο τουλάχιστον κινητήριους τροχούς αντιολισθητικές αλυσίδες ή άλλα ανάλογα αντιολισθητικά μέσα, ενώ την ίδια υποχρέωση έχουν και οι οδηγοί των οχημάτων που κινούνται σε οδό με παγετό, εφόσον προειδοποιούνται προς τούτο με ρυθμιστικές πινακίδες ή από τις αρμόδιες Αρχές. Επίσης από τη διάταξη του άρθρου 4 του Κ.Ο.Κ., προβλέπεται η ύπαρξη της πινακίδας Ρ-59, σύμφωνα με την οποία η χρήση αντιολισθητικών αλυσίδων σε δύο τουλάχιστον από τους κινητήριους τροχούς των οχημάτων είναι υποχρεωτική.

Συνεπώς, οι οδηγοί των οχημάτων, όταν πρόκειται να κινήσουν σε ορεινά οδικά δίκτυα ή σε σημεία των οδικών δικτύων που είναι δυνατόν να αντιμετωπίσουν δυσμενείς καιρικές συνθήκες, πρέπει να μεριμνούν για την κατάλληλη ετοιμασία του οχήματος και τον εφοδιασμό τους με τα προβλεπόμενα, απαραίτητα τεχνικά μέσα και εξαρτήματα.

Σε ό,τι αφορά το τμήμα του εθνικού οδικού δικτύου της Π.Α.Θ.Ε., στην κοιλιά των Τεμπών, σας πληροφορούμε ότι, σύμφωνα με τα ανωτέρω, από τις αρμόδιες Υπηρεσίες μας έγκαιρα είχαν ληφθεί όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να αντιμετωπισθούν αποτελεσματικά τα όποια προβλήματα προέκυπταν στο σημείο αυτό, λόγω των καιρικών φαινομένων. Όμως, τις βραδινές ώρες της 23-1-2006, ύστερα από τροχαία ατυχήματα που έλαβαν χώρα (συγκρούσεις, προσκρούσεις και εκτροπές οχημάτων), στο εν λόγω σημείο, σε συνδυασμό και με τα ακραία καιρικά φαινόμενα που επικρατούσαν, τις πολύ χαμηλές θερμοκρασίες και την ειδική οδική κατάσταση του τμήματος αυτού της εθνικής οδού, κατέστησαν επιβεβλημένη την ολιγόωρη διακοπή της κυκλοφορίας, καθώς κρίθηκε ότι έπρεπε να εξασφαλισθούν συνθήκες ασφαλούς κυκλοφορίας, χωρίς να εγκυμονούνται κίνδυνοι πρόκλησης και άλλων τροχαίων ατυχημάτων για τους διερχόμενους οδηγούς.

Κατόπιν των ανωτέρω, είναι προφανές ότι, αν και τα καιρικά φαινόμενα ήταν υπερβολικά έντονα, το επίπεδο ετοιμότητας των Υπηρεσιών μας ήταν ικανοποιητικό η δε ανταπόκριση του προσωπικού υπήρξε άμεση, παρέχοντας κάθε βοήθεια με τη διάσωση ατόμων, τη ρυμούλκηση και ανέλκυση εγκλωβισμένων οχημάτων κ.λπ.. Όλο το προσωπικό, αστυνομικό και πυροσβεστικό, που συμμετείχε στην εφαρμογή του σχεδίου για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που ανέκυψαν από τα έντονα καιρικά φαινόμενα, κατά μήκος της Π.Α.Θ.Ε., καθώς και σε όλη τη χώρα, προσέφερε τις υπηρεσίες του και πέραν του προβλεπόμενου χρόνου εργασίας του, χωρίς να διατυπωθούν παράπονα και διαμαρτυρίες.

Τέλος, πρέπει να επισημάνουμε ότι για τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν στην κοιλιά των Τεμπών η τοπική κοινωνία και τα Μ.Μ.Ε. έδειξαν κατανόηση, καθώς γνωρίζουν πολύ καλά τις ιδιαιτερότητες και τις ειδικές οδικές συνθήκες του εν λόγω σημείου, αφού πολλές φορές, κυκλοφοριακά προβλήματα προκύπτουν ακόμα και κατά τη θερινή περίοδο.

Ο Υπουργός
ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ»

9. Στην με αριθμό 6801/25.1.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Οικονόμου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/5836/16.2.06 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Β. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι, για την ομαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων και την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων στη Λ. Μαραθώνος στο Δήμο Παλλήνης, από την αρμόδια Υπηρεσία μας (Τμήμα Τροχαίας Αγίας Παρασκευής), λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα αστυνό-

μευσης και στα πλαίσια των τροχονομικών ελέγχων, που διενεργούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα σε διάφορα σημεία της οδού, για κάθε παράβαση που διαπιστώνεται εφαρμόζεται η ισχύουσα νομοθεσία. Η δραστηριότητα των συνεργείων τροχονομικών ελέγχων αποσκοπεί κυρίως στην πρόληψη και κατευθύνεται ιδίως στη βεβαίωση και περιστολή των παραβάσεων εκείνων που χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνες και υπαίτιες για την πρόκληση των τροχαίων ατυχημάτων. Ενδεικτικά δε σας πληροφορούμε ότι, κατά το δεύτερο εξάμηνο του παρελθόντος έτους, στον εν λόγω οδικό άξονα, από την αρμόδια Υπηρεσία μας, βεβαιώθηκαν 234 παραβάσεις του Κ.Ο.Κ.

Σε ό,τι αφορά στο αναφερόμενο στην ερώτηση τροχαίο ατύχημα, σας πληροφορούμε ότι, αυτό έλαβε χώρα τις πρωινές ώρες της 2-1-2006, στη Λ. Μαραθώνος στο ύψος της Παλλήνης, ύστερα από εκτροπή-πρόσκρουση οχήματος. Επισημαίνεται δε ότι ο εν λόγω οδικός άξονας, στο Δήμο Παλλήνης, είναι διπλής κατεύθυνσης με κεντρική διαχωριστική νησίδα ασφαλείας και, εκτός του ατυχήματος αυτού, δεν έχουν καταγραφεί άλλα τροχαία ατυχήματα θανατηφόρα ή με τραυματισμό, παρά μόνο με υλικές ζημιές.

Τέλος, στην ανωτέρω Υπηρεσία μας, δόθηκαν εντολές και οδηγίες για εντονότερη παρουσία και αποτελεσματικότερη τροχονομική αστυνόμευση του ανωτέρω οδικού δικτύου, για την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων.

Ο Υπουργός
ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ»

10. Στην με αριθμό 6812/25.1.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αθανασίου Λεβέντη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/5837/16.2.06 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Θ. ΛΕΒΕΝΤΗΣ, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι, για την ομαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων και την πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων, στο ανωτέρω οδικό δίκτυο, από την αρμόδια Υπηρεσία μας (Τμήμα Τροχαίας Καλλιθέας), λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα αστυνόμευσης και στα πλαίσια των τροχονομικών ελέγχων, που διενεργούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα, για κάθε παράβαση που διαπιστώνεται εφαρμόζε-

ται η ισχύουσα νομοθεσία. Η δραστηριότητα των συνεργείων τροχονομικών ελέγχων αποσκοπεί κυρίως στην πρόληψη και κατευθύνεται ιδίως στη βεβαίωση και περιστολή των παραβάσεων εκείνων που χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνες και υπαίτιες για την πρόκληση των τροχαίων ατυχημάτων.

Ειδικότερα, για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του απαράδεκτου φαινομένου των αυτοσχέδιων αγώνων, που παρατηρείται πολλές φορές στο εν λόγω σημείο με ταυτόχρονη συγκέντρωση μεγάλου αριθμού, κυρίως νεαρών ατόμων, τα οποία παρακολουθούν και ενθαρρύνουν την κατάσταση αυτή, η εν λόγω Υπηρεσία μας σε συνεργασία με όμορες Υπηρεσίες Τροχαίας, καθώς και με τις συναρμόδιες Υπηρεσίες, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο διενεργώντας τροχονομικούς ελέγχους και σε βάρος των παραβατών επιβάλλονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις (συλλήψεις, επιβολή ποινικών και διοικητικών ποινών, δημεύσεις οχημάτων κ.λπ.). Ενδεικτικά δε σας πληροφορούμε ότι, κατά το τελευταίο εξάμηνο του παρελθόντος έτους, από την ανωτέρω Υπηρεσία μας, στον εν λόγω χώρο, βεβαιώθηκαν 10 παραβάσεις σε βαθμό πλημμελήματος (εκ των οποίων σε 6 περιπτώσεις εφαρμόστηκε η αυτόφωρη διαδικασία) και 100 παραβάσεις σε βαθμό πταίσματος, καθώς και 97 παραβάσεις που εντάσσονται στο Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών Μηχανοκίνητων Οχημάτων (Σ.Ε.Σ.Ο.).

Επίσης, η ανωτέρω Υπηρεσία μας, στα πλαίσια της τεχνικής αστυνόμευσης, έχει ενημερώσει εγγράφως τις αρμόδιες Υπηρεσίες και φορείς, αναφορικά με την επικρατούσα στο εν λόγω σημείο κατάσταση, αφενός μεν για τον προσδιορισμό του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των προαναφερόμενων χώρων και απεικόνιση επί χάρτου, αφετέρου δε για τη λήψη μέτρων αποκατάστασης-συμπλήρωσης της οδικής σήμανσης καθώς και λοιπών παρεμβάσεων για την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας του εν λόγω οδικού δικτύου.

Τέλος, στην αρμόδια Υπηρεσία μας, δόθηκαν εντολές και οδηγίες για την περαιτέρω δραστηριοποίηση του προσωπικού της και την αξιοποίηση των τεχνικών μέσων που διαθέτει, λαμβάνοντας επιπρόσθετα τροχονομικά μέτρα, σε συνεργασία, πάντοτε, με τις συναρμόδιες Υπηρεσίες, για την εξάλειψη του απαράδεκτου αυτού φαινομένου και την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων.

Ο Υπουργός
ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ»)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Αναφορές και ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 6374/12.1.2006 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Εμμανουήλ Στρατάκη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη διόρθωση των κακοτεχνιών του οδικού δικτύου στο Νομό Ηρακλείου προς αποτροπή των τροχαίων ατυχημάτων.

Η ερώτηση του κ. Στρατάκη έχει ως εξής:

«Το τελευταίο διάστημα υπάρχει έξαρση τροχαίων περιστατικών στο Νομό Ηρακλείου που συμβαίνουν σε συγκεκριμένα σημεία του οδικού δικτύου για διάφορους λόγους.

Η συχνότητα των τροχαίων περιστατικών οφείλεται είτε σε κακή σήμανση και προφύλαξη του οδικού δικτύου, είτε σε ανεπίτρεπτες κλίσεις του οδοστρώματος, όπως σε συγκεκριμένα σημεία του δρόμου προς το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, είτε σε άλλα αίτια.

Επειδή οι οδηγοί δεν είναι δυνατόν να γνωρίζουν αυτές τις ατέλειες και παραλείψεις.

Επειδή οι ανθρωπίνες ζωές που χάνονται δεν αποτιμούνται και αφήνουν δυσαναπλήρωτα κενά στις οικογένειές τους και την κοινωνία, οι δε τραυματισμοί δημιουργούν επίσης τεράστια προβλήματα.

Επειδή η πολιτεία θα πρέπει να έχει τα θέματα οδικής ασφάλειας σε πρώτη προτεραιότητα, αφού ακόμη ως χώρα είμαστε στις πρώτες θέσεις σε τροχαία περιστατικά.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί αν προτίθενται να ενισχύσουν τους αρμόδιους φορείς, ώστε να προχωρήσουν στις αναγκαίες παρεμβάσεις προκειμένου να διορθωθούν και να καλυφθούν οι κακοτεχνίες και οι άλλες παραλείψεις προς αποτροπή των τροχαίων περιστατικών.»

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. κ. Ξανθόπουλος.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Σέβομαι την ευαισθησία του κ. Στρατάκη σε θέματα οδικής ασφάλειας και ατυχημάτων. Θα πω εκ προοιμίου ότι δεν είναι ακριβές ότι υπάρχει αυτό το διάστημα έξαρση ατυχημάτων. Η τροχαία έχει καταγεγραμμένα τα στοιχεία αυτά και πρέπει να σας πω ότι παρά την όχι καλή κατάσταση του οδικού μας δικτύου –και θα εξηγήσω σε τι οφείλεται- τα τελευταία χρόνια υπάρχει μία σταθερή μείωση των ατυχημάτων –αυτή είναι η πραγματικότητα- και στο Νομό Ηρακλείου. Τα στοιχεία είναι στη διάθεσή σας, στην Τροχαία. Παρά ταύτα, οι ευθύνες μας είναι μεγάλες, διότι διαχρονικά η οδική ασφάλεια, στο μέτρο που αφορά κυρίως σε μικροπαρεμβάσεις στο δίκτυο, δεν είναι η καλύτερη στην Ευρώπη, είναι μάλλον από τις χειρότερες. Και το Ηράκλειο είναι πράγματι ένας Νομός που υποφέρει από αυτό.

Θα καταθέσω ένα έγγραφο του Υφυπουργού Εσωτερικών κ. Νάκου, ο οποίος είναι συνεργαζόμενος, με το οποίο αποδεικνύεται ότι στο μέτρο που αφορά την Τοπική Αυτοδιοίκηση και την περιφέρεια όχι μόνο υπάρχει μια αύξηση πιστώσεων για την οδική ασφάλεια στην περιοχή του νομού σας, αλλά επιπλέον προβλέπεται και διπλασιασμός κατά το τρέχον έτος.

Η διαχείριση όμως αυτή γίνεται από τις τοπικές τεχνικές υπηρεσίες, τις λεγόμενες Δ.Ε.Σ.Ε. και συνεπώς η Τοπική Αυτοδιοίκηση οφείλει –και το κάνω πιστεύω με αρκετή επιτυχία- να συντονίζει καλύτερα τις προτεραιότητες, οι οποίες είναι και το μείζον θέμα σε μια περιορισμένων πόρων παρέμβαση που ούτως ή άλλως γίνεται σε εθνική κλίμακα.

Όσον αφορά εμάς, το Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., όπως ασφαλώς ξέρετε έχουμε αρμοδιότητα για τη συντήρηση μόνο του λεγόμενου εθνικού δικτύου, πάλι μέσω των Δ.Ε.Σ.Ε.. Στο σημείο αυτό επισημαίνω επίσης ότι υπάρχουν δύο μεγάλες παρεμβάσεις. Η πρώτη παρέμβαση γίνεται διαχρονικά με πιστώσεις που χορηγούνται ήδη και φέτος –όπως και πέρυσι- από την αρμόδια υπη-

ρεσία, την Δ3, οδικής ασφάλειας και ήδη από πέρυσι διατίθεται μια σειρά πιστώσεων της τάξης του 1.500.000 ευρώ περίπου για τα σημεία του οδικού δικτύου που αφορούν στο Νομό Ηρακλείου.

Υπάρχει και μία μεγαλύτερη παρέμβαση η οποία ξεκίνησε μόλις προ δέκα μηνών, για την οποία, κυρία Πρόεδρε, θα μιλήσω στη δευτερολογία μου για να κερδίσουμε χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Κύριε Ξανθόπουλε, έχετε ακόμα λίγο περιθώριο χρόνου. Όπως θέλετε, βέβαια.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Προτιμώ να τα πω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ο κ. Στρατάκης έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, δεν ξέρω αν τα στοιχεία που έχετε στη διάθεσή σας είναι τα ακριβή, γιατί τα δικά μου στοιχεία και κυρίως τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας λένε το ακριβώς αντίθετο, ότι δηλαδή τα περιστατικά θανάτων από τα τροχαία ατυχήματα έχουν αυξηθεί.

Αυτό είναι ένα στοιχείο το οποίο παρακαλώ να λάβετε υπ' όψιν σας. Γιατί μπορεί να μεν να μειώνεται ο συνολικός αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων, αλλά σημασία έχει πόσους θανάτους έχουμε και πόσο έχουμε μειώσει τους θανάτους. Δυστυχώς εκεί η μείωση που παρατηρείται το τελευταίο διάστημα, σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας, δεν είναι αυτή που θα έπρεπε και δεν ακολουθούνται –τουλάχιστον τα δύο τελευταία χρόνια- οι ρυθμοί που είχαμε τα προηγούμενα χρόνια αναφορικά με αυτά τα στοιχεία.

Την ερώτηση την έχω απευθύνει σε τέσσερις Υπουργούς. Πήρα απάντηση μόνο από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, διότι θα έλεγα ο επίσης καθ' ύλην αρμόδιος Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών μου είπε ότι θα απαντήσετε εσείς.

Το πρόβλημα που υπάρχει σε σχέση με το οδικό δίκτυο είναι ζήτημα χρημάτων, που πρέπει να δοθούν για να συντηρηθεί και να σημανθεί το δίκτυο, να γίνουν οι παρεμβάσεις εκεί όπου τα νέα δεδομένα επιβάλλουν να γίνουν, διότι σήμερα έχουμε νέας τεχνολογίας αυτοκίνητα, τα οποία αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες.

Όταν το οδόστρωμα έχει τάπητα τεχνολογίας δεκαπέντε χρόνων πριν, τότε αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι αυτό μπορεί να είναι μια πολύ βασική αιτία για να δημιουργούνται τροχαία ατυχήματα. Εσείς, κύριε Υπουργέ, το ξέρετε καλύτερα από οποιονδήποτε άλλον αυτό το θέμα.

Άρα λοιπόν σ' αυτό το σημείο εμείς θέλουμε την παρέμβαση των αρμόδιων Υπουργείων για να διορθωθεί το κακό. Διότι έχουμε τονίσει ότι εδώ υπάρχει μια αναγκαιότητα σε πολλές περιπτώσεις, παραδείγματος χάριν στους κόμβους. Σας έλεγα πριν από αρκετές μέρες για έναν κόμβο όπου θα δημιουργηθούν προβλήματα. Δυστυχώς δεν πέρασαν πολλές μέρες και έγινε θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα στη συγκεκριμένη περιοχή.

Αυτά εμείς θέλουμε να τα προλάβουμε. Όταν τα επισημαίνουμε και η Κυβέρνηση αδιαφορεί, προκειμένου να μην έχουμε αυτά τα θανατηφόρα περιστατικά, αντιλαμβάνεστε ότι η αγωνία αυξάνεται, όπως ασφαλώς και η αγανάκτηση των κατοίκων που κινούνται σε αυτές τις περιοχές.

Το δε πρόβλημα του οδικού δικτύου του Νομού Ηρακλείου είναι τεράστιο. Το ξέρετε. Χρειάζονται πάρα πολλά χρήματα για τη συντήρησή του και πρέπει να ομολογήσουμε εδώ –να το πούμε καθαρά- ότι τα τελευταία δύο χρόνια δεν έχουν δοθεί σχεδόν καθόλου χρήματα για να συντηρηθεί αυτό το πολλών χιλιομέτρων δίκτυο που υπάρχει στο Νομό Ηρακλείου, γιατί ο νομός είναι μεγάλος –το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά- και οι περιοχές είναι δύσβατες. Χρειάζονται έργα καλύτερων τεχνολογικών προδιαγραφών σε σχέση με το παρελθόν.

Είναι ένα ζήτημα για το οποίο θέλω να παρακαλέσω να το δείτε με προσοχή, γιατί μπορείτε να συνδράμετε –αν θέλετε- την προσπάθεια των τοπικών φορέων προκειμένου να αποτρέψουμε την εξέλιξη αυτών των θανατηφόρων τροχαίων, όπως και άλλων περιστατικών, τα οποία παρατηρούμε δυστυχώς συχνά στο Νομό Ηρακλείου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Επιτρέψτε μου να σας κάνω πάλι μια μικρή διόρθωση. Και τα θανατηφόρα ατυχήματα μειώνονται τα τελευταία χρόνια και μάλιστα η μείωση ξεκίνησε επί των ημερών της διακυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ., προς τιμήν του. Συνεπώς η μείωση αυτή συνεχίζεται κανονικά.

Και μάλιστα η καμπύλη είναι πρακτικώς εκθετική, δηλαδή αυξάνεται η μείωση, που σημαίνει ότι πάμε καλά γενικώς. Δεν πάμε όμως καλά σε απόλυτους αριθμούς σε σχέση με την Κοινότητα, με τις καλές ευρωπαϊκές χώρες, τις λεγόμενες «καλές» από πλευράς οδικής ασφάλειας. Συνεπώς πολλά έχουν να γίνουν ακόμα.

Είπατε κάτι για τις πιστώσεις τα τελευταία δύο χρόνια. Επιτρέψτε μου να πω ότι είναι και αυτό ανακριβές. Έχω μπροστά μου τα στοιχεία και θα σας καταθέσω και το έγγραφο του κ. Νάκου. Μόνο στο δεύτερο εξάμηνο του 2005 το αρμόδιο Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης έχει διαθέσει πάνω από 2.000.000 ευρώ ειδικά για το Νομό σας, για επεμβάσεις συντήρησης, αλλά και το δικό μας Υπουργείο, με τους περιορισμένους πόρους που έχει από τα Τ.Ε.Ο. Α.Ε., έχει διαθέσει πάνω από 1.300.000 ευρώ. Συνεπώς χρήματα δίνονται και μάλιστα με μεγαλύτερους ρυθμούς από ό,τι τα τελευταία πέντε χρόνια, δηλαδή υπάρχει μια αύξηση και στους ρυθμούς χορήγησης πιστώσεων.

Επισημαίνω δε ότι μία μείζονος σημασίας παρέμβαση αυτήν τη στιγμή ξεκινάει και είναι πραγματικά, αν θέλετε, καινοτομία στον τομέα αυτό, -πρόκειται για ένα πρόγραμμα οδικής ασφάλειας που εντάσσεται στο Μέτρο 6.3. του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης- από την οποία και μόνο ο Νομός Ηρακλείου και η

περίξ περιοχή παίρνει 10.000.000 ευρώ. Μόλις ξεκίνησε αυτή η σειρά των μελετών -ολοκληρώνεται σε μερικούς μήνες- και ελπίζουμε το 2007 να έχουμε παρεμβάσεις μείζονος σημασίας για την οδική ασφάλεια ειδικώς. Και βέβαια συμφωνώ μαζί σας. Οι παρεμβάσεις αυτές θα είναι και αλλαγής κλίσεων, εκεί που οι κλίσεις είναι ανάποδες και αντιολισθηρού τάπητα εκεί όπου πραγματικά είναι ξεπερασμένος και βέβαια και καλύτερης διαρρύθμισης των κόμβων, όπου δεν μπορεί να γίνουν ανισόπεδοι κόμβοι.

Συνεπώς, με ιδιαίτερη προσοχή τα Υπουργεία, και το δικό μας ειδικότερα, προσέχουμε την οδική ασφάλεια και προχωρούμε χωρίς πολλές, αν θέλετε, καθυστερήσεις και αποφασιστικά στη βελτίωσή της, ώστε τα επόμενα χρόνια να έχουμε μια θεαματική μείωση των ατυχημάτων.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.

Αναφορές και ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Η με αριθμό 5699/16-12-2005 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την ίδρυση και λειτουργία νέων μονάδων υποκατάστασης στον Οργανισμό Κατά των Ναρκωτικών (Ο.ΚΑ.ΝΑ.) διαγράφεται λόγω κωλύματος του Υπουργού.

Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των αναφορών και ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Θα γίνει προεκφώνηση των νομοσχεδίων που είναι γραμμένα στην ημερήσια διάταξη.

Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Τοπικά Συμβούλια Νέων και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο θα ψηφιστεί στο σύνολο στη συνέχεια.

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων-Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Τουρκίας για συνεργασία στον τομέα της υγείας».

Η σύμβαση αυτή, κύριοι συνάδελφοι, ψηφίστηκε στη Διαρκή

Επιτροπή ομόφωνα.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για συνεργασία στον τομέα της υγείας» έγινε δεκτό ομοφώνως σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για συνεργασία στον τομέα της υγείας

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για συνεργασία στον τομέα της υγείας, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 28 Σεπτεμβρίου 2005, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 7 αυτής».

Υπουργείου Ανάπτυξης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας για την ανάπτυξη του έργου Διασύνδεσης Ελλάδας- Ιταλίας (ΔΕΙ)».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση του Πρωτοκόλλου Συμφωνίας και Συναντίληψης (Memorandum of Understanding –MOU) μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Στρατηγείου Επιχειρήσεων του Ανώτατου Συμμαχικού Διοικητή και του Ανώτατου Συμμαχικού Διοικητή Μετασχηματισμού της Συμμαχίας σε σχέση με τις διατάξεις Υποστήριξης της Φιλοξενούσας Χώρας σε επιχειρήσεις/ασκήσεις ΝΑΤΟ μετά των συνημμένων Παραρτημάτων Α και Β αυτού».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τη συνήθη διαδικασία.

Του ιδίου Υπουργείου.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση Συμφωνίας Στρατιωτικής Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Βουλγαρικής Δημοκρατίας».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Δημόσιας Τάξης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας στη Συμφωνία μεταξύ των Κυβερνήσεων των Κρατών που μετέχουν στον Οργανισμό Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου για συνεργασία στην καταπολέμηση του εγκλήματος και ιδιαίτερα των οργανωμένων μορφών του».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τη συνήθη διαδικασία.

Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Για την περαιτέρω χρήση πληροφοριών του δημόσιου τομέα και τη ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τη συνήθη διαδικασία.

Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Ενίσχυση της οικογένειας και λοιπές διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Ρυθμίσεις στο φορολογικό καθεστώς των Συνδεδεμένων Εταιρειών και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Μεταρρύθμιση του Συστήματος Φαρμακευτικής Περίθαλψης».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων: «Τοπικά Συμβούλια Νέων και άλλες διατάξεις».

Δεν έχετε καμία παρατήρηση, κύριε Υπουργέ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας

και Θρησκευμάτων): Όχι, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό και στο σύνολο το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων: «Τοπικά Συμβούλια Νέων και άλλες διατάξεις».

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων: «Τοπικά Συμβούλια Νέων και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό, σε μόνη συζήτηση κατ' αρχήν, κατ' άρθρον και στο σύνολο, κατά πλειοψηφία και έχει ως εξής:

«Τοπικά Συμβούλια Νέων και άλλες διατάξεις»**Άρθρο 1
Σκοπός**

1. Για την ενίσχυση της συμμετοχής των νέων στη διαχείριση τοπικών υποθέσεων, που ανταποκρίνονται στα ενδιαφέροντά τους, σε κάθε δήμο και κοινότητα της Χώρας συγκροτούνται αντίστοιχα Δημοτικά και Κοινοτικά Συμβούλια Νέων (Τοπικά Συμβούλια Νέων).

2. Έργο των Τοπικών Συμβουλίων Νέων είναι ο εντοπισμός, η ανάδειξη και η παρακολούθηση των αναγκών και των προβλημάτων της νεολαίας σε τοπικό επίπεδο, η ανάληψη, σε συνεργασία με τον οικείο Οργανισμό Τοπικής Αυτοδιοίκησης, πρωτοβουλιών και δραστηριοτήτων για την πλήρη και ελεύθερη ανάπτυξη της προσωπικότητας των νέων, η μέριμνα για τη λήψη μέτρων με σκοπό την ενεργό και αποτελεσματική συμμετοχή των νέων στην τοπική κοινωνία και η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας με αντίστοιχα Τοπικά Συμβούλια Νέων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

**Άρθρο 2
Συγκρότηση**

1. Για την εκπλήρωση του ανωτέρω σκοπού, δημιουργείται και τηρείται, με ευθύνη του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου, μητρώο νέων, στο οποίο εγγράφονται, μετά από αίτησή τους, νέοι ηλικίας από 15 έως 28 ετών, που είναι εγγεγραμμένοι στο δημοτολόγιο του οικείου δήμου ή κοινότητας. Οι εγγεγραμμένοι στο μητρώο νέων διαγράφονται αυτοδικαίως μετά τη συμπλήρωση του 28ου έτους της ηλικίας τους, εκτός εάν έχουν εκλεγεί στο Συμβούλιο του άρθρου 5 του παρόντος, οπότε διατηρούν την ιδιότητά τους μέχρι τη λήξη της θητείας τους.

2. Τα Δημοτικά ή Κοινοτικά Συμβούλια Νέων συγκροτούνται

με απόφαση του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου, μετά τις πρώτες εκλογές για την ανάδειξη των Συμβουλίων τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 αυτού του νόμου. Με την ίδια απόφαση συγκαλείται σε πρώτη συνεδρίαση και το εκλεγμένο Συμβούλιο.

Άρθρο 3 Όργανα

Όργανα των Τοπικών Συμβουλίων Νέων είναι η Συνέλευση, το Συμβούλιο και ο Πρόεδρος του Συμβουλίου.

Άρθρο 4 Συνέλευση

1. Η Συνέλευση των Δημοτικών ή Κοινοτικών Συμβουλίων Νέων απαρτίζεται από το σύνολο των εγγεγραμμένων στα οικεία μητρώα νέων του δήμου ή της κοινότητας.

2. Η Συνέλευση είναι αρμόδια για τη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών και πολιτικών ως προς τη δράση των αντίστοιχων Συμβουλίων Νέων.

3. Η Συνέλευση συγκαλείται υποχρεωτικά τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου του οικείου Συμβουλίου.

4. Η Συνέλευση συγκαλείται εκτάκτως, αν προκύψει σοβαρό θέμα με απόφαση του Συμβουλίου. Αν μέλος του Συμβουλίου ζητήσει τη σύγκληση έκτακτης Συνέλευσης και το Συμβούλιο αρνηθεί την πραγματοποίησή της, συγκαλείται έκτακτη Συνέλευση με την υποβολή αιτήματος υπογεγραμμένου από το 1/3 των μελών της Συνέλευσης. Στην περίπτωση αυτή η Συνέλευση συνέρχεται ύστερα από πρόσκληση εκείνων που υπέβαλαν το σχετικό αίτημα και αποφασίζει για τα θέματα, για τα οποία ζητήθηκε η σύγκλησή της.

5. Οι συνεδριάσεις της Συνέλευσης είναι δημόσιες. Ο δήμαρχος ή ο πρόεδρος της κοινότητας ή εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός τους συμμετέχει, χωρίς δικαίωμα ψήφου, στις συνεδριάσεις της Συνέλευσης, στις οποίες καλείται υποχρεωτικά προκειμένου να εκφράσει γνώμη για όλα τα θέματα που συζητούνται σε αυτή.

Άρθρο 5 Συμβούλιο

1. Το Συμβούλιο των Δημοτικών ή Κοινοτικών Συμβουλίων Νέων είναι:

α) Πενταμελές, σε δήμους ή κοινότητες έως είκοσι χιλιάδες κατοίκους, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή.

β) Επταμελές, σε δήμους ή κοινότητες με είκοσι χιλιάδες έναν έως πενήντα χιλιάδες κατοίκους, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή.

γ) Εννεαμελές, σε δήμους ή κοινότητες με πενήντα χιλιάδες έναν έως εκατό χιλιάδες κατοίκους, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή.

δ) Ενδεκαμελές, σε δήμους ή κοινότητες άνω των εκατό χιλιάδων κατοίκων, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή.

2. Το Συμβούλιο έχει την ευθύνη για την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών και πολιτικών που χαράσσει η Συνέλευση.

3. Το Συμβούλιο συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά το μήνα, ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου του.

4. Στην πρώτη συνεδρίαση του Συμβουλίου εκλέγονται με μυστική ψηφοφορία ο Πρόεδρος, ο Αναπληρωτής Πρόεδρος, ο Γραμματέας και ο Ταμίας. Η θητεία των μελών του Συμβουλίου λήγει με την ανάδειξη των μελών του νέου Συμβουλίου.

5. Οι ιδιότητες δημάρχου, προέδρου κοινότητας, νομάρχη, προέδρου συμβουλίου δημοτικού διαμερίσματος και προέδρου ή μέλους δημοτικού ή κοινοτικού ή νομαρχιακού συμβουλίου ή συμβουλίου δημοτικού διαμερίσματος είναι ασυμβίβαστες με την ιδιότητα μέλους του Συμβουλίου.

6. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου τηρούνται πρακτικά με ευθύνη του Προέδρου και του Γραμματέα του. Αντίγραφο των

πρακτικών κάθε συνεδριάσεως του Συμβουλίου κοινοποιείται με ευθύνη των ανωτέρω στο οικείο δημοτικό ή κοινοτικό συμβούλιο.

7. Το Συμβούλιο μπορεί να συνιστά επιτροπές για την επεξεργασία ζητημάτων που αφορούν τους νέους της περιοχής του.

Άρθρο 6 Εκλογές

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης προκηρύσσονται εκλογές για την ανάδειξη Συμβουλίων των Δημοτικών ή Κοινοτικών Συμβουλίων Νέων. Οι εκλογές προκηρύσσονται εντός των τριών πρώτων μηνών από την έναρξη του πρώτου και του τρίτου έτους κάθε δημοτικής ή κοινοτικής περιόδου και διενεργούνται εντός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης της σχετικής προκήρυξης σε όλους τους δήμους και κοινότητες της Χώρας. Την ευθύνη για την ομαλή οργάνωση και διεξαγωγή των εκλογών έχει το οικείο δημοτικό ή κοινοτικό συμβούλιο.

2. Οι εκλογές διενεργούνται με άμεση και μυστική ψηφοφορία με ενιαία ψηφοδέλτια. Δικαίωμα να εκλέγουν και να εκλέγονται στα Συμβούλια των Δημοτικών ή Κοινοτικών Συμβουλίων Νέων έχουν μόνο οι εγγεγραμμένοι στα οικεία μητρώα νέων μέχρι την ημερομηνία δημοσίευσης της σχετικής προκήρυξης των εκλογών. Από την ημερομηνία αυτή και μέχρι την ανάδειξη του Συμβουλίου δεν επιτρέπονται εγγραφές στα οικεία μητρώα νέων.

3. Με την κοινή υπουργική απόφαση της παραγράφου 1 ρυθμίζονται τόσο το ζήτημα της πρώτης εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος όσο και ειδικότερα θέματα που αφορούν τη διαδικασία διεξαγωγής των εκλογών και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 7 Πρόεδρος

1. Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου εκπροσωπεί το αντίστοιχο Συμβούλιο Νέων και φροντίζει για την ομαλή λειτουργία του.

2. Ο Πρόεδρος του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου Νέων συμμετέχει στις συνεδριάσεις του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου, στις οποίες καλείται υποχρεωτικά και έχει δικαίωμα να εκφράζει γνώμη για θέματα σχετικά με τα ενδιαφέροντα των νέων της περιοχής του.

Άρθρο 8 Χρηματοδότηση - Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, καθορίζεται η επιχορήγηση των οικείων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης για τη χρηματοδότηση αποκλειστικά των δράσεων και δραστηριοτήτων των Τοπικών Συμβουλίων Νέων που αναπτύσσονται για την επίτευξη των σκοπών τους. Οι σχετικές πιστώσεις εγγράφονται σε ειδικό Κωδικό Αριθμό Εξόδου του προϋπολογισμού των οικείων δήμων ή κοινοτήτων, η επιχορήγηση των οποίων βαρύνει ισομερώς τους προϋπολογισμούς των Υπουργείων Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

2. Με όμοια απόφαση καθορίζονται ο τρόπος ανάδειξης και συγκρότησης των οργάνων των Τοπικών Συμβουλίων Νέων, οι αρμοδιότητες και η λειτουργία τους, η οικονομική διοίκηση και ο οικονομικός έλεγχος, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του νόμου αυτού.

3. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομίας και Οικονομικών προβλέπεται η σύσταση και συγκρότηση Νομαρχιακών Συμβουλίων Νέων κατ' ανάλογη εφαρμογή των

διατάξεων του νόμου αυτού. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα προβλέπεται η εκπροσώπηση των Δημοτικών, Κοινοτικών και Νομαρχιακών Συμβουλίων Νέων σε πανελλήνιο επίπεδο από την Εθνική Επιτροπή Τοπικών Συμβουλίων Νέων, καθώς και η ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων ή θεμάτων με χαρακτηριστικά τεχνικό ή λεπτομερειακό.

Άρθρο 9

Θέματα ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης

1. α) Τα τρία πρώτα εδάφια της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87 Α'), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 1 του ν. 2188/ 1994 (ΦΕΚ 18 Α'), αντικαθίστανται ως εξής:

«2. Η θητεία των πρυτάνεων, αντιπρυτάνεων και κοσμητόρων σχολών είναι τετραετής. Δεν επιτρέπεται η εκλογή πρυτάνεων, αντιπρυτάνεων και κοσμητόρων σχολών για δύο συνεχείς θητείες σε οποιοδήποτε από τα αξιώματα αυτά, καθώς και η εκλογή των παραπάνω για περισσότερες από δύο θητείες συνολικά.

Η θητεία των προέδρων τμημάτων είναι διετής και μπορεί να ανανεωθεί ακόμη μία συνεχή φορά. Στην περίπτωση αυτή οι πρόεδροι τμημάτων δεν μπορούν να επανεκλεγούν πριν περάσουν δύο χρόνια από τη λήξη της τελευταίας θητείας τους. Δεν επιτρέπεται εκλογή προέδρων τμημάτων για περισσότερες από τέσσερις θητείες συνολικά.

Ως θητεία για την εφαρμογή της διατάξεως αυτής νοείται η χρονική περίοδος ανάμεσα σε δύο εκλογικές διαδικασίες.»

β) Τα τρία πρώτα εδάφια της παραγράφου 5 του άρθρου 12 του ν. 1404/1983 (ΦΕΚ 173 Α'), όπως τροποποιήθηκε με την περίπτωση α' της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του ν. 2188/1994 (ΦΕΚ 18 Α'), αντικαθίστανται ως εξής:

«5. Η θητεία των προέδρων, αντιπροέδρων και διευθυντών σχολών είναι τετραετής. Δεν επιτρέπεται η εκλογή προέδρων, αντιπροέδρων και διευθυντών σχολών για δύο συνεχείς θητείες σε οποιοδήποτε από τα αξιώματα αυτά, καθώς και η εκλογή των παραπάνω για περισσότερες από δύο θητείες συνολικά.

Η θητεία των προϊσταμένων τμημάτων είναι διετής και μπορεί να ανανεωθεί ακόμη μία συνεχή φορά. Στην περίπτωση αυτή οι προϊστάμενοι τμημάτων δεν μπορούν να επανεκλεγούν πριν περάσουν δύο χρόνια από τη λήξη της τελευταίας θητείας τους. Δεν επιτρέπεται εκλογή των παραπάνω για περισσότερες από τέσσερις θητείες συνολικά.

Ως θητεία για την εφαρμογή της διατάξεως αυτής νοείται η χρονική περίοδος ανάμεσα σε δύο εκλογικές διαδικασίες.»

γ) Η θητεία των εν ενεργεία κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού πρυτάνεων, αντιπρυτάνεων, κοσμητόρων σχολών και προέδρων τμημάτων Πανεπιστημίου, ως και των προέδρων, αντιπροέδρων, διευθυντών σχολών και προϊσταμένων τμημάτων Τ.Ε.Ι. λήγει σύμφωνα με τις διατάξεις που ίσχυαν κατά το χρόνο της εκλογής τους. Η θητεία στα παραπάνω αξιώματα, που άρχισε πριν από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, δεν λαμβάνεται υπόψη για τους περιορισμούς των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού.

Ειδικότερα, οι πρυτάνεις, αντιπρυτάνεις και κοσμητορες σχολών Πανεπιστημίου, ως και οι πρόεδροι, αντιπρόεδροι και διευθυντές σχολών Τ.Ε.Ι., που διανύουν κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού τη δεύτερη συνεχή θητεία τους στο ίδιο αξίωμα, δεν μπορούν να επανεκλεγούν σε αυτό πριν περάσουν τέσσερα χρόνια από τη λήξη της τελευταίας θητείας τους. Οι πρόεδροι τμημάτων Πανεπιστημίου, ως και οι προϊστάμενοι τμημάτων Τ.Ε.Ι., που διανύουν κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού τη δεύτερη συνεχή θητεία τους στο παραπάνω αξίωμα, δεν μπορούν να επανεκλεγούν στο αξίωμα αυτό πριν περάσουν δύο χρόνια από τη λήξη της τελευταίας θητείας τους.

2. Το στοιχείο ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 2083/1992 (ΦΕΚ 159 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«ε) Αν ο πρύτανης παραιτηθεί ή εκλείψει για οποιονδήποτε λόγο κατά τα τρία πρώτα έτη της θητείας του, επαναλαμβάνεται για τη μέχρι τη λήξη της θητείας του χρονική περίοδο η εκλογή πρύτανη. Έως ότου διεξαχθούν οι εκλογές και αναλάβει καθήκοντα ο νέος πρύτανης, καθώς και όταν ο πρύτανης

παραιτηθεί ή εκλείψει κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους της θητείας του, καθήκοντα πρύτανη ασκεί ένας από τους αντιπρυτάνεις που ορίζεται από τη Σύγκλητο.

Εάν ο ένας ή και περισσότεροι αντιπρυτάνεις παραιτηθούν ή εκλείψουν κατά τα τρία πρώτα έτη της θητείας τους, επαναλαμβάνεται για τη μέχρι τη λήξη της θητείας τους χρονική περίοδο η εκλογή για τον ένα ή και τους περισσότερους αντιπρυτάνεις, κατά περίπτωση. Αν η ανάγκη αναπλήρωσης ανακύψει κατά το τελευταίο έτος της θητείας, ο ελλείπων αντιπρύτανης αναπληρώνεται από πρόεδρο τμήματος, ο οποίος ορίζεται με απόφαση της Συγκλήτου. Μέχρι τη διενέργεια των εκλογών ή τον ορισμό αναπληρωτή αντιπρύτανη τα καθήκοντά τους ασκεί ο πρύτανης.

Εάν ο κάτοχος των παραπάνω αξιωμάτων παραιτηθεί ή εκλείψει, η δε ανάδειξη νέου οργάνου απαιτείται να γίνει με εκλογές, οι επαναληπτικές εκλογές διενεργούνται το αργότερο εντός δύο μηνών από την υποβολή της παραίτησης ή την έκλειψη.»

3. Οι εκλογές για την ανάδειξη πρυτάνεων, αντιπρυτάνεων και κοσμητόρων σχολών των Πανεπιστημίων και προέδρων, αντιπροέδρων και διευθυντών σχολών των Τ.Ε.Ι. διενεργούνται αποκλειστικά κατά την περίοδο από 15 έως 31 Μαΐου, των δε προέδρων τμημάτων των Πανεπιστημίων και των προϊσταμένων τμημάτων των Τ.Ε.Ι. κατά την περίοδο από 15 Ιουνίου έως 30 Ιουνίου του ακαδημαϊκού έτους που λήγει η θητεία τους.

4. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 του ν. 3413/2005 (ΦΕΚ 278 Α') προστίθενται εδάφια θ' και ι' ως εξής:

«θ. Τα Ανώτατα Στρατιωτικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα υπόκεινται σε αξιολόγηση, σύμφωνα με το ν. 3374/2005. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, ρυθμίζονται οι σχετικές λεπτομέρειες.

ι. Οι αξιολογήσεις του εδαφίου ζ' λαμβάνουν υπόψη και τα ευρήματα της διαδικασίας του ανωτέρω εδαφίου θ'.»

Άρθρο 10

Συγγραφή νέων διδακτικών βιβλίων

1. Η ισχύς των υπουργικών αποφάσεων που εκδόθηκαν για την έγκριση ανάθεσης των έργων που έχουν πληρωθεί ή εκκρεμούν προς πληρωμή από το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο και πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο υλοποίησης των ενταγμένων στα Μέτρα 2.2 και 2.3 του Επιχειρησιακού Προγράμματος Εκπαίδευσης Αρχικής Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ε.Π.Ε.Α.Ε.Κ.) πράξεων, με τίτλους:

α) «Συγγραφή νέων βιβλίων και παραγωγή εκπαιδευτικού υποστηρικτικού υλικού με βάση το Διαθεματικό Ενιαίο Πλαίσιο Προγραμμάτων Σπουδών (Δ.Ε.Π.Π.Σ.) και τα Αναλυτικά Προγράμματα Σπουδών (Α.Π.Σ.) για το Γυμνάσιο», β) «Συγγραφή νέων βιβλίων και παραγωγή εκπαιδευτικού υποστηρικτικού υλικού με βάση το Διαθεματικό Ενιαίο Πλαίσιο Προγραμμάτων Σπουδών (Δ.Ε.Π.Π.Σ.) και τα Αναλυτικά Προγράμματα Σπουδών (Α.Π.Σ.) για το Δημοτικό και το Νηπιαγωγείο» και γ) «Εκπόνηση βιβλίων, ντοσιέ, τετραδίων εργασίας και προγραμμάτων σπουδών της Τεχνικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης» ανατρέχει στην προηγούμενη της ημερομηνίας υπογραφής εκάστης των σχετικών συμβάσεων.

Άρθρο 11

Σίτιση και στέγαση φοιτητών μέσω του Ε.Ι.Ν.

Η παράγραφος 6 του άρθρου 14 του ν. 2817/2000 (ΦΕΚ 78 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«6. α) Για την κάλυψη της δαπάνης σίτισης προπτυχιακών φοιτητών και σπουδαστών εγγράφεται κάθε χρόνο στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων ειδική πίστωση, από την οποία, με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, επιχορηγούνται το Εθνικό Ίδρυμα Νεότητας (Ε.Ι.Ν.), τα Πανεπιστήμια, τα Τ.Ε.Ι., οι φοιτητικές ή σπουδαστικές λέσχες τους, καθώς και η λέσχη της Α.Σ.Π.Α.Ι.Τ.Ε.. Η πίστωση διατίθεται στο μεν Ε.Ι.Ν. για τη σίτιση των φοιτητών και σπουδαστών που διαμένουν ως οικότροφοι σε

φοιτητικές ή σπουδαστικές εστίες Πανεπιστημίων ή Τ.Ε.Ι., οι οποίες βρίσκονται κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού στη χρήση του Ε.Ι.Ν. ή λειτουργούν με δική του ευθύνη και δικό του προσωπικό, στους δε άλλους φορείς για τη σίτιση των λοιπών φοιτητών και σπουδαστών. Μετά από αίτηση του Ε.Ι.Ν. ή των άλλων φορέων και σύμφωνη γνώμη των άλλων φορέων ή του Ε.Ι.Ν. αντίστοιχα η πίστωση μπορεί να διατίθεται στο μεν Ε.Ι.Ν. και για τη σίτιση των λοιπών φοιτητών και σπουδαστών, στους δε άλλους φορείς και για τη σίτιση των στεγαζόμενων ως οικοτρόφων φοιτητών και σπουδαστών.

β) Κριτήρια κατανομής της πίστωσης είναι ο αριθμός των στεγαζόμενων ως οικοτρόφων προπτυχιακών φοιτητών και σπουδαστών, ο αριθμός των σπιτιζόμενων προπτυχιακών φοιτητών και σπουδαστών, η έδρα του Ιδρύματος ή Σχολής ή Τμήματος, η λειτουργία ή μη λέσχης στο Ίδρυμα και οι ειδικές συνθήκες που επικρατούν στο κάθε Ίδρυμα ή στη Σχολή ή Τμήμα.

γ) Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ε.Ι.Ν. ή της Συγκλήτου ή της Διοικούσας Επιτροπής κάθε Πανεπιστημίου ή του Συμβουλίου κάθε Τ.Ε.Ι. ή του Διοικητικού Συμβουλίου της Α.Σ.Π.Α.Ι.Τ.Ε. μετά από εισήγηση της Εφορίας της Λέσχης, εφόσον υπάρχει, καθορίζονται οι προϋποθέσεις για τη δωρεάν σίτιση και οι όροι οικονομικής συμμετοχής προπτυχιακών φοιτητών ή σπουδαστών στη σίτιση.

δ) Για τον προσδιορισμό των ανωτέρω προϋποθέσεων συνεκτιμώνται ιδίως η οικονομική και οικογενειακή κατάσταση του σπιτιζόμενου και η εντοπιότητά του.»

Άρθρο 12 **Μίσθωση σχολικών κτηρίων από** **Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις**

Το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 20 του ν. 3369/2005 (ΦΕΚ 171 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Οι διατάξεις του άρθρου αυτού έχουν εφαρμογή και στις συμβάσεις μισθώσεων που έχουν συναφθεί πριν την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού για την κάλυψη στεγαστικών αναγκών σχολικών κτηρίων, απαλλασσόμενων κάθε ευθύνης των οργάνων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης για τη μέχρι τότε ακολουθητέα διαδικασία.»

Άρθρο 13 **Καταργούμενες διατάξεις**

Από την έναρξη ισχύος αυτού του νόμου καταργείται κάθε γενική ή ειδική διάταξη, που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος ή ρυθμίζει διαφορετικά τα θέματα που αποτελούν αντικείμενο αυτού.

Άρθρο 14

1. Ορίζεται η τρίτη Κυριακή του Ιανουαρίου, ως ημέρα μνήμης των θυμάτων της εγκληματικής δράσης της τρομοκρατίας στην Ελλάδα, κατά τις τελευταίες δεκαετίες.

2. Ο χαρακτήρας, το περιεχόμενο, ο φορέας και ο τρόπος οργάνωσης των εκδηλώσεων μνήμης καθορίζεται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, ύστερα από γνώμη των πλέον αναγνωρισμένων σωματείων των θυμάτων, συγγενών και φίλων αυτών.

Άρθρο 15 **Θέματα εισαγωγής στην τριτοβάθμια εκπαίδευση**

Στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ν. 2525/1997 (ΦΕΚ 188 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 1 του ν. 2909/2001 (ΦΕΚ 90 Α') διαγράφεται η φράση «του Πανεπιστημίου Κύπρου».

Άρθρο 16

Η παράγραφος 6 του άρθρου 1 του ν. 3282/2004 (ΦΕΚ 208 Α'), όπως το πρώτο εδάφιο έχει αντικατασταθεί, τροποποιείται,

συμπληρώνεται και αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«6. (α) Εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις των προηγούμενων παραγράφων, δικαίωμα μετεγγραφής υφίσταται μόνο για ένα από τα δύο τμήματα κατ' επιλογή του ενδιαφερόμενου, που είναι πλησιέστερο στον τόπο της κατοικίας των γονέων ή στην πόλη όπου φοιτά ήδη ένας τουλάχιστον αδελφός ή αδελφή και είναι αντίστοιχο με το τμήμα προέλευσης. Η αντιστοιχία μεταξύ των τμημάτων στα Πανεπιστήμια και στα Τ.Ε.Ι. πρέπει να προκύπτει με βάση το σύμφωνο με το νόμο πτυχίο που χορηγούν και το πρόγραμμα σπουδών. Στο πρώτο κριτήριο περιλαμβάνεται κυρίως ο τίτλος, η διάρκεια σπουδών και το επιστημονικό ή επιστημονικά αντικείμενα που καλλιεργούνται στα τμήματα, καθώς και τα ζητήματα επαγγελματικής κατοχύρωσης ή επαγγελματικών δικαιωμάτων. Η διαπίστωση της αντιστοιχίας μεταξύ των τμημάτων αποτελεί κατ' αρχάς ευθύνη των Γενικών Συνελεύσεων των τμημάτων, τελικώς δε, των Συμβουλίων Ανώτατης Πανεπιστημιακής ή Τεχνολογικής Εκπαίδευσης. Οι αποφάσεις των Γενικών Συνελεύσεων υποβάλλονται, δια των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων στο κατά περίπτωση Συμβούλιο, το οποίο αποφασίζει ύστερα από τεκμηριωμένη εισήγηση επιστημονικών επιτροπών που συγκροτούνται από την κατά περίπτωση Γραμματεία του οικείου Συμβουλίου. Για την αντιστοιχία ή μη, εκδίδεται διαπιστωτικό χαρακτήρα απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Τροποποίηση ή συμπλήρωση της απόφασης αυτής είναι δυνατή μόνο στις περιπτώσεις που ιδρύονται νέα τμήματα ή μεταβάλλεται το γνωστικό αντικείμενο υφιστάμενων τμημάτων.

(β) Η ύπαρξη ή μη αντιστοιχίας μεταξύ των τμημάτων ολοκληρώνεται κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος άρθρου το αργότερο μέσα σε δύο μήνες από τη δημοσίευση του νόμου αυτού.

(γ) Ζητήματα που ανακύπτουν από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου ρυθμίζονται με αποφάσεις του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ύστερα από εισήγηση του κατά περίπτωση Συμβουλίου Ανώτατης Πανεπιστημιακής ή Ανώτατης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης.»

Άρθρο 17

Το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης iii της παρ. 5 του άρθρου 14 του ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87 Α'), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Τα ανωτέρω δεν ισχύουν για τις περιπτώσεις που περιλαμβάνονται στα προεδρικά διατάγματα 123/1984 (ΦΕΚ 39 Α'), 111/1994 (ΦΕΚ 84 Α'), 390/1995 (ΦΕΚ 217 Α') και 187/1996 (ΦΕΚ 145 Α'), όπως κάθε φορά ισχύουν, καθώς και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 14 παρ. 8 του ν. 1268/1982 (ΦΕΚ 87 Α'), όπως το άρθρο αυτό έχει τροποποιηθεί και ισχύει κάθε φορά.»

Άρθρο 18 **Έναρξη ισχύος**

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επί μέρους διατάξεις του».

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Εισερχόμαστε στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ανάπτυξης.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας για την ανάπτυξη του έργου Διασύνδεσης Ελλάδας-Ιταλίας (Δ.Ε.Ι.)».

Το νομοσχέδιο αυτό έχει ψηφιστεί κατά πλειοψηφία στην αρμόδια Διάρκη Επιτροπή -το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας έχει αντίρρηση- και εισάγεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού της Βουλής.

Υπάρχει κάποιος εκ των συναδέλφων που θέλει να λάβει το λόγο;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Μάλιστα, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ορίστε, κύριε Σκοπελίτη, έχετε το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας καταψήφισε στην επιτροπή και θα καταψηφίσει και σήμερα τη Συμφωνία αυτή. Και αυτό το κάνει, κυρία Πρόεδρε, γιατί κρίνει την κάθε συμφωνία ή συνεργασία με μέτρο την εξυπηρέτηση των λαϊκών συμφερόντων. Αυτή τη συγκεκριμένη συμφωνία από όποια πλευρά και αν τη δεις θα διαπιστώσεις ότι σε καμία περίπτωση δεν εξυπηρετεί τα λαϊκά συμφέροντα.

Βέβαια κάποια συμφέροντα εξυπηρετεί σίγουρα και αυτά είναι τα συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιθύνοντες κύκλοι της οποίας επιδιώκουν με την κατασκευή του αγωγού αυτού να διασφαλίσουν τα συμφέροντά τους σε φυσικό αέριο. Επίσης η κατασκευή του αγωγού αυτού που θα συνδέσει τον αγωγό που περνάει από τα εδάφη της Τουρκίας, θα διασφαλίσει τα συμφέροντα της αστικής τάξης της Τουρκίας που επιδιώκει με τον τρόπο αυτό, μέσω του αγωγού αυτού να διαθέσει αδιάθετες ποσότητες φυσικού αερίου που έχει. Τέλος εξυπηρετεί τα συμφέροντα της άρχουσας τάξης της χώρας μας που εκτός των άλλων θα χρησιμοποιήσει τον αγωγό για να αναδειχθεί η χώρα μας σε ενεργειακό κόμβο στην περιοχή. Σε αυτήν την προοπτική έγιναν πρόσφατα οι διαπραγματεύσεις ανάμεσα στη Ρωσία και στον Πρόεδρο της εταιρείας «GAZ PON».

Είναι γνωστό, κυρία Πρόεδρε, ότι οι Ρώσοι ενδιαφέρονται να μπουκ στην διανομή φυσικού αερίου στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μέσω αυτού του αγωγού και το ενδιαφέρον τους αυτό αναζωπυρώθηκε μετά τα γνωστά γεγονότα που προκάλεσε η κρίση στις σχέσεις της Ρωσίας με την Ουκρανία και η προοπτική που διαγράφεται στις σχέσεις αυτών των δύο χωρών που κάθε άλλο παρά ευοίωνη μπορεί να χαρακτηριστεί.

Εδώ –και μιλώντας για την επιδίωξη αυτή των ιθυνόντων κύκλων της χώρας μας να αναδειχθεί η χώρα μας σε ενεργειακό κόμβο στην περιοχή- θα θέλαμε να τονίσουμε ότι αυτή προωθείται αποκρύπτοντας από το λαό ότι με αυτό τον τρόπο εμπλέκεται η χώρα μας στις ενδοϊμπεριαλιστικές αντιθέσεις και διενέξεις και τα κάθε λογής επικίνδυνα για τις μικρότερες χώρες σχέδιά τους που είναι σίγουρο ότι θα γνωρίσουν και νέα έξαρση στα πλαίσια του ανταγωνισμού που αναπτύσσεται για τον έλεγχο των πηγών ενέργειας και των οδών διανομής τους, σχέσεις που γίνονται όλο και πιο επικίνδυνες για τις χώρες και τους λαούς. Και αυτόν βέβαια τον κίνδυνο μέσα στην τρελή χαρά της η ιθύνουσα τάξη της χώρας τον παραγνωρίζει.

Αυτοί, λοιπόν, για μας θα βγουν ωφελημένοι από αυτήν τη συμφωνία και την κατασκευή του αγωγού και θα είναι ζημιωμέ-

νος ο λαός.

Θα βγει ζημιωμένος γιατί; Πέρα από το ότι δεν θα βοηθήσει σε τίποτα, πουθενά στη συμφωνία δεν προβλέπεται αυτό, ότι δηλαδή θα έχει οφέλη ο λαός, αλλά θα πληρώσει και από πάνω για την κατασκευή αυτού του αγωγού και θα πληρώσει αφού τα έξοδα θα καλυφθούν από το δημόσιο. Μάλιστα –κι εδώ είναι το πρόβλημα, κύριοι συνάδελφοι- μετά την κατασκευή ο αγωγός αυτός δεν θα αποτελέσει λαϊκή περιουσία, αλλά θα περάσει στη διαχείριση μιας ανώνυμης εταιρείας που είναι η «ΔΕΠΑ».

Κλείνοντας, λοιπόν, κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι η υπό συζήτηση συμφωνία κινείται στα πλαίσια της απελευθέρωσης της αγοράς στον τομέα της ενέργειας, μία απελευθέρωση που, όπως τονίζουμε πολλές φορές σαν Κομμουνιστικό Κόμμα, όχι μόνο δεν πρόκειται να λειτουργήσει προς όφελος του λαού μας, αλλά και θα πολλαπλασιάσει τα γνωστά προβλήματα στα οποία αναφερθήκαμε που σήμερα αντιμετωπίζει ο λαός.

Κυρία Πρόεδρε, καταψηφίζουμε αυτήν τη συμφωνία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Σκοπελίτη.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας για την ανάπτυξη του έργου Διαισύνδεσης Ελλάδος-Ιταλίας (ΔΕΙ)».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας για την ανάπτυξη του έργου Διαισύνδεσης Ελλάδος-Ιταλίας (ΔΕΙ)» έγινε δεκτό σε μόνη συζήτηση κατ' αρχήν, κατ' άρθρον και στο σύνολο κατά πλειοψηφία, και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας για την ανάπτυξη του έργου Διαισύνδεσης Ελλάδος-Ιταλίας (ΔΕΙ)

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος, η Συμφωνία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας σχετικά με την ανάπτυξη του έργου Διαισύνδεσης Ελλάδας - Ιταλίας (ΔΕΙ), που υπογράφηκε στο Lecce της Ιταλίας στις 4 Νοεμβρίου 2005, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 6 αυτής".

Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο των παραπάνω νομοσχεδίων.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας: «Κύρωση Συμφωνίας Στρατιωτικής Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Βουλγαρικής Δημοκρατίας».

Το νομοσχέδιο αυτό ψηφίστηκε στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία και εισάγεται στη Βουλή μαζί με την υπ' αριθμόν 562/76 τροπολογία με τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού της Βουλής.

Κύριε Υπουργέ, θέλετε να κάνετε κάποια παρατήρηση;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Μάλιστα, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως είναι γνωστό σε όλους μας, χθες ένα ελικοπτερο «ΧΙΟΥΙ» της Αεροπορίας Στρατού μας κατέπεσε ενώ ήταν σε εκπαιδευτική πτήση. Αποτέλεσμα του τραγικού δυστυχήματος ήταν να χάσουν τη ζωή τους τέσσερις αξιωματικοί και υπαξιωματικοί μας, τέσσερα άξια, ικανά και γενναία στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεών μας.

Θέλουμε να εκφράσουμε και πάλι και από τούτη τη θέση τα θερμά μας συλλυπητήρια, τη θλίψη και την οδύνη όλων μας, όλης της οικογένειας του στρατεύματος καθώς και της Κυβέρνησης στις οικογένειες των άτυχων αξιωματικών και υπαξιωματικών.

Μέλημα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και της στρατιωτικής ηγεσίας είναι η με κάθε τρόπο ελαχιστοποίηση των ατυχημάτων στο στράτευμα. Θα εργαστούμε όλοι μαζί για να μηδενίσουμε, για να εξαλείψουμε όσο είναι δυνατό αυτό το κακό, ώστε να μην έχουμε ξανά τέτοια ατυχήματα.

Τα αίτια του δυστυχήματος ερευνώνται. Ήδη έχει επιληφθεί και η στρατιωτική δικαιοσύνη και ελπίζουμε και θα περιμένουμε τα αποτελέσματα τα οποία μόλις μας τεθούν υπ' όψιν θα γίνουν γνωστά στους πάντες, στο Κοινοβούλιο και θα δοθούν γενικά στη δημοσιότητα.

Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υφυπουργέ.

Ολόκληρη η Βουλή συμπαρίσταται και εκφράζει τα συλλυπητήριά της.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε, κύριε Καστανίδη.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα εξ' ονόματος του κόμματος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να εκφράσω τη βαθύτατη θλίψη μου για το τραγικό χθεσινό συμβάν. Χάσαμε τέσσερις άνδρες των Ενόπλων Δυνάμεων σ' ένα δυστύχημα το οποίο πρέπει να ερευνηθεί σε βάθος.

Μαζί με τη θλίψη μας και τα συλλυπητήρια που στέλνουμε στις οικογένειες των εκλιπόντων, θα θέλαμε να ζητήσουμε από τον παριστάμενο Υφυπουργό Εθνικής Άμυνας να διαμηνύσει στη νέα ηγεσία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας ότι πρέπει να δοθούν σαφείς εξηγήσεις για το αν ο τύπος των συγκεκριμένων ελικοπτέρων θα έπρεπε να έχει αποσυρθεί, εφόσον δεν ακολουθήθηκε συγκεκριμένο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού, όπως

είχε αποφασιστεί παλαιότερα.

Ασφαλώς διερευνώνται -είμαι σίγουρος- με κάθε επιμέλεια τα αίτια, αλλά επί πολιτικών ερωτημάτων πολύ σύντομα η Κυβέρνηση πρέπει να δώσει απαντήσεις.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστώ, πολύ.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος κ. Κολοζώφ ορίζει για τη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου που συζητούμε τώρα, ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο την Βουλευτή κ. Λιάνα Κανέλλη.

Θα δώσω τώρα το λόγο στους εισηγητές.

Ο κ. Κεδίκογλου έχει το λόγο.

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, δεν θα μακρηγορήσω. Δεν νομίζω ότι χρειάζεται, γιατί η υπό κύρωση νέα συμφωνία στρατιωτικής συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας δίνει την καλύτερη απόδειξη για το πόσο έχουν αλλάξει οι καιροί ιδιαίτερα στη βαλκανική μας γειτονιά.

Είναι μια συμφωνία μεταξύ δύο χωρών με κάθε άλλο παρά αγαστές σχέσεις από τη βυζαντινή εποχή και μέχρι πριν από δεκαπέντε χρόνια. Δύο χώρες όμως που η τρέχουσα διεθνής συγκυρία τις φέρνει πιο κοντά παρά ποτέ.

Οι διμερείς σχέσεις μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας στον αμυντικό τομέα έχουν ξεκινήσει από το 1991 με την υπογραφή αντίστοιχης συμφωνίας αμυντικής συνεργασίας και αυτή η συμφωνία κρίθηκε σκόπιμο να επικαιροποιηθεί διά της παρούσης με τη συμπερίληψη σύγχρονων στοιχείων και δεδομένων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του νέου διεθνούς περιβάλλοντος, αλλά και την ανάγκη αναβάθμισης και εμπλουτισμού των υφιστάμενων διμερών σχέσεων.

Σκοπός της συμφωνίας είναι να εδραιώσει το νομικό πλαίσιο και τις γενικές κατευθύνσεις συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών στον στρατιωτικό τομέα, σύμφωνα με τις αρχές της ισότητας και του αμοιβαίου οφέλους.

Αυτή η συμφωνία δεν θα επηρεάσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν για τις δύο χώρες από άλλες διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες και δεν στρέφεται εναντίον κανενός άλλου κράτους ή ομάδας κρατών. Αυτό ορίζεται ρητά στο άρθρο 2.

Τώρα, συνοπτικά, η συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών καλύπτει τους ακόλουθους τομείς: Ανταλλαγή απόψεων σχετικά με πολιτικές άμυνας και ασφάλειας, θέματα τεχνολογίας εξοπλισμών και άμυνας, στρατιωτική εκπαίδευση και εκπαίδευση ειδικευμένου προσωπικού, υποστήριξη διοικητικής μέριμνας, δραστηριότητες στο πλαίσιο της σύμπραξης για την ειρήνη (to partnership for peace), στρατιωτικοί τομείς ελέγχου όπλων και αποπλισμού, επιχειρήσεις υποστήριξης της ειρήνης, χειρισμός κρίσεων, στρατιωτικές πληροφορίες, στρατιωτική ιατρική, στρατιωτική νομοθεσία, στρατιωτική επιστημονική έρευνα τόσο θεωρητική, όσο και εφαρμοσμένη καθώς και άλλοι τομείς αμοιβαίου ενδιαφέροντος, οι οποίοι μπορούν να διευρύνονται ή να περιορίζονται ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Κύριε Κεδίκογλου, με συγχωρείτε.

Επί της συμβάσεως συμφωνείτε οπωσδήποτε. Επομένως, ...

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ναι. Επειδή υπάρχει μια διαφωνία...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη - Ψαρούδα): ... αν έχετε να πείτε κάτι άλλο και επί της τροπολογίας, παρακαλώ, συνεχίστε. Θέλετε να πείτε κάτι;

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Επί της συμβάσεως δεν υπάρχει αντικείμενο.

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Δεν υπάρχει. Επί της τροπολογίας, αν θέλετε, να πω κάτι συνοπτικά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ναι, ακριβώς, αν θέλετε μπορείτε να πείτε κάτι.

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Εγώ πιστεύω ότι εξυπηρετεί μια εφόφθαλμη αναγκαιότητα. Με την τροπολογία αυτή καταργούνται οι διατάξεις του άρθρου 11 παράγραφος 2 εδάφιο πέμπτο του ν. 2292/1995 σχετικά με την «Οργάνωση και τη λειτουργία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, διοίκηση και έλεγχος των

Ενόπλων Δυνάμεων και άλλες διατάξεις» και το άρθρο 15 παράγραφος 3 εδάφιο δεύτερο, σύμφωνα με τις οποίες προβλέπεται ότι η επιλογή του αρχηγού Γ.Ε.Ε.Θ.Α. και των αρχηγών των Γενικών Επιτελείων πρέπει να γίνεται τουλάχιστον τρεις μήνες και ένα μήνα αντίστοιχα, πριν από τον διορισμό τους.

Όμως, κατά την εφαρμογή των διατάξεων αυτών διαπιστώθηκε μια «υπηρεσιακή απραξία», διότι τόσο οι αρχηγοί που αποχωρούσαν όσο και οι υπηρεσιακοί παράγοντες μετέθεταν τη λήψη αποφάσεων, εκ των οποίων ορισμένες ήταν σημαντικές για τον χρόνο ανάληψης των καθηκόντων των νέων αρχηγών.

Για το σκοπό αυτό επιβάλλεται η κατάργηση των προθεσμιών που προβλέπουν οι πιο πάνω διατάξεις και εισηγούμαι την ψήφιση της τροπολογίας αυτής.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ο κ. Οικονόμου έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, επειδή στην Επιτροπή υπήρξε συμφωνία επί της κυρώσεως, δεν χρειάζεται να ξαναπούμε το σχετικό της σύμφωνης γνώμης που έχουμε.

Ήρθε εδώ όμως, κυρία Πρόεδρε, αυτή η τροπολογία πάνω σ' ένα πολύ κρίσιμο ζήτημα και μας κάνει μεγάλη εντύπωση πώς έρχεται αυτή η τροπολογία έτσι ξαφνικά.

Κύριε Υπουργέ, το σκεπτικό της τροπολογίας δεν είναι αποδεκτό και δεν μπορούμε να το κατανοήσουμε. Λέτε ότι το τρίμηνο για τον Αρχηγό Γ.Ε.Ε.Θ.Α. και ο μήνας για τους αρχηγούς των Επιτελείων είναι χρόνος χαμένος, χρόνος απραξίας.

Είναι μια νομοθετική ρύθμιση, όσον αφορά τις διαδοχές στις ηγεσίες των Ενόπλων Δυνάμεων, η οποία ήταν πάγια όλα τα χρόνια και σαφέστατα έδινε το χρόνο στις νέες ηγεσίες να προετοιμαστούν, να διαμορφώσουν τη δικιά τους φυσιολογική διαδοχή πάνω στα θέματα των αρμοδιοτήτων τους. Φυσικά, την απραξία, την οποία χρεώνετε εδώ, ίσως θα έπρεπε, κοιτάζοντας στον καθρέφτη, να τη χρεώσετε κάπου αλλού.

Εμείς πιστεύουμε ότι τουλάχιστον τα τελευταία δύο χρόνια υπήρξε απραξία συνολικά στην πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Άμυνας, η οποία, βέβαια, αυτή τη στιγμή δεν βρίσκεται στο θώκο του Υπουργού. Όμως, είναι δική της αυτή η ευθύνη τα δύο χρόνια, καθώς έμειναν πίσω όλα τα θέματα των Ενόπλων Δυνάμεων με τα απαντωτά ατυχήματα, με την κομματικοποίηση των Ενόπλων Δυνάμεων, με το πρόβλημα το οποίο διαμορφώθηκε στο ηθικό και στο αξιόμαχο των Ενόπλων Δυνάμεων.

Επανελημμένες φορές, κύριε Υπουργέ, όταν φέρνεται τα νομοσχέδιά σας ή όταν κάνουμε κοινοβουλευτικό έλεγχο, έχουμε αναφερθεί σε ζητήματα για τα οποία εμείς αποδώσαμε την απραξία στην πολιτική ηγεσία των Ενόπλων Δυνάμεων.

Εσείς τώρα έρχεστε και πετάτε το μπαλάκι και λέτε ότι η απραξία οφείλεται –θα οφείλεται ή οφειλόταν– στα θέματα των υπηρεσιακών παραγόντων, δηλαδή της φυσικής ηγεσίας των Ενόπλων Δυνάμεων.

Αυτό δεν το δεχόμαστε, δεν δεχόμαστε ότι υπάρχει λόγος να μην υφίσταται αυτό το τρίμηνο ή ο μήνας, γιατί θα ωφεληθεί το κράτος 17.000 ευρώ. Άμα δούμε την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, θα διαπιστώσουμε ότι αυτό είναι μεγάλη αστειότητα. Δηλαδή, θα γλιτώσουμε τρεις μήνες σύνταξη; Το λέει εδώ. Αν αυτό είναι μέσα στα θέματα της δικαιολόγησης αυτής της τροπολογίας, θα δείτε ότι είναι μια αστειότητα.

Συγγνώμη που το λέω έτσι, αλλά αυτή η διάταξη, αυτή η τροπολογία που φέρνεται δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή. Θεωρούμε ότι έχει ένα σκεπτικό, το οποίο είναι, τουλάχιστον πολιτικά, ύποπτο, μέσα στο πρόβλημα των ημερών και φαίνεται περίτρυνα, δυστυχώς, για άλλη μια φορά, με το πρόσφατο τραγικό ατύχημα ότι τις ευθύνες τις οποίες έχει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, πάει να τις μεταθέσει.

Αυτό δεν θα μπορέσει να γίνει και ειλικρινά, δεν μπορούμε να είμαστε σύμφωνοι σ' αυτήν την τροπολογία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ευχαριστώ πολύ. Η κ. Κανέλλη έχει το λόγο.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Καταψηφίσαμε και θα καταψηφίσουμε τη συμφωνία με τη Βουλγαρία, για τον απλούστατο λόγο ότι είναι στα πλαίσια του ΝΑΤΟ. Ξαφνικά, οι βορινοί μας σύμμαχοι έγιναν συνεταίροι

στην ειρήνη!

Όπως ομολογείται στο άρθρο 3 αυτής της συμφωνίας, είναι μια χαρά να συνεργαζόμαστε με τη Βουλγαρία, δεν κινδυνεύουμε πια από τη Βουλγαρία. Πενήντα χρόνια μεγάλωσε ο ελληνικός λαός με το φόβο της καθόδου των Βουλγάρων εναντίον των συμφερόντων του, ότι θα του έπαιρνε τα παιδιά «η Κόκκινη Αρκούδα» που θα πέρναγε από τη Βουλγαρία για να κατέβει κάτω.

Ξαφνικά, η «Κόκκινη Αρκούδα» από τη Βουλγαρία έγινε αγαθός σύμμαχος, γιατί θα συμμετέχουμε μαζί, πού; Στο Κόσσοβο; Στο Ιράκ; Είναι ειρήνη το Ιράκ; Πώς το κόβετε, δηλαδή, όταν το ομολογείτε κιόλας και το γράφετε; Είναι ειρήνη το Αφγανιστάν; Πάμε εκεί να κάνουμε τι; Να επιβάλουμε την ειρήνη, τις αρχές της δημοκρατίας του ΝΑΤΟ σε ένα επίπεδο Αμπουγκράιμπ ή Γκουαντανάμο; Διαλέξτε φιλμ, διαλέξτε βίντεο απ' αυτά που παίζουν διεθνώς.

Επομένως, δεν μπορούμε να έχουμε καλές σχέσεις με τη Βουλγαρία, επειδή εσείς την εντάσσετε και όχι γιατί δεν θέλουμε να έχουμε καλές σχέσεις με τη Βουλγαρία, με την Αλβανία, με την Τουρκία, με την Ιταλία. Όμως, καλές σχέσεις, κατά ένα περιέργο τρόπο, σημαίνει κάτι που εξυπηρετεί κάποιων άλλων τα συμφέροντα. Και βεβαίως, δεν εξυπηρετεί ούτε το βουλγαρικό λαό ούτε τον ελληνικό λαό, όπως δεν εξυπρέτησε και πολλούς άλλους λαούς, οι οποίοι προθύμως συμμετείχαν σε τέτοιες ειρηνευτικές διαδικασίες και μετά μαζεύονταν άρον-άρον και έπαιρνα πίσω τα στρατεύματά τους. Γιατί εκτός από τα φέρετρα ή ενδεχομένως το κόστος που καταβάλλει ο λαός τους, μόνο την ειρήνη δεν προωθούσαν.

Όμως, κυρία Πρόεδρε, έρχεται μια τροπολογία σε κύρωση συμφωνίας ως δεύτερο άρθρο. Στην πραγματικότητα είναι μια συμφωνία που έρχεται αιφνιδιαστικά, κατά ποια λογική; Πείτε μου, αν είναι πάγια κοινοβουλευτική τακτική να έρχονται τέτοιες τροπολογίες. Δεν έχουμε παλέψει εδώ μέσα –και άλλοι πολύ περισσότεροι– και πιο παλιά από εμένα– για να μην υπάρχουν αιφνίδιες τροπολογίες, επί της ουσίας άσχετες, απλώς με συνάφεια του αντικειμένου ή επειδή είναι σε νομοσχέδια, τα οποία συζητήθηκαν στην Επιτροπή Εξωτερικών και Άμυνας;

Στ' αλήθεια πιστεύετε ότι υπάρχει ουσιαστική συνάφεια ανάμεσα στην κατάργηση του χρόνου της προθεσμίας διορισμού Αρχηγού Γ.Ε.Ε.Θ.Α. και Ενόπλων Δυνάμεων, με τη συμφωνία που συνάπτουμε στα πλαίσια του ΝΑΤΟ με τη Βουλγαρία; Και έρχεται αιφνιδιαστικά.

Ακούστε. Πρακτικά αν θέλετε να το δείτε, τώρα μ' αυτή την τροπολογία ομολογείτε κάτι, το οποίο μόνο ασφάλεια δεν εμπνέει στον ελληνικό λαό. Έρχεσθε, λοιπόν και μας λέτε –μπορεί να έχετε δίκιο και το χειρότερο θα είναι να έχετε και δίκιο που το λέτε– ότι αν μάθει ένας Αρχηγός Γ.Ε.Ε.Θ.Α. πως θα φύγει μετά από τρεις μήνες, παύει να δουλεύει μέχρι να παραδώσει. Αυτό μας λέτε στην αιτιολογική σας έκθεση. Δηλαδή δεν ντρεπόμαστε να προσβάλουμε, στο κάτω-κάτω της γραφής, την ηγεσία των Ενόπλων Δυνάμεων, η οποία βυθίζεται στην απραξία, μόλις μάθει ότι έχει μπροστά της τρεις μήνες για να παραδώσει; Λογικά θα έπρεπε να μας πείτε ότι έστω και αν η γυναίκα του Καίσαρος δεν είναι τιμία, τουλάχιστον θα πρέπει να φαίνεται. Πείτε μας τουλάχιστον ότι δεν υπάρχει ομαλή διαδοχή ή κάτι τέτοιο, πείτε μας ότι ο Υπουργός μόλις ανέλαβε και θέλει τους δικούς του ανθρώπους να τους έχει από την επομένη ημέρα. Κάντε μια ειλικρινή τοποθέτηση απέναντι σ' αυτά τα θέματα.

Αλλά έρχεσθε και μας λέτε ότι οι Αρχηγοί των Ενόπλων Δυνάμεων, μόλις μάθουν ότι συνταξιοδοτούνται, αποστρατεύονται, παύουν να δουλεύουν και επί τρεις μήνες στις Ένοπλες Δυνάμεις δεν τρέχει τίποτα και αυτοί λένε «αφού θα φύγω που θα φύγω, ως μην κάνω τίποτα»; Δηλαδή αυτοί τι έχουν ορκιστεί; «Ομνύω στη σύνταξή μου;»

Είναι δυνατόν να έρχεσθε να μας το λέτε αυτό εδώ και να περιμένετε να το ψηφίσουμε; Εγώ σας λέω ότι έχετε δίκιο, ότι έτσι είναι. Έρχεσθε, όμως, εδώ και το φέρνεται την ημέρα που αναλαμβάνει ο Υπουργός, κοντολογίς και η πρώτη του δουλειά είναι να πηγαίνει πάνω από φέρετρα; Η πρώτη του δουλειά με το που ανέλαβε είναι να πηγαίνει πάνω από φέρετρα. Η δεύτε-

ρη δουλειά του είναι, «τους αλλάζω τώρα και θέλω από την επομένη να αναλάβουν;» Γιατί;

Εγώ σας λέω ειλικρινώς ότι και αν ακόμα δεν το φέρνατε με αυτή τη διαδικασία, η φυσική στάση του Κ.Κ.Ε. είναι «παρών». Και ξέρετε γιατί; Είτε τους βάλετε σε ένα μήνα είτε τους βάλετε σε τρεις μήνες είτε έχετε προθεσμίες είτε δεν έχετε προθεσμίες δεν μπορείτε να αλλάξετε τον προσανατολισμό των Ενόπλων Δυνάμεων σε ό,τι αφορά την πολιτική μας ούτε στο τι τους υποχρεώνετε να εξυπηρετούν μέσα στα πλαίσια του ΝΑΤΟ και των άλλων υπολοίπων ειρηνευτικών, ανθρωπιστικών αποστολών μας απανταχού της γης. Αλλά όταν έρχεσθε εδώ και μας λέτε αυτά, δεν μπορούμε ούτε «παρών» να δηλώσουμε.

Στην πραγματικότητα, δεν μας νοιάζει, με την έννοια του ότι έτσι όπως θέλετε να χειριστείτε τις Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας δεν αλλάζει ο ένας μήνας ή οι δύο. Άντε να διευκολυνθεί ο Υπουργός και να πατάξετε και ολίγον τη γραφειοκρατία. Αλλά ο τρόπος με τον οποίο ήλθε, μ' αυτή την κοινοβουλευτική πρακτική, σ' αυτόν τον εξ ορισμού ύποπτο πολιτικό χρόνο, μας υποχρεώνει να σας κάνουμε αυτού του είδους την κριτική και μας υποχρεώνει να το καταψηφίσουμε μετά βδελυγμίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ευχαριστώ πολύ.

Το λόγο έχει ο ορισθείς κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος του Συνασπισμού, ο συνάδελφος κ. Αθανάσιος Λεβέντης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Νέα Δημοκρατία ως αξιωματική αντιπολίτευση είχε καταγγείλει επανειλημμένως την πρακτική να έρχονται τροπολογίες άσχετες σε νομοσχέδια και βέβαια, είχε τοποθετηθεί ανάλογα και καταψήφισε.

Μας κάνει εντύπωση ότι αυτή την πρακτική την οποία καταδίκαζε ως αντιπολίτευση, τώρα συστηματικά την προωθεί ως Κυβέρνηση. Και δεν είναι η πρώτη φορά που έρχονται τροπολογίες σε άσχετα νομοσχέδια. Επειδή δηλαδή είναι το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας φέρνει αυτή την τροπολογία; Τι σχέση έχει η εκλογή των Αρχηγών των Ενόπλων Δυνάμεων με τη συμφωνία με τη Βουλγαρία; Εκτός αν συνδέονται αυτά τα δύο και δεν το ξέρουμε ως τώρα! Αλλιώς, εμάς μας κάνει εντύπωση. Και οι προλαλήσαντες συνάδελφοι, τόσο του Π.Α.Σ.Ο.Κ., όσο και του Κομμουνιστικού Κόμματος εξέθεσαν το σκεπτικό, με το οποίο και εμείς συμφωνούμε, δηλαδή ότι αυτό είναι ανεπίτρεπτο, απαράδεκτο. Ασφαλώς καταψήφισουμε αυτή την τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ευχαριστώ πολύ τον κ. Λεβέντη.

Το λόγο έχει ο κ. Τσοχατζόπουλος.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα, κατ' αρχάς να εκφράσω τα συλλυπητήριά μου στις οικογένειες των στελεχών της Αεροπορίας, που έχασαν οι Ένοπλες Δυνάμεις, συγχρόνως όμως να ζητήσω από τον παρευρισκόμενο Υφυπουργό Εθνικής Άμυνας να προωθήσει τα προγράμματα ανανέωσης των ελικοπτέρων μεταφορών.

Τα συγκεκριμένα τύπου ΧΙΟΥΙ ελικόπτερα είναι πράγματι παλιάς γενιάς. Ένα τμήμα τους έχει υποστεί εκσυγχρονισμούς, ενώ ένα άλλο τμήμα είναι ακόμη στην αρχική του κατάσταση και υφίσταται μόνο προγράμματα συντήρησης.

Επομένως, διερωτώμαι το εξής: Γιατί σύμφωνα με τα το εξοπλιστικό πρόγραμμα 2000-2005 για την προμήθεια νέων ελικοπτέρων -όπως ξέρετε, το ΝΗ-90 αποτέλεσε εν τω μεταξύ αντικείμενο συμβασιοποίησης- δεν προβλέφθηκε η χρήση μεταχειρισμένων ελικοπτέρων, μέχρι να παραδοθούν τα νέα ελικόπτερα; Είναι μία παρατήρηση, την οποία θα ήθελα να απευθύνω προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας. Μάλιστα, επειδή είναι νέος ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, καλό είναι να έχει μία ενημέρωση για το πού βρίσκονται πραγματικά τα θέματα των Ενόπλων Δυνάμεων, ώστε να μπορέσει να τα αντιμετωπίσει.

Συγχρόνως, κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, διαμαρτύρομαι γι' αυτήν την προκλητική τροπολογία, η οποία έρχεται από την πλευρά του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης, και με την οποία καταργείται πάγια διαδικασία που από χρόνια ισχύει, όσον αφορά τις κρίσεις των αρχηγών. Κύριε Υπουργέ, στις 15 Μαρτίου έχουμε τις κρίσεις των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων.

Διερωτώμαι: Ποιο είναι το πρόβλημα; Γιατί δεν προχωράτε ομαλά; Γιατί καταργείτε τις προβλεπόμενες διαδικασίες για την κρίση των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων, των αρχηγών και των υπαρχηγών; Ποιο πρόβλημα έχετε; Γιατί δεν μας το λέτε; Δεν μπορείτε ξαφνικά -και πολύ λάθος συμβούλεψαν, όσοι συμβούλεψαν, το νέο Υπουργό Εθνικής Άμυνας- να υπογράψετε αυτήν την τροπολογία, με την οποία ουσιαστικά καταργείτε αυθαίρετα, χωρίς κανένα λόγο -ή μάλλον ο λόγος, στον οποίο αναφέραστε, ειπώθηκε ήδη και από άλλους συναδέλφους ότι δεν αρμόζει στη λειτουργία των Ενόπλων Δυνάμεων- αυτήν τη διαδικασία. Με συγχωρείτε πάρα πολύ, αλλά μόνον αφελείς μπορεί να διατυπώσουν σε χαρτί τη φράση «κλίμα υπηρεσιακής απραξίας για την ηγεσία των Ενόπλων Δυνάμεων» και γιατί δεν είναι αλήθεια -διότι εφαρμόζεται αυτή η διαδικασία εδώ και χρόνια, δεν είναι η πρώτη φορά- και γιατί σε όλους τους σύγχρονους επαγγελματικούς στρατούς του κόσμου προβλέπεται αυτή η διαδικασία, για να μπορέσει να υπάρξει επαρκής ενημέρωση και συνέχιση της ευθύνης διοίκησης και ηγεσίας του αρμοδίου τμήματος των Ενόπλων Δυνάμεων, όπου καθένας προϊστάται.

Γι' αυτόν το λόγο πιστεύω, κυρία Πρόεδρε, ότι αυτή η τροπολογία δεν έχει κανένα λόγο, να υπάρχει στο νομοσχέδιο, δεν δικαιολογείται με κανένα τρόπο, εκτός και αν η Κυβέρνηση μας πει τους λόγους. Δεν μας είπατε, κύριε Υπουργέ, γιατί κάνετε αυτήν την τροπολογία. Ποιος είναι ο λόγος; Να ανατρέσετε ουσιαστικά κατοχυρωμένες πάγιες διαδικασίες που αφορούν την εξέλιξη των στελεχών. Διότι θα συμφωνήσετε μαζί μου ότι η δημοκρατική, επαγγελματικού χαρακτήρα, κρίση των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων απαιτεί ένα κατάλληλο διαδικαστικό πλαίσιο, το οποίο δεν μπορεί οποιoσδήποτε αυθαίρετα να έρχεται τελευταία στιγμή και να το αναίρει, γιατί πιθανώς έξεχσε τις ημερομηνίες, γιατί πιθανώς νομίζει ότι χρειάζεται να κάνει κάποιες αλλαγές κατά έναν τρόπο πρωθύστερο, έναντι αυτών που προβλέπουν οι διαδικασίες του νόμου. Συμβούλεψατε λάθος τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας.

Εμείς καταψήφισουμε αυτήν την τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ευχαριστώ πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Χρυσόχοιδης.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Αντιλαμβάνομαι ότι και εσείς, κυρία Πρόεδρε, κάνετε την ανάγκη φιλοτιμία και μπροστά στη βιασύνη της Κυβέρνησης δέχεσθε να έρθει σήμερα για συζήτηση μία τροπολογία σε μία σύμβαση. Νομίζω ότι αυτό είναι πρωτοφανές για τα χρονικά του Κοινοβουλίου.

Κατ' αρχάς, θέλω και εγώ να εκφράσω με τη σειρά μου -μετά από τον Κοινοβουλευτικό μας Εκπρόσωπο- τη θλίψη μου για την απώλεια των τεσσάρων αξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας και να τονίσω, κυρία Πρόεδρε, ότι υπάρχει σωρεία ερωτημάτων γύρω από αυτό το ατύχημα. Ελπίζω ότι η Κυβέρνηση αυτήν τη φορά -και όχι όπως έκανε, και συνεχίζει να πράττει, στην περίπτωση του ΣΙΝΟΥΚ- θα κινηθεί γρήγορα για τη διερεύνηση του ατυχήματος. Υπενθυμίζω ότι εδώ και ενάμιση χρόνο υπάρχουν εκατοντάδες αναπάντητα ερωτήματα σε σχέση με την πτώση του ΣΙΝΟΥΚ το Σεπτέμβριο του 2004.

Υπενθυμίζω ότι δεν έχει συνταχθεί ακόμη πόρισμα και δεν υπάρχει ακόμη απόφαση πραγματογνωμόνων, σχετικά με τα αίτια της πτώσης του ελικοπτέρου ΣΙΝΟΥΚ. Και εκεί χάθηκαν ζωές σημαντικών ανθρώπων, της εκκλησίας και της πολιτείας.

Κυρία Πρόεδρε, με την τροπολογία αυτή, την οποία φέρνει σήμερα η Κυβέρνηση, επιβεβαιώνονται πάλι δύο πράγματα, τα οποία η ίδια συστηματικά ακολουθεί.

Το ένα είναι η ανεπάρκεια της η διαχειριστικής. Έρχεστε, μία μέρα πριν από τη σύγκληση του Κ.Υ.Σ.Ε.Α. για τις αποφάσεις, τις κρίσεις των Αξιωματικών των Ενόπλων Δυνάμεων και μάλιστα για τους Αρχηγούς των Ενόπλων Δυνάμεων και φέρνετε τροπολογία, για να ρυθμίσετε αυτό το θέμα, απρογραμματίστα και χωρίς σχέδιο, όπως κάνετε σε όλα τα ζητήματα.

Το δεύτερο είναι αυτό που σας τόνισε προηγουμένως ο κ. Τσοχατζόπουλος. Και θέλω να δώσω μεγαλύτερη έμφαση ακόμη, γιατί αυτή ήταν η σημαία σας όλα αυτά τα χρόνια, τα ζητήματα της ηθικής τάξης και της αξιοκρατίας, τα οποία παρα-

βιάζετε συστηματικά τον τελευταίο καιρό, με κορυφαίο παράδειγμα το σκάνδαλο των υποκλοπών, όπου κάνετε συγκάλυψη.

Είναι απαράδεκτο να συμπεριφέρεστε έτσι στα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων. Είναι απαράδεκτο, κύριε Υπουργέ, να πιστεύετε ότι μπορείτε να έχετε εσείς, η εκλεγμένη Κυβέρνηση, ομήρους επί μήνες, ανώτατους αξιωματικούς καριέρας, με τριάντα και σαράντα χρόνια στο στρατό, για να τους κρατάτε διαρκώς σε αγωνία και να παραμένουν έτσι, μ' αυτό το καθεστώς που τώρα προωθείτε, άπραγοι, ανήμποροι, αμήχανοι και τελικά αδρανείς.

Προσπαθείτε να περικυκλώσετε τους ανθρώπους με τον κομματικό σας μηχανισμό. Έχετε επαναφέρει πάνω από οκτακόσιους αξιωματικούς στις Ένοπλες Δυνάμεις. Είναι πρωτοφανή πράγματα αυτά. Ξηλώνετε οποιαδήποτε μεταρρύθμιση έχει γίνει σε αυτόν τον τόπο στις Ένοπλες Δυνάμεις και πολλές φορές αυτές οι μεταρρυθμίσεις δεν ήταν μόνο επιλογές του ΠΑ.ΣΟ.Κ., αλλά ήταν ομόφωνες επιλογές της Ολομέλειας του Κοινοβουλίου και προσπαθείτε τώρα να καταστήσετε και πάλι τους ανώτατους αξιωματικούς των Ενόπλων Δυνάμεων ομήρους σας.

Πιστεύω ότι αυτό που πάτε να κάνετε και οι επιδιώξεις σας πλήττουν το ηθικό και το κύρος των Ενόπλων Δυνάμεων. Να είστε βέβαιοι ότι δεν μπορείτε εσείς σε μια δημοκρατική χώρα, μετά από τριάντα χρόνια δημοκρατίας και σταθερότητας δημοκρατικής, να συμπεριφέρεστε κατά αυτόν τον τρόπο.

Αναρωτιέμαι: Έτσι θα αλλάξετε την Ελλάδα, κύριε Υπουργέ; Με το να ξηλώνετε καθημερινά τις μεταρρυθμίσεις που πέτυχε αυτός ο τόπος και ο ελληνικός λαός όλα αυτά τα χρόνια; Με το να επιχειρείτε τελικά να θέσετε σε ομηρία τον κρατικό μηχανισμό;

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Χρυσοχοϊδης.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ: Κυρία Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Υπάρχει μία πρακτική στην Αίθουσα και τίποτα δεν γίνεται για πρώτη φορά, αλλά είναι άχρηστη η συζήτηση και επομένως, ας μην επεκταθούμε σ' αυτό το θέμα που θίξατε στην αρχή.

Ο κύριος Πάγκαλος έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, κατ' αρχάς, θα ήθελα να ρωτήσω τους παρισταμένους, αν ο κύριος Υπουργός -ο νέος μεγαλοπρεπής Υπουργός Εθνικής Αμύνης- θα μας κάνει την χάρη τότε - τότε να έρχεται στη Βουλή ή θα ξοδεύει όλο του το χρόνο, μιλώντας σε κομματικές οργανώσεις της Νέας Δημοκρατίας. Γιατί έχω την εντύπωση ότι δεν έχει ακόμη πάρει στα σοβαρά το νέο του ρόλο.

Τώρα, σε ό,τι αφορά τις σχέσεις με την Βουλγαρία, επειδή είπε ο εισηγητής κ. Κεδίκογλου, ότι είναι επίτευγμα τρόπον τινά αυτής της Κυβερνήσεως, θέλω να σας πω, ότι η μανία αυτής της Κυβερνήσεως να εφεύρει μία νεωτερικότητα, φθάνει μέχρι του σημείου, όχι μόνο να αμφισβητεί το παρελθόν του ΠΑ.ΣΟ.Κ., αλλά και το δικό της παρελθόν, το παρελθόν της παράταξής της. Γιατί οι ελληνοβουλγαρικές αμυντικές σχέσεις εδράζονται επί συμφωνίας που συνυπόγραψε ο Κωνσταντίνος Καραμανλής με τον Πρόεδρο Ζίφκοφ, το 1978. Τότε, μάλιστα, είχε θεωρηθεί παγκοσμίως παράδοξο, πώς μία χώρα του NATO και μία χώρα του Συμφώνου της Βαρσοβίας μπορεί να αναπτύξουν τέτοιου είδους σχέσεις και είχαν εκφραστεί ποικίλες απόψεις για το θέμα αυτό. Συνεχίστηκαν επί Ανδρέα Παπανδρέου και επί Κώστα Σημίτη και έχουμε φθάσει στο ευτυχές σημείο που βρισκόμαστε σήμερα.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, πρόβλημα. Εμείς ψηφίζουμε αυτή τη συμφωνία. Όμως, αυτή εδώ η τροπολογία εγείρει πολλά ερωτηματικά, κυρία Πρόεδρε. Κατ' αρχάς, εδώ το πράγμα είναι σαφές. Μία ημέρα πριν από τις κρίσεις, θέλετε να αλλάξετε την ηγεσία των Ενόπλων Δυνάμεων και γι' αυτόν το λόγο καταργείτε το νόμο. Είναι χαρακτηριστική περίπτωση ευκαιριακής νομοθέτησης, αυτό δηλαδή που όλες οι κυβερνήσεις ορκίζονται ότι δεν θα κάνουν ποτέ πια, το προπατορικό αμάρτημα της ελληνικής εκτελεστικής εξουσίας. Δεν με βολεύει το θεσμικό πλαίσιο, το αλλάζω, κατά τις περιστάσεις.

Αυτή την ηγεσία των Ενόπλων Δυνάμεων εσείς την επιλέξατε. Εμείς δεν έχουμε λόγο να τους αντιπαθούμε. Ούτε τους συμπαθούμε περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο ηγετικό στέλεχος των Ενόπλων Δυνάμεων και σωστό είναι τα Κόμματα να μην έχουν προτιμήσεις στο επίπεδο αυτό, αλλά εσείς τους επιλέξατε. Μ' αυτήν τη διαδικασία τους επιλέξατε.

Αναρωτιέμαι λοιπόν: Τότε δεν είδατε ότι χρειαζόταν κατάργηση αυτή η διάταξη; Όπως είπε και ο κ. Τσοχατζόπουλος- η διάταξη αυτή υπάρχει για όλες τις ηγεσίες όλων των Ενόπλων Δυνάμεων των χωρών του NATO; Για πρόδηλους λόγους. Για να τους δίνει το δικαίωμα να οργανώσουν τη διαδοχή τους.

Δεν μπορεί ο κ. Μείμαρakis ένα χρόνο να συνυπάρξει μ' αυτή την ηγεσία που το Κόμμα σας, η Κυβέρνησή σας επέλεξε με τόσους επαίνους; Εγώ νομίζω ότι εδώ είναι ένα πρωτοφανές δείγμα τσαπατσουλιάς, προχειρότητας και ανευθυνότητας. Με συγχωρείτε πάρα πολύ, αλλά επειδή έρχεται μία ημέρα μετά το τραγικό αυτό γεγονός, θέλω να πω κάτι προς τον κύριο Υπουργό. Τα δυστυχήματα αυτού του είδους οφείλονται σε δύο παράγοντες: Ή ευθύνονται οι χειριστές ή ευθύνεται το υλικό. Εγώ τείνω να πιστέψω ότι οι χειριστές, τη μνήμη των οποίων τιμούμε και το χαμό των οποίων αυτή τη στιγμή όλοι υφιστάμεθα, ήταν όπως αποδεικνύουν όλα τα σχετικά με την εκπαίδευση αυτού του είδους των αξιωματικών, άριστοι και ότι επομένως δική τους ευθύνη δεν μπορεί να υπάρξει. Καλό θα είναι, ορισμένα κέντρα του Τύπου που πρόσκεινται στην Κυβέρνηση να πάψουν να διαδίδουν -για να δώσουν ελαφρυντικά στην Κυβέρνηση- ότι ευθύνονται οι χειριστές. Είναι μακάβριο και είναι αποτρόπαιο. Ευθύνεται, λοιπόν, το υλικό. Αλλά ευθύνη περί το υλικό είναι θεσμική ευθύνη και οδηγεί απευθείας σε εσάς κύριε Υπουργέ. Αυτά τα ελικόπτερα έπρεπε να πάψουν από καιρό να πετούν, έπρεπε να έχουν από καιρό αντικατασταθεί, αλλά εσείς ψάχνοντας για σκάνδαλα και κάνοντας τους «Νατ Πίνκντον» μέσα στις Ένοπλες Δυνάμεις, αργήσατε να τα αντικαταστήσετε με αποτέλεσμα να έχουμε αυτό το ατύχημα και άλλα ατυχήματα που θα έρθουν αργότερα.

Βεβαίως, φερόμενοι κατά τον τρόπο που αποκαλύπτεται ότι φέρεσθε μ' αυτή την τροπολογία, δεν μπορείτε να οργανώσετε τίποτα και τίποτα να προετοιμάσετε κατά τον κατάλληλο τρόπο.

Θα σας πω όμως και κάτι άλλο. Όσο καιρό είμαι σε αυτή την Αίθουσα -μακρό χρονικό διάστημα- έχουν ακουστεί κριτικές για την ηγεσία των Ενόπλων Δυνάμεων. Δεν είναι άβατο η ηγεσία των Ενόπλων Δυνάμεων. Υπόκειται και αυτή σε κριτική. Αλλά ύβρη σαν αυτή που εκστομίσατε, ότι δηλαδή οι ανώτατοι ηγέτες του στρατεύματος επειδή γνωρίζουν ότι θα φύγουν, θα μείνουν τρεις μήνες άπρακτοι, κανένα Κόμμα και καμία Κυβέρνηση δεν έχει τολμήσει να εκστομίσει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Κύριε Καραμάριε, δεν έχετε δικαίωμα να μιλήσετε και γι' αυτό θα πρέπει να ζητήσω τη συγκατάθεση της Αίθουσας. Θέλετε να πάρετε το λόγο;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ: Όχι, κυρία Πρόεδρε, παραιτούμαι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να αναφερθώ με δύο λόγια πάλι στα ατυχήματα. Είναι γεγονός ότι όλοι μας έχουμε συντριβεί από το ατύχημα και όλους μας, μας πονάει και μας απασχολεί. Καλώς, λοιπόν, γίνεται η συζήτηση.

Θέλω να πω το εξής: Μέλημα της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας τα δύο τελευταία χρόνια και της στρατιωτικής ηγεσίας, ήταν να περιορίσουμε τα ατυχήματα. Μπορώ, λοιπόν, να σας πω ότι για την Πολεμική μας Αεροπορία το έτος 2005 ήταν το καλύτερο των δέκα τελευταίων ετών -είχαμε μόνο ένα ατύχημα- και είναι ο δεύτερος καλύτερος χρόνος στην ιστορία της Πολεμικής μας Αεροπορίας. Αυτό δεν έγινε τυχαία. Έγινε με πολύ προσπάθεια της ηγεσίας της Πολεμικής Αεροπορίας, των αξιωματικών μας, των τεχνικών που δουλεύουν σκληρά και καταφέραμε, λοιπόν, να ελαχιστοποιήσουμε τα ατυχήματα στην Πολεμική Αεροπορία. Υπήρξε μόνο ένα ατύχημα.

Όσον αφορά δε, τα ΧΙΟΥΙ, που πολύ σωστά λέχθηκε και λέγεται και γράφεται ότι είναι ελικόπτερα πολύ παλιά, πράγματι τα ατυχήματα είναι πολλά τα τελευταία χρόνια και έπρεπε τις προηγούμενες κυβερνήσεις να τις έχουν απασχολήσει έντονα και να έχουν πάρει γρήγορα τις αποφάσεις. Θέλετε να σας πω λοιπόν ποια ήταν τα ατυχήματα τα τελευταία χρόνια στα ΧΙΟΥΙ;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Γιατί δεν παίρνετε τα νέα ελικόπτερα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Το 1994 είχαμε δυο ατυχήματα σε ΧΙΟΥΙ με πολλά θύματα. Θυμάστε τους δέκα πυροσβέστες; Το 1997 είχαμε δύο επίσης πτώσεις σε ΧΙΟΥΙ. Το 2001 είχαμε επίσης πτώση. Αν πάμε δε στην προηγούμενη δεκαετία, το 1982 είχαμε δύο πτώσεις σε ΧΙΟΥΙ, το 1983 πτώσεις σε ΧΙΟΥΙ, το 1985 δυο πτώσεις σε ΧΙΟΥΙ, το 1986 πτώσεις σε ΧΙΟΥΙ, το 1988 το ίδιο, το 1989 το ίδιο. Γιατί όμως δεν πάρθηκαν γρήγορα οι αποφάσεις ώστε να έχουμε σήμερα καινούρια μεταφορικά ελικόπτερα και να έχουν αποσυρθεί αυτά; Αυτό δεν είναι το ερώτημα; Αυτή δεν είναι η απάντηση που πρέπει να δοθεί;

Αυτή τη χρονική περίοδο και έλεγχος γίνεται σ' όλα τα ελικόπτερα και αμέσως με προγραμματισμό του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας μόλις αρχίσουν να παραλαμβάνονται τα καινούρια ελικόπτερα εμείς θα προχωράμε στην απόσυρση των παλαιότερων, σύμφωνα με αυτά που θα εισηγούνται οι τεχνικοί. Δόθηκε και σε ανακοίνωση πριν από λίγες ώρες. Είναι ένα θέμα, το οποίο δεν χωράει καμία εκμετάλλευση. Θα ερευνήσουμε τα αίτια. Η στρατιωτική δικαιοσύνη έχει επιληφθεί και θα βγάλουμε τα αποτελέσματα, τα οποία πιστεύω θα μας διδάξουν όλους.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, το 2002 υπογράφηκε η σύμβαση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Σας παρακαλώ, δεν σας διέκοψα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ, κύριε Τσοχατζόπουλε. Θα σας δώσω το λόγο αν θέλετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Την έρευνα του ΣΙΝΟΥΚ την έχει αναλάβει η στρατιωτική δικαιοσύνη και δεν μπορούμε εμείς να επεμβούμε σ' αυτό το θέμα.

Ως προς αυτό που έθεσε ο κ. Χρυσοχοΐδης, τι έχει γίνει, δηλαδή, στο στράτευμα και πόσους επαναφέραμε. Εμείς όταν ήρθαμε το 2004, κύριε Χρυσοχοΐδη, δεν επαναφέραμε στην επετηρίδα κανέναν. Μέχρι πέρυσι εσείς, από το 1994, στην ηγεσία του στρατεύματος είχατε επαναφερθέντες. Μέχρι πέρυσι. Λυμπέρηδες, Ίμια και όλους αυτούς. Εμείς δεν επαναφέραμε κανέναν από αυτούς.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ: Τετρακόσιους απόστρατους έχετε πάρει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Όσον αφορά στην κύρωση της σύμβασης, οι σχέσεις μας με τη Βουλγαρία είναι δεδομένες, είναι καλές, είναι άριστες. Είμαστε η δεύτερη χώρα σε επενδύσεις στη Βουλγαρία και πιστεύουμε ότι μ' αυτήν την κύρωση της συμφωνίας, που έχουμε υπογράψει τα δυο Υπουργεία, προωθούμε τις σχέσεις μας ακόμα περισσότερο.

Καταθέσαμε μια τροπολογία. Την καταθέσαμε σε ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας. Δεν είναι πρωτοφανές, κύριε Χρυσοχοΐδη. Θέλετε να σας διαβάσω σε πόσες κυρώσεις συμφωνίας είχατε καταθέσει εσείς τροπολογία; Να σας διαβάσω τους νόμους;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ: Εκπροσωπείτε την Πρόεδρο του Κοινοβουλίου;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Να το καταθέσουμε και στα Πρακτικά. Σε ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας το καταθέσαμε. Δεν το κάναμε σε οποιοδήποτε άλλο μη συναφές νομοσχέδιο.

Ο κύριος Υπουργός Εθνικής Άμυνας ήρθε, κύριε Πάγκαλε. (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Όπως ξέρουμε, χδες και σήμερα ήταν στον τόπο του δυστυχίματος. Να, λοιπόν.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ: Πείτε μας γιατί τη φέρατε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Πρέπει να ξέρουμε όλοι μας ότι σύμφωνα με το άρθρο 45 του Συντάγματος η Κυβέρνηση διοικεί τις Ένοπλες Δυνάμεις. Δικαιούται, λοιπόν, η Κυβέρνηση, αλλά και υποχρεούται αν και όποτε αποφασίσει τις όποιες αλλαγές στην ηγεσία, να μπορεί να το πράξει αυτό χωρίς να δημιουργείται κανένα πρόβλημα.

Μέχρι σήμερα προβλέπεται ότι η επιλογή των αρχηγών των επιτελείων πρέπει να πραγματοποιείται ένα μήνα τουλάχιστον πριν από το διορισμό τους και ως προς τον Αρχηγό του Γ.Ε.Θ.Α., τρεις μήνες νωρίτερα. Και ρωτώ, λοιπόν: Τι χρειάζονται οι τρεις μήνες; Τρεις ολόκληροι μήνες; Και ο ένας μήνας αντίστοιχα. Τα επιχειρήματα ήταν να ενημερωθούν οι στρατηγοί, αυτός που θα αναλάβει καινούριος αρχηγός. Μα, οι αντιστράτηγοι μετέχουν σε όλα τα συμβούλια και το Ανώτατο Στρατιωτικό Συμβούλιο αποφασίζει για τα πάντα. Γιατί να χρειάζεται τρεις μήνες ή ένα μήνα για να μπορεί να διοριστεί; Γιατί να υπάρχουν αυτές οι προθεσμίες;

Αποφασίζει το ΚΥ.Σ.Ε.Α. την αλλαγή και ο απερχόμενος περιμένει τρεις μήνες. Παρευρίσκεται τρεις μήνες και ο καινούργιος δεν έχει κανέναν ρόλο. Και βεβαίως, να λογαριάσουμε, στην περίπτωση που θα συμβεί ένα γεγονός, πώς ο απερχόμενος θα μπορέσει να χειριστεί μία κρίση, όταν θα ξέρει ότι φεύγει, όταν δεν θα μπορεί να πάρει αποφάσεις, όταν δεν θα μπορεί να υπογράψει; Ποιος είναι ο ρόλος του και ποιος είναι ο λόγος;

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

Είπατε, λοιπόν, ότι σε όλες τις χώρες ισχύει ότι υπάρχει χρόνος.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ: Υπάρχει μεταβατικός χρόνος. Υπάρχει συνυπέρθεση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Ωραία. Θα σας απαντήσω, λοιπόν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ηρεμήστε, κύριε Τσοχατζόπουλε. Θα μιλήσετε, αν θέλετε. Όχι, όμως, έτσι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Θα σας απαντήσω, λοιπόν, ότι στη Γαλλία δεν υπάρχει καθόλου νομοθετημένος χρόνος και, όποτε θέλει ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, επιλέγει και αμέσως αλλάζει. Στην Ισπανία ισχύει το ίδιο, στη Γερμανία το ίδιο, στο Ισραήλ το ίδιο, στην Ιταλία το ίδιο. Και βεβαίως, στην Αγγλία και στην Αμερική επίσης δεν υπάρχει νομοθετημένος χρόνος. Μόνο η Τουρκία έχει αντίθετη διάταξη. Εμείς, λοιπόν, δεν θέλουμε να αντιγράψουμε την Τουρκία. Θέλουμε να αντιγράψουμε τις προοδευμένες χώρες. Πού είναι, λοιπόν, το πρόβλημα, για να υπάρχει τέτοια αντίδραση;

Ευχαριστώ τους κυρίους συναδέλφους.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο κύριος Καστανίδης, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστώ.

Πάνω και γύρω από σορούς νεκρών δεν επιτρέπεται ποτέ οποιαδήποτε κομματική αντιδικία. Γι' αυτό ακριβώς και πολύ διακριτικά, κύριε Υφυπουργέ, σε σύντομη παρέμβασή μου, όταν εξέφρασα τη θλίψη του Κόμματός μας για τις απώλειες, σας έθεσα το ερώτημα εάν και γιατί δεν προχώρησε το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των ελικοπτέρων και αν ενδεχομένως -εφόσον δεν το αποφασίζετε- θα έπρεπε να αποσυρθούν.

Ανησυχούμε, κύριε Υπουργέ, διότι για άλλα συμβάντα και τραγωδίες, που έπληξαν τα τελευταία χρόνια τις Ένοπλες Δυνάμεις μας, δεν υπάρχουν ακόμα απαντήσεις. Δεν ισχύει πάντοτε ότι η στρατιωτική δικαιοσύνη ή ότι η δικαιοσύνη ή μία επιτροπή εμπειρογνομόνων ερευνά. Ασφαλώς, και κατά τους διεθνείς κανονισμούς αλλά και ανάλογα με τις εσωτερικές ανάγκες μιας χώρας, η έρευνα δεν μπορεί να είναι ατέρμονος. Δεν είναι παραδεκτό να περνούν χρόνια και να μην γνωρίζει ούτε ο πολιτικός κόσμος ούτε η ελληνική κοινωνία τι ακριβώς έχει συμβεί. Διατυπώνουμε, λοιπόν, ανησυχίες και ερωτήματα γιατί, ενώ είχε αποφασιστεί το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των ελικοπτέρων ΧΙΟΥΙ, με δική σας απόφαση ήρθε αυτό το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού, οπότε θα οφειλάτε σ' αυτήν την περίπτωση να προχωρήσετε σε απόσυρση των ελικοπτέρων.

Κυρία Πρόεδρε, έρχομαι τώρα στο θέμα της επίμαχης τροπολογίας. Θα χαρακτηρίσω την τροπολογία ως μνημείο ανευθυνότητας αλλά και προκλητικών υπαινιγμών, άμα δε και ύβρεων σε βάρος των Ενόπλων Δυνάμεων. Εξακολουθεί η Κυβέρνηση μονίμως, διαρκώς, σταθερώς να κινείται στον αστερισμό της ανευθυνότητας.

Τι προβλέπει η ισχύουσα νομοθεσία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Προβλέπει από το 1995 ότι τρεις μήνες προκειμένου για τον αρχηγό των Ενόπλων Δυνάμεων και ένα μήνα προκειμένου για τους υπόλοιπους επιτελείς των Ενόπλων Δυνάμεων πρέπει να ολοκληρωθεί πριν από το διορισμό τους η επιλογή τους, ώστε να υπάρχει ο αναγκαίος χρόνος αλληλοενημέρωσης. Είναι μια πολύ φυσιολογική διαδικασία. Αυτός που απέρχεται ενημερώνει, αυτός που επέρχεται ενημερώνεται, με αποτέλεσμα να υπάρχει ομαλή διαδοχή.

Ισχυρίζεται η Κυβέρνηση στο κείμενο της εισηγητικής της έκθεσης ότι αυτό το τρίμηνο ή το μήνα αντιστοίχως, παρατηρείται υπηρεσιακή απραξία. Το ερώτημα, κύριε Υπουργέ, που ισχυρίζεστε αφελώς αυτά, είναι το εξής: Έστω ότι τώρα με την τροπολογία που θα ψηφίσετε, η Κυβέρνηση αποφασίζει στο χρόνο που νομίζει την αλλαγή των επιτελών. Γνωρίζετε όμως, κύριε Υφυπουργέ, ότι και ο Αρχηγός των Ενόπλων Δυνάμεων και οι Αρχηγοί των Επιτελείων γνωρίζουν εκ των προτέρων ποιος θα είναι ο κύκλος που θα προδιαγράψουν στη θέση τους.

Ισχυρίζεστε, λοιπόν, ότι υπό διαφορετικό καθεστώς και παρά το γεγονός ότι θα γνωρίζουν ότι τον υπηρεσιακό κύκλο τους, δε θα οδηγηθούν κάτω από αυτές τις συνθήκες, όπως υπονοείτε, σε υπηρεσιακή απραξία; Τι είδους επιχειρήματα είναι αυτά; Έτσι και αλλιώς, γνωρίζουν ότι συμπληρώνοντας μια συγκεκριμένη χρονική διάρκεια στη θέση του επιτελούς, θα φύγουν. Θα κριθούν και θα φύγουν.

Σύμφωνα, λοιπόν, με το θεώρημά σας, όλοι αυτοί θα έπρεπε –και όταν ακόμα δε θα υπάρχει προθεσμία επιλογής– να αισθάνονται ότι δεν τους δεσμεύει ο όρκος τους, δεν τους δεσμεύουν οι υποχρεώσεις τους, ότι ενδεχομένως είναι λιγότερο σοβαροί και δεν αίρονται στο ύψος των περιστάσεων, άρα, απρακτούν υπηρεσιακά. Και δεν έχετε την παραμικρή ευθύνη να σκεφθείτε ότι αυτό πρώτα απ' όλα ως προσβολή στρέφεται εναντίον υμίων; Δηλαδή, εσείς, κύριε Υφυπουργέ, όπως και ο παριστάμενος Υπουργός, όταν οδεύετε προς το τέλος της θητείας προ των εκλογών –κανένας δε γνωρίζει ποιος θα πάρει τις εκλογές– θα πρέπει να υπονοήσουμε ότι διακατέχετε από ανευθυνότητα και δεν εργάζεστε, όπως σας έχει τάξει ο ελληνικός λαός σε συγκεκριμένη αποστολή και υπηρεσία; Ή εξ ιδίων κρίνετε τα αλλότρια; Και δεν αντιλαμβάνεστε ότι αυτό είναι προσβολή για τις Ένοπλες Δυνάμεις;

Αλλά, κύριε Υπουργέ, θα σας εξηγήσω εγώ τι συνέβη. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, απλώς η Κυβέρνηση έχασε τους χρόνους και τις προθεσμίες. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Δεν την ενοχλεί η διάταξη. Κανένα πρόβλημα δεν δημιουργεί η ισχύουσα διάταξη. Τι συνέβη, όμως; Ξεχάστηκε. Της ξέφυγε η ρύθμιση του νόμου του 1995 ότι οι τρεις μήνες για τον Αρχηγό των Ενόπλων Δυνάμεων και ο ένας μήνας για τους Αρχηγούς των Επιτελείων αποτελούσε δέσμευση για να τους κρίνουν. Τους ξέφυγε, διότι η ημερήσια διάταξη της Κυβέρνησης ήταν άλλη. Η ημερήσια διάταξη περιελάμβανε ανασχηματισμό –γίνεται, δε γίνεται– η ημερήσια διάταξη περιελάμβανε αποκλοπές –τι θα κάνουμε με τη διαχείριση του θέματος και τη συγκάλυψη– η ημερήσια διάταξη περιελάμβανε άλλα. Από την ευφυή πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης ξέφυγε ο χρόνος, η προθεσμία. Και έπρεπε 1 με 10 Μαρτίου να προχωρήσουμε σε επιλογές. Μας ξέφυγε, λοιπόν, η προθεσμία και ευρισκόμενοι γυμνοί ενώπιον της πραγματικότητας, αναγκαστήκαμε να καταθέσουμε εσπευσμένα την περασμένη Παρασκευή τροπολογία για να ρυθμίσουμε τα αρρύθμιστα. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Αυτή είναι η αλήθεια, την οποία αποκρύπτετε, και όχι τα επιχειρήματα, τα οποία άκουσα προηγουμένως, για τα οποία θα μπορούσε να προκληθεί και γέλωτας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση μου θυμίζει τη νεαρά κυρία, η οποία λιάζονταν σε ακρογιαλιά ξέγνοιαστα και κάποια στιγμή κάποιος της θύμισε ότι ξέχασε να ταισεί το μωρό

της. Και τότε αιφνιδίως ανακάλυψε ότι έπρεπε οι υποχρεώσεις της να την απασχολήσουν. Κάπως έτσι είσαστε και εσείς.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο κ. Μαγγίνας, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΑΓΓΙΝΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα και εγώ κατ' αρχάς να ενώσω τη φωνή μου και να συλλυπηθώ τους οικείους, τις οικογένειες των αξιωματικών των Ενόπλων Δυνάμεων, οι οποίοι χάθηκαν. Αλλά θα ήθελα συγχρόνως να επαινέσω το διακριτικό τρόπο με τον οποίο ο συνάδελφος κ. Καστανίδης, προσήγγισε το όλο θέμα, σε αντίθεση με άλλους συναδέλφους του Π.Α.ΣΟ.Κ., οι οποίοι άρχισαν να μιλάνε, γιατί δεν έχουν, μέσα στα δύο χρόνια που η Νέα Δημοκρατία βρίσκεται στην εξουσία, αντικατασταθεί ελικοπτερα σαράντα περίπου ετών και που θα μπορούσαν οι παλαιότεροι Υπουργοί Εθνικής Άμυνας να το είχαν πράξει.

Κυρία Πρόεδρε, τιμούμε τους αξιωματικούς των Ενόπλων Δυνάμεων στο σύνολό τους και ασφαλώς τιμούμε και τους τέσσερις Αρχηγούς, τον Αρχηγό Γ.Ε.Ε.Θ.Α. και τους Αρχηγούς των τριών Όπλων. Και είναι άλλο πράγμα η πολιτική κυβερνητική απόφαση για την οποιαδήποτε διαδοχή, για την οποιαδήποτε αλλαγή και άλλο πράγμα η τιμή, την οποία τρέφει η Κυβέρνηση και όλος ο πολιτικός κόσμος απέναντι στους αξιωματικούς αυτούς.

Το θέμα της τροπολογίας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει δύο πλευρές. Η μία πλευρά είναι η ουσιαστική. Και επ' αυτής ο Υφυπουργός Εθνικής Αμύνης διατύπωσε τις απόψεις του. Η άλλη είναι η διαδικαστική. Γιατί έρχεται σ' αυτό το νομοσχέδιο που κυρώνει τη σύμβαση με τη Βουλγαρία.

Επί της ουσίας θέλω να πω ότι αυτοί οι τρεις μήνες δια τον Γ.Ε.Ε.Θ.Α. και ο ένας μήνας δια τους Αρχηγούς των άλλων Όπλων είναι μία οιονεί μεταβατική περίοδος. Και εις τας Ενόπλους Δυνάμεις δεν είναι καλό να υπάρχουν εκκρεμότητες και μεταβατικές περίοδοι.

Όσον αφορά δε τον ισχυρισμό του πρώην Υπουργού Εθνικής Αμύνης, του κ. Τσοχατζόπουλου, ότι αυτό συνέβαινε στο παρελθόν, θα ήθελα να παρακαλέσω ειλικρινώς να μαρτυρήσει, τόσο ο ίδιος, όσο και ο έτερος συνάδελφος κ. Παπαντωνίου, ότι αυτό το θέμα των τριών μηνών και του ενός μηνός, τους έχει απασχολήσει και τους ίδιους, ως πρώην πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Άμυνας.

Βέβαιες πληροφορίες, αγαπητέ κύριε Τσοχατζόπουλε, λέγουν –και ορθώς– ότι σας είχε απασχολήσει ως πρόβλημα, ότι δεν εξυπηρετεί τίποτα αυτό το τρίμηνο ή ο μήνας.

Όσον αφορά στο θέμα του γιατί έρχεται εδώ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε τι συνίσταται η συνάφεια μεταξύ μιας τροπολογίας και του νομοσχεδίου εις το οποίο εμπεριέχεται; Όσον αφορά στο σχέδιο νόμου συνίσταται εις την καταγωγή του Υπουργείου, ποιο Υπουργείο εισηγήθηκε το σχέδιο νόμου και όσον αφορά την τροπολογία εις το περιεχόμενό της.

Δεν μου αρέσει η αναφορά στο παρελθόν, αλλά λυπούμαι γιατί είμαι υποχρεωμένος να σας πω ότι με μία ειλικρινώς πολύ πρόχειρη έρευνα, αναζητώντας τι συνέβαινε, έχω περισσότερες από δέκα περιπτώσεις κραυγαλέας αποστάσεως, κραυγαλέας διαφοράς μεταξύ του σχεδίου νόμου, κυρώσεων και τροπολογιών που φέρατε. Τι να πω; Να πω ότι στο ν.2209/1994, «Διεθνής Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως και άλλες διατάξεις», περιλάμβανε διατάξεις διά το Ν.Α.Τ.; Να πω ότι στο ν.2317/1995, «Σύμβαση μεταξύ Ελλάδας και Ουκρανίας», φέρατε τροπολογία για το Ίδρυμα Ελληνικού Πολιτισμού;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Στο Κ.Κ.Ε. απαντάτε προφανώς.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΑΓΓΙΝΑΣ: Να πω ότι στο ν.2358/1995, «Σύμβαση μεταξύ Ελλάδος και Κίνας», περιελήφθη τροπολογία για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Κέντρου Δημοσίου Δικαίου;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ποιος το έθεσε αυτό το θέμα;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Κάνετε λάθος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΑΓΓΙΝΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν νομίζω ότι η καλύτερη περίπτωση είναι να έρχονται, έστω και επί ήσσονος σημασίας θέματα τροπολογίες. Η οικονομία, όμως, της λειτουργίας και της κυβερνήσεως και της εκτελεστικής

εξουσίας, αλλά και της νομοθετικής λειτουργίας, κάποιες φορές αυτό το επιβάλλει. Εν πάση περιπτώσει, όμως, ο τελευταίος που πρέπει και μπορεί να κατηγορηθεί γι' αυτό είναι η σημερινή Κυβέρνηση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Κυρία Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να κλείσω με κάτι το οποίο ελέγχθη από έναν εκ των ομιλητών και υπαινικτικά ακούγεται ως ψίθυρος από συναδέλφους της Αντιπολίτευσης.

Ομιλούν πολλοί συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης περί συγκάλυψης εις τις υποκλοπές. Αυτή η κατηγορία είναι απαράδεκτη για την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Δεν υπάρχει συγκάλυψη όταν το θέμα τίθεται υπ' όψιν της ελληνικής δικαιοσύνης. Εάν δεν πηγαίναμε στην ελληνική δικαιοσύνη είτε για την προκαταρκτική εξέταση είτε τώρα για την τακτική ανάκριση, το επιχείρημά σας θα ήταν ότι δεν το δίνουμε στη δικαιοσύνη. Είναι κλασικές οι φράσεις Σημίτη «πηγαίνετε εις τον εισαγγελέα» και εν μέρει ορθές, διότι η δικαιοσύνη είναι εκείνη που απολαμβάνει του κύρους, του σεβασμού όλων μας και η μόνη αρμοδία να διευκρινίσει, να διαλευκάνει οποιαδήποτε υπόθεση.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Μαγγίνα.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας):

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πραγματικά σήμερα είναι μια δύσκολη μέρα για τις Ένοπλες Δυνάμεις και θέλω από αυτό το Βήμα να εκφράσω τα βαθιά μου συλλυπητήρια στις οικογένειες των αδικολογμένων, την οδύνη και τη θλίψη που έχουν ο Πρωθυπουργός και η Κυβέρνηση και που αισθανόμαστε όλοι μας. Νομίζω ότι αυτό που ένιωσα εγώ επισκεπτόμενος τον τόπο του δυστυχήματος –ως όφειλα άλλωστε και που θα έκανε και ο κάθε Υπουργός Άμυνας- νιώθουν όλοι οι εκπρόσωποι του Κοινοβουλίου. Γι' αυτό ακριβώς θα έλεγα ότι σήμερα δεν είναι ημέρα για κομματικές αντιδικίες, για παραφωνίες. Άλλωστε έχουμε τόσα πολλά θέματα στα οποία έχουμε διαφορετικές απόψεις και διαφορετικές εκτιμήσεις και μπορούμε να συζητήσουμε ακόμα και με την ένταση που πολλές φορές υπάρχει. Νομίζω όμως ότι η σημερινή μέρα είναι μέρα περισυλλογής και μέρα κατά την οποία πρέπει όλοι να σκεφθούμε πως δεν θα έχουμε άλλα δυστυχήματα στο μέλλον. Είναι μέρα και παραδειγματισμού. Γι' αυτό ακριβώς χαίρομαι που η τοποθέτηση του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου του ΠΑ.ΣΟ.Κ. έγινε με τόσο συνετό τρόπο, που έδειχνε ότι κάποιοι που προσέγγισαν το θέμα διαφορετικά, ήταν παραφωνίες και στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. –ας μου επιτρέψει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Και δεν νομίζω ότι έχει κανείς τη διάθεση να απαντήσει στον ίδιο τόνο σε μια τέτοια στιγμή.

Πρέπει όμως να σας πω ότι από την ενημέρωση που έχω μέχρι τώρα απαντώντας και στους εκλεκτούς συναδέλφους πρώην Υπουργούς Εθνικής Άμυνας, πράγματι τα ΧΙΟΥΙ ήταν να αποσυρθούν γιατί είναι πολλών ετών και υπήρξε κάποια σκέψη να εκσυγχρονιστούν για να κρατηθούν περισσότερο. Η πολιτική ηγεσία τότε αποφάσισε ότι αν ξοδευτούν χρήματα για να κρατηθούν περισσότερο, θεωρείται ότι θα έχαναν πλέον το χρόνο τους και γι' αυτό προτίμησαν να προχωρήσουν σε μια επιλογή κάποιων ΧΙΟΥΙ που θα καθλωθούν και κάποιων ΧΙΟΥΙ που μπορούν να πετούν. Αρα, λοιπόν, προτίμησε η πολιτική ηγεσία εκείνη την ώρα να μην προχωρήσει σε αυτές τις δαπάνες όχι όμως βάζοντας σε κίνδυνο τη ζωή των χειριστών εκείνων για τα ΧΙΟΥΙ, τα οποία θα ελεγχθούν και θα επιτρέπεται να πετούν. Αυτό ήταν μια πολιτική απόφαση που νομίζω ότι την ενστερνιστήκαμε όλοι, γιατί πράγματι αφού είναι τόσο παλαιού τύπου θα έπρεπε να αποσυρθούν. Άρα τι πας να εκσυγχρονίσεις ένα ελικόπτερο το οποίο σε λίγο καιρό θα αποσυρθεί; Έτσι λοιπόν με την εμπιστοσύνη που έχουμε σε όλους τους τεχνικούς μας, επελέγησαν ποια μπορούν να πετούν. Υπήρξε πράγματι μια απόφαση του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας να μην πετούν στο Αιγαίο και πάνω από θάλασσα, διότι μπορεί να υπάρχει η ανάγκη αναγκαστικής προσγείωσης και σε συνεννόηση με όλους τους τεχνικούς

κυρίως ετέθη το ζήτημα να πετούν για εκπαιδευτικές πτήσεις αλλά ταυτόχρονα είναι το ελικόπτερο που χρησιμοποιούν και πολλοί αρχηγοί και στρατηγοί και πολλοί υποστράτηγοι.

Θέλω να καταθέσω μια προσωπική μου άποψη, ένα γεγονός που το έζησα σήμερα. Πήγα στη βάση που είχε απογειωθεί το ελικόπτερο και συζητήσα αρκετά και με τους χειριστές και με το Διοικητή, ο οποίος είναι ένας άνθρωπος έμπειρος και ο οποίος όταν το εκπαιδευτικό κατέπεσε, ο ίδιος πήρε το δικό του και σηκώθηκε τη νύχτα να πάει να το βρει. Και στην ερώτηση τη δική μου, «καλά τα εμπιστεύεστε τα ΧΙΟΥΙ και τι μας προτείνετε, πρέπει να τα αποσύρουμε;» μου απάντησε ότι, κύριε Υπουργέ, δεν τα βάζουμε όλα στο ίδιο τσουβάλι, ορισμένα ήδη έχουν καθλωθεί, κάποια άλλα όμως τα οποία συνεχώς και μονίμως ελέγχουμε μπορούν να εκτελούν ασφαλείς πτήσεις.

Έχω την αίσθηση, κύριε Τσοχατζόπουλε, ότι αυτό που σας λέω –αν κρίνω και από το ύφος σας- δεν είναι κάτι που δεν γνωρίζετε. Συμφωνούμε. Το συγκεκριμένο ελικόπτερο είχε ελεγχθεί. Βεβαίως είχε αρκετές ώρες πτήσεις αλλά όχι τόσες πολλές που να θεωρείται ακατάλληλο. Γιατί όσοι δεν γνωρίζουμε, ακούμε, αλλά τελικά οι γνωρίζοντες μας εξηγούν, οι οποίοι άλλωστε δεν θα έθεταν τη δική τους ζωή σε κίνδυνο και θα έλεγαν ότι με αυτό το ελικόπτερο δεν μπορούν να πετάξουν. Συμφωνούμε, όπως είπε και ο κ. Πάγκαλος, ότι ήταν εμπειρότατοι χειριστές, οι δύο εκπαιδευτές ήταν πάρα πολύ έμπειροι, γνώριζαν αν το ελικόπτερο είχε, δεν είχε, ή παρουσίαζε κάποιες ενδείξεις διαφορετικές και κατά συνέπεια και οι ίδιοι, χωρίς να τους αποδίδουμε καμία ευθύνη, είχαν εμπιστευθεί το ελικόπτερο.

Σημειωτέον, δε ότι δέκα μέρες τώρα, όπως με διαβεβαίωσε ο Διοικητής, γίνονται αυτές οι εκπαιδευτικές πτήσεις νύχτα με διόπτρες, γιατί είναι μέσα στην εκπαίδευση, δεν είναι κάτι ξεχωριστό.

Λέμε ότι δεν υπήρχαν τα ραντάρ. Υπάρχουν τα ραντάρ, αλλά δεν υπάρχουν του τελευταίου τύπου, αυτά τα εκσυγχρονιστικά τα οποία λέτε, ακριβώς γιατί πρέπει να εκπαιδευτούν με τα παλαιά ραντάρ, ώστε στην περίπτωση που χαλάσει κάτι, να γνωρίζουν πως θα κινηθούν μ' αυτά τα ραντάρ. Είναι μέσα στην εκπαίδευση αυτά, εκτός αν θέλετε να μην εκπαιδεύονται.

Οι ίδιοι, όμως, αγαπούν πάρα πολύ αυτό που κάνουν. Συγκεκριμένα, εμένα μου είπε: «Είναι η ζωή μου αυτό, είναι η οικογένειά μου. Μου αρέσει που πετάω. Έχει την ομορφιά του και θέλω να πετάω». Παρ' ότι ήταν συντετριμμένος, όπως ήμασταν όλοι, με διαβεβαίωσε ότι δεν θα έπρεπε να τα αποσύρουμε όλα.

Του επεσήμανα, τότε: «Δημιουργείται ένα πρόβλημα, γιατί υπάρχει η αίσθηση στους πολίτες πως αυτά δεν είναι κατάλληλα και πως εμείς αφήνουμε τα Ελληνόπουλα να πετούν και εγώ αισθάνομαι άσχημα». «Μα, τι λέτε, κύριε Υπουργέ;», μου απάντησε, «Θα έθετα εγώ σε κίνδυνο τη ζωή μου;». «Μα, μπορείτε να πετάς εσύ και εμείς να καθόμαστε στα γραφεία μας;» του είπα. Και σας πληροφορώ ότι πήγαμε μία βόλτα με ένα ΧΙΟΥΙ, το οποίο, απ' ό,τι κατάλαβα, ήταν ασφαλέστατο και πετάξαμε μαζί. Αυτό, αν θέλετε, έγινε για να δώσουμε το στίγμα πως δεν είναι δυνατόν τα παιδιά που είναι στρατευμένα, να τα αφήνουμε να πετούν μόνα τους και να μη συναισθανόμαστε τους όποιους κινδύνους υπάρχουν.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Γι' αυτό και μπήκαμε μέσα. Και παρακάλεσα, για να κρατήσουμε ψηλά το ηθικό των Ενόπλων Δυνάμεων, όπως άλλωστε έχετε κάνει και εσείς κατ' επανάληψη, τους κυρίους Αρχηγούς να πετάξουν με το ΧΙΟΥΙ αύριο, για να δώσουμε ακριβώς το στίγμα προς όλους αυτούς ότι ναι, αυτά τα οποία λειτουργούν και πετούν, είναι πραγματικά αξιόλογα.

Αυτό, κύριοι συνάδελφοι, σας πληροφορώ ότι έγινε χωρίς κάμερες, χωρίς τους Αρχηγούς και δεν έγινε για επικοινωνιακούς λόγους. Και αν το αναφέρω, το αναφέρω, γιατί οφείλουμε να στείλουμε από εδώ ένα μήνυμα ότι τιμούμε και σεβόμαστε τις Ένοπλες Δυνάμεις. Είμαστε δίπλα τους, όλο το ελληνικό Κοινοβούλιο και όχι μόνο η κυβερνώσα παράταξη.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Κατά συνέπεια, όπως εμείς σας αναγνωρίζαμε ορισμένες κινήσεις, οφείλετε και εσείς να καταλάβετε ότι το μήνυμα προς

αυτήν την κατεύθυνση πρέπει να είναι κοινό.

Έτσι, λοιπόν, θα έλεγα, κυρία Πρόεδρε, ότι εμείς θα προχωρήσουμε στην αξιολόγηση. Θα καθλώσουμε εκείνα που πρέπει, σύμφωνα με τις εισηγήσεις -ήδη έχουν καθλωθεί αρκετά- και θα προχωρήσουμε στη σταδιακή αλλαγή αυτών που πρέπει.

Επίσης, θα ήθελα να πω δύο λόγια, συμπληρώνοντας τον εκλεκτό φίλο και συνάδελφο κ. Λαμπρόπουλο, για την τροπολογία. Κατ' αρχήν επιτρέψτε μου να σας πω ότι δεν θα θέλαμε να ακούσουμε κριτική -θεωρώ ότι δεν έπρεπε να υπάρχει- διότι κατετέθη, σύμφωνα με τον Κανονισμό, την ημέρα που έπρεπε σε νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας. Γνωρίζετε ότι το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας δεν έχει και πολλά νομοσχέδια το χρόνο. Πότε, δηλαδή, θα κατατεθεί μία τροπολογία;

Εάν, λοιπόν, αυτή η τροπολογία κατετίθετο σε άλλο νομοσχέδιο, πράγμα για το οποίο θα είχατε δικίωμα να μας κάνετε κριτική, θα λέγατε ότι θέλαμε να αιφνιδιάσουμε. Αυτή την Τρίτη είχε νομοσχέδιο και γι' αυτό ακριβώς έπρεπε να το καταθέσουμε το Σάββατο. Γιατί, λοιπόν, αυτή η άδικη και αυστηρή, κατά τη γνώμη μου, κριτική;

Αδικείτε και τον εαυτό σας, γιατί από τη μία μεριά μας λέτε να τηρούμε τον Κανονισμό και από την άλλη μας λέτε γιατί τον τηρούμε. Αφού είδαμε ότι μέχρι τον επόμενο μήνα δεν έχουμε άλλο νομοσχέδιο, θεωρήσαμε ότι έπρεπε να κατατεθεί μία τροπολογία και κατατέθηκε.

Ως προς το χρόνο, υπάρχει μία παρανόηση. Πράγματι, οι τρεις μήνες ήταν πάρα πολλοί. Απ' ότι ξέρω και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. είχε πει ότι ήταν πάρα πολλοί και ήθελε μία σύντμηση αυτών των προθεσμιών. Δημιουργείτο μία δυσλειτουργία. Κατά συνέπεια δεν είναι ως προς το πρόσωπο των Αρχηγών, τους οποίους τιμούμε, εκτιμούμε και σεβόμαστε όλους σε διαχρονική βάση, όχι μόνο σήμερα.

Θέλω, λοιπόν, να πω, ιδιαίτερα στον πρώην Υπουργό Άμυνας ότι η τροπολογία μάς δίνει το δικαίωμα να προσδιορίσουμε το χρόνο παράδοσης και παραλαβής.

Αν η πολιτική ηγεσία κρίνει ότι είναι δέκα μέρες, ένας μήνας, ενάμιση μήνας, μπορεί να δώσει το χρόνο παράδοσης και παραλαβής. Απλώς καταργούμε τη διάταξη εκείνη η οποία υποχρεωτικά ρυθμίζει τρεις μήνες.

Έχει φανεί, κύριε Τσοχατζόπουλε, και στη δική σας ηγεσία τότε ότι υπήρξε ένα κενό, το οποίο και εσείς θέλατε να το μειώσετε. Και απ' ότι με ενημέρωσαν κιάλας, ξέρω ότι θέλατε να το κάνετε ένα μήνα για τον Α/Γ.Ε.ΕΘ.Α. και δεκαπέντε μέρες για τους Αρχηγούς των Κλάδων. Δεν έχει σημασία τώρα το συγκεκριμένο ζήτημα αν θα είναι ένας μήνας ή δεκαπέντε μέρες. Σημασία έχει ότι αποκτά πλέον πράγματι η πολιτική ηγεσία τη διάθεση συνεννόησης με τους Αρχηγούς πόσο χρονικό διάστημα θέλουν να παραδώσει ο ένας στον άλλο, μία μέρα, είκοσι μέρες, ένα μήνα. Εάν χρειαστούν και παραπάνω θα τους δώσουμε και παράταση. Και ακριβώς αυτό έρχεται να κάνει η τροπολογία.

Με αυτές τις σκέψεις, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι πρέπει να ψηφιστεί η τροπολογία.

Ταυτόχρονα να εκφράσουμε, κυρία Πρόεδρε, συνολικά τη θλίψη μας για το ατυχές συμβάν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, το λόγο για μία παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, εις μεν τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας εύχομαι καλή δύναμη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Στο συνάδελφό μου νέο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο κ. Μαγγίνα και στους τρεις αναπληρωτές του, εύχομαι επίσης καλή δύναμη και καλό έργο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΑΓΓΙΝΑΣ: Τι μας περιμένει!

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Όχι.

Ξεκινώντας με αυτές τις ευχές στη δευτερολογία μου, σκοπίμως πρέπει να πω, γιατί ήθελα προηγουμένως να δοθεί το εναρκτήριο λάκτισμα από τους συνάδελφους, έχω να παρατηρήσω ότι η κριτική η οποία ασκήθηκε σχετικά με το τι συνέβαινε στο παρελθόν με την κατάθεση τροπολογιών, είναι μία κριτική που προφανώς αφορούσε τη θέση του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, διότι κανείς εκ των εισηγητών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν είπε τίποτα τέτοιο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας):

Ο κ. Χρυσοχοϊδης χρησιμοποίησε τον όρο πρωτοφανές.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Όχι, το χρόνο έκρινε.

Αντιλαμβάνομαι, κύριε Υπουργέ, ότι στο συμβολικό επίπεδο καλό είναι καμιά φορά ο Υπουργός να στέλνει μηνύματα. Το θέμα όμως είναι ότι και ο Υπουργός Υγείας και Πρόνοιας έτρωγε κοτόπουλα δημοσίως, αλλά δεν κατάφερε να σταματήσει τον ιό της γρίπης. Τα συμβολικά μηνύματα έχουν περιεχόμενο με την προϋπόθεση ότι διά της πολιτικής πράξης εξασφαλίζεις ότι δεν θα υπάρξουν άλλα ατυχήματα.

Στο σημείο αυτό θέλω να επιστήνω, κυρία Πρόεδρε, ότι αντιθέτως με αυτά που υποστήριξε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας και ο Υπουργός, οι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ήταν εξαιρετικά προσεκτικοί, όταν μαζί με την έκφραση των συλλυπητηρίων και της οδύνης τους, εξέφραζαν και σκέψεις που αφορούν το συγκεκριμένο το ατύχημα και την ανάγκη να μη συμβεί τίποτα κακό στο μέλλον.

Θα κλείσω με δύο παρατηρήσεις. Η πρώτη είναι ότι παρά τις δηλώσεις ότι περιποιείτε τιμή στους ανώτατους αξιωματικούς, διαψεύδει δυστυχώς τις προθέσεις της ηγεσίας του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας το κείμενό σας που μιλά για υπηρεσιακή απραξία. Είναι αδόκιμο να αποδίδεις, έστω και αθελήτως, κλίμα υπηρεσιακής απραξίας, όταν για τον εαυτό σου εσύ ως πολιτικός κάτω από τις ίδιες συνθήκες διεκδικείς το μέγιστο της αποδόσεως. Σύμφωνα με αυτήν τη λογική θα έπρεπε μάλλον να επιβάλουμε και σε υπηρεσιακούς παράγοντες, στην υπόλοιπη διοικητική μηχανή, να υφίστανται τέτοιοι είδους κρίση.

Η δεύτερη είναι η ακόλουθη. Απεκάλυψα τι κατά την άποψή μου συνέβη. Αυτό που συνέβη δεν ήταν η ενόχληση της Κυβέρνησης από την προθεσμία, ούτε η «υπηρεσιακή απραξία». Αλλά ότι η Κυβέρνηση απώλεσε τις προθεσμίες, τις έχασε από τα μάτια της. Για μένα είναι απολύτως ενδεικτικό ότι ουδείς ομίλησε περί αυτής της παρατηρήσεως.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας):

Κυρία Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε, αλλά παρακαλώ πολύ σύντομα, κύριε Υπουργέ.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας):

Μία παρατήρηση μόνο θα κάνω, κυρία Πρόεδρε.

Έχει παρεξηγηθεί το «πολιτική απραξία» το οποίο ελέχθη προηγουμένως από τον κύριο Υφυπουργό.

Κύριε Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπε του ΠΑ.ΣΟ.Κ., έχετε απόλυτο δίκιο, αν το εννοείτε έτσι. Αλλά εμείς με τον όρο «υπηρεσιακή απραξία» εννοούμε ότι ο Αρχηγός, ο οποίος είναι να παραδώσει, δεν αναλαμβάνει πρωτοβουλίες για να μη δεσμεύσει τον επόμενο και ο επόμενος, ο οποίος είναι να παραλάβει, δεν έχει το δικαίωμα ακόμα να ξεκινήσει πρωτοβουλίες.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Δεν είναι απραξία αυτό.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας):

Κατά συνέπεια, επιτρέψτε μου, διότι αυτό είναι στο λεπτό σημείο του σεβασμού των Αρχηγών.

Κατά συνέπεια, επειδή το συνδέσατε με το σεβασμό των Αρχηγών από την πλευρά της πολιτικής ηγεσίας, θέλω να σας πω ότι δεν έχει καμία σχέση. Σεβόμαστε και τιμούμε τους Αρχηγούς, όπως τους σέβεστε και εσείς, όπως τους σεβόμαστε τόσα χρόνια.

Σας ευχαριστώ.

ΚΙΜΩΝ ΚΟΥΛΟΥΡΗΣ: Αλλάξτε τη διατύπωση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ευχαριστώ πολύ τον κύριο Υπουργό.

Το λόγο έχει ο κ. Τσοχατζόπουλος για να δευτερολογήσει.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Κατ' αρχήν, θα ήθελα να ευχηθώ στο νέο Υπουργό Εθνικής Άμυνας δύναμη και επιτυχή θητεία. Κύριε Υπουργέ, οι Ένοπλες Δυνάμεις έχουν ανάγκη πράγματι μιας στήριξης, διότι βρίσκονται σε μία κατάσταση όχι ικανοποιητική. Αντιμετωπίζουν μεγάλες δυσκολίες και χρειάζεται να ασχοληθείτε εσείς πλέον τώρα σοβαρά για να μπορέσουν να προχωρήσουν και να αντιμετωπίσουν τα θέματα και τις προκλήσεις οι ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις.

Κύριε Υπουργέ, η δική μας κριτική όσον αφορά την τροπολογία έχει να κάνει με το γεγονός ότι δεν ήρθατε να μας πείτε ευθέως: «Κύριοι, για διαφόρους λόγους χάσαμε τις ημερομηνίες. Σας το είπε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Θέλουμε να κάνουμε αλλαγές. Δεν θέλουμε να τηρήσουμε τις προδιαγραφές και επομένως αλλάζουμε την τροπολογία, αλλάζουμε το ισχύον πλαίσιο». Αυτό θα ήταν πολύ καθαρό. Δεν θα μπορούσαμε να πούμε τίποτε απολύτως. Είναι δικαίωμα κάθε κυβέρνησης να κάνει τις αλλαγές που θέλει, οπότε τις θέλει.

Όμως, το θεσμικό πλαίσιο το οποίο ίσχυε, κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου να πω ότι ήταν ενταγμένο στην Αμυντική Στρατηγική Αναθεώρηση. Η Α.Σ.Α. η οποία πραγματοποιήθηκε το 1999 και το 2000 στις Ένοπλες Δυνάμεις ισχύει ως μεταρρύθμιση για τις Ένοπλες Δυνάμεις για όλους τους στρατούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΝΑΤΟ. Επιτρέψτε μου να πω ότι η συνυπερέταση του απερχόμενου και του νέου για ένα χρονικό διάστημα ενός-δύο μηνών, ανάλογα αν είναι Αρχηγός κλάδου ή Α/Γ.Ε.Θ.Α., είναι μία αναγκαία προϋπόθεση σήμερα, διότι εδώ δεν παραλαμβάνει γάτα στο κουτί, αλλά είσαι υποχρεωμένος να ενημερωθείς για μία σειρά πράγματα τα οποία πρέπει στην πράξη να δοκιμαστούν. Άρα λοιπόν, λάβετέ το υπ' όψιν σας, κύριε Υπουργέ, στο μέλλον τουλάχιστον αφού ξεπεράσετε το πρόβλημα το οποίο έρχεστε να λύσετε με την τροπολογία σας σήμερα, ώστε στο μέλλον να αποκατασταθεί η τάξη.

Δεύτερον, κύριε Υπουργέ, τιμούμε και εμείς, όπως είπα προηγουμένως, τα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων και είναι βαθύτατη και η λύπη και η συμμετοχή η δική μας στον πόνο των Ενόπλων Δυνάμεων για τις απώλειες. Ουδέποτε είπαμε ότι πετάει στις Ένοπλες Δυνάμεις οποιοδήποτε μέσο εάν δεν είναι εγγυημένα -με υπογραφές από τους ειδικούς- ασφαλές. Σε αυτό να είστε απόλυτα βέβαιοι. Δεν πρόκειται ποτέ να υπάρξει.

Όμως, αυτό είναι κάτι τελείως διαφορετικό από την υποχρέωση της πολιτικής ηγεσίας να ενδιαφερθεί για τη γρήγορη υλοποίηση εξοπλιστικών προγραμμάτων, τα οποία έχουν αποφασισθεί, τα οποία έχουν δημοπρατηθεί ήδη το 2002 και το 2003 για την προμήθεια των νέων μεταφορικών αεροπλάνων, τα οποία πρέπει να αποτελέσουν τη διάδοχη κατάσταση των ΧΙΟΥΙ, τα οποία είναι παλιά. Αλλά σε αυτήν την κατεύθυνση, κύριε Υπουργέ, η δική σας φροντίδα από εδώ και πέρα θα είναι η ουσιαστική απάντηση στο πρόβλημα των μεταχειρισμένων, των πεπαλαιωμένων μεταφορικών αεροπλάνων ΧΙΟΥΙ, τα οποία βεβαίως κάτω από αυτούς τους όρους που είπατε θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται, αλλά βέβαια όσο πιο γρήγορα φροντίσετε να υλοποιηθεί αυτή η σύμβαση τόσο πιο ουσιαστική θα είναι η συμβολή σας για τις Ένοπλες Δυνάμεις.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ευχαριστώ πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Οικονόμου να δευτερολογήσει.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Είναι γεγονός ότι μετά το δυσάρεστο γεγονός, το τραγικό συμβάν με τα ΧΙΟΥΙ, το οποίο μας δημιούργησε μεγάλη θλίψη και σήμερα δεν θα έπρεπε ακολουθώντας την προτροπή του κυρίου Υπουργού να έχουμε κομματική αντιπαράθεση ή κομματική εκμετάλλευση, πρώτος ο ίδιος έρχεται και σπάει αυτήν την αντίληψη καταθέτοντας αυτήν την τροπολογία...

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Την Παρασκευή κατατέθηκε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: ...η οποία, κυρία Πρόεδρε, εκ των πραγμάτων αποτελεί μία προσπάθεια κομματικής αξιοποίησης την παραμονή της κρίσεως του ΚΥ.Σ.Ε.Α. για την ηγεσία των Ενόπλων Δυνάμεων.

Και βέβαια επειδή γλώσσα λανθάνουσα, αλήθεια ποιεί, ο κύριος Υπουργός μας είπε προηγουμένως πως άμα χρειαστεί θα δώσουμε στον Αρχηγό ΓΕΕΘΑ ή των Επιτελείων το χρόνο για να κάνουν την παραλαβή τους. Είναι η ρύθμιση που είχαμε αυτή πλέον των δέκα χρόνων.

Όσο για την ομαλή διαδοχή των στρατιωτικών ηγεσιών τα είπαμε προηγουμένως, αλλά δεν σας ενδιαφέρει αυτό κύριε Υπουργέ, σας ενδιαφέρει πως θα κάνετε μικροκομματικές ρυθμίσεις, ξεχνώντας πολλές φορές αυτά που πρέπει να είχατε κάνει, περισσότερο βέβαια αυτό αφορά την προηγούμενη ηγεσία καθώς την απασχολούσε η τύχη της με τον πρόσφατο ανασχηματισμό, εγώ όμως θα ευχηθώ να έχετε καλή τύχη στα νέα σας καθήκοντα. Όμως φοβάμαι ότι ακολουθώντας τα πολιτικά τεχνάσματα του προκατόχου σας, θα έχετε την ανάλογη τύχη. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας «Κύρωση Συμφωνίας Στρατιωτικής Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Βουλγαρικής Δημοκρατίας».

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

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Προχωρούμε στην ψήφιση των άρθρων.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο πρώτο του νομοσχεδίου, το οποίο περιέχει τη Διεθνή Σύμβαση με τη Βουλγαρία;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Συνεπώς το άρθρο πρώτο του νομοσχεδίου έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 562 και ειδικό 76, η οποία θα αποτελέσει το άρθρο δεύτερο του νομοσχεδίου;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 562 και ειδικό 76, η οποία θα αποτελέσει το άρθρο δεύτερο του νομοσχεδίου γίνεται δεκτή κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο του νομοσχεδίου το οποίο θα αποτελέσει το άρθρο τρίτο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Συνεπώς έγινε δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο του νομοσχεδίου.

Και παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, να προστεθούν στον τίτλο του νομοσχεδίου οι λέξεις «και άλλες διατάξεις».

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Μάλιστα, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας: «Κύρωση Συμφωνίας Στρατιωτικής Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Βουλγαρικής Δημοκρατίας και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό και στο σύνολο;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας: «Κύρωση Συμφωνίας Στρατιωτικής Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Βουλγαρικής Δημοκρατίας και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζή-

τηση, επί της αρχής των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση Συμφωνίας Στρατιωτικής Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Βουλγαρικής Δημοκρατίας και άλλες διατάξεις

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία Στρατιωτικής Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Βουλγαρικής Δημοκρατίας, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 11 Μαρτίου 2005, της οποίας το κείμενο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

Άρθρο δεύτερο

1. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 11 του ν. 2292/1995 (ΦΕΚ 35 Α') καταργείται.
2. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 15 του ν. 2439/1996 (ΦΕΚ 219 Α') καταργείται.
3. Η παράγραφος 7 του άρθρου 15 του ν. 2439/1996 (ΦΕΚ 219 Α') καταργείται.

Άρθρο τρίτο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 13 αυτής".

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Προχωρούμε τώρα στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

«Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου

του σχεδίου νόμου: «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων - Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο αυτό σύμφωνα με τη Διάσκεψη των Προέδρων θα συζητηθεί σε δύο συνεδριάσεις. Προφανώς σήμερα επί της αρχής και αύριο επί των άρθρων.

Έχετε καμία παρατήρηση, κύριε Υπουργέ;

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μάλιστα, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θέλω να προσθέσω δύο παραγράφους στα άρθρα 14 και 18, οι οποίες διατυπώνονται ως εξής: Η μία είναι στο άρθρο 4, παράγραφος 1, εδάφιο 33 και έχει ως εξής:

«Φόρτωση φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης χωματουργικού με προϊόν εκσκαφής που προέρχεται από έργο, το οποίο ο ιδιοκτήτης του φορτηγού δεν έχει αναλάβει με σχετική σύμβαση και για το οποίο δεν έχει χρησιμοποιήσει μηχανήματα εκσκαφής της ιδιοκτησίας του: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο 1.500 ευρώ και αφαίρεση για δύο μήνες των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.»

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μιχαήλ-Γεώργιος Λιάπης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, θέλετε να εξηγήσετε αυτήν την αλλαγή;

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Με τη διόρθωση αυτή, κυρία Πρόεδρε, δίδεται η δυνατότητα στους ιδιοκτήτες χωματοουργικών μηχανημάτων, να μπορούν να χρησιμοποιούν στις χωματοουργικές εργασίες που αναλαμβάνουν με σύμβαση, και μηχανήματα έργων που δεν ανήκουν στην ιδιοκτησία τους, στις περιπτώσεις εξειδικευμένης εκσκαφής ή στις περιπτώσεις βλάβης του δικού τους μηχανήματος. Και να φορτώνουν με αυτά τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης της ιδιοκτησίας τους. Αυτή είναι η πρώτη αλλαγή.

Η δεύτερη αλλαγή είναι η εξής: Στο τέλος του άρθρου 18, που έχει την ονομασία «Τεχνικός Έλεγχος Οχημάτων», προστίθεται νέα παράγραφος 5, η οποία έχει ως εξής:

«5. Κινητή Μονάδα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων: Μονάδα ενσωματωμένη σε ή μεταφερόμενη με αυτοκίνητο ή ρυμουλκούμενο όχημα που διαθέτει μηχανολογικό και λοιπό εξοπλισμό κατάλληλο για τεχνικό έλεγχο οχημάτων, όπως αυτός ορίζεται στην παράγραφο 3. Με την ανωτέρω μονάδα δύναται να διε-

νεργούνται από εκπαιδευμένο προσωπικό:

α) Περιοδικοί τεχνικοί έλεγχοι, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1.

β) Έκτακτοι τεχνικοί έλεγχοι στα πλαίσια των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 46 και της παραγράφου 3 του άρθρου 86 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 (Φ.Ε.Κ. 57 Α) και των διατάξεων του Κεφαλαίου Α' του παρόντος.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι φορείς που δύνανται να διαθέτουν Κινητές Μονάδες Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων και οι γεωγραφικές περιοχές της χώρας, στις οποίες διενεργούνται με αυτές οι περιοδικοί τεχνικοί έλεγχοι, εξειδικεύεται το είδος των εκτάκτων τεχνικών ελέγχων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Η παράγραφος 5 του ιδίου άρθρου αναριθμείται σε 6.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μιχαήλ-Γεώργιος Λιάπης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο έχει ως εξής:

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα σας πω δυο κουβέντες και για το λόγο της προσθήκης της παραγράφου αυτής. Η ρύθμιση αυτή προέκυψε προ εβδομάδος. Είναι αναγκαία εν όψει της αγοράς οκτώ κινητών μονάδων Κ.Τ.Ε.Ο. που εκκρεμεί στο Υπουργείο Ανάπτυξης. Με τις κινητές αυτές μονάδες επιδιώκουμε να ελέγξουμε αυτοκίνητα, κυρίως νησιωτικών περιοχών, αλλά και να διενεργήσουμε εκτάκτους τεχνικούς ελέγχους στους δρόμους.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

Πριν δώσω το λόγο στους εισηγητές, να σας ανακοινώσω ότι ορίζεται Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας για τη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού ο συνάδελφος κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

Επίσης, από το Κομμουνιστικό Κόμμα ορίζεται ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο κ. Σταύρος Σκοπελίτης και από το Συνασπισμό Ριζοσπαστικής Αριστεράς ορίζεται ως ειδικός αγορητής ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Λεβέντης.

Προχωρούμε τώρα στη συζήτηση του νομοσχεδίου.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Μαρκόπουλος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τύχη και την τιμή να εισηγούμαι στην Ολομέλεια του ελληνικού Κοινοβουλίου ένα νομοσχέδιο, του οποίου ο τίτλος είναι -θα έλεγα- ιδιαίτερα φτωχός μπροστά στη σημασία που έχει αυτό το νομοσχέδιο για τη συρραφή και τον εκσυγχρονισμό των άρθρων, που έχουν σχέση με τις αρχές του ελέγχου της κυκλοφορίας των οχημάτων.

Και το λέγω αυτό, για να μη δοθεί η εντύπωση ότι δεν υπήρχαν αρχές ή δεν υπήρχαν διατάξεις με βάση τις οποίες η ελληνική πολιτεία εγγυάτο την ασφάλεια των οδικών μεταφορών και κατά συνέπεια την ασφάλεια των εθνικών οδών. Ωστόσο, έχει γίνει μια πάρα πολύ καλή προσπάθεια, με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, εκ μέρους της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου, να καταγραφούν με λεπτομέρειες οι παραβάσεις, οι ποινές, ο τρόπος ελέγχου.

Διότι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο στόχος αυτού του νομοσχεδίου είναι να μειωθούν οι περιπτώσεις διαπράξεως παραβάσεων. Γιατί οι παραβάσεις αποτελούν τη σοβαρότερη αιτία των ατυχημάτων. Και όλοι σε αυτήν την Αίθουσα συμφωνούμε ότι είναι κάτι, το οποίο πρέπει και να βελτιωθεί και ασφαλώς να αποφευχθεί.

Ποιος είναι ο τρόπος με τον οποίον μπορούμε να μειώσουμε την πιθανότητα διαπράξεως παραβάσεων; Είναι δύο οι τρόποι. Ο ένας τρόπος είναι να περιγραφούν και να επαυξηθούν, θα έλεγα, οι ποινές των συγκεκριμένων παραβάσεων, ώστε να λειτουργήσουν αποτρεπτικά. Ο δεύτερος τρόπος είναι να πολλαπλασιαστούν και να ισχυροποιηθούν ουσιαστικά, αλλά και νομικά οι έλεγχοι στην κατηγορία των μεταφορών.

Αυτό το νομοσχέδιο, λοιπόν, πετυχαίνει και τους δύο αυτούς στόχους. Και μετά από τη λεπτομερειακή συζήτηση, την οποία είχαμε στην αντίστοιχη Διαρκή Επιτροπή, μπορώ να συνάγω το συμπέρασμα ότι και στα δύο αυτά κεφαλαιώδους σημασίας τμήματα του τρόπου περιστολής των παραβάσεων, δηλαδή και στην περιγραφή και στην αύξηση των προστίμων, αλλά και στον έλεγχο, καμιά, μα, καμιά από τις επαγγελματικές τάξεις, που έχουν να κάνουν και επηρεάζονται από αυτό το νομοσχέδιο δεν έφεραν καμία αντίρρηση. Τολμώ, λοιπόν, να περιποιησω τιμή και στους επαγγελματίες όλων των επαγγελματικών τάξεων που επηρεάζει αυτό το νομοσχέδιο, ότι υπήρξαν ουσιαστικοί αρωγοί προς την κατεύθυνση αυτή.

Ποια είναι η σημαντικότερη αλλαγή, την οποία φέρνει αυτό το νομοσχέδιο, ιδιαίτερα στην κατηγορία των ελέγχων; Είναι η θέσπιση των μικτών κλιμακίων ελέγχου σε επίπεδο Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, της μικτής δηλαδή εκείνης επιτροπής, η οποία έχει ως αρμοδιότητα να κάνει τους ελέγχους, να προαπίζει την ασφάλεια των οδικών μεταφορών.

Περιγράφεται, λοιπόν, από ποιους αποτελούνται αυτά τα μικτά κλιμάκια ελέγχου, πώς αμείβονται, τι αρμοδιότητες έχουν, ποιος είναι ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν, αλλά όχι μονά-

χα αυτό. Περιγράφεται επίσης το γεγονός ότι οι εισπράξεις από τα πρόστιμα, που θα είναι ιδιαίτερος αυξημένος, διότι τα πρόστιμα είναι πολύ μεγαλύτερα από ό,τι στο παρελθόν, θα αποτελούν κατά 70% στα έσοδα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Εξ αυτού συνάγεται, και από τις οικονομικές υπηρεσίες, το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, και πιθανολογείται ότι τα έσοδα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης θα είναι αυξημένα και με αυτόν τον τρόπο.

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

Επίσης, στην περιγραφή του τρόπου λειτουργίας αυτών των μικτών κλιμακίων, αλλά και των προστίμων που θα μπαίνουν, διασφαλίζεται όχι μονάχα το πρόστιμο, αλλά και ο τρόπος και η ταχύτητα της πληρωμής. Διότι, αν δεν πληρωθεί επί τόπου, θα υπάρχει δυνατότητα χωρίς να σταματήσει να κινείται το συγκεκριμένο όχημα -εάν δεν πρέπει να ακινητοποιηθεί λόγω άλλης κατηγορίας παραβάσεων- να έχει ένα επταήμερο, μέσα στο οποίο θα δύναται ο ιδιοκτήτης να πληρώνει το συγκεκριμένο πρόστιμο.

Θεωρώ ιδιαίτερα σημαντικό επίσης το γεγονός ότι για πρώτη φορά συμπεριλαμβάνεται σ' αυτό το νομοσχέδιο, ως αιτιολογικός παράγων και επομένως ως μια διαδικασία αποφυγής, η πρόκληση ατυχήματος από την κακή φόρτωση των οχημάτων. Όλοι γνωρίζουμε -και έχει και στο παρελθόν γίνει εκτενής συζήτηση και στη Βουλή, και όχι μόνο- την πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος από την ατελή φόρτωση.

Αυτό, λοιπόν, το νομοσχέδιο βάζει τις βάσεις για τις διαδικασίες ελέγχου της ατελούς φόρτωσης, για τις διαδικασίες, οι οποίες περιλαμβάνουν αυτό που λέγεται σωστή φόρτωση ενός οχήματος, καθώς επίσης και για το ύψος των προστίμων, αλλά για και την κατεύθυνση των προστίμων.

Αυτό το νομοσχέδιο απευθύνεται, όσον αφορά τα πρόστιμα, κατ' εξοχήν στους ιδιοκτήτες και στους μισθωτές των οχημάτων και πολύ -πολύ λιγότερο στους οδηγούς, που τις περισσότερες φορές είναι υπάλληλοι σε συγκεκριμένες επιχειρήσεις. Δίνει, λοιπόν, συγκεκριμένο βάρος σε αυτούς, που πράγματι έχουν τις επιχειρήσεις και που στο παρελθόν έχουν κατηγορηθεί ότι «μπορεί να πιέζουν το υπαλληλικό προσωπικό στο να προβαίνει σε αυτές τις παραβάσεις με τον προσανατολισμό του κέρδους».

Ως εκ τούτου, δύναμαι να χαρακτηρίσω το νομοσχέδιο ότι είναι ιδιαίτερος φιλεργατικό, γιατί ενώ βάζει μεγάλα πρόστιμα, αποφεύγει με ιδιαίτερη προσοχή, στις περισσότερες των παραβάσεων, την κατηγορία των οδηγών.

Περιγράφω μερικές απ' αυτές: Την υπέρβαση των μεγίστων ορίων των διαστάσεων, την κάρτα ελέγχου καυσαερίων, την εξαφάνιση του αριθμού πλαισίου, τα μη απογεγραμμένα φορτηγά, τη μη έκδοση άδειας και άλλες κατηγορίες παρανομιών, τις οποίες βεβαίως στην κατ' άρθρον συζήτηση θα αναλύσουμε, όπου πράγματι ο οδηγός μένει απέξω.

Το νομοσχέδιο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ρίχνει ιδιαίτερο βάρος στη χρήση και στην παρουσία του ταχογράφου στα φορτηγά, για να μπορέσει πράγματι να διασφαλίσει, αλλά και να δώσει την ευκαιρία στα μικτά κλιμάκια κατά τη διάρκεια των ελέγχων να ελέγξει πράγματι αν οι νόμοι αυτής της πολιτείας -το μεγάλο δηλαδή ζητούμενο της ελληνικής πολιτείας, που είναι η τήρηση των νόμων- στο χρόνο οδήγησης και στο χρόνο ανάπαυσης των οδηγών τηρούνται.

Οριοθετεί, τέλος, τις διαδικασίες ακινητοποίησης ενός οχήματος, που επίσης συμβάλλουν στην ασφάλεια των οδηγών μεταφορών.

Θεσμοθετεί το ηλεκτρονικό σήμα των φορτηγών αυτοκινήτων, το οποίο θα αποτελεί το χαρακτηριστικότερο σημείο, ταυτότητα δηλαδή του κάθε επαγγελματία -ιδιοκτήτη επαγγελματικού οχήματος- και θεσπίζει, καινοτομώντας, τη μίσθωση οχημάτων δημοσίας χρήσεως σε οδηγούς, που έχουν το αντίστοιχο δίπλωμα. Και το κάνει αυτό, όχι μόνο για να φέρει τον ανταγωνισμό με τα κακώς εννοούμενα αποτελέσματα, αλλά για να δώσει τη δυνατότητα σ' αυτούς τους οδηγούς, που επιθυμούν να δουλέψουν, όχι με την υπαλληλική ιδιότητα αλλά με την αίσθηση και τη σχέση του πραγματικού επαγγελματία και του

μισθωτή ενός οχήματος.

Αυτή είναι μια καινοτομία, που προωθεί τον ανταγωνισμό, προωθεί την επιχειρηματικότητα, την ιδέα του ελεύθερου επαγγελματία και δίνει τη δυνατότητα σε αυτούς, σε όσους εκ των επαγγελματιών οδηγών επιθυμούν, να κάνουν αυτήν τη χρήση.

Κάνει και κάτι άλλο: Απομυθοποιεί ή, αν θέλετε, οριοθετεί το ακατάσχετο της άδειας ενός φορτηγού αυτοκινήτου για μια διετία. Τι σημαίνει αυτό; Αυτό σημαίνει ότι σε μια περίπτωση κατάσχεσης, πλειστηριασμού, απώλειας ιδιοκτησίας ενός φορτηγού αυτοκινήτου, δεν φεύγει και η άδεια, αλλά παραμένει για μια διετία και δίνει τη δυνατότητα στον επαγγελματία να επανέλθει στο ίδιο επάγγελμα. Επίσης η θεσμοθέτηση μιας καινοτομίας, που δίνει τη δυνατότητα για τη συνέχιση εργασίας σε κάποιους επαγγελματίες, οι οποίοι για κάποιους διαφορετικούς λόγους, εν πάση περιπτώσει, τυχαίνει να χάσουν ή να έχουν χάσει στο παρελθόν το φορτηγό τους αυτοκίνητο.

Στο δεύτερο μέρος, το οποίο αφορά ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές, βρίσκονται διατάξεις, που αποτελούν απήματα συγκεκριμένων επαγγελματιών ενώσεων.

Σταχυολογώντας θα έλεγα ότι ασφαλώς αποτελούσε αίτημα η παράταση της μη χορήγησης νέων αδειών ταξί μέχρι το 2008, το οποίο υλοποιείται για να διασφαλίσει το εισόδημα στους υπάρχοντες επαγγελματίες.

Ασφαλώς υπήρχε ως αίτημα η διευκόλυνση των συγκοινωνιών από το Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης σε μια απόσταση μέχρι τα έξι χιλιόμετρα. Και βεβαίως αυτή η δημοκρατική -και χαρακτηριστική για ορισμένες περιπτώσεις- νομοθέτηση έχει βεβαίως ανοίξει τον κύκλο των συζητήσεων.

Υπάρχουν αιτήματα ακόμη και για μεγαλύτερες αποστάσεις που πιστεύω ότι θα αποτελέσουν αντικείμενο της κατ' άρθρον συζήτησης.

Οριοθετεί τους σταθερούς και περιοδικούς ελέγχους των οχημάτων από τα δημόσια ή και τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., από αυτά που με την άδεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την εποπτεία της πολιτείας έχουν ιδρυθεί.

Οριοθετεί ότι δεν θα υπάρχει δυνατότητα στους συνταξιούχους επαγγελματίες οδηγούς, μετά τη σύνταξή τους, να μπορούν να ασκήσουν το επάγγελμα. Αντιλαμβανόμαστε ότι αυτό έχει να κάνει με μία ωφελιμιστική δράση στην κατεύθυνση της ανεργίας των νέων επαγγελματιών.

Κρίνοντας όλα αυτά, κύριοι συνάδελφοι, θα επαναλάβω αυτό με το οποίο ξεκίνησα, ότι δηλαδή είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο βάζει κάποια πράγματα στη θέση τους. Οριοθετεί κάποιες καταστάσεις, που πολλές φορές είχαν φέρει τη συμπαθή επαγγελματική ομάδα των επαγγελματιών και των οδηγών σε δύσκολη θέση, την είχαν παρεξηγήσει. Η ίδια η κοινωνία έβλεπε διαφορετικά κάποια πράγματα.

Αυτό το νομοσχέδιο θεωρώ ότι κινείται στη σωστή κατεύθυνση. Θεωρώ ότι οποιαδήποτε παραγωγική συζήτηση, όπως έγινε και στην επιτροπή με όλους τους συναδέλφους, μπορεί να συμβάλει. Ζητώ, όμως, από όλους τους συναδέλφους αυτής της Αίθουσας να ψηφίσουν αυτό το νομοσχέδιο, γιατί είναι πράγματι μια φιλότιμη, ειλικρινής και ολοκληρωμένη προσπάθεια της πολιτικής ηγεσίας.

Οι διορθώσεις που έκανε ο κύριος Υπουργός είναι επίσης μία ένδειξη δημοκρατικής ευαισθησίας απέναντι σε ευγενικές υποδείξεις επαγγελματιών τάξεων, στην προσπάθεια της διευκόλυνσης αυτών των επαγγελματιών, όπως και οι τροπολογίες οι οποίες έχουν κατατεθεί, π.χ. η αύξηση του τουαξ κατά δύο τόνους για τα μικρά επαγγελματικά οχήματα δημοσίας χρήσεως. Είναι ένα χρόνιο αίτημα ομηρίας επαγγελματιών από την πολιτεία.

Πολλά χρόνια τώρα επαγγελματίες, οι οποίοι ζούσαν την οικογένειά τους με αυτόν τον τρόπο βρίσκονταν στο έλεος των προστίμων και των ελέγχων. Έρχεται, όμως, αυτό το νομοσχέδιο να δείξει ότι αυτή η Κυβέρνηση έχει έρθει για να κρατήσει όλα τα καλά του παρελθόντος, αλλά και να βοηθήσει τους επαγγελματίες και τις οικογένειές τους.

Έρχεται επίσης μια τροπολογία που αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία και έχει να κάνει με την προστασία της νέας εταιρείας, των «Ολυμπιακών Αερογραμμών», από πιθανές διαδικα-

σίες αναγκαστικής εκτέλεσης, μια τροπολογία που έχει να κάνει με τη μεταβίβαση των λεωφορείων από τις Κ.Τ.Ε.Λ. Ανώνυμες Εταιρείες.

Κλείνω, ζητώντας από όλους να ψηφίσουν αυτό το νομοσχέδιο. Να το ψηφίσουν, γιατί είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο προωθεί την ασφάλεια των μεταφορών, οριοθετεί ακόμα και τα επαγγελματικά δικαιώματα των εγχωρίων επαγγελματιών σε σχέση με τους αλλοδαπούς. Είναι θετικό, διότι ήλθε η Κυβέρνηση με όλη την ομάδα των επαγγελματιών, σε ό,τι αφορά τα υψηλά πρόστιμα, αλλά και σε ό,τι αφορά τους ελέγχους σε μια συμφωνία -θα έλεγα- με ολόκληρη την κοινωνία, στην προσπάθεια της κοινής συμβολής για την ασφάλεια όλων στις εθνικές οδούς.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Τσιόκας έχει το λόγο, εισηγητής εκ μέρους του ΠΑ.ΣΟ.Κ. **ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ:** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναρωτιόμαστε και ρωτάμε ξανά σήμερα την Κυβέρνηση τι ακριβώς θέλει να συζητήσουμε.

Θέλει να συζητήσουμε ρυθμίσεις που αφορούν το στόχο να μειωθούν οι παραβάσεις φορτώσεως, παραμονής, κυκλοφορίας οδικών εμπορευματικών μεταφορών; Θέλει να συζητήσουμε για την οδική ασφάλεια των πολιτών και της χώρας; Θέλει να συζητήσουμε για τη στήριξη, την ενίσχυση, τον εκσυγχρονισμό -στην εποχή της απελευθέρωσης- των μεταφορών, και τον αντίστοιχον επαγγελματιών; Θέλει να συζητήσουμε για τα Κ.Τ.Ε.Λ. τα ταξί, τα Κ.Τ.Ε.Ο., του ΟΑΣΘ, την ΕΘΕΛ, για άλλες διατάξεις;

Θεωρούμε ότι είκοσι τέσσερις μήνες μετά την ανάληψη της κυβερνητικής ευθύνης η Κυβέρνηση και σ' αυτόν τον τομέα όχι μόνο δεν θέλει να δει, αλλά φοβάται να αντικρίσει τη σύγχρονη εποχή με τους κινδύνους και τις ευκαιρίες που δημιουργούνται από την απελευθέρωση των μεταφορών, να τις ερμηνεύσει, να παρέμβει, να σταθεί στην πράξη αλληλέγγυα με τους πολίτες και τα επαγγέλματα που ενεργοποιούνται σ' αυτόν τον τομέα.

Φοβάται να δώσει ολοκληρωμένες απαντήσεις. Γι' αυτό το λόγο και αυτό το νομοσχέδιο είναι συνηρητικό, είναι φοβικό, είναι κατώτερο των περιστάσεων και, στην καλύτερη περίπτωση, είναι τακτοποιητικό. Είναι μια συρραφή διαταγμάτων και κανονιστικών αποφάσεων, με εκπώσεις σε τομείς που η Κυβέρνηση επιλέγει.

Γι' αυτό θέλουμε να ξεκαθαρίσουμε από την αρχή ότι τα σημεία του νομοσχεδίου που αφορούν συμφωνίες, ρυθμίσεις αιτημάτων με τους κοινωνικούς φορείς, εμείς θα σταθούμε αλληλέγγυοι. Συμβάλλουμε στον εμπλουτισμό τους. Στα σημεία, όμως, που θίγουν αδύναμους, εργαζόμενους και επαγγελματίες μεταφορείς, σ' αυτά είμαστε απέναντι και καταψηφίζουμε τα σχετικά άρθρα.

Το νομοσχέδιο, στην ουσία, έχει τρεις ενότητες. Η μία αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, η δεύτερη την οδική ασφάλεια και η τρίτη άλλες διατάξεις.

Ποια είναι, λοιπόν, τα δεδομένα; Ας ξεκινήσουμε από τον τομέα των μεταφορών. Μεταπολεμικά η χώρα μας, λόγω του ασταθούς πολιτικού περιβάλλοντος, δημιούργησε ομάδες αυτοκινητιστών-μεταφορέων εμπορευμάτων, των οποίων οι σχέσεις μεταξύ τους ήταν τόσο ανταγωνιστικές και νομοθετικά δεμένες που είναι δύσκολο, αν δεν διαμορφωθεί μια ενιαία πολιτική μεταφορών, να επιβιώσουν στο νέο διεθνή ανταγωνισμό.

Στη σύγχρονη εποχή, στην Ευρώπη των «είκοσι πέντε», τα ευρωπαϊκά φορτηγά μπορούν να κινούνται για όσο χρόνο θέλουν μέσα στις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε λίγο καιρό απελευθερώνονται πλήρως και οι σιδηροδρομικές μεταφορές. Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι όλοι οι μεγάλοι ευρωπαϊκοί μεταφορείς θα μπορούν ναβάλουν τα δικά τους ιδιόκτητα μέσα πάνω στις γραμμές του Ο.Σ.Ε. και να κάνουν μεταφορικό έργο. Έτσι οι μεγάλες εταιρίες συνδυασμένων μεταφορών, που προσφέρουν ολοκληρωμένες μεταφορικές υπηρεσίες, θα μπορούν να καλύπτουν όλες τις απαιτήσεις των πελατών, θα μπουν δυναμικά στην ελληνική αγορά με φθηνότερο κόστος. Οι εταιρείες αυτές έχουν τρένα, έχουν νταλίκες, έχουν

μεγάλα φορτηγά, έχουν μεσαία φορτηγά, έχουν μικρά φορτηγά, έχουν αποθήκες, έχουν συστήματα συσκευασίας κάθε είδους εμπορεύματος. Μπορούν έτσι να προσφέρουν φθηνές υπηρεσίες, με ταχύτητα και ασφάλεια, και κυρίως ολοκληρωμένες. Δυστυχώς όμως απέναντι σ' αυτούς τους σύγχρονους οργανισμούς, στη χώρα μας υπάρχει ένας κατακερματισμός των μεταφορέων σε κατηγορίες, που η μια προσπαθεί να κατοχυρώσει τα συμφέροντά της, για να μην μπαίνει στα χωράφια της άλλης.

Όλα αυτά δημιουργούν, με βάση το καινούργιο περιβάλλον, ένα αίσθημα ανασφάλειας στους μεταφορείς στον πολίτη, στην ποιότητα και το κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών! Και όλα αυτά, τη στιγμή που οι σημερινοί μεταφορείς στη χώρα μας, για να μπουν στο κλειστό επάγγελμα του μεταφορέα, έχουν επενδύσει τεράστια περιουσιακά στοιχεία για να εξασφαλίσουν μία άδεια. Μια σωστή, λοιπόν και ευνοούμενη πολιτεία πρέπει να βλέπει μπροστά, να δείξει σ' όλους τους μεταφορείς τι επέρχεται, με βάση το σύγχρονο περιβάλλον να τους εξασφαλίσει από τον κίνδυνο του αφανισμού τους. Και επομένως, όταν πρόκειται να διαμορφώνουμε ρυθμίσεις, πρέπει να διαμορφώνονται με τέτοιο τρόπο, που να παρέχουν ασφάλεια και τις λιγότερες δυνατές επιπτώσεις σ' αυτό τον τομέα. Γι' αυτό, την ώρα που ο οποιοσδήποτε Ευρωπαίος θα κάνει μέσα στην Ελλάδα ό,τι θέλει, οι Έλληνες μεταφορείς δεν πρέπει να μείνουν ανασφαλείς. Αυτή, λοιπόν, η έλλειψη ενημέρωσης, η έλλειψη ικανότητας, η έλλειψη σχεδίου, πολιτικής, είναι το μείζον πολιτικό θέμα.

Το πρόβλημα, λοιπόν, δεν είναι καινούργιο. Έτσι και αλλιώς η ένταξη της Ελλάδας στην τότε Ε.Ο.Κ. έφερε στην επιφάνεια το πρόβλημα. Ποιος λοιπόν, μπορεί να ασκήσει το επάγγελμα του μεταφορέα; Σύμφωνα με την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορεί να το ασκήσει αυτός, ο οποίος έχει επαγγελματική ικανότητα, δηλαδή έχει φοιτήσει σε σχολή, έχει οικονομική επιφάνεια και αξιοπιστία. Αυτό λένε οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί. Έχοντας υπόψη αυτά τα δεδομένα και το περιβάλλον απελευθέρωσης των μεταφορών σε σύντομο χρονικό διάστημα, έπρεπε αυτοτελώς να συζητήσουμε αυτό το θέμα στη Βουλή. Κανονικά, έπρεπε αυτή η κουβέντα να ανοίξει. Γι' αυτό λέμε ότι εδώ υπάρχει ευθύνη. Όμως η Νέα Δημοκρατία δεν θέλει να το συζητήσουμε αυτό. Θέλει ένα νομοσχέδιο, το οποίο απλώς τακτοποιεί διάφορα ζητήματα.

Όμως, για να απαντήσει σ' αυτό το πρόβλημα, πρέπει να ξεκαθαριστεί ένα άλλο ερώτημα: Τι είδους ανάπτυξη χρειάζεται η χώρα; Πρέπει η χώρα μας να εξελιχθεί σε τόπο διαμετακομικού εμπορίου; Εάν το θέλουμε, πρέπει να πούμε ποιο είναι το όραμά μας για τις μεταφορές. Θέλουμε γενικώς μια χώρα με πολλά φορτηγά, θέλουμε μια χώρα μόνο τουριστική ή θα επιδιώξουμε αυτό που προτείνουμε εμείς, τη συμπληρωματικότητα στον τομέα των μεταφορών;

Μέχρι ποιο σημείο, λοιπόν, και με ποιους κανόνες, με ποια δίκτυα, με ποιες και τι περιεχομένου άδειες μπορεί να λειτουργήσει αυτό το επάγγελμα; Δεν γνωρίζει η Νέα Δημοκρατία ότι υπάρχει επιμονή και του Ο.Ο.Σ.Α. και του Κ.Ε.Π.Ε. που ζητάει την κατάργηση των κλειστών επαγγελματιών;

Γιατί τότε δεν υποδεικνύει μέσα από αυτό το νομοσχέδιο και με άλλες πρωτοβουλίες ένα δρόμο ελπίδας στους μεταφορείς; Χρειάζεται μία άλλη ολοκληρωμένη πρόταση, αλλά δεν την κάνει. Γνωρίζω πολύ καλά ποια θα είναι η απάντησή σας. Θα πείτε, μα, τι κάνετε εσείς έντεκα χρόνια; Αυτό είναι το γνωστό παραμύθι για να ξεφύγει κάποιος από το πρόβλημα. Εμείς λέμε καθαρά, θέλουμε την εξυγίανση της αγοράς γι' αυτό και είμαστε θετικοί προς κάθε ρύθμιση, που βοηθάει προς αυτήν την κατεύθυνση. Θέλουμε την εξυγίανση της οικονομίας, θέλουμε τον καλό μεταφορέα, γι' αυτό προχωρήσαμε σε υποδομές, γι' αυτό δρομολογήσαμε μια σειρά από θέματα οργάνωσής τους. Τα δικά μας νομοσχέδια ήταν εξειδικευμένα. Αφορούσαν ολοκληρωμένα κάθε θέμα, για παράδειγμα τα ταξί, τα εμπορευματικά κέντρα.

Εμείς σας καλούμε να χτίσετε πάνω σε αυτά που ξεκίνησαν και αυτό εσείς το υπονομεύετε. Δεν θέλετε να προχωρήσετε, ως Νέα Δημοκρατία, και αυτό γίνεται γιατί δεν έχετε άποψη για τις συνδυασμένες μεταφορές. Γι' αυτόν το λόγο, το νομοσχέδιο

είναι λίγο. Δεν θέλετε να δημιουργήσετε ένα σαφές ευέλικτο και καθαρό πλαίσιο λειτουργίας των μεταφορών γι' αυτό στο νομοσχέδιο τακτοποιείτε ετεροβαρώς, ότι βολεύει τα συμφέροντα που εκφράζετε. Είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα το άρθρο 10 που αποσύρθηκε. Το πήρατε πίσω μετά από την καθολική αντίδραση όλων μας, αλλά δεν ξεχνάμε ότι τολμήσατε να προτείνετε να στείλετε στην ανεργία ένα κλάδο, που αφορά τους μικρούς, τους εξάτονους και οκτάτονους μεταφορείς χαρίζοντας στις μεγάλες ιδιωτικές εταιρείες μεταφορικό έργο άνευ όρων.

Γι' αυτό εμείς απαντάμε και λέμε: Μπορεί το ΠΑ.ΣΟ.Κ. κατά την περίοδο της διακυβέρνησής του να έκανε παραλείψεις, όμως τέτοια λάθη όχι. Αν θέλετε ο Έλληνας μεταφορέας να μπορεί να μπει με ασφάλεια στην αγορά, το πρώτο που πρέπει να κάνετε, κύριε Υπουργέ, είναι να κατοχυρώσετε την επαγγελματική του ικανότητα. Ακόμα και οι σχολές που υπάρχουν, για να πάρει κάποιος το ανάλογο δίπλωμα, λειτουργούν με κανόνες απαρχαιωμένους, λειτουργούν ανοργάνωτα. Ακόμη και τα ερωτηματολόγια είναι παλιάς εποχής, παρ' ό,τι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δώσει καινούργιες οδηγίες. Δεν μπορεί να σταθεί αυτό το επάγγελμα αν δεν στηρίξουμε τον επαγγελματία. Για ποιους τελικά δουλεύουν αυτές οι σχολές, από ποιους εποπτεύονται; Εσείς δεν λέτε κουβέντα γι' αυτά. Δεν ξέρετε ότι η ύλη έχει εμποτιστεί; Για ποιο λόγο δεν αναβαθμίζετε τις σχολές; Πάτε προς τα πίσω.

Θα ήθελα να σας ρωτήσω το εξής: Αν ένας Έλληνας, που περνάει από μία σχολή Σ.Ε.ΚΑ.Μ. –είναι αυτές οι σχολές που ανέφερα– πάρει πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας για εθνικές και διεθνείς μεταφορές και στη συνέχεια αποκτήσει από μία άλλη ευρωπαϊκή χώρα άδεια μεταφορών και έλθει στην Ελλάδα, αυτός είναι νόμιμος ή παράνομος; Απαντήστε το. Ποια προστασία παρέχετε στα πλαίσια του ανταγωνισμού στους Έλληνες μεταφορείς; Γι' αυτό εμείς πιστεύουμε ότι έπρεπε να είχατε φέρει ένα άλλο νομοσχέδιο ολοκληρωμένο για τις μεταφορές, ολοκληρωμένο για την οδική ασφάλεια.

Δεν μπορεί επειδή στο Υπουργείο υπάρχει μια γενική διεύθυνση, που είναι αρμόδια και για τα δύο ζητήματα να φέροντε ένα νομοσχέδιο, που τα περιλαμβάνει όλα. Πολύ απλά θα μπορούσε κάποιος να σας ρωτήσει: Διαθέτω τα προσόντα και τα χρήματα, και θέλω να αγοράσω ένα αυτοκίνητο μεταφορών μου διασφαλίζετε στο μέλλον ότι δεν θα χάσω την περιουσία που επένδυνα λόγω της απελευθέρωσης; Μπορείτε να δώσετε ασφαλή απάντηση στους Έλληνες μεταφορείς; Χρειάζεται, λοιπόν, μία άλλη αντίληψη, ένας άλλος δρόμος για την πολιτική μεταφορών.

Σας καλούμε να επιταχύνετε το διάλογο. Κάντε τουλάχιστον αυτό που έκαναν παλαιότερα οι Υπουργοί. Εγώ θα σας πω ακόμα και για τον Γκελεστάθ και για το Βογιατζή. Κάντε όμως αυτό που έκανε ο κ. Βερελής. Κάντε έρευνα αναγκών αγοράς. Ανοίξτε το διάλογο για ένα ασφαλές μέλλον μεταφορών. Υποστηρίζουμε ότι πρέπει να ακολουθήσετε ένα άλλο δρόμο γι' αυτό το θέμα.

Το ΠΑΣΟΚ είχε στρατηγική πάνω σε αυτό. Σας πρότεινε τα εμπορευματικά κέντρα, εξασφάλισε πόρους, δεν προχώρησαν. Χάνουμε πόρους, δεν χτίζουμε. Πού καταλήγει η ιστορία; Η ιστορία καταλήγει στο να πιέζονται οι μικροί και στη συνέχεια οι υπόλοιποι προς τον αφανισμό. Η πολιτική μεταφορών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. προβλέπει ένα ασφαλές σταδιακό και ταχύ πέρασμα από την υφιστάμενη κατάσταση του κατακερματισμού των μεταφορέων και τη δαιδαλώδη νομοθεσία σ' έναν άλλο ευέλικτο πλαίσιο λειτουργίας πλήρως εναρμονισμένο στις σημερινές και μελλοντικές απαιτήσεις, γιατί πιστεύουμε ότι οι μεταφορικές επιχειρήσεις πρέπει να προσφέρουν ανταγωνιστικά ολοκληρωμένες μεταφορικές υπηρεσίες. Ξέρετε το δρόμο. Κάντε μελέτη –έρευνα αγοράς σε τανάζ, σε είδος, σε συνδυασμό μεταφορικών μέσων. Δείτε τους ελληνικούς σιδηροδρόμους. Αξιοποιείτε τα νέα δεδομένα!

Μόνο έτσι μπορούμε να δούμε την προοπτική των φορτηγών δημοσίων χρήσεως.

Ας πάμε τώρα στο δεύτερο κεφάλαιο, στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Το ξεκαθαρίζουμε: Είμαστε θετικοί σε κάθε μέτρο,

που πιο αυστηρά προλαμβάνει, αποτρέπει, καταστέλλει την παρανομία και την ανασφάλεια, για να μην επαναληφθούν δυστυχήματα όπως αυτό στα Τέμπη, για να μην έχουμε θύματα.

Όμως, τα μέτρα που προτείνετε είναι υπολειπόμενα των κανονιστικών οδηγιών και αποφάσεων, είναι κάπως ετεροβαρή. Κινούνται μεν σε θετική κατεύθυνση, αλλά χρειάζονται περισσότερα. Είναι πίσω από τις προσεγγίσεις της σύγχρονης εποχής. Πρέπει να αγγίξουμε και άλλα θέματα παιδείας και αναβάθμισης ποιότητας.

Αλήθεια, γιατί εδώ και είκοσι τέσσερις μήνες αυτή η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας δεν ενεργοποιείται; Τι σας εμποδίζει; Αυτό είναι κρίσιμο θέμα. Υπάρχει ένα πλούσιο υλικό.

Έχουμε σοβαρές επιφυλάξεις για τα άρθρα 1, 4 και 7. Χαρακτηρίζουμε ως θετικό το ότι επιτέλους κατανοήσατε ότι το άρθρο 10 είναι καταστροφικό. Όμως, στο άρθρο 1 οι επιφυλάξεις μας είναι σημαντικές, γιατί αναθέτετε σημαντικές αρμοδιότητες για τον έλεγχο της οδικής ασφάλειας στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις, οι οποίες σήμερα είναι στελεχωμένες κατά 35%! με ελάχιστη υποδομή και δεν έχουν πόρους. Τους αφαιρείτε πόρους. Πώς θα κάνουν αυτό το έργο; Αυτοτελείς πόρους, που ήταν στο 100% αποδιδόμενοι στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις τους αφαιρείτε και τους κάνετε 70%-30%. Λέτε βέβαια ότι αφού αυξάνονται τα πρόστιμα, θα πάρουν τα ίδια λεφτά. Δεν είναι έτσι. Αφού αυξάνουμε τον ελεγκτικό τους ρόλο, πρέπει να τους ενισχύσουμε. Άρα, λοιπόν, το θέμα είναι ότι πρώτα και κύρια πρέπει να στηρίξουμε τις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις και αυτό δεν το κάνετε. Πρέπει να στηρίξουμε την εξελικτική αποστολή τους. Δεν το κάνετε. Το υπονομεύετε.

Δεύτερον, βάζετε αυστηρές ποινές, αλλά οι έλεγχοι φαίνεται ότι δεν θα μπορέσουν να γίνουν ουσιαστικά, γιατί στη σύνθεση των κλιμακίων κανονικά θα μπορούσαν με ειδικό ρόλο να συμμετέχουν και εκπρόσωποι των μεταφορέων και εκπρόσωποι των εργαζομένων οδηγών, για να μπορούν συντονισμένα να προσανατολίσουν το ρόλο και το περιεχόμενο του ελεγκτικού μηχανισμού.

Έχετε επίσης κάποιες αποφάσεις για τις οποίες δεν θέλω τώρα να εξειδικεύσω –θα τα πω στη συζήτηση επί των άρθρων– όπου δίνετε πάρα πολλές αρμοδιότητες χωρίς έλεγχο στο διευθυντή, στον προϊστάμενο της αντίστοιχης νομαρχίας.

Θα μπορούσαν να ήταν πιο ευέλικτα αυτά τα όργανα. Γιατί δεν προβλέπονται ποινές εφόσον οι οδηγοί δεν είναι ασφαλισμένοι στη χώρα εγκατάστασης του αυτοκινήτου ανεξάρτητα από τη χώρα υποδοχής;

Συστήνετε κλιμάκια ελέγχου. Σας λέω ότι η Γερμανία έχει ένα φοβερό και επιτυχές πρότυπο. Πάρτε το παράδειγμα της Γερμανίας. Έστησε έναν οργανισμό για τους ελεγκτικούς μηχανισμούς πάνω στην οδική ασφάλεια, έναν οργανισμό που στηρίζεται σε μία αρχή μελετών και ελέγχων των μεταφορών, που έχει μέσα και τις υποδομές για να κάνει και τους ελέγχους και το κάνει πιο αποφασιστικά και αποτελεσματικά.

Η ετεροβαρής και ελλιπής προσέγγιση, που κάνατε, εκφράστηκε και στο άρθρο 4. Πέραν της ευθύνης του οδηγού για τα υπέρβαρα, τις παράνομες φορτώσεις, τα ωράρια, τους ελέγχους, στον ιδιοκτήτη ή μισθωτή δεν πρέπει να αναλογούν οι ίδιες ευθύνες; Δεν πρέπει η κάθε εταιρεία να έχει τεχνικό ασφάλειας με ανάλογες ευθύνες για παραλείψεις ή καταστρατήγηση για τα δελτία τεχνικού ελέγχου; Δεν πρέπει να προβλεφθούν ιδιαίτερα στα βυτιοφόρα τύπου βενζίνης ασφαλή ενδύματα, γι' αυτούς που τα οδηγούν; Γιατί για το βιβλίο δρομολογίων πρέπει να έχει την ευθύνη μόνο ο οδηγός και όχι ο εργοδότης; Γιατί, λοιπόν, όχι εις τριπλούν;

Αλλά και στο άρθρο 7 που σήμερα σηκώνει και τη μεγάλη κοινωνική αντίδραση με την απεργία που ξεκίνησαν οι οδηγοί, φαίνεται ότι αντιγράφετε μία παθογένεια που συναντάμε στα ταξί. Τι κάνετε; Αντιγράφετε την άνευ όρων παθογένεια των μισθώσεων, δηλαδή προτείνετε στους εργαζόμενους στην ουσία να ακυρώσουν τις κοινωνικές τους κατακτήσεις, να οικειοποιηθούν ή να μισθώσουν άδειες από τους ιδιοκτήτες και στο όνομα της ανταπόκρισής τους στο ενοίκιο, στην αγωνία τους να βγάλουν μεροκάματο, να καλύψουν το πετρέλαιο, τα λάστιχα κ.λπ., να τρέ-

χουν όλη την ημέρα σαν καμικάζι.

Αυτό δεν επιβαρύνει την ασφάλεια, δεν οδηγεί σε ασφάλεια το λαό, δεν οδηγεί σε εργασιακό Μεσαίωνα, δεν είναι πάρα πολύ κακό, δεν είναι δώρο σε κάποιες εταιρείες, οι οποίες απαλλάσσονται από τις διάφορες υποχρεώσεις προς τους εργαζόμενους, όπως όφειλαν να τις καταθέσουν; Αυτή είναι η σύγκλιση ή απόκλιση; Δεν θα απολύσουν οι εργοδότες εργαζόμενους για να μισθώσουν τις «άδειες τους», χωρίς κανένα κόστος;

Πέραν αυτού, όμως, υπάρχει και ένα δεύτερο θέμα. Προτείνετε την απαγόρευση νέων αδειών στα ταξί. Σωστά, ωραία, να ενισχύσουμε τα ΜΜΕ, όμως αυτό από μόνο του δεν λέει τίποτα. Αυτό είναι σαν ένα ρουσφέτι σε μια μικρή ομάδα κερδοσκοπών μαντράδων.

Δεν ξέρετε ότι στα ταξί υπάρχει अपархαιωμένος στόλος, χαμηλή ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών, «μαύρη» εργασία, παράνομα ταξί, μαντράρχες που μαζεύουν άδειες; Όταν, λοιπόν, τους δίνουμε αυτό το bonus ότι δεν θα δώσετε καινούργιες άδειες, ποιες δεσμεύσεις αναλαμβάνει ο φορέας τους για την αναβάθμιση αυτών των στόχων που είπα; Καμία ή τουλάχιστον διευκρινίστε το, ότι θα το συμπεριλάβετε.

Στην παράταση, λοιπόν, που δίνετε, εμείς λέμε ότι πρέπει να υπάρξουν δεσμεύσεις ..., κίνητρα, στόχοι!

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

Δώστε μου λίγο χρόνο, κύριε Πρόεδρε.

Πρέπει να υπάρξουν δεσμεύσεις για τον εκσυγχρονισμό και την αντικατάσταση των ταξί, για τη «μαύρη» εργασία, να μη χρησιμοποιούνται άνθρωποι, οι οποίοι δουλεύουν και σε άλλες δουλειές και να μένουν άλλοι επαγγελματίες άνεργοι.

Για τις κοινοπραξίες και τους συνεταιρισμούς κάνετε επταθέσια τα ειδικού τύπου ταξί και το 3% το κάνετε 4%. Γιατί δεν αξιοποίησαν το 3% μέχρι τώρα; Σε τι σας εκβιάζει η ομοσπονδία των ταξιτζήδων;

Εμείς λέμε 1% να πάει στους Α.Μ.Ε.Α. κι αν σ' ένα χρόνο οι ιδιοκτήτες ταξί δεν θέλουν να αξιοποιήσουν αυτές τις άδειες –γιατί ξέρουμε τι σας ζητάνε, ζητάνε περαιτέρω διευκολύνσεις– τότε να τα πάρουν οι οδηγοί. Μέσα από συνεταιρισμούς και κοινοπραξίες, λοιπόν, να ανοίξει η ιστορία στους πραγματικούς επαγγελματίες!

Κάνετε όμως ένα εγχείρημα που φαίνεται θετικό στο κεφάλαιο Γ'. Προτείνετε την επέκταση του Ο.Α.Σ.Θ. στα έξι χιλιόμετρα πέραν του Νομού Θεσσαλονίκης. Κανονικά δώδεκα θα έπρεπε να είναι –γιατί τόση είναι η ακτίνα γύρω, γύρω– και σας προτείνουμε να το συζητήσουμε αυτό, αλλά πρέπει να τελειώνουμε με το Νομό Θεσσαλονίκης.

Ο Νομός Θεσσαλονίκης έχει δύο ταχύτητες στις συγκοινωνίες. Δηλαδή, υπάρχουν 9 δήμοι –ο Σόχος, η Εγνατία, ο Βερτίσκος, τα Καλίνδωια, η Αρέθουσα, ο Άγιος Γεώργιος, η Ρεντίνα, η Απολλωνία, η Μάδυτος κ.λπ.– που δεν έχουν αστική συγκοινωνία και λειτουργούν μ' ένα Κ.Τ.Ε.Λ. που μπαίνει μέσα. Λοιπόν, να προχωρήσει ο διάλογος –ο νόμος το προβλέπει– μέσα σε δύο χρόνια. Να υπάρξει εδώ και τώρα καθολικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών στο Νομό με νέα συμφωνία Κ.Τ.Ε.Λ., Ο.Α.Σ.Θ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ολοκληρώστε, παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Εμείς, όμως, θα ήθελα να κάνουμε –και κλείνω με αυτό– μια πρόταση, την οποία θεωρώ σημαντική. Στηρίζω την συνοχή της κοινωνίας και ενδυναμώνει τα Κ.Τ.Ε. και τις Αστικές Συγκοινωνίες.

Όπως ξέρετε, ο Πρόεδρός μας ο Γιώργος Παπανδρέου προεκλογικά δεσμεύτηκε ότι είναι άδικο μόνο στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη να επιδοτούνται οι αστικές συγκοινωνίες. Πρέπει αυτή η κοινωνική παροχή του κράτους να καθολικοποιηθεί.

Υπάρχει το αίτημα της Κ.Ε.Δ.Κ.Ε., υπάρχει το αίτημα των Κ.Τ.Ε.Λ.– υπάρχει αίτημα της κοινωνίας!. Εμείς, λοιπόν, σας προτείνουμε –και θα καταθέσουμε σύντομα και σχέδιο σχετικού νόμου– να συζητήσουμε αυτήν την πρόταση με την οποία πιστεύω ότι συμφωνούν όλοι οι Βουλευτές.

Γι' όλους αυτούς τους λόγους εμείς στο νομοσχέδιο ενώ ανταποκρινόμαστε θετικά σ' αυτά τα οποία αφορούν κοινωνικές

συμφωνίες, ασκούμε κριτική και εφαρμόζουμε έντονες διαφωνίες πάνω στα ζητήματα, τα οποία εσείς τα προσεγγίζετε με συντηρητικό, διαφορετικό και ετεροβαρή τρόπο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Τσιόγκα.

Ο κ. Σκοπελίτης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στην αρμόδια επιτροπή ο σύντροφός μου, ο Τάκης Τσιόγκας, ανέπτυξε τη θέση του κόμματός μου, του Κομμουνιστικού Κόμματος της Ελλάδας, και απέδειξε με συγκεκριμένη επιχειρηματολογία γιατί δεν πρέπει το υπό συζήτηση νομοσχέδιο να γίνει νόμος του κράτους.

Συγκεκριμένα, ο σύντροφός μου, ο Τάκης Τσιόγκας, είχε τονίσει ότι το νομοσχέδιο αυτό δεν έρχεται για να δώσει λύσεις σε υπαρκτά πράγματι προβλήματα του κλάδου, αλλά για να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα των μεγαλομεταφορέων. Απόδειξη γι' αυτό αποτελεί το γεγονός, κύριε Υπουργέ, ότι η Κυβέρνηση το έφερε για συζήτηση στη Βουλή, αγνοώντας τους πλέον αρμόδιους, δηλαδή τους εργαζόμενους, οι οποίοι, όπως είναι γνωστό, σήμερα έδωσαν τον αγώνα τους για την απόσυρση του νομοσχεδίου. Και δεν το έκανε, παρά το ότι επανειλημμένα οι άνθρωποι αυτοί μέσω των φορέων τους είχαν ζητήσει να πουν τη γνώμη τους πάνω στο νομοσχέδιο και να καταθέσουν τις δικές τους προτάσεις.

Επίσης πρέπει να τονίσω ότι αγνόησε και τους αυτοκινητιστές μικρών φορτηγών δημόσιας χρήσης νομαρχιακών μεταφορών, που αντιμετωπίζουν τεράστια προβλήματα. Προβλήματα που οφείλονται στο υψηλό κόστος λειτουργίας των οχημάτων δημόσιας χρήσης, στην αυξανόμενη ανεξέλεγκτη πειρατεία, τα ακριβά ανταλλακτικά, τα ακριβότερα ασφαλιστρα και τα πανάκριβα καύσιμα και λιπαντικά, που περιορίζουν δραματικά το εισόδημά τους. Και βέβαια πρώτα και κύρια το περιορίζει η πολιτική της Κυβέρνησης, που όχι μόνο δεν δίνει λύσεις στα δίκαια, πράγματι, αιτήματα αυτού του κλάδου, αλλά ακόμη και τις ίδιες τις υποσχέσεις της δεν υλοποιεί. Παραδείγματος χάρη, την υπόσχεση για την αύξηση κατά δύο τόνους του τονάζ αυτών των αυτοκινήτων.

Και ενώ δεν δέχτηκε ούτε τους μεν ούτε τους δε, η Κυβέρνηση έκανε αλλεπάλληλες συναντήσεις με τους εργοδότες και απ' αυτές επηρεάστηκε καθοριστικά η φιλοσοφία του νομοσχεδίου. Έτσι, έχουμε ένα ακόμα αντεργατικό νομοσχέδιο, που προχωρά ακόμα πιο πέρα στην κατεύθυνση της ανατροπής των εργασιακών σχέσεων και της αφαίρεσης των δικαιωμάτων των εργαζομένων, καθώς αυτό περιλαμβάνει άρθρα και διατάξεις σε βάρος των οδηγών. Είναι ένα νομοσχέδιο που αντί να βελτιώσει την απαράδεκτη κατάσταση που επικρατεί στην κυκλοφορία των οχημάτων, δημιουργεί και νέες επικίνδυνες καταστάσεις στις οδικές μεταφορές της χώρας μας.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ένα μεγάλο μέρος του νομοσχεδίου αναφέρεται στους ελέγχους. Όμως, τα σημεία ελέγχου στα αυτοκίνητα είναι στην ουσία ανύπαρκτα, αφού, με βάση το νομοσχέδιο, ελέγχεται μόνο το σύστημα πέδησης, οι εξαιμίσεις, οι εκπομπές αερίων, τα ελαστικά, οι τροχοί, οι ταχογράφοι και οι διαρροές καυσίμων.

Όμως, δεν γίνεται καμία αναφορά σε άλλα πολύ σοβαρότερα σημεία του ελέγχου, όπως για παράδειγμα στο σύστημα διεύθυνσης και στο σύστημα ανάρτησης. Σε συνδυασμό με τα υπέρβαρα αυτοκίνητα, το όχημα δεν ακούει αν δεν έχει καλή ανάρτηση.

Ακόμα, δεν αναφέρεστε πουθενά στα βιβλία δρομολογίων και στο αμάξιωμα, δηλαδή δεν αναφέρεστε στα «οχήματα-μαϊμούδες» που κυκλοφορούν στο εθνικό μας δίκτυο, αυτοκίνητα που έχουν κάνει μετατροπές και που σε συνδυασμό με την υπερφόρτωσή τους, δημιουργούν τεράστιους κινδύνους.

Κύριε Υπουργέ, αναφέρεστε στο νομοσχέδιο στα μικτά κλιμάκια ελέγχου. Αλήθεια, δεν υπάρχουν τέτοια κλιμάκια σήμερα και φτιάχνετε και άλλα; Το πρόβλημα είναι εάν θα αναδιοργανώσετε αυτά που ήδη υπάρχουν ή θα φτιάξετε έναν ακόμη μηχανισμό ελέγχου.

Αυτά είναι βασικά ερωτήματα και κοντά σε αυτά προστίθενται και άλλα που έχουν σχέση με το πόσα κλιμάκια ελέγχου θα έχει ο κάθε νομός, ποιοι θα συμμετέχουν σ' αυτά και ποια είναι τα κριτήρια αξιολόγησής τους για τη συμμετοχή τους, ποιος θα φτιάχνει αυτές τις ονομαστικές καταστάσεις, εάν θα βγαίνουν Κυριακές και αργίες, πώς θα πληρώνονται και εάν αυτά τα 70 ευρώ θα είναι έξτρα, πέρα από το ημερομίσθιό τους.

Ακόμα αναφέρεστε στις πύλες εισόδου και εξόδου της χώρας και στα λιμάνια. Δηλαδή το Λιμενικό τι θα κάνει; Τι θα κάνουν οι τελωνειακοί στα σύνορα και με τι προσωπικό θα στελεχωθούν; Θα γίνουν προσλήψεις ή θα αποσπαστούν υπάλληλοι από άλλα τμήματα της νομαρχίας, δεδομένου ότι σήμερα υπάρχουν τεράστια κενά, τεράστιες ελλείψεις σ' αυτές;

Τέλος, δεν υπάρχει φόβος, κύριε Υπουργέ –που για εμάς είναι υπαρκτός– με αυτά τα 70 ευρώ να δημιουργηθούν ολόκληροι μηχανισμοί που θα φτιάχνει ο κάθε νομάρχης και ο κάθε αστυνομικός διευθυντής;

Εμείς, κύριε Υπουργέ, προτείνουμε σε αυτά τα μικτά κλιμάκια ελέγχου να συμμετέχει και το Σώμα Επιθεωρητών Εργασίας, για να ελέγχει τις εργασιακές σχέσεις, τα ωράρια και τα δικαιώματα των οδηγών που παραβιάζονται σε μόνιμη βάση, με αποτέλεσμα οι οδηγοί να δουλεύουν δεκαπεντάωρα και δεκαεξάωρα ολόκληρα.

Ακόμα, προτείνουμε να συμμετέχει και ένας εκπρόσωπος του Σωματείου Οδηγών και αυτό το προτείνουμε, γιατί ο οδηγός, κύριε Υπουργέ, κάτω από την απειλή της απόλυσης, που συνεχώς αντιμετωπίζει και συνεχώς επικρεμάται επί της κεφαλής του, δεν μιλάει για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ή που γνωρίζει ότι υπάρχουν στο όχημα που αυτός οδηγεί.

Όσον αφορά τη φόρτωση των οχημάτων, στην οποία αναφέρεται το νομοσχέδιο, είναι γεγονός ότι η επικίνδυνη φόρτωση και η υπερφόρτωση αποτελούν σημαντική αιτία των ατυχημάτων που γίνονται. Στο νομοσχέδιο λέγεται ότι στα ανοικτά αυτοκίνητα πρέπει να χρησιμοποιούνται καλώδια, σχοινιά, αλυσίδες και καλύμματα, έτσι ώστε τα υλικά, με τα οποία είναι φορτωμένα αυτά, να μη φεύγουν κατά τη διαδρομή.

Τα χρησιμοποιούν και αυτά, κατά ανταλλαγή, όμως. Όμως, γιατί δεν κάνετε κάτι που είναι πάρα πολύ απλό; Να πείτε ότι τα υλικά που εγκαμονούν κινδύνους θα μεταφέρονται υποχρεωτικά σε καρότσες με παραπέτα. Δεν αρκούν τα σχοινιά και οι ιμάντες.

Αυτό μας λέει το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, όπου οι μελαμίνες, οι οποίες ήταν φορτωμένες στο όχημα –χωρίς παραπέτα βέβαια– σκότωσαν είκοσι ένα παιδιά.

Όσον αφορά τα υπέρβαρα, γιατί δεν κάνετε τούτο το απλό; Το είπαμε και κατά τη συζήτηση στην επιτροπή. Να τοποθετήσετε σε όλα τα διόδια στο εθνικό οδικό δίκτυο, στην ακριανή είσοδο διάβαση-γεφυροπλάστιγγα. Με την είσοδο του οχήματος σε αυτήν, στο φωτεινό σηματοδότη, που θα έχει, θα φαίνεται αν το φορτίο είναι υπέρβαρο και αν είναι, θα ακινητοποιείται ή θα ξεφορτώνεται. Στο υπόλοιπο βέβαια οδικό δίκτυο υπάρχουν ως γνωστόν τα μηχανήματα εκείνα που όταν μπουν σε κάθε άξονα διαπιστώνουν το υπέρβαρο του οχήματος ή όχι.

Κύριε Υπουργέ, λέει το άρθρο 3 στην παράγραφο 4 ότι με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται ειδικότεροι κανόνες ασφαλείας της μεταφοράς ανά κατηγορία φορτίου. Εγώ λέω ότι εσείς έχετε την πρόθεση να καθορίσετε αυτούς τους κανόνες. Μπορείτε, όμως, να μου εγγυηθείτε ότι άλλος Υπουργός θα έχει την ίδια πρόθεση; Γιατί, λοιπόν, να μένουν στον αέρα αυτά τα πράγματα και να μην υπάρχει συγκεκριμένο νομικό πλαίσιο, που να ορίζονται οι κανόνες ασφαλείας της μεταφοράς των προϊόντων; Το να μη μπαίνουν τέτοιοι κανόνες έχει ως αποτέλεσμα το άρθρο 4 να μένει στον αέρα.

Θα αναφέρω ένα παράδειγμα, που αναφέρθηκε από το σύντροφό μου, τον κ. Τσιόγκα, κατά τη συζήτηση στην αρμόδια επιτροπή. Έχουμε τα γνωστά επικαθήμενα, τα οποία φορτώνουν σίδερα. Τα σίδερα αυτά, εκτός ελαχίστων περιπτώσεων, εξέρχουν δύο με τρία μέτρα από την καρότσα του οχήματος. Γιατί να εξέρχουν; Γιατί έτσι το θέλει η χαλυβουργία να εξέρχουν, γιατί έτσι της αρέσει και έτσι κόβει τα καλούπια της σ' αυτό το

μέγεθος και υποχρεώνει τους φορτηγατζήδες να τα κουβαλάνε, με τον κίνδυνο να προξενήσουν ατυχήματα, κρεμώντας ένα τρίγωνο πίσω; Είναι ένα πρόβλημα.

Τώρα, όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς συνοδευτικά έγγραφα, θέλω να πω κατηγορηματικά ότι η ευθύνη γι' αυτό δεν ανήκει στον οδηγό.

Όσον αφορά τα βιβλία δρομολογίων, είναι γνωστό ότι έχει ξεσπάσει μία διαμάχη. Οι εργοδότες ζητούν να καταργηθούν. Εμείς τονίζουμε ρητά και κατηγορηματικά ότι σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να καταργηθούν και δεν πρέπει να ικανοποιηθεί το αίτημά τους αυτό. Τα βιβλία αυτά πρέπει να παραμείνουν και πρέπει να είναι μάλιστα υποχρεωτικά εις τριπλούν, ένα για τον εργοδότη, ένα για την επιθεώρηση εργασίας και ένα για τον οδηγό.

Σήμερα, όπως είναι τα πράγματα, δεν ελέγχεται τίποτα. Καταστρατηγούνται τα ωράρια και έχουμε ταξίδια, όπως είπα προηγουμένως, δεκαπέντε, δεκαέξι και δεκαεπτά ωρών στο οδικό δίκτυο, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Σχετικά με αυτό το ζήτημα, έχει ευθύνη ο οδηγός που δεν εφαρμόζει το ωράριο και τα υποχρεωτικά διαλείμματα; Αυτό είναι ένα ερώτημα. Αυτός ευθύνεται; Πού είναι ο δεύτερος οδηγός; Δεν έπρεπε το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, να προβλέπει, να αναφέρεται στην ανάγκη να υπάρχει δεύτερος οδηγός;

Όσον αφορά τις ευθύνες του οδηγού, που είναι ένα σοβαρότατο θέμα, εμείς λέμε ότι δεν πρέπει να έχει ευθύνες μόνο ο οδηγός. Σίγουρα υπάρχουν περιπτώσεις που πρέπει να έχει και αυτός την ευθύνη και να τιμωρείται. Δεν μπορεί, παραδείγματος χάρι, ένας οδηγός να οδηγεί χωρίς δίπλωμα. Αλλά οι επαγγελματίες οδηγοί, δεν μπορεί να είναι οι μόνοι υπεύθυνοι. Έχουμε τεράστια εμπειρία σ' αυτό το ζήτημα. Επιβάλλονται πρόστιμα για το υπέρβαρο, για το ένα, για το άλλο, τα πληρώνει ο οδηγός και δεν τα παίρνει ποτέ από την εταιρεία, από τον εργοδότη του. Αναφέραμε συγκεκριμένα παραδείγματα κατά τη συζήτηση στην Επιτροπή πάνω σ' αυτό το θέμα.

Θα αναφερθώ τώρα στη δυνατότητα που παρέχεται σε εταιρείες να μισθώνουν φορτηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως. Αυτό, κύριε Υπουργέ, θα δημιουργήσει τεράστια προβλήματα και μάλιστα σε μία περίοδο που υπάρχει μεγάλη ανεργία στα φορτηγά δημόσιας χρήσης. Είναι γνωστό ότι μέχρι τώρα ο νόμος υποχρεώνει τις εταιρείες να έχουν δικά τους αυτοκίνητα, για να κάνουν τις μεταφορές υγρών καυσίμων, υγραερίων, θερμής ασφάλτου κ.λπ. .

Σε σχέση πάλι με τη δυνατότητα που δίνεται με το άρθρο 7 στους οδηγούς να μισθώνουν φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι αυτό θα δημιουργήσει πολλαπλά προβλήματα και αυτό γιατί, δουλεύοντας με το δρομολόγιο, θα τρέχουν με υπερβολικές ταχύτητες για να βγάλουν το μεροκάματο και έτσι θα είναι δημόσιος κίνδυνος. Εμείς είμαστε κάθετα αντίθετοι μ' αυτό το άρθρο και ζητάμε την απόσυρσή του.

Σε σχέση με το άρθρο 10, θα πούμε περισσότερα στην κατ' άρθρο συζήτηση που θα γίνει αύριο. Εκείνο, όμως, που θα ήθελα να τονίσω σήμερα, είναι ότι δεν φθάνουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα Α.Μ.Ε.Α., αλλά τώρα θέλετε να δώσετε τα επταθέσια αυτοκίνητα σε εταιρείες και σε συνεταιρισμούς. Αυτό το μέτρο έπρεπε να εξυπηρετεί κύρια αυτά τα άτομα. Είναι άλλο το να θέλετε -και αυτό θέλετε βέβαια- να ρίξετε στην αγορά ένα νέου τύπου TAXI, που θα είναι επταθέσιο ή εννεαθέσιο. Πείτε, όμως, καθαρά ότι αυτό θέλετε. Βέβαια, απώτερος στόχος σας είναι να αφαιρέσετε τις άδειες των TAXI από τους ιδιοκτήτες και να τις δώσετε στις εταιρείες που φτιάχτηκαν με νόμο της προηγούμενης κυβέρνησης, του Π.Α.Σ.Ο.Κ.. Είναι δικός σας νόμος, κύριοι συνάδελφοι.

Τέλος, θα αναφερθώ στα Κ.Τ.Ε.Α. και στα Κ.Τ.Ε.Ο.. Το Π.Α.Σ.Ο.Κ. έκανε με νόμο τα ΚΤΕΛ ανώνυμες εταιρείες και τα χρηματοδότησε. Τώρα εσείς δίνετε άλλες επιδοτήσεις, αυτές των 20.000.000 ευρώ. Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, πού θα πάνε αυτά τα χρήματα; Θα πάνε, άραγε, στα Κ.Τ.Ε.Α. των νησιωτικών και άγονων περιοχών ή σ' εκείνα των μεγάλων πόλεων που έχουν αλλάξει το στόλο τους, παίρνοντας τεράστιες επιδοτήσεις γι' αυτό; Καλό, λοιπόν, είναι να γνωρίζουμε αυτά τα θέμα-

τα.

Επίσης, ένα άλλο θέμα πάρα πολύ σοβαρό, που θέλουμε να γνωρίζουμε, είναι τι μέτρα σκοπεύετε να πάρετε για τα θέματα που αφορούν τις εργασιακές σχέσεις των εργαζομένων στα Κ.Τ.Ε.Α., όπου έχουμε σοβαρές παραβιάσεις της νομοθεσίας.

Όσον αφορά τα Κ.Τ.Ε.Ο., κύριε Υπουργέ, όπως είναι γνωστό, εμείς ήμασταν αντίθετοι με τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., όταν αυτά δημιουργούνταν με το συγκεκριμένο νόμο. Κατά τη γνώμη μας, τώρα θέλετε να τα πάτε όλα στους ιδιώτες.

Κύριε Πρόεδρε, θα αναφερθώ στην τροπολογία που ενσωματώθηκε στο νομοσχέδιο. Θέλω να τονίσω ότι μ' αυτήν την τροπολογία σκοπεύετε στην κατάργηση της ενιαίας δημόσιας Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, της Υ.Π.Α., όπως βέβαια ορίζουν οι οδηγίες των Βρυξελλών. Εμείς διαφωνούμε, όπως διαφωνούμε και με τη λύση που δίνετε σήμερα. Θα πω, όμως, περισσότερα στην αυριανή συζήτηση.

Κύριε Πρόεδρε, εδώ κλείνω, λέγοντας ότι το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας καταψηφίζει το υπό συζήτηση νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Σκοπελίτη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν δώσω το λόγο στον κ. Λεβέντη, που είναι ο τελευταίος εισηγητής, από την πλευρά του Συνασπισμού, θα ήθελα να σας εκφράσω ορισμένες σκέψεις εις προς τη διαχείριση της συζητήσεώς μας. Όπως έχει ήδη αποφασιστεί και από την Ολομέλεια της Βουλής και από τη Διάσκεψη των Προέδρων, η συζήτηση γι' αυτό το νομοσχέδιο θα διαρκέσει δύο ημέρες. Απόψε θα εξαντλήσουμε τη συζήτηση επί της αρχής και αύριο επί των άρθρων. Είναι ήδη εγγεγραμμένοι δεκαοκτώ συνάδελφοι και επειδή πιθανολογείται ότι είναι αδύνατο να εξαντληθεί ο κατάλογος των ομιλητών μέχρι τις 24.00', που έχει κανονιστεί να λήξει η συνεδρίαση, η πρότασή μας είναι, όπως παγιώσι πλέον γίνεται, να μιλήσουν ως τις 24.00' όσοι συνάδελφοι προλάβουν και οι υπόλοιποι να μετατεθούν για αύριο, οπότε θα έχουν τη δυνατότητα να μιλήσουν και επί της αρχής και επί των άρθρων.

Η Βουλή συμφωνεί με την πρόταση του Προεδρείου;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς η Βουλή συμφώνησε ομόφωνα με την πρότασή του Προεδρείου.

Επομένως, θα μιλήσουν όσοι συνάδελφοι προλάβουν ως τις 24.00', το νομοσχέδιο θα ψηφιστεί επί της αρχής και θα συνεχίσουμε αύριο.

Το λόγο έχει ο κ. Λεβέντης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το αυτοκίνητο κηδεμονεύει τη ζωή μας, την ευκολύνει, όπως όμως την κηδεμονεύει και το ταιμμέντο, το οποίο επίσης την ευκολύνει. Αν αυτά έκαναν καλύτερη τη ζωή, αυτό είναι ένα ερώτημα που δεν ξέρω πότε θα απαντηθεί, αλλά υπάρχουν πάρα πολλές ενστάσεις από πολλούς.

Κύριε Υπουργέ, φαίνεται ότι είναι σημαδιακό, όταν συζητάμε γι' αυτό το νομοσχέδιο να υπάρχουν προβλήματα στις συγκοινωνίες. Όταν το συζητούσαμε στην Επιτροπή, η χώρα ήταν κομμένη στη μέση, στα δύο. Δεν κυκλοφορούσαμε, γιατί είχαμε το χιονιά και τα Τέμπη είχαν αποκλειστεί. Βρέθηκε η αιτιολογία ότι κάποιες νταλίκες δεν τήρησαν τους κανόνες. Όμως, δεν ξέρω αν αυτή ήταν η μόνη αιτία. Προφανώς, δεν ήταν και υπήρχαν και άλλες πολύ περισσότερες.

Τώρα η νησιωτική Ελλάδα είναι αποκομμένη από τον κεντρικό κορμό. Απεργούν οι ναυτεργάτες και τα αυτοκίνητα που διακινούν τα προϊόντα, ευπαθή και μη, δεν μπορούν να κινηθούν. Τις συνέπειες τις βλέπουμε. Πάλι κάποιος άλλος φταίει, φταίει οι ναυτεργάτες. Τώρα το ότι διαμαρτύρονται δικαιολογημένα, γιατί παραβιάζονται συμφωνίες, συνθήκες, τα εργασιακά τους δικαιώματα, μέσα στη λαίλαπα που σαρώνει όλα τα εργασιακά δικαιώματα το τελευταίο διάστημα, με μία σειρά νομοθετικές ρυθμίσεις της Κυβέρνησης, αυτό δεν υπολογίζεται. Προφανώς η Κυβέρνηση έχει σοβαρότατες ευθύνες και βέβαια δεν θα πρέπει να μείνουμε στην αντιπαράθεση πια ναυτεργατών και αγρωτών, γιατί αυτό θα δημιουργήσει άλλες καταστάσεις, ανεξέλεγκτες και ανεπιτρεπτες. Δεν νομίζω ότι η Κυβέρνηση από αυτήν

την άποψη μπορεί να είναι υπερήφανη για τους χειρισμούς της. Δεν θέλω να επεκταθώ τώρα γι' αυτήν τη θύελλα των αντεργατικών νόμων και διατάξεων που έχει εξαπολύσει και που πολλές φορές και εδώ την έχουμε κατακρίνει και βέβαια θα τη βρούμε μπροστά μας και θα συνεχίσουμε αυτήν την αντιπαράθεση, φοβάμαι, για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Τώρα, όσον αφορά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο που φέρνει η Κυβέρνηση: «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων...». Οι οδικές μεταφορές, ανάλογα με την ποιότητα των υπηρεσιών τους, επιδρούν αλυσιδωτά στην προσωπική και κοινωνική ζωή του πολίτη, στην εικόνα και την οικονομία της χώρας, στο περιβάλλον και στον πολιτισμό της. Η αυτοκίνηση έχει αλλάξει τον τρόπο της ζωής μας, αφού τα αυτοκίνητα έχουν καταργήσει τα σύνορα και ένωσαν τα έθνη. Κάθε χρόνο εκατό εκατομμύρια Ευρωπαίοι επισκέπτονται μία άλλη ευρωπαϊκή χώρα με αυτοκίνητο. Το 19ο αιώνα ο μέσος Ευρωπαίος ταξίδευε περίπου είκοσι χιλιόμετρα το χρόνο, πέρα από τις κανονικές του εργασίες και τώρα ταξιδεύει είκοσι χιλιόμετρα την ημέρα. Αυτός είναι ο μέσος όρος, γιατί πολλοί ταξιδεύουν εκατοντάδες χιλιόμετρα κάθε μέρα.

Η ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών και η χρήση του internet υπολογίζεται ότι θα μειώσει την κυκλοφορία μόνο κατά 6%. Μία μεγάλη πολιτιστική και πολιτική πρόκληση για τη χώρα μας -και όχι μόνο- τα επόμενα χρόνια θα πρέπει να είναι η προσπάθεια, το ταξίδι με το αυτοκίνητο να γίνει καθαρότερο και κυρίως ασφαλέστερο.

Παράγοντες, μεταξύ των άλλων, που επιδρούν στην ασφαλή μεταφορά, είναι: Η σωστή και έγκυρη συντήρηση, ο προληπτικός έλεγχος των οχημάτων και δευτερευόντως η βελτίωση των παραβάσεων και η επιβολή των προστίμων. Εμείς και σ' αυτό το νομοσχέδιο, στα όποια θετικά υπάρχουν, τοποθετούμαστε επίσης θετικά και θα τοποθετηθούμε και στην αυριανή συζήτηση, στη συζήτηση επί των άρθρων. Αλλά, το να ρίχνουμε το κύριο βάρος στην καταστολή και στην επιβολή προστίμων, πιστεύουμε ότι δεν θα λύσει τα προβλήματα, ενδεχομένως θα τα αυξήσει κιόλας, όπως συμβαίνει πολλές φορές μ' αυτού του είδους την αντιμετώπιση.

Η πλημμελής αντιμετώπιση των παραγόντων που συντελούν σ' ένα ατύχημα και τα αποτελέσματά του πρέπει να μας απασχολήσουν, τα αποτελέσματα μάλιστα του οποίου αποτιμώνται σε ολικές και μερικές σωματικές βλάβες, αλλά και σε υλικές βλάβες, που και αυτό είναι ένα σημαντικό στοιχείο.

Η πολιτεία οφείλει να εξασφαλίσει, το να παρέχουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς στους πολίτες ασφάλεια, ποιότητα, ταχύτητα και βέβαια σεβασμό στο περιβάλλον. Η Κυβέρνηση, φέρνοντας αυτό το νομοσχέδιο, αναγνωρίζει τη μη ικανοποιητική ποιότητα των συγκοινωνιών και φανερώνεται από την πλευρά της η απουσία ενός νέου θεσμικού πλαισίου για τις αρχές ελέγχου των οδικών μεταφορών, επιβατικών και εμπορευματικών, στη χώρα μας.

Με την ίδια αντίληψη των προηγούμενων κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ., επιχειρείται μία αναμόρφωση του ήδη υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου στη λογική της αύξησης των προστίμων και των διοικητικών κυρώσεων. Είναι μία μονομερής πρακτική που, ως γνωστό, όχι μόνο δεν είχε ορατά αποτελέσματα όσον αφορά στη μείωση των παραβάσεων στο παρελθόν, αλλά δημιούργησε και τις προϋποθέσεις, ώστε η χώρα μας να κατέχει σήμερα ένα από τα πιο υψηλά ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων. Ασφαλώς, υπάρχουν και άλλοι παράγοντες και δεν τους παραβλέπουμε.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, ουσιαστικά υιοθετείται ως λύση η αύξηση των προστίμων για τα φαινόμενα της παράνομης κυκλοφορίας, της λαθρομεταφοράς, των υπερφορτώσεων και των κακών φορτώσεων.

Ακολουθεί η πολιτική της ιδιωτικοποίησης των Κ.Τ.Ε.Ο., που θεσμοθέτησε η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Ενισχύει και θωρακίζει μ' αυτόν τον τρόπο ακόμη περισσότερο η Κυβέρνηση την ίδρυση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., ενώ παράλληλα συρρικνώνει τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. και τα οδηγεί στην ανυποληψία.

Η προτεινόμενη λειτουργία μικτών κλιμακίων ελέγχου, που θα λειτουργήσουν ως αρχές ελέγχου, δεν θα προσφέρει ουσιαστικά αποτελέσματα στην ελεγκτική διαδικασία, αφού για άλλη μια

φορά παρατηρούνται φαινόμενα αλληλοεπικαλύψεων μεταξύ Σ.Δ.Ο.Ε., Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και άλλων φορέων. Παράλληλα, θα πρέπει να διασαφηνιστεί τι είδους μεσοπρόθεσμα μέτρα θα παρθούν, ώστε και στη χώρα μας να δημιουργηθούν προϋποθέσεις για αξιόπιστους μηχανισμούς ελέγχου, που θα δρουν αποτελεσματικά και προληπτικά προς την κατεύθυνση της μείωσης των παραβάσεων και των ατυχημάτων. Άλλωστε, τέτοιοι είδους κλιμάκια ανέκαθεν λειτουργούσαν στη χώρα μας επιδερμικά και αποσπασματικά, χωρίς όμως να υπάρχει ένας αξιόπιστος μηχανισμός καταγραφής των παραβάσεων από οχήματα. Αποτέλεσμα αυτής της έλλειψης είναι μια σειρά οχήματα να κυκλοφορούν με πολλά προβλήματα και σε καθημερινό επίπεδο να γίνονται πρόξενοι ατυχημάτων.

Επίσης, ένα άλλο κρίσιμο σημείο που δεν διασαφηνίζεται στο παρόν σχέδιο νόμου, είναι με ποιο τρόπο θα γίνεται ο έλεγχος των οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, αλλά και με ποιο εξειδικευμένο προσωπικό θα στελεχωθούν τα μικτά κλιμάκια ελέγχου που προτείνονται να λειτουργήσουν στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της χώρας, ώστε σ' ένα μεταβατικό στάδιο τουλάχιστον να πραγματοποιούν αξιόπιστους ελέγχους.

Έγινε μια συζήτηση στην αρμόδια Επιτροπή και από την πλευρά μας υποστηρίξαμε το αίτημα να παρευρεθούν στην Επιτροπή και να εκθέσουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζονται και οι οδηγοί και οι εργαζόμενοι στις μεταφορές. Αυτό δεν έγινε δεκτό από τον αρμόδιο Υπουργό και έτσι δεν μπορέσαμε να ακούσουμε τα προβλήματά τους, τα οποία είναι πάμπολλα, κύριε Υπουργέ. Εσείς τα ξέρετε πολύ καλύτερα από τον καθένα μας εδώ μέσα.

Έχουμε ανθρώπους σκληρά εργαζόμενους που μπορεί να είναι στο τιμόνι επί εικοσιτετράωρα ολόκληρα. Καταλαβαίνει καθένας ότι το να διασχίζεις τεράστιες αποστάσεις, οδηγώντας αυτά τα βαριά οχήματα, δεν είναι μια εύκολη υπόθεση. Η ευθύνη είναι τεράστια. Η κόπωση υπερβολική. Δεν προβλέπεται εδώ καν ένας δεύτερος οδηγός. Δεν προβλέπονται άλλα μέτρα, ώστε να μπορέσουν να ευκολύνουν τη ζωή τους.

Σήμερα οι οδηγοί των φορτηγών απεργούν, κύριε Υπουργέ. Έχετε υπόψη σας και το δελτίο Τύπου που μας έστειλαν και όπου απαιτούν συγκεκριμένα πράγματα. Και βέβαια, επειδή δεν λύνονται αυτά τα προβλήματα, απαιτούν απόσυρση του νομοσχεδίου. Ασφαλώς αυτήν τη στιγμή αυτό δεν μπορεί να γίνει. Πλην, όμως, λένε ότι το νομοσχέδιο δεν συμβάλλει στην ασφάλεια των οδικών μεταφορών. Ανατρέπει εργασιακές και ασφαλιστικές κατακτήσεις των οδηγών στα φορτηγά και των οδηγών ταξί και περιέχει διατάξεις αντίθετες με τις κοινοτικές οδηγίες. Με τη ρύθμιση του άρθρου 7 του νομοσχεδίου, επιχειρείται η κατάργηση της υπαλληλικής ιδιότητας των οδηγών φορτηγών δημοσίας χρήσεως και, επίσης, η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, πιστεύουμε ότι οι άνθρωποι αυτοί έχουν πάρα πολλά δίκια και δυστυχώς δεν μπορούν να τα βρουν. Αυτό το νομοσχέδιο, όχι μόνο δεν καλύπτει μερικές από αυτές τις ανεπάρκειες που υπήρχαν, αλλά προσθέτει και άλλες. Δυστυχώς, δεν τους καλέσαμε και έτσι βασιζόμαστε μόνο σ' αυτά που μας κοινοποιούν από τα έγγραφα, τη στιγμή που βρίσκονται σε απεργιακή κινητοποίηση.

Από την άλλη, υπάρχει και μια σειρά από άλλα προβλήματα, που δεν αντιμετωπίζονται στο νομοσχέδιο. Δεν είναι μόνο αυτά τα οποία θέτει το νομοσχέδιο για τις ασφαλείς μεταφορές. Παραδείγματος χάριν, εδώ παραβλέπουμε τα αυτοκίνητα - μαϊμούδες, τα αυτοκίνητα που έχουν φτιαχτεί από συρραφή τμημάτων διαφόρων αυτοκινήτων. Παραβλέπουμε τον έλεγχο του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού του αμαξώματος, της ρύθμισης του βάρους ανά τροχό και μια σειρά άλλα προβλήματα. Βέβαια όλα αυτά θα τα βρούμε μπροστά μας. Θέλω να πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι αυτό το νομοσχέδιο θα μπορούσε να είναι πολύ καλύτερο και να είχε γίνει καλύτερη επεξεργασία, ώστε να έχει ακόμη περισσότερο βελτιωθεί.

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

Θα ήθελα, μ' αυτήν την αφορμή, να τονίσω και ένα άλλο πρό-

βλημα, το οποίο το ζούμε κάθε μέρα, ιδιαίτερα στη δυτική Αττική. Στις ώρες αιχμής του Σαββατοκύριακου, υπάρχουν κάποιες απαγορεύσεις στις εθνικές οδούς. Απαγορεύεται να κυκλοφορούν στις δύο μεγάλες εθνικές οδούς τα βαριά οχήματα, πλην όμως επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο συνδετήριο αγωγό, που είναι η παλιά εθνική οδός Ελευσίνας-Θήβας. Όλα τα βαριά οχήματα δεν έχουν άλλη διεξοδό και είναι υποχρεωμένα να περνάνε σ' αυτό το διάστημα απ' αυτόν το δρόμο. Αυτό δεν γίνεται μόνο σ' αυτές τις περιπτώσεις, αλλά γίνεται και σε πολλές άλλες περιπτώσεις, γιατί όχι μόνο έτσι κόβουν δρόμο, αλλά γιατί γλιτώνουν και ελέγχους. Πολλές φορές έχουν κάνει παραβάσεις με υπερφορτώσεις, αλλά και άλλες παραβάσεις και παραβιάσεις και εκεί δεν υπάρχει κανένας έλεγχος.

Είναι, κύριε Υπουργέ, ένα θέμα που έχει συζητηθεί πολλές φορές εδώ και σας έχει απασχολήσει και εσάς προσωπικά, αυτό δηλαδή του δρόμου Ελευσίνας-Θήβας. Δεν μπορούμε να ζούμε πια στον 21ο αιώνα και να έχουμε το δρόμο από τον οποίο πέρασε ο Ξέρξης περίπου στο ίδιο χάραγμα και περίπου στις ίδιες διαστάσεις. Πρέπει να γίνει κάτι. Και αυτό το κάτι βλέπουμε να πηγάζει με πολύ αργό ρυθμό. Δεν ξέρουμε τι θα γίνει. Ασφαλώς πρέπει να υπάρξει ριζική ρύθμιση, ο άλλος δρόμος Ελευσίνας-Υλίκης, που θα αντιμετωπίσει αυτά τα προβλήματα. Θα πρέπει να προχωρήσουν οι βελτιώσεις του δρόμου. Και δεν μπορεί, εφόσον απαγορεύεται στις άλλες εθνικές οδούς, εδώ να υπάρχει εξαίρεση και να ωθούνται όλα τα βαριά οχήματα σ' αυτόν το δρόμο με ό,τι αυτό συνεπάγεται, με μια σειρά από ατυχήματα και με άλλες επιπτώσεις.

Εμείς, κατόπιν αυτών, επί της αρχής καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Επειδή, όμως, υπάρχουν και θετικά στοιχεία, στα επί μέρους άρθρα θα τοποθετηθούμε για ένα-ένα ξεχωριστά στην αιριακή συζήτηση.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Δερμεντζόπουλος.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΔΕΡΜΕΝΤΖΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα νομοσχέδιο με ιδιαίτερη σημασία. Πέρα από τις συνολικές προεκτάσεις του, θα ήθελα να επιμείνω σε δύο παραμέτρους αναφορικά με το συγκεκριμένο ζήτημα: Πρώτον, στη συμβολή του τομέα μεταφορών στην οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ελλάδας ειδικότερα και δεύτερον, στα θέματα της οδικής ασφάλειας κατά την κυκλοφορία των οχημάτων. Η συμβολή των μεταφορών στην οικονομία είναι ζωτικής σημασίας. Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμβάλλει ο τομέας αυτός, κατά τρόπο καθοριστικό, στην ευημερία των πολιτών της, εξασφαλίζει τη διακίνηση των αγαθών στο κοινοτικό έδαφος και, επίσης, εξασφαλίζει τις θεμελιώδεις αρχές της Κοινότητας για την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και προϊόντων.

Οι μεταφορές αποτελούν μια από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς αντιπροσωπεύουν περίπου το 7% του κοινοτικού ΑΕΠ και απασχολούν άμεσα περίπου πέντε εκατομμύρια άτομα στην Ευρωπαϊκή Ένωση των δεκαπέντε. Δεν είναι εξάλλου τυχαίο, ότι από πολύ νωρίς οι συντάκτες της Συνθήκης της Ρώμης αναγνώρισαν τη σημασία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών με την υιοθέτηση της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών.

Η χώρα διενεργεί το 70% του εμπορίου της με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά κύριο λόγο οδικώς, γεγονός που καταδεικνύει τη σπουδαιότητα των οδικών εμπορευματοκινήτων μεταφορών για την Ελλάδα. Η σπουδαιότητά τους επιτείνεται, αν λάβουμε υπόψη μας και την ιδιόμορφη θέση της Ελλάδας, στο νοτιοανατολικό άκρο της ευρωπαϊκής ηπείρου, καθώς και την ανυπαρξία κοινών χερσαίων συνόρων με άλλες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ανταμβανόμαστε λοιπόν όλοι μας το ζωτικό ρόλο που παίζει στην οικονομία της χώρας μας η ρύθμιση και η εύρυθμη και η αποτελεσματική λειτουργία ενός ευέλικτου θεσμικού πλαισίου, που θα καλύπτει την κυκλοφορία των μεταφορών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεύτερη παράμετρος του νομοσχεδίου είναι τα ζητήματα οδικής ασφάλειας που τίθενται. Με μεγάλη μου θλίψη θυμάμαι και θυμόμαστε όλοι μας, τα τρα-

γικά δυστυχήματα που συνέβησαν με φορτηγά αυτοκίνητα τα τελευταία χρόνια. Κανείς από εμάς δεν ξέχασε τον τραγικό χαμό των παιδιών στα Τέμπη, τα μεγάλα δυστυχήματα στη Θεσσαλονίκη, στο καταραμένο «πέταλο» του Μαλιακού.

Απέναντι σε τέτοια συμβάντα, είναι αυτονόητο ότι δεν μπορούμε και δεν πρέπει να μένουμε απαθείς. Είναι χρέος μας να προσπαθήσουμε, με ό,τι μέσο διαθέτουμε, να δημιουργήσουμε τους όρους εκείνους που θα οδηγήσουν τόσο στην πρόληψη όσο και στην καταστολή αυτών των θλιβερών γεγονότων.

Όλο αυτόν τον καιρό, μετά από κάθε ατυχές περιστατικό, γινόμασταν όλοι μάρτυρες μιας ασταμάτητης μετακύλισης ευθυνών. Από τα ανώτερα πολιτειακά όργανα στις Νομαρχίες. Από τις Νομαρχίες στους ίδιους τους οδηγούς των φορτηγών. Και μετά το αντίστροφο. Και οι πολίτες γίνονταν μάρτυρες όλης αυτής της διαμάχης, χωρίς τουλάχιστον τα ελάχιστα δείγματα σεβασμού και αξιοπρεπούς υποστήριξης για τις απώλειες, για τις αδικωμένες ζωές.

Αρκετά, όμως, έως εδώ. Δεν υπάρχει πια κανένας λόγος να συνεχίζεται μια τέτοια κατάσταση. Η Κυβέρνηση αυτή έχει αποφασίσει να αξιοποιήσει όλες τις ευκαιρίες που έχει η χώρα μας και οι πολίτες της για ανάπτυξη και πρόοδο. Να διασφαλίσει όλες τις προϋποθέσεις, προκειμένου οι ενδιαφερόμενοι να έχουν τα ίδια δικαιώματα και τις ίδιες υποχρεώσεις με όλους τους υπόλοιπους Ευρωπαίους πολίτες. Παράλληλα, όμως, αυτή η Κυβέρνηση δεν παραμένει αδρανής και απαθής σε οτιδήποτε πλήττει τους ανθρώπους. Δεν αδιαφορεί. Δεν υπόσχεται. Απλώς, δρα και πράττει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο έχει στόχο να βάλει σε τάξη το θεσμικό πλαίσιο για τις αρχές ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων. Συνιστώνται μεικτά κλιμάκια και καθορίζονται οι αρχές για τον έλεγχο των οχημάτων. Καθορίζεται με ακρίβεια και με σαφείς κανόνες ο τρόπος φόρτωσης, καλύπτοντας το σημαντικό κενό που υπήρχε, προκειμένου να κατοχυρώνεται η ασφάλεια των οχημάτων. Με σαφήνεια ορίζονται οι παραβάσεις και οι κυρώσεις, που αυτές επισύρουν, με στόχο κατ'αρχήν την πρόληψη αλλά και την καταστολή. Με στόχο την ασφάλεια και την ποιότητα των μεταφορών. Επιπλέον, θεσπίζονται και άλλες διατάξεις σχετικά με το ηλεκτρονικό θέμα, με τη μίσθωση των φορτηγών ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, με τον πλειστηριασμό και τη δήμευσή τους, με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων.

Στόχος κάθε οργανωμένης πολιτείας και στόχος αυτής της Κυβέρνησης είναι η ευημερία και η πρόοδος της χώρας, με παράλληλη φροντίδα για την προστασία και την ασφάλεια των συμπολιτών μας. Είναι απόφασή μας και δέσμευσή μας να εξαντλήσουμε όλα τα περιθώρια και να αξιοποιήσουμε όλες τις προοπτικές, που παρουσιάζονται, προς όφελος της κοινωνίας. Πρέπει όλοι πια να αντιληφθούμε πως καμία ευκαιρία δεν πρέπει να πάει χαμένη. Δεν έχουμε ούτε την πολυτέλεια αλλά ούτε και τα περιθώρια πια για κάτι τέτοιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στηρίζω αυτό το νομοσχέδιο, γιατί η οργάνωση του πλαισίου της κυκλοφορίας των οχημάτων και των μεταφορών έχει σημαντικές ωφέλειες για την ελληνική οικονομία και για τις νόμιμες ελληνικές επιχειρήσεις και τους επαγγελματίες. Υπερψηφίζω αυτό το νομοσχέδιο, για να μην έχει η ελληνική κοινωνία και άλλα τραγικά και άδικα, δυστυχή κρούσματα. Για να μη ζήσουμε το χαμό και άλλων συμπολιτών μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ο κ. Στρατάκης έχει το λόγο.

Καλό είναι να μιμηθούμε όλοι τον κ. Δερμεντζόπουλο στο χρόνο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε ένα σχέδιο νόμου σήμερα, που πράγματι θα μπορούσε να είναι πολύ σημαντικότερο απ' αυτό που είναι στην πράξη. Και βέβαια, εμείς επί της αρχής το ψηφίζουμε, γιατί ρυθμίζει - έστω και περιορισμένα - θέματα που αφορούν τις μεταφορές, κύριε Υπουργέ.

Θα θέλαμε, όμως, με βάση τις πραγματικές ανάγκες, να είναι

ένα σχέδιο νόμου που να καλύπτει όλα τα ζητήματα και να λύνει πολλά από τα προβλήματα –δεν λέμε όλα- που δημιουργούνται με τις εξελίξεις. Ξέρουμε όλοι μας ότι ζούμε σε μία εποχή ανταγωνισμού. Είμαστε μία χώρα στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο και δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, απολαμβάνουμε μόνο τα μείον, μόνο τα πλιν αυτής της εξέλιξης.

Βέβαια, εκείνο που έχουμε να παρατηρήσουμε, είναι ότι δεν γίνεται καμία προετοιμασία σε ό,τι αφορά αυτό το θεσμικό πλαίσιο που απαιτείται σήμερα, δεν γίνεται καμία προετοιμασία για τον ανταγωνισμό, δεν γίνεται καμία προετοιμασία για την ουσιαστική ασφάλεια των μεταφορών. Και τα παραδείγματα είναι πολλά και μάλιστα σημερινά, χθεσινά, ενδεχομένως και αυριανά. Διότι γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι αυτήν τη στιγμή στα λιμάνια της χώρας υπάρχουν εκατοντάδες φορτηγά αυτοκίνητα, ψυγεία και διάφορα μέσα μεταφοράς, που δεν μπορούν να μετακινηθούν. Και υποτίθεται ότι είμαστε σε μία εποχή, που έπρεπε να έχουμε λύσει τα ζητήματα των συνδυασμένων μεταφορών. Και δεν έχουμε κάνει τίποτα. Και περιμένουμε από τα επιβατικά πλοία να φορτηγά αυτοκίνητα και τα ψυγεία, για να μεταφερθούν τα προϊόντα.

Αυτό τι σημαίνει, κύριε Υπουργέ; Σημαίνει ότι δεν κάνατε καμία κίνηση προς την κατεύθυνση που εμείς, όντας στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, είχαμε ξεκινήσει. Δηλαδή, αν σήμερα λειτουργούσαν τα εμπορευματικά κέντρα, θα είχε λυθεί το πρόβλημα της μεταφοράς των φορτίων αυτών. Αποποιηθήκατε, όμως, αυτόν τον προγραμματισμό, τον αλλάξατε και τα χρήματα που αφορούσαν τα εμπορευματικά κέντρα έχουν πάει σε άλλους τομείς. Και μαραζώνουν οι παραγωγοί της Κρήτης και των άλλων νησιών της χώρας, γιατί δεν μπορούν να μεταφερθούν τα προϊόντα τους και σαπίζουν, ενώ θα μπορούσαμε να έχουμε βάλει τις βάσεις δημιουργίας και αξιοποίησης των συνδυασμένων μεταφορών, που είναι σήμερα το υπ' αριθμόν ένα στοιχείο, στο οποίο στοχεύει η Ευρωπαϊκή Ένωση στο σύνολό της. Εμείς το αγνοούμε αυτό και, αντίθετα, κάνουμε κινήσεις που θα μας πάνε λίγο πιο πίσω και δεν θα δημιουργήσουμε τις προϋποθέσεις που είναι αναγκαίες.

Αυτό το λέω πραγματικά με πόνο ψυχής, διότι θα έπρεπε να ήσασταν χτες, να είστε σήμερα και αύριο στην Κρήτη, στο Ηράκλειο και στα άλλα λιμάνια των νησιωτικών περιοχών της χώρας, για να δείτε ποια είναι η αγωνία των ανθρώπων που καταστρέφονται. Έχουν κάνει αγώνα για να κατακτήσουν αγορές του εξωτερικού και δεν μπορούν να πάνε τα προϊόντα τους, γιατί η πολιτεία δεν φρόντισε να δημιουργήσει τις καλές προϋποθέσεις που απαιτούνται, για να υπάρχουν τα εμπορευματικά κέντρα, τα οποία θα μπορούσαν να λύσουν το πρόβλημα, έστω και αν η Κυβέρνηση δεν έχει τη δυνατότητα να το λύσει. Και θα μπορούσε αυτό να το κάνει.

Με το νομοσχέδιο αυτό, γίνονται πράγματι κάποιες ρυθμίσεις που αφορούν, υποτίθεται, την οδική ασφάλεια, τουλάχιστον το πρώτο κεφάλαιο που έχει να κάνει με τις αρχές ελέγχου, με την κυκλοφορία των οχημάτων κ.λπ..

Πρέπει, όμως, να πούμε και ποιες είναι οι αδυναμίες που παρουσιάζονται. Διότι ενώ δημιουργήθηκαν τα μεικτά κλιμάκια, με το νομοθετικό πλαίσιο που υπήρχε –αυτά τα κλιμάκια υπήρχαν και το ξέρετε πάρα πολύ καλά- ενώ διαμορφώνεται ένα οικονομικό περιβάλλον, είτε από τις εισπράξεις στο Κ.Τ.Ε.Ο. είτε από τα πρόστιμα που βάζουν αυτά τα κλιμάκια κι ενώ θα μπορούσε να διαμορφωθεί σε επίπεδο περιφέρειας μια τέτοια λειτουργία των υποδομών και των δομών, που χρειάζεται για να έχουμε καλύτερα αποτελέσματα, βρίσκετε ευκαιρία και παίρνετε τους πόρους αυτούς και τους φέρνετε στην κεντρική διοίκηση. Γιατί; Μήπως οι περιφέρειες δεν έχουν ανάγκη; Έχουν εξαπλήσει όλα εκείνα τα μέτρα, τις ρυθμίσεις που πρέπει να γίνουν και τα έξοδα που χρειάζονται, ώστε να μην έχουν ανάγκη αυτά τα χρήματα, τα οποία εισπράττονται εκεί, με τα οποία πραγματικά θα μπορούσαν να λυθούν πάρα πολλά ζητήματα, τα οποία έχουν σχέση κυρίως με την οδική ασφάλεια;

Λίγο πριν την έναρξη της συζήτησης του σχεδίου νόμου, κύριε Υπουργέ, είχα μία ερώτηση για τα θέματα που αφορούν την οδική ασφάλεια και τα τροχαία ατυχήματα, τα οποία δυστυχώς αυξάνονται αντί να μειώνονται. Και οι ρυθμοί είναι ανησυ-

χητικοί, κυρίως όσον αφορά τα θανατηφόρα ατυχήματα. Και αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο νομίζω πως η Κυβέρνηση πρέπει να το δει με πολύ μεγάλη προσοχή. Διότι καλό είναι να νομοθετούμε και να θεσμοθετούμε καινούργιες διαδικασίες που να διασφαλίζουν αυτές τις προϋποθέσεις, αλλά είναι καλύτερο αυτά που νομοθετούμε εδώ, να τα τηρούμε και να τα εφαρμόζουμε, διότι από αυτό εξαρτάται το εάν θα μπορέσουμε στην πράξη να υλοποιήσουμε τους στόχους που θέτουμε.

Υπάρχει όμως και κάτι άλλο. Δεν είναι μόνο το ότι μειώνονται τα έσοδα των Νομαρχιακών και των Τοπικών Αυτοδιοικήσεων από τους ελέγχους και από τα ΚΤΕΟ, αλλά δεν προβλέπονται και όλα εκείνα που πρέπει να προβλεφθούν σε σχέση με τις ποινές, διότι υπάρχουν περιπτώσεις που γίνονται παραβάσεις και αντί να τιμωρηθούν αυτοί που έχουν την κύρια ευθύνη, που είναι οι ιδιοκτήτες στην προκειμένη περίπτωση, τιμωρούνται μόνο οι οδηγοί. Κι εγώ δεν θα έλεγα ότι πρέπει, ντε και καλά, να τιμωρήσουμε τους ιδιοκτήτες, επειδή είναι ιδιοκτήτες. Αντίθετα, πρέπει να δούμε τι ποσοστό ευθύνης έχει ο καθένας και ανάλογα να νομοθετηθούν και οι ποινές.

Να μην πάμε μονομερώς στους οδηγούς ή μονομερώς στους ιδιοκτήτες, γιατί πρέπει να διαμορφώσουμε ένα ασφαλές πλαίσιο, όπου θα μπορούν οι ποινές και τα πρόστιμα που επιβάλλονται, να έχουν το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα. Αυτό δεν καλύπτεται με το σχέδιο νόμου.

Καταφέραμε με τις αντιδράσεις μας, κατά τη συζήτηση στην Επιτροπή, να αφαιρέσετε το άρθρο που αφορούσε στη μίσθωση των φορτηγών ιδιωτικής χρήσης. Αφήνετε, όμως, τα φορτηγά δημόσιας χρήσης. Αυτό είναι ένα ζήτημα, διότι ενώ υποτίθεται ότι από τη μία πλευρά βάζουμε διαδικασίες, που αφορούν στην οδική ασφάλεια –όλα αυτά προς αυτό κατατείνουμε- από την άλλη πλευρά προσπαθούμε να διαμορφώσουμε, όπως συνηθίζεται να λέγεται, «στην πιάντσα» καμικάζι. Κάποιος που θα νοικιάσει ένα αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης και θα πρέπει να κάνει διπλά και τριπλά δρομολόγια ή μεταφορές, για να κερδίσει κάτι παραπάνω –αυτό είναι το κίνητρο που θα έχει- δεν θα τηρεί τίποτα από τα παραπάνω, με αποτέλεσμα να διαμορφώνει ένα αλαλούμ και όλα τα άλλα μέτρα που παίρνουμε, να χαλούν την αγορά ή το όλο σύστημα, γιατί θα υπάρχουν δύο, τρεις, πέντε, δέκα που θα διαμορφώνουν τις αρνητικές προϋποθέσεις.

Αυτά είναι ζητήματα, στα οποία αναφερθήκαμε με πολλές λεπτομέρειες στην Επιτροπή. Δυστυχώς, όμως, κύριε Υπουργέ –τότε δεν ήσασταν, βέβαια, παρών- ο κύριος Υφυπουργός δεν τα έκανε δεκτά. Θεωρώ ότι έχετε τη δυνατότητα πολλά από αυτά τα σημεία και τις παρατηρήσεις που έχουμε κάνει, να τα κάνετε δεκτά, διότι είναι προς τη βελτίωση, όχι μόνο του σχεδίου νόμου αυτού καθεαυτού, αλλά προς τη βελτίωση των προϋποθέσεων που πρέπει να ορίσουμε στο θεσμικό πλαίσιο, για να μπορέσει να λειτουργήσει πιο αποτελεσματικά και πιο σωστά.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με δυο κουβέντες για το θέμα των επιβατικών μεταφορών. Εκεί ουσιαστικά δεν κάνατε τίποτα, διότι ενώ είναι γνωστό ότι υπάρχουν εξελίξεις, ότι υπάρχουν προβλήματα σε ό,τι αφορά στα ταξί και σ' ένα σωρό άλλα πράγματα, δεν κάνατε τις ρυθμίσεις που απαιτούνται, για να λύσετε αυτά τα ζητήματα, ενώ –αντίθετα- είναι γνωστό ότι δεν προχωρούν ούτε τα προεδρικά διατάγματα και οι υπουργικές αποφάσεις, οι οποίες προκύπτουν από τον προηγούμενο νόμο που ισχύει για τις επιβατικές μεταφορές, με αποτέλεσμα ακόμα να εξακολουθούμε να έχουμε προβλήματα στις τουριστικές περιοχές –οι οποίες δεν καλύπτονται και ενώ σωρό άλλες αδυναμίες, οι οποίες διαμορφώνουν ένα αρνητικό κλίμα σε σχέση με την εξυπηρέτηση των πολιτών και, βέβαια, των επισκεπτών της χώρας μας κατά την τουριστική περίοδο.

Θέλω να πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι μέχρι να ολοκληρώσουμε τη συζήτηση, θα κάνατε δεκτές όλες εκείνες τις θετικές προτάσεις, τις οποίες θα κάνουμε αύριο επί των άρθρων, γιατί πραγματικά το νομοσχέδιο αυτό μπορεί να λύσει τουλάχιστον μερικά προβλήματα, τα οποία διαλαμβάνει, ενώ είναι γνωστό ότι υπάρχουν πάρα πολλά, με σημαντικότερο αυτό που έθεσα στην αρχή, το οποίο είναι ότι δεν κάνουμε κινήσεις, που αφορούν στο μέλλον και, κυρίως, για τις συνδυασμένες μεταφορές, οι οποίες μπορούν να μας δώσουν μια διαφορετική προοπτική.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

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

Η κ. Καλαντζάκου έχει το λόγο.

ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΖΑΚΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι αυτό το νομοσχέδιο όντως τακτοποιεί τα κακώς κείμενα και βοηθά πολύ την οδική ασφάλεια. Νομίζω ότι όλοι μας, επειδή είμαστε οδηγοί, έχουμε δει τις παραβάσεις να γίνονται μπροστά μας. Θα ήθελα χαρακτηριστικά να αναφέρω, για να τονίσω πόσο σημαντικό είναι αυτό το νομοσχέδιο, κάποιες από τις παραβάσεις των φορτηγών δημόσιας χρήσης και ιδιωτικής χρήσης κατά το 2005. Για υπερβολική ταχύτητα δεκατέσσερις χιλιάδες εννιακόσια εβδομήντα δύο φορτηγά δημόσιας χρήσης έγραψε η Αστυνομία και πενήντα χιλιάδες διακόσια πέντε ιδιωτικής χρήσης. Για την παραβίαση του σηματοδότη, γράφτηκαν χίλια διακόσια είκοσι έξι φορτηγά δημόσιας χρήσης και τέσσερις χιλιάδες εκατόν εξήντα ένα ιδιωτικής χρήσης. Για υπέρβαρο και διαστάσεις φορτίου, τέσσερις χιλιάδες διακόσια ογδόντα τέσσερα φορτηγά δημόσιας χρήσης και πέντε χιλιάδες εξακόσια είκοσι εννέα ιδιωτικής χρήσης αντίστοιχα. Αυτά τα αναφέρω ενδεικτικά, διότι παρόμοια ήταν και τα νούμερα κατά το 2004. Υπάρχει πρόβλημα και εγώ πιστεύω ότι πρέπει να υπάρχει και τάξη και μέτρα και έλεγχος και καταστολή στη συγκεκριμένη περίπτωση. Χαίρομαι ιδιαίτερα, που τα πρόστιμα γίνονται πάρα πολύ αυστηρά.

Θεωρώ, επίσης, ότι το νομοσχέδιο και οι νόμοι, όπως καλά γνωρίζουν όλοι, είναι πάρα πολύ χρήσιμοι, όταν εφαρμόζονται. Πιστεύω ότι τα μικτά κλιμάκια ελέγχου θα μπορούν τώρα να αποδώσουν, γιατί υπάρχει το κίνητρο της είσπραξης του 70% που θα το παίρνει η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Νομίζω ότι αυτό θα είναι σημαντικό έσοδο.

Και θα σας πω το εξής: Είμαι έξι χρόνια Βουλευτής. Έχω έρθει κατ' επανάληψη στη Βουλή για ένα άλλο θέμα οδικής ασφάλειας, για το θέμα της χρήσης καθισμάτων για τη μεταφορά των παιδιών στα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα. Δεν έχει σημασία από ποιο έτος το έχω πει αυτό. Εάν δείτε πόσος λίγος έλεγχος έχει γίνει γι' αυτό το θέμα και πόσα λίγα πρόστιμα και κλήσεις έχουν δοθεί, θα γελάσετε.

Δεν έχω μπροστά μου τα στοιχεία, αλλά είναι κάτι της τάξεως των εκατό είκοσι δύο παραβάσεων σε όλη τη Νομαρχία Αττικής.

Είμαστε άνθρωποι που κυκλοφορούμε στους δρόμους και ξέρουμε ότι ο νόμος υφίσταται και ξέρουμε πώς πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες της οδικής ασφάλειας. Αν δεν υπάρχει έλεγχος, δεν έχει νόημα ο νόμος. Το λέω αυτό και σε απάντηση κάποιων σχολίων που έγιναν από άλλους συναδέλφους, που έχουν την αγωνία ότι η καταστολή μπορεί να περιορίσει τα δικαιώματα των οδηγών. Όμως, στη συγκεκριμένη περίπτωση πραγματικά κινδυνεύουν ζωές. Από τα παραδείγματα που σας ανέφερα, είναι ξεκάθαρο πως δεν αρκούν μόνο οι συστάσεις. Θεωρώ ότι πρέπει να υπάρχουν και μέτρα και κυρώσεις.

Αν κανείς παρακολουθήσει τα ρεπορτάζ, τουλάχιστον στα τηλεοπτικά κανάλια, δεν θα αντιληφθεί καθόλου τι συζητάμε σ' αυτό το νομοσχέδιο. Έχει υποβαθμιστεί το πιο σημαντικό κομμάτι αυτού του νομοσχεδίου, που έχει να κάνει με την οδική ασφάλεια, με τον έλεγχο, τα πρόστιμα και με όλα αυτά που είπαμε και στα οποία οι περισσότεροι, αν όχι όλοι, συμφωνούμε ότι είναι σημαντικά μέτρα. Παρουσιάζεται σαν μία αντεργατική, αντιλαϊκή πολιτική από πλευράς της Κυβέρνησης, για να εξυπηρετήσει κάποια συμφέροντα ιδιοκτητών. Είναι ξεκάθαρο για όποιον συνάδελφο είναι καλόπιστος και διαβάζει με προσοχή το νομοσχέδιο, να αντιληφθεί ότι δεν πρόκειται περί αυτού.

Για να ξεκαθαρίσουμε τα πράγματα για τους πολίτες, που μπορεί να έχουν κάποια απορία, θα ήθελα να πω ότι υπάρχει ένα θέμα, με το οποίο διαφωνούν κάποιοι συνδικαλιστές, το θέμα δηλαδή του ότι ένας οδηγός μπορεί να νοικιάσει ένα φορτηγό και να γίνει από απλός οδηγός, ένα είδος ελεύθερου επαγγελματία ή εκκολαπτόμενου επιχειρηματία.

Πιστεύω ότι στη ζωή δεν μπορούμε να κατατάσσουμε τους ανθρώπους σε μία κατηγορία. Υπάρχει μία κινητικότητα μέσα

στην κοινωνία. Αν κάποιος μπορεί και θέλει από απλός υπάλληλος να αλλάξει και να αυξήσει τις δυνατότητές του μέσα στην οικονομία της αγοράς, αυτό, τότε, είναι ένα θετικό πράγμα.

Ειπώθηκε ότι αν αυτός ο οδηγός νοικιάσει το φορτηγό, θα κάνει σκόντο σε όλα αυτά τα μέτρα για τα οποία συζητάμε εδώ. Να σας πω ότι οι νόμοι ισχύουν και για τους οδηγούς που θα μισθώσουν το φορτηγό και ότι τα μεικτά κλιμάκια ελέγχου, που είναι πολυμελή και που δεν θα δείξουν φιλική διάθεση προς κάποιον –κι αυτό γιατί είναι αρκετά τα μέλη του κλιμακίου– θα καταγράψουν την παράβαση και γι' αυτούς. Ό,τι ισχύει για τους υπολοίπους, ισχύει βάσει του νόμου και γι' αυτούς.

Θεωρώ ότι υπάρχει μια παραπλάνηση για το τι ακριβώς επιχειρείται μέσα απ' αυτό το νομοσχέδιο. Ειπώθηκαν κάποια γενικότερα πράγματα –και πάλι μέσω των τηλεοπτικών παραθύρων– για το πως η Ελλάδα φαντάζει σε μία περίοδο μεγάλης μεταφορικής έκρηξης, δηλαδή στη θάλασσα με τα φορτηγά κ.λπ.. Οι διάφορες κοινωνικές τάξεις αυτήν τη στιγμή έρχονται σε σύγκρουση η μία με την άλλη. Και καλείται από πολλούς η Κυβέρνηση να είναι ένα είδος διαιτητή σ' ένα γήπεδο μποξ.

Η Κυβέρνηση έχει υποχρέωση –όπως και το πρέπει– να εξαντλήσει όλες τις δυνατότητες που της παρέχει ο ρόλος της. Αλλά και σ' αυτό, κάνουμε ένα λάθος. Περιμένουν όλοι από το κράτος σε όλα τα επίπεδα –και δεν μιλώ μόνο γι' αυτό– να επιλέξει τη μία ή την άλλη κατηγορία πληθυσμού. Δεν είναι ο ρόλος της Κυβέρνησης να παίξει το διαιτητή αυτού του τύπου, όπως υπονοούν πολλοί που κάνουν σχόλια.

Θα ήθελα να ρωτήσω το εξής: Ποια είναι η πιο ασθενής κοινωνική ομάδα; Ο αγρότης που βλέπει τα προϊόντα του να σαπίζουν; Ο κτηνοτρόφος, ο έμπορος κρεάτων που βλέπουν τα προϊόντα τους να σαπίζουν; Ή ο ναυτικός, ο οποίος θέλει να πετύχει καλύτερες συνθήκες διαβίωσης;

Θεωρώ, λοιπόν, ότι υπάρχει μια τάση λαϊκισμού. Δεν αντιλαμβανόμαστε ότι και οι κοινωνικές ομάδες πρέπει μεταξύ τους να έχουν σεβασμό η μία για την άλλη, γι' αυτό και έχει γίνει τέτοια μεγάλη προσπάθεια ώστε να μπορούν κάποια πλοία να φύγουν από τα λιμάνια για να μην καταστραφεί και ο αγροτικός κόσμος που, πραγματικά, αντιμετωπίζει το πρόβλημα, γιατί τα προϊόντα του έχουν ημερομηνία λήξης.

Θεωρώ ότι εμείς σαν πολιτικά πρόσωπα πρέπει να παίξουμε ένα θετικό ρόλο προς αυτήν την κατεύθυνση, γιατί να σας πω κάτι; Αυτά τα προβλήματα δεν θα εκλείψουν ποτέ. Απεργίες θα γίνονται και ευτυχώς θα γίνονται, γιατί αυτό σημαίνει ότι είμαστε σε ένα δημοκρατικό καθεστώς και η κάθε κοινωνική τάξη προσπαθεί να βελτιώσει τη δική της ζωή, τις δικές της δυνατότητες μέσα στην κοινωνία. Αλίμονο να μην επιτρέπονταν οι απεργίες.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Βερελής.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτές τις μέρες η Ελλάδα έχει κεντρίσει το παγκόσμιο ενδιαφέρον για δύο λόγους.

Ο πρώτος λόγος είναι αυτά τα πρωτοφανή τα οποία συμβαίνουν με μία Ελλάδα αποκομμένη από το νησιωτικό της χώρο, κάτι για το οποίο πιστεύω ότι υπάρχουν ευθύνες. Αν θέλετε, η άμεση ανάγκη την οποία διατυπώνετε, να έρθουν σε σύγκρουση οι φτωχοί με τους εξαθλιωμένους, νομίζω ότι είναι κάτι το οποίο δεν θα οδηγήσει πουθενά. Πάρτε, λοιπόν, επιτέλους σαν Κυβέρνηση τις ευθύνες σας και δώστε λύσεις. Δεν είναι δυνατόν η μισή Ελλάδα να υποφέρει και να υπάρχουν φαινόμενα τα οποία μας εκθέτουν διεθνώς.

Το δεύτερο για το οποίο πρωταγωνιστούμε στα διεθνή κανάλια είναι οι υποκλοπές. Εκεί πρέπει να σας πω ότι αναμένουμε και απευθυνόμαστε στον κύριο Υπουργό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τώρα τι σχέση έχουν οι υποκλοπές με το νομοσχέδιο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, τι είναι, αυτή η παρέμβαση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σας παρακαλώ, κύριε

Γείτονα. Εγώ διευθύνω τη συζήτηση.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Δεν θέλετε, κύριε Πρόεδρε, να μιλήσω; Είναι δυνατόν; Δεν θέλετε να θίγουμε το θέμα των υποκλοπών;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τι σχέση έχουν οι υποκλοπές με το νομοσχέδιο;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Έχουν σχέση πάρα πολύ και παρίσταται εδώ ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και είναι και η πρώτη φορά που τον έχουμε εδώ στη Βουλή και γι' αυτό θα μιλήσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Και άλλη φορά τον είχαμε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Βεβαίως. Εάν, λοιπόν, σας ενοχλεί, πείτε μας ευθέως: «Μας ενοχλεί. Δεν θέλουμε να μιλάμε για τις υποκλοπές. Θέλουμε να κάνουμε άλλες συζητήσεις». Εγώ αυτό που θα ήθελα να ρωτήσω τον κύριο Υπουργό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ένα λεπτό. Κύριε Βερελή, ειδικά για σας, ξέρετε, για όνομα του Θεού!

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Ναι, επειδή το ξέρω, λοιπόν, αφήστε με να διατυπώσω ένα ερώτημα το οποίο δεν είναι και κατά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Θα ήθελα να σας υπενθυμίσω το άρθρο 66 του Κανονισμού, την παράγραφο 8, η οποία αναφέρει ρητά και κατηγορηματικά ότι ο αγορητής δεν μπορεί να απομακρύνεται από το υπό συζήτηση θέμα. Διαφορετικά ο Πρόεδρος τον καλεί να επανέλθει σε αυτό. Για όνομα του Θεού!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Πώς απομακρύνθηκε; Μία λέξη είτε ο άνθρωπος!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μα προχώρησε, γι' αυτό! Τη μία λέξη τον άφησα και την είπα.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Είπα τη λέξη «υποκλοπές» και κέντρισα τις ευαίσθητες χορδές της Κυβέρνησης. Αλλά εσείς, κύριε Πρόεδρε, δεν ανήκετε στην Κυβέρνηση. Αφήστε, λοιπόν, να ακούσετε τι θέλω να πω και μετά μου λέτε αν έχει σχέση ή δεν έχει σχέση. Αυτό, λοιπόν, το οποίο θέλω να ρωτήσω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ακούστε να δείτε όμως. Ο ρόλος μου εδώ, όπως γνωρίζετε, είναι να είμαι θεματοφύλακας της εφαρμογής του Κανονισμού. Αφού, λοιπόν, υπάρχει ρητή διάταξη του Κανονισμού, είμαι υποχρεωμένος να το κάνω αυτό, έχω υποχρέωση τέτοια. Είδατε ότι σας άφησα να πείτε δύο κουβέντες. Μην διαμαρτύρεστε, σας άφησα!

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να σας πω ότι το σκάνδαλο κατασκοπείας είναι πολύ παραπάνω από τον Κανονισμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εντός της Αιθούσης, ακούστε με και πάλι...

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Αφήστε με, λοιπόν, να πω τη φράση μου, διότι θεωρώ ότι είναι σκανδαλώδες να μην με αφήνετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μα όχι, δεν μπορείτε να λέτε ότι είναι κάτι παραπάνω από τον Κανονισμό μέσα στην Αίθουσα της Βουλής. Μέσα στην Αίθουσα της Βουλής υπερσχύει των πάντων ο Κανονισμός και κλείνει το ζήτημα. Συνεχίστε τώρα.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Η αναφορά μου παρουσία του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών στο θέμα των υποκλοπών είναι κάτι το οποίο ενοχλεί; Αν είναι δυνατόν! Εγώ στην κοινή λογική σας απευθύνομαι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Συνεχίστε τώρα.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Σας λέω τώρα, λοιπόν, ότι περιμένουμε και πιστεύω ότι εκ μέρους της Κυβέρνησης -όχι ότι ο κύριος Υπουργός έχει ειδική αρμοδιότητα πλέον- θα πρέπει να υπάρξει απάντηση για το πότε θα υπάρξει παραδειγματική πλέον διοικητική τιμωρία της εταιρείας, η οποία ομολογημένα άφησε να γίνονται αυτές οι υποκλοπές και να μην μας πει η εταιρεία ότι θα πρέπει να παραμείνουμε στο 1.500.000 ευρώ, διότι αυτά είναι αυτά τα οποία για μια μόνο ημέρα διαφήμισης δαπανώνται από τέτοιες εταιρείες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Συνεχίστε τώρα επί του θέματος. Συνεχίστε στο νομοσχέδιο.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Ανά περίπτωση θα πρέπει να υπάρξει. Μόνο έτσι θα θωρακίσουμε τη δημοκρατία σ' αυτόν τον τόπο. Αλλιώς μιλάμε πλέον για «κουτσούνες» και δεν έχουμε καμία

διάθεση να συναινέσουμε σε αυτό.

Κύριε Υπουργέ, θέλω σε κάθε περίπτωση, ερχόμενος στο θέμα του νομοσχεδίου, να σας πω ότι όπου υπάρχει από τη δικιά σας την πλευρά συνέχιση της ορθής πολιτικής, εμείς θα την επικροτούμε. Εκεί που υπάρχουν θέματα, εμείς θα τα θέτουμε.

Με την εξαιρετική του προσέγγιση ο εισηγητής μας κ. Τσιόκας έκανε μια ανάλυση για μια σειρά από θέματα. Έρχομαι να υπενθυμίσω μερικά πράγματα και όχι να προσθέσω ή να αλλοιώσω στην εισήγησή του και στις προτάσεις του.

Το πρώτο που θέλω να σας πω αφορά τα Κ.Τ.Ε.Λ.. Τα Κ.Τ.Ε.Λ. είναι η συγκοινωνία της άλλης Ελλάδας. Κάθε χρόνο εκατόν πενήντα εκατομμύρια άτομα μεταφέρονται με τα Κ.Τ.Ε.Λ.. Δεν μιλούμε για αεροδρόμια, που -δόξα τω Θεώ- καταφέραμε και έχουμε στην Ελλάδα τριάντα διεθνή αεροδρόμια. Δεν μιλούμε για αεροπορικές εταιρείες. Δεν μιλούμε για το μετρό της Αθήνας, για τον προαστιακό, για το τραμ. Μιλούμε και για τα Κ.Τ.Ε.Λ.. Καταφέραμε και αλλάξαμε τη μορφή αυτού του μέσου μεταφοράς. Άλλαξαν περίπου τρεις χιλιάδες αυτοκίνητα. Έγιναν δέκα σταθμοί αφιξεραναχώρησης και χρειάζονται λίγα ακόμα χρήματα, προκειμένου να ολοκληρωθούν αυτές οι παρεμβάσεις. Τα 20.000.000 ευρώ που διατίθενται δεν φθάνουν.

Γνωρίζω ότι έχετε να υπερβείτε την άποψη του συναδέλφου σας επί της ελληνικής οικονομίας. Η Αίθουσα στο θέμα αυτό -πιστέψτε με- θα σας στηρίξει. Δώστε τη δυνατότητα πιο θαρραλέα να ολοκληρωθεί μια μεγάλη παρέμβαση.

Το δεύτερο που έχω να σας πω είναι για τις αστικές συγκοινωνίες. Υπάρχει επιδότηση για τις αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Προσπάθησα ως Υπουργός Μεταφορών να δημιουργήσω μια δυνατότητα επιδότησης των αστικών συγκοινωνιών στην υπόλοιπη χώρα. Υπήρχε και τότε, όπως υπάρχει και σήμερα, η άρνηση του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. Ενδεχομένως, οι Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας βλέπουν τα πράγματα λίγο διαφορετικά. Όμως, η κοινή λογική έχει τη δυνατότητα να πείσει γι' αυτό. Η άποψή μας ήταν και τότε, είναι και τώρα -και σε αυτό θα στοιχηθούμε, εάν κάνετε ένα τέτοιο βήμα- να υπάρξει επιδότηση της αστικής συγκοινωνίας, τουλάχιστον, στις μεγάλες επαρχιακές πόλεις. Και αδικία είναι και η σχέση των μετακινούμενων είναι τέσσερα προς ένα. Αθήνα συν Θεσσαλονίκη τέσσερα και οι υπόλοιποι μετακινούμενοι στην Ελλάδα ένα. Γι' αυτούς, λοιπόν, σημαίνει ότι με δέκα λεπτά αφαίρεση από την επιδότηση της Αθήνας έχουμε σαράντα λεπτά επιδότηση όλης της επαρχίας. Με αυτό θα μπορούσε να λυθεί ένα τεράστιο θέμα.

Το επόμενο θέμα που ήθελα να σας βάλω είναι το θέμα των ταξί. Κατ' αρχάς, οι συνεργάτες μου από το Υπουργείο Μεταφορών της εποχής εκείνης και εγώ είμαστε υπερήφανοι που καταφέραμε, επιτέλους, και εξασφαλίσαμε ότι δεν υπάρχει ούτε ένα ταξί-μαϊμού σ' αυτήν τη χώρα. Υπάρχουν είκοσι οκτώ χιλιάδες ταξί. Όλα τα επιβατικά δημόσια χρήσης έχουν το ειδικό ηλεκτρονικό σήμα και η απόφαση να προχωρήσουμε και να προχωρήσετε και στα φορτηγά είναι σωστή και την επικροτούμε.

Αυτό που επίσης πρέπει να θυμίσω είναι ότι περίπου επτάμιση χιλιάδες νέα αυτοκίνητα ταξί κυκλοφορούν στους δρόμους. Δεν υπάρχει ούτε ένα σαράβαλο! Όσοι μας παρακολουθούν και μας βλέπουν θυμούνται ότι η Αθήνα ήταν γεμάτη από σαράβαλα, αυτοκίνητα δεκαπενταετίας. Σήμερα δεν υπάρχει ούτε ένα.

Όμως από τα χρήματα που είχαν εξασφαλισθεί, έχουν περισσέψει 16.500.000 ευρώ. Κάντε θετικές προτάσεις και θα στηριχθείτε και σ' αυτό, προκειμένου να υπάρξει προσέγγιση σε ένα μεζον θέμα. Ο αριθμός των επιβατικών δημόσιας χρήσης στα μεγάλα αστικά κέντρα -ιδιαίτερα στην Αθήνα- είναι πάρα πολύ μεγάλος. Είναι σφάλματα περασμένων δεκαετιών -της δεκαετίας του '50, του '60, του '70- όπου φθάσαμε να έχουμε στην Αθήνα έναν τεράστιο αριθμό αυτοκινήτων. Δεν μπορεί να συνυπάρξει αυτή η παράπλευρη δημόσια συγκοινωνία -γιατί περί αυτού πρόκειται- με δεκατρείς χιλιάδες αυτοκίνητα στην Αθήνα. Δεν είναι κανονική υπηρεσία ταξί. Είναι παράπλευρη αστική συγκοινωνία. Δεν μπορεί να συνυπάρξει φυσιολογικά.

Είχαμε κάνει, λοιπόν, και τότε μία πρόταση. Την επαναλαμβάνω και σήμερα, με τη δυνατότητα που μου δίνει η εμπειρία μου από αυτό το Υπουργείο, να υπάρξει σταδιακά δυνατότητα μείωσης των αδειών, χωρίς να υπάρξει οικονομική βλάβη των κατόχων. Ας χρησιμοποιηθούν, λοιπόν, ενδεχομένως τα χρήματα αυτά για το σκοπό αυτό.

Ένα σημείο, όμως, στο οποίο θα διαφωνήσω απολύτως –και δεν καταλαβαίνω γιατί γίνεται αυτό– είναι το θέμα των οδηγών. Είναι η νομιμοποίηση της μαύρης εργασίας. Δεν είναι μόνο η μαύρη εργασία τέτοια. Είναι και το γεγονός ότι αυτή η απασχόληση από άτομα που υποχρεούνται να κάνουν μαύρη εργασία υποβαθμίζει την ποιότητα των υπηρεσιών.

Δημιουργεί την εικόνα η οποία μας εκθέτει πάρα πολλές φορές διεθνώς σε ανθρώπους που έρχονται στην Αθήνα για πρώτη φορά. Όπως ενδεχομένως θα ξέρετε στους Ολυμπιακούς Αγώνες το υπ' αριθμόν ένα θέμα διαμαρτυρίας των επισκεπτών ήταν η ιστορία με τα ταξί και με την κακή συμπεριφορά ορισμένων από τους οδηγούς. Εδώ θα πρέπει να υπάρξει πραγματικά μια τομή.

Και θα τελειώσω με τρία θέματα στα οποία πολύ σύντομα θα τοποθετηθώ. Όταν είχατε φέρει το θέμα των εμπορευματικών κέντρων, είχα διαφωνήσει και σας είχα πει ότι δεν πρόκειται να γίνουν εμπορευματικά κέντρα. Το επαναλαμβάνω και σήμερα. Δεν πρόκειται να γίνουν εμπορευματικά κέντρα. Αλλάξατε την νομοθεσία που είχαμε προκειμένου να κάνετε κάτι άλλο. Δεν λύσατε όμως ένα μεγάλο θέμα, το χωροταξικό σχεδιασμό, τη χωροταξική ένταξη την οποία έλυνε εκείνο το νομοσχέδιο που είχαμε καταρτίσει. Αποτέλεσμα σε μια χώρα που πρέπει να κάνει μεγάλα βήματα δεν έχουμε τη δυνατότητα να έχουμε εμπορευματικά κέντρα.

Σε ότι αφορά από εκεί και πέρα τα θέματα των Κ.Τ.Ε.Ο., πρέπει να σας πω ότι τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. εξυπηρετούν συμπληρωματικά τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.. Όμως δίνουν και μια μεγάλη απάντηση στο μεγάλο θέμα που υπήρξε επί χρόνια της διαφθοράς στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.. Πρέπει να είμαστε εκεί αποφασιστικοί για να αντιμετωπίσουμε τα πράγματα. Αυτό που πολλές φορές αναφέρεται περί διαφθοράς και περί ΠΑ.ΣΟ.Κ. θέλω να παρακαλέσω και θα κάνω και μια σχετική ερώτηση στον Υπουργό Δικαιοσύνης, είναι να μου πει από τις τριακόσιες πενήντα περιπτώσεις που έστειλα προσωπικά στον εισαγγελέα όσο καιρό ήμουν στο Υπουργείο Μεταφορών, πόσες έχουν οδηγηθεί στη δικαιοσύνη. Υπάρχει ένα θέμα που πρέπει πιστεύω να απαντηθεί από τις δικαστικές αρχές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Η κ. Κόρκα-Κώνστα έχει το λόγο.

ΑΘΗΝΑ ΚΟΡΚΑ-ΚΩΝΣΤΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου που συζητάμε για την «οργάνωση, λειτουργία αρχών ελέγχου, κυκλοφορίας οχημάτων και τις ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές» αποτελεί μια συνέχεια της προσπάθειας της Κυβέρνησης και του αντίστοιχου Υπουργείου για την τακτοποίηση σημαντικών, χρονιζόντων θεμάτων, εκκρεμών ζητημάτων που αφορούν τις οδικές μεταφορές, τον έλεγχο των φορητών αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο της χώρας καθώς και την εναρμόνιση με τις σύγχρονες ανάγκες της αγοράς και τις εξελίξεις της κοινωνίας.

Είναι γνωστά σε όλους μας, δυστυχώς, γεγονότα στον τομέα των οδικών μεταφορών με δυσάρεστα αποτελέσματά γιατί τα τελευταία χρόνια δεν έχουμε γίνει απλώς θεατές αλλά πολλές φορές και μάρτυρες τροχαίων δυστυχημάτων. Θα ήθελα μόνο ενδεικτικά να αναφέρω ότι είναι πάρα πολλά και φαίνονται σε στατιστικά στοιχεία όπως τα Τέμπη και ο Μαλιακός κόλπος και αυτά οφείλονται σε διάφορους τομείς.

Θα πρέπει να γίνει λοιπόν και γίνεται μ' αυτό το σχέδιο νόμου η προσπάθεια να τιμωρηθεί η ασυνειδησία, η υπερπροσπάθεια για κερδοσκοπία, η υπερφόρτωση, ή κακή φόρτωση, ίσως με ελλιπή συντήρηση οχημάτων, με φθαρμένα λάστιχα, «ληγμένα» από το χρόνο παραγωγής τους, η μεγάλη ταχύτητα πέρα από τα επιτρεπόμενα όρια και για το αντίστοιχο οδικό δίκτυο αλλά και ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες καθώς και να σταθούμε

και στις υπερωρίες πέραν των βιολογικών δυνατοτήτων των ανθρώπων που οδηγούν αυτά τα οχήματα.

Κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση και συγκεκριμένα το Υπουργείο Μεταφορών έλαβε την πρωτοβουλία παρεμβαίνοντας να εκσυγχρονίσει και να αναδιαρθρώσει το θεσμικό πλαίσιο ελέγχου και ασφάλειας των εθνικών και διεθνών οδικών μεταφορών, για την εύρυθμη και αποτελεσματικότερη λειτουργία.

Η βασικότερη επιδίωξη του νομοσχεδίου είναι η αναμόρφωση του όλου πλαισίου ελέγχου των οδικών μεταφορών, η ευρυθμία των εθνικών και διεθνών μεταφορών, ο περιορισμός των εγκληματικών παραβάσεων, ο περιορισμός του φαινομένου της παράνομης κυκλοφορίας και η επίτευξη της προστασίας της ασφάλειας των πολιτών κατά την κυκλοφορία τους στις εθνικές οδούς αλλά και στο υπόλοιπο εθνικό δίκτυο της χώρας.

Για το λόγο αυτό οριοθετεί καταρχήν ένα άτεγκτο και αυστηρό σύστημα ελέγχου και ένα αυστηρότερο πλαίσιο διοικητικών και ποινικών κυρώσεων και προστίμων, ιδιαίτερα, σε εκείνους που έχουν την πραγματική ευθύνη. Διασαφηνίζεται επίσης ποια είναι, ακριβώς, η ευθύνη των εμπλεκόμενων, η ευθύνη του ιδιοκτήτη, η ευθύνη του μισθωτή, του υπεύθυνου φόρτωσης, ποια είναι του οδηγού.

Η επαγγελματική αυτή ομάδα μέχρι τώρα επιφορτιζόταν όλες τις ευθύνες, και αυτές με τις οποίες είχε σχέση.

Με το παρόν σχέδιο νόμου συστήνονται –και είναι πολύ σωστό– τα μικτά κλιμάκια ελέγχου για κάθε νομαρχία της επικράτειας, τα οποία έχουν σαν κύριο μέλημα τον έλεγχο των οχημάτων, ελληνικών αλλά και διεθνών, τη νομιμότητα της κυκλοφορίας τους, αλλά και την ασφάλεια των μεταφορών. Συνίσταται η σύσταση από άτομα της Υπηρεσίας Μεταφορών ή του Κ.Τ.Ε.Ο. αντιστοίχως, άτομο της Τροχαίας, καθώς και από έναν υπάλληλο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, δηλαδή από ανθρώπους που γνωρίζουν το αντικείμενο. Ορίζονται οι δυνατότητες επιβολής της ποινής ανάλογα με το παράπτωμα: πρόστιμο, ανάκληση άδειας κυκλοφορίας, μέχρι και αφαίρεση στοιχείων κυκλοφορίας, αλλά και πολλές φορές απαγόρευση εξόδου από τη χώρα.

Σημαντικό είναι το γεγονός ότι τα έσοδα από τις χρηματικές αυτές πηγές που επιβάλλονται στους παραβαίνοντες κατά ένα ποσοστό 70% περιέρχονται στις οικείες νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις, το υπόλοιπο δε στον κρατικό προϋπολογισμό. Αυτό θα συμβάλει σημαντικά στα λειτουργικά έξοδα της νομαρχίας, αλλά και στη βελτίωση του εξοπλισμού των διευθύνσεων συγκοινωνιών, καθώς και στις δαπάνες γι' αυτά τα μικτά κλιμάκια ελέγχου. Και επειδή έγινε αρκετή συζήτηση, ότι αφαιρούνται πόροι, επειδή το ποσοστό ήταν 100% από τις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις κ.λπ., θα πούμε ότι το ποσό αυτό είναι πολύ μεγαλύτερο από το προηγούμενο.

Κύριοι συνάδελφοι, οι αρμόδιες αρχές που μπορούν να διενεργήσουν έλεγχο των φορητών γνωρίζουμε ότι είναι και η Υπηρεσία Ειδικών Ελέγχων και οι λιμενικές και τελωνειακές αρχές και οι αστυνομικές αρχές και τα μικτά κλιμάκια ελέγχου. Και είναι βασικό ότι στο σχέδιο νόμου αυτό ορίζεται πώς μπορεί να πραγματοποιηθεί η ασφαλής φόρτωση, ανάλογα και με το είδος του φορτίου. Μπορεί να ελεγχθεί η υπερφόρτωση, μπορεί να ελεγχθεί η επικίνδυνη φόρτωση, από την οποία ενδέχεται να προκληθούν ατυχήματα.

Πόσες φορές δεν έχει τύχει στον καθένα και την κάθε μία από εμάς, ως οδηγούς, άμμος, αμμοχάλικο και παρεμφερή υλικά να φεύγουν από ανοιχτά αμαξώματα αυτοκινήτων, τα οποία δεν είχαν το κατάλληλο κάλυμμα και να δημιουργούν κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων στα αυτοκίνητα τα οποία ακολουθούν;

Στο σχέδιο νόμου αυτό έχουμε αρκούντως σημαντικές προβλέψεις. Θα ήθελα να σταθώ στην αναστολή νέων αδειών ταξί σε αυτό το χρονικό διάστημα μέχρι το 2008, για να εξασφαλιστεί το εισόδημα σ' αυτήν την επαγγελματική ομάδα. Θα ήθελα να σταθώ, επίσης, στο δικαίωμα στα λεωφορεία –ιδιαίτερα των άγονων γραμμών– να ανανεώσουν το στόλο τους και, κυρίως, στις άγονες γραμμές που έχουν τουριστική κίνηση. Η παράταση κατά ένα χρόνο της προθεσμίας για την εκταμίευση των ενισχύσεων είναι σημαντική.

Και θέλω να σταθώ και σε ένα άλλο σημείο, στη ρύθμιση που προβλέπει να γράφεται ένας κωδικός αριθμός στις άδειες οδηγίσεως των κατόχων Γ' έως Ε' κατηγορίας διπλωμάτων. Με αυτόν τον τρόπο δίνει την ευκαιρία ελέγχου σε αυτά τα άτομα και συμβάλλει κατά τη συνταξιοδότησή τους στην αποσύνδεσή τους από εργασία που να έχει σχέση με το χώρο μεταφορών. Δεν μπορεί να βλέπουμε οδηγούς υπέρηχους σε διάφορα αυτοκίνητα και, ιδιαίτερα, πολλές φορές σε λεωφορεία, έτσι που να κινδυνεύει η ασφάλεια και του περίγυρου αλλά και των ίδιων.

Εν κατακλείδι, θεωρώ, κύριοι συνάδελφοι, ότι το σχέδιο νόμου αυτό δεν επιδιώκει την «κεφαλή επί πίδακι» αυτών των ανθρώπων που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια, αλλά την απόκτηση συνειδήσεως. Ενέχει και κοινωνική ευαισθησία το σχέδιο νόμου αυτό, διότι και καθορίζει και διαχωρίζει τα πλαίσια των ευθυνών των εμπλεκόμενων επαγγελματικών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Προσπαθεί να τακτοποιήσει την υπάρχουσα κατάσταση στον τομέα των μεταφορών, ώστε να επέλθει μια εξυγίανση, να εκλείψουν αρνητικά φαινόμενα τα οποία υπήρχαν μέχρι σήμερα.

Και κατά τη συζήτηση στην επιτροπή, αλλά και τώρα αναφέρθηκε, ότι πρέπει να είναι ένα άλλο νομοσχέδιο για τις μεταφορές, άλλο για την οδική ασφάλεια. Το ίδιο Υπουργείο επιλαμβάνεται και το αντικείμενο είναι το ίδιο: είναι ο πολίτης και η ασφάλειά του. Επίσης, άκουσα από συναδέλφους της Αντιπολίτευσης ότι μπορεί το σχέδιο νόμου αυτό να ρυθμίζει επιμέρους ζητήματα, αλλά ότι δεν έχει και καμία συγκεκριμένη πολιτική. Δεν είναι πολιτική στρατηγική το συμμάζεμα και η διευθέτηση εκκρεμών ζητημάτων μέχρι σήμερα;

Θεωρώ ότι το Υπουργείο Μεταφορών με αυτό το σχέδιο νόμου συμβάλλει στη θωράκιση του θεσμικού πλαισίου ελέγχου της υπάρχουσας διαμετακομιστικής διαδικασίας. Με τα πρόστιμα επιδιώκεται η τιμωρία αυτών που παραβαίνουν το νόμο, ώστε να επέλθει η νομιμότητα στην κοινωνία, να αποτρέπονται σοβαρά λάθη και δυστυχήματα από λάθη, τα οποία θα έπρεπε και μπορούν να έχουν προληφθεί και επισημανθεί.

Η Νέα Δημοκρατία εργάζεται για την καθημερινή ζωή του πολίτη, για την κυκλοφορία, για την ασφάλειά του ταυτόχρονα με την ποιότητα ζωής, ταυτόχρονα με το σεβασμό στο περιβάλλον και με τη σωστή διενέργεια των μεταφορών. Γι' αυτό υπερψηφίζω το παρόν σχέδιο νόμου.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε την κυρία συνάδελφο.

Ο κ. Γείτονας έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν, με όλη την εκτίμηση στο πρόσωπό σας και το σεβασμό στο Προεδρείο, επιτρέψτε μου μια εισαγωγική παρατήρηση.

Το τεκμήριο ορθής τήρησης του Κανονισμού και από το Προεδρείο και από τους Βουλευτές είναι, πιστεύω, η ελεύθερη έκφραση απόψεων στο Κοινοβούλιο, ο λόγος και ο αντίλογος, η αντιπαράθεση επιχειρημάτων, η ζωντανή συζήτηση και η αναφορά ασφαλώς σε θέματα επικαιρότητας και μάλιστα όταν είναι μείζονα θέματα, τα οποία απασχολούν την ελληνική κοινωνία. Αλλιώς η Βουλή αποστεώνεται, αλλιώς στη Βουλή θα καταντήσουμε «σχολιαστές» της ιστορίας.

Δεν είναι δυνατόν, επί παραδείγματι, να συζητάμε για οδικές μεταφορές, η Ελλάδα λόγω της απεργίας των ναυτικών να είναι ουσιαστικά κομμένη, να νησιά να είναι αποκομμένα από τον υπόλοιπο κορμό, οι παραγωγοί να στενάζουν και η Κυβέρνηση να σφυρίζει αδιάφορα και εμείς να μην το σχολιάζουμε. Να μη ζητάμε από την Κυβέρνηση μια θέση. Όταν μάλιστα η Κυβέρνηση το βλέπουμε υποδαυλίζει εμφύλιο πόλεμο μεταξύ κοινωνικών ομάδων.

Επίσης, δεν είναι δυνατόν –και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, την εισαγωγική μου παρατήρηση με την ανοχή σας- να είναι εδώ ο Υπουργός Μεταφορών -τον εκτιμώ, είμαστε και οι δύο στη Β' Αθήνας Βουλευτές- και να μην αναφερόμαστε -να ακούσουμε τη θέση του- στο θέμα των υποκλοπών, ένα θέμα στο οποίο κρατήθηκε ο ίδιος στο σκοτάδι.

Κύριε Υπουργέ -πραγματικά σας ξέρω, δεν σηκώνετε εύκολα μύγα στο σπαθί σας- και απορώ πώς δεχθήκατε αυτό, να μιλάει η Κυβέρνηση για εθνική ασφάλεια, ότι χειρίστηκε εν κρυπτώ και από σας το θέμα των υποκλοπών να σας εξαιρεί και να μην αντιδράτε από ευθιξία. Τελειώνω την εισαγωγική μου παρατήρηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ακυρώσατε όλα τα ωραία που είπατε στην αρχή με την τελευταία σας παρατήρηση. Στην αρχή πολύ ωραία τα είπατε για την ελευθερία του λόγου και μετά πέσατε στις υποκλοπές.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Έχετε την τάση πάντα να σχολιάζετε. Εγώ το δέχομαι για την οικονομία της συζήτησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Συνεχίστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Το νομοσχέδιο ρυθμίζει τα σχέδια ελέγχου νομιμότητας και ασφάλειας στην κυκλοφορία των φορτηγών οχημάτων, καθώς και συναφή ζητήματα. Στόχος, όπως λέει το ίδιο το νομοσχέδιο, πέραν των άλλων, είναι και η οδική ασφάλεια.

Αναφέρθηκαν επί της αρχής αναλυτικά και με πληρότητα από τον εισηγητή μας κ. Τσιόκα και από προλαλήσαντες συναδέλφους οι αντιρρήσεις μας και οι ενστάσεις μας. Δεν θα επεκταθώ, απλώς λέω ότι επικεντρώνονται, κυρίως, κύριε Υπουργέ: Πρώτον στην αποσπασματική ρύθμιση θεμάτων, στην εμφανή αδυναμία προώθησης στρατηγικής και σχεδίου όσον αφορά την κατοχύρωση του ρόλου του Έλληνα μεταφορέα στο νέο περιβάλλον –εννοώ το περιβάλλον που δημιουργείται με την απελευθέρωση των μεταφορών- και δεύτερον στο ότι η όλη προσπάθεια της δημιουργίας μιας νέας τάξης πραγμάτων, θα έλεγα νομιμότητας στην κυκλοφορία, ουσιαστικά βασίζεται μόνο σε αύξηση διοικητικών κυρώσεων και προστίμων. Ουσιαστικά κάνετε ποινικοκεντρικό το σύστημα. Όχι ότι μπορεί να έχει κανείς αντίρρηση σ' αυτό –έχω χρηματίσει Υπουργός Δημόσιας Τάξης, Υπουργός Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε., έχω ασχοληθεί με τα θέματα της οδικής ασφάλειας- αλλά δεν φτάνει. Όταν μάλιστα τα πρόστιμα πέφτουν ανισοβαρώς στους οδηγούς, κύριε Υπουργέ. Η πολιτεία έχει καθήκον να σχεδιάζει, να προβλέπει, να προλαμβάνει τις εξελίξεις.

Επειδή στα άλλα θέματα αναφέρθηκε αναλυτικά ο εισηγητής μας, εγώ θέλω να περιοριστώ στο λίγο χρόνο που έχω -και μετά το εισαγωγικό μου σχόλιο- στο θέμα της οδικής ασφάλειας.

Και το λέω αυτό γιατί το θυμόμαστε όλοι και χύνουμε κροκοδείλια δάκρυα όταν συμβαίνει πολύνεκρο δυστύχημα. Τότε κοπτόμαστε όλοι, Βουλευτές, Τύπος, πολιτικοί, κοινωνία και ξεχνάμε ότι κάθε ημέρα ουσιαστικά έξι με επτά –τόσοι είναι περίπου- άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα.

Εδώ, λοιπόν, προβλέπετε τους ελέγχους. Το βάρος των ελέγχων πέφτει στα μεικτά κλιμάκια, κύριε Υπουργέ, και στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Όμως, αμέσως προκύπτουν δύο ζητήματα. Πρώτον, το θέμα των ελλείψεων –και τονίστηκε αυτό και προηγουμένως- στην αυτοδιοίκηση είτε σε προσωπικό είτε σε υλικοτεχνική υποδομή και το θέμα των πόρων. Άκουσα προηγουμένως συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας, η οποία δεν είναι εδώ τώρα, δεν πειράζει, ήθελα απλώς να κάνω ένα σχόλιο σε αυτά που είπε. Αφού όμως είναι απύσχα, δεν θα το κάνω.

Μεταφέρετε ευθύνες στην Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και αφαιρείτε και πόρους, νομοθετημένους, κεντρικούς πόρους. Παίρνατε το 30% για το κράτος. Είναι λογική αυτή;

Το δεύτερο θέμα που θέλω να θίξω, σε σχέση με το θέμα των ελέγχων, είναι αυτό που πρέπει να μας απασχολεί ιδιαίτερα. Το θέμα της αποτελεσματικότητας των ελέγχων, δηλαδή της αποτελεσματικής λειτουργίας και αυτών των μικρών κλιμακίων ελέγχου. Δεν έχει σχέση αυτό, κύριε Υπουργέ, με την τεχνική επάρκεια των συμμετεχόντων; Δεν έχει σχέση με την εκπαίδευσή τους, με το συντονισμό του συνεργείου τους;

Δεν είναι τόσο απλό πράγμα να έχεις μια αποτελεσματική συλλογική δράση στους ελέγχους, πέραν του ότι λείπουν και κάποιοι εκπρόσωποι, που -σας το είπε ο εισηγητής μας- ότι θα ήταν χρήσιμοι. Γι' αυτό δεν προβλέπετε τίποτα. Όπως αναφέρθηκε, υπάρχει σχετική καλή εμπειρία για το σύστημα ελέγχων από τη Γερμανία, την οποία οφείλατε να αξιοποιήσετε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ πιστεύω ότι για να ελέγχει κάποιος, πρέπει να ξέρει και να έχει εμπειρία. Να υπάρχει συνέχεια και διοικητική μνήμη στους ελέγχους, αλλιώς κάθε φορά, ουσιαστικά, θα καταναλώνομαστε σε «γιουρούσια». Τα ξέρουμε τα «γιουρούσια» που κάνει κάθε φορά η Αστυνομία, οι ελεγκτικοί μηχανισμοί, κατά περίπτωση, ad hoc, χωρίς συνέχεια και χωρίς αποτέλεσμα.

Όσον αφορά την οδική ασφάλεια, εγώ πιστεύω ότι πρέπει να σκύψουμε στο θέμα με πολύ σοβαρότητα και να κινηθούμε με τη μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση, αν θέλουμε, πραγματικά, να έχουμε σταθερά θετικά αποτελέσματα. Είχαν γίνει σοβαρά βήματα στο παρελθόν και όσον αφορά τις υποδομές, το στόλο αυτοκινήτων, τον Κ.Ο.Κ., την εκπαίδευση και τους ελέγχους.

Είχαμε συστήσει και τη Διακομματική Επιτροπή της Βουλής, η οποία έβγαλε πόρισμα. Ορισμένες από τις προτάσεις ενσωματώθηκαν στις πολιτικές. Είχαμε ορισμένα θετικά αποτελέσματα. Λύθηκε το πρόβλημα; Όχι, δεν λύθηκε το πρόβλημα. Μάλιστα τώρα έχουμε και υποτροπή. Τα τροχαία πάλι αυξάνονται.

Τι συμβαίνει λοιπόν; Το τροχαίο ατύχημα δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ένα τυχαίο γεγονός. Είναι αποτέλεσμα συνισταμένων πολλών παραγόντων, οδηγού, συμπεριφοράς, του οχήματος, οδικής υποδομής, του περιβάλλοντος, σήμανσης, του ελέγχου του συστήματος, ακόμα και της οργάνωσης – αν θέλετε – της κυκλοφορίας σε ώρες ή σε ημέρες αιχμής και σε ειδικές περιπτώσεις, θα πρόσθετα, όπως κακοκαιρίες, μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων κ.λπ..

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ, λοιπόν, πιστεύω, ότι, αν θέλουμε να προχωρήσουμε, πρέπει να δούμε

–και εκεί για μένα έγκειται το πρόβλημα και από την εμπειρία μου– την εφαρμογή των μέτρων και την αποδοτικότητα των προγραμμάτων. Εκεί πάσχουμε, στην έλλειψη συνέχειας, συντονισμού συναρμόδιων φορέων και σε μία γενική χαλάρωση, που μετά τα γιουρούσια εμφανίζεται συνήθως.

Συμφωνώ με πολλές από τις παρατηρήσεις του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας, του κ. Σταθάκη. Διάβασα τα Πρακτικά της επιτροπής. Ο κ. Σταθάκης ξέρει το θέμα, γι' αυτό και μίληκε στην ουσία με πολύ ρεαλισμό. Έθιξε πρακτικά προβλήματα.

Εγώ πιστεύω –και με αυτό θα τελειώσω, κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέψετε σε μισό λεπτό– ότι πρέπει να ρίξουμε το βάρος στην εμπέδωση νέου προτύπου κυκλοφοριακής αγωγής και συμπεριφοράς, το οποίο πρέπει να ξεκινήσει από τα σχολεία. Εδώ κάποια προγράμματα που είχαν ξεκινήσει, δεν συνεχίζονται, κύριε Υπουργέ.

Ο δεύτερος άξονας έχει σχέση με τη συνέχεια και τη συνοχή των προγραμμάτων. Τα όρια ταχύτητας είναι εκτός πραγματικότητας, η αξιολόγηση της ικανότητας των οδηγών είναι ελλιπής, οι τροχονόμοι δεν έχουν βασική εκπαίδευση.

Τρίτον, πρέπει να γίνονται συστηματικοί έλεγχοι τήρησης και του Κ.Ο.Κ., των ικανοτήτων των οδηγών, αλλά και κυρίως έλεγχος για ζητήματα όπως είναι το αλκοόλ, για το οποίο θέλω να θυμίσω –τους συναδέλφους, εσείς, κύριε Υπουργέ, το ξέρετε πολύ καλά– ότι σε πολλά ατυχήματα πια ή μάλλον στην πλειονότητα των ατυχημάτων έχουμε εμπλοκή οδηγών οι οποίοι είναι υπό την επήρεια αλκοόλ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Όσον αφορά το άρθρο 7, είναι σε αντίφαση προς τη λογική σας. Πέραν των προβλημάτων που δημιουργεί στους οδηγούς –αλλάζει το συνταξιοδοτικό καθεστώς– δημιουργεί ούτως ή άλλως στην αγορά και στους δρόμους είδος «καμικάζι». Είναι καλό να υπάρχει κινητικότητα –το είπε η κ. Κаланτζάκου– αλλά η αγορά θέλει κανόνες. Έχουμε δει από πού πάσχουμε στα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται φορτηγά. Έχουν σχέση με το υπέρβαρο φορτίο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε, παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: ...και έχουν σχέση οπωσδήποτε με την υπερεργασία τους. Στην προκειμένη περίπτωση θα δημιουργήσουμε πάλι νέους κινδύνους με ανθρώπους οι οποίοι, στα πλαίσια ενός αθέμιτου ανταγωνισμού, ουσιαστικά θα υπόκεινται σε όλες αυτές τις πιέσεις. Έτσι, ουσιαστικά, δεν θα συμβάλουν στην οδική ασφάλεια αλλά μπορεί να γίνουν υπαίτιοι νέας οδικής ανασφάλειας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο συνάδελφος κ. Σγουρίδης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θέλω να επισημάνω ότι ως Κυβέρνηση έχετε μία πρωτοτυπία. Όταν αποφασίζετε να δράσετε, κόβεται η Ελλάδα στα δύο. Αποφασίζετε να δράσετε εγκαίρως στο θέμα της κακοκαιρίας που εμέλλετο να ενσκήψει στην Ελλάδα και δυστυχώς, η Ελλάδα εκόπη στα δύο. Όποτε αποφασίζετε να ρυθμίσετε κάποια ζητήματα, όπως τα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης και τα των ναυτικών, βρισκόμαστε σε απεργίες. Η νησιωτική Ελλάδα κόβεται στη μέση. Όταν αποφασίζετε να πάρετε μέτρα για ζητήματα εργασιακά, η Αθήνα κόβεται στη μέση, είναι πολιορκημένη πόλη. Αυτό είναι μια πρωτοτυπία. Πάντως, δεν την θεωρώ ότι είναι στα θετικά σας.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο. Το νομοσχέδιο, κύριοι συνάδελφοι, είναι καταρχήν τακτοποιητικό νομοσχέδιο. Τακτοποιεί κάποια ζητήματα που έχουν να κάνουν με κανονισμούς και γι' αυτό, ακριβώς, εμείς το ψηφίζουμε επί της αρχής και σε κάποια συγκεκριμένα άρθρα, όπως το άρθρο 1, 7, 10, 18 και 19, έχουμε προτείνει κάποιες τροποποιήσεις, κάποιες διορθώσεις και εφόσον δεν τις δέχεστε, εμείς τα καταψηφίζουμε.

Επειδή όμως είναι το πρώτο ή το δεύτερο νομοσχέδιο, που έχετε καταθέσει μέσα σε δύο χρόνια πάνω σε θέματα μεταφοράς, μας δίνεται η ευκαιρία να τοποθετηθούμε γενικά γύρω από ζητήματα που έχουν να κάνουν με τις μεταφορές που θα πρέπει να ξέρετε, κύριοι συνάδελφοι, ότι επιβαρύνουν το κόστος του τελικού προϊόντος και κατά συνέπεια, το κόστος ζωής μας, περίπου γύρω στο 7% με 25%.

Κύριοι συνάδελφοι, ας μη γελοιάσουμε. Οι βασικοί άξονες της πολιτικής για τις μεταφορές καθορίζονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Και οι άξονες αυτοί κινούνται πάνω στο ενιαίο της αγοράς των μεταφορών, στον ανταγωνισμό και στην ανταγωνιστικότητα που πρέπει να αναπτύσσεται, στην εξοικονόμηση ενέργειας και στην προώθηση πολυτροπικών, συνδυασμένων μεταφορών. Αυτοί είναι οι άξονες πάνω στους οποίους κινείται η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πάνω σ' αυτούς τους άξονες πρέπει να κινηθούμε κι εμείς. Και ενώ το μείζον θέμα στην Ελλάδα είναι η απελευθέρωση των μεταφορών –αυτό μας πιέζουν να κάνουμε– εμείς αυτή τη στιγμή έχουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο είναι κατώτερο των προσδοκιών μας. Θα περιμέναμε μετά από τόσο χρόνο ωρίμανσης στο Υπουργείο να έχει κατατεθεί ένα νομοσχέδιο που να λύνει αυτά τα μεγάλα ζητήματα.

Θα μου πείτε: Τι θα έπρεπε να έρθει ως νομοσχέδιο; Καταρχήν εγώ πιστεύω ότι θα έπρεπε να υπάρχει ένα συνολικό σχέδιο γύρω από το θέμα των μεταφορών: των οδικών μεταφορών, των χερσαίων, των αεροπορικών και των θαλάσσιων μεταφορών.

Σ' αυτό το σχέδιο θα έπρεπε να αναλυθούν τα ζητήματα που αφορούν το θέμα της απελευθέρωσης και θα έπρεπε να ληφθούν και νέες αποφάσεις.

Το σχέδιο αυτό θα έπρεπε να έχει τις διαδικασίες αδειοδότησης και εισόδου στην αγορά των μεταφορών, των επιχειρήσεων της χώρας, αλλά και των ξένων επιχειρήσεων. Αν δεν με απατά η μνήμη μου, ήδη η χώρα μας βρίσκεται κατηγορούμενη στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μια αυστριακή εταιρεία που ήθελε να κάνει εδώ, στη χώρα μας, ένα συνδυασμένο τύπο μεταφορών και κάπου λόγω της κωλυσιεργίας δεν μπορούσε να προχωρήσει.

Το δεύτερο που θα έπρεπε να περιλαμβάνει το σχέδιο αυτό είναι οι κανονισμοί εργασίας των οδηγών.

Τρίτον, θα έπρεπε να υπάρχει μια συμπλήρωση των νόμων

που ισχύουν γύρω από το θέμα των τεχνικών ελέγχων των οχημάτων.

Το τέταρτο που θα έπρεπε να περιλαμβάνει το σχέδιο αυτό, είναι οι έλεγχοι στην αγορά των μεταφορών. Θα ήθελα να πω εδώ ότι όσα μέτρα και να πάρουμε και όσα κλιμάκια να βγάλουμε έξω, αν δεν προχωρήσουμε στη σύγχρονη τεχνολογία και αν δεν ελέγξουμε τις μεταφορές μέσα από δορυφόρους - ήδη το σύστημα αυτό εφαρμόζεται σε άλλες χώρες - πάντα θα υπάρχει ο κίνδυνος της ασφάλειας των μεταφορών διότι και υπέρβαρα θα υπάρχουν και οι οδηγοί θα είναι παραπάνω ώρες στο τιμόνι και άλλα προβλήματα θα υπάρχουν.

Όπως ακριβώς μπαίνει το e-pass στα διόδια, πιστεύω ότι θα μπορούσε να υπάρχει μια τέτοια κάρτα πάνω σε κάθε φορτηγό-όχημα, ώστε να μπορεί να ελέγχεται ηλεκτρονικά και από δορυφόρους και να ξέρουμε ανά πάσα στιγμή πού βρίσκεται το φορτηγό, τι μεταφορά κάνει, τι φορτίο φέρνει, αν ο οδηγός σταμάτησε και όλα τα άλλα. Υπάρχει, δηλαδή, τρόπος να γίνει αυτό.

Τέταρτον, θα έπρεπε να δούμε την τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ειδικά για τη χώρα μας έχω να πω τα εξής: Το χαρακτηριστικό της χώρας μας, κύριοι συνάδελφοι, ποιο είναι; Ότι το 98% της διακίνησης από και προς τη χώρα μας γίνεται με οδικές μεταφορές. Το αντίστοιχο ποσοστό στην Ευρώπη είναι 70% και αυτό οφείλεται στο ότι το μέσο αυτό είναι φθινό και παρέχεται μια ευελιξία. Μπορεί να υπάρχει η διακίνηση του προϊόντος στο λεγόμενο «πόρτα-πόρτα». Αυτό δεν μπορεί να συμβεί ούτε με τις αεροπορικές μεταφορές ούτε με τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η δική μας αγορά στο θέμα των μεταφορών παρουσιάζει προβλήματα και παρουσιάζει προβλήματα για τους εξής λόγους: Ο πρώτος λόγος είναι ότι ρυθμίζεται από διαμεταφορείς που ελέγχουν τη διακίνηση, αλλά και τους αποθηκευτικούς χώρους. Είσαι σε μεταφορά; Υπάρχει περίπτωση να βγάλεις μεροκάματο. Δεν είσαι σε μεταφορά; Είσαι έρμαιο.

Το δεύτερο είναι ότι έχουμε έκπτωση στα ζητήματα της ασφαλείας. Ένας οδηγός μπορεί να είναι για ώρες πάνω στο τιμόνι. Ακόμα και τα κλιμάκια να μπουν, πάλι δεν θα τον πιάνουν. Υπάρχουν τρόποι να κλέβουν τους ταχογράφους -το ξέρουμε όλοι μας- και το θέμα των πειραγμένων ταχογράφων δεν λύνεται εύκολα.

Μια άλλη αιτία είναι οι ελαστικοί κανόνες εργασίας. Ο άλλος λόγος είναι οι περιορισμοί των κενών δρομολογίων. Τι κάνουν οι μεταφορείς; Περιορίζουν τα κενά δρομολόγια όσο μπορούν διότι έχουν τα «μαύρα» ή τα μισοτιμή, όπως λένε. Ένα φορτηγό δεν γυρνάει ποτέ άδειο και αυτό ρίχνει την τιμολόγηση. Επίσης, υπάρχει αλλοίωση των φορολογικών στοιχείων.

Απέναντι σ' όλα αυτά ένας τρόπος υπάρχει. Σας τον είπα. Είναι ο ηλεκτρονικός έλεγχος. Από τη στιγμή που φορτώνεται το φορτίο μέχρι τη στιγμή που πάει και παραδίδεται, ελέγχεται ηλεκτρονικά.

Έρχομαι πολύ σύντομα σε ένα άλλο ζήτημα, στο θέμα της κυκλοφορίας μέσα στις πόλεις. Έχετε λόγο σ' αυτό διότι η ρύπανση του περιβάλλοντος εξαρτάται από τη ροή των οχημάτων και από την ταχύτητα που έχουν. Όσο πιο γρήγορα φεύγουν τα οχήματα, τόσο λιγότερη ρύπανση υπάρχει, άρα το θέμα της ρύθμισης του κυκλοφοριακού προβλήματος μέσα στις πόλεις είναι καθαρά και θέμα δικό σας. Επειδή ξέρω ότι σε ορισμένα πράγματα έχετε λόγο και άποψη, πρέπει να το θέσετε αυτό. Παράλληλα θα πρέπει να ελέγχεται και η είσοδος μέσα σε κάθε πόλη.

Επίσης δεν κατάλαβα, κύριε Υπουργέ -και κλείνω με αυτό- πώς δεσμεύετε τους ιδιοκτήτες ταξί για την ανανέωση του στόλου -που θα πρέπει να υπάρχει συνεχώς και βοηθάει και την προς τα έξω εμφάνιση της χώρας μας- αν σε οποιοδήποτε χαρακτηριστικό τους δίνετε δεν τους βάξετε και έναν περιορισμό αναβάθμισης.

Και ως προς το θέμα των Κ.Τ.Ε.Λ. υπολείπεται ένα μικρό ποσό για την ανανέωση του δικού τους στόλου των λεωφορείων. Αυτό προσπαθήστε μέσα από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών να το βρείτε, διότι είναι κρίμα.

Να σας πω τι λένε οι κάτοικοι της Περιφέρειας; Θα σας το πω ευθέως. Λένε: «Δεν μπορείτε να επιδοτείτε τις αστικές συγκοι-

ωνίες στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη και εμείς να μην επιδοτούμεθα». Υπάρχει θέμα ανισότητας ανάμεσα στους πολίτες της χώρας. Τα Κ.Τ.Ε.Λ. για εμάς είναι οι συγκοινωνίες τις οποίες έχουμε στην επαρχία.

Με όλα αυτά τα οποία σας είπα εμείς ψηφίζουμε την αρχή του νομοσχεδίου και καταψηφίζουμε τα άρθρα που ανέφερα.

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

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Λιάπης έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ασφάλεια των οδικών μεταφορών επιβατικών και εμπορευματικών έχει αναδειχθεί ως ένα από τα κεντρικά σημεία της πολιτικής του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Είναι βασική μας προτεραιότητα.

Το σχέδιο νόμου, το οποίο συζητούμε σήμερα, ενισχύει τη στρατηγική μας στον τομέα των μεταφορών, αναμορφώνει το θεσμικό πλαίσιο ελέγχου των φορτηγών οχημάτων, προωθεί ουσιαστικά την οδική ασφάλεια. Τέλος, βάζει σε τάξη μια σειρά από ζητήματα που αφορούν τον έλεγχο των οχημάτων, αλλά ταυτόχρονα θεσμοθετεί ρυθμίσεις με βάση ορισμένα αιτιολογημένα αιτήματα των εμπλεκόμενων φορέων.

Είναι ένα νομοσχέδιο που λύνει μια σειρά από χρόνια θεσμικά προβλήματα, διευκολύνει τις μεταφορές και εναρμονίζει την Ελλάδα με τις διεθνείς προδιαγραφές που υπαγορεύονται και από διεθνείς ανάγκες της αγοράς.

Είναι ένα νομοσχέδιο που κατατέθηκε έπειτα από εξαντλητικό διάλογο με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Εξισορροπεί αντιτιθέμενες ανάγκες στον κλάδο των μεταφορών, προστατεύει τους εργαζομένους με το να θέτει αυστηρούς κανόνες τόσο για την ασφάλεια των οδηγών, όσο και για την οδική ασφάλεια σχετικά με την υπερφόρτωση των οχημάτων, τον έλεγχο των τεχνικών δεδομένων κ.ο.κ., εξ ου και απολαμβάνει ευρείας υποστήριξης.

Μάλιστα χαίρομαι διότι και στην επιτροπή υπήρξε ευρεία στήριξη στην προσπάθειά μας, παρά τις επιμέρους διαφωνίες που διατυπώθηκαν, διότι επιβεβαιώθηκε η πεποίθησή μου ότι στα θέματα της οδικής ασφάλειας δεν υπάρχει παρά ευρεία συναίνεση. Δεν υπάρχουν κομματισμοί και ιδεολογικοί διαχωρισμοί, που είναι δυνατόν να μας εμποδίσουν από το να ενισχύσουμε το κοινό ζητούμενο: Την ασφάλεια στους δρόμους. Γι' αυτό αρκετές προτάσεις της Αντιπολίτευσης, τις έχουμε ήδη υιοθετήσει.

Κοινός μας στόχος είναι να μειώσουμε την παράνομη κυκλοφορία φορτηγών, να περιορίσουμε την παράνομη διενέργεια οδικών εμπορευματικών μεταφορών που διεξάγονται σήμερα σε βάρος της οδικής ασφάλειας και της εθνικής οικονομίας, αλλά και σε βάρος των νομίμων επιχειρήσεων και επαγγελματιών, ακόμα και σε βάρος του περιβάλλοντος.

Γι' αυτό και αλλάζουμε το νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει σήμερα για τα πρόστιμα. Και το αλλάζουμε επί το αυστηρότερον για να δώσουμε ένα ισχυρό αντικίνητρο σε όσους θέλουν να παρανομήσουν. Θεσπίζουμε μέτρα που συμβάλλουν στην εντατικοποίηση των ελέγχων από την πολιτεία. Αυξάνουμε τις αποζημιώσεις σ' αυτούς που συμμετέχουν στα μεικτά κλιμάκια ελέγχου και διευρύνουμε το ωράριο ελέγχων για να το κάνουμε πιο αποτελεσματικό, για να γίνει η επιτήρηση των οδικών μεταφορών διαρκής και απρόσκοπτη. Και κυρίως αποτελεσματική.

Έτσι το κάθε Μικτό Κέντρο Ελέγχου θα αποτελείται από δύο εκπροσώπους της νομαρχιακής υπηρεσίας μεταφορών ή του Κ.Τ.Ε.Ο., ένα όργανο της Τροχαίας και έναν υπάλληλο της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης. Θα έχει την αρμοδιότητα των ελέγχων για την ασφάλεια, τη νομιμότητα κυκλοφορίας των οχημάτων και της διακίνησης με δυνατότητα επιβολής προστίμων. Αυστηρών μάλιστα προστίμων.

Τα δε έσοδα απ' αυτά θα καταλήγουν κατά 70% στην οικεία αντίστοιχη νομαρχιακή αυτοδιοίκηση για την ενίσχυση και την εντατικοποίηση των ελέγχων, τη βελτίωση του τεχνολογικού εξοπλισμού, κ.ο.κ..

Επίσης, δίνοντας ένα κίνητρο για την εντατικοποίηση των

ελέγχων στα μέλη των μικτών κλιμακίων ελέγχου, καταβάλλεται ημερησία αποζημίωση 70 ευρώ. Διότι, αγαπητοί συνάδελφοι, δεν θέλουμε οι έλεγχοι να μείνουν στα χαρτιά, αλλά να λειτουργήσουν συστηματικά, κανονικά, διαχρονικά. Θέλουμε ο διαμεσολαβών ανθρώπινος παράγοντας, ο ελέγχων την τήρηση της νομιμότητας να αισθάνεται ικανοποιημένος και πρόθυμος γι' αυτήν την επίπονη προσπάθεια.

Με το παρόν νομοσχέδιο, καλύπτουμε ένα σημαντικότατο κενό στο ισχύον πλαίσιο με τη θέσπιση βασικών κανόνων για τον τρόπο ασφαλούς φόρτωσης των φορτηγών οχημάτων. Η επικίνδυνη φόρτωση ή η υπερφόρτωση έχει αποδειχθεί ότι είναι ένα μείζον ζήτημα οδικής ασφάλειας που έχει απασχολήσει έντονα στο παρελθόν την ελληνική κοινωνία, Ένα πρόβλημα που έχει θλιβερά αποτελέσματα. Μάλιστα, για την υλοποίηση της διάταξης αυτής, το Υπουργείο προχωρά στην αγορά τριάντα φορτηγών πλαστιγγών που θα τοποθετούνται σε κομβικά σημεία του οδικού μας δικτύου.

Πέραν των γενικών αρχών για την επικίνδυνη φόρτωση, ιδιαίτερα σημαντική είναι η δυνατότητα που παρέχεται, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, να καθορίζονται ειδικότεροι κανόνες ασφαλούς φόρτωσης και μεταφοράς ανάλογα με την κατηγορία του φορτίου. Έτσι, καλύπτεται όλο το εύρος των επιμέρους φορτώσεων, χωρίς τη δυνατότητα κάποιος να βρει «παράθυράκι» για να αποφύγει την εφαρμογή των κανόνων. Και αυτό διότι η πολιτεία δεν είναι δυνατόν να ανεχθεί ανεύθυνες συμπεριφορές στο βωμό του κέρδους. Ανοχή για μας με κίνδυνο ανθρώπινων ζωών, δεν υπάρχει. Υπάρχει μόνο μηδενική ανοχή στην παρανομία.

Γι' αυτό και με το άρθρο 4 οριοθετούνται επακριβώς και τα σχετικά πρόστιμα που δεν αφορούν πλέον κυρίως τον οδηγό, όπως ισχύει σήμερα, αλλά διευρύνονται και επιμερίζονται οι ευθύνες, αλλά και οι κυρώσεις και στον ιδιοκτήτη ή ακόμη και στο μισθωτή, αλλά και τον υπεύθυνο φόρτωσης της εταιρείας.

Ορίζονται με σαφήνεια τα πρόστιμα που αντιστοιχούν σε κάθε πλευρά και εξορθολογίζεται αυτό το σχετικό άναρχο τοπίο που είχαμε μέχρι σήμερα, όπου ο ένας έριχνε την ευθύνη στον άλλον. Ήταν ένα τοπίο που άφηνε περιθώρια σε πολλούς να θεωρούν ότι μπορούν να ξεφύγουν από τις βαρύτατες ευθύνες τους, κάτι που στην πράξη, όπως όλοι γνωρίζουμε, γινόταν και γίνεται συστηματικά.

Επιπλέον, στο ίδιο άρθρο περιέχονται διατάξεις που αφορούν τόσο στην επικίνδυνη εκτέλεση μεταφορών, όσο και στην παράτυπη διακίνηση εμπορευμάτων.

Σχετικά με τα πρόστιμα, υπάρχει μια φυσιολογική κλιμάκωση έως τις 5.000 ευρώ, αλλά και επί τόπου ακινητοποίηση των φορτηγών οχημάτων, φορτηγά τα οποία σε αυτή την περίπτωση επιτρέπεται να κυκλοφορήσουν προσωρινά μέχρι να φτάσουν στο σημείο προορισμού τους, και οριστικά μόνο εφόσον εξασφαλιστούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις.

Στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο, οριοθετούνται οι διαχωρισμοί μεταξύ εθνικών και διεθνών μεταφορών θέτοντας και τις αντίστοιχες απαγορεύσεις.

Επίσης, εισάγεται η υποχρέωση ύπαρξης ηλεκτρονικά αναγνώσιμου σήματος σε κάθε φορτηγό όχημα δημοσίας χρήσεως.

Παρόμοια ρύθμιση έχει γίνει και για τα επιβατικά δημοσίας χρήσεως αυτοκίνητα, μία ρύθμιση η οποία στοχεύει στον εύκολο εντοπισμό των παρανόμως κυκλοφορούντων δημοσίας χρήσεως αυτοκινήτων κάθε κατηγορίας, ένα μέτρο που ισχύει ήδη στις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έτσι εναρμονιζόμεθα πλήρως με την ευρωπαϊκή πρακτική.

Με το παρόν νομοσχέδιο, επίσης, ρυθμίζονται διαδικαστικά ζητήματα για τη δυνατότητα μίσθωσης των φορτηγών δημοσίας χρήσεως οχημάτων, και στους οδηγούς, ενισχύοντας έτσι τον ανταγωνισμό και την επιχειρηματικότητα, βελτιώνοντας τα περιθώρια εκμετάλλευσης των οχημάτων, προκειμένου να στηριχθούν ιδιαίτερα οι μικρομεσαίοι.

Αντιμετωπίζουμε το σημαντικότατο πρόβλημα για τον κλάδο με την απώλεια του δικαιώματος κυκλοφορίας του φορτηγού σε περίπτωση κατάσχεσης, δήμευσης ή αναγκαστικής αφαίρεσης.

Με το άρθρο 8, το δικαίωμα κυκλοφορίας φορτηγού οχήματος δημοσίας χρήσεως θεωρείται πια ακατάσχετο. Μάλιστα, η

συγκεκριμένη διάταξη έχει και αναδρομική ισχύ και παρέχει το δικαίωμα κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσης που απωλέσθηκαν στο παρελθόν λόγω δήμευσης, με τη δυνατότητα ενεργοποίησής τους εντός προθεσμίας δύο ετών από την ισχύ της ρύθμισης. Είναι μια ρύθμιση που αποτελεί μια μεγάλη ανάσα για τον κλάδο, ο οποίος έχει δοκιμαστεί οικονομικά από τις πολλές κατασχέσεις.

Σας θυμίζω ότι με τις ισχύουσες διατάξεις έχουμε την απώλεια του δικαιώματος της άδειας δημοσίας χρήσεως οχημάτων σε περιπτώσεις δήμευσης του ίδιου του οχήματος. Με αυτόν τον τρόπο ευνοούνταν, τόσο οι εταιρείες σε βάρος των μικρών ιδιοκτητών, όσο και οι τρίτοι πιστωτές. Αυτό το πιεστικό περιβάλλον ήταν άδικο για τους επαγγελματίες του κλάδου και σπεύσαμε να το καταργήσουμε.

Παρέχεται η δυνατότητα εισόδου στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων όλων των ομογενών Τούρκων υπηκόων Ίμβρου και Τενέδου. Είναι ένα ζήτημα ιδιαίτερης ευαισθησίας, γι' αυτό έτυχε και της συμφωνίας όλων των κομμάτων.

Εκτός των διατάξεων που αφορούν στα φορτηγά, το νομοσχέδιο που συζητάμε περιλαμβάνει μια σειρά διατάξεων που στοχεύουν στη βελτίωση επιμέρους θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Έτσι, πιο συγκεκριμένα, το νομοσχέδιο ρυθμίζει ορισμένα σημαντικά θέματα για επιβατικά δημοσίας χρήσης αυτοκίνητα. Προβλέπεται η απαγόρευση χορήγησης νέων αδειών επιβατικών δημοσίας χρήσεως αυτοκινήτων μέχρι 31-12-2008, κυρίως λόγω του μεγάλου αριθμού τέτοιων οχημάτων που ήδη κυκλοφορούν, αλλά και ταυτόχρονα διότι η πολιτική του Υπουργείου μας είναι η ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Ωστόσο, προκειμένου να ικανοποιηθούν πραγματικές ανάγκες εκτέλεσης εξειδικευμένου μεταφορικού έργου, παρέχεται στις ανώνυμες εταιρείες ή συνεταιρισμούς ταξί, η δυνατότητα κυκλοφορίας ορισμένου αριθμού επταθεσίων οχημάτων, όχι όμως πάνω από το 4% του συνόλου των οχημάτων που έχουν οι εταιρείες ή οι αντίστοιχοι συνεταιρισμοί. Τα μισά απ' αυτά τα οχήματα θα είναι υποχρεωτικά ειδικά διασκευασμένα για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία. Αυτό εξασφαλίζεται με την υποχρέωση των ενδιαφερομένων να θέτουν σε λειτουργία ένα αυτοκίνητο για την εξυπηρέτηση εμποδιζομένων ατόμων, πριν κυκλοφορήσουν ταξί ειδικού μεταφορικού έργου.

Σχετικά με την απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης επιβατικού δημοσίας χρήσεως αυτοκινήτου, καταργείται η υποχρέωση προσκόμισης επικυρωμένου φωτοαντιγράφου του τελευταίου εκκαθαριστικού σημειώματος φόρου εισοδήματος. Η εμπειρία από τη μέχρι σήμερα εφαρμογή της διάταξης για την υποβολή του εκκαθαριστικού σημειώματος απέδειξε ότι δημιουργούνταν προβλήματα -και ασάφειες- που δυσκόλευαν την όλη διαδικασία, χωρίς να προκύπτει κάποιο σαφές όφελος από την προσκόμιση αυτού του συγκεκριμένου δικαιολογητικού. Ήταν μια γραφειοκρατική διαδικασία, την οποία περιορίσαμε.

Επίσης, παρέχεται η δυνατότητα σύστασης πειθαρχικού συμβουλίου για την εκδίκαση παραβάσεων των επιβατηγών δημοσίας χρήσεως αυτοκινήτων σε κάθε νομαρχιακό διαμέρισμα και όχι στην έδρα κάθε νομαρχίας, όπως ίσχυε μέχρι σήμερα. Ευλόγως, λοιπόν, αυτή η ρύθμιση εξυπηρετεί πρωτίστως τις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις, που χωρίζονται σε περισσότερα νομαρχιακά διαμερίσματα και κυκλοφορεί ο κύριος όγκος των επιβατηγών δημοσίας χρήσεως αυτοκινήτων. Αναμένεται δε να αποσυμφωνήσει τη μία διεύθυνση, για την οποία μέχρι σήμερα λειτουργεί το πειθαρχικό συμβούλιο, ώστε να υπάρχει ουσιαστικός και πλήρης έλεγχος. Δηλαδή, στη Νομαρχία Αθηνών υπάγονται περίπου δέκα χιλιάδες οχήματα και περισσότεροι από τριάντα χιλιάδες οδηγοί. Η εμπειρία από τη λειτουργία ενός μόνο πειθαρχικού συμβουλίου έχει αποδείξει ότι το μέχρι σήμερα ισχύον σύστημα δεν είχε την προσδοκώμενη αποτελεσματικότητα στην ουσιαστική εκδίκαση παραβάσεων και στην επιβολή των αντιστοίχων κυρώσεων.

Επίσης, απλουστεύουμε τις διαδικασίες για τις αλλαγές κυρίων χαρακτηριστικών των οχημάτων, δηλαδή για την αλλαγή αμαξώματος, τις τεχνικές προδιαγραφές για την ασφάλεια κ.ο.κ. με την εξουσιοδότηση του Υπουργού Μεταφορών και

Επικοινωνιών να εκδίδει τις σχετικές αποφάσεις έναντι των χρονοβόρων προεδρικών διαταγμάτων. Δηλαδή, θα μπορούσαμε πλέον να εναρμονιζόμαστε ταχύτατα και με τις σχετικές ευρωπαϊκές οδηγίες και με τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις που αλλάζουν διαρκώς τα δεδομένα στον κλάδο των οχημάτων.

Ειδική διάταξη του νομοσχεδίου στοχεύει στη βελτίωση του επιπέδου της παρεχόμενης εξυπηρέτησης από τις αστικές συγκοινωνίες στους πολίτες του Νομού Θεσσαλονίκης. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, επιτρέπεται η ένταξη περιοχών όμορων δήμων εντός και εκτός του Νομού Θεσσαλονίκης στην περιοχή, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως αστική περιοχή του Νομού Θεσσαλονίκης, ως προς την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου. Η ρύθμιση αυτή θεωρείται επιβεβλημένη, δεδομένου ότι οι κάτοικοι πολλών όμορων περιοχών στο Νομό έχουν ανάγκη καθημερινής μετακίνησης μέσω αστικής συγκοινωνίας.

Μία άλλη διάταξη του νομοσχεδίου στοχεύει στην ενίσχυση της χρηματοδότησης για επενδύσεις των Κ.Τ.Ε.Λ. και στην διευκόλυνση της σχετικής διαδικασίας. Με τη σχετική διάταξη διατίθεται συμπληρωματικά ένα ποσό 200.000.000 ευρώ για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων των Κ.Τ.Ε.Λ., για αντικατάσταση λεωφορείων και για έργα υποδομής. Και αυτό, γιατί τα 88.000.000 ευρώ, που αρχικά διατέθηκαν με προηγούμενη διάταξη, ήδη έχουν εξαντληθεί. Ωστόσο, πολλά σχετικά αιτήματα έμειναν ανικανοποίητα.

Επιπλέον παρέχεται το δικαίωμα στα λεωφορεία των άγονων γραμμών, που δεν είχαν περιληφθεί στις διατάξεις του ν.2963/2001, να ανανέωσουν το στόλο τους, δεδομένου ότι τα περισσότερα από αυτά εξυπηρετούν άγονες γραμμές των νησιών μας με μεγάλη μάλιστα τουριστική κίνηση. Και αυτό, γιατί η αναβάθμιση των συγκοινωνιακών υποδομών εύλογα επηρεάζει την τουριστική ανάπτυξη αυτών ειδικά των περιοχών.

Παράλληλα, παρατείνεται η προθεσμία για την εκταμίευση των ενισχύσεων μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του τρέχοντος έτους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο νομοσχέδιο που συζητάμε, επίσης, περιλαμβάνονται διατάξεις σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, καθώς όλες οι μελέτες συνήγορούν ότι ο αποτελεσματικός έλεγχος ενισχύει την οδική ασφάλεια. Ορίζεται ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων που προβλέπεται από την κοινοτική οδηγία 96/1996/ΕΚ, η οποία ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία. Ορίζονται, επίσης, οι ειδικοί έλεγχοι που διενεργούνται στα οχήματα σε αντιδιαστολή με τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο.

Αρμόδιοι φορείς διενέργειας των τεχνικών ελέγχων είναι τα δημόσια και ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων. Εξαιρετικά για την περίπτωση των ειδικών ελέγχων επιτρέπεται να ορίζονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και άλλοι επιπλέον φορείς.

Προβλέπεται επίσης, με απόφαση του Υπουργού, να καθορίζονται και οι διαδικασίες, οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα κριτήρια καταλληλότητας των οχημάτων που υποβάλλονται στους ανωτέρω ελέγχους.

Επιπλέον με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται τέλη για τη διενέργεια των τεχνικών ελέγχων, περιοδικών και ειδικών από τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο., τα οποία και αποδίδονται στον κρατικό προϋπολογισμό.

Με την προτεινόμενη διάταξη καταργείται ο μέχρι σήμερα τρόπος αναπροσαρμογής τους που γινόταν υποχρεωτικά κάθε δύο χρόνια, με βάση μαθηματικό τύπο και οδηγούσε σε υπερβολικά μεγάλες αυξήσεις. Με τον προτεινόμενο νόμο ρυθμίζεται επίσης σημαντικά θέματα, αναφορικά με τις άδειες οδήγησης που ισχύουν στην Ελλάδα.

Αρχικά προβλέπεται η αναγραφή εθνικού κωδικού αριθμού στις άδειες οδήγησης των κατόχων που διαθέτουν άδεια οδήγησης της Γ' κατηγορίας, Δ' κατηγορίας, Γ' συν Ε' κατηγορίας και Δ' συν Ε' κατηγορίας και συνταξιοδοτούνται, ως οδηγοί.

Στόχος αυτής της ρύθμισης είναι να αποφευχθεί μέσα από τη συνταξιοδότησή τους, η άσκηση οποιασδήποτε επαγγελματι-

κής δραστηριότητας που συνδέεται άμεσα με την κατοχή τέτοιων αδειών. Επισημαίνεται ότι ο εθνικός κωδικός αριθμός επιφέρει περιορισμό της ισχύος της άδειας οδήγησης, χωρίς ωστόσο να θίγει την ικανότητα οδήγησης του κατόχου της.

Επιπλέον τροποποιείται το άρθρο 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και παύει η ισχύς διεθνούς πιστοποιητικού πορείας, αυτό που λέμε διεθνής άδεια, το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διεθνείς συμβάσεις, εφόσον ο κάτοχος της αποκτά τη μόνιμη διαμονή του στην Ελλάδα.

Η διάταξη αυτή επιβάλλεται, δεδομένου ότι τα τελευταία έτη έχουν πολλαπλασιαστεί οι κάτοχοι αδειών οδήγησης που εκδόθηκαν από κράτη, εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, κράτη τα οποία, όμως, έχουν κυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση της Βιέννης του 1968 και οι οποίοι κάτοχοι αποκτούν τη μόνιμη ή συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα. Προκειμένου να προσαρμοστούν όλοι οι ενδιαφερόμενοι στο νέο καθεστώς ομαλά, η ισχύς της προτεινόμενης ρύθμισης αρχίζει σε ένα χρόνο από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

Τα υπόλοιπα άρθρα του νομοσχεδίου αφορούν σε οικονομικά θέματα λειτουργιών που άπτονται της αρμοδιότητας του Υπουργείου μας. Πιο συγκεκριμένα: Με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τέλη για την έκδοση των εγκρίσεων, τύπου των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων, τα οποία καταβάλλονται, πριν την έκδοση της σχετικής πράξης.

Παρέχεται η δυνατότητα, πάλι με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, αναπροσαρμογής του προστίμου που επιβάλλεται στους επιβάτες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α., όταν διαπιστώνεται ότι δεν διαθέτουν ακυρωμένο εισιτήριο.

Εκκάθαρος στόχος φυσικά είναι η μείωση των παραβάσεων που σημαίνει διασφάλιση των εσόδων των δημοσίων συγκοινωνιών σε μια μάλιστα περίοδο που καταβάλλεται μεγάλη προσπάθεια για την ενίσχυση του ρόλου τους και του έργου τους.

Προβλέπεται επίσης αποζημίωση για τη διεξαγωγή ελέγχου σε ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. από τους υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Αυτό υπαγορεύεται, τόσο από το είδος, όσο και από τη χρονική διάρκεια που απαιτεί ο διενεργούμενος έλεγχος.

Εν κατακλείδι, η προτεινόμενη τελευταία ρύθμιση που αφορά την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει σκοπό να καλύψει την υποχρέωση της χώρας μας που προκύπτει από τις διατάξεις, του άρθρου 4 του κανονισμού πλαισίου 549/2004 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περί Ιδρύματος Εθνικής Εποπτικής Αρχής Εναέριας Κυκλοφορίας.

Τα καθήκοντα της Εθνικής Εποπτικής Αρχής είναι ιδίως η εποπτεία, ο έλεγχος και η πιστοποίηση των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης μετεωρολογικών υπηρεσιών που προσορίζονται για την αεροναυτιλία. Πάντα όλα αυτά σύμφωνα με τους κανονισμούς για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Η εθνική αυτή εποπτική αρχή πρέπει να είναι ανεξάρτητη από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας με επαρκή διαχωρισμό, σε λειτουργικό τουλάχιστον επίπεδο, ούτως ώστε να ασκεί τα καθήκοντά της κατά τρόπο αμερόληπτο και διαφανή.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ.)

Η συγκεκριμένη πρόβλεψη ήταν μια σημαντική εκκρεμότητα της χώρας σ' αυτόν τον τομέα, που ρυθμίζεται πλέον ώστε να εναρμονιστούμε με τους αντίστοιχους και σχετικούς ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Τελειώνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητάμε λύνει πολλά, μικρότερα ή μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι εμπλεκόμενοι κλάδοι στις οδικές μεταφορές. Προωθεί ουσιαστικά την οδική ασφάλεια εντείνοντας τον έλεγχο, θέτοντας νέες δικλείδες για καλύτερη κυκλοφορία στους δρόμους με προληπτικούς ελέγχους, ξεκάθαρους κανόνες και διαχωρισμό αρμοδιοτήτων. Με ένα αξιόπιστο σύστημα βεβαίωσης των παραβάσεων, με μια νέα αντίληψη σχετικά με τις ποινές και τις κυρώσεις που επιβάλλονται. Με ενισχυμένη ποιότητα των υπη-

ρεσιών.

Είναι ένα νομοσχέδιο που κτίζει πάνω στη στρατηγική μας για σύγχρονες μεταφορές. Μεταφορές με ασφάλεια, γιατί πρέπει να ανατρέψουμε άμεσα τη θλιβερή πρωτιά της χώρας στα τροχαία δυστυχήματα. Μεταφορές φιλικές προς το περιβάλλον. Μεταφορές βιώσιμες, υγιείς και ανταγωνιστικές στο πλαίσιο του διεθνοποιημένου πια ευρωπαϊκού συστήματος. Κυρίες και κύριοι, αγαπητοί συνάδελφοι, η Ελλάδα χρειάζεται σύγχρονες οδικές μεταφορές και το παρόν νομοσχέδιο συμβάλλει σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση. Γι' αυτό σας καλώ να το υπερψηφίσετε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ. Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο κ. Καστανίδης έχει το λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Θα κάνω μια πολύ σύντομη παρέμβαση. Ίσως ειδικότερες παρατηρήσεις μαζί με τους συναδέλφους μου θα κάνουμε κατά τη διάρκεια της συζήτησης των άρθρων. Άλλωστε το νομοσχέδιο δεν διακρίνεται για μεγαλύτερη αρχή, ώστε να χρειάζεται κανείς να ασχοληθεί σε βάθος.

Ζήτησα το λόγο, προκειμένου να διαλύσω, αν μου επιτρέπεται η έκφραση, πλάνη η οποία φαίνεται να προκύπτει και από το κείμενο που ανήγγειλε ο Υπουργός. Με εμφανές ενδιαφέρον παρακολούθησα την ανάγνωση του κειμένου, αλλά φαίνεται από το κείμενο αυτό να προσδοκάται μεγάλη βελτίωση των συνθηκών που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια.

Η οδική ασφάλεια, κύριε Υπουργέ, δεν αντιμετωπίζεται μόνο με παρεμβάσεις ενός Υπουργείου, του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της ασφάλειας στις εθνικές οδούς και στους επαρχιακούς δρόμους χρειάζεται μια ολιστική προσπάθεια στην οποία συντρέχουν πολύ περισσότεροι υπηρεσιακοί παράγοντες. Έτσι, λοιπόν, χωρίς να παραγνωρίζω επιμέρους ρυθμίσεις που μπορεί να έχουν μian αξία, δεν δικαιολογείται το πνεύμα που αναδεικνύεται από την ομιλία σας, πνεύμα το οποίο επιβεβαιώθηκε και στις τελευταίες φράσεις σας, ότι αντιμετωπίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Υπάρχουν τουλάχιστον τέσσερα υπουργεία που πρέπει να συμβάλλουν: Το Υπουργείο του οποίου προέβλεπε, το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας και ασφαλώς το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Μέχρι στιγμής ένας από τους λόγους που αναπαράγουν το μείζον πρόβλημα της οδικής ασφάλειας είναι ότι δεν ενοποιούνται οι δράσεις αυτών των υπουργείων. Δεν συντρέχουν δηλαδή όλοι οι υπηρεσιακοί παράγοντες κάτω από την ενιαία σκεπή και συντονισμό μιας εθνικής εποπτικής αρχής.

Άρα, λοιπόν, μη προσδοκάτε, έστω και αν κάποιος Υπουργός επιδείξει φιλοτιμία, ότι μπορεί να αντιμετωπίσετε με επί μέρους ρυθμίσεις το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας.

Στο παρελθόν, υπήρξαν κοινοβουλευτικές διακομματικές επιτροπές που ασχολήθηκαν με το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Το αξιοπερίεργο είναι, ότι παρά το γεγονός ότι οι διακομματικές αυτές κοινοβουλευτικές επιτροπές κατέληγαν συνήθως σε ομόφωνα πορίσματα, οι περισσότερες ιδέες δεν ενσωματώθηκαν σε νομοθετικό πλαίσιο που να είναι επαρκές. Σε κάθε περίπτωση όμως, οι διακομματικές κοινοβουλευτικές επιτροπές συσπειρώνουν την ενδεδειγμένη λύση. Η λύση ακούει στο όνομα της Εθνικής Επιτροπής για την Οδική Ασφάλεια, μιας εθνικής εποπτικής αρχής, στο συντονισμό της οποίας υπάγονται πολλές επιμέρους δράσεις.

Αν λοιπόν, δεν αποτελέσει απόφαση της Κυβέρνησης να συνεννοηθούν τα επιμέρους Υπουργεία, χωρίς μάλιστα την επίδειξη εγωισμών για το ποιος έχει τον πρώτο λόγο, εάν δεν υπάρξει απόφαση της Κυβέρνησης να συστήσει την Εθνική Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια, που θα μπορεί με ενιαίο τρόπο να διαμορφώνει και να ελέγχει την εφαρμογή πολιτικών, τότε το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας, δυστυχώς για τη χώρα μας, θα παραμείνει σοβαρό και μεγάλο.

Ως εκ τούτου, έχει πολύ μεγάλη σημασία να κατανοηθεί -και δι' υμών απευθύνω την έκκληση προς την υπόλοιπη Κυβέρνηση-

ότι όλα αυτά τα οποία συζητούμε είναι μικρής σημασίας και μικρής εμβέλειας επεμβάσεις, εάν δεν υπάρξει το μείζον και καθοριστικό που λίγο πριν περιέγραφα.

Θα ήμουν ευτυχής εάν η Κυβέρνησή σας -υποθέτω ότι μπορείτε να συνεννοηθείτε με τον κ. Σουφλιά, με τον κ. Πολυδώρα όπως και με τον Υπουργό Υγείας τον κ. Αβραμόπουλο- αποφάσιζε να δράσει ενιαία και διαμορφώνετε το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο.

Σε άλλα θέματα θα επανέλθω αν χρειαστεί στη συζήτηση επί των άρθρων, διότι υπάρχουν πτυχές των ρυθμίσεών σας, κύριε Υπουργέ, που είτε δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα ή και εξαιτίας των ρυθμίσεων αυτών προκύπτουν νέα. Θα σας περιγράψω π.χ. τι σημαίνει η παράταση του χρόνου στη μη χορήγηση αδειών ταξί και πως διάφοροι νομάρχες -ας πούμε ο Νομάρχης της Θεσσαλονίκης- περιγράφει τη σχετική απαγόρευση. Υπάρχουν πολυσχιδείς δραστηριότητες και νέες σ' αυτόν τον τόπο για να παραβιάζουν τις διατάξεις που εισηγήστε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χαίρομαι γιατί με την παρέμβασή του ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. έθεσε το θέμα της οδικής ασφάλειας και δεν συμμερίστηκε τις αιτιάσεις που μέχρι τώρα ακούσαμε για το νομοσχέδιο τις οποίες εξέφρασε ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ως φοβικό, περιορισμένο, ή νομοσχέδιο το οποίο δεν ανταποκρίνεται στη φιλελευθεροποίηση των μεταφορών, στο άνοιγμα των μεταφορών, αν και εμείς θεωρούμε ότι ούτε φοβικό, ούτε περιορισμένο είναι. Σε κάθε περίπτωση πιστεύουμε ότι βοηθά πολύ έντονα την απελευθέρωση των μεταφορών σε υγιείς βάσεις, βάζοντας ισχυρές βάσεις, και προϋποθέσεις για την ασφάλεια και πάνω από όλα για τον έλεγχο των οχημάτων.

Θεωρώ ότι πλέον σ' αυτόν τον τόπο έχουν εκλείψει οι ανάγκες για τα μεγαλόπνοα σχέδια. Δεν χρειάζεται αυτή η μεγάλη ιδέα. Δεν μας λείπει η κεντρική ιδέα. Νομίζω ότι τα έχουμε πει όλα, τα έχουμε εξαντλήσει ως θέματα. Μπορεί να διαφωνούμε σε βασικές κεντρικές επιλογές, αλλά σίγουρα όταν μιλάμε για την οδική ασφάλεια νομίζω ότι όλοι μας συμφωνούμε ότι είναι μείζον εθνικό θέμα. Χάνονται δύομισι χιλιάδες άνθρωποι το χρόνο στην ασφάλτο. Χάνονται πολλοί νέοι άνθρωποι στην ασφάλτο. Σε καμία περίπτωση δεν μπορούμε ούτε να εθελουφλούμε, ούτε να κάνουμε ότι δεν καταλαβαίνουμε.

Αυτό που χρειάζεται αυτό το κράτος και νομίζω ότι ήταν η βασική επιταγή που πήρε στα χέρια του ο Κώστας Καραμανλής, αναλαμβάνοντας τη διακυβέρνηση, μιλώντας για επανίδρυση του κράτους είναι, αυτά που αποφασίζουμε σ' αυτήν την Αίθουσα να τα εφαρμόσουμε, να βάζουμε τρόπους και μηχανισμούς, ώστε πράγματι να φθάνουν στον πολίτη. Και χαίρομαι, γιατί αυτό το νομοσχέδιο είναι ένα από τα νομοσχέδια, που ακριβώς δείχνουν πώς σοβαρές απλές, λειτουργικές αποφάσεις μπορούν να γίνουν πράξη μέσα από τη γραφειοκρατία που υπάρχει στον κρατικό μηχανισμό.

Δίνει κίνητρα στις νομαρχίες, και προς το ταμείο της νομαρχίας και του ίδιου του νομάρχη, να δημιουργήσει αυτά τα τμήματα ελέγχου κίνησης των οχημάτων, γιατί ακριβώς οι νομαρχίες εισπράττουν το 70% των εσόδων από τα πρόστιμα και τις παραβάσεις τις οποίες θα διαπιστώσουν, αλλά δίνει και κίνητρα στους υπαλλήλους: 70 ευρώ την ημέρα πλέον της αμοιβής τους, ακριβώς για να βγαίνουν στο δρόμο. Πόσες φορές δεν έχουμε αντιμετωπίσει καταστάσεις όπου οι υπάλληλοι, άνθρωποι οι οποίοι ενδεχομένως, επειδή αισθάνονται πως είναι παραγκωνισμένοι ή αισθάνονται πως δεν αμείβονται σωστά, δημιουργούν προσκόμματα στην καθημερινή δράση;

Αυτά τα κίνητρα δίνει αυτό το νομοσχέδιο και νομίζω ότι είναι συνολική η αντιμετώπιση, συνολική όχι μόνο σε επίπεδο πράξεων αλλά και σε επίπεδο ιδεολογίας, ιδεολογικής προσέγγισης. Έχουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο ανοίγει τις ενδομεταφορές για τα φορτηγά αυτοκίνητα, βάζει βάσεις για έναν υγιή και στέρεο ανταγωνισμό, δημιουργεί προϋποθέσεις, για να φύγουν οι λαθραίοι από το δρόμο και πάνω απ' όλα δημιουργεί ένα περιβάλλον ασφάλειας για τον πολίτη. Αυτό το οποίο θέλουμε πραγ-

ματικά να δούμε είναι αυτό το νομοσχέδιο να εφαρμόζεται, να παίρνει σάρκα και οστά και να φέρνει αποτελέσματα. Να μη φέρνει μόνο στην ασφάλεια, αλλά και να φέρνει και στον εκσυγχρονισμό των συγκοινωνιών μας.

Θεωρώ ότι είναι σημαντική η πρωτοβουλία που αναλαμβάνει σήμερα το Υπουργείο και δεν άκουσα τουλάχιστον έναν έπαινο για τη δημιουργία αυτής της κινητροδότησης για τα ταξί για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Είναι μία πρωτοπορία, είναι κάτι το οποίο δεν έχει λειτουργήσει όσες φορές και αν το έχουμε θεσμοθετήσει και σήμερα μπαίνουν βάσεις, για να δούμε τέτοια ταξί να κινούνται όχι μόνο στην Αθήνα αλλά και σε άλλες περιοχές της χώρας.

Σίγουρα θα θέλαμε να ζούμε σε ένα περιβάλλον σοβαρής οδικής ασφάλειας. Θα θέλαμε να ζούμε σε μία Σουηδία, η οποία έχει εφαρμόσει καινούρια συστήματα, βάζοντας GPS στα καινούρια αυτοκίνητα που κυκλοφορούν και στα οποία επιβάλλεται το ανώτατο όριο ταχύτητας ηλεκτρονικά μέσα από τον ίδιο το δορυφόρο. Δεν ζούμε όμως σ' αυτήν τη χώρα. Ζούμε σε μία χώρα με τρομερές ελλείψεις σε υποδομές, με εγκατάλειψη δρόμων. Ζούμε σε μία χώρα, όπου κάνουμε είκοσι χρόνια, για να ολοκληρώσουμε την ανακατασκευή της Π.Α.Θ.Ε.. Ενώ φτιάχτηκε και ανοίχτηκε ένας τεράστιος δρόμος, ο βασικός μας εθνικός δρόμος, σε τρία χρόνια, κάνουμε είκοσι χρόνια, για να τον επεκτείνουμε. Και βέβαια, ζούμε σε μια χώρα στην οποία κάθε μέρα θα πρέπει το κράτος να προσπαθεί όλο και περισσότερο, για να επιβάλλει τους κανόνες του.

Άραγε, αυτά τα πορίσματα των διαφόρων κοινοβουλευτικών επιτροπών έχουμε συνηθίσει σ' αυτήν την Αίθουσα να γίνονται νόμοι; Όχι. Θα σας πω το πιο χαρακτηριστικό. Είναι η υπόθεση των πολυτέκνων. Είναι η υπόθεση της οικογένειας. Είχε φτιαχτεί η διακομματική επιτροπή, που ήταν και από τις διακομματικές επιτροπές που ομόφωνα έβγαλαν ένα πόρισμα για την ενίσχυση της οικογένειας, για την αντιμετώπιση του δημογραφικού προβλήματος, για τη στήριξη των πολυτέκνων οικογενειών. Δημιουργήθηκε μια προσπάθεια και μια κινητικότητα στην κοινωνία και την επόμενη μέρα από όλες τις προηγούμενες κυβερνήσεις ξεχάστηκαν οι οποιεσδήποτε υποσχέσεις, οι οποίες ανελήφθησαν από την τότε κυβερνητική πλειοψηφία.

Σίγουρα χρειάζεται πολλά από τα πράγματα, τα οποία και η κοινοβουλευτική επιτροπή στο παρελθόν έχει εκφράσει, να ενσωματωθούν στον καινούριο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Σίγουρα χρειάζεται να γίνει μεγαλύτερη προσπάθεια και σίγουρα χρειάζεται να στηριχθεί το πρόγραμμα το οποίο έχει εκδώσει το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως για την ασφάλεια των δρόμων το «ΔΡΟΜΟΣ 2002-2008» που έχει ως στόχο τη μείωση κατά 20% της απώλειας της ανθρώπινης ζωής στην ασφάλτο. Μη ζητάμε, όμως, τη μεγάλη εικόνα, τη μεγάλη ιδέα, τη μεγάλη φιλοσοφία, όταν επί τόσα χρόνια δεν έχουμε καταφέρει να κάνουμε πράξη απλές καθημερινές πολιτικές, απλές καθημερινές πράξεις που θα μπορούσαν να δώσουν λύσεις.

Διότι αυτό το οποίο συνέβη στα Τέμπη πριν από μερικά χρόνια -ένα τραγικό ατύχημα- δεν ήταν αποτέλεσμα μόνο έλλειψης αστυνόμευσης. Ήταν αποτέλεσμα και κορύφωση μιας νοοτροπίας, μιας λογικής και πάνω απ' όλα μιας ασυδοσίας.

Χαίρομαι γιατί πρώτη φορά το Υπουργείο Μεταφορών βάζει πραγματικά τους ιδιοκτήτες, τους φορτωτές, τους εκμισθωτές συνυπεύθυνους στα εγκλήματα που διαπράττονται στο δρόμο, ιδιαίτερα όταν αυτά τα εγκλήματα έχουν ως πηγή τους την υπερφόρτωση ή την κακή κατάσταση της φόρτωσης του οχήματος. Και αυτή είναι μία μεγάλη παρέμβαση. Διότι σήμερα εμείς πρέπει να απολογηθούμε -και θα απολογηθεί όλος ο πολιτικός κόσμος- για το ότι θα βγει ενδεχομένως μία απόφαση δικαστηρίου μεθαύριο στο Βόλο που θα αθώνει αυτούς που εκμίσθωσαν την τραγική εκείνη νταλικά ή θα αθώνει ενδεχομένως και τους ιδιοκτήτες της.

Πιστεύω ότι σε αυτές τις πρωτοβουλίες θα πρέπει να έχουμε τη συμπαράσταση όλων. Και δεν πιστεύω ότι θα πρέπει να βρίσκουμε την αντίδραση -και είδαμε την αντίδραση- στις ρυθμίσεις που κάνουμε στο άρθρο 4, το οποίο ορίζει τα διάφορα πρόστιμα.

Κύριε Πρόεδρε, έγινε και μία κουβέντα -και θα κλείσω με

αυτό- σχετικά με την ύπαρξη των μεικτών κλιμακίων. Δεν καταλαβαίνω την αντίδραση για τα μεικτά κλιμάκια. Και δεν νομίζω ότι μπορεί να την καταλάβει κανένας. Δεν θέλουμε να βγουν περισσότεροι άνθρωποι στο δρόμο για να ελέγχουν; Δεν θέλουμε να δώσουμε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, την οποία έχουμε στερήσει και από πόρους -και κατηγορούμαστε γι' αυτό- και από αρμοδιότητες και αρμοδιότητες και πόρους; Αυτό δίνουμε με αυτό το νομοσχέδιο. Είναι πραγματική ενσωμάτωση -αυτό που διακηρύσσουν δηλαδή όλοι οι παράγοντες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης- πόρων και αρμοδιοτήτων. Και τα δίνουμε μαζί, μονομιάς, με μία συγκεκριμένη απόφαση.

Πραγματικά δεν καταλαβαίνω την άρνηση -ιδιαίτερα από την Αξιωματική Αντιπολίτευση που θέλει να φέρει έναν καινούριο αέρα στην πολιτική της- για την ενοίκιαση των φορτηγών δημοσίας χρήσεως. Δεν συμβαίνει αυτό στα ταξί; Δεν είναι μία πρακτική, η οποία εδώ και χρόνια λειτουργεί; Δεν θα πρέπει να ξεχωρίσουμε τον οδηγό από τον ιδιοκτήτη, αυτή η περιουσία να είναι αξιοποιήσιμη και από άλλους ανθρώπους; Δεν θέλουμε να δώσουμε σε ανθρώπους που έχουν τη δεξιοτέχνητα του οδηγού του φορτηγού αυτοκινήτου, τη δυνατότητα να συμμετέχουν στην παραγωγική διαδικασία, έστω κι αν δεν έχουν τη δυνατότητα να το αγοράσουν; Θα πρέπει να είναι μόνο υπαλληλική η σχέση; Δεν θα μπορούν να αναπτύξουν μία μικρή οιονεί επιχείρηση; Πραγματικά δεν μπορώ να καταλάβω αυτές τις ενστάσεις.

Εγώ θεωρώ ότι τα τελευταία χρόνια βλέπουμε μία ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, μία τόνωση των σιδηροδρομικών μεταφορών, κάτι το οποίο δεν έγινε όλα τα προηγούμενα χρόνια. Θυμόμαστε πώς η ΕΡΓ.Ο.Σ.Ε. κατέρρευσε υπό το βάρος των σκανδάλων και της κακοδιαχείρισης με τεράστια χρέη, και δεν παρέδωσε τα έργα τα οποία είχε αναλάβει.

Σήμερα όμως προχωρά. Ανοίγει τους δρόμους, τους οποίους εδώ και χρόνια είχαμε ξεχάσει γιατί δεν υπήρχαν παρά μόνο στα χαρτιά. Βλέπουμε μία ανάπτυξη, με την ψήφιση του νομοσχεδίου, για τα εμπορευματικά κέντρα, που αποτελούν ακριβώς την κορωνίδα των συνδυασμένων μεταφορών. Κι έρχεται σήμερα το Υπουργείο Μεταφορών να ρυθμίσει με σοβαρότητα, αποτελεσματικότητα και προϋποθέσεις τα θέματα των εσωτερικών μεταφορών.

Νομίζω ότι αυτή η προσπάθεια είναι μία προσπάθεια συμμαζέματος, είναι μία προσπάθεια με την οποία θέλει να δώσει το στίγμα μιας στιβαρής πολιτείας, που έρχεται και αντιμετωπίζει προβλήματα που ανακύπτουν στην πορεία.

Κανένα νομοσχέδιο ποτέ και για κανέναν λαό δεν θα είναι τέλειο. Αυτό, όμως, που ξέρουμε είναι ότι τα νομοσχέδια αυτά είναι ένα βήμα μπροστά. Και όταν κάνει η πολιτεία ένα βήμα μπροστά, το μόνο που πρέπει να κάνουμε εμείς είναι να την επικροτούμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Βαρβιτσιώτη.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Αθανάσιος Παπαγεωργίου.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ: Το νομοσχέδιο, παρ' όλες τις οριακά θετικές διατάξεις που περιέχει, κατά τη γνώμη μας είναι κατώτερο των περιστάσεων. Δεν απαντά στα μεγάλα προβλήματα που προέρχονται από την απελευθέρωση των αγορών των μεταφορών. Δεν απαντά με αποτελεσματικό τρόπο στο μεγάλο πρόβλημα της οδικής ασφάλειας για τη χώρα και τους πολίτες. Περιορίζεται σε μικρορυθμίσεις, σε μερεμέτια για έναν ευρύ τομέα της ελληνικής οικονομίας. Δεν απαντά στην ανασφάλεια του μεταφορέα με όραμα και στρατηγική. Απαντάτε κύριε Υπουργέ στην αγωνία του μεταφορέα με μερεμέτια, με μικρορυθμίσεις.

Έρχομαι τώρα στα επιμέρους ζητήματα. Για τα ΤΑΞΙ όντως επεκτείνεται -και είναι θετικό- χρονικά η «απαγόρευση» χορήγησης αδειών, όμως, δεν ξεκαθαρίζεται το πλαίσιο κινήτρων για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, για τον εκσυγχρονισμό του αυτοκινήτου, για την αποτροπή της μαζικής εργασίας, για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να σας μεταφέρω μια αγωνία από την

πατρίδα μου, από τον χώρο των ταξί. Στο νόμο 3109/2002 προβλέπεται ότι η έδρα των ταξί είναι η έδρα του κάθε δήμου. Μπορεί να επιβιβάζεται ο πελάτης από την έδρα προς οποιαδήποτε κατεύθυνση, αλλά από διπλανό δήμο, αν υπάρχει έστω και ένα ταξί, δεν μπορεί, παρά μόνο όταν το καλέσει από την έδρα του νομού.

Κοιτάξτε τώρα ένα παράδειγμα, το οποίο θίξαμε –το έθιξα και εγώ με αναφορά και ερώτηση- και μου απαντήσατε ότι το εξετάζετε. Στην Πιερία λόγω κακών χειρισμών που έγιναν κατά την οριοθέτηση των καποδιστριακών δήμων, ο Δήμος Κατερίνης με ογδόντα χιλιάδες κατοίκους περίπου γειτνιάζει σε απόσταση τριών χιλιομέτρων με ένα παραλιακό δήμο τρεισήμισι χιλιάδων κατοίκων. Το χειμώνα ο Δήμος Κατερίνης έχει ογδόντα χιλιάδες κατοίκους και ο Δήμος Παραλίας τρεισήμισι χιλιάδες κατοίκους. Το καλοκαίρι γίνεται το αντίστροφο. Η παραλία έχει εκατό χιλιάδες κατοίκους, λόγω του ότι πολύς κόσμος την επισκέπτεται για τις καλοκαιρινές του διακοπές και ο δήμος λιγότερους κατοίκους.

Με απόφαση του νομάρχη δόθηκε άδεια ενός ταξί στο Δήμο Παραλίας. Σας πληροφορώ ότι οι εκπρόσωποι των ΤΑΞΙ έχουν προσφύγει στα δικαστήρια. Μέχρι τώρα τα εκατόν επτά ταξί στο Δήμο Κατερίνης μπορούν και εξυπηρετούν τους εκατό χιλιάδες τουρίστες το καλοκαίρι από το αεροδρόμιο και προς το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης, όμως, απαγορεύεται στην ουσία, εξ αιτίας του ότι ο νομάρχης έδωσε μια άδεια, δεν ξέρω με ποιου τη συμβουλή.

Αυτό που ζητούν οι άνθρωποι, είναι, ει δυνατόν, να ενοποιηθεί η έδρα. Εάν δεν είναι δυνατόν να γίνει αυτό, να υπάρξουν διαδικασίες κατά την χορήγηση άδειας ταξί. Και οι εκατόν επτά ταξιτζήδες λένε: «Είναι δυνατόν εμείς να μη μπορούμε να κάνουμε πιάτσα στα τρία χιλιόμετρα από το Δήμο, επειδή μεταφέρθηκε με απόφαση του νομάρχη μια άδεια ταξί»;

Κύριε Υπουργέ, θα σας δώσω και τα χαρτιά. Είναι ένα πρόβλημα, το οποίο θα πρέπει να το αντιμετωπίσετε. Αν δεν μπορεί να γίνει ενιαία έδρα –φαντάζομαι ότι και σε άλλες περιφέρειες θα έχουμε το ίδιο πρόβλημα, τουλάχιστον απ' ό,τι μας μετέφεραν οι εκπρόσωποι των ταξί αυτό συμβαίνει και σε άλλους δήμους- να αλλάξει το καθεστώς. Είναι η μόνη διάταξη όπου δεν προβλέπεται γνωμοδοτική εισήγηση της νομαρχιακής επιτροπής μεταφορών παρά μόνο απόφαση του νομάρχη.

Σας είπε κάτι ο κ. Καστανίδης –δεν θα αναφερθώ στον συγκεκριμένο νομάρχη, για να μη θίξω πρόσωπα. Μπορεί ο κάθε νομάρχης κάτω από το βάρος της πίεσης να αυθαιρετεί, ενώ μια σύννομη απόφαση με γνώμη της νομαρχιακής επιτροπής θα μπορούσε να είναι πολύ πιο θετική και να μη δημιουργεί προβλήματα. Ο διευθυντής κ. Γραμματικόπουλος υποσχέθηκε να το εξετάσει. Περιμέναν οι ενώσεις των ταξί, αλλά δυστυχώς δεν είδαν σ' αυτό το νομοσχέδιο τις ανάλογες ρυθμίσεις.

Επίσης, θα ήθελα να αναφέρω σε σχέση με τα Κ.Τ.Ε.Λ., πως οι εκπρόσωποί τους μας ενεχείρησαν σήμερα ένα γράμμα, όπου αναφέρεται ότι τα κονδύλια είναι πάρα πολύ μικρά και δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες, οι οποίες έχουν καταγραφεί για εκσυγχρονισμό των υποδομών και των λεωφορείων.

Υπήρξε -και ήταν μοναδικό γεγονός στα όσα χρόνια επιδοτείται η μεταφορά των μαθητών, κύριε Υπουργέ- απεργία στις αρχές του χρόνου από το Κ.Τ.Ε.Λ. της Πιερίας. Είναι απλήρωτοι οι άνθρωποι από το Σεπτέμβριο. Παλαιότερα είχαμε καθυστερήσεις, μικρότερες φυσικά, αλλά το πρόβλημα με τα κοστολόγια αναφορικά με το πετρέλαιο, με τη συντήρηση, είναι ασφυκτικό. Άρα, υπάρχει ένα πρόβλημα τεράστιο, κατά τη γνώμη μου, με τους πόρους που διατίθενται.

Τη συνδρομή μας θα την έχετε για τη λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Λ. αναφορικά με τις μετακινήσεις των μαθητών, αλλά και την επάρκεια για την επέκταση των υποδομών και τον εκσυγχρονισμό των λεωφορείων.

Φυσικά εμείς θέτουμε αυτό το ζήτημα γιατί έχουμε πάλι το παράδειγμα της Πιερίας. Με ρωτούν οι εκπρόσωποι του Κ.Τ.Ε.Λ., κύριε Υπουργέ «πώς θα ανταγωνιστούμε το τρένο»; Τα τιμολόγια των υπεραστικών είναι τριπλάσια απ' ό,τι του επιδοτούμενου, όπως ισχυρίζονται, Ο.Σ.Ε..

Εγώ δεν θα μπω σε αυτήν τη συζήτηση. Όμως και τα άλλα

αιτήματα που προβάλλουν είναι βάσιμα. Πώς είναι δυνατόν οι αστικοί πληθυσμοί να επιδοτούνται και όχι η περιφέρεια; Και νομίζω ότι είναι μικρό το κονδύλι -μου έλεγε κάποιος συνάδελφος ότι είναι το 1/4 των συνολικών κονδυλίων, η επιδότηση για τις διανομαρχιακές αστικές μετακινήσεις των λεωφορείων- γι' αυτούς τους πολίτες, τους αγρότες, τους φτωχούς εργάτες των μικρών επαρχιακών πόλεων.

Κλείνω την ομιλία μου με τα Κ.Τ.Ε.Ο.. Κανένας δεν είναι ενάντια στην εξέλιξη και τη λειτουργία και των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. Αλλά θα σας έλεγα ότι αυτό που συμβαίνει με τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. θυμίζει περίοδο πτώσης του λεγόμενου υπαρκτού σοσιαλισμού, όπου κατέρρεε το εσωτερικό σύστημα, έφευγαν οι άνθρωποι, τα κτήρια έμεναν εγκαταλελειμμένα και υπήρχε ένα πλήρες αδιέξοδο.

Θεωρώ ότι θα πρέπει να ενισχύσουμε τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. διπλά στα ιδιωτικά. Δεν εννοώ κατ' ανάγκη με ανθρώπους, εννοώ με λειτουργίες, με έλεγχο, με στήριξη. Είναι δική σας αρμοδιότητα. Εγώ το μεταφέρω σαν μια εικόνα που εισπράττω και εγώ ο ίδιος από τους εργαζόμενους αλλά και από την τοπική κοινωνία.

Κύριε Υπουργέ, εμείς ψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Δεν το κάνουμε από καμιά γαλαντομία ή από διάθεση στήριξης χωρίς όρους. Έχουμε επιφυλάξεις σε άρθρα που θα σας τις πούμε αύριο. Θεωρούμε ότι έχει οριακά θετικές διατάξεις. Όμως, αυτά που σας επισημάναμε πρέπει να τα λάβετε σοβαρά υπ' όψιν προκειμένου να βοηθήσετε περαιτέρω το μεγάλο τομέα των μεταφορών που συμβάλλει και στην απασχόληση, αλλά στην αύξηση του Α.Ε.Π. και στον παραγόμενο πλούτο της χώρας μας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Παπαγεωργίου.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Χρήστος Χαΐδος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΪΔΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα παρ' ό,τι περιλαμβάνει και αρκετές θετικές ρυθμίσεις στον τομέα των μεταφορών και της κυκλοφορίας των οχημάτων, πολλές από τις οποίες εναρμονίζουν το εθνικό πλαίσιο λειτουργίας τους με το Κοινωνικό Δίκαιο, εν τούτοις χαρακτηρίζεται από ατολμία, αφού δεν αντιμετωπίζει σημαντικά και χρονίζοντα ζητήματα του κλάδου και από ελλειμματικότητα, αφού δεν συνδυάζει τα θέματα που θίγει με τα γενικότερα ζητήματα των μεταφορών και δεν εντάσσει τις ρυθμίσεις που περιλαμβάνει, σε ένα γενικότερο σχέδιο για το μεγάλο αυτό τομέα που η τεράστια τεχνολογική πρόοδος και η συγκυρία το αναδεικνύουν σε κορυφαίο.

Δύο χρόνια τώρα στην εξουσία φανήκατε ασυνεπείς στην υλοποίηση των προγραμματικών δεσμεύσεων και σε αυτόν το χώρο, αφού δεν έχετε παρουσιάσει σχέδιο για τις μεταφορές, ενώ τα προβλήματα αυξάνονται και διογκώνονται. Είκοσι τέσσερις μήνες τώρα διαπιστώνουμε ότι συνεχίζετε τις εξαγγελίες για τα μεγάλα οδικά έργα που έχουν σχέση με της μεταφορές, όπως χαρακτηριστικά ο Πλαταμώνας, ο Μαλιακός και η Ε65.

Καθυστερείτε και εγκαταλείπετε προγραμματισμένες δράσεις για τη μελλοντική επέκταση του δικτύου του Ο.Σ.Ε. με σύνδεση Καλαμπάκα-Κοζάνη και του Ιονίου σιδηρόδρομου με συνέπεια την απώλεια 350.000.000 ευρώ από τα ευρωπαϊκά κονδύλια –τα επισημάναμε και στην επερώτηση αυτά- και τον κίνδυνο να χαθούν οριστικά πάνω από 1.000.000.000 ευρώ κονδύλια γι' αυτές τις δράσεις.

Η κατάσταση στην Ολυμπιακή και στους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών επιδεινώνεται αφού δεν αντιμετωπίζονται τα τρέχοντα προβλήματα και οι ισολογισμοί τους διαρκώς χειροτερεύουν.

Δεν αξιοποιήσατε την εμπειρία των Ολυμπιακών Αγώνων, όταν οι Αθηναίοι άφησαν τα αυτοκίνητα στα σπίτια, γιατί δεν έχετε θέση σε αυτό το ζήτημα, δεν έχετε τεκμηριωμένη πρόταση και στόχο να μετατρέψετε τις πόλεις των αυτοκινήτων σε πόλεις των ανθρώπων.

Διαπνεόμενο από αυτήν τη λογική το σημερινό νομοσχέδιο χαρακτηρίζεται και από αποσπασματικότητα, αφού αποδέχεται

και επιλύει κάποια μεμονωμένα δίκαια αιτήματα, αλλά δεν θίγει ακριβώς ίδιες περιπτώσεις που εκκρεμούν. Έτσι, δίνει την εντύπωση ότι επηρεάζεται από την πίεση των ισχυρών και των λίγων, είτε διευθετώντας πιθανώς προεκλογικές συμφωνίες που είχατε μαζί τους είτε τακτοποιώντας οικονομικά αιτήματά τους, όπως η ενίσχυση των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. με τη διεύρυνση των δραστηριοτήτων τους και την αύξηση των τιμολογίων τους χωρίς ανάλογη ενίσχυση των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο..

Για να αποδείξω του λόγου το αληθές, θα επιστημάνω την ορθή αποδοχή του τεκμηριωμένου αιτήματος των Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης για επέκταση των δρομολογίων. Αλλά δεν ικανοποιείται το πάγιο αίτημα των αστικών συγκοινωνιών των πόλεων της περιφέρειας για επιδότηση του εισιτηρίου και σε αυτές. Δεν παραβιάζεται, όπως αναφέρθηκε και από άλλους συναδέλφους, η αρχή της ισότητας και της ίσης αντιμετώπισης; Δεν αδικούνται οι αστικές συγκοινωνίες της περιφέρειας που επιτελούν και αυτές κοινωνικό έργο; Δεν προσβάλλονται οι κάτοικοί της, αφού δεν απολαμβάνουν ίσης μεταχείρισης;

Ενώ ρυθμίζει θέματα που έχουν σχέση με την ενίσχυση του Κ.Τ.Ε.Λ. για την αντικατάσταση του στόλου, δεν γίνεται μνεία για τις άγονες γραμμές που είναι απαραίτητες για την εξυπηρέτηση των κατοίκων απομακρυσμένων περιοχών, κάτι που σήμερα είναι απαραίτητο για τη διατήρηση της ζωής στην ύπαιθρο και για την ανακοπή της εγκατάλειψης της άλλης Ελλάδας και της αστυφιλίας. Είναι ανάγκη, όπως πρότεινε και ο Πρόεδρος του ΠΑ.ΣΟ.Κ., να επιδοτηθούν οι αστικές και ορεινές ενδοδημοτικές συγκοινωνίες σε όλη τη χώρα με προγραμματικές συμβάσεις. Είναι εξάλλου πάγιο αίτημα όλων -πολιτών, Κ.Ε.Δ.Κ.Ε., Κ.Τ.Ε.Λ.- και έχει σχετικά χαμηλό κόστος.

Αφαιρεί πόρους που ανήκουν στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, αλλά δεν αντιμετωπίζει παλιές και χρονίζουσες υποχρεώσεις της, όπως οι οφειλές στις επιχειρήσεις συγκοινωνιών για την μεταφορά μαθητών που έγιναν νόμιμα και με προγραμματισμένες συμβάσεις. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του αστικού Κ.Τ.Ε.Λ. Τρικάλων που ακόμη διεκδικεί από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση αυτήν την οφειλή με όλους τους τρόπους, αλλά δεν μπορεί να την εισπράξει.

Συνιστά σε κάθε Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση της χώρας ένα ή περισσότερα μεικτά κλιμάκια ελέγχου των παραβιάσεων των κανόνων που διέπουν τις μεταφορές και την κυκλοφορία των οχημάτων, τα οποία είναι αρμόδια και για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων. Όμως, δεν προβλέπει τη συμμετοχή σε αυτά των εργαζομένων σε αυτόν τον κλάδο -θα μπορούσε να το ακούσει αυτό ο κύριος Υπουργός, δεν είναι παρόν κανένα μέλος της Κυβέρνησης- που με τη γνώση τους και με την εμπειρία τους θα μπορούσαν να συνεισφέρουν αποτελεσματικά στην καλύτερη λειτουργία τους, ενώ παρακρατεί σημαντικό μέρος του ποσού των προστίμων για τον κρατικό προϋπολογισμό, παρ' ό,τι όλοι γνωρίζουμε ότι η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση έχει μεγάλες ελλείψεις και σε πόρους και σε προσωπικό.

Κύριε Υπουργέ, έστω και αν είστε απών, θα χρησιμοποιήσετε κατά την προσφυλή τακτική της Κυβέρνησης και αυτό το νομοσχέδιο για επικοινωνιακή εκμετάλλευση, αλλά τα περισσότερα προβλήματα σε αυτόν τον τομέα θα παραμένουν άλυτα, θα διογκώνονται και θα οξύνονται. Οι εξαγγελίες, οι διακηρύξεις και οι ανακοινώσεις δεν αρκούν και δεν πείθουν πλέον. Χρειάζονται σχεδιασμένες και προγραμματισμένες δράσεις για να αντιμετωπιστούν τα υπάρχοντα προβλήματα και οι σύγχρονες προκλήσεις στον τομέα των μεταφορών. Χρειάζεται διάλογος, τεκμηρίωση, σχεδιασμένη πορεία και συγκεκριμένοι στόχοι.

Μια και μιλάμε για μεταφορές και δρόμους, να σας θυμίσω ότι, αν δεν ξέρεis που θέλεις να πας, δεν έχει σημασία ποιο δρόμο θα ακολουθήσεις και τότε παρασύρεσαι στα εύκολα και ανέξοδα πεδία των εικονικών επιτευγμάτων, όπως συνέβη πρόσφατα με τις τηλεοπτικές θριαμβολογίες σας για την κατάλληλη προετοιμασία και την επίτευξη της πλήρους ετοιμότητας του κρατικού μηχανισμού εν όψει της κακοκαιρίας. Αλλά ο διπλός σε σύντομο χρονικό διάστημα αποκλεισμός των Τεμπών και το κόστιμο της Ελλάδας στα δύο από μια μικρή χιονόπτωση απέδειξαν ότι αυτοί οι κομπασμοί δεν ήταν παρά μόνο προπαγαν-

διστικά πυροτεχνήματα, τα οποία, όταν έσβησαν, αποκάλυψαν το παγωμένο σκοτάδι που έφεραν οι επιλογές σας σε πολλές περιοχές της πατρίδας μας και σε χιλιάδες σταματημένους οδηγούς.

Το ίδιο σκοτάδι θα επεκταθεί στο χώρο των μεταφορών, θέματα του οποίου συζητούμε σήμερα, παρά τις περί του αντιθέτου εκτυφλωτικές κορώνες σας, αφού τα περισσότερα προβλήματα θα παραμένουν άλυτα, θα διογκώνονται και θα αυξάνουν τα αδιέξοδα στον κλάδο.

Αυτό αποδεικνύεται περίτρανα και από τα γεγονότα που συμβαίνουν αυτές τις μέρες στα λιμάνια της χώρας, όπου ούτε οι φωτιές των συγκρούσεων μεταξύ των εργαζομένων που εσείς υποδαυλίζετε θα διαλύσουν το σκοτάδι που κυριαρχεί ούτε οι καταγγελίες σας για υποκινούμενες κινητοποιήσεις θα βοηθήσουν να ξεπεραστούν τα αδιέξοδα που εσείς δημιουργήσατε.

Η οργή των επαγγελματιών που βλέπουν τα οπωροκηπευτικά τους να μαραίνονται, τα κρέατά τους να αλλοιώνονται, τα εμπορεύματά τους να καταστρέφονται και τους δεσμούς αλληλεγγύης μεταξύ των κοινωνικών ομάδων να καίγονται, ενώ εσείς παρακολουθείτε αδιάφορα, ήδη στρέφεται εναντίον σας. Και αυτήν την οργή, κύριε Υπουργέ των Μεταφορών, δεν μπορείτε να την μεταφέρετε αλλού, γιατί η κοινωνία δεν σας πιστεύει πλέον και δεν σας ακολουθεί στους επιζημίους για την πατρίδα και τους κατοίκους της δρόμους που ακολουθείτε. Στρέφεται προς το ΠΑ.ΣΟ.Κ., για να βαδίζει πάλι στο δρόμο της προόδου.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Χαΐδο.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Μιλτιάδης Βέρρας.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΕΡΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι -εμείς οι λίγοι που μέινουμε σ' αυτήν την Αίθουσα- θεωρώ πως σήμερα όλοι βιώνουμε μια εικόνα διάλυσης και παράλυσης της δημόσιας και κοινωνικής ζωής του τόπου μας: Απεργίες ναυτεργατών, δεμένα πλοία στους κάβους, νταλίκες στοιβαγμένες σε κάποια λιμάνια, καταστροφές ευπαθών προϊόντων, αρρώστους εγκλωβισμένους στα πλοία, κλείσιμο επικοινωνιών ενδοσυνοριακά, αλλά και κλείσιμο συνόρων. Εκτιμώ ότι υπάρχει έλλειμμα πολιτικής γενναιότητας. Το καταγράφω αυτό, γιατί είναι επίκαιρο.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Μίλησε ο συνάδελφος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Βαρβιτσιώτης για ενίσχυση αρμοδιοτήτων και πόρων στο παρόν νομοσχέδιο. Το αντιστρέφω. Μάλλον αφαιρούνται αρμοδιότητες και πόροι από τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις και θα σας αποδείξω γιατί.

Ο έλεγχος των οχημάτων στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις με αφαίρεση των αντιστοίχων πόρων διαθέτει το 70% των ποσών. Το κράτος κρατάει το 30% για λογαριασμό του, αλλά ταυτόχρονα επιβαρύνει πάλι τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις με την αποζημίωση των μικτών κλιμακίων ελέγχου. Ως εκ τούτου, το αποτέλεσμα είναι αρνητικό για τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις.

Τα πρόστιμα. Αυξάνει τα πρόστιμα ισοπεδωτικά για όλους, για ιδιοκτήτες, για οδηγούς, για μισθωτές, για τους πάντες. Δεν υπάρχει ιεράρχηση ευθυνών στο προτεινόμενο νομοσχέδιο.

Τρίτον, θεωρεί πως με τη δυνατότητα μίσθωσης φορτηγών δημόσιας χρήσης από τους οδηγούς αξιοποιείται καλύτερα η δημόσια χρήση των οχημάτων και πως οι οδηγοί θα δράσουν ανταγωνιστικά στην εκμετάλλευσή τους, αποβάλλοντας την υπαλληλική τους ιδιότητα.

Εκτιμώ ότι δεν το πιστεύετε αυτό, κύριε Υπουργέ, γιατί με την μίσθωση των οχημάτων δημόσιας χρήσης που θα κάνουν οι μεταφορικές εταιρίες και οι μεμονωμένοι οδικοί μεταφορείς θα δημιουργηθεί κύμα πωλήσεων οδηγών, φυσικά, οι οποίοι θα αναγκάζονται να μισθώνουν οχήματα, προκειμένου να βρουν εργασία και οι εκμισθωτές, χωρίς επιπτώσεις, δεν θα έχουν ευθύνη για τίποτα.

Δημιουργείται έτσι μια ευπαθής ομάδα, που με τις ευλογίες της Κυβέρνησης θα εξυπηρετεί τα συμφέροντα των μεγάλων. Εξάλλου είναι πάγια πολιτική σας θέση η εξυπηρέτηση των

μεγάλων, η εξυπηρέτηση των ισχυρών.

Θα περίμενε κανείς τη δημιουργία προϋποθέσεων για την ανάπτυξη των ελληνικών μεταφορών και τη δημιουργία κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου στο νέο σύγχρονο ευρωπαϊκό περιβάλλον, που ούτε διάλογος γίνεται ούτε πρόκειται να γίνει. Παράδειγμα: όταν το ωφέλιμο φορτίο ενός φορτηγού στην Ελλάδα είναι είκοσι τέσσερις τόνοι στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι είκοσι οκτώ τόνοι.

Και επειδή ζω στην Πάτρα, σε λιμάνι που έχει σχέση με είσοδο και έξοδο νταλικών, ξέρω ότι δημιουργείται πρόβλημα. Φορτώνει στην Ιταλία, στη Γαλλία, στη Γερμανία κάποιοι φορτηγάτζηδες, μπαίνει στην Αχαΐα, στο λιμάνι της Πάτρας και αμέσως τα εντεταλμένα όργανα τον «γράφουν» και πληρώνει δυσβάσταχτα πρόστιμα. Εναρμόνιση κοινοτικής οδηγίας με την ελληνική πραγματικότητα δεν υπάρχει. Είκοσι τέσσερις τόνοι – είκοσι οκτώ τόνοι. Δείτε το λιγάκι, ενδεχομένως να σας βοηθήσει, να βοηθήσουμε κι εμείς αυτούς τους ανθρώπους του μεροκάματου, του μόχθου και της εισφοράς στην ελληνική οικονομία.

Στην επιτροπή –δεν ήσασταν παρών, κύριε Υπουργέ, δεν πειράζει όμως, γιατί εκτιμώ ότι είστε ενήμερος- είχα επισημάνει την ανάγκη διευκρινιστικών οδηγιών ή επαναδιατύπωση άρθρων, ώστε να αποφεύγονται οι κακές ερμηνείες νόμου. Είχα αναφερθεί σε δύο περιπτώσεις: στο άρθρο 5 του 2801/2000, που αντικατέστησε το άρθρο 3 του 1010/1980, που δεν αναφέρεται σαφώς στην έλξη ελληνικών ρυμουλκούμενων οχημάτων, με αποτέλεσμα να βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση τα αλλοδαπά κοινοτικά μεταφορικά μέσα έναντι των ελληνικών.

Επίσης, στο ν. 2801/2000 προβλέπονται κυρώσεις σε φορτηγά οχήματα κοινού φόρτου, που μεταφέρουν άλλα οχήματα, ενώ δεν αναφέρεται από κανένα νόμο ότι απαγορεύεται η μεταφορά ρυμουλκούμενων οχημάτων από φορτηγά δημόσιας χρήσης. Δημιουργείται έτσι ένα πρόβλημα στη μεταφορά ρυμουλκούμενων οχημάτων, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για το κόστος, για την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου, για την εξοικονόμηση ενέργειας, για τη μείωση των ρύπων και πάει λέγοντας.

Σε ό,τι αφορά τα Κ.Τ.Ε.Λ. –άκουσα και προηγουμένως τον κ. Βερελή να θέτει το θέμα και άλλους συναδέλφους από το Π.Α.Σ.Ο.Κ. και βλέπω ότι αγωνιωδώς περιμένουν οι εκπρόσωποι και άλλοι αιρετοί των Κ.Τ.Ε.Λ.- εμείς υποστηρίζουμε το δικαιοαίτημα της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών για αύξηση του ποσού χρηματοδότησης των λεωφορείων, έργων υποδομής, ανανέωσης στόλου Κ.Τ.Ε.Λ. κατά 40.000.000 ευρώ από 20.000.000 ευρώ που προβλέπει το Υπουργείο Μεταφορών.

Κλείνοντας θέλω να πω κάτι, επειδή τέθηκε και πάλι από συναδέλφους της Αντιπολίτευσης και επειδή είναι πραγματικά ένα ζήτημα που διχάζει ουσιαστικά και είναι άνιστο για τους Έλληνες. Δεν μπορεί η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη να τυγχάνουν προνομίων και η υπόλοιπη Ελλάδα να αντιμετωπίζεται σαν να έχει πολίτες δεύτερης κατηγορίας. Το Π.Α.Σ.Ο.Κ. δια στόματος και του Προέδρου μας, του Γιώργου Παπανδρέου, έχει προτείνει την ανάγκη επιδότησης των αστικών και ορεινών ενδοδημοτικών συγκοινωνιών σε όλη τη χώρα.

Είναι ένα δίκαιο αίτημα που έχει εκφραστεί και έχει υιοθετηθεί σαν πρόταση από το Δήμαρχο Πατρέων, τον Ανδρέα Καράβωλα. Όπως γνωρίζετε, το έχει αποδεχθεί και η Κ.Ε.Δ.Κ.Ε. Και αν θυμάμαι καλά, ο κ. Βερελής προηγουμένως μίλησε για τέσσερα προς ένα, που σημαίνει ελάχιστα, προκειμένου να έχουμε και μια κοινωνική πολιτική, για την οποία και η Νέα Δημοκρατία κόπτεται.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Π.Α.Σ.Ο.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Βέρρα.

Ο κ. Μπούγας έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΓΑΣ: Κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θα ξεκινήσω με μία διαπίστωση. Όταν οι συνάδελφοι του Π.Α.Σ.Ο.Κ. αναγκάστηκαν να μιλήσουν συγκεκριμένα για τις διατάξεις του νομοσχεδίου βρήκαν ελάχιστα να πουν. Αντίθετα είχαν πάρα πολλά να πουν, αναφερόμενοι σε ανεπάρκειες δεκαετιών, για τις οποίες ασφαλώς οι ίδιοι είναι υπεύθυνοι. Η κριτική, λοιπόν,

κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να αφορά τους εαυτούς σας και όχι την Κυβέρνηση.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ: Αντιπολίτευση κάνουμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΓΑΣ: Αντιπολίτευση κάνετε, αλλά κάνετε αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση, κύριε Παπαγεωργίου.

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, η οδυνηρή πραγματικότητα των πολυάριθμων τροχαίων ατυχημάτων που συμβαίνουν καθημερινά και τα αναπάντητα ερωτήματα για την άδικη απώλεια χιλιάδων ανθρώπινων ζωών, επιβάλλουν διαρκώς τη λήψη μέτρων για τη βελτίωση των όρων και των συνθηκών οδικής ασφάλειας.

Από τα βασικότερα αίτια δημιουργίας της κατάστασης, την οποία καλείται σήμερα η Κυβέρνηση να αντιμετωπίσει, θα μπορούσαν να αναφερθούν η ανεπάρκεια του εθνικού οδικού δικτύου να ανταποκριθεί στις κυκλοφοριακές ανάγκες μιας σύγχρονης ευρωπαϊκής χώρας, η έλλειψη οδηγικής κουλτούρας και η ανεύθυνη συμπεριφορά ακόμη και επαγγελματιών οδηγών.

Για την αναστροφή της θλιβερής αυτής κατάστασης η Κυβέρνηση λαμβάνει σοβαρές πρωτοβουλίες προς κάθε κατεύθυνση, προωθεί σημαντικά έργα οδοποιίας που αναδεικνύουν το παρωχημένο οδικό δίκτυο της χώρας μας σε ένα σύγχρονο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, παρά τη μεγάλοστομη ρητορεία των κυβερνήσεων του Π.Α.Σ.Ο.Κ. επί μία εικοσαετία, ελάχιστες είναι οι περιπτώσεις που κατέστη εφικτή για τη χώρα η παράδοση ενός ολοκληρωμένου οδικού άξονα. Πλην της Αττικής Οδού, η Π.Α.Θ.Ε., η Εγνατία, οι κάθετοι άξονες, η Ιόνια Οδός, η Ε65, ο διαγώνιος άξονας Λαμίας – Αντιρρίου, οι οδικοί άξονες της Κρήτης είτε κατασκευάζονται είτε σχεδιάζονται από την παρούσα Κυβέρνηση.

Συνεπώς, κύριοι συνάδελφοι του Π.Α.Σ.Ο.Κ., μια και αναφερθήκατε στο έργο της Κυβέρνησης, θα πρέπει να ρίξετε μία ματιά στα προηγούμενα είκοσι χρόνια να δείτε τι δεν κάνατε. Και αντί σήμερα να κριτικάρετε την Κυβέρνηση, θα έπρεπε η κριτική, επαναλαμβάνω, να απευθύνεται στις δικές σας παραλείψεις.

Παράλληλα με το εκτελούμενο έργο οδικών αξόνων, καταβάλλεται σημαντική προσπάθεια για τη διαμόρφωση κατάλληλης κυκλοφοριακής κουλτούρας ήδη από τη σχολική ηλικία μέσω του μαθήματος και των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, ενώ οργανώνεται καλύτερα η επιτήρηση του εθνικού δικτύου με τη συστηματική κινητοποίηση της τροχαίας εθνικών οδών, την απαγόρευση της κυκλοφορίας των φορτηγών οχημάτων σε ορισμένες ημέρες και ώρες και τη διενέργεια ελέγχων σε οχήματα και οδηγούς.

Σε αυτό το πνεύμα της περιστολής των αιτιών, που προκαλούν τα τροχαία ατυχήματα, κινείται και το συζητούμενο σχέδιο νόμου, καθώς εισάγει σημαντικότερες πρόνοιες για τον έλεγχο των φορτηγών οχημάτων και για την τήρηση εκ μέρους των ιδιοκτητών και των οδηγών των επιβαλλόμενων μέτρων ασφαλείας.

Το παρόν σχέδιο νόμου αποσκοπεί αφενός στην πρόληψη των παραβάσεων και αφετέρου στον αποτελεσματικότερο και αυστηρότερο κολασμό των παραβατών, ώστε να περιοριστεί η παράνομη κυκλοφορία και διενέργεια οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε βάρος της οδικής ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της εθνικής οικονομίας, αλλά και των νομοταγών ιδιοκτητών και οδηγών φορτηγών, οι οποίοι υφίστανται αθέμιτο ανταγωνισμό από την παράνομη συμπεριφορά των συναδέλφων τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως σημαντικότερες από τις ρυθμίσεις του συζητούμενου σχεδίου νόμου μπορούν να αναφερθούν οι εξής:

Αναθέτει, κατ' αρχήν, τον έλεγχο νομιμότητας, ασφάλειας της κυκλοφορίας και των εκπομπών καυσαερίων όλων των οχημάτων στα μέλη των μικτών κλιμακίων ελέγχων που συνιστώνται σε κάθε Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Ταυτόχρονα, προβλέπει ότι το 70% των εσόδων από τα επιβαλλόμενα πρόστιμα περιέρχεται στην οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας και εξο-

πλισμού των μικτών κλιμακίων ή των διευθύνσεων μεταφορών και επικοινωνιών, ή των Κ.Τ.Ε.Ο..

Θεσπίζει –και αυτό είναι κάτι που δεν τονίστηκε όσο θα έπρεπε- για πρώτη φορά κανόνες ασφαλούς φόρτωσης των φορτηγών αυτοκινήτων, οι οποίοι δύνανται να συμπληρωθούν με υπουργικές αποφάσεις, καλύπτοντας ένα σοβαρό νομοθετικό κενό που υπήρχε μέχρι σήμερα, αφού η αμελής φόρτωση των φορτηγών αυτοκινήτων αποδεδειγμένα αποτελούσε και αποτελεί αιτία πρόκλησης ατυχημάτων.

Με το παρόν σχέδιο νόμου εισάγονται αυστηρά διοικητικά πρόστιμα και προβλέπεται η επί τόπου ακινητοποίηση των φορτηγών στη περίπτωση επικίνδυνης φόρτωσης ή υπερφόρτωσης του οχήματος. Επεκτείνεται, επίσης, η ευθύνη για τις παραβάσεις του νόμου και στα πρόσωπα που συνεργούν στην επικίνδυνη φόρτωση ή την υπερφόρτωση του οχήματος.

Ενώ από την μια μεριά αυξάνεται το ύψος των επιβαλλόμενων προστίμων, καταργείται για αρκετές παραβάσεις η διοικητική ποινή της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας. Η ρύθμιση αυτή βασίζεται ασφαλώς στη λογική ότι το φορτηγό αποτελεί ένα μέσο βιοπορισμού του επαγγελματία και η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας, ιδιαίτερα όταν αυτή γίνεται για μεγάλο χρονικό διάστημα, οδηγεί στην οικονομική και την επαγγελματική του εξουθένωση. Διατηρείται, ωστόσο, το δικαίωμα αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας ως μέτρο εξασφάλισης καταβολής του επιβληθέντος προστίμου.

Θεωρείται, με διάταξη του συζητούμενου σχεδίου νόμου, ακατάσχετο το δικαίωμα κυκλοφορίας φορτηγού οχήματος δημόσιας χρήσης και δεν εκπλειστηριάζεται ούτε κατάσχεται μαζί με το όχημα. Ο δικαιούχος μεταφορέας μπορεί εντός διετίας από τον πλειστηριασμό του φορτηγού να θέσει σε κυκλοφορία νέο όχημα σε αντικατάστασή του. Η ίδια δυνατότητα παρέχεται και σε περίπτωση αναγκαστικής αφαίρεσης του οχήματος από αυτόν που έχει διατηρήσει την κυριότητα πωλητή, καθώς επίσης και στην περίπτωση δήμευσης του οχήματος.

Κύριε Υπουργέ, αν και είναι προφανής ο λόγος θέσπισης του ακατάσχετου, θα ήταν –κατά την εκτίμησή μου- βάσιμες οι αντιρρήσεις για την εξαίρεση από την κατάσχεση ενός περιουσιακού δικαιώματος στο οποίο προσβλέπουν οι δανειστές του ιδιοκτήτη και ενδεχομένως –νομίζω ότι και αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν- να δημιουργήσει αντίστοιχα αιτήματα συναφών τάξεων επαγγελματιών.

Τέλος, ιδιαίτερα σημαντική είναι η διάταξη του άρθρου 17, η οποία προβλέπει διάθεση επιπλέον ποσού 20.000.000 ευρώ για τη χρηματοδότηση επενδύσεων των Κ.Τ.Ε.Α. και προθεσμία εκταμίευσης μέχρι 31-12-2006. Στη διαδικασία της συζήτησης στα άρθρα νομίζω θα έχουμε την ευκαιρία να μιλήσουμε αναλυτικότερα για την ανάγκη ενίσχυσης από την πλευρά της πολιτείας των μικρών και προβληματικών Κ.Τ.Ε.Α..

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι σύντομα το Υπουργείο θα αναλάβει την προσπάθεια αναμόρφωσης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, διότι είναι μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού της οδικής ασφάλειας την οποία θα πρέπει να αντιμετωπίσει η Κυβέρνηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το συζητούμενο σχέδιο νόμου είναι ένα πλήρες και καλό νομοτεχνικά νομοθέτημα, το οποίο ρυθμίζει κατά τρόπο ικανοποιητικό τα ζητήματα ελέγχου των φορτηγών αυτοκινήτων. Η αποτελεσματικότητα των ελέγχων, καθώς επίσης και η συμβολή τους στην οδική ασφάλεια, θα κριθεί από την προσήλωση στο καθήκον αυτών που θα κληθούν να πραγματοποιήσουν τους ελέγχους, τα μέσα τα οποία θα τεθούν στη διάθεσή τους, αλλά και το σαφές πλαίσιο της περιγραφής των παραβάσεων, ώστε να μην δημιουργείται καμία αμφιβολία ή αμφισβήτηση, και βέβαια από τον καταλογισμό των ποινών σε βάρος όλων των υπαίτιων.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ο κ. Καρασμάνης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, πήρα το λόγο για να εκφράσω την ικανοποίησή μου για την ευαισθησία την οποία επέδειξε ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο κ. Λιάπης, που ικανοποιεί το αίτημα των κατοίκων των δημοτικών

διαμερισμάτων των Αθήρων, της Λαχώρας και της Λειβαδίτσας του Νομού Πέλλης να εξυπηρετούνται συγκοινωνιακά από τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

Να θυμίσω ότι το Σεπτέμβριο του 2003 διεκόπη η εκτέλεση των δρομολογίων μεταξύ των οικισμών προς το δήμο των Κουφαλών από το Κ.Τ.Ε.Α. Θεσσαλονίκης. Από εκείνη τη στιγμή οι κάτοικοι αυτών των περιοχών τελούν σε μια πλήρη, διαρκή, συνεχή συγκοινωνιακή απομόνωση και μεγάλη ταλαιπωρία, αφού οι καθημερινές τους ανάγκες –οι επαγγελματικές, οι σχολικές- τους αναγκάζουν να μετακινούνται από και προς τα Κουφάλια και την Θεσσαλονίκη. Έτσι λοιπόν με το άρθρο 16 του νομοσχεδίου δίνεται τέλος σε αυτήν τη συγκοινωνιακή ομηρία, αφού πλέον οι κάτοικοι αυτών των δημοτικών διαμερισμάτων θα εξυπηρετούνται από τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

Ακόμη θα ήθελα να επισημάνω ότι θεωρώ σημαντικό το γεγονός ότι ο Υπουργός απεδέχθη το αίτημα των ιδιοκτητών φορτηγών δημόσιας χρήσης νομαρχιακού τύπου και έτσι αυξάνεται το επιτρεπόμενο μικτό βάρος σε οκτώ και δέκα τόνους από τους έξι και οκτώ τόνους που ήταν. Πρόκειται για μια τάξη βιοπαλαίστων μεροκαματιάρηδων που εξυπηρετούν τις τοπικές κοινωνίες με μικρό κόστος.

Με το νομοσχέδιο αυτό ικανοποιούνται πολλά αιτήματα του κλάδου των μεταφορών, που έχουν σχέση με τις υπεραστικές συγκοινωνίες, τα ταξί και τα φορτηγά εθνικών μεταφορών κ.λ.π.. Συνιστά μια πραγματική τομή στο χώρο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, με γνώμονα την οδική ασφάλεια και την αντιμετώπιση χρόνιων θεσμικών προβλημάτων.

Θα ήθελα ακόμη να τονίσω ότι με το νομοσχέδιο αυτό αυξάνονται τα πρόστιμα για τα φαινόμενα παράνομης κυκλοφορίας, λαθρομεταφοράς, υπερφορτώσεων και πλημμελών φορτώσεων, ώστε να αποφευχθούν στο μέλλον οι τραγικές εικόνες που το πανελλήνιο βίωσε λόγω των πολύνεκρων οδικών ατυχημάτων.

Στόχος του νομοσχεδίου είναι η μείωση των παραβάσεων και η επ' αυτοφώρω σύλληψη των παραβατών εν ώρα δράσης, δηλαδή κατά την παράνομη κυκλοφορία, είτε αυτή γίνεται λόγω υπερφόρτωσης είτε με μη νόμιμα έγγραφα, είτε κατά παράβαση των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ακόμη θα ήθελα να πω ότι θεωρώ σημαντικό το γεγονός ότι παρατείνεται η μη έκδοση νέων αδειών μέχρι τις 31-12-2008. Είναι ένα θετικό βήμα για τα ταξί, αφού στην Ευρώπη μία άδεια ταξί αντιστοιχεί σε χίλιους κατοίκους, ενώ στην Ελλάδα η αντιστοιχία είναι τέσσερις άδειες ταξί προς χίλιους κατοίκους.

Όσον αφορά στα Κ.Τ.Ε.Α. το νομοσχέδιο ολοκληρώνει το θεσμικό πλαίσιο οργάνωσης λειτουργίας και εκσυγχρονισμού της υποδομής των δημοσίων επιβατικών μεταφορών της χώρας. Τα 20.000.000 ευρώ που δίνονται στα Κ.Τ.Ε.Α. θα συμβάλουν ακόμη περισσότερο στην ανανέωση του στόλου τους.

Ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων διενεργείται τόσο από τα δημόσια όσο και από τα ιδιωτικά κέντρα τεχνικού ελέγχου οχημάτων. Επιπλέον, τα τέλη στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. παύουν να αναπροσαρμόζονται υποχρεωτικά κάθε διετία, όπως ίσχυε μέχρι τώρα, καταλήγοντας σε υπερβολική οικονομική επιβάρυνση των πολιτών, και αποδίδονται στον κρατικό προϋπολογισμό.

Θα ήταν υπερβολικό να πω ότι το νομοσχέδιο αυτό δίνει λύσεις στα πάντα, σε όλα τα αιτήματα. Όμως ρυθμίζονται σημαντικά θέματα και ικανοποιούνται πάρα πολλά αιτήματα του κλάδου των μεταφορών, γι' αυτό και δίνω θετική ψήφο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ευχαριστούμε τον κ. Καρασμάνη. Το λόγο έχει ο κ. Μπούρας, με την αγόρευση του οποίου ολοκληρώνουμε τη συνεδρίασή μας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, πραγματικά πρέπει να σας συγχαρώ ιδιαίτερα, τόσο εσάς όσο και τους εκλεκτούς συνεργάτες σας, γιατί με το νομοσχέδιο αυτό δίνετε λύση σε πάρα πολλά χρονίζοντα θέματα. Αναμορφώνεται το θεσμικό πλαίσιο του ελέγχου των φορτηγών οχημάτων και εναρμονίζεται με λοιπές διατάξεις για τα θέματα των εμπορευματικών μεταφορών.

Ακόμη αυτό το νομοσχέδιο συμπληρώνει πάρα πολλά σημεία που αφορούν την οδική ασφάλεια –και έχει ζήσει η ελληνική κοινωνία τα τελευταία χρόνια σημαντικά γεγονότα– όπως κακές φορτώσεις, υπερφορτώσεις, κυκλοφορία φορτηγών σε ημέρες και ώρες που ισχύει η απαγόρευση. Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο μειώνονται οι παραβάσεις και περιορίζεται το φαινόμενο της παράνομης κυκλοφορίας. Αυτό επιτυγχάνεται με αύξηση των προβλεπόμενων προστίμων και με την εντατικοποίηση των ελέγχων. Γι' αυτό προβλέπεται αύξηση της αποζημίωσης των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου, καθώς και εργασία τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες.

Ο έλεγχος της νομιμότητας και της ασφάλειας της κυκλοφορίας, καθώς και των εκπομπών καυσαερίων όλων των οχημάτων έχει ανατεθεί στα μικτά νομαρχιακά κλιμάκια ελέγχου, που συγκροτούνται με απόφαση του Νομάρχη. Η διαπίστωση της παράβασης γίνεται επιτόπου και μετά από ακρόαση του οδηγού του οχήματος.

Τα μικτά κλιμάκια ελέγχου διενεργούν επίσης και τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους όλων των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης που κυκλοφορούν στην Ελλάδα. Οι έλεγχοι αυτοί διενεργούνται εδώ και περίπου τέσσερα χρόνια.

Από τη συνεργασία των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών με τα όργανα ελέγχου, την επεξεργασία, τη μελέτη και την αξιολόγηση των στοιχείων των ελέγχων που έχουν γίνει, αλλά και τις προτάσεις και τις επισημάνσεις άλλων συναρμόδιων υπηρεσιών και τα υπομνήματα φορέων διαπιστώθηκε η ανάγκη αναμόρφωσης και συμπλήρωσης του ισχύοντος σήμερα πλαισίου.

Με το υπό ψήφιση νομοσχέδιο προβλέπεται η σύσταση μικτών κλιμακίων ελέγχου σε κάθε Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση της χώρας ως προς τον τρόπο σύστασης, την ιδιότητα των μελών τους και την τοπική τους αρμοδιότητα. Τα έσοδα από την είσπραξη των προστίμων που διαπιστώνονται περιέρχονται κατά 70% στην οικεία νομαρχιακή αυτοδιοίκηση. Αυτό το ποσό μην το περιφρονείτε, κύριε Βέρρα, γιατί θα πρέπει να πούμε ότι αυτή η Κυβέρνηση δίνει πραγματικά πόρους στην Τοπική Αυτοδιοίκηση και ιδιαίτερα η νεοσύστατη τα τελευταία οκτώ-δέκα χρόνια Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση έχει αυξήσει τους πόρους κατά 228%. Αυτό τα λέω με στοιχεία και όχι με αφηρημένα νόμμερα. Η ρύθμιση αυτή αποτελεί κίνητρο για την εντατικοποίηση των ελέγχων, αφού στα μέλη των μικτών κλιμακίων ελέγχου καταβάλλεται και αποζημίωση 70 ευρώ για κάθε μέρα ελέγχου.

Επίσης, συμπληρώνεται ένα σημαντικό κενό με τη θέσπιση βασικών κανόνων για τον τρόπο ασφαλούς φόρτωσης των φορτηγών οχημάτων.

Στο σημείο αυτό, θέλω κι εγώ να τονίσω ότι η επικίνδυνη φόρτωση, δηλαδή η υπερφόρτωση, έχει αποδειχθεί ότι αποτελεί την κύρια αιτία για την πρόκληση σοβαρών ατυχημάτων. Χαρακτηριστικά αναφέρθηκε από πολλούς συναδέλφους μου –θα το ξαναπώ κι εγώ– αυτό το πολύ θλιβερό ατύχημα των Τεμπών.

Επίσης, παρέχεται η δυνατότητα στους οδηγούς να μισθώνουν φορτηγά οχήματα δημοσίας χρήσης και επιχειρείται έτσι η καλύτερη αξιοποίηση των δημοσίας χρήσης οχημάτων με την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, αφού αποβάλλεται η υπαλληλική ιδιότητα και ενισχύεται η επιχειρηματική δράση.

Ακόμη, παρέχεται η δυνατότητα εισόδου στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όλων των ομογενών Τούρκων υπηκόων Ίμβρου και Τενέδου και ικανοποιείται το αίτημα των ομογενών αυτών για λόγους που επιβάλλονται από εθνική και κοινωνική ευαισθησία.

Είναι σημαντικό το ότι διατίθεται συμπληρωματικά επιπλέον ποσό 20.000.000 ευρώ. Τώρα βέβαια εσείς πλειοδοτείτε για 40, αλλά γιατί τώρα προτείνετε αυτά που δεν κάνατε εδώ και είκοσι χρόνια για τη χρηματοδότηση των Κ.Τ.Ε.Λ. για αντικατάσταση λεωφορείων και για έργα υποδομής;

Επίσης, παρέχεται το δικαίωμα στα λεωφορεία των άγονων γραμμών που δεν είχαν περιληφθεί σε προηγούμενες διατάξεις να ανανεώσουν το στόλο τους και παρατείνεται η προθεσμία για την εκταμίευση των ενισχύσεων μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 2006. Ένα σωρό τέτοια μπορώ να αναφέρω.

Θα ολοκληρώσω την εισήγησή μου ευχαριστώντας τον

Υπουργό γιατί και μέχρι την τελευταία στιγμή το Υπουργείο έχει ευήκοον ους. Άκουσε με πολλή λεπτομέρεια όλους τους φορείς –που είναι πάρα πολλοί– σ' έναν ειλικρινή διάλογο ο οποίος οδήγησε σε λύσεις.

Κύριε Υπουργέ, θέλω ειλικρινά να σας ευχαριστήσω κι εγώ με τη σειρά μου για την τροποποίηση που κάνατε στο άρθρο 4, παράγραφος 1.33 και τη ρύθμιση που ανακοινώσατε στην αρχή της συζήτησης του νομοσχεδίου.

Επίσης, να σας ευχαριστήσω θερμά γιατί πράγματι με την τροπολογία αυξάνετε το μεικτό βάρος των μικρών φορτηγών αυτοκινήτων που αποτελούν σημαντικό κλειδί για τη λειτουργία της κοινωνίας μας και ιδιαίτερα σε φτωχές περιοχές όπου οι άνθρωποι αυτοί προσφέρουν κοινωνικό έργο και εξυπηρετούν τη μεγάλη πλειοψηφία των Ελλήνων και μάλιστα όχι των εχόντων και κατεχόντων, αλλά αυτών που πραγματικά έχουν ανάγκη. Θέλω, λοιπόν, να σας ευχαριστήσω και γι' αυτό.

Με την ευκαιρία αυτή –γιατί αύριο ίσως δεν μπορέσω– θα ήθελα να υποστηρίξω μια τροπολογία την οποία σας έχω καταθέσει. Την έχω συζητήσει επί μακρόν και με τον Γενικό σας Γραμματέα, τον κ. Κόλλια και αποτελεί μία δικαίωση κάποιων ανθρώπων που βρίσκονται στον Κουβαρά.

Ο Κουβαράς, όπως ξέρετε, με τα Καλύβια είναι εντελώς δίπλα. Εγώ θα πω ότι δεν διαχωρίζονται. Στα Καλύβια έχει δοθεί η δυνατότητα να ανήκουν στην ενιαία περιοχή Αθηνών-Πειραιώς-Περιχώρων και ιδιαίτερα τώρα με τη λειτουργία του αεροδρομίου του Διεθνούς Αερολιμένα έχουν τη δυνατότητα να έχουν κίτρινα ταξί. Δεν είναι θέμα τόσο για τον ταξιτζή, όσο είναι για τον πελάτη, ο οποίος αναγκάζεται να πληρώνει διπλή ταρίφα και το λέω για να μπορούν να διευκολυνθούν οι συμπολίτες μας.

Ήθελα να σας παρακαλέσω, λοιπόν, να κάνετε την τροποποίηση αυτή. Έχω καταθέσει εμπροθέσμως την με αριθμό 546/7/30-1-2006 εμπρόθεσμη τροπολογία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου συμπληρώνεται, εκσυγχρονίζεται και προσαρμόζεται σε κοινοτικές Οδηγίες το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο για τις επιβατικές μεταφορές στη χώρα μας.

Θεωρώ ότι είναι ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο, διότι η ψήφισή του θα συμβάλει σημαντικά στη μείωση των οδικών ατυχημάτων, που όλοι γνωρίζουμε πόσο μεγάλο κόστος επιφέρουν. Ακόμα με τις ρυθμίσεις του ικανοποιούνται αιτήματα επαγγελματιών, εργαζομένων καθώς και άλλων κοινωνικών ομάδων.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι κινείται στη σωστή κατεύθυνση και γι' αυτό και το υπερψηφίζω.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Μπούρα.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Υπουργός Δικαιοσύνης διεβίβασε στη Βουλή, σύμφωνα με το άρθρο 86 του Συντάγματος και το ν.3126/2003 «Ποινική ευθύνη των Υπουργών» μηνυτήρια αναφορά κατά του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Σταύρου Καλογιάννη.

Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών:

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

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων – Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Δευτέρας 13 Φεβρουαρίου 2006 και της Τρίτης 14 Φεβρουαρίου 2006 και ερωτάται το Σώμα εάν τα επικυρώνει.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς, τα Πρακτικά

της Δευτέρας 13 Φεβρουαρίου 2006 και της Τρίτης 14 Φεβρουαρίου 2006 επικυρώθηκαν.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 00.01΄ λύεται η συνεδρίαση για σήμερα ημέρα Τετάρτη 22 Φεβρουαρίου 2006 και

ώρα 10.30΄ με αντικείμενο εργασιών του Σώματος νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων – Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

