

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΑ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ]'

Τετάρτη 22 Φεβρουαρίου 2006

Αθήνα, σήμερα στις 22 Φεβρουαρίου 2006, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.45' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΟΥΡΛΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 21 Φεβρουαρίου 2006 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΠΘ' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 21 Φεβρουαρίου 2006, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολό του σχεδίου νόμου: 1) «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για συνεργασία στον τομέα της υγείας», 2) «Τοπικά Συμβούλια Νέων και άλλες διατάξεις», 3) Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας για την ανάπτυξη του έργου Διασύνδεσης Ελλάδας - Ιταλίας (ΔΕΙ)», 4) «Κύρωση Συμφωνίας Στρατιωτικής Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Βουλγαρικής Δημοκρατίας και άλλες διατάξεις».)

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Θεοχάρη Τσιόκα, Βουλευτή Β' Θεσσαλονίκης, τα ακόλουθα:

A. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, σχετικά με τη μείωση του αριθμού των εισακτέων στο Τ.Ε.Ι. Καλαμάτας Μεσσηνίας.

2) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας ζητεί να αυξηθούν οι θέσεις των εργαζομένων στα Κ.Ε.Π..

3) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμος Αχελώου Καρδίτσας ζητεί να ορισθούν δύο θέσεις μόνιμου προσωπικού στο Κ.Ε.Π. Αχελώου.

4) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία το Κ.Ε.Π. Δήμου Ψαρών ζητεί να διατηρηθεί και η δεύτερη θέση υπαλλήλου στο Κ.Ε.Π. Ψαρών.

5) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η κυρία Γιαννούλη Γεωργία διαμαρτύρεται για τα κριτήρια καθορισμού των θέσεων εργασίας στο Κ.Ε.Π. της Ν.Α. Ζακύνθου.

6) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμαρχος Μήλου ζητεί την αλλαγή κλάδου στις θέσεις που έχουν καθοριστεί για το Κ.Ε.Π. του Δήμου του.

7) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμαρχος Λαμιέων και συμβασιούχοι υπάλληλοι του Δήμου του ζητούν την απευθείας μονιμοποίηση των υπαλλήλων των Κ.Ε.Π., χωρίς προκήρυξη του Α.Σ.Ε.Π. κ.λπ..

8) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμαρχος Σύμης ζητεί τη διατήρηση τριών θέσεων εργασίας στο Κ.Ε.Π. του Δήμου του.

9) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ζητεί χρηματοδότηση για την αποκατάσταση των ζημιών που έχουν προκληθεί στο κτίριο του Παραρτήματος της Ανωτάτης Σχολής Παιδαγωγικής και Τεχνολογικής Εκπαίδευσης Βόλου.

10) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Εταιρεία Ελλήνων Θεατρικών Συγγραφέων διαμαρτύρεται για τις ενέργειες του Οργανισμού Εργατικής Εστίας να κατεδαφίσει το θέατρο «ΜΕΤΡΟΠΟΛΙΤΑΝ», το οποίο έχει χαρακτηριστεί ως διατηρητέο από το Υπουργείο Πολιτισμού και ζητεί την επαναλειτουργία του θεάτρου.

11) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων ΟΤΑ Νομού Λέσβου ζητεί την καταβολή της επιδότησης αγοράς πρώτης κατοικίας σε εργαζόμενους των Ν.Π.Δ.Δ. -δια μέσου των Ο.Τ.Α.- σε παραμεθόριες και προβληματικές περιοχές σύμφωνα με τους ν.2085/90 και ν.2880/01.

12) Οι Βουλευτές Β' Αθηνών και Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ και κ. ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σταθμός Γεωργικής Έρευνας Ιεράπετρας του Εθνικού Ιδρύματος Αγροτικής Έρευνας ζητεί τη μετεξέλιξη του Σταθμού σε

Ινστιτούτο Θερμοκηπιακών Καλλιέργειών.

13) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δικηγορικός Σύλλογος Αιγίου Αχαΐας ζητεί την κάλυψη των οργανικών θέσεων στο Πρωτοδικείο Αιγίου Αχαΐας.

14) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Σύλλογος Υπαλλήλων Ο.Δ.Δ.Υ ζητεί την ικανοποίηση εργασιακών και οικονομικών αιτημάτων του.

15) Η Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Σύλλογος Ερευνητών Δημόκριτου ζητεί την ηθική, υλική και οικονομική στήριξη του έργου που επιτελείται στα ερευνητικά κέντρα και των ερευνητών που το επιτελούν.

16) Ο Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας κ. ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Πολιτιστικός Σύλλογος Μπαμπίνης «ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ ΠΑΜΠΛΕΚΗΣ» ζητεί τη διάσωση και αξιοποίηση του αρχαιολογικού χώρου και των βυζαντινών μνημείων των Φοιτών Ακαρνανίας.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 6420/17-1-06 ερώτηση της Βουλευτού κ. Αθανασίας Μερεντίτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-30/2-2-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμ. 6490/17-1-06, ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων η Βουλευτής κ. Σ. Μερεντίτη με θέμα «Ποτά-βόμβες για τη Δημόσια Υγεία», και κατά το μέρος που τα διαλαμβανόμενα σε αυτή εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Γ.Γ. Εμπορίου - Γ.Γ. Καταναλωτή του Υπουργείου Ανάπτυξης, σας επισυνάπτουμε το με αριθμ. πρωτ.1176/30-1-2006 έγγραφο του Ενιαίου Φορέα Ελέγχου Τροφίμων (Ε.Φ.Ε.Τ.).

Ο Υφυπουργός
ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ»

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

2. Στην με αριθμό 6184/10-1-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γρηγορίου Νιώτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-6/1-2-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμ. 6184/10-1-06, ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής Γρ. Νιώτης με θέμα «Παρατηρήσεις της Οικονομικής & Κοινωνικής Επιτροπής (ΟΚΕ) σχετικά με το νόμο περί Γενικού Εμπορικού Μητρώου (Γ.Ε.ΜΗ.), και κατά το μέρος που τα διαλαμβανόμενα σε αυτή εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Γ.Γ. Εμπορίου - Γ.Γ. Καταναλωτή του Υπουργείου Ανάπτυξης σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 3419/05 «Θεσμοθέτηση του Γενικού Εμπορικού Μητρώου (Γ.Ε.ΜΗ.) και εκσυγχρονισμός της Επιμελητηριακής Νομοθεσίας», στην Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων συνίσταται κεντρική Υπηρεσία Γ.Ε.ΜΗ. και σε κάθε Επιμελητήριο συνίσταται ειδική υπηρεσία (Υπηρεσία Γ.Ε.ΜΗ.).

Επιπλέον των ανωτέρω, όπως ορίζεται από τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 4, οι αρμοδιότητες των Επιμελητηρίων δεν θίγονται και μπορούν να τηρούν για τα μέλη τους μητρώα ανεξάρτητα από το Γ.Ε.ΜΗ.

Σημειώνεται, ότι ο θεσμός των Επιμελητηρίων αναβαθμίζεται με την υποχρεωτική συμμετοχή στο Γ.Ε.ΜΗ. όλων των φορέων που ασκούν εμπορική δραστηριότητα και η καθιέρωση του Γ.Ε.ΜΗ. αποτελούσε επί χρόνια πάγιο αίτημα του εμπορικού κόσμου της χώρας.

Τέλος, επισημαίνεται ότι με βάση του Ν. 2081/92, όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 3419/05, τα Επιμελητήρια αποτελούν

Ν.Π.Δ.Δ. οικονομικά ανεξάρτητα που τελούν υπό την κατασταλτική διαχειριστική εποπτεία του Υπουργού Ανάπτυξης.

Ο Υφυπουργός
ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ»

3. Στην με αριθμό 6313/12-1-06 ερώτηση του Προέδρου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς και Βουλευτή κ. Αλέξανδρου Αλαβάνου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-22/1-2-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμ. 6313/12-1-06, ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς και Βουλευτής κ. Αλέξανδρος Αλαβάνος με θέμα «Θεσμικό πλαίσιο αυτοτελούς λειτουργίας των Λαϊκών Αγορών Βιολογικών Προϊόντων», και κατά το μέρος που τα διαλαμβανόμενα σε αυτή εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Γ.Γ. Εμπορίου - Γ.Γ. Καταναλωτή του Υπουργείου Ανάπτυξης, σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Ειδικότερα για τις ερωτήσεις του κ. βουλευτού, έχουμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

Η Υπηρεσία εκτιμά, από το περιεχόμενο των αναφορών και των υπομνημάτων των βιοκαλλιεργητών, ότι προκύπτει ως αίτημα αυτών η λειτουργία προτύπων αγορών βιολογικών προϊόντων με κανόνες «αυτορύθμισης». Οι εν λόγω κώδικες δεοντολογίας (κανόνες αυτορύθμισης), επικουρικά μπορούν να εφαρμόζονται και σε καμία περίπτωση δεν υποκαθιστούν τις υποχρεώσεις όλων των παραγωγών να ακολουθούν στην εμπορία-διάθεση των αγροτικών προϊόντων την εκάστοτε υφιστάμενη νομοθεσία.

Ανεξάρτητα εάν οι πωλήσεις Αγροτικών Βιολογικών Προϊόντων πραγματοποιούνται σε ανεξάρτητες ή μικτές λαϊκές αγορές, οι πωλητές-παραγωγοί θα πρέπει να υπακούουν στους εκάστοτε κανόνες, νομοθετικό πλαίσιο εμπορίας και διακίνησης των αγροτικών προϊόντων στις λαϊκές αγορές.

Η σύσταση, οργάνωση, όροι και προϋποθέσεις λειτουργίας των λαϊκών αγορών ρυθμίζονται από το Υπουργείο Ανάπτυξης. Τα βιολογικά προϊόντα μέχρι σήμερα, δεν διέπονται από ιδιαίτερο καθεστώς σε ότι αφορά την διακίνηση τους στις λαϊκές αγορές, αλλά πρέπει να υπακούουν στους ίδιους κανόνες που έχουν θεσπισθεί από τον ν. 2323/95, όπως ισχύει

Οι αιτιάσεις των βιοκαλλιεργητών, ότι ο κανονισμός 2092/91 επιτρέπει την ανωτέρω διαφοροποίηση διακίνησης των βιολογικών προϊόντων, είναι εσφαλμένες.

Ο κανονισμός 2092/91 προάγει την ανάγκη ελέγχου και πιστοποίησης των βιολογικών προϊόντων από την παραγωγή μέχρι και την διάθεση, αλλά δεν σημαίνει ότι παρεμβαίνει στον τρόπο οργάνωσης, λειτουργίας και εποπτείας των αγορών.

Αυτό που επιδιώκουν οι διατάξεις του Κανονισμού είναι, σε όλα τα στάδια, από την παραγωγή ήτοι παραγωγική διαδικασία μέχρι την αγορά από τον τελικό καταναλωτή, να διασφαλίζεται και να πιστοποιείται ότι προκύπτει για βιολογικά προϊόν, ώστε να μην παραπλανάται ο καταναλωτής και να μην αλλοιώνονται τα χαρακτηριστικά των βιολογικών προϊόντων.

Στα πλαίσια της διαβούλευσης με όλους τους φορείς για τον τρόπο λειτουργίας των βιολογικών αγορών, με επιστολή στις 2/12/2005 του Υφυπουργού Ανάπτυξης προς τους δημάρχους όλης της χώρας ζητήθηκε η αποστολή στοιχείων από τους δημάρχους σχετικά με τη λειτουργία βιολογικών αγορών στις περιοχές τους. Στόχος μας η χαρτογράφηση όλων των βιολογικών αγορών που λειτουργούν σε όλους του δήμους της χώρας. Επιπλέον ζητήθηκε η άποψη των δημάρχων σε μια σειρά ζητημάτων όπως:

- η πιθανή χωροθέτηση Λαϊκών Αγορών Βιολογικών Προϊόντων χωριστά από τις συμβατικές
- η θεσμοθέτηση απογευματινού ωραρίου για τις αγορές αυτές
- η θεσμοθέτηση διευρυμένου ωραρίου των συμβατικών λαϊκών αγορών.

Μετά την ολοκλήρωση της διαβούλευσης το Υπουργείο Ανάπτυξης θα είναι σε θέση σε σύντομο χρονικό διάστημα να δημο-

σιοποιήσει τις θέσεις του για την οργάνωση και διακίνηση των βιολογικών προϊόντων.

Ο Υφυπουργός
ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ»

4. Στην με αριθμό 6470/17-1-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Φραγκιαδουλάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-29/1-2-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμ. 6470/17-1-06 ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Ε. Φραγκιαδουλάκης με θέμα «Αποτελέσματα από τη διεύρυνση ωραρίου των καταστημάτων», σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Με τις διατάξεις των άρθρων 12 και 13 του ν. 3377/05, καθορίστηκε ένα σύγχρονο εθνικό πλαίσιο ωραρίου λειτουργίας των καταστημάτων που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της σύγχρονης εποχής και ισχύει ενιαία σε όλη την Επικράτεια.

Σημειώνουμε ότι, δίνεται η δυνατότητα στους Νομάρχες που γνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες της περιοχής τους, σε συνεννόηση με τους τοπικούς φορείς, να διευρύνουν το ωράριο, ενώ οι εμπορικοί σύλλογοι της χώρας θα έχουν όπως και σήμερα την δυνατότητα να καθορίζουν ελεύθερα τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων όχι όμως και να απαγορεύουν σε όποιον επιθυμεί να λειτουργεί μέσα στα πλαίσια του εθνικού ωραρίου.

Όσον αφορά την κατοχύρωση της αργίας της Κυριακής αυτή προβλέπεται από το άρθρο 46 του ν. 2224/04.

Επιπλέον:

1. Η πρόταση προς διαβούλευση με τους φορείς του Υπουργού Ανάπτυξης κ. Δημήτρη Σιούφα αφορά τη λειτουργία των εμπορικών καταστημάτων μέχρι επτά συγκεκριμένες Κυριακές το χρόνο μετά τις 10.00. Επιδιώκουμε σε χρονικά διαστήματα που η ζήτηση λόγω συνθηκών είναι μεγάλη (π.χ. εορτές, εκπτώσεις) τα καταστήματα να είναι ανοικτά ώστε οι επιχειρήσεις και ειδικότερα οι μικρομεσαίες να επωφελούνται από την τάση των καταναλωτών για περισσότερες αγορές σε αυτές τις περιόδους και οι καταναλωτές (οικογενειακά ή μεμονωμένα) να μπορούν να ψωνίζουν με μεγαλύτερη άνεση χρόνου.

2. Ανεξάρτητα από τις εκτιμήσεις των συνδικαλιστικών φορέων της αγοράς η πραγματικότητα είναι ότι όσες επιχειρήσεις κάνουν χρήση του νέου ωραρίου και νέες θέσεις εργασίας δημιουργούν και αύξηση του τζίρου έχουν. Σε γενικές γραμμές πάντως τα όσα καταστροφικά σενάρια είχαν προβλεφθεί τόσο από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. όσο και από ορισμένους συνδικαλιστικούς φορείς δεν επιβεβαιώνονται από τις εξελίξεις στο χώρο του λιανικού εμπορίου. Ο νέος νόμος, ισχυρίστηκε το ΠΑ.ΣΟ.Κ., θα φέρει ύφεση στην αγορά και θα μειώσει την απασχόληση στο λιανικό εμπόριο. Τι απόδειξε η ίδια η ζωή; Στο τρίτο τρίμηνο του 2005 σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, ο Γενικός Δείκτης Απασχολούμενων στο λιανικό εμπόριο, αυξήθηκε κατά 2,4%, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο περυσινό διάστημα. Στο τρίτο τρίμηνο του 2005, σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, ο όγκος των λιανικών πωλήσεων συνέχισε την ισχυρά αυξητική πορεία του, αυξήθηκε με 3,4% έναντι 0,8 στην Ευρωζώνη. Ότι είπαν, έγινε το εντελώς αντίθετο.

3. Η κυβέρνηση επιδιώκει να προωθήσει μεταρρυθμίσεις με τη μέγιστη δυνατή συναίνεση. Κατέθεσε την πρόταση της, θα ξεκινήσει ο διάλογος και δεν επιθυμεί να προδιαγράψει την αποτελεσματικότητα των διαβουλεύσεων, ούτε θετικά ούτε αρνητικά. Άλλωστε και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. με επίσημη ανακοίνωση του άφησε ανοικτό το θέμα λειτουργίας των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων περισσότερες ώρες, κάτι που μέχρι πρότινος δεν το συζητούσε καν.

4. Η κυβέρνηση διαθέτει και υλοποιεί ολοκληρωμένο σχέδιο στήριξης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, και είναι σημαντικό ότι ενόψει και του Δ' Κ.Π.Σ. τα ποσά που πρόκειται να διατεθούν σε όφελος των Μ.Μ.Ε. θα είναι τα περισσότερα που δόθηκαν ποτέ.

5. Τελικά το ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχει αντιληφθεί ότι σε όλη την Ευρώπη τα ωράρια λειτουργίας είναι μεγαλύτερα από τα δικά μας ανεξάρτητα αν η οικονομία βρίσκεται σε φάση ανάπτυξης ή ύφε-

σης; Η βελτίωση της αγοραστικής δύναμης του Πολίτη είναι σημαντική για μια σειρά λόγους και για αυτό το ΠΑΣΟΚ θα πρέπει να μας εξηγήσει γιατί στην πράξη, δεν κατάφερε από το 1981 ως το 2003, να την βελτιώσει.

Ο Υφυπουργός
ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ»

5. Στην με αριθμό 6396/13.1.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Πέτρου Μαντούβαλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠ.ΠΟ./ΓΡ.ΥΦΥΠ./Κ.Ε./462/2.2.06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμ. πρωτοκόλλου 6396/13-1-06 ερώτησης του Βουλευτή κ. Π. Μαντούβαλου, σχετικά με την αποκατάσταση των μνημείων των Κυθήρων μετά το σεισμό της 8ης Ιανουαρίου 2006, σας πληροφορούμε τα εξής:

Από την 8η Ιανουαρίου και αμέσως μετά το σεισμό τοπικό κλιμάκιο της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπουργείου Πολιτισμού, ξεκίνησε τις αυτοψίες σε όλα τα βυζαντινά και μεταβυζαντινά μνημεία καθώς και στους αρχαιολογικούς χώρους των Κυθήρων.

Συγκεκριμένα πρόκειται για τους ναούς του Αγίου Ανδρέα Λειβαδίου, της Παναγίας Κοντελετού Λειβαδίου και του Αγίου Ιωάννη στα Βρανάδικα.

Όσον αφορά στο βυζαντινό ναό του Αγίου Ανδρέα προβλέπεται η άμεση έναρξη των εργασιών άρσης ετοιμορροπίας, βάσει εγκεκριμένης Τεχνικής Έκθεσης και Προϋπολογισμού της αρμόδιας βυζαντινής Εφορείας Αρχαιοτήτων. Στο ναό της Παναγίας Κοντελέτου έχουν ήδη δοθεί οδηγίες στο Συνεργείο για τις άμεσες στερεωτικές εργασίες στο κωδωνοστάσιο που είναι και οι σοβαρότερες ενώ στο ναό του Αγίου Ιωάννη στα Βρανάδικα, ο οποίος είναι ιδιωτικός, η αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού βρίσκεται σε συνεργασία με τους ιδιοκτήτες για την εξασφάλιση των κινήτων κειμηλίων του ναού. Παράλληλα εκπονείται μελέτη υποστήλωσης-αντιστήριξης με την καθοδήγηση της αρχιτέκτονος της αρμόδιας Εφορείας.

Δεδομένου ότι τα προβλήματα στα μνημεία πολλές φορές δεν εμφανίζονται αμέσως μετά το σεισμό, οι αυτοψίες θα συνεχιστούν προκειμένου να εκτιμηθεί με ακρίβεια η κατάστασή τους.

Ο Υφυπουργός
ΠΕΤΡΟΣ ΤΑΤΟΥΛΗΣ»

6. Στην με αριθμό 6371/12.1.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κων/νου Τσιπλάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 911/31.1.06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

«Στο πλαίσιο εφαρμογής των Καν. (ΕΚ) 1782/2003 του Συμβουλίου και 1973/2004 της Επιτροπής χορηγείται ενίσχυση 4,5 ευρώ ανά στρέμμα για εκτάσεις που καλύπτονται από ενεργειακές καλλιέργειες. Αντικείμενο της εν λόγω ενίσχυσης αποτελεί η καλλιεργούμενη έκταση οποιασδήποτε γεωργικής πρώτης ύλης, με εξαίρεση τα ζαχαρότευτλα, υπό τον όρο ότι ο κύριος τελικός προορισμός της είναι η παραγωγή ενεργειακών προϊόντων. Για την εν λόγω ενίσχυση έχει καθοριστεί μέση εγγυημένη έκταση 15 εκ. στρέμματα στο σύνολο της Κοινότητας. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων βρίσκονται στο στάδιο επεξεργασίας και σύνταξης σχετικής ΚΥΑ που καθορίζει τα συμπληρωματικά μέτρα εφαρμογής του καθεστώτος ενίσχυσης για τις ενεργειακές καλλιέργειες.

Συμπληρωματικά σας διαβιβάζουμε το υπ' αριθμ. 806/25-1-06 έγγραφο του Προέδρου του Εθνικού Ιδρύματος Αγροτικής Έρευνας (ΕΘΙΑΓΕ).

Ο Υφυπουργός
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΝΤΟΣ»

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

7. Στην με αριθμό 6426/16.1.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιλτιάδου Βέρρα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 5357/ΙΗ/3.2.06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 6426/16-1-06, την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Βέρρας Μιλτιάδης, σχετικά με την εισαγωγή υποψηφίων στο Ετήσιο Πρόγραμμα Παιδαγωγικής Κατάρτισης (Ε.Π.ΠΑΙ.Κ.) της Α.Σ.ΠΑΙ.Τ.Ε., σας πληροφορούμε ότι το ΥΠ.Ε.Π.Θ. με το αρ. 146088/Ε/22.1.05 έγγραφό του απευθύνθηκε στο προαναφερόμενο Ίδρυμα ζητώντας ενημέρωση για το εν λόγω θέμα.

Στη συνέχεια η Α.Σ.ΠΑΙ.Τ.Ε. με σχετικό έγγραφό της μας γνώρισε τα ακόλουθα:

1. Το Πιστοποιητικό Παιδαγωγικής Κατάρτισης το οποίο παρέχεται μετά το πέρας του ετήσιου προγράμματος, από το 2000 και εξής δεν αποτελεί απαραίτητο προσόν για τη συμμετοχή του ενδιαφερομένου στο Α.Σ.Ε.Π., ούτε για το διορισμό του στη Τεχνολογική Εκπαίδευση (Τ.Ε.Ε.), όπως ίσχυε πριν το 2000. Αποτελεί απλά, πρόσθετο εφόδιο αφού έχει συμπεριληφθεί στους πίνακες επιτυχόντων του Α.Σ.Ε.Π..

2. Η απόφαση της Διοικούσας Επιτροπής για την αποδοχή των αιτήσεων πέντε (5) και μόνον υποψηφίων, ως υπεράριθμων, ελήφθη ομόφωνα και με την παρουσία και σύμφωνη γνώμη των εκπροσώπων του Συλλόγου Εκπαιδευτικού Προσωπικού, με βάση εκπαιδευτικά, κοινωνικά και επιμορφωτικά κριτήρια. Η διαδικασία αυτή ακολουθείται από τις εκάστοτε Διοικούσες Επιτροπές της ΣΕΛΕΤΕ/ Α.Σ.ΠΑΙ.Τ.Ε., χωρίς, εξ όσων είναι σε γνώση της Διοικούσας Επιτροπής, η συγκεκριμένη διοικητική πρακτική να έχει προσβληθεί διοικητικώς ή δικαστικώς δημιουργώντας έκτοτε εθιμική πρακτική. Αξίζει να σημειωθεί ότι η απόφαση αυτή ελήφθη μετά την ικανοποίηση τόσο των 415 αιτήσεων, βάση της Προκήρυξης, όσο και 66 συμπληρωματικών αιτήσεων. Οι τελευταίες κάλυψαν όλα τα κενά που παρουσιάστηκαν μετά το πέρας των εγγραφών, ενστάσεων και μετεγγραφών, δηλαδή συνολικά 481 αιτήσεις.

3. Η απόφαση εισαγωγής υποψηφίων στο Ε.Π.ΠΑΙ.Κ. της Α.Σ.ΠΑΙ.Τ.Ε. είναι καθ' όλα νόμιμη και εντάσσεται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Διοικούσας Επιτροπής σύμφωνα με τον Ιδρυτικό Νόμο της Α.Σ.ΠΑΙ.Τ.Ε. (3027/28-6-02, ΦΕΚ 152/Α/02, άρθρο 4, παρ. 5δ).

Τέλος, επισημαίνεται ότι η Δ.Ε. της Α.Σ.ΠΑΙ.Τ.Ε. προς άρση κάθε υπόνοιαι υποκειμενικότητας σε ό,τι αφορά στην πρόθεσή της και στη λήψη της συγκεκριμένης απόφασης, αποφάσισε ομόφωνα την ανάκληση της αριθμ. 25/17.11.05 (Θέμα 2.1.6) απόφασής της με θέμα «Εισαγωγή σπουδαστών καθ' υπέρβαση στο Ετήσιο Πρόγραμμα Παιδαγωγικής Κατάρτισης (Ε.Π.ΠΑΙ.Κ.)», απορρίπτοντας τις αιτήσεις των συγκεκριμένων πέντε (5) ατόμων, και κατά συνέπεια διακόπτει τη φοίτησή τους στο ανωτέρω Πρόγραμμα. Επισυνάπτεται η σχετική πράξη ανάκλησης της Δ.Ε. της Α.Σ.ΠΑΙ.Τ.Ε.

Ο Υφυπουργός
ΣΠ. ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ»

8. Στην με αριθμό 6535/18.1.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Οικονόμου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-136/2.2.06 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 6535/18-1-2006 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Βασιλίας Οικονόμου, σχετικά με το εισιτήριο της συνδυασμένης μετακίνησης των επιβατών από Λαύριο-Πόρτο Ράφτη-Κορωπί Αθήνα και, αντίστροφα, με το ΚΤΕΛ ΑΤΤΙΚΗΣ και τον Προαστιακό, σύμφωνα και με το με αριθμό 54 Δ.Σ./30.01.2006 έγγραφο του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών (Ο.Α.Σ.Α), σας πληροφορούμε τα πιο κάτω:

Με την ανάπτυξη του λιμένα Λαυρίου και τη λειτουργία του Προαστιακού Σιδηροδρόμου δημιουργήθηκε η ανάγκη βελτίωσης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των κατοίκων της περιοχής. Σ' αυτό το πλαίσιο σχεδιάστηκε η υλοποίηση λεωφορειακών γραμμών Express του ΚΤΕΛ Ν.Αττικής, που συνδέουν το Λαύριο και το Πόρτο Ράφτη με το σταθμό του Προαστιακού

στο Κορωπί.

Οι λεωφορειακές γραμμές Express που συνδέουν το Λαύριο και το Πόρτο Ράφτη με το Κορωπί λειτουργούν πιλοτικά με προγραμματισμό δρομολογίων σε συνδυασμό με αυτά του Προαστιακού, ώστε να μην υπάρχει καθυστέρηση των επιβατών στην μετεπιβίβαση.

Το εισιτήριο των 5,00 ευρώ ισοδυναμεί με το άθροισμα των τιμών των δύο εισιτηρίων και καλύπτει τη διαδρομή Λαύριο - Κορωπί με το ΚΤΕΛ και Κορωπί-Αθήνα με τον Προαστιακό, ενώ το εισιτήριο των 4,00 ευρώ καλύπτει τη διαδρομή Πόρτο Ράφτη - Κορωπί και Κορωπί -Αθήνα. Επί πλέον με τα εισιτήρια αυτά οι επιβάτες έχουν την δυνατότητα να μετεπιβιβάζονται σε όλα τα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. και για χρονικό διάστημα 90 λεπτών από την ακύρωση του εισιτηρίου στο πρώτο μέσο αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. (δηλαδή δεν περιλαμβάνεται ο χρόνος μετακίνησης με το ΚΤΕΛ).

Θα πρέπει να τονιστεί ότι οι νέες συνδυασμένες μετακινήσεις των επιβατών με το ΚΤΕΛ- Προαστιακό λειτουργούν παράλληλα με τις υπάρχουσες γραμμές του ΚΤΕΛ Πόρτο Ράφτη - Αθήνα και Λαύριο Αθήνα. Συνεπώς οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν για τη μετακίνησή τους, ό,τι μέσο τους συμφέρει.

Ο χρόνος με την υπάρχουσα λεωφορειακή γραμμή Λαύριο - Αθήνα, είναι 105 λεπτά, ενώ μέχρι την Εθνική Άμυνα που αποβιβάζεται η πλειοψηφία των επιβατών είναι 90 λεπτά. Ο χρόνος που απαιτείται για την συνδυασμένη μετακίνηση των επιβατών από Λαύριο - Αθήνα (ΚΤΕΛ Προαστιακό) υπολογίζεται περίπου στα 80 λεπτά.

Τέλος, επισημαίνεται, ότι η νέα συνδυασμένη μετακίνηση λειτουργεί πιλοτικά και θα εξετασθούν όλες οι παράμετροι της λειτουργίας της μαζί με το ΚΤΕΛ Αττικής, για να αποφασισθεί αφενός η συνέχιση, και αφετέρου η αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων που προέκυψαν από τη μέχρι τώρα λειτουργία της.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ»

9. Στην με αριθμό 6607/19.1.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠ.ΠΟ./ΓΡ.ΥΦΥΠ/Κ.Ε./490/2.2.06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμ. πρωτοκόλλου 6607/19-1-06 ερώτησης του Βουλευτή κ. Μ. Στρατάκη, σχετικά με την κατάργηση του προγράμματος «Μελίνα: Εκπαίδευση και Πολιτισμός», σας πληροφορούμε τα εξής:

Το πρόγραμμα Μελίνα - Εκπαίδευση και Πολιτισμός, του οποίου η πειραματική εφαρμογή ξεκίνησε το Σεπτέμβριο του 1995, αποτελούσε ερευνητικό πρόγραμμα με δεκαετές χρονοδιάγραμμα, που στόχευε στην ανάδειξη της πολιτισμικής διάστασης της εκπαίδευσης, καθώς και στην αναζωογόνηση της καθημερινής σχολικής δράσης, μέσω της Τέχνης και του Πολιτισμού.

Από πλευράς Υπουργείου Πολιτισμού, εκτός από τους εκπαιδευτικούς φακέλους που παρήχθησαν κατά τα έτη λειτουργίας του προγράμματος, συνεχίζεται η οργάνωση και πραγματοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων και η παραγωγή εκπαιδευτικού υλικού (εκπαιδευτικοί φάκελοι και μουσειοσκευές), από τις αρμόδιες διευθύνσεις του Υπουργείου Πολιτισμού, τις Εφορείες Αρχαιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού και τα συνεργαζόμενα και εποπτευόμενα Μουσεία.

Επισημαίνεται ότι έχει δημιουργηθεί Κυβερνητική Επιτροπή Παιδείας και Πολιτισμού με το Νόμο 3323/2005 στην οποία μετέχει και ο Γ. Γραμματέας του Υπουργείου Πολιτισμού. Αποστολή της Επιτροπής είναι η ένταξη του πολιτισμού στα γνωστικά αντικείμενα όλων των βαθμίδων της εκπαίδευσης, η ενίσχυση της κοινωνίας της γνώσης και του πολιτισμού, καθώς και η ανάδειξη της Ελλάδας σε χώρα ανάπτυξης εκπαιδευτικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων ευρύτερης εμβέλειας.

Σκοπός της επιτροπής πέραν της συνεργασίας των δύο Υπουργείων (ΥΠ.Ε.Π.Θ. και Υπουργείου Πολιτισμού) είναι μεταξύ άλλων σύμφωνα με το άρθρο 2, η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των προγραμμάτων δράσης που έχουν τεθεί σε εφαρμογή.

Επιπλέον για θέματα παιδείας και πολιτισμού θα γίνει πρόσκληση ενδιαφέροντος στο Γ' ΚΠΣ, όπου θα υπάρξει η δυνατότητα να ενταχθούν όλες οι σχετικές δράσεις.

Ο Υφυπουργός
ΠΕΤΡΟΣ ΤΑΤΟΥΛΗΣ»)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 23 Φεβρουαρίου 2006.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 4 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 488/20.2.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνου Μπαντουβά προς την Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη διανομή νέων σχολικών βιβλίων στην Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση τον προσεχή Σεπτέμβριο κ.λπ..

2. Η με αριθμό 493/20.2.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Εμμανουήλ Στρατάκη προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με την απεργία των ναυτικών, τις επιπτώσεις κ.λπ..

3. Η με αριθμό 489/20.2.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Παναγιώτη Κοσιώνη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με τη λήψη μέτρων διασφάλισης ικανοποιητικών

τιμών για τους εσπεριδοπαραγωγούς.

4. Η με αριθμό 486/20.2.2006 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Αλαβάνου προς τον Υπουργό Επικρατείας, σχετικά με τη λήψη μέτρων αποκατάστασης της εμπιστοσύνης των καταναλωτών προς τα προϊόντα της ελληνικής πτηνοτροφίας κ.λπ.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 4 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 483/20.2.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Δημήτριου Βαρβαρίγου προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με την ολοκλήρωση του έργου των νέων κτηριακών εγκαταστάσεων του αεροδρομίου Ζακύνθου κ.λπ.

2. Η με αριθμό 490/20.2.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Δημητρίου Τσιόγκα προς τους Υπουργούς Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τη ρύθμιση των χρεών της Ένωσης Αγροτικών Συνεταιρισμών Καρδίτσας κ.λπ..

3. Η με αριθμό 487/20.2.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίου Λεβέντη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την αποθήκευση και εγκατάλειψη υγειονομικού υλικού και ανθρωπιστικής βοήθειας στη βίλα Δρακοπούλου στα Πατήσια κ.λπ..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων, Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως είναι γνωστό, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ψηφίστηκε επί της αρχής στη χθεσινή συνεδρίαση και σήμερα θα συζητηθούν τα άρθρα του νομοσχεδίου ως μια ενότητα καθώς και οι τροπολογίες. Το νομοσχέδιο έχει είκοσι πέντε άρθρα, υπάρχουν επίσης τρεις υπονομοθετικές τροπολογίες και μια εμπρόθεσμη τροπολογία Βουλευτή.

Κύριε Υπουργέ, θα θέλατε να προηγηθείτε;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μια αλλαγή στο κείμενο του νομοσχεδίου, την οποία θα μοιράσω στους συναδέλφους.

Πρόκειται για μια αλλαγή νομοτεχνικού περιεχομένου στην παράγραφο 1 του άρθρου 19 του σχεδίου νόμου, που αφορά τέλη διενέργειας τεχνικών ελέγχων από τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. και στο δεύτερο εδάφιο διαγράφεται «ο Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης».

Αυτό το κάνουμε διότι είναι απαραίτητη η τροποποίηση, δεδομένου ότι τα έσοδα από τα τέλη των τεχνικών ελέγχων από τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. εισρέουν κατευθείαν στον κρατικό προϋπολογισμό και δεν έχει καμία σχέση πλέον το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

Το καταθέτω για τα Πρακτικά και παρακαλώ να μοιραστεί στους συναδέλφους.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μιχαήλ Λιάπης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα τροποποίηση, η οποία έχει ως εξής:

«Τροποποίηση άρθρου 19 Νομοσχεδίου

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 19 του σχεδίου νόμου, (τέλη διενέργειας τεχνικών ελέγχων από τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.) και στο δεύτερο εδάφιο διαγράφεται «ο Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης».)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Παρακαλώ πολύ, η τροποποίηση του κυρίου Υπουργού να διανεμηθεί στους συναδέλφους και να κατατεθεί στα Πρακτικά.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χθεσινή συζήτηση επί της αρχής για το νομοσχέδιο, το οποίο έχω την τιμή να εισηγούμαι για λογαριασμό της πλειοψηφίας, ανέδειξε πράγματι κατά την εκτίμησή μου, ότι είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο καλύπτει πολύ μεγάλο κομμάτι από τα θέματα που έχουν σχέση με την ασφάλεια κυκλοφορίας των οχημάτων, καθώς επίσης και το γεγονός ότι ρυθμίζει, με διάφορες διατάξεις, θέματα επιβατικών μεταφορών.

Θεωρώ ότι υπήρχε ικανή συναίνεση χθες στη Βουλή στην επί της αρχής συζήτηση. Δικαιώνει επομένως και τη δημοκρατική ευαισθησία και τη γενικότερη στάση της ηγεσίας του Υπουργείου απέναντι σε μεγάλες ομάδες του πληθυσμού που επαγγελματικά ασχολούνται με τον τομέα των μεταφορών.

Το λέω αυτό, γιατί θεωρώ ότι η συναίνεση, αλλά και η συνεννόηση με τις επαγγελματικές τάξεις, δεν είναι μονάχα δημοκρατική υποχρέωση της κάθε κυβέρνησης, αλλά θα έλεγα ότι είναι και δημοκρατική υποχρέωση των ιδίων των επαγγελματιών.

Αν μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, θα αναφερθώ ένα λεπτό μόνο για την επικαιρότητα, επειδή είμαι σίγουρος ότι θα αποχοληθεί η Αίθουσα σ' αυτή τη συνεδρίαση.

Ζούμε μια απεργία των ναυτεργατών –δημοκρατικό δικαίωμα η απεργία– η οποία, όμως, κινδυνεύει να φέρει σε δύσκολη θέση ένα πολύ μεγάλο κομμάτι της Ελλάδας. Κάνω, λοιπόν, μία δημοκρατική έκκληση συναίνεσης. Διότι είναι διαφορετικό πράγμα τα επαγγελματικά ή τα συντεχνιακά συμφέροντα και διαφορετικό πράγμα ο σεβασμός του συμπολίτη, ο σεβασμός στα θέματα υγείας και τροφοδοσίας, ο σεβασμός τελικά του γεγονότος ότι μπορούμε να συνυπάρχουμε σ' αυτόν τον τόπο όλες οι κομματικές αποχρώσεις και όλες οι κοινωνικές αποχρώσεις.

Επανερχομαι στο νομοσχέδιο. Το νομοσχέδιο αυτό εισάγει από το άρθρο 1 τα Μεικτά Κλιμάκια Ελέγχου Οχημάτων, ένα θεσμό σε νομαρχιακό επίπεδο με πολυπληθή –τετραμελή δηλαδή– εκπροσώπηση και τεχνολογική και από πλευράς αρχών, που θα έχει το δικαίωμα και την υποχρέωση, ακόμη και τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες, να κάνει ελέγχους.

Το θεωρώ πολύ σημαντικό σε ό,τι αφορά την ιδέα και την κατεύθυνση της αποκεντρωμένης Ελλάδας, την ιδέα και την κατεύθυνση της συλλογικής ευθύνης και της περιφερειακής ευθύνης των αιρετών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι οποίοι πρέπει κάποτε να αναλάβουν το κόστος και την ευθύνη και στον τομέα των μεταφορών. Ρυθμίζει τις αμοιβές των ανθρώπων αυτών, ρυθμίζει τον τρόπο με τον οποίο θα ελέγχουν, ρυθμίζει το εάν και πόσο χρόνο θα ακινητοποιούν τα αυτοκίνητα, τα πρόστιμα και όλες αυτές τις διαδικασίες.

Στο άρθρο 2 οριοθετούνται οι αρχές, οι οποίες έχουν δικαίωμα –εκτός από τα μικτά κλιμάκια– να κάνουν ελέγχους και στο άρθρο 3, για πρώτη φορά περιγράφεται ο παράγων ασφαλής φόρτωση των οχημάτων –που είναι ιδιαίτερος παράγων πρόκλησης ατυχημάτων– και γίνεται περιγραφή στο νομοθετικό έργο του συγκεκριμένου Υπουργείου. Είναι ιδιαίτερα ασφαλής παράγων για τον έλεγχο, για τον παραβία και για τον τρόπο, με τον οποίο μπορούμε να αντιμετωπίσουμε το θέμα της φόρτωσης.

Στο άρθρο 4 αναφέρονται με πολλές λεπτομέρειες τα είδη των παραβάσεων, η μορφή των προστίμων και η κατεύθυνση των προστίμων. Δεν θα μπω σε λεπτομέρειες. Θα πω ότι θεωρώ πως η περιγραφή είναι ιδιαίτερα λεπτομερής και ιδιαίτερα σημαντική, θα πω ότι τα πρόστιμα, που είναι μεγάλα –και συμφώνησαν όλες οι επαγγελματικές τάξεις να είναι μεγάλα και αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό– έχουν κατεύθυνση κυρίως προς την πλευρά του ιδιοκτήτη, του μισθωτή, ή του φορτωτή και σε πολύ ελάχιστες περιπτώσεις προς την κατεύθυνση του οδηγού.

Και το λέω αυτό, γιατί πάλι άκουσα διαμαρτυρίες από επαγγελματίες ότι θίγονται οι οδηγοί, ενώ η πραγματικότητα είναι εντελώς διαφορετική. Απελευθερώνονται οι οδηγοί, σε πάρα πολλές περιπτώσεις, από την ομηρία. Από την άλλη πλευρά, σ' ένα μικρότερο κομμάτι, πρέπει να έχουν και εκείνοι κάποια ευθύνη. Είναι επαγγελματίες. Όλοι οι επαγγελματίες, των οποίων το επάγγελμα τους φέρνει σε μία σχέση με τον κόσμο, σε μια σχέση με την ασφάλεια, πρέπει να έχουν ένα κομμάτι ευθύνης.

Στο πέμπτο άρθρο εισάγεται το ηλεκτρονικό σήμα των φορτηγών οχημάτων –κάτι ιδιαίτερα σημαντικό– με όλα εκείνα τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει.

Το έκτο άρθρο αφορά την οδήγηση των βυτιοφόρων μεταφορών υγρών καυσίμων.

Με το έβδομο άρθρο δίνεται για πρώτη φορά το δικαίωμα σε οδηγούς, που θέλουν να περάσουν στην κατηγορία των ελεύθερων επαγγελματιών, να μισθώνουν ένα φορτηγό, ούτως ώστε να συμπεριφέρονται, όχι με απλή υπαλληλική σχέση, αλλά σαν μικροί ελεύθεροι επαγγελματίες. Είναι προαιρετικό το δικαίωμα. Είναι ένα δικαίωμα, το οποίο δίνει την δυνατότητα να αυξηθεί η επιχειρηματικότητα, να φύγουμε από τη νοοτροπία του κρατικισμού ή του στενού υπαλληλικού δεσμού μ' ένα συγκεκριμένο επάγγελμα. Είναι απολύτως προαιρετικό και δίνει μια κατεύθυνση και μία δυνατότητα.

Στο όγδοο άρθρο ουσιαστικά θεσμοθετείται το ακατάσχετο της άδειας ενός φορτηγού δημοσίας χρήσεως σε οποιαδήποτε

περίπτωση έχει χαθεί το όχημα είτε είναι πλειστηριασμός είτε αναγκαστική κατάσχεση είτε οτιδήποτε άλλο. Αυτό το δικαίωμα διατηρείται επί διετία. Αυτό είναι ένα ιδιαίτερα σημαντικό άρθρο, ωφελιμιστικό για μια συγκεκριμένη κατηγορία ιδιοκτητών.

Το ένατο άρθρο αφορά την επέκταση του δικαιώματος των ομογενών που προέρχονται από την Ίμβρο και την Τένεδο να έχουν την ιδιότητα του ειδικού μεταφορέα.

Περνώντας στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, το οποίο αφορά τις επιβατικές μεταφορές.

Στο άρθρο 10 δίνεται η δυνατότητα θέσης σε κυκλοφορία σε συγκεκριμένα επιβατικά αυτοκίνητα -μέχρι ένα ποσοστό 4%- με σημαντική ποσόστωση, προς την κατεύθυνση της εξυπηρέτησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Είναι ένα μεγάλο έλλειμμα, το οποίο έχουμε στην Ελλάδα. Αυτό το άρθρο αφορά ανώνυμες εταιρίες ή συνεταιρισμούς.

Στο άρθρο 11 αφαιρείται η δυνατότητα ή η υποχρέωση μιας υπεύθυνης φορολογικής δήλωσης για την άδεια ταξί.

Στο άρθρο 12 αυξάνονται ουσιαστικά τα πειθαρχικά συμβούλια, για να γίνεται ο έλεγχος της πολιτείας.

Στο άρθρο 13 παρατείνεται μέχρι το τέλος του 2008 η δυνατότητα για νέες άδειες ταξί, για να περιφρουρήσουμε ένα επάγγελμα, το οποίο φαίνεται ότι δυσκολεύεται από την αύξηση των μαζικών μέσων μεταφοράς και επικοινωνίας, που επιτέλους στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια -και με τη συμβολή της προηγούμενης Κυβέρνησης, αλλά και τη δική μας- φαίνεται ότι διευκολύνουν τον πληθυσμό.

Το άρθρο 14 ασχολείται, επίσης, με τα πειθαρχικά συμβούλια.

Στα υπόλοιπα άρθρα περιλαμβάνονται θέματα περιοδικού και σταθερού ελέγχου των αυτοκινήτων στα δημόσια και ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. και περιγράφονται με λεπτομέρειες οι δυνατότητες τις οποίες έχει η πολιτεία και ο τρόπος με τον οποίο θα διενεργείται αυτός ο έλεγχος.

Με το άρθρο 15 δίνεται η δυνατότητα αύξησης της χρηματοδότησης του εκσυγχρονισμού των Κ.Τ.Ε.Α. με 20.000.000 ευρώ ακόμα μέχρι τις 31-12-2006, κυρίως για να καλυφθούν οι άγονες περιοχές που δεν είχαν τη δυνατότητα. Είναι ένα, επίσης, σημαντικό άρθρο, το οποίο επεκτείνει αυτήν τη δυνατότητα των ανωνύμων εταιριών των Κ.Τ.Ε.Α. ή των δημοσίων Κ.Τ.Ε.Α., ούτως ώστε να αποκτήσουμε, σε όσο το δυνατόν περισσότερες περιοχές της Ελλάδας, έναν εκσυγχρονισμένο στόλο αυτοκινήτων, κάτι το οποίο θεωρώ ιδιαίτερα σημαντικό.

Θα ήθελα να κάνω μια γρήγορη αναφορά στις τροπολογίες, ξεκινώντας με την αύξηση του τονάζ κατά δύο τόνους στα φορτηγά δημοσίας χρήσεως που ουσιαστικά τους αφαιρεί την ομηρία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Μαρκόπουλε, θα γίνει ξεχωριστή συζήτηση για τις τροπολογίες, όταν ολοκληρωθεί η συζήτηση επί των άρθρων.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την συμβολή στη συζήτηση.

Θέλω να ζητήσω από όλες τις πτέρυγες να στηρίξουν με την παραγωγική τους συζήτηση και με τις διορθωτικές τους παρεμβάσεις ένα προς ένα τα άρθρα, ούτως ώστε όλοι μαζί απ' αυτήν την Αίθουσα να αποκτήσουμε ένα πλαίσιο το οποίο ζητά ο τόπος, αλλά το ζητούν και οι επαγγελματίες. Ζητούν ασφάλεια των οδικών μεταφορών, κατοχύρωση επαγγελματικών δικαιωμάτων, κατοχύρωση της θέσεως που έχουν οι ιδιοκτήτες, οι μισθωτές και οι οδηγοί. Διότι σε τελική ανάλυση, όπως είπα και στην αρχή, η πολιτική συναίνεση, αλλά και η συναίνεση όλων των επαγγελματικών τάξεων είναι ο μόνος τρόπος για να ξεφύγουμε σ' αυτόν τον τόπο από τα δόγματα και τις αντιπαλότητες, η μόνη κατεύθυνση συνολικής προόδου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κύριο Μαρκόπουλο.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κ. Ορέστης Κολοζώφ, ορίζει ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή κ. Σκοπελίτη.

Ο Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, κ. Αλέξανδρος Αλαβάνος έχει το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητάμε ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών. Ο αρμόδιος ομιλητής του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, ο συνάδελφος Θανάσης Λεβέντης, έκανε χθες μία τεκμηριωμένη τοποθέτηση, όσον αφορά στις προθέσεις και όσον αφορά στα μέσα, με τα οποία εμείς σε πολύ μεγάλο βαθμό διαφωνούμε, είτε αυτά έχουν σχέση με την ιδιωτικοποίηση των Κ.Τ.Ε.Ο. είτε με την κατάργηση της υπαλληλικής σχέσης των οδηγών των οχημάτων δημόσιας χρήσης -κατάργηση συλλογικών συμβάσεων και μη ανταπόκριση στα αιτήματα των οδηγών των φορτηγών- οι οποίοι αναγκάστηκαν να προσφύγουν χθες σε απεργία, δεδομένου ότι υπάρχουν πολλά ζητήματα υπερεργασίας, πολλά ζητήματα συνθηκών, που υπονομεύουν τελικά την ασφάλεια στη διακίνηση των φορτηγών -και έχουμε δει τόσα ατυχήματα στο χώρο της Ελλάδας, στα οποία δεν ανταποκρίνεται το νομοσχέδιο- είτε αφορά στην ύπαρξη δεύτερου οδηγού κ.λπ..

Γενικά νομίζω ότι υπάρχει ένα θέμα μεταφορών στη χώρα μας, που είναι στο προσκήνιο σήμερα πάρα πολύ έντονα και με την απεργία των οδηγών των φορτηγών αυτοκινήτων και με τις εξελίξεις που έχουμε στην απεργία της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, όπου, δυστυχώς, βλέπουμε ένα μεγάλο κατήφορο της Κυβέρνησης.

Διαβάζω τη χθεσινή ανακοίνωση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: «Αποφασίζομεν και διατάσσομεν την κήρυξη γενικής πολιτικής επιστράτευσης των πληρωμάτων, όλων των υπό ελληνική σημαία δρομολογημένων επιβατηγών οχηματαγωγών και φορτηγών οχηματαγωγών πλοίων, από τις 6 σήμερα το πρωί και μέχρι νεότερης απόφασης».

Κύριε Υπουργέ, αυτή είναι γλώσσα Παπαδόπουλου, Παττακού και Μακαρέζου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΡΥΣΗΣ: Υπερβάλλετε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Η προσπάθεια να αντιμετωπίσουμε τις κινητοποιήσεις των εργαζομένων με τέτοιους τρόπους πολιτικής επιστράτευσης, με στρατικοποίηση της πολιτικής, με όρους «μέχρι νεώτερης απόφασης», θυμίζει τις πιο άσχημες στιγμές της πρόσφατης ελληνικής ιστορίας. Και παράνομοι δεν είναι οι εργαζόμενοι -οι ναυτεργάτες- παράνομη είναι η Κυβέρνηση. Διότι το ίδιο το Σύνταγμα, στο άρθρο 22, θέτει πέντε περιοριστικούς λόγους, για τους οποίους επιτρέπεται η αναγκαστική εργασία σε ορισμένες περιστάσεις, από θέματα άμυνας, δημόσιας ασφάλειας, θέματα αυτοδιοίκησης κ.λπ., που δεν έχουν καμία σχέση με την απεργία. Πέρα από το ότι κανείς πρέπει να βάλει ερωτηματικά, αν πρέπει να ισχύει και αυτή η διάταξη του Συντάγματος, διότι δίνει τη δυνατότητα σε διασταλτικές και υπερβολικές ερμηνείες της.

Αλλά είχαμε ένα δικαστήριο, κύριε Υπουργέ, στο οποίο προσέφυγαν οι εφοπλιστές, με την πολιτική στήριξη της Κυβέρνησης και ζήτησαν, η απεργία να κηρυχθεί παράνομη και καταχρηστική. Η απάντηση του δικαστηρίου είναι: Όχι, δεν είναι παράνομη, δεν είναι καταχρηστική. Αυτό σημαίνει ότι δεν καταχρώνται σε βάρος του κοινωνικού συνόλου κ.λπ., τα δικαιώματα που τους δίνει ο νόμος, αλλά είναι μία νόμιμη απεργία. Και έρχεται εδώ η Κυβέρνηση κι αυτήν τη νόμιμη απεργία -με σφραγίδα δικαστηρίου του Πειραιά- την αντιμετωπίζει με μέσα και με αποφάσεις στρατιωτικού χαρακτήρα.

Θέλω να πω ότι είναι λάθος ο δρόμος, είναι επικίνδυνος για τη δημοκρατία ο δρόμος. Αυτό το φαινόμενο, εάν το συνδυάσουμε μ' άλλα φαινόμενα που έχουμε σε άλλους τομείς, από τις υποκλοπές μέχρι τους Πακιστανούς, δημιουργεί μεγάλη ανησυχία, για το πώς χειρίζεται η Κυβέρνηση θέματα, τα οποία συνδέονται με τη δημοκρατία. Και όχι μόνο αυτό. Δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, βλέπουμε ότι η Κυβέρνησή σας γίνεται μία Κυβέρνηση διχασμού και μία Κυβέρνηση υποκίνησης εμφυλίων αντιπαράθεσεων, όχι σε πολιτικό επίπεδο, αλλά σε κοινωνικό επίπεδο.

Διότι καταλαβαίνουμε την απόγνωση των κρητικών παραγωγών, την απόγνωση γενικότερα των νησιωτών. Είναι απόγνωση.

Είμαι νησιώτης, έχω σχέσεις με την Κρήτη, ξέρω τους τόπους, καταλαβαίνω τα φοβερά προβλήματα που δημιουργήθηκαν, αλλά ποιος φταίει γι' αυτά; Βγήκε κάποιος παραγωγός της Κρήτης, της Ιεράπετρας να πει «μην ικανοποιήσετε τα αιτήματα των ναυτεργατών»; Γιατί τους στρέφετε ενάντια στους ναυτεργάτες; Γιατί δεν καταλαβαίνετε ότι εσείς έχετε την ευθύνη γι' αυτήν την απόγνωση κι ότι μπορούσατε να τη λύσετε με τον πιο απλό τρόπο; Δηλαδή, να δεχθείτε ένα συγκροτημένο πλαίσιο διαλόγου.

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία πιστεύω ότι διακρίθηκε για την ελαστικότητα με την οποία έθεσε τις θέσεις της, αποφασισμένη να στηρίξει τα αιτήματα των ναυτεργατών, αλλά την ίδια στιγμή ζητούσε ένα συγκροτημένο πλαίσιο διαλόγου σε αιτήματα τα οποία εδώ μέσα στη Βουλή προχθές ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο κ. Κεφαλογιάννης, είπε ότι είναι δίκαια, όπως ο διπλασιασμός του εφάπαξ, το φορολογικό, αλλά και τα άλλα αιτήματα που βάζουν για το ταμείο ανεργίας, για την απορρόφηση των ανέργων κ.λπ.. Δεν μπορείτε συνεχώς να στηρίζετε σ' αυτήν την πολιτική διάλυσης, «διαίρει και βασίλευε», μίσους μέσα στην κοινωνία. Αυτήν την πολιτική σήμερα την επιστρατεύετε ενάντια στους ναυτεργάτες, αύριο ενάντια στους γιατρούς -αν απεργήσουν οι γιατροί- μεθαύριο ενάντια στους εργαζόμενους στα απορρίμματα κ.λπ.. Αυτή είναι η δημοκρατική αίσθηση της Νέας Δημοκρατίας και η δημοκρατική πολιτική της Νέας Δημοκρατίας; Έτσι θα προχωρήσετε σε μια προσπάθεια να κατακρημνίσετε ό,τι έχουμε κατακτήσει στο κοινωνικό κράτος; Χτυπάτε το οκτάωρο. Χτυπάτε με τους τραπεζικούς τις συλλογικές συμβάσεις. Έρχεστε να χτυπήσετε τώρα με στρατιωτικά μέσα και με πολιτικές Μακαρέζου και Παπαδόπουλου το δικαίωμα στην απεργία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Μην υπερβάλλετε. Μας προσβάλλετε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Και εσείς θα έπρεπε να αντισταθείτε σ' αυτήν την πολιτική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέψτε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΡΥΣΗΣ: Μη μας συνταυτίζετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Μα είναι πολιτική προσβολή να μας συγκρίνετε με αντιδημοκρατικούς ανθρώπους, με πραξικοπηματίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι. Κύριε Πρόεδρε. Σας παρακαλώ, κύριε Μαρκόπουλε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Είναι αντιδημοκρατικό αυτό που κάνετε. Είναι εντελώς αντιδημοκρατικό.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Αυτό πρέπει να το πάρετε πίσω. Είμαστε Κυβέρνηση εκλεγμένη μέσα από τη δημοκρατία.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Υπάρχει απόφαση του δικαστηρίου του Πειραιά, η οποία λέει ότι είναι νόμιμη η απεργία.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Υπάρχει εξουσιοδότηση στην Κυβέρνηση. Φέρτε πρόταση για την αναθεώρηση, αλλά δεν είναι πολιτική Μακαρέζου. Δεν μπορούμε να το δεχτούμε αυτό. Παλέψαμε για τη δημοκρατία, στηρίζουμε τη δημοκρατία και το ξέρετε καλύτερα από όλους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας παρακαλώ, κύριε Βαρβιτσιώτη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Είναι ντροπή. Πρέπει να προστατέψουμε τη δημοκρατία και τα εργασιακά δικαιώματα σ' αυτόν τον τόπο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ πάρα πολύ, με σεβασμό και εκτίμηση. Έχετε δικαίωμα να εκφράζετε τη γνώμη σας, αλλά να ταυτίζετε δημοκρατικές κυβερνήσεις νόμιμα εκλεγμένες με πολιτικές δικτατορικές δεν είναι σωστό. Είναι υποχρέωση του Κοινοβουλίου να κάνει αυτήν την παρατήρηση.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ για την παρατήρηση. Εγώ είπα και επιμένω ότι οι αποφάσεις της Κυβέρνησης και η γλώσσα της Κυβέρνησης θυμίζουν κακές εποχές...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κακώς επιμένετε, κύριε Πρόεδρε. Δεν μπορείτε να ταυτίζετε πολιτικές δημοκρατικά εκλεγμένων κυβερνήσεων με πολιτικές δικτατορικών καταστάσεων.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): ... τη στιγμή που η αντιπαράθεση δεν είναι με την Π.Ν.Ο. ή με την Αριστερά, είναι με το δικαστήριο του Πειραιά. Δεν μπορεί νόμιμες αποφάσεις δικαστηρίων να αντιμετωπίζονται με επιστρατεύσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Πρόεδρε, δικαίωμά σας να διατυπώνετε τις ενστάσεις αυτές. Αλλά όμως δεν είναι σωστό να ταυτίζετε πολιτικές κυβερνήσεων δημοκρατικά εκλεγμένων με τη δικτατορία.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Σας λέω τι θυμίζουν. Εμένα αυτό μου θυμίζουν. Το «αποφασίζουμε και διατάσσουμε» και «μέχρι νεωτέρας απόφασης» αυτό μου θυμίζει. Μου θυμίζει εκείνες τις ημέρες.

Καταλήγοντας θέλω να πω ότι είναι ντροπή, είναι απαράδεκτο, είναι κίνδυνος για τη δημοκρατία, μια απεργία πέντε ημερών να αντιμετωπίζεται μ' αυτόν τον τρόπο. Και ξαναλέω, η πίεση και ο θυμός και τα δίκαια, να σταματήσουν. Από τους Κρητικούς, από τους άλλους νησιώτες, αλλιώς έπρεπε να αντιμετωπιστούν.

Προειδοποιούμε την Κυβέρνηση ότι έχει πάρει έναν πολύ λάθος δρόμο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Πάντως ήταν υποχρέωση του Προεδρείου να προστατεύσει το δημοκρατικό μας σύστημα και να μην υπάρχουν τέτοιοι συνειρμοί και τέτοιες ταυτοποιήσεις.

(Θόρυβος από την πλευρά του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

Σας παρακαλώ! Διαμαρτύρεστε γιατί το Προεδρείο παρεμβαίνει και δεν επιτρέπει να γίνονται τέτοιοι χαρακτηρισμοί;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΪΣΕΡΛΗΣ: Δεν διαμαρτυρόμαστε για σας, αλλά για συστάσεις εκ μέρους συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Όταν ομιλεί Πρόεδρος κόμματος, δεν μπορεί να διακόπτουν Βουλευτές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Λιάπης.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Αλαβάνο, λυπάμαι γι' αυτούς τους χαρακτηρισμούς. Η σύγκριση με τον Παπαδόπουλο, τον Μακαρέζο και τη δικτατορία γενικότερα απάδει σ' αυτήν την Αίθουσα. Και νομίζω ότι είναι μια ύβρις στην εκλεγμένη σημερινή Κυβέρνηση. Θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι είναι ένα προσωπικό σας ολισθήμα. Γιατί και εσείς και εγώ ήμασταν τότε στις καταλήψεις του Πολυτεχνείου και της Νομικής Αθηνών, στον αντιδικτατορικό αγώνα. Δεν δικαιούστε να έχετε εσείς περισσότερες ευαισθησίες από εμένα και από τη σημερινή Κυβέρνηση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Ένας λόγος παραπάνω για να μην εφαρμόζετε μέτρα εκείνης της εποχής.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεύτερον, ξέρετε πολύ καλά ότι το Σύνταγμα στο άρθρο 22 επιτρέπει την επιστράτευση.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Δεν επιτρέπει την επιστράτευση, λάθος κάνετε.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ασκήσαμε ένα νόμιμο δικαίωμα και το ασκήσαμε, κύριε Αλαβάνο, υπέρ της ελληνικής κοινωνίας. Είχαν αποκλειστεί τα νησιά μας. Δεν υπήρχε τρόπος επαφής με την υπόλοιπη χώρα μας. Τι έπρεπε να κάνουμε; Να τους εγκαταλείψουμε; Τους προστατεύουμε, κύριε Αλαβάνο. Γι' αυτό αναγκαστήκαμε και πήραμε αυτό το μέτρο. Δεν το θέλαμε.

Πρέπει επίσης να σας πω ότι τα περισσότερα αιτήματα είχαν

ικανοποιηθεί. Βλέπαμε ότι προχωράνε σε μια αδιέξοδη πορεία. Και εμείς σαν υπεύθυνη κυβέρνηση πήραμε αυτό το μέτρο για να προστατεύσουμε το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας. Τα αιτήματα των εργαζομένων είναι σεβαστά. Αλλά μπορούν να φθάσουν μέχρι ενός ορίου. Όχι να καταχραστούν των ελευθεριών και των συμφερόντων της υπόλοιπης ελληνικής κοινωνίας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρος Αλαβάνος.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Κύριε Υπουργέ, δεν πρόκειται να αρνηθώ εγώ το παρελθόν σας. Λυπάμαι που αναγκάζομαι να κάνω αυτές τις συγκρίσεις για κάποια ενέργεια της Κυβέρνησης και για κάποια ορολογία που χρησιμοποιεί ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Και εγώ θα ήθελα σ' αυτήν την προσπάθεια να βγάλουμε τα στρατιωτικά μέσα από την επίλυση των κοινωνικών διαφορών και να έχουμε τη στήριξη και Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας αντί να αντιδρούν. Δεν θέλω να προσβάλω ποτέ κανέναν εγώ. Αλλά λέγω ότι αυτή η κίνηση που έκανε η Κυβέρνηση έχει ένα «άρωμα» και μια νοοτροπία...

Δεύτερον, κύριε Υπουργέ, σας είπα πως πέρα από το τι λέει το Σύνταγμα, υπάρχει χθεσινή απόφαση του δικαστηρίου. Προσβάλλετε τη δικαιοσύνη. Εδώ πάμε στο Πρωτοδικείο Πειραιά και λέει ότι είναι νόμιμη η απεργία, σε αντίθεση, αν θέλετε, με μια σειρά αποφάσεων για άλλες απεργίες, ότι είναι καταχρηστικές, παράνομες κ.λπ., που δεν συμφωνούσαμε. Μια άλλη απόφαση εδώ του δικαστηρίου λέει ότι είναι νόμιμη η απεργία. Και μετά από λίγες ώρες έρχεται η Κυβέρνηση και διατάσσει επιστράτευση;

Τρίτον, σημείο, κύριε Υπουργέ. Και για τους λόγους που αναφέρει το Σύνταγμα, όπως θέματα δημόσιας υγείας αν υπήρχε έλλειψη φαρμάκων κ.λπ., όλα αυτά μπορούσαν να λυθούν με άλλα μέσα.

Και τέταρτον, και το κυριότερο. Ζητούσαν ένα συγκροτημένο πλαίσιο διαλόγου. Ας σταματήσει η Κυβέρνηση να έχει αυτήν τη στάση αλαζονείας και απόρριψης κάθε κοινωνικού αιτήματος και ας έλεγε ότι αρχίζουμε το διάλογο και τα πράγματα θα ήταν πολύ καλύτερα από αυτά που είναι σήμερα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Καστανίδης.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, προέκυψε μείζον πολιτικό και κοινωνικό θέμα. Με αιφνίδια απόφασή του ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας επιστράτευσε τους ναυτεργάτες απεργούς. Πρόκειται για απόφαση αμφιβόλου νομιμότητας, αμφιβόλου πολιτικής σκοπιμότητας και αμφιβόλου κοινωνικής χρησιμότητας.

Και εξηγούμε: Η απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας στερείται νομικής βάσεως. Το προεδρικό διάταγμα, διάταγμα που ανατρέπει στο χρόνο του 1974 και προέβλεπε τη δυνατότητα πολιτικής επιστράτευσεως, καταργήθηκε από την κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. το 2002. Ερευνητέον ποια είναι η νομική βάση επί της οποίας στηρίζεται ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και η Κυβέρνηση, για να προχωρήσει σε πολιτική επιστράτευση.

Επίσης, είναι απόφαση αμφίβολης πολιτικής σκοπιμότητας, διότι δεν εξυπηρετείται αυτό το οποίο τάσσει προ της αποφάσεώς του ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ως συμφέρον για τη χώρα. Η υποχρέωση της Κυβέρνησης ήταν να εξεύρει κάθε μέσον συνεννόησης με τους απεργούς και μάλιστα πιθανολογούμε ότι θα βρίσκονταν εκείνες οι διαδικασίες, αν δεν υπήρχαν εστίες πολώσεως, που θα επέτρεπαν στους ναυτεργάτες να εξυπηρετήσουν τις ευπαθείς κοινωνικά κατηγορίες. Η στάση όμως της Κυβέρνησης ήταν εξ αρχής πολιτικά απαράδεκτη.

Προσθέτω, κύριε Πρόεδρε, ότι, όπως σωστά επεσήμανε ο Πρόεδρος του Συνασπισμού, στο παρελθόν, αν συνέβαινε σπασίμως να έχουμε πολιτική επιστράτευση, προηγείτο συνήθως απόφαση του δικαστηρίου, που προέβλεπε ότι μια απεργία είναι παράνομη ή καταχρηστική. Έχουμε απόφαση της Κυβερνήσε-

ως να επιστρατεύσει ναυτεργάτες απεργούς, όταν λίγες ώρες πριν το δικαστήριο, η δικαιοσύνη, απεφάνθη ότι είναι καθ' όλα νόμιμη η απεργία των απεργών ναυτεργατών. Ερώτημα: Τι είναι αυτό που παρακινεί την Κυβέρνηση να πάρει μια τέτοια απόφαση, λίγη ώρα μετά από δικαστική απόφαση, πριμοδοτώντας νέες πολιτικές και κοινωνικές εντάσεις; Διότι φοβούμαι, κύριε Υπουργέ, ότι παρά την απόφαση πολιτικής επιστράτευσεως και εν όψει του γεγονότος ότι στερείται νομιμοποιητικής βάσεως αυτή η απόφαση, οι απεργοί είναι πιθανόν να συνεχίσουν. Σ' αυτήν την περίπτωση μπορείτε να διαγνώσετε το εύρος της κοινωνικής σύγκρουσης και τις συνέπειες;

Η απόφαση είναι και αμφίβολης κοινωνικής χρησιμότητας, διότι, εάν συνεχίσουν στο δρόμο τους οι απεργοί, μετά το κλείσιμο των διαύλων επικοινωνίας λόγω της πολιτικής επιστράτευσης, τότε οι συνέπειες σε βάρος των κοινωνικά ευπαθών κατηγοριών θα είναι ακόμη μεγαλύτερες. Θα οφειλάτε να το σκεφτείτε πολύ περισσότερες φορές απ' ό,τι η ευκολία της γραφίδας σας σάς οδήγησε σε μια τέτοια απόφαση.

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αναλαμβάνει μεγίστη πολιτική ευθύνη. Είναι, επαναλαμβάνω, αμφιβόλου νομιμότητας, αμφιβόλου πολιτικής σκοπιμότητας και αμφιβόλου κοινωνικής χρησιμότητας η απόφαση της Κυβέρνησης για πολιτική επιστράτευση. Φοβάμαι ότι πολύ γρήγορα θα θερίσετε θύελλες. Είναι θέμα ωρών.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Βαρβιτσιώτη, ζήτησε πιο πριν το λόγο ο κ. Κολοζώφ. Μετά μπορείτε να μιλήσετε εσείς.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Κολοζώφ.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Πρόεδρε, η πρωινή απόφαση της Κυβέρνησης δημιούργησε ένα πολύ σοβαρό ζήτημα στην ελληνική κοινωνία. Η Κυβέρνηση και ο κύριος Υπουργός εδώ μας είπε ότι ανησυχεί πάρα πολύ, γιατί αποκλείστηκαν τα νησιά, δεν μπορούν να τροφοδοτηθούν και υπάρχει μια σειρά από κοινωνικά προβλήματα, και είπε «τι να κάνει η Κυβέρνηση;» Ένα πράγμα, κύριε Υπουργέ: Η Κυβέρνηση, από τη στιγμή που είχε γράψει στα παλιά της τα παπούτσια το συνδικαλιστικό κίνημα στο χώρο των ναυτεργατών, έπρεπε να καταλάβει ότι δεν λύνονται έτσι τα προβλήματα, να αποσύρει το νομοσχέδιο και να ανοίξει μία συζήτηση γύρω από την ικανοποίηση των αιτημάτων των εργαζομένων. Αυτή θα ήταν μια συμπεριφορά μιας κυβέρνησης που πονάει για το λαό της. Αντίθετα, η Κυβέρνηση έρχεται σε κάθετη σύγκρουση με τα συνδικάτα.

Και αυτό το νομοσχέδιο που σήμερα κατατίθεται και πάει να ψηφιστεί θα έχει ακριβώς τα ίδια αποτελέσματα. Ήδη υπάρχει απεργία των εργαζομένων στις μεταφορές. Τι θέλετε να κάνετε μ' αυτά τα μέτρα που παίρνετε;

Να σας πω εγώ τι θέλετε να κάνετε: Θέλετε να υλοποιήσετε τους στόχους του κεφαλαίου: Ελεύθερη δράση του κεφαλαίου, χωρίς καμία αντίσταση των εργαζομένων. Θέλετε να διαλύσετε τα συνδικάτα. Θέλετε να δημιουργήσετε μια κατάσταση, όπου ο Έλληνας πολίτης, ο Έλληνας εργαζόμενος, να μην έχει τη δυνατότητα να υπερασπιστεί τον εαυτό του. Δεν δικαιολογείται, από όποια πλευρά και εάν δει κανείς το ζήτημα. Το ίδιο το Σύνταγμα δεν επιτρέπει τέτοια μέτρα. Ας μου πείτε, πού στηρίζεται το μέτρο αυτό; Πού στηρίζεται από άποψη συνταγματικής; Δεν υπάρχει τέτοια δυνατότητα. Υπάρχει αυθαιρεσία. Υπάρχει η πρόθεση να χτυπηθεί το συνδικαλιστικό κίνημα, να μη σηκώνουν κεφάλι οι εργαζόμενοι, να τους κάνουν να σέρνονται, να παρακαλούν για ένα μεροκάματο!

Κύριε Πρόεδρε, η Κυβέρνηση θα μπορούσε να λύσει το ζήτημα με μία μόνο κίνηση: να αποσύρει αυτό το νομοσχέδιο και να ανοίξει μια συζήτηση, εάν ήθελε. Όμως, δεν θέλει. Ο στόχος της είναι αυτός που είπα προηγουμένως. Έρχεται το δικαστήριο, πίστευαν οι εφοπλιστές και εσείς ότι θα ακολουθήσει την πεπατημένη, όπου το 90% των αποφάσεων από τα δικαστήρια έβγαιναν πάντοτε σε βάρος των εργαζομένων: Καταχρηστικές και παράνομες οι απεργίες. Ε, όχι! Υπήρχε κι ένας δικαστής, ο οποίος έδινε δίκιο στους εργαζόμενους, που έχουν δίκιο! Κι

έρχεστε εσείς με το «αποφασίζουμε και διατάσσουμε» να κηρύξετε γενική πολιτική επιστράτευση. Μα, είστε στα καλά σας; Νομίζετε ότι το κίνημα θα κάνει πίσω, επειδή το απειλείτε; Πότε στην Ελλάδα έκαναν πίσω οι εργαζόμενοι, όταν τους απειλούσαν ή όταν τους εκβίαζαν;

Πιστεύω ότι θα κατανοήσετε το μέγεθος του εγκλήματος που κάνετε και θα αποσύρετε αυτό το νομοσχέδιο. Διαφορετικά, το κρίμα στο λαμό σας για ό,τι συμβεί σ' αυτήν τη χώρα. Δεν πρόκειται οι εργαζόμενοι να καθίσουν με σταυρωμένα τα χέρια να τους παίρνουν τη μια κατάκτηση πίσω από την άλλη. Φτάνει πια! Ήρθε ο καιρός να δώσουν τη μάχη τους. Ήρθε ο καιρός να υπερασπιστούν τον εαυτό τους. Καλά θα κάνετε να το αποσύρετε το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

ΜΙΛΙΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με έκπληξη πραγματικά άκουσα τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑ.ΣΟ.Κ. να αμφισβallesti την νομιμότητα της πράξης. Αυτό είναι πρωτοφανές. Είναι πρωτοφανές να αμφισβallesti τη νομιμότητα της πράξης όταν η απόφαση του Πρωθυπουργού, με την οποία κηρύσσεται η πολιτική επιστράτευση των ναυτικών στα οχηματαγωγά και στα επιβατηγά της ακτοπλοΐας, είναι ταυτόσημη με την πράξη του κ. Σημίτη το καλοκαίρι του 2002. Εδράζονται στις ίδιες συνταγματικές διατάξεις, εδράζονται στην ίδια νομοθετική εξουσιοδότηση, την οποία χρησιμοποίησε η ίδια του η κυβέρνηση πριν από μερικά χρόνια.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Και εκείνη παράνομη ήταν.

ΜΙΛΙΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Άρα μπορεί να αμφισβallesti για τη νομιμότητα; Μπορεί να την αμφισβallesti; Νομίζω ότι αυτό υπερβαίνει, εάν θέλετε, τη λογική όλων μας.

Το δεύτερο είναι κατά πόσο είναι πολιτικά αποδεκτή ή παραδεκτή η πράξη της πολιτικής επιστράτευσης. Σίγουρα είναι ένα σκληρό μέτρο, σίγουρα είναι ένα μέτρο, το οποίο καμία κυβέρνηση σε καμία περίπτωση δεν θα ήθελε να χρησιμοποιήσει. Αντιμετωπίζουμε όμως και εκλαμβάνουμε την ανάγκη της κοινωνικής συνοχής ως ύψιστο αγαθό, το οποίο οφείλουμε να διασφαλίσουμε. Αντιλαμβανόμαστε ότι η οικονομική συνοχή του τόπου, η διασφάλιση των μεταφορών και των επικοινωνιών, η διασφάλιση της συγκοινωνίας των νησιών, η διασφάλιση της διαμετακόμισης των εμπορευμάτων, αποτελούν ύψιστα δικαιώματα απέναντι σε έναν αγροτικό κόσμο, ο οποίος έχει λίγες ευκαιρίες για οικονομική καταξίωση, απέναντι σε μία κοινωνία που χρειάζεται εισροή περισσότερων κεφαλαίων, σε μία κοινωνία που δεν μπορούμε να την απομονώνουμε, έστω κι αν πολλά από τα αιτήματα μιας τάξης εργαζομένων είναι δίκαια.

Αυτό που ζήτησε η Κυβέρνηση, αυτό που ζήτησε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας από τους απεργούς, πριν καταφύγει σ' αυτό το ακραίο μέτρο, ήταν να επιτρέψουν τη δρομολόγηση έστω και ενός πλοίου προς κάθε προορισμό, για να διευκολυνθούν οι έκτακτες ανάγκες. Και αυτό δεν έγινε αποδεκτό, όταν στην πλειοψηφία των αιτημάτων που σήμερα θέτουν οι απεργοί, η Κυβέρνηση άλλα τα έχει ρυθμίσει με νόμο και άλλα τα ικανοποιεί σταδιακά και μέσα στις οικονομικές της δυνατότητες.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ναυτεργασία, η δουλειά στα πλοία δεν είναι μία εύκολη δουλειά. Κανένας δεν θέλει να απαξιώσει μία τάξη ναυτικών, που έχει συνεισφέρει στην εθνική οικονομία τα μέγιστα. Κανένας δεν θέλει να βάλει στον αντίποδα μία κατηγορία εργαζομένων, για τους οποίους άλλωστε πολλές φορές σ' αυτήν την Αίθουσα όλοι έχουμε δώσει μάχη για την προάσπιση των δικαιωμάτων τους, για την αύξηση των αποδοχών τους, για την κατοχύρωση της ιδιαίτερης δυσκολίας του επαγγέλματός τους.

Όμως, οφείλουμε να αντιμετωπίσουμε και πάντοτε θα πρέπει να αντιμετωπίζουμε με κοινωνική ευαισθησία τις ανάγκες της νησιωτικής Ελλάδας. Μας το επιτάσσει το καθήκον μας ως Κυβέρνηση, μας το επιτάσσει ο σεβασμός μας στους Έλληνες νησιώτες, στους Έλληνες παραγωγούς, στους Έλληνες αγρότες, ιδιαίτερα της Κρήτης.

Νομίζω ότι αυτό το οποίο οφείλουμε να κάνουμε είναι να συνεχίσουμε το γόνιμο διάλογο, γιατί τα προβλήματα των ναυ-

τικών είναι πολλά. Είναι διατεθειμένη η ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να συζητήσει την πλειοψηφία από αυτά, δεν μπορεί όμως να συζητά κάτω από το βάρος ενός ιδιότυπου αποκλεισμού της μισής Ελλάδος.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Βαρβιτσιώτη.

Το λόγο έχει ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Τσιόκας.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αυτό το νομοσχέδιο στον κύριο πυρήνα του αναφέρεται στην ασφάλεια. Παρακολουθώντας τη σημερινή συζήτηση, το πρώτο ερώτημα που φαίνεται να πηγάζει έντονα από όλες τις τοποθετήσεις των συναδέλφων -και βασικά των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων- είναι ποια ασφάλεια παρέχεται στην ελληνική κοινωνία με αυτού του τύπου τις πρακτικές, όπως είναι η στρατιωτική επιστράτευση που επιδιώκεται σε βάρος των ναυτεργατών και γενικότερα των απεργούντων οδηγών. Αυτές οι πολιτικές δεν έχουν μόνο αμφιλεγόμενα προσδοκώμενα αποτελέσματα αλλά υποκρύπτουν τον κοινωνικό διχασμό. Δεν μπορεί η πολιτική στόχευση μιας δημοκρατικής κοινωνίας να είναι πώς θα οδηγήσει σε αναμέτρηση τους φτωχούς με τους περιθωριοποιημένους. Δεν μπορεί το βασικό ζήτημα της ελληνικής κοινωνίας να είναι πώς θα οδηγήσουμε σε μία αντιπαράθεση τις κοινωνικές ομάδες που συνθέτουν το σύνολο του πληθυσμού, για να μπορέσει η Κυβέρνηση να εφαρμόσει τις πιο κοινωνικά διχαστικές και ανάληγτες πολιτικές υπέρ των ολίγων που θέλει να εκφράσει!

Και είναι πραγματικά ντροπή για το δημοκρατικό μας σύστημα και για τον πολιτικό μας πολιτισμό να εννοούμε ότι διάλογος είναι το «αποφασίζουμε και διατάσσουμε». Το «αποφασίζουμε και διατάσσουμε», δεν είναι δημοκρατικός διάλογος. Δεν ανταποκρίνεται στη σύγχρονη εποχή, σας οδηγεί μαθηματικά στην κοινωνική αναμέτρηση και η κοινωνική αναμέτρηση θα σας οδηγήσει στο περιθώριο.

Όσον αφορά τώρα στα άρθρα του νομοσχεδίου, επιμένουμε ότι στο άρθρο 1 κάνετε πάρα πολύ μεγάλο λάθος, με την έννοια ότι ενώ αποδίδετε ρόλους στα κλιμάκια της Νομαρχικής Αυτοδιοίκησης για να ασκηθούν οι έλεγχοι, την ίδια ώρα ξέρετε πολύ καλά ότι οι νομαρχίες είναι στελεχωμένες με το 35% των οργανικών θέσεων. Τους λείπουν πάρα πολλές υλικοτεχνικές υποδομές. Αυξάνετε -και σωστά- τους ρόλους και τις αρμοδιότητες, προκειμένου να ασκήσουν έλεγχο, τους αφαιρείτε, όμως, τους αποδιδόμενους πόρους.

Σύμφωνα με την προηγούμενη νομοθεσία, όλοι οι πόροι αποδίδονταν στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, προκειμένου να εξυπηρετηθούν αυτοί οι στόχοι. Και εσείς τώρα λέτε 70%-30% και το καλύπτετε πίσω από το γεγονός ότι αφού αυξάνονται τα πρόστιμα, λογικά η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση θα έχει περισσότερα έσοδα, λογικά τους παλαιούς πόρους θα τους πάρει.

Μα, εδώ προστίθεται αντικείμενο. Έχουμε έλλειψη στελεχικού δυναμικού. Και τις υπερωρίες που αναφέρετε ότι θα αποδίδονται στα κλιμάκια, τις αναθέτετε στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Το καταψηφίζουμε!

Στο άρθρο 4 πρέπει να δείτε κάποιες παρατηρήσεις. Υπάρχει νόμος για τον καθορισμό αμφοριακού κομίστρου. Γιατί δεν το κάνετε;

Παρ' ότι το άρθρο 4 δεν θίγει όλους τους τομείς πρόληψης και ελέγχου, σας έθιξε χθες ο κ. Καστανίδης την αναγκαιότητα -και εγώ προσωπικά στην εισήγησή μου- να υπάρξει εθνική επιτροπή οδικής ασφάλειας -και αυτό το θέμα θα το επαναφέρουμε στη Βουλή- και να λειτουργήσει.

Είμαστε θετικοί με την αυστηροποίηση των ποινών και των κυρώσεων γιατί αφορούν την ασφάλεια των πολιτών. Όμως, δεν συμφωνούμε -και θα πρέπει να το δείτε- με κάποιες βελτιώσεις -γιατί καταλαβαίνω ότι η πρόθεσή σας είναι προς αυτήν την κατεύθυνση- στη μονοπρόσωπη ανάθεση ευθύνης της επιβολής του μέτρου αφαίρεσης ή επιστροφής των ποινών. Αυτό ξέρετε τι σημαίνει; Αν ένας άνθρωπος αποφασίζει, τότε ενδεχομένως ή πίεσε για συναλλαγή ή για αδιαφάνεια να βρίσκει έδαφος γονιμοποίησης. Μη φορτώνουμε ευθύνες άστοχα!

Παράλληλα θεωρούμε ότι θα πρέπει να γίνει σαφές πως οι ποινές αφορούν όχι μόνο τους οδηγούς αλλά και τους μισθωτές και τους ιδιοκτήτες.

Πρέπει στο όλο σύστημα της οδικής ασφάλειας να συμπεριληφθεί η πρόταση των εργαζομένων ότι κάθε εταιρεία πρέπει να έχει τεχνικό ασφαλείας με ευθύνη. Και αυτό πρέπει να αποτελέσει το αντικείμενο για το νέο εθνικό σύστημα οδικής ασφαλείας. Πρέπει να υπάρξει υποχρέωση όσων οδηγών μεταφέρουν πετρελαιοειδή να φορούν πιστοποιημένα ενδύματα με αντιστατικά υποδήματα. Και αυτό είναι σημαντικό και πρέπει να συμπεριληφθεί στους προβληματισμούς σας για τα ζητήματα εθνικής οδικής ασφάλειας.

Τέλος, όσον αφορά την υπέρβαση του ωραρίου των οδηγών, δεν πρέπει η ευθύνη να αποδίδεται μόνο στον οδηγό, αλλά πρέπει να έχει ευθύνη και ο ιδιοκτήτης. Ξέρετε πολύ καλά ότι πολλές φορές εδώ υπάρχει για αρκετούς λόγους συμφωνία ή ανοχή ανάμεσα στον ιδιοκτήτη και τον εργαζόμενο και για λόγους διασφάλισης της εργασίας κ.λπ..

Ποια είναι όμως η βασική μας ένσταση σ' αυτήν την ενότητα, στο Κεφάλαιο Α'; Η βασική μας ένσταση είναι στο άρθρο 7. Γιατί τι λέτε στο άρθρο 7; Επιτρέπετε να μισθώσει ένας οδηγός ένα φορτηγό δημοσίας χρήσης και με βάση αυτό να μπει στον «παράδεισο» υποτίθεται, ότι θα γίνει και αυτός ελεύθερος επαγγελματίας.

Τι χάνει ένας οδηγός απ' αυτήν την ιστορία; Πρώτα απ' όλα χάνει όλα τα εργασιακά του δικαιώματα. Θα τρέχει όλη μέρα προκειμένου να καλύψει το ενοίκιο, του αυτοκινήτου, να καλύψει τα έξοδα από τα πετρέλαια, από τα λάστιχα, από τις φθορές, τις συντηρήσεις και να βγάλει το μεροκάματο για την οικογένειά του. Στην ουσία δηλαδή θα τρέχει ατέλειωτα πίσω από το χρόνο καταστρέφοντας τις κοινωνικές κατακτήσεις και όχι μόνο, δημιουργώντας όμως επαγγέλματα καμικάζι στην αγορά. Δηλαδή τι κάνετε, μεταφέρετε την παθογένεια των ταξί. Αυτό κάνετε. Αυτό δεν είναι απελευθέρωση, είναι εργασιακός μεσαίωνας. Καταλαβαίνω βέβαια ότι είναι ένα κίνητρο στα πλαίσια του ανταγωνισμού κλπ.

Πάρτε το πίσω. Καλέστε τους εργαζόμενους. Ξανασυνζητήστε μαζί τους. Αλλιώς ξέρετε τι θα κάνουν οι εργοδότες; Μια εταιρεία, παραδείγματος χάριν, που βγάζει μπετόν, ξέρετε τι θα κάνει; Θα πει «απολύονται όλοι οι εργαζόμενοι και ελάτε ξανά να σας απασχολούμε μέσα από τη μίσθωση». Ξέρετε τι σημαίνει αυτό; Θα βάλει τον οδηγό που έχει οικογένεια, έχει παιδιά, να τρέχει όλη μέρα από το πρωί μέχρι το βράδυ διαλύοντας την οικογένειά του, να τρέχει με αναμφίβολα έσοδα που στην ουσία θα συντηρούν τη μίσθωση. Αυτό κάνετε. Είναι λάθος. Η πολιτική σας στο όνομα του κέρδους έχει θύματα του ανθρώπου! Ταυτίζετε με τις ακραίες δυνάμεις της αγοράς

Στο άρθρο 8 είναι θετικές οι προσθήκες που κάνετε, οι εξηγήσεις που δώσατε κ.λπ.. Λέτε, όμως, ότι επιστρέφете την άδεια κυκλοφορίας σε όλους γιατί δεν μπορούν να τη χάσουν, είναι περιουσιακό στοιχείο. Το καταλαβαίνουμε αυτό. Αλλά αυτό ισχύει και για κάποιον που κουβαλάει ναρκωτικά και όπλα; Μήπως εκεί πρέπει να δούμε κάποια διαφοροποίηση; Θέλω μία διευκρίνιση πάνω σ' αυτό.

Είναι πάρα πολύ σωστό το ότι κατανοήσατε την αγωνία που εξέφρασε ολόκληρη η Αντιπολίτευση και πήρατε πίσω το άρθρο 10 που αφορά τους νομαρχιακούς μεταφορείς. Έχει μια σημασία να κάνετε ένα διάλογο μαζί τους για να δείτε, γιατί υπάρχουν αυτά τα εξάτονα και οκτάτονα, και πρέπει να τα βελτιώσετε με τροπολογία. Υπάρχουν και αυτά που έχουν γερανοφύλακες, τα γερανοφόρα, που χάνουν τονάζ. Αυτά πρέπει να δείτε. Μέσα από ένα διάλογο, που θα κάνετε με τον αντίστοιχο φορέα, να δείτε πώς μπορούμε να καλύψουμε αυτό το πρόβλημα.

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

Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε, αλλά νομίζω ότι το θέμα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεχίστε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Πάμε στο κεφάλαιο Β'. Στο άρθρο 10 μιλάτε για τα ειδικού τύπου ταξί. Αυτά δηλαδή τα επαθεία δημόσιας χρήσης τα οποία κάνετε αυξάνετε στο 4% του συνόλου των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Δηλαδή να δίνετε άδεια στο 4%,

επί του συνόλου των αδειών, που υπάρχουν στα ταξί για τα οχήματα αυτής της ειδικής κατηγορίας. Ήταν 3% και δεν το έκανε χρήση η ομοσπονδία των ιδιοκτητών ταξί. Ξέρετε γιατί δεν το έκανε; Γιατί σας εκβιάζουν. Σας ζητούν εννεαθέσια και κάτω από άλλες προϋποθέσεις και άλλα κίνητρα.

Εμείς τι σας λέμε; Χρειάζονται αυτά, διότι εξυπηρετούν και τα Α.Μ.Ε.Α. κ.λπ. Δεν θέλουν να κάνουν χρήση; Αν δεν θέλουν, τότε προβλέψτε ότι, αν μέσα σ' ένα χρόνο δεν κάνουν χρήση, να έχουν τη δυνατότητα οι επαγγελματίες οδηγοί των ταξί να μπορούν να αποκτήσουν άδεια και να μπου στον αντίστοιχο συνεταιρισμό ή στην κοινοπραξία. Βάλτε προθεσμίες. Δεν μπορεί οι ιδιοκτήτες των ταξί να κάνουν εκβιασμό σχετικά μ' αυτές τις άδειες.

Στο άρθρο 11 προσδιορίζετε και σωστά ότι πρέπει να υπάρχει το πιστοποιητικό ποινικού μητρώου. Συμφωνούμε. Ξέρετε ποιο είναι το πρόβλημα στα ταξί; Το πρόβλημα στα ταξί είναι η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, η ανανέωση του στόλου, η μαύρη εργασία, οι μαντράδες που μαζεύουν τις άδειες. Αυτό συμβαίνει κυρίως στο Λεκανοπέδιο.

Λοιπόν, τι σας λέμε εμείς; Σας λέμε πρώτα και κύρια ότι το πιστοποιητικό ποινικού μητρώου είναι σωστό, αλλά πρέπει να απαλλάξουμε τον κλάδο από τη μαύρη εργασία. Πώς θα γίνει αυτό; Με πρόταση άλλωστε δικού σας Βουλευτή, όταν ήμασταν κυβέρνηση, είχαμε πει να κατατίθεται το φορολογικό δελτίο του κάθε εργαζόμενου οδηγού, ώστε να φαίνεται αν απασχολείται σε άλλη υπηρεσία ή όχι, για να μην υπάρχει κάποιος που παραδείγματος χάριν το πρωί απασχολείται αλλού και το βράδυ να είναι οδηγός στο ταξί. Με ποια ασφάλεια γίνεται αυτό το πράγμα; Πώς βελτιώνουμε την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών;

Επίσης, παρατείνετε τη μη χορήγηση αδειών ταξί. Καλά κάνετε, είναι κορεσμένος ο κλάδος και πρέπει να ενισχυθούν τα μαζικά μέσα μεταφοράς. Εμείς, όταν κάναμε αυτήν τη νομοθέτηση, προβλέψαμε και μια σειρά από μέτρα για την αναβάθμιση, για την ανανέωση του στόλου, τη χρηματοδότηση για την ανανέωση, προϋποθέσεις για την αναβάθμιση του στελεχιακού δυναμικού, που δουλεύει στα ταξί και, για τον εξοπλισμό και έλεγχο των παρεχόμενων υπηρεσιών, εσείς δίνετε απλώς μια παράταση ότι δεν δίνετε επιπλέον άδειες. Ποιες δεσμεύσεις όμως, αναλαμβάνει το Υπουργείο; Θα αναβαθμιστεί ο κλάδος και οι παρεχόμενες υπηρεσίες των ταξί απέναντι στους πολίτες;

Εδώ υπάρχει και μία πρόταση πολλών ιδιοκτητών ταξί που είναι σωστή. Αυτά τα επιβατικά δημόσιας χρήσης, εφόσον αποχαρακτηρίζονται και τίθενται σε κυκλοφορία ως ιδιωτικής χρήσης, όταν παρέλθει η πενταετία από τον τελωνισμό τους –ισχύει στα άλλα αυτοκίνητα– να υπόκεινται στην καταβολή της διαφοράς μεταξύ των μειωμένων φόρων, που κατέβαλαν και να μπορούν να τα πουλήσουν. Αυτή είναι μία ενδιαφέρουσα και σωστή πρόταση και νομίζω ότι πρέπει να την εξετάσετε.

Τελειώνω με το εξής. Αναφέρομαι στο άρθρο 15, στο σημείο που λέτε ότι με απόφαση Υπουργού καθορίζονται οι περιπτώσεις εκείνες στις οποίες επιτρέπεται η αλλαγή των κύριων χαρακτηριστικών. Αν αφορά μόνο την αλλαγή χρήσης, είναι άλλο πράγμα. Αν αφορά την αύξηση του τονάζ, είναι άλλο πράγμα. Αν αφορά κάποια βελτιωτικά στοιχεία, είναι άλλο πράγμα. Θέλουμε μια διευκρίνιση επ' αυτού.

Σε ό,τι αφορά τα Κ.Τ.Ε.Λ., ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι κάναμε ένα πολύ ωραίο πρόγραμμα με το οποίο εκσυγχρονίζονται τα Κ.Τ.Ε.Λ. μέσα από τη χρηματοδότηση και την ίδια συμμετοχή, που έβαζαν οι αντίστοιχοι οργανισμοί των Κ.Τ.Ε.Λ.. Αυτό το πρόγραμμα οικονομικά προέβλεπε περίπου 100.000.000 ευρώ. Προχώρησε, ανταποκρίθηκε μερικώς ο κλάδος. Τώρα βάξετε συμπληρωματικά 20.000.000. Τα 20.000.000 είναι χρωστούμενα και είναι σωστό το αίτημα των Κ.Τ.Ε.Λ. που λένε να βάλει άλλα 20.000.000 για να προχωρήσει το πρόγραμμα και να ανανεωθεί ολόκληρος ο στόλος. Είναι πάρα πολύ σωστό και νομίζω ότι πρέπει να πάει στα 140.000.000. Κάντε κάτι και εσείς επιτέλους. Κυβερνάτε δύο χρόνια.

Όσον αφορά τον Ο.Α.Σ.Θ. προσθέτετε μια περίμετρο γύρω από το Νομό Θεσσαλονίκης έξι χιλιόμετρα, τα οποία λογικά είναι δέκα ή δώδεκα αν μετρήσω σωστά τις αποστάσεις τη Χαλ-

κιδική, την Πέλλα, την Ημαθία, το Κιλκίς, δηλαδή, με τους όμορους νομούς. Όμως, το πρόβλημα είναι έντονο! Ο Νομός Θεσσαλονίκης είναι δύο ταχυτήτων. Ο νομοθέτης προβλέπει ότι μέσα σε δύο χρόνια έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί η αστική συγκοινωνία, σ' όλο το Νομό Θεσσαλονίκης. Είναι εννιά ακόμα δήμοι. Πρέπει σήμερα να δεσμευθείτε, κύριε Υπουργέ, ότι θα υλοποιήσετε και αυτό το σκέλος για να έχει ίσες ταχύτητες ο Νομός. Καλέστε το Κ.Τ.Ε.Λ. και τον Ο.Α.Σ.Θ.. Αναλάβετε τις υποχρεώσεις σας, ως Κυβέρνηση!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Π.Α.Σ.Ο.Κ. κ. Καστανίδης έχει το λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, εκφράζω την έκπληξή μου για τη σιωπή του παρισταμένου Υπουργού Μεταφορών....

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είχα μιλήσει προηγουμένως.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Σας άκουσα, κύριε Υπουργέ.

Επαναλαμβάνω ότι εκφράζω την έκπληξή μου για τη σιωπή του παρισταμένου Υπουργού Μεταφορών, σχετικά με το μείζον θέμα της πολιτικής επιστρατεύσεως, θέμα για το οποίο τοποθετήθηκαν ήδη οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Μετά την τοποθέτηση των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων ετέθη ενώπιον του Σώματος σειρά θεμάτων. Η Κυβέρνηση θα όφειλε κάτι να πει και όχι να αφήσει τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας να ομιλεί για πράγματα, τα οποία προφανώς δεν έχει ελέγξει, ούτε καν τις πληροφορίες του.

Διότι το καλοκαίρι του 2002 ίσχυε το π.δ. 371. Στις 18 Δεκεμβρίου 2002 κατηργήθη το π.δ. 371 και γι' αυτό η αξιωματική αντιπολίτευση εγείρει νομικό θέμα. Ποιος είναι ο νομικός τύπος, τον οποίο θα περιβληθεί η απόφαση, την οποία ανακοίνωσε η Κυβέρνηση διά του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας; Επί ποίας νομικής βάσεως στηρίζεται; Σε ποιο νομοθετικό καθεστώς στηρίζεται η απόφαση της Κυβέρνησης, σύμφωνα με την οποία από τις 6 το πρωί κηρύσσεται πολιτική επιστράτευση σε βάρος των ναυτεργατών;

Βεβαίως πρέπει να προστατευθεί, εν μέσω μιας απεργιακής κινητοποίησης, η νησιωτική Ελλάδα. Η νησιωτική Ελλάδα έχει την ανάγκη της προστασίας όλων μας. Αλλά για να προστατευθεί θέλει την κατάλληλη πολιτική παρέμβαση, την κατάλληλη πολιτική συνταγή και όχι αυτό, το οποίο κάνει η Κυβέρνηση. Η Κυβέρνηση αυτήν την ώρα συγκρούεται με την Π.Ν.Ο., με την Α.Δ.Ε.Δ.Υ., με τη Γ.Σ.Ε.Ε., με την Ο.Τ.Ο.Ε., συγκρούεται με τους ανέργους από τα «Φωσφορικά Λιπάσματα» και από τις εταιρείες ή επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, που κλείνουν. Συγκρούεται με όλο τον κόσμο της εργασίας. Και από αυτήν τη σύγκρουση κύριος οίδε τι θα προκύψει.

Σε μια περίοδο κοινωνικών ριξέων και εντάσεων η Κυβέρνηση οφείλει να απαντήσει με μέτρα που αποκλιμακώνουν την κοινωνική ένταση. Εσείς αντιθέτως παίρνετε μέτρα που πριμοδοτούν την κοινωνική σύγκρουση, τη διάλυση της κοινωνικής συνοχής. Οδηγείτε τα πράγματα σε συνθήκες ακραίας ρήξης. Δεν το καταλαβαίνετε αυτό; Υπάρχουν αλλά μέσα και πολιτικές μέθοδοι, που θα μπορούσατε να χρησιμοποιήσετε. Και είμαι σίγουρος ότι θα βρίσκονταν λύσεις με τους ναυτεργάτες και για την ανάγκη εξυπηρέτησής τους νησιωτικού μας πληθυσμού.

Σε τέτοιες συνθήκες, που επικρατούν, η Κυβέρνηση πρέπει να ξανασκεφθεί με ωριμότητα και να επιλέξει λύσεις, που διευκολύνουν την αποκλιμάκωση της κοινωνικής σύγκρουσης και όχι την πυροδότηση των ριξέων. Αυτό επιτέλους καταλάβετε το πριν να είναι αργά.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Π.Α.Σ.Ο.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ο σεβαστός συνάδελφος κ. Καστανίδης ελάλησε χωρίς να διαβάσει. Εγώ είχα διαβάσει. Σας διαβάζω, λοιπόν, το Φ.Ε.Κ. 779/21.6.2002 στο οποίο λέει ότι ο Πρωθυπουργός έχοντας υπόψη τις διατάξεις του άρθρου 22 παράγραφος 4 και 112 παράγραφος 1 του Συντάγματος καθώς και το ν.δ. 17/74 περί πολιτικής σχεδίασης

εκτάκτου ανάγκης και την εισήγηση του Αρχηγού του Γενικού Επιτελείου εξέδωσε την απόφασή του.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Αυτό ίσχυε το καλοκαίρι. Καταργήθηκε το Δεκέμβριο του 2002.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Να τα δείτε και τα δύο και το χθεσινό προεδρικό διάταγμα με αριθμό 230.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Αυτά όλα καταργήθηκαν το Δεκέμβριο του 2002.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Καστανίδη, σας παρακαλώ!

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Αναφέρεστε στο θέμα του 2002. Κάνετε λάθος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας παρακαλώ! Ακούστε τον κ. Βαρβιτσιώτη.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Δεν καταργήθηκε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Βαρβιτσιώτη, με συγχωρείτε!

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Σας παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ένα λεπτό. Θα συνεχίσετε.

Κύριε Καστανίδη, αφήστε τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας να μιλήσει και στη συνέχεια θα πάρετε το λόγο, για να απαντήσετε. Όμως, μην τον διακόπτετε και μάλιστα χωρίς την άδεια του Προεδρείου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Ασφαλώς.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Η απόφαση της Κυβέρνησης...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Να μας καταθέσει το έγγραφο!

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Η Εφημερίδα της Κυβέρνησης είναι στη διάθεση όλων. Έχει αριθμό 230/21.2.2006. Με τις ίδιες ακριβώς διατάξεις, με την ίδια ακριβώς νομική βάση, με την ίδια νομοθετική εξουσιοδότηση η Κυβέρνηση έπραξε αυτό το οποίο είχε πράξει και η κυβέρνηση Σημίτη. Και δεν νομίζω ότι μπορούν να καμιά περίπτωση να γίνουν δεκτοί αυτοί οι ισχυρισμοί, επειδή κάποιοι αποφάσισαν σήμερα το πρωί να βγουν σε κανάλια και να αμφισβητήσουν μια τέτοια πράξη.

Άλλωστε, κρίθηκε επιβεβλημένη από την Κυβέρνηση. Εγώ δεν κατάλαβα τίποτα από την τοποθέτηση του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου του Π.Α.Σ.Ο.Κ.. Επανερχόμαστε σ' ένα Π.Α.Σ.Ο.Κ., το οποίο θέλει να ξανακερδίσει ένα χαμένο εργατοπατερισμό; Βάζουμε σε μια σακούλα όλες τις διεκδικήσεις των εργαζομένων; Θέλει πάλι το Π.Α.Σ.Ο.Κ. να κερδίσει τη χαμένη του λάμψη στις εργατικές τάξεις, στις τάξεις των εργαζομένων που το καταδίκασαν; Τι θέλει να κάνει; Ή υλοποιεί αυτήν την απειλή, που εκτόξευσε από το Βήμα της Βουλής πριν από λίγο καιρό ο κ. Παπανδρέου, για κινητοποιήσεις και απεργίες;

Εγώ δεν θέλω να δεχθώ και δεν πιστεύω ότι είναι πολιτικά υποκινούμενες οι απεργίες. Με τη στάση σας φροντίστε να μας διαψεύσετε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Όσο μπορείτε πιο σύντομα, κύριε Καστανίδη. Πρέπει να επανέλθουμε και στο νομοσχέδιο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Πάρα πολύ σύντομα, κύριε Πρόεδρε.

Πρώτον, δεν απαιτώ από τον ορισθέντα Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας να κατανοήσει πράγματα, που δεν μπορεί να κατανοήσει. Δεν έχω τέτοια απαίτηση.

Δεύτερον, το Σώμα οφείλει να κατανοήσει ότι η νομική βάση επί της οποίας στηρίχθηκε το καλοκαίρι του 2002 η κυβέρνηση του Π.Α.Σ.Ο.Κ., κάτω από εντελώς διαφορετικές συνθήκες, ήταν εν ισχύ. Το προεδρικό διάταγμα περί γενικής επιστρατεύσεως καταργήθηκε στις 18 Δεκεμβρίου 2002. Καταργήθηκε δηλαδή το νομοθετικό πλαίσιο και ερωτάται σήμερα η Κυβέρνηση πάνω σε ποιο νομικό υπόβαθρο στηρίζεται, για να κάνει ό,τι κάνει.

Επισημαίνω για άλλη μία φορά ότι το νομικό ζήτημα είναι η μία πλευρά αυτού του πολυσύνθετου θέματος. Η κρίσιμότερη πλευρά είναι η πολιτική και κοινωνική. Δεν είναι δυνατόν να προηγηθεί απόφαση του Πρωτοδικείου Πειραιά, με την οποία κρίνεται απολύτως σύνομη η απεργιακή κινητοποίηση των

απεργών και λίγες ώρες μετά, παρά τις προϋπάρχουσες περί του αντιθέτου διαβεβαιώσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, να έχουμε απόφαση πολιτικής επιστράτευσης.

Κύριε Πρόεδρε, θα πω κάτι που αποτελεί, κατά την άποψή μου, κανόνα για μια ώριμη κυβερνητική πράξη και για ώριμους πολιτικούς: Όταν η χώρα περνά διά του πυρός και σιδήρου των κοινωνικών εντάσεων και συγκρούσεων, που οφείλονται σε κυβερνητικές επιλογές και στην ανάγκη των εργαζομένων να προστατεύσουν τα στοιχειώδη δικαιώματά τους, δεν επιλέγεις πολιτικές μεθοδεύσεις που τις πυροδοτούν, αλλά λύσεις που αποκλιμακώνουν τη ρήξη. Εάν συμβεί τις επόμενες ώρες να έχουμε ένταση των κοινωνικών αντιπαραθέσεων, φοβάμαι πως ούτε οι κάτοικοι της νησιωτικής Ελλάδας θα αναπνεύσουν από τα προβλήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Τελικά, τείνει να καταστεί ατέρμων αυτός ο διάλογος!

Ορίστε, κύριε Βαρβιτσιώτη. Όσο μπορείτε, όμως, πιο σύντομα, σας παρακαλώ!

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μιλήσω με κάθε συντομία.

Εγώ εξήγησα τα νομικά. Αν δεν μπορείτε να τα κατανοήσετε, αυτό είναι δικό σας θέμα. Σας εξήγη και το πολιτικό. Δεν στρέφεται η Κυβέρνηση κατά των αιτημάτων των ναυτεργατών. Στρέφεται υπέρ της συνοχής. Και αυτά τα οποία είπατε, ας τα πουν και οι Βουλευτές σας, που λένε άλλα στα κανάλια και στους ραδιοσταθμούς της Κρήτης.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Κολοζώφ έχει το λόγο, με την παρατήρηση, όμως, να είστε σύντομος, για να επανέλθουμε στο νομοσχέδιο.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Θα είμαι πολύ σύντομος, κύριε Πρόεδρε.

Το ζήτημα δεν είναι νομικό. Εννέα φορές η Νέα Δημοκρατία, όπως επίσης άλλες εννιά φορές στο παρελθόν και το Π.Α.Σ.Ο.Κ. έχουν καταφύγει σ' αυτό το μέτρο της πολιτικής επιστράτευσης. Αυτό το μέτρο είναι παράνομο για τη συνείδηση των εργαζομένων, γιατί δεν πάνε να λύσουν προβλήματα, αλλά πάνε να επιβάλουν απόψεις, επιλογές, οι οποίες βρίσκονται σε αντίθεση με τους εργαζόμενους και προκειμένου να περάσουν, ντε και καλά, αυτό που έχουν στο μυαλό τους καταφεύγουν σε μέτρα καταστολής.

Κύριοι συνάδελφοι, είτε υπάρχει προεδρικό διάταγμα είτε δεν υπάρχει, αυτό το μέτρο της επιστράτευσης είναι απαράδεκτο σε μια περίοδο ειρηνική, όπως είναι η σημερινή, αυτή που περνάει η χώρα μας. Είναι τελείως απαράδεκτο και αν η Κυβέρνηση έχει αυτήν την ευαισθησία για την κοινωνική συνοχή, το μόνο που μπορεί να κάνει είναι να πάρει πίσω το μέτρο της πολιτικής επιστράτευσης και ακόμα να αποσύρει αυτό το νομοσχέδιο, ώστε να ανοίξει το δρόμο για μια συνεννόηση, για να ικανοποιηθούν τα ζητήματα των εργαζομένων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο ειδικός αγορητής του Κ.Κ.Ε. κ. Σταύρος Σκοπελίτης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αυτό που θέλω να πω, μιλώντας για τις εξελίξεις που έχουμε με τους ναυτεργάτες είναι ότι η στάση της Κυβέρνησης είναι καθαρά υποκριτική και η έγνοια της για τους αγρότες ήταν αυτή που επέβαλε την πολιτική της επιστράτευσης. Το ότι είναι υποκριτική γίνεται καθαρό από τον τρόπο που αντιμετωπίζει τα μεγάλα προβλήματα της μικρομεσαίας αγροτιάς μας.

Κύριε Πρόεδρε, δεν θέλω να επεκταθώ. Πολλές φορές έχουμε κάνει συζήτηση γι' αυτά τα θέματα. Βέβαια το ίδιο υποκριτικό είναι το ενδιαφέρον της Κυβέρνησης για τους νησιώτες μας, αφού εξαιτίας της πολιτικής της και της δικής της, αλλά και της προηγούμενης κυβέρνησης, αντιμετωπίζουν τα μύρια όσα προβλήματα, όπως τον αποκλεισμό, τα πανάκριβα εισιτήρια και ναύλα και τους κινδύνους στη θάλασσα.

Πρέπει να τονίσω ότι αυτή η προσπάθεια δεν περνάει στους νησιώτες ούτε στους αγρότες μας. Στη μεγάλη τους πλειοψηφία δεν παρασύρονται. Καταδικάζουν το βάρβαρο μέτρο της πολιτικής επιστράτευσης και συμπαρίστανται στον αγώνα των

ναυτεργατών μας και συγχωρέστε με, αλλά θεωρώ δικό τους αυτόν τον αγώνα, γιατί πέρα από τα ιδιαίτερα προβλήματα οι ναυτεργάτες παλεύουν για να έχουν ασφαλείς καθημερινές συγκοινωνίες τα νησιά μας.

Συμπαρίσταμαι γιατί γνωρίζω ότι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ναυτεργάτες και η ακτοπλοϊκή ναυτιλία μας δεν θα λυθούν με συγκρούσεις, αλλά και με κοινό μέτωπο και αγώνα. Κύριε Υπουργέ, πρέπει, λοιπόν, να ανακληθεί το νομοσχέδιό σας, θα πω καλύτερα να αποσυρθεί και αυτό επιβάλλεται και πρέπει να γίνει και όχι η επιστράτευση των αγωνιζομένων ναυτεργατών.

Τώρα έρχομαι στο νομοσχέδιο. Πέρα από ορισμένα επιμέρους άρθρα, το νομοσχέδιο, όπως είπαμε και χθες, δεν έρχεται να δώσει λύση σε υπαρκτά προβλήματα των εργαζομένων στον κλάδο. Έρχεται να δώσει απαντήσεις στα συμφέροντα των μεγαλομεταφορέων.

Σε σχέση με το άρθρο 1 τονίσαμε και χθες, αναφερόμενοι στο άρθρο, ότι πρέπει να ξεκαθαριστεί πόσα μικτά κλιμάκια ελέγχου θα έχει ο κάθε νομός και ποια θα είναι τα κριτήρια συγκρότησης αυτών των κλιμακίων.

Όσον αφορά δε τον ισχυρισμό ότι προωθείται με το νομοσχέδιο, και με αυτόν τον τρόπο, η αποκέντρωση, τονίζουμε και σήμερα, γιατί δεν συμμετέχουν σε αυτά τα κλιμάκια οι εκπρόσωποι των εργαζομένων και εκπρόσωπος από το Σώμα Επιθεωρητών Εργασίας; Και το είπαμε χθες: Φοβούνται οι οδηγοί να πουν την αλήθεια, το τι συμβαίνει με το όχημα κ.λπ.. Άλλο πράγμα θα είναι, όταν είναι μαζί τους και συνάδελφός τους από το σωματείο.

Όσον αφορά τα έσοδα, επιμένουμε ότι αυτά κατά 100% πρέπει να πηγαίνουν στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις. Και εκεί βέβαια που υπάρχει το πρόβλημα είναι πώς θα φτιάχνονται αυτά τα κλιμάκια και μήπως γεμίσουμε τον κόσμο με τέτοιες ομάδες, με πρωτοβουλία του νομάρχη και της Αστυνομίας. Επίσης, τεράστιο πρόβλημα είναι η έλλειψη προσωπικού, που έχουν οι νομαρχίες. Προσθέτουμε και ένα άλλο καθήκον. Εδώ έχουμε τεράστια προβλήματα προσωπικού.

Στο άρθρο 2 τονίσαμε και κατά τη συζήτηση που έγινε στην επιτροπή ότι ο έλεγχος στα φορτηγά, που μεταφέρουν κοντέινερ, πρέπει να γίνεται κατά άξονα και όχι στο μικτό βάρος. Όσον αφορά το ποιοι θα κάνουν τους ελέγχους, εμείς προτείνουμε πέρα από τους άλλους που προβλέπονται μέσα από το νομοσχέδιο, να κάνει έλεγχο και η Ασφάλεια.

Με το άρθρο 3, που αναφέρεται στην ασφαλή φόρτωση των φορτηγών οχημάτων, έχουμε αντιρρήσεις και μάλιστα σοβαρές. Και αυτό γιατί υπάρχει συγκεκριμένη εμπειρία που έχουμε, πολύ γνωστή και πολύ πικρή. Εμείς θεωρούμε ότι η υπερφόρτωση και τα υπέρβαρα αυτοκίνητα είναι βασική αιτία ατυχημάτων. Αναφέρεστε σ' αυτά τα μέτρα. Δεν λέμε όχι. Εμείς τονίζουμε, όμως, ότι τα επικίνδυνα φορτία πρέπει να μεταφέρονται από κλειστά φορτηγά αυτοκίνητα και με παραπέτα. Ακόμα, προτείνουμε και τη γεφυροπλάστιγγα στα διόδια –απλά πράγματα, που θα μπορούσατε να υλοποιήσετε- ώστε να αποφύγουμε προβλήματα, που παρουσιάζονται από την υπερφόρτωση.

Για το άρθρο 4 έχουμε πολλές αντιρρήσεις, γιατί σε πολλές παραγράφους του αναφέρεστε στις ευθύνες του οδηγού. Είπαμε και χθες ότι δεν λέμε ότι ο οδηγός δεν πρέπει να έχει καμία ευθύνη. Δεν πρέπει, παραδείγματος χάριν, ο οδηγός, που δεν έχει δίπλωμα να οδηγεί το συγκεκριμένο αυτοκίνητο. Αλλά λέμε ότι δεν πρέπει να έχει ευθύνη μόνο ο οδηγός ο οποίος.

Και ακόμη περισσότερο λέμε ότι υπάρχουν και περιπτώσεις, που ο οδηγός δεν έχει καμία ευθύνη. Μια τέτοια περίπτωση είναι αυτή της παραγράφου 1.30, αφού ο τεχνικός έλεγχος αφορά αποκλειστικά και μόνο τον ιδιοκτήτη και δεν μπορεί να την πληρώνει ο οδηγός.

Επίσης, αναφερόμενος στην παράγραφο 1.40 θα ήθελα να τονίσω ότι πρέπει υποχρεωτικά η κάθε εταιρεία να έχει τεχνικό σύμβουλο ασφαλείας για κάθε παράλειψη. Και για κάθε παράλειψή του να πληρώνει και να τιμωρείται ο εργοδότης βάσει του νόμου.

Στο 1.50 επιβάλλεται πρόστιμο μόνο στον οδηγό, ο οποίος αναγκάζεται με την απειλή της απόλυσης να εργάζεται ακόμη

και τις ημέρες απαγόρευσης της κυκλοφορίας. Το ίδιο πρέπει να ισχύει για την κάρτα ελέγχου καυσαερίων, με το πρόστιμο στον τεχνικό ασφάλειας, γιατί οι συμβάσεις που υπογράφουν οι ομοσπονδίες οδηγών με τους εργοδότες έχουν πολύ συγκεκριμένα καθήκοντα και υποχρεώσεις του οδηγού, που δεν είναι καμιά απ' όλες αυτές. Εκεί οι εργοδότες τα αποδέχονται, εσείς, όμως, εδώ τους απαλλάσσετε.

Το ίδιο πρέπει να ισχύει και για τον τεχνικό ασφάλειας, όταν εξαφανίζεται ο αριθμός πλαισίου του αυτοκινήτου. Μόνο ο εργοδότης μπορεί να αλλάξει αυτόν τον αριθμό, όχι ο οδηγός, άρα πρέπει να τιμωρείται ο εργοδότης. Το ίδιο πρέπει να ισχύει για τον τεχνικό ασφάλειας, όταν δεν υπάρχει άδεια κυκλοφορίας του φορτηγού, η οποία ή αφαιρέθηκε ή δεν εκδόθηκε νόμιμα.

Όσον αφορά το άρθρο 1.26 για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, να μπαίνει πρόστιμο και στον τεχνικό ασφάλειας. Αυτό σημαίνει –επαναλαμβάνω– ότι όλες οι εταιρείες πρέπει να προσλάβουν τεχνικούς ασφάλειας.

Τώρα, σε σχέση με τα συνοδευτικά έγγραφα, είπαμε και χθες ότι ευθύνη γι' αυτήν τη δουλειά πρέπει να έχει ο εργοδότης και όχι ο οδηγός. Ο οδηγός δουλεύει κάτω από την πίεση της απόλυσης κλπ. και μπορεί να βγαίνει στο δρόμο και χωρίς έγγραφα.

Είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι με το άρθρο 7. Θα δημιουργήσει πολλά προβλήματα, όπως αναφέραμε και χθες και αναφέρθηκε και σήμερα. Θα νοικιάζουν το αυτοκίνητο, θα τρέχουν με υπερβολικές ταχύτητες, θα δουλεύουν πάρα πολλές ώρες, θα είναι κίνδυνος στο δρόμο και βέβαια θα χάσουν και τα ασφαλιστικά τους δικαιώματα.

Με το άρθρο 8 λέτε ότι μετά από δύο χρόνια θα δίνεται η δυνατότητα να βγάλουν άλλο φορτηγό. Δηλαδή, κάποιος που του αφαιρέθηκε η άδεια, γιατί κουβαλούσε ναρκωτικά, ανθρώπους ή όπλα, αυτός θα έχει τη δυνατότητα να ξαναβγει; Εμείς λέμε ότι πρέπει να είμαστε πολύ πιο αυστηροί με αυτό.

Στο άρθρο 10 το κόμμα μας είχε διαφωνήσει με το ν. 3109 του 2003, διότι θεωρεί ότι η έκδοση νέων αδειών επταθέσιων ταξί στόχο έχει να μεγαλώσει τον εσωτερικό ανταγωνισμό, κτυπώντας κύρια τη μεταφορά, που γίνεται εκτός οργανωμένων ομάδων και να χρησιμοποιήσει ορισμένους συνεταιρισμούς και τη διοίκησή τους για να παίξει το παιχνίδι του άνισου δανεισμού με τα οργανωμένα ταξί.

Είναι ένα σχέδιο που βοηθάει το βασικό βέβαια στόχο, τα ταξί να φύγουν από τον κοινωνικό τους ρόλο και να οδηγηθούν στις ανώνυμες εταιρείες. Οι ανώνυμες εταιρείες και οι συνεταιρισμοί του ν. 3109 μπορούν, έχοντας ιδιοκτησία στα χέρια τους, να διαμορφώνουν δικά τους τιμολόγια και ακόμα πολλαπλή μίσθωση.

Με το άρθρο 11 δεν διαφωνούμε. Είναι γεγονός ότι όσο ισχυαν οι προηγούμενες διατάξεις κανένας δεν μπορούσε να βγάλει άδεια. Δεν διαφωνούμε με τα πειθαρχικά συμβούλια, όμως να δοθεί η δυνατότητα προσφυγής και σε δευτεροβάθμια, η οποία δεν δίνεται.

Με το άρθρο 13 διαφωνούμε. Υπάρχει μια αντίφαση, μεταξύ αυτών που γράφετε και της πολιτικής σας. Μπαίνει συγκεκριμένη ημερομηνία, ενώ είστε υπέρ της απελευθέρωσης. Τι εξυπηρετείτε με τη συγκεκριμένη αντίφαση; Για μας να εκμεταλλευτείτε το χρόνο μέχρι το 2008 για να προγραμματίσετε ακόμα πιο καλά που θα δώσετε τις άδειες, σε ποιον θα τις δώσετε, προφανώς στη γενικότατη πολιτική σας.

Με το άρθρο 14 διαφωνούμε.

Τώρα όσον αφορά την επέκταση της αστικής συγκοινωνίας εκτός των ορίων του Νομού Θεσσαλονίκης, θα πρέπει να υπάρχει σύμφωνη γνώμη του Κ.Τ.Ε.Λ. των γειτονικών νομών. Για την επιχορήγηση των 20.000.000 ευρώ στα Κ.Τ.Ε.Λ., το ΠΑ.ΣΟ.Κ. έκανε με νόμο τα Κ.Τ.Ε.Λ. ανώνυμες εταιρείες και τις χρηματοδότησε. Εσείς συνεχίζετε να τις χρηματοδοτείτε. Σε ό,τι αφορά πάντως τις εργασιακές σχέσεις των εργαζομένων στα Κ.Τ.Ε.Λ., γίνονται παραβιάσεις της εργατικής νομοθεσίας και των δικαιωμάτων των εργαζομένων και δεν παίρνετε κανένα μέτρο. Είμαστε αντίθετοι με τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. βάζετε άλλους φορείς να κάνουν τεχνικούς ελέγχους, δηλαδή από τα δημόσια ΚΤΕΟ θα αφαιρεθεί το αντικείμενο.

Σχετικά με τα διπλώματα, όταν βγαίνουν στη σύνταξη, τους αφαιρεί το δίπλωμα και αφήνει την ερασιτεχνική άδεια. Πρέπει, όμως, να λάβετε υπόψη σας ότι δουλεύουν συνταξιούχοι δημόσιοι υπάλληλοι, στρατιωτικοί και αστυνομικοί, που έβγαλαν επαγγελματικά διπλώματα Γ', Δ' και Ε' κατηγορίας και δεν τους πειράζει κανένας. Γιατί δεν αφαιρείτε το δίπλωμα από το στρατιωτικό, ο οποίος στα σαράντα πέντε του χρόνια βγαίνει στη σύνταξη και έχει επαγγελματικό δίπλωμα Γ', Δ' και Ε' κατηγορίας- ενώ το αφαιρείτε από τον επαγγελματία οδηγό, όταν βγαίνει στη σύνταξη;

Τέλος, προτείνουμε να καθιερώσετε δωρεάν μετακίνηση τις πρωινές ώρες, για να πηγαίνουν οι εργαζόμενοι και οι συνταξιούχοι στη δουλειά τους, χωρίς να πληρώνουν εισιτήριο, αν και εσείς βέβαια τους βάζετε πρόστιμο.

Σχετικά με το άρθρο 25, στόχος σας είναι να καταργηθεί η Υ.Π.Α. και αυτό γιατί είναι εκείνο που απαιτούν οι ντιρεκτίβες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εμείς διαφωνούμε, γιατί αυτό σημαίνει ότι η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας που αφορά και τα έσοδα από τα τέλη υπερπτήσης, θα αποτελέσει αυτόνομο φορέα, η διαχείριση του οποίου εν καιρώ θα εκχωρηθεί σε ανώνυμη εταιρεία, ώστε να αποφέρει κέρδη στους κερδοσκόπους.

Εμείς είμαστε υπέρ της διατήρησης της Υ.Π.Α., ενταγμένης όμως σ' ένα δημόσιο φορέα αεροπορικών μεταφορών, που θα προσφέρει φτηνές, αναβαθμισμένες και ασφαλείς υπηρεσίες στον εργαζόμενο λαό μας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Σκοπελίτη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην έκθεση με θέμα: «30 Χρόνια από το Σύνταγμα του 1975», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι τρεις μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί-καθηγητές του 4ου Ενιαίου Λυκείου Ιλίου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει και τους εύχεται καλές σπουδές.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Συνασπισμού κ. Αθανάσιος Λεβέντης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα το πρωί παρακολουθήσαμε έναν έντονο διάλογο και μια αντιπαράθεση ανάμεσα στον Αρχηγό του Συνασπισμού και τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και του Κ.Κ.Ε. από τη μια πλευρά και τους εκπροσώπους της Νέας Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης από την άλλη, σχετικά με την απεργία των ναυτεργατών και τις επιπτώσεις που έχει.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης είπε ότι οι ναυτεργάτες έχουν προσφέρει τα μέγιστα. Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας λέει ότι οι ναυτεργάτες έχουν δίκιο στα αιτήματά τους. Το δικαστήριο βγαίνει και λέει ότι η απεργία τους είναι νόμιμη. Κατακλείδα; Πολιτική επιστράτευση μέσα σε λίγες ώρες.

Ο διάλογος που αναπτύχθηκε, πιστεύω ότι ήταν τεκμηριωμένος απολύτως, ειδικότερα από τον Πρόεδρο του Συνασπισμού, τον κ. Αλαβάνο, ο οποίος απέδειξε τόσο ότι τα αιτήματα των απεργών είναι νόμιμα όσο και ότι είναι εν αδικία η Κυβέρνηση με τους χειρισμούς που έχει κάνει εξαρχής και ειδικότερα με την τελευταία κίνησή της, που είναι η πολιτική επιστράτευση, μια πράξη απαράδεκτη, που δεν θα λύσει και κανένα πρόβλημα.

Από την άλλη πλευρά βέβαια είναι και οι αγρότες οι οποίοι, όπως και οι νησιώτες, είναι αποκομμένοι και έχουν και αυτοί όλα τα δίκια. Και ασφαλώς κανένας δεν μπορεί να μείνει αδιάφορος σ' αυτό. Πλην, όμως, ποια είναι η λύση; Μα, το να λυθούν τα αιτήματα των απεργών. Και από αυτήν την άποψη, η Κυβέρνηση δεν χειρίστηκε εξαρχής καθόλου καλά το θέμα και επιδεινώνει ακόμη περισσότερο τώρα την κατάσταση. Θέλουμε να πιστεύουμε ότι έστω και την τελευταία στιγμή θα πρυτανεύσει ο κοινός νους, η κοινή λογική, για να μπορέσουμε να γλιτώσουμε τις μεγάλες κοινωνικές εντάσεις, που αλλιώς οπωσδήποτε θα ακολουθήσουν.

Βέβαια πολιτικές επιστρατεύσεις είχαμε και στο παρελθόν

και από την πλευρά του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και αυτές οι επιστρατεύσεις είναι καταδικαστέες από την πλευρά μας, γιατί δεν μπορεί να λύνονται τα κοινωνικά, τα πολιτικά και, προπαντός, τα εργασιακά προβλήματα με τις πολιτικές επιστρατεύσεις.

Τώρα, όσον αφορά το νομοσχέδιο που συζητούμε και ειδικότερα τα άρθρα του: Στα άρθρα 1 έως 10 υπάρχει μια ταμειακή λογική, θα λέγαμε, με την επιβολή προστίμων, που πολλές φορές βέβαια είναι επιβεβλημένα, γιατί δεν μπορούν να αφεθούν ανεξέλεγκτοι και ασύδοτοι, αν θέλετε, μερικές φορές οι οδηγοί. Όμως με τον τρόπο που διατυπώνονται τα άρθρα, δεν διευκρινίζεται πώς και με ποια διαδικασία θα υπάρξει αναστροφή των παραβάσεων, όταν ως πρότυπο χρησιμοποιείται μόνο η τιμωρία. Χρειάζεται να γίνουν και άλλα πολλά και ακριβώς σ' αυτά θα αναφερθούμε στη συνέχεια.

Στο άρθρο 1 συμφωνούμε, πιστεύω, όλοι ότι τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου πρέπει να ανήκουν στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Η Αυτοδιοίκηση, όμως, θα πρέπει να έχει την ανάλογη στελέχωση με προσωπικό και δυστυχώς, όπως ξέρουν όλοι, λείπει πάρα πολύ προσωπικό από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, λείπουν πόροι και τόσα άλλα που δεν είναι του παρόντος να τα αναλύσουμε.

Στην παράγραφο 2 του άρθρου 1, στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, θα θέλαμε να υπάρχει ένας εκπρόσωπος της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ένας του δημόσιου ΚΤΕΟ, ένα όργανο της Τροχαίας και ένας εκπρόσωπος άλλου φορέα, εφόσον ο έλεγχος διενεργείται σε περιοχή της αρμοδιότητάς του. Επικεφαλής πρέπει να είναι ένας από τους δύο πρώτους.

Στην παράγραφο 3, θα προτείναμε με απόφαση του Νομάρχου, που εκδίδεται κάθε έτος μετά από σύμφωνη γνώμη του Νομαρχιακού Συμβουλίου, να καθορίζεται ο αναγκαίος αριθμός, πέραν του ενός, Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου κάθε φορά που υπάρχει αναγκαιότητα, καθώς και να καταρτίζεται ο ονομαστικός πίνακας των υπαλλήλων –και έχει σημασία αυτό– από την αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών των δημοσίων Κ.Τ.Ε.Ο. της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, που θα πληρούν τις προϋποθέσεις.

Με την παράγραφο 4 του άρθρου 1, είμαστε αντίθετοι.

Με την παράγραφο 5, συμφωνούμε και στην παράγραφο 6, προτείνουμε οι διαδικασίες ακινητοποίησης του οχήματος και αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας να προϋποθέτουν και άλλες παραβάσεις, όπως η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη, η μέθη, η υπερβολική ταχύτητα. Πρέπει δε να μεριμνήσουμε ιδιαίτερα για το αντικανονικό προσπέρασμα, που έχει στοιχίσει τόσα θύματα.

Στο άρθρο 2, προτείναμε και στην Επιτροπή ο έλεγχος της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας για την κυκλοφορία των φορτηγών οχημάτων, ελληνικών και αλλοδαπών, ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, καθώς και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων να ανατίθεται στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, συμπληρωμένα κάθε φορά από έναν εκπρόσωπο του τόπου αρμοδιότητας, όπου διεξάγεται ο έλεγχος.

Με το άρθρο 3 συμφωνούμε.

Στο άρθρο 4: Μόνο στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 έχουμε πενήντα υποπαραγράφους. Αν τις αναλύαμε μία-μία, θα έπρεπε να μιλάμε για πολλή ώρα. Δεν υπάρχει χρόνος. Με πολλές από αυτές διαφωνούμε, σε άλλες συμφωνούμε και έτσι συνολικά το άρθρο δεν μπορούμε να το ψηφίσουμε, εφόσον υπάρχουν και τέτοιες περιπτώσεις.

Συμφωνούμε βέβαια στο ότι πρέπει να περιληφθούν και οι γεφυροπλάστιγγες. Είδαμε ότι αναφέρεται ότι θα υπάρξουν τριάντα γεφυροπλάστιγγες σ' όλο το οδικό δίκτυο. Πιστεύουμε ότι δεν είναι αρκετός ο αριθμός, αλλά έστω και αυτό είναι μια καλή αρχή.

Τώρα, θα ήθελα ειδικότερα να αναφερθώ στην περιοχή του Θριασίου, όπου υπάρχουν τεράστιες ουρές κάθε μέρα από νταλίκες, από φορτηγά με ανεξέλεγκτα φορτία. Κανείς δεν ξέρει τι κουβαλάνε και πού τα πηγαίνουν.

Μπορεί να είναι ναρκωτικά, όπλα, πυρηνικά και ό,τι μπορείτε να φαντασθείτε. Δεν θέλω να το πιστέψω, αλλά και κανένας, όμως, δεν μπορεί να μας διαβεβαιώσει ότι δεν γίνεται αυτού του είδους το εμπόριο.

Κανένας έλεγχος δεν διενεργείται. Είναι ένα σοβαρό πρόβλημα, κύριε Υπουργέ, που πρέπει να αντιμετωπισθεί. Και με την επιτομία επίσκεψή σας είχατε πάρει μια πρώτη γεύση και τώρα, με το εμπορευματικό κέντρο του Ασπροπύργου, η κατάσταση φοβάμαι ότι θα χειροτερεύσει πολύ περισσότερο. Από αυτήν την άποψη πρέπει να δούμε πώς θα αντιμετωπισθεί το πρόβλημα.

Στο 1.49, η φράση «Τα πρόστιμα των περιπτώσεων α' και β' επιβάλλονται στον οδηγό...» να τροποποιηθεί και να γίνει «...επιβάλλονται στον ιδιοκτήτη του οχήματος ή στην επιχείρηση που εργάζεται ως υπάλληλος οδηγός...». Συμφωνούμε δε και έχουμε ζητήσει να υπάρχει και δεύτερος οδηγός και να είναι εις τριπλούν το βιβλίο των δρομολογίων.

Συμφωνούμε με τα άρθρα 5 και 6. Δεν συμφωνούμε, όμως, με το άρθρο 7. Προτείνουμε μια τροποποίηση: «Οι ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις και οι μεμονωμένοι οδικοί μεταφορείς που εκτελούν δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές» να μην έχουν το δικαίωμα εκμίσθωσης των οχημάτων, που έχουν στην ιδιοκτησία τους, σε οδηγούς-κατόχους άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας.

Στο άρθρο 8, είμαστε επιφυλακτικοί. Συμφωνούμε να μην παίρνει καινούργια άδεια κάποιος ύστερα από δύο χρόνια, ενώ μπορεί να έχει καταδικασθεί για εμπόριο, παραδείγματος χάρη, ναρκωτικών ή για οτιδήποτε άλλο.

Συμφωνούμε με το άρθρο 9.

Τώρα, σχετικά με το άρθρο 10, σήμερα στην Ελλάδα υπάρχουν τριάντα έξι χιλιάδες ταξί και δεν ξέρω αν έχει αυξηθεί κιόλας ο αριθμός. Οι δεκατέσσερις χιλιάδες, κατά τους μετριότερους υπολογισμούς, βρίσκονται στην Αθήνα. Είναι ένα μεγάλο πρόβλημα και θα πηγαίναμε μακριά τώρα, αν αναλύαμε πώς έχουν χορηγηθεί έως τώρα αυτές οι άδειες, πώς γίνεται η διαχείρισή τους, πώς μεταβιβάζονται, πωλούνται ή επικοινωνούνται. Είναι ένα μεγάλο πρόβλημα που, αν το ψάξουμε, θα μπορούσαμε να βρούμε πολλά στραβά και πολλά που θα μπορούσαν να διορθωθούν.

Ο τζίρος των ταξί της Αθήνας ξεπερνάει τα 150.000.000.000 δραχμές, με τα παλιά στοιχεία. Υπάρχει ανάγκη ρύθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών. Τα ταξί σήμερα υποκαθιστούν τη δημόσια συγκοινωνία και από μέσο εξυπηρέτησης επειγουσών αναγκών, έχουν μετατραπεί σε συγκοινωνιακό μέσο. Η κατάσταση των αστικών συγκοινωνιών στις μεγάλες πόλεις διευκολύνει τη γιγάντωση του ρόλου των ταξί και αν δεν ενισχυθεί ο ρόλος των μέσων μαζικής μεταφοράς, ώστε να περιορισθεί η χρήση των Ι.Χ. στην πόλη, τα προβλήματα θα υπάρχουν και δεν θα λυθούν ούτε μ' αυτό το νομοσχέδιο.

Με τη δυνατότητα ίδρυσης των ανωνύμων εταιρειών ή συνεταιρισμών που θα διέπονται από τον εμπορικό νόμο 2190, επιχειρείται η δημιουργία ολιγοπωλίων στο χώρο των αυτοκινητιστών. Η ίδρυση σε εθελοντική βάση ανωνύμων εταιρειών ή συνεταιρισμών είναι η καλυμμένη επιλογή και της προηγούμενης και της σημερινής Κυβέρνησης. Είναι ουσιαστικά ίδρυση μόνο ανωνύμων εταιρειών και, στη συνέχεια, παραχώρησή τους σε ισχυρά οικονομικά συμφέροντα, με ταυτόχρονο εξοβελισμό του μικρομεσαίου ελεύθερου επαγγελματία.

Διαφωνούμε με την ίδρυση ανωνύμων εταιρειών, γιατί μας παραπέμπει στο πρότυπο της ελεύθερης αγοράς, παρά το ότι μπορεί να υπάρχουν και θετικά, αλλά έτσι όπως λειτουργούν στον τόπο μας, έχουμε πάρα πολλές επιφυλάξεις. Θα οδηγήσει τους αυτοκινητιστές στην αποξένωση από την περιουσία τους και θα τους κάνει υπαλλήλους. Η επικαρπία της περιουσίας τους θα εκχωρηθεί στις ανώνυμες εταιρείες, οι οποίες θα αποφασίζουν για τη χρήση της.

Με το άρθρο 10, δίνεται το δικαίωμα για κυκλοφορία νέων επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης επτά θέσεων στο 4%, επί του συνόλου των αυτοκινήτων αυτού του τύπου, στην ανώνυμη εταιρεία ή στο συνεταιρισμό κατά χρήση. Ποιος είναι τελικά ο αριθμός των αυτοκινήτων αυτών που χρειάζεται κάθε πόλη; Πόσο θα επιβαρύνουν το υπάρχον κυκλοφοριακό πρόβλημα, ιδίως στην Αθήνα; Είμαστε υπέρ του να δοθούν στην κυκλοφορία επταθέσια αυτοκίνητα για τα εμποδιζόμενα άτομα με αναπηρία. Έχει γίνει έρευνα, όμως, για το πόσα τέτοια χρει-

Όμως, είναι αυτό το θέμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το τεράστιο θέμα της οδικής ασφάλειας, που δυστυχώς στην

Ελλάδα πολίτες και πολιτικοί το βάζουμε σαν θέμα, όταν υπάρξει ένα πολύνεκρο δυστύχημα; Τι γίνεται με την Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας; Γιατί δεν προχωράει; Υπήρχε μια δουλειά από το παρελθόν. Απαιτούσαμε και απαιτούμε, κύριε Υπουργέ, να τη συνεχίσετε αυτήν τη δουλειά, γιατί το θέμα της οδικής ασφάλειας είναι πρώτα και κύρια θέμα πρόληψης, θέμα εκπαίδευσης, θέμα κανόνων και, βεβαίως, θέμα καταστολής και προστίμων και ό,τι άλλο επακολουθεί από εκεί και μετά.

Το θέμα, όμως, της οδικής ασφάλειας θεωρούμε ότι είναι καθήκον όλων μας και εδώ νομίζω ότι οι πολιτικές δυνάμεις μπορούμε και πρέπει να συνεννοηθούμε. Είναι ύψιστο εθνικό θέμα, να το δούμε συνολικά, να επαναλειτουργήσει η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας και να μπει στην ατζέντα πρώτης προτεραιότητας.

Δύο ακόμη επισημάνσεις για το νομοσχέδιο. Στο άρθρο 1, σχετικά με τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, θα ήθελα να επισημάνω και εγώ τη διαφωνία μας, γιατί αφαιρούνται πόροι από την Αυτοδιοίκηση και δεν μπορείτε να πείτε ότι είναι περισσότερα τα χρήματα. Είναι και περισσότερη η δουλειά που έχει να κάνει η Αυτοδιοίκηση με τους ελέγχους. Άρα, θεωρούμε ως αρχή μας ότι το να δίνεις αρμοδιότητες ή επιπλέον φόρτο διοικητικό, ελεγκτικό στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, στην Τοπική Αυτοδιοίκηση εν γένει, ως αρχή μας δεν μπορείτε να το κάνεις, όταν δε τους δίνεις και τους αντίστοιχους πόρους, αλλά, αντίθετα, παρακρατάς ένα κομμάτι.

Μια ακόμη παρατήρηση. Θα ήθελα να παροτρύνω και εγώ, όπως έκαναν και άλλοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, για το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των Κ.Τ.Ε.Λ. Προέρχομαι και από μια περιφέρεια, την Αττική, στην οποία και πρέπει να πολλαπλασιαστούν τα δρομολόγια των Κ.Τ.Ε.Λ., αλλά και να καλυφθούν καλύτερα περιοχές, που δεν καλύπτονται επαρκώς. Ο εκσυγχρονισμός των Κ.Τ.Ε.Λ. για να προχωρήσει, πρέπει και επιπλέον χρηματοδότηση να εγγράψετε, να πάει στα 40.000.000 ευρώ στον κρατικό προϋπολογισμό. Θεωρούμε ότι είναι πολύ σημαντικό πρόγραμμα και πρέπει να προχωρήσει.

Κλείνω μ' ένα σχόλιο ακόμα. Είναι πάρα πολύ σημαντικό οι μεταφορές σ' αυτόν τον τόπο να γίνονται με ασφάλεια για τους πολίτες. Με ασφάλεια για τους επαγγελματίες, γι' αυτούς που είναι μπροστά στο τιμόνι, με ασφάλεια για τους πεζοδρόμους και με κοινωνική ασφάλεια. Αυτό το νομοσχέδιο ρυθμίζει κάποια πράγματα, δε διασφαλίζει, όμως, το μέλλον.

Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε την κ. Χριστοφιλοπούλου.

Ο κ. Λυκουρεντζός έχει το λόγο. Απών, διαγράφεται.

Ο κ. Οικονόμου έχει το λόγο. Απών, διαγράφεται.

Το λόγο έχει η κ. Μανουσίου-Μπινοπούλου.

ΑΡΙΑΔΗΝΗ ΜΑΝΟΥΣΙΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, σήμερα μέσα στην Αίθουσα αυτή εκδηλώθηκαν πολλές ευαισθησίες για τις νησιωτικές περιοχές. Θα μου επιτραπεί, όμως, να πω ότι είναι όψιμες από τη μεριά της Αντιπολίτευσης.

Είμαι γέννημα θρέμμα νησιώτισσα και ζούσαμε επί σειρά ετών αυτόν τον κοινωνικό αποκλεισμό των νησιών μας. Είναι βαρύς αυτός ο όρος που χρησιμοποιώ, αλλά εμείς τον βιώναμε καθημερινά. Η ακτοπλοΐα μας ήταν σε πλήρη αποεξοπλισμό. Ας μας πουν όλα αυτά τα χρόνια που πέρασαν, σε ποια σημεία έδειξαν τις ευαισθησίες τους για τα νησιά μας.

Σήμερα, στο νομοσχέδιο αυτό που συζητάμε, υπάρχει μια άλλη όχι ένδειξη, αλλά απόδειξη της έλλειψης ευαισθησίας που είχαν για τις νησιωτικές περιοχές. Έγινε λόγος εδώ για την πολιτική και την κοινωνική πλευρά και για αμφιβόλου νομιμότητας ενέργειες κ.λπ.. Θέλω να τονίσω από το Βήμα αυτό ότι θα πρέπει κάποια στιγμή να διαχωρίσουμε τον κλάδο της ακτοπλοΐας μας από την υπόλοιπη ναυτιλία των ποντοπόρων πλοίων, ώστε να μην υπάγεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Πολλά δεινά και πολλές καταστάσεις που δημιουργούνται, θα εκλείψουν.

Οι περισσότερες διατάξεις του νομοσχεδίου που συζητάμε σήμερα, δεν πρέπει να ξεχνάμε –και απεδείχθη– ότι ικανοποιούν κλαδικά αιτήματα. Η Κυβέρνηση για άλλη μια φορά απέδειξε ότι

είναι ανοικτή στο διάλογο. Αδιάψευστος μάρτυρας είναι η απόσυρση του άρθρου 10 που έγινε μετά από αίτημα των ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων, το οποίο είχε εισαχθεί στην αρμόδια Επιτροπή και προέβλεπε τη δημιουργία εταιριών μίσθωσης φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης. Αυτό απεσύρθη μετά από σχετικό αίτημα της Ομοσπονδίας.

Θα πρέπει να ξέρουμε, κύριε Πρόεδρε, ότι κύριο μέλημα όλων μας είναι να περιορίσουμε όσο το δυνατόν τις φονικές παραβάσεις. Στα θέματα της οδικής ασφάλειας πρέπει να είμαστε όλοι στην ίδια πλευρά. Στα θέματα αυτά δεν υπάρχουν ούτε κόμματα ούτε χρώματα. Με το σημερινό νομοσχέδιο –και κυρίως με την ίδρυση των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου– πιστεύω ότι θα έχουμε ένα πολύ ικανοποιητικό αποτέλεσμα.

Όσον αφορά το άρθρο 18 –που τώρα έγινε άρθρο 17, αφού απεσύρθη το άρθρο 10– θέλω να επισημάνω τα εξής: Με το ν. 2963/2001 είχε προβλεφθεί το ποσό των 120.000.000 ευρώ, για να επιδοτηθούν τα Κ.Τ.Ε.Λ. και τα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. για την αντικατάσταση των λεωφορείων τους. Κανένας, μα κανένας από το 2001 μέχρι το 2004 δεν είχε ενδιαφερθεί για τα μεμονωμένα λεωφορεία, που υπάρχουν στις λεγόμενες «άγονες γραμμές» των μικρών νησιών μας. Αυτοί οι λεωφορειούχοι –μιλάμε για μεμονωμένα λεωφορεία, γιατί είναι μικρά νησιά και δεν έχουν τον απαιτούμενο αριθμό ώστε να δημιουργήσουν Κ.Τ.Ε.Λ.– είχαν αφεθεί στο έλεος του Θεού. Αυτοί οι άνθρωποι έπρεπε να ενισχυθούν γιατί αυτοί είχαν τις μεγάλες ανάγκες.

Έχουμε περιπτώσεις λεωφορείων που κόβουν μόνο τρία ή πέντε εισιτήρια την ημέρα, κύριε Πρόεδρε. Κι όμως αυτοί είχαν αφεθεί στην τύχη τους. Κανένας μα κανένας δεν είχε την ευαισθησία από την σημερινή Αντιπολίτευση να κινήσει το θέμα αυτό, της επιδότησης αυτών των λεωφορείων.

Σ' αυτό το σημείο θέλω από το Βήμα αυτό να ευχαριστήσω τον κύριο Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών γιατί έδειξε πραγματικά μεγάλη ευαισθησία. Μόλις τον επισκέφθηκα το Νοέμβριο με Δεκέμβριο του 2004 αμέσως μου υποσχέθηκε ότι θα βάλει μέσα στο νομοσχέδιο και αυτά τα λεωφορεία των άγονων γραμμών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτή είναι η τοποθέτηση της Νέας Δημοκρατίας, αυτή είναι η ευαισθησία της για τα μικρά νησιά.

Επίσης, θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να σας ευχαριστήσω που κάνατε και πάλι δεκτό το αίτημα των ιδιοκτητών των μικρών φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης για την αύξηση του τονάζ τους, γιατί στα μικρά νησιά δεν μπορούν να κυκλοφορούν μεγάλα φορτηγά και οπωσδήποτε τώρα με την αύξηση γίνεται ακόμα καλύτερη η εξυπηρέτηση των κατοίκων.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας υποβάλω ένα ακόμα αίτημα των ιδιοκτητών ταξί. Να ενεργοποιηθεί η παράγραφος 4 του άρθρου 12 του ν. 3109/2003 που αφορά τα σεμινάρια αγωγής και συμπεριφοράς, γιατί είναι ανενεργό αυτό το άρθρο.

Και πάλι σας ευχαριστώ. Οι ευαισθησίες των Υπουργών και των Κυβερνήσεων δεικνύονται με νομοσχέδια, με νομοθετικές ρυθμίσεις και όχι με περιστασιακές ευαισθησίες που αναφέρονται μόνο εδώ μέσα, στο Κοινοβούλιο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριοι συνάδελφοι, επειδή δεν θα έχω τη δυνατότητα να μιλήσω αργότερα από το τιμητικό έδρανο του Βουλευτή, δρώμεται της ευκαιρίας να απευθυνθώ στον Υπουργό ως Βουλευτή και να του μεταφέρω την ικανοποίηση των κατοίκων των νησιών –εγώ μιλάω για τα νησιά των Βορείων Σποράδων, δηλαδή, τη Σκόπελο, την Αλόννησο και τη Σκιάθο– για την πρότασή σας για νομοθετική ρύθμιση για τη λειτουργία Κινητών Μονάδων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων, τα κινητά Κ.Τ.Ε.Ο., ιδιωτικά ή δημόσια.

Δίνετε λύση, κύριε Υπουργέ, σε ένα πολύ, επώδυνο, χρόνιο πρόβλημα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ: Γι' αυτό, θα τον ευχαριστήσουμε όλοι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει η κ. Τόνια Αντωνίου. Απούσα, διαγράφεται.

Το λόγο έχει ο κ. Αντώνης Φούσας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ζήτησα το λόγο για ένα ειδικό θέμα, που θα έχω την τιμή να εκθέσω, το οποίο είναι και ουσιαστικό και νομικό και έχει σχέση περισσότερο με τους ιδιοκτήτες αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης ακριτικών περιοχών.

Όμως, πριν μπω σ' αυτό το θέμα, θέλω να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι ήρθε μόλις σήμερα στα χέρια μου ένα έγγραφο της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών, των Κ.Τ.Ε.Λ., με το οποίο ζητούν να αυξηθεί το συμπληρωματικό ποσό των 20.000.000 ευρώ σε 128.000.000 ευρώ.

Αντιλαμβάνομαι ότι δεν είναι τόσο εύκολο κάποιος να μπορεί να μοιράζει τόσα χρήματα, αλλά, από την άλλη πλευρά, αντιλαμβάνομαι και το πρόβλημα των Κ.Τ.Ε.Λ. και γνωρίζω πολύ καλά και από την ιδιαίτερη εκλογική μου περιφέρεια ότι αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα.

Θέλω, λοιπόν, να ενώσω και εγώ τη φωνή μου σ' αυτό το αίτημα και παρακαλώ –στα πλαίσια των δυνατοτήτων σας ασφαλώς– να το στηρίξετε.

Αυτό το έγγραφο θα έχω την τιμή να το καταθέσω για τα Πρακτικά της Βουλής το οποίο βεβαίως επαναλαμβάνω ότι και εσείς θα το έχετε.

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

Σαφώς πρόκειται για ένα νομοσχέδιο το οποίο ασχολείται μ' ένα πολύ σοβαρό θέμα, την κυκλοφορία φορτηγών αυτοκινήτων στους ελληνικούς δρόμους.

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

Η κατάσταση, η οποία μέχρι σήμερα επικρατεί, είναι σε όλους γνωστή. Είναι τραγική, είτε ευθύνονται οι δρόμοι μας είτε ευθύνονται οι οδηγοί είτε ευθύνονται τα αυτοκίνητα. Υπάρχει, πάντως, ένα μεγάλο ζήτημα και η Κυβέρνησή μας έχει την τόλμη και την πρωτοβουλία να βάλει μια τάξη στο μεγάλο αυτό θέμα.

Πρόκειται, λοιπόν, για ένα νομοσχέδιο, για ένα θεσμικό πλαίσιο που αναμορφώνει τις διατάξεις, που έχουν σχέση τόσο με την καλύτερη οδική ασφάλεια στους δρόμους μας, όσο και με τη μείωση –όσο είναι δυνατόν– της παράνομης κυκλοφορίας.

Είναι γνωστό, ότι υπάρχουν στην πατρίδα μας και τέτοια αυτοκίνητα, τα οποία κυκλοφορούν και βεβαίως, σ' αυτό οφείλεται η μέχρι σήμερα κατάσταση και είναι επίσης δεδομένο, ότι πρέπει να κάνουμε ό,τι μπορούμε για να βελτιώσουμε την οδική ασφάλεια στους δρόμους.

Επίσης, είναι πολύ θετικό το ότι δημιουργούνται αυτά τα μικτά κλιμάκια ελέγχου, είτε από ένα, όπως λέτε, σε κάθε νομό, είτε και περισσότερα, ανάλογα με το μέγεθος του νομού, με τα οποία ασφαλώς θα γίνονται οι έλεγχοι αυτοί, οι οποίοι είναι απολύτως απαραίτητοι.

Επίσης, για πρώτη φορά προσδιορίζεται, ποιες είναι οι παραβάσεις των κυκλοφορούντων φορτηγών αυτοκινήτων στους δρόμους και για πρώτη φορά αναφέρονται και οι προβλεπόμενες ποινές, είτε αυτές είναι διοικητικές, είτε είναι ποινικές.

Είχα την τιμή, κύριε Υπουργέ, να σημειώσω κατά τη συζήτηση στην επιτροπή μερικές παρατηρήσεις μου. Πήρα την απάντηση από τον αρμόδιο τότε Υφυπουργό, τον κ. Νεράντζη. Είδα ότι κάνατε μερικές βελτιώσεις. Δεν θα σταθώ περισσότερο στο θέμα αυτό.

Είναι πολύ ευχάριστο, ότι προβλέπεται περιοδικός έλεγχος. Είναι αναγκαίο να γίνεται αυτός ο έλεγχος. Είναι επίσης πολύ ευχάριστο το ότι παρέχεται η δυνατότητα σε έναν ιδιοκτήτη, κάτοχο φορτηγού αυτοκινήτου, το οποίο δημεύεται να μπορεί μέσα σε ένα χρονικό διάστημα από τη δήμευση να το αντικαταστήσει και προφανώς –έτσι το αντιλαμβάνομαι– ισχύει η άδεια, την οποία του χορηγεί το δημόσιο. Πρέπει να πάρει απλώς το νέο αυτοκίνητο. Το θέμα, λοιπόν, με το οποίο ήθελα να ασχοληθώ ήταν ειδικότερα αυτό.

Αντιμετωπίζουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το εξής πρόβλημα στην πράξη. Κατάσχεται, παραδείγματος χάρη, ένα

αυτοκίνητο στα Ιωάννινα και κατηγορείται ένας οδηγός ταξί, ότι μετέφερε ένα λαθρομετανάστη από την Κακκαβιά ή από τα Κτίσματα ή από το Δελβινάκι στα Γιάννενα. Αυτός ο λαθρομετανάστης γνωρίζει ελληνικά, έχει ίσως και πλαστά έγγραφα. Ο ταξίτζης δεν μπορεί να μετατραπεί σε ντετέκτιβ, ούτε σε αστυνομικό. Καλοπροαίρετα, αφού πληρώνεται, τον μεταφέρει. Στο δρόμο γίνεται έλεγχος και διαπιστώνεται ότι αυτός, δυστυχώς, είναι Αλβανός ή λαθρομετανάστης άλλης χώρας.

Το αποτέλεσμα είναι ότι οδηγείται ο ταξίτζης στο αυτόφωρο, κατάσχεται το αυτοκίνητό του, μένει υπό κατάσχεση για πολύ χρονικό διάστημα, μεταφέρεται το αυτοκίνητο αυτό στον Ο.Δ.Δ.Υ. ή οπουδήποτε αλλού, με αποτέλεσμα η οικογένειά του να έχει τρομερά προβλήματα, το αυτοκίνητο να καταστρέφεται και βεβαίως, είναι δυνατόν –και το πιθανότερο αυτό συμβαίνει– όταν γίνεται δικαστήριο σε πρώτο βαθμό ή στο δεύτερο βαθμό, δηλαδή, μετά από ένα ή δυο χρόνια, να αθώνεται και να του αποδίδεται το αυτοκίνητο. Αλλά το αυτοκίνητο, όμως, πλέον και προβλήματα έχει και η οικογένειά του καταστρέφεται οικονομικά.

Το θέμα αυτό το θέσαμε κατά τρόπο επίμονο και στον Υπουργό Εσωτερικών, τον κ. Παυλόπουλο, ο οποίος είχε την πρωτοβουλία με το ν. 3386 να το ρυθμίσει. Δείτε, όμως, τι ρύθμιση υπήρξε. Είχε ένα λάθος αυτή η ρύθμιση. Λέει ο νόμος αυτός ότι το αυτοκίνητο αποδίδεται μετά τη δήμευση. Αυτό σημαίνει ότι το αυτοκίνητο αφαιρείται από τον ιδιοκτήτη και επομένως αυτός δεν έχει αυτοκίνητο.

Το συζητήσαμε, λοιπόν, αυτό την άλλη φορά με τον κ. Νεράντζη, προβληματίστηκε και είδε ότι είχα δίκιο, όταν εισηγούμην το εξής: Θα ήθελα όλων των συναδέλφων την προσοχή. Το αυτοκίνητο ασφαλώς να κατάσχεται, αλλά να είναι μεσεγγυούχος ο κάτοχος του αυτοκινήτου, ώστε να μπορεί και να εργάζεται. Και αν τελικώς αυτός ο μεσεγγυούχος καταδικαστεί αμετακλήτως, ασφαλώς να δημευθεί και θα αφαιρεθεί το αυτοκίνητό του. Γιατί τώρα εδώ, το συντηθέστερο είναι, ότι πράγματι ο κατηγορούμενος μπορεί να αθωωθεί –και είναι σύνηθες φαινόμενο αυτό– αλλά έχει υποστεί τραγικές συνέπειες.

Βεβαίως, εσείς κάνετε ένα βήμα σήμερα –οφείλω να είμαι ειλικρινής– και λέτε ότι αυτό που θα ισχύει στα φορτηγά αυτοκίνητα, τώρα θα ισχύει και για τα ταξί, δηλαδή, εντός προθεσμίας δυο ετών από της δημεύσεως του φορτηγού, θα μπορεί να αγοράσει καινούργιο αυτοκίνητο. Θέλω να το διευκρινίσω για τα Πρακτικά. Εννοείτε προφανώς μόνο την καρότσα του αυτοκινήτου και βεβαίως και για το ταξί, ενώ δεν κατάσχετα η άδεια του. Έτσι δεν είναι; Βλέπω ότι παίρνω θετικό νεύμα. Θέλω να το ξεκαθαρίσουμε και αυτό και ευτυχώς ξεκαθαρίζεται.

Δείτε, όμως, τι συμβαίνει εδώ. Κατ' αρχάς πρέπει να πω και σε σας και στους εκλεκτούς συνεργάτες σας, ότι πρέπει να ξεκαθαριστεί στην παράγραφο 5 του άρθρου 7 το εξής: Όταν λέτε «αν δημευτεί φορτηγό», τι εννοείτε; Η δήμευση, όπως ξέρετε, γίνεται και από το Πρωτόδικο Ποινικό Δικαστήριο και από το Εφετείο. Εννοείτε δήμευση με απόφαση του εφετείου ή εννοείτε με απόφαση του πρωτοδικού δικαστηρίου;

Γιατί, αν είναι με απόφαση του Εφετείου, μιλάμε για πολλά χρόνια. Άρα, σημαίνει ότι αυτός θα έχει δικαίωμα μετά την αμετάκλητη δήμευση ή μετά από την οριστική απόφαση περί δήμευσης του πρώτου βαθμού; Υπάρχει ένα ζήτημα εδώ. Εδώ, λοιπόν, εισηγούμαι να συμπληρώσουμε και να πούμε ότι, όταν λέμε δήμευση, εννοούμε από την πρωτόδικη απόφαση και δήμευση –δηλαδή, όπως λέει το δικαστήριο, επικύρωση της κατάσχεσης και δήμευση του αυτοκινήτου– οπότε να τρέχει από τότε ο χρόνος των δύο ετών για αντικατάσταση με νέο όχημα. Βεβαίως, και εδώ είναι ένα ζήτημα.

Αν στον οποιονδήποτε ιδιοκτήτη αυτοκινήτου γίνει η δήμευση, όπως είπαμε, και με αυτόφωρη διαδικασία και μετά από λίγο αυτός υποχρεούται να αγοράσει αυτοκίνητο, όπως του επιτρέπει ο νόμος, αλλά μετά ταύτα μπορεί και να αθωωθεί. Τι θα έχει τότε; Θα έχει δύο αυτοκίνητα στα χέρια του; Γι' αυτό επιμένω στη βασική μου θέση: Ναι, κατάσχεση εις χείρας του ιδιοκτήτη του ταξί. Αυτός, λοιπόν, θα είναι μεσεγγυούχος, που σημαίνει ότι θα είναι και υπεύθυνος για την τύχη του αυτοκινήτου. Έτσι, θα λύσουμε ένα τεράστιο θέμα.

Κύριε Υπουργέ, το είχαμε συζητήσει με τον κ. Νεράντζη και μπορώ να πω ότι είχε συμφωνήσει. Βλέπω, όμως, ότι στο κείμενο του νομοσχεδίου αυτό δεν υπάρχει. Προφανώς, επεκράτησαν άλλες απόψεις των ειδικών συνεργατών σας. Θέλω να σας πω ότι αυτό που πρέπει να γίνει πρώτα είναι να πούμε ότι κατάσχεται εις χείρας του ιδιοκτήτη και ότι αυτός καθίσταται μεσεγγυούχος. Άλλως, τελειώς επικουρικός, όταν λέμε για δήμευση, πρέπει να εννοούμε από την πρωτόδικη απόφαση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΡΥΣΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επαρκώς και διεξοδικώς κατά τη χθεσινή συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου τονίστηκε η αναγκαιότητα υπερψήφισής του. Το νομοσχέδιο με τίτλο: «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων- Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις» είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο αποβλέπει στην ασφάλεια των μεταφορών, στην προστασία του περιβάλλοντος από τη ρύπανση και στην κατοχύρωση των νομίμων επιχειρήσεων και των επαγγελματιών.

Σήμερα, κατά τη συζήτηση επί των άρθρων, αισθάνθηκα την ανάγκη να πάρω το λόγο, για να τοποθετηθώ σε μία τροποποίηση-προσθήκη της τελευταίας στιγμής, κύριε Υπουργέ, που έγινε στο Γ' κεφάλαιο του νομοσχεδίου, που επιγράφεται με τον τίτλο: «Άλλες διατάξεις». Αναφέρομαι, κύριε Υπουργέ, στο τέλος του άρθρου 18 με τον τίτλο: «Τεχνικός έλεγχος οχημάτων» και ειδικότερα στην προσθήκη της νέας παραγράφου με αριθμό 5, σύμφωνα με την οποία μπορεί να έχουν δυνατότητα με εκπαιδευμένο προσωπικό μονάδες κινητού ελέγχου να είναι ενσωματωμένες, να μεταφέρονται με αυτοκίνητο ή ρυμουλκούμενο όχημα που να διαθέτει μηχανολογικό και λοιπό εξοπλισμό κατάλληλο για τον έλεγχο των αυτοκινήτων και γενικά των οχημάτων. Η κινούμενη αυτή μονάδα ελέγχου μπορεί πρώτον, να διενεργεί περιοδικούς ελέγχους, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του άρθρου 18, και δεύτερον, έκτακτους τεχνικούς ελέγχους στα πλαίσια των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 46 και της παραγράφου 3 του άρθρου 86 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και επιπρόσθετα των διατάξεων του Α' κεφαλαίου του παρόντος νομοσχεδίου.

Στη συνέχεια αυτής της προσθήκης ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στο Φύλλο Εφημερίδος της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι φορείς που δύνανται να διαθέτουν κινητές μονάδες τεχνικού ελέγχου οχημάτων, οι γεωγραφικές περιοχές της χώρας στις οποίες διενεργούνται μ' αυτές οι περιοδικοί έλεγχοι και εξειδικεύεται το είδος των εκτάκτων τεχνικών ελέγχων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Κύριε Υπουργέ, ως Βουλευτής που προέρχεται από τα Δωδεκάνησα αισθάνομαι την ανάγκη να υπερτονίσω τη χρησιμότητα αυτής της προσθήκης στο άρθρο 18 και να σας ευχαριστήσω θερμά, γιατί πραγματικά εναρμονιστήκατε με την αρχή της ιδιαιτερότητας του νησιωτικού χώρου.

Δεν σας κρύβω, ότι προσφάτως το Νομαρχιακό Συμβούλιο Δωδεκανήσου προβληματίστηκε έντονα, επί του θέματος του ελέγχου οχημάτων στα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων, με αφορμή εισήγηση του επαρχιακού συμβουλίου Καλύμνου, με θέμα την ίδρυση Κέντρου Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων στην Κάλυμνο.

Όμως, το πρόβλημα δεν θα σταματούσε μόνο στο νησί των σφουγγαράδων. Ανάλογες δυσκολίες υπάρχουν και στα υπόλοιπα νησιά, Κάρπαθο, Κάσο, Αστυπάλαια, Λέρο κ.λπ., πλην της Ρόδου και της Κω, που διαθέτουν κρατικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Αλλά από σήμερα και στο διηνεκές μέλλον τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο., σε συνδυασμό με τα ιδιωτικά, θα έχουν τη δυνατότητα να διενεργούν τους ελέγχους των οχημάτων στα νησιά που δεν διαθέτουν Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων, με τις κινητές μονάδες τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.

Ασφαλώς, θα ανακουφίσουν απ' αυτόν τον πονοκέφαλο και τους αρμοδίους και τους κατοίκους των νησιών μας, καθώς αποφεύγεται η ταλαιπωρία των κατοίκων και η οικονομική επι-

βάρυνσή τους με τις μετακινήσεις τους προς τη Ρόδο και την Κω, όπου υπάρχουν τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο..

Πρέπει, όμως, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι, να πω ότι ήδη στο Νομό Δωδεκανήσου δραστηριοποιείται Κ.Τ.Ε.Ο., το οποίο εγκαταστάθηκε με την παρουσία του Υπουργού Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, του κ. Παυλίδη και του ομιλούντος, το οποίο αντιπροσωπεύει μια αλυσίδα χιλίων τριακοσίων Κ.Τ.Ε.Ο. στην Ευρώπη και το οποίο σχεδιάζει με τη δυνατότητα που θα έχει, να καλύψει τις ανάγκες και των υπολοίπων νησιών μας. Φαντάζομαι ότι όλα αυτά, θα έχουν αναλογική εφαρμογή και στις Κυκλάδες και στις Βόρειες Σποράδες, που ανέφερε προηγουμένως ο Πρόεδρος της Βουλής, αλλά οπωσδήποτε και στα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου Πελάγους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναμφισβήτητα τέτοια νομοσχέδια και τέτοιες διατάξεις που εντάσσονται μέσα στο μεταρρυθμιστικό σχεδιασμό της Κυβέρνησης του Κώστα Καραμανλή, προάγουν τη χώρα. Σε αυτήν την κατεύθυνση έχουμε χρέος να κάνουμε τις παρατηρήσεις μας, την κριτική μας, τις επιστημονικές μας, αλλά σε τελική ανάλυση πρέπει να υπερψηφίσουμε και κάθε άρθρο του παρόντος νομοσχεδίου, γιατί εμπεριέχει πλείστα όσα θετικά στοιχεία, προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

Επίσης, έρχεται το κράτος κοντά στον πολίτη κι αυτήν τη νέα αντίληψη, δεν φαντάζομαι κανείς από τους συναδέλφους μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα, να την αμφισβητεί.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

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

Ο συνάδελφος κ. Γείτονας έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση και χθες και πολύ περισσότερο σήμερα ήταν μοιραία να επικαλυφθεί από τα γεγονότα, τους τραγικούς χειρισμούς, θα έλεγα της Κυβέρνησης - σε σχέση με την απεργία των ναυτεργατών - που κατέληξαν νωρίς το πρωί «την αυγή» σε πολιτική επιστράτευση των ναυτεργατών. Και επειδή, διερωτήθηκε προηγουμένως, ο εκλεκτός συνάδελφος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Βαρβιτσιώτης, τι αναζητεί επιτέλους το Π.Α.Σ.Ο.Κ., ασκώντας κριτική στην Κυβέρνηση, θέλω να πω τα εξής:

Είναι απλό να το καταλάβετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, της κυβερνητικής πτέρυγας. Σας ελέγχουμε για την αλλοπρόσκληση και αυταρχική πολιτική σας, που οδηγεί όχι απλά σε κοινωνικές εντάσεις, αλλά σε κοινωνικές εκρήξεις. Σας ελέγχουμε, γιατί άλλα λέγατε και απ' αυτό το Βήμα μέχρι χθες, σε σχέση με την απεργία. Ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος έλεγε, δεν προβλέπεται επιστράτευση. Εδώ λέγατε ο ίδιος ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας - ότι είναι δίκαια τα αιτήματα, εμείς είμαστε ανοικτοί στο διάλογο και το πρωί με τα χαράματα έγινε πολιτική επιστράτευση. Και έγινε μάλιστα, παρά την απόφαση του δικαστηρίου που δεν έκρινε την απεργία παράνομη και καταχρηστική, όπως εσείς αναμένετε.

Και το τρίτο που ...

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Έχουμε πολλές τέτοιες αποφάσεις από τις περιόδους σας;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε. Να μου κρατήσει ο Πρόεδρος το χρόνο και πέντε, ό,τι θέλετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Όχι, δεν επιτρέπω διακοπές.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Είδατε πώς αντέδρασε ο κύριος Πρόεδρος;

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Με την άδειά σας, κύριε Πρόεδρε. Θέλω να ρωτήσω πόσες τέτοιες αποφάσεις είχαμε επί των δικών σας Κυβερνήσεων; Πείτε μας πότε είχαμε μια τέτοια απόφαση. Αυτό σημαίνει ότι η Κυβέρνησή μας δεν παρεμβαίνει στο έργο της δικαιοσύνης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Κύριε συνάδελφε, πρώτον, σας έχω ξαναπεί ότι ουδείς διακρίθηκε στην πολιτική ως διακοψιάς στη Βουλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ένα λεπτό. Εσείς επι-

τρέψατε τη διακοπή.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Αφού το επιτρέψατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Όχι δεν μου το ζητήσατε.

Και δεύτερον, διακόπτοντας δείχνετε να νιώθετε ότι ήταν ασθενή τα επιχειρήματα του Υπουργού, ο οποίος απάντησε προηγουμένως, καθώς και του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου σας. Επιτρέψτε μου, λοιπόν, να σας πω ότι ουσιαστικά δεν εξυπηρετείτε την παράταξή σας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Εκφράζω προσωπική άποψη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Εγώ, λοιπόν, ρωτώ το εξής και περιμένω από τον κύριο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο, απάντηση: Επειδή έχει αλλάξει το νομικό καθεστώς για την πολιτική επιστράτευση μετά την κατάργηση του σχετικού διατάγματος, να μας δώσετε το νομικό τύπο, τη νομιμοποιητική βάση της απόφασης. Εγώ ζητώ να κατατεθεί. Δεν κατετέθη. Εγώ δεν ξέρω τι είναι. Υπουργική απόφαση είναι; Απόφαση του Πρωθυπουργού είναι; Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου είναι; Προεδρικό διάταγμα είναι; Και αυτό το κρύβετε από τη Βουλή.

Επομένως, για να απαντήσω στο ερώτημα «τι θέλει το Π.Α.Σ.Ο.Κ.» εκείνο που ζητάμε είναι να σεβαστείτε τη νομιμότητα, να σταματήσετε τις αυταρχικές μεθόδους –ολισθαίνετε επικινδύνως σε αυταρχισμό– να σταματήσετε την επίθεση εναντίον της κοινωνίας να σταματήσετε να υποδαυλίζετε μάλιστα εμφύλιο πόλεμο μεταξύ των κοινωνικών ομάδων και να δώσετε πολιτικές λύσεις.

Έρχομαι στα άρθρα του νομοσχεδίου. Στο άρθρο 1, είχα την ευκαιρία και χθες, κύριε Υπουργέ, να τονίσω σχετικά με τα μικτά κλιμάκια ελέγχου ότι συμφωνώ. Θα πρέπει, όμως, να δούμε και να δείτε την αποτελεσματικότητα αυτών των μικτών κλιμακίων ελέγχου. Γιατί όλο το σύστημα των ελέγχων βασίζεται στα μικτά κλιμάκια ελέγχου. Και το λέω αυτό γιατί το βάρος πέφτει στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, ξέρουμε όμως τα προβλήματα που υπάρχουν με προσωπικό και με πόρους. Και το λέω ακόμα γιατί για να αποδώσουν μικτά κλιμάκια, δηλαδή κλιμάκια, συλλογικής δράσης τα οποία κάνουν έλεγχο πεδίου, σε ένα πολυπαραγοντικό ζήτημα –γιατί αναφέρονται σε ελέγχους νομιμότητας, ασφάλειας ακόμη και εκπομπών καυσαερίων– θα πρέπει τα κλιμάκια αυτά να μην είναι ad hoc, να έχουν συνέχεια, και διοικητική μνήμη –εδώ βλέπω αποφάσεις ισχύος έτους– να έχουν σχετική εκπαίδευση. Άρα εκεί είναι το ζητούμενο, ως προς την καλή εφαρμογή αυτή του νόμου με τις αποφάσεις, τις εγκυκλίους που θα βγάλετε και τις λεπτομέρειες που θα προσδιορίσετε για την εφαρμογή του νόμου, με τις εξουσιοδοτήσεις που έχετε. Να προσέξετε έτσι ώστε να αποδώσουν όσο γίνεται καλύτερα.

Το άρθρο 7, είπα και χθες, είναι λάθος. Και κατ' αρχάς είναι κόντρα με την λογική της οδικής ασφάλειας. Διότι αν θα ρίξουμε στη «ζούγκλα» της αγοράς τους οδηγούς μέσα από τη μίσθωση, θα παίξουν φορητά το ρόλο πειρατικών ταξί. Άρα μπαίνουμε σε έναν εξοντωτικό ανταγωνισμό. Άρα τα προβλήματα που έχουμε σε σχέση με την οδική ασφάλεια, όσον αφορά στη συμμετοχή φορητών που είναι συνήθως προβλήματα είτε υπέρβαρου είτε υπερωριακής απασχόλησης των οδηγών, θα πολλαπλασιαστούν.

Αλλά πέρα απ' αυτό η ρύθμιση αγνοεί παντελώς την οδηγία 647/1984. Ανατρέπει επίσης το σύστημα ασφάλισης των οδηγών που όπως αναφέρεται στην παράγραφο 5 του άρθρου «δύνανται να ασφαλιζονται είτε στο Ι.Κ.Α. είτε στο Τ.Σ.Α., ανεξάρτητα από τον τρόπο αμοιβής τους». Δικαιολογημένα πιστεύω διαμαρτύρονται οι οδηγοί ως προς αυτό και είστε υποχρεωμένοι να το λάβετε σοβαρά υπόψη σας.

Στο άρθρο 8 να επισημάνω, κύριε Υπουργέ, ότι αναμένουμε μια διευκρίνιση –το είχε επισημάνει ο κ. Τσιόκας, ο εισηγητής μας– σχετικά με το τι γίνεται στην περίπτωση που έχουμε φορητά που μεταφέρουν όπλα ή ναρκωτικά. Επειδή προβλέπεται δυνατότητα ουσιαστικά να ξαναγοράζουν αυτοκίνητο, θα πρέπει εδώ να το διευκρινίσουμε. Για να μην υπάρξει παράθυρο και να δώσουμε πάλι άδειες σε ανθρώπους οι οποίοι έχουν διαπράξει βαριά εγκλήματα.

Θα τελειώσω με τα άρθρα 18 και 19 που αφορούν τα Κ.Τ.Ε.Ο.. Εδώ, όπως προκύπτει από τις σχετικές διατάξεις,

προβλέπεται ότι θα υπάρξουν συνεχείς αυξήσεις για τους οδηγούς. Θα αυξηθεί το κόστος των ελέγχων με όλα τα επακόλουθα. Δεύτερον, δεν μας είπατε τουλάχιστον ή δεν φαίνεται από τις διατάξεις αν θέλετε να δώσετε ώθηση μέσα από εκσυγχρονισμό και υποβοήθηση στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. ή αντιστρόφως, θέλετε ουσιαστικά να προωθήσετε τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Αυτό υποκρύπτεται, όταν μάλιστα είναι οξύ το πρόβλημα του εκσυγχρονισμού των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. για να παίξουν το ρόλο τους.

Όσον αφορά δε την προσθήκη με τη νέα παράγραφο 5 στο άρθρο 18 για τις κινητές μονάδες, εγώ δεν έχω αντίρρηση. Όμως οφείλω να πω –και αυτό ισχύει και για τη νέα παράγραφο 6 την παλιά 5– ότι η εξουσιοδότηση που παίρνετε είναι ευρεία. Καθορίζονται όπως λέτε, με υπουργική απόφαση οι φορείς που δύνανται να διαθέτουν και να λειτουργούν κινητές μονάδες. Εδώ είναι και ευρεία η εξουσιοδότηση και δεν υπάρχουν εκείνα τα κριτήρια τα οποία διασφαλίζουν τη διαφάνεια. Τουλάχιστον στην ομιλία σας θα πρέπει να διευκρινίσετε, κύριε Υπουργέ, και να δεσμευθείτε ως προς τα κριτήρια. Δεν μπορείτε να εξουσιοδοτηθείτε από τη Βουλή να προσδιορίζετε χωρίς κανένα κριτήριο ποιος μπορεί να λειτουργήσει ή να έχει τέτοιες κινητές μονάδες που είναι σημαντικές για τον έλεγχο των αυτοκινήτων, άρα και της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας και όχι μόνο. Περιμένω απάντηση.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Π.Α.Σ.Ο.Κ.)

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

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα και εγώ με τη σειρά μου να συγχαρώ τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, τον κ. Λιάπη, για την πρωτοβουλία που είχε χθες να καταθέσει στο άρθρο 18 μια προσθήκη με την οποία θα δίνεται η δυνατότητα να γίνονται οι έλεγχοι των Κ.Τ.Ε.Ο. και με κινητές μονάδες. Εκείνο που μένει, κύριε Υπουργέ, είναι μόλις υλοποιηθεί αυτό το νομοσχέδιο και δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, να είναι στις πρώτες προτεραιότητες η έκδοση της σχετικής αποφάσεώς σας, διότι αυτή τη στιγμή υπάρχουν πολλά προβλήματα.

Επίσης, υπάρχουν πολλά θέματα των σχολών οδήγησης στα νησιά και ελπίζω στο επόμενο νομοσχέδιο που θα φέρετε για τον Κ.Ο.Κ., να ρυθμιστούν και εκεί κάποια θέματα τα οποία βέβαια θα τα θέσουμε εκείνη τη στιγμή.

Αυτό που θα ήθελα εγώ εδώ να σας παρακαλέσω, είναι στο άρθρο 18 αναφορικά με τις χρηματοδοτήσεις για αντικατάσταση λεωφορείων και έργων υποδομής στα Κ.Τ.Ε.Α. να προστεθεί και ο Ρ.Ο.Δ.Α., που θα πει Ροδιακός Οργανισμός Δημαρχιακών Αυτοκινήτων. Στη Ρόδο έχουμε τη μοναδική περίπτωση όπου το μισό νησί καλύπτεται με Κ.Τ.Ε.Α. και το μισό με Ρ.Ο.Δ.Α. Να προστεθεί ότι σ' αυτή τη ρύθμιση υπάγεται και ο Ρ.Ο.Δ.Α. Αυτό γίνεται κάθε φορά. Δεν μπορείτε να γνωρίζετε αυτό το πρόβλημα. Είναι μοναδικό στην Ελλάδα. Ελπίζω να το εφαρμόσουν και άλλοι δημοτικοί οργανισμοί. Εάν δεν προστεθεί αυτό δεν θα έχουν τη δυνατότητα να αντικαταστήσουν και εκείνοι τα λεωφορεία τους ή να υπαχθούν σ' αυτές τις διατάξεις που είναι πάρα πολύ σωστές. Παρακαλώ να το προσέξετε κι αυτό.

Κατά τα λοιπά, θέλω να επανέλθω και πάλι στο θέμα των νησιωτικών μας περιοχών, στο οποίο αναφερθήκατε και εσείς χθες, να σας ευχαριστήσω και εγώ με τη σειρά μου και εύχομαι να υπάρχουν και άλλες τέτοιες πρωτοβουλίες από τη μεριά σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας και του Π.Α.Σ.Ο.Κ.)

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΓΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, οι παρατηρήσεις, εν πολλοίς εποικοδομητικές, που έγιναν κατά τη συζήτηση των άρθρων, καταδεικνύουν ότι πρόκειται για ένα νομοθέτημα το οποίο δύναται να εκπληρώσει το σκοπό του, δηλαδή, να συμβάλει στη βελτίωση των συνθηκών της οδικής ασφάλειας.

Έχω να κάνω κάποιες πολύ συγκεκριμένες παρατηρήσεις στα επιμέρους άρθρα και θα είμαι σύντομος, κύριε Πρόεδρε.

Η πρώτη μου παρατήρηση αναφέρεται στο άρθρο 7, στο οποίο ορίζεται ότι είναι ακατάσχετο το δικαίωμα της κυκλοφορίας οχημάτων. Όπως γνωρίζουμε το δικαϊκό μας σύστημα αναφέρεται με φειδώ στις περιπτώσεις εκείνες όπου πράγματα ή δικαιώματα ορίζονται ως ακατάσχετα.

Και εδώ βέβαια οι λόγοι που θεσπίζεται το ακατάσχετο είναι προφανείς. Είναι πασιδηλό ότι κάποιες έκτακτες περιπτώσεις, κάποιοι λόγοι ανωτέρας βίας δεν επιτρέπουν στους οδηγούς και ιδιοκτήτες των φορτηγών αυτοκινήτων να είναι συνεπείς προς τις υποχρεώσεις που έχουν αναλάβει. Αυτή είναι η μια πλευρά και είναι απόλυτα σεβαστή.

Δεν πρέπει όμως να λησμονούμε, κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι και κύριε Υπουργέ, ότι υπάρχει και η άλλη πλευρά. Πολλές φορές το δικαίωμα κυκλοφορίας είναι το μοναδικό αξιόλογο από οικονομική πάντοτε άποψη, το οποίο διαθέτει ο ιδιοκτήτης του φορτηγού αυτοκινήτου, και είναι ίσως το μοναδικό δικαίωμα στο οποίο αποβλέπουν, για να ικανοποιηθούν οι δανειστές από τις αξιώσεις τις οποίες έχουν απέναντί του. Αν, λοιπόν, τους αφαιρέσουμε το δικαίωμα να κατασχέσουν και να ικανοποιήσουν τις αξιώσεις τους από το δικαίωμα αυτό, τότε η μόνη δυνατότητα είναι ο εκπλειστηριασμός ενός παλαιού, πολλές φορές, και απαξιωμένου φορτηγού αυτοκινήτου. Είναι μια πλευρά, κύριε Πρόεδρε, την οποία νομίζω ότι δεν πρέπει να παραγνωρίσουμε. Γι' αυτόν το λόγο θεωρώ ότι το ζήτημα του ακατασχετού ίσως θα πρέπει να ιδωθεί από μια άλλη πλευρά, από την πλευρά του ορισμού προϋποθέσεων.

Επίσης, σύμφωνα με τη διάταξη, δικαιούται, όποιος υποστεί τον πλειστηριασμό του φορτηγού αυτοκινήτου του, μέσα σε δύο χρόνια, να θέσει σε κυκλοφορία νέο όχημα. Σ' αυτό λοιπόν το ίδιο χρονικό διάστημα ο ιδιοκτήτης, επειδή πρόκειται για μεταβιβάστο δικαίωμα –το δικαίωμα κυκλοφορίας είναι μεταβιβάστο– δικαιούται να πουλήσει το δικαίωμα κυκλοφορίας και να κάνει χρήση του δικαίωματος, να θέσει σε κυκλοφορία αυτοκίνητο, ο νέος ιδιοκτήτης. Ενώ λοιπόν από τη μια μεριά θα έχουμε την αδυναμία των δανειστών σε πλειστηριασμό να ικανοποιήσουν τις αξιώσεις τους, από την άλλη επιτρέπουμε στον ιδιοκτήτη ενός μεταβιβαστού δικαίωματος να το μεταβιβάσει. Αυτό όμως σημαίνει πρακτικά την καταστρατήγηση των δικαιωμάτων των δανειστών. Διότι υπάρχουν οι καλόπιστοι, υπάρχουν εκείνοι οι οποίοι αντιμετωπίζουν αντικειμενικές δυσχέρειες στο να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους, υπάρχουν όμως και οι κακόπιστοι. Και είμαστε υποχρεωμένοι να διασφαλίσουμε και τις αξιώσεις των τρίτων έναντι των κακοπίστων υποχρέων ιδιοκτητών αυτοκινήτων.

Επίσης, τι γίνεται –επειδή δεν διευκρινίζεται από το κείμενο του νόμου– όταν παρέλθει η διετία εντός της οποίας ατونهί το δικαίωμα να τεθεί σε κυκλοφορία νέο όχημα, δεν μεταβιβαστεί εντός της διετίας το δικαίωμα κυκλοφορίας, ούτε τεθεί σε κυκλοφορία νέο όχημα. Τότε απόλλεται το δικαίωμα της κυκλοφορίας του αυτοκινήτου; Νομίζω ότι και εδώ θα ήταν χρήσιμη μία διευκρίνιση από την πλευρά του κυρίου Υπουργού.

Ένας άλλος ενδεχόμενος κίνδυνος ο οποίος δύναται να προκύψει από το άρθρο αυτό, έτσι όπως διατυπώνεται, είναι το ενδεχόμενο άλλες επαγγελματικές τάξεις, επικαλούμενες τους ίδιους λόγους, να διεκδικήσουν το ακατάσχετο του δικαίωματος. Άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή τις παρατηρήσεις τις οποίες έκανε ο αξιότιμος συνάδελφος κ. Φούσας. Ο κ. Φούσας ζήτησε να υπάρξει υποχρέωση ορισμού ως μεσεγγυούχου του κατόχου του αυτοκινήτου που κατάσχετα. Κύριε Πρόεδρε, θα μου επιτρέψει ο κ. Φούσας να πω ότι διαφωνώ, διότι σε αυτές τις περιπτώσεις, αν θα οριστεί μεσεγγυούχος ή όχι ο κάτοχος, μπορεί να το κρίνει υπό τις ισχύουσες ρυθμίσεις του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας ο αρμόδιος ανακριτής, ο αρμόδιος δικαστικός λειτουργός ή το αρμόδιο δικαστικό συμβούλιο. Αυτό θα αποφασίσει λαμβάνοντας υπ' όψιν τις περιπτώσεις που αφορούν τη συγκεκριμένη περίπτωση, που άγεται ενώπιόν του για κρίση, εάν πρόκειται για μια εγκληματική συμπεριφορά ενός γνωστού οδηγού, που πραγματοποιεί, για παράδειγμα, παράνομες μεταφορές αλλοδαπών –οπότε εκεί είναι επιβεβλημένη και η κατάσχεση και ο ορισμός μεσεγγυούχου– ή αν πρόκειται για μία περίπτωση που πλανήθηκε ένας ευσυνείδητος οδηγός

και μετέφερε αλλοδαπούς. Δεν χρειάζεται, λοιπόν, να ορίσουμε την υποχρεωτικότητα της μεσεγγύησης για τον κάτοχο, αφού σήμερα υπό το ισχύον νομικό καθεστώς και με τις ισχύουσες διατάξεις του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας τα δικαστήρια κρίνοντας τις ιδιαιτερότητες των περιπτώσεων μπορούν να αποφασίσουν εάν χρειάζεται ή όχι να οριστεί μεσεγγυούχος ο κάτοχος του αυτοκινήτου που κατάσχετα.

Είναι εξαιρετικά θετική η διάταξη, η οποία προβλέπει την επιχορήγηση με ποσό 20.000.000 ευρώ για τη χρηματοδότηση των Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς επίσης και την επιμήκυνση του χρόνου εκταμίευσης μέχρι 31-12-2006.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, οφείλουμε όμως να επισημάνουμε το γεγονός ότι σήμερα τα μικρά Κ.Τ.Ε.Λ., τα Κ.Τ.Ε.Λ. που είναι αναγκασμένα να λειτουργήσουν σε άγονες περιοχές, όπως για παράδειγμα το Κ.Τ.Ε.Λ. της Φωκίδας, αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα, προβλήματα επιβίωσης θα μπορούσα να πω. Έχω ένα έγγραφο, το οποίο θα σας θέσω υπ' όψιν υπό μορφή αναφοράς, όπου οι ιδιοκτήτες και οι μέτοχοι του Κ.Τ.Ε.Λ. αναφέρουν –και μάλιστα αναφέρουν με συγκεκριμένα στοιχεία– ότι δεν δύνανται υπό τις παρούσες συνθήκες να επιβιώσουν, δεδομένου ότι το κόστος των λειτουργικών εξόδων είναι πολύ μεγαλύτερο από τα έσοδά τους. Είναι γνωστό, βεβαίως, ότι τα Κ.Τ.Ε.Λ. λειτουργούν υπό τη μορφή ανωνύμων εταιρειών. Δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε ότι επιτελούν και ένα κοινωνικό έργο. Για να συνεχίσουμε να αξιώνουμε να επιτελούν αυτό το κοινωνικό έργο, νομίζω ότι επιβάλλεται από την πλευρά της πολιτείας η στήριξή τους, έστω και υπό τη μορφή έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης για τα Κ.Τ.Ε.Λ. των άγονων περιοχών, τα μικρά και προβληματικά Κ.Τ.Ε.Λ..

Μια πολύ σύντομη παρατήρηση σε ό,τι αφορά την έκθεση του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής: Και η έκθεση του Επιστημονικού Συμβουλίου συμφωνεί, δεν έχει σοβαρές παρατηρήσεις σε ό,τι αφορά το νομοσχέδιο που συζητάμε.

Η σημαντικότερη παρατήρηση, κύριε Πρόεδρε, αφορά το άρθρο 8, παράγραφος 1, το οποίο ορίζει ότι η προσφυγή ενώπιον των αρμοδίων διοικητικών δικαστηρίων δεν αναστέλλει την είσπραξη του προστίμου. Νομίζω ότι, εάν ανατρέξει κανείς στις διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας και στο πλέγμα των διατάξεων περί Οικονομικού Δικαίου, εύκολα διασκεδάζονται οι παρατηρήσεις, οι ανησυχίες της Επιστημονικής Επιτροπής. Διότι, όπως είναι διατυπωμένη η διάταξη του συζητούμενου νομοσχεδίου, ευχερώς, νομίζω, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν έχει αυτοδικαίως ανασταλτική ισχύ η προσφυγή στα δικαστήρια. Μπορεί όμως ο θιγόμενος ιδιοκτήτης ή οδηγός του αυτοκινήτου να ζητήσει από τα δικαστήρια την αναστολή της πληρωμής του προστίμου, το οποίο έχει βεβαιωθεί.

Κύριε Πρόεδρε, αυτές ήταν οι παρατηρήσεις μου επί των επιμέρους άρθρων. Κατά τα λοιπά νομίζω ότι ήταν πάρα πολύ χρήσιμη η συζήτηση. Έχουμε να κάνουμε με ένα νομοθέτημα πολύ προσεγγισμένο, το οποίο –επαναλαμβάνω– θα συμβάλει στη βελτίωση των όρων οδικής ασφάλειας.

Ευχαριστώ πολύ.

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

Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δευτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση με θέμα: «30 Χρόνια από το Σύνταγμα του 1975», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα τέσσερις μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί –καθηγητές από το 1ο Γυμνάσιο Μελισσίων Αττικής.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Καραόγλου.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, το συζητούμενο νομοσχέδιο «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων, ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις» θεωρώ ότι είναι ένα νομοσχέδιο τεκμηριωμένο, προσεγγισμένο, σωστό, που επιχειρεί αναμόρφωση των διαδικασιών ελέγχου των φορτηγών οχημάτων. Έχει σαν βασικούς στόχους πρώτα-πρώτα την ασφάλεια των μεταφορών, κάτι

πάρα πολύ σημαντικό που προκύπτει, δυστυχώς, κάθε φορά που έχουμε τραγικά δυστυχήματα. Δεύτερο και επίσης πολύ σημαντικό, για την εποχή μας, στόχο έχει την προστασία του περιβάλλοντος και τρίτο σημαντικότερο στόχο, ειδικότερα σε ό,τι αφορά την κατηγορία των συγκεκριμένων επαγγελματιών, την κατοχύρωση των επαγγελματιών του χώρου αυτού.

Δεν θα έπαιρνα το λόγο, εάν δεν υπήρχε μέσα στο νομοσχέδιο το άρθρο 16. Θεωρώ ότι είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό άρθρο, ένα άρθρο που αφορά ειδικότερα το Νομό Θεσσαλονίκης.

Τι συμβαίνει στο Νομό Θεσσαλονίκης από την 1η Σεπτεμβρίου 2003 με την εφαρμογή του ν. 2898/2001; Από τους δήμους και τις κοινότητες του νομού μας, συνολικά εννέα δήμοι, τριάντα πέντε περίπου χωριά και δυστυχώς τα πιο φτωχά, τα πιο εγκαταλειμμένα, τα καταδικασμένα σε μαρασμό χωριά του Νομού Θεσσαλονίκης, βρέθηκαν εκτός της επέκτασης των αστικών συγκοινωνιών. Χωρίς ουσιαστική μελέτη, πρόχειρα, αποσπασματικά, τα χωριά αυτά καταδικάστηκαν σε ακόμη χειρότερη κατάσταση απ' αυτήν, στην οποία βρίσκονταν. Τώρα, δίνεται η δυνατότητα με το συζητούμενο νομοσχέδιο, αλλά και κλείνοντας τα τρία χρόνια που προβλέπει ο ν. 2898/2001, να μιλήσουμε για μια ενιαία συγκοινωνία σε επίπεδο όλου του νομού.

Τι ζητάμε; Ζητάμε και για τον υπόλοιπο νομό, για τα φτωχά αυτά χωριά που προηγούμενως ανέφερα, πυκνότερα, ποιοτικότερα και φθηνότερα δρομολόγια. Αυτό είναι βασικό δεδομένο για την ανάπτυξη, για να μπορέσουν οι ηρωικοί αυτοί κάτοικοι των ορεινών χωριών του Νομού Θεσσαλονίκης να μείνουν στον τόπο τους, για να υπάρξει κάποια μορφή ανάπτυξης.

Είμαι βέβαιος ότι όπως μέχρι τώρα ο αρμόδιος Υπουργός κ. Λιάπης, ο γενικός γραμματέας και ο υπηρεσιακός μηχανισμός έδειξαν πολύ μεγάλη ευαισθησία για την αντιμετώπιση προβλημάτων του Κ.Τ.Ε.Λ., που προσπαθεί να εκτελέσει καθημερινά συγκοινωνιακό έργο στα συγκεκριμένα χωριά, προσφέροντας κοινωνική υπηρεσία, ίδια προθυμία και ανάλογο θετικό ενδιαφέρον θα δείξουν και θα αντιμετωπίσουν ενιαία το Νομό Θεσσαλονίκης. Μια λύση μόνο υπάρχει: Ενιαίος συγκοινωνιακός φορέας, ενιαία αστική συγκοινωνία για όλο το Νομό Θεσσαλονίκης. Άλλωστε και οι αποστάσεις είναι πάρα πολύ μικρές και το κόστος είναι μικρό.

Πιστεύω ότι, ο κύριος Υπουργός, θα σκύψει με ανάλογο ενδιαφέρον και θα αντιμετωπίσει τα προβλήματα της περιοχής αυτής. Είμαι βέβαιος ότι στην κατάληξη της συζήτησης του νομοσχεδίου θα δώσει τη θετική απάντηση στους κατοίκους των χωριών αυτών, που με αγωνία περιμένουν να μάθουν τα ευχάριστα νέα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Ο συνάδελφος, κ. Γαλαμάτης, έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΑΛΑΜΑΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι έχουμε μια ομοφωνία, όσον αφορά στην αφετηρία της τοποθέτησής μου, γιατί και εγώ τοποθετούμαι με βάση τη διάταξη του άρθρου 16. Έχει γίνει μια αλλαγή της αρίθμησης των άρθρων, που προβλέπει αυτήν τη μίνι επέκταση των δρομολογίων του Ο.Α.Σ.Θ. σε περιοχές γύρω από το Νομό, που όλο αυτό το διάστημα ήταν στις παρυφές του νομού, αλλά δεν μπορούσαν να εξυπηρετηθούν από τις αστικές συγκοινωνίες του Νομού Θεσσαλονίκης.

Από το Σεπτέμβριο του 2003, όπως ακούστηκε, με το ν. 2898/2001 πραγματοποιήθηκε από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης μια επέκταση των αστικών συγκοινωνιών σε δεκαπέντε περιφερειακούς δήμους του νομού με σαράντα οκτώ συνολικά λεωφορεία, ενώ το υπόλοιπο τμήμα του νομού, οι εννέα δήμοι της επαρχίας Λαγκαδά, εξυπηρετούνταν από το Κ.Τ.Ε.Λ. του Νομού Θεσσαλονίκης. Αυτό γινόταν βάσει του σχεδιασμού που πραγματοποιήθηκε από την τότε διοίκηση του Σ.Α.Σ.Θ. ως εφαρμογή του ν. 2898/2001 για ενιαία συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Νομού Θεσσαλονίκης.

Με τη ρύθμιση που επιλέχθηκε, ο Νομός Θεσσαλονίκης απέ-

κτησε, ουσιαστικά, συγκοινωνίες δύο και τριών ταχυτήτων. Προέκυψε εξυπηρέτηση από τον Ο.Α.Σ.Θ. μιας ζώνης δεκαπέντε καποδιστριακών δήμων, οι οποίοι μέχρι τότε εξυπηρετούνταν από το Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης, που σημειωτέον εκείνη ακριβώς τη χρονιά μετατρεπόταν σε Α.Ε. Επομένως λειτουργεί με περισσότερο ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και φεύγει από το καθεστώς των επιδοτήσεων.

Οι μελέτες εκείνες, όπως δείχνει και η ιστορία, υπήρξαν βιαστικές και με δόση πολιτικών κριτηρίων, χωρίς πλήρη έλεγχο και τεκμηρίωση. Έχουμε το παράδειγμα περιοχών που εξυπηρετούνται σήμερα με τριάντα και σαράντα δρομολόγια, όταν έχουν διακόσιους, τριακόσιους, ή πεντακόσιους κατοίκους, ενώ την ίδια στιγμή χωριά που βρίσκονται τέσσερα ή πέντε χιλιόμετρα από αυτήν την οριογραμμή με δύο και τρεις χιλιάδες κατοίκους, εξυπηρετούνται με τρία και τέσσερα μόνο δρομολόγια (για παράδειγμα το Ζαγκλιβέρι).

Αν σκεφθεί κανείς ότι με την Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. πληρώνεις πενταπλάσιο ή και δεκαπλάσιο πολλές φορές εισιτήριο -μισό ευρώ έχει το ενιαίο εισιτήριο στον Ο.Α.Σ.Θ. και 5,20 ευρώ κοστίζει η μετακίνηση από τη Θεσσαλονίκη προς τον Σταυρό και την Ασπροβάλτα- η ανισότητα έγκειται και στη συχνότητα των δρομολογίων και στο τίμημα που πληρώνουν οι πολίτες του Νομού Θεσσαλονίκης για να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακά.

Στόχος μας -γι' αυτό παρεμβαίνω, κύριε Υπουργέ, με την προσδοκία να υφαρπάξουμε μια δέσμευσή σας- είναι, παρά το σχεδιασμό αυτό που κινήθηκε στα όρια της αστοχίας, τώρα που πλησιάζει το όριο των τριών ετών και θα λήξει η τότε υπουργική απόφαση, να χαράξουμε τη νέα αρχιτεκτονική για το Νομό Θεσσαλονίκης, να δοθεί μια άλλη διάσταση κοινωνικής δικαιοσύνης, δηλαδή, να μεριμνήσουμε όλοι, εμείς, εσείς με μια πλήρη και ορθολογική οικονομικοτεχνική μελέτη.

Γνωρίζω ότι ο Σ.Α.Σ.Θ. έχει αναλάβει ένα τμήμα της τεκμηρίωσης αυτής σε συνεργασία με τους Ο.Τ.Α., με το Υπουργείο, με εσάς, με τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και με άλλους φορείς και έχει γίνει μια πάρα πολύ καλή δουλειά. Πιστεύω, λοιπόν, ότι με βάση αυτήν τη δουλειά, λαμβάνοντας όλα τα προηγούμενα υπ' όψιν, θα ήταν πλέον ώριμο να ενταχθούν -ενδεχομένως και με τη λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Λ. ως φορέα για την αστική εξυπηρέτηση της περιοχής- και αυτοί οι εννιά δήμοι, οι οποίοι έχουν βιώσει αυτά τα τρία χρόνια αυτήν τη συγκοινωνιακή ανισότητα και στην εξυπηρέτηση αλλά και στην τιμή.

Ένα δεύτερο που προκύπτει για το Νομό Θεσσαλονίκης -και θα ήθελα να καταθέσω και τα στοιχεία στην Εθνική Αντιπροσωπεία, γιατί έχουν την αξία τους, κύριε Υπουργέ- είναι ότι οι μακρόπνοοι σχεδιασμοί πρέπει να λαμβάνουν υπ' όψιν πάντα και το παρόν αλλά πολύ περισσότερο το μέλλον. Σε μια περιστατική ζώνη δεκαεπτά δήμων και κοινοτήτων γύρω από τη Θεσσαλονίκη έχουμε μια ραγδαία αύξηση του πληθυσμού. Σε αυτούς, λοιπόν, τους δεκαεπτά δήμους -να μην τους αναφέρω, θα καταθέσω στα Πρακτικά τα χαρτιά- το 1991 ο πληθυσμός ήταν διακόσιες τέσσερις χιλιάδες. Σήμερα με επίσημα στοιχεία των δήμων φτάνει τις πεντακόσιες δεκαεπτά χιλιάδες.

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

Όπως αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, ο σχεδιασμός που έγινε και το 2003 ήταν χωρίς να λάβει υπ' όψιν αυτήν τη διάσταση, αλλά και ο σχεδιασμός που σήμερα πρέπει να γίνει πρέπει να λάβει υπ' όψιν του πάρα πολύ αυτήν τη νέα συγκυρία όσον αφορά την πληθυσμιακή μετακίνηση και το τι αυτό συνεπάγεται για την εξυπηρέτηση των πολιτών που πλέον έχουν υπερδεκαπλασιαστεί σε αυτές τις περιοχές. Αυτά τα στοιχεία επιβεβαιώνονται άλλωστε και από την αύξηση των μαθητών, όπου κατά μέσο όρο σύμφωνα με στοιχεία του Οργανισμού Σχολικών Κτηρίων σε αυτές πάλι τις περιοχές είναι από 15% μέχρι και 45% σε μια μόνο χρονιά. Άρα, λοιπόν, θα πρέπει να πιεστεί και ο Ο.Α.Σ.Θ. και να δοθεί η δυνατότητα στον Ο.Α.Σ.Θ. να αυξήσει το στόλο του και να προσαρμόσει τα δρομολόγιά του με βάση τις νέες αυτές οικιστικές και πληθυσμιακές ανάγκες. Αυτά όσον αφορά το άρθρο 16.

Θέλω να κάνω και μια πρόταση για το άρθρο 8. Ακούστηκαν τα θετικά και από τον Εισηγητή της Αντιπολίτευσης και από το δικό μας Εισηγητή της Κυβέρνησης, της Νέας Δημοκρατίας όσον αφορά αυτά που επιχειρεί να επιφέρει με την ψήφισή του. Έγινε κάποια πρόταση να εξαιρεθούν ειδικές περιπτώσεις που έχουν να κάνουν με μεταφορά ναρκωτικών και όπλων. Αυτό είναι σωστό.

Θα ήθελα σε αυτό, κύριε Υπουργέ, να προσθέσουμε -και αυτό θα το εξετάσουν βέβαια και οι σύμβουλοί σας- και τις περιπτώσεις εκείνες φορτηγών δημοσίας χρήσεως, οι οποίοι έχουν χάσει την άδειά τους, επειδή έκαναν παράνομες εισαγωγές ζώων, κρεάτων και γαλακτοκομικών προϊόντων. Ξέρετε ότι αυτή είναι θα είναι μια πολύ σοβαρή έμμεση αλλά σαφέστατη στήριξη και του κτηνοτροφικού τομέα αλλά, τελικά και της ζητούμενης ποιότητας των τροφίμων που φτάνουν στο τραπέζι μας.

Ευχαριστώ πολύ.

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

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Καϊσερλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΪΣΕΡΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα και εγώ με τη σειρά μου να συνηγορήσω στα δύο αιτήματα που κατέθεσε ο συνάδελφός μου κ. Καραμάριος, ο οποίος προέρχεται από την ίδια εκλογική περιφέρεια με εμένα, δηλαδή, τη νησιωτική περιοχή της Δωδεκανήσου.

Το πρώτο θέμα σχετίζεται -και είναι παράκληση- με την επίσπευση των διαδικασιών για την ίδρυση των κινητών Κ.Τ.Ε.Ο., αφού, όπως γνωρίζετε, στις νησιωτικές περιοχές τα Κ.Τ.Ε.Ο. -είτε ιδιωτικά είτε δημόσια- είναι σε συγκεκριμένα νησιά, για τη Δωδεκάνησο μόνο στην Κω και στη Ρόδο, πράγμα που σημαίνει ότι οι υπόλοιποι νησιώτες των άλλων νησιών ταλαιπωρούνται με τη λογική ότι θα πρέπει να μεταφέρουν τα αυτοκίνητά τους στις έδρες αυτών των δύο νησιών. Άρα η σωστή παρέμβαση που κάνετε για τη δημιουργία κινητών μονάδων θα πρέπει να επιπευσθεί κατά προτεραιότητα στις νησιωτικές περιοχές.

Το δεύτερο αίτημα που κατέθεσε ο κ. Καραμάριος -και είναι ορθό- σχετίζεται με την υποστήριξη των Κ.Τ.Ε.Λ.. Σε αυτήν τη ρύθμιση θα πρέπει να προσθέσετε και τη ΡΟΔΑ, δηλαδή τη δημοτική επιχείρηση συγκοινωνιών του Δήμου Ροδίων που πέραν της αστικής συγκοινωνίας ασκεί και συγκοινωνιακό έργο στη μισή Ρόδο με υπεραστικές γραμμές. Θα ήταν σημαντικό να προσθέσετε και αυτό, ώστε να ενταχθεί και αυτή η επιχείρηση στις ρυθμίσεις που πολύ σωστά κάνετε.

Κύριε Υπουργέ, θα προσέθετα και δύο άλλα θέματα, τα οποία πρέπει να λάβετε υπ' όψιν και πιστεύω ότι σε ένα προσεχές σχέδιο νόμου θα τα καταθέσετε. Αφορούν και πάλι τα νησιά. Κυρίως ή μοναδικά το ένα θέμα αφορά τη Ρόδο και την Κω, όπου λειτουργούν δημοτικές αστικές επιχειρήσεις αλλά και υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ..

Η ρύθμιση που έγινε το 2001 με το ν.2963 έδινε τη δυνατότητα σ' αυτές τις δύο επιχειρήσεις σε ένα νησί -δεν υπάρχουν σε άλλα νησιά τέτοιες επιχειρήσεις- να συνενωθούν με κάποιες διαδικασίες. Και ως πέραν αυτού του χρόνου έθετε τον Αύγουστο του 2004. Δεν έγινε κατορθωτό να συνεννοηθούν. Μάλλον δεν τους δόθηκε και η δυνατότητα.

Έχω την εντύπωση ότι αξίζει τον κόπο να δείτε το συγκεκριμένο άρθρο και σε μια νέα πρότασή σας να το προσθέσετε για έναν και μοναδικό λόγο: Γιατί σ' αυτά τα νησιά αξίζει τον κόπο να εντεινουμε τις προσπάθειες και να πιέσουμε ώστε να υπάρχει μία συγκοινωνία, ένας συγκοινωνιακός φορέας, αφού όπως γνωρίζετε εξυπηρετεί κυρίως, φιλοξενούμενους, οι οποίοι αγαπούν το μαζικό μέσο μεταφοράς και γι' αυτό το λόγο πρέπει να είναι και βιώσιμος και να μπορεί να παρέχει αυξημένες ποιτικές υπηρεσίες.

Το δεύτερο θέμα σχετίζεται -και είναι και αυτό προς γνώση σας- με τη Νήσο Κάλυμνο όπου δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία, εταιρεία ανώνυμη ή Κ.Τ.Ε.Λ. και όπου ο δήμος εδώ και δεκαπέντε χρόνια έχει αγοράσει δύο λεωφορεία και εξυπηρετεί τους κατοίκους και τους μαθητές των απομακρυσμένων περιοχών. Θέλησε ο δήμος πρόσφατα να αντικαταστήσει αυτά τα

λεωφορεία για την παροχή αυτή της δημοτικής υπηρεσίας, αλλά, δυστυχώς, επειδή προβλέπεται η σύσταση επιχείρησης δεν ταξινομούνται αυτά τα λεωφορεία.

Θα σας κάνω μία σχετική εισήγηση, κύριε Υπουργέ, ώστε να το δείτε το θέμα, γιατί η προώθηση δημιουργίας μιας επιχείρησης αντιλαμβάνεστε ότι θα είναι μια δύσκολη υπόθεση για την Κάλυμνο, πέραν του ότι ο δήμος χρηματοδοτεί, επιδοτεί τη συγκοινωνία αυτή για την κάλυψη των μικρών αλλά σοβαρών αναγκών.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, θα σας έλεγα ότι πρέπει να κοιτάξετε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τις αστικές ή υπεραστικές συγκοινωνίες στο νησιωτικό χώρο. Όπως γνωρίζετε, τα νησιά μας αναπτύσσονται, κυρίως, στον τομέα του τουρισμού και αντιλαμβάνομαστε όλοι ότι φιλοξενούν κάθε χρόνο δεκάδες εκατοντάδες τουρίστες, οι οποίοι είναι συνηθισμένοι να παίρνουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και όχι τα ταξί, είναι συνηθισμένοι να απαιτούν ποιοτική παροχή υπηρεσιών. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να υπάρξει ενίσχυση με κάποιο τρόπο. Θα έλεγα ότι και το ενδιαφέρον στις νησιωτικές περιοχές για τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες με μαζικά μέσα μεταφοράς πρέπει να το κοιτάξετε γιατί είναι βάση για την ποιοτική ανάπτυξη του τουρισμού μας.

Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε. Δεχθήκατε χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Στρατάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, φοβάμαι ότι το πρόβλημα των μεταφορών δεν το λύνουν οι αποφάσεις της Κυβέρνησης. Ούτε με την επιστράτευση θαλυθεί, ούτε με άλλους τρόπους έστω και αν κάποιος αυτό διατείνεται.

Όμως, εκείνο που σας είπα χθες νομίζω ότι πρέπει να το λάβετε πολύ σοβαρά υπ' όψιν σας γιατί μόνο με ένα σωστά διαμορφωμένο θεσμικό πλαίσιο μπορούμε, πράγματι, να λύσουμε το πρόβλημα του κόστους στα πλαίσια του ανταγωνισμού, να αξιοποιήσουμε τις συνδυασμένες μεταφορές που είναι το Α και το Ω αν θέλουμε, πράγματι, να έχουμε τις δυνατότητες να εξυπηρετήσουμε τους παραγωγούς, την παραγωγή της χώρας και την εθνική οικονομία γενικότερα.

Όσον αφορά το άρθρο 1, το καταψηφίζουμε διότι θεωρούμε ότι αυτή η διαδικασία που βάθετε, να παίρνετε το 70% των εσόδων από την είσπραξη των μεικτών κλιμακίων και των Κ.Τ.Ε.Ο., είναι λανθασμένη επιλογή της Κυβέρνησης.

Οι ανάγκες της περιφέρειας είναι μεγάλες. Οι πόροι από εκεί θα εισπράττονται και εκεί θα πρέπει να μένουν. Δεν θα πρέπει να αλλάξει αυτό το καθεστώς έστω και αν όπως υπολογίζετε, αυξηθούν τα έσοδα. Αλλά ακόμη και τα αυξημένα έσοδα, τα έχει ανάγκη η περιφέρεια και πρέπει να μείνουν εκεί. Θεωρώ ότι αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό και θα πρέπει να το δείτε ξανά με προσοχή.

Επίσης, στα μεικτά κλιμάκια ελέγχου που έχουν τέσσερα άτομα σύμφωνα με το νομοσχέδιο, νομίζω ότι δεν βλέπτε να μπει και ένα πέμπτο άτομο από την πλευρά των εργαζομένων στις επιχειρήσεις.

Δηλαδή να έχουμε και την πλευρά αυτών που αφορούν τα πρόστιμα. Θεωρώ ότι θα είναι θετικό αν το κάνετε αυτό και ότι θα συμβάλει αποτελεσματικά στην καλύτερη τήρηση αυτών που νομοθετούμε.

Το άρθρο 3 για την ασφαλή φόρτωση δεν λέει ουσιαστικά τίποτα. Απλώς με υπουργική απόφαση θα προσδιοριστούν οι ειδικότεροι κανόνες ασφαλούς φόρτωσης. Νομίζω ότι εκείνο που πρέπει να δείτε κατ' αρχάς εδώ, κύριε Υπουργέ, είναι το τι υπάρχει μέχρι σήμερα και να γίνει η σχετική κωδικοποίηση. Αυτό θα μπορούσε να γίνει και με το νομοσχέδιο σήμερα. Πρέπει να το λάβετε υπ' όψιν σας γιατί είναι το υπ' αριθμόν 1 στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν.

Στο άρθρο 4 έχω ορισμένες σημαντικές παρατηρήσεις που θα συμβάλουν να επιτύχουμε μια οδική ασφάλεια του επιπέδου που επιδιώκουμε όλοι μας. Στην παράγραφο 1.1 μετά το στοίβαγμα που αναφέρετε, νομίζω ότι πρέπει να προστεθεί και η

υπερφόρτωση γιατί και αυτή είναι ένα στοιχείο που πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν στην επιβολή αυτών των προστίμων. Στο άρθρο 4, 1.3 για τον τεχνικό έλεγχο που την ευθύνη την έχει ο ιδιοκτήτης πρέπει να αφαιρεθεί ο οδηγός από το πρόστιμο. Θα είναι θετικό αν το κάνετε αυτό διότι δίνει την ευθύνη στον ιδιοκτήτη να έχει το δελτίο τεχνικού ελέγχου που πρέπει να έχει σε κάθε περίπτωση.

Στο άρθρο 1.38 οι οδηγοί για τα φορτία καυσίμων πρέπει να έχουν πιστοποιημένα ενδύματα και υποδήματα αντιστατικά διότι αυτό συμβάλλει στην ασφάλεια και των ιδίων και στην ασφαλή μεταφορά.

Στο άρθρο 4, 1.49 το πρόστιμο που προβλέπεται πηγαίνει μόνο στον οδηγό ενώ θα έπρεπε να πάει και στον ιδιοκτήτη όπως το έχει και η αρχική πρόβλεψη του νόμου διότι έτσι δίνεται η δυνατότητα και ο οδηγός να μη δουλεύει παραπάνω ώρες απ' αυτές που προβλέπονται, αλλά και ο ιδιοκτήτης να μην μπορεί να τον υποχρεώσει αφού θα υφίσταται το πρόστιμο, να δουλέψει παραπάνω ώρες απ' αυτές που προβλέπονται από τα ισχύοντα. Εάν συμπεριληφθεί σ' αυτή την κατηγορία και ο ιδιοκτήτης θα είναι θετικό προς την κατεύθυνση τήρησης των όρων οδικής ασφάλειας.

Έρχομαι στο άρθρο 7. Πέραν του ότι είναι εναντίον του προεδρικού διατάγματος 91/88 και προς την οδηγία 84647/84 της Ευρωπαϊκής Ένωσης ουσιαστικά είναι και ένα άρθρο που θα δημιουργήσει και προϋποθέσεις για καμικάζι στους εθνικούς μας δρόμους δηλαδή για κάποιους που θα τρέχουν για να βγάλουν το μεροκάματο για να καλύψουν τη μίσθωση για να βγάλουν κάτι παραπάνω. Ουσιαστικά δεν θα προσφέρει τίποτα. Θεωρώ ότι αυτό το άρθρο δεν πρέπει να υπάρχει. Και καλώς κάνατε και αποσύρατε μετά τις αιτιάσεις μας το άρθρο 10 που προέβλεπε τη μίσθωση των ιδιωτικών φορτηγών. Αυτό εδώ όμως το αφήνετε, ενώ είναι προς λάθος κατεύθυνση και θα δημιουργήσει την αρνητική κατάσταση που σας περιέγραψα.

Για τις ρυθμίσεις στις επιβατικές μεταφορές θεωρώ ότι αυτό που λέτε στο άρθρο 10 δεν είναι αναγκαίο να γίνει γιατί μπορούν τα σωματεία των αναπήρων να πάρουν αυτά τα αυτοκίνητα και να εξυπηρετούνται καλύτερα.

Στο άρθρο 11 σε συνδυασμό με το άρθρο 14 για την ειδική άδεια, λέτε ότι πρέπει να κατατίθενται κάποια στοιχεία που προβλέπονται από το νόμο και ότι πρέπει να συμπεριληφθεί ο αριθμός του φορολογικού μητρώου και ο αριθμός μητρώου του ΙΚΑ ή του φορέα στον οποίο είναι ασφαλισμένος ο οδηγός γιατί είναι σημαντικό να υπάρχει αυτό το στοιχείο για να δούμε αν υπάρχουν ετεροαποσχολούμενοι ή άλλοι που δεν θα έπρεπε να είναι διότι μ' αυτό τον τρόπο συμβάλλουν στην ανεργία των οδηγών.

Στο άρθρο 14 για το πειθαρχικό συμβούλιο πρέπει να λειτουργήσουν το συντομότερο δυνατό τα πειθαρχικά συμβούλια μέχρι να γίνουν τα προεδρικά διατάγματα. Να δείτε, κύριε Υπουργέ, τις περιπτώσεις που έχουν αναφερθεί στον εισαγγελέα, χωρίς να υπάρχει απόφαση, διότι υπάρχει κίνδυνος παραγραφών. Όλα αυτά λειτουργούν εις βάρος του συστήματος τήρησης μιας ισονομίας σ' αυτόν τον τομέα.

Σε σχέση με τις επιβατικές μεταφορές θέλω να σας πω ότι είναι πολύ θετικό που οι συνάδελφοι κυρίως της Θεσσαλονίκης τονίζουν την αλλαγή που υπήρξε σ' αυτόν τον τομέα. Εμείς υπερφανευόμαστε που με δυσκολία καταφέραμε να το κάνουμε. Ζητούν την επέκτασή του. Όμως, είναι ένα θέμα που πρέπει να το δείτε σε πανελλαδικό επίπεδο. Δεν μπορεί μόνο η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη να έχουν όλες αυτές τις επιδοτήσεις και οι άλλες πόλεις της περιφέρειας να μην έχουν επιδότηση στις μεταφορές. Και εκεί υπάρχουν ανάγκες και εκεί υπάρχει κόσμος. Πρέπει να δούμε συνολικά τη χώρα, αν θέλουμε να λύσουμε προβλήματα αυτής της μορφής.

Επίσης, θέλω να πω κάτι που είναι πάρα πολύ σημαντικό και έχει σχέση με τις άλλες διατάξεις ή αν θέλετε με τα μικρά φορτηγά, όπως συνηθίζουμε να τα λέμε και αφορά και αυτό την ασφάλεια.

Έχετε μία τροπολογία που αφορά αύξηση δύο τόνων. Υπάρχει όμως ένα κενό, το κενό μεταξύ δέκα και είκοσι τόνων που δεν καλύπτεται από καμία άδεια γιατί όσοι έχουν τις διεθνείς

μεταφορές και πάνω από είκοσι τόνους κάνουν τα αυτοκίνητά τους σαράντα τόνους, αλλά ένα φορτίο μεταξύ των δέκα και είκοσι τόνων μένει ουσιαστικά εκτός. Δεν καλύπτεται από πουθενά και αυτό δημιουργεί τεράστιο πρόβλημα και δεν δίνετε τη δυνατότητα σ' αυτούς που θέλουν να αξιοποιήσουν τις νέες τεχνολογίες, δηλαδή, να βάλουν γερανούς στα αυτοκίνητά τους, να έχουν τουλάχιστον επιπλέον το βάρος του γερανού ως απόβαρο και να μην συμπεριλαμβάνεται στο ωφέλιμο φορτίο.

Είναι κάτι που πρέπει να το δείτε με προσοχή, κύριε Υπουργέ, γιατί κάποια επόμενη στιγμή θα πρέπει να δούμε συνολικά το θέμα των φορτίων μεταξύ δέκα και είκοσι τόνων.

Σε σχέση με το άρθρο 17 θέλω να πω δυο πράγματα γιατί διατίθενται 108.000.000 εκατομμύρια για τις επιδοτήσεις και για τους σταθμούς των Κ.Τ.Ε.Λ.. Δεν νομίζω ότι πρέπει να υπάρξει περιορισμός, αλλά αντίθετα να συνεχιστεί η ίδια πολιτική και για την αναβάθμιση των σταθμών αλλά και την αντικατάσταση όσων λεωφορείων, ιδιαίτερα σε νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές, δεν θα έχουν αντικατασταθεί με τις διαδικασίες αυτές που προβλέπονται.

Επίσης, στο άρθρο που αναφέρεται στις κινητές μονάδες που είναι πολύ θετικό, η εξουσιοδότηση είναι πολύ ευρεία, θέλω να τη δείτε γιατί αν δώσετε τη δυνατότητα ιδιαίτερα στην κεντρική Ελλάδα πλην των νησιών να υπάρχουν μονάδες κινητές Κ.Τ.Ε.Ο. από ιδιώτες, ουσιαστικά καταστρατηγούμε αυτό που έχουμε δημιουργήσει, είτε με τα κρατικά είτε με τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Πάμε σε μία άλλη λογική που δεν εξυπηρετεί κανένα και θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα. Θα ήθελα να προσδιοριστεί πού θα δίνετε άδειες σε ιδιώτες και κινητές μονάδες.

Τώρα, κάτι για τους οδηγούς που είναι και αυτό πολύ σημαντικό. Λέτε για τους έχοντες την ειδική άδεια ότι θα πρέπει να καταθέτουν επικυρωμένο αντίγραφο της ειδικής άδειας. Αυτό να προβλεφθεί και για όσους έχουν άδειες και σε άλλες κατηγορίες, είτε ιδιωτικού είτε δημόσιου τομέα ή ακόμη και σε Δ.Ε.Κ.Ο.. Το λέω γιατί οι μεν οδηγοί δεν μπορούν να ασκούν το επάγγελμα όταν μπουν στη σύνταξη, οι άλλοι όμως έχοντας ακόμα την άδεια, εξακολουθούν να εργάζονται χωρίς να το δικαιούνται σε αντίθεση με τους άλλους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε.

Εισερχόμαστε στον κατάλογο των προτασόμενων δευτερολογιών.

Ο κ. Σγουρίδης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Ζήτησα το λόγο για να μιλήσω επί τριών άρθρων και επί τη ευκαιρία να εκθέσω κάποιες σκέψεις τις οποίες ανέφερα και στην πρωτολογία μου.

Στο άρθρο 1 για τα μεικτά κλιμάκια ελέγχου θεωρώ ότι το μέτρο κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Είναι σωστό ότι πρέπει να υπάρχει μεγαλύτερη αστυνόμευση και έλεγχος των οχημάτων που κινούνται στους οδικούς μας άξονες.

Καταψηφίζουμε, όμως, το άρθρο όπως εξήγησε και ο εισηγητής μας, γιατί μεταφέρεται το 30% των πόρων που θα έπρεπε να πάει στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, στην κεντρική διοίκηση. Αυτός είναι ο λόγος και όχι γιατί τα κλιμάκια δεν θα έπρεπε να αυξηθούν και να ενισχυθούν.

Όμως, είπα στην τοποθέτησή μου επί της αρχής ότι το μέτρο κατ' εμέ είναι ημίμετρο. Ένας είναι ο τρόπος μέσω του οποίου θα μπορούσαμε να έχουμε απόλυτο έλεγχο των κινούμενων οχημάτων φορτηγών και φορτίων και είναι ο ηλεκτρονικός, από τη στιγμή που φορτώνεται σε εργοστάσιο, ταξιδεύει σε πλοίο και παραδίδει το εμπόρευμα. Υπάρχει κέντρο ελέγχου ηλεκτρονικό μέσω του δορυφόρου και είναι ευκαιρία να χρησιμοποιηθεί και να αξιοποιηθεί ο ΕΛΛΑΣ-ΣΑΤ γύρω από αυτό το σύστημα. Έχει εφαρμοστεί στην Αμερική και σε άλλες χώρες και θα μπορούσε να εφαρμοστεί πρωτοποριακά και στην Ελλάδα και θα το επικροτούσαμε και εμείς. Έτσι, ποιος οδηγός οδηγεί την ιταλική, για πόσο χρονικό διάστημα, τι φορτίο και πού ξεφόρτωσε και πότε ξεφόρτωσε, όλα αυτά είναι υπό έλεγχο. Θα υπάρχει δελτίο.

Έτσι θα γλιτώσουμε από όλα αυτά που βλέπουμε στους δρό-

μους μας, είτε με τα φορτία των μελαμινών που θέρισαν τα παιδιά είτε με τα ατυχήματα που έχουμε στο πέταλο του Μαλιακού.

Ήθελα ακόμα να προσθέσω ότι και η πολιτεία γενικότερα έχει ένα μεγάλο μέρος της ευθύνης, με το ότι οι οδικοί μας άξονες δεν ανταποκρίνονται στη δυνατότητα που έχουν πια τα σημερινά μεγαθήρια μεταφοράς φορτίων. Δηλαδή τα φορτηγά αυτοκίνητα έχουν εξελιχθεί και από απόψεως ταχυτήτων και από απόψεως αποδόσεων και οι άξονές μας δεν ανταποκρίνονται. Δεν αναφέρομαι στα οδοστρώματα, που είναι κίνδυνος θάνατος.

Θα ήθελα εδώ να προσθέσω ότι κατά κάποιο τρόπο, κύριε Υπουργέ, ως προς τη συντήρηση των οδοστρωμάτων –είτε είναι στους αυτοκινητοδρόμους είτε στους επαρχιακούς δρόμους– θα πρέπει να έχει λόγο το Υπουργείο Μεταφορών και όχι μόνο το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Έρχομαι στο άρθρο 7. Φαίνεται ότι ανοίγει μία πόρτα ελπίδας για οποιονδήποτε οδηγό φορτηγού, αφού μπορεί από μεροκαματιάρης να γίνει αφεντικό. Νοικιάζει το όχημα και μπορεί πια να το αξιοποιεί ως δικό του. Όμως, εδώ αντί για παράθυρο στην ελπίδα ανοίγει μία πόρτα για την εκμετάλλευση.

Το έργο το έχουμε ξαναδεί με αυτούς που επινοικιάζουν τα ταξί. Ο ιδιοκτήτης έχει το ταξί, αλλά το επινοικιάζει σε άλλον οδηγό. Κατά βάση, οι άνθρωποι με το άγχος και την αγωνία προσπαθούν με παραβατικότητα να εξασφαλίσουν το μεροκάματο.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι το μέτρο αυτό που παίρνετε δεν είναι στη σωστή κατεύθυνση. Δεν είναι προς την κατεύθυνση της απελευθέρωσης. Είναι προς την κατεύθυνση της εκμετάλλευσης, γιατί, όπως σας είπα, υπάρχει μια εταιρεία μπετόν, έχει τις βαρέλες και για μια στιγμή απολύει όλους και μετά τους λέει: «Ελάτε. Δίνω από μια βαρέλα σε σένα και έλα εσύ, οδηγέ, μετά –ανάλογα με το δρομολόγιο που θα σου δώσω ή τα δρομολόγια που θα βρεις– να βγάλες το μεροκάματο».

Έρχομαι στο άρθρο 16. Για το άρθρο αυτό, επ' ευκαιρία της επέκτασης του Ο.Α.Σ.Θ. κατά έξι χιλιόμετρα, έχω να πω τα εξής: Το σύστημα των επιδοτήσεων –είτε των αστικών είτε των υπεραστικών συγκοινωνιών– πρέπει να το ξαναδοούμε. Και πρέπει να το ξαναδοούμε, κύριε Υπουργέ, στη βάση της απόδοσης.

Όλοι μας πληρώνουμε. Όλοι μας φορολογούμαστε και στο τέλος δεν εξυπηρετείται κανένας. Αν δεν κοπεί το Ι.Χ. από το κέντρο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, αν δεν αυξηθούν οι λεωφορειοδρόμοι, θα έχουμε προβλήματα.

Εγώ είμαι μαζί σας. Εγώ εσάς θέλω να στηρίξω, γιατί πιστεύω γενικότερα ότι ο αγώνας που κάνετε είναι σωστός. Είναι δυνατόν να παίρνουμε ολόκληρα λεωφορεία με έναν επιβάτη; Μπορεί αυτό να ξεπληρωθεί; Άρα, πρέπει να εξορθολογιστεί το όλο σύστημα. Πρέπει να εξορθολογιστούν τα πράγματα. Στη βάση αυτή θα πρέπει να το ξαναδοήσουμε.

Επιδότησε με 1.000.000 ευρώ τις αστικές συγκοινωνίες Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Υπάρχει και η πρόταση που σας κάνει το ΠΑ.ΣΟ.Κ. –πρόταση νόμου– για την επιδότηση των Κ.Τ.Ε.Λ. στους καποδιστριακούς δήμους εντός νομού, που είναι περίπου 165.000.000 ευρώ. Δεν είναι πολλά τα λεφτά. Όμως, πάλι δεν λύνεται το πρόβλημα. Θα έχουμε τα Κ.Τ.Ε.Λ. να κυκλοφορούν με έναν επιβάτη!

Άρα, πρέπει να δούμε το όλο σύστημα από την αρχή. Αυτά τα ζητήματα πρέπει να τα δείτε και γι' αυτό ακριβώς αυτά τα άρθρα εμείς δεν ερχόμαστε αρωγοί να τα ψηφίσουμε.

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, που μου δώσατε παραπάνω χρόνο.

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

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Για πολύ λίγο θα ήθελα απλώς να επαναλάβω μια σκέψη που είχα την ευκαιρία να καταθέσω στην αρμόδια επιτροπή, συμμετέχοντας στη διαμόρφωση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου.

Κατ' αρχάς, μιλάμε για ένα νομοσχέδιο που με πολύ μεγάλη σαφήνεια περιγράφει όλους τους κανόνες που πρέπει να θεσπί-

σουμε, ώστε οι μεταφορές να γίνονται με τον πλέον ασφαλή τρόπο σε όλη την επικράτεια της χώρας μας.

Βεβαίως, θα υπερθεματίσω την προσπάθεια που γίνεται μέσα από το άρθρο 1 όπου με μια σύσταση μεικτών κλιμακίων ελέγχου σε κάθε νομαρχιακή αυτοδιοίκηση, μπορούμε επιτέλους να έχουμε ένα σοβαρό ελεγκτικό μηχανισμό για κάθε αντίστοιχη περίπτωση.

Με το άρθρο 4, όπου οι παραβάσεις κατά την κυκλοφορία των οχημάτων πλέον μπορούν να ταξινομούνται έτσι ώστε οι κυρώσεις και οι ποινές να διαμορφώνονται με τον πλέον κατάλληλο, τρόπο βλέπουμε ότι με συγκεκριμένο πολύ σαφή τρόπο το νομοσχέδιο προσπαθεί να προσεγγίσει τα συγκεκριμένα ζητήματα.

Το άρθρο 5, με μια καινοτόμο ουσιαστικά προσπάθεια, καθιερώνει το ηλεκτρονικό σήμα φορτηγών δημόσιας χρήσης που θα είναι η ταυτότητα του οχήματος, έτσι ώστε να γνωρίζουμε ποια ακριβώς είναι τα οχήματα που κυκλοφορούν και αν τηρούν όλους τους κανόνες ασφαλείας.

Βεβαίως, κύριε Πρόεδρε, η ασφάλεια στις μεταφορές πέρα από επιβεβλημένους από την πολιτεία κανόνες προϋποθέτει και τη σοβαρή αντιμετώπιση από την πλευρά των ιδιοκτητών ή των οδηγών. Υπάρχει μια μόνιμη αντιπαράθεση μεταξύ οδηγών ή ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων και πολιτείας σχετικά με τις ευθύνες που πρέπει να αποδίδονται για μια κακή μεταξύ τους σχέση. Είναι γεγονός πως σε μια ελεύθερη αγορά υπάρχει σοβαρή συμπίεση των κομίστρων, γεγονός που λειτουργεί αρκετές φορές αρνητικά στη λήψη και την τήρηση όλων των απαιτούμενων μέτρων για την ασφάλεια. Έτσι, διάφορες καταστάσεις οι οποίες αφορούν το ωράριο εργασίας –παραπλήρωμα εδώ στην γνωστή οδηγία περί συγκεκριμένου χρόνου οδήγησης, η οποία υπάρχει από την Ευρωπαϊκή Ένωση– ή την κατάσταση του οχήματος, η αναφορά μπορεί να γίνει στην κατάσταση των ελαστικών, στην υπέρβαση των διαστάσεων του οχήματος, στο υπέρβαρο ή στην ταχύτητά του. Αυτοί είναι ουσιαστικά οι σημαντικότεροι παράγοντες οδικής ασφαλείας τους οποίους οφείλουμε να ελέγξουμε, προκειμένου να διασφαλιστούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Αξίζει όμως –και εδώ θα ήθελα να μείνω– να επισημάνω μια παράμετρο η οποία συχνά μας διαφεύγει, όταν μέσα σε αυτή την Αίθουσα καλούμαστε να πάρουμε αποφάσεις και να ολοκληρώσουμε συγκεκριμένες νομοθετικές ρυθμίσεις. Είναι βέβαιο ότι το παρόν νομοσχέδιο δημιουργεί ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο ρυθμίσεων για τον έλεγχο κυκλοφορίας των οχημάτων. Προφανώς και οι προηγούμενες κυβερνήσεις κινήθηκαν προς αντίστοιχη κατεύθυνση. Όσους όμως νόμους, κύριε Πρόεδρε, και αν ψηφίσουμε, όσες ρυθμίσεις και αν επιβάλουμε νομοθετικά, κανένας δεν μας διασφαλίζει την εφαρμογή τους. Και ξέρουμε πάρα πολύ καλά ότι είναι μια πρακτική την οποία συναντούμε πάρα πολύ συχνά σε πολλές προσπάθειες οι οποίες γίνονται ακόμη και σήμερα, αλλά έγιναν και στο παρελθόν. Χρειάζεται κατά τη δική μου άποψη μια στοχευμένη παιδεία προς κάθε πολίτη που εμπλέκεται με τις μεταφορές, με την κυκλοφορία των οχημάτων. Είναι η σημαντική παράμετρος η οποία μας διαφεύγει, αλλά αποτελεί ταυτόχρονα και τη συχνότερη αιτία της μη τήρησης των κανόνων ασφαλείας.

Πρόσφατα –και το λέω γιατί ήταν γεγονός πρωτοσέλιδο– είχαμε το περιστατικό του κλεισίματος των Τεμπών με την κακοκαιρία. Όλη η Ελλάδα μιλούσε για τη δεδομένη νταλικά η οποία έκοψε τον οδικό άξονα της χώρας μας στα δυο, μιλούσε για το δίπλωμα της νταλίκας και αναζητούσε τις ευθύνες της πολιτείας. Έπρεπε απλά και μόνο να αναζητούμε τις ευθύνες της πολιτείας ή πιθανότατα να καταδεικνύουμε και την ανευθυνότητα του συγκεκριμένου οδηγού; Φταίει η πολιτεία για ένα τέτοιο συμβάν ή ο συγκεκριμένος οδηγός ο οποίος δεν σκέφτηκε πως με αυτή την πράξη του, να μη τοποθετήσει δηλαδή αλυσίδες ή να μην μπει έστω στη στενή διαδρομή των Τεμπών με αυτές τις δύσκολες καιρικές συνθήκες, δημιούργησε τεράστια προβλήματα, κόβοντας την Ελλάδα στα δυο;

Είναι εύκολο, θα έλεγα, εδώ μέσα σε αυτή την Αίθουσα να διατυπώνουμε απόψεις και να λαμβάνουμε αποφάσεις. Αρκεί κάθε φορά να εντοπίζουμε το βάθος του προβλήματος που

καλούμαστε να επιλύσουμε. Η σοβαρή έλλειψη παιδείας, κατά τη γνώμη μου, είναι η αιτία γιατί εξαιρετες νομοθετικές πρωτοβουλίες όπως η σημερινή δεν έχουν το αναμενόμενο αποτέλεσμα. Και ενώ τα τελευταία χρόνια επιχειρείται συνολικά από την πολιτική εξουσία η αντιμετώπιση σημαντικών ζητημάτων, δυστυχώς δεν υπάρχει αυτό το αποτέλεσμα το οποίο όλοι θέλουμε και όλοι προσδοκούμε μέσα από αυτές.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση με θέμα: «30 Χρόνια από το Σύνταγμα του 1975», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα πέντε μαθητές και μαθήτριες και δυο συνοδοί-καθηγητές από το Β' Γυμνάσιο Άργους Αργολίδας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Ο Πρόεδρος κ. Κακλαμάνης έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Από εκεί θα μιλήσετε, κύριε Πρόεδρε; Δεν θα έρθετε μπροστά;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Με ακούτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εγώ βέβαια, αλλά σας είχαμε συνηθίσει μπροστά!

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Θέλω να έχω εδώ μπροστά μου τον κ. Παπαϊωάννου!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Έχουμε αποφασίσει να πάμε στα ορεινά! Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. κάνει αντίσταση!

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δύο παρατηρήσεις θέλω να κάνω μόνο. Μου κάνει εντύπωση κάτι για τον κατεχόχην αρμόδιο Υπουργό επί των Μεταφορών. Γιατί θέλω να θυμίσω ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν έχει μόνο του τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι θαλάσσιες μεταφορές εντάσσονται, υποθέτω –αν δεν αποτελούν φέουδα του καθενός Υπουργού τα διάφορα Υπουργεία– στο πλαίσιο μιας γενικότερης κυβερνητικής πολιτικής.

Ο κατεχόχην αρμόδιος Υπουργός είναι ο παριστάμενος, ο αγαπητός μου στη Β' Περιφέρεια φίλος κ. Λιάπης, ο οποίος περίπου νίπτει τας χείρας του και πολιτικά είναι εξαφανισμένος. Εγώ λυπάμαι, γιατί και στο σκάνδαλο που ταρασσει σήμερα τη χώρα, το σκάνδαλο των υποκλοπών, αν και Υπουργός Επικοινωνιών, δεν έχει πει λέξη μέχρι τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τόσο φίλος σας είναι, ε;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Βέβαια, έχει τη δικαιολογία ότι δεν τον έλαβε υπ' όψιν του ούτε ο Πρωθυπουργός, στον οποίο κατέφυγε ο κ. Κοροναίος, όπως και στον κ. Αγγέλου.

Αλλά εδώ η Ελλάδα, κύριε Πρόεδρε, αυτή τη στιγμή δυναμιτίζεται σε ό,τι αφορά πρώτα-πρώτα την κοινωνική γαλήνη, που είναι προϋπόθεση για οποιαδήποτε προσπάθεια. Η οικονομία, ιδιαίτερα η αγροτική οικονομία υφίσταται τεράστιες επιπτώσεις.

Και αυτό δεν έχει να κάνει μόνο με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπου μπορεί να ρίχνει τις ευθύνες ο κ. Λιάπης, στην απαράδεκτη πραγματικά –και δεν ξέρω πώς αλλιώς μπορεί να χαρακτηριστεί– τακτική του κ. Κεφαλογιάννη, του «δεν συζητάμε με απεργούς». Αυτή τώρα η γραμμή της Κυβέρνησης, της νέας διακυβέρνησης μου θυμίζει εποχές που εδώ κάποιος Υπουργός –αλλά τότε και από τα έδρανα της Νέας Δημοκρατίας τον αποδοκίμασαν– έλεγε: «Η Κυβέρνηση δεν συζητά με απεργούς».

Αυτή η αδιαλλαξία, εάν δεν είναι στοχευμένη για άλλους λόγους –και ο νούν νοεϊτο– είναι ακατανόητη. Οι μεν αγρότες και οι ασχολούμενοι με την εμπορία των αγροτικών προϊόντων δεν θα πρέπει να έχουν με την Κυβέρνηση λογαριασμό, αλλά πρέπει –λέει η Κυβέρνηση– έχουν με τους λιμενεργάτες.

Η Δικαιοσύνη αποφασίζει ότι είναι νόμιμη μια απεργία. Η Κυβέρνηση όμως καταπατά και το Σύνταγμα, διότι νόμο που προβλέπει το Σύνταγμα δεν έχουμε αυτή τη στιγμή. Ο περιφη-

μος αναγκαστικός νόμος και τα διατάγματα της Δικτατορίας έχουν καταργηθεί από την Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Πού θέλετε να οδηγήσετε τον τόπο; Σε μια κατάσταση κοινωνικών συγκρούσεων; Δεν το αντιλαμβάνομαι, διότι δεν θεωρώ ότι είστε τόσο αδίστακτοι ως Κυβέρνηση, ώστε να προσβλέπετε μόνο στο στενό κομματικό συμφέρον.

Αυτά, κύριε Πρόεδρε, για το θέμα που έχει σχέση και με το νομοσχέδιο, αφού μιλάμε για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Και μόνο μία ακόμη παρατήρηση για το άρθρο 10, που τίθεται καλώς σε ό,τι αφορά το θέμα του τανάζ. Και εδώ θέλω να είμαι αντικειμενικός. Εγώ στο σημείο αυτό συγχαίρω τον Υπουργό, γιατί κατανοώντας το πρόβλημα δέχτηκε αυτή τη προσαρμογή του τανάζ των νομαρχιακών φορτηγών, των άλλοτε φορτοταξί. Αλλά αφήνει ένα θέμα ανοιχτό, σε μια περίοδο που η ανασφάλεια σε κάθε εργαζόμενο, μισθωτό ή επαγγελματία έχει ανέβει στα ύψη.

Δυστυχώς πάλι για κομματικούς λόγους η Κυβέρνηση από την πρώτη μέρα δημιούργησε ένα κλίμα ότι είμαστε μια οικονομία υπό κατάρρευση και από και και πέρα εξέλειπε κάθε διάθεση δημιουργική, κάθε προσπάθεια ρίσκου. Διότι η οικονομία σημαίνει πρώτα-πρώτα ρίσκο απ' αυτούς που επιχειρούν.

Πώς θα τολμήσει κάποιος να κάνει μία δουλειά, να ανοίξει παραπέρα ένα περίπτερο; Σας λέω ότι για να προσθέσει εμπορεύματα πρέπει να σκεφτεί αν θα υπάρχει αγοραστική δύναμη στην περιοχή. Όταν λοιπόν είμαστε σε αυτή την κατάσταση πραγματικά, δεν είναι σωστό η Κυβέρνηση να πετάει πέτρες μέσα σε ένα υαλοπωλείο. Η Ελλάδα σήμερα χρειάζεται προσοχή στη ρύθμιση των σχέσεων, οικονομικών, επιχειρηματικών, κοινωνικών. Επιτέλους, ας δούμε λίγο πιο μακριά τα πράγματα, όχι κοντόφθαλμα.

Παίρνετε λοιπόν πίσω το δεύτερο κομμάτι του άρθρου 10, για ποιο λόγο; Για να ξανασκεφτείτε αν –ξέρω εγώ– τους δώσετε τη δυνατότητα να πηγαίνουν αγκαζέ στην άκρη της χώρας, ταυτόχρονα να έχουν τον τρόπο ότι θα μπορεί ο κάθε ένας να παίρνει ένα φορτηγάκι για να κάνει μια δουλειά που κάνουν αυτοί;

Δεν είμαι υπέρ του αποκλειστικού προστατευτισμού, αλλά αυτά είναι πράγματα τα οποία χρειάζονται και στις πιο φιλελεύθερες οικονομίες. Υπάρχουν κάποιοι κανόνες, κάποιες ρυθμίσεις και πάνω απ' όλα υπάρχει ο καταστατικός χάρτης.

Το Σύνταγμα δεν μπορούμε να το χρησιμοποιούμε κατά βούληση, όπως δεν μπορούμε –μια και μιλώ εδώ μέσα στη Βουλή– τον Κανονισμό της Βουλής να χρησιμοποιούμε κατά βούληση, να τον παραβιάζουμε όπως συνέβη χτες, καθώς υποχρεώθηκε η Αντιπολίτευση από το πρωί μέχρι το βράδυ, σαν να είναι τυπικός ο ρόλος της, να συμμετέχει σε συνεχώς συνεδριάζουσες επιτροπές και με κυνικό –μπορώ να πω– από πλευράς κοινοβουλευτικής δεοντολογίας τρόπο μέχρι αυτή τη στιγμή να μην ικανοποιείται αξίωση που ο ίδιος ο Κανονισμός επιβάλλει, αν τα 2/5 της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας ζητήσουν να έρθουν εκεί ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Πρόεδρε...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: ...συγκεκριμένα πρόσωπα, να παραβιάζεται ο Κανονισμός, και με το έτσι θέλω η Πλειοψηφία να κάνει ό,τι θέλει. Δεν πάμε καλά.

Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Επειδή αναφερθήκατε στον Κανονισμό, οι αναφορές σας καταλαβαίνετε...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δεν αφορά εσάς. Ανέφερα τι αφορά. Μην κουράζεστε επομένως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το καταλαβαίνω απόλυτα. Είμαι σίγουρος ότι δεν αφορά εμένα, 100% σίγουρος.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από όλη τη διαδικασία και τη γόνιμη συζήτηση που κάναμε μέχρι τώρα, νομίζω ότι έχουν προκύψει χρήσιμα και ενδιαφέροντα συμπεράσματα.

Το βασικό θεωρώ, πως είναι, ότι όλες οι πλευρές σ' αυτή την Αίθουσα θέλουν πράγματι το θεσμικό εκσυγχρονισμό των οδικών μεταφορών. Με μεγάλη χαρά βλέπω ότι συμφωνούμε στις περισσότερες παραμέτρους. Δεν διεκδικούμε το αλάνθαστο, γι'

αυτό και μέσα από το διάλογο και τις εκτενείς επαφές που είχαμε, προχωρήσαμε σε αρκετές αλλαγές στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο.

Θα αναφερθώ σε μερικές παρατηρήσεις που μου έγιναν, ιδίως των Βουλευτών της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης αλλά και από τα κόμματα της Αριστεράς σχετικά με τη χρηματοδότηση των ελέγχων, στην οποία αναφερθήκατε και εσείς, κύριε Τσιόκα, αλλά και πολλοί άλλοι συνάδελφοι.

Εμείς ενισχύουμε τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις. Προχωρούμε στη αγορά τριάντα πλαστιγγών για τη διασπορά τους σε όλη την Ελλάδα. Νομίζω ότι αυτό επαινέθηκε από όλες τις πτέρυγες. Μάλιστα πραγματικά θα επιταχύνουμε τη διαδικασία ούτως ώστε αυτές να πάνε στις απομακρυσμένες περιοχές και κυρίως στις νησιωτικές περιοχές.

Ενισχύουμε τον εξοπλισμό των Κ.Τ.Ε.Ο. και προχωρούμε στην προμήθεια αυτών των κινητών μονάδων. Επίσης, κάτι για το οποίο υπέστημε σκληρή κριτική, το 70% των προστίμων θα πηγαίνει στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, στην οποία βεβαιώνονται και οι παραβάσεις.

Μ' αυτές τις αυξήσεις που έχουμε κάνει σ' αυτά τα πρόστιμα εξασφαλίζουμε το ότι δεν θα υπάρξει στην πραγματικότητα όχι μόνο απώλεια πόρων από τις Νομαρχίες, αλλά και ότι σε απόλυτους αριθμούς θα υπάρχει αύξηση για να είναι αποτελεσματικές στο έργο τους, όπως όλοι θέλουμε.

Θα πρέπει λοιπόν να γίνει απόλυτα σαφές ότι τα λεφτά που θα παίρνουν οι Νομαρχίες δεν θα μειωθούν, αλλά θα αυξηθούν. Αντίθετα, θα αυξηθούν με δεδομένο ότι διευκολύνουμε και θεσμικά αλλά και πρακτικά τη διεξαγωγή αυτών των ελέγχων. Οι ίδιοι τους κάνουν, τους έχουμε προμηθεύσει με μέσα, έχουν τους πόρους, έχουν την προθυμία, θα κάνουν ελέγχους, θα αμείβονται και θα κερδίζουν και πόρους.

Ακούστηκε επίσης το αίτημα για συμμετοχή των μεταφορέων στα μικτά κλιμάκια ελέγχων. Το έχουμε πει και στην επιτροπή και το επαναλαμβάνουμε. Όπως εύκολα μπορείτε να αντιληφθείτε, αυτό δεν μπορεί να γίνει διότι η μέχρι σήμερα εμπειρία ήταν απογοητευτική. Η πείρα μας το αποδεικνύει διότι δεν είναι δυνατόν σε καμία περίπτωση ελέγχων και ελεγχόμενος να είναι από την ίδια πλευρά. Είναι πραγματικά ένα πάγιο αίτημα της Ομοσπονδίας. Το συζητήσαμε στο Υπουργείο. Το συζητάμε εδώ και μήνες, αλλά δεν μπορεί να πάει κόντρα σ' αυτήν την απλή λογική που μόλις σας εξέθεσα. Δεν μπορεί ελέγχων και ελεγχόμενος να είναι στο ίδιο επίπεδο, στο ίδιο όργανο.

Όταν λοιπόν λέμε ότι θέλουμε να θωρακίσουμε το σύστημα ελέγχων, πρέπει να φροντίσουμε να εξασφαλίσουμε το πιο λειτουργικό και πιο αδιάβλητο σύστημα ελέγχων. Θα υπάρχει μία συντεχνιακή αλληλεγγύη. Αυτό είναι στην ανθρώπινη φύση. Δεν μπορούμε λοιπόν, να μπούμε στον πειρασμό να βάλουμε σ' αυτά τα μικτά κλιμάκια και εκπρόσωπο από την Ομοσπονδία.

Μερικοί λένε ότι δεν είναι δυνατόν, να υποστηρίζουν ότι δεν μπορούμε να εμπιστευόμαστε τον προϊστάμενο της Νομαρχίας αλλά τον εκπρόσωπο των μεταφορέων. Πραγματικά τον εκπρόσωπο της Νομαρχίας ως αντικειμενικό παράγοντα μπορούμε να τον θεωρήσουμε πολύ πιο αξιόπιστο από τον εκπρόσωπο των μεταφορέων και αυτό η κοινή λογική το επιβεβαιώνει. Ο ένας δεν έχει καμία σχέση με το επάγγελμα, ο άλλος είναι μεταξύ φίλων και συντεχνιακών συνεταίρων. Άρα, αυτό το επιχείρημα που κατά κόρον ακούστηκε δεν ευσταθεί. Αν λοιπόν θέλουμε να ζούμε σε μία ευνομούμενη πολιτεία, πρέπει να στηρίζουμε τα θεσμικά όργανα και να μη δημιουργούμε προσχώματα.

Για το άρθρο 3 ακούστηκε ότι δεν υπάρχουν προδιαγραφές σχετικά με τη φόρτωση των οχημάτων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι οδηγίες είναι έτοιμες, αλλά με το παρόν νομοσχέδιο δίνεται η νομοθετική εξουσιοδότηση προκειμένου αυτές οι οδηγίες που σήμερα είναι συστάσεις να γίνουν υποχρεωτικές. Το προβλέπουμε, ως εκ τούτου δεν θα υπάρξει κανένα κενό και το πλαίσιο για τις διαδικασίες φόρτωσης είναι απολύτως σαφές. Φυσικά –αυτό ακούστηκε πάλι– έχει γίνει εξαντλητικός διάλογος με όλους τους εμπλεκόμενους, ακόμη και με τους εκπροσώπους των οδηγών.

Πρέπει να κάνω μία παρατήρηση: Δεν υπήρχε απεργία από την Ομοσπονδία. Ένα μικρό σωματείο των οδηγών απήργησε.

Συναντήσαμε τρεις φορές τους συνδικαλιστές οδηγούς στην προσπάθεια να πετύχουμε το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα και υιοθετήσαμε το αίτημα για περιορισμό των περιπτώσεων όπου θα επιβάλλεται ποινή στον οδηγό θέτοντας ως υπεύθυνη την εταιρεία ή τον αρμόδιο για τη φόρτωση. Τους δεχθήκαμε, συζητήσαμε και καταλήξαμε και τα αιτήματά τους στη μεγάλη πλειοψηφία τα έχουμε υιοθετήσει, αλλά μη δημιουργούμε εντυπώσεις ότι υπήρχαν απεργοί οδηγοί πανελλαδικά. Στο Ικόνιο ήταν ένα μικρό σωματείο το οποίο έκανε εικοσιτετράωρη απεργία και σήμερα τη διέκοψε.

Για το θέμα του δεύτερου οδηγού το οποίο έχετε εγείρει, θα πρέπει να σας πω ότι υπάρχει ο ευρωπαϊκός κανονισμός 3820 και 3821 του 1985 που οι ίδιοι οι οδηγοί δεν επιθυμούν να εφαρμόσουν.

Πάντως οφείλω να τονίσω ότι με αυτό το νομοσχέδιο δεν λύνουμε εργασιακά ζητήματα, δεν ρυθμίζουμε εργασιακές σχέσεις.

Τώρα για το περίφημο άρθρο 7, για τη μίσθωση των οχημάτων στους οδηγούς, εδώ έχει γίνει μια παρανόηση. Γνωρίζουμε ότι υπάρχουν συνδικαλιστικές πιέσεις. Είναι όμως πιέσεις που, επιτρέψτε μου να σας πω, ασκούνται από μία στενή συντεχνιακή αντίληψη. Ο κλάδος –και το ομολογούμε όλοι– απαιτεί μεγαλύτερη ευελιξία και απαιτεί γιατί είναι ο μόνος τρόπος να αναπυχθεί. Διαφωνεί κανείς σ' αυτό;

Η ρύθμιση αυτή λοιπόν καταρχήν δεν είναι υποχρεωτική. Όποιος θέλει την εφαρμόζει. Δεν μπορείς να υποχρεώσεις κανέναν να μισθώσει ή να γίνει μισθωτής ενός οχήματος. Είναι στη διακριτική βούληση και του επιχειρηματία και του οδηγού. Θα είναι μια ελεύθερη ως εκ τούτου διαδικασία που θα έχει ως αποτέλεσμα, κατά την άποψή μας, την αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση των οχημάτων.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα παρακαλέσω λίγο παραπάνω χρόνο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Έχει να απαντήσει άλλωστε και σε άλλα πράγματα ο κύριος Υπουργός....

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Απαντήθηκαν το πρωί, κύριε Πρόεδρε, αυτά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: ...εκτός αν ακολουθήσει την παλιά ρήση των Αρσακιδάδων «η σωπή μου προς απάντησή σας».

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όποιος, λοιπόν, θέλει να δουλέψει με αυτούς τους όρους, μπορεί να το πράξει. Ελεύθερη αγορά είναι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ένα λεπτό, κύριε Υπουργέ, γιατί σας έθεσε ένα ερώτημα ο κύριος Πρόεδρος. Όμως επειδή ο κύριος Πρόεδρος έλειπε στην πρωινή συνεδρίαση...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ξέρω τι είπα, γι' αυτό είπα ότι δεν έδωσε ουσιαστική απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Έχει απαντήσει ο κύριος Υπουργός.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ξέρω την απάντησή του.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Επιτρέψτε μου λοιπόν να συνεχίσω.

Σχετικά με το θέμα της άδειας στα ταξί για τα άτομα με αναπηρία, εγείρουμε τέτοιο θέμα; Είναι μια νομοθετική ρύθμιση που διευκολύνει τα άτομα αυτά. Υπάρχει μια κοινωνική ευαισθησία από όλες τις πτέρυγες. Το θέμα αυτό το Υπουργείο μας το έχει δει με μεγάλη προσοχή και έχει αναπτύξει πολλές πρωτοβουλίες. Είχαμε τη δυνατότητα παλαιότερα στη Βουλή να τα πούμε.

Πρέπει να σας θυμίσω τουλάχιστον ότι το Υπουργείο μας προμήθευσε σε δεκαπέντε συλλόγους ειδικά διασκευασμένα οχήματα για τη μεταφορά των εμποδιζομένων αυτών ατόμων και όποιος θέλει απ' αυτά τα σωματεία, μπορεί κάλλιστα να έρθει και να μας ζητήσει. Έτερον εκάτερον. Τη δυνατότητα αυτή τη δίνουμε στα ταξί, δεν παύει όμως να υπάρχει και η δυνατότητα από τα σωματεία με άτομα με ειδικές ανάγκες να έρθουν να ζητήσουν και να προμηθευτούν, όπως κάναμε στο παρελθόν, τέτοιου είδους διασκευασμένα αυτοκίνητα. Άλλω-

στε, με την Ομοσπονδία τους έχουμε μια άριστη συνεργασία. Με το νομοσχέδιο αυτό δίνουμε όχι μόνο τη δυνατότητα, αλλά ένα ισχυρό κίνητρο και για τη κυκλοφορία αυτού του είδους ταξί. Είναι ένα κίνητρο για τους ίδιους τους ταξιτζήδες.

Τώρα, στο θέμα των ταξί και της απαγόρευσης χορήγησης νέων αδειών, είναι ή δεν είναι κορεσμένος ο κλάδος; Όλες οι πτέρυγες το επιβεβαίωσαν. Ε, αυτό κάνουμε και το κάνουμε, για να αναπτύξουμε τα μέσα μαζικής μεταφοράς, που όλοι οι συνάδελφοί μας το ετόνισαν. Αυτή άλλωστε είναι η πολιτική του Υπουργείου μας, να ενισχύσουμε τον κόσμο να χρησιμοποιεί τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Ειδικά εδώ στην Αθήνα έχουν γίνει τεράστιες υποδομές λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων και αξίζει ο πολίτης να μην έχει προκαλήψεις γι' αυτά τα μέσα μαζικής μεταφοράς και να τα χρησιμοποιεί. Και δίνουμε το παράδειγμα εμείς καθημερινά. Άλλωστε, και οι ίδιοι οι συνδικαλιστές των ταξί το λένε και οι μελέτες που υπάρχουν ομολογούν ότι λόγω του μεγάλου κορεσμού η κίνηση με ταξί όλο και δυσκολεύει στην Αθήνα.

Στο άρθρο 14 υπήρξαν ενστάσεις για την επανασύσταση των πειθαρχικών συμβουλίων. Η πολιτεία όμως, αγαπητοί συνάδελφοι, οφείλει να αναγνωρίζει τα λάθη της και ήταν λάθος η κατάργησή του που έγινε το 2003. Από την κατάργηση μέχρι και τις εκλογές του 2004 δεν είχε εκδοθεί διάταγμα για τη σύσταση νέων. Υπήρξε μια καθυστέρηση. Αυτό είχε και προφανή αποτελέσματα. Αυτό λοιπόν το νομοσχέδιο λύνει τουλάχιστον προσωρινά το πρόβλημα μέχρι να δοθεί οριστική λύση με το προεδρικό διάταγμα, το οποίο ήδη είναι έτοιμο και βρίσκεται στο στάδιο για να φθάσει στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

Για τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Γνωρίζετε ότι αυτά τα παραλάβαμε θεσμοθετημένα και σε λειτουργία και συμφωνούμε. Αλλά δεν είναι δυνατόν αυτή τη στιγμή να αφήνουμε εμπόδια στη λειτουργία τους, με δεδομένο ότι έχουν κάνει και μεγάλες επενδύσεις. Πρέπει, λοιπόν, να λειτουργούν σε μια υγιή βάση και αυτή την υγιή βάση την κατευθύνουμε με το παρόν νομοσχέδιο.

Κατανοώ την ιδεολογική αντίθεση που μπορεί να έχουν ορισμένοι συνάδελφοι με την επενδυτική δραστηριότητα των ιδιωτών, αλλά αυτό το θέμα ας το λύσει η Ιστορία. Εμείς έχουμε σαφή ιδεολογικό προσανατολισμό -και το Π.Α.Σ.Ο.Κ. το ίδιο θα έλεγα- και προς αυτή την κατεύθυνση προχωρούμε. Εμπιστευόμαστε τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Ωστόσο, η πολιτεία έχει την υποχρέωση να το κάνει και να θέτει -και συμφωνούμε εδώ- αυστηρούς κανόνες για τη λειτουργία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. Και αυτό, για να υπάρχει αδιάβλητη και εύρυθμη λειτουργία τους.

Ένα άλλο θέμα το οποίο τέθηκε, είναι το θέμα των αυξησεων στα πρόστιμα για τους παραβάτες του Ο.Α.Σ.Α., τους «τζαμπατζήδες». Γιατί διαφωνούμε; Νομίζω ότι με αυτή τη διάταξη, εύλογα αντιμετωπίζουμε αυτό το θέμα και δεν υπάρχει καμία κρυφή σκέψη, ούτε θέλουμε να λύσουμε τα προβλήματα των ελλειμμάτων ούτε να λύσουμε τα προβλήματα των δημοσίων συγκοινωνιών. Πάμε να προασπίσουμε τους πόρους που έχουν οι αστικές συγκοινωνίες, προκειμένου να έχουν αποτελεσματική λειτουργία. Και δεν δέχομαι να χωρίσουμε τους πολίτες στους καλούς που πληρώνουν το αντίτιμό τους για να κάνουν χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς και τους άλλους, τους «εξυπνάκηδες», που μέχρι τώρα το απέφευγαν. Συνειδητά, λοιπόν, αυξάνουμε το πρόστιμο, γιατί πρέπει κάποτε να υπάρχει ευνομία και ίση μεταχείριση στους πολίτες, όσον αφορά τη χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών οι οποίες επιδοτούνται, οι οποίες είναι κοινωνικό αγαθό και το έχουμε πει με όλους τους τόνους και σε κάθε περίπτωση.

Και ως προς αυτό που είπατε εσείς, θα πω ότι πολλές κοινωνικές ομάδες έχουν, όπως ξέρετε, δωρεάν εισπήρια. Επιδοτούνται και αυτές, όπως τα άτομα με αναπηρία.

Μου θέσατε και το θέμα των συνταξιούχων. Εντάξει, είναι ένα θέμα. Ο κ. Λεβέντης νομίζω ότι μου το έθεσε. Θα το συζητήσουμε, θα το δούμε κάποτε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Το έθεσα και εγώ.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σύμφωνοι. Και εσείς. Αλλά υπάρχουν τέτοιες ειδικές ομάδες, οι οποίες χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, χωρίς να πληρώνουν κάποιο αντίτιμο.

Τώρα θα πάμε και στις Σχολές Σ.Ε.ΚΑ.Μ. που τις αναφέρατε. Τις ανέφερε και ο κ. Τσιόκας και ο κ. Βερελής. Ειπώθηκε ότι διενεργούνται εξετάσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού οδικού μεταφορέα με λανθασμένα ερωτηματολόγια.

Πρέπει, όμως, να σας πω το εξής, αγαπητέ συνάδελφε. Οι ερωτήσεις στις οποίες σήμερα εξετάζονται οι υποψήφιοι οδηγοί έχουν συνταχθεί από το 1991. Έκτοτε έχουν επέλθει σημαντικές μεταβολές, χωρίς όμως επί δεκατέσσερα χρόνια κανένας να διορθώσει αυτές τις ερωτήσεις. Ήδη έχει δοθεί εντολή για την αναμόρφωση της εξεταστέας ύλης. Οι νέες αυτές ερωτήσεις θα τοποθετηθούν στο υπάρχον ηλεκτρονικό σύστημα που ξέρετε ότι λειτουργεί πλέον -και λειτουργεί αποτελεσματικά- ώστε να εξασφαλιστεί η διαφάνεια στις εξετάσεις αυτές.

Παρόμοια προβλήματα με αυτά που θέσατε -για να το ομολογήσουμε εδώ- αντιμετωπίζουν και οι υποψήφιοι οδηγοί των ταξί, οι οποίοι εξετάζονται σε λανθασμένες ερωτήσεις που έχουν συνταχθεί από το 1987, καθώς και οι οδηγοί μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Και γι' αυτές, όμως τις κατηγορίες η εξεταστέα ύλη αναμορφώνεται και οι εξετάσεις θα διενεργούνται στο ηλεκτρονικό σύστημα που ήδη, όπως ξέρουμε όλοι, λειτουργεί σε όλη τη χώρα.

Επίσης, ειπώθηκε από τον εισηγητή του Π.Α.Σ.Ο.Κ., αν μπορούμε να εξασφαλίσουμε τους ιδιοκτήτες φορτηγών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων από την επικείμενη απελευθέρωση των αδειών.

Πρέπει να σας πω το εξής. Καταρχήν, δεν έχουμε καμία υποχρέωση από την Ευρωπαϊκή Ένωση γι' αυτό το θέμα συγκεκριμένα της απελευθέρωσης.

Αυτό είναι, όπως με σαφήνεια λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση, εσωτερικό προνόμιο κάθε χώρας-μέλους.

Επίσης, θέλω να σας πληροφορήσω ότι σήμερα, μετά από μελέτη που διενεργήθηκε από το Υπουργείο μας, σε συνεργασία με το Πολυτεχνείο και τη Στατιστική Υπηρεσία, προέκυψε ότι δεν υπάρχει ανάγκη θέσεως σε κυκλοφορία νέων φορτηγών αυτοκινήτων, διότι τα αναγκαία φορτηγά αυτοκίνητα είναι λιγότερα από τα κυκλοφορούντα.

Μετά απ' αυτό, εκδόθηκαν δύο αποφάσεις, μία για τα βυτία μεταφοράς υγρών καυσίμων και μία για τα φορτηγά δημόσιας χρήσης λοιπών κατηγοριών. Αυτές οι αποφάσεις έπρεπε να είχαν εκδοθεί από το 1977. Κανένας Υπουργός δεν είχε τολμήσει να τις εκδώσει, με αποτέλεσμα οι μεταφορείς να βρίσκονται -και το ομολογήσαμε όλοι εδώ- υπό καθεστώς ομηρίας, αφού δε γνώριζαν για την τύχη των αδειών τους. Μετά από την έκδοση αυτών των αποφάσεων το επάγγελμα του μεταφορέα έχει κατοχυρωθεί και οι μεταφορείς δεν έχουν κανένα πρόβλημα με τις άδειες κυκλοφορίας.

Επίσης, χθες ο κ. Βερελής μου είπε -και το έψαξα, γιατί ήταν πολύ ενδιαφέρον- ότι επί της θητείας του είχε παραπέμψει στον εισαγγελέα περίπου τριακόσιες υποθέσεις, στις οποίες είχε διενεργήσει έλεγχο το Σώμα Ελεγκτών Επιθεωρητών του Υπουργείου μας. Απ' ό,τι με πληροφορήσαν για το 95% αυτών των υποθέσεων, οι οποίες αφορούσαν τις Νομαρχίες, εκδόθηκαν αθωωτικές αποφάσεις. Αυτό δείχνει ότι ή οι παραπομπές δεν ήταν τεκμηριωμένες ή γίνονταν για λόγους πολιτικών εντυπώσεων.

Ένα άλλο θέμα, που μου θέσατε, είναι τι συμβαίνει με τις άδειες των δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων, όταν γίνεται κατάσχεση φορτηγών για περιπτώσεις ναρκωτικών και όπλων. Είναι πολύ ενδιαφέρον το θέμα και τέθηκε από όλες τις πλευρές. Εδώ προβλέπεται και υπάρχει σαφής νόμος ότι δεν τηρείται αυτή η διάταξη. Αυτό το προβλέπει και ο ποινικός μας νόμος, αλλά υπάρχουν και ειδικές διατάξεις σχετικής οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σωστά το θέσατε, αλλά έπρεπε να δώσω την απάντηση για τα Πρακτικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Υπουργέ, έχετε πολλά ακόμη; Μήπως πρέπει να αφήσετε κάτι για τη δευτερολογία σας;

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, να πάρω το χρόνο της δευτερολογίας μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Έχετε πάρει προ πολ-

λού το χρόνο της δευτερολογίας σας.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τότε δώστε μου δύο λεπτά ακόμη, προκειμένου να τελειώσω.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Περιμένουμε να τελειώσετε, για να μη σας προσβάλουμε αποχωρώντες. Έχετε ήδη υπερβεί το διπλάσιο χρόνο απ' αυτόν που σας αναλογεί.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Υπουργέ, συνεχίστε.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ως προς το αίτημα, το οποίο έθεσε υπ' όψιν μου ο Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Παπαγεωργίου σχετικά με τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεταφορικών αναγκών της παραλίας Κατερίνης, θέλω να πω ότι είναι ένα δύσκολο θέμα. Θα το εξετάσουμε, αλλά χρειάζεται προεδρικό διάταγμα.

Τέλος, σύμφωνα με μία νομική παρατήρηση του κ. Φούσα για το άρθρο 8 η φράση «από την ημέρα της δήμευσης» που βρίσκεται στην παράγραφο 5 στην τέταρτη σειρά διαμορφώνεται ως εξής: «από την ημέρα έκδοσης της απόφασης δήμευσης από το πρωτόδικο ποινικό δικαστήριο». Νομικά έχετε δίκιο και πρέπει να προβλέψουμε και αυτήν την περίπτωση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Υπουργέ, δεν είπατε τίποτα για τον Ο.Α.Σ.Θ..

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Στη δευτερολογία μου.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Πολλά δεν είπε ο Υπουργός και δεν απάντησε ιδιαίτερα στα δύσκολα, όπως στα δύσκολα δεν εμφανίζεται, δεν τον καλούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Όχι, έδωσε εκτεταμένες απαντήσεις σε όλα τα ερωτήματα. Γι' αυτό του δώσαμε άνεση χρόνου, γιατί ήταν πολλά τα ερωτήματα και απήντησε σε όλα.

Κύριε Υπουργέ, εγώ θα ήθελα και από τη δική μου πλευρά να σας ευχαριστήσω. Δεν κάνω συχνά παρεμβάσεις, αλλά θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την τροπολογία με γενικό αριθμό 558 και με ειδικό αριθμό 9. Ο κύριος Πρόεδρος έφυγε, αλλά πρέπει να πω ότι γι' αυτό το συγκεκριμένο θέμα μας συνέδεαν αγώνες είκοσι ολόκληρων ετών και χαίρομαι που έγινε αποδεκτό αυτό το αίτημα. Είχαμε πρωτοστατήσει, τότε πριν από είκοσι χρόνια, για την αντικατάσταση των τότε τρικύκλων με τετράτροχα. Σας ευχαριστούμε, λοιπόν, που ρυθμίζετε και αυτό το θέμα, όπως επίσης και για τη ρύθμιση που κάνετε για τα ταξί για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, για τα αυτοκίνητα και για τη δυνατότητα των ταξί να γίνονται επταθέσια.

Κύριε Μαρκόπουλε, θέλετε το λόγο για να δευτερολογήσετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Νομίζω ότι μετά τις παρεμβάσεις του κυρίου Υπουργού, δεν μένουν πάρα πολλά να συμπληρώσω στη δευτερολογία μου σχετικά με τα άρθρα. Θα ήθελα μόνο μια γενική παρατήρηση να κάνω. Οι χαμηλοί τόνοι με τους οποίους αντιμετώπισε η Αντιπολίτευση και ειδικότερα η Αξιωματική Αντιπολίτευση, το παρόν νομοσχέδιο, καταδεικνύεται από το γεγονός, ότι τα περισσότερα άρθρα –και το ανέδειξε ο κύριος Υπουργός αυτό, δεν χρειάζεται εγώ να το τονίσω- έρχονται να συμπληρώσουν κενά της νομοθεσίας και αδυναμίες της πολιτείας ή αν το θέλετε, απολμία της πολιτείας από πολλών ετών. Και το γεγονός ότι το νομοσχέδιο αυτό ψηφίστηκε κατ' αρχήν, με πολύ μικρές διαφωνίες στα άρθρα αναδεικνύει και την αξία του, τη συμφωνία όλων των επαγγελματιών τάξεων, ακόμη και το δυσκολότερο κομμάτι, το οποίο αφορά την παραβατικότητα.

Σε τελική ανάλυση, κύριε συνάδελφε, επειδή έγινε μια προσπάθεια να αναπαραχθεί μία ανασφάλεια, σχετικά κυρίως με τους οδηγούς ή τους εμπλεκόμενους σε αυτές τις επαγγελματικές τάξεις, οφείλω να πω ότι αυτό το νομοσχέδιο, στο δυσκολότερο κομμάτι που είναι η παραβατικότητα και που έχει πενήντα υποάρθρα του άρθρου 1, μόνο σε δύο ή σε τρία, θα βρείτε

συμμετοχή των οδηγών. Στη συντριπτική πλειοψηφία των άρθρων για την παραβατικότητα και την τιμωρία, αφορά τους μισθωτές και κυρίως τους ιδιοκτήτες και αυτό αναδεικνύει και το φιλεργατικό και το δημοκρατικό της σημερινής διακυβέρνησης.

Ευχαριστώ.

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

Ο συνάδελφος κ. Τσιόκας έχει το λόγο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Υπουργέ, με βάση την παρέμβασή σας, που κάνατε πριν από λίγο, φαίνεται καθαρά ότι τα ζητήματα της κριτικής και του προβληματισμού που θέσαμε είναι όχι μόνο πάρα πολύ επίκαιρα, αλλά και δίκαια για τον εξής λόγο:

Εγώ κατ' αρχήν, δεν αμφισβητώ την πρόθεσή σας, ότι έστω και με αυτόν τον τρόπο θέλετε να δημιουργήσετε κάποιες προϋποθέσεις κανόνων και στα συστήματα οδικής ασφάλειας και μεταφορών. Το ερώτημα, όμως, παραμένει. Οι μεταφορές απελευθερώνονται. Θα μπορούν πλέον να έρχονται οργανωμένες κοινοπραξίες και επιχειρήσεις στη χώρα μας σε λίγα χρόνια που θα έχουν όλο το πακέτο των μεταφορών και θα κληθούν οι Έλληνες μεταφορείς να ανταγωνισθούν με τις διεθνείς μεταφορές. Και οι Ευρωπαίοι θα παρέχουν αμπαλάζ, συσκευασία, κ.λπ.. Σ' αυτόν τον ανταγωνισμό, εμείς δεν μπορούμε να απαλλάμε φοβικά. Πρέπει να πάμε πιο δυναμικά, να οργανώσουμε ένα πιο καλό πλαίσιο, μέσα από διάλογο με τους καλούς μεταφορείς και να πάμε ένα βήμα πιο μπροστά. Αυτό εννοούσαμε και εκεί εντάξαμε και την αναβάθμιση των Σ.Ε.ΚΑ.Μ.. Εγώ δεν λέω ότι οι Σ.Ε.ΚΑ.Μ. τα τελευταία χρόνια λειτουργούσαν, όπως έπρεπε. Ίσα-ίσα αναγνωρίζουμε ότι δεν έγινε ολοκληρωμένη παρέμβαση στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, γι' αυτό και σας είπαμε ότι καλό θα ήταν να υπήρχε ένα αυτοτελές νομοσχέδιο για τις μεταφορές και πάνω σ' αυτό να συζητούσαμε μια ολόκληρη σύγχρονη πολιτική. Αυτό είναι το πρώτο θέμα.

Το δεύτερο θέμα. Είναι ενδιαφέρουσα η διευκρίνιση που κάνατε για τα ναρκωτικά, τα όπλα κ.λπ.. Σας έκανε μία πρόταση ο εκλεκτός συνάδελφος από τη Συμπολίτευση, ότι επειδή αυτόν τον καιρό γίνονται παράνομες μεταφορές γάλακτος από χώρες της Βαλκανικής, παράνομες ζωομεταφορές κ.λπ., μήπως θα πρέπει –με αυτό ενισχύουμε τον κλάδο της κτηνοτροφίας και τον κλάδο της γαλακτοπαραγωγής γενικότερα- αυτό να το δούμε γιατί είναι σημαντική ενίσχυση στον παραγωγικό ιστό της χώρας;

Τώρα στα συγκεκριμένα θέματα. Το επίμαχο θέμα, όπως φαίνεται και όπως αναδεικνύεται, είναι το άρθρο 7. Λέτε: Μα, δεν πρέπει να δούμε την ευελιξία της αγοράς; Απαντάμε: Δεν πρέπει να αρνιόμαστε ό,τι συμβαίνει στον κόσμο και πρέπει να το μελετούμε, αλλά αυτό δεν πρέπει να γίνεται με όρους εργασιακού μεσαίωνα και εργασιακής ανασφάλειας. Γιατί καλά εσείς λέτε ότι η ρύθμιση αυτή δεν είναι υποχρεωτική, αλλά εγώ θα σας ρωτούσα εύλογα το εξής: Αν ήμουν ένας επιχειρηματίας που έχω στόχο το κέρδος και αδιαφορώ για το αν θύματα είναι οι άνθρωποι και οι οικογένειες, τι θα έκανα; Αν είχα, ας πούμε μια επιχείρηση μπετόν, τι θα έκανα; Θα τους έδιωχνα όλους και θα τους έλεγα, ελάτε τώρα να μισθώσετε τις μπετονιέρες. Τι σημαίνει αυτό; Ότι θα γλίστωνα τα ασφαλιστικά, θα γλίστωνα το ένα, θα γλίστωνα το άλλο. Αυτό θέλετε; Διχασμό της κοινωνικής συνοχής;

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

Αν αυτό έπρεπε να γίνει, να δούμε δηλαδή την ευελιξία, έπρεπε να τη δούμε με άλλους όρους, μέσα από μια κοινωνική συμφωνία. Και εμείς σας κατηγορούμε για το ότι στην επιτροπή σας ζητήσαμε επιμόνως να καλέσετε και τους συνταγμένους εκφραστές του σωματείου των οδηγών. Τρία σωματεία συμφωνούσαν να στείλουν ένα εκπρόσωπο. Σας είπαμε να τους καλέσετε να συζητήσουμε να βρούμε τους όρους κοινωνικής συμπίεσης προκειμένου και την ευελιξία της αγοράς να δούμε αλλά και την ανασφάλειά τους! Επιλέξατε να καταργηθεί η ασφάλεια! Γι' αυτό και η άποψή μας είναι καλύτερα το άρθρο 7 να το πάρετε πίσω και να συζητήσετε μαζί τους! Φέρτε ένα

άλλο, ολοκληρωμένο, που θα απηχεί κοινωνική συναίνεση.

Ως προς τα ταξί. Συμφωνούμε απόλυτα μ' αυτή την επιλογή σας να προχωρήσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Ποιο είναι όμως το πρόβλημα; Το πρόβλημα είναι ότι όταν λες «δεν θα χορηγήσω άλλη άδεια γιατί ο χώρος είναι κορεσμένος», εμείς ως ΠΑ.ΣΟ.Κ. το συνδυάζαμε πάντα και με μια πολιτική κινήτρων για την αναβάθμιση του στόλου, για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών για την κατοχύρωση του επαγγέλματος, για τον περιορισμό της «μαύρης» εργασίας. Εμείς λέμε ότι καλώς μεν δίνουμε την παράταση αλλά βάλτε και ένα πλαίσιο κινήτρων με το οποίο θα δεσμευθεί όλο το σωματείο των ιδιοκτητών ταξί, ότι θα προχωρήσουν στην αναβάθμιση. Αξιοποιήστε τους πόρους που σας υπέδειξε ο κ. Βερελής. Πάμε σε μια διαδικασία αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών αλλά και ταυτόχρονα στήριξης του επαγγέλματος. Και αυτό που είπατε με τη σχολή ταξί είναι σωστό. Κάντε το επιτέλους! Κάντε κάτι!

Ως προς τα Κ.Τ.Ε.Λ.. Δεν απαντήσατε σε ένα κρίσιμο θέμα. Τα λεφτά που βάζετε να συνεχιστεί το πρόγραμμα αυτό που ξεκίνησε επί ΠΑ.ΣΟ.Κ. για τον εκσυγχρονισμό των Κ.Τ.Ε.Λ. είναι λεφτά που στην ουσία οφείλονται σε ήδη παραχθέν έργο. Σας ζητάει το Κ.Τ.Ε.Λ. και έχει δικίο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κλείστε όμως, κύριε συνάδελφε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Το καταλαβαίνω αλλά πρέπει να καταλάβετε ότι μιλάω για όλα τα άρθρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ολοκληρώστε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Σας ζητάμε λοιπόν, να προστεθεί ένα ποσό για να συνεχιστεί αυτό το εγχείρημα. Είναι κρίσιμο. Βέβαια λέτε ότι αφορά το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Αυτό τι σημαίνει όμως; Ότι αποτελεί μείζον θέμα. Δεν μπορεί η Κυβέρνηση να συνεννοηθεί!

Άφησα τελευταίο ένα κομμάτι που νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό και αφορά την καθολικοποίηση της παροχής της επιδότησης των Αστικών Συγκοινωνιών. Νομίζω έχει ωριμάσει. Αποτελεί αίτημα όλων των πτερύγων της Βουλής. Αποτελεί αίτημα της Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.. Το έχει διατυπώσει ο πρόεδρος του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Πρέπει να γίνει!

Ως προς το θέμα του Ο.Α.Σ.Θ.. Κάναμε ως ΠΑ.ΣΟ.Κ. ένα μεγάλο βήμα. Είναι ικανοποιημένη η Θεσσαλονίκη στο βήμα που έγινε. Πρέπει να ολοκληρωθεί. Δεν μπορεί ο νομός να κινείται σε δυο ταχύτητες. Θεωρούμε κρίσιμο να ολοκληρωθεί στα πλαίσια του σχεδιασμού που υπήρχε και το επόμενο βήμα. Όλος ο νομός να μπει στην ίδια ταχύτητα. Νομίζω ότι, πρέπει πάνω σ' αυτό να αναλάβετε μια δέσμευση. Εδώ και τώρα. Σε συνεργασία Κ.Τ.Ε.Λ.-Ο.Α.Σ.Θ..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ο κ. Σκοπελίτης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, εμείς ζητήσαμε στα κλιμάκια αυτά να συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων, όχι των ιδιοκτητών. Αυτό ζητήσαμε. Και πραγματικά αν ήταν ιδιοκτήτης θα υπήρχε ένα πρόβλημα ελέγχων και ελεγχόμενων. Εμείς είπαμε και τους λόγους για τους οποίους πρέπει να υπάρχει ένας εργαζόμενος. Δεν το ζητήσαμε γιατί έτσι μας αρέσει. Θα βοηθήσει πάρα πολύ στη δουλειά που κάνουν τα κλιμάκια αυτά. Φοβάται ο οδηγός να μιλήσει εύκολα για τα προβλήματα. Πρόβλημα υπάρχει με τη δουλειά κ.λπ.. Το καταλαβαίνετε.

Επίσης ζητήσαμε να συμμετέχει και εκπρόσωπος του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας με την έννοια ότι υπάρχουν σοβαρά προβλήματα καταστρατήγησης ωραρίων κ.λπ..

Όσον αφορά στο άρθρο 7 επιμένουμε και εμείς στην άποψή μας. Θα δημιουργήσει προβλήματα, κύριε Υπουργέ. Και καλό θα ήταν όπως πράξατε με το άρθρο 10, το ίδιο να κάνετε και με το άρθρο 7. Να το αποσύρετε. Τι θέλω να πω μ' αυτό; Αρκούν αυτά που ειπώθηκαν στην πρωτολογία μου.

Θα ήθελα να αναφερθώ και σε μια προσθήκη που κάνατε χθες στο άρθρο 4. Βέβαια καταλαβαίνω ότι κινείται μέσα στα πλαίσια της πολιτικής σας, της απελευθέρωσης. Όμως θα δημιουργήσει προβλήματα μεγάλα. Προβλήματα που αφορούν κύρια τα φορτηγά δημοσίας χρήσης και προβλήματα που έχουν σχέση με τη φοροδιαφυγή.

Καταλαβαίνετε για ποια προσθήκη μιλάω. Ή πρέπει να την αλλάξετε –υπάρχει πρόταση του Συνδικάτου Εμπορευματικών Μεταφορών- ή αν επιμένετε στην συγκεκριμένη τροπολογία έτσι όπως διατυπώνεται, να διαγραφεί η λέξη της «εξοκαφής» που δημιουργεί το πρόβλημα. Επαναλαμβάνω, ότι θα δημιουργήσει τεράστια προβλήματα. Έχει ήδη δημιουργήσει προβλήματα στους ιδιοκτήτες φορτηγών δημοσίας χρήσης και πρέπει να το δείτε ξανά. Περιμένω, κύριε Υπουργέ, να μας δώσετε μία απάντηση πάνω σ' αυτό.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Λεβέντης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Στόχος προφανώς και της Κυβέρνησης με αυτό το νομοσχέδιο, αλλά και όλων μας είναι να έχουμε καλύτερες και ασφαλέστερες μεταφορές. Έγινε ένας επικοδομητικός, θέλω να πιστεύω, διάλογος και όλοι συνέβαλαν προς αυτήν την κατεύθυνση. Υπάρχουν όμως σημεία στα οποία δεν επετεύχθη αυτή η σύγκλιση που θα θέλαμε, στα οποία και διαφωνούμε και γι' αυτό ακριβώς αναφερθήκαμε σε ένα-ένα, σε ποια σημεία διαφωνούμε και γιατί τα καταψήφισαμε.

Τώρα, από την άποψη αυτή αναφέρθηκε από πολλούς ομιλητές το πρόβλημα -και εγώ δεν θα ήθελα να επεκταθώ στα συγκεκριμένα στοιχεία- αλλά εκτός από αυτό, για να έχουμε ασφαλείς μεταφορές, πρέπει να έχουμε και άλλες προϋποθέσεις. Πρέπει να έχουμε καλύτερους δρόμους, καλύτερη σηματοδότηση, αν θέλετε και αστυνόμευση, η οποία είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη στα μεγαλύτερα τμήματα του οδικού δικτύου. Υπάρχουν τμήματα του οδικού δικτύου που δεν εμφανίζεται καμία τέλος πάντων αστυνομική επίβλεψη.

Αναπτύσσονται επίσης υπερβολικές ταχύτητες και το ξέρετε πάρα πολύ καλά. Στην Αττική Οδό φθάνουν τα εκατόν ογδόντα και τα διακόσια χιλιόμετρα την ώρα μερικές φορές. Ας αφήσουμε τα ράλλυ που γίνονται στους εθνικούς δρόμους. Από αυτήν την άποψη πρέπει να παρθούν μέτρα. Όμως, χρειάζονται και άλλα, όπως είπαμε. Και θα ήθελα να πω εδώ ότι δεν θα πρέπει να βασιζόμαστε μόνο στο αυτοκίνητο. Ήδη, η Αττική Οδός έχει φθάσει στα σημεία κορεσμού. Επενδύσαμε και ξοδεύσαμε πολλά σ' αυτή. Αν θέλετε εισπράττουν και πολλά αυτοί οι οποίοι τώρα την εκμεταλλεύονται. Μάλιστα αυξάνουν και τα διόδια, όπως έκαναν πρόσφατα για το οποίο είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι και πιστεύουμε ότι δεν θα έπρεπε να επιτραπεί.

Με την ευκαιρία αυτή θα ήθελα να τονίσω και κάτι άλλο. Δεν υπάρχει καμία ουσιαστική κυκλοφοριακή μελέτη των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν η πρωτεύουσα, η Αττική, το Θριάσιο, η Θεσσαλονίκη κ.λπ.. Δεν υπάρχει καμία τέτοια μελέτη. Όλα γίνονται, όπως γίνονται συνήθως στον τόπο μας, χωρίς να προηγούνται μελέτες, χωρίς να υπάρχουν χωροταξικοί σχεδιασμοί ή άλλοι, χωρίς να υπάρχει προσδιορισμός δραστηριοτήτων. Πορευόμαστε κάθε φορά και προσπαθούμε να μπαλάνουμε τα πράγματα εκ των ενόντων. Σας ανέφερα και προηγουμένως το εμπορευματικό κέντρο του Ασπροπύργου, το οποίο θα φορτώσει αυτήν την περιοχή με χιλιάδες ιταλικές και άλλα υπερβαρέα οχήματα. Δεν υπάρχει καμία μελέτη εκεί. Αυτό ερχόμαστε να το καλύψουμε εκ των υστέρων, αλλά δυστυχώς αυτοί που ζουν εκεί πέρα το υφίστανται, υποφέρουν, να μην πω επίσης και όσοι κυκλοφορούν στο δρόμο το ίδιο υποφέρουν και κινδυνεύουν.

Να επιστημάνω επίσης το θέμα των βυτιοφόρων αυτοκινήτων μεταφοράς υγρών καυσίμων τα οποία μεταφέρουν ευπαθή, εύφλεκτα και επικίνδυνα προϊόντα. Ξέρουμε ότι απαγορεύεται να περνούν παραδείγματος χάριν κάτω από τις γέφυρες της Αττικής Οδού. Και σωστό είναι αυτό και πρέπει να πάρουμε μέτρα. Πλην όμως αυτά κυκλοφορούν στους άλλους δρόμους, στο δρόμο που ανέφερα και χθες Ελευσίνας-Θήβας, με μια σειρά εκεί ελικοειδείς διαδρομές και πάρα πολλές φορές έχουν ανατραπεί. Ευτυχώς δεν έχουμε θρηνήσει θύματα. Θρηνήσαμε όμως θύματα στα Καμένα Βούρλα. Εύχομαι και ελπίζω να μην ξανασυμβεί κάτι τέτοιο. Πλην όμως θα πρέπει εκεί που κυκλοφορούν τέτοια αυτοκίνητα, να υπάρχουν οι προϋποθέσεις στο δρόμο και εδώ δεν υπάρχουν.

Θα ήθελα επίσης να συνηγορήσω και εγώ και να υποστηρίξω

το αίτημα των Κ.Τ.Ε.Λ. που ζητάνε να έχουν μία επιδότηση, γιατί παραπονοούνται -και δικαιολογημένα- ότι οι μεγάλες επιδοτήσεις έρχονται στην πρωτεύουσα. Εμείς δε λέμε να μη δοθούν επιδοτήσεις στην πρωτεύουσα, γιατί η συγκοινωνία πρέπει να επιδοτηθεί, πλην όμως και τα Κ.Τ.Ε.Λ. προσφέρουν ένα μεγάλο κοινωνικό έργο και εξυπηρετούν τους πολίτες και μάλιστα κάτω από δύσκολες συνθήκες. Και αν δε δώσουμε και αυτές τις δυνατότητες και αυτές τις άλλες που τους λείπουν, λίγο-λίγο, ό,τι έχει απομείνει στην περιφέρεια και στην επαρχία θα μαζευτεί στην πρωτεύουσα.

Και ένα τελευταίο. Θα ήθελα και εγώ να συνηγορήσω σ' αυτό το αίτημα που έθεσε και ο κ. Σκοπελίτης για το οποίο μας επισκέφθηκαν και οι εκπρόσωποι των φορτηγών δημόσιας χρήσης. Ως τώρα τι γινόταν; Έπαιρναν άδεια για το εκσκαπτικό μηχανήμα και, για να εξυπηρετείται το εκσκαπτικό μηχανήμα, έπαιρναν άδεια για αυτοκίνητο. Τώρα όμως τι γίνεται; Εφόσον δεν θα είναι απαραίτητο πια να γίνεται αυτό, ο οποιοσδήποτε θα μπορεί να λειτουργεί χωρίς να τηρούνται αυτές οι προϋποθέσεις που είχαν απαιτηθεί από αυτούς, με συνέπεια αυτοί οι άνθρωποι πραγματικά να αντιμετωπίσουν ζήτημα επιβίωσης. Δεν ξέρω τώρα αν αυτό θα εξυπηρετήσει περισσότερο, όπως ενδεχομένως να πιστεύετε, αλλά απόλυτα δικαιολογημένα οι άνθρωποι αυτοί διαμαρτύρονται και νομίζω ότι πρέπει να δείτε με κατανόηση το αίτημά τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Λεβέντη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει άλλος εγγεγραμμένος ομιλητής.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 1 έως 25 και εισερχόμαστε στην ψήφισή τους κεχωρισμένως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 4 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5 ως έχει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό ως έχει ομοφώνως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6 ως έχει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό ως έχει ομοφώνως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 9 ως έχει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 9 έγινε δεκτό ως έχει ομοφώνως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 10 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 10 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 11 ως έχει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 11 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 12 ως έχει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 12 έγινε δεκτό ως έχει ομοφώνως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 13 ως έχει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 13 έγινε δεκτό ως έχει ομοφώνως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 14 ως έχει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 14 έγινε δεκτό ως έχει ομοφώνως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 15 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 15 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 16 ως έχει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 16 έγινε δεκτό ως έχει ομοφώνως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 17 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 17 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 18, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 18 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 19, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 19 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 20 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 20 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 21 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 21 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 22 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο

22 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 23 ως έχει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 23 έγινε δεκτό ως έχει ομοφώνως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 24 ως έχει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 24 έγινε δεκτό ως έχει ομοφώνως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 25 ως έχει;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 25 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση των τροπολογιών.

Υπάρχουν τρεις υπουργικές τροπολογίες και μία εμπρόθεσμη τροπολογία Βουλευτών. Οι τρεις τροπολογίες είναι οι εξής: Πρώτη είναι η με αριθμό 557/8/17.2.2006 που αφορά τη δυνατότητα μεταβίβασης λεωφορείων ιδιοκτησίας Κ.Τ.Ε.Λ. και Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.. Η δεύτερη είναι η με αριθμό 558/9/17.2.2006 που αφορά ρυθμίσεις για τα φορτηγά οχήματα δημοσίας χρήσης και τουριστικά λεωφορεία που μεταφέρουν μαθητές από τα σχολεία για τα φροντιστήρια και τρίτη η με αριθμό 559/10/17.2.2006 που αφορά την παράταση της αναστολής αναγκαστικής εκτέλεσης σε βάρος των εταιρειών «Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε.», Ολυμπιακή Αεροπορία και Ολυμπιακή Αεροπολία.

Θα τις συζητήσουμε από κοινού για οικονομία χρόνου. Θέλει κανείς να κάνει κάποια παρατήρηση στις τροπολογίες;

Ο κ. Τσιόκας, ως εισηγητής της Μειοψηφίας, έχει το λόγο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, η προσθήκη που δίνει τη δυνατότητα στα οκτώ χιλιάδες χιλιόγραμμα και στα έξι χιλιάδες χιλιόγραμμα αντίστοιχα, δηλαδή που αυξάνει το τონάζ, είναι σωστή, απλώς θα έπρεπε ο κύριος Υπουργός να λάβει υπ' όψιν αυτά που είχαν το γερανό. Νομίζω ότι δεν το συμπεριλαμβάνετε, αλλά είναι ένα ανοιχτό ζήτημα, που πρέπει να δείτε. Είναι σε συνάρτηση με αυτά που είπε και ο κ. Στρατάκης, άρα συμφωνούμε.

Σε ό,τι αφορά την παράταση της Ολυμπιακής, ασφαλώς θα πούμε ναι, διότι δεν θέλουμε να υπάρξει άλλη επιπλοκή, όμως αυτές οι ρυθμίσεις είναι απότοκα των λαθεμένων επιλογών που κάνατε. Φοβόμαστε ότι σε λίγο χρόνο θα ξαναφέρετε αυτήν την τροπολογία. Είναι πανομοιότυπη με την πρώτη και φοβόμαστε ότι θα την ξαναφέρετε.

Σε ό,τι αφορά στα Κ.Τ.Ε.Λ. και τη δυνατότητά τους να εκποιούν περιουσιακό στοιχείο που ανήκει στα Κ.Τ.Ε.Λ. και όχι σε φυσικά πρόσωπα, συμφωνούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Σκοπελίτης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Με την αύξηση του τονάζ συμφωνούμε. Θα ψηφίσουμε τη συγκεκριμένη τροπολογία, παρ' όλες τις επιφυλάξεις που έχουμε για τη δεύτερη παράγραφο της.

Την τροπολογία που αναφέρεται στην Ολυμπιακή θα την καταψηφίσουμε, κύριε Πρόεδρε, γιατί η τροπολογία αυτή θα ήταν χρήσιμη, εάν θα σταματούσε κάθε μορφή ιδιωτικοποίησης, δηλαδή ο χρόνος που δινόταν, λειτουργούσε προς την κατεύθυνση του να μη γίνει διαμελισμός και διασφαλιζόνταν τα συμφέροντα.

Όμως, κάτι τέτοιο δεν γίνεται, κύριε Υπουργέ, για να αξιοποιηθεί ο χρόνος προς την κατεύθυνση αυτή, να προχωρήσουν οι ενέργειες της ιδιωτικοποίησης.

Γι' αυτόν το λόγο καταψηφίζουμε την τροπολογία, όπως θα καταψηφίσουμε και την άλλη τροπολογία με αριθμό 557.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Σκοπελίτη.

Ο κ. Στρατάκης έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Την τροπολογία με αριθμό 559 που αφορά την Ολυμπιακή, την ψηφίζουμε, διότι αν δεν την ψηφίσουμε θα δημιουργηθεί μείζον πρόβλημα.

Όμως, κύριε Υπουργέ, πρέπει να σας επισημάνουμε ότι θα πρέπει επιτέλους να τελειώνει αυτό το θέμα. Το χειρότερο δεν είναι ότι πρέπει να τελειώνει για να ξεκαθαρίσει το ζήτημα γενικότερα, αλλά ότι συστηματικά –και αυτό θέλω να το προσέξετε– γίνεται μια προσπάθεια απομείωσης της Ολυμπιακής. Χάνονται δρομολόγια, αλλάζουν τα δεδομένα και αυτό δημιουργεί ένα αρνητικό πλαίσιο ακόμα και για τις ενέργειες που θέλετε να κάνετε ή έχετε προγραμματίσει, οι οποίες είναι, έστω και με παρέλευση πολλού χρόνου, προς την ίδια κατεύθυνση που και το Π.Α.Σ.Ο.Κ. είχε αποφασίσει.

Είναι, λοιπόν, ένα μείζον ζήτημα, που νομίζω ότι πρέπει να το αντιμετωπίσετε με τη δέουσα προσοχή, για να μη συνεχίσουμε να έχουμε τα προβλήματα που έχουμε και σήμερα και πάμε στο τέλος και πουλήσουμε την Ολυμπιακή που δεν θα έχει τίποτε. Θεωρώ ότι είναι πολύ σημαντικό αυτό και πρέπει να το προσέξετε.

Όσον αφορά στην τροπολογία με αριθμό 558 για το τονάζ μικρών φορτηγών συμφωνούμε, παρ' όλο που υπάρχει το κενό το οποίο σας έθεσα και στην ομιλία μου μεταξύ των δέκα και είκοσι τόνων, το οποίο πρέπει κάποια στιγμή το Υπουργείο να το αντιμετωπίσει συνολικά.

Υπάρχει, όμως, εδώ ένα θέμα. Μέσα σε αυτά τα φορτηγά αυτοκίνητα υπάρχουν περίπου εκατό που για ευνόητους λόγους, όπως αντιλαμβάνεται ο καθένας από μας, έχουν βάλει στις καρότσες τους γερανοφόρα μηχανήματα, το τονάζ των οποίων δεν είναι πεντακόσια κιλά, όπως διατείνεται το Υπουργείο, αλλά είναι ενάμιση με δύο τόνους.

Θα έπρεπε, αν ήμασταν αντικειμενικοί, σε αυτά τα εκατό φορτηγά που έχουν τους γερανούς να δώσουμε τη δυνατότητα να έχουν αυξημένο απόβαρο. Πρέπει να έχουν αυτήν τη δυνατότητα, διότι εξυπηρετούν ένα πολύ σημαντικό έργο, κυρίως εντός των πόλεων και όταν δεν έχουν αξιοποιήσει αυτήν την τεχνολογία δημιουργούνται τεράστια προβλήματα.

Θα ήθελα, λοιπόν, να το δείτε ξανά, πριν τελειώσουμε τη διαδικασία, διότι είναι πολύ σημαντικό. Αυτοί που έχουν βάλει στα αυτοκίνητά τους τα γερανοφόρα μηχανήματα, στην ουσία δεν έχουν καθόλου ωφέλιμο φορτίο. Τώρα που αυξήσαμε τα πρόσθια με τα μικτά κλιμάκια, καταλαβαίνετε ότι τους δημιουργούμε τεράστιο αδιέξοδο. Είναι σαν να τους παίρνουμε το δικό τους αυτοκίνητο.

Αν κυκλοφορήσουν μη έχοντας αυτήν τη δυνατότητα να έχουν το παραπάνω φορτίο που έχει ο γερανός, είναι σαν να μην τους δίνουμε καμιά άδεια για να κυκλοφορήσουν. Είναι πολύ χρήσιμο και πρέπει να το, δείτε κύριε Υπουργέ, μέχρι να τελειώσει η διαδικασία, γιατί αφορά περίπου εκατό ανθρώπους που έχουν διαθέσιμα χρήματα που εξυπηρετούν καταστάσεις και θα πρέπει να το αντιμετωπίσουμε θετικά.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Στρατάκη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 557 και ειδικό αριθμό 8.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 557 και ειδικό αριθμό 8 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 558 και ειδικό αριθμό 9.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 558 και ειδικό αριθμό 9 έγινε δεκτή ομοφώνως και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 559 και ειδικό αριθμό 10.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 559 και ειδικό αριθμό 10 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Υπάρχει και μία τροπολογία του συναδέλφου Βουλευτού κ. Μπούρα, η οποία έχει κατατεθεί εμπρόθεσμα.

Θέλετε να πείτε κάτι, κύριε Υπουργέ;

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, κύριε Πρόεδρε.

Δέχομαι την τροπολογία, με την εξής όμως διατύπωση: Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του ν. 3109/03 (Α' 38) συμπληρώνεται ως εξής: «Στην ίδια περιοχή υπάγονται και οι δήμοι Μάνδρας, Ραφήνας, Μαρκοπούλου, Αρτέμιδας (Λούτσας), Καλυβίων Θορικού, η Κοινότητα Μαγούλας και η Κοινότητα Κουβαρά».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 546 και ειδικό αριθμό 7 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 546 και ειδικό αριθμό 7 έγινε δεκτή όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

Το ακροτελεύτιο άρθρο του νομοσχεδίου έγινε δεκτό ομοφώνως.

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 και επί των άρθρων.

Η ψήφισή του στο σύνολο αναβάλλεται για άλλη συνεδρίαση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 14.37' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 23 Φεβρουαρίου 2006 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία: μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης: «Για την περαιτέρω χρήση πληροφοριών του δημόσιου τομέα και τη ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

